

Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Cidade do Porto

Fichas de Ação



Revisão	Autor(es)	Descrição da versão	Data de fecho
1.0	Coordenador Técnico Miguel Lopes	Versão preliminar	28 de outubro de 2025
2.0		Versão para discussão	24 de julho de 2026
3.0	Equipa Técnica <u>Consultores Séniores</u> Fernando Brandão Alves Jorge Toscano Paulo Pinho Sandra Vasconcelos Lameiras <u>Consultores Juniores</u> Ana Costa André Pinto Bibiana Tini Cristiana Morais João Maia Rafael Silva	Versão para consulta pública	14 de agosto de 2026

Código

PRJ_0310_CMPorto_PMUS_Fichas_Ação

Cliente



Conteúdo

SU.01 ESTABELECIMENTO DE UM SISTEMA DE CENTRALIDADES URBANAS	1
SU.02 REDEFINIÇÃO DA HIERARQUIA VIÁRIA E DOS CRITÉRIOS DE DIMENSIONAMENTO DOS ARRUAMENTOS	3
SU.03 APROVEITAMENTO DO CANAL DA VCI PARA COESÃO DO TERRITÓRIO	5
SU.04 REDEFINIÇÃO DOS CRITÉRIOS DE ESTACIONAMENTO PRIVADO EM NOVAS CONSTRUÇÕES	7
SU.05 IMPLEMENTAÇÃO DE CRITÉRIOS DE DOTAÇÃO DE ESTACIONAMENTO PARA BICICLETAS EM NOVAS CONSTRUÇÕES	9
SU.06 - CRIAÇÃO DE UM DIGITAL TWIN DO SISTEMA DE MOBILIDADE DA CIDADE DO PORTO	11
SU.07 REALIZAÇÃO DE INQUÉRITOS PERIÓDICOS À MOBILIDADE DOS RESIDENTES	13
SU.08 CRIAÇÃO DE UM OBSERVATÓRIO DA MOBILIDADE URBANA	15
SU.09 DESENVOLVIMENTO DO PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR NA CIDADE DO PORTO	17
SU.10 ATUALIZAÇÃO DO PLANO MUNICIPAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA (PMSR)	19
SU.11 PROMOÇÃO DO DESENVOLVIMENTO DE PLANOS DE MOBILIDADE DE EMPRESAS E POLOS	21
MA.01 CONSOLIDAÇÃO DA INFRAESTRUTURA PEDONAL	23
MA.02 REFORÇO DA ACESSIBILIDADE PEDONAL EM EIXOS PRIORITÁRIOS	25
MA.03 BENEFICIAÇÃO DAS LINHAS DE DESEJO PEDONAL NO ESPAÇO PÚBLICO	27
MA.04 INSTALAÇÃO DE MEIOS MECÂNICOS	29
MA.05 MINIMIZAÇÃO DO EFEITO BARREIRA DOS GRANDES EIXOS VIÁRIOS E DE ACIDENTES TOPOGRÁFICOS	31
MA.06 IMPLEMENTAÇÃO DE UM SISTEMA DE SINALÉTICA DIRECIONAL ORIENTADA PARA O PEÃO	33
MA.07 BENEFICIAÇÃO E EXPANSÃO DA REDE CICLÁVEL	35
MA.08 AMPLIAÇÃO DA REDE DE ESTACIONAMENTO DE BICICLETAS	37
MA.09 IMPLEMENTAÇÃO DE UM SISTEMA DE BICICLETAS PARTILHADAS	39
MA.10 IMPLEMENTAÇÃO DE UM SISTEMA DE SINALÉTICA DIRECIONAL CICLÁVEL	41
MA.11 IMPLEMENTAÇÃO DE CONTADORES DE BICICLETAS	43
MA.12 REFORÇO DA ARBORIZAÇÃO DOS ARRUAMENTOS	45
MA.13 BIKEBUS/COMBOIO ESCOLAR DE BICICLETAS	47
MA.14 REALIZAÇÃO DE CAMPANHAS DE PROMOÇÃO DA UTILIZAÇÃO DOS MODOS ATIVOS PELA POPULAÇÃO ESCOLAR	49
TP.01 TRANSPORTES GRATUITOS PARA RESIDENTES	51
TP.02 EXPANSÃO DA REDE DE CORREDORES BUS	53
TP.03 IMPLEMENTAÇÃO DE SISTEMA DE PRIORIDADE SEMAFÓRICA AO TRANSPORTE PÚBLICO	55
TP.04 MELHORIA DAS CONDIÇÕES DE ESPERA NAS PARAGENS DE AUTOCARRO	57
TP.05 REFORÇO DO NÚMERO DE PAINÉIS DE INFORMAÇÃO EM TEMPO REAL NAS PARAGENS DE TP RODOVIÁRIO	59
TP.06 REESTRUTURAÇÃO DA REDE DA STCP	61
TP.07 CRIAÇÃO DE UM SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO NO RAMAL DA ALFÂNDEGA	63
TP.08 EXPANSÃO DA REDE DE METRO	65
TP.09 INTERVENÇÃO NAS ESTAÇÕES DE SUPERFÍCIE DE METRO	67
TP. 10 RESTRUTURAÇÃO DA REDE DE INTERFACES	69
TP.11 REFORMULAÇÃO DA INTERFACE DO HOSPITAL DE SÃO JOÃO	71
TP.12 REFORÇO DAS LIGAÇÕES FLUVIAIS DE TRANSPORTE PÚBLICO	73
TP.13 REORGANIZAÇÃO E QUALIFICAÇÃO DO SERVIÇO DE TÁXIS	75
TP.14 REALIZAÇÃO DE CAMPANHAS DE INCENTIVO À UTILIZAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO	77
CI.01 REDE 30	79
CI.02 EXPANSÃO DA REDE 20 – ZONAS DE COEXISTÊNCIA	81

CI.03 EXPANSÃO DAS ZONAS DE ACESSO AUTOMÓVEL CONDICIONADO	83
CI.04 CRIAÇÃO DE “SCHOOL STREETS”	85
CI.05 REALIZAÇÃO DE PROJETOS PILOTO DE URBANISMO TÁTICO	87
CI.06 EXECUÇÃO DE NOVOS EIXOS VIÁRIOS	89
CI.07 PROLONGAMENTO DOS TÚNEIS DO CAMPO ALEGRE E DE FARIA GUIMARÃES	91
CI.08 REPERFILAMENTO INTEGRAL DA ESTRADA DA CIRCUNVALAÇÃO	93
CI.09 REPERFILAMENTO DE EIXOS VIÁRIOS E FOCOS DE CONFLITOS	95
CI.10 INTERVENÇÕES PONTUAIS NA ENVOLVENTE DO NÓ DE FRANCOS	97
CI.11 INTERVENÇÕES ESTRUTURANTES EM NÓS DA REDE VIÁRIA NACIONAL	99
CI.12 OTIMIZAÇÃO DO FUNCIONAMENTO DAS ZONAS DE ESTACIONAMENTO DE DURAÇÃO LIMITADA	101
CI.13 REFORÇO DAS MEDIDAS DE COMBATE AO ESTACIONAMENTO ILEGAL PELA POLÍCIA MUNICIPAL	103
CI.14 REFORÇO DAS COMPETÊNCIAS DA STCP SERVIÇOS PARA A GESTÃO DO ESTACIONAMENTO	105
CI.15 REFORÇO PROTOCOLO VIA LIVRE	107
CI.16 AUMENTO DA OFERTA DE ESTACIONAMENTO DEDICADA A MOTOCICLOS	109
CI.17 REFORMULAÇÃO DO SISTEMA DE SINALÉTICA DIRECIONAL	111
CI.18 INTERVENÇÃO NO SISTEMA DE INFORMAÇÃO DINÂMICA	113
CI.19 SISTEMA INTELIGENTE DE CONTROLO DE VELOCIDADE NA CIDADE	115
CI.20 SISTEMA INTELIGENTE DE CONTROLO DE VELOCIDADE NA VCI	117
CI.21 SISTEMA DE DISSUAÇÃO DO USO DA VCI PARA O TRÁFEGO DE ATRAVESSAMENTO	119
CI.22 CRIAÇÃO DE ZONA DE EMISSÕES REDUZIDAS	121
CI.23 CRIAÇÃO DE EQUIPA DE REBOQUES INTERVENÇÃO RÁPIDA DA VCI	123
CI.24 REFORÇO DOS LUGARES PARA CARGAS E DESCARGAS	125
CI.25 CRIAÇÃO DE UM REGULAMENTO MUNICIPAL PARA A LOGÍSTICA URBANA	127
CI.26 IMPLEMENTAÇÃO DE UM SISTEMA DE CONTROLO DE OPERAÇÕES DE CARGAS E DESCARGAS VIA APP	129
CI.27 IMPLEMENTAÇÃO DE SOLUÇÕES DE MICROLOGÍSTICA NO CENTRO HISTÓRICO	131
CI.28 ATUALIZAÇÃO PERIÓDICA DA ZONA DE RESTRIÇÃO DE CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS TURÍSTICOS	133
CI.29 REFORÇO DA INFRAESTRUTURA DE CARREGAMENTO PARA VEÍCULOS ELÉTRICOS	135
CI.30 ATUALIZAÇÃO GRADUAL DA FROTA DO MUNICÍPIO PARA VEÍCULOS ZERO EMISSÕES	137

PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	SU. SISTEMA URBANO	PRIORIDADE	Alta	Nº	SU.01
AÇÃO	SU.01 Estabelecimento de um sistema de centralidades urbanas				
CONTEXTUALIZAÇÃO	O funcionamento urbano do Porto resulta da interação entre usos do solo e sistemas de mobilidade. A ausência de uma estrutura funcional clara dificulta a distribuição equilibrada de serviços, concentra atividades em poucos polos e intensifica os deslocamentos motorizados. Definir um sistema de centralidades urbanas permite reconhecer a diversidade funcional do território, orientar a expansão urbana, promover a equidade no acesso a oportunidades e reforçar a coesão territorial.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Implementação de um sistema hierárquico de centralidades composto por 4 metropolitanas, 11 intermédias e 42 de proximidade, integradas no planeamento municipal. A ação define critérios de densidade, diversidade funcional e cobertura populacional (metropolitana: >100.000 habitantes; intermédia: 5.000–25.000; proximidade: 1.000–5.000), articulando as centralidades com a rede de transporte público e ciclável estruturante. Serão priorizadas intervenções de requalificação do espaço público, acalmia de tráfego e criação de interfaces multimodais que consolidem as centralidades como polos de vida urbana e motores da mobilidade sustentável.				
RESULTADOS ESPERADOS	Reequilíbrio e coesão territorial Reforço da mobilidade sustentável Melhoria do espaço público e acessibilidade				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	-	0%
DE 2 A 5 ANOS	Desenvolvimento e incorporação dos critérios nos instrumentos de gestão territorial	100%
MAIS QUE 5 ANOS	Acompanhamento dos resultados	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

-	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

-
INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

Desenvolvimento dos critérios para incorporação nos instrumentos de gestão territorial

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	

Incorporação dos critérios nos instrumentos de gestão territorial

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto
--------------------------	----------

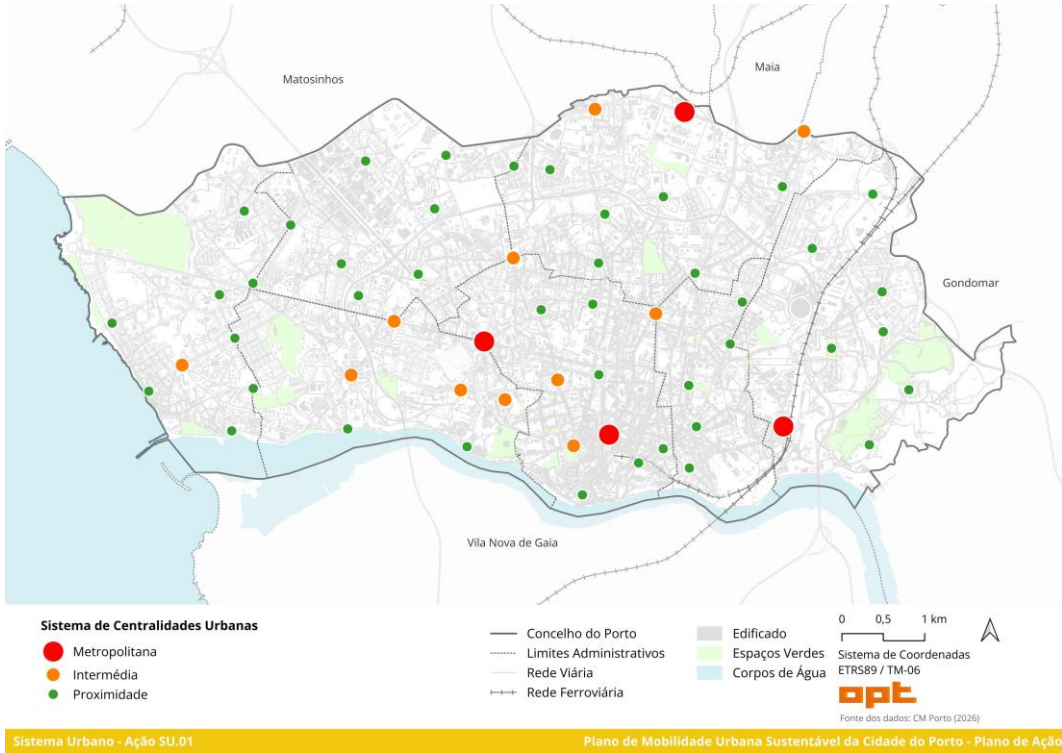
CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	0,00 €	0,00 €

FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	-
OUTRAS FONTES	-

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Esta medida não tem dependência com outra ação
-----------------------	--

Nota: Considera-se que esta ação será implementada com recursos internos do município.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	SU. SISTEMA URBANO	PRIORIDADE		Nº	SU.02
AÇÃO	SU.02 Redefinição da hierarquia viária e dos critérios de dimensionamento dos arruamentos				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A hierarquia viária do Porto estrutura-se tradicionalmente em cinco níveis centrados no automóvel, limitando a equidade modal e a integração entre transportes públicos e modos ativos. Este modelo compromete a segurança, a acessibilidade e a qualidade do espaço público. A transição para uma hierarquia funcional, multimodal e baseada na priorização de modos permite otimizar a circulação, reduzir conflitos e assegurar que os arruamentos estratégicos acomodem fluxos combinados de veículos, bicicletas e peões.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Redefinição da hierarquia viária com a classificação dos arruamentos em oito categorias, conforme modos prioritários (MA, TI, TP). Cada via adotará largura adequada ao seu tipo: circulação automóvel (única) 3,25 m; circulação automóvel (duplo sentido) 3,05 m; via banalizada 3,50 m; transporte público 3,10 m; corredores pedonais 2,40 m (passeios) e 2,70 m (ligações exclusivas); ciclovias segregadas unidirecionais 1,30–2,00 m e bidirecionais 2,20–3,50 m. A implementação abrangerá arruamentos existentes e projetados em todas as centralidades (metropolitanas, intermédias e de proximidade). Serão monitorizados indicadores de desempenho: percentagem de arruamentos com largura mínima garantida para peões, extensão de ciclovias implementadas (km) e número de interfaces multimodais criadas.				
RESULTADOS ESPERADOS	Otimização do espaço e segurança Reforço da mobilidade ativa Integração multimodal				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	-	0%
DE 2 A 5 ANOS	Desenvolvimento e incorporação dos critérios nos instrumentos de gestão territorial	100%
MAIS QUE 5 ANOS	Acompanhamento dos resultados	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

-	
---	--

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

Desenvolvimento dos critérios para incorporação nos instrumentos de gestão territorial

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	

Incorporação dos critérios nos instrumentos de gestão territorial

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto
--------------------------	----------

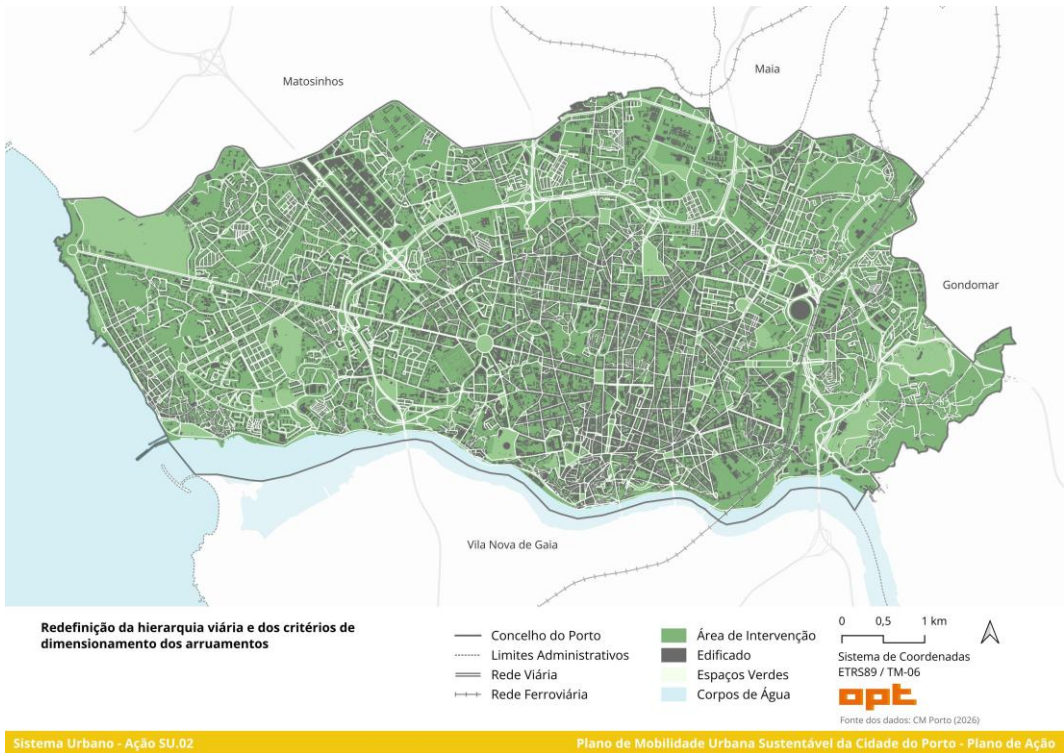
CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	0,00 €	0,00 €

FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	-
OUTRAS FONTES	-

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Antecede: M1.01; MA.02; MA.07; TP.02; CI.01; CI.02; CI.06, CI.07, CI.08, CI.09
-----------------------	--

Nota: Considera-se que esta ação será implementada com recursos internos do município.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	SU. SISTEMA URBANO	PRIORIDADE	Alta	Nº	SU.03
AÇÃO	SU.03 Aproveitamento do canal da VCI para coesão do território				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A Via de Cintura Interna (VCI) é o principal eixo viário do Porto, conectando áreas do concelho e servindo ligações intermunicipais. Apesar da sua função estratégica, cria barreiras físicas e visuais que interrompem a continuidade urbana, dificultam a mobilidade ativa e limitam o acesso a serviços para grupos vulneráveis. Intervenções estratégicas permitem reduzir o efeito barreira, integrar espaços verdes, criar percursos pedonais e cicláveis seguros e promover a inclusão social, sem comprometer a capacidade de escoamento do tráfego. Mediante a construção de vias estruturantes ao nível metropolitano, como é o caso da Via de Cintura Externa torna-se possível idealizar um conjunto de alterações nesta via.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Redefinição do canal da VCI em três troços estratégicos para reduzir o efeito barreira e reforçar a coesão urbana. O Troço 1 – Foco terá 600 m de extensão e incluirá uma área verde de 34.000 m²; o Troço 2 – Amial terá 1.100 m de extensão e área verde de 80.000 m²; o Troço 3 – Antas terá 600 m de extensão e área verde de 30.000 m². Serão implementados percursos pedonais e cicláveis contínuos e seguros, zonas verdes e arborização, equipamentos desportivos e de lazer, mobiliário urbano, iluminação, drenagem sustentável e medidas de mitigação de ruído. A intervenção permitirá acesso a curta distância (<10–15 min a pé ou bicicleta) a equipamentos e serviços para os bairros adjacentes. Serão definidos indicadores de monitorização: extensão de percursos pedonais e cicláveis (km), área verde criada (m²), número de equipamentos implementados e % da população adjacente com acesso a serviços e lazer a menos de 15 minutos.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução do efeito barreira e inclusão Qualidade ambiental e lazer Acessibilidade e proximidade				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	-	0%
DE 2 A 5 ANOS	Desenvolvimento de Estudos e Projetos	5%
MAIS QUE 5 ANOS	Desenvolvimento do Projeto de Execução e Início da Empreitada	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS	
-	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	
-	

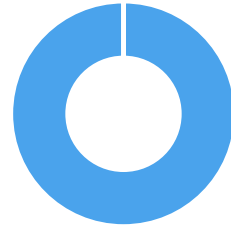
INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)	
Desenvolvimento dos Estudos e Projetos; Início da Empreitada	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	
Estudos e Projetos Desenvolvidos; Empreitada Iniciada	

ENTIDADES INTERVENIENTES

CM Porto, IP, IMT, restantes municípios com impacto na VCI

CONTA PÚBLICA

FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	500 000,00 €	0,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	3 000 000,00 €	50 000 000,00 €
TOTAL	0,00 €	3 500 000,00 €	50 000 000,00 €

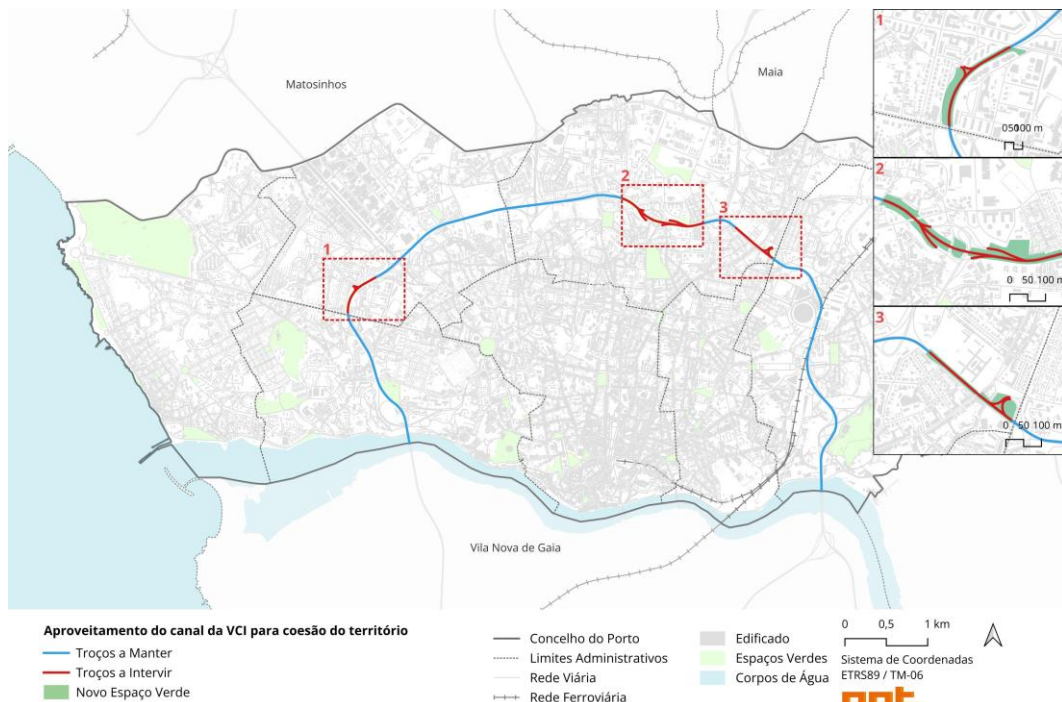
**FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO**

CÂMARA MUNICIPAL	100%
OUTRAS FONTES	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES

Esta medida não tem dependência com outra ação

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL

Sistema Urbano - Ação SU.03

Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Cidade do Porto - Plano de Ação

PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	SU. SISTEMA URBANO	PRIORIDADE	Alta	Nº	SU.04
AÇÃO	SU.04 Redefinição dos critérios de estacionamento privado em novas construções				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A dotação e organização do estacionamento privado em novas construções influencia diretamente a dependência do automóvel e a utilização diária dos modos ativos e do transporte público. Reduzir a oferta de estacionamento permite aumentar a área útil destinada a funções principais do edifício, reduzir custos de habitação e disponibilizar mais espaço público para pedestres e ciclistas. Contudo, a redução indiscriminada pode gerar pressão sobre o estacionamento público e fomentar situações de estacionamento abusivo.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	A ação prevê: aplicação de valores mínimos variáveis conforme índices de acessibilidade; definição de valores máximos para usos habitacionais e equiparados em pontos com elevada acessibilidade; e integração dessas diretrizes nos projetos de licenciamento urbanístico. A implementação abrangerá todos os tipos de uso do solo definidos pelo PDM, incluindo habitação, serviços, comércio, residências séniores/estudantis, uso industrial e empreendimentos turísticos. Serão definidos indicadores de monitorização: % de novos edifícios com dotação ajustada de estacionamento, relação entre acessibilidade multimodal e dotação de vagas, e redução estimada da área ocupada por estacionamento privado.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução da dependência automóvel Otimização do espaço urbano Planeamento integrado e sustentável				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	-	0%
DE 2 A 5 ANOS	-	0%
MAIS QUE 5 ANOS	Desenvolvimento e incorporação dos critérios nos instrumentos de gestão territorial	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

-

METODOLOGIA DE CÁLCULO

-

META(S)

-

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

Desenvolvimento dos critérios para incorporação nos instrumentos de gestão territorial

METODOLOGIA DE CÁLCULO

Avaliação da execução

META(S)

Incorporação dos critérios nos instrumentos de gestão territorial

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto
--------------------------	----------

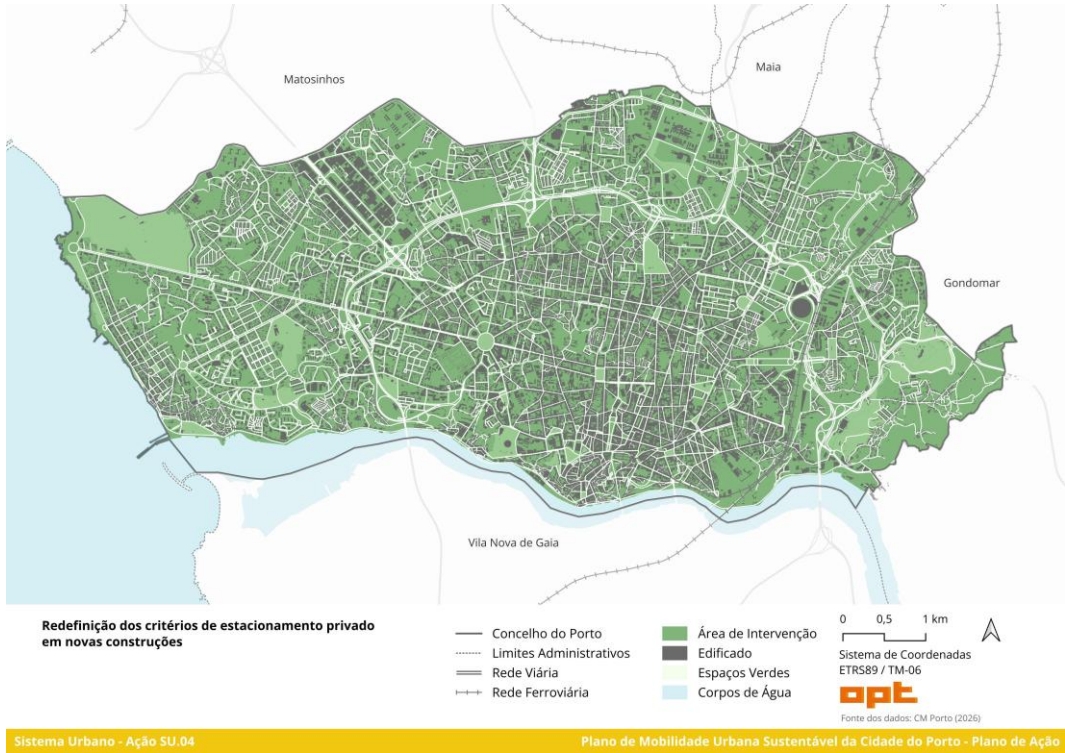
CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	0,00 €	0,00 €

FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	-
OUTRAS FONTES	-

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Esta medida não tem dependência com outra ação
-----------------------	--

Nota: Considera-se que esta ação será implementada com recursos internos do município.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	SU. SISTEMA URBANO	PRIORIDADE	Alta	Nº	SU.05
AÇÃO	SU.05 Implementação de critérios de dotação de estacionamento para bicicletas em novas construções				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A oferta de estacionamento para bicicletas é um elemento essencial para consolidar a mobilidade ativa e integrar a bicicleta nos deslocamentos quotidianos. O diagnóstico do PMUS identificou elevado potencial de uso da bicicleta em áreas comerciais, equipamentos públicos e instituições de ensino, mas a oferta atual é limitada e desigual. Dado que a maioria das novas construções no Porto é de iniciativa privada, torna-se estratégico que o licenciamento urbanístico inclua critérios mínimos de dotação de estacionamento para bicicletas.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	A ação prevê a aplicação das seguintes dotações: 0,2 lugares por 100 m² para serviços e 0,4 lugares por 100 m² para comércio, podendo ser ajustadas conforme o potencial de integração com a rede ciclável. Os estacionamentos deverão garantir segurança, visibilidade e proteção climática, sendo preferencialmente cobertos e integrados nos edifícios. Serão definidos indicadores de monitorização: número de empreendimentos com dotação ciclável regulamentada, total de lugares criados e proporção de novos edifícios com estacionamento de bicicletas acessível e seguro.				
RESULTADOS ESPERADOS	Aumento da oferta e integração Qualidade e segurança Reforço da mobilidade ativa				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	-	0%
DE 2 A 5 ANOS	-	0%
MAIS QUE 5 ANOS	Desenvolvimento e incorporação dos critérios nos instrumentos de gestão territorial	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS	
-	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	
-	

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)	
Desenvolvimento dos critérios para incorporação nos instrumentos de gestão territorial	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	
Critérios incorporados nos instrumentos de gestão territorial	

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto
--------------------------	----------

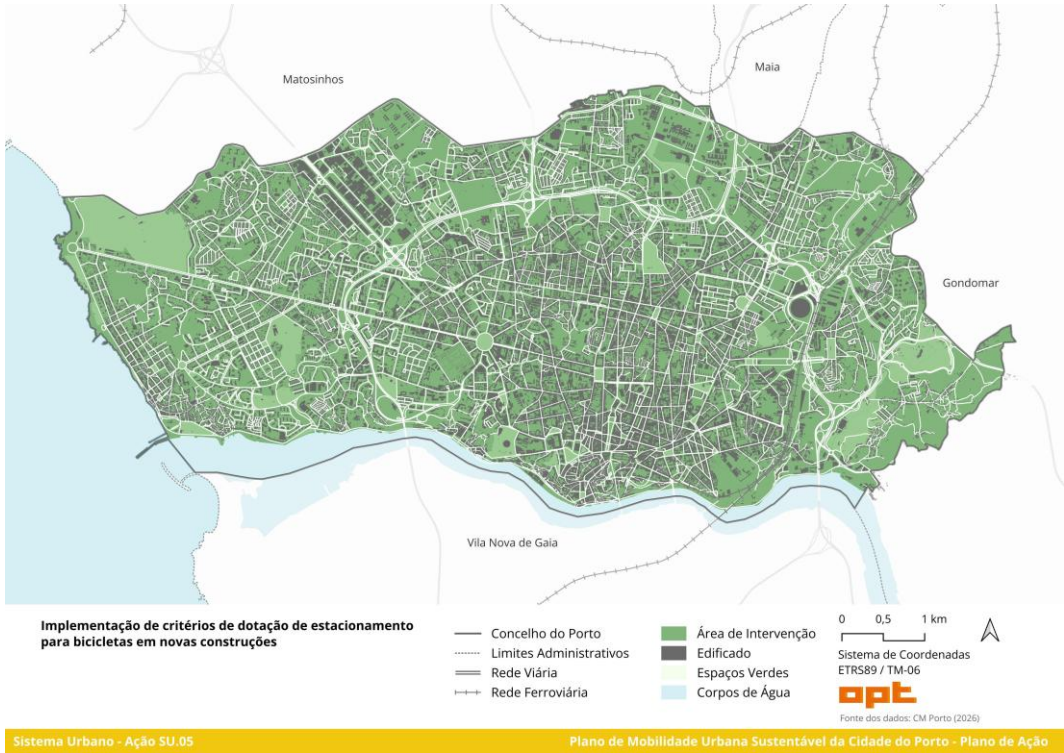
CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	0,00 €	0,00 €

FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	-
OUTRAS FONTES	-

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Esta medida não tem dependência com outra ação
-----------------------	--

Nota: Considera-se que esta ação será implementada com recursos internos do município.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	SU. SISTEMA URBANO	PRIORIDADE	Alta	Nº	SU.06
AÇÃO	SU.06 - Criação de um Digital Twin do sistema de mobilidade da cidade do Porto				
CONTEXTUALIZAÇÃO	O aumento da complexidade da mobilidade urbana, caracterizada pela diversidade de modos de transporte, variabilidade do tráfego e ocorrência de eventos imprevisíveis, exige soluções inovadoras de planeamento e monitorização. A criação de um Gêmeo Digital (Digital Twin) do sistema de mobilidade consiste na construção de uma réplica virtual da cidade que integra dados reais sobre o trânsito, a operação do transporte público e a utilização dos modos ativos, bem como várias informações relativas à estruturação do sistema de uso do solo (concentração da população, polos de emprego e grandes equipamentos).				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Criação de um Digital Twin do sistema de mobilidade da cidade do Porto, consistindo numa réplica virtual integrada de toda a infraestrutura urbana, tráfego, transporte público, modos ativos, logística urbana e uso do solo. Este sistema permitirá simular intervenções, testar cenários de emergência, monitorizar indicadores em tempo real e apoiar a tomada de decisão baseada em evidência. A implementação será modular, incluindo inventariação e integração de dados, modelação e simulação, visualização em dashboards digitais e atualização contínua, garantindo flexibilidade e adaptação a diferentes cenários.				
RESULTADOS ESPERADOS	Apoio à decisão baseado em evidência Monitorização e análise em tempo real Integração e flexibilidade de dados				

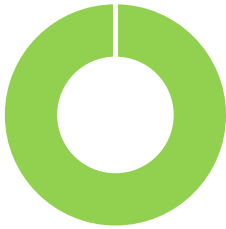
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Desenvolvimento Projeto Piloto	10%
DE 2 A 5 ANOS	Desenvolvimento e implementação	50%
MAIS QUE 5 ANOS	Acompanhamento	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS	
-	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	
-	

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)	
Desenvolvimento do digital twin	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	
Digital twin desenvolvido	

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto
--------------------------	----------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	1 000 000,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	1 000 000,00 €	0,00 €

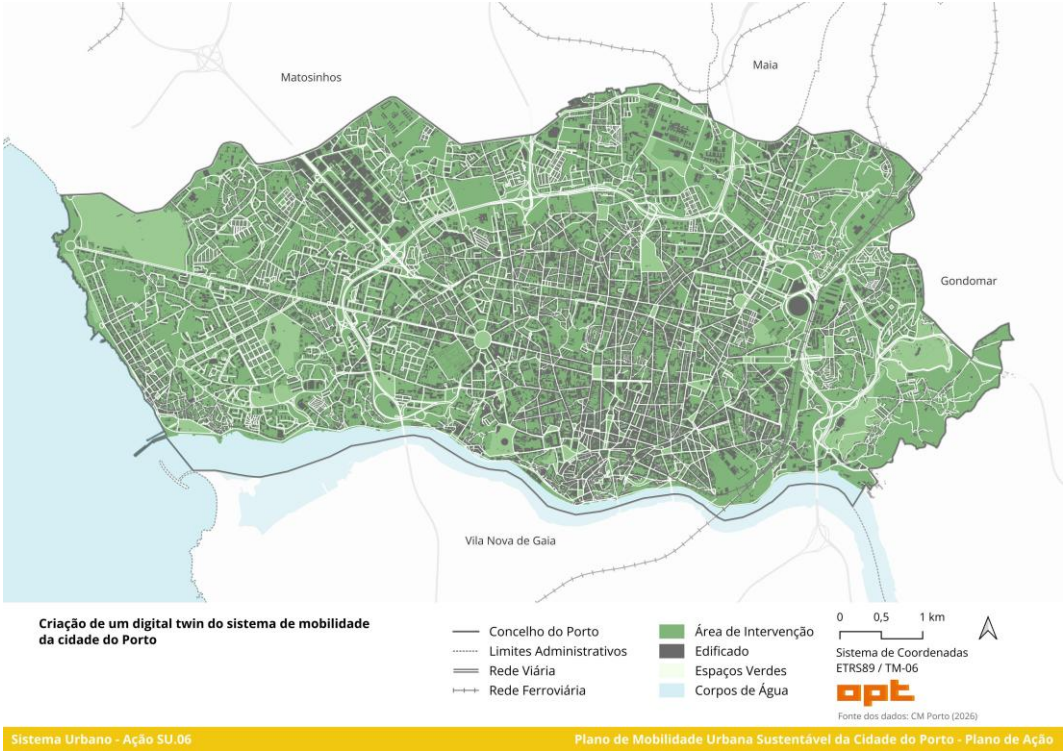


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	100%
OUTRAS FONTES	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Esta medida não tem dependência com outra ação
-----------------------	--

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	SU. SISTEMA URBANO	PRIORIDADE	Alta	Nº	SU.07
AÇÃO	SU.07 Realização de inquéritos periódicos à mobilidade dos residentes				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A recolha sistemática de dados sobre os padrões de deslocação da população é fundamental para avaliar o impacto das políticas de mobilidade e orientar a revisão das estratégias do PMUS. Atualmente, os Censos e inquéritos nacionais têm periodicidade longa e cobertura limitada, não permitindo acompanhar com precisão as mudanças nos comportamentos de deslocação. Assim, torna-se necessário instituir um sistema de monitorização contínua, com inquéritos regulares que captem as dinâmicas quotidianas, perceções de qualidade e barreiras enfrentadas por diferentes grupos populacionais, assegurando decisões baseadas em evidências e maior transparência na gestão da mobilidade.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Elaboração e aplicação de inquéritos bienais à mobilidade da população residente, com amostra estatisticamente representativa (margem de erro máxima de 5%), realizados em articulação com as concessionárias de transporte público (Metro do Porto, STCP, CP e UNIR). Os inquéritos deverão abranger perfil sociodemográfico, padrões de deslocação, condições de acessibilidade, perceções de conforto e segurança e grau de satisfação com o sistema. Os resultados serão disponibilizados em formato aberto e interoperável, permitindo acompanhamento público e técnico.				
RESULTADOS ESPERADOS	Monitorização contínua e detalhada Transparência e apoio à decisão Avaliação e revisão estratégica				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Realização de inquéritos de acordo com a periodicidade definida	20%
DE 2 A 5 ANOS	Realização de inquéritos de acordo com a periodicidade definida	40%
MAIS QUE 5 ANOS	Realização de inquéritos de acordo com a periodicidade definida	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Momentos de inquirição realizados (nº)

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	

5 momentos de inquirição realizados

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

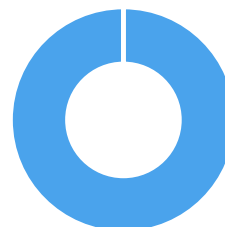
-

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

-

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto
--------------------------	----------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	15 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	15 000,00 €	0,00 €	0,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	45 000,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	75 000,00 €	0,00 €	0,00 €

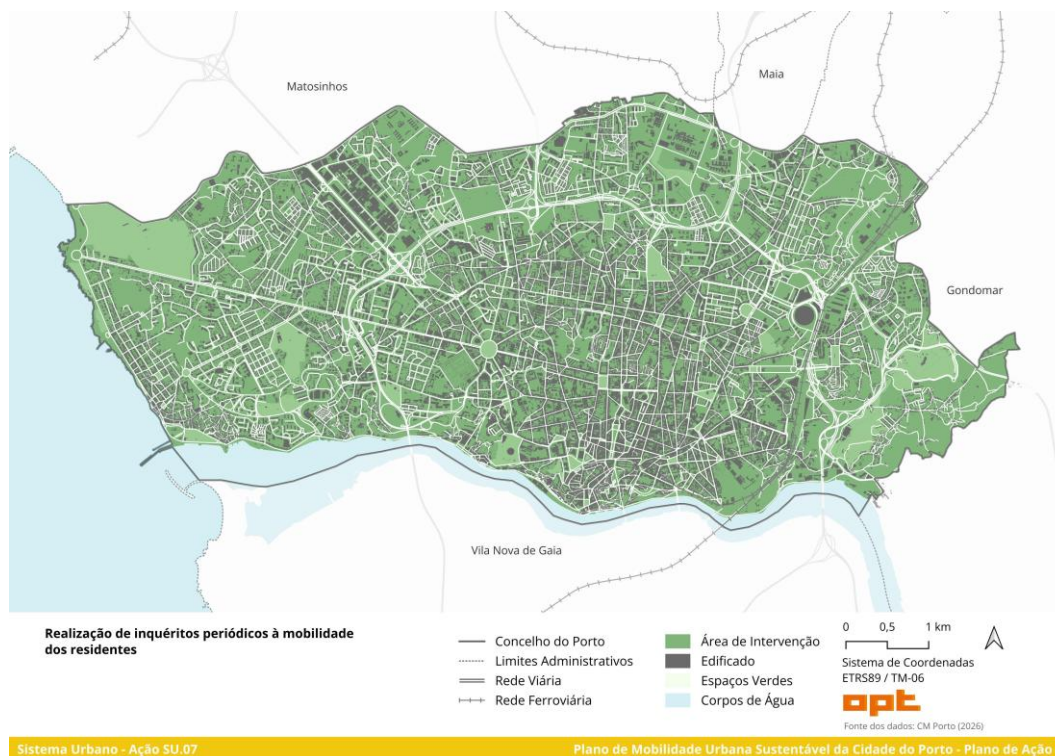


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	100%
OUTRAS FONTES	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Esta medida não tem dependência com outra ação
-----------------------	--

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	SU. SISTEMA URBANO	PRIORIDADE	Média	Nº	SU.08
AÇÃO	SU.08 Criação de um Observatório da Mobilidade Urbana				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A mobilidade sustentável depende de governança colaborativa, planeamento baseado em evidências e participação cidadã estruturada. A ausência de um mecanismo permanente de articulação entre autarquias, técnicos, universidades e cidadãos limita a capacidade de resposta às necessidades reais do território. A criação de um Observatório da Mobilidade Urbana permitirá consolidar práticas de monitorização, coprodução e inovação, aproximando o planeamento urbano da experiência quotidiana da população e promovendo maior transparência e continuidade na implementação do PMUS.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Criação de um Observatório Municipal da Mobilidade Urbana, com estrutura permanente de coordenação interinstitucional, capacitação técnica e participação pública. O Observatório reunirá Executivo Municipal, Juntas de Freguesia, equipas técnicas e representantes da sociedade civil para desenvolver e monitorizar ações do PMUS. Serão promovidas oficinas temáticas, fóruns participativos e atividades de experimentação urbana. Os resultados e indicadores de desempenho serão divulgados em painéis públicos e plataformas digitais, assegurando transparência, envolvimento social e base técnica comum entre os diversos atores.				
RESULTADOS ESPERADOS	Governança colaborativa e coerente Aproximação e inovação Transparência e base técnica comum				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Disponibilização da plataforma ao público geral	90%
DE 2 A 5 ANOS	Atualização das funcionalidades	95%
MAIS QUE 5 ANOS	Atualização das funcionalidades	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS	
-	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	
-	

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)	
Desenvolvimento do Observatório	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	
Observatório em funcionamento	

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto
--------------------------	----------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	75 000,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	10 000,00 €	0,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	25 000,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	110 000,00 €	0,00 €



FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	15%
OUTRAS FONTES	85%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Esta medida não tem dependência com outra ação
-----------------------	--

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



Criação de um Observatório da Mobilidade Urbana

- Concelho do Porto
- Limites Administrativos
- Rede Viária
- Rede Ferroviária
- Área de Intervenção
- Edificado
- Espaços Verdes
- Corpos de Água

0 0,5 1 km
Sistema de Coordenadas
ETRS89 / TM-06
opt
Fonte dos dados: CM Porto (2026)

Sistema Urbano - Ação SU.08

Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Cidade do Porto - Plano de Ação

PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	SU. SISTEMA URBANO	PRIORIDADE	Alta	Nº	SU.09
AÇÃO	SU.09 Desenvolvimento do Plano de Mobilidade Escolar na cidade do Porto				
CONTEXTUALIZAÇÃO	As deslocações associadas à ida e volta à escola representam uma parcela significativa do tráfego diário no Porto, especialmente em áreas centrais e densamente povoadas. As instituições de ensino funcionam como polos geradores de tráfego, exigindo soluções específicas para reduzir a dependência do automóvel, promover a mobilidade ativa e garantir segurança para todos os utilizadores, incluindo estudantes, docentes e encarregados de educação. Os Planos de Mobilidade Escolar (PME) surgem como instrumentos estratégicos para organizar percursos poligonais complexos, integrando transporte público, modos ativos e serviços de proximidade.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Elaboração e implementação de Planos de Mobilidade Escolar em todas as instituições de ensino do concelho, começando com diagnóstico da mobilidade escolar através de inquéritos, registos de transporte e sessões participativas. O plano será construído em ambiente de cocriação, com workshops, mapas colaborativos e caminhadas exploratórias, definindo medidas para incentivar mobilidade ativa, criar zonas escolares seguras, eliminar discontinuidades nos percursos pedonais e cicláveis, reforçar estacionamento para bicicletas e implementar ações educativas de segurança e autonomia.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução da dependência automóvel Segurança e infraestrutura ativa Planeamento colaborativo e educação				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Realização do Plano	20%
DE 2 A 5 ANOS	Realização de inquéritos de acordo com a periodicidade definida	40%
MAIS QUE 5 ANOS	Realização de inquéritos de acordo com a periodicidade definida	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS	
-	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	
-	

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)	
Desenvolvimento do Plano de Mobilidade Escolar na cidade do Porto	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	
Plano desenvolvido e aprovado	

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto
--------------------------	----------

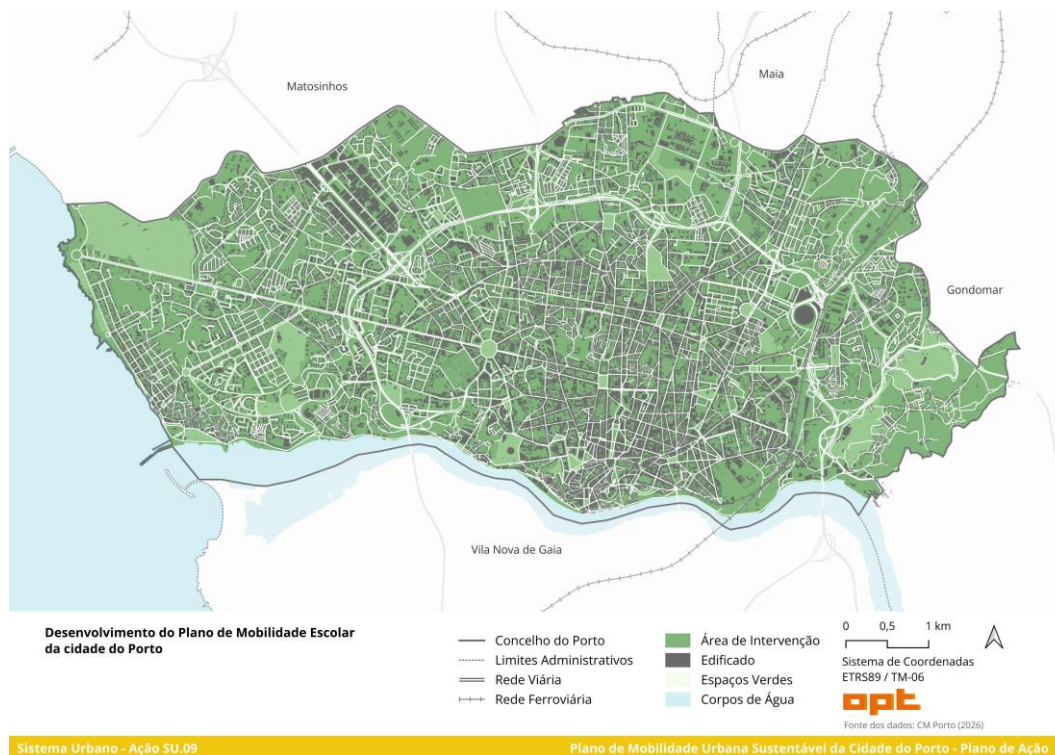
CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	0,00 €	0,00 €

FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	-
OUTRAS FONTES	-

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Interdependência: MA.07; MA.08; MA.09; MA.10; MA.11; MA.13; MA.14
-----------------------	---

Nota: Considera-se que esta ação será implementada com recursos internos do município.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	SU. SISTEMA URBANO	PRIORIDADE	Alta	Nº	SU.10
AÇÃO	SU.10 Atualização do Plano Municipal de Segurança Rodoviária (PMSR)				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A segurança rodoviária é um componente crítico da mobilidade urbana, exigindo monitorização contínua e integração com políticas de transporte sustentável. O PMSR da cidade do Porto, datado de 2019, necessita de atualização face ao crescimento populacional, aumento do turismo e evolução dos padrões de deslocação. A revisão periódica é fundamental para refletir a realidade atual, proteger utilizadores vulneráveis (peões, ciclistas, mulheres, crianças e jovens e pessoas idosas) e alinhar o município com os objetivos da Visão Zero e as normas nacionais e europeias.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Atualização do Plano Municipal de Segurança Rodoviária, incorporando análise detalhada da sinistralidade, definição de indicadores e metas alinhadas com a Visão Zero, identificação de áreas críticas e implementação de medidas físicas, educativas e operacionais. O plano integrará transporte público, modos ativos e rede ciclável, promoverá educação e sensibilização para segurança viária, e estabelecerá mecanismos de monitorização contínua e reporte público, assim como plataforma aberta atualizada para a disponibilização aberta de dados e suporte à decisão.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução da sinistralidade Integração e proteção de vulneráveis Transparência e monitorização contínua				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Redução dos sinistros em comparação ao ano anterior; Desenvolvimento de duas campanhas de sensibilização; Aprovação do Plano Municipal de Segurança Rodoviária	100%
DE 2 A 5 ANOS	Redução dos sinistros em comparação ao ano anterior; Desenvolvimento de três campanhas de sensibilização	100%
MAIS QUE 5 ANOS	Redução dos sinistros em comparação ao ano anterior; Desenvolvimento de cinco campanhas de sensibilização	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS	
Sinistros rodoviários por ano (nº) Campanhas de sensibilização desenvolvidas (nº)	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação dos dados de sinistralidade; Avaliação da execução da ação
META(S)	
Redução gradual do número de sinistros; Desenvolvimento de 10 campanhas de sensibilização	

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)	
Atualização do Plano	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	
Plano Atualizado	

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto; ANSR
--------------------------	----------------

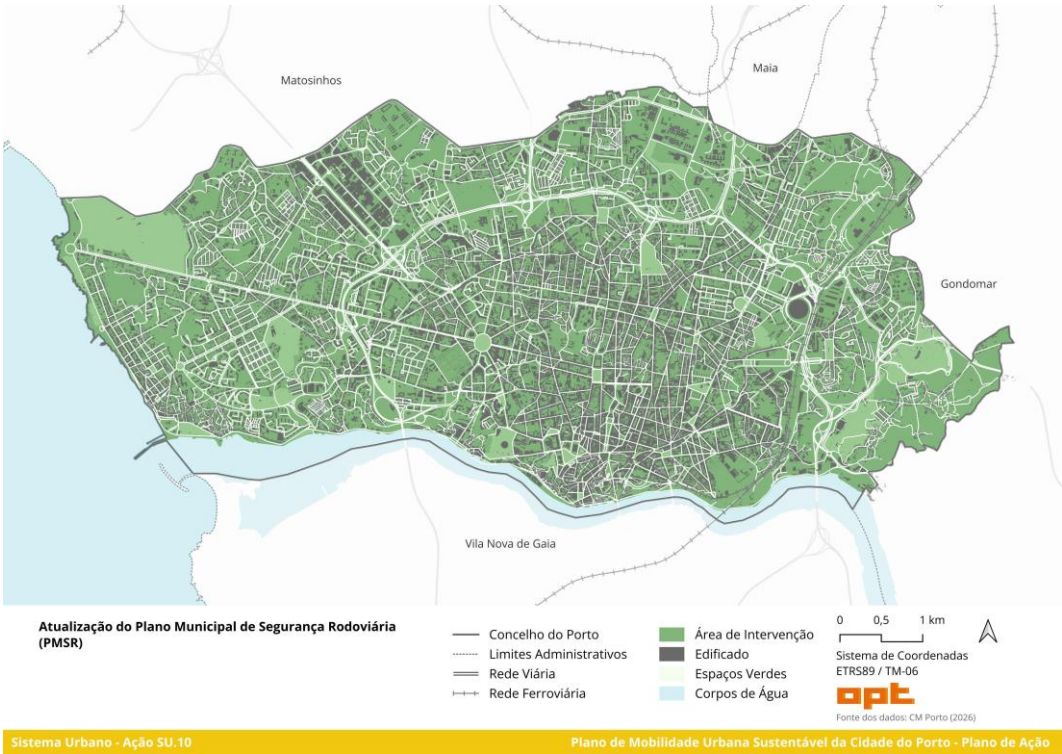
CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	0,00 €	0,00 €

FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	-
OUTRAS FONTES	-

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Esta medida não tem dependência com outra ação
-----------------------	--

Nota: Considera-se que esta ação será implementada com recursos internos do município.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	SU. SISTEMA URBANO	PRIORIDADE	Alta	Nº	SU.11
AÇÃO	SU.11 Promoção do desenvolvimento de Planos de Mobilidade de Empresas e Polos				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Grandes polos económicos concentram um elevado número de deslocações, aumentando a dependência do transporte individual motorizado e impactando a eficiência da mobilidade urbana. Planos de Mobilidade de Empresas e Polos são instrumentos estratégicos que permitem organizar estas deslocações, promovendo alternativas sustentáveis, integrando transporte público, modos ativos e práticas de trabalho que reduzam a necessidade de deslocações pendulares.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Desenvolvimento e implementação de Planos de Mobilidade para empresas e polos, abrangendo colaboradores, clientes e fornecedores. As ações incluem incentivos a hábitos de mobilidade sustentável, disponibilização de infraestrutura ciclável, comparticipação de passes de transporte público, campanhas de sensibilização e alinhamento de horários com a rede de transporte. A elaboração destes planos será exigida em processos de licenciamento de empreendimentos com grande geração de deslocações, promovendo a integração entre políticas corporativas, mobilidade urbana sustentável e agendas públicas de sustentabilidade.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução da dependência automóvel Integração e infraestrutura empresarial Melhoria da eficiência urbana				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	-	-
DE 2 A 5 ANOS	-	-
MAIS QUE 5 ANOS	Desenvolvimento e incorporação dos critérios nos instrumentos de gestão territorial	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Número de planos submetidos

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	

10 planos submetidos

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

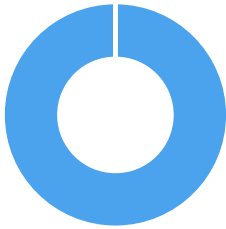
-

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

-

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto; AEP - Associação Empresarial de Portugal
--------------------------	--

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	150 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	20 000,00 €	0,00 €	0,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	20 000,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	190 000,00 €	0,00 €	0,00 €

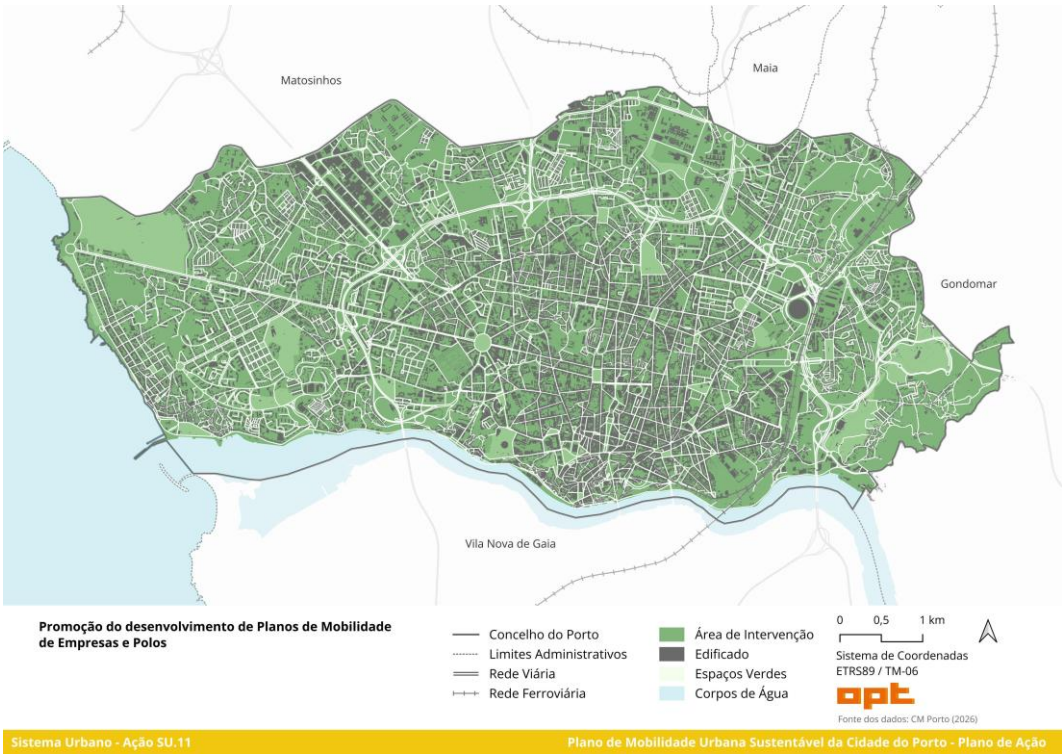


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	15%
OUTRAS FONTES	85%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Esta medida não tem dependência com outra ação
-----------------------	--

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Alta	Nº	MA.01
AÇÃO	MA.01 Consolidação da infraestrutura pedonal				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A infraestrutura pedonal é essencial para garantir o direito universal à mobilidade ativa, especialmente para grupos vulneráveis como pessoas com deficiência, idosos, crianças e mulheres. O diagnóstico identificou cerca de 2 km² com carências significativas, comprometendo a segurança e o acesso a funções urbanas essenciais. A qualificação destes percursos permitirá uma mobilidade a pé segura, contínua e inclusiva, alinhada com a Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal 2030 (ENMAP) e o Plano Nacional de Acessibilidade.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Intervenção em arruamentos selecionados para criação de infraestrutura pedonal contínua e desimpedida, dimensionada segundo o DL nº 163/2006, garantindo canais de circulação livres de obstáculos como mobiliário urbano, árvores ou outros elementos. Onde o espaço canal não permitir o cumprimento integral das normas, serão adotadas soluções de coexistência do espaço de circulação. A primeira fase, impulsionada pelo programa Rua Direta, intervirá em cerca de 6 km de arruamentos. A segunda fase terá menor extensão, abrangendo 4 km, e a fase final prevê uma intervenção de 18 km, concentrando-se especialmente nas freguesias de Campanhã e Lordelo do Ouro e Massarelos.				
RESULTADOS ESPERADOS	Reforço da utilização dos modos ativos Democratização do espaço público Reforço da segurança na circulação pedonal				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Intervenção em 6 000m de arruamentos	20%
DE 2 A 5 ANOS	Intervenção em 4 000m de arruamentos	35%
MAIS QUE 5 ANOS	Intervenção em 18 000m de arruamentos	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Extensão de arruamentos intervencionados (m)

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	

28 000m de arruamentos intervencionados

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

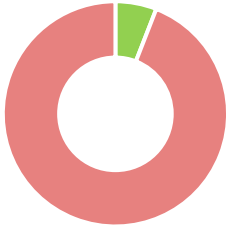
-

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

-

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto
--------------------------	----------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	1 350 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	72 000,00 €	900 000,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	324 000,00 €	4 050 000,00 €
TOTAL	0,00 €	396 000,00 €	6 300 000,00 €

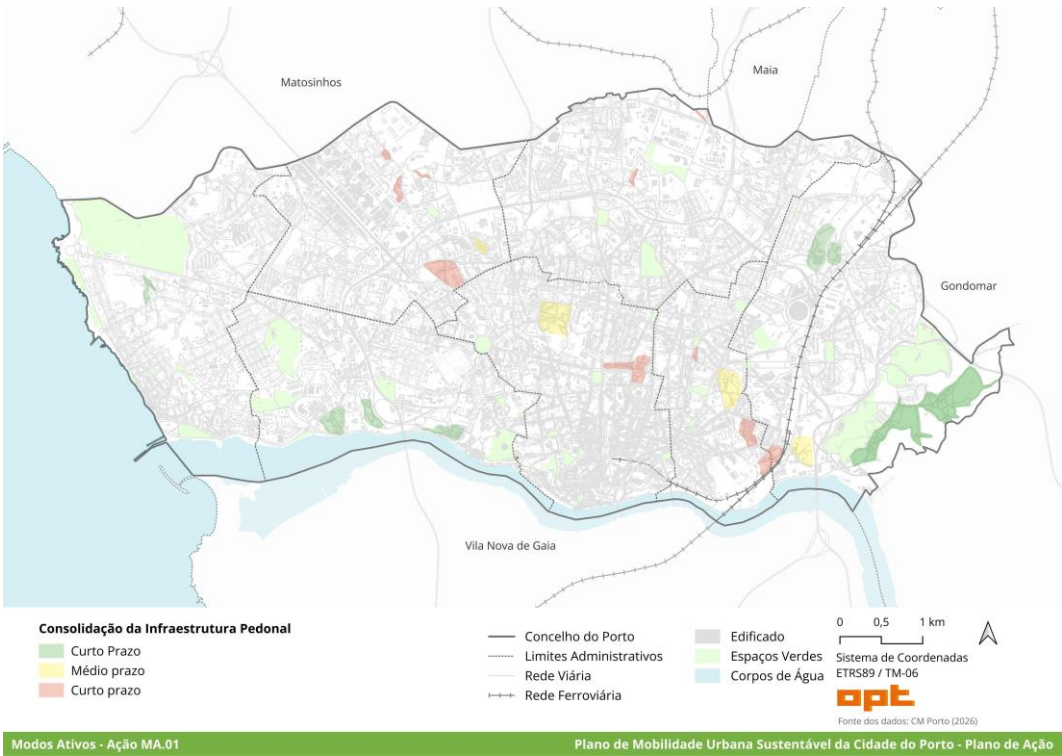


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	50%
OUTRAS FONTES	50%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Precede: SU.02
-----------------------	----------------

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



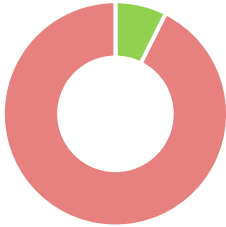
PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Alta	Nº	MA.02
AÇÃO	MA.02 Reforço da acessibilidade pedonal em eixos prioritários				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A acessibilidade pedonal é essencial para garantir mobilidade segura, confortável e equitativa na cidade do Porto, beneficiando residentes, trabalhadores e visitantes. A extensão da infraestrutura pedonal impossibilita intervenções simultâneas em toda a malha urbana, sendo necessário priorizar eixos estratégicos com elevado fluxo de peões, concentração de comércio e serviços, e ligação aos principais nós da rede de transporte público. A ação visa reforçar a caminhabilidade, a justiça social e a conectividade urbana, promovendo percursos contínuos e acessíveis.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Reforço da acessibilidade pedonal em eixos prioritários, incluindo duas tipologias de intervenção: (i) alargamento de passeios e remoção de obstáculos para garantir largura mínima superior aos valores regulamentares; (ii) estabelecimento de rede pedonal acessível entre nós de transporte público e principais equipamentos, com rebaixamento de lances, pavimentos podotáteis e sinalização sonora. Intervenção faseada: curto prazo (0-2 anos) – alargamento de 1 300 m de passeios e 12 500 m de percursos; médio prazo (2-5 anos) – 18 000 m de percursos; longo prazo (5-10 anos) – alargamento de 150m de passeios e 3 600 m de percursos. Prioridade inicial: centro, Boavista/Campo Alegre e Polo da Asprela; fases seguintes: Baixa–Marquês–Salgueiros, Avenida Fernão de Magalhães, BRT da Boavista, e eixos complementares em Campanhã e Ramalde.				
RESULTADOS ESPERADOS	Aumento da utilização dos modos ativos Democratização do espaço público Reforço da segurança na circulação pedonal				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	1300m de passeios alargados; 12500m de percursos pedonais acessíveis	38%
DE 2 A 5 ANOS	18000m de percursos pedonais acessíveis	89%
MAIS QUE 5 ANOS	150m de passeios alargados; 3600m de percursos pedonais acessíveis	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS	
Extensão de passeios alargados (m); Extensão de percursos acessíveis criados (m)	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	
1450m de passeios alargados; 34100m de percursos acessíveis criados	
INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)	
-	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	
-	

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto
--------------------------	----------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	481 200,00 €	6 015 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	648 000,00 €	8 100 000,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	133 200,00 €	1 665 000,00 €
TOTAL	0,00 €	1 262 400,00 €	15 780 000,00 €

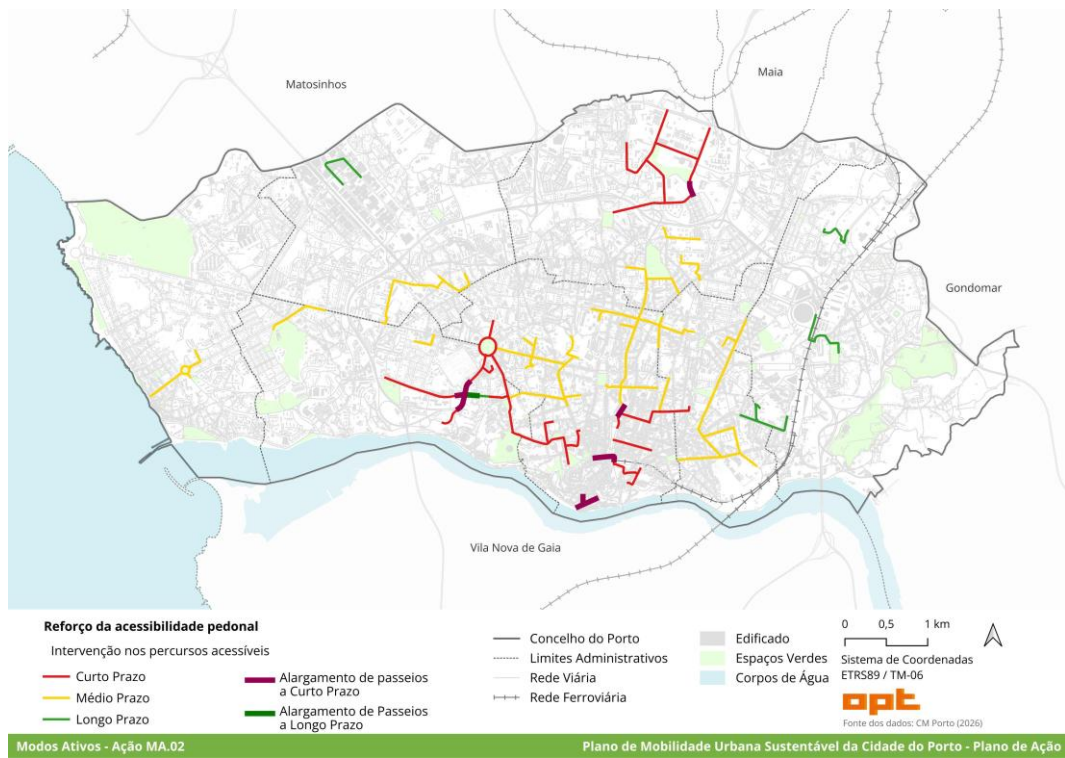


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	50%
OUTRAS FONTES	50%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Precede: SU.02; Interdependência: CI.07
-----------------------	--

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Média	Nº	MA.03
AÇÃO	MA.03 Beneficiação das linhas de desejo pedonal no espaço público				
CONTEXTUALIZAÇÃO	As “linhas de desejo pedonal” correspondem aos percursos espontâneos que os peões naturalmente escolhem, muitas vezes mais diretos que a infraestrutura formal existente. No Porto, a sua beneficiação é essencial para tornar a mobilidade a pé mais eficiente, segura e acessível, garantindo percursos contínuos e confortáveis, especialmente para pessoas com mobilidade reduzida, idosos e famílias com crianças. Esta abordagem centra-se no utilizador, adaptando o espaço urbano às práticas reais de deslocação, reduzindo tempos de percurso e conflitos com barreiras físicas.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Beneficiação das linhas de desejo pedonal, incluindo qualificação de percursos espontâneos escolhidos pelos peões: criação de atravessamentos diretos, rebaixamento de lancis, eliminação de obstáculos e pavimentos contínuos e confortáveis, integrando estas rotas na rede pedonal existente. Intervenção faseada: curto prazo (0–2 anos) – 7 locais; médio prazo (2–5 anos) – 6 locais; longo prazo (5–10 anos) – 4 locais. Prioridade inicial em áreas residenciais e zonas de comércio com maior geração de viagens, integrando acessos a equipamentos e interfaces de transporte público.				
RESULTADOS ESPERADOS	Melhoria da segurança e eficiência pedonal Acessibilidade e conectividade reforçadas Integração e priorização estratégica				

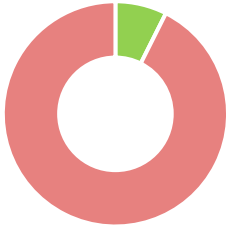
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	7 localizações intervencionadas	41%
DE 2 A 5 ANOS	6 localizações intervencionadas	76%
MAIS QUE 5 ANOS	4 localizações intervencionadas	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS	
Localizações intervencionadas (nº)	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	
17 localizações intervencionadas	

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)	
-	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	
-	

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto
--------------------------	----------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	6 300,00 €	78 750,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	5 400,00 €	67 500,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	3 600,00 €	45 000,00 €
TOTAL	0,00 €	15 300,00 €	191 250,00 €

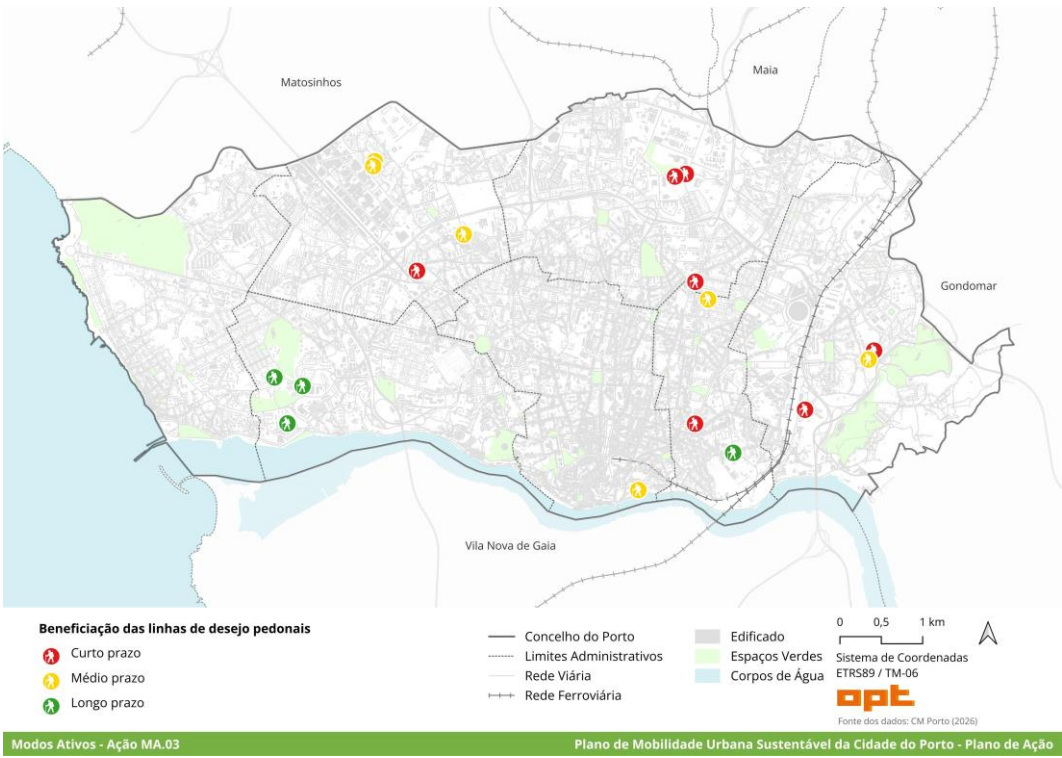


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	50%
OUTRAS FONTES	50%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Esta medida não tem dependência com outra ação
-----------------------	--

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Baixa	Nº	MA.04
AÇÃO	MA.04 Instalação de meios mecânicos				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A topografia acidentada do Porto, sobretudo ao longo das margens do Douro, representa um obstáculo significativo à mobilidade pedonal universal. Meios mecânicos como funiculares, elevadores e escadas rolantes mitigam estas barreiras, garantindo autonomia e conforto a pessoas com mobilidade reduzida, idosos, pais com carrinhos de bebé e cidadãos em geral. A expansão desta rede é vital para melhorar a conectividade urbana, facilitar o acesso a transporte público, serviços e comércio, e promover justiça social no espaço público.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Instalação de meios mecânicos para superar desníveis acentuados e promover acessibilidade universal, incluindo elevadores e escadas rolantes em pontos estratégicos da cidade. Intervenção faseada: curto prazo (0–2 anos) – 2 equipamentos: Palácio Cristal e Passeio das Virtudes; médio prazo (2–5 anos) – 3 equipamentos: Rua do Ouro–Calçada da Boa Viagem, Rua da Piedade - CMIN, Rua da Madeira; longo prazo (5–10 anos) – 3 equipamentos Rua Prof. Manuel Baganha–Via Futebol Clube do Porto, Rua da Restauração–Rua de Monchique, Via Panorâmica Edgar Cardoso–zona ribeirinha do Ouro				
RESULTADOS ESPERADOS	Reforço da acessibilidade universal Democratização do espaço público Melhoria do conforto na utilização do modo pedonal				

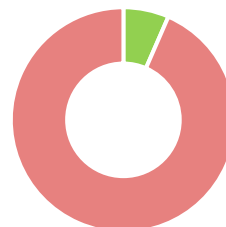
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	2 meios mecânicos instalados	24%
DE 2 A 5 ANOS	3 meios mecânicos instalados	53%
MAIS QUE 5 ANOS	3 meios mecânicos instalados	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS	
Meios mecânicos instalados (nº)	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	
8 meios mecânicos instalados	

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)	
-	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	
-	

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto, IMT
--------------------------	---------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	160 000,00 €	4 000 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	360 000,00 €	4 500 000,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	600 000,00 €	7 500 000,00 €
TOTAL	0,00 €	1 120 000,00 €	16 000 000,00 €



FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	50%
OUTRAS FONTES	50%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Esta medida não tem dependência com outra ação
-----------------------	--

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Média	Nº	MA.05
AÇÃO	MA.05 Minimização do efeito barreira dos grandes eixos viários e de acidentes topográficos				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A cidade do Porto enfrenta barreiras significativas à mobilidade pedonal devido a grandes eixos viários de alta intensidade e acidentes topográficos que fragmentam a malha urbana. Estas barreiras dificultam o acesso seguro a serviços, comércio e transporte, geram zonas de exclusão social e desencorajam a mobilidade ativa. A intervenção visa restaurar a permeabilidade urbana, promovendo segurança, equidade e conforto para todos, incluindo pessoas com mobilidade reduzida, idosos e pais com carrinhos de bebé, incentivando deslocações a pé e de bicicleta e contribuindo para a descarbonização da cidade.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Minimização do efeito barreira de grandes eixos viários e desníveis topográficos, com travessias seguras, passagens aéreas e integração com meios mecânicos. Intervenção faseada: curto prazo (0–2 anos) – Projeto; médio prazo (2–5 anos) – 3 intervenções (Metro de Francos: R. de 5 de Outubro –R. de Pedro Hispano, R. Maria Lamas–R. João dos Santos Ferreira e R. da Argentina–R. Orfeão do Porto); longo prazo (5–10 anos) – 2 intervenções (CDUP–Entrecampos/FCUP e Miradouro de N. Sra. da Boa Viagem–Travessa do Gólgota com meio mecânico para ligação à R. de D. Pedro V).				
RESULTADOS ESPERADOS	Reforço da conectividade urbana Aumento da utilização dos modos ativos				

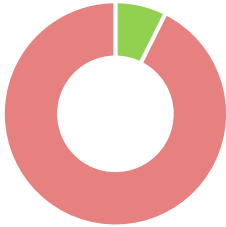
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Desenvolvimento dos projetos	0%
DE 2 A 5 ANOS	3 intervenções executadas	46%
MAIS QUE 5 ANOS	2 intervenções executadas	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS	
Intervenções executadas (nº)	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	
5 intervenções executadas	

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)	
-	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	
-	

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto, IP, Metro do Porto
--------------------------	------------------------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €		50 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	480 000,00 €	6 000 000,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	560 000,00 €	7 000 000,00 €
TOTAL	0,00 €	1 040 000,00 €	13 050 000,00 €

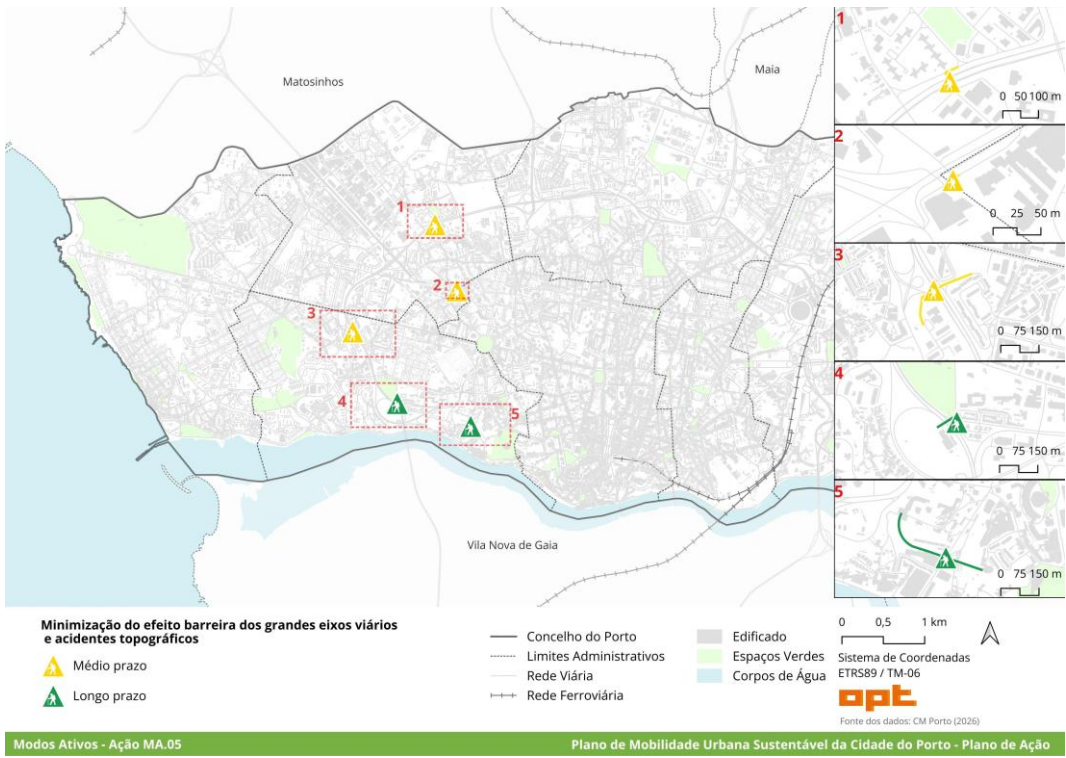


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	50%
OUTRAS FONTES	50%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Esta medida não tem dependência com outra ação
-----------------------	--

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Média	Nº	MA.06
AÇÃO	MA.06 Implementação de um sistema de sinalética direcional orientada para o peão				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A sinalética direcional orientada para o peão é essencial para complementar as intervenções físicas de acessibilidade e caminhabilidade. Numa cidade com topografia complexa e malha urbana histórica, a informação clara sobre percursos, tempos e meios mecânicos disponíveis aumenta a confiança, segurança e autonomia dos peões, incentivando a mobilidade ativa. Um sistema eficiente reduz desorientação, promove escolhas sustentáveis, garante acessibilidade universal e maximiza a eficácia das melhorias na infraestrutura pedonal.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Implementação de sinalética direcional para peões, indicando tempos de percurso, meios mecânicos e principais equipamentos e serviços, com elementos visuais e táteis de acordo com o Desenho Universal. Intervenção faseada: curto prazo (0–2 anos) – instalação inicial no Centro Histórico; médio prazo (2–5 anos) – expansão para Campo Alegre; longo prazo (5–10 anos) – cobertura do Polo da Asprela. Prioridade em eixos de elevada afluência pedonal, garantindo clareza, segurança, incentivo à mobilidade ativa e integração com outras intervenções de acessibilidade.				
RESULTADOS ESPERADOS	Aumento da utilização do modo pedonal				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Desenvolvimento do modelo de sinalética	0%
DE 2 A 5 ANOS	Implementação do sistema	100%
MAIS QUE 5 ANOS	-	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS	
-	

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
------------------------	---

META(S)	
-	

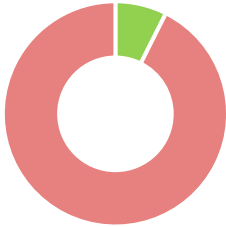
INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)	
Implementação do sistema	

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
------------------------	-----------------------

META(S)	
Sistema implementado	

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto
--------------------------	----------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	20 000,00 €	250 000,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	0,12 €	0,15 €
TOTAL	0,00 €	20 000,12 €	250 000,15 €

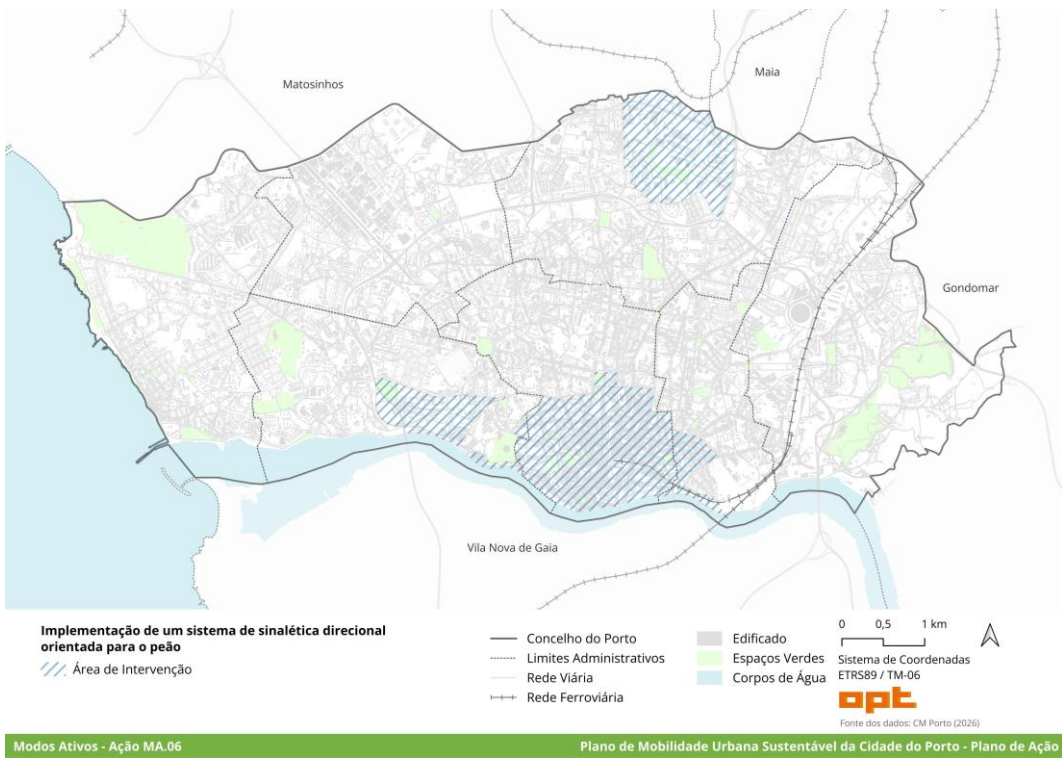


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	100%
OUTRAS FONTES	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Esta medida não tem dependência com outra ação
-----------------------	--

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Alta	Nº	MA.07
AÇÃO	MA.07 Beneficiação e expansão da rede ciclável				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A beneficiação da rede ciclável existente visa reforçar a segurança, continuidade e conectividade dos percursos para ciclistas, aumentando a confiança e incentivando a adoção da bicicleta como modo de transporte quotidiano. A melhoria da infraestrutura reduz conflitos com veículos e peões, conecta ciclovias a interfaces de transporte e polos de interesse, e contribui para a mobilidade sustentável, a equidade urbana e a redução de emissões. A beneficiação da rede ciclável existente implica a sua conservação e manutenção. A expansão da rede ciclável para criar uma malha contínua e interligada, conectando zonas residenciais, polos universitários, centros de emprego, comércio e interfaces de transporte. A ação visa incentivar a mobilidade ativa, reduzir emissões, promover a segurança e consolidar a bicicleta como modo de transporte acessível e preferencial.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Beneficiação de 16km da rede ciclável existente, abrangendo pistas bidirecionais, unidirecionais e partilhadas com peões e veículos, com implementação de marcações e zonas 30 onde aplicável. Intervenção faseada: curto prazo (0–2 anos) – 9 830m; médio prazo (2–5 anos) – 7 400m. Prioridade em troços de maior uso e relevância, como Avenida da Boavista, Avenida da França, Rua da Constituição e Polo Universitário da Asprela. Implementação de cerca de 75 km de nova infraestrutura ciclável, abrangendo diferentes tipologias de infraestrutura. Intervenção faseada: curto prazo (0–2 anos) – 9 530m; médio prazo (2–5 anos) – 15 420m; longo prazo (5–10 anos) – 47 920m. Prioridade em eixos estruturantes como Avenida da Boavista, Rua de Damião de Gois, Avenida de Antunes Guimarães, Baixa–Marquês–Asprela, Campo Alegre–Foz, Boavista–Praça da República, Baixa–Campanhã–Antas e frente ribeirinha, garantindo continuidade e integração com futuras ligações intermunicipais.				
RESULTADOS ESPERADOS	Aumento do uso da bicicleta Reforço da segurança na utilização da bicicleta Minimização de conflitos com o tráfego rodoviário				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Intervenção em 10 480m da rede ciclável. Execução de 9 530m de eixos cicláveis. Revisão do plano de ciclovias para a Cidade	22%
DE 2 A 5 ANOS	Intervenção em 7 610m da rede ciclável. Execução de 15 420 m de eixos cicláveis.	50%
MAIS QUE 5 ANOS	Execução de 47 920m de eixos cicláveis.	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Extensão de rede ciclável intervencionada (m)

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	

Intervenção em 90 960m da rede ciclável (beneficiação + expansão)

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

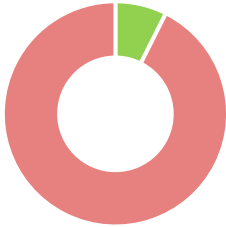
-

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

-

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto
--------------------------	----------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	310 740,00 €	3 884 250,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	379 840,00 €	4 748 000,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	1 114 720,00 €	13 934 000,00 €
TOTAL	0,00 €	1 805 300,00 €	22 566 250,00 €

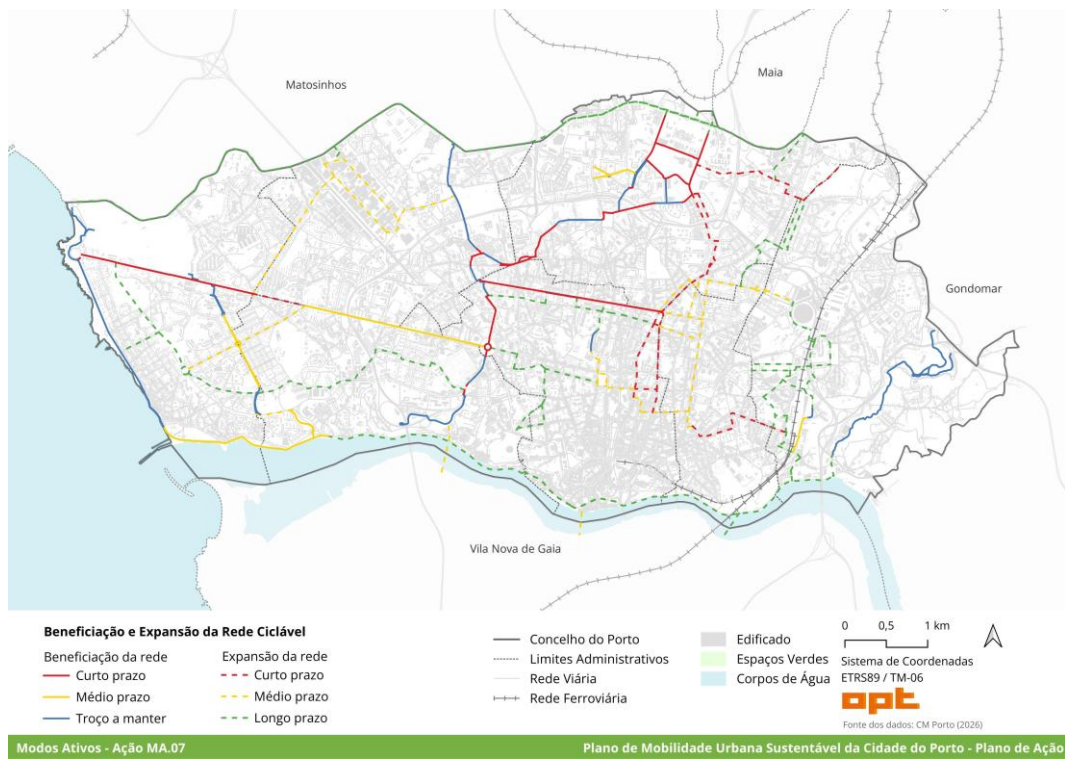


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	85%
OUTRAS FONTES	15%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Antecede: MA.08, MA.09; MA.10; MA.11; MA.13; MA.14 Interdependência: CI.01; CI.02; CI.03; CI.05
-----------------------	--

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Alta	Nº	MA.08
AÇÃO	MA.08 Ampliação da rede de estacionamento de bicicletas				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Ampliação da rede de estacionamento de bicicletas para apoiar a expansão da mobilidade ciclável, promovendo intermodalidade, segurança e conveniência nos pontos de destino. A ação reforça a utilização da bicicleta em percursos urbanos e em ligações “first mile” a transporte público, reduzindo riscos de roubo e vandalismo e incentivando o uso diário da bicicleta.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Instalação de novos postos de estacionamento em locais estratégicos, incluindo interfaces de transporte, polos de geração de viagens e zonas de comércio e lazer. Intervenção faseada: curto prazo (0–2 anos) – 5 localizações; médio prazo (2–5 anos) – 11 localizações; longo prazo (5–10 anos) – 13 localizações				
RESULTADOS ESPERADOS	Aumento do uso da bicicleta Minimização dos conflitos com a circulação pedonal Reforço dos índices de satisfação dos utilizadores da bicicleta				

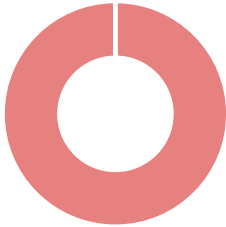
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Instalação de suportes de bicicletas em 5 novas localizações	55%
DE 2 A 5 ANOS	Instalação de suportes de bicicletas em 11 novas localizações	75%
MAIS QUE 5 ANOS	Instalação de suportes de bicicletas em 13 novas localizações	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS	
Equipamentos instalados (nº)	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	
29 Equipamentos instalados	

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)	
-	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	
-	

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto
--------------------------	----------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	60 900,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	23 100,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	27 300,00 €
TOTAL	0,00 €	0,00 €	111 300,00 €

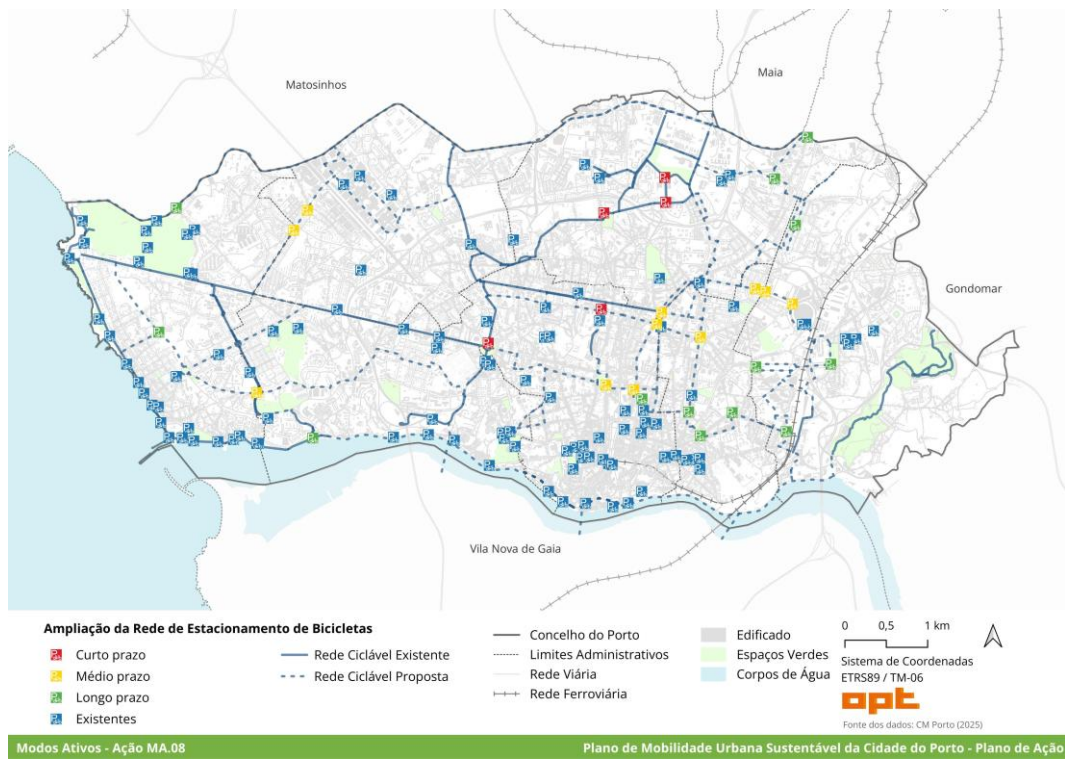


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	15%
OUTRAS FONTES	85%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Precede: MA.07; Interdependência: SU.09; MA.09; MA.10; MA.11; MA.13; MA.14
-----------------------	---

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



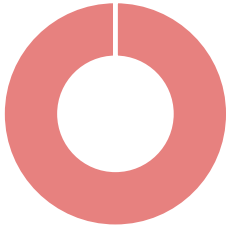
PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Alta	Nº	MA.09
AÇÃO	MA.09 Implementação de um sistema de bicicletas partilhadas				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Implementação de um sistema de bicicletas partilhadas para aumentar o acesso à bicicleta, reforçar a intermodalidade e colmatar a primeira e última milha da rede de transporte público. O sistema garante mobilidade inclusiva, facilita a ligação entre polos de geração de viagens e a rede ciclável, e promove a descarbonização e a redução da poluição urbana.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Promoção de um estudo técnico, económico e operacional que defina o modelo de negócio, o modelo de implementação, a articulação com a rede de interfaces e a eventual integração com sistemas de bilhética e pagamento existentes. Instalação de 56 estações com capacidade para 10 bicicletas cada, articuladas com interfaces de transporte, polos de emprego, estabelecimentos de ensino e equipamentos desportivos. Intervenção faseada: médio prazo (2–5 anos) – 28 estações; longo prazo (5–10 anos) – 28 estações. Prioridade em áreas de elevada afluência e ao longo da rede ciclável atual e prevista, com integração tarifária intermodal e enfoque em bicicletas elétricas para superar desníveis topográficos.				
RESULTADOS ESPERADOS	Aumento do uso da bicicleta Aumento do uso do transporte público				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Promoção de um estudo técnico, económico e operacional que defina o modelo de negócio, o modelo de implementação, a articulação com a rede de interfaces e a eventual integração com sistemas de bilhética e pagamento existentes.	0%
DE 2 A 5 ANOS	Instalação de 28 estações com 10 bicicletas por estação	50%
MAIS QUE 5 ANOS	Instalação de 28 estações com 10 bicicletas por estação	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS	
Estações instaladas (nº); Bicicletas adquiridas (nº); Viagens realizadas por ano (nº)	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução; Dados de utilização do sistema
META(S)	
56 estações instaladas; 560 bicicletas adquiridas; 300 000 viagens/ ano	
INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)	
-	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	
-	

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto; AMP; TMP
--------------------------	--------------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0 €	0 €	0 €
DE 2 A 5 ANOS	0 €	0 €	661 470,59 €
MAIS QUE 5 ANOS	0 €	0 €	680 000,00 €
TOTAL	0,00 €	0,00 €	1 341 470,59 €



FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	100%
OUTRAS FONTES	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Precede: MA.07; Interdependência: SU.09; MA.08; MA.10; MA.11; MA.13; MA.14
-----------------------	---

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

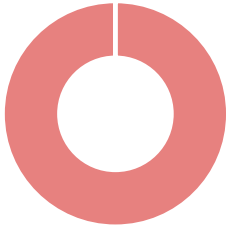
ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Média	Nº	MA.10
AÇÃO	MA.10 Implementação de um sistema de sinalética direcional ciclável				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Implementação de sinalética direcional ciclável para orientar e informar ciclistas, garantindo percursos seguros, contínuos e previsíveis na rede ciclável do Porto. A sinalização deve indicar distâncias ou tempos até pontos de interesse, integrar estações de apoio e parques de estacionamento seguro, e minimizar conflitos com outros modos de transporte, aumentando a confiança e autonomia do ciclista. Esta ação complementa a expansão e beneficiação da rede, inspirando-se em boas práticas europeias como Copenhaga, Amsterdão, EuroVelo e Londres.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Instalação de 51 pontos de sinalética direcional nos principais eixos cicláveis e interseções da rede. Intervenção faseada: longo prazo (5–10 anos) – 51 pontos. Prioridade em locais estratégicos para garantir orientação clara, segurança e integração com a infraestrutura ciclável existente, reforçando a coesão da rede e promovendo a utilização da bicicleta como modo de transporte diário seguro e eficiente.				
RESULTADOS ESPERADOS	Aumento da utilização da bicicleta Minimização de conflitos entre a bicicleta e o tráfego motorizado				
FASEAMENTO					
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO			% DE IMPLEMENTAÇÃO	
ATÉ 2 ANOS	-			0%	
DE 2 A 5 ANOS	Desenvolvimento de projetos			0%	
MAIS QUE 5 ANOS	Instalação de 51 elementos de sinalética			100%	
INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS					
Elementos de sinalética instalados (nº)					
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução				
META(S)					
Instalação em 51 localizações					
INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)					
-					
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-				
META(S)					
-					

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto
--------------------------	----------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	9 462,03 €
TOTAL	0,00 €	0,00 €	9 462,03 €



FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	100%
OUTRAS FONTES	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Precede: MA.07; Interdependência: SU.09; MA.08; MA.09; MA.11; MA.13; MA.14
-----------------------	---

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

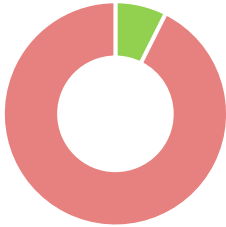
ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Média	Nº	MA.11
AÇÃO	MA.11 Implementação de contadores de bicicletas				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Implementação de contadores de bicicletas e do modo pedonal para monitorizar, em tempo real, os fluxos cicláveis e pedonais na cidade do Porto. Estes equipamentos permitem recolher dados precisos sobre utilização da rede, apoiando o planeamento, a priorização de investimentos e a avaliação da eficácia das ações de expansão, beneficiação e apoio à mobilidade ciclável. Para além da função técnica, contribuem para a consciencialização cívica, evidenciando publicamente a adoção crescente da bicicleta como modo de transporte quotidiano.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Instalação de 14 contadores de bicicletas e do modo pedonal em pontos estratégicos da rede ciclável. Intervenção faseada: curto prazo (0–2 anos) – 5 contadores; médio prazo (2–5 anos) – 4 contadores; longo prazo (5–10 anos) – 5 contadores. Localização prioritária nos eixos de maior fluxo e nas áreas de expansão da rede ciclável, garantindo monitorização contínua, suporte à tomada de decisão e promoção da visibilidade do modo ciclável na cidade.				
RESULTADOS ESPERADOS	Aumento da utilização da bicicleta Monitorização contínua da utilização da infraestrutura Reforço da consciencialização				
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO			% DE IMPLEMENTAÇÃO	
ATÉ 2 ANOS	Instalação de 5 contadores de bicicletas			36%	
DE 2 A 5 ANOS	Instalação de 4 contadores de bicicletas			64%	
MAIS QUE 5 ANOS	Instalação de 5 contadores de bicicletas			100%	
INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS					
Contadores de bicicletas instalados (nº)					
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução				
META(S)					
14 contadores de bicicletas instalados					
INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)					
-					
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-				
META(S)					
-					

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto
--------------------------	----------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	6 000,00 €	75 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	4 800,00 €	60 000,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	6 000,00 €	75 000,00 €
TOTAL	0,00 €	16 800,00 €	210 000,00 €

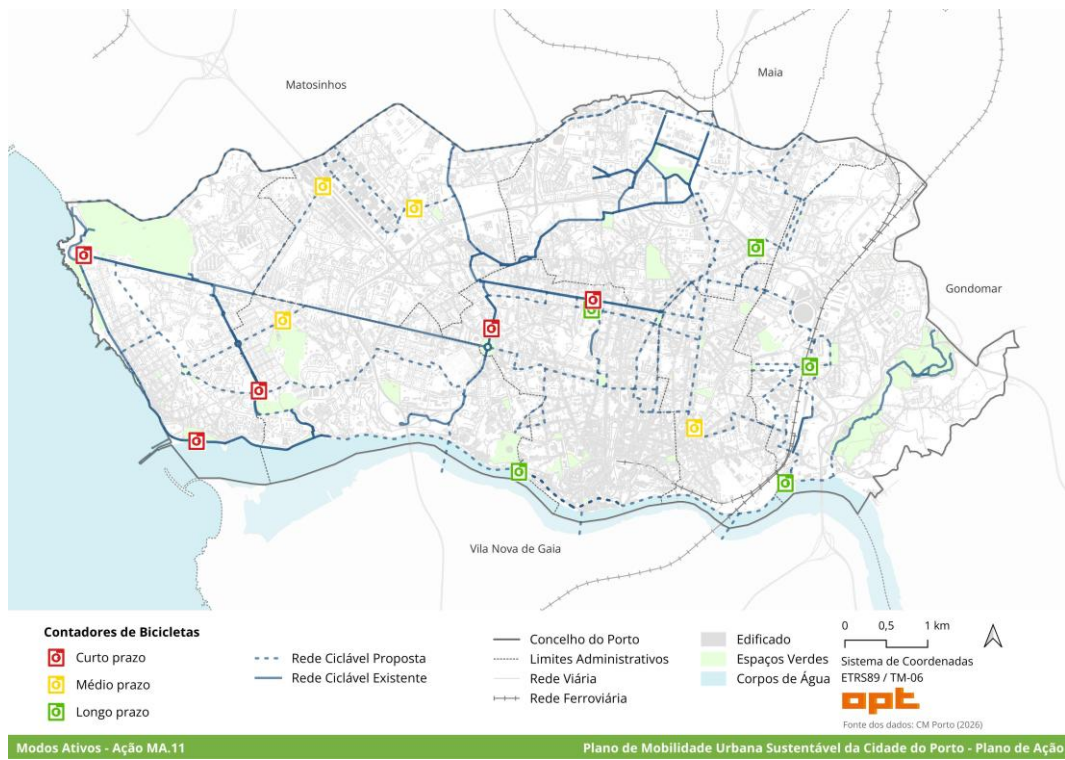


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	15%
OUTRAS FONTES	85%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Precede: MA.07; Interdependência: SU.09; MA.08; MA.09; MA.10; MA.13; MA.14
-----------------------	---

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Média	Nº	MA.12
AÇÃO	MA.12 Reforço da arborização dos arruamentos				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A arborização urbana é essencial para o conforto e a qualidade do espaço público, contribuindo para a promoção da mobilidade ativa, a mitigação das alterações climáticas e a descarbonização da cidade. A ausência de cobertura vegetal em dias de calor intenso reduz a utilização do espaço público e impacta grupos vulneráveis, tornando a arborização uma estratégia de justiça climática. Além disso, espécies adequadas e plantadas corretamente preservam a acessibilidade e a integridade do pavimento. Segundo o Plano de Arborização do Porto (2022), cerca de 200 km da rede de mobilidade suave carecem de árvores, com diferentes níveis de prioridade: muito alta (11,6%), alta (26%) e média (35%).				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Implementação faseada de um programa de plantação de árvores ao longo de arruamentos estratégicos, priorizando ruas com menor cobertura vegetal, maior vulnerabilidade térmica e integradas na rede ciclável e pedonal. Prevê-se a plantação de cerca de 10.000 árvores em 10 anos, a um ritmo de 1.000 árvores/ano, integrando princípios de infraestrutura verde, como corredores ecológicos, bacias de retenção e pavimentos permeáveis. O envolvimento de escolas, associações e comunidades locais é incentivado para plantação e manutenção, fortalecendo o sentimento de pertença e valorizando o património natural urbano.				
RESULTADOS ESPERADOS	Melhoria do conforto térmico Promoção da biodiversidade Combate às alterações climáticas				

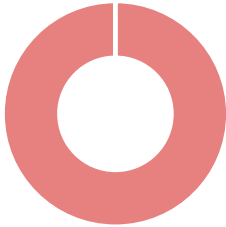
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	2 000 árvores plantadas	50%
DE 2 A 5 ANOS	3 000 árvores plantadas	100%
MAIS QUE 5 ANOS	5 000 árvores plantadas	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS	
Árvores plantadas (nº)	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	
10000 árvores plantadas	

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)	
-	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	
-	

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto
--------------------------	----------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	1 300 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	1 950 000,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	3 250 000,00 €
TOTAL	0,00 €	0,00 €	6 500 000,00 €

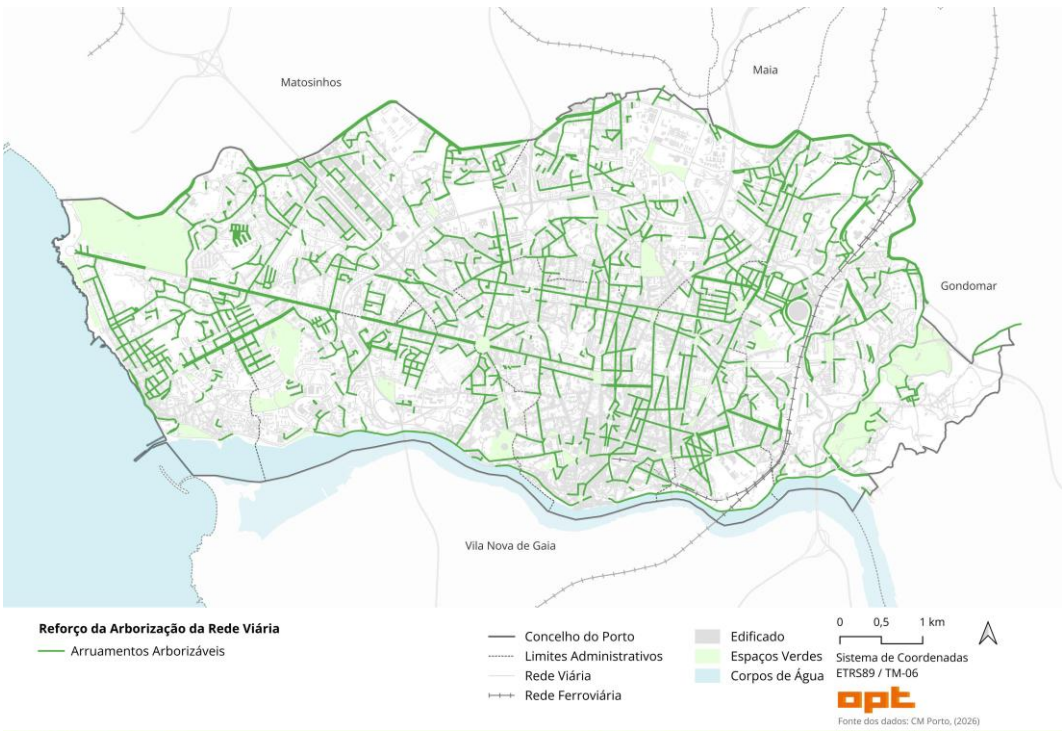


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	100%
OUTRAS FONTES	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Esta medida não tem dependência com outra ação
-----------------------	--

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



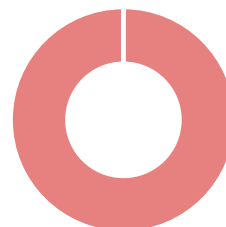
PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Média	Nº	MA.13
AÇÃO	MA.13 BikeBus/Comboio Escolar de Bicicletas				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A promoção da bicicleta nas deslocações escolares exige percursos seguros, sensibilização da comunidade escolar, capacitação prática e acompanhamento regular. Apesar da importância da infraestrutura ciclável, persistem barreiras como a perceção de insegurança, o receio dos encarregados de educação e a reduzida autonomia das crianças nas deslocações casa-escola. Neste contexto, os comboios escolares de bicicleta, ou bike bus, permitem criar rotinas acompanhadas de mobilidade ativa, com percursos definidos, pontos de encontro e horários regulares, promovendo deslocações mais seguras, sustentáveis e autónomas.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Implementação de um programa municipal de comboios escolares de bicicleta, em articulação com os estabelecimentos de ensino, encarregados de educação e comunidade escolar. A ação visa promover deslocações casa-escola mais seguras, autónomas e sustentáveis, através da definição de percursos acompanhados, pontos de encontro, horários regulares e ações complementares de capacitação para a utilização da bicicleta em contexto escolar.				
RESULTADOS ESPERADOS	Aumento da utilização da bicicleta Promoção da justiça de mobilidade				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Arranque de projeto-piloto de comboio escolar de bicicletas em estabelecimentos de ensino selecionados, com identificação de percursos seguros, pontos de encontro, horários e necessidades de acompanhamento.	20%
DE 2 A 5 ANOS	Alargamento progressivo do programa a outros estabelecimentos de ensino, reforçando a articulação com a comunidade escolar e consolidando rotinas regulares de deslocação em bicicleta.	30%
MAIS QUE 5 ANOS	Consolidação do programa municipal de comboios escolares de bicicleta como prática regular de mobilidade escolar sustentável, integrada nas políticas municipais de mobilidade ativa e segurança rodoviária.	50%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS	
-	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	
-	
INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)	
Implementação de um projeto piloto	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Mapeamento participativo de rotas escolares seguras e capacitação de monitores
META(S)	
Implementar e validar o projeto piloto, elaborar um Manual de boas práticas e replicar no restante concelho	

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto; Agrupamentos de Escolas
--------------------------	-----------------------------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	75 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	112 500,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	187 500,00 €
TOTAL	0,00 €	0,00 €	375 000,00 €

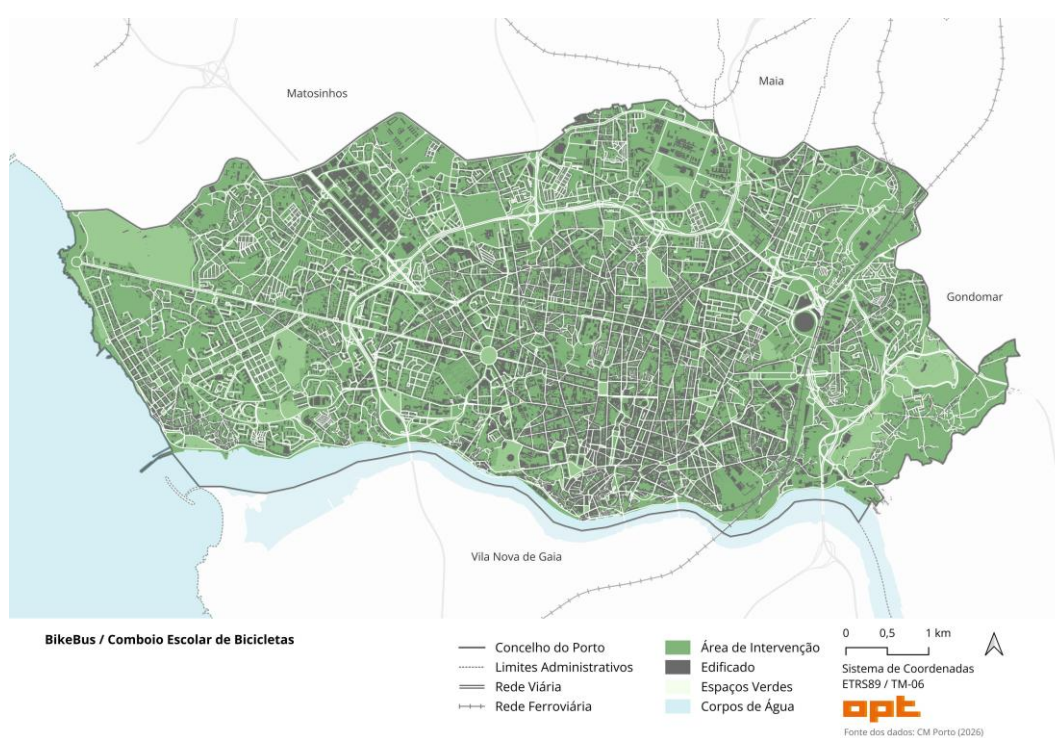


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	100%
OUTRAS FONTES	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Precede: MA.07; Interdependência: SU.09; MA.08; MA.09; MA.10; MA.11; MA.14
-----------------------	---

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Média	Nº	MA.14
AÇÃO	MA.14 Realização de campanhas de promoção da utilização dos modos ativos pela população escolar				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A promoção de hábitos de mobilidade sustentável desde a infância tem impactos duradouros na saúde, bem-estar e formação de cidadãos ambientalmente conscientes. A comunidade escolar é um público prioritário para campanhas que incentivem modos ativos, como caminhada e bicicleta, contribuindo para a autonomia das crianças, a segurança viária e a consolidação de hábitos de mobilidade sustentável.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Implementação de um programa municipal de promoção da mobilidade ativa na população escolar, abrangendo: (1) crianças e famílias, com atividades práticas para desenvolvimento de competências de circulação, confiança e familiarização com o espaço urbano; (2) alunos do 1.º ciclo, com iniciativas do tipo “Pedibus” para deslocações seguras à escola; (3) alunos dos ciclos superiores, com “Bikebus” e capacitação para percursos mais longos; (4) sensibilização de encarregados de educação sobre mobilidade ativa e convivência segura; (5) competições inter-turmas e inter-escolas, com prémios, para reforçar hábitos sustentáveis; e (6) sistema anual de aluguer de bicicletas para alunos, garantindo acesso facilitado.				
RESULTADOS ESPERADOS	Promoção da utilização da bicicleta e do modo pedonal Promoção da autonomia na mobilidade das crianças				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Execução das campanhas de promoção da utilização dos modos ativos	20%
DE 2 A 5 ANOS	Execução das campanhas de promoção da utilização dos modos ativos	50%
MAIS QUE 5 ANOS	Execução das campanhas de promoção da utilização dos modos ativos	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Campanhas de promoção da utilização dos modos ativos realizadas (nº)

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução do programa
META(S)	

40 campanhas realizadas

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

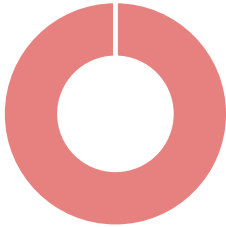
-

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

-

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto; Juntas de Freguesia; Agrupamentos de Escolas
--------------------------	--

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	10 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	15 000,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	25 000,00 €
TOTAL	0,00 €	0,00 €	50 000,00 €

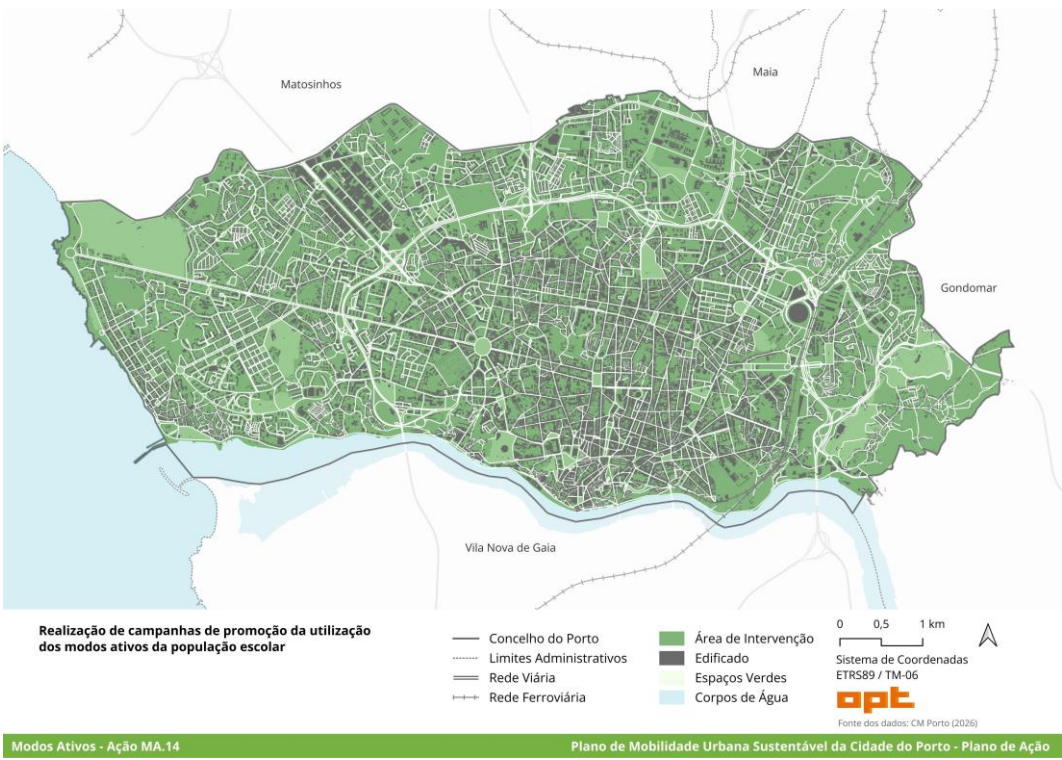


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	100%
OUTRAS FONTES	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Precede: MA.07; Interdependência: SU.09; MA.08; MA.09; MA.10; MA.11; MA.13
-----------------------	---

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	PRIORIDADE	Alta	Nº	TP.01
AÇÃO	TP.01 Transportes gratuitos para residentes				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A implementação da gratuidade do transporte público para residentes no Porto, via Cartão Porto., surge como uma medida disruptiva para promover a utilização do transporte público, democratizando o acesso por via da eliminação das barreiras económicas. Contudo esta ação deve ser acompanhada não só de monitorização frequente, mas também de investimentos complementares com vista ao aumento da oferta e da qualidade da infraestrutura.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Implementação da gratuidade do transporte público para residentes na cidade do Porto, através da disponibilização um passe mensal gratuito no cartão Porto.				
RESULTADOS ESPERADOS	Reforço da utilização do transporte público				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Implementação da gratuidade para residentes do Porto	100%
DE 2 A 5 ANOS	Monitorização dos resultados e análise orçamental	100%
MAIS QUE 5 ANOS	Monitorização dos resultados, análise orçamental e acompanhamento do modal split	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Número de beneficiários ativos da gratuidade

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	

Atingir >75% de adesão

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

Índice de satisfação dos residentes com a medida

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Aplicação anual de inquéritos de satisfação
META(S)	

Obter satisfação e aprovação por grande parte dos utilizadores

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto; STCP; Metro do Porto
--------------------------	--------------------------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	40 000 000,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	63 000 000,00 €	0,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	110 000 000,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	213 000 000,00 €	0,00 €



FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	100%
OUTRAS FONTES	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Interdependência: TP.02; TP.03; TP.04; TP.05; TP.06; TP.08; TP.09; TP.10; TP.11; TP.12
-----------------------	--

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



Transporte Público - Ação TP.01

Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Cidade do Porto - Plano de Ação

PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	PRIORIDADE	Alta	Nº	TP.02
AÇÃO	TP.02 Expansão da rede de corredores BUS				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A redução da velocidade comercial dos autocarros compromete a eficiência, a fiabilidade e a atratividade do transporte público, afetando a confiança dos utilizadores e a otimização dos recursos operacionais. A partilha de vias com o tráfego automóvel é uma das principais causas dessa perda de desempenho, agravando tempos de viagem e custos de operação. A criação de corredores BUS dedicados constitui, assim, uma medida essencial para aumentar a velocidade média de serviço, garantir maior previsibilidade nas deslocações e promover a competitividade do transporte coletivo face ao automóvel privado.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Expansão da rede de corredores BUS em cerca de 11 km, abrangendo eixos estratégicos com elevada oferta da STCP e maior incidência de congestionamento. A intervenção prevê a criação de vias dedicadas ao transporte público sem eliminar a circulação automóvel, garantindo maior fluidez, fiabilidade e previsibilidade do serviço. A implementação será maioritariamente a curto prazo (9,8km), podendo expandir a médio prazo para um conjunto mais alargado de eixos. A medida visa aumentar a velocidade média de serviço, otimizar recursos operacionais, reduzir tempos de percurso e reforçar a atratividade do transporte público coletivo, promovendo a transição para modos mais sustentáveis.				
RESULTADOS ESPERADOS	Reforço da utilização do transporte público Aumento da velocidade comercial e do índice de cumprimento de horários Aumento dos níveis de satisfação dos passageiros				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Implementação de corredores BUS em 9 800 m de extensão Análise da aplicabilidade em novos arruamentos	100%
DE 2 A 5 ANOS	Implementação de corredores BUS em até 1 500m de extensão Monitorização dos resultados e análise de novos arruamentos	100%
MAIS QUE 5 ANOS	Monitorização dos resultados e análise de novos arruamentos	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Extensão dos corredores BUS implementados (nº)

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	

Implementação de corredores numa extensão de 11 300 m

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

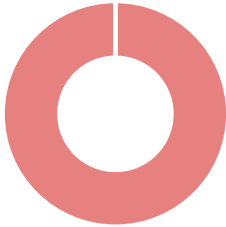
-

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

-

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto, STCP
--------------------------	----------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	245 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	37 500,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	0,00 €	282 500,00 €

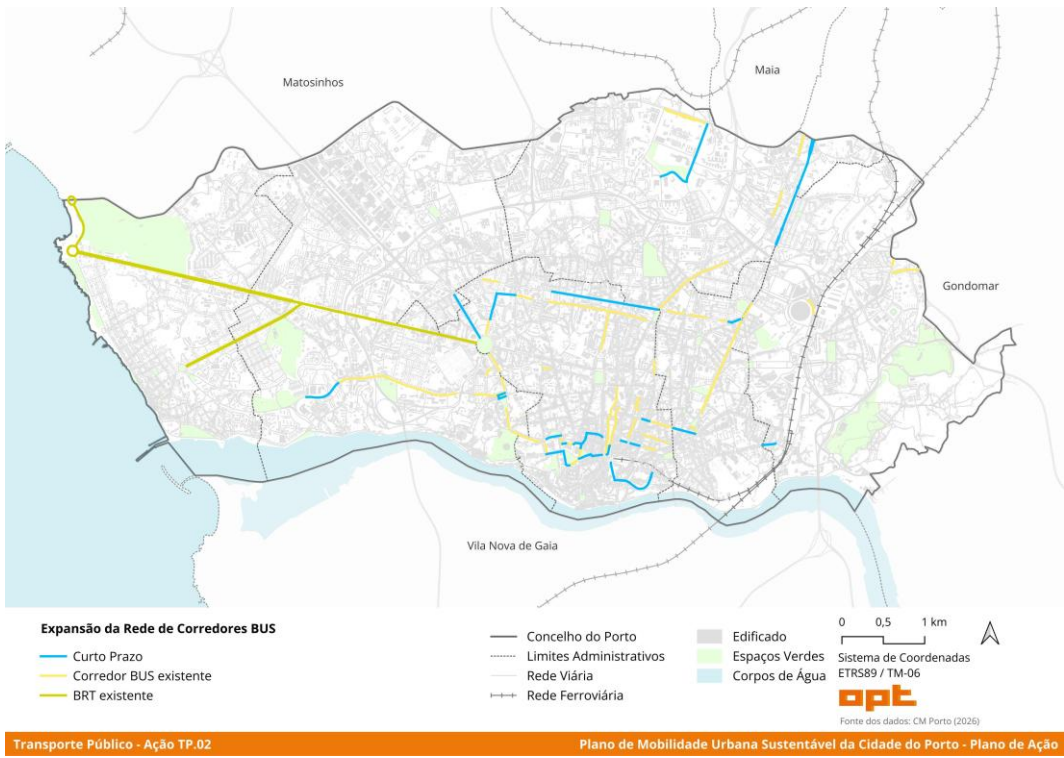


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	100%
OUTRAS FONTES	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Precede: SU.02; Interdependência: TP.01; TP.02; TP.03
-----------------------	--

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	PRIORIDADE	Média	Nº	TP.03
AÇÃO	TP.03 Implementação de sistema de prioridade semaforica ao transporte público				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A perda de tempo em interseções semaforizadas representa um dos principais fatores de redução da velocidade comercial do transporte público, mesmo em situações de baixo congestionamento. A paragem frequente dos autocarros nos semáforos compromete a fiabilidade do serviço, aumenta o consumo energético e reduz a eficiência operacional. A prioridade semaforica constitui, assim, uma solução tecnológica essencial para melhorar o desempenho da rede, assegurando deslocações mais rápidas, previsíveis e sustentáveis, à semelhança do que já ocorre em sistemas como o metro do Porto.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Implementação faseada de um sistema de prioridade semaforica para o transporte público, permitindo a deteção da aproximação dos veículos e a abertura antecipada dos ciclos semaforicos. A tecnologia poderá basear-se em sensores enterrados, câmaras de reconhecimento ou comunicação via GPS ou rádio, garantindo compatibilidade com a rede existente. Numa primeira fase, a medida será aplicada em 6,3 km de vias (Rua da Constituição/Pedro Hispano, Damião de Góis/Latino Coelho, 5 de Outubro e Avenida da França). Na segunda fase, estender-se-á a 4,7 km adicionais (Diogo Botelho, Júlio Dinis e D. Manuel I). A ação visa reduzir tempos de viagem, aumentar a fiabilidade do serviço e reforçar a competitividade do transporte público face ao automóvel individual.				
RESULTADOS ESPERADOS	Reforço da utilização do transporte público Aumento da velocidade comercial e do índice de cumprimento de horários Aumento dos níveis de satisfação dos passageiros				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Implementação em 6,3 km da rede	0%
DE 2 A 5 ANOS	Implementação em 4,7 km da rede	100%
MAIS QUE 5 ANOS	Monitorização dos resultados	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Extensão de eixos intervencionados (m)

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	

11 000m de eixos intervencionados

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

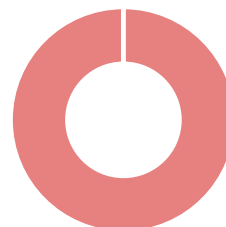
-

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

-

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto, STCP
--------------------------	----------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	350 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	250 000,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	0,00 €	600 000,00 €



FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	100%
OUTRAS FONTES	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Interdependência: TP:01; TP.02
-----------------------	--------------------------------

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



Transporte Público - Ação TP.03

Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Cidade do Porto - Plano de Ação

PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	PRIORIDADE	Média	Nº	TP.04
AÇÃO	TP.04 Melhoria das condições de espera nas paragens de autocarro				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A qualidade do transporte público depende não apenas da velocidade e da regularidade do serviço, mas também das condições de conforto, segurança e acessibilidade oferecidas nas paragens. Estas são o primeiro ponto de contacto entre o utilizador e o sistema, influenciando diretamente a perceção de fiabilidade e atratividade do transporte coletivo. O diagnóstico efetuado no PMUS revelou carências estruturais significativas, nomeadamente ausência de abrigos, tipologias inadequadas e falta de conforto climático, evidenciando a necessidade de uma intervenção orientada para a equidade e a dignificação do transporte público.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Implementação de um programa de requalificação das paragens de autocarro, com instalação de diferentes tipologias de abrigos: (1) abrigo completo, com painel lateral e banco; (2) abrigo invertido, ajustado ao arranjo do arruamento; (3) abrigo sem painel lateral, adequado a locais com menor espaço disponível; e (4) abrigo de grandes dimensões, destinado a paragens com elevada procura ou ligação a interfaces. A intervenção visa substituir os atuais postes simples por estruturas confortáveis e seguras, assegurando abrigo contra intempéries e melhor integração no espaço urbano. A ação representa uma medida de justiça na mobilidade, reforçando a atratividade, a imagem e a dignidade do transporte público como um serviço essencial e moderno.				
RESULTADOS ESPERADOS	Reforço da utilização do transporte público Aumento dos níveis de satisfação dos passageiros				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Intervenção em 20 paragens	20%
DE 2 A 5 ANOS	Intervenção em 30 paragens	50%
MAIS QUE 5 ANOS	Intervenção em 50 paragens	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Paragens intervencionadas (nº)

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	

Intervenção em 100 paragens

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

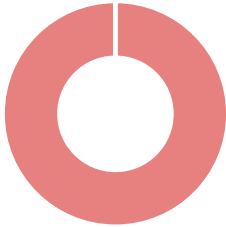
-

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

-

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto, STCP
--------------------------	----------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	175 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	232 500,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	504 000,00 €
TOTAL	0,00 €	0,00 €	911 500,00 €

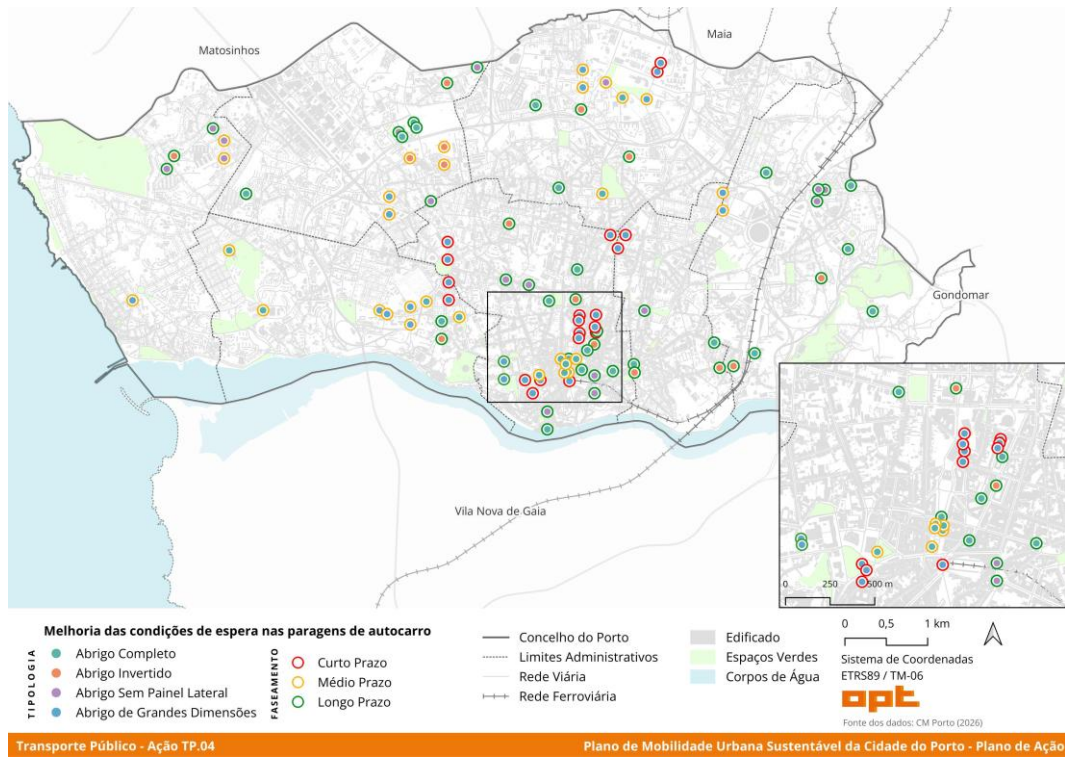


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	100%
OUTRAS FONTES	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Interdependência: TP.01; TP.05; TP.06; CI.09
-----------------------	--

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	PRIORIDADE	Média	Nº	TP.05
AÇÃO	TP.05 Reforço do número de painéis de informação em tempo real nas paragens de TP rodoviário				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A informação em tempo real é um fator determinante para a confiança e previsibilidade do transporte público, especialmente no caso do transporte rodoviário, onde a variabilidade do tráfego afeta o cumprimento de horários. Embora todas as paragens da STCP disponham de informação estática, apenas uma fração reduzida oferece dados atualizados sobre tempos de espera. A evolução tecnológica — nomeadamente os painéis epaper, de baixo consumo e fácil integração — permite agora democratizar o acesso a essa informação, melhorando a experiência dos utilizadores e reforçando a atratividade do transporte público como opção quotidiana.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Implementação faseada de um sistema de informação em tempo real nas paragens de transporte público rodoviário, com instalação de 185 painéis epaper. A curto prazo (0–2 anos), prevê-se a colocação de 64 dispositivos nos principais eixos de entrada e saída da cidade — Monte dos Burgos, Amial, Costa Cabral e São Roque — e nas paragens de ligação às estações de metro não integradas em interfaces. A médio prazo (2–5 anos), a ação abrange 88 paragens adicionais, situadas em eixos estruturantes como Constituição, Damião de Góis, Bonfim, Campo Alegre/Diogo Botelho, Júlio Dinis/D. Manuel I e Fernão de Magalhães, bem como na frente ribeirinha e na baixa do Porto.				
RESULTADOS ESPERADOS	Reforço da utilização do transporte público Aumento dos níveis de satisfação dos passageiros				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Instalação de 121 painéis	60%
DE 2 A 5 ANOS	Instalação de 64 painéis	80%
MAIS QUE 5 ANOS	Monitorização dos resultados	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Painéis de informação em tempo real instalados (nº)

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	

185 painéis instalados

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

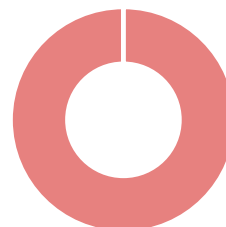
-

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

-

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto, STCP
--------------------------	----------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	242 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	128 000,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	0,00 €	370 000,00 €

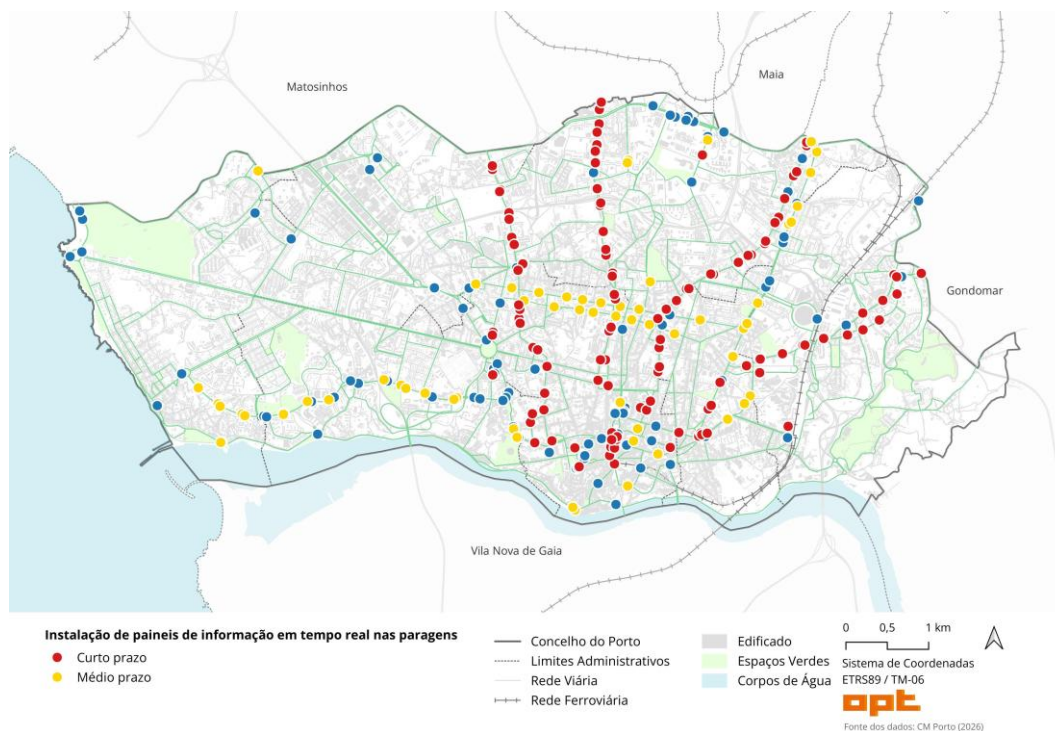


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	15%
OUTRAS FONTES	85%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Interdependência: TP.01; TP.04; TP.06
-----------------------	---------------------------------------

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



Transporte Público - Ação TP.05

Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Cidade do Porto - Plano de Ação

PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	PRIORIDADE	Média	Nº	TP.06
AÇÃO	TP.06 Reestruturação da rede da STCP				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Para além de aspetos relacionados com a fiabilidade da operação e as condições de conforto disponibilizadas aos passageiros, o sucesso de uma operação de transporte público mede-se também pela adequação da oferta à procura. Apenas satisfazendo as potenciais linhas de desejo da população torna-se possível o estabelecimento de alternativas competitivas com o automóvel. Porém, e reconhecendo que os recursos não são ilimitados é essencial eliminar ineficiências, minimizando trajetos coincidentes e promover os transbordos.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Reestruturação da rede de autocarros da STCP, abrangendo: (1) ajustes de percursos em linhas existentes para eliminar trajetos redundantes e otimizar frequências, em especial nos eixos da Avenida da Boavista, Júlio Dinis, D. Manuel I e Ponte da Arrábida; (2) alterações específicas às linhas 201, 202, 203, 207, 208, 302, 303, 501, 502, 601, 902, 903 e 907 para adaptação à nova rede de metro das linhas rosa e rubi e BRT da Boavista; (3) reforço da oferta em áreas urbanisticamente consolidadas com carência de transporte, como a zona de Requesende, através do prolongamento da linha 209; e (4) previsão de futuras adaptações na envolvente à Avenida Nun'Alvares e na Foz do Douro, considerando expansões da rede de metro e a execução das UOPGs previstas no Plano Diretor Municipal.				
RESULTADOS ESPERADOS	Aumento da utilização do transporte público Otimização da operação da STCP				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Aplicação das alterações à rede	30%
DE 2 A 5 ANOS	Monitorização dos resultados	30%
MAIS QUE 5 ANOS	Monitorização dos resultados	40%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Reestruturações à rede efetuadas (nº)

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	

4 reestruturações executadas

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

-

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

-

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto, STCP
--------------------------	----------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	0,00 €	0,00 €

FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	-
OUTRAS FONTES	-

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Interdependência: TP.01; TP.04; TP.05; TP.08; TP.10; TP.11; TP.12; CI.06; CI.08
-----------------------	---

Nota: Considera-se que esta ação será implementada com recursos internos do município.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	PRIORIDADE	Média	Nº	TP.07
AÇÃO	TP.07 Criação de um serviço de transporte público no Ramal da Alfândega				
CONTEXTUALIZAÇÃO	O Ramal da Alfândega, eixo ferroviário criado no final do século XIX para abastecimento do porto comercial, encontra-se inativo desde 1989, mantendo 3,9 km de infraestrutura subutilizada. A sua reativação apresenta potencial para melhorar a ligação entre a cota alta e a cota baixa da cidade, facilitando conexões entre Campanhã e a frente ribeirinha. Estudos preliminares indicam que a instalação de um serviço de transporte público elétrico permite cobrir o percurso em cerca de 5 minutos, com elevada procura diária estimada em 9 mil passageiros, enquanto a opção de mobilidade ativa apresenta desafios de segurança devido ao túnel de 1,3 km e à pendente constante de 3%.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Implementação de um serviço de transporte público elétrico no Ramal da Alfândega, ligando Campanhã à Alfândega, com estação intermédia nas Fontainhas e transbordo ágil em Campanhã. O sistema utilizará o canal existente, evitando a instalação de carril, catenária e softwares ferroviários, permitindo um prazo de implementação estimado em até 5 anos. A ação prevê aumento da acessibilidade entre a cota alta e a cota baixa, melhoria da mobilidade urbana e potencial requalificação de áreas adjacentes, como o parque de estacionamento da Alfândega, incorporando espaços verdes e áreas de fruição pública.				
RESULTADOS ESPERADOS	Reforço da utilização do transporte público Promoção da intermodalidade Potencial para a requalificação urbana Criação de ligação uma robusta e frequente				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Execução do projeto	7%
DE 2 A 5 ANOS	Execução da empreitada; Início da operação	100%
MAIS QUE 5 ANOS	Monitorização dos resultados	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Estações servidas (nº)

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução da ação
META(S)	

7 estações servidas

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

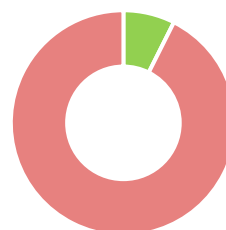
-

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

-

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto, STCP, Metro do Porto
--------------------------	--------------------------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	1 760 000,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	22 000 000,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	1 760 000,00 €	22 000 000,00 €



FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	50%
OUTRAS FONTES	50%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Esta medida não tem dependência com outra ação
-----------------------	--

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	PRIORIDADE	Alta	Nº	TP.08
AÇÃO	TP.08 Expansão da rede de Metro				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A rede de Metro do Porto, iniciada em 1994 e inaugurada em 2002 com a Linha Azul, tem sido o principal eixo estruturante da mobilidade metropolitana. Ao longo das décadas seguintes, a rede expandiu-se, culminando em 2024 com a extensão da Linha Amarela entre Santo Ovídio e Vila d’Este e com a construção, agora em curso, das novas Linhas Rosa e Rubi. O plano Metro do Porto 3.0 prevê ainda quatro novas linhas — Gondomar II, ISMAI-Muro-Trofa, São Mamede e Maia II — reforçando o sistema numa lógica radial entre o Porto e os concelhos limítrofes. Contudo, as intervenções em curso têm gerado constrangimentos nos troços centrais, especialmente entre a Casa da Música e a Trindade, e no eixo Polo Universitário–Trindade, exigindo novas soluções que reforcem a cobertura interna da cidade e a distribuição dos fluxos de passageiros.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Expansão da rede de Metro em três fases: (1) curto prazo, empreitadas da linha Rosa e linha Rubi; (2) médio prazo, elaboração de estudos e projetos e Linha Rubi; (3) longo prazo, empreitadas Linha do Campo Alegre, São Mamede e Gondomar II.				
RESULTADOS ESPERADOS	Reforço da utilização do transporte público Promoção da intermodalidade				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Execução das Empreitadas da Linha Rosa + Linha Rubi	0%
DE 2 A 5 ANOS	Execução da Empreitada da Linha Rubi Execução de Estudos e Projetos para as Linhas do Campo Alegre, S. Mamede e Gondomar II	33%
MAIS QUE 5 ANOS	Execução da Empreitada da Linha do Campo Alegre + S. Mamede + Gondomar II Elaboração de Estudos e Projetos para o prolongamento da Linha Rosa	100%

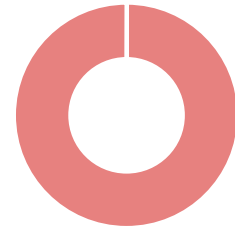
INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS	
Extensão dos troços executados (m) Novas ligações estudadas (nº)	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	
8 000 m executados; 3 ligações estudadas	
INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)	
-	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	
-	

ENTIDADES INTERVENIENTES

CM Porto, Metro, IMT

CONTA PÚBLICA

FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	100 000,00 €	0,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	200 000,00 €	0,00 €	600 000 000,00 €
TOTAL	200 000,00 €	100 000,00 €	600 000 000,00 €

**FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTIPAÇÃO**

CÂMARA MUNICIPAL	1%
OUTRAS FONTES	99%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES

Interdependência: TP.01; TP.06; TP.10; TP.11; CI.08

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL

PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	PRIORIDADE	Alta	Nº	TP.09
AÇÃO	TP.09 Intervenção nas estações de superfície de Metro				
CONTEXTUALIZAÇÃO	O Metro do Porto possui uma elevada percentagem de troços à superfície, onde muitas estações não oferecem conforto adequado aos utilizadores devido à dimensão reduzida das plataformas e abrigos. Estações como Francos, Lapa e Viso, com elevados níveis de procura, apresentam experiência do utilizador prejudicada, ao contrário das estações subterrâneas, que garantem proteção contra os elementos. Intervenções anteriores, como na estação do Hospital de São João, demonstraram que melhorias nas condições de conforto são viáveis e eficazes.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Intervenção em estações de superfície de Metro no Porto (Francos, Lapa e Viso), incluindo instalação de cobertura de maior dimensão cobrindo integralmente os cais, reforço do número de lugares sentados e aumento do número de validadores. A ação visa melhorar o conforto e a experiência do utilizador, reforçando a atratividade do metro e incentivando a utilização do transporte público na cidade.				
RESULTADOS ESPERADOS	Aumento da utilização do transporte público Melhoria dos índices de satisfação dos passageiros				

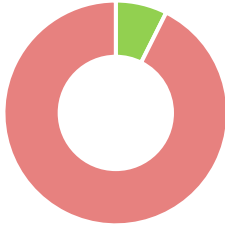
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Elaboração dos Projetos	10%
DE 2 A 5 ANOS	Execução das empreitadas nas Estações de Francos e Lapa	66%
MAIS QUE 5 ANOS	Execução da Empreitada na Estação do Viso	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS	
Estações intervencionadas (nº)	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	
3 estações intervencionadas	

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)	
-	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	
-	

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto; Metro do Porto
--------------------------	--------------------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	240 000,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	2 000 000,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	1 000 000,00 €
TOTAL	0,00 €	240 00,00 €	3 000 000,00 €

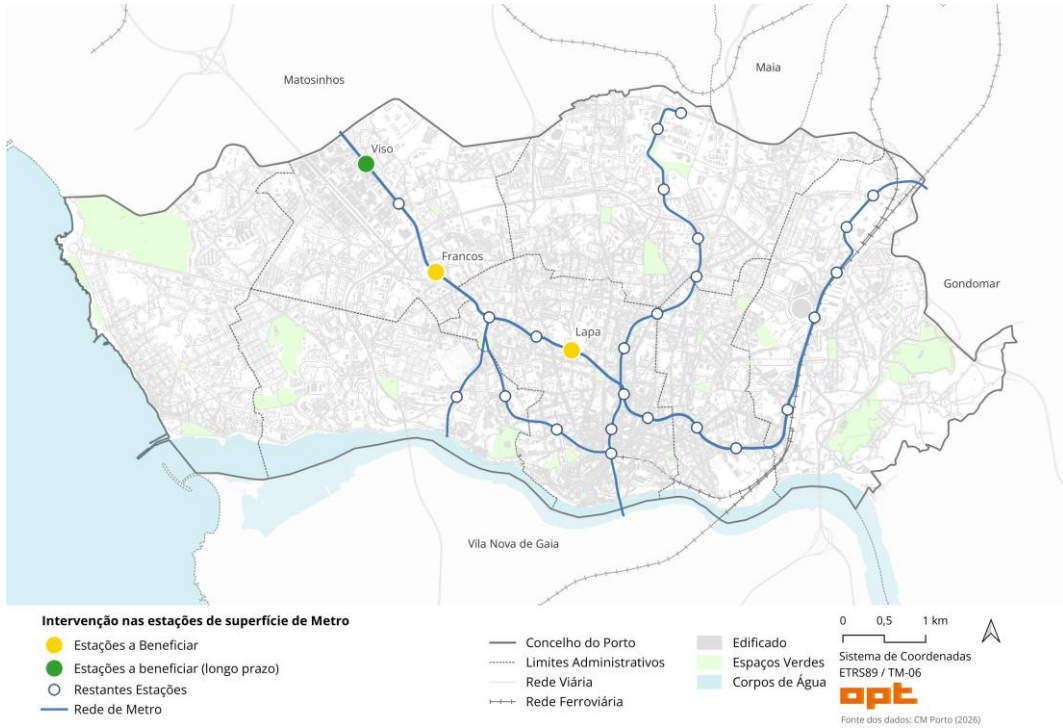


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	0%
OUTRAS FONTES	100%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Interdependência: TP.01
-----------------------	-------------------------

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	PRIORIDADE	Alta	Nº	TP. 10
AÇÃO	TP. 10 Reestruturação da rede de interfaces				
CONTEXTUALIZAÇÃO	As interfaces constituem elementos estruturantes da rede de transporte público, permitindo a articulação eficiente de diferentes modos e facilitando transferências modais. O diagnóstico do PMUS identificou três níveis de interfaces no Porto, destacando Campanhã como a mais complexa, seguida por Casa da Música, Hospital de São João, Polo Universitário e S. Bento, e por fim interfaces de menor dimensão como Estádio do Dragão, Marquês, Trindade e Camélias. Foram detetadas várias insuficiências, incluindo ausência de informação ao público, sinalética incoerente, subdimensionamento das plataformas e abrigos, barreiras arquitetónicas, fraca iluminação e insuficiência de serviços de apoio.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Reestruturação das interfaces da cidade do Porto através de três tipos de intervenção: (1) definição da estratégia para os terminais e interfaces, incluindo o respetivo modelo de governação; (2) Melhorias físicas designadamente as intervenções já previstas no Terminal Intermodal de Campanhã; (3) monitorização dos resultados, avaliação da operação e a consolidação das intervenções implementadas.				
RESULTADOS ESPERADOS	Aumento da utilização do transporte público Melhoria dos índices de satisfação dos passageiros				

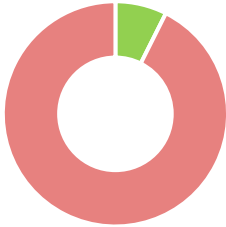
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Definição da estratégia para os terminais e interfaces, incluindo o respetivo modelo de governação. Consolidação da estratégia, desenvolvimento do programa funcional, dos projetos de especialidade e do projeto de execução de um eventual novo terminal, sem prejuízo da reestruturação de terminais existentes.	10%
DE 2 A 5 ANOS	Enquadramento das intervenções já previstas no Terminal Intermodal de Campanhã	50%
MAIS QUE 5 ANOS	Monitorização dos resultados, avaliação da operação e consolidação das intervenções implementadas	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS	
Interfaces beneficiadas (nº)	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	
8 interfaces Beneficiadas	

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)	
-	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	
-	

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto, Metro, STCP
--------------------------	-----------------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	768 000,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	9 600 000,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	768 000,00 €	9 600 000,00 €



FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	100%
OUTRAS FONTES	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Interdependência: TP.06, TP.08; TP.11; CI.08
-----------------------	--

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	PRIORIDADE	Alta	Nº	TP.11
AÇÃO	TP.11 Reformulação da interface do Hospital de São João				
CONTEXTUALIZAÇÃO	O Hospital de São João é uma das principais interfaces da cidade do Porto, concentrando a maior parte dos serviços da STCP e da UNIR, e abrigando a estação terminal da Linha Amarela do Metro do Porto. A expansão prevista da rede de metro, com duas novas linhas convergindo neste ponto, aumentará a pressão sobre uma infraestrutura que já se encontra em situação de rotura. A Linha de Leixões situa-se a cerca de 500 metros da estação de metro, implicando atravessamentos pedonais de vias com elevados volumes de tráfego. As paragens de autocarro desenvolvem-se ao longo das margens da Estrada da Circunvalação, com abrigos isolados e de pequena dimensão, alguns apenas com postaletes.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Intervenção complexa em toda a interface do Hospital de São João, atuando simultaneamente sobre todos os modos de transporte. Inclui a construção de um túnel rodoviário de cerca de 700 metros entre a Rua Roberto Frias e a Rua da Asprela para remover o impacto do atravessamento rodoviário, o soterramento da estação do Metro do Porto e a sua realocação cerca de 200 metros para nascente, aproximando-a da Linha de Leixões. Prevê-se a criação de uma ligação subterrânea ou a beneficiação do percurso pedonal à superfície para conectar a Linha de Leixões. Na superfície, a ação reforçará o espaço para modos ativos, criará eixos cicláveis, aumentará o número de atravessamentos pedonais e implantará um terminal rodoviário central agregando a oferta da STCP, UNIR e outros operadores.				
RESULTADOS ESPERADOS	Aumento da utilização do transporte público Aumento da segurança de utilização do modo pedonal Melhoria dos índices de satisfação dos passageiros Qualificação do espaço público				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	-	-
DE 2 A 5 ANOS	Desenvolvimento dos estudos preliminares	30%
MAIS QUE 5 ANOS	Desenvolvimento dos projetos; Início da execução da empreitada	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

-

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

-

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

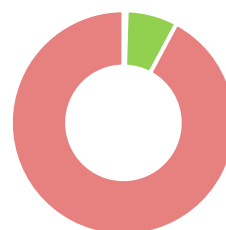
Execução da intervenção

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	

Intervenção executada

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto, Infraestruturas de Portugal, Metro do Porto, TMP, Hospital S. João
---------------------------------	--

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	2 400 000,00 €	9 000 000,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	150 000,00 €	0,00 €	21 000 000,00 €
TOTAL	150 000,00 €	2 400 000,00 €	30 000 000,00 €

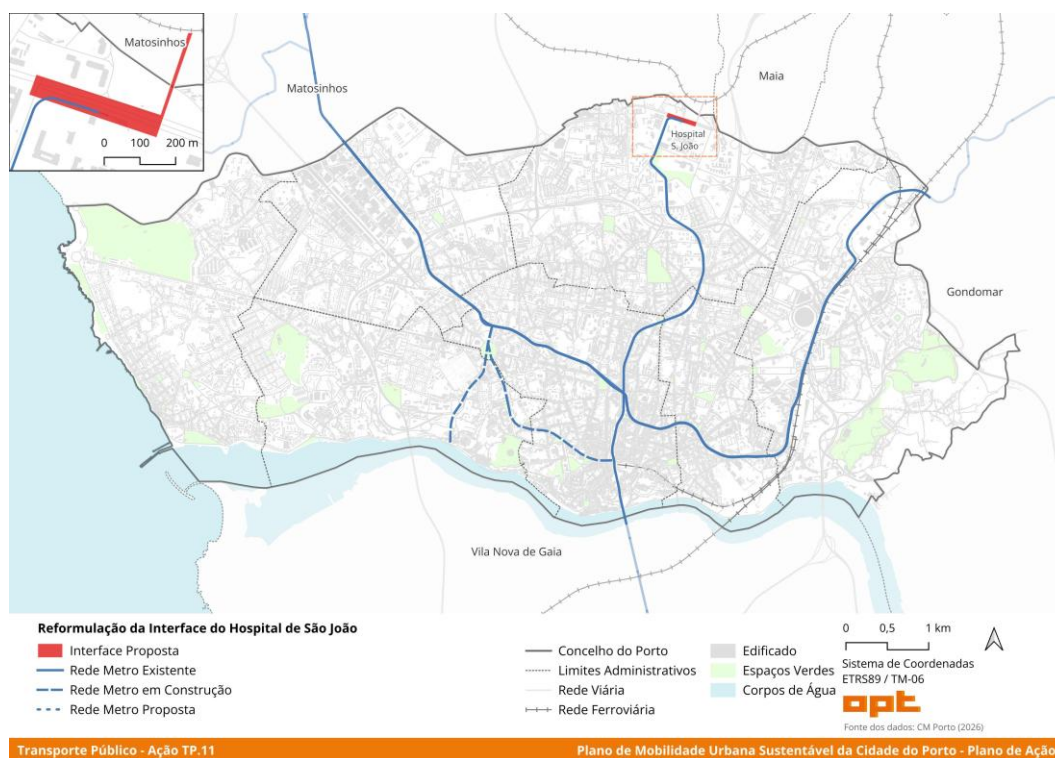


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	50%
OUTRAS FONTES	50%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Interdependência: TP.01; TP.06; TP.08; TP.10; CI.08
------------------------------	---

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	PRIORIDADE	Média	Nº	TP.12
AÇÃO	TP.12 Reforço das ligações fluviais de transporte público				
CONTEXTUALIZAÇÃO	As travessias do rio Douro são utilizadas diariamente por centenas de milhares de pessoas, incluindo deslocações pendulares, estimadas em cerca de 80 000 viagens diárias segundo os Censos de 2021. A maior parte das travessias entre os dois municípios ocorre entre as partes altas das cidades, sendo que apenas a ponte Luís I permite o atravessamento à cota baixa, com restrições à circulação viária. A ponte Ferreira, em construção, também permitirá apenas a travessia à cota alta. Isto implica desvios significativos para viagens com início ou fim próximo às frentes ribeirinhas.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Criação de uma ligação fluvial de transporte público mais robusta, com sete paragens: Cais do Ouro, Afurada, Museu C. Elétrico, Cais do Cavaco, Alfândega, Ribeira e Cais de Gaia. O trajeto em ziguezague permitirá ligações frequentes entre margens, com condições adequadas de espera e disponibilização de informação ao público em cada ponto. A localização das estações considerará a oferta atual e futura de transporte público, reforçando a intermodalidade. A implementação prevê a realização de estudos de volumes de procura e adequação da infraestrutura, bem como a conclusão dos respetivos projetos, até cinco anos após o início da execução do PMUS. Reajustamento da rede de transporte público na área afetada e criação de interface com STCP.				
RESULTADOS ESPERADOS	Aumento da utilização do transporte público Melhoria dos índices de satisfação dos passageiros				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Início da operação entre o Cais do Ouro e a Afurada Início da operação entre a Ribeira e o Cais de Gaia	2%
DE 2 A 5 ANOS	Monitorização dos resultados	42%
MAIS QUE 5 ANOS	Execução das Empreitadas para novas estações Implementação do serviço	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Estações servidas (nº)

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução da ação
META(S)	

7 estações servidas

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

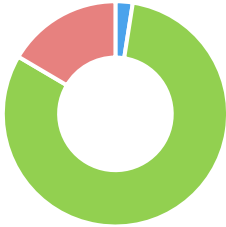
-

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

-

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto, CM Vila Nova de Gaia, TMP
--------------------------	-------------------------------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	75 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	700 000,00 €	500 000,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	1 750 000,00 €	0,00 €
TOTAL	75 000,00 €	2 450 000,00 €	500 000,00 €

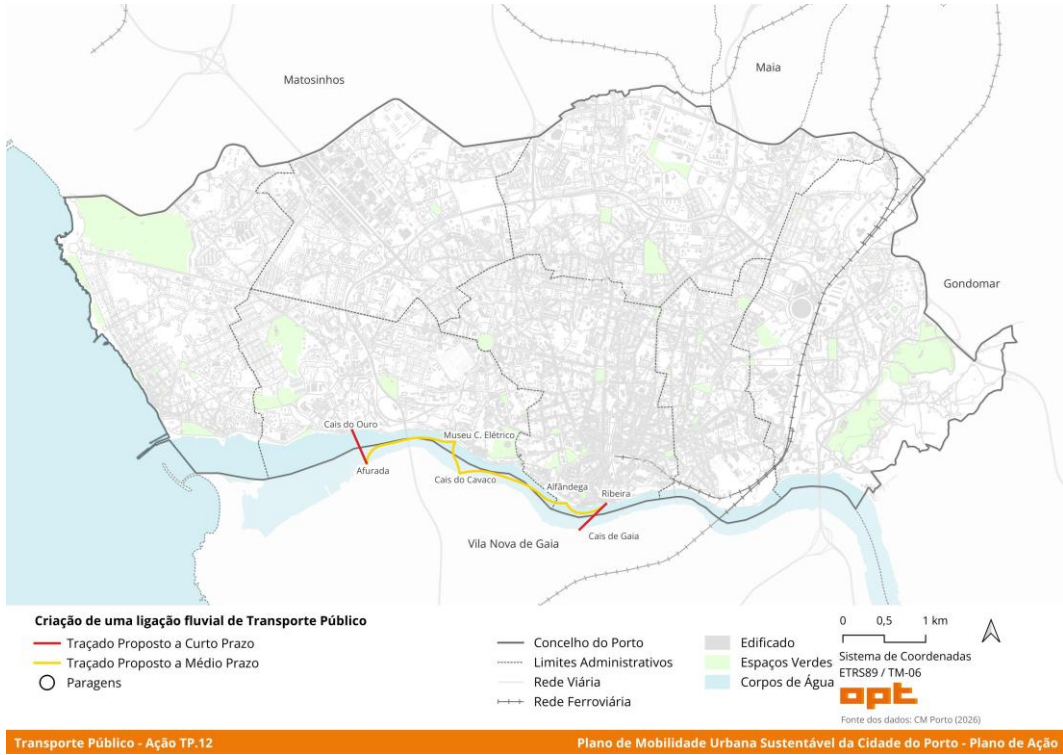


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	50%
OUTRAS FONTES	50%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Interdependência: TP.01; TP.06
-----------------------	--------------------------------

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	PRIORIDADE	Baixa	Nº	TP.13
AÇÃO	TP.13 Reorganização e qualificação do serviço de táxis				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Os táxis são uma componente importante nos sistemas de transporte público, em especial nos territórios de menor densidade e mais afastados dos centros urbanos, mas também para certos grupos da população, nomeadamente a população mais idosa ou com dificuldades de locomoção. Por norma, os táxis encontram-se aparcados nas praças de táxis, a partir de onde se deslocam para os locais onde são requisitados pela população, situação que acontece igualmente na cidade do Porto. Porém, a entrada em funcionamento das plataformas eletrónicas de transporte de passageiros, mais conhecidos por TVDE, veio revolucionar o paradigma da mobilidade, competindo diretamente com o serviço de táxis, em especial nas zonas de maior densidade, por via de uma maior conveniência e de tarifas mais flexíveis.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Revisão das praças de táxis e melhoria das condições existentes, incluindo a subsequente monitorização dos resultados, ao nível de utilização das praças, da acessibilidade ao serviço e da satisfação dos utilizadores e taxistas.				
RESULTADOS ESPERADOS	Aumento da atratividade do serviço de táxi				

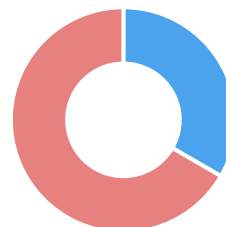
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Revisão das praças de táxis para melhoria do serviço	100%
DE 2 A 5 ANOS	Acompanhamento e Monitorização	100%
MAIS QUE 5 ANOS	Acompanhamento e Monitorização	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS	
Praças de táxi intervencionadas (nº)	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	
72 praças de táxi intervencionadas	

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)	
Desenvolvimento do estudo de otimização	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	
Estudo desenvolvido	

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto, IMT
--------------------------	---------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	50 000,00 €	0,00 €	100 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	50 000,00 €	0,00 €	100 000,00 €

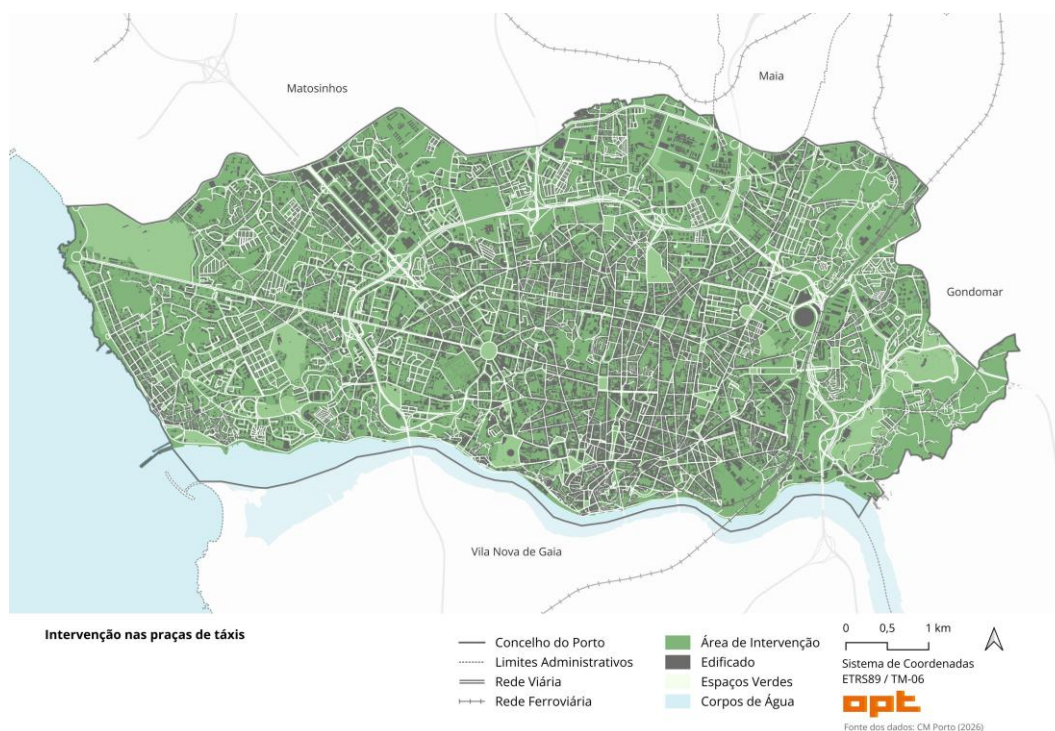


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	100%
OUTRAS FONTES	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Esta medida não tem dependência com outra ação
-----------------------	--

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



Transporte Público - Ação TP.13

Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Cidade do Porto - Plano de Ação

PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	PRIORIDADE	Média	Nº	TP.14
AÇÃO	TP.14 Realização de campanhas de incentivo à utilização do transporte público				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A escolha modal é frequentemente racional, baseada em tempo, conveniência, conforto e custo, mas a percepção do utilizador tem papel determinante, muitas vezes mais relevante que a qualidade do serviço. O desconhecimento sobre a oferta e sobre a utilização do transporte público leva a subaproveitamento da rede. Torna-se, assim, essencial promover campanhas de consciencialização que incentivem a utilização do transporte público, envolvendo entidades como a Metro do Porto, a STCP e a TMP, de forma articulada.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Realização de campanhas de promoção do transporte público, com foco em: conveniência (redução do tempo de viagem e eliminação da procura de estacionamento), custo (vantagens económicas face ao automóvel), ambiente (redução de emissões) e saúde individual (benefícios físicos e psicológicos de deslocações a pé associadas ao transporte público). As campanhas incluirão comunicação em abrigos, veículos, redes sociais e outdoors, privilegiando locais de maior congestionamento. Além da comunicação, serão oferecidos incentivos para atrair novos passageiros, como reduções tarifárias para grupos específicos, reforço de oferta em eventos ou dias gratuitos, como na Semana da Mobilidade.				
RESULTADOS ESPERADOS	Aumento da utilização do transporte público Reforço da consciencialização da sociedade para a mobilidade sustentável				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Desenvolvimento de campanhas de incentivo ao Transporte Público	20%
DE 2 A 5 ANOS	Desenvolvimento de campanhas de incentivo ao Transporte Público	50%
MAIS QUE 5 ANOS	Desenvolvimento de campanhas de incentivo ao Transporte Público	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Campanhas de incentivo à utilização do Transporte Público realizadas (nº)

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	

Realização de 10 campanhas de promoção

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

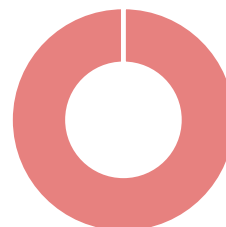
-

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

-

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto, STCP, Metro do Porto, TMP
--------------------------	-------------------------------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	30 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	45 000,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	75 000,00 €
TOTAL	0,00 €	0,00 €	150 000,00 €

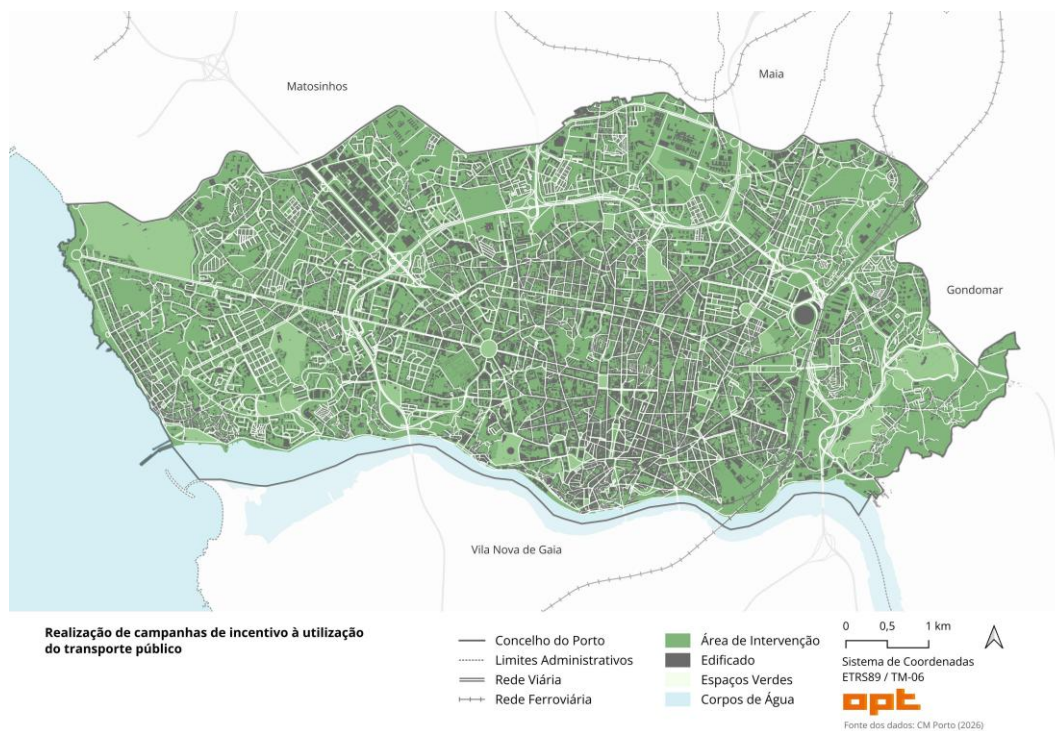


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	100%
OUTRAS FONTES	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Esta medida não tem dependência com outra ação
-----------------------	--

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



Transporte Público - Ação TP.14

Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Cidade do Porto - Plano de Ação

PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Média	Nº	CI.01
AÇÃO	CI.01 Rede 30				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A elevada presença de tráfego de atravessamento em áreas residenciais e comerciais, associada a velocidades de circulação incompatíveis com a coexistência entre os diferentes modos de transporte, constitui um fator de degradação da qualidade do espaço público, da segurança rodoviária e das condições de circulação pedonal e ciclável. A evolução da implementação de zonas 30 numa lógica zonal ao invés de troços isolados da rede viária permite reorganizar o tecido urbano em unidades maiores, restringindo o tráfego de atravessamento, priorizando peões, ciclistas e atividades comunitárias, e canalizando o trânsito intenso para vias perimetrais.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Aplicação de zonas 30 segundo uma lógica de quarteirão, criando núcleos urbanos “estanques” em termos viários, com enfoque na acalmia de tráfego, filtros modais e alteração de sentidos, para desincentivar o tráfego de atravessamento. Prevê-se uma implementação gradual durante a vigência deste PMUS				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução da sinistralidade Reforço da segurança em núcleos habitacionais Promoção da requalificação urbana				

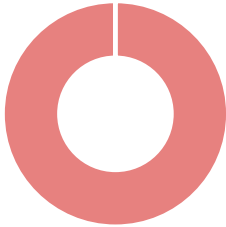
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Implementação de 3 novas zonas	10%
DE 2 A 5 ANOS	Implementação de 3 novas zonas	40%
MAIS QUE 5 ANOS	Implementação de 6 novas zonas	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS	
Zonas implementadas (nº) Extensão da rede viária abrangida (m)	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	
Implementação de 10 zonas 131 450m da rede viária abrangida	

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)	
-	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	
-	

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto
--------------------------	----------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	6 100 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	3 420 000,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	3 625 000,00 €
TOTAL	0,00 €	0,00 €	13 145 000,00 €



FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	100%
OUTRAS FONTES	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Precede: SU.02 Interdependência: MA.07; CI.02; CI.05; CI.17
-----------------------	--

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



Circulação, Estacionamento e Logística - Ação CI.01 Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Cidade do Porto - Plano de Ação

PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Média	Nº	CI.02
AÇÃO	CI.02 Expansão da Rede 20 – Zonas de Coexistência				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A Rede 20 do Porto visa ruas multimodais em arruamentos secundários, promovendo mobilidade ativa, segurança viária e requalificação urbana. Apesar da iniciativa, a implementação tem sido fragmentada, limitando o impacto estrutural e mantendo o tráfego rodoviário e estacionamento. Zonas de coexistência promovem igualdade de uso do espaço entre modos, velocidades reduzidas (≤ 20 km/h) e favorecem a circulação de bicicletas e a segurança urbana.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Expansão da Rede 20 para um conjunto mais alargado de arruamentos, com enfoque na acalmia de tráfego e na humanização do espaço público, com um enfoque nos arruamentos com maiores restrições de perfil.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução da sinistralidade Aumento da utilização dos modos ativos Promoção da requalificação urbana				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	2 370m de arruamentos intervencionados	26%
DE 2 A 5 ANOS	2 900m de arruamentos intervencionados	59%
MAIS QUE 5 ANOS	3 690m de arruamentos intervencionados	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Extensão dos arruamentos intervencionados (m)

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	

8 960m de arruamentos intervencionados

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

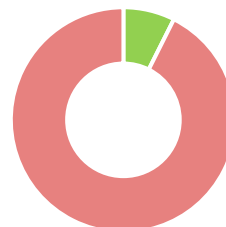
-

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

-

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto
--------------------------	----------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	189 600,00 €	2 370 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	232 000,00 €	2 900 000,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	295 200,00 €	3 690 000,00 €
TOTAL	0,00 €	716 800,00 €	8 960 000,00 €

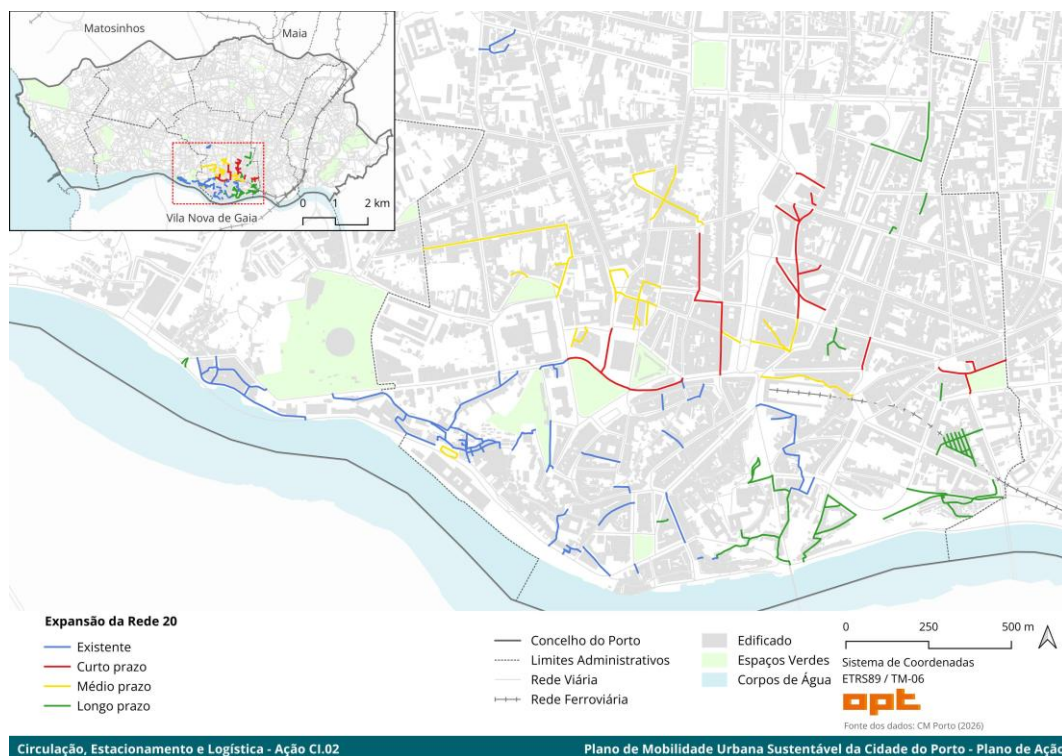


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	100%
OUTRAS FONTES	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Interdependência: SU.02; MA.07; CI.01; CI.17
-----------------------	--

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



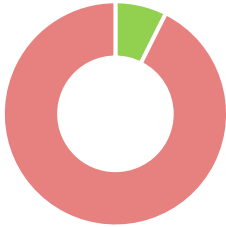
PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Média	Nº	CI.03
AÇÃO	CI.03 Expansão das Zonas de Acesso Automóvel Condicionado				
CONTEXTUALIZAÇÃO	As Zonas de Acesso Automóvel Condicionado (ZAAC) visam humanizar o espaço urbano, restringindo a circulação automóvel em arruamentos residenciais ou comerciais estreitos, promovendo segurança, redução da sinistralidade, melhoria ambiental e maior disponibilidade de espaço público para usos sociais. O acesso continua permitido a moradores, veículos de emergência, cargas e descargas, e táxis. A simples sinalização é insuficiente, sendo recomendada a implementação de barreiras físicas, pilaretes, sistemas de leitura de matrículas e fiscalização ativa, garantindo eficácia e reconfiguração funcional do espaço urbano.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Expansão da rede de ZAAC na cidade do Porto, atualmente com 70.000 m ² e 10 km de arruamentos, abrangendo um total de 23,4 km da rede viária ao longo de curto (0–2 anos), médio (2–5 anos) e longo prazo (5–10 anos). A implementação inclui instalação de 77 equipamentos de controlo de acesso (barreiras físicas, pilaretes ou sistemas automáticos). A prioridade recai sobre áreas residenciais com elevada densidade pedonal, proximidade a escolas e comércio de rua. A expansão ocorrerá em três fases, inicialmente no centro da cidade (Quarteirão da Movida, Rua do Bonjardim, Rua Guedes de Azevedo, Rua de Alferes Malheiro, Ateneu Comercial do Porto, Clérigos, São Bento e Miragaia), seguida de zonas centrais adicionais (Coronel Pacheco) e, por fim, no território a poente do centro histórico (Massarelos, Gólgota, Foz do Douro). O processo será acompanhado por auscultação contínua.				
RESULTADOS ESPERADOS	Aumento da utilização dos modos ativos Redução dos índices de estacionamento ilegal Promoção da requalificação urbana				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	2,9km de rede viária abrangida; 20 equipamentos de controlo de acesso instalados	3%
DE 2 A 5 ANOS	10,7km de rede viária abrangida; 30 equipamentos de controlo de acesso instalados	54%
MAIS QUE 5 ANOS	9,8km de rede viária abrangida; 27 equipamentos de controlo de acesso instalados	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS	
Extensão da rede viária abrangida (m); Equipamentos de controlo de acesso instalados (nº)	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	
23 400 m de rede viária abrangida; 77 equipamentos de controlo de acesso instalados	
INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)	
-	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	
-	

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto
--------------------------	----------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	12 800,00 €	160 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	19 200,00 €	240 000,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	17 280,00 €	216 000,00 €
TOTAL	0,00 €	49 280,00 €	616 000,00 €

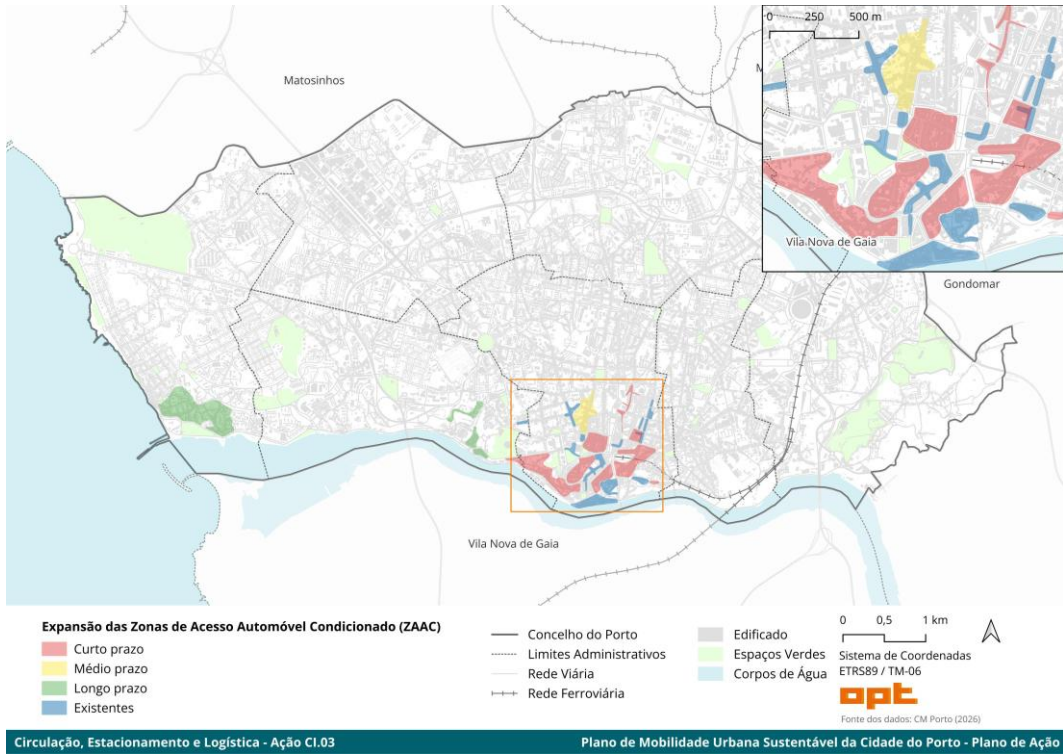


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	100%
OUTRAS FONTES	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Interdependência: MA.07; CI.17
-----------------------	--------------------------------

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Alta	Nº	CI.04
AÇÃO	CI.04 Criação de “school streets”				
CONTEXTUALIZAÇÃO	O município do Porto tem aplicado zonas Kiss & Ride junto a escolas, mas a falta de fiscalização e sensibilização tem limitado a sua eficácia, resultando na ocupação indevida do espaço público. A criação de “school streets” — arruamentos com restrição temporária ao trânsito automóvel nos períodos de entrada e saída escolar — surge como alternativa para reforçar a segurança rodoviária, promover mobilidade ativa e incentivar a autonomia das crianças e cuidadores. A medida, inspirada em boas práticas europeias, transforma o espaço público em área de convivência, aprendizagem e socialização, fortalecendo o sentido de comunidade.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Implementação de school streets em 11 escolas do Porto (EB1/JI S. Miguel de Nevogilde, EB da Fonte da Moura, EB1/JI dos Correios, EB1/JI de Castelos, EB1/JI São Tomé, EB2/3 Eugénio de Andrade, EB1/JI de Costa Cabral, EB1/JI das Antas, EB1/JI da Fontinha, EB Fernão de Magalhães e EB1 do Lagarteiro), com restrição temporária ao trânsito nos períodos de entrada e saída escolar para aumentar segurança e promover mobilidade ativa. A ação inclui diagnóstico local, participação da comunidade escolar e monitorização contínua. Dois projetos-piloto serão implementados no médio prazo (2–5 anos), com nove intervenções adicionais a longo prazo, seguindo princípios de urbanismo tático e boas práticas nacionais e internacionais.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução da sinistralidade Aumento da utilização dos modos ativos Redução dos índices de estacionamento ilegal Promoção da requalificação urbana				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	-	0%
DE 2 A 5 ANOS	Execução dos projetos piloto em 2 arruamentos	9%
MAIS QUE 5 ANOS	Passagem para intervenção definitiva de 2 intervenções Intervenção em 9 arruamentos	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Intervenções executadas (nº)

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	

11 intervenções executadas

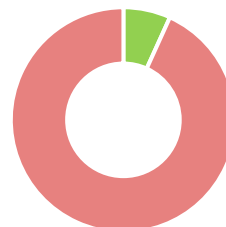
INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

-	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

-

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto, Agrupamentos Escolares
--------------------------	----------------------------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	153 200,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	122 560,00 €	1 532 000,00 €
TOTAL	0,00 €	122 560,00 €	1 685 200,00 €

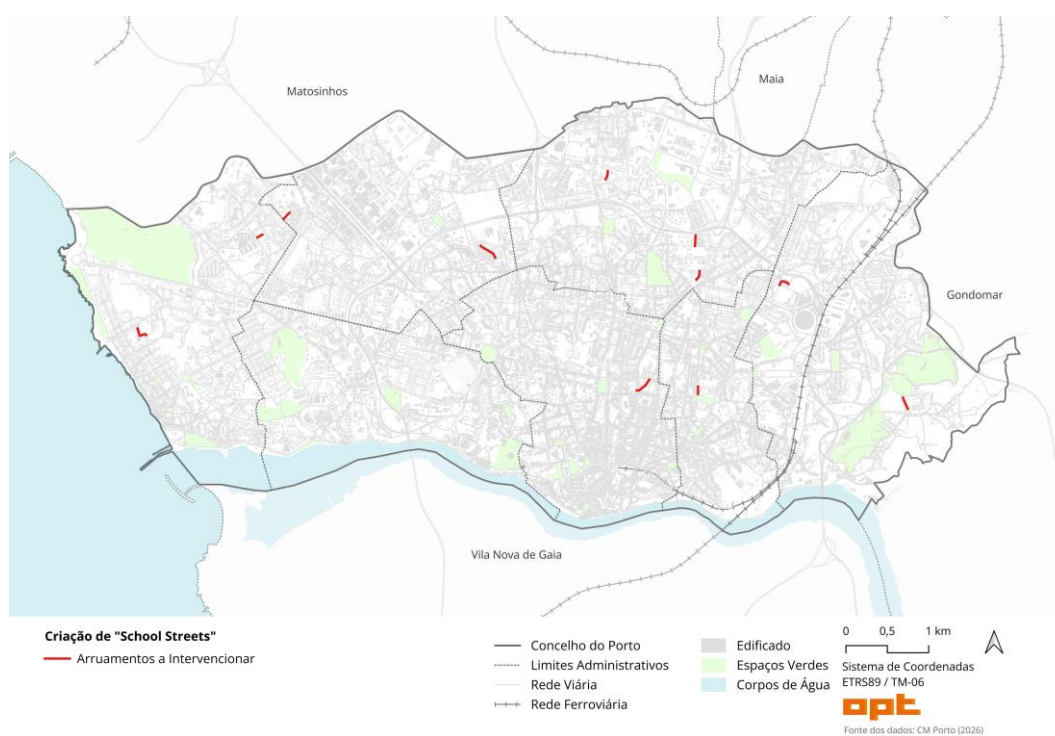


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	100%
OUTRAS FONTES	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Esta medida não tem dependência com outra ação
-----------------------	--

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



Circulação, Estacionamento e Logística - Ação CL.04

Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Cidade do Porto - Plano de Ação

PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Média	Nº	CI.05
AÇÃO	CI.05 Realização de projetos piloto de urbanismo tático				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A intervenção física no espaço público é complexa e dispendiosa, exigindo projetos de execução detalhados e obras graduais. Sem experimentação prévia, muitas intervenções resultam em subutilização ou degradação precoce do espaço, divergindo das intenções iniciais. O urbanismo tático surge como estratégia de baixo custo e rápida execução para testar soluções antes de transformações definitivas, promovendo mudanças comportamentais, segurança, mobilidade ativa, interação social e fortalecimento do sentimento de pertença.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Implementação de projetos piloto de urbanismo tático em arruamentos da envolvente a 8 estabelecimentos de ensino do Porto (Externato Nossa Senhora do Perpetuo Socorro, EB1/JI São João da Foz, EB1/JI das Campinas, EB1 dos Miosóttis, EB1/JI do Bom Sucesso, EB1/JI da Torrinha, EB1/JI de Montebello, EB1/JI da Lomba). A ação inclui diagnóstico local, definição da proposta inicial, sessões participativas com a comunidade escolar, ajustes com base no feedback e monitorização contínua. Um projeto piloto será implementado no curto prazo (0–2 anos), com expansão a médio prazo (2–5 anos) e conversão definitiva a longo prazo (>5 anos). As intervenções poderão incluir parklets, alargamentos de passeios, redesenho viário e estratégias de ativação, funcionando como protótipos de desenho urbano antes de investimentos permanentes.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução da sinistralidade Aumento da utilização dos modos ativos Redução dos índices de estacionamento ilegal Promoção da requalificação urbana				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Intervenção na Rua Costa Cabral (projeto-piloto)	1%
DE 2 A 5 ANOS	Passagem para intervenção definitiva de 1 intervenção Intervenção em 7 arruamentos	31%
MAIS QUE 5 ANOS	Passagem para intervenção definitiva em 7 arruamentos	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Intervenções executadas (nº)

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	

7 intervenções executadas

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

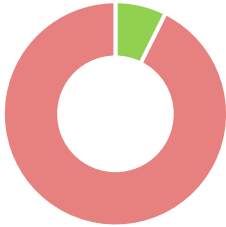
-

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

-

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto, Agrupamentos Escolares
--------------------------	----------------------------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	10 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	45 200,00 €	565 000,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	100 800,00 €	1 260 000,00 €
TOTAL	0,00 €	146 000,00 €	1 835 000,00 €

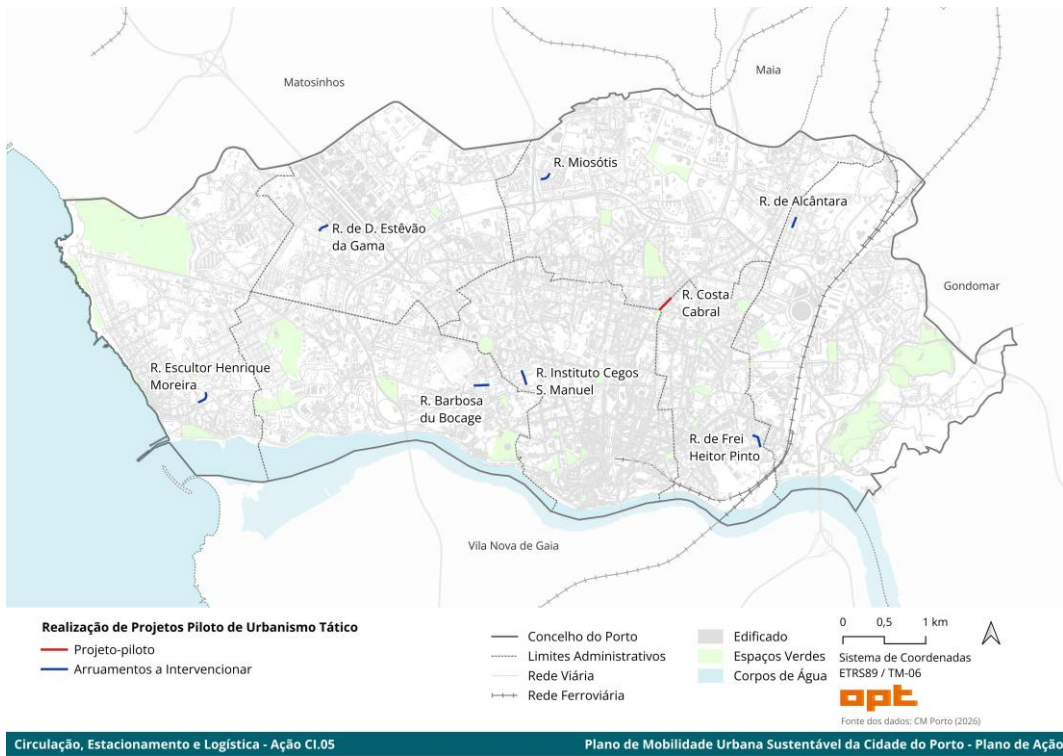


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	100%
OUTRAS FONTES	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Interdependência: CI.01
-----------------------	-------------------------

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Média	Nº	CI.06
AÇÃO	CI.06 Execução de novos eixos viários				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A rede viária do Porto apresenta descontinuidades estruturais que comprometem a eficiência do transporte público, a fluidez do tráfego e a legibilidade urbana. A consolidação da malha viária é essencial para equilibrar os fluxos de circulação, reduzir a pressão sobre vias sobrecarregadas e permitir a redistribuição do espaço viário a favor dos modos ativos. A execução de novos eixos deverá adotar princípios de desenho urbano sustentável, integrando mobilidade ativa, segurança rodoviária e qualidade ambiental, de modo a apoiar a transição para um modelo de mobilidade inclusivo e resiliente.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Execução faseada de novos eixos viários estratégicos, com 700 m previstos no curto prazo (0–2 anos), 6.500 m no médio prazo (2–5 anos) e 7.700 m no longo prazo (5–10 anos). As intervenções priorizam a eliminação de descontinuidades e a articulação entre zonas urbanas, conforme previsto no PDM e no PMUS. No curto prazo, incluem-se as ligações da Rua Artur Brás à Avenida das Congostas (Ramalde) e da Rua 5 de Outubro à Avenida da França (Centro Histórico). No médio prazo, destacam-se a rede viária associada à UOPG Nun'Álvares (Foz/Nevogilde), Rua de Diogo Botelho à Rua da Pasteleira e ao plano de urbanização de Campanhã. No longo prazo, serão executados prolongamentos e ligações complementares em Campanhã, Ramalde, Paranhos e Foz do Douro, consolidando a estrutura viária municipal e criando condições para redistribuição de espaço em arruamentos existentes.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução dos índices de congestionamento Aumento da competitividade do transporte público Reforço da conectividade do território Promoção da consolidação do território				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Execução de 700m de novos eixos viários	4%
DE 2 A 5 ANOS	Execução de 6 500m de eixos viários	52%
MAIS QUE 5 ANOS	Execução de 7 700m de eixos viários	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Extensão dos eixos viários executados (nº)

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	

Execução de 14 900m de novos eixos viários

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

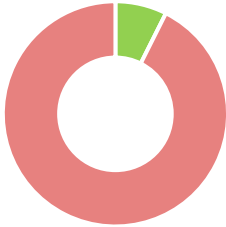
-

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

-

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto
--------------------------	----------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	168 000,00 €	2 100 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	1 800 000,00 €	22 500 000,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	1 848 000,00 €	23 100 000,00 €
TOTAL	0,00 €	3 816 000,00 €	47 700 000,00 €



FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	100%
OUTRAS FONTES	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Precede: SU.02 Interdependência: TP.06; CI.08; CI.17
-----------------------	---

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



Circulação, Estacionamento e Logística - Ação CI.06 Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Cidade do Porto - Plano de Ação

PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Alta	Nº	CI.07
AÇÃO	CI.07 Prolongamento dos túneis do Campo Alegre e de Faria Guimarães				
CONTEXTUALIZAÇÃO	O desnivelamento de interseções rodoviárias é uma solução eficaz para reduzir conflitos viários e libertar espaço ao nível da rua, permitindo requalificações urbanas que favorecem os modos ativos. Contudo, as bocas de entrada e saída de túneis podem reduzir significativamente o espaço pedonal, gerando situações de risco em zonas com elevada densidade de viagens. No Porto, duas localizações — Campo Alegre e Faria Guimarães — apresentam constrangimentos desse tipo, exigindo intervenções que conciliem fluidez viária com segurança e conforto para peões e transportes públicos.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Prolongamento dos túneis do Campo Alegre (150 m) e de Faria Guimarães (450 m) para melhorar a fluidez viária e requalificar o espaço público. No Campo Alegre, a entrada será deslocada para nascente do cruzamento com as ruas Arquiteto Marques da Silva e Professor Abel Salazar, permitindo o alargamento de passeios e criação de via BUS. Em Faria Guimarães, a saída será deslocada para norte da Rua do Covelo, criando passeios mais amplos, zonas de estadia, estacionamento e área de tomada e largada junto às unidades de saúde. A execução está prevista para o longo prazo (Campo Alegre e Faria Guimarães), visando segurança, mobilidade ativa e melhor desempenho do transporte público.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução dos índices de congestionamento Aumento da competitividade do transporte público Aumento da segurança de utilização dos modos ativos Redução dos índices de estacionamento ilegal Promoção da requalificação urbana				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	-	0%
DE 2 A 5 ANOS	Elaboração dos projetos	7%
MAIS QUE 5 ANOS	Execução das empreitadas	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Empreitadas executadas (nº)

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	

2 Empreitadas executadas

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

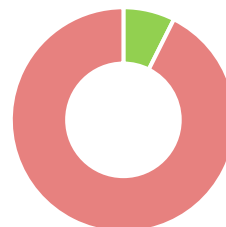
-

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

-

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto
--------------------------	----------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	1 240 000,00 €	0,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	15 500 000,00 €
TOTAL	0,00 €	1 240 000,00 €	15 500 000,00 €

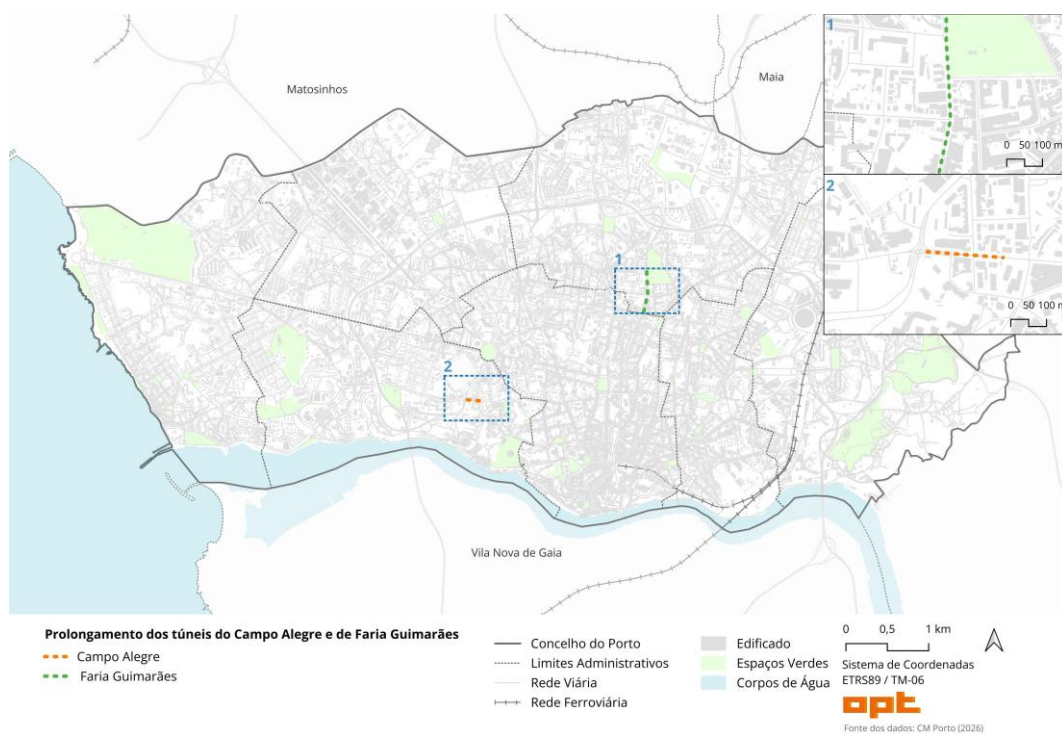


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	100%
OUTRAS FONTES	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Precede: SU.02 Interdependência: MA.02
-----------------------	---

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Alta	Nº	CI.08
AÇÃO	CI.08 Reperfilamento integral da Estrada da Circunvalação				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A Estrada da Circunvalação, antiga fronteira alfandegária do Porto, tornou-se uma via estruturante no tecido urbano consolidado, onde funções residenciais, comerciais e industriais coexistem. Apesar de centralidades importantes, como Areosa, Amial e Monte dos Burgos, a via carece de elementos básicos de mobilidade urbana, como passeios contínuos e infraestrutura ciclável. A ausência de intervenções estruturantes, agravada pela gestão partilhada com a Infraestruturas de Portugal, resultou numa via fragmentada e subqualificada, que hoje limita a segurança, a mobilidade ativa e a integração urbana.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Reperfilamento integral da Estrada da Circunvalação a longo prazo (13,8 km). A ação prevê reconfiguração de interseções, alocação de espaço para mobilidade ciclável, transporte público e mobilidade ativa, consolidação da infraestrutura pedonal e criação de áreas de estadia e verde. O objetivo é transformar a via numa avenida urbana inclusiva, promovendo segurança, justiça territorial, qualidade ambiental e integração urbana, convertendo a antiga barreira viária numa artéria de encontro e ligação.				
RESULTADOS ESPERADOS	Aumento da utilização dos modos ativos Aumento da utilização do transporte público Redução dos índices de sinistralidade Requalificação do espaço urbano				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Elaboração de estudos preliminares	7%
DE 2 A 5 ANOS	Desenvolvimento de estudos e projetos	7%
MAIS QUE 5 ANOS	Execução faseada da obra	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Extensão da via intervencionada (m)

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	

Intervenção em 13 750 m

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

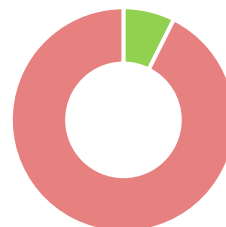
-

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

-

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto, CM Matosinhos, CM Maia, CM Gondomar, IP
---------------------------------	---

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	3 200 000,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	40 000 000,00 €
TOTAL	0,00 €	3 200 000,00 €	40 000 000,00 €



FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	0%
OUTRAS FONTES	100%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Precede: SU.02 Interdependência: MA.08; TP.03; TP.06; TP.08; TP.10; TP.11; CI.06
------------------------------	---

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



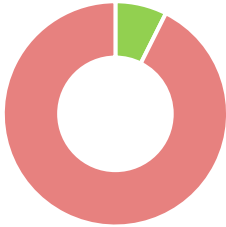
PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Baixa	Nº	CI.09
AÇÃO	CI.09 Reperfilamento de eixos viários e focos de conflitos				
CONTEXTUALIZAÇÃO	O reperfilamento de eixos viários e a intervenção em focos de conflito constituem medidas estruturais para melhorar a segurança, a fluidez e a legibilidade da rede viária. Em vários arruamentos do Porto, como as Avenidas Atlânticas e a Rua de Costa Cabral, as limitações do espaço canal e a coexistência de diferentes usos urbanos geram conflitos entre automóveis, transporte público, peões e ciclistas. A insuficiente largura das faixas, o estacionamento irregular e a elevada densidade funcional agravam os riscos e comprometem a eficiência da circulação. A intervenção nestes eixos visa redistribuir o espaço público de forma equilibrada, assegurando a compatibilidade entre modos e a melhoria da segurança rodoviária e da mobilidade ativa.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Reperfilamento de três eixos viários e sete interseções prioritárias para melhorar a segurança e a fluidez. Nas Avenidas Atlânticas, prevê-se a implementação de um perfil duas vias de 3,05 m, ciclovia segregada e separador arborizado. Na Rua de Costa Cabral (Marquês–Combatentes), propõe-se sentido único sul–norte, alargamento de passeios, reorganização de cargas e descargas e realocização da paragem “Pires de Lima”, garantindo conectividade ciclável. As intervenções na Rua de Costa Cabral serão executadas no curto prazo (0–2 anos), seguindo-se nas Avenidas Atlânticas a médio prazo (2–5 anos) que deverá ser feito após a abertura da Av. Nun’Álvares.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução dos índices de congestionamento Aumento da utilização do transporte público Redução dos índices de sinistralidade Requalificação do espaço urbano				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Intervenção na Rua de Costa Cabral Reperfilamento de interseções	80%
DE 2 A 5 ANOS	Intervenção nas Avenidas Atlânticas	100%
MAIS QUE 5 ANOS	Monitorização	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS	
Extensão de arruamentos reperfilados (m) Interseções intervencionados (nº)	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	
Intervenção em 2 150m 7 interseções reperfilada	
INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)	
-	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	
-	

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto
--------------------------	----------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	131 442,19 €	1 643 027,32 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	131 442,19 €	1 643 027,32 €

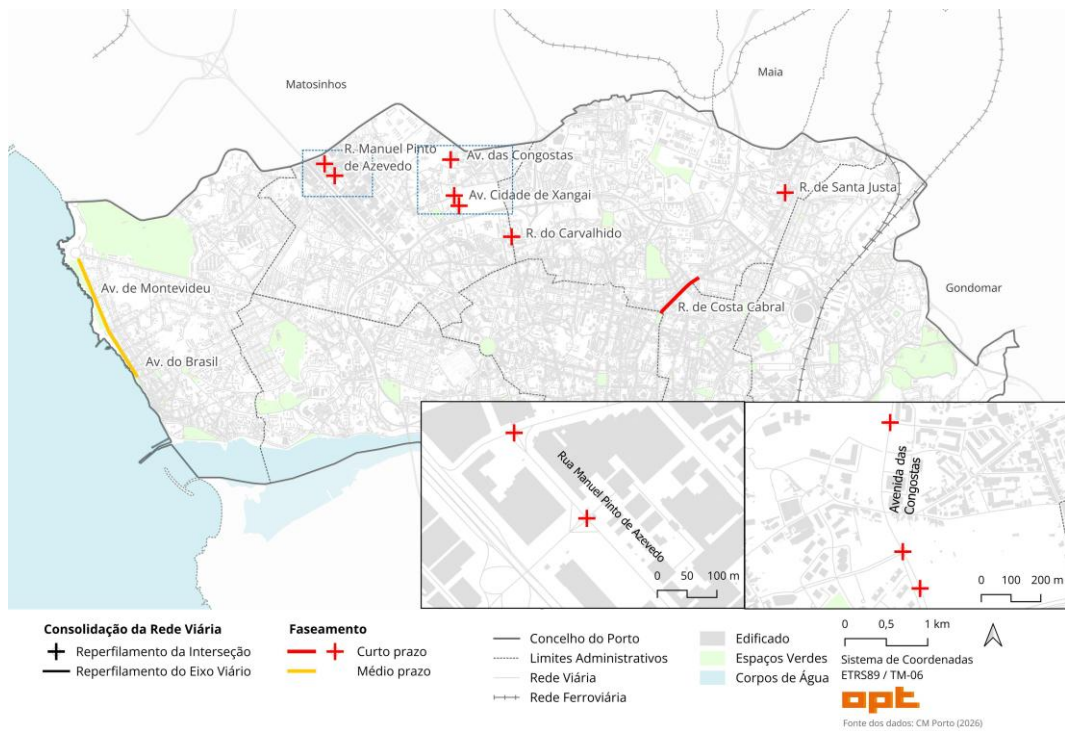


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	100%
OUTRAS FONTES	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Precede: SU.02
-----------------------	----------------

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Alta	Nº	CI.10
AÇÃO	CI.10 Intervenções pontuais na envolvente do nó de Francos				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Para além da rede viária sob gestão do município é fundamental reconhecer a importância da rede viária nacional no funcionamento do sistema rodoviário. Porém, são vários os pontos de ineficiência nestas vias, em especial nos nós de acesso. Este plano de ação propõe duas tipologias de intervenção nestes pontos nodais da rede. A primeira tipologia, associada a intervenções pontuais e de baixo custo, explorada nesta ação, e uma segunda tipologia, que antevê a necessidade de intervenções de maior escala e mais dispendiosas, que é explorada na ação seguinte. As ações pontuais previstas incidem unicamente no nó de Francos e na sua envolvente.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Implementação de duas intervenções pontuais no nó de Francos:1) Via de saída da Avenida AEP para a Rua de Delfim Ferreira, permitindo aliviar o Nó de Francos. 2) Criação de via de aceleração no acesso da Rua de Delfim Ferreira à Avenida AEP.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução do congestionamento Redução da sinistralidade				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Desenvolvimento de estudos e projetos	10%
DE 2 A 5 ANOS	Execução das empreitadas	100%
MAIS QUE 5 ANOS	Monitorização	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Intervenções realizadas (nº)

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	

2 intervenções realizadas

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

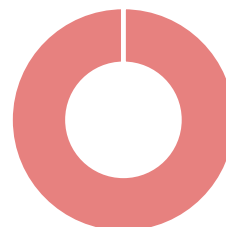
-

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

-

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto, IP
--------------------------	--------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	1 000 000,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	0,00 €	1 000 000,00 €

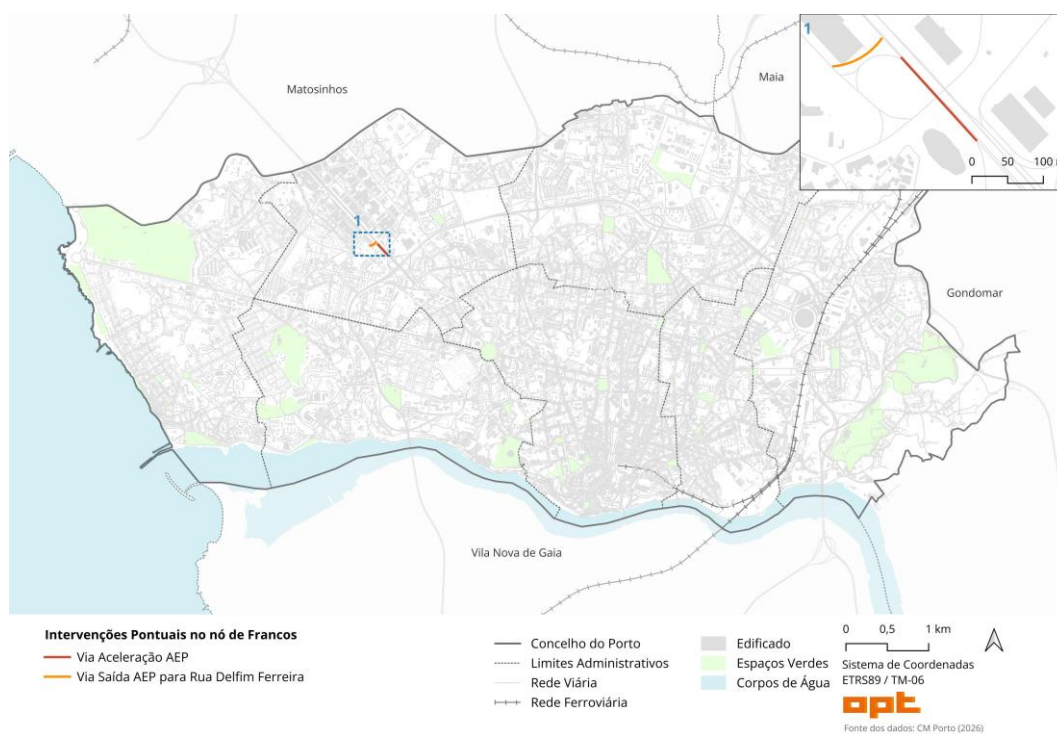


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	50%
OUTRAS FONTES	50%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Esta medida não tem dependência com outra ação
-----------------------	--

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Alta	Nº	CI.11
AÇÃO	CI.11 Intervenções estruturantes em nós da Rede Viária Nacional				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Alguns dos constrangimentos verificados atualmente nos nós da rede viária nacional na cidade do Porto resultam de problemas estruturais na sua configuração física. Destaca-se a presença de nós incompletos, aumentando a pressão sobre as restantes vias e a proximidade entre entradas e saídas, levando ao cruzamento de fluxos. Embora a rede viária nacional seja caracterizada por vários nós de acesso, o processo de diagnóstico permitiu identificar três situações problemáticas.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Intervenção nos nós críticos da rede viária nacional com três eixos: (1) nó de Francos – criação de ramo em viaduto para eliminar cruzamento de fluxos entre VCI e Avenida AEP, reduzindo congestionamentos; (2) nó da A3 com VCI – desnivelamento do ramo A3–Arrábida via túnel de 500 m, eliminando cruzamentos e aumentando a fluidez e segurança; (3) nó da Circunvalação com A3 – construção de duas rotundas com ramos de entrada e saída para sul, completando o nó e aliviando a rede local. Intervenções complexas, dependentes da Infraestruturas de Portugal, previstas para longo prazo, aumentando eficiência da rede, segurança e sustentabilidade.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução do congestionamento Redução da sinistralidade				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	-	1%
DE 2 A 5 ANOS	Desenvolvimento dos projetos	8%
MAIS QUE 5 ANOS	Realização das intervenções	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Intervenções realizadas (nº)

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	

3 intervenções realizadas

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

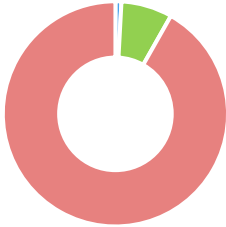
-

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

-

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto, IP
--------------------------	--------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	225 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	1 920 000,00 €	0,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	24 000 000,00 €
TOTAL	225 000,00 €	1 920 000,00 €	24 000 000,00 €

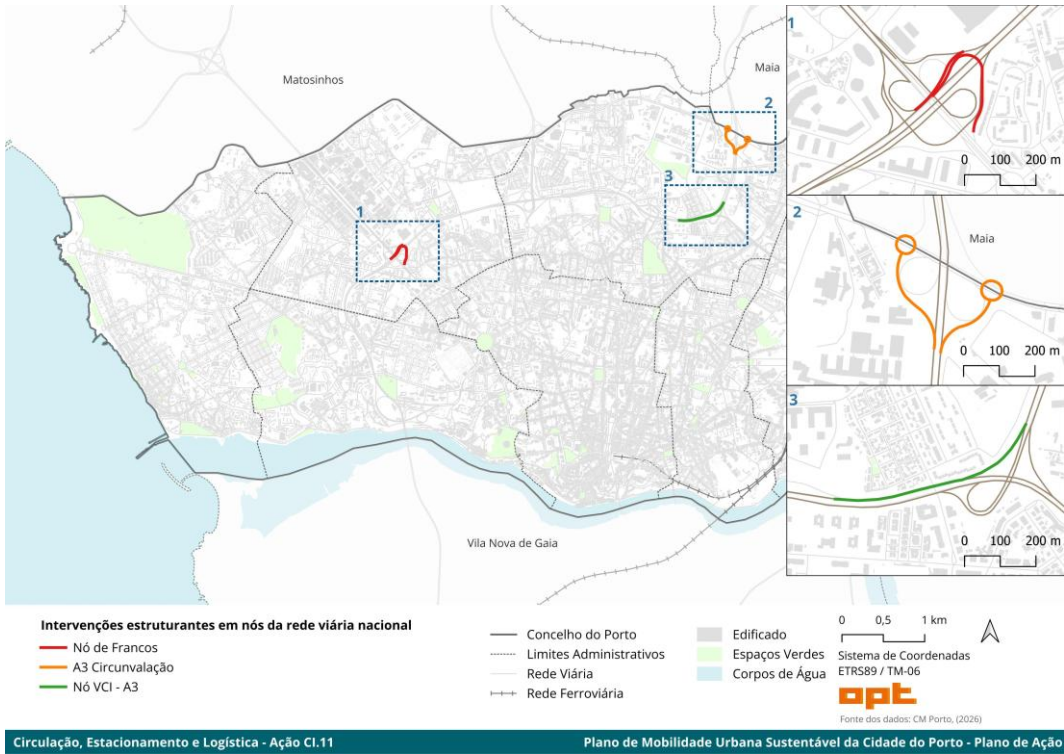


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	7%
OUTRAS FONTES	93%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Esta medida não tem dependência com outra ação
-----------------------	--

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



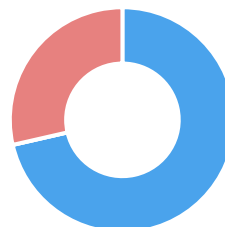
PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Alta	Nº	CI.12
AÇÃO	CI.12 Otimização do funcionamento das Zonas de Estacionamento de Duração Limitada				
CONTEXTUALIZAÇÃO	As políticas de estacionamento assumem um papel fundamental na regulação da procura, sabendo que a oferta, em especial nas zonas de maior densidade, nunca será suficiente para dar resposta à procura teórica. A introdução de zonas de estacionamento tarifado, para além de controlar a procura permitem ajustar os padrões de utilização da infraestrutura de estacionamento, promovendo a rotação e possibilitando a utilização do mesmo lugar por um maior número de pessoas ao longo do dia. Esta necessidade é particularmente relevante numa lógica de promover uma maior afluência aos estabelecimentos comerciais, mas também no controlo das práticas de estacionamento ilegal, por via de uma fiscalização mais frequente.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Otimização das ZEDL através de cinco eixos de atuação: (1) expansão para novos arruamentos (10 km), através de duas fases (5,8 + 4,2); (2) revisão tarifária, penalizando estadias prolongadas nas zonas centrais; (3) criação de uma nova zona com limite máximo de 1 h; (4) fim das renovações sucessivas por app; e (5) redução da oferta de estacionamento de rua proporcional à criação de novos parques. A nova concessão, prevista para após 2026, deverá assegurar gestão integrada, rotação eficiente e libertação de espaço público para modos ativos e transporte coletivo.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução do congestionamento Redução da prática de estacionamento ilegal Aumento da receita Promoção do comércio local				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	i) Definição de uma estratégia integrada de estacionamento para a Cidade, abrangendo o estacionamento de superfície, a revisão das ZEDL e a identificação de eventuais localizações para novos parques de estacionamento off-street. ii) Expansão dos arruamentos	100%
DE 2 A 5 ANOS	Avaliação dos tarifários, dos níveis de rotação, da pressão sobre o espaço público e da articulação entre estacionamento de rua e oferta em parques	100%
MAIS QUE 5 ANOS	Monitorização e ajustamento do modelo, em função dos resultados alcançados e da evolução da procura	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS	
Extensão de novos arruamentos abrangidos (m)	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	
10 000 m de novos arruamentos abrangidos	
INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)	
Introdução de novo sistema de zonamento; Alteração do regime de tarifação; Introdução de restrições à renovação do estacionamento nas apps; Introdução de mecanismos para a redução da oferta global de estacionamento	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	
Novo sistema de zonamento implementado; Novo regime de tarifação implementado; Restrições introduzidas na app; Mecanismos de redução introduzidos	

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto, STCP Serviços, Via Verde, Telpark
---------------------------------	---

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	25 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	10 000,00 €
TOTAL	25 000,00 €	0,00 €	10 000,00 €

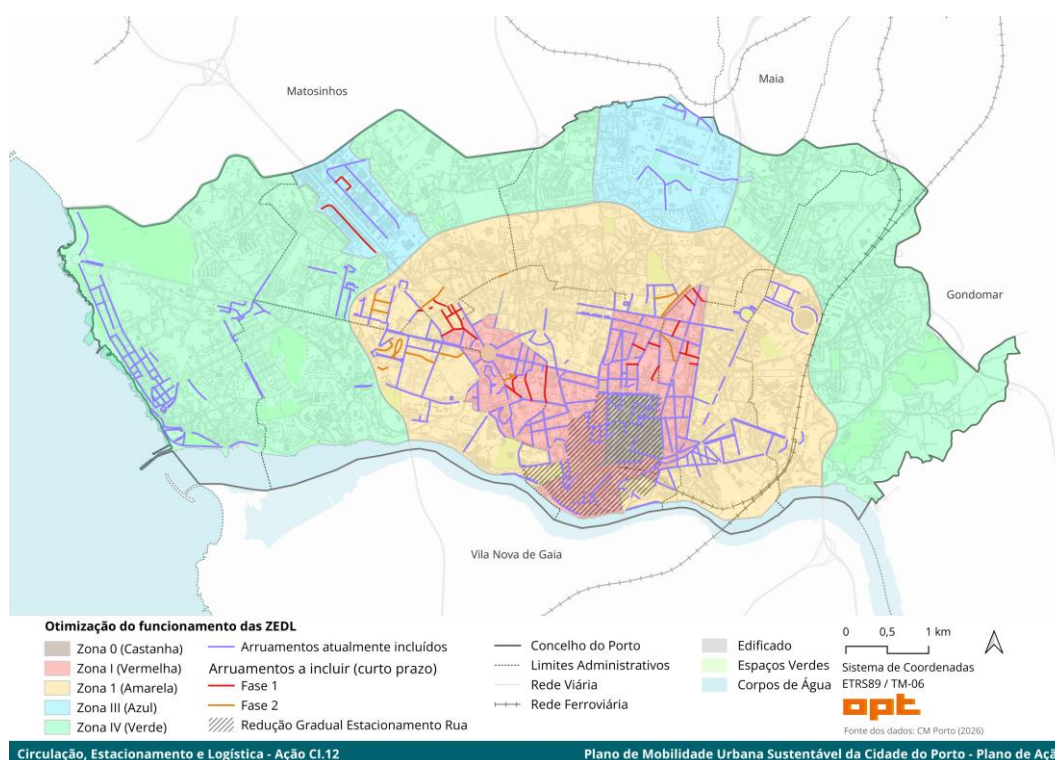


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	100%
OUTRAS FONTES	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Esta medida não tem dependência com outra ação
------------------------------	--

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Alta	Nº	CI.13
AÇÃO	CI.13 Reforço das medidas de combate ao estacionamento ilegal pela Polícia Municipal				
CONTEXTUALIZAÇÃO	O aumento progressivo da utilização do automóvel teve, como consequência natural, uma procura crescente por estacionamento, em especial nos locais próximos aos principais polos geradores de viagens. Esta situação tem também lugar nos locais de maior concentração residencial, em virtude de uma discrepância crescente entre o número de viaturas individuais e o número de lugares de estacionamento, quer na via pública quer em garagens.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Reforço das medidas de combate ao estacionamento ilegal através de três eixos de atuação: (1) intensificação da fiscalização tecnológica; (2) utilização mais eficiente da frota de reboques da Polícia Municipal; (3) priorização das zonas de maior incidência de estacionamento ilegal. A medida visa aumentar a fluidez do tráfego, proteger a circulação pedonal e ciclável, reduzir riscos de acidentes e consolidar uma cultura de respeito às regras de estacionamento.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução do congestionamento Redução da prática de estacionamento ilegal Aumento da receita Aumento da segurança na utilização dos modos ativos				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Articulação e governança com PSP, PM STCPS. Aquisição de 2 novas viaturas	90%
DE 2 A 5 ANOS	Monitorização e ajustes	95%
MAIS QUE 5 ANOS	Monitorização e ajustes	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Novas viaturas ao serviço (nº)

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	

2 novas viaturas ao serviço

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

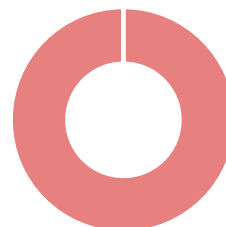
-

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

-

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto, Polícia Municipal
--------------------------	-----------------------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	250 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	0,00 €	250 000,00 €

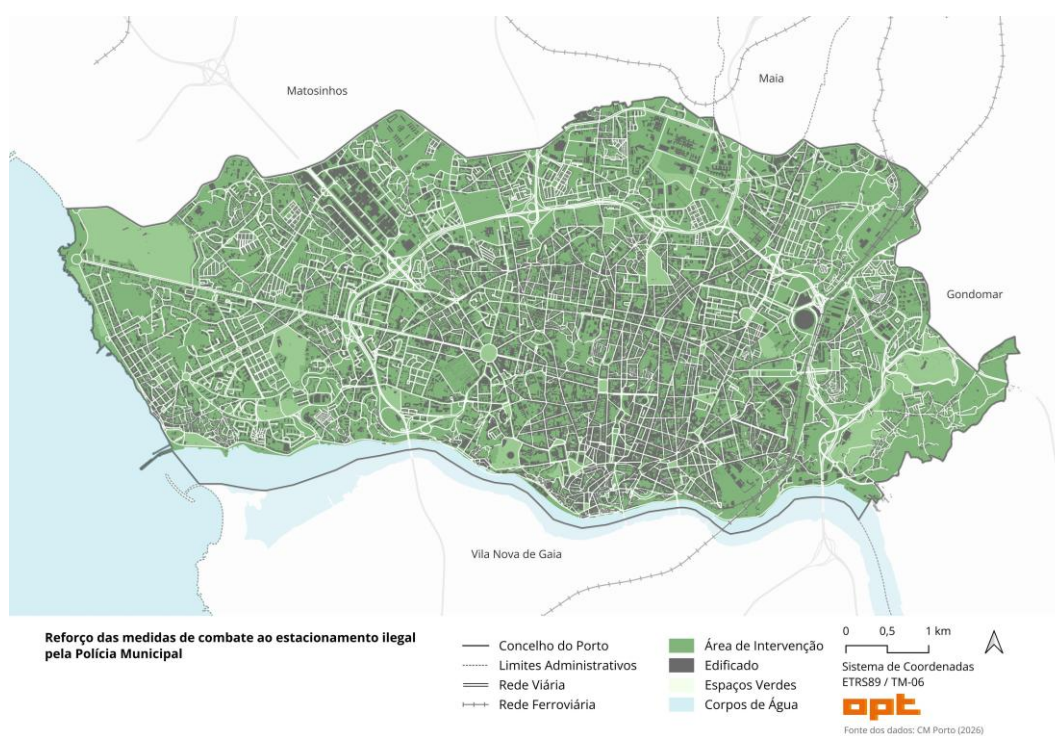


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	100%
OUTRAS FONTES	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Interdependência: CI.14
-----------------------	-------------------------

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Alta	Nº	CI.14
AÇÃO	CI.14 Reforço das competências da STCP Serviços para a gestão do estacionamento				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Atualmente a Polícia Municipal é responsável pela fiscalização do estacionamento em todo o espaço público do concelho, incluindo não só a atuação, mas também a remoção de viaturas da via pública. A sua ação é fundamental para garantir o cumprimento das regras do Código da Estrada relativa à paragem, estacionamento e circulação, tentando combater o estacionamento abusivo que obstrui passeios, faixas de rodagem e acessos, comprometendo a segurança e a fluidez do tráfego.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Esta medida visa reforçar a atuação da Polícia Municipal, promovendo uma utilização mais justa do espaço público, dissuadindo comportamentos de estacionamento abusivo que comprometem a segurança, a fluidez do tráfego e a prioridade aos modos de transporte mais sustentáveis. O alargamento das competências permitirá à STCP Serviços atuar de forma estratégica e contínua, projetando uma imagem de rigor e autoridade urbana, sem necessidade de contratação de novos recursos.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução do congestionamento Redução da prática de estacionamento ilegal Aumento da receita Aumento da segurança na utilização dos modos ativos				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Reforço das competências da STCP Serviços para a gestão do estacionamento Integração de equipas de fiscais na STCP Serviços	90%
DE 2 A 5 ANOS	Monitorização dos resultados	95%
MAIS QUE 5 ANOS	Monitorização dos resultados	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS	
-	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	
-	

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)	
Atribuição de novas competências à STCP Serviços	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	
Novas competências atribuídas	

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto, STCP Serviços, Via Verde, Telpark
---------------------------------	---

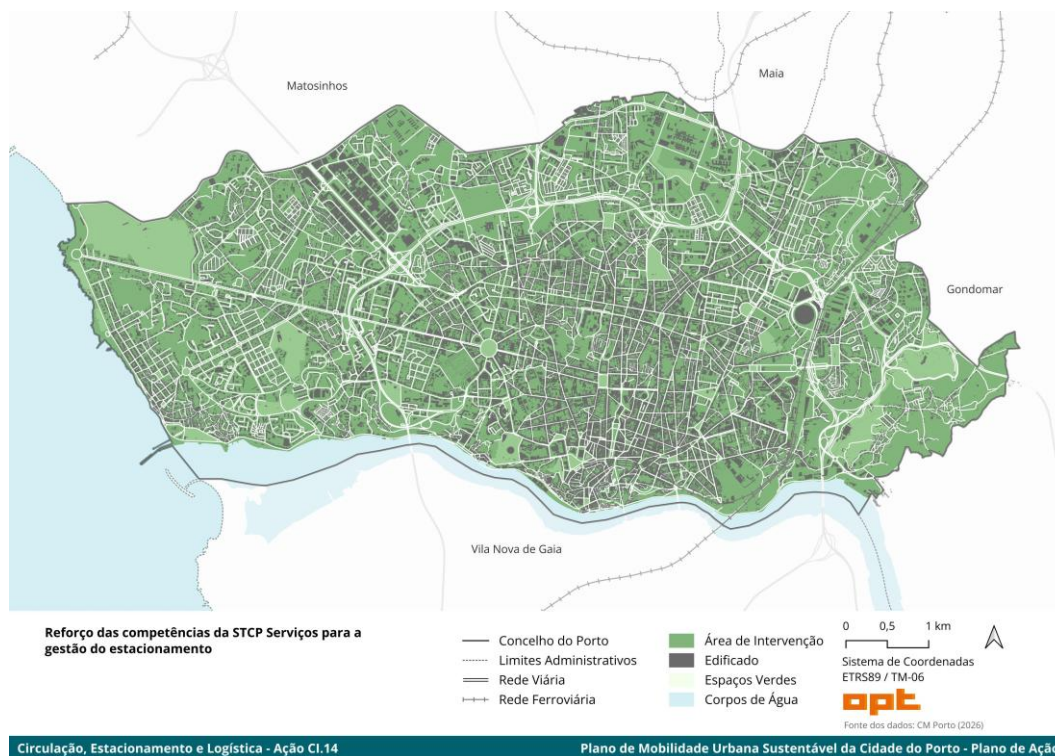
CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	0,00 €	0,00 €

FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	-
OUTRAS FONTES	-

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Interdependência: CI.13
------------------------------	-------------------------

Nota: Considera-se que esta ação será implementada com recursos internos do município.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Alta	Nº	CI.15
AÇÃO	CI.15 Reforço Protocolo Via Livre				
CONTEXTUALIZAÇÃO	O Protocolo Via Livre constitui um instrumento fundamental para garantir a desobstrução das infraestruturas dedicadas ao transporte público, contribuindo para a melhoria da velocidade comercial, da regularidade e da fiabilidade da operação. A ocupação indevida dos corredores BUS e das paragens de autocarro por veículos particulares representa um dos principais fatores de perturbação do serviço, originando atrasos, aumento dos tempos de percurso e perda de atratividade do transporte coletivo.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Reforço da parceria entre a STCP e a Câmara Municipal do Porto, que autoriza fiscais a autuar viaturas indevidamente em corredores BUS e paragens de autocarro, visando a melhoria dos índices operacionais do transporte público				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução do congestionamento Redução da prática de estacionamento ilegal Aumento da velocidade comercial do transporte público				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Reforço dos meios	10%
DE 2 A 5 ANOS	Acompanhamento e monitorização	50%
MAIS QUE 5 ANOS	Acompanhamento e monitorização	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS	
-	

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	
-	

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)	
Reforço do Protocolo	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	
Protocolo Reforçado	

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto; STCP
--------------------------	----------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	0,00 €	0,00 €

FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	-
OUTRAS FONTES	-

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Esta medida não tem dependência com outra ação
-----------------------	--

Nota: Considera-se que esta ação será implementada com recursos internos do município.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



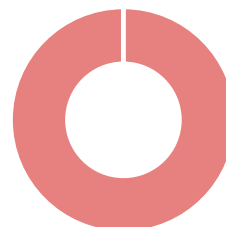
PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Média	Nº	CI.16
AÇÃO	CI.16 Aumento da oferta de estacionamento dedicada a motociclos				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Motociclos e ciclomotores ocupam significativamente menos espaço do que automóveis, sendo uma solução eficiente para deslocações individuais e para a otimização do estacionamento urbano. No Porto, a ocupação de lugares de estacionamento automóvel por motociclos representa desperdício de espaço, especialmente em áreas de elevada pressão de estacionamento. A legislação em vigor (Lei nº 25/2025) exige afetação mínima de 5% das vagas a motociclos, garantindo proporcionalidade à dimensão dos veículos.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Aumento da oferta de estacionamento para motociclos através de dois eixos de atuação: (1) reforço da sinalização e visibilidade dos 96 lugares existentes, com marcações horizontais específicas e sinalização complementar, reduzindo estacionamento ilegal por desconhecimento; (2) criação gradual de novas bolsas de estacionamento, com 40 vagas adicionais nas zonas de maior pressão, seguindo um faseamento de médio (20 vagas) e longo prazo (20 vagas). A medida reconhece o papel dos motociclos na mobilidade individual, promovendo ordem urbana, segurança pedonal e gestão eficiente do espaço público.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução da prática de estacionamento ilegal Redução da utilização do automóvel Aumento da segurança na utilização dos modos ativos				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Intervenção em 96 bolsas de estacionamento	71%
DE 2 A 5 ANOS	Implementação de 20 bolsas de estacionamento	85%
MAIS QUE 5 ANOS	Implementação de 20 bolsas de estacionamento	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS	
Bolsas de estacionamento intervencionadas (nº); Bolsas de estacionamento criadas (nº)	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	
96 bolsas de estacionamento intervencionadas; 200 bolsas de estacionamento criadas	
INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)	
-	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	
-	

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto
--------------------------	----------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	43 200,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	9 000,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	9 000,00 €
TOTAL	0,00 €	0,00 €	61 200,00 €

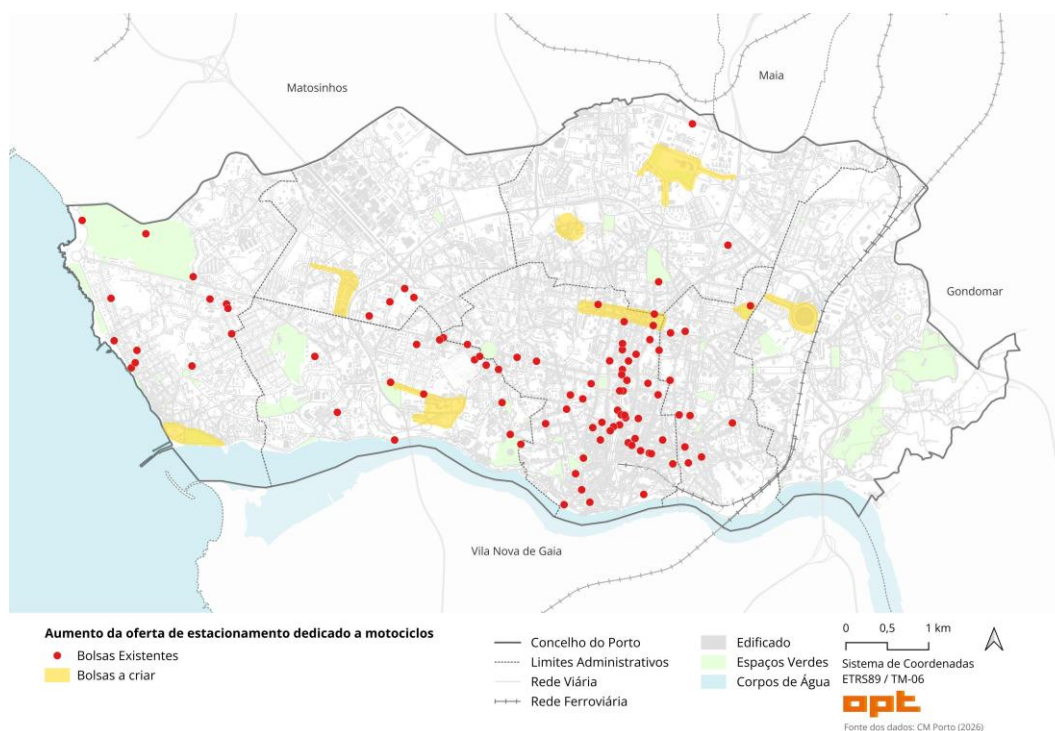


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	100%
OUTRAS FONTES	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Esta medida não tem dependência com outra ação
-----------------------	--

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



Circulação, Estacionamento e Logística - Ação CI.16

Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Cidade do Porto - Plano de Ação

PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Média	Nº	CI.17
AÇÃO	CI.17 Reformulação do sistema de sinalética direcional				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Apesar da proliferação dos sistemas de navegação por satélite nos automóveis e nos smartphones, a sinalética direcional física é, ainda hoje, um elemento chave no funcionamento do sistema rodoviário. Inicialmente pensada para providenciar indicações rápidas e claras em direção aos principais pontos de referência (municípios e grandes equipamentos de interesse público), gradualmente foi-se assistindo à sobreposição de várias camadas contextuais.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Reformulação da sinalética direcional com levantamento integral e intervenção faseada: curto prazo, deverá proceder-se ao levantamento integral de todos os elementos de sinalética, ao que se seguirá uma intervenção faseada. A médio prazo propõe-se a intervenção na secção central da cidade, num território compreendido entre a Boavista, o Marquês e o Campo 24 de Agosto. Já a longo prazo a execução evoluirá para compreender o restante território concelhio. A ação melhora a navegação, orienta condutores, otimiza circulação e estacionamento, e apoia políticas de mobilidade sustentável.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução do congestionamento Redução da ocupação do espaço público				

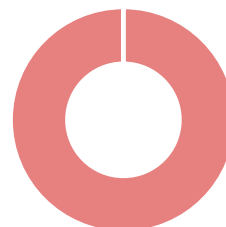
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Levantamento da sinalética existente e aferição dos novos elementos de sinalética	10%
DE 2 A 5 ANOS	Implementação na zona central	82%
MAIS QUE 5 ANOS	Implementação no restante território concelhio	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS	
Zonas intervencionadas (nº)	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	
2 zonas intervencionadas	

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)	
-	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	
-	

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto
--------------------------	----------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	50 000,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	100 000,00 €
TOTAL	0,00 €	0,00 €	150 000,00 €

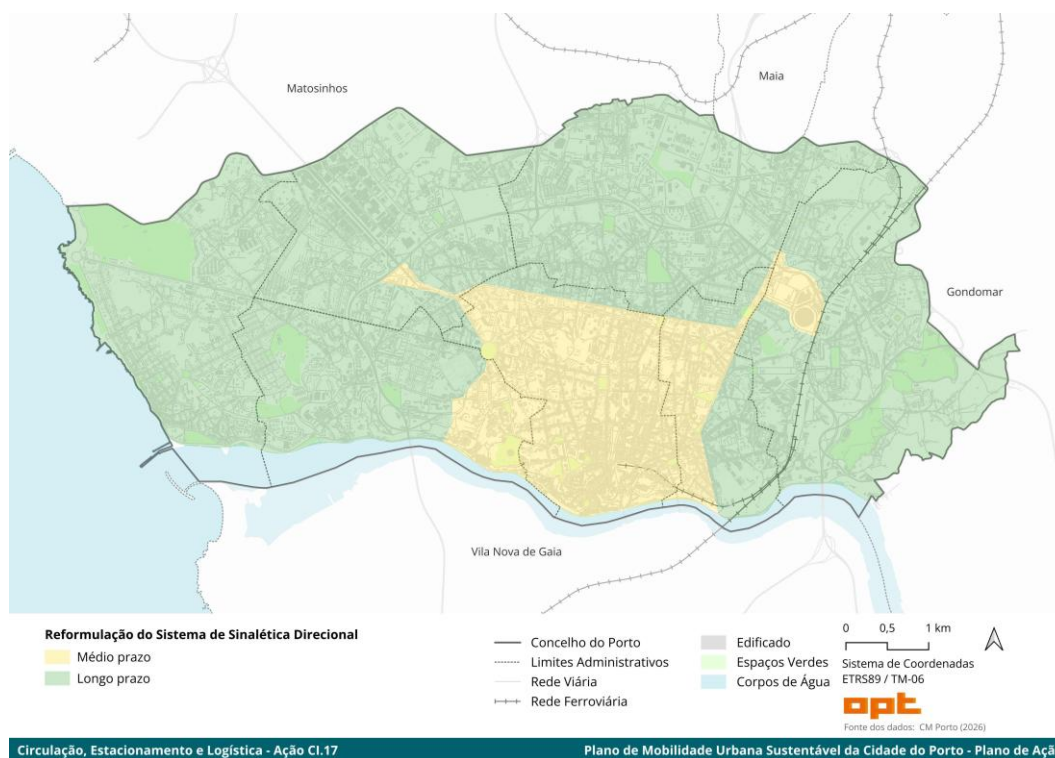


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	100%
OUTRAS FONTES	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Interdependência: CI.01; CI.02; CI.03; CI.06
-----------------------	--

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Média	Nº	CI.18
AÇÃO	CI.18 Intervenção no sistema de informação dinâmica				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Para além sinalética de natureza estática, os Sistemas Inteligentes de Transportes (ITS) e a sensorização crescente dos centros urbanos possibilitam a adoção de novas soluções de sinalética, amplificando de forma significativa a pertinência da informação disponibilizada aos condutores.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Intervenção no sistema de informação dinâmica através de três eixos de atuação: (1) aprimoramento da tipologia de informação, incluindo dados sobre oferta real de lugares em cada parque de estacionamento, permitindo decisões mais informadas e regulação do tráfego; (2) integração da informação com plataformas de mobilidade urbana e aplicações de Mobility as a Service (MaaS), promovendo gestão inteligente e eficiente da infraestrutura e disseminação ampla dos dados.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução do congestionamento Promoção da gestão eficiente da infraestrutura				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Implementação de novas funcionalidades; Integração com plataformas	20%
DE 2 A 5 ANOS	Manutenção da plataforma	50%
MAIS QUE 5 ANOS	Manutenção da plataforma	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS	
-	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	
-	

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)	
Disponibilização de novas tipologias de informação; Integração com outras plataformas	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	
Novas tipologias disponibilizadas; Integração concluída	

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto
--------------------------	----------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	10 000,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	15 000,00 €	0,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	25 000,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	50 000,00 €	0,00 €

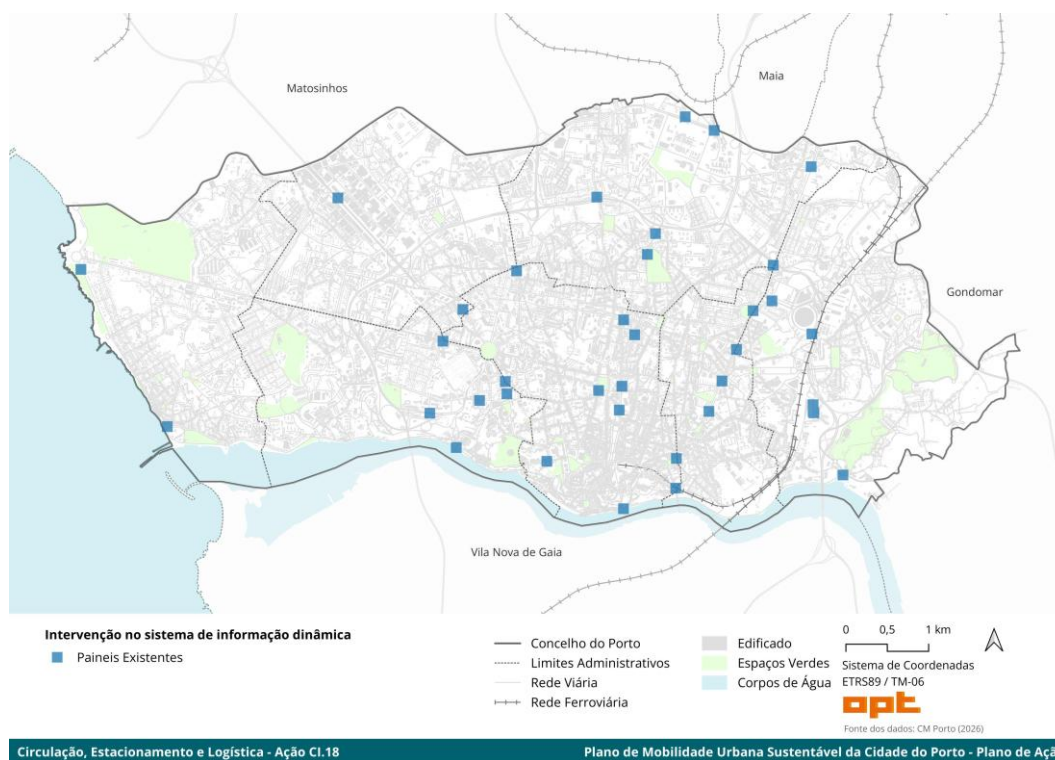


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	50%
OUTRAS FONTES	50%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Esta medida não tem dependência com outra ação
-----------------------	--

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Média	Nº	CI.19
AÇÃO	CI.19 Sistema inteligente de controlo de velocidade na Cidade				
CONTEXTUALIZAÇÃO	O excesso de velocidade em ambiente urbano é uma das principais causas de sinistralidade e de perda de qualidade do espaço público do Porto. Esta ação prevê a implementação de um sistema inteligente de controlo de velocidade integrado no Centro de Gestão Integrada da CM Porto. Através da monitorização contínua e sinalização dinâmica, promove-se a acalmia de tráfego e o cumprimento dos limites de velocidade. A medida otimiza a fiscalização e recolhe dados telemétricos essenciais para a gestão da rede viária. Alinha-se assim com a estratégia Visão Zero, garantindo ruas mais seguras, não só para o tráfego automóvel, mas também para peões e outros modos ativos				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Criação de um sistema eletrónico de gestão da velocidade máxima na cidade, com base em radares ligados aos equipamentos semafóricos				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução substancial das velocidades de circulação urbanas Redução dos índices de sinistralidade Promoção da gestão eficiente da infraestrutura				

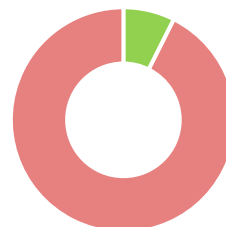
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Preparação dos elementos para concurso	20%
DE 2 A 5 ANOS	Implementação dos radares	100%
MAIS QUE 5 ANOS	Monitorização	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS	
Radares instalados (nº)	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	
10 radares instalados	

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)	
Instalação do sistema inteligente de controlo de velocidade na cidade	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	
Sistema instalado	

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto
--------------------------	----------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	48 000,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	600 000,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	48 000,00 €	600 000,00 €

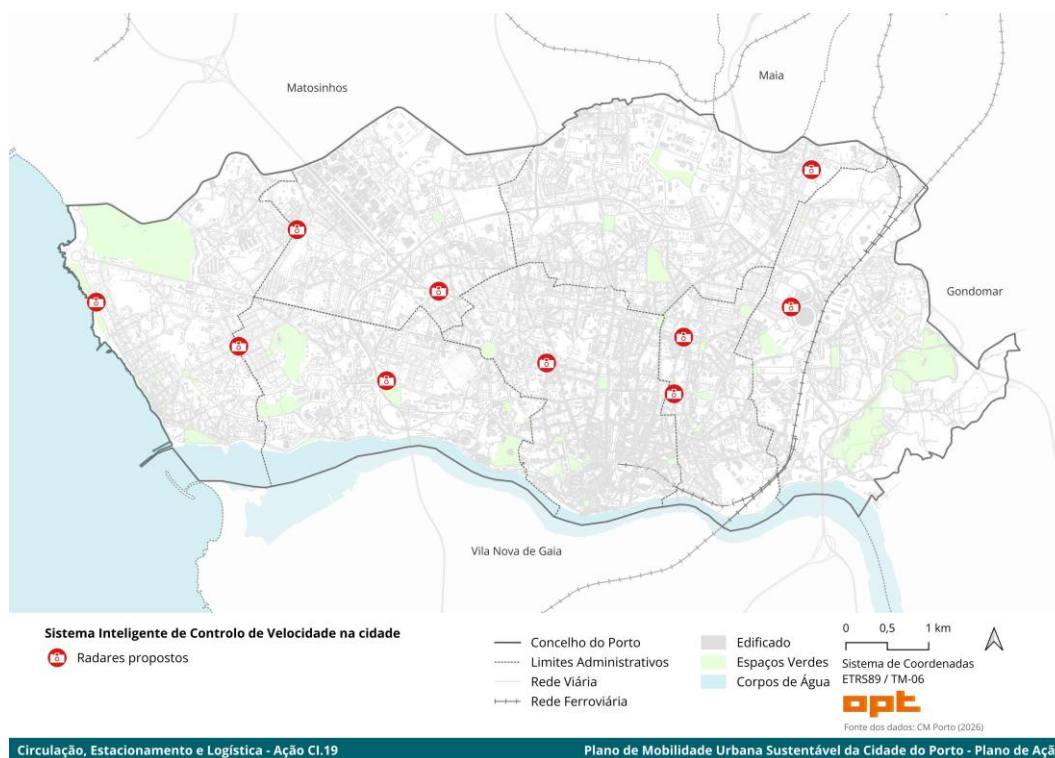


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	100%
OUTRAS FONTES	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Esta medida não tem dependência com outra ação
-----------------------	--

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



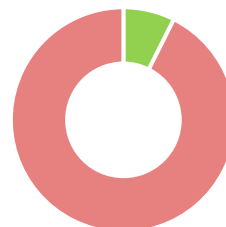
PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Média	Nº	CI.20
AÇÃO	CI.20 Sistema inteligente de controlo de velocidade na VCI				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Embora projetada com o perfil de autoestrada, a Via de Cintura Interna foi apresentando, ao longo do tempo, diferentes limites de velocidade. Durante muitos anos foi estabelecido um limite de 120 km/h, em linha com as características geométricas do seu perfil. Porém, com o aumento gradual dos volumes de tráfego e um crescimento equivalente dos índices de sinistralidade, foi-se assistindo a uma redução gradual dos limites de velocidade, inicialmente para 90 km/h e posteriormente para 80 km/h, valor que vigora atualmente em toda a sua extensão na cidade do Porto.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Implementação de um sistema inteligente de controlo de velocidade na Via de Cintura Interna (VCI), capaz de ajustar automaticamente os limites de velocidade em função da densidade do tráfego e das condições meteorológicas. A ação inclui a instalação de sensores de tráfego, uma rede de painéis digitais informativos, o reforço do número de radares existentes e a colocação de 30 novos painéis nos ramos de entrada da VCI. Esta medida visa melhorar a segurança viária, reduzir o risco de colisões, aumentar a homogeneidade da circulação e a capacidade efetiva da via, promovendo uma mobilidade urbana mais segura e adaptativa.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução do congestionamento Redução dos índices de sinistralidade				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Realização dos estudos preliminares	7%
DE 2 A 5 ANOS	Instalação de 4 controladores de velocidade; Instalação de 30 painéis informativos	100%
MAIS QUE 5 ANOS	Monitorização	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS	
Radares instalados (nº); painéis informativos instalados (nº)	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	
8 radares instalados; 30 painéis informativos instalados	
INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)	
Instalação do sistema de gestão dinâmica da velocidade	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	
Sistema instalado	

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto, IMT, Infraestruturas de Portugal
--------------------------	--

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	31 200,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	390 000,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	31 200,00 €	390 000,00 €



FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	100%
OUTRAS FONTES	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Esta medida não tem dependência com outra ação
-----------------------	--

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Alta	Nº	CI.21
AÇÃO	CI.21 Sistema de dissuasão do uso da VCI para o tráfego de atravessamento				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A Via de Cintura Interna desempenha um papel crucial na mobilidade da AMP, ligando não só várias zonas dentro da cidade do Porto, mas articulando também a um conjunto de vias com cariz intermunicipal e, em alguns casos, inter-regional. O seu traçado inclui-se na rota mais curta nos movimentos de atravessamento da Área Metropolitana, em especial nos movimentos sul-norte e norte-sul. A sua natureza gratuita, ao contrário das vias periféricas à cidade do Porto, como a A4 e a A41 (CREP), e criadas para descongestionar as vias centrais à Área Metropolitana, nomeadamente, a VCI, contraria as boas práticas de gestão da mobilidade.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Esta ação contempla a materialização de um sistema que desincentive a utilização da VCI para o tráfego de atravessamento de veículos pesados. Inclui a implementação de uma plataforma de registo para isentar do controlo os pesados que têm como origem ou destino os concelhos do Porto ou de Vila Nova de Gaia e, posteriormente, um sistema de pórticos de controlo para leitura de matrículas. Este sistema promoverá o uso racional da infraestrutura existente, redução da sinistralidade e melhoria ambiental.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução do congestionamento Redução dos índices de sinistralidade Aumento da receita				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Implementação da plataforma de registo	20%
DE 2 A 5 ANOS	Implementação dos 6 pórticos	100%
MAIS QUE 5 ANOS	Monitorização	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Pórticos instalados (nº);
TMDA médio registado na VCI

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução; Análise dos dados de tráfego
META(S)	

6 pórticos instalados;
Redução gradual do TMDA

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

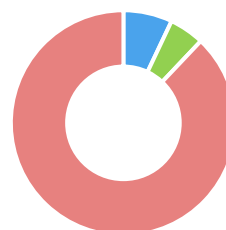
Implementação da Plataforma de Registo

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	

Plataforma de Registo implementada

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto, Infraestruturas de Portugal, IMT, Municípios envolventes, Estado Central
--------------------------	--

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	112 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	30 000,00 €	1 400 000,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	50 000,00 €	0,00 €
TOTAL	112 000,00 €	80 000,00 €	1 400 000,00 €



FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	50%
OUTRAS FONTES	50%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Esta medida não tem dependência com outra ação
-----------------------	--

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Média	Nº	CI.22
AÇÃO	CI.22 Criação de Zona de Emissões Reduzidas				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A poluição atmosférica gerada pelo transporte urbano impacta diretamente a saúde, contribuindo para a incidência de doenças respiratórias, cardiovasculares, neurológicas e reprodutivas. A exposição a partículas finas (PM2.5, partículas com diâmetro $\leq 2,5$ micrómetros) e gases nocivos aumenta o risco de doenças pulmonares crónicas, enfarte, AVC, infeções respiratórias e cancro do pulmão. Crianças e grávidas são particularmente vulneráveis, enquanto a população em geral pode sofrer de dores de cabeça, ansiedade e alterações neurológicas ao longo da vida. Estes impactos geram ainda custos sociais e económicos elevados, como internamentos hospitalares e perda de produtividade.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Criação de uma ZER no centro da cidade do Porto, delimitada por ruas específicas a norte, sul, oeste e leste, com acesso condicionado a veículos que cumpram padrões mínimos de emissões (Euro 4 ou 5). A fiscalização será realizada via câmaras de leitura automática de matrículas, integradas com bases de dados do IMT. Serão previstas exceções para transporte público, veículos de emergência, residentes, veículos históricos, a GPL ou gás natural e motociclos. O sucesso da medida será monitorizado por sensores de qualidade do ar na área.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução dos índices de poluição Redução do congestionamento				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Definição do projeto	14%
DE 2 A 5 ANOS	Instalação da sinalização e do sistema de controlo Monitorização dos resultados.	100%
MAIS QUE 5 ANOS	Monitorização dos resultados	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS
Emissões médias diárias de NO2, COX, CO e PM10

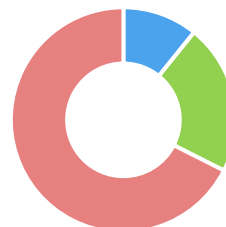
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação dos dados da rede de sensores da Porto Digita
META(S)	
Redução gradual das emissões médias	

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)
Implementação da ZER

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	
ZER implementada	

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto, IMT
--------------------------	---------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	20 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	15 000,00 €	125 000,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	25 000,00 €	0,00 €
TOTAL	20 000,00 €	40 000,00 €	125 000,00 €



FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	100%
OUTRAS FONTES	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Esta medida não tem dependência com outra ação
-----------------------	--

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Alta	Nº	CI.23
AÇÃO	CI.23 Criação de equipa de reboques intervenção rápida da VCI				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A Via de Cintura Interna (VCI) é uma das infraestruturas rodoviárias mais críticas da Área Metropolitana do Porto, suportando diariamente um volume de tráfego muito superior à sua capacidade projetada. Esta condição resulta numa elevada probabilidade de acidentes rodoviários, que, mesmo quando de pequena gravidade, provocam perturbações significativas na fluidez do trânsito, que em muitos casos se prolongam por longos períodos, podendo causar impactos durante várias horas após a sua ocorrência.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Criação de mecanismos para efetivar uma resposta mais rápida à ocorrência de sinistros na VCI, contemplado as seguintes componentes: 1) afetação de reboque destinado à remoção rápida de veículos acidentados ou avariados na VCI; 2) criação de depósito de veículos no Amial; 3) rápida articulação junto da PSP para afetação de efetivos à VCI para remoção de veículos acidentados; 4) partilha de dados de tráfego e de câmaras de videovigilância entre Município e IP.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução do congestionamento				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Implementação da ação	100%
DE 2 A 5 ANOS	Monitorização	100%
MAIS QUE 5 ANOS	Monitorização	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Tempo médio de resposta às ocorrências

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Análise dos relatórios das forças policiais
META(S)	

Diminuição do tempo médio de resposta às ocorrências.

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

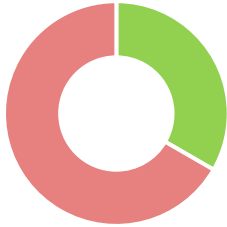
Criação da equipa de reboques;
Criação de depósito de veículos

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução da ação
META(S)	

Equipa de reboques criada;
Depósito de veículos criado

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto, IP, PSP, GNR, Polícia Municipal
--------------------------	---

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	50 000,00 €	100 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	50 000,00 €	100 000,00 €

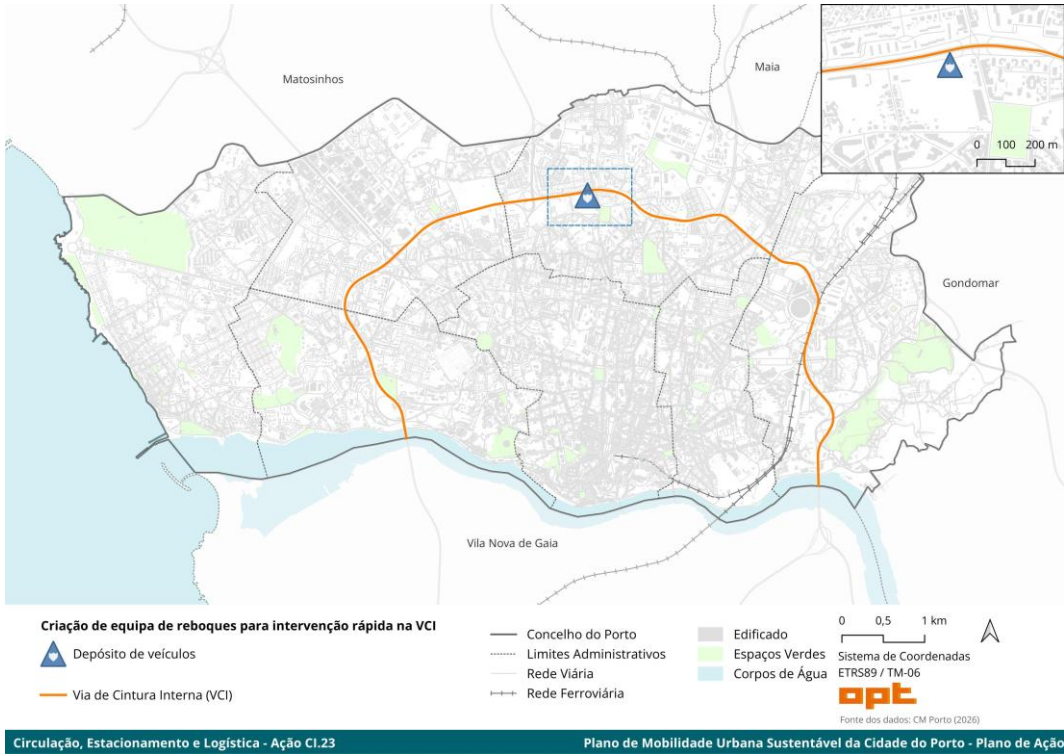


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	100%
OUTRAS FONTES	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Esta medida não tem dependência com outra ação
-----------------------	--

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Média	Nº	CI.24
AÇÃO	CI.24 Reforço dos lugares para cargas e descargas				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Apesar da existência de lugares de estacionamento na via pública destinados às operações de cargas e descargas, totalizando 893 lugares, maioritariamente concentrados no centro da cidade e em espaços polarizados por atividades comerciais e de serviços, existem vários arruamentos na cidade com carências identificadas a este nível. Nestes locais as operações de cargas e descargas são realizadas, muitas vezes, através da paragem em segunda fila ou em cima do passeio, total ou parcialmente.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Reforço da oferta de lugares para cargas e descargas em 27 troços estratégicos, incluindo ruas como Nossa Senhora de Fátima, Avenida da França, Rua do Amial e Rua de Costa Cabral, através de sinalização vertical e horizontal específica. O processo envolve avaliação conjunta com comerciantes para definir número e localização de lugares, podendo também redefinir a configuração de áreas já existentes. A implementação é de curto prazo, dada a simplicidade das intervenções e o impacto direto na organização logística e mobilidade urbana.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução do congestionamento Redução da prática de estacionamento ilegal Aumento na velocidade comercial do transporte público Aumento na segurança da utilização dos modos ativos				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Intervenção em 28 localizações	100%
DE 2 A 5 ANOS	Monitorização e ajuste	100%
MAIS QUE 5 ANOS	Monitorização e ajuste	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Localizações intervencionadas (nº)

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	

28 localizações intervencionadas

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

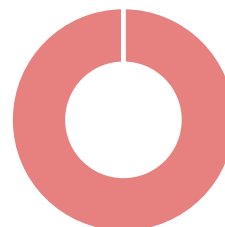
-

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

-

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto, Associação dos Comerciantes do Porto
--------------------------	--

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	8 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	0,00 €	8 000,00 €

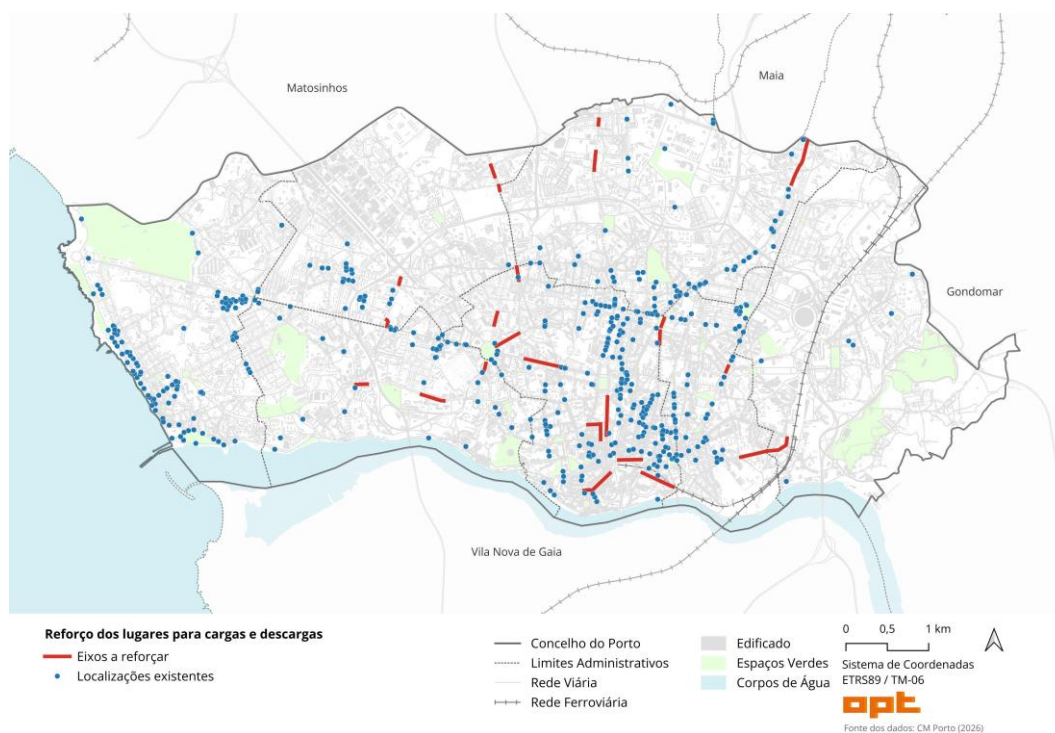


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	100%
OUTRAS FONTES	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Interdependência: CI.27 Precede: CI.25
-----------------------	---

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



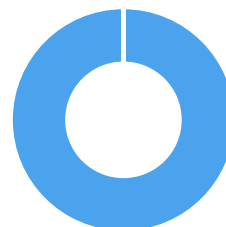
PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Alta	Nº	CI.25
AÇÃO	CI.25 Criação de um Regulamento Municipal para a Logística Urbana				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Apesar de atualmente grande parte da cadeia de produção decorrer fora das áreas urbanas, a atividade logística continua a desempenhar um papel central no funcionamento do sistema urbano. Se, no passado, a logística resultava sobretudo do abastecimento de atividades comerciais e industriais, hoje, com o crescimento do comércio eletrónico, a maioria das operações é realizada em pequenas quantidades, com elevada frequência e forte incidência no espaço urbano. A ausência de regulação adequada destas operações tem consequências diretas no desempenho da rede viária e na qualidade do espaço público.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Elaboração de um Regulamento Municipal para a Logística Urbana, definindo área de aplicação, horários, duração do estacionamento, restrições a veículos pesados e poluentes e procedimentos para criação de novos lugares. A ação será executada em: a curto prazo (até 2 anos), a estruturação de um modelo de governação para a logística urbana, em articulação com operadores estratégicos. Esta parceria poderá permitir testar soluções de distribuição urbana assentes em modelos B2B e B2C, apoiadas em microhubs logísticos, armazenagem de proximidade e distribuição final por modos suaves ou veículos de baixas emissões. A médio prazo (2 a 5 anos) está prevista a incorporação da experiência resultante destes projetos-piloto na elaboração do regulamento municipal e num horizonte de longo prazo (mais de 5 anos), prevê-se a atualização do regulamento em função dos resultados operacionais, ambientais e económicos obtidos.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução do congestionamento Redução da prática de estacionamento ilegal Aumento na velocidade comercial do transporte público Aumento na segurança da utilização dos modos ativos				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Estruturação de um modelo de governação para a logística urbana, em articulação com operadores estratégicos	50%
DE 2 A 5 ANOS	Incorporação da experiência resultante destes projetos-piloto na elaboração do regulamento municipal.	100%
MAIS QUE 5 ANOS	Atualização do regulamento em função dos resultados operacionais, ambientais e económicos obtidos	0%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS	
-	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	
META(S)	
-	
INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)	
Implementação do novo regulamento	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	
Avaliação da execução	
META(S)	
Novo regulamento implementado	

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto, Associação dos Comerciantes do Porto
--------------------------	--

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	60 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	60 000,00 €	0,00 €	0,00 €

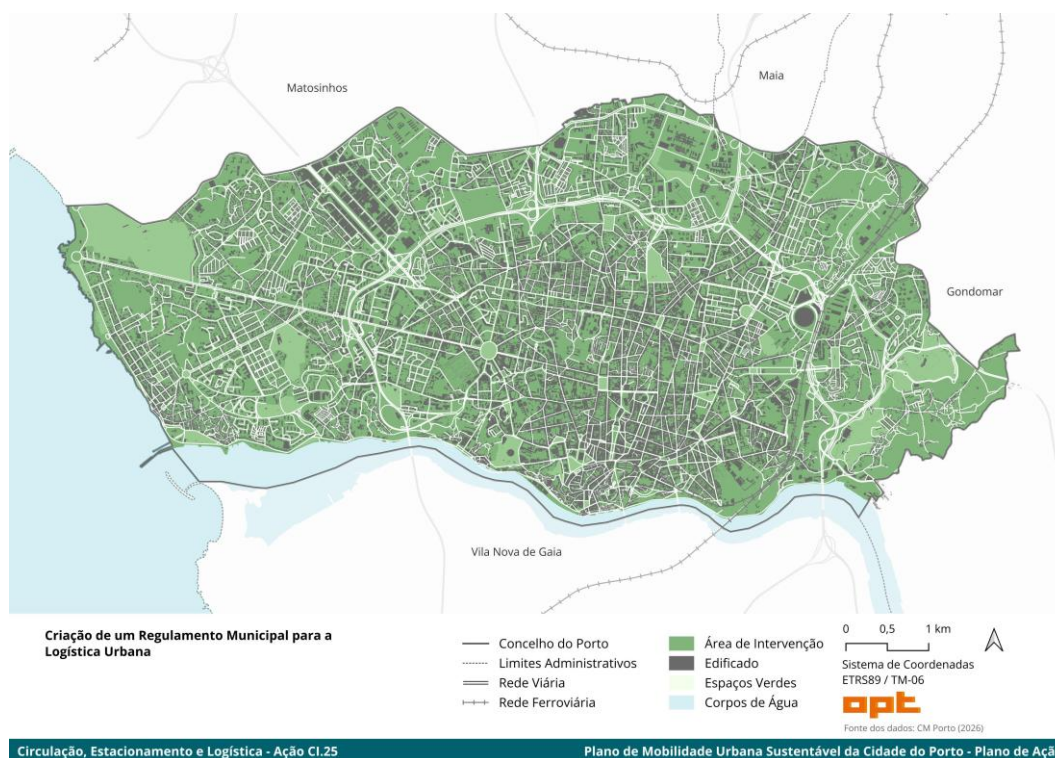


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	100%
OUTRAS FONTES	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Antecede CI.24, CI.26, CI.27
-----------------------	------------------------------

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Baixa	Nº	CI.26
AÇÃO	CI.26 Implementação de um sistema de controlo de operações de cargas e descargas via app				
CONTEXTUALIZAÇÃO	As operações de carga e descarga são essenciais para o funcionamento quotidiano das cidades, garantindo o abastecimento do comércio, dos serviços e da restauração. Embora seja possível definir lugares específicos para cargas e descargas, a sua utilização é difícil de fiscalizar e de gerir. Muitos condutores utilizam-nas indevidamente, permanecem mais tempo do que o necessário, ou realizam operações fora dos horários permitidos.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Implementação de um sistema inteligente de controlo das operações de cargas e descargas via app, inspirado em soluções como o “ParkUnload” testado em Braga. Mediante registo prévio, os condutores ficam autorizados a estacionar nos lugares reservados por tempo limitado (20 minutos), garantindo rotatividade e disponibilidade. O projeto piloto será aplicado no centro da cidade, abrangendo áreas de maior pressão logística como Rua de Sá da Bandeira, quarteirão da Movida e Rua de Santa Catarina, abrangendo inicialmente 53 bolsas com 119 lugares.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução do congestionamento Redução da prática de estacionamento ilegal Aumento na velocidade comercial do transporte público Aumento na segurança da utilização dos modos ativos				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Projeto-piloto	10%
DE 2 A 5 ANOS	Implementação	90%
MAIS QUE 5 ANOS	Monitorização	100%

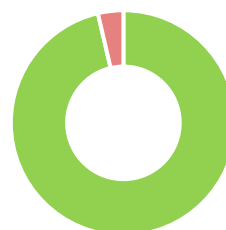
INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS	
-	

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	
-	

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)	
Implementação do sistema	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	
Sistema implementado	

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto, Associação dos Comerciantes do Porto, IMT
--------------------------	---

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	100 000,00 €	5 300,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	15 000,00 €	0,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	25 000,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	140 000,00 €	5 300,00 €

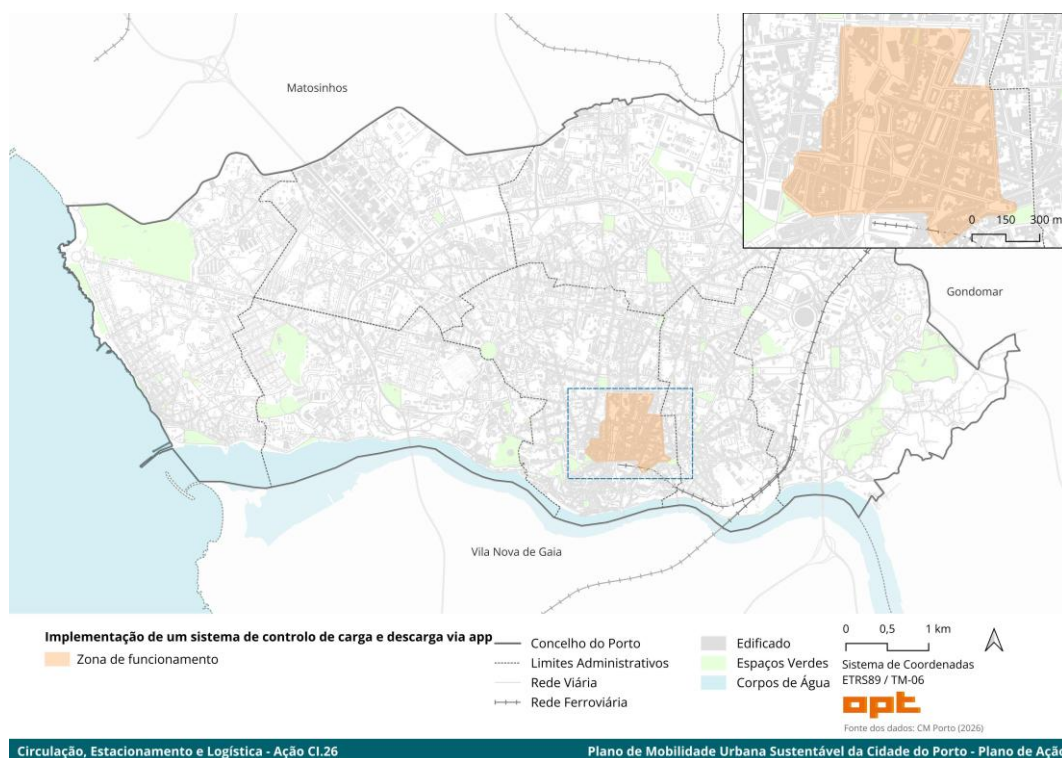


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	100%
OUTRAS FONTES	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Precede:CI.25
-----------------------	---------------

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Média	Nº	CI.27
AÇÃO	CI.27 Implementação de soluções de micrologística no Centro Histórico				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A logística urbana tem um impacto significativo nas zonas históricas dos centros urbanos, onde o Porto não é exceção, caracterizados por arruamentos de reduzido perfil e zonas pedonais e, como tal, com reduzida disponibilidade de estacionamento.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Implementação de um sistema de micrologística no Centro Histórico do Porto, utilizando veículos de pequenas dimensões para entregas urbanas. Veículos de logística tradicionais apenas terão acesso em casos de necessidade imperativa. Serão criados centros de consolidação de carga nas zonas da Alfândega e Avenida Dom Afonso Henriques, podendo também ser aproveitados edifícios municipais. A gestão será coordenada por grupos de trabalho envolvendo município, associações de comerciantes e agentes económicos, com suporte de um sistema informático centralizado para otimizar a distribuição.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução do congestionamento Redução da prática de estacionamento ilegal Aumento na segurança da utilização dos modos ativos				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Elaboração dos estudos de custo-benefício e projetos	13%
DE 2 A 5 ANOS	Obra e implementação	100%
MAIS QUE 5 ANOS	Monitorização	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Centros de consolidação logística criados (nº)

METODOLOGIA DE CÁLCULO	
META(S)	

2 centros de consolidação logística criados

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

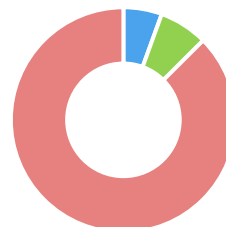
Implementação do sistema

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	

Sistema implementado

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto, Operadores de Logística
--------------------------	-----------------------------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	75 000,00 €	94 800,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	1 185 000,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	75 000,00 €	94 800,00 €	1 185 000,00 €

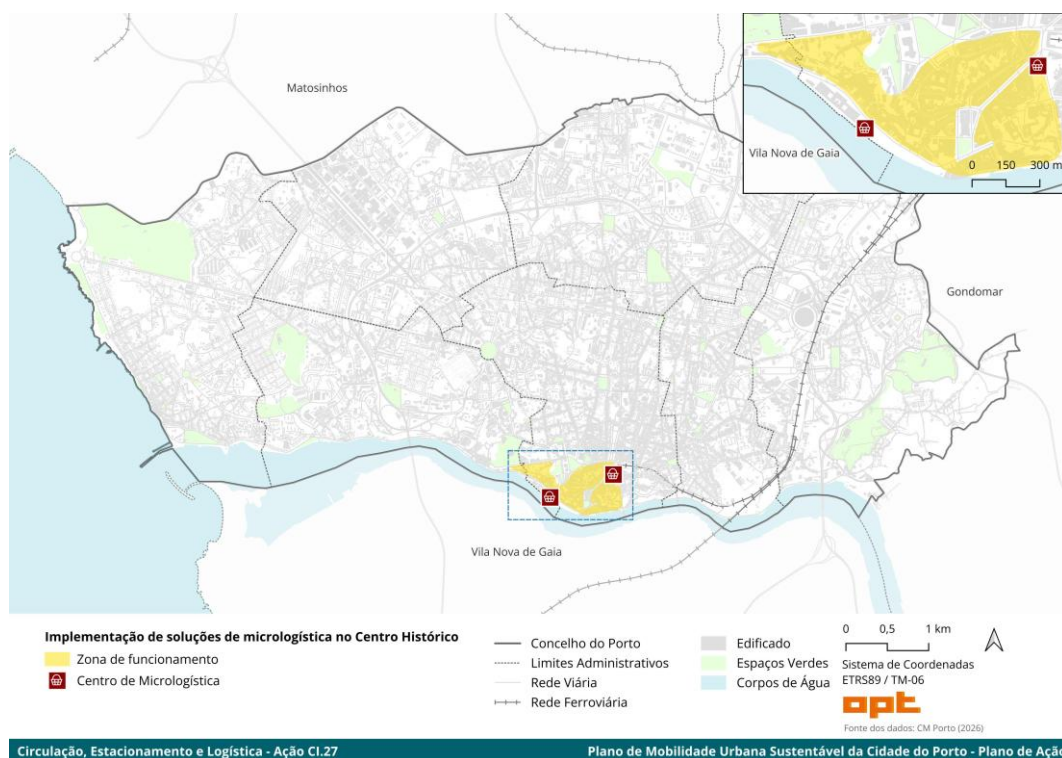


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	100%
OUTRAS FONTES	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Precede: CI.25 Interdependência: CI.24
-----------------------	---

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Alta	Nº	CI.28
AÇÃO	CI.28 Atualização periódica da Zona de Restrição de Circulação de Veículos Turísticos				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A cidade do Porto consolidou-se, na última década, como um dos principais destinos turísticos da Europa, registando um crescimento exponencial no número de visitantes e, consequentemente, no volume de viaturas turísticas — nomeadamente autocarros de excursão, carrinhas e outros veículos associados ao turismo organizado. Embora este dinamismo tenha contribuído de forma significativa para a economia local, foi também responsável pelo aumento gradual da pressão sobre o sistema viário, em especial na zona central da cidade.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Estabelecimento de procedimentos para atualização periódica da Zona de Restrição de Circulação de Veículos Turísticos, ajustando o perímetro conforme a evolução urbana, as dinâmicas turísticas e políticas municipais correlacionadas, como Zonas de Emissões Reduzidas, corredores de transporte público, ciclovias e áreas de cargas e descargas. A revisão utilizará dados de sensores de tráfego, registos de autorizações e infrações, além de simulações, garantindo previsibilidade para operadores turísticos e minimizando impactos sobre residentes e o espaço público.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução do congestionamento Redução da prática de estacionamento ilegal Aumento na velocidade comercial do transporte público Aumento na segurança da utilização dos modos ativos				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Atualização periódica da zona de restrição	20%
DE 2 A 5 ANOS	Atualização periódica da zona de restrição	30%
MAIS QUE 5 ANOS	Atualização periódica da zona de restrição	50%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS	
Nº de atualizações ao regulamento	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução da ação
META(S)	
Número crescente de atualizações	

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)	
-	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	
-	

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto, ARP, IMT
--------------------------	--------------------

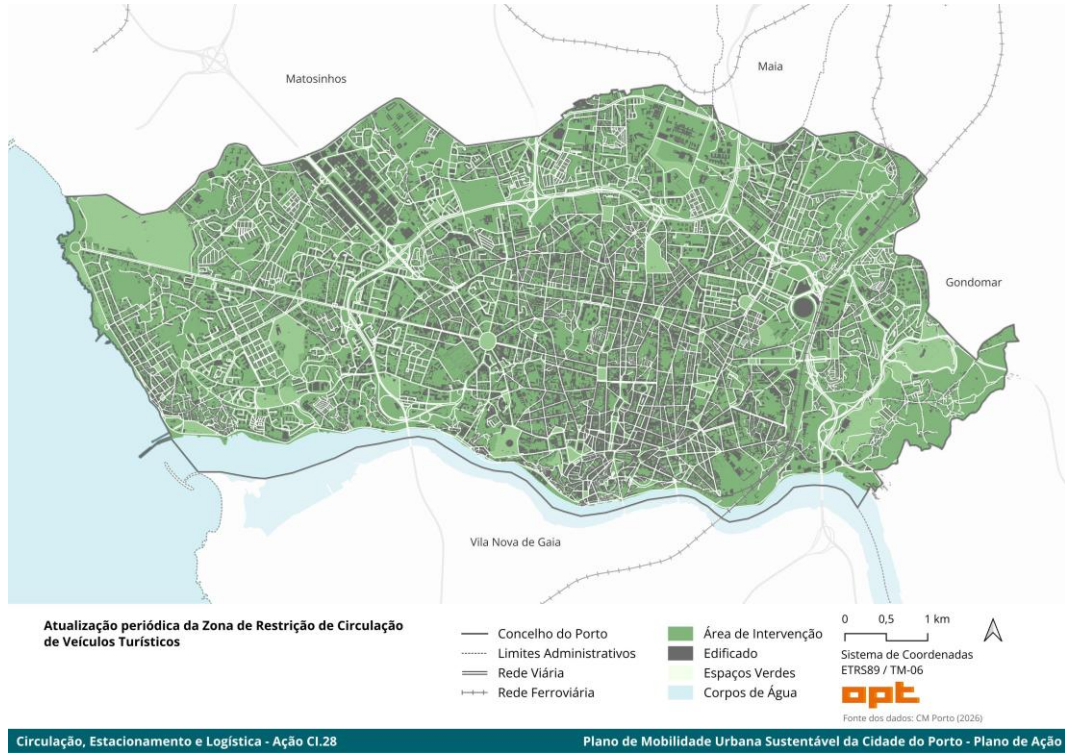
CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	0,00 €	0,00 €

FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	-
OUTRAS FONTES	-

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Esta medida não tem dependência com outra ação
-----------------------	--

Nota: Considera-se que esta ação será implementada com recursos internos do município.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Média	Nº	CI.29
AÇÃO	CI.29 Reforço da infraestrutura de carregamento para veículos elétricos				
CONTEXTUALIZAÇÃO	O aumento do número de veículos elétricos no concelho do Porto evidencia a necessidade de expansão da infraestrutura de carregamento público. A falta de pontos de carregamento constitui um entrave à adoção generalizada destes veículos, impactando a mobilidade sustentável, a acessibilidade social e o desenvolvimento económico relacionado com a mobilidade elétrica.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Expansão e modernização da rede de carregamento elétrico, com a instalação de 60 novos postos ultrarrápidos, reforço da potência dos 23 postos públicos existentes para tecnologia ultrarrápida e avaliação da instalação de carregadores em parques de estacionamento geridos pela STCP Serviços. A ação inclui a monitorização contínua da rede, garantindo a sua adequação à procura e às metas de mobilidade sustentável, bem como incentivos à atualização tecnológica de postos privados. A implementação será faseada: curto prazo (0-2 anos) com 30 novos postos; médio prazo (2-5 anos) com mais 30 postos e reforço dos 23 existentes; longo prazo (5-10 anos) com manutenção e monitorização contínua.				
RESULTADOS ESPERADOS	Promoção da transição energética Redução dos índices de poluição atmosférica				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Atribuição do Direito de Utilização privativa do domínio público para a instalação e gestão da infraestrutura; Desenvolvimento de um estudo preliminar pela STCP Serviços.	100%
DE 2 A 5 ANOS	Implementação faseada das soluções identificadas no estudo	100%
MAIS QUE 5 ANOS	Monitorização	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Postos de carregamento implementados (nº);
Postos de carregamento com reforço de potência (nº)

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	

Implementação de 60 postos de carregamento;
Reforço da potência em 23 postos de carregamento

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

-

METODOLOGIA DE CÁLCULO	--
META(S)	

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto, Operadores, E-redes
--------------------------	-------------------------------

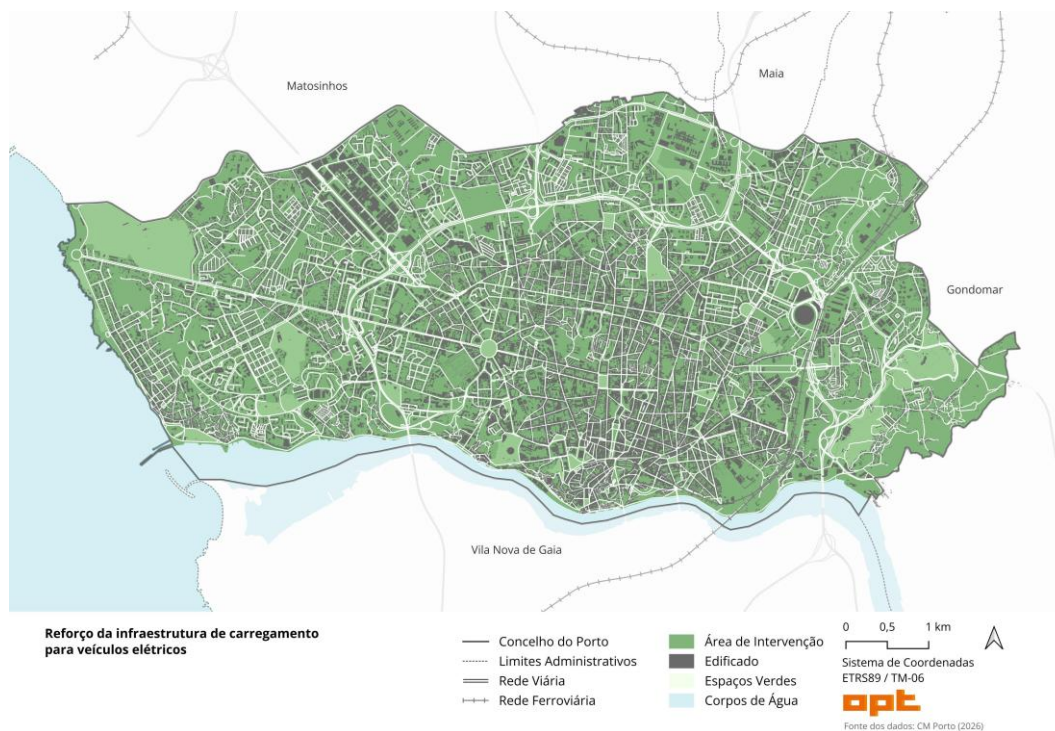
CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	0,00 €	0,00 €

FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	-
OUTRAS FONTES	-

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Esta medida não tem dependência com outra ação
-----------------------	--

Nota: Considera-se que esta ação será implementada com recursos internos do município.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



Circulação, Estacionamento e Logística - Ação C1.29

Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Cidade do Porto - Plano de Ação

PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DO PORTO					
EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Baixa	Nº	CI.30
AÇÃO	CI.30 Atualização gradual da frota do município para veículos zero emissões				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A descarbonização da mobilidade urbana exige que o município assuma um papel de liderança, atualizando a sua frota para veículos de emissão zero. Esta medida contribui para a redução da pegada de carbono, redução de custos operacionais e reforço do exemplo institucional na promoção da sustentabilidade.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Continuidade da estratégia de renovação da frota municipal, promovendo a substituição progressiva de veículos a combustão por elétricos ou híbridos plug-in. Atualmente, 25% da frota é elétrica, 74% híbrida e 1% movida a gás natural comprimido. A ação prevê a aquisição de 20 viaturas no curto prazo (0-2 anos), 51 no médio prazo (2-5 anos) e 30 no longo prazo (5-10 anos), garantindo cobertura integral da frota de veículos de combustão.				
RESULTADOS ESPERADOS	Promoção da transição energética Redução dos custos operacionais com a frota municipal				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Aquisição de 20 viaturas	23%
DE 2 A 5 ANOS	Aquisição de 51 viaturas	74%
MAIS QUE 5 ANOS	Aquisição de 30 viaturas	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS	
Viaturas adquiridas (nº)	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Avaliação da execução
META(S)	
101 viaturas adquiridas	

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)	
-	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	
-	

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Porto, Fundo Ambiental
--------------------------	---------------------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS/ CONSULTORIA	FSE	EMPREITADAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	800 000,00 €	800 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	1 750 000,00 €	1 750 000,00 €
MAIS QUE 5 ANOS	0,00 €	900 000,00 €	900 000,00 €
TOTAL	0,00 €	3 450 000,00 €	3 450 000,00 €



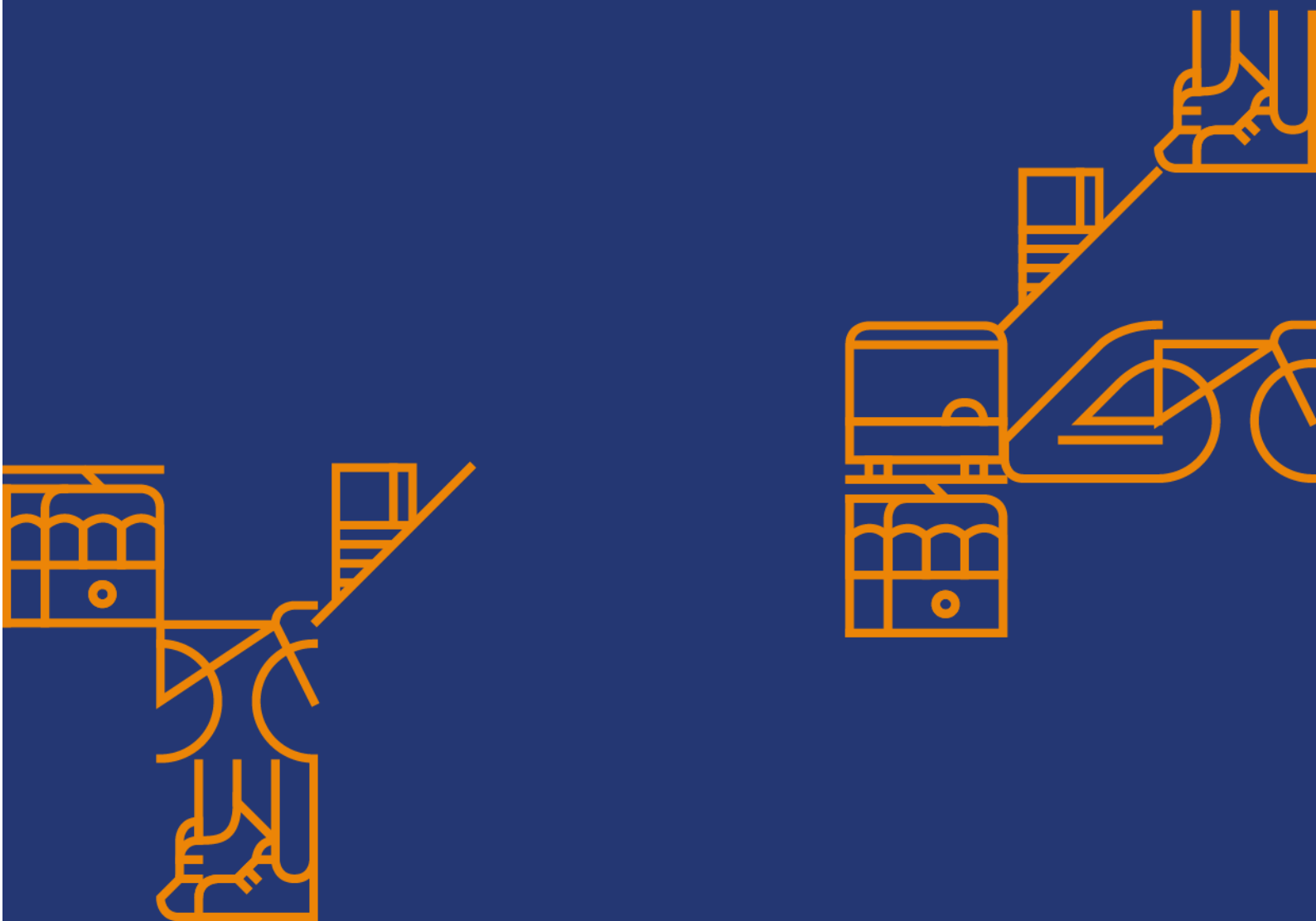
FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTIPAÇÃO	
CÂMARA MUNICIPAL	50%
OUTRAS FONTES	50%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Esta medida não tem dependência com outra ação
-----------------------	--

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL





opt

Porto.