



Plano Regional de Ordenamento do Território do Oeste e Vale do Tejo

**PROT - OVT**

**DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO - VISÃO**

**SISTEMA DE TRANSPORTES**  
**DOCUMENTO SÍNTESE**

2006 /09/ 22 – Versão revista 5 de Novembro 2007, 30 de Dezembro 2006, 10 de Janeiro e 28 Maio 08



<b>Índice</b>			
1	<u>SITUAÇÃO DE REFERÊNCIA CONTEXTUALIZAÇÃO DA REGIÃO</u>	4	
2	<u>ANÁLISE SWOTT</u>	12	
3	<u>AMBIÇÃO/ OBJECTIVOS PARA A REGIÃO</u>	20	
LINHAS DE ORIENTAÇÃO		SUBSISTEMA <u>RODOVIÁRIO</u>	20
		SUBSISTEMA <u>FERROVIÁRIO</u>	21
		SUBSISTEMA <u>INTERFACES E PLATAFORMAS</u>	23
4	<u>SÍNTESE</u>	24	
<u>SUBSISTEMA RODOVIÁRIO</u>		24	
<b>visÃO</b>		39	
<u>SUBSISTEMA FERROVIÁRIO</u>		40	
<b>visÃO</b>		44	
<u>SUBSISTEMA INTERFACES E PLATAFORMAS</u>		51	
<b>visÃO</b>		54	
<u>DOCUMENTOS DISPONÍVEIS</u>		58	
<u>DOCUMENTOS NÃO DISPONÍVEIS</u>		59	
<u>REUNIÕES REALIZADAS</u>		60	
<u>LISTA DE PARECERES E CONTRIBUTOS DE ENTIDADES</u>			

RELATÓRIOS DO SISTEMA DE TRANSPORTES

Para o sistema de transportes, no que se refere à primeira Fase do Plano Regional de Ordenamento do Território do Oeste e Vale do Tejo (PROT - OVT) denominada “**Diagnóstico estratégico – Visão**”, são apresentados, para além do presente documento síntese “**Diagnóstico Estratégico – Visão**, do **Sistema de Transportes**”, três relatórios sectoriais. Os excertos de informação são compêndios com informação de base (documentos internos).

A presente (quarta) versão do documento síntese já reflecte os contributos de várias entidades e observações/ pareceres sobre as anteriores versões, assim como os comentários das reuniões plenárias e dos subgrupos da Comissão Mista de Coordenação.

RELATÓRIOS						
SUBSISTEMA		TIPO DE RELATÓRIO				
RODOVIÁRIO	Passageiros	Mercadorias	Sínteses sectoriais	Anexos Documentação/ reuniões	Excertos de informação existente	
FERROVIÁRIO						Contributos de entidades e observações/ pareceres sobre primeira/ segunda versão das sínteses sectoriais
INTERFACES PLATAFORMAS						
SISTEMA DE TRANSPORTES	Documento Síntese DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO - <b>VISÃO</b>					

**1 SITUAÇÃO DE REFERÊNCIA  
CONTEXTUALIZAÇÃO DA REGIÃO**

**DEFINIÇÕES - COMPONENTES - MATÉRIAS TRATADAS**

O sistema de transportes, para efeitos do **diagnóstico estratégico - visão do Plano Regional de Ordenamento do Território do Oeste e Vale do Tejo** (PROT-OVT), é abordado em três perspectivas (subsistemas):

- **Rodoviário**, que inclui as **redes de estradas** e o **transporte por elas suportado** – tanto individual como público;
- **Ferroviário**, que inclui as **infra-estruturas**, as linhas, as estações/ apeadeiros e os respectivos acessos (pedonais, por bicicleta, automóvel, táxi, autocarro) e respectivas áreas de acolhimento, e os estacionamento, assim como a **oferta de transportes** (os diferentes serviços parametrizados por frequências, tarifas, veículos, informação, etc.) numa perspectiva de integração/ complementaridade modal.
- **Interfaces e plataformas**. As interfaces estão associadas a infra-estruturas físicas onde se processam os fluxos de passageiros e de oferta de transporte, visando através de um processo de intermodalidade, tornar mais confortáveis, rápidas e eficientes as deslocações/ viagens de transporte entre uma origem e um destino. É frequente estas infra-estruturas assumirem-se como centros multifuncionais de serviços e comércio, potenciando a sua rendibilidade e simultaneamente apoiando as necessidades dos clientes em trânsito.

Por seu turno as plataformas suportam a actividade logística e de transporte de mercadorias - fornecimento à produção, promoção e desenvolvimento ordenado das logísticas de distribuição e transporte, fomentando a intermodalidade e racionalizando/ concentrando actividades que se encontram dispersas e/ ou mal localizadas.

Outras redes de transporte (energia, água, combustíveis, etc.) são tratadas por outras equipas, enquanto que o transporte fluvial tem, no contexto da mobilidade regional, por enquanto, uma expressão/ importância reduzida e localizada (turismo, travessias dos rios).

A análise é, então, focalizada em matérias de **infra-estruturas, oferta e utilização**. Adoptou-se a expressão “utilização” das infra-estruturas/ redes (fluxos de passageiros, mercadorias, volumes de tráfego, etc.) e não “procura”, porque esta (matrizes O/D), em geral, não está disponível. Nas análises desenvolvidas, considera-se o transporte de **passageiros** e, na medida do possível, o de **mercadorias**.

SISTEMA DE TRANSPORTES					
SUBSISTEMAS			COMPONENTES		
RODOVIÁRIO	Passageiros	Mercadorias	Infra-estruturas	Oferta “acessibilidade” frequências tarifas material circulante informação etc.	Utilização “mobilidade”
FERROVIÁRIO					
INTERFACES + PLATAFORMAS					

## CONCEITO - INTERFACES, PLATAFORMAS E LOGÍSTICA

Neste ponto, destacam-se algumas considerações sobre o conceito “**interfaces**”, “**plataformas**” e “**logística**”:

No caso do transporte de **passageiros**, é de importância primordial (pelo menos nos transportes urbanos, locais, regionais) a densidade e qualidade das **paragens** e **apeadeiros, estações** e **gares rodoviárias**, uma vez que condicionam a acessibilidade aos subsistemas de transportes e permitem distribuições mais ou menos “finas”, que, na lógica dos clientes, deverá ser o mais possível “porta a porta” e com um mínimo de transbordos.

(A situação é diferente em grandes zonas de concentração – áreas metropolitanas – onde as interfaces multimodais permitem o transbordo entre diferentes subsistemas; sendo que estas infra-estruturas, em boa parte, são definidas pela lógica de articulação das redes, uma vez que na maior parte dos casos não coincidem com as O/D's finais das deslocações).

No caso das infra-estruturas rodoviárias/ estradas, não se verifica a existência de “estações/interfaces”, porque o transporte é, por definição, “porta a porta” (embora o acesso aos IP's e IC's não seja discricionário).

No caso do transporte de **mercadorias** – portos, terminais de carga (CP), aeroportos, plataformas logísticas (privadas ou de serviço para terceiros) - são “interfaces” dedicadas principalmente a funções logísticas/ armazenagem (por razões logísticas mas também por razões da procura - “deliver just in time”), reagrupamento, etc.

A função “transportes” de/para ou entre as plataformas – tendo por base as diferentes infra estruturas e meios de transporte (por estrada, via férrea ou avião/barco) - é tratada nos capítulos respectivos (por natureza, a localização das plataformas é escolhida em função da boa articulação às redes de transporte). O problema das acessibilidades às próprias plataformas, para utentes/ empregados, é uma questão de carácter predominantemente local/ sub-regional.

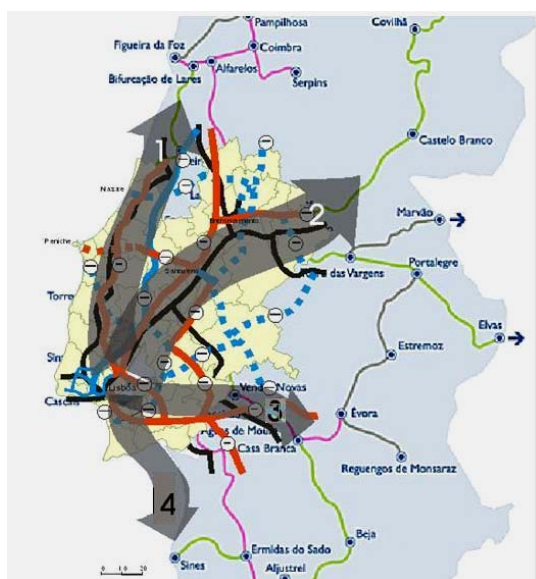
De destacar que, se por um lado, a escolha da localização das interfaces/ estações/ paragens tem, normalmente, uma intervenção forte das autoridades públicas, por seu turno, a localização e o dimensionamento das plataformas são, em maior grau, consequência do mercado e de escolhas de operadores logísticos.

Casos especiais:

- **Novo aeroporto de Lisboa (NAL),**
- **Linhas ferroviárias de alta velocidade (AV),**
- **Algumas plataformas logísticas;**

Estas **interfaces** e **plataformas** terão, sobre a região, um impacto significativo ao nível do ordenamento do território, emprego, economia, etc., embora com reflexos para além do horizonte temporal do PROT - OVT (+ 10 anos). No entanto, mesmo com o NAL e AV em funcionamento, e aumentando, claro, a acessibilidade à área do PROT- OVT, o efeito daqueles novos equipamentos/ infra-estruturas, sobre as **acessibilidades intra-regionais** será limitado, com excepção das redes locais (sub-regionais) de acesso ao NAL e às estações das linhas de AV, que são (com excepção da do NAL) situadas fora da área em estudo (estações de Lisboa e Leiria).

ÂMBITO ESPACIAL



No que se refere às infra-estruturas de transportes e Interfaces/ plataformas, elas evidenciam uma **continuidade e interdependência/ raio de influência a níveis superiores**, ultrapassando os limites da área do PROT - OVT, pelo **“efeito rede”**. Os exemplos mais significativos são:

- Rede nacional fundamental e complementar de estradas,
- Futuro novo aeroporto de Lisboa (NAL);
- Linhas de alta velocidade (AV);
- Algumas plataformas logísticas.

A influência das redes – acessibilidades - depende da estrutura e qualidade/ hierarquia das mesmas e da articulação com redes de hierarquias inferiores; redes de hierarquia superior (AE’s, AV...) definem **corredores** (além de constituírem barreiras importantes).

A área do PROT- OVT, tendo só uma capital distrital – Santarém – está “rodeada” por 7 capitais distritais (critério importante, por exemplo, para a definição do PRN). Os outros centros de 2º e 3º nível de importância, relativamente à população, são bastante equilibrados, entre si, e alguns (do 2º nível), bastante perto da população de Santarém.

NÍVEIS ESPACIAIS						
<b>Zonas limítrofes</b>	Norte (Leiria/Coimbra)					
	Interior (Castelo Branco/ Portalegre/ Évora)					
	Sul (AML + Setúbal)					
<b>ÁREA DE ESTUDO PROT- OVT</b>	<b>CORREDOR ES</b>	<b>Norte/Sul Oeste/Este</b>	<b>ZONAS (NUT III)</b>	Oeste	<b>Concelhos</b>	12
				Lezíria Tejo		11
				Médio Tejo		10
<b>Âmbito alargado</b>	Nacional/ internacional					

## HORIZONTES TEMPORAIS

O PROT- OVT tem uma perspectiva temporal de dez anos (com algumas infra-estruturas com vida útil até 50 anos); assim, a incidência do PROT- OVT sobre planos locais e (sub)regionais será mais relevante para os que estão ainda em elaboração ou revisão (por exemplo a parte da “segunda geração de PDM’s” ainda em curso).

As Comunidades Urbanas da Lezíria do Tejo (CULT) e do Médio Tejo (CUMT) têm estudos, recentes, de mobilidade e transportes (a CUMT prevê ainda o lançamento de um novo estudo sobre acessibilidade interna), estando, também, previsto um estudo desta natureza para a Associação de Municípios do Oeste (AMO).

Nesta perspectiva, e para todas as matérias, devem-se considerar cenários e planos de acções para dois horizontes:

- Período de **CENÁRIO 2007-15** (correspondendo às fases de projecto/construção do novo aeroporto de Lisboa e das linhas de alta velocidade);
- Período **após 2015**

## COMPETÊNCIAS E PROCESSO NEGOCIAL

No que se refere às competências - e também em função das considerações apresentadas sobre o âmbito espacial e o peso das grandes infra-estruturas - deve-se salientar que muitas decisões sobre o sistema de transportes são tomadas por **entidades sectoriais**, públicas ou, cada vez mais, privadas (com a liberalização do mercado e por consequência dos processos de financiamentos privados para a construção e/ ou exploração de grandes infra-estruturas). Muitas destas entidades não têm visões regionais/ sub-regionais, nem estruturas descentralizadas.

Por outro lado, as **estruturas negociais, ao nível das regiões e sub-regiões, são fragmentadas**, porque assentam fundamentalmente em visões locais e, por natureza, normalmente concorrentes (os 33 municípios). As estruturas aglutinadoras (as Comunidades Urbanas e Associações de Municípios), tendo funções importantes ao nível de planeamento e de providenciar suportes e serviços (SIG, plataformas na web, etc.), têm sérias limitações a funcionarem como centros de poder, com posição integradora num processo negocial, à partida, difícil, face às visões e ao peso dos decisores ao nível superior/ exterior (e isto com mais razão quando eles são privados, menos receptivos a solicitações institucionais e políticas).

A situação ainda está mais agravada pelo facto de as **competências em matéria de concessões para transportes públicos**, com excepção das para transportes urbanos e táxis, ainda estarem centralizadas em órgãos da administração central, apesar dos princípios enunciados na lei de bases do sistema de transportes terrestres (Lei 10/90).

Os processos negociais estão ainda dificultados **pela ausência e/ou inacessibilidade de planos estratégicos e directores, e programas de implementação**, definidos com rigor, pelos actores superiores/ exteriores. Pelo menos, ao nível das entidades públicas, estes instrumentos deveriam existir, ter uma certa permanência e serem públicos. Caso exemplar é que, para efeitos do presente diagnóstico, quase nenhum destes planos/ programas foram disponibilizados; em parte com o argumento que novos planos estão prestes a serem anunciados, ou que anteriores carecem da aprovação por novas administrações. Normalmente, qualquer plano/ programa merece actualização e ajustamentos de prioridades, mas isto não deveria impedir de serem acessíveis, a outras entidades da administração e mesmo privadas.



ENTIDADES PRINCIPAIS (matéria de transportes)				
			Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres (ex Direcção Geral de Transportes Terrestres e Fluviais)	<a href="http://www.imtt.pt">www.imtt.pt</a> <a href="http://www.dgtt.pt/">www.dgtt.pt/</a> <a href="http://www.transpor.pt/">www.transpor.pt/</a>
FERROVIÁRIO		INTF	Instituto Nacional do Transporte Ferroviário	<a href="http://www.intf.pt">www.intf.pt</a>
		REFER	Rede Ferroviária Nacional, EP	<a href="http://www.refer.pt">www.refer.pt</a>
		INVESFER	Empresa afiliada da REFER, E.P.	<a href="http://www.invesfer.pt">www.invesfer.pt</a>
		RAVE	Rede Ferroviária de Alta Velocidade, SA	<a href="http://www.rave.pt">www.rave.pt</a>
		CP	Comboios de PORTUGAL, EP	<a href="http://www.cp.pt/cp">www.cp.pt/cp</a>
			ANA	Aeroportos e Navegação Aérea S.A-
AÉREO		NAER	Novo Aeroporto, S.A.	<a href="http://www.naer.pt">www.naer.pt</a>
REDE VIÁRIA		EP	Estradas de Portugal, E.P.E.	<a href="http://www.estradasdeportugal.pt">www.estradasdeportugal.pt</a>
		BRISA	Auto-Estradas de Portugal, S.A.	<a href="http://www.brisa.pt">www.brisa.pt</a>
		AA	Auto-estradas do Atlântico, S.A.	<a href="http://www.aeatlantico.pt">www.aeatlantico.pt</a>
		SCUTVIAS	Scutvias – Auto-estradas da Beira Interior	<a href="http://www.scutvias.pt">www.scutvias.pt</a>
RODOVIÁRIO		diversos	ANTROP/ ANTRAM, Operadores de Passageiros e Mercadorias	Vide lista na síntese Rodoviária
PLATAFORMAS		TVT	Terminal Multimodal do Vale do Tejo	

## QUESTÕES CHAVE E AGENDA DE INOVAÇÃO

O quadro seguinte identifica uma série de “**questões chave**”, onde se apresenta também uma “**Agenda de Inovação**”

QUESTÕES CHAVES	
Questões	Matérias
Qual a <b>VISÃO</b> de transportes?	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Definição do termo “transportes sustentáveis”</li> <li>▪ “Livre escolha do modo” ?</li> <li>▪ Mobilidade “ilimitada”</li> <li>▪ Equilíbrio entre sub-regiões?</li> </ul>
Quais as principais <b>TENDÊNCIAS</b> da mobilidade regional?	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Relação e peso dos transportes individuais/públicos</li> <li>▪ Emergência de modos não motorizados</li> <li>▪ Explosão do peso das viagens não-pendulares (lazer, cultura, compras, serviço)</li> <li>▪ Evolução das deslocações pendulares em deslocações com padrões multi-motivo – multimodais – multi-destino</li> </ul>
Qual a importância, para a mobilidade regional da <b>OFERTA</b> proporcionada nas redes? <i>“<u>as redes, só por si, não chegam</u>”</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Critérios base para definição da oferta mínima (matriz de tempos e ligações mínimas entre pontos)</li> <li>▪ Frequências/ período de funcionamento</li> <li>▪ Preços/ estrutura tarifária/ estratégia comercial</li> <li>▪ Material circulante</li> <li>▪ Informação</li> <li>▪ Acessibilidade, etc.</li> </ul>
Qual o papel das <b>NOVAS INFRA-ESTRUTURAS DE ENVERGADURA</b> nacional/ internacional?	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ AV/ NAL/ Plataformas Logísticas</li> <li>▪ Importância económica/ sobre o uso do solo</li> <li>▪ “Cidade aeroporto”/ “Freight villages”</li> <li>▪ Qual a articulação, impacte sobre as redes estruturantes (existentes ou a construir) e as redes de acessibilidade local</li> <li>▪ Qual o papel da interface intermodal do NAL para a acessibilidade externa/interna da sub-região?</li> </ul>
Quais as <b>PRIORIDADES</b> de concretização da rede viária?	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nas três sub-regiões/ municípios</li> <li>▪ IC’s, por troços e sub-regiões?</li> <li>▪ Variantes (urbanas)</li> <li>▪ Rede complementar (EN’s e Estradas Regionais)</li> <li>▪ Redes supra-municipais</li> <li>▪ (redes locais)</li> </ul>
Quais os principais <b>PARCEIROS</b> para negociar/ concertar/ contactar ?	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Negociação entre quem e a que nível?</li> <li>▪ Autoridades (regionais) de transportes?</li> <li>▪ Papel do (novo) Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres (antiga DGTTF + INTF + parte da DGV)</li> <li>▪ Quem são os agentes de inovação?</li> <li>▪ Quem pode/deve fazer mediação entre sector privado/ público?</li> </ul>

QUESTÕES CHAVES	
Questões	Matérias
Justifica-se enquadrar o <b>“PREÇO JUSTO”</b> das unidades de deslocação?	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Por “quilómetros percorridos” ou “horas percorridas” (à pé, em veículo próprio ou de outrem) - orçamento de mobilidade</li> <li>▪ Princípios de “utilizador – pagador” e “poluidor - pagador” (em função da sustentabilidade ambiental , por exemplo: eco - tarifa, emissão CO2)</li> </ul>
É importante definir <b>CRITÉRIOS</b> de implantação de grandes empreendimentos!	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Desenvolvimento de um conjunto de indicadores/ regras (tipo Normas ABC adoptadas na Holanda) para “guiar”/ avaliar a localização de grandes empreendimentos</li> <li>▪ Inclusive para a “cidade aeroportuária” do NAL e Plataformas Logísticas</li> </ul>
Vitalizar um processo de <b>“BENCHMARKING”</b> !	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Definição de critérios</li> <li>▪ Avaliação</li> <li>▪ Observatórios</li> </ul>
Impõe-se a adopção de uma <b>AGENDA DE INOVAÇÃO!</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Transporte acessível e inclusivo</li> <li>▪ Gestão de mobilidade (planos de deslocação para entidades e empresas)</li> <li>▪ Construir, a partir da articulação das ECC’s (integração do sistema de informação e controlo de gestão), uma integração das redes e da oferta (rede expressos com redes locais e urbanos)</li> <li>▪ Acesso às redes: interfaces, transportes urbanos/locais, redes cicláveis e pedonais</li> <li>▪ Plataforma de negociação com operadores (autoridade (s) de transportes)</li> <li>▪ Informação (wifi, www, mapas, brochuras, “call centres”, lojas de mobilidade)</li> <li>▪ Novas modalidades de transportes (oferta em zonas de baixa procura, transporte flexível, “car sharing”)</li> <li>▪ <u>Planos de transportes</u> (municipais e regionais) e <u>Programas de Mobilidade</u></li> <li>▪ Matriz das deslocações (procura) (pessoas e mercadorias, multimodal)</li> <li>▪ Mobilidade virtual (e-mail, teletrabalho, videoconferências)</li> <li>▪ Tecnologias (veículos/fuel)</li> <li>▪ “Intelligent Transport Systems” ITS</li> <li>▪ “Information and Communication Technology” ICT</li> <li>▪ “Intelligent Infrastructure Systems” IIS</li> </ul>

SISTEMA DE TRANSPORTES

Pontos Fortes	Pontos Fracos
<p><b>Rodovia</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Proximidade (atravessamento) ao principal eixo rodoviário nacional (IP1/A1) complementado por outro eixo longitudinal (IC1/A8) e a um dos principais corredores rodoviários internacionais (IP1/A1- IP6/A23-IP5/A25);</li> <li>▪ Actual implementação do PRN2000 assegura bom nível de acessibilidade rodoviária entre os mais importantes pólos urbanos da região;</li> <li>▪ Existência de diversos municípios que assumiram nos últimos anos a responsabilidade de assegurarem transporte público urbano;</li> </ul> <p><b>Ferrovia</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ A ferrovia caracteriza-se pela grande capacidade e elevado nível de segurança e fiabilidade (nos passageiros); reduzidos índices de sinistralidade; elevada eficiência energética e ambientalmente sustentável e elevados níveis de pontualidade, regularidade e conforto dos passageiros;</li> <li>▪ A área do PROT- OVT é servida por 6 linhas/ 5 serviços de passageiros + 1 futura Linha de Alta Velocidade;</li> <li>▪ Constituem factores de sustentabilidade/projecção da ferrovia a localização da área do PROT- OVT e das redes de infra-estruturas principais de transporte, induzindo à fixação de população, e a existência de pólos médios de geração e de atracção de deslocações, no interior da região, situação que irá ser potenciada pelos anunciados projectos NAL e AV;</li> <li>▪ Actualmente existem relações funcionais significativas, suportadas pela Linha Norte/ Ramal de Tomar, sendo relevante o protagonismo da Linha da Beira Baixa na sub-região Médio Tejo e sua articulação intra e inter-regional, na perspectiva de um serviço a importantes pólos de ensino, hospitais e outros equipamentos regionais;</li> <li>▪ Enquadramento da Linha do Oeste como elemento de coesão territorial e de alavancagem da competitividade territorial, potenciando as especializações dos diferentes territórios servidos e permitindo completar o corredor multimodal definido pelo IC1 - articulando-se com a linha de Sintra na Interface rodo ferroviária de Meleças;</li> <li>▪</li> </ul>	<p><b>Rodovia</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Falta de ligações transversais com qualidade entre IP1 e IC1 (IC9, IC11 e IC36);</li> <li>▪ Elevado tempo, face à distância, a que se encontram alguns concelhos relativamente a pólos urbanos principais da região;</li> <li>▪ Elevados níveis de tráfego de atravessamento em alguns pólos urbanos principais (face a inexistência de programa explícito de implementação/ programação);</li> <li>▪ Transportes públicos intra e inter-concelhos com reduzidos níveis de integração/intensidade /qualidade, não sendo a região/municípios responsáveis pelo planeamento/ financiamento/ controlo dos serviços de transporte público;</li> <li>▪ Estacionamento ilegal e outros obstáculos, (mobiliário urbano, postes iluminação, etc.) dificultam circulação pedonal no espaço urbano, assim como inexistência em geral de condições para maior utilização da bicicleta;</li> </ul> <p><b>Ferrovia</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ À excepção da Linha do Norte – a ferrovia foi, perdendo protagonismo/ atractibilidade, em particular no contexto da mobilidade intra regional;</li> <li>▪ Linha Vendas Novas, com problemas de acessibilidade às estações a dificultar o processo de reactivação e captação de passageiros;</li> <li>▪ Linha Oeste - infra-estrutura ferroviária condicionada, apresentando uma baixa atractibilidade cuja electrificação está algo condicionada à rentabilidade expectável;</li> <li>▪ Forte investimento em infra-estrutura rodoviária e ferroviária de hierarquia superior, que limita, a simultaneidade de outros investimentos nas linhas de menor procura;</li> <li>▪ Estrangulamento das condições de acesso (autocarro, veículos 2 rodas, etc.) e acolhimento nas estações (estacionamento de proximidade);</li> <li>▪ Âmbitos e prioridades na manutenção e reabilitação das infra-estruturas ferroviárias de apoio ao cliente do sistema – estações/ apeadeiros;</li> </ul>

SISTEMA DE TRANSPORTES	
Pontos Fortes	Pontos Fracos
<p><b>Interfaces e plataformas</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Cerca de ¾ das sedes de concelho têm estações centrais de camionagem.</li> <li>▪ Sinergias decorrentes da instalação/ construção na região do NAL - nova interface intermodal de transportes na Lezíria do Tejo, podendo influenciar, ainda que localmente, a actual matriz de deslocações com a Grande Lisboa.</li> </ul> <p><b>Transportes Urbanos</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Face à expansão urbana - maiores distâncias a percorrer até aos centros funcionais das principais zonas urbanas, assiste-se à proliferação de sub sistemas de transportes colectivos urbanos, que permitem atenuar a pressão do automóvel sobre as infra estruturas rodovias, minoram o consumo do espaço urbano e melhoram a qualidade de vida das populações</li> </ul> <p><b>Plataformas Logísticas</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ A região do PROT - OVT possui uma forte dinâmica económica e empresarial e é servida por uma ampla rede de infra-estruturas rodoviárias e ferroviárias o que facilita a acessibilidade/ utilização de Plataformas Logísticas exteriores ao território.</li> <li>▪ Destaca-se, o eixo Torres Novas – Vila Nova da Barquinha – Almeirim – Golegã - Santarém, pelas suas características, com elevado potencial para a instalação de unidades logísticas relevantes que poderão consolidar e alavancar a dinâmica económica da região.</li> <li>▪ Presentemente a única grande plataforma, na área de influência da região é o Terminal Multimodal do Vale do Tejo (TVT),</li> <li>▪ A futura plataforma logística de Castanheira do Ribatejo influenciará, pela sua dimensão e proximidade à região do PROT - OVT, a dinâmica da cadeia de concentração/ repartição de mercadorias, fazendo reflectir significativos impactos económicos e sociais na região.</li> </ul>	<p><b>Interfaces e plataformas</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ A maior descentralidade dos equipamentos mais recentes, relativamente aos centros de gravidade da procura, diminui a acessibilidade pedonal e torna menos atraente o rebatimento do transporte público colectivo rodoviário, em particular do urbano;</li> <li>▪ Algumas infra estruturas já não respondem às expectativas de uma procura mais exigente;</li> <li>▪ Alguma dificuldade na articulação informativa, horária, tarifária e dos padrões de serviço oferecidos, relativamente a uma oferta dispersa, pelas diferentes localidades/ ECC's em funcionamento.</li> <li>▪ Não está articulado o protagonismo/ complementaridade dos diferentes agentes do sistema de transportes, no contexto da optimização das interfaces com os clientes, nomeadamente:</li> <li>▪ Condições de acesso (distância ao centro, articulação com outros sub sistemas de transportes, pedonal, veículos 2 rodas, etc.);</li> <li>▪ Informação;</li> <li>▪ Conforto nos tempos de espera e no processo de transbordo.</li> </ul> <p><b>Transportes Urbanos</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Definição dos parâmetros da oferta</li> <li>▪ Estimativas de custo (investimento/ exploração)</li> <li>▪ Pouco controlo de qualidade, monitorização, benchmarking</li> <li>▪ Sistemas de informação insuficientes</li> <li>▪ Serviços de fim de dia, Sábados e Domingos diminutos</li> </ul> <p><b>Plataformas Logísticas</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Não possui uma rede de Plataformas Logísticas (maiores) no seu interior, estando dependente da utilização de Plataformas Logísticas exteriores.</li> <li>▪ Em particular na sub-região Oeste existem, dispersas um conjunto de unidades logísticas de operadores privados que individualmente tentaram resolver as suas necessidades, em particular no sector do pescado e hortofloricultura</li> </ul>

SISTEMA DE TRANSPORTES	
Oportunidades	Ameaças
<p><b>Rodovia</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bom nível de acessibilidade rodoviária entre todos as sedes de concelho da região quando concluído o PRN2000;</li> <li>▪ Estabelecimento de serviços de transporte público que potenciem as deslocações na infra-estrutura rodoviária;</li> <li>▪ Implementação de novas modalidades de transporte e tecnologias/combustíveis alternativos, com base em experiências nacionais e internacionais (por exemplo táxi colectivo, táxi-bus, “a pedido”);</li> <li>▪ Criação de “autoridades/ serviços” regionais/ concelhias de mobilidade e transportes na sequência do já legislado (mas ainda não concretizado) para as áreas metropolitanas de Lisboa e Porto com competência para o planeamento/ financiamento/ controlo da qualidade dos serviços de transporte e utilização/gestão das infra-estruturas;</li> </ul> <p><b>Ferrovia</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aproveitamento comercial de estações com serviços de valor acrescentado para os clientes; Potencial de utilização da infra-estrutura ferroviária como suporte dos elevados fluxos turísticos na região, em particular no eixo litoral e do agrupamento Fátima – Ourém – Batalha; Estação de Caxarias, poderá vir a constituir uma porta de entrada, no contexto da mobilidade turística - religiosa/ peregrinações com reflexos na Alta Velocidade, para os fluxos europeus e face á maior proximidade ao novo aeroporto, sendo neste contexto importante o estabelecimento de uma articulação ferroviária entre a linha do norte e a linha do Oeste.</li> <li>▪ A Linha de Vendas Novas, poderá ganhar um maior protagonismo, com a localização do NAL em Alcochete, pelo estabelecimento de uma conexão directa entre a zona do Setil e o NAL CTA., permitindo projectar a sub-região da CULT, no contexto das deslocações intra e inter regionais, em particular com a AMLT;</li> <li>▪ Estabelecimento se parcerias intermunicipais + CP + REFER no sentido de promover linhas de baixa procura. Maior receptividade à utilização da ferrovia em resultado da sensibilidade/ crescente preço dos combustíveis; Instalação do novo aeroporto na OTA e AV, com grandes potenciais/ sinergias para a região;</li> <li>▪ Liberalização dos Serviços Ferroviários de mercadorias desde 1 de Janeiro de 2007;</li> </ul>	<p><b>Rodovia</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Proliferação de áreas residenciais com baixa densidade e descentralização/dispersão nas áreas urbanas de equipamentos/serviços devido a dificultarem implementação de transportes públicos económico - financeiramente sustentáveis;</li> <li>▪ Monofuncionalidade das zonas nas áreas urbanas que reduz possibilidade de deslocação em modos suaves (pé, bicicleta);</li> <li>▪ Futuros encargos de Manutenção das infra-estruturas.</li> </ul> <p><b>Ferrovia</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Elevados custos e tempos de concretização para os investimentos nas infra-estruturas ferroviárias; Dificuldades na promoção da intermodalidade; Perda de competitividade da infra-estrutura/ serviços ferroviários, diminuindo a sua capacidade de se assumir como alternativa ao modo rodoviário;</li> <li>▪ Desvantagem, em termos de tempo de viagem da opção ferroviária, relativamente à opção rodoviária. Vulnerabilidade face à dimensão de projectos como a AV que, pelo interesse na maximização da sua rentabilidade, se retraíam/ atrasem investimentos na linha do Oeste;</li> <li>▪ Dificuldade, dos decisores responsáveis pela infra-estrutura ferroviária, de assumirem maiores riscos do investimento face à concorrência do modo rodoviário, sem que se vislumbrem incrementos significativos dos pólos geradores de procura e da actual chave de repartição modal muito favorável ao modo rodoviário.</li> <li>▪ Vulnerabilidade da mobilidade da região pela elevada dependência relativamente ao modo rodoviário;</li> </ul>

## SISTEMA DE TRANSPORTES

Oportunidades	Ameaças
<p><b>Ferrovia</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Instalação/ consolidação de áreas produtivas e logísticas, com interesse na ferrovia; Reforço da componente ferroviária/ cadeias de transporte que permitam assegurar o encaminhamento de fluxos e orientar o seu interesse por outras áreas da região, através da complementaridade e articulação modal;</li> <li>▪ Instalação do NAL no Campo de Tiro de Alcochete, traduz-se em grandes potenciais / sinergias para a região, gerando um maior potencial de procura ferroviária, com passageiros associados ao transporte aéreo e dos funcionários do NAL;</li> <li>▪ Potenciar a procura na ferrovia tendo por base a complementaridade com a Linha de AV, na sua articulação com as linhas/ serviços convencionais (Linha do Norte e Linha Oeste) e NAL;</li> </ul> <p><b>Interfaces</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ NAL como cidade aeroportuária, infra-estrutura de charneira no contexto da mobilidade/ complementaridade modal, conectando o transporte aéreo com a ferrovia convencional e de alta velocidade (as linhas do Sul (e Setúbal), Évora, Vendas Novas e AV), autocarros, táxis, “rent a car”, táxis, “Park and Kiss and Ride” e outros sub sistemas de transportes.</li> <li>▪ A oferta multimodal, que aí se constituirá, não deixará de influenciar positivamente a mobilidade, nas áreas envolventes, em particular no que se refere à melhoria das acessibilidades à sub região da Lezíria do Tejo, criação de um número apreciável de postos de trabalho directos e indirectos e sinergias ao nível do tecido económico da sub região da Lezíria do Tejo, embora com impactos nas outras duas sub regiões.</li> <li>▪ As 24 ECC’s, na Região, como matriz espacial de infra-estruturas, informativa e funcional, integrada e uniformizada a partir da qual se estabeleçam critérios uniformes da qualidade oferecida – informação – apoio ao cliente – conhecimento/ transparência do sistema – potenciando novas valências que projectem, a seu tempo, a competitividade do sistema de transportes públicos rodoviários, no contexto da Região, gerando novas dinâmicas de mobilidade consentâneas com critérios de sustentabilidade.. Esta plataforma poderá futuramente sustentar o estabelecimento de uma autoridade regional de transportes.</li> </ul>	<p><b>Interfaces</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Não há a cultura da cadeia de deslocações/ transporte (sistema cego) relativamente à envolvente, tornando-se pouco transparente e dificultando ou impedindo a leitura das oportunidades de deslocação em articulação com outros sub sistemas - tempos e custos de deslocação;</li> <li>▪ Perda de atractibilidade e vulnerabilidade da qualidade/ manutenção das infra estruturas aos critérios de gestão comercial de cada um dos operadores/ entidades donos/ responsáveis;</li> <li>▪ Restrições nas acessibilidades e operacionalidade de algumas infra-estruturas, relativamente à expansão urbana e intensificação do tráfego;</li> <li>▪ Crescente descentralidade das novas infra-estrutura, pela sua dimensão;</li> <li>▪ Custos de construção/ manutenção representando um peso excessivo no contexto das rendibilidades esperadas do sistema.</li> <li>▪ O nível de conexão entre o NAL, as linhas do Sul (e Setúbal), Évora, Vendas Novas e de Alta Velocidade, poderá resultar numa perda de qualidade e de eficácia no processo de transferência de fluxos entre os diferentes sub sistemas/ modos.</li> </ul> <p><b>Transportes Urbanos</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Inexistência, insustentabilidade, ineficácia, falta de integração modal e/ou níveis de oferta insuficientes.</li> </ul> <p><b>Plataformas Logísticas</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Eventual, desfocagem das potencialidades/ valências das PL’s versus interesses/ necessidades regionais.</li> <li>▪ Em particular na sub-região Oeste, verifica-se alguma proliferação de actividades logísticas dispersas e/ou mal localizadas, resultado de iniciativas individuais dos produtores e armazenistas desta zona e que não ficaram resolvidas com o MARL.</li> <li>▪ No panorama Nacional e assim na Região, existe ainda alguma indefinição/ ausência de regras e critérios na definição/ atribuição de alvarás para a concretização de projectos de logística.</li> </ul>

<b>SISTEMA DE TRANSPORTES</b>	
<b>Oportunidades</b>	<b>Ameaças</b>
<p><b>Interfaces (continuação)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Integração das oportunidades de transporte, associadas a áreas mais centrais, com complexos comerciais/ serviços/ estacionamento tarifado/ articulação multimodal que permitam, a dupla transferência de clientela e um equilíbrio/ diluição dos custos de exploração/ manutenção do sistema.</li> </ul> <p><b>Transportes Urbanos</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reforço da complementaridade modal e projecção da mobilidade em critérios de maior eficiência energética/ ambiental. Recuperação de espaços e hábitos de deslocação favoráveis à intensificação dos modos suaves de deslocação</li> </ul> <p><b>Plataformas Logísticas</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reforço da rede de infra-estruturas rodoviárias, ferroviárias e logísticas na área de influência da região do PROT- OVT o que permite vantagens no processo de concentração e distribuição de mercadorias a menores custos e com impactos energéticos positivos.</li> <li>▪ De acordo com Portugal Logístico, interessa avaliar a extensão das cadeias de valor no pescado (porto de Peniche) e na hortofloricultura - eventual necessidade de novas infra-estruturas de apoio logístico.</li> <li>▪ Das orientações do PNPOT, interessará valorizar o papel de charneira inter-regional e o potencial de localização de actividades logísticas do polígono Tomar/Torres Novas/ Entroncamento/ Abrantes. Eixo de Torres Novas – Vª Nª Barquinha – Almeirim – Golegã - Santarém, apresenta um contexto de localização/ inserção privilegiadas para o surgimento espontâneo de novas plataformas logísticas. Factores alavanca da dinâmica económica da região.</li> </ul> <p>Interessa salvaguardar/ acautelar os solos/ áreas com vocação para o acolhimento destas infra-estruturas, que doutra forma poderão ser captados por operadores comerciais.</p>	<p><b>Plataformas Logísticas (continuação)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Esta situação, poderá induzir o surgimento de iniciativas privadas, que tirando partido de localizações privilegiadas na rede de transportes, a pretexto da criação de plataformas logísticas, possam querer usufruir de preços de solo muito inferiores aos valores de mercado e aproveitando o privilégio de áreas PIN - encobrendo projectos imobiliários.</li> <li>▪ Eventual, desfocagem das potencialidades/ valências das Plataformas Logísticas versus interesses/ necessidades regionais.</li> <li>▪ Em particular na sub-região Oeste, verifica-se alguma proliferação de actividades logísticas dispersas e/ou mal localizadas, resultado de iniciativas individuais dos produtores e armazenistas desta zona e que não ficaram resolvidas com o MARL.</li> <li>▪ No panorama Nacional e assim na Região, existe ainda alguma indefinição/ ausência de regras e critérios na definição/ atribuição de alvarás para a concretização de projectos de logística.</li> <li>▪ Esta situação, poderá induzir o surgimento de iniciativas privadas, que tirando partido de localizações privilegiadas na rede de transportes, a pretexto da criação de plataformas logísticas, possam querer usufruir de preços de solo muito inferiores aos valores de mercado e aproveitando o privilégio de áreas PIN - encobrendo projectos imobiliários.</li> </ul>



## SISTEMA DE TRANSPORTES

### Tendências

#### Rodovia

- Maior utilização do transporte individual e conseqüente necessidade de investimento crescente em infra-estruturas cada vez mais dispendiosas (viadutos, túneis, expropriações, etc.);
- Distância a percorrer crescentes para satisfação das necessidades devido a dispersão dos equipamentos e separação das zonas residenciais das zonas de emprego;
- Crescente sensibilização ambiental/ cívica da população que potenciará a atribuição de maior prioridade aos investimentos em transporte público e a melhoria das condições de circulação dos modos suaves (pé, bicicleta);

## Tendências

### Ferrovias

- A quebra de procura, na ferrovia (excepto eixo definido pela Linha do Norte), deve-se ao acentuar do desfasamento/ competitividade dos tempos de percurso, entre a ferrovia e rodovia, face à gradual melhoria da oferta de infra-estrutura rodoviária e por outro lado a uma relativa estabilização ou mesmo degradação da velocidade permitida.
- A intensificação da utilização do automóvel, maior utilização de serviços rodoviários do tipo “expresso”, densificação urbana de eixos rodoviários que servem as estações ferroviárias (crescente estrangulamento das condições de acesso - autocarro, veículos 2 rodas, etc., acolhimento nas estações - estacionamento de proximidade) traduzem-se em evoluções negativas da procura.
- Acresce, ainda destacar a crescente dispersão funcional e habitacional verificada na região e a maior complexidade das deslocações diárias multi-motivo, que provocam uma quebra acentuada da atractibilidade da ferrovia, por ser um sistema, nesta perspectiva inelástico e dependente da qualidade e capacidade de rebatimento de outros modos.
- A recuperação do protagonismo, da ferrovia, numa perspectiva de deslocações intra e inter regionais, deverá passar pela melhoria das interfaces “cliente/ sistema”, sendo neste contexto essencial a melhoria das acessibilidades, articulação modal e condições de acolhimento e estadia.
- Este processo de melhoria da conexão modal e de melhoria das infra-estruturas de apoio ao cliente - estações/ apeadeiros, deveria estabelecer-se com base numa entidade coordenadora e orientado por plano/ cronograma de acções/ intervenções;
- Inversão, ainda pouco acentuada, dos hábitos de deslocação baseados no automóvel, em resultado do crescente preço dos combustíveis, o que aprazo poderá vir a traduzir-se numa maior receptividade à utilização da ferrovia;
- A rede de Alta Velocidade (AV), que assumirá, de acordo com as orientações estratégicas, um papel estruturante no contexto do sistema ferroviário, podendo potenciar a rede convencional em termos de Passageiros e Mercadorias.
- Numa perspectiva de intermodalidade entre a AV e a rede convencional, será equacionada a possibilidade de construir uma nova variante à actual linha do Oeste, na zona de Leiria, por forma a articular-se, na nova estação da AV, com a linha/ serviço convencional.
- O novo estudo de mercado, em curso, para a linha Oeste, promovido pela REFER, irá reflectir os novos pressupostos – AV e NAL – com impacto ao nível da procura para o segmento de mercado do tipo “intercidades”, nomeadamente na relação Lisboa- Leiria- Fª Foz.
- Intervenções da REFER na linha do Oeste, aos resultados do Estudo/ Plano Estratégico da linha do Oeste a ser concluído em 2007, prevendo-se contudo que a consideração da existência do NAL, leve a um alteração da repartição modal (face ao estudo de 2004) e assim a não necessidade de elevar a exigência dos padrões de infra estrutura da linha do Oeste para o factor velocidade (com o conseqüente agravamento dos custos).
- Necessidade de se estabelecer um plano/ cronograma de manutenção e reabilitação das infra-estruturas, baseado numa imagem uniforme e apelativa do serviço e em critérios da qualidade mínima recomendável, que o harmonizem/ complemente com as restantes opções de deslocação.
- O processo de liberalização do mercado de transporte ferroviário de mercadorias, verificado a partir de Janeiro de 2007, altera a anterior estrutura de monopólio da CP Carga, potenciando novas oportunidades de maior proximidade aos operadores logísticos - cadeias logísticas - situação favorecida pelo apoio da Comunidade Económica Europeia na promoção da intermodalidade e nas restrições ao desenvolvimento, indiscriminado do transporte rodoviário.

## Tendências

### Transportes Públicos

- Assiste-se a um crescente esvaziamento dos serviços locais e regionais, a favor dos serviços expresso e do transporte individual situação que apenas tem sido contrabalançada/ suportada pela relativa estabilidade do transporte escolar.
- A persistente quebra de procura, verificada no transporte público, em particular na última década, tem retraído investimentos de reabilitação das infra-estruturas existentes, situação que tenderá a inverter-se face à crescente sensibilização ambiental/cívica da população que potenciará maiores investimentos em transporte público e melhorias das acessibilidades/ rebatimento em modos suaves (pé, bicicleta);
- O maior protagonismo, do sistema de transporte públicos, passará por uma melhor articulação informativa e física com os outros sub sistemas (serviços, comércio, autocarros urbanos, ferrovia, táxis, aluguer de veículos, aluguer de cacifos, aluguer de bicis, etc.), a disponibilizar na rede de ECC's, sem os quais dificilmente conseguirá, captar segmentos importantes da procura.
- Ao nível das interfaces, o NAL polarizará e articulará um conjunto de sub sistemas que não deixará de se reflectir na mobilidade da região, com particular significado para a área de influência em termos das sinergias que provocará nos diferentes níveis - ordenamento do território, emprego, economia, etc., com reflexos para além do horizonte temporal do PROT - OVT (+ 10 anos).

### Transportes Urbanos

- A adopção de sub sistemas de transportes colectivos urbanos, permitem: Atenuar a pressão do automóvel sobre as infra estruturas rodovias // Minorar o consumo do espaço urbano // Melhorar a qualidade de vida das populações // Reforçar a complementaridade modal // Projectar a mobilidade urbana baseada em critérios de maior eficiência energética/ ambiental //
- Recuperar espaços e hábitos de deslocação favoráveis aos modos suaves de deslocação.

### Plataformas Logísticas

- Na região aproveitando as sinergias resultantes da melhoria/ reforço da rede de infra-estruturas rodoviárias, ferroviárias e logísticas é possível antever uma maior eficiência e eficácia dos processos de concentração e distribuição de mercadorias e produtos, reduzindo os custos e incrementando a sustentabilidade energética e ambiental.
- Assistir-se-á a uma valorização do polígono Tomar/ Torres Novas/ Entroncamento/ Abrantes. Eixo de Torres Novas – V<sup>a</sup> N<sup>a</sup> Barquinha – Almeirim – Golegã - Santarém, como áreas com vocação para o surgimento espontâneo de novas plataformas logísticas, constituindo elementos alavanca da dinâmica económica da região.
- A necessidade de rentabilizar os processo de concentração e distribuição de mercadorias e produtos, ao menor custo e com a maior eficiência energética/ sustentabilidade ambientação, levam à necessidade de incrementar/ tornar eficientes os processos de logística na região aproveitando a s sinergias resultantes da melhoria/ reforço da rede de infra-estruturas rodoviárias, ferroviárias e logísticas na área de influência da região do PROT - OVT.
- Em particular na sub-região Oeste, verifica-se alguma proliferação de actividades logísticas dispersas e/ou mal localizadas, resultado de iniciativas individuais dos produtores e armazenistas desta zona e que não ficaram resolvidas com o MARL.
- Alguma indefinição/ ausência de regras e critérios na definição/ atribuição de solos para projectos de logística, aliciam iniciativas privadas, que tirando partido de localizações privilegiadas na rede de transportes, a pretexto da criação deste tipo de plataformas, a usufruírem dos preços do solo e privilégio de áreas PIN, encobrendo projectos imobiliários.

3

AMBIÇÃO/ OBJECTIVOS PARA A REGIÃO

LINHAS DE ORIENTAÇÃO

SUBSISTEMA **RODOVIÁRIO**

Relativamente à ambição/objectivos para a região (Visão) há que destacar a conveniência de permitir que todas as pessoas se possam deslocar para satisfazer as suas necessidades/desejos, de uma forma crescentemente sustentável, devendo o nível de acessibilidade a facultar estar associado ao tipo de povoamento/ordenamento desejado. Dever-se-á ter em especial atenção a distribuição espacial dos recursos/equipamentos/pólos, as infra-estruturas existentes e planeadas, assim como os modos de transporte que de forma mais eficiente e integrada permitam assegurar a acessibilidade. Para tal, entende-se ter particular relevância o seguinte:

- Existência de uma rede integrada de transportes públicos com elevados níveis de qualidade acessível/inclusiva que permita a deslocação rápida, confortável, segura e fiável entre o centro dos principais pólos urbanos e turísticos da região, de forma a que todos os cidadãos e visitantes se possam deslocar entre esses locais sem necessitarem de ter ou utilizar o automóvel e que se possa constituir como alternativa real/dissuasora à utilização do transporte individual (e não apenas concebida/destinada à utilização por cidadãos sem hipótese de deslocação em transporte individual)
- Equacionar formulação de políticas e implementação de acções que potenciem a utilização eficiente e racional das infra-estruturas rodoviárias, em articulação com as políticas ambientais e de ordenamento do território, evitando sucessivos investimentos em alargamentos/novas vias, etc., quer na rede nacional, quer na rede regional e concelhia, em especial nas situações em que haja bons níveis de acessibilidade;
- Encontrar fórmulas de contratação e financiamento do sistema de transportes (infra-estruturas e serviços) que potenciem existência de alternativas ao transporte individual (subsidição cruzada, portagens, estacionamento, etc.) e de taxar de forma mais justa e perceptível a utilização das infra-estruturas, de forma a que a sua utilização seja mais racional, baseado no princípio do utilizador - pagador e do poluidor-pagador, procurando internalizar os custos externos em todos os modos de transporte. A competência da contratação dos serviços a escala regional e local deveria caber aos respectivos níveis de decisão (Comunidades Urbanas/ Associação de Municípios e no caso dos transportes locais e urbanos aos Municípios). A adopção de concessões deveria ser feita em rede em vez de concessões por linha/carreira.

LINHAS DE ORIENTAÇÃO

SUBSISTEMA FERROVIÁRIO

- A concretização dos projectos ferroviários e aeroportuários AV e NAL, com impacto ao nível da utilização mais intensiva da ferrovia e no incremento da mobilidade regional.
- Consta-se, face à actual configuração da rede ferroviária, uma significativa penalização da extensão e tempos de percurso (pela necessidade de passar por Lisboa), situação de seria obviada com uma articulação directa à linha do Norte a entroncar no troço Vila Franca de Xira–Setil–Cartaxo. e a Alta Velocidade com a interface do Novo Aeroporto de Lisboa.
- No que se refere à linha do Norte, esta continuará a deter, no contexto do OVT, um grande protagonismo na complementaridade ao serviço da LAV.
- Apoio político, por parte da Comunidade Económica Europeia e Governo Português, na promoção da intermodalidade e nas restrições ao desenvolvimento, indiscriminado do transporte rodoviário, poderão traduzir-se a prazo, numa recuperação/ projecção das quotas de mercado do modo ferroviário (passageiros e mercadorias).
- Maior apetência da população residente e visitante para aderirem aos modos alternativos/complementares ao automóvel, face ao acentuado agravamento dos custos dos combustíveis e consciencialização para aspectos da sustentabilidade ambiental.
- Prioridade para a concretização de infra-estruturas de nível nacional/ internacional – NAL e AV - com a conseqüente contenção nos investimentos em infra estruturas regionais.
- Por outro lado, o desenvolvimento de actividades/ polaridades sazonais e de outras associadas à instalação de unidades empregadoras relevantes, originando intensos fluxos de pessoas e de veículos e uma maior consciencialização social para aspectos da sustentabilidade ambiental perspectiva um maior potencial de captação de passageiros para a ferrovia.
- Para que esta tendência, venha a ter impacto ao nível de captação de nichos significativos da procura é necessário potenciar o papel das interfaces físicas com o cliente – estações/ apeadeiros, que valorizem de forma significativa a imagem do sistema, tornando-o mais apelativo e eficaz no processo de transferência de fluxos da rodovia para este modo.
- Destaque para o facto de ter sido anunciada, nas Orientações Estratégicas para o Sector Ferroviário, a conclusão do Plano Estratégico da Linha do Oeste, tendo em conta as implicações da futura estação de AV de Leiria.
- Referem-se como desejáveis, investimentos de modernização/ recuperação de algumas das infra estruturas existentes, nomeadamente a Linha do Oeste e de Vendas Novas, de forma a agiliza-las e torná-las mais atraentes, poderiam contribuir para um maior protagonismo no contexto da mobilidade intra e inter-regional e em particular na articulação com o NAL CTA.
- Estas acções de reabilitação das infra-estruturas ferroviárias (via, estações+acessibilidades, oferta, material circulante), são pelas suas características, normalmente mais reflectidas e demoradas, pelo que carecem de alguma antecipação, afim de poderem acompanhar, de forma equilibrada as evoluções que se perspectivam no modo rodoviário, sem prejuízo da dinâmica e desenvolvimento da região.
- Manutenção / revitalização das actuais infra-estruturas ferroviárias, como elemento estratégico da coesão, sustentabilidade (critérios de eficiência energética) e competitividade territorial/ funcional.

LINHAS DE ORIENTAÇÃO

SUBSISTEMA FERROVIÁRIO

- Fomentar parcerias intermunicipais integrando outros operadores/ agentes de transportes, adoptando uma estratégia de criação de movimentos de municípios para a dinamização das linhas de baixa procura – tendo em vista a coesão do tecido económico e a estruturação do planeamento urbano dos concelhos/ localidades servidas, bem com estabelecer acções que visem melhorar as condições de acessibilidade às estações ferroviárias.
  
- A análise da viabilidade/ interesse em garantir os espaços canais que acautele futuras decisões sobre a evolução da rede ferroviária na região, nomeadamente a concretização de um novo troço ferroviário, a partir da zona do Setil (ou eventualmente ao sul, entre Cartaxo e Vila Franca de Xira), utilizando eventualmente, parcialmente, o espaço canal da “linha do Setil” (Coruche/ Vendas Novas), a Linha do Norte (e da Beira Interior), que permita a conexão com o Novo Aeroporto de Lisboa, em Alcochete, e por consequência com a linha do Sul (e Setúbal) e a Linha de Évora.

LINHAS DE ORIENTAÇÃO

SUBSISTEMA  
INTERFACES E PLATAFORMAS

- Promover contextos de maior integração modal, situação particularmente relevante na construção do Novo Aeroporto da Região de Lisboa, linha de Alta velocidade, linha do Norte e na articulação com outros sub sistemas de transportes;
- Definir, para a região uma estratégia de funcionamento do sistema de transporte em rede – informativa – horária – tarifária, protagonizada na melhoria dos pontos de articulação e de entrada no sistema;
- Promover a intermodalidade tendo por base a intensificação do uso de sub sistemas urbanos de transporte público colectivo, articulando parques de estacionamento, ferrovia, ECC's, áreas centrais e funcionais;
- Estabelecimento de uma rede de ECC's, conecta e coerente, em termos de informação e de critérios de conforto e de acessibilidade, que permita tornar criar uma base transparente do sistema de transportes da Região, para todos os clientes, a partir de qualquer destas infra estruturas;
- Adopção de um novo conceito/ critério de localização/ desagregação e dimensionamento ajustado à realidade funcional dos sistemas locais, evoluindo a partir das tradicionais metodologias para soluções mais eficazes do ponto de vista de acessibilidade, conforto na utilização do sistema e dos custos de concretização e manutenção;
- Permitir o estabelecimento de critérios de informação e conforto de utilização das ECC's/ PCC's/ BOL, compatíveis com o estabelecimento, na Região, de uma rede integrada de transportes públicos com elevados níveis de qualidade, que se possa constituir como alternativa real/dissuasora à utilização do transporte individual (e não apenas concebida/destinada à utilização por cidadãos sem hipótese de deslocação em transporte individual);
- Montagem da matriz informativa baseada na rede de ECC's, consolidando a integração do sistema de transportes públicos e projectando a respectiva competitividade no contexto da Região, gerando novas dinâmicas de mobilidade consentâneas com critérios de sustentabilidade, tão actuais quanto prementes.
- Integrar e associar, às infra estruturas de apoio ao sistema de transportes outros elementos de atractividade / funcionais – comercio – serviços – equipamentos colectivos – interfaces – áreas de estacionamento TI, duas rodas, proximidade a outras polaridades funcionais dos espaços urbanos, que permitam potenciar a utilização dos sistemas de transportes públicos e sustentar os encargos de manutenção e exploração das infra-estruturas.
- A contextualização espacial da área do PROT - OVT face aos principais centros de consumo/ produção, protagoniza as plataformas logísticas como elementos alavanca da dinâmica económica da região, havendo para tal a necessidade de identificar e dota-la de instrumentos de salvaguarda dos solos com maior apetências logísticas (actualmente à mercê das redes de retalho e outros agentes económicos), destacando-se o eixo de Torres Novas – Vª Nª Barquinha – Almeirim – Golegã - Santarém e o eixo Bombarral – Rio Maior – Peniche, por apresentarem potencial para o surgimento de novas infra-estruturas.
- Disponibilidade/ receptividade dos Municípios do Médio Tejo, para o acolhimento/ criação de área(s) destinada(s) a plataforma(s) logística(s), face à sua contextualização, no processo de logística, valorizado pela existência de infra estruturas de acesso rodoviário e ferroviário e na disponibilidade de áreas e respectiva compatibilização com os usos de solo vigentes.

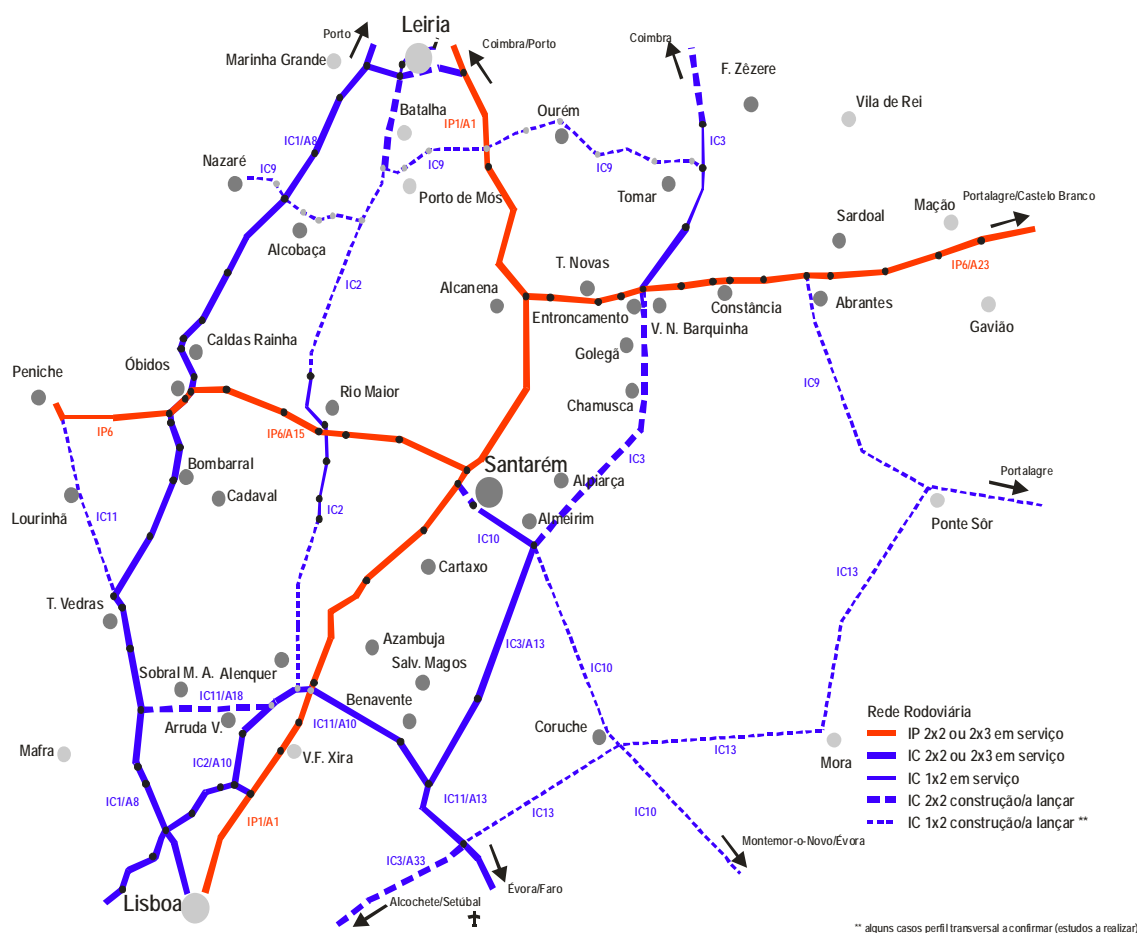
4 SÍNTESE

SUBSISTEMA **RODOVIÁRIO**

O trabalho desenvolvido baseou-se primordialmente na consulta de diversos documentos de que se destacam os relativos ao Plano Rodoviário Nacional (PRN2000), aos recenseamentos de tráfego, aos veículos segurados por concelho e aos Estudos de Mobilidade e Sistema de Transportes realizados para as Associações de Municípios da Lezíria do Tejo e do Médio Tejo, assim como nas reuniões com a EP – Estradas de Portugal, com a Secretaria de Estado das Obras Públicas e Comunicações, com a Secretaria de Estado dos Transportes, com a ANTROP e da informação fornecida posteriormente.

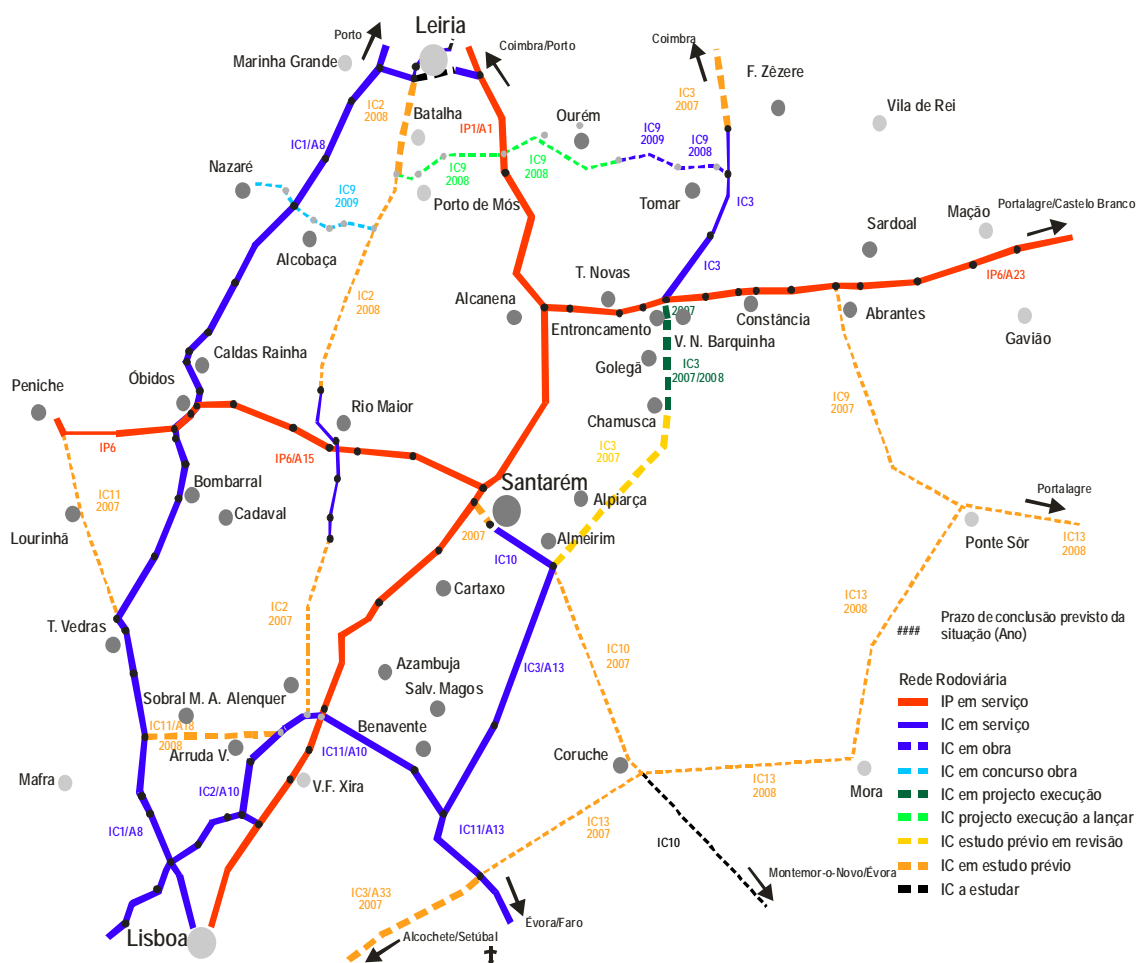
Na sequência da análise efectuada apresenta-se relativamente às infra-estruturas um balanço quer do que falta construir do PRN2000 e seus custos estimados, quer das estradas que falta serem entregues às autarquias devido a terem sido desclassificadas.

IPs e ICs do PLANO RODOVIÁRIO NACIONAL (PRN2000)





SITUAÇÃO do PRN2000 – IPs e ICs



Constata-se que a extensão, a capacidade e os níveis de segurança da rede viária principal da região do Oeste e Vale do Tejo têm registado um aumento muito considerável, acompanhando/ promovendo um aumento da motorização e da utilização do transporte individual, com redução significativa da oferta e da utilização do transporte público colectivo, que em muitas zonas já é inexistente ou só é disponível em período escolar e nos períodos do dia relacionados.

AUMENTO DA EXTENSÃO DAS VIAS EM SERVIÇO (km)			
Região Oeste e Vale do Tejo			
IP ou IC	1992	2002	Variação
Em serviço	86	346	+302%

Fonte: EP – Estradas de Portugal

<b>NÚMERO DE VEÍCULOS LIGEIROS PARTICULARES</b> Região do Oeste e Vale do Tejo			
<b>Evolução</b>	<b>1992</b>	<b>2002</b>	<b>Variação</b>
Ligeiros Particulares	169369	349777	<b>+107%</b>

Fonte: Instituto Seguros Portugal

<b>Evolução do número de RESIDENTES ACTIVOS e ESTUDANTES que se deslocam em TRANSPORTE INDIVIDUAL</b>			
<b>Região do Oeste e Vale do Tejo</b>	<b>1991</b>	<b>2001</b>	<b>Variação</b>
Transporte Individual	97.000	234.000	<b>+140%</b>

Fonte: INE (valores arredondados ao 1000)

Note-se que na região do Oeste e Vale do Tejo os IP previstos no PRN2000 estão concluídos (aproximadamente 190 km, que representa 8% do total nacional, que é de aproximadamente 2500 km).

No entanto, tal situação não se verifica relativamente aos IC, dos quais com base nas indicações da EP - Estrada de Portugal há ainda actualmente 361 km em estudo/projecto ou a estudar (quando concluído o PRN2000 haverá na região aproximadamente 560 km, que representa 17% do total nacional de que é aproximadamente 3400 km).

Através da análise dos planos rodoviários nacionais, verifica-se uma crescente melhoria das vias predominantemente destinadas ao tráfego regional e inter-regional/nacional, sendo de assinalar, no entanto, que enquanto a Rede Rodoviária Nacional não for concluída, nomeadamente com a materialização de IC previstos, há algumas ligações que têm de ser asseguradas pelas Estradas Nacionais existentes. Neste sentido, importa destacar que o Decreto-Lei n.º 222/98 de 17 de Julho (PRN2000) define que os itinerários complementares são as vias que, no contexto do plano rodoviário nacional, estabelecem as ligações de maior interesse regional, para além das principais vias envolventes e de acesso nas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto.

Na área do PROT - OVT é de assinalar que dos IP e IC em serviço, em Agosto de 2006, 75% tinham um perfil transversal com 2x2 vias. Quando concretizado o PRN2000, estima-se que esta percentagem de IP e IC com 2x2 vias na área do OVT será de aproximadamente 60% (note-se, no entanto, que estão ainda por realizar/finalizar estudos nos quais serão definidos os perfis transversais definitivos).

Destaca-se que em 2005 existiam a nível nacional (continente) 2363 km de estradas classificadas como IP ou IC com 2x2 vias e 888 km deste tipo de estradas com 1x2 vias. Ou seja, do total de 3251 km de IP ou IC, 73% tinham 2x2 vias.

Dos 326 km de IP e IC com 2x2 vias, em serviço na área do PROT - OVT, em Agosto de 2006, aproximadamente 80% são concessões com cobrança de portagem aos utilizadores.

REALIZAÇÃO do PRN2000 (km)						
Região Oeste e Vale do Tejo						
	2x2	%	1x2	%	Total	%
A estudar	0	0%	42	12%	42	5%
Em estudo/projecto	120	22%	251	70%	371	41%
Em obra/concurso	0	0%	21	6%	21	2%
Em obra	39	7%	8	2%	47	5%
Em serviço	389	71%	39	11%	428	47%
<b>Total</b>	<b>548</b>	<b>100%</b>	<b>361</b>	<b>100%</b>	<b>909</b>	<b>100%</b>
<b>Interno</b>	436	100%	296	100%	732	100%
<b>Externo</b>	112	100%	65	100%	177	100%
<b>%</b>	<b>60%</b>		<b>40%</b>		<b>100%</b>	

Fonte: Baseado em informação da EP-Estradas de Portugal (Agosto2006) – extensões a confirmar

Note-se que dos 293 km de estrada com perfil transversal 1x2 na situação “a estudar” ou “em estudo/projecto”, aproximadamente 45% (135 km) estão relacionados com Coruche. Para além da extensão de ICs ainda por construir no Oeste e Vale do Tejo, há a assinalar que estão também por construir alguns outros troços cuja relevância para a região também é de destacar por melhorarem a acessibilidade a regiões vizinhas (tais como IC9 para Batalha e Ponte de Sôr/ (Portalegre), IC10 para Montemor-o-Novo/ (Évora) e IC13 para Ponte de Sôr/ Portalegre).

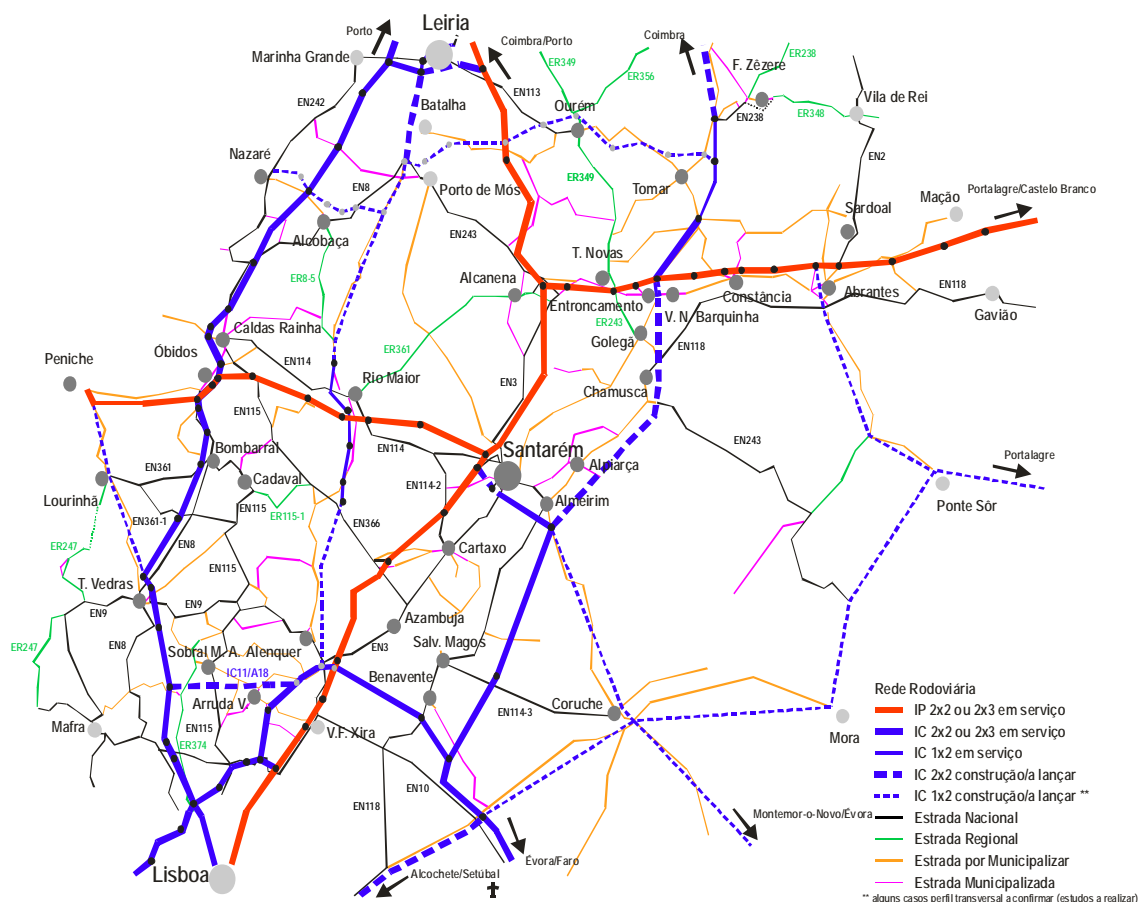
Tendo em atenção os valores médios de construção (sem expropriações), para efeito de planeamento, utilizados pela EP – Estradas de Portugal (4M€/km perfil 2x2; 2M€/km perfil 1x2), constata-se que, para além do que já está em obra ou em concurso, para a conclusão dos itinerários complementares previstos no PRN2000 relacionados com a região do Oeste e Vale do Tejo seria necessário um investimento de 1066M€. Tendo em atenção a já manifestada vontade política de ter os itinerários complementares concluídos até 2015, tal implicará assim um valor médio anual de aproximadamente 100M€/ano.

Note-se que este valor é apenas relativo à construção de IPs e ICs, não estando assim incluindo a sua conservação (dos novos e dos existentes), nem a construção e manutenção de novas variantes de âmbito nacional, nem a conservação das restantes estradas nacionais e regionais.

No âmbito das acessibilidades ao NAL (Novo Aeroporto de Lisboa) a localizar na zona do Campo de Tiro de Alcochete, prevê-se a hipótese do traçado do IC3/IC13 entre o IP1/A12 e o IC11/A13 se poder

desenvolver a sul do aeroporto, assim como a requalificação das vias a norte do mesmo.

Importa destacar que quando concluídos os ICs na área do PROT - OVT, todas as sedes de concelho ficarão muito próximas de vias de elevada capacidade (a sede de concelho que se localizará mais longe será Azambuja, a aproximadamente 11 km de 2 nós actuais do IP1/A1).



De acordo com o PRN2000, uma significativa parte das denominadas estradas nacionais (para além dos IPs e ICs) são as vias alternativas a auto-estradas com portagens.

Para além deste grupo de estradas alternativas a auto-estradas com portagem, destaca-se outro grupo de estradas que permite a ligação entre sedes de concelho com redução mais ou menos significativa da distância comparativamente com o recurso às vias de elevada capacidade (IP's e IC's), tais como a ligação entre Caldas da Rainha e Azambuja (EN366), entre Cadaval, Sobral Monte Agraço e CREL (EN115), entre Torres Vedras e Alenquer/Carregado (EN9), entre Chamusca e Mora (EN243), assim como entre Chamusca e Gavião (note-se que a EN118, em particular até Abrantes, apesar da sua proximidade ao IC3 e ao IP6/A23, é classificada como estrada nacional, embora seja de destacar que se desenvolve do outro lado do Rio Tejo).

Note-se que as estradas classificadas como regionais na área do PROT - OVT são relativamente escassas, sendo as que se destacam a de ligação entre Rio Maior e Alcanena (EN/ER361) e no eixo entre Golegã e Ourém (EN/ER243 e 349), que são do mesmo tipo que as do grupo das estradas nacionais referido anteriormente (permitem a ligação entre sedes de concelho com redução mais ou menos significativa da distância comparativamente com o recurso às vias de elevada capacidade), para além da estrada que se desenvolve ao longo da costa entre a Lourinhã e Ericeira (EN/ER247).

Em virtude do PRN2000 ter procedido à desclassificação de estradas para o âmbito municipal, destaca-se que, de acordo com a informação da EP – Estradas de Portugal, do total de 918 km de estradas desclassificadas na região do Oeste e Vale do Tejo, já foram transferidos 519 km, estando por transferir 385 km.

De acordo com indicação da EP – Estradas de Portugal os custos médios associados à manutenção periódica de vias são de aproximadamente 200mil€/km, de 10 em 10 anos, enquanto os relativos à manutenção corrente são de aproximadamente 5mil€/km/ano.

Assim, relativamente às estradas desclassificadas não entregues, estima-se que em 10 anos haverá no total uma despesa aproximada de 100M€, ou seja um valor médio de 10M€/ano. Note-se que relativamente às estradas desclassificadas já entregues o custo estimado por período de 10 anos é de 130M€, ou seja, aproximadamente 13M€/ano (note-se que nos termos habituais de passagem da jurisdição para as autarquias, as estradas são entregues em boas condições).

Note-se que embora estivesse previsto na legislação relativa ao PRN2000 (Decreto-Lei nº 222/98, de 17 de Julho) a elaboração de um programa de âmbito nacional que prevê a construção de variantes à travessia das sedes de concelho e outros centros urbanos, tal programa não existiu até 2007 (de acordo com a EP, “tem vindo a ser desenvolvido e utilizado um documento de definição do nível de prioridades a dar à construção de variantes a centros urbanos, para estradas nacionais e estradas regionais, utilizando indicadores que permitem ponderar em simultâneo aspectos associados às características operacionais da via, ao ambiente, à segurança e à dinâmica de desenvolvimento urbano, ficando deste modo reflectidas as suas condições de atravessamento”, cujos resultados/classificação, para implementação a médio prazo, não eram no entanto públicos).

No entanto, é de destacar que, de acordo com as Grandes Opções do Plano para 2008 (Diário da República, 1ª Série, nº154, de 10 de Agosto), foi entretanto aprovado o Programa de Construção de Variantes Urbanas (com início de implementação em 2008), o qual ainda não é público.

Importa destacar que nas Grandes Opções do Plano de 2007 (Diário da República, 1ª Série, Nº 169 – 1 de Setembro de 2006) estava previsto que se efectuaria uma nova revisão do Plano Rodoviário Nacional, que seria aprovado um programa de Variantes Urbanas e que seria efectuada a reformulação do processo de transferência da rede desclassificada para a jurisdição das Autarquias, tendo estado também referido para 2006 a elaboração do Plano de Investimentos a Médio/Longo Prazo, visando a conclusão da rede de IP e IC até 2015, e a elaboração da proposta relativa ao programa de Variantes Urbanas.

Note-se que, de acordo com a informação obtida da Secretaria de Estado das Obras Públicas e das Comunicações, a realização de algumas das acções previstas são condicionadas pela aprovação do

novo Modelo de Gestão e Financiamento para o sector das infra-estruturas rodoviárias (também previsto nas Grandes Opções do Plano).

Ainda de acordo com as referidas Grandes Opções do Plano para 2008, no período 2006-2007 desenvolveram-se trabalhos com vista à implementação de um novo Modelo de Gestão e Financiamento para o sector das infra-estruturas rodoviárias (sendo de salientar a criação da “Contribuição de Serviço Rodoviário” - Lei n.º 55/2007 de 31 de Agosto) e para a revisão do Plano Rodoviário Nacional, e em 2008 o referido novo Modelo será monitorizado e o referido Plano será revisto.

Para obtenção de uma perspectiva que permita efectuar uma comparação dos corredores (em sentido lato) em que se inserem actuais estradas nacionais e em que, de acordo com o PRN2000, serão construídos ICs (relativamente a troços destes que não se encontrem já em fase de obra ou em fase de concurso para obra), analisaram-se alguns elementos que os diferenciam (distância em linha recta entre os centros urbanos localizados nas extremidades dos troços, a distância, o tempo e a consequente velocidade média do actual percurso mais rápido entre os referidos locais, o número de veículos ligeiros e pesados nas estradas nacionais actuais, o número de centros urbanos principais atravessados pelas estradas nacionais actuais e a situação relativa ao estado em que se encontra o projecto, incluindo o ano em que se prevê a conclusão da situação em que se encontra).

Assim, relativamente à velocidade média nos percursos mais rápidos de ligação entre os centros urbanos localizados nas extremidades dos troços, há a salientar que os mais reduzidos valores se verificam entre Torres Vedras e Carregado (50km/h), entre Ferreira do Zêzere e Alvaiázere (50km/h), entre Ourém e Batalha (51km/h) e entre Abrantes e Ponte de Sor (51km/h), em grande medida justificados pela sinuosidade e perfil transversal das estradas utilizadas, destacando-se pela positiva os troços entre o Nó de Santarém no IP1/A1 e Santarém (70km/h), entre Almeirim e Coruche (69km/h) e entre Coruche e Montemor-o-Novo (67km/h).

No que se refere ao número de veículos que utilizam as estradas nacionais que se inserem em corredores (sentido lato) onde serão construídos ICs, tendo por base a localização e os volumes de tráfego que resultaram das contagens realizadas pela EP - Estradas de Portugal em 2005, destacam-se pelos elevados valores, simultaneamente de veículos ligeiros (superiores a 10.000 veículos) e pesados (superiores a 1000 veículos), os troços entre Rio Maior e Batalha, entre o Nó de Santarém no IP1/A1 e Santarém, enquanto que especialmente pelo número de veículos pesados destacam-se os troços entre Alenquer e Rio Maior, entre Ourém e Batalha e entre Almeirim e Vila Nova da Barquinha.

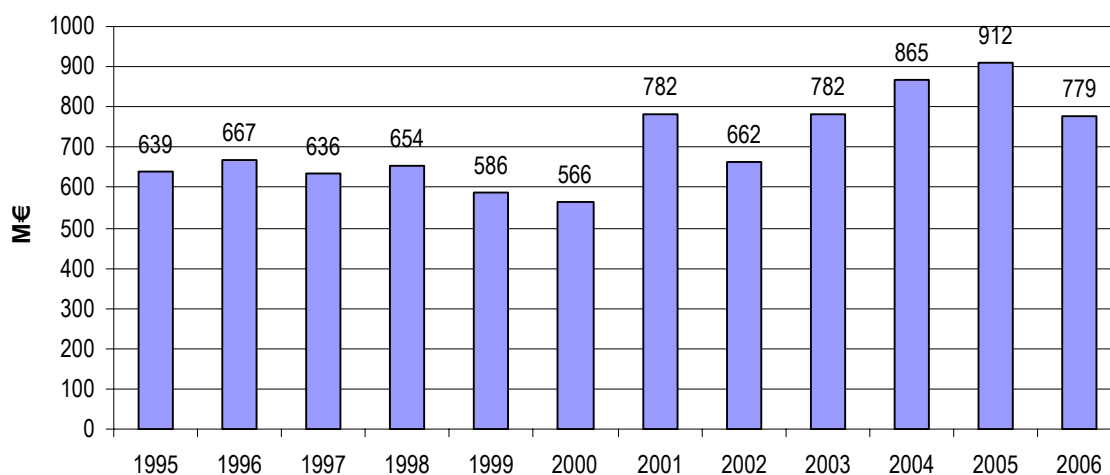
COMPARAÇÃO TROÇOS IC												
IC Futuro	Centros Urbanos		LR	Percurso mais rápido			Veículos (2005)		Nº CUP Atrav.	Projecto		
				Dist. (km)	Dist. (km)	Temp o (min)	Vel. (km/h)	Lig.		Pes.	Sit.	Ano
IC2	Alenquer	Rio Maior	31	38	35	65	7455	1558	0	EP	2007	-
IC2	Rio Maior	Batalha	36	40	38	63	9496	3961	0	EP	2008	-
							16537	2971				
IC3	F. Zêzere	Alvaiázere	17	19	23	50	3544	731	0	EP	2007	-
IC3	Almeirim	V.N. Barquinha	32	40	40	60	5738	881	3	EPR	2007	-
							6483	1066		PE	2008	-
IC3	Sto. Estêvão	Alcochete	21	30	30	60	3888	330	0	EP	2007	-
IC9	Ourém	Batalha	21	32	38	51	7568	1373	1	PEL	2008	-
IC9	Abrantes	Ponte Sôr	28	34	40	51	2953	344	1	EP	2007	-
IC10	Santarém IP1	Santarém	4	7	6	70	14985	2115	0	EP	2007	-
IC10	Almeirim	Coruche	29	32	28	69	3056	565	0	EP	2007	-
IC10	Coruche	M.-o-Novo	43	48	43	67	3520	515	1	AE		-
IC11	Peniche	T. Vedras	32	41	45	55	9564	536	1	EP	2007	-
							9045	835				
IC11	T. Vedras	Carregado	25	34	41	50	4218	192	2	EP	2008	-
							3052	210				
IC13	Coruche	Sto. Estêvão	22	29	28	62	4211	757	0	EP	2007	-
IC13	Coruche	Mora	32	37	37	60	3369	664	0	EP	2008	-

LR – Distância em linha recta; PMR – Percurso mais rápido; Dist. – Distância; Vel. – Velocidade; Lig. – Ligeiros; Pes. – Pesados; Nº CUP Atrav. – Nº centros urbanos principais atravessados por actual estrada nacional (sem controlo acessos); Sit. – Situação em que se encontra o projecto; AE – A Estudar; EP – Em Estudo Prévio; EPR – Estudo Prévio em revisão; PE – Em Projecto de Execução; PEL – Projecto de Execução a Lançar; Ano e Tri. – Ano e Trimestre em que se prevê a conclusão da situação em que se encontra o projecto

Os troços que se destacam pelos reduzidos volumes de tráfego, simultaneamente de veículos ligeiros (inferiores a 5000 veículos) e pesados (inferiores a 500 veículos), são entre Abrantes e Ponte de Sor, entre Santo Estêvão e Alcochete e entre Torres Vedras e Carregado, enquanto que especialmente pelo número de veículos ligeiros destacam-se os troços entre Almeirim e Coruche, entre Coruche e Mora, entre Coruche e Montemor-o-Novo, entre Ferreira do Zêzere e Alvaiázere e entre Coruche e Santo Estêvão.

Quanto ao número de centros urbanos principais (sedes de concelho e outros centro urbanos com dimensão populacional superior à sede de concelho) que são atravessados por actuais estradas nacionais sem controlo de acessos, há a destacar o troço entre Almeirim e Vila Nova da Barquinha (em que a EN118 atravessa os centros urbanos de Almeirim, Alpiarça e Chamusca).

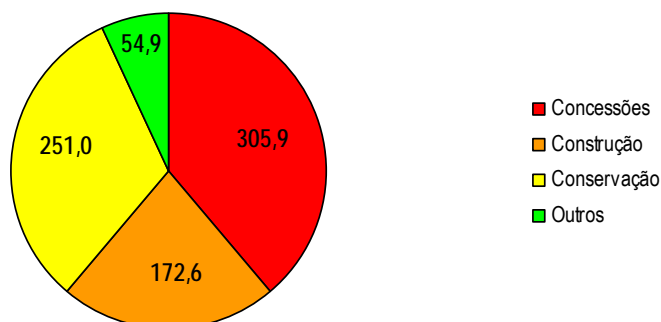
Note-se que, de acordo com a EP – Estradas de Portugal, o montante despendido em 2006, no âmbito das infra-estruturas rodoviárias, foi de 779 milhões de euros (tendo sido 912 milhões de euros em 2005).



De acordo com o “Plano e Orçamento de 2006” da EP – Estradas de Portugal, o plano de investimentos era de 784,4 milhões de euros, dos quais 606,1 M€ a serem financiados pelo Orçamento Geral do Estado, 174,2 M€ por fundos comunitários e 4,1 M€ por outras fontes. Relativamente a este ano de 2006, 39% do investimento total estava previsto que se destinasse a encargos com as concessões, 22% com a construção, 32% com a conservação, e 7% com despesas com estudos/projectos, expropriações e apoio aos serviços.



Plano Investimentos 2006 - EP (M€)



Com base nos valores de investimento nos últimos anos a nível nacional e o previsto significativo crescimento das despesas associadas às concessões sem custos para o utilizador (SCUT), conclui-se que a menos que haja significativas alterações nos montantes disponibilizados pelo Orçamento Geral do Estado ou de outras soluções que nomeadamente permitam uma elevada capacidade de endividamento da EP – Estradas de Portugal, será pouco provável que até 2015 haja capacidade financeira para a conclusão dos IC previstos nas condições de utilização também previstas (no entanto, existe a expectativa de que o novo Modelo de Gestão e Financiamento para o sector das infra-estruturas rodoviárias poderá permitir concretizar o referido objectivo, sendo neste âmbito já de destacar a criação da “Contribuição de Serviço Rodoviário” - Lei n.º 55/2007 de 31 de Agosto).

O serviço de transporte público rodoviário na região do Oeste e Vale do Tejo é assegurado fundamentalmente por duas empresas, a Rodoviária do Tejo e a Barraqueiro Transportes, que têm a maioria das concessões de carreiras atribuídas pela Direcção Geral dos Transportes Terrestres e Fluviais.

De acordo com informação recolhida a Rodoviária do Tejo e as quatro marcas da Barraqueiro Transportes que actuam na região efectuaram em 2005 aproximadamente 30 milhões de quilómetros tendo transportado aproximadamente 33 milhões de passageiros.

Note-se que, de acordo com os Relatórios e Contas da Rodoviária do Tejo (principal operador de transportes públicos rodoviários na região – principalmente na Lezíria do Tejo e Médio Tejo), verificou-se entre 2000 e 2005 uma redução da procura (nº passageiros) no serviço interurbano de 21,5%.

Note-se que a nível nacional, entre 2000 e 2003, a procura do transporte público rodoviário (passageiros) teve um decréscimo acumulado de 15,5% o que é relativamente semelhante ao verificado na Rodoviária do Tejo no mesmo período (-13,8%).

Relativamente à frota da Rodoviária do Tejo é de assinalar que em 2005 a sua idade média era de 13,1 anos (registando-se um ligeiro acréscimo de 2003 até 2005 de 0,1 ano/ano). A nível nacional a idade média do parque de veículos pesados de transporte rodoviário de passageiros era em final de 2005 de 14,4 anos (também um pouco superior a 2004, no qual era 14.2 anos).

Há a destacar que, apesar de a nível do transporte público de âmbito local/ intra-concelhio se verificar uma redução da oferta nos últimos anos, tem havido, no entanto, um interesse crescente dos municípios no transporte urbano, assumindo o que já a legislação em vigor (da década de 40) contempla como sendo sua competência.

Tendo por base os estudos disponíveis, constata-se que de um modo geral o serviço de transporte público colectivo rodoviário intra-regional e concelhio/local não se encontra estruturado de uma forma integrada e com a qualidade necessária para potenciar uma maior utilização face ao transporte

individual (oferta segmentada por tipo de deslocação, frequências, coordenação horária, tarifária, qualidade dos veículos, etc.). Note-se que mesmo as carreiras concelhias/locais ainda são concessionadas pela administração central, não havendo ao nível regional ou sub-regional qualquer entidade que tenha por competência assegurar/promover a existência de serviços de transporte público.

Importa ainda realçar que a administração central fixa os preços máximos dos títulos de transporte das carreiras interurbanas (inferiores a 50km).

Relativamente à intermodalidade é de destacar, por exemplo, a inexistência de canais próprios institucionais que assegurem atempadamente a coordenação de horários entre os serviços rodoviários e os ferroviários.

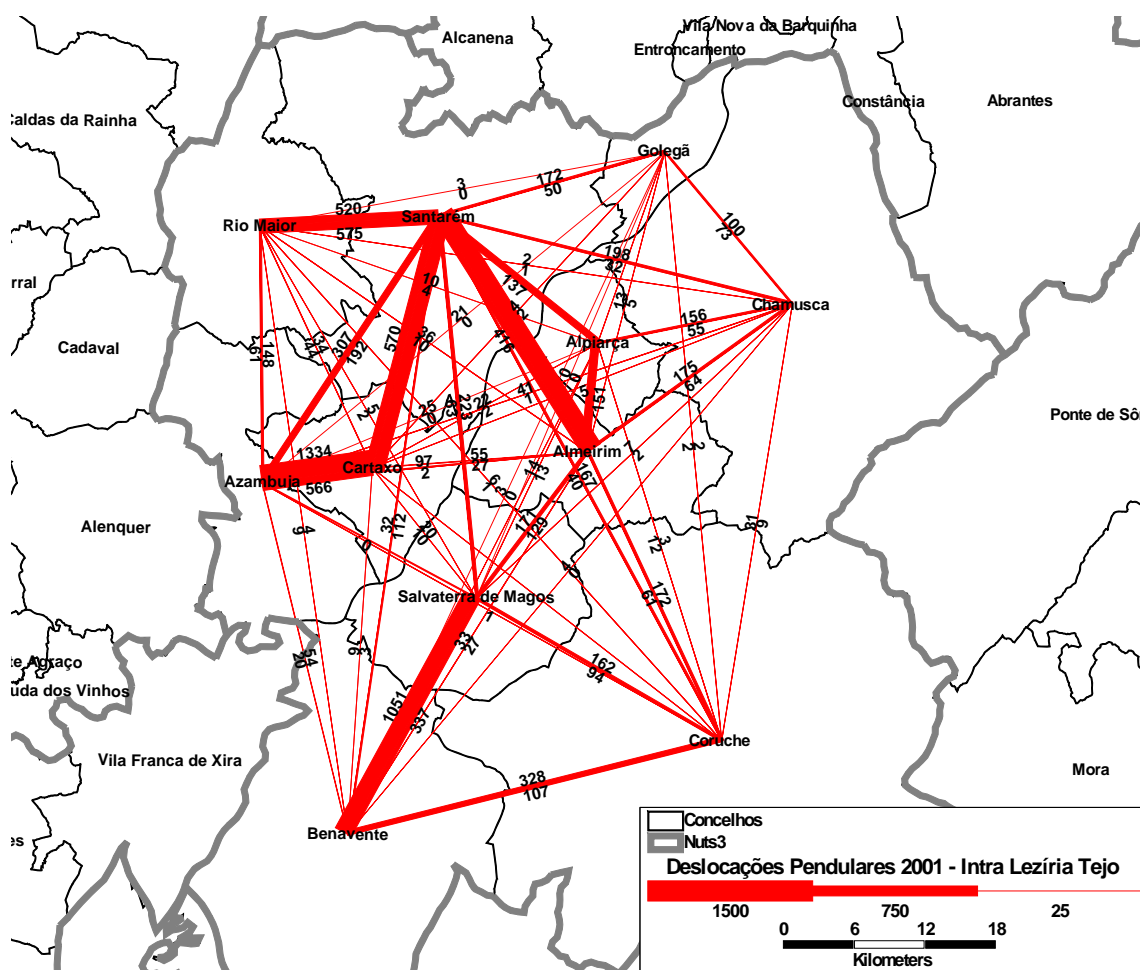
Note-se que através da análise dos serviços existentes e da forma como estes se articulam, é patente a inexistência de uma organização do serviço de transporte público que contribua/permita assegurar a utilização eficiente dos diversos recursos, tendo em atenção a especial vocação dos diferentes modos de transporte (face ao número de passageiros a transportar) e as infra-estruturas existentes, para além de outros aspectos de carácter energético, ambiental e social.

De acordo com o Estudo Integrado de Mobilidade e Sistema de Transportes dos Concelhos da Associação de Municípios da Lezíria do Tejo, em 2001 verificava-se que, de uma forma global, na Lezíria do Tejo cerca de 52% das deslocações pendulares são realizadas em transporte individual, reflectindo uma elevada dependência que a população tem por este meio de transporte, e que as viagens realizadas a pé se cifram em cerca de 24% enquanto que as realizadas em transportes colectivos não ultrapassam os 18% e em outros meios de transportes representam cerca de 6%.

Refere ainda que os concelhos da Lezíria do Tejo que apresentam uma maior utilização do transporte individual são os de Santarém (57,6%) e de Rio Maior (56,5%), em claro contraste com os da Chamusca (38,9%) e da Golegã (42,0%). Por outro lado, constataram que a utilização do transporte colectivo nas deslocações pendulares da população é relativamente mais elevada nos concelhos da Azambuja (25,4%) e da Chamusca (23,9%), onde é quase o dobro da verificada nos concelhos de Alpiarça (12,4%) e de Rio Maior (13,4%).

DESLOCAÇÕES PENDULARES DOS RESIDENTES nos concelhos da CULT	
Repartição Modal	2001
Transporte Individual	52%
Transporte Público Colectivo	18%
Pé	24%

Relativamente às deslocações pendulares, no referido estudo constata-se que as mais fortes relações inter-concelhias de/para Santarém são com Almeirim (1617 deslocações pendulares), com o Cartaxo (1511) e com Rio Maior (1110). Para além destas relações inter-concelhias com Santarém, são também de destacar as relações existentes entre o Cartaxo e a Azambuja (1922 deslocações pendulares) e entre Salvaterra de Magos e Benavente (1402).



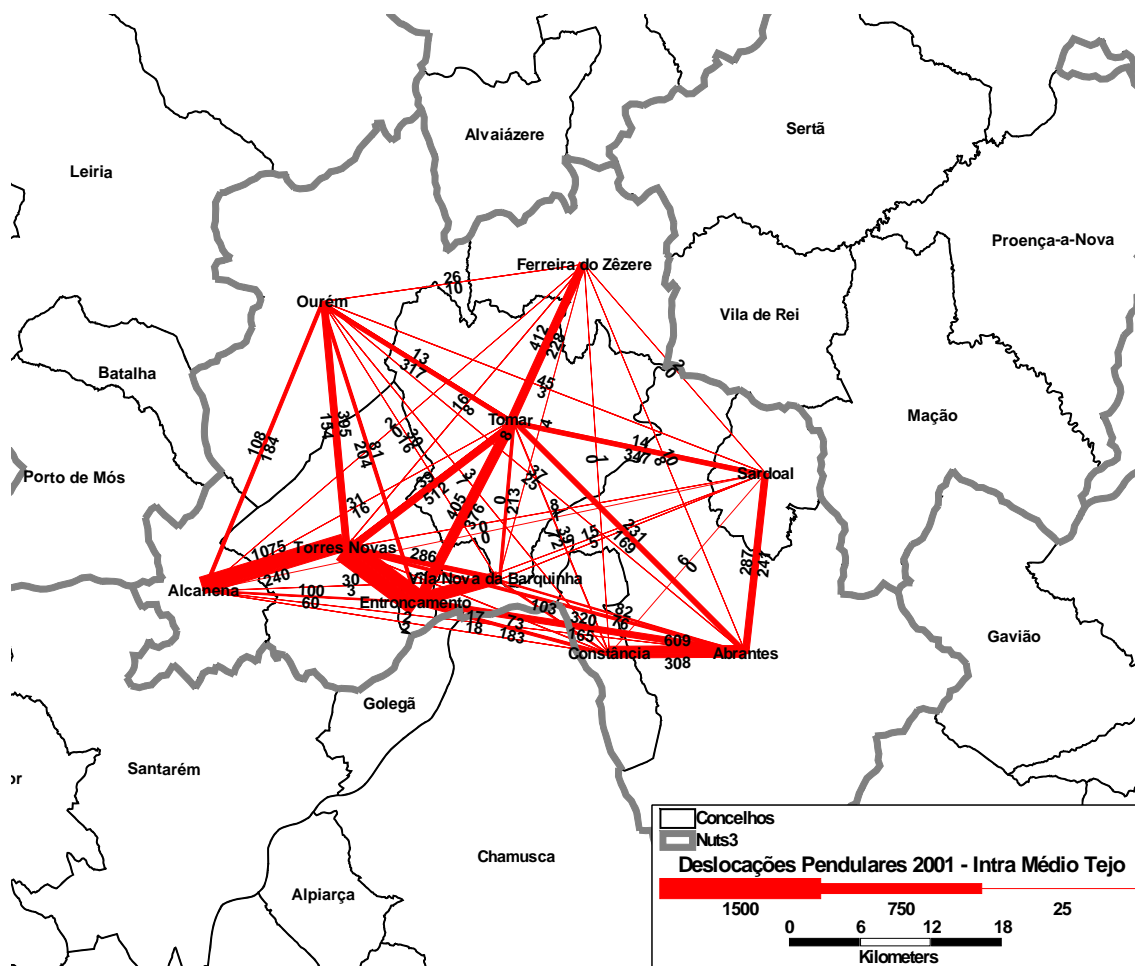
No Estudo Integrado de Mobilidade e Sistema de Transportes dos Concelhos da Associação de Municípios do Médio Tejo refere-se que no Médio Tejo se assistiu no intervalo de uma década a uma verdadeira revolução, aprofundando-se a lógica da opção pelo transporte individual, que de 24,6% em 1991 passa em 2001 para 56,9% do total de deslocações pendulares de empregados e estudantes. A utilização do transporte colectivo diminui, mas de forma não homogénea, pois a utilização do Comboio e do Transporte da Empresa ou da Escola não sofre uma erosão tão forte como a utilização do Autocarro, que passa de 12,4% para 6,7%.

DESLOCAÇÕES PENDULARES dos residentes nos concelhos da CUMT		
Evolução Repartição Modal	1991	2001
Transporte Individual	25%	57%
Transporte Público Colectivo	22%	14%
Pé	37%	23%

Naquele estudo refere-se ainda que apesar de não ser dominante ao nível das deslocações da população residente, o transporte colectivo assegurava em 1991, 21,6% das deslocações pendulares geradas na região. Em 2001 esse valor desceu para 14%. Outra situação que reflecte a utilização do automóvel como meio de transporte predominante é a forte diminuição das deslocações a pé, que passaram de dominantes, com 36,8%, para um segundo lugar em 2001 com 22,7%. Esta redução de mais de 14 p.p. é esclarecedora em relação ao processo de massificação do uso do automóvel particular.

Relativamente aos volumes das deslocações pendulares, com base nos elementos disponibilizados no referido estudo, constata-se que o concelho que Torres Novas é o concelho em que se verifica globalmente (Trabalho+Estudo) maior número de deslocações pendulares inter-concelhias para/de outros concelhos da NUTS3 Médio Tejo (5145, das quais 4576 relativas a trabalho e 569 relativas a estudo), sendo de referir que é mais repulsor (3305) do que atrator (1840). Os concelhos que se seguem a Torres Novas quanto ao número de deslocações pendulares para/de outros concelhos da NUTS3 Médio Tejo são o Entroncamento (4931), Tomar (3434) e Abrantes (2869).

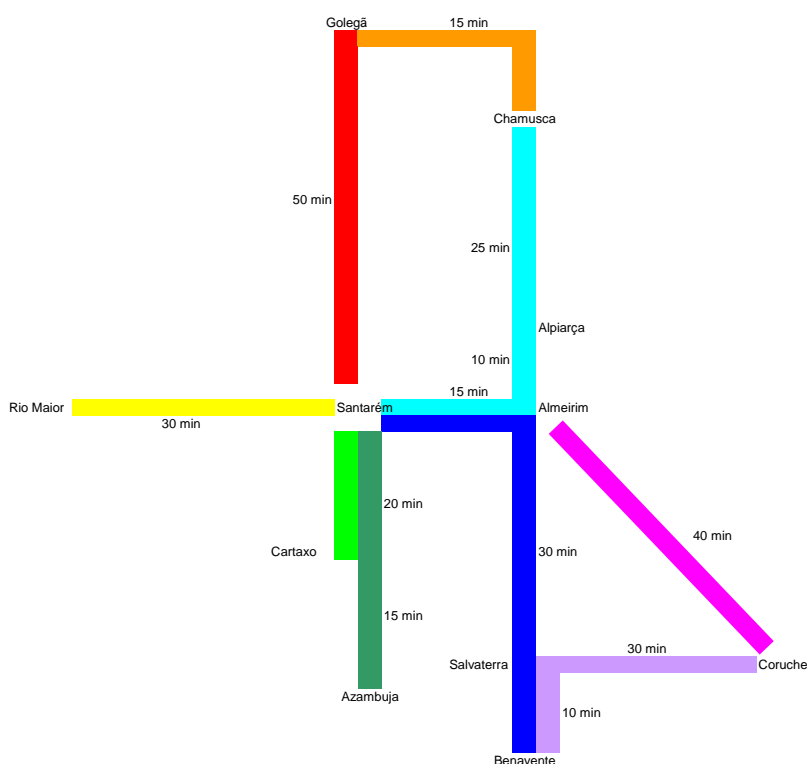
No que se refere às mais fortes relações inter-concelhias de/para Torres Novas, estas são com Entroncamento (1964 deslocações pendulares) e com Alcanena (1315). Para além destas relações inter-concelhias com Torres Novas, são também de destacar as relações existentes entre o Entroncamento e Vila Nova da Barquinha (959 deslocações pendulares) e entre Abrantes e Constância (917).



No presente relatório relativo ao subsistema rodoviário, igualmente se destacam os princípios orientadores e critérios utilizados na definição das propostas formuladas no âmbito de estudos específicos relativas a redes de transporte público colectivo na Lezíria do Tejo e no Médio Tejo para melhoria da acessibilidade/mobilidade nessas sub-regiões.

No âmbito do já referido estudo da Lezíria do Tejo é proposta uma rede de transporte público colectivo interconcelhia (“Expressos da Lezíria”) que, face aos objectivos da Comunidade Urbana da Lezíria do Tejo, teve por base os seguintes conceitos principais (orientados para o cliente e sempre com o compromisso da fiabilidade): “Integração”, “Múltiplas Oportunidades de Deslocação” e “Facilidade de Compreensão e Utilização”.

**Esquema da Rede de Transporte Público Inter concelhia (“Expressos da Lezíria”)**

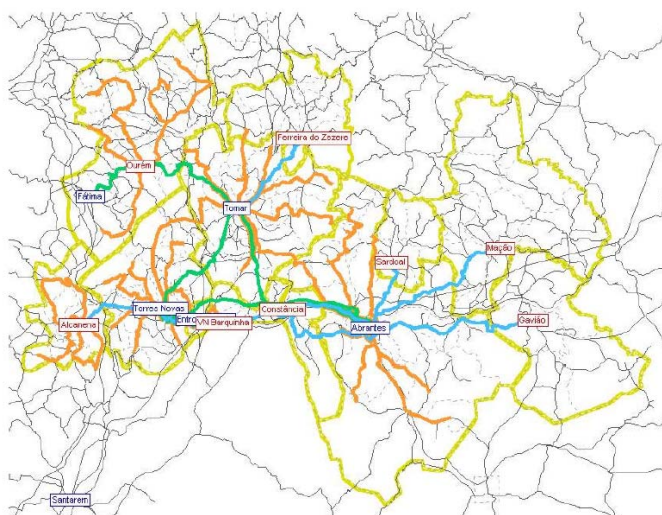


- Integração
- Múltiplas Oportunidades de Deslocação
- Facilidade de Compreensão e Utilização

(Fonte: Estudo Integrado de Mobilidade e Sistema de Transportes dos Concelhos da Associação Municípios da Lezíria do Tejo)

No âmbito do também já referido estudo do Médio Tejo é proposto um modelo conceptual do território (que define como pólos supra regionais Lisboa e Santarém, como pólos de 1º nível as sedes dos concelho de Abrantes, Entroncamento, Tomar, Torres Novas e a cidade de Fátima e como pólos de 2º nível as restantes sedes de concelho do Médio Tejo e ainda Riachos), assim como um conjunto de condições e parâmetros mínimos de serviço, construídos com base nos padrões de oferta actual e tendo em mente uma ideia de qualidade mínima de serviço.

## Esquema da Rede Proposta para a AMMT



(Fonte: Estudo Integrado de Mobilidade e Sistema de Transportes dos Concelhos da Associação Municípios do Médio Tejo)

Face ao anteriormente referido destaca-se, assim, a necessidade de se proceder a uma reflexão sobre o caminho a seguir relativo, em particular, à contratação/financiamento e gestão das infra-estruturas e dos serviços de transporte público, assim como das intervenções necessárias ao nível urbano e rural que permitam promover a circulação dos denominados modos suaves (pé e bicicleta).

A existência de uma rede de infra-estruturas rodoviárias que assegure bons níveis de acessibilidade inter e intra-regional, a par da necessidade/conveniência de haver uma rede de transportes públicos que proporcione deslocações sem recurso ao automóvel, quando este seja comparativamente menos eficiente ou quando por razões sociais-económicas não está disponível para os cidadãos, implica a necessidade de se reflectir sobre a actual afectação dos dinheiros públicos/privados.

Tendo em atenção o programado no PRN2000, está previsto que a rede viária venha ainda a ser significativamente melhorada o que, caso não se actue no sentido de promover uma oferta integrada/qualificada do transporte público, contribuirá potencialmente para uma maior redução da oferta deste tipo de transporte, com as consequências económicas, sociais e ambientais negativas que daí poderão advir.

Note-se que a necessidade de haver meios de transporte mais eficientes será cada vez mais premente, sendo de destacar assim a conveniência de haver uma regulação/coordenação/planeamento que potencie a melhor utilização das infra-estruturas e estabeleça prioridades para a sua construção.

Neste sentido, é de destacar a crescente tendência para a taxar de forma mais justa e perceptível a utilização das infra-estruturas, de forma a que a sua utilização seja mais racional, baseado no princípio do utilizador - pagador e do poluidor-pagador, procurando internalizar os custos externos em todos os

modos de transporte.

Assim, há que ter presente que, a menos que haja alterações tecnológicas significativas, que alterem os impactes negativos associados à actividade de transporte, poderá haver a médio prazo uma redução da acessibilidade real para os cidadãos, não por via da qualidade ou inexistência de infra-estruturas, mas pelo crescente custo directo associado à sua utilização, o que poderá sustentar a até agora crescente mobilidade dos cidadãos (por esta via, o factor proximidade poderá assim voltar a ter mais peso no processo de decidir onde ir comprar, ou na localização do local de trabalho face ao local de residência, etc.).

## VISÃO RODOVIÁRIO

Relativamente à ambição/objectivos para a região (Visão) há que destacar a conveniência de permitir que todas as pessoas se possam deslocar para satisfazer as suas necessidades/desejos, de uma forma crescentemente sustentável, devendo o nível de acessibilidade a facultar estar associado ao tipo de povoamento/ordenamento desejado. Dever-se-á ter em especial atenção a distribuição espacial dos recursos/equipamentos/pólos, as infra-estruturas existentes e planeadas, assim como os modos de transporte que de forma mais eficiente e integrada permitam assegurar a acessibilidade. Para tal, entende-se ter particular relevância o seguinte:

- Existência de uma rede integrada de transportes públicos com elevados níveis de qualidade acessível/inclusiva, concebida para a utilização por todos os cidadãos e não apenas para aqueles que não têm hipótese de deslocação em transporte individual;
- Utilização eficiente e racional das infra-estruturas rodoviárias, evitando sucessivos investimentos em alargamentos/novas vias, a realizar necessariamente em articulação com as políticas ambientais e de ordenamento do território;
- Maior proximidade no exercício das competências relativas ao planeamento, contratação, financiamento e regulação do sistema de transportes (infra-estruturas e serviços) municipal e (sub-) regional.

4 SÍNTESE

SUB SISTEMA FERROVIÁRIO

A Infra estrutura ferroviária que serve a área do PROT - OVT, compreende 6 Linhas - Norte - Oeste - Beira Baixa - Vendas Novas - Ramal de Tomar e Leste, numa extensão aproximada de 332 km, com 76 estações e apeadeiros, sendo a Linha do Norte a espinha dorsal do sistema (oferta e procura), na qual entroncam o Ramal de Tomar e Linhas de Vendas Novas e Beira Baixa.

Todas as linhas oferecem serviço de mercadorias, estando o serviço de passageiros suspenso na linha de Vendas Novas.

No passado dia 28 Outubro de 2006, foram anunciadas/ apresentadas pelo Ministério das *Obras Públicas, Transportes e Comunicações as Orientações Estratégicas para o Sector Ferroviário, clarificando estratégias de intervenção no sector ferroviário com impactos, a diferentes níveis, a condicionarem, na área do PROT- OVT durante a vigência do respectivo PROT, as perspectivas de mobilidade baseadas no modo ferroviário.*

Desenvolvem-se 2 cenários para a intervenção/ evolução do sub sistema ferroviário na região, condicionados em torno da concretização de dois projectos charneira – o Novo Aeroporto de Lisboa (NAL) e as linhas de Alta Velocidade (AV):

- Cenário 1 - Período de 2007-15 » Fases de projecto/ construção do NAL e AV
- Cenário 2 - Após 2015 » Fase de Exploração do NAL e AV

Como pontos de destaque no desenho da visão / abordagem da mobilidade Regional baseada nas infra estruturas ferroviárias, destacam-se:

No período de elaboração do PROT, a concretização das Orientações Estratégicas para o Sector Ferroviário, sintetizadas nos quadros seguintes:

REDE FERROVIÁRIA - 3 NÍVEIS HIERARQUICOS + AV	
Principal 3 Corredores	Norte – Sul (Valença – V.R. Sº António) Transversal Norte (Viseu – Guarda – V. Formoso) Transversal Sul (Évora – Portalegre – Elvas/Caia)
Complementar	Fecho da malha e ligação à rede principal em função da AV
Secundária	Serviços de baixa procura/ parcerias com autarquias e outras entidades





4 OBJECTIVOS ESTRATÉGICOS	NÍVEIS DE ACÇÕES
<p><b>Melhorar Acessibilidades e a Mobilidade</b></p>  <p><b>Aumentar a quota de mercado</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Melhorar a qualidade das infra estruturas e dos serviços prestados - passageiros e mercadorias para satisfação das necessidades e expectativas do mercado/ procura</li> <li>▪ Utilização das infra-estruturas e modernização dos serviços, identificando melhorias a introduzir na qualidade dos serviços</li> <li>▪ Integração com as redes dos outros modos de transporte, reforçando a sua complementaridade/ potencial de captação de procura</li> <li>▪ Na perspectiva do transporte de mercadorias, concretização da articulação com a Rede Nacional de plataformas Logísticas, soluções para fluxos e cadeias logísticas</li> <li>▪ Tornar mais competitivas as ligações às principais capitais de distrito, reduzindo os tempos de percurso</li> <li>▪ Afirmação do papel estruturante da ferrovia no âmbito de um sistema intermodal de passageiros e mercadorias</li> <li>▪ Reforço da intramodalidade e intermodalidade, com redução do efeito do transbordo – melhoria da integração física - tarifária – horária e resolução das ligações em falta</li> <li>▪ Sistema mais acessível</li> </ul>
<p><b>Adequados padrões de segurança, interoperabilidade e de sustentabilidade ambiental</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Interoperabilidade entre a rede Nacional e Europeias e com a rede AV</li> <li>▪ Promover as ligações/ articulação com os principais aeroportos</li> <li>▪ Instalação de sistemas de vídeo vigilância</li> </ul>
<p><b>Evoluir para um modelo de financiamento sustentável e promotor da eficiência</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ As decisões de investimento (infra-estrutura e serviços), justificadas tendo por base análises de mercado e sócio económicas</li> <li>▪ Identificação de eventuais parceiros e racionalização dos investimentos</li> <li>▪ No caso das linhas de baixa procura, encontrar soluções que viabilizem oferta mais eficientes/ menores défices de exploração</li> </ul>
<p><b>Promover a investigação, o desenvolvimento e a inovação</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Valorização da capacidade tecnológica nacional, em resposta à AV; sistemas ferroviários ligeiros, parcerias públicos/ privados</li> </ul>

ORIENTAÇÕES/ ACÇÕES PRIORITÁRIAS, DEFINIDAS NA REDE CONVENCIONAL, COM MAIOR IMPACTO NA REGIÃO OVT	
Conclusão do Plano Director da Rede Ferroviária Nacional	Definir quadro de referência para cada um dos 3 níveis hierárquicos da rede - patamar tecnológico e um nível de serviço mínimo
Concluir o Plano Estratégico da Linha Oeste	Tendo em conta as implicações da futura estação de AV de Leiria
Adequar o Plano de reclassificação e Supressão de Passagens de Nível	Redução de 60% do número de acidentes
PLANO DE INVESTIMENTOS, COM MAIOR IMPACTO NA REGIÃO OVT	
Norte - (LN)	Conclusão da Modernização – segurança e fiabilidade – v ~ 160km/h - condições + favoráveis aos serviços/ comboios sub urbanos, regionais e mercadorias + serviço NAL
Beira Baixa - (LBB)	Conclusão da Modernização, entre Castelo Branco e Guarda
NAL e AV Alta velocidade	<p>A rede de AV potenciará a rede convencional em termos de Passageiros e Mercadorias, passando por um reforço da integração multimodal com a Linha do Norte; Oeste e NAL.</p> <p>Numa perspectiva de intermodalidade entre a AV e a rede convencional , será equacionada a possibilidade de construir uma nova variante à actual linha do Oeste, na zona de Leiria, por forma a articular-se, na nova estação da AV, com a linha/ serviço convencional (criação de uma estação conjunta da AV com a Linha do Oeste no troço Marinha Grande – Leiria).</p> <p>A articulação transversal entre as Linhas do Norte e Oeste constitui uma oportunidade de dinamizar a região Oeste pela conectividade de fluxos dos principais eixos de transporte nacionais e internacionais - em particular, no caso do estabelecimento de uma conexão directa entre a zona de Cartaxo/ Setil/ Vila Franca de Xira e o NAL, assim como, indirectamente, também com a LAV (HUB no/perto da NAL)..</p> <p>Construção de acessos ferroviários ao NAL + criação de serviço shuttle entre o NAL CTA e Lisboa. No que respeita à aproximação da AV ao NAL – CTA (embora esteja prevista, através de ramal a lançar desde a AV até ao NAL – CTA, a considera-se pertinente a reflexão sobre a possibilidade de uma articulação directa da LAV com o terminal de passageiros do NAL - CTA (“ripagem” do traçado da linha), de forma a minorar as necessidades de transbordo e potenciando complementaridades entre o modo aéreo e o ferroviário na ligação Transatlântica e Europeia</p>
<p>Fonte: MOPTC- Orientações Estratégicas para o Sector Ferroviário</p>	

#### ✚ No curto prazo - período de vigência do PROT:

- Destaque para o processo de liberalização do mercado, verificado a partir de Janeiro de 2007 que altera a anterior estrutura de monopólio da CP Carga, abrindo o mercado a novos operadores o que poderá potenciar uma visão mais abrangente das oportunidades de mercado e eventualmente mais integradora.
- Concretização do processo de liberalização do transporte ferroviário de mercadorias e de passageiros, este último previsto para 2010, que condicionarão os actuais padrões de actuação/ estratégia comercial para o sub sistema ferroviário, com reflexos ao nível da Região;
- Qualificação das actuais infra-estruturas, promovendo padrões de mobilidade mais racionais e menos emocionais, criando condições para a intensificação da utilização do transporte público e assim da ferrovia, permitindo, atenuar os graves e crescentes desequilíbrios ambientais relacionados com a alguma irracionalidade energética na concretização das deslocações, enquadrando-a numa estratégia de sustentabilidade ambiental e energética da Região;
- Intensificação da utilização das infra estruturas ferroviárias existentes, pela maior visibilidade e eficácia, do modo ferroviário, reforçando aspectos da complementaridade e articulação modal e promovendo a intensificação da utilização do transporte público;
- Tirar o máximo partido das infra-estruturas existentes, concretizando intervenções que melhorem o interface com o cliente potencial - qualidade percebida - procurando intervir ao nível das acessibilidades às estações/ apeadeiros e qualificação destas infra estruturas de apoio ao cliente, que permitam consolidar um processo eficaz de inversão de mentalidades;
- Rejuvenescimento/ alteração da imagem, de alguns nichos da oferta ferroviária na Região, promovendo a captação e fidelização, progressiva novos segmentos de clientes;

#### ✚ Outras acções em curso / previstas

- Linha do Norte - modernização com desenvolvimento articulado das diferentes hierarquias de serviço - urbano, regional, intercidade – alfa pendular – mercadorias;
- Linha Oeste - elaboração de Estudo Director para a Linha do Oeste (ainda não foi aprovado pelo Conselho de Administração da REFER);
- Previsto um novo Plano Director da Linha do Oeste – que contempla a nova estação ferroviária comum entre a AV e Linha do Oeste.

#### ✚ Médio prazo – período de vigência / revisão do PROT:

- Desenvolvimento e concretização dos projectos AV e NAL;

De acordo com o referencial de acompanhamento dos objectivos estratégicos das Orientações Estratégicas para o Sector Ferroviário, apontam-se como principais metas até 2015 (Ano base 2005):

- Aumento do número de passageiros em 10%
- Crescimento do volume de mercadorias transportadas em 70%
- Aumento da Cobertura espacial da rede – Densidade Espacial» 418 m/103hab (+54%) // 47 m/km2 (+52%)
- Diminuição dos tempos de percurso - Tempo de viagem entre principais centros urbanos: ≤ 2 horas 60% da população // ≤ 3 horas 90% da população
- Redução de 60% dos acidentes materiais em passagens de nível
- Assegurar a contratualização progressiva do serviço público, até 2010

#### ✚ Médio / longo prazo

No cenário após 2015, reforçando a concretização das intervenções anteriormente referidas, deverá ser equacionada a ampliação do papel da ferrovia na região e na sua articulação com a Grande Leiria e Grande Lisboa, as seguintes lógicas de funcionamento do sub sistema ferroviário:

**VISÃO FERROVIÁRIO**

Anunciadas, no passado dia 28 de Outubro de 2006, as Orientações Estratégicas para o Sector Ferroviário, cujas orientações influenciam as visões que a seguir se apresentam.

**....Ideia Chave**

Numa primeira fase interessa otimizar a utilização das infra-estruturas, identificando as características dos serviços a afectar-lhe, que mais se adequam á procura (passageiros e mercadorias) - ajustamentos da oferta à procura – tipo de serviços a prestar – criação de novos serviços e/ou reajustamento dos existentes.

Complementarmente, potenciar e melhorar as infra estruturas ferroviárias existentes na OVT, com reflexos na mobilidade inter e intra regional, compatibilizadas nas orientações de investimento e de infra estruturação, resultantes da AV e NAL.

Nesta abordagem, é necessário adoptar uma filosofia de tratamento/ reabilitação/ construção, precedida/ acompanhada, pela optimização da oferta na mesma infra-estrutura, traduzindo-se num aumento da eficácia global da oferta e racionalização de investimentos futuros.

Estabelecimento de parcerias intermunicipais alargadas à CP, REFER e integrando outros operadores/ agentes de transportes da área de intervenção, adoptando uma estratégia de criação de movimentos de municípios para a dinamização das linhas de baixa procura – tendo em vista a coesão do tecido económico e a estruturação do planeamento urbano dos concelhos/ localidades servidas, bem com estabelecer acções que visem melhorar as condições de acessibilidade às estações ferroviárias.

Em fases subsequentes, tirar partido das sinergias da rede de AV e eventual entrada em funcionamento do NAL na Ota, bem como das respectivas acessibilidades/ valências, na sua complementaridade/ integração multimodal com a rede convencional - Linha do Norte e Oeste, potenciando o sub sistema ferroviário em termos de Passageiros e Mercadorias e dinamizando o desenvolvimento da toda a região do território PROT - OVT, com particular destaque para a sub região da Lezíria do Tejo.

**CENÁRIO 2007-15**

Ressalta da análise desenvolvida, a valorização em curso nas linhas do Norte e da Beira Baixa e a conclusão do Plano Estratégico da Linha do Oeste, tendo em conta as implicações da futura estação de AV de Leiria.

A articulação transversal entre as Linhas do Norte e Oeste constitui uma oportunidade de dinamizar a região Oeste pela conectividade de fluxos dos principais eixos de transporte nacionais e internacionais - em particular, no caso do estabelecimento de uma conexão directa entre a zona de Cartaxo/ Setil/ Vila Franca de Xira e o NAL, assim como, indirectamente, também com a LAV (HUB no/perto da NAL).

Por outro lado, a concretização desta articulação permitiria potenciar a utilização do modo ferroviário baseada num funcionamento em rede, reforçando-se, em ferrovia, a interacção funcional da Região do Oeste com o restantes espaço Nacional e ibérico, por:

- Melhorar a conectividade com a linha do Norte e restantes linhas e ramais que nela entroncam
- Potenciar as deslocações com o território servido pela linha Oeste, Beira Baixa, Coruche/ Vendas Novas, Leste (Marvão/ Elvas) e Ramal de Tomar, na articulação ao eixo da Linha do Norte.
- Servir de suporte às deslocações pendulares - além de com Lisboa - com a zona do NAL (e Setúbal), na afirmação de uma área suburbana emergente centrada no anel Torres Vedras – zona

Cartaxo/ Setil/ Vila Franca de Xira/Setúbal / Vendas Novas , maioritariamente servido pelo modo rodoviário (público e individual), face à falta de competitividade da Linha do Oeste

Tem-se registado um decréscimo da utilização da linha do Oeste, nas deslocações no interior da região, por sucessivas transferências para ao modo rodoviário, sendo contudo de realçar que se trata, mesmo assim e no âmbito das linhas regionais/ de baixa procura de um serviço, que ao nível nacional, de uma das linhas de maior relevância, quando comparada com outros serviços da rede regional.

Numa perspectiva de melhoria da eficiência energética e ambientalmente da mobilidade na área do PROT – OVT, recomenda-se a ponderação da modernização da linha Oeste, podendo vir a ser um factor de sustentabilidade e de desenvolvimento da mobilidade na sub região Oeste, nas ligações com Lisboa e Coimbra, reforçada pela pretendida conectividade na nova estação conjunta da AV no troço Marinha Grande – Leiria, em paralelo com a eventual projecção do potencial natural/ turístico do eixo Óbidos – Caldas – Nazaré – Alcobaça – Batalha - Figueira da Foz.. Para conclusões relativamente a viabilidade deve se esperar a anunciada conclusão (2007) do estudo de REFER.

Face ao contexto na OVT em que se desenvolve a oferta ferroviária, afiguram-se de maior relevância as intervenções relacionadas com a construção de acessos ferroviários ao NAL CTA, criação de serviço shuttle com Lisboa.

Refira-se ainda, que ao nível da programação das intervenções da REFER na linha do Oeste, estarão condicionadas aos resultados do Estudo/ Plano Estratégico da linha do Oeste a ser concluído, prevendo-se contudo que a consideração da existência do NAL, leve a uma alteração da repartição modal (face ao estudo de 2004) e assim a não necessidade de elevar a exigência dos padrões de infra estrutura da linha do Oeste para o factor velocidade (com o conseqüente agravamento dos custos).

O novo estudo de mercado, em curso, para a linha Oeste, promovido pela REFER, irá reflectir os novos pressupostos – AV e NAL – com impacto ao nível da procura para o segmento de mercado do tipo “intercidades”, nomeadamente na relação Lisboa- Leiria- Fª Foz.

Embora sem tradução no documento das Orientações Estratégicas para o Sector Ferroviário e não reflectindo qualquer posição da REFER, considera-se aconselhável estudar a viabilidade de possíveis cenários de articulação entre a Linha do Oeste e a Linha do Norte, em quatro potenciais corredores e, caso exista viabilidade, reservar os respectivos espaços canais.

Neste contexto mantém-se a conveniência em estudar a viabilidade de possíveis cenários de articulação entre as Linhas do Oeste e do Norte - em potenciais corredores - e de reservar os respectivos espaços canais:

- Marinha Grande – Leiria - Pombal - Fátima – Tomar - Abrantes - com interface LAV, tendo em atenção a melhoria do serviço ferroviário a Fátima;
- Peniche - Óbidos/ Caldas da Rainha - Rio Maior - Santarém ou zona Cartaxo/Setil/ Vila Franca de Xira
- Torres Vedras – zona Cartaxo/ Setil/ Vila Franca de Xira
- Malveira - Vila Franca de Xira

Destaca-se a necessidade de avaliar a viabilidade do estabelecimento de uma circular ferroviária articulando Setúbal - NAL – zona de Cartaxo/ Setil/ Vila Franca de Xira – Torres Vedras que permitiria articular a linha do Sul, Vendas Novas/ Évora, Norte e Oeste, projectando uma nova dinâmica de movimentos entre a AML e a área do PROT - OVT e a área NAL – ALCOCHETE.

Esta circular ferroviária, consta também, do Estudo de Ordenamento de Actividades na Envolvente do Novo Aeroporto de Lisboa – NAER – Março 2007, que refere a criação da circular ferroviária à AML, ligando a Linha do Norte à Linha do Oeste.

Destaque para a importância da Linha Alta Velocidade e a eventual nova ligação da Linha do Norte via Setil se articularem directamente no terminal de passageiros, de forma a criar um HUB “Norte/Sul + Este /Oeste” e a minorar as necessidades de transbordo.

...Orientações estratégicas para a ferrovia

Ao nível das Orientações estratégicas para a ferrovia, estão previstas um conjunto de intervenções com reflexos na região do território do PROT - OVT.

Assim, a concretização da linha de AV, a linha do Norte passa a ter uma nova função, mais dedicada aos serviços interurbanos, regionais, suburbanos e às mercadorias, perdendo a velocidade a relevância relativamente a um contexto sem AV.

Por outro lado, no novo contexto, com AV, a conclusão da Modernização, incidirá mais na segurança e fiabilidade da exploração – velocidade de projecto de 160km/h - condições + favoráveis aos serviços/comboios sub urbanos, regionais e mercadorias + serviço NAL, numa lógica de racionalidade económica do investimento. Este novo contexto tem implicações na revisão dos projectos de execução e nos prazos de concretização.

Refira-se, ainda que a redução da velocidade de projecto para 160km/h, encontra-se já a ser reflectida nos projectos da variante de Santarém e respectiva estação, bem como para o troço Mato Miranda «» Entroncamento que falta intervencionar (interior do território PROT-OVT).

Destaque ainda, para a prevista Conclusão da Modernização da linha da Beira Baixa - (LBB) ,entre Castelo Branco e Guarda.

#### ...Potenciar a linha convencional

A articulação da linha AV em Leiria ou Marinha Grande, com a linha Oeste poderá constituir uma oportunidade para a região e para potenciar a linha convencional promovendo a troca de passageiros e mercadorias - Logística.

Existe a possibilidade de criar uma estação conjunta da AV com a Linha do Oeste no troço Marinha Grande – Leiria, que permita potenciar a linha convencional em termos de passageiros e mercadorias. Nesta perspectiva estava a reflectir-se agregar a esta estação um espaço logístico de mercadorias

#### ...Uma estratégia de curto prazo - “MAIS COM O MESMO”

Para além das orientações estratégicas para o sector ferroviário anteriormente apresentadas e na abordagem da infra-estrutura ferroviária na área do PROT- OVT, de acordo com a análise desenvolvida, existem um conjunto de condicionantes que limitam no horizonte do cenário 2007 – 2015, a perspectiva de investimentos significativos ao nível das infra estruturas ferroviárias de âmbito regional/ inter-regional.

Este contexto, não deverá contudo, limitar a adopção de boas estratégias de intensificação das infra estruturas existentes.

Assim, propõe-se numa primeira etapa, para a adopção de um desenvolvimento na lógica de fazer “mais com o mesmo”, ou seja, perspectivar atitudes comerciais que possibilitem tirar o máximo partido das infra estruturas existentes, promovendo transferências modais expressivas, baseadas num incremento da qualidade do serviço (redução dos tempos de percurso), em particular a utilização dos serviços de passageiros Regionais e inter-regionais.

#### .....Limitações 91/440/ECC e oportunidades

A Directiva comunitária 91/440/ECC, pretendeu orientar a melhoria do posicionamento dos caminhos-de-ferro no contexto do mercado da oferta de transporte.

Da interpretação desta directiva, decorre que qualquer componente do sistema ferroviário tem associado um operador ou gestor da infra-estrutura, sendo que de acordo com o artº 3 a infra-estrutura ferroviária inclui as plataformas de embarque / desembarque, mas exclui os edifícios da estação.

Lato sensu, a estação deveria integrar para além das plataformas o edificado, pelo que não estando clarificada esta integração, se entende desejável a respectiva assumpção por parte da entidade gestora da infra-estrutura, no que se refere à sua manutenção/ recuperação, por se considerar a estação como elemento fulcral da atractibilidade do sistema e assim da utilização mais intensa da infra-estrutura ferroviária.

Na perspectiva de que a estação/ apeadeiro constitui, para além do serviço de transporte que lhe está associado, a porta de entrada (Hall) do sistema, a atractibilidade do mesmo está condicionada ao seu estado/ capacidade de atracção/ fidelização de clientes.

Enquadra-se nesta abordagem, a necessidade de encontrar consensos, ao nível da melhoria das acessibilidades e requalificação funcional das estações, entre as CM's, Instituto Nacional do Transporte Ferroviário, operador - CP e gestor da infra-estrutura - REFER, no sentido de ultrapassar as eventuais limitações decorrentes da interpretação da Directiva comunitária 91/440/ECC, no que se refere às estações.

Considera-se útil o estabelecimento de um plano/ cronograma de manutenção e reabilitação das infra-estruturas ferroviárias (linhas do Oeste e Coruche/ Vendas Novas) de apoio ao cliente – acessibilidade e condições de estadia e acolhimento, uma vez que, normalmente, estas intervenções são mais frequentemente concretizadas no contexto das melhorias na infra-estrutura – via, resultando nalguma desactualização / obsolência de importantes infra-estruturas de apoio ao cliente - estações / apeadeiros, o que se traduz numa menor atractividade do modo.

... Evolução Condicionada

A evolução do sistema ferroviário na região irá estar guiada pelas orientações estratégicas para o sector ferroviário, estando previsto que a área de negócios de mercadorias, seja totalmente liberalizada, a partir de Janeiro de 2008 e as actividades ligadas ao transporte de passageiros em 2010.

... Etapas na melhoria da oferta actual

Assim, numa primeira etapa de intervenções, ao nível das infra estruturas ferroviárias que servem a OVT, em particular as linhas do Oeste e Coruche/ Vendas Novas, deverá contemplar-se a melhoria global das acessibilidades às estações a orientar-se de acordo com o referido plano a estabelecer entre a REFER e a CP.

1ª FASE,	
OPTIMIZAÇÃO DOS SERVIÇOS E DAS ACESSIBILIDADES	ALCANCE
Optimizar a utilização das infra-estruturas	Identificando as características dos serviços a afectar-lhe e melhorando as condições de operacionalidade das mesmas na relação do serviço com os clientes
Acolhimento de autocarros/ táxi	Reforço da interactividade das estações com a envolvente urbana. Ampliação das áreas de influência/ captação/ visibilidade das estações/ apeadeiros ferroviários, priorizando aqueles que apresentam maior enquadramento urbano.
Acolhimento Transporte individual	
Deslocações pedonais	
Acolhimento veículos 2 rodas	

Complementarmente, consideram-se algumas medidas que potenciam uma maior utilização da actual infra-estrutura/ modo ferroviário, contribuindo para a melhoria da mobilidade/ funcionalidade no interior da área do PROT - OVT e das suas relações com a envolvente, das quais se realçam:

- Promoção da complementaridade modal pela Integração horária e tarifária, e de articulação informativa entre os diferentes modos de transporte público colectivo;
- Renovação do material circulante.

Numa segunda etapa de intervenção, deverá contemplar-se:

- Melhoria das condições de conforto dos clientes nas estações e apeadeiros;
- Melhoria das condições técnicas de operação - electrificação, segurança e sinalização.

2ª FASE	
QUALIDADE DA INFRA-ESTRUTURA	ALCANCE
Condições técnicas de operação da via	Reforço da atractibilidade e da capacidade de transporte da infra-estrutura ferroviária.
Estações e apeadeiros	



PERSPECTIVAS	
LINHA / RAMAL	INTERVENÇÕES E ORIENTAÇÕES DE INVESTIMENTOS COM IMPACTOS NA ÁREA DO PROT-OVT
NORTE	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Em curso a reabilitação desta linha, faltando ainda concretizar cerca de 2/3 do das intervenções previstas na Região</li> <li>▪ Reforço da Fiabilidade e das condições de Segurança infra-estrutura</li> </ul>
TOMAR Bons níveis de afluência	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Família Regional de comboios – Tomar «» Lisboa, condicionada em grande parte ás intervenções na Linha do Norte</li> <li>▪ Eventual construção de nova Estação na cidade de Tomar, afastada cerca de 500m da actual localização</li> </ul>
ALTA VELOCIDADE	Previsão de inicio de construção em 2008 e de exploração do eixo prioritário Lisboa «» Porto, para tráfego de passageiros em 2015.
Coruche/Vendas Novas (Setil) Serviço de passageiros suspenso	Concretização do Protocolo entre as Câmara Municipais e a CP no sentido de reactivar serviço de passageiros. Numa primeira fase, a concluir em breve, a CP prevê reabrir, a curto prazo, à exploração o troço Coruche «Azambuja» Lisboa.
BEIRA BAIXA	Conclusão da modernização da linha da Beira Baixa, entre Castelo Branco e Guarda, electrificação e reabilitação, concluída recentemente até Covilhã e futuramente até Guarda o que vai permitir aumentar a velocidade de circulação para uma média de 90 Km / h, reduzindo os tempos de viagem, com reflexos mais directos no Médio Tejo / OVT.

PERSPECTIVAS																													
LINHA/ RAMAL	INTERVENÇÕES E ORIENTAÇÕES DE INVESTIMENTOS COM IMPACTOS NA REGIÃO DO PROT OVT																												
<p>OESTE</p> <p>Tempos de percurso, mostram-se pouco atractivos face à rodovia, pelos elevados tempos técnicos e comerciais de paragem, maiores tempos de arranque e frenagem das composições a diesel e condicionantes técnicas da via, que limitam as velocidades comerciais / melhores tempos de percurso.</p>	<p><b>INTERVENÇÕES IMEDIATAS</b></p> <p>Outubro 2006, entraram em vigor os novos horários, reforçando, no troço de maior procura, Caldas da Rainha – Meleças/ Lisboa, a oferta com <i>diminuição dos tempos de percurso, à custa da redução do número de paragens, mantendo velocidades de exploração na ordem dos 50 - 55km /h</i> - devido às características técnicas da infraestrutura, horários e material circulante.</p>																												
	<p style="text-align: center;"><b>Comparação tempos de viagem Rodó Ferroviários</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">De</th> <th rowspan="2">Para</th> <th colspan="3">Ferrovia</th> <th rowspan="2">Serviço Expresso</th> <th rowspan="2">Variação Tempos Percurso</th> </tr> <tr> <th>Antes</th> <th>Novo</th> <th>Ganho</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Caldas da Rainha</td> <td rowspan="2">Lisboa (Sete Rios)</td> <td>2h27m</td> <td>2h04m</td> <td>23 min</td> <td>1h10m</td> <td>- 54 min</td> </tr> <tr> <td>Torres Vedras</td> <td>1h30m</td> <td>1h12m</td> <td>18 min</td> <td>0h45m</td> <td>- 27 min</td> </tr> </tbody> </table> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Redução do tempo de viagem em 18 min entre Torres Vedras e Lisboa e 20 min entre Caldas da Rainha a Lisboa</li> <li>▪ Previsão da CP de + 5% da procura</li> </ul> <p><b>INTERVENÇÕES A PRAZO</b></p> <p>A definir em função dos resultados do Plano Director da Rede Ferroviária Nacional e do Plano Estratégico da Linha Oeste, tendo em conta as implicações da futura estação de AV de Leiria.</p>							De	Para	Ferrovia			Serviço Expresso	Variação Tempos Percurso	Antes	Novo	Ganho	Caldas da Rainha	Lisboa (Sete Rios)	2h27m	2h04m	23 min	1h10m	- 54 min	Torres Vedras	1h30m	1h12m	18 min	0h45m
De	Para	Ferrovia			Serviço Expresso	Variação Tempos Percurso																							
		Antes	Novo	Ganho																									
Caldas da Rainha	Lisboa (Sete Rios)	2h27m	2h04m	23 min	1h10m	- 54 min																							
Torres Vedras		1h30m	1h12m	18 min	0h45m	- 27 min																							

Destaque, para o caminho de ferro como elemento crucial à alimentação das bases logísticas e para o facto da liberalização do negócio da carga poder alavancar o seu crescimento baseado no mercado logístico a par do estabelecimento de ligações intermodais, poderem vir a reflectir-se no desenvolvimento regional.

**INTERFACES E PLATAFORMAS****....Novo Aeroporto de Lisboa**

A eventual construção/ entrada em funcionamento do Novo Aeroporto de Lisboa – NAL, no Campo de tiro de Alcochete, projectará a sua influência em toda a região, exercendo alterações ao nível do ordenamento do território, emprego, economia, etc., embora com reflexos para além do horizonte temporal do PROT - OVT.

Assim, o NAL irá constituir-se como uma infra-estrutura de alcance supra regional, a partir de 2017, mas já com impactos desde 2009, fundamental e polarizadora no contexto da mobilidade e da complementaridade modal, conectando o transporte aéreo com a ferrovia convencional e de alta velocidade (linha do Norte e AV), autocarros, táxis, “rent a car”, táxis, “Park and Kiss and Ride” e outros sub sistemas de transportes.

Destaque para o facto de o grau de conectividade/ processamento da oferta multimodal nessa nova infra-estrutura influenciar o sua atratividade e protagonismo, ao nível da mobilidade na região e áreas envolventes e com particular relevo na interacção com a AML.

Está em fase de conclusão um estudo integrado dos acessos rodoviários ao NAL, desenvolvido pela EP - Estradas de Portugal, EPE, estando prevista uma rede principal de acessos rodoviários ao NAL que será assegurada pelo IP1 (A1), a Nascente, já em serviço, que estabelecerá duas ligações ao aeroporto, a Norte e a Sul; A10, em construção, que constituirá um eixo transversal Poente-Nascente, a Sul do aeroporto e que o ligará, por um lado, à CREL, e por outro lado, à margem Sul do Tejo e daí à Península de Setúbal e a todo o Sul do País; IC2, a Poente, a construir em substituição da EN1, actualmente em serviço e dois eixos transversais a Norte e a Sul do aeroporto, com ligação à A1 por dois novos nós, permitirão a articulação da A1 e da A10 com o IC2, constituindo acessos directos próximos das instalações terminais do aeroporto (passageiros, carga, visitantes, trabalhadores).

As acessibilidades ferroviárias, dependem da REFER, e da RAVE – Rede Ferroviária de Alta Velocidade, SA, mas que apesar de estarem previstas diferentes tipologias de oferta, nomeadamente, serviços directos entre Lisboa e a NAL CTA do tipo shuttle até Entrecampos (articulando com o terminal de expressos); do tipo suburbano, vocacionados essencialmente a funcionários do NAL e das empresas aí localizadas.; Ligações Lisboa – Porto da rede ferroviária de Alta Velocidade destinadas principalmente a rebatimentos de procura com origem ou destino nas zonas centro e norte do país; Serviços Inter-cidades destinados a uma utilização mista dos tipos de utentes atrás referidos.

**.....Estações Centrais de Camionagem**

A área de estudo é servida por 24 infra-estruturas destinadas à coordenação do transporte rodoviário, cuja concentração é maior na região Oeste, em que apenas Óbidos não possui ECC enquanto que a sub-região do Médio Tejo apresenta uma menor densidade destes equipamentos, reflectindo de alguma forma, a intensidade de oferta associada.

Estas infra-estruturas revelam-se elementos fulcrais para o bom funcionamento e atractividade do sub sistema de transporte rodoviários para a área do PROT- OVT, promovendo as melhores condições para a transferência modal do transporte individual para o colectivo de forma eficiente e segura.

**.....Plataformas Logísticas**

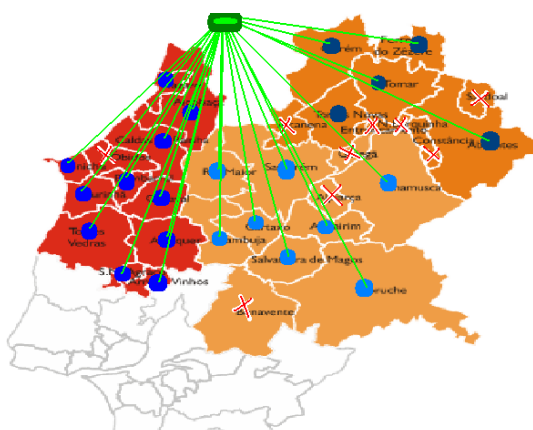
No que se refere às plataformas logísticas na área do PROT - OVT, estas infra estruturas são, na sua maioria de promotores privados, tendo uma dimensão variáveis e localizações dispersas de forma mais ou menos casuísticas pelo território, de acordo com a disponibilidade de solos e localização das actividades que suportam.

A instalação destas unidades não sendo orientada por uma estratégia global, com a qualificação dos contextos em que se inserem, traduz-se numa perda de eficácia no que se refere aos custos de transporte e armazenagem e numa dificuldade de tirar partido de sinergias e economias de escala.

Destacam-se, pela proximidade à OVT e pela sua importância e dimensão/ impacto, algumas infra-estruturas existentes, nomeadamente o Terminal Multimodal do Vale do Tejo (TVT), MARL e a futura Plataforma Logística de Lisboa Norte - Castanheira do Ribatejo - (todos estes não incluída no Plano Portugal Logístico).

## NO CURTO PRAZO - PERÍODO DE VIGÊNCIA DO PROT

### INTERFACES



A existência de uma cobertura significativa da região, com ECC's, sugere o estabelecimento de uma rede/ canal informativo, sobre o sistema de transportes públicos colectivos rodoviários na área do PROT- OVT, o que permite integrar a informação dos sistemas de transporte colectivos rodoviários, em base SIG, disponibilizando diversos atributos sobre a oferta, orientados na perspectiva de satisfazer as necessidades dos clientes, nomeadamente, no que se refere, a:

- Tempos de deslocação entre pontos da matriz;
  - Custos de Deslocação;
  - Oportunidades de transporte (Opções modais/ Tipologias de serviços/ Frequência da oferta)
  - Períodos de funcionamento;
  - Articulação/ Conexão modal, horária e tarifária (tempos pedonais ao centro/ Facilidades/ características da infra-estrutura)
- .Integrar e associar, às infra estruturas de apoio ao sistema de transportes outros elementos de atractividade/ funcionais – comercio – serviços – equipamentos colectivos – interfaces – áreas de estacionamento transportes individuais, duas rodas, proximidade a outras polaridades funcionais dos espaços urbanos, que permitam potenciar a utilização do sistema de transportes públicos e sustentar os encargos de manutenção e exploração das infra-estruturas;
  - Estabelecimento de critérios de qualidade mínima e de planos/ cronogramas de manutenção e reabilitação destas infra-estruturas;
  - Qualificação das actuais infra-estruturas, criando condições para a intensificação da utilização do transporte público, permitindo, atenuar os graves e crescentes desequilíbrios ambientais relacionados com a alguma irracionalidade energética na concretização das deslocações, enquadrando-a numa estratégia de sustentabilidade ambiental e energética da Região;
  - Intensificação da utilização do sub sistema de transporte rodoviário de transporte público, reforçando a acessibilidade/ complementaridade e articulação funcional e modal;
  - Tirar o máximo partido das infra-estruturas existentes, concretizando intervenções que melhorem o interface com o cliente potencial - qualidade percebida - procurando intervir ao nível das acessibilidades às estações/ apeadeiros e qualificação destas infra estruturas de apoio ao cliente, que permitam consolidar um processo eficaz de inversão de mentalidades;

## TRANSPORTES URBANOS

Intensificação do uso de sub sistemas urbanos de transporte público colectivo, actualmente com 16 sistemas activos na área do PROT OVT, como factor de promoção da intermodalidade e da qualidade de vida.

Sub Regiões	#	# Sistemas de Transportes	% TU
	Municípios	Colectivos Urbanos	
Oeste	12	6	50,0
Lezíria do Tejo	11	6	54,5
Medo Tejo	10	4	40,0
Área PROT OVT	33	16	48,5

## PLATAFORMAS LOGÍSTICAS

- Aproveitar as sinergias resultantes de uma rede de infra-estruturas de transportes, actual e previsível, da proximidade da região aos principais centros de consumo/ produção e a existência de plataformas logísticas de dimensão na área de influência da região.
- Identificar e accionar os mecanismos de salvaguarda dos solos com maior apetências logísticas (actualmente à mercê das redes de retalho e outros agentes económicos), destacando-se neste contexto o eixo de Torres Novas – V<sup>a</sup> N<sup>a</sup> Barquinha – Almeirim – Golegã - Santarém e o eixo Bombarral – Rio Maior – Peniche, por apresentarem um elevado potencial para o surgimento de novas infra-estruturas.

## NO MÉDIO PRAZO – PERÍODO DE VIGÊNCIA / REVISÃO DO PROT

### INTERFACES

A eventual construção/ entrada em funcionamento do Novo Aeroporto de Lisboa – CTA, infra estrutura que induzirá impactos/ alterações em toda a região e em diferentes níveis .

Destaca-se a forte penalização, que irá constituir, no processo de articulação modal, do previsto afastamento do traçado da ferrovia convencional – Linha do Norte a esta infra-estrutura, bem como a perspectiva, ainda em estudo, da conectividade com a rede Alta Velocidade.

No âmbito das Estações Centrais de Camionagem - ECC´s- unidades de entrada e apoio ao cliente e operador, interesse na revitalização das - projectando a sua função “acessibilidade” como factor fulcral na captação de nova procura, torna ainda possível um aligeiramento das mesmas, com a consequente redução dos investimentos e encargos, propondo-se para tal um novo conceito de reorganização dos espaços e funcionalidades em três níveis:

- 1º NÍVEL – (PCC) – Pontos de Chegada e Correspondência
- 2º NÍVEL – (ECC) – Minis Estações Centrais de Camionagem
- 3º NÍVEL – (BOL) – Base Operacional e Logística

## PLATAFORMAS LOGÍSTICAS

Avaliar oportunidades de concretização de novos espaços logísticos e de reforço da interacção com as áreas já existentes, que permitam acompanhar necessidades/ interesses de desenvolvimento dos diferentes agentes económicos da região.

**visÃO** INTERFACES E PLATAFORMAS

...Ideias Chaves

**Novo Aeroporto, Alta Velocidade e serviço ferroviário convencional**

O NAL irá constituir-se como uma cidade aeroportuária, infra-estrutura de charneira no contexto da mobilidade e da complementaridade modal, na região e com impactos a nível Nacional, conectando o transporte aéreo com a ferrovia convencional e de alta velocidade, autocarros, táxis, “rent a car”, táxis, “Park and Kiss and Ride” e outros sub sistemas de transportes.

A concentração de oferta multimodal, que aí se constituirá, não deixará de influenciar positivamente a mobilidade, nas áreas envolventes, em particular no que se refere à melhoria das acessibilidades à sub região da Lezíria do Tejo, criação de um número apreciável de postos de trabalho directos e indirectos e sinergias ao nível do tecido económico da sub região da Lezíria do Tejo, embora com impactos nas outras duas sub regiões.

Embora o NAL, só tenha previsto o início da sua exploração, para o final da vigência do PROT, contudo as dinâmicas geradas pela oficialização sobre a sua construção no Campo de Tiro de Alcochete, condicionaram a partir daquele momento, várias decisões, sendo de destacar, entre outras, a articulação com a AV, concretização da rede ferroviária convencional, decisões sobre processos imobiliários, instalação de actividades/ empresas.

Por outro lado, a concretização do projecto da linha de AV, irá também condicionar o actual protagonismo de algumas infra estruturas de transportes que servem o território definido para o PROT - OVT.

Assim, a linha do Norte passa a ter uma nova função, mais dedicada aos serviços interurbanos, regionais, suburbanos e às mercadorias, perdendo a velocidade a relevância do contexto sem AV.

Ainda na lógica da complementaridade entre a AV com os serviços ferroviários convencionais e da racionalidade económica do investimento associado, o projecto para a conclusão da modernização linha do Norte foi reorientado de forma a incidir menos sobre a velocidade e mais na segurança e fiabilidade da exploração, registando-se uma redução para os 160km/h da velocidade de projecto, o que se traduzirá também num eventual alargamento dos prazos, inicialmente, estabelecidos para a sua concretização.

Esta redução da velocidade de projecto para 160km/h, encontra-se já a ser reflectida nos projectos da variante de Santarém e respectiva estação, bem como para o troço Mato Miranda «» Entroncamento que falta intervir (interior do território PROT - OVT).

Estações Centrais de Camionagem - ECC's

Melhorar, em duas etapas, o desempenho e a atractibilidade das infra-estruturas de apoio ao sub sistema de transportes públicos colectivos rodoviários existentes – paragens, abrigos e ECC's, reequacionando o actual modelo de construção/ reabilitação de infra-estruturas de apoio ao sub sistema de transportes públicos colectivos rodoviários (localização e afectação de funcionalidades às novas infra estruturas).

Aproveitar as sinergias do estabelecimento de uma plataforma informativa e funcional, baseada nas actuais ECC's, para o desenvolvimento da futura autoridade regional de transportes.

CENÁRIOS		ACÇÕES	ALCANCE
Curto Prazo	Projeção e visibilidade do sub sistema de transporte públicos colectivos rodoviários	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Melhoria das Infra estruturas existentes</li> <li>▣ Estabelecimento de uma plataforma informativa e funcional – protocolo de colaboração entre as comunidades urbanas e operadores de transportes públicos colectivos rodoviários, alicerçada na rede das actuais ECC's.</li> <li>▣ Salvaguarda dos solos com maior apetências logísticas</li> </ul>	<p>Captação e fidelização da procura, pela:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Melhoria e uniformização dos padrões de qualidade geral e em particular da informação percebida pelos clientes – interior do sistema e nas conexões modais;</li> <li>▣ Incremento das acessibilidades e do conforto proporcionado, recuperando situações em que os padrões sejam sofríveis.</li> </ul>
		<p>Reconfiguração das novas infra estruturas e da reabilitação das existentes, segundo 3 níveis:</p> <p>1º NIVEL – (PCC) – Pontos de Chegada e Correspondência</p> <p>2º NÍVEL – (ECC) – Minis Estações Centrais de Camionagem</p> <p>3º NIVEL – (BOL) – Base Operacional e Logística</p>	<p>Infra estruturas aligeiradas e mais próximas das áreas (geração e atracão/ clientes), possibilitando menores encargos de construção/ manutenção</p>
Médio Prazo	Redefinição da estratégia de acessibilidade e de proximidade do sistema	<p>Consolidação da plataforma informativa e funcional</p>	<p>Alicerçando a autoridade regional de transportes</p>

**1ª ETAPA – CURTO PRAZO**

Aproveitar o potencial das infra estruturas existentes, consolidando o conceito de funcionamento em rede, reforçando a conexão modal baseada numa melhoria da informação ao cliente.

Para o conjunto das 24 ECC's, na área do PROT- OVT, estabelecer plataforma informativa e funcional, integrada e uniformizada a partir da qual se estabeleçam critérios uniformes da qualidade oferecida – informação – apoio ao cliente – conhecimento/ transparência do sistema – potenciando nova

valências que projectem, a seu tempo, a competitividade do sistema de transportes públicos rodoviários, no contexto da Região, gerando novas dinâmicas de mobilidade consentâneas com critérios de sustentabilidade, tão actuais. Esta plataforma poderá futuramente sustentar o estabelecimento de uma autoridade regional de transportes.

Neste objectivo, do estabelecimento de uma plataforma informativa e funcional, alicerçada na rede de ECC's e orientada na perspectiva de satisfazer as necessidades informativas dos clientes e que sirva de base/ embrião, a futura autoridade de transportes na área do PROT- OVT, propõe-se o envolvimento das 3 comunidades urbanas e os operadores de transportes públicos colectivos rodoviários.

Estabelecimento de canais de informação, entre todas as ECC's, baseadas, em redes SIG, já existentes, que permita a interactividade entre a informação de horários – pontos de conexão – cadeias de transporte multimodais, e uniformização dos critérios de acessibilidade e de conforto das infra-estruturas de apoio ao cliente e operadores

Tempos de deslocação entre pontos da matriz;  
 Custos de Deslocação;  
 Oportunidades de transporte;  
 o *Opções modais*  
 o *Tipologias de serviços*  
 o *Frequência da oferta*  
 Períodos de funcionamento;  
 Articulação/ Conexão modal, horária e tarifária;  
 Tempos pedonais ao centro;

## 2ª ETAPA – MÉDIO PRAZO

...Infra-estruturas mais ligeiras e acessíveis

Adopção de um conceito, mais ligeiro, de plataformas de apoio ao cliente e operadores, com a eventual desagregação e dispersão de unidades/ áreas de apoio a clientes (de menores dimensões e por isso mais passíveis de integrar em áreas consolidadas) e de apoio operacional/ logístico dos operadores, permitirá aumentar a visibilidade e acessibilidade ao sistema, bem como, reduzir encargos de exploração/ manutenção.

....Conceito / distribuição dos espaços / projectando a função "acessibilidade"

Futuras intervenções/ revitalização de Equipamentos de Apoio aos Transportes locais e regionais e inter-regionais, a basear num novo conceito de conceito de localização/ desagregação e dimensionamento dos espaços e funcionalidades em três níveis - 1º NÍVEL – (PCC) – Pontos de Chegada e Correspondência // 2º NÍVEL – (ECC) – Minis Estações Centrais de Camionagem // 3º NÍVEL – (BOL) – Base Operacional e Logística, mais ajustados à realidade funcional dos sistemas locais, evoluindo a partir das tradicionais metodologias para soluções mais eficazes do ponto de vista de localização, do conforto na utilização do sistema e dos custos de concretização e respectiva manutenção.

No caso da região do PROT- OVT, propõe-se, em futuras intervenções/ revitalização de Equipamentos de Apoio aos Transportes locais e regionais e inter-regionais, a adopção de um conceito de localização/ desagregação e dimensionamento ajustado à realidade funcional dos sistemas locais, evoluindo a partir das tradicionais metodologias para soluções mais eficazes do ponto de vista de localização, do conforto na utilização do sistema e dos custos de concretização e respectiva manutenção.



A revitalização destas infra estruturas - unidades de entrada e apoio ao cliente e operador - projectando a sua função “acessibilidade” como factor fulcral na captação de nova procura, torna ainda possível um aligeiramento das mesmas, com a conseqüente redução dos investimentos e encargos.

Em síntese, propõe-se um novo conceito de reorganização dos espaços e funcionalidades em três níveis: Pontos de Chegada e Correspondência – PCC / Estação Central de Camionagem - ECC e Base Operacional e Logística - BOL .

Assim, no que se refere às infra estruturas do 1º Nível, para cada cenário analisado, propõe-se que sejam criados PCC's, principais ou secundários.

Nos quadros seguintes definem-se os principais atributos/ funcionalidades destas infra-estruturas complementares.

O desdobramento da área da ECC em Pontos de Chegada e Correspondência – PCC e Base Operacional e de Logística – BOL, permitirá assim, aliviar as áreas centrais de fluxos do transporte público rodoviário de passageiros e assegurar uma melhor coordenação/conexão entre diferentes operadores e modos de transporte, o que se traduzirá numa melhor interligação entre o urbanismo, ordenamento, mobilidade, circulação urbana, passageiros e operadores do sistema de transportes públicos.

### **TRANSPORTES URBANOS**

Manutenção, montagem e exploração de sub sistemas urbanos de transporte público colectivo, como factor de promoção da intermodalidade e da qualidade de vida nos principais aglomerados urbanos, enraizando hábitos de deslocação menos baseados no automóvel. Assim considera-se desejável o alargamento, gradual, dos sub sistemas urbanos de transportes públicos colectivos urbanos que permitam uma cobertura universal dos 33 municípios que constituem o espaço do PROT OVT.

### **PLATAFORMAS LOGÍSTICAS**

No horizonte do PROT, face ao actual quadro de estabilização dos factores produtivos/ actividade industrial e moderado crescimento do consumo é, também, previsível uma contenção do crescimento dos fluxos de mercadorias, entre as unidades produtoras e as áreas consumidoras, pelo que não se antevêm necessidades de uma expansão significativa das necessidades de solos logísticos.

Esta visão poderá contudo ser alterada face a estratégias comerciais de operadores privados e ao interesse em reajustar processos / estruturas existentes.

Na sub Região do Oeste poderá ocorrer um processo de reajustamento/ reorganização das cadeias de valor no pescado - porto de Peniche e na horto-fruticultura, que fomentem o aparecimento de novas infra-estruturas de apoio logístico, embora de dimensão ajustada à necessidades em presença, por forma a racionalizar / concentrar actividades que se encontram dispersas e / ou mal localizadas.

O polígono Tomar/ Abrantes/ Torres Novas/ Golegã/ Vila Nova da Barquinha/ Almeirim/ Santarém, apresenta potencial logístico, havendo por isso que acautelar os solos com maiores aptidões que salvaguardem a concretização de futuras infra-estruturas logísticas.

De destacar que no panorama Nacional e assim na área do PROT- OVT, existe ainda alguma indefinição/ ausência de regras e critérios na definição/ atribuição de alvarás para a concretização de projectos de logística.

Esta situação, poderá induzir o surgimento de iniciativas privadas, que tirando partido de localizações privilegiadas na rede de transportes, a pretexto da criação de plataformas logísticas, possam querer usufruir de preços de solo muito inferiores aos valores de mercado e aproveitando o privilégio de áreas PIN - encobrendo projectos imobiliários.

<b>DOCUMENTOS DISPONÍVEIS</b>		
<b>DOCUMENTO</b>	<b>DATA</b>	<b>ENTIDADE</b>
<b>SUBSISTEMA RODOVIÁRIO</b>		
Plano Rodoviário Nacional (Legislação e informação entregue e presente no sítio da internet da EP – Estradas de Portugal)	1998	EP
Recenseamento de Tráfego da Rede Rodoviária Nacional	2001 e 2005	EP
Estudo Integrado de Mobilidade e Sistema de Transportes	2002 04	CUMT
Estudo Integrado de Mobilidade e Sistema de Transportes	2004/ 05	CULT
Recenseamento da População	1991 e 2001	INE
Parque Automóvel Seguro	1992 a 2003	ISP
Relatório e Contas da Rodoviária do Tejo	2000 a 2005	RT
Evolução do Sector de Transportes Terrestres	1995 a 2004	DGTTF
Sinistralidade Rodoviária	2004	OSR
<b>SUBSISTEMA FERROVIÁRIO</b>		
Relatórios e Contas	2000/01/03/04	CP + REFER
Alguns dados avulsos		CP / REFER
Orientações Estratégias Sector Ferroviário	Outubro - 06	MTOPC/ SET
Dados da procura da CP	Dezembro - 06	MTOPC/ SET
<b>SUBSISTEMA INTERFACES E PLATAFORMAS</b>		
Estudo de Ordenamento de Actividades na Envolvente do Novo Aeroporto de Lisboa	2007	NAER
Informação sobre o Novo Aeroporto de Lisboa na Ota	9/2006	NAER
Apresentação do “Portugal Logístico”	2006	MTOPC
Apresentação do projecto da Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo	2006	MTOPC
Evolução do Sector Transportes Terrestres	2006	DGTTF
Estrutura Empresas de Transporte Rodoviário	2004	DGTTF
Estatísticas	2002-2005	TVT

<b>DOCUMENTOS NÃO DISPONÍVEIS</b>		
<b>DOCUMENTO</b>	<b>DATA</b>	<b>ENTIDADE</b>
<b>SUBSISTEMA RODOVIÁRIO</b>		
Ficheiro com rede viária nacional actual georreferenciada e vias futuras do PRN com traçado aproximado	Agosto2006	EP
Programação da construção do PRN2000 (incluindo variantes)	Agosto2006	EP
Estudos de Tráfego dos ICs e outras Estradas a construir na região	Novembro2006	EP
Estudos Económicos dos ICs e outras Estradas a construir na região	Novembro2006	EP
Carreiras concessionadas na região OVT (percursos, extensão, VKs anuais, prazo concessão)	Dezembro2006	DGTTF
<b>SUBSISTEMA FERROVIÁRIO</b>		
Estudo de Mobilidade da Linha Oeste (apenas disponibilizado o sumário executivo)	1999-2000	CP
Estudo de Mercado do Sistema Ferroviário do Oeste no âmbito do Estudo de Mercado do Sistema Ferroviário no Oeste (apenas disponibilizado alguns dados parciais)	2004	REFER
Plano estratégico - "Líder 2010"	(elaborado no anterior mandato)	CP
Planos Directores da Rede Ferroviária (anteriores)		CP
Plano Director das Infra-estruturas Ferroviárias		REFER
Movimento de mercadorias por linha		CP
Objectivos de Gestão para cada uma das Linhas		CP
Estratégia de renovação da CP relativamente às interfaces com os clientes Estações/ Apeadeiros e sua articulação com a REFER		CP

REUNIÕES REALIZADAS	
DATA	ENTIDADE
16/8	CP
18/8	REFER/ RAVE
25/8	EP
30/8	ANA/ NAER
6/09	CUMT + CULT
7/09	AMO
31/10	ANTROP
03/10	SET/ SEOPC/ INTF /REFER /RAVE /EP/ CCDD
14/11	TVT
30/11	EP

LISTA DE PARECERES DE ENTIDADES	
DOCUMENTO	ENTIDADE
Contributo do Município de Constância – Sistema de Transportes	Município de Constância
PROT - OVT – Análise de Documento Preparatório	Município de Ourém
Contributo CM Santarém relativo ao Relatório do PROT- OVT “Diagnóstico Estratégico – Versão Preliminar de Setembro de 2006”	Município de Santarém
Contributo da Área Metropolitana de Lisboa ao Relatório do PROT - OVT “Diagnóstico Estratégico – Versão Preliminar de Setembro de 2006”	Área Metropolitana de Lisboa
Comentários da EP – Estradas de Portugal ao “Diagnóstico Estratégico Visão Síntese Sectorial – Rodoviário” – Dezembro 2006	EP – Estradas de Portugal
Comentários da EP – Estradas de Portugal – Junho 2007	EP – Estradas de Portugal
PROT - OVT – REFER – Contributos para Diagnóstico Estratégico 03-11-06	REFER
Parecer REFER-RAVE 1-12-06	REFER/ RAVE
Contributos para o PROT - OVT. Síntese Sectorial – Ferroviário. 27-11-06	INTF
Contributos para o PROT - OVT -28-11-2006	CM Ourém
Contributos para o PROT - OVT 3-12-2006	CM Alenquer
Considerações sobre o “Diagnostico Estratégico – Síntese Sectorial – Ferroviário” 5-12-06	INTF
Respostas a perguntas da Equipa de Transportes - 29/31/2006	REFER