

Plano de Ação Integrado

Machico



URBACT



Co-funded by
the European Union
Interreg

ÍNDICE

I. RESUMO.....	5
1. Visão Geral do Desenvolvimento.....	6
2. Implementação do Plano de Ação Integrado.....	7
Adaptação Contínua.....	7
Garantir um Impacto Sustentável.....	7
3. Conclusão.....	7
1. CONTEXTO, NECESSIDADES E VISÃO.....	9
1.1. Introdução ao Tema.....	11
Tema Geral.....	11
Situação atual.....	14
Estratégias, Planos e Programas Nacionais, Regionais e Municipais.....	18
1.2. DEFINIÇÃO DO PROBLEMA.....	23
Identificação dos problemas pelos parceiros.....	23
Visão.....	24
Integração.....	26
Ações de pequena escala e pilotos.....	29
2. LÓGICA GERAL E ABORDAGEM INTEGRADA DO PLANO DE AÇÃO INTEGRADO (IAP)....	32
2.1 LÓGICA GERAL.....	33
Objetivos Estratégicos.....	33
Áreas de Intervenção.....	34
Ações Específicas.....	35
3. PLANEAMENTO DETALHADO.....	38
3.1. Tabelas de Ações.....	39
Área de Intervenção 1.....	39
Área de intervenção 2.....	43
Área de Intervenção 3.....	45
Área de intervenção 4.....	46
Área de Intervenção 5.....	49
4. QUADRO DE IMPLEMENTAÇÃO.....	52
4.1. INTRODUÇÃO.....	53
4.2. PARTICIPAÇÃO E GOVERANÇA.....	53
Mecanismos Governamentais.....	53
Envolvimento dos parceiros.....	53
4.3. Custos, Fundos e Cronologia.....	53
Custos.....	53
Fundos e Cronologia.....	54
Prazos.....	55
4.4. Monitorização.....	56
Monitorização e Relatórios.....	56
CONCLUSÃO.....	57
Machico e a melhoria da mobilidade no espaço público.....	57
Conclusão do Plano de Ação Integrado.....	58

I. Resumo

Machico e a mobilidade no espaço público



1. Visão Geral do Desenvolvimento

Este Plano de Ação Integrado – Integrated Action Plan (IAP), elaborado no âmbito do projeto URBACT IV Beyond the Urban, que teve início em 2023, pretende espelhar os estudos e conclusões alcançadas ao longo de todo este período. Através de várias atividades foram apreendidas metodologias que pretendemos dar continuidade para alcançar os nossos objetivos.

Após as visitas às várias cidades parceiras, entendemos que alguns problemas são comuns e, talvez, também as soluções.

Entendemos que:

- Machico não tem uma cultura de deslocação mais sustentável;
- Machico não tem espaço público adequando para a caminhabilidade;
- Machico não tem vias propícias para a co-utilização de vários tipos de transporte.



Mas,

- Machico tem um centro urbano onde os declives são convidativos para implementar a “cidade dos 5 minutos”.



Com a atividade turística a crescer drasticamente, assim como a utilização do automóvel, entendemos que estas questões apresentadas deverão ser repensadas.

2. Implementação do Plano de Ação Integrado

Adaptação Contínua

Mecanismos eficazes de monitorização e avaliação são essenciais para acompanhar o progresso da implementação do Plano de Ação Integrado (IAP) e para adaptar estratégias à medida que as circunstâncias locais evoluem.

Esse processo avaliativo garante que o IAP permaneça uma ferramenta relevante e dinâmica, capaz de orientar o desenvolvimento urbano de forma eficaz.

O IAP deve ser visto como um documento vivo, com referências e atualizações regulares à medida que a implementação avança e novas oportunidades ou desafios surgem.

Garantir um Impacto Sustentável

O IAP é mais do que um documento estático; é um roteiro dinâmico para alcançar o **desenvolvimento urbano sustentável**.

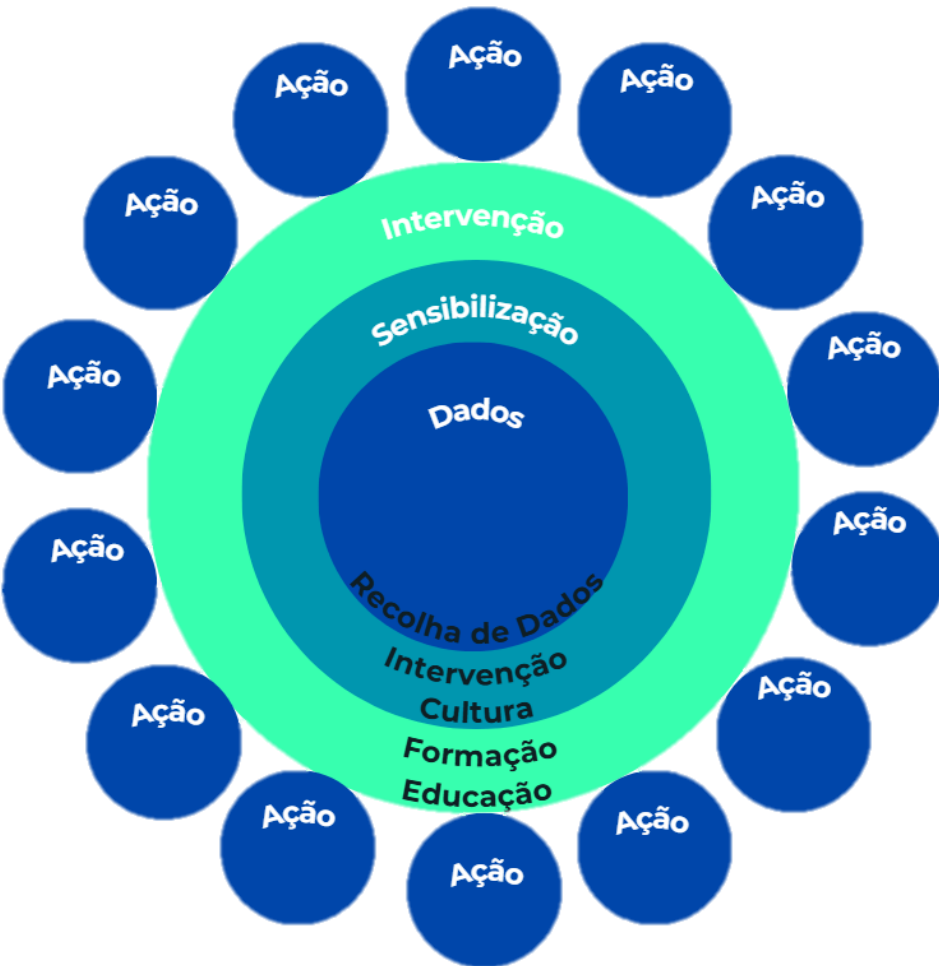
Ele alberga uma visão estratégica para o futuro, com ações bem definidas e estrategicamente alinhadas tanto às necessidades locais quanto aos princípios mais amplos do Urbact.

Ao focar em abordagens integrativas e participativas, pretendemos que o nosso IAP continue uma ferramenta relevante e eficaz para impulsionar ações urbanas transformadoras.

3. Conclusão

Este plano não é apenas um documento técnico: é um compromisso com o futuro de Machico. Queremos ruas seguras, transportes mais acessíveis e espaços públicos que convidem à convivência.

Contamos com todos para transformar Machico numa cidade **mais prática, acessível e agradável para viver.**



1. Contexto, Necessidades e Visão

1

1.1. Introdução ao Tema

Tema Geral

A rede Beyond the Urban reúne um consórcio de dez municípios e regiões de toda a Europa, que compõe a Rede de Planeamento de Ação Urbact (APNs): Bram, Bucareste-Ilfov, Hradec Králové, Kocani, Machico, Szabolcs 05, Santa Maria da Feira, Tartu, Treviso e Osona, e liderada pela Agência de Empreendedorismo, Inovação e Conhecimento- Creacció, com sede em Vic - Osona.



Os parceiros da rede Beyond the Urban têm como objetivo comum: **reduzir a dependência dos veículos particulares para melhorar a sustentabilidade dos transportes, na conectividade entre as comunidades rurais e os centros urbanos, promovendo o compromisso coletivo com opções amigas do ambiente. Além disso, os parceiros pretendem inspirar os cidadãos a tomar decisões informadas, com foco na intermodalidade, governação multinível, inclusão, igualdade de género e ferramentas digitais, melhorando o bem-estar comum.**

Esta Rede incentiva encontros entre parceiros internacionais, mas também regionais e municipais. Esta alavancagem foi importante para que pudéssemos partilhar ideias e soluções entre as entidades executivas mais próximas e decisivas para auxiliar na implementação de estratégias que alcancem os nossos objetivos. Procuramos replicar as aprendizagens na nossa metodologia de trabalho, nomeadamente a ligação constante e a demonstração de interesse e cooperação.

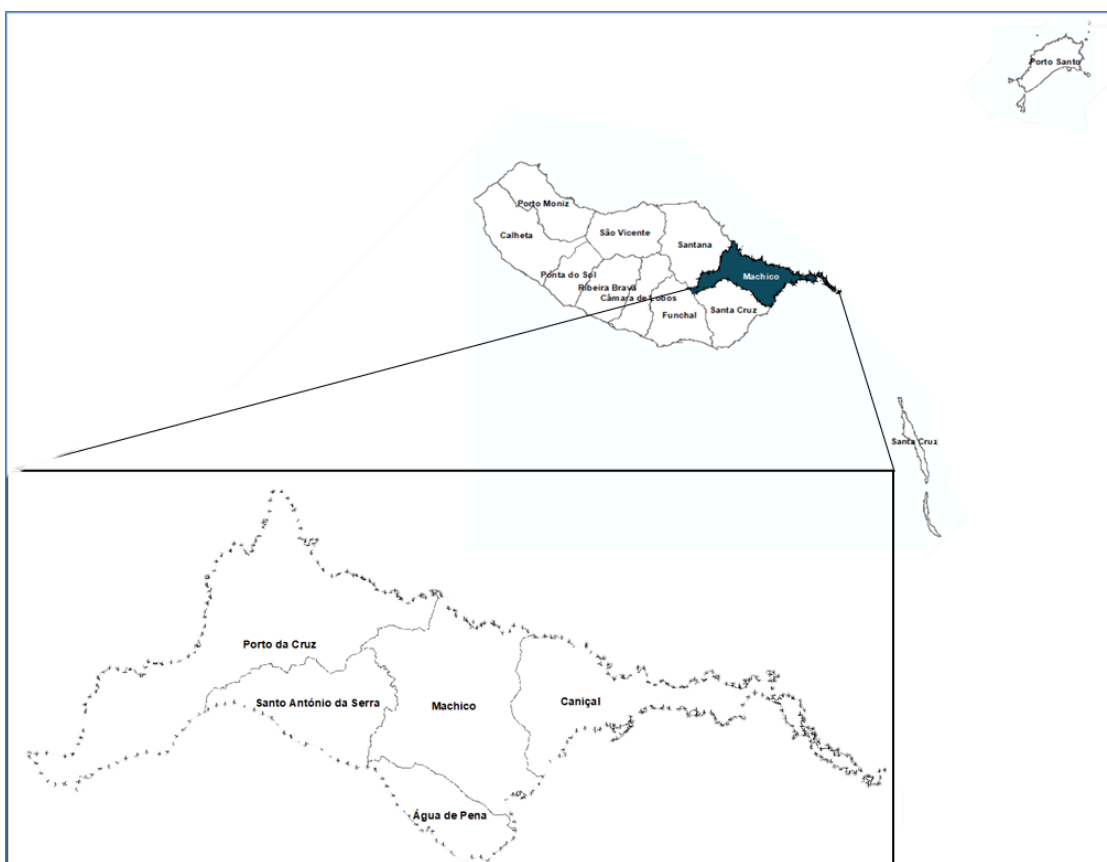


Ilustração 1- Enquadramento territorial do concelho de Machico e concelhos limítrofes (REOT-Machico)

Identificaram-se várias situações a melhorar, como:

- as acessibilidades na via pública;
- a falta de identificação das paragens da carreira de meia hora, essencial para o comércio local e para a autonomia das pessoas idosas, bem como o papel social dos taxistas.
- também a ciclovía, tal como pensada nos dias de hoje, não corresponde ao objetivo de incentivar a utilização da bicicleta como meio de transporte, mas apenas como prática desportiva e de lazer.

Ao longo dos encontros, adaptaram-se as reuniões para torná-las mais objetivas, focando em temas onde cada participante possa contribuir, **oferecendo conhecimento local e envolvendo entidades próximas da população, garantindo propostas mais realistas e benéficas.**

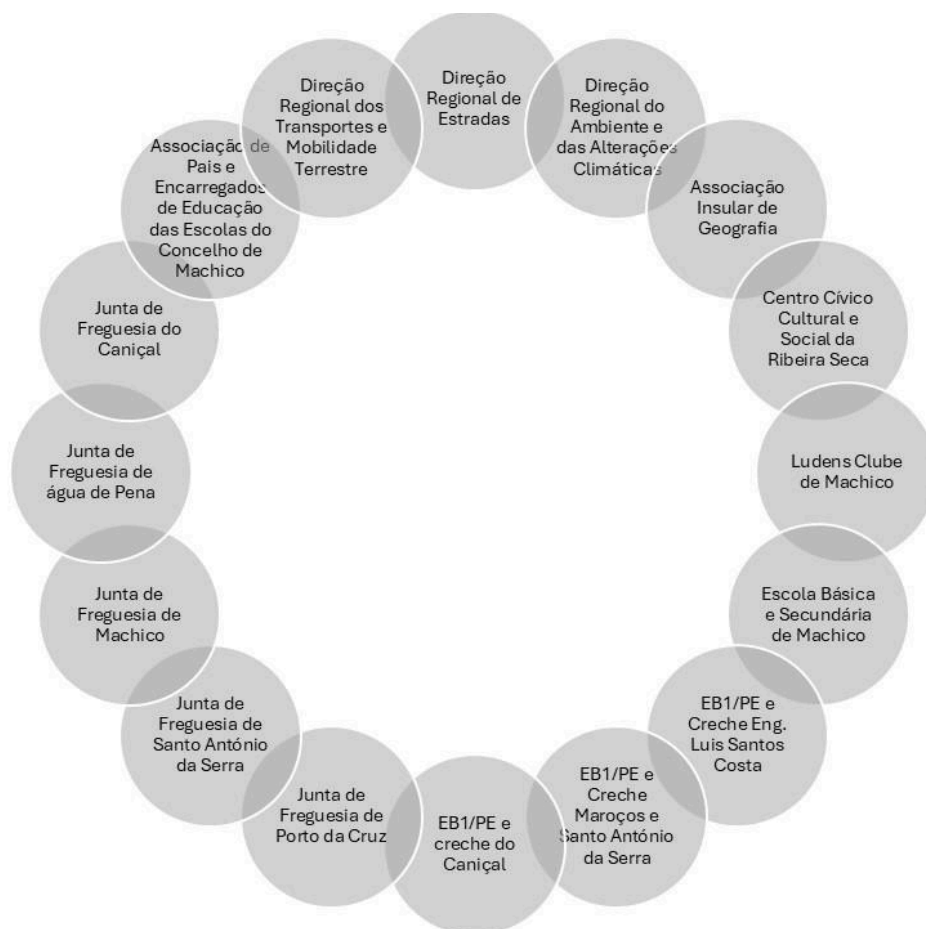
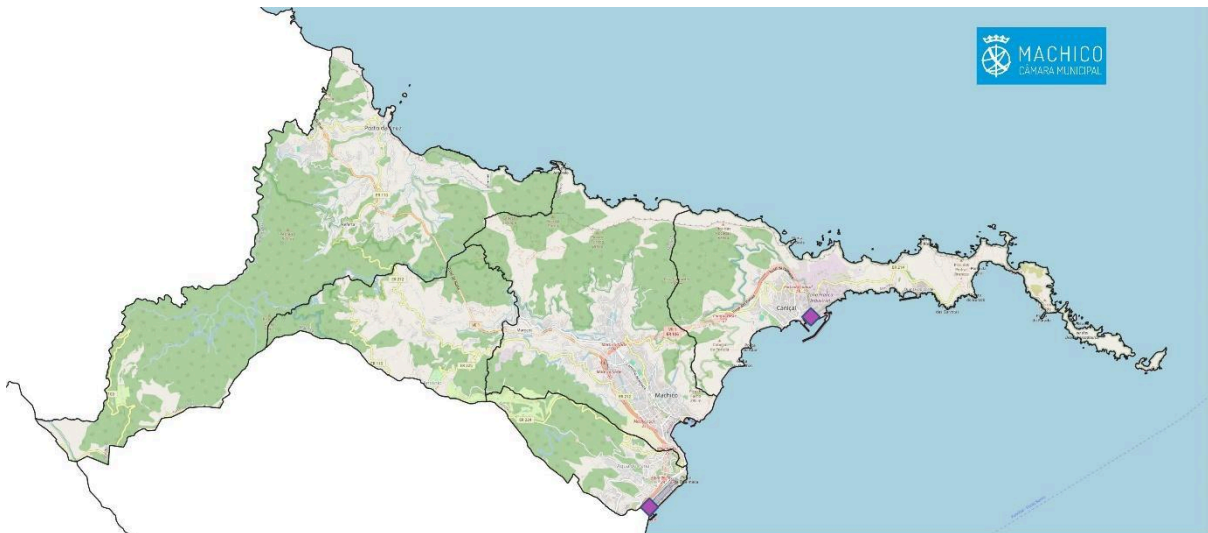


Ilustração 2- Grupo Local Urbact – Urbact vLocal Group (ULG)

Situação atual

O Município apresenta uma área com cerca de 68,31 km² e subdivide-se em cinco freguesias: Machico, Caniçal, Porto da Cruz, Santo António da Serra e Água de Pena (*ilustração 3*); comporta as



duas maiores infraestruturas em termos de mobilidade de transportes de mercadorias e passageiros. Além do Aeroporto, destaca-se o porto do Caniçal que está dedicado, em exclusivo, à movimentação de carga e tem um posicionamento estratégico no Atlântico. De menores dimensões, podemos encontrar o porto de Recreio de Machico com capacidade para 80 embarcações de pequenas e médias dimensões.

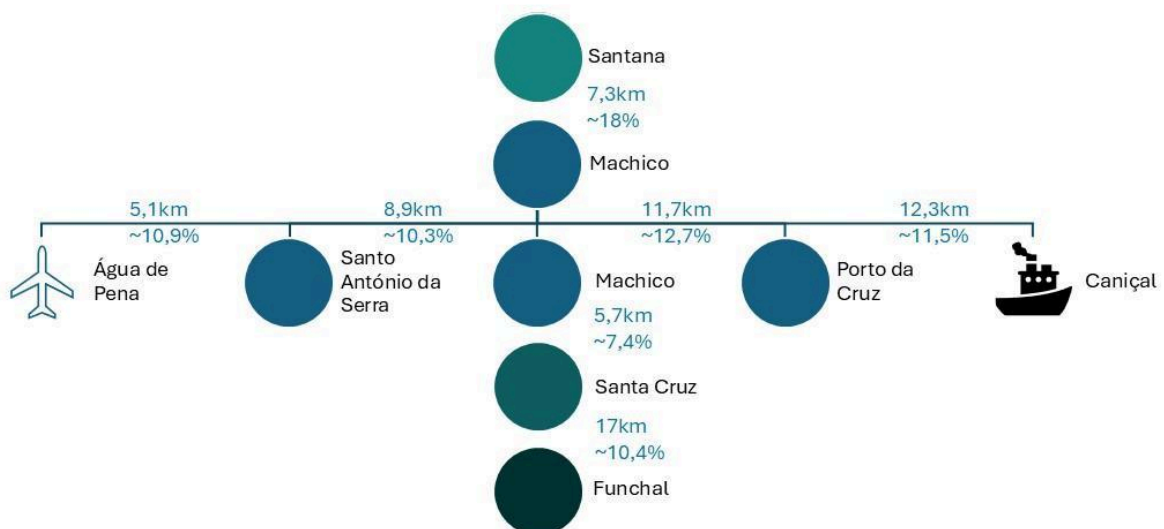
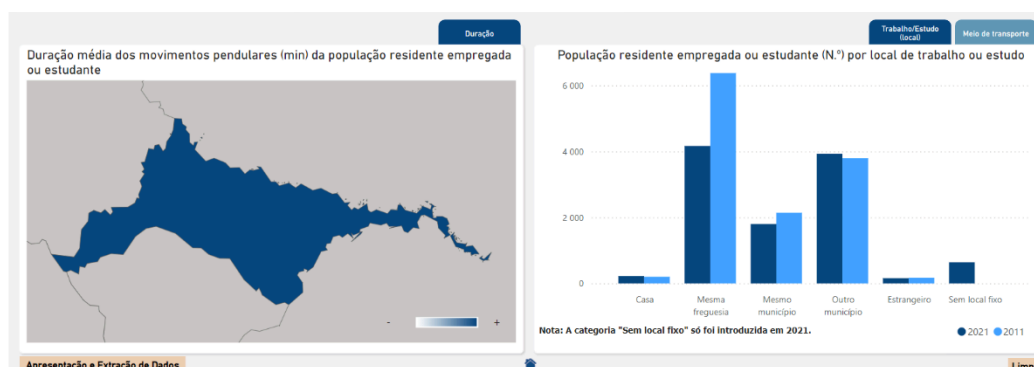


Ilustração 7- Localização do Aeroporto Internacional Cristiano Ronaldo e o Porto Comercial do Caniçal

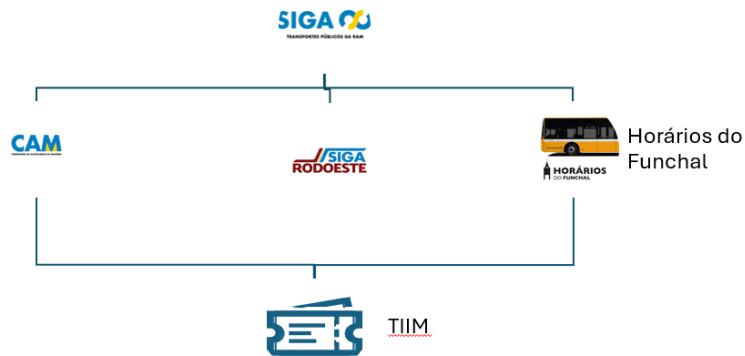
Segundo o Instituto Nacional de Estatística, nos censos de 2021, verificamos que o concelho apresenta uma densidade populacional de cerca de 29.2h/km². Em relação aos movimentos pendulares, cerca de 4160 desloca-se na mesma freguesia que reside, 1820 habitantes



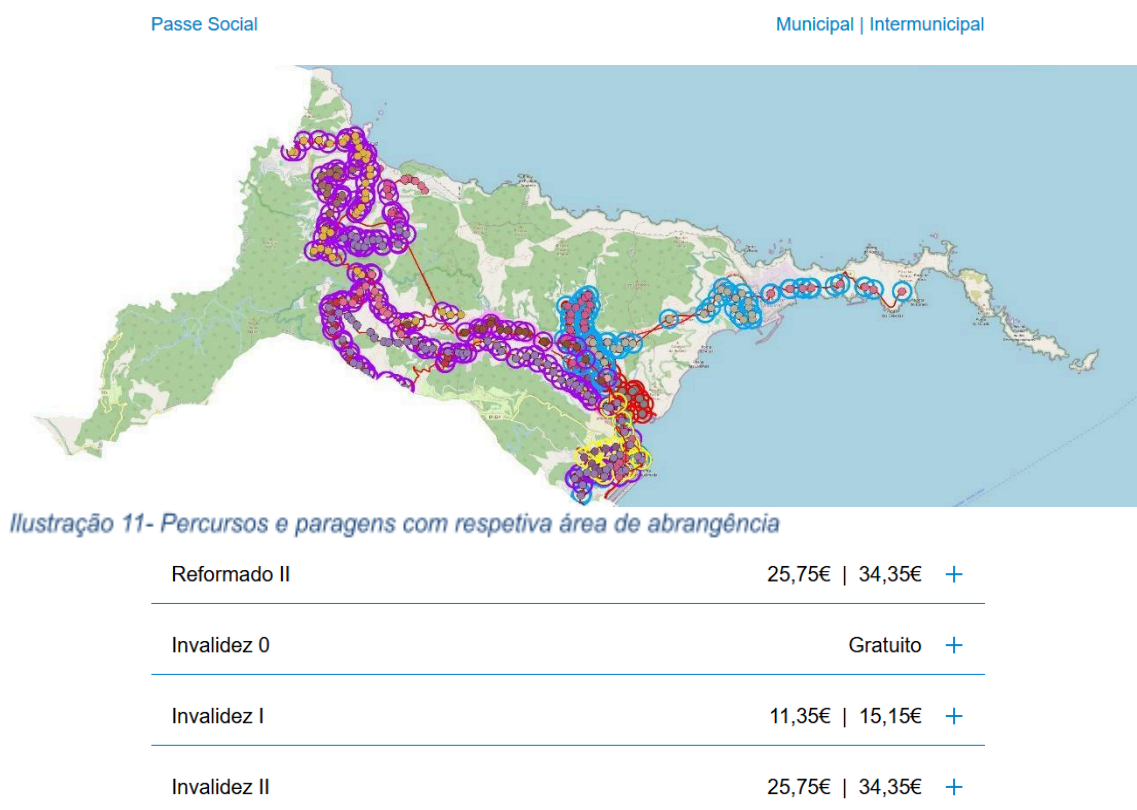
deslocam-se, maioritariamente, fora da sua freguesia de habitação, mas dentro do mesmo concelho, e 3932 fora do concelho. Em termos de meio de transporte, cerca de 18% desloca-se a pé, 64% de automóvel e 18% de autocarro.

De acordo com o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP – Lei n.º 52/2015, de 9 de junho), adaptado à Região Autónoma da Madeira pelo Decreto Legislativo Regional n.º 37/2016/M, de 17 de agosto, estabelece-se que os serviços mínimos de transporte devem abranger lugares com mais de 100 residentes (em vez dos 40 previstos no RJSPTP) e assegurar ligações à sede do município e a equipamentos e serviços públicos de referência. Essas ligações devem ocorrer pelo menos em dois dias úteis por semana (e não três, como no RJSPTP), garantindo uma circulação de manhã no sentido lugar-sede e outra à tarde no sentido inverso, com no máximo um transbordo e 15 minutos de espera.

Desde 1 de julho de 2024 entrou em vigor o novo sistema de gestão da rede de transportes rodoviários da Madeira e do Porto Santo - **SIGA**. A rede é explorada por três concessionários: **Companhia de Autocarros da Madeira (CAM)**, **Siga Rodoeste** e **Horários do Funchal (HF)**, sendo a sua gestão assegurada pela **Tiim – Transportes Integrados e Intermodais da Madeira, S.A.**, entidade também responsável pelo sistema de bilhética.



As mudanças, atualmente, foram no preço e acesso aos passes, que são gratuitos, tanto os municipais como os intermunicipais, para cidadãos entre os 4 e os 23 anos, com mais de 65 anos, antigos combatentes, bem como para alguns reformados ou com atestado de invalidez. Há também uma diferenciação entre estudantes com mais de 23 anos, reformados e com atestado de invalidez, sendo que o **valor varia entre os 11,35€ e os 40€ mensais.**



Em termos de carreiras, o município de Machico está coberto por **9 carreiras interurbanas e 4 urbanas.**

Em termos de Transporte Público de Aluguer em Veículos Automóveis Ligeiros de Passageiros- Transporte de Táxis, o município conta com **14 praças de táxis e 68 viaturas do contingente fixo**.

Relativamente à energia limpa, o município possui cerca de **10 pontos de carregamento elétrico que abarca cerca de 21 lugares**.

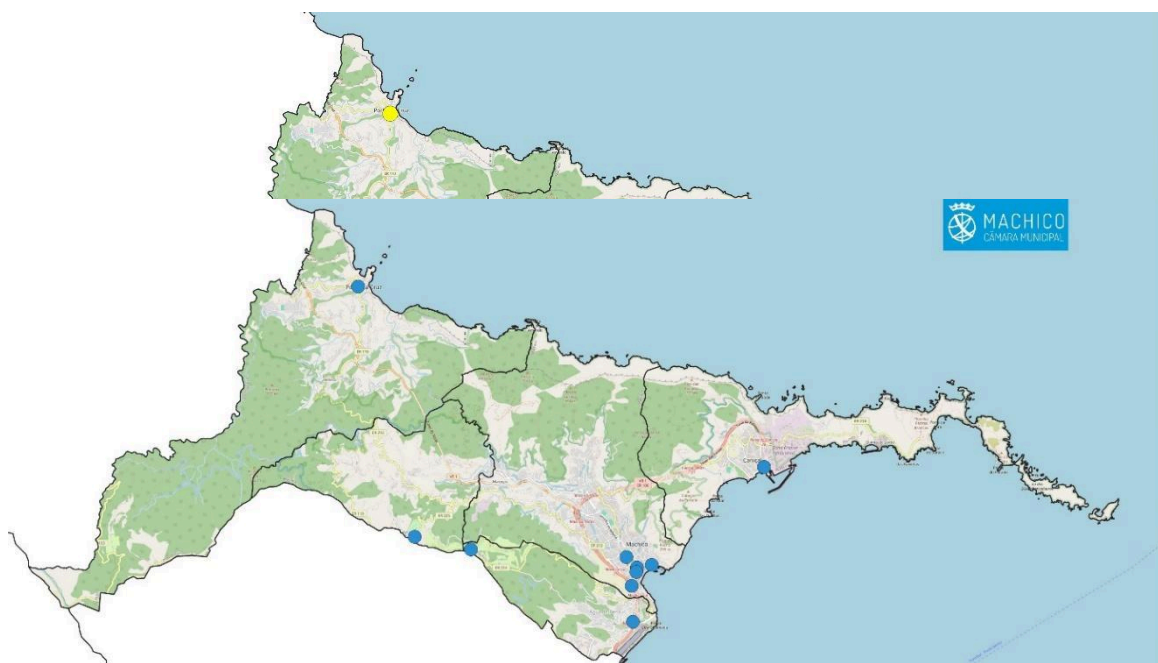


Ilustração 13- Localização dos pontos de carga de veículos elétricos

Atualmente, o município detém cerca de **6 sensores de transito**, dos quais conseguimos perceber os fluxos de transito de ligeiros, ao longo do dia, e durante vários espaços temporais.

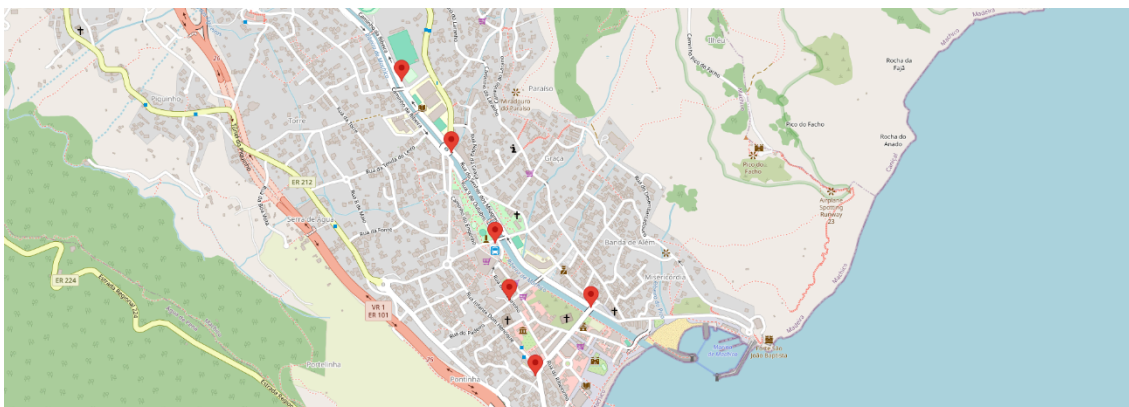


Ilustração 14- Localização dos sensores de transito

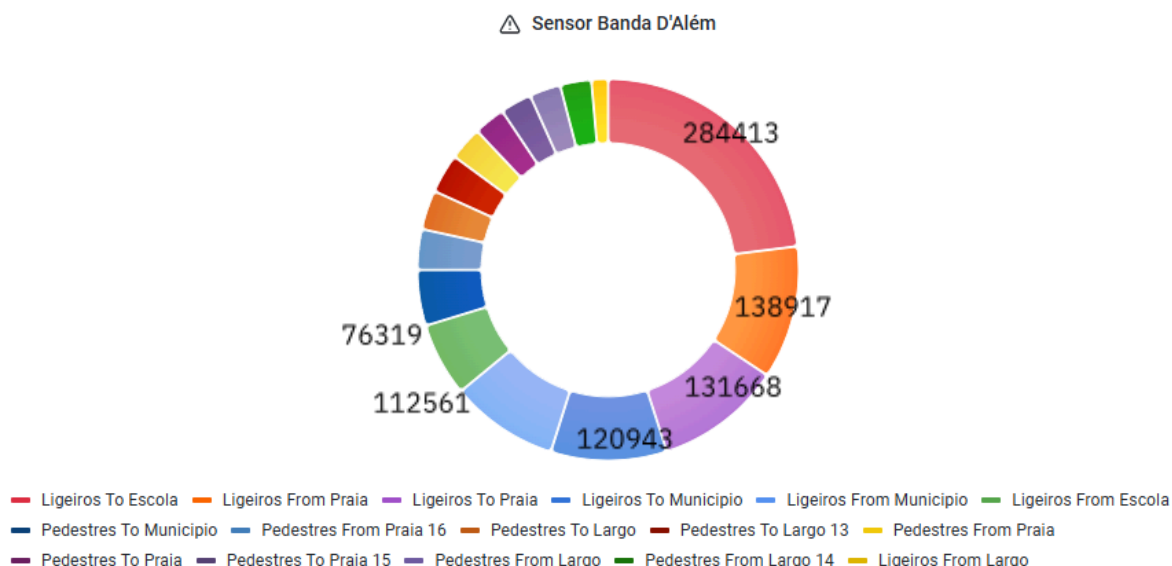


Ilustração 15-Esquema do exemplo dos resultados de um sensor.

Embora nem todos consigam medir as direções dos pedestrianistas, a informação recolhida, servirá para, eventualmente, libertar tráfego noutras direções.

Estratégias, Planos e Programas Nacionais, Regionais e Municipais

Em termos de instrumentos de gestão territorial de apoio à mobilidade, no âmbito nacional, regional e local, destacamos os seguintes:

- **Regime da acessibilidade aos edifícios e estabelecimentos que recebem público, via pública e edifícios habitacionais** transposto no Decreto-Lei n.º 163/2006 de 8 de agosto, define as condições de acessibilidade a satisfazer os projetos e na construção de espaços públicos, equipamentos coletivos e edifícios públicos e habitacionais;
- **Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030**, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 131/2019, que contém dados que fundamentam a utilização da bicicleta em detrimento de outros veículos, de forma a contribuir para o cumprimento dos compromissos nacionais decorrentes do Acordo de Paris, no sentido de garantir a neutralidade carbónica em 2050, que implicam uma progressiva descarbonização da economia, na qual os transportes têm uma parte decisiva, importando alterar profundamente os padrões de deslocação, para tornar o setor sustentável em termos ambientais. Assim, esta resolução tem como objetivo “Incentivar e generalizar o “andar de bicicleta” nas deslocações quotidianas e de lazer, tornando a mobilidade ativa a forma mais popular para percorrer curtas distâncias, potenciando sinergias com o transporte público em todo o território nacional e melhorando significativamente a qualidade de vida dos portugueses”.
- **Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal 2030**, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 67/2023, evidencia-se como um instrumento-chave na persecução do desígnio de que, sem exceção, somos peões em parte ou na totalidade dos trajetos, desenvolvendo uma visão holística de orientação das políticas públicas nos domínios da mobilidade, dos transportes e do ordenamento do território.
- **O Plano Integrado Estratégico dos Transportes na Região Autónoma da Madeira** para o período 2021-2027 (PIETRAM), concluído em 2016, é aprovado pela Resolução do Conselho do Governo Regional n.º 1367/2022, publicada na I série, número 231, do Jornal Oficial da Madeira (JORAM) da Região Autónoma da Madeira, de 29 de

dezembro de 2022. Neste plano podemos analisar os constrangimentos nas vias de comunicação de toda a região, nomeadamente na zona Sul, entre o Porto da Caniçal e Ribeira Brava, entre outros dados;

- **Plano de Ação para a Mobilidade Sustentável da Região Autónoma da Madeira** (PAMUS-RAM) já com orientações bem definidas em termos de melhoria da mobilidade no município, tanto no centro urbano como na ligação com os centros rurais, define cerca de 10 medidas de intervenção que estão alinhados com as ações integradas apresentadas neste Plano.

Objetivos transversais europeus

- **SMARTA-NET**- é uma iniciativa da Comissão Europeia, sob a DG MOVE, na qual também investimos a nossa formação. Visa promover conexões de mobilidade sustentáveis e resilientes entre áreas rurais, dentro de áreas remotas, como ilhas, e entre áreas rurais remotas (incluindo regiões isoladas) e áreas urbanas, criando uma Rede Europeia de Mobilidade Rural, desenvolver ferramentas e diretrizes sobre boas práticas em mobilidade rural, elaboração dos PMUS para incorporar aspetos da mobilidade rural, entre outros.

Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS)

Em consonância com a **Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável**, aprovada pelas Nações Unidas em 2015, o nosso projeto está alinhado com os seguintes Objetivos de Desenvolvimento Sustentável:

- **ODS 3 – Saúde e Bem-Estar (3.6):** contribuir para a redução de mortes e lesões causadas por acidentes de trânsito.
- **ODS 8 – Trabalho Decente e Crescimento Económico (8.5):** promover emprego pleno, produtivo e com igualdade de oportunidades para todos, incluindo jovens e pessoas com deficiência.

- **ODS 10 – Redução das Desigualdades (10.1):** incentivar o crescimento da renda de populações vulneráveis, reduzindo disparidades sociais e econômicas.
- **ODS 11 – Cidades e Comunidades Sustentáveis (11.2, 11.6 e 11.A):** garantir acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis e sustentáveis, melhorar a segurança viária, reduzir o impacto ambiental das cidades e fortalecer a integração entre áreas urbanas e rurais.



O nosso projeto está alinhado com os cinco pilares principais dos objetivos europeus:

- **Transformação Económica Inovadora e Conectividade** utilizando a mobilidade inteligente e ferramentas digitais para impulsionar a competitividade, promovendo a transição para uma economia digital e circular e reforçando a ligação entre áreas rurais e urbanas.

- **Transição Verde e de Baixo Carbono** incentivando o uso de energia limpa e práticas sustentáveis, contribuindo para a neutralidade climática.
- **Melhoria da Mobilidade** criando oportunidades de emprego e reduzimos barreiras de acesso ao transporte, favorecendo a integração entre territórios rurais e urbanos.
- **Inclusão Social** trabalhando para garantir que comunidades desfavorecidas tenham maior acesso e participação, promovendo a equidade social.
- **Desenvolvimento Territorial Integrado:** conectando iniciativas locais a políticas regionais, reforçando a colaboração e a coesão.

A **integração** é o foco central do projeto Beyond the Urban, que procura articular inovação, sustentabilidade e inclusão em benefício das comunidades.

1.2. DEFINIÇÃO DO PROBLEMA

Identificação dos problemas pelos parceiros

Ao longo destes 24 meses, formamos contactos, grupos de trabalho e reunimos entidades com poder de decisão que estejam relacionadas com o desenvolvimento da mobilidade territorial.



Ilustração 16- Reuniões do Grupo ULG

Durante as diferentes sessões realizadas com o ULG, a preocupação com a mudança cultural esteve presente em praticamente todas elas, juntamente com a importância da boa comunicação e do fácil acesso à informação.

O ULG aponta como fatores de preocupação:

- **Excesso de veículos e** nos centros urbanos, que impactam diretamente a mobilidade, a qualidade do ar e a eficiência dos deslocamentos;

- **Falta de alternativas de estacionamento** adequadas, o que agrava a desordem no espaço público e compromete a organização urbana;
- **Déficits de segurança viária**, associados ao elevado número de veículos em circulação e às condições precárias de infraestrutura pedonais e cicláveis;
- **Cultura de mobilidade pouco sustentável**, que não apenas constitui um problema em si, mas também se configura como uma das principais causas dos desafios atuais.



Visão

Começou-se por transmitir a visão do executivo para o concelho:

- **Criação de parques de estacionamento periféricos**: com integração eficiente ao transporte público (sistema *park and ride*).
- **Melhoria do trânsito de mercadorias**, assegurando maior eficiência logística.
- **Aumento da mobilidade entre freguesias rurais**, promovendo coesão territorial.

Ao longo das várias reuniões realizadas, procurou-se reunir informação detalhada sobre estes temas. Contudo, no que respeita à melhoria do trânsito de mercadorias, apesar dos contactos estabelecidos com a Direção-Geral de Estradas, não foi possível reunir com transitários. Considera-se essencial ouvir estes profissionais, que operam diretamente no terreno, antes de qualquer tomada de decisão. Assim, este objetivo deverá fazer parte de um dossier que envolve a mobilidade regional com a disponibilidade de colaboração da nossa entidade.

Para tentar resolver as preocupações reconhecidas nas reuniões, identificaram-se as seguintes sugestões:



1. Mobilidade e Tráfego

- **Promoção da mobilidade ativa:** criar vias partilhadas, calçadas acessíveis e seguras, incentivando deslocamentos a pé e de bicicleta.
- **Devolução do espaço público às pessoas,** incentivando usos mais sustentáveis e centrados no bem-estar da comunidade.

2. Estacionamento

- **Política de estacionamento rotativo** em áreas centrais, limitando longas permanências e aumentando a rotatividade de veículos.
- **Incentivos a estacionamentos privados sustentáveis,** como prédios-garagem com uso misto (comércio + estacionamento).

3. Segurança Viária

- **Infraestrutura segura:** passagens de pedestres acessíveis.
- **Fiscalização reforçada:** uso de radares e políticas de tolerância zero para infrações que colocam vidas em risco.

- **Educação no trânsito:** campanhas permanentes em escolas, empresas e comunidades para conscientização de motoristas, ciclistas e pedestres.

4. Cultura de Mobilidade Sustentável

- **Programas de sensibilização** para estimular o uso de transportes alternativos ao automóvel.
- **Benefícios para caronas e partilha de veículos** (carpooling, carsharing, bicicletas e trotinetes compartilhadas).
- **Integração entre áreas urbanas e rurais:** garantindo que os deslocamentos não dependam exclusivamente do transporte individual.

Integração

Graças aos estudos para o novo sistema de gestão da rede de transportes rodoviários regionais, a Câmara Municipal e a Secretaria Regional dos Transportes e Mobilidade Terrestre conseguiram estabelecer uma relação sólida de cooperação. Nesse sentido, a área em que se verificou maior fortalecimento foi a **integração vertical**, a qual pretendemos continuar a aprofundar, de forma a melhorar o trânsito e o transporte de mercadorias. Contudo, ao longo da execução do projeto, registou-se um contexto de **instabilidade política** (global, europeia e sobretudo regional) que dificultou a concretização de algumas iniciativas previstas.

No que respeita à **integração horizontal**, consideramos os resultados medianos: foi possível envolver diferentes divisões municipais, o poder local e, em etapas posteriores, a comunidade educativa. Reconhecemos, porém, a margem de progressão existente e o papel crucial destas entidades para o reforço da colaboração futura.

Em termos **territoriais**, beneficiámos da existência de outros projetos de mobilidade em curso (SmartaNet e A Rede de Cidades e Vilas que Caminham), envolvendo todos os municípios e o Governo, o que facilitou a comunicação. Ainda assim, há espaço para intensificar a

cooperação, dependente do desenvolvimento das integrações vertical e horizontal.

O projeto iniciou-se com **atividades de pequena escala**, destinadas a informar e abrir espaço para a participação da sociedade local, incentivando a mudança de paradigma entre "deslocar-se rápido" e "deslocar-se melhor". De forma progressiva, prevê-se o envolvimento e investimento de entidades públicas e privadas, tanto a nível urbano como rural, para reforçar a mobilidade sustentável.

INTEGRATION REFLECTION

PLACE: TARTU
DATE: 15/05/2024

Machico
Portugal

ATTENDEES:

TYPE OF INTEGRATION and description	RATE INTEGRATION	DESCRIBE THE CURRENT SITUATION	OPPORTUNITIES FOR IMPROVEMENT
POLICY / SECTOR Integrate economic, social, environmental challenges. Join up solutions and minimise the effects of negative externalities.	★★★★★	Alguns resistência em aplicar devido por falta de incentivos em evidências	Involver os políticos e os políticos.
HORIZONTAL Develop partnerships at local level. Bring together all of the main actors around a challenge.	★★★★★	Alguns resistência por parte de freguesia e escolas	Usar os parceiros locais, coletar sugestões
VERTICAL Align policies, interventions and funding upwards. Vertical chain of governance. Ensure coherence and build scale	★★★★★	Ho ainda início em atuar em abt em apresentar sugestões	Procurar mais políticas e financiamento em mobilidade
TERRITORIAL Ensure cooperation takes place between adjacent municipalities in functional urban areas. Minimise edge effects and displacement of problems.	★★★★★	Resistência e falta de contacto para cooperação	Crear oportunidades de contacto para discutir sobre o tema de mobilidade
HARD/SOFT INVESTMENTS Integrate physical investments with human resources in urban regeneration. For instance, ERDF + ESF+. Avoid silos	★★★★★	Sem intenção para este tipo de investimento.	pensar em investimentos que possam impulsionar uma mudança de cultura.

* European Regional Development and Cohesion Funds

URBACT

Co-funded by the European Union
Interreg

Creació
Agència d'Innovació i Comproment


INTEGRATION REFLECTION

PLACE: *Novembro*

DATE: *11/2024*

Machico

Portugal



ATTENDEES:

TYPE OF INTEGRATION and description	RATE INTEGRATION	DESCRIBE THE CURRENT SITUATION	OPPORTUNITIES FOR IMPROVEMENT
POLICY / SECTOR Integrate economic, social, environmental challenges. Join up solutions and minimise the effects of negative externalities.	★★★★★	Maior envolvimento político a nível local e regional	Ainda queremos um maior envolvimento e parceria com o governo no que toca a esta matéria. Desde a última reunião URBACT há um ano.
HORIZONTAL Develop partnerships at local level. Bring together all of the main actors around a challenge.	★★★★★	Após a Semana da Mobilidade, apesar da data muito importante, conseguimos atrair mais em parceria com as escolas	Preferíamos continuar e envolver e não perder esta ligação criada. Queremos mais envolvimento da Mobilidade para a ABL.
VERTICAL Align policies, interventions and funding upwards. Vertical chain of governance. Ensure coherence and build scale	★★★★★	Com os contactos criados nas oportunidades de encontros de URBACT há maior conhecimento de quem após o interesse que nos prova	Continuar a ter conhecimento e a candidatar a mais verbas.
TERRITORIAL Ensure cooperation takes place between adjacent municipalities in functional urban areas. Minimise edge effects and displacement of problems.	★★★★★	Após participação noutras iniciativas em comum com outros municípios, entre técnicos houve abertura para discutir soluções na resolução de questões da mobilidade	Trabalhar com os mesmos apenas com o objetivo de perceber políticas em comum.
HARD/SMART INVESTMENTS Integrate physical investments with human resources in urban regeneration. For instance, ERDF + ESF*. Avoid silos	★★★★★	Após revisão do orçamento e dos objetivos, há planeamento por investimentos em equipamentos que nos possam auxiliar na intervenção e mudança	Questionar LP sobre alocação de verbas de uma rubrica para outra.

* European Regional Development and Cohesion Funds

URBACT

Co-funded by the European Union Interreg

Creació
Agència d'Emprenedoria, Innovació i Creixement




Ilustração 17-Quadros que demonstram a evolução da integração, ao longo do projeto.

O **Plano de Ação Integrado**, em desenvolvimento, contempla medidas alinhadas com os **Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS)**, com destaque para a **inclusão**. Sempre que possível, as propostas de intervenção privilegiam a mobilidade universal, sem barreiras de acesso nem exigência de identificação para utilização. Neste sentido, por exemplo, os questionários do projeto foram dirigidos tanto à população jovem como à mais idosa.

A **acessibilidade** permanece como objetivo central, por estar diretamente associada à melhoria da qualidade de vida e ao uso equitativo do espaço público por todos os cidadãos.

Ações de pequena escala e pilotos

1) Ação Piloto “Questionários”

Contexto:

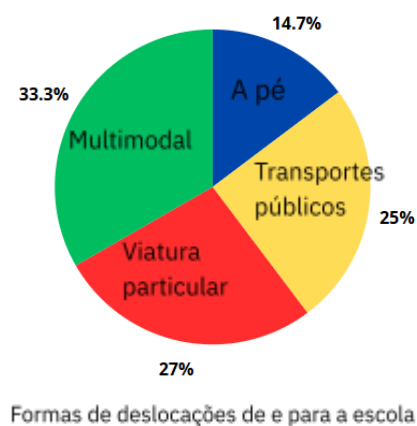
A habitação no concelho apresenta-se relativamente dispersa e, em cinco freguesias, existem apenas três escolas de 2.º ciclo e uma com 3.º ciclo. Mais de 10% da população tem entre 10 e 19 anos, o que reforça a importância de compreender como se processa a mobilidade juvenil.

Objetivos:

- Analisar como os jovens se deslocam de e para a escola e para as suas atividades diárias.
- Avaliar a sua predisposição para adquirir maior autonomia em termos de mobilidade.

Dados obtidos:

- **1.291 alunos** inquiridos em **3 escolas de 3 freguesias diferentes**;
- **83%** sabem andar de bicicleta;
- **68%** possuem bicicleta ou trotinete;
- **61% dos encarregados de educação** não autorizariam os alunos a deslocar-se de bicicleta, mesmo na presença de ciclovias;
- Apesar disso, **66% dos encarregados de educação** manifestaram intenção de promover maior autonomia nas deslocações dos seus educandos.



Conclusão:

Os resultados evidenciam uma contradição entre o desejo de autonomia dos jovens e a resistência dos encarregados de educação em permitir a utilização de modos ativos de transporte.

2) Ação Piloto “Horário”:

Contexto:

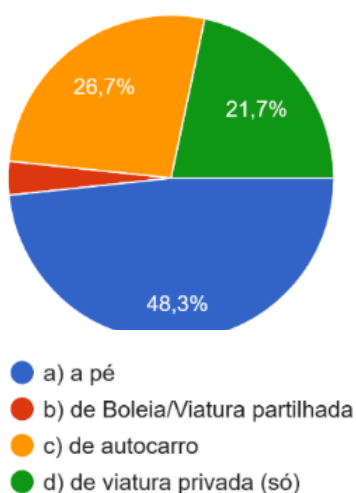
Esta iniciativa foi desenhada para auscultar os funcionários da Câmara Municipal relativamente às suas práticas de mobilidade e à recetividade em adotar deslocações mais sustentáveis.

Objetivos:

- Reduzir a utilização individual do automóvel.
- Promover deslocações mais conscientes e diversificadas.
- Recolher perceções pessoais sobre os impactos da mudança.
- Incentivar a participação ativa na construção de alternativas de mobilidade.

Dados obtidos:

Durante a **Semana Europeia da Mobilidade**, foram obtidas **60 respostas** de funcionários da autarquia:



Formas de deslocações de e o serviço

- **48,3%** deslocaram-se a pé.
- **26,7%** utilizaram o autocarro.
- **21,7%** mantiveram a viatura própria, devido à incompatibilidade de distâncias e horários com o transporte público.

Aspetos Positivos Reportados

- Conforto, ar puro e paisagem.

- Exercício físico e sensação de tranquilidade.
- Ausência de preocupação com estacionamento.
- Clima agradável e possibilidade de companhia durante a viagem.

Aspetos Negativos Reportados

- Transporte coletivo: excesso de paragens, atrasos nos horários, ruído excessivo.
- Caminhada: pisos desconfortáveis e exposição à poluição automóvel em vias movimentadas.

Conclusão:

A ação demonstrou receptividade positiva e contribuiu para sensibilizar os participantes, embora ainda existam barreiras estruturais relacionadas com horários e condições das infraestruturas.

Está previsto repetir esta ação **anualmente**, de forma a monitorizar tendências e estimular mudanças progressivas de comportamento

2. Lógica Geral e Abordagem Integrada do Plano de Ação Integrado (IAP)

2

Nesta secção Lógica Geral e Abordagem Integrada do Plano de Ação Integrado (IAP) encontraremos de forma explícita a ligação dos objetivos estratégicos às medidas e intervenções viáveis. Este guia descreve o desenvolvimento do Plano, garantindo um caminho claro e estratégico desde os objetivos globais até às ações específicas no âmbito do IAP.

Objetivos Estratégicos

Decorrentes do contexto, das necessidades e da visão, anteriormente detalhada, surgem os seguintes objetivos estratégicos que suportam este Plano de Ação Integrado. São objetivos específicos, mensuráveis, alcançáveis, relevantes e com prazos definidos.

OE1-Mobilidade sustentável- Tirar partido do declive do centro urbano para a utilização de transportes sustentáveis, incluindo caminhada, ciclismo e, para os mais declivosos, transporte público e elétrico. Ao promover essas opções, procuramos reduzir a dependência do automóvel na cidade, abordando, assim, problemas como congestionamento, poluição e, sobretudo, uso excessivo do solo para estacionamento. Este objetivo prevê uma mudança sociocultural em direção a um estilo de vida mais ativo, que será apoiado por melhorias na infraestrutura, campanhas de conscientização pública e incentivos que tornam o transporte sustentável mais acessível e atraente para os moradores e trabalhadores.

OE2- Melhoria do espaço público- Ao transformar áreas exterior públicas subutilizadas em espaços públicos apelativos, criamos um ambiente urbano mais acolhedor e aprazível. Este objetivo apoia o desenvolvimento de áreas favoráveis aos pedestres, que não apenas reduzem o tráfego, mas também servem como centros sociais onde os moradores podem reunir-se, interagir e construir comunidade. A valorização dos espaços públicos é vista como uma forma de fortalecer a identidade local e melhorar a coesão social.

OE3- Aposta na recolha de dados- A aposta da implementação de meios e métodos de aquisição de dados permitirá a melhor tomada de decisões e o reforço ou alteração das mesmas. Uma vez que estamos sempre em mudança, é crucial manter os dados atualizados de modo a estarmos sempre em conformidade com a sociedade e leis.



Áreas de Intervenção

Para atingir tais objetivos devemos intervir:

1. Na **educação**, para que a comunidade se sinta motivada para a utilização de outros meios de transporte mais vantajosos em termos ambientais e económicos;
2. Na **formação**, para todos os decisores políticos, técnicos, assistentes técnicos e técnicos operacionais, de modo a poderem estar em contato com outras realidades e entender a evolução na utilização do espaço público e mobilidade;
3. Na **cultura**, de modo a identificar as memórias populares relacionadas com a mobilidade que contribuíram para a alteração da paisagem, tradições e atividades ocupacionais;
4. Na **intervenção**, efetuando alterações de carácter permanente, como é o caso de alteração no tipo de utilização e algumas ruas;
5. Na **Recolha de informação**, tanto quantitativa como qualitativa; para que contemos com a opinião dos utilizadores de serviços e espaço público.

Ações Específicas

Nas seguintes tabelas apresentamos de forma prática, quais as ações previstas para atingir cada objetivo. Na medida do possível, são cumpridas todas as informações, ainda que algumas vezes, uma vez que as reuniões são bilaterais, estejamos sempre dependentes da disponibilidade tanto dos “stakeholders” como das agendas do público-alvo.

Embora todos os objetivos se entreajudem contribuindo para o desenvolvimento uns dos outros, apresentamos as ações mais específicas para cada área de intervenção.

Resumindo



Nome da ação:	Área de Intervenção:	Resultados esperados:	Visão:
1.1. Workshops sobre Manutenção de bicicletas	Educação	Utilização, mais segura, de meios de transporte mais suaves por todas as faixas etárias	Maior oferta e acessibilidade à informação e legislação existente sobre utilização de modos suaves na deslocação.
1.2 Workshops sobre Regras de Trânsito		Utilização, mais segura, de meios de transporte mais suaves por todas as faixas etárias	Maior oferta e acessibilidade à informação e legislação existente sobre utilização de modos suaves na deslocação.
1.3 Workshops sobre seguros na mobilidade		Utilização, mais segura, de meios de transporte mais suaves por todas as faixas etárias	Maior oferta e acessibilidade à informação e legislação existente sobre utilização de modos suaves na deslocação.
1.4 Workshops sobre coimas na mobilidade		Utilização, mais segura, de meios de transporte mais suaves por todas as faixas etárias	Maior oferta e acessibilidade à informação e legislação existente sobre utilização de modos suaves na deslocação.
2.1 Congressos Nacionais e internacionais	Formação	Trabalhar em equipa com outros técnicos, desmitificando pensamentos que para uns são utópicos, e aplicar soluções convenientes e convincentes, através de outros projetos regionais e nacionais	Atualização sobre formas de intervir, tanto na sociedade como no espaço público
2.2 Formação em manutenção em espaço público		Trabalhar em equipa com outros técnicos, desmitificando pensamentos que para uns são utópicos, e aplicar soluções convenientes e convincentes, através de outros projetos internacionais	Atualização sobre formas de intervir, tanto na sociedade como no espaço público
3.1 Recordar as formas de mobilidade	Cultura	Redução de viaturas particulares que possam sair do município para eventos tanto municipais como intermunicipais através de uma melhor publicitação	Reviver as excursões como forma de deslocação para alguns eventos

Nome da ação:	Área de Intervenção:	Resultados esperados:	Visão:
4.1 Melhoria da mobilidade no largo da Nossa Senhora da Conceição	Intervenção	Melhor acesso à Igreja e melhorar fluidez de trânsito nas ruas António General de Almeida aquando de eventos católicos	Organização espacial do acesso à Igreja Matriz
4.2 Atividades Piloto – Redução de Velocidade		Utilização de, pelo menos, uma medida push and pull para perceber a eficácia de algumas sugestões de alterações viárias.	Melhorar a segurança rodoviária em circuitos que interliguem serviços, espaços de lazer e educação.
4.3 Sinalização de Paragens do Autocarro Urbano		Transporte público mais claro, acessível e atrativo para a população.	Promover uma mobilidade sustentável, inclusiva e organizada, garantindo que o transporte público em Machico seja mais acessível, eficiente e atrativo para todos os cidadãos.
5.1 Aquisição de Plataformas Digitais	Recolha de Informação	Aquisição de implementação das plataformas de gestão Urbanística, nomeadamente para controlo de estacionamento	Recolha de dados
5.2 Repetição dos Inquéritos		Repetir os inquéritos à comunidade escolar e à comunidade geral, de forma a comparar com as do ano anterior.	Tornar a comunidade mais participativa

Este processo é muito volátil pois adapta-se ao desenvolvimento da conjuntura assim como ao aparecimento de novos avisos, apoios e financiamentos. Assim, ainda que os objetivos sejam sempre os mesmos, as ações poder alterar, ou o seu número aumentar.

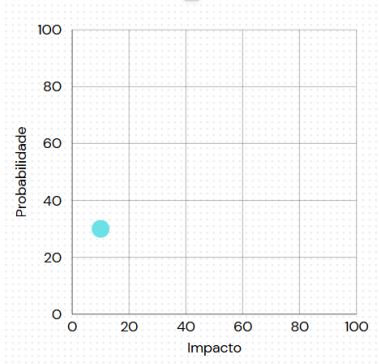
3. Planeamento detalhado

3

3.1. Tabelas de Ações

Área de Intervenção 1

Tabela 1

<div>Área de Intervenção:</div> <div>Educação</div>			
<div>Nome da ação:</div> <div>Workshops sobre manutenção de bicicletas</div>			
<div>Responsabilidade:</div> <div>Câmara Municipal de Machico</div> <div>Chefe de Divisão da Educação</div>	<div>Parceiros envolvidos:</div> <div><ul style="list-style-type: none">Associações de ciclismoLoja de venda de equipamento desportivo</div>	<div>Tarefas específicas:</div> <div>Informação sobre manutenção da sua bicicleta.</div> <div><ul style="list-style-type: none">Preparar apresentação (limpeza e lubrificação da bicicleta, ajuste de travões e mudanças, verificação de pneus, correntes e rodas, dicas de segurança preventiva)Publicar nas redes sociais, sites e newsletters.Contatar parceiros para promoção do evento.Distribuição de materiais de apoio.Aplicar questionário de satisfação.</div>	
<div>Objetivo estratégico abrangidos:</div> <div>OEI- Mobilidade Sustentável</div>			
<div>Duração:</div> <div>60 minutos uma vez a cada trimestre ou sempre que houver procura</div>	<div>KPIs:</div> <div><ul style="list-style-type: none">2 sessões/ano;15–20 participantes/sessão (≈40 pessoas/ano);≥60% dos participantes a declarar aumento de confiança.</div>		
<div>Estimativa de custo:</div> <div>200€</div>			

Resultados esperados:

- Participantes capazes de realizar manutenção básica da bicicleta;
- Melhoria da segurança e durabilidade das bicicletas da comunidade.

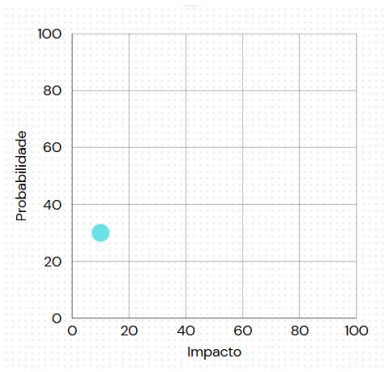
Tabela 2

<div>Área de Intervenção:</div> <div>Educação</div>			
<div>Nome da ação:</div> <div>Workshops sobre Regras de Trânsito</div>			
<div>Responsabilidade:</div> <div>Câmara Municipal de Machico</div> <div>Chefe de Divisão da Educação</div>	<div>Parceiros envolvidos:</div> <ul style="list-style-type: none">Escolas de ConduçãoPolícia de Segurança PúblicaCasas do Povo	<div>Tarefas específicas:</div> <ul style="list-style-type: none">Informação sobre regras de trânsito, para a comunidade.Preparar apresentação sobre tipos de seguros (regras de trânsito e normas em vias partilhadas)Publicar nas redes sociais, sites e newsletters.Contatar parceiros para promoção do evento.Distribuição de materiais de apoio.Aplicar questionário de satisfação.Recolher feedback sobre o interesse segurança na via partilhada e necessidade de futuras ações	
<div>Objetivo estratégico abrangidos:</div> <div>OE1- Mobilidade Sustentável</div>			
<div>Duração:</div> <div>60 minutos uma vez a cada trimestre ou sempre que houver procura</div>	<div>KPIs:</div> <ul style="list-style-type: none">2 sessões/ano.20–25 participantes/sessão (≈50 pessoas/ano).Redução de 5–10% em infrações ligeiras registadas pela PSP na zona central.		
<div>Estimativa de custo:</div> <div>150€</div>			

Resultados esperados:

- **Sensibilização da comunidade sobre segurança rodoviária, promovendo cultura de prevenção de acidentes;**
- **Fortalecimento de relações com parceiros locais (polícia, escolas de condução, associações);**
- **Maior visibilidade da organização promotora nas redes sociais e junto da comunidade;**
- **Diminuição de infrações leves por condutores e ciclistas que participarem nos workshops.**

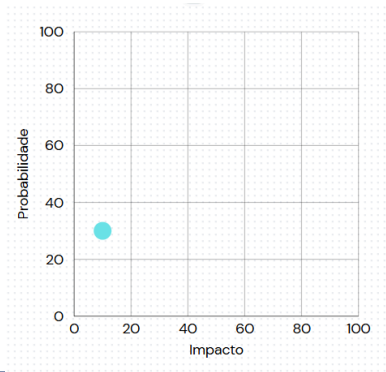
Tabela 3

<div>Área de Intervenção:</div> <div>Educação</div>			
<div>Nome da ação:</div> <div>Workshops sobre Seguros na Mobilidade</div>			
<div>Responsabilidade:</div> <div>Câmara Municipal de Machico</div> <div>Chefe de Divisão da Educação</div>	<div>Parceiros envolvidos:</div> <div><ul style="list-style-type: none">Gabinete JurídicoSeguradoras LocaisAssociação de Ciclismo LocalCasas do Povo</div>	<div>Tarefas específicas:</div> <div><ul style="list-style-type: none">Preparar apresentação sobre tipos de seguros (responsabilidade civil, roubo, acidentes pessoais).Publicar nas redes sociais, sites e newsletters.Contatar parceiros para promoção do evento.Distribuição de materiais de apoio.Aplicar questionário de satisfação.Recolher feedback sobre o interesse em seguros e necessidade de futuras ações</div>	
<div>Objetivo estratégico abrangidos:</div> <div>OE1- Mobilidade Sustentável</div>			
<div>Duração:</div> <div>60minutos minutos uma vez a cada trimestre ou sempre que houver procura</div>	<div>KPIs:</div> <div><ul style="list-style-type: none">2 sessões/ano.15 participantes/sessão.≥50% dos participantes a rever/atualizar seguros nos 6 meses seguintes.</div>		
<div>Estimativa de custo:</div> <div>250€</div>			

Resultados esperados:

- Maior conhecimento sobre seguros de bicicletas e cobertura de responsabilidade civil.
- Participantes mais conscientes sobre proteção financeira em acidentes.

Tabela 4

<div>Área de Intervenção:</div> <div>Educação</div>		<div></div>
<div>Nome da ação:</div> <div>Workshops sobre Coimas na mobilidade</div>		
<div>Responsabilidade:</div> <div>Câmara Municipal de Machico</div>	<div>Parceiros envolvidos:</div> <div>Polícia de Segurança Pública</div>	<div>Tarefas específicas:</div> <ul style="list-style-type: none">Preparar apresentação sobre coimas (explicação de tipos de coimas e situações em que ocorrem, procedimentos legais de pagamento ou contestação);Publicar nas redes sociais, sites e newsletters.Contatar parceiros para promoção do evento.Distribuição de materiais de apoio.Aplicar questionário de satisfação.Recolher feedback sobre o interesse segurança na via partilhada e necessidade de futuras ações
<div>Objetivo estratégico abrangidos:</div> <div>OE1- Mobilidade Sustentável</div>		
<div>Duração:</div> <div>60minutos minutos uma vez a cada trimestre ou sempre que houver procura</div>	<div>KPIs:</div> <ul style="list-style-type: none">2–3 sessões/ano.20 participantes/sessão.≥80% a demonstrar conhecimento correto sobre o processo de coimas.	
<div>Estimativa de custo:</div> <div>150€</div>		

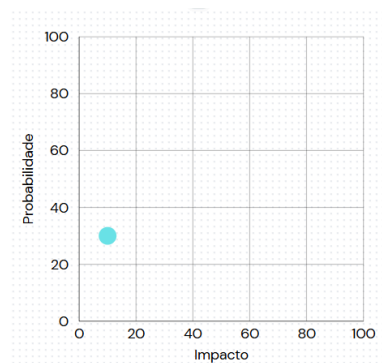
Resultados esperados:

- Maior conhecimento sobre tipos de coimas, infrações e penalizações entre condutores, ciclistas e peões.
- Comportamento mais seguro e legal no trânsito, redução de infrações.
- Capacidade de proceder corretamente em caso de coima (pagamento, contestação).

Área de intervenção 2

Tabela 5

Área de Intervenção: Formação		
Nome da ação: Congressos Nacionais e internacionais		
Responsabilidade: Câmara Municipal de Machico Gabinete de apoio à presidência	Parceiros envolvidos: Organizações Não Governamentais Associações profissionais	Tarefas específicas: <ul style="list-style-type: none"> • Selecionar congressos relevantes e estratégicos. • Inscrição no congresso e gestão de vistos, passagens e alojamento. • Recolha de informações e aprendizagens durante o congresso. • Avaliar o impacto da participação em termos de conhecimento, rede e aplicação prática. • Identificar oportunidades de continuidade (parcerias, projetos conjuntos).
Objetivo estratégico abrangidos: OE1 OE2 OE3		
Duração:	KPIs: <ul style="list-style-type: none"> • 2 congressos nacionais + 1 internacional/ano • Pelo menos 3 contactos institucionais/ano. • Adaptação de ≥1 boa prática ao município/ano. 	
Estimativa de custo: 1000€/pessoa/deslocação		

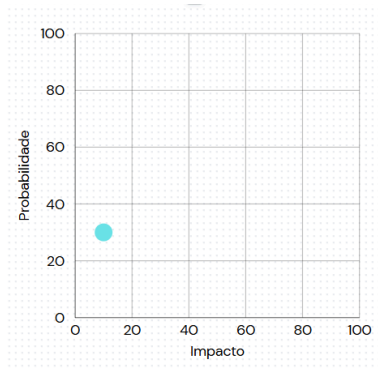


Resultados esperados:

- **Melhoria das competências técnicas e estratégicas de técnicos e políticos.**
- **Estabelecimento de contactos com especialistas, instituições e organizações**

- Possibilidade de futuras colaborações em projetos, intercâmbios ou investigação.

Tabela 6

<div>Área de Intervenção:</div> <div>Formação</div>			
<div>Nome da ação:</div> <div>Ações de Formação</div>			
<div>Responsabilidade:</div> <div>Câmara Municipal de Machico</div> <div>Divisão do ambiente</div>	<div>Parceiros envolvidos:</div> <div>Associação de Municípios da Madeira</div>	<div>Tarefas específicas:</div> <ul style="list-style-type: none">• Selecionar cursos, workshops ou seminários relevantes, presenciais ou online.• Inscrição em formações nacionais ou internacionais.• Briefings sobre objetivos da formação e competências a desenvolver.• Integração de boas práticas nos planos municipais de espaço público.• Avaliar impacto da formação em termos de melhoria de práticas municipais.	
<div>Objetivo estratégico abrangidos:</div> <div>OE1</div> <div>OE2</div> <div>OE3</div>			
<div>Duração:</div>	<div>KPIs:</div> <ul style="list-style-type: none">• 15 funcionários formados/ano (≈5% da equipa).• ≥40% aplicam novos conhecimentos em projetos.• Pelo menos 1 nova prática incorporada em regulamentos anuais.		
<div>Estimativa de custo:</div> <div>300€/formação/pessoa</div> <div>5 funcionários-1500€</div>			

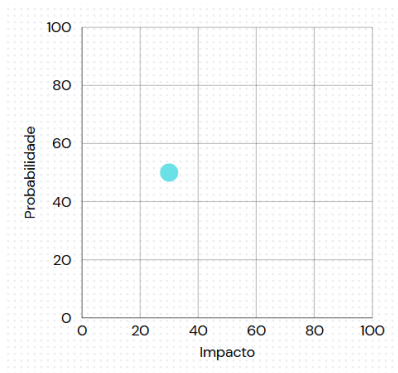
Resultados esperados:

- **A formação em espaço público visa melhorar competências técnicas, sociais e de gestão do espaço urbano. Os resultados incluem:**
- **Desenvolvimento de competências em gestão urbana, planeamento territorial e políticas de espaço público.**

- Incremento da segurança, acessibilidade e sustentabilidade dos espaços públicos.
- Capacitação de técnicos para envolver cidadãos na gestão e planeamento do espaço público.

Área de Intervenção 3

Tabela 7

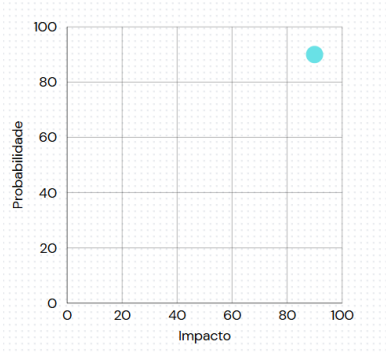
<div>Área de Intervenção:</div> <div>Cultura</div>			
<div>Nome da ação:</div> <div>Recordar as formas de Mobilidade</div>			
<div>Responsabilidade:</div> <div>Câmara Municipal de Machico</div>	<div>Parceiros envolvidos:</div> <div>Juntas de freguesia Casas do Povo Universidade Sénior Empresas de Autocarros</div>	<div>Tarefas específicas:</div> <ul style="list-style-type: none">• Incentivar deslocações coletivas e sustentáveis (autocarros organizados) para eventos, reduzindo o uso de carros individuais;• Identificação dos eventos e destinos (Eventos com elevado número de participantes e mapear os locais de partida);• Planeamento das rotas e horários (Criar rotas estratégicas que minimizem tempo e consumo de combustível e coordenar horários compatíveis com início e fim do evento);• Divulgação e inscrição;• Gestão operacional no dia do evento (equipa de acolhimento nos pontos de partida, Monitorização de lotação e cumprimento de horários).	
<div>Objetivo estratégico abrangidos:</div> <div>OE1</div> <div>OE2</div> <div>OE3</div>			
<div>Duração: 2 a 3 eventos por anos</div>	<div>KPIs:</div> <ul style="list-style-type: none">• 3–4 eventos/ano com transporte coletivo organizado.• 100–120 pessoas transportadas por evento.• Redução de 15–20% no uso de carros individuais nesses eventos		
<div>Estimativa de custo:</div> <div>1200€ a cada 2 autocarros para 50 pessoas.</div>			

Resultados esperados:

- Redução de congestionamento e poluição local.

Área de intervenção 4

Tabela 8

Área de Intervenção: Intervenção		
Nome da ação: Melhoria da mobilidade no Largo da Nossa Senhora da Conceição		
		
Responsabilidade: Câmara Municipal de Machico	Parceiros envolvidos: Juntas de freguesia	Tarefas específicas: <ul style="list-style-type: none">• Elaboração de projeto técnico (paisagismo, arquitetura, engenharia);• Realização de workshops ou reuniões participativas;• Contratação de empreiteiros e fornecedores;• Campanha de comunicação sobre a intervenção;• Avaliação periódica da utilização e conservação do largo;• Plano de manutenção regular de pavimentos, iluminação e espaços verdes.
Objetivo estratégico abrangidos: OE1 OE2 OE3		
Duração: 12 meses	KPIs: <ul style="list-style-type: none">• 1.500–2.000 m² de espaço público requalificado.• ≥80% de satisfação em inquéritos pós-obra.	
Estimativa de custo: 140000€		

Resultados esperados:

- **Valorização do espaço público:** revitalização do largo como local de encontro, lazer e eventos comunitários.
- **Melhoria da acessibilidade e segurança:** adequação do espaço para pessoas com mobilidade reduzida e melhoria da iluminação e circulação pedonal.
- **Promoção da cultura e identidade local:** integração de elementos históricos e culturais no projeto de requalificação.

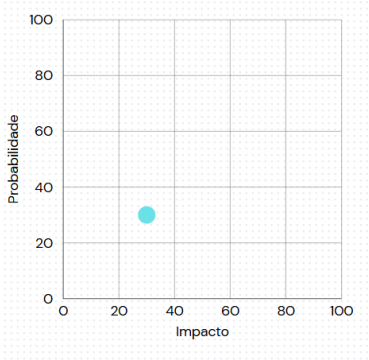
Tabela 9

<div>Área de Intervenção:</div> <div>Intervenção</div>			
<div>Nome da ação:</div> <div>Atividade Piloto-Redução de Velocidade</div>			
<div>Responsabilidade:</div> <div>Câmara Municipal de Machico</div>	<div>Parceiros envolvidos:</div> <div>Polícia de Segurança Pública</div>	<div>Tarefas específicas:</div> <ul style="list-style-type: none">• Levantamento de ruas com histórico de excesso de velocidade ou acidentes;• Avaliação da circulação de peões e ciclistas;• Seleção do tipo de redutor adequado (lombas, tabletes ou sinalização vertical);• Sessões informativas com moradores, escolas e comerciantes;• Sinalização complementar (placas, pintura no pavimento);• Análise da eficácia para futura expansão ou ajustes;• Comunicação interna e externa sobre o impacto da intervenção;• Workshops ou relatórios para partilha de boas práticas e resultados;	
<div>Objetivo estratégico abrangidos:</div> <div>OE1</div> <div>OE2</div> <div>OE3</div>			
<div>Duração:</div>			
<div>Estimativa de custo:</div> <div>3000€</div>	<div>KPIs:</div> <ul style="list-style-type: none">• Implementação em 3 ruas prioritárias.• Redução da velocidade média em ≥20%.		

Resultados esperados:

- **Melhoria da segurança rodoviária:** redução da velocidade de circulação em zonas críticas, diminuindo acidentes e risco para peões.
- **Proteção de peões e ciclistas:** criação de ambientes mais seguros para utilizadores vulneráveis da via pública.
- **Sensibilização da comunidade:** consciencialização sobre a importância do respeito pelos limites de velocidade e regras de trânsito.
- **Avaliação de eficácia:** recolha de dados para analisar impacto e viabilidade da expansão para outras ruas do município.

Tabela 10

<div>Área de Intervenção:</div> <div>Intervenção</div> <div>Nome da ação:</div> <div>Sinalização de Paragens do Autocarro Urbano</div>					
<div>Responsabilidade:</div> <div>Câmara Municipal de Machico</div>	<div>Parceiros envolvidos:</div> <div>Comerciantes</div>		<div>Tarefas específicas:</div> <ul style="list-style-type: none">• Levantamento das paragens existentes;• Definição do tipo de sinal (placas, totens, painéis com horários).• Integração de informação clara: nome da paragem, percursos, horários, regras de utilização.• Garantir acessibilidade e visibilidade, inclusive para pessoas com mobilidade reduzida.• Recolha de sugestões de utentes e moradores sobre localização e design da sinalização.		
<div>Objetivo estratégico abrangidos:</div> <div>OE1</div> <div>OE2</div> <div>OE3</div>					
<div>Duração:</div>	<div>KPIs:</div> <ul style="list-style-type: none">• 10–15 paragens sinalizadas.• Aumento de $\geq 10\%$ na utilização do autocarro em 2 anos.				

<p>Estimativa de custo:</p> <p>400€/paragem</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Instalação em todas as paragens, garantindo fixação segura e durabilidade. • Atualização de horários e percursos sempre que necessário. • Campanhas de comunicação junto da população sobre a nova sinalização e utilização do transporte público.
---	---

Resultados esperados:

- **Melhoria da acessibilidade e orientação: facilitação do acesso dos utentes às paragens de autocarro.**
- **Segurança e organização: indicação clara de paragens, percursos e horários, reduzindo confusão e riscos para peões.**
- **Valorização da mobilidade urbana: reforço da utilização do transporte coletivo, promovendo deslocações mais sustentáveis.**
- **Comunicação e informação ao público: informação clara sobre horários, percursos e regras de utilização do transporte urbano.**

Área de Intervenção 5

Tabela 11

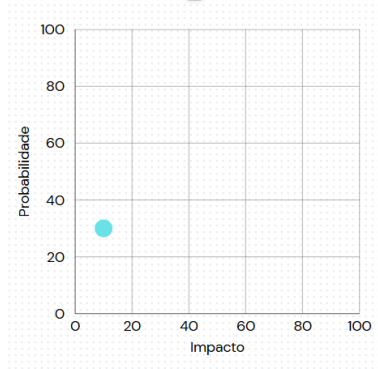
<div>Área de Intervenção:</div> <div>Recolha de informação</div> <div>Nome da ação: Aquisição de Plataformas Digitais</div>				
<div>Responsabilidade:</div> <div>Câmara Municipal de Machico</div> <div>Divisão do Ambiente</div>	<div>Parceiros envolvidos:</div> <div>Associação de Municípios da Madeira</div>	<div>Tarefas específicas:</div> <ul style="list-style-type: none">• Identificação de zonas com maior procura de estacionamento.• Seleção de ruas, parques e locais estratégicos para instalação de sensores ou recolha de dados.• Instalação de sensores de ocupação nos lugares de estacionamento ou		
<div>Objetivo estratégico abrangidos:</div> <div>OEI- Aposta na recolha de dados</div>				

Duração:	KPIs: <ul style="list-style-type: none"> • Fiabilidade dos dados $\geq 90\%$. • 2 decisões/ano baseadas nesses dados (ex.: alteração de estacionamento, novos regulamentos). 	integração com sistemas já existentes. <ul style="list-style-type: none"> • Testes piloto para assegurar precisão, confiabilidade e facilidade de uso. • Informação aos cidadãos sobre a utilização da plataforma (apps, sites e painéis informativos). • Recolha contínua de dados para melhorias e tomada de decisão futura.
24 meses		
Estimativa de custo:		
PRR- Madeira Conetada		

Resultados esperados:

- **Gestão eficiente do estacionamento:** monitorização em tempo real da ocupação e disponibilidade de lugares de estacionamento.
- **Redução do congestionamento urbano:** otimização da circulação e diminuição do tempo de procura de estacionamento.
- **Planeamento urbano informado:** dados para decisões sobre ampliação, restrição ou reorganização de zonas de estacionamento.
- **Integração com mobilidade sustentável:** suporte a políticas de transporte público, bicicletas partilhadas e zonas pedonais.

Tabela 12

<div>Área de Intervenção:</div> <div>Recolha de informação</div>			
<div>Nome da ação:</div> <div>Repetição de Inquéritos</div>			
<div>Responsabilidade:</div> <div>Câmara Municipal de Machico</div>	<div>Parceiros envolvidos:</div> <div>Escolas básicas e secundárias;</div> <div>Juntas de Freguesia:</div> <div>Universidade Sénior;</div> <div>Centros de dia</div>	<div>Tarefas específicas:</div> <div><ul style="list-style-type: none">Rever e Atualizar perguntas conforme novas prioridades ou intervenções realizadas.Definir amostra representativa da população.Preparar logística e distribuição presencial e online.</div>	
<div>Objetivo estratégico abrangidos:</div> <div>OEI- Aposta na recolha de dados</div>			

Duração:	KPIs: <ul style="list-style-type: none"> • 1500 respostas/ano • Medir variação: meta de +5% em transporte coletivo e +3% em deslocações a pé em 2 anos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Tabulação e comparação com os resultados do ano anterior. • Produção de gráficos e relatórios evidenciando mudanças e tendências. • Comunicação à população, parceiros e serviços municipais. • Identificação de áreas que necessitam de intervenção ou melhoria.
6 meses		
Estimativa de custo:		

Resultados esperados:

- **Comparação temporal:** análise de mudanças nos hábitos de deslocação desde o último inquérito.
- **Avaliação da eficácia de intervenções anteriores:** verificar se ações implementadas (ex.: sinalização, mobilidade coletiva, campanhas de sensibilização) influenciaram a população.
- **Atualização de dados para planejamento:** identificar novas necessidades ou problemas emergentes em mobilidade urbana.
- **Envolvimento contínuo da população:** reforçar a participação cidadã e a consciencialização sobre mobilidade sustentável.

4. Quadro de Implementação

4

4.1. INTRODUÇÃO

Apresentaremos de seguida outros aspetos importantes para a implementação das ações.

4.2. PARTICIPAÇÃO E GOVERANÇA

Mecanismos Governamentais

Para que todas estas ações funcionem contamos com o compromisso de alguns stakeholders nomeadamente das associações de ciclismo, das escolas e da associação de IAPs, bem como de Secretarias do Governo Regional. No entanto, o órgão responsável pela manutenção de todos este Plano serão sempre entidades Municipais.

Envolvimento dos parceiros

Sabemos que o interesse terá de ser alimentado e mantido. Assim, contamos utilizar o mesmo método de reuniões que temos utilizado até agora com as partes relacionadas com as ações. Além disso, ainda passaremos por uma fase de eleições onde algumas metodologias internas poderão sofrer alterações, por isso é importante um contínuo contato pessoal de modo a atualizar todas as intenções sempre que seja altura de preparar as ações. Idealizamos uma reunião trimestral a combinar n a próxima reunião ULG.

Contaremos manter a comunicação através de redes sociais cuja maioria dos utilizadores seja adultos.

4.3. Custos, Fundos e Cronologia

Custos

Para a implementação de todo o plano, estimamos um gasto médio de 150000€, contudo contamos que algumas ações se repitam por mais anos e até outras possam não ocorrer ainda no próximo ano.

Fundos e Cronologia

Nome da ação:	Área de Intervenção:	Fundos	2026	2027	2028
1.1. Workshops sobre Manutenção de bicicletas	Educação	Próprios			
1.2 Workshops sobre Regras de Trânsito		Próprios			
1.3 Workshops sobre seguros na mobilidade		Próprios			
1.4 Workshops sobre coimas na mobilidade		Próprios			
2.1 Congressos Nacionais e internacionais	Formação	Madeira 2030, interreg PIDDAR			
2.2 Ações de Formação		Madeira 2030, interreg PIDDAR			
3.1 Recordar as formas de mobilidade	Cultura	Governo Regional da Madeira			
4.1 Melhoria da mobilidade no largo da Nossa Senhora da Conceição	Intervenção	Próprios			
4.2 Atividades Piloto – Redução de Velocidade		Próprios			
4.3 Sinalização de Paragens do Autocarro Urbano		Próprios			
5.1 Aquisição de Plataformas Digitais	Recolha de Informação	PRR (Next Generation UE)			
5.2 Repetição de Inquéritos		Próprios			

Prazos

Ações	2026												2027
	jan	fev	mar	abr	mai	jun	jul	ago	set	out	nov	dez	
1.1. Workshops sobre Manutenção de bicicletas													
1.2 Workshops sobre Regras de Trânsito													
1.3 Workshops sobre seguros na mobilidade													
1.4 Workshops sobre coimas na mobilidade													
2.1 Congressos Nacionais e internacionais													
2.2 Ações de Formação													
3.1 Recordar as formas de mobilidade													
4.1 Melhoria da mobilidade no largo da Nossa Senhora da Conceição													
4.2 Atividades Piloto – Redução de Velocidade													
5.1 Aquisição de Plataformas Digitais													
5.2 Repetição de Inquéritos													

4.4. Monitorização

Monitorização e Relatórios

As monitorizações serão feitas aquando das reuniões trimestrais, com o grupo. Dependendo da ação e dos responsáveis, ajustaremos a forma de registo das ocorrências.

Os feedbacks do público e avaliações à ação, deverão ser incluídas nos relatórios de modo a identificar os desafios a superar e as medidas a ajustar.

Conclusão

**Machico e a melhoria da
mobilidade no espaço público**

5

Conclusão do Plano de Ação Integrado

Este plano de ação foi elaborado através de reuniões entre os vários parceiros, assim como outras experiências coletivas sobre a mobilidade através de outras iniciativas.

Este plano pretende sustentar cerca de **12 ações** implementadas através de **5 áreas** de intervenção para atingir **3 objetivos principais**.

As ações estão concertadas desde a teoria à prática para que os objetivos sejam atingidos num contínuo trabalho além de 2027.

Pretendemos que haja um aumento na utilização de Bicicleta para as pequenas deslocações no circuito definido e ajustado pela atividade piloto. Todas as outras culminarão para que esse circuito seja o mais consensual e utilizado sobretudo por moradores. Não obstante, será também incentivada a utilização da Bicicleta noutras zonas, especialmente em pontos cuja capacidade de carga está a esgotar-se em termos de estacionamento.

Pretendemos que a participação pública seja valorizada e incentivada e procuraremos continuar a captar o interesse dos vários setores da



comunidade.

Contato:

Todo este plano foi um trabalho de parceria, contudo a redação do mesmo foi da responsabilidade da arq. Paisagista Tânia Carvalho (tania.carvalho@cm-machico.pt), funcionária na Divisão de Planeamento, da Câmara Municipal de Machico.