



COMUNIDADE INTERMUNICIPAL
VISEU DÃO LAFÕES

TERRITÓRIO INTELIGENTE DE 30 MINUTOS DA COMUNIDADE INTERMUNICIPAL DE VISEU DÃO LAFÕES

Hubs de Transporte Multimodal como Eixo Plano de
Ação Integrado Regional

URBACT



Co-funded by
the European Union
Interreg

*e*CONNECTING
greener & closer communities



COMUNIDADE INTERMUNICIPAL
VISEU DÃO LAFÕES

Autores

Ricardo Riquito | CIM Viseu Dão Lafões

José Carlos Almeida | CIM Viseu Dão Lafões

André Costa | INOVA +

Amadeu Vieira | INOVA +

Viseu Dão Lafões, Dezembro 2025

Índice

1	SUMÁRIO EXECUTIVO	10
	CONTEXTO E NECESSIDADES DE DESENVOLVIMENTO	14
1.1	Temas Abordados	16
1.2	Desafios e Situação Atual	17
2	GRUPO DE AÇÃO LOCAL URBACT	18
2.1	Mapeamento de Stakeholders	19
2.2	Organização do GAL	20
2.3	Estratégia de Envolvimento dos Stakeholders e Alcance	21
2.4	Planning Process	21
3	ANÁLISE E CARACTERIZAÇÃO DO TERRITÓRIO	24
3.1.	Perfis Municipais e Classificação	25
3.2.	Infraestrutura e Serviços de Mobilidade	27
3.3.	Tópicos Emergentes e Análise SWOT	30
4	ESTRATÉGIA, VISÃO E OBJETIVOS	33
4.1	Visão do Projeto	34
4.2	Eixos e Objetivos	34
5	AÇÕES DE PEQUENA ESCALA	37

6	AÇÕES INTEGRADAS	42
6.1	Centros / Hubs de Mobilidade	43
6.2	Soluções de Mobilidade Complementares e Integrada	45
6.3	'IR e VIR' 2.0	46
6.4	Serviços de Mobilidade de Bicicletas Partilhadas	47
6.5	Gémeo Digital para a Mobilidade	48
6.6	Ensinar Sustentabilidade Mobilidade	49
6.7	Decisores para Mobilidade + Digital	50
6.8	COMUNIDADE em Movimento	51

7	ESTRATÉGIA DE IMPLEMENTAÇÃO	54
7.1	Estratégia de Implementação Governança & Responsabilidades e Futuro do GAL	55
7.2	Priorização e Cronograma do Projeto	56
7.3	Estimativa de Custos e Estratégia de Financiamento	58
7.4	Indicadores-Chave de Desempenho (KPIs)	60

	ANEXO Hubs de Mobilidade	65
	REFERÊNCIAS	90



ECOPISTA DO VOUGA

A Rede Econnecting



Parceiro Líder

Unione della Romagna Faentina, Itália

Parceiros

Município de Berane, Montenegro

Município de West Mani, Grécia

Comunidade Intermunicipal Viseu Dão Lafões, Portugal

Distrito Municipal de Ennis, Conselho do Condado de Clare, Irlanda

Tori Vallavalitsus, Estónia

Razvojno Raziskovalni Center Ormož, Eslovénia

Município de Nagykallo, Hungria

Município de Orihuela, Espanha

Perito Líder

Roland Krebs, superwien urbanism ZT gmbh, Viena, Áustria

ECONNECTING significa...

Estabelecimento de **estratégias e ações para áreas funcionais rurais-urbanas**, promovendo a integração harmoniosa das práticas urbanas sustentáveis, a melhoria do bem-estar e o cultivo de conexões sociais robustas através da participação ativa dos cidadãos. Esta Rede de Planeamento de Ação reúne nove parceiros de cidades de Itália, Montenegro, Grécia, Portugal, Irlanda, Estónia, Eslovénia, Hungria e Espanha para colaborar na definição dos seus „territórios de proximidade“, caracterizados por complexas ligações urbano-rurais.

No cerne do ECONNECTING está **uma exploração abrangente de soluções de mobilidade inteligente para o transporte público e a mobilidade, juntamente com a revitalização de aldeias, vilas e suas cidades-centro** para melhorar a qualidade de vida geral dos cidadãos. A iniciativa mergulha profundamente na complexidade destas regiões, procurando abordar aspetos-chave como mobilidade, acessibilidade e regeneração urbana.

Através de um processo de planeamento orientado para o diálogo e utilizando a metodologia comprovada URBACT, o ECONNECTING visa **harmonizar as dinâmicas entre áreas urbanas e rurais**. O foco está especificamente na otimização da mobilidade e acessibilidade, ao mesmo tempo que se promove o desenvolvimento de espaços públicos vibrantes que atendem às necessidades e desejos da população local. Todos estes esforços são fundamentados num **compromisso com a consciência ambiental e o envolvimento da comunidade**, garantindo uma abordagem sustentável e centrada nas pessoas para o desenvolvimento.

Através de esforços colaborativos, o ECONNECTING procura criar um modelo que não apenas melhore a conectividade entre os espaços urbanos e rurais, mas também promova uma visão holística e inclusiva para o bem-estar dos cidadãos. A iniciativa surge como um farol para estratégias inovadoras que priorizam a interseção entre sustentabilidade ambiental, vitalidade comunitária e harmonia urbano-rural. Assim, o ECONNECTING emerge como **um catalisador para mudanças positivas, demonstrando o poder transformador do planeamento urbano colaborativo numa escala europeia**.



REUNIÃO TRANSNACIONAL, BERANE, MONTENEGRO



...ual access to essential
unities, and social participation
in rural areas.
- High-speed internet is the foundation for regional
inclusion
- E-services such as telemedicine and e-government extend
essential services in the region
- Smart mobility tools such as real-time updates and app-
based transport improve the mobility services



Digital Connectivity

G11 Agree

- Include Data Analytics
- Improve Digital Literacy
- Attract Digital Investment
- CO2 + build digital hubs
- Use of digital technology
- Use of digital technology

G12

- Focus on...
- Use for everyday
- Build digital hubs
- Digital hubs
- Digital hubs
- Digital hubs

G14

Attract

- Build a digital twin for...
- Monitor digital trends
- App for people
- Future - Proof

Digital Connectivity as a Key
Inclusive Regions

Sumário Executivo

O Plano de Ação Integrado da Comunidade Intermunicipal Viseu Dão Lafões visa transformar a região num território inteligente de 30 minutos, coeso, apoiado pelo digital e sustentável. A visão centra-se na integração das áreas urbanas e rurais dos 14 municípios, criando soluções de mobilidade acessíveis, resilientes e ambientalmente responsáveis num raio de 30 minutos, e reforçando a capacidade de decisão através da inovação digital.

CONTEXTO E DESAFIOS

A região de Viseu Dão Lafões enfrenta três desafios principais: mudanças demográficas, alterações climáticas e insuficiência de infraestruturas de mobilidade. Uma diminuição significativa da população (-5,55% entre 2011-2021), associada ao envelhecimento (Índice de Envelhecimento: 246 em 2021), cria constrangimentos de mobilidade, sobretudo para a população idosa. As alterações climáticas agravaram estes problemas, evidenciando a excessiva dependência do automóvel (74% de repartição modal) e redes de transporte público insuficientes. Adicionalmente, o crescimento urbano disperso sem integração com o sistema de transportes originou desigualdades de mobilidade, aumento de emissões e exclusão social.

VISÃO E OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

A visão de transformar Viseu Dão Lafões num “Território SMART de 30 minutos” assenta em três eixos estratégicos:

1) Hubs de Mobilidade e Áreas Envolventes: Desenvolvimento de hubs multimodais (pequenos, médios e grandes), ajustados às necessidades locais, promovendo a intermodalidade e reduzindo a dependência do automóvel. Estes hubs funcionam como âncoras sustentáveis para reforçar a conectividade e a qualidade de vida em contextos urbanos e rurais.

2) Serviços de Mobilidade, Gestão e Digitalização: Implementação de soluções orientadas por dados, gémeos digitais e plataformas inteligentes de mobilidade para uma gestão informada e eficiente dos recursos de transporte, reforçando a tomada de decisão e otimizando serviços existentes, como o inovador sistema de transporte flexível a pedido “Ir e Vir”.

3) Educar para Mover Mais: Aumentar a sensibilização da comunidade e promover mudanças comportamentais em direção a uma mobilidade sustentável e segura, através de educação e envolvimento inclusivo, em particular com escolas e atores locais, para consolidar uma cultura de mobilidade sustentável.

AÇÕES INTEGRADAS

O plano detalha oito ações integradas nucleares, incluindo:

- Desenvolvimento de uma rede regional de Hubs de Mobilidade para ligar comunidades urbanas e rurais de forma sustentável.
- Reforço de infraestruturas de mobilidade complementares nas áreas envolventes destes hubs.
- Expansão e melhoria do serviço de transporte flexível a pedido “Ir e Vir”.
- Consolidação e reforço da iniciativa regional bem-sucedida de partilha de bicicletas.
- Criação de um Gémeo Digital da Mobilidade abrangente para gestão avançada do sistema de transportes.
- Iniciativas de sustentabilidade e segurança centra-

das nas escolas, para promover a adoção precoce de modos de deslocação sustentáveis.

- Formação especializada e partilha de conhecimento para decisores municipais.
- Programas e eventos de envolvimento comunitário alargado, culminando em Semanas Europeias da Mobilidade anuais.

ESTRATÉGIA DE IMPLEMENTAÇÃO

A implementação assenta numa governação forte, no envolvimento colaborativo de partes interessadas através dos URBACT Local Groups, e numa estratégia diversificada de financiamento que mobiliza recursos nacionais e da UE. As prioridades estratégicas incluem o desenvolvimento de infraestruturas de grande escala e longo prazo (Hubs de Mobilidade), complementado por ações de curto prazo com elevado impacto.

Riscos como quebras de financiamento, desafios de coordenação intermunicipal e aceitação pública serão geridos ativamente através de planeamento proativo e implementação faseada.

IMPACTO ESPERADO E MONITORIZAÇÃO

Este IAP prevê aumentar significativamente a coesão territorial, reduzir a dependência do automóvel (visando uma mudança modal de 20%), melhorar a acessibilidade (90% da população a menos de 30 minutos de hubs de mobilidade) e aumentar a satisfação pública através de melhorias concretas na qualidade de vida. O progresso será monitorizado continuamente com base em Indicadores-Chave de Desempenho (KPIs) claramente definidos, com atualizações regulares partilhadas publicamente através de painéis digitais e plataformas de envolvimento comunitário.

Ao integrar soluções de mobilidade inovadoras, tecnologias digitais inclusivas e participação ativa das partes interessadas, a CIM Viseu Dão Lafões irá construir um território resiliente, sustentável e interligado, respondendo aos desafios regionais e reforçando de forma significativa as ligações urbano-rurais, a inovação digital e a sustentabilidade ambiental.





ECOPISTA DO VOUGA, SÃO VICENTE, SÃO PEDRO DO SUL

1

Contexto de Desenvolvimento e Necessidade

TRAIL RUNNING, VILA NOVA DE PAIVA



ESTAÇÃO BORA!, SATÃO

1.1 Temas Abordados

O ECONNECTING centra-se no desenvolvimento de soluções sustentáveis de mobilidade urbano-rural dentro de um raio de 30 minutos de viagem, com a missão de promover estratégias inclusivas, digitais e ecológicas que envolvem as comunidades no co-design de cidades resilientes às mudanças climáticas. O projeto procura criar cidades acessíveis e acolhedoras, caracterizadas por uma forte governança local, mobilidade sustentável centrada nas pessoas, comunidades verdes vibrantes e um desenvolvimento equilibrado e inclusivo, com paridade de género.

A Comunidade Intermunicipal de Viseu Dão Lafões (CIM VDL), uma associação de 14 municípios na sub-região de Viseu Dão Lafões (NUTS III), é um dos oito parceiros-chave nesta rede. A metodologia URBACT aplicada a esta rede foi essencial para fomentar um aprendizado impactante entre os parceiros, com ênfase nas práticas colaborativas, troca de conhecimento e adaptação das melhores práticas aos contextos locais, criando uma abordagem holística e inclusiva.

Os pontos essenciais definidos na candidatura de Viseu Dão Lafões para a rede ECONNECTING foram reforçados graças ao envolvimento dos vários parceiros da rede, os membros do ULG, o apoio do especialista líder e através da experimentação de pequenos projetos. Estes são os principais temas a serem abordados neste Plano de Ação Integrado:

Tornar-se um Território de 30 Minutos significa potenciar as várias soluções de mobilidade que conectam o território, implementando modelos sustentáveis e flexíveis de transporte eficiente e de baixo impacto, garantindo acesso equitativo para as populações mais velhas e isoladas, e proporcionando infraestruturas de mobilidade com opções diversificadas que conectam serviços essenciais, locais de trabalho e áreas de lazer dentro de um raio de 30 minutos em todos os 14 municípios, especialmente nas áreas menos desenvolvidas.

Criação de uma Comunidade Verde através da promoção de soluções de mobilidade mais sustentáveis e da aplicação de medidas destinadas a desencorajar o uso de carros para o transporte diário, combinadas com a implementação de soluções verdes e a regeneração de áreas verdes associadas às infraestruturas de mobilidade.



Promover cidades acessíveis e acolhedoras implica criar zonas bem planeadas para mobilidade suave, limitando os espaços dedicados aos carros, reestruturando áreas-chave, sensibilizando para a segurança da mobilidade e desenvolvendo serviços em torno dos hubs de mobilidade para garantir espaços urbanos sustentáveis, inclusivos e amigáveis para todos.



Melhorar a boa governança colaborativa envolve integrar o planeamento das políticas urbanas com a participação ativa de diversos intervenientes — incluindo políticos, especialistas, cidadãos e grupos sub-representados nas áreas urbanas e rurais — enquanto o URBACT fomenta a aprendizagem partilhada, iniciativas de base e estratégias co-desenvolvidas, permitindo que projetos como o ECONNECTING abordem os desafios regionais através de uma governança inclusiva e sustentável.

1.2 Desafios e Situação Atual

O Plano de Ação Integrado para Viseu Dão Lafões foi concebido para enfrentar três desafios regionais interligados: (1) gerir as mudanças demográficas, (2) adaptar-se aos impactos das alterações climáticas e (3) melhorar a implementação e o planeamento das infraestruturas e serviços de mobilidade. Estes problemas são prementes e mutuamente reforçadores, exigindo soluções coordenadas e sustentáveis. Através de uma abordagem estratégica e inclusiva, o PAI visa promover uma maior resiliência territorial, apoiar as transições para um modelo de baixo carbono e alinhar o desenvolvimento da mobilidade com as prioridades evolutivas da região e as suas ambições de crescimento a longo prazo.

MUDANÇAS DEMOGRÁFICAS	ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS	INFRAESTRUTURAS DE MOBILIDADE INSUFICIENTES
Refere-se às alterações na estrutura populacional de uma região - incluindo o envelhecimento, migração (tanto externa como rural-para-urbano) e a queda nas taxas de natalidade - que moldam a demanda por infraestruturas, serviços públicos e planeamento económico. Estas mudanças desafiam a coesão e sustentabilidade regional, exigindo soluções de mobilidade adaptadas e um design de serviços inclusivo.	Descreve as alterações a longo prazo nos padrões climáticos, principalmente impulsionadas por atividades humanas, como o uso de combustíveis fósseis, desmatamento, transporte e processos industriais. Estas alterações resultam no aumento das temperaturas, mudanças nas condições meteorológicas e eventos extremos mais frequentes, todos os quais impactam os ecossistemas, a saúde pública e a resiliência territorial, especialmente em regiões com sistemas de mobilidade de baixo carbono fracos.	Refere-se à falta ou inadequação das redes de transporte, incluindo transporte público limitado, hubs multimodais escassos e instalações pedonais e cicláveis subdesenvolvidas. Este desafio é agravado por um planeamento urbano fragmentado, onde o desenvolvimento frequentemente ocorre sem integração com os sistemas de transporte. Como resultado, as comunidades tornam-se dependentes de carros, o transporte público torna-se ineficiente e os custos das infraestruturas aumentam. Abordar este problema exige uma mudança para um desenvolvimento compacto,

Estes desafios foram acordados com os membros do ULG e representam áreas críticas que precisam ser abordadas de forma holística. O Plano de Ação do ECONNECTING pretende ser uma ferramenta importante para enfrentar esses desafios e apoiar o desenvolvimento de diferentes atividades focadas em soluções de mobilidade que possam promover um desenvolvimento sustentável regional fiável e melhorar a qualidade de vida dos residentes.

2

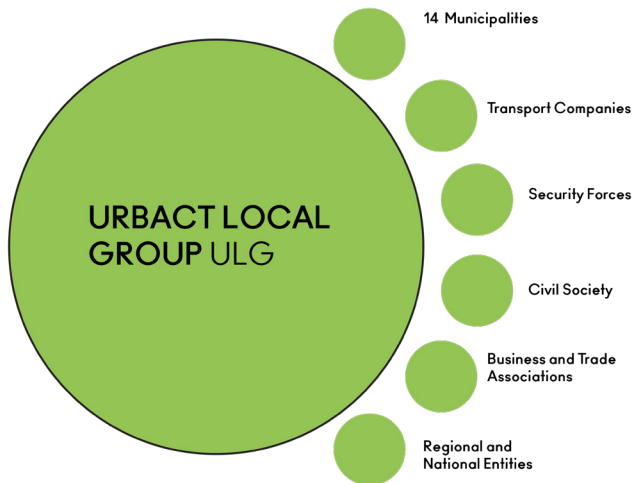
Grupo de Ação Local URBACT

A Metodologia URBACT implica a criação de um Grupo Local URBACT (ULG), que tem como objetivo reunir os intervenientes locais e regionais com responsabilidades, competências e conhecimentos no tema do projeto: Mobilidade. Neste capítulo, apresentamos o nosso ULG, uma peça central deste processo, que funcionou como um Think Tank para analisar os desafios de Viseu Dão Lafões e desenvolver, através de uma metodologia de co-criação, o Plano de Ação Integrado.

2.1 Mapeamento de Stakeholders

O envolvimento dos stakeholders é crucial para o sucesso de qualquer projeto de mobilidade sustentável. O GAL - Grupo de Ação Local do URBACT- (ULG - URBACT Local Group) é um componente vital do programa URBACT, desempenhando um papel importante ao reunir intervenientes locais e regionais para desenhar e implementar ações que abordem os desafios da mobilidade urbana.

Neste contexto, a CIM VDL identificou um amplo leque de stakeholders que foram depois envolvidos no ULG durante o desenvolvimento do projeto.



MUNICÍPIOS	ENTIDADES DE TRANSPORTE	FORÇAS DE SEGURANÇA
Aguiar da Beira ; Carregal do Sal Castro Daire; Mangualde; Nelas; Oliveira de Frades; Penalva do Castelo; São Pedro do Sul; Santa Comba Dão; Sátão; Tondela Vila Nova de Paiva; Viseu; Vouzela	Associação de Táxis Associação de Cicloturismo	Guarda Nacional Republicana (GNR) Polícia de Segurança Pública (PSP) Polícia Municipal de Viseu Viseu Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil
SOCIEDADE CIVIL	ASSOCIAÇÕES DE COMÉRCIO E DE NEGÓCIO	ENTIDADES REGIONAIS E NACIONAIS
Quercus (Associação Nacional de Conservação da Natureza) Viseu NOVO SRU (Sociedade de Reabilitação Urbana)	Associação de Comerciantes Associação Empresarial da Região de Viseu	Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional – Centro (CCDR-Centro) INOVA+

No total, mais de 25 organizações foram selecionadas e convidadas. A diversidade de entidades no nosso ULG oferece uma vantagem poderosa no planeamento urbano e no desenvolvimento sustentável. A combinação de municípios, empresas de transporte, forças de segurança, sociedade civil, associações comerciais e empresariais, e entidades regionais e nacionais cria uma abordagem multidimensional que enriquece a qualidade do trabalho desenvolvido. De forma geral, espera-se que o envolvimento destes stakeholders no ULG resulte numa política de mobilidade mais eficaz e sustentável, que responda às necessidades da comunidade local, ao mesmo tempo que contribui para o desenvolvimento económico sustentável da região e para a melhoria da qualidade de vida.

2.2 Organização do GAL

Dada a diversidade de stakeholders envolvidos, o ULG foi estruturado para ser flexível e responsivo às prioridades temáticas em evolução do PAI. Embora todas as organizações relevantes tenham sido convidadas para todas as reuniões, o foco de cada sessão foi adaptado às necessidades específicas. Por exemplo, a reunião #3 do ULG foi orientada principalmente para os representantes municipais, pois se centrou no início do desenho das tipologias dos Mobility Hubs. No entanto, o envolvimento ativo de outros stakeholders ao longo do processo acrescentou perspetivas valiosas e contribuiu para resultados mais robustos e inclusivos.

Uma das grandes forças do ULG reside na participação ativa dos técnicos municipais de mobilidade e planeamento urbano.

A sua expertise técnica e profundo conhecimento local foram fundamentais para moldar o conteúdo e a direção estratégica do Plano de Ação Integrado. Através das suas contribuições, o plano reflete não apenas os objetivos gerais da CIM VDL, mas também as realidades práticas e prioridades das 14 municipalidades da região.

As reuniões do ULG reuniam normalmente cerca de 15 participantes, garantindo um grupo de trabalho manejável, mas representativo. Para coordenar eficazmente este coletivo diversificado, a CIM Viseu Dão Lafões nomeou André Cester Costa, da INOVA+, como Coordenador Local do ULG, responsável por assegurar a continuidade, facilitar o diálogo e fazer a ponte entre o conhecimento local e o planeamento estratégico.

EXPERIÊNCIA E VALOR AGREGADO



André Cester Costa é Diretor da Direção de Valorização da INOVA+, uma empresa líder em estudos de inovação na Europa. Ele oferece suporte técnico e estratégico a municípios, associações de municípios e outras entidades da administração pública na execução de políticas para o desenvolvimento e atração económica, transformação e inovação de territórios.

Anteriormente, como Diretor de Desenvolvimento Económico da Câmara Municipal de Aveiro (Portugal), foi coordenador de quatro projetos URBACT focados em Emprego e Competências e Economia do Conhecimento.

Foi também o gestor do projeto Aveiro Steam City (cofinanciado pelo Urban Innovation Actions) e da iniciativa Aveiro Tech City, que concedeu à cidade portuguesa de Aveiro o título de 3ª Cidade Inovadora Emergente da Europa em 2022, atribuído pelo European Innovation Council.

O Coordenador Local e a CIM VDL formam juntos a Equipa de Coordenação, um órgão de tomada de decisões responsável pela organização das reuniões do ULG e pela representação da CIM VDL nas reuniões transnacionais. Esta estrutura permite que a Equipa de Coordenação compile as informações recolhidas pelo Grupo Local e as concentre nas necessidades e desafios principais da CIM VDL. Além do Coordenador do ULG, todas as reuniões contaram com o apoio de um Especialista Sênior da CIM Viseu Dão Lafões – Ricardo Riquito – que garantiu o envolvimento dos membros do ULG e o alinhamento da estratégia do Plano de Ação com outras estratégias e projetos intermunicipais relevantes da região de VDL.

2.3 Estratégia de Envolvimento dos Stakeholders e Alcance

A participação ativa de diversas entidades nas reuniões reforça o compromisso de todas as partes e indica a relevância do projeto para os diferentes grupos. Além disso, o feedback contínuo tem sido recebido sobre as tarefas que as municipalidades individuais precisam realizar, e esse feedback será integrado no plano de ação. O modelo de governança local é baseado numa colaboração sólida entre os municípios, entidades regionais, nacionais e outras. Estes grupos serão continuamente consultados durante a fase de implementação do Plano de Ação Integrado, garantindo uma abordagem colaborativa que maximiza o impacto do projeto na região.

2.4 Processo de Planeamento

As reuniões no âmbito do ULG foram organizadas em dois formatos:

- Workshops Digitais: Realizados online para facilitar a participação remota e um envolvimento flexível.
- Workshops Presenciais: Realizados pessoalmente para promover a interação direta e a colaboração prática.

Estes dois formatos permitiram uma abordagem abrangente e adaptável ao envolvimento dos stakeholders.

Reunião #1 | Fevereiro 2024 [Digital]

Após serem convidados a integrar o ULG do projeto ECONNECTING, a reunião de lançamento teve como objetivo reforçar e esclarecer dúvidas sobre o programa URBACT e o projeto ECONNECTING. Além disso, foram apresentados os principais objetivos, as diferentes fases do projeto (Ativação, Aprendizagem e Partilha, Implementação

Reunião #2 | Março 2024 [Presencial]

A sessão contou com a presença de diversos técnicos de vários municípios, especialmente das áreas de mobilidade e planeamento urbano, assim como de outras organizações que fazem parte do ULG. No total, 15 pessoas participaram na reunião.



Atividades:

- Caracterização do território, cruzando o que temos com o que queremos.
- Definir o valor acrescentado do território, problemas e desafios.



Reunião #3 | Setembro de 2024 [Presencial]

Esta reunião teve, entre outros objetivos, o desenvolvimento de duas atividades principais:

- Atividade #1: Caracterização dos 14 municípios segundo certos critérios — densidade populacional, aglomerações habitacionais, movimentos de passageiros, entre outros indicadores.
- Atividade #2: Análise dos Estudos de Caso apresentados e identificação e descrição do tipo de hub que melhor se adequa aos diferentes municípios.

No final desta reunião, foi atribuído aos municípios a tarefa de desenvolver uma proposta para um Mobility Hub para o seu território. Em outubro, a maioria desses municípios já havia concluído esse trabalho e apresentado as suas propostas.

Reunião da Equipa de Coordenação | Novembro a Janeiro [Digital]

Durante estes meses, a Equipa de Coordenação do ULG [Ricardo Riquito, André Cester Costa e Amadeu Vieira] realizou reuniões individuais para concluir o desenvolvimento dos Mobility Hubs e a preparação do Plano de Ação Integrado e das Ações de Pequena Escala.

Reunião #4 | Fevereiro 2025 [Presencial]

O principal objetivo desta reunião do ULG foi apresentar o calendário de trabalho de 2025 e dar aos municípios a oportunidade de apresentar os Mobility Hubs que desenvolveram, focando-se no seu design, objetivos e estratégias de implementação. Além disso, a Equipa de Coordenação do ULG dinamizou um exercício para avaliar cada ação do Plano de Ação Integrado e identificar potenciais promotores para cada iniciativa.

Reunião #5 | Setembro 2025 [Presencial]

O principal objetivo desta reunião do ULG foi revisar o progresso do projeto ECONNECTING,





TERMINAL RODOVIÁRIO DE VISEU

Análise e Caracterização do Território

ESTAÇÃO BORA!
PARQUE ANA DE CASTRO OSÓRIO, MANGUALDE

3.1 Perfis Municipais e Classificação

A CIM Viseu Dão Lafões abrange um território vasto e diversificado, com mais de 3.200 quilómetros quadrados. Conta também com mais de 250.000 habitantes distribuídos por 14 municípios.

No que diz respeito à área de aplicação do Plano de Ação, foi escolhida uma abordagem verdadeiramente integrada, capaz de integrar todo o território, ou seja, cada um dos 14 municípios.

Somos conscientes dos desafios que tal abordagem implica e, por isso, foi realizada uma segmentação cuidadosa dos municípios, considerando:

- (i) Área e habitantes.
- (ii) Dinâmicas económicas e população empregada.
- (iii) Movimentos de commuters (deslocações diárias).

Tendo em conta esses critérios, os 14 municípios foram segmentados em grupos de acordo com as suas características, de forma a promover ações mais eficazes, capazes de trazer melhores resultados e soluções mais inovadoras e úteis para os territórios. Além disso, esta caracterização foi devidamente validada com o ULG, dado a especificidade exigida para algumas ações no âmbito do Plano de Ação Integrado.

A tabela seguinte apresenta as conclusões da análise realizada, utilizando os critérios de contexto urbano e, em alguns casos, contexto rural (Urbano; Em transição para Urbano; Rural). Além disso, fornecemos informações detalhadas sobre a área e a população de cada município, juntamente com perceções sobre as tendências populacionais e evolução nos últimos anos.



MUNICÍPIOS	AREA (KM2)	HABITANTES * (N)	ENQUADRAMENTO
Aguiar da Beira	207	5 326 (G)	Rural
Carregal do Sal	117	9261 (G)	Rural
Castro Daire	379	13790 (G)	Rural
Mangualde	219	18 766 (G)	Urbano
Nelas	126	13 508 (G)	Urbano
Oliveira de Frades	145	9 804 (G)	Em transição para o urbano
Penalva do Castelo	134	7 414 (G)	Rural
São Pedro do Sul	112	11 022 (G)	Em transição para o urbano
Santa Comba Dão	349	15 296 (G)	Rural
Satão	202	11 265 (G)	Rural
Tondela	371	25 957 (G)	Em transição para o urbano
Vila Nova de Paiva	176	4 836 (G)	Rural
Viseu	507	103 502 (G)	Urbano
Vouzela	194	9 807 (G)	Rural

* Dados de 2024: G – Em crescimento desde 2021; D – Em declínio desde 2021

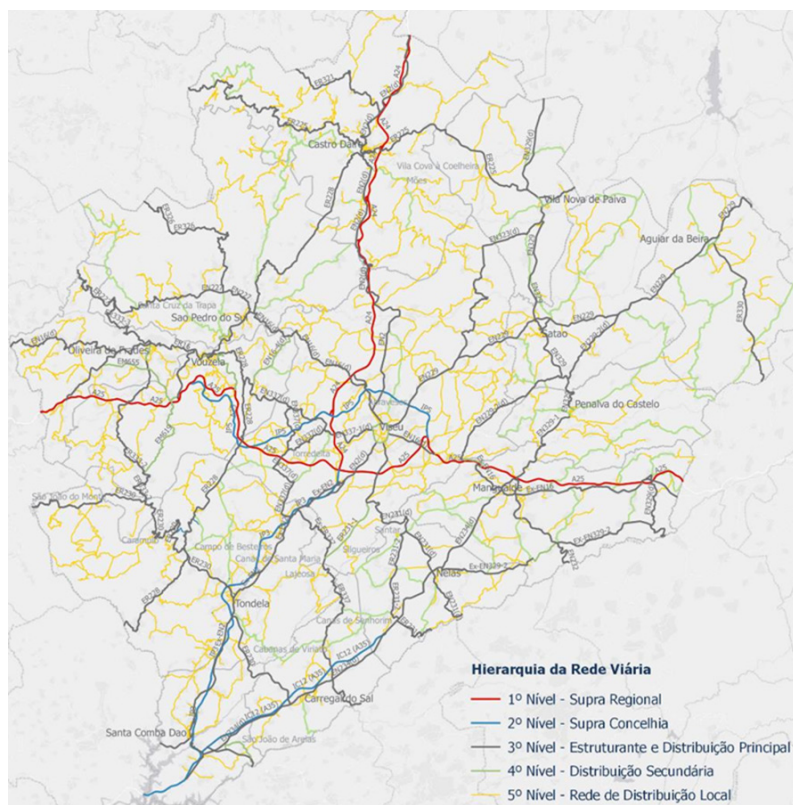
Após o diagnóstico inicial realizado em conjunto pela CIM VDL e os seus municípios, através das reuniões do ULG, foram encontradas diferentes soluções a aplicar em cada um dos territórios, ou pelo menos modelos mais adequados às realidades distintas. A adaptação dos projetos às características intrínsecas e dinâmicas de cada município é especialmente relevante para algumas ações do Plano de Ação Integrado, nomeadamente a implementação das Plataformas de Transporte Intermodais.

A visão do PA revela a ambição de ter uma plataforma de transporte em cada município, que, em conjunto, criará uma rede de Mobility Hubs de VDL. No entanto, cada uma das plataformas de transporte (Mobility Hubs) terá de ser personalizada, considerando os seguintes aspetos: os serviços disponíveis; a capacidade total; a infraestrutura envolvente (sistema de partilha de bicicletas, tamanho dos parques de estacionamento, ciclovias, atrações turísticas, etc.); sistemas de carregamento para veículos elétricos e outros elementos relevantes para a tomada de decisões.

3.2 Infraestrutura e Serviços de Mobilidade

Infraestruturas Relevantes

Como vimos, o fato de a nossa abordagem abranger todo o território dificulta o mapeamento e a descrição detalhada das várias estruturas relevantes (estradas, pedonais, comerciais, de saúde, entre outras). No entanto, nesta seção, apresentaremos uma abordagem geral para a CIM VDL, bem como uma ficha individual para cada Mobility Hub (a ser apresentada em anexo). Esta ficha individual incluirá, entre outras coisas, um plano do local e as principais infraestruturas e serviços que determinam a sua escolha, trabalho desenvolvido pelos especialistas municipais.



Em termos de mobilidade, as estradas A25, A24 e IP3, assim como a Estrada Nacional 2 (EN2), fornecem acesso à sub-região. Dentro da própria sub-região, destacam-se a N16, que conecta Vouzela, São Pedro do Sul, Viseu e Mangualde, assim como a EN229, que começa em Viseu, passa por Sátão e Aguiar da Beira. A EN231 é outra rota de comunicação importante para a sub-região, ligando Viseu a outras localidades mais a sul, como Nelas.

O território também é servido pela principal linha ferroviária internacional Beira Alta, que vai de Pampilhosa (perto de Coimbra) até Vilar Formoso (na fronteira com a Espanha). Além disso, parte do Programa Nacional de Investimentos 2030 (PNI 2030) prevê a construção de um novo trecho Aveiro/Mangualde, o que trará novas dinâmicas para a região.



Serviços Relevantes de Mobilidade

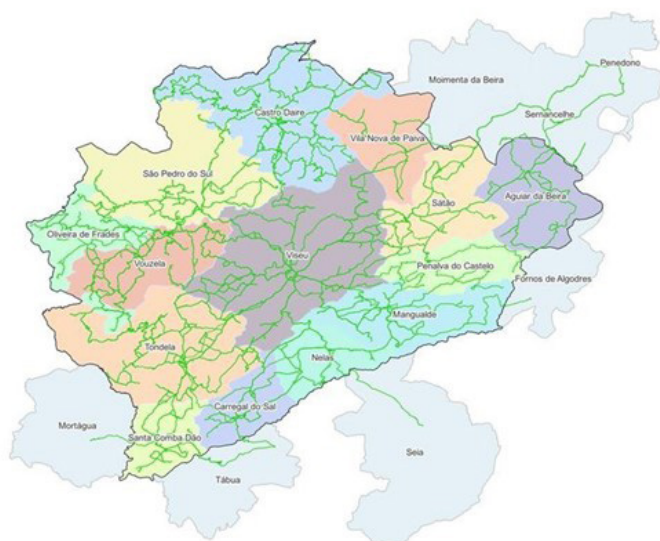
MOBI VISEU DÃO LAFÕES

Rede de Transporte Público de Autocarros

A rede de transporte público Mobi Viseu Dão Lafões, recentemente lançada com um investimento de 43 milhões de euros para 8 anos de serviço, representa um grande avanço nos serviços de mobilidade da região, sendo atribuída após um concurso público internacional em 2023, com a Transdev como operador vencedor.

A rede é composta por 140 autocarros, operando em 167 linhas com 4.400 paragens, atendendo tanto às necessidades de transporte municipal quanto intermunicipal. Esta ampla cobertura melhora significativamente a mobilidade na região, garantindo que os residentes possam viajar de forma contínua entre os municípios.

Os autocarros estão equipados com um sistema de GPS integrado, que se conecta com plataformas digitais para fornecer horários em tempo real, oferecendo aos passageiros informações atualizadas sobre os seus trajetos. Este novo sistema assegura uma maior coesão territorial e proporciona acesso equitativo aos serviços essenciais em todos os 14 municípios da região de Viseu Dão Lafões.



O sistema de transporte opera com um passe mensal de tarifa fixa de 20€, ou uma tarifa simples de 1,50€, facilitando as viagens dos residentes dentro da região de forma acessível. Além disso, a rede Mobi Viseu Dão Lafões está integrada com uma aplicação móvel, que fornece aos utilizadores atualizações em tempo real sobre as chegadas dos autocarros, planeamento de rotas e notificações instantâneas para mudanças no serviço, melhorando ainda mais a conveniência e acessibilidade.

„IR E VIR“ | SERVIÇO DE TRANSPORTE SOB DEMANDA

„Ir e Vir“ é um serviço de transporte público flexível e sob demanda lançado pela CIM Viseu Dão Lafões. Esta iniciativa foi criada para melhorar a acessibilidade ao transporte público, especialmente em áreas com menor densidade populacional ou serviços regulares limitados. O serviço permite que os residentes viagem de táxi pelo custo de um bilhete de autocarro padrão, proporcionando uma opção conveniente e económica para aqueles em locais mais isolados.

Como funciona:

- **Processo de Reserva:** Os passageiros devem fazer uma reserva com antecedência, até às 12h do dia anterior à viagem. As reservas são feitas através de um número gratuito, onde um operador de call-center organiza a viagem e informa o passageiro sobre a tarifa.

- **No Dia da Viagem:** No dia e hora agendados, o passageiro vai até à paragem designada e aguarda o táxi.

- **Pagamento:** Os passageiros pagam a tarifa antes de iniciar a viagem, garantindo transparência e conveniência.

Lançado em outubro de 2021 como um projeto piloto, o „Ir e Vir“ tem operado com sucesso há mais de três anos e meio. Tem-se mostrado uma solução de transporte crucial para áreas onde os serviços tradicionais de transporte público eram inexistentes, melhorando significativamente a mobilidade em regiões de baixa densidade. Desde o seu início, o serviço tem desempenhado um papel fundamental na redução das lacunas de transporte na região.

Características do serviço:



- **Cobertura:** O serviço atualmente opera em 14 municípios, garantindo que as comunidades isoladas tenham acesso a serviços essenciais como saúde, educação e oportunidades de trabalho.

- **Frota:** O serviço colabora com 90 empresas de táxis, com uma frota de mais de 120 veículos, assegurando um serviço eficiente e pontual em toda a região.

- **Impacto:** Até maio de 2025, cerca de 37.000 pessoas terão sido transportadas pelo serviço, com uma estimativa de 6% da população total da região a utilizar o serviço anualmente.

- **Demografia:** A média de idade dos utilizadores é de 65 anos, sublinhando o impacto significativo do serviço na população idosa, que frequentemente enfrenta barreiras de mobilidade devido à idade ou à falta de transporte privado.

• **Custo:** O preço para os passageiros é o mesmo que a tarifa regular de autocarro para a mesma distância em quilómetros. No entanto, o valor pago ao taxista é equivalente ao que ele cobraria normalmente por uma viagem de táxi regular. No final de cada mês, a diferença entre o que o taxista recebeu e o que deveria ter sido pago pelo serviço é compensada pela CIM Viseu Dão Lafões (cofinanciado pelo Fundo Ambiental).

O serviço „Ir e Vir“ obteve múltiplos reconhecimentos europeus pela sua abordagem inovadora à mobilidade regional, incluindo um reconhecimento da INTERREG Europe em 2024 e, mais recentemente, foi nomeado uma Boa Prática pelo Programa URBACT. Este reconhecimento foi apresentado publicamente no URBACT City Festival em abril de 2025 na Polónia.

3.3 Tópicos Emergentes e Análise

Análise SWOT

FORÇAS	FRAQUEZAS
1. A Governança Intermunicipal facilita a colaboração na implementação de soluções de mobilidade. 2. Sucesso no Serviço de Táxi Sob Demanda - A viagem tem um custo equivalente ao de um bilhete de autocarro, sendo o restante subsidiado por fundos públicos. O serviço obteve resultados muito positivos, com mais de 1.000 viagens realizadas por mês. 3. Plataforma de Gestão de Mobilidade Regional (Mobilidade Inteligente), que visa monitorizar e apoiar a gestão da mobilidade em diferentes escalas temporais e espaciais. 4. A CIM VDL é a autoridade de transporte. 5. Investimentos no sistema de partilha de bicicletas „Bora“ em VDL	1. Alta dependência do carro e rede de transporte público limitada, com ausência de estações de autocarro em alguns municípios e desaparecimento progressivo da oferta de transporte rodoviário público em territórios de baixa densidade. 2. Restrições financeiras. 3. Falta de interfaces de transporte verdadeiramente multimodais e articulação com os modos de transporte locais. 4. Longas distâncias de estradas sem passeios, especialmente fora dos principais centros urbanos e nas suas imediações, sem definição hierárquica na rede pedonal. 5. Existência de obstáculos ao movimento, sejam permanentes (como árvores, contentores de lixo, etc.), ou temporários (como veículos estacionados incorretamente). 6. O uso escasso da bicicleta como modo de transporte urbano é em grande parte explicado pela falta de infraestrutura de apoio.
OPORTUNIDADES	AMEAÇAS
1. Novos serviços para a população envelhecida utilizando oportunidades digitais. 2. Investimento em infraestrutura de ciclismo e no sistema de partilha de bicicletas. 3. Plataforma de gestão de mobilidade regional. 4. Sistema de car-sharing devido aos centros industriais com muitos trabalhadores que podem utilizar transporte partilhado.	1. Declínio populacional. 2. Sustentabilidade financeira. 3. Heterogeneidade dos municípios da CIM VDL. 4. Modos de transporte concorrentes. 5. Lacunas nas infraestruturas.

Tópicos Emergentes

Com base na análise SWOT apresentada acima e nas conclusões das reuniões da ULG, foi possível identificar um conjunto de tópicos emergentes:

TERRITÓRIOS LIGADOS

A vasta área geográfica de Viseu Dão Lafões apresenta desafios para alcançar uma conectividade abrangente em toda a região, devido à diversidade do território e à distribuição dos centros populacionais. Contudo, essa dispersão geográfica oferece uma oportunidade única para implementar soluções de mobilidade inovadoras, como transporte sob demanda, mobilidade elétrica compartilhada e sistemas integrados de transporte público. Essas soluções podem melhorar a conectividade dentro dos municípios e entre eles, fortalecendo a coesão regional.

TERRITÓRIO DIGITAL

A digitalização pode reduzir a demanda de mobilidade e as emissões de carbono, permitindo sistemas de transporte mais inteligentes e eficientes. Ao utilizar análise de dados, as comunidades podem otimizar o tráfego em tempo real e incentivar modos de transporte ecológicos, como transporte público, ciclismo e caminhada. As plataformas digitais facilitam a adoção de serviços de mobilidade compartilhada e veículos elétricos, promovendo alternativas acessíveis ao uso de carros privados e ajudando a criar um ecossistema verde e conectado.

CENTROS URBANOS DE BAIXO TRÁFEGO

Os Centros Urbanos de Baixo Tráfego (LTCUs) são áreas onde o acesso de veículos é restrito para reduzir a congestionamento e melhorar a qualidade do ar. Esta abordagem prioriza modos de transporte sustentáveis, como caminhada, ciclismo e transporte público, criando ambientes mais seguros e amigáveis para pedestres. A redução do número de carros melhora a qualidade de vida urbana e torna os centros mais acessíveis e agradáveis, incentivando também o comércio local e a sustentabilidade ambiental.

SEGURANÇA PARA TODOS

„Segurança para Todos“ refere-se ao desenvolvimento de infraestruturas seguras e acessíveis para modos de transporte suaves, como caminhada e ciclismo. Isso envolve criar zonas seguras, especialmente perto de escolas e áreas com tráfego intenso, com a instalação de calçadas adequadas, redução de limites de velocidade e aumento da sinalização. Essas mudanças não só tornam os espaços urbanos mais seguros, mas também incentivam comportamentos mais sustentáveis nas comunidades.

CIDADES VERDES

As „Cidades Verdes“ representam uma abordagem para o desenvolvimento urbano que integra espaços naturais e transporte para criar ambientes urbanos mais habitáveis e saudáveis. A criação de áreas verdes melhora a biodiversidade, a qualidade do ar e proporciona espaços para recreação. Além disso, incentiva o uso de veículos elétricos, bicicletas e scooters elétricas, reduzindo a poluição e a congestão. A combinação de espaços verdes e transporte sustentável apoia uma abordagem holística para a sustentabilidade.

CIDADES BASEADAS EM DADOS

As cidades baseadas em dados utilizam grandes quantidades de informações para otimizar a mobilidade e o planeamento urbano, tornando as cidades mais eficientes e sustentáveis. No entanto, a proteção da privacidade e a segurança dos dados são questões fundamentais que precisam ser resolvidas. Com a utilização de dados, as cidades podem melhorar os serviços de transporte, adaptando-os às necessidades reais dos cidadãos, tornando-os mais personalizados e eficientes.

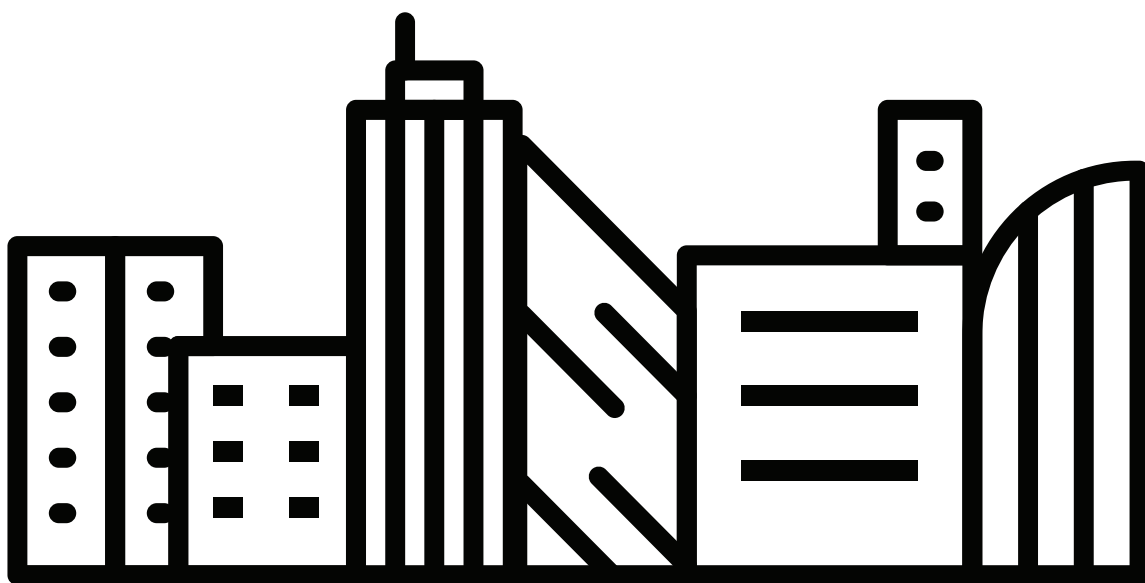
ACESSO A SERVIÇOS PRIMÁRIOS

A acessibilidade a serviços essenciais em áreas rurais é limitada, e a criação de hubs de serviços pode descentralizar os recursos, tornando-os mais acessíveis. Esses hubs, que combinam transporte e serviços essenciais, facilitam a mobilidade das pessoas e garantem que as comunidades mais isoladas

tenham acesso a serviços como saúde e educação. A digitalização desses serviços complementa os hubs físicos, permitindo que os residentes acessem serviços remotamente, reduzindo a necessidade de deslocações.

CONCLUSÃO

Dado os tópicos - Territórios Ligados, Território Digital, Centros Urbanos de Baixo Tráfego, Segurança para Todos, Cidades Verdes, Cidades Baseadas em Dados e Acesso a Serviços Primários - o Plano de Ação Integrado apresentado abaixo procurará responder a esses desafios, aproveitando os pontos fortes e as oportunidades, enquanto mitiga as fraquezas e as ameaças identificadas.



4

Estratégia, Visão e Objetivos

CENTRO INTERMODAL DE TRANSPORTES

CENTRO INTERMODAL DE TRANSPORTES
SÃO PEDRO DO SUL

4.1 Visão do Projeto

Como já mencionado, a CIM Viseu Dão Lafões é atualmente a autoridade de transportes com poderes próprios para garantir o transporte público nos 14 municípios. Essas condições permitem à Comunidade Intermunicipal introduzir e experimentar projetos inovadores em diferentes contextos, como nas áreas rurais e urbanas, e na conexão entre ambas.

Nos últimos anos, a CIM VDL implementou diversos projetos inovadores que foram apresentados anteriormente, como o „IR e VIR“, „Bora“ e a „Plataforma de Mobilidade“. Estes projetos são relevantes, pois representam o esforço contínuo da CIM VDL para testar, desenvolver e criar melhores serviços de mobilidade para a população regional e, de certa forma, também estabelecem as bases para a visão do nosso Plano de Ação Integrado.

Transformar a CIM Viseu Dão Lafões num Território Inteligente de 30 Minutos, no qual os 14 municípios estão interligados através de soluções de mobilidade integradas e sustentáveis acessíveis a todos, e onde os agentes políticos podem tomar decisões informadas e conscientes baseadas em dados recolhidos e analisados por uma plataforma inteligente de mobilidade.

Esta visão holística e ambiciosa para o território exigirá ações em três eixos:

- I - CENTROS / HUBS DE MOBILIDADE E ÁREAS ENVOLVENTES
- II - SERVIÇOS DE MOBILIDADE, GESTÃO E DIGITALIZAÇÃO
- III - EDUCAR PARA MOVER MAIS

Para implementar a visão proposta nos três eixos de ação definidos, é essencial estabelecer objetivos estratégicos que considerem as características únicas do território e que orientarão a estratégia definida para o Plano de Ação Integrado.

4.2 Eixos e Objetivos

I - CENTROS/HUBS DE MOBILIDADE E ÁREAS ENVOLVENTES

No caminho para um sistema de mobilidade urbana mais sustentável, acessível e integrado, o desenvolvimento dos Centros de Mobilidade e das suas áreas circundantes desempenha um papel fundamental. Estes hubs servem como pontos centrais onde diversas opções de transporte—como autocarros, bicicletas, caminhos pedonais e serviços de car-sharing—se convergem, facilitando e tornando mais eficiente a transição entre diferentes modos de transporte. Com um design estratégico, estes hubs tornam-se espaços vibrantes e amigáveis ao utilizador, priorizando a acessibilidade, sustentabilidade e conveniência para toda a população.

Assim, a CIM VDL precisará de unificar uma série de infraestruturas de mobilidade, integrando opções sustentáveis como carpooling, partilha de bicicletas e serviços de micromobilidade. Estes modos de transporte diversificados e interconectados serão cruciais para concretizar a visão do „território de 30 minutos“, garantindo que os residentes possam facilmente aceder a serviços essenciais, trabalho e lazer a uma curta distância.

Foram definidos dois objetivos estratégicos:

A. Garantir o acesso a infraestruturas com soluções de mobilidade integradas para toda a população.

B. Promover a implementação de soluções de mobilidade alternativas e sustentáveis.

II - SERVIÇOS DE MOBILIDADE, GESTÃO E DIGITALIZAÇÃO

Devido à complexidade das conexões existentes e planeadas nos 14 municípios e mais de 3.200 quilómetros quadrados, a integração de dados é essencial para que a autoridade de transportes crie uma rede de mobilidade eficiente e sem descontinuidades. Com dados robustos, os sistemas de mobilidade tornam-se mais inteligentes e adaptáveis: padrões de viagem podem ser monitorizados, áreas de alta demanda identificadas, congestionamentos previstos e as rotas de transporte público otimizadas em tempo real. Esta abordagem baseada em dados aprimora a tomada de decisões e a alocação de recursos, criando soluções de mobilidade mais seguras, acessíveis e centradas nos cidadãos, especialmente críticas em regiões que enfrentam desafios de conectividade, como as áreas rurais ou aquelas com populações envelhecidas.

Desta forma, será possível melhorar as soluções de transporte existentes (como o „Ir e Vir“) e criar novas soluções para responder às necessidades identificadas, tanto através dos dados recolhidos quanto do diagnóstico realizado neste projeto.

Foram definidos os seguintes objetivos estratégicos:

C. Criar novos serviços de transporte e otimizar os existentes no território.

D. Apoiar as decisões da Autoridade de Transportes | CIM Viseu Dão Lafões através da implementação de sistemas de recolha e análise de dados.

III - EDUCAR PARA MOVER MAIS

A educação sobre comportamentos de mobilidade sustentável é crucial para promover uma cultura de transporte mais ambientalmente consciente, eficiente e que favoreça a saúde. As iniciativas educativas incentivam indivíduos e comunidades a adotar hábitos diários de mobilidade mais sustentáveis, que reduzam as emissões de carbono, a dependência do carro, melhorem a qualidade do ar e aumentem a qualidade de vida urbana, ao sensibilizar sobre os benefícios de opções de transporte sustentável, como caminhar, andar de bicicleta, usar transporte público e partilhar o carro.

Com campanhas envolventes, programas educativos e fácil acesso a essas opções, as comunidades podem experimentar, em primeira mão, as vantagens de uma abordagem de mobilidade mais flexível e ecológica, fomentando uma mudança positiva a longo prazo.

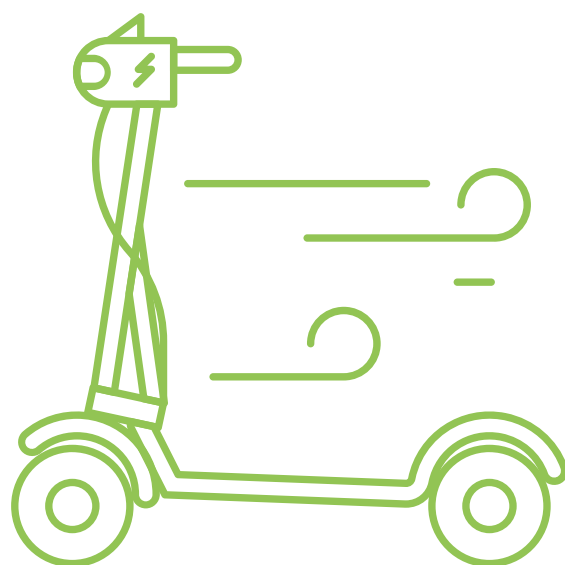
Simultaneamente, tornar as nossas ruas mais seguras, especialmente para pedestres e ciclistas, abre novas possibilidades para estilos de vida ativos e saudáveis. Infraestruturas melhoradas, como ciclovias dedicadas, zonas pedonais bem desenhadas e áreas de tráfego mais lento, tornam a escolha desses modos mais fácil, segura e atraente. Ao priorizar a segurança e o conforto, estamos a construir uma comunidade que valoriza a conexão, o bem-estar e os espaços partilhados, criando um ambiente urbano onde a mobilidade sustentável realmente floresce.

Em resumo, os dois últimos objetivos estratégicos desempenham um papel crucial na realização da visão proposta:

E. Sensibilizar e capacitar a comunidade para adotar soluções de mobilidade diversificadas.

F. Reforçar as condições de segurança para todos os meios de mobilidade, com um foco especial nos modos suaves.

EIXOS DE AÇÃO	I - CENTROS / HUBS DE MOBILIDADE E ÁREAS ENVOLVENTES	II - SERVIÇOS DE MOBILIDADE, GESTÃO E DIGITALIZAÇÃO	III - EDUCAR PARA MOVER MAIS
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	A. Garantir o acesso a infraestruturas com soluções de mobilidade integradas para toda a população.	C. Criar novos serviços de transporte e otimizar os existentes no território.	E. Sensibilizar e capacitar a comunidade para adotar soluções de mobilidade diversificadas.
	B. Promover a implementação de soluções de mobilidade alternativas e sustentáveis.	D. Apoiar as decisões da Autoridade de Transportes CIM Viseu Dão Lafões através da implementação de sistemas de recolha e análise de dados.	F. Reforçar as condições de segurança para todos os meios de mobilidade, com um foco especial nos modos suaves.



5

Ações de Pequena Escala

ECOPISTA DO VOUGA, VOUZELA

Na metodologia URBACT, as Ações de Pequena Escala (SSAs - Small Scale Actions) são intervenções específicas e direcionadas, desenhadas para testar ideias, explorar soluções e envolver os stakeholders numa escala gerível. As SSAs são um componente essencial da nossa estratégia, pois permitem-nos experimentar, aprender e aprimorar as nossas estratégias em contextos reais antes de nos comprometermos com investimentos mais significativos ou de longo prazo.

SSA 1) Primeiros Passos do Digital Twin de Mobilidade

Para alcançar a visão do projeto “Transformar a CIM Viseu Dão Lafões num ‘Território Inteligente de 30 Minutos’”, onde os 14 municípios estão interconectados por soluções de mobilidade integradas e sustentáveis, acessíveis a todos, e onde os agentes políticos possam tomar decisões informadas e conscientes com base em dados recolhidos e analisados por uma plataforma inteligente de mobilidade, é necessário continuar o processo de recolha e processamento de dados.



Atualmente, a plataforma consolida três fontes de dados: dados de tráfego de fontes comunitárias, o serviço de transporte sob demanda “IR e VIR” e o transporte público.

Para a SSA, conjuntos adicionais de dados de mobilidade, provenientes de sistemas de partilha de bicicletas, gestão de estradas e padrões de mobilidade de visitantes, serão integrados através das seguintes atividades:

(i) Pré-processamento de Dados [julho]

- Conjunto de atividades que envolvem a preparação, organização e estruturação dos dados.

(ii) Hospedagem de Dados na Infraestrutura da CIM VDL [Agosto]

- Carregamento dos dados resultantes da atividade (i) na infraestrutura da CIM VDL.

(iii) Construção de Análises [Setembro]

- Análise do movimento de pessoas (origem/destino) a nível de freguesia, por hora e por tipo de visitante (habitual, residente, turista, visitante e outros).
- Análise da duração da estadia em cada freguesia dos diferentes tipos de pessoas, em valores absolutos, percentagens e classes.
- Análise dos movimentos de visitantes por tipo, considerando métricas como: os fluxos mais comuns entre freguesias, entradas e saídas por hora.

(iv) Atualizar o portal Data4Mobility [Outubro]

- Criação de novos dashboards no portal Data4Mobility para os conjuntos de dados recentemente integrados.

Orçamento estimado: 15 000€

Resultado: Dashboards do Data4Mobility prontos para uso.

Este será o primeiro passo para um dos nossos objetivos a longo prazo: desenvolver um Digital Twin de Mobilidade em duas fases:

Fase 1: Integração de dados adicionais de várias fontes [Ação de Pequena Escala].

Fase 2: Estabelecimento de um Digital Twin para uma gestão de mobilidade mais eficaz, que exigirá investimento na plataforma, fluxo de dados e formação para os agentes regionais.

SSA 2) Cartão Postal para o Presidente da Câmara

Esta atividade proporcionou uma plataforma para os estudantes formularem ideias e visões voltadas para a melhoria das condições de utilização dos modos de transporte suaves, particularmente a bicicleta, nas áreas urbanas dos municípios da CIM Viseu Dão Lafões.

Descrição da Atividade: A SSA foi desenvolvida através de uma dinâmica de grupo, onde estudantes do 7^a, 8^a e 9^a ano (do 3^a ciclo) destacaram os benefícios ambientais e sociais da utilização da bicicleta, promovendo hábitos de vida saudáveis e sustentáveis.

A atividade incluiu: (i) Apresentação das vantagens da bicicleta como meio de transporte diário; (ii) Explicação de como funciona o Sistema de Bicicletas Públicas Partilhadas (BORA!) e as regras de segurança rodoviária; (iii) Jogo interativo para avaliar os conhecimentos adquiridos; (iv) Dinâmica do „Cartão Postal para o Presidente“, onde os alunos partilharam ideias para melhorar os modos de transporte suaves.

Resultados e Impacto: A iniciativa „Cartão Postal para o Presidente“ foi um grande sucesso, envolvendo mais de 250 estudantes de 12 escolas da região de CIM Viseu Dão Lafões, incentivando-os a adotar práticas de mobilidade sustentável.

Orçamento alocado: 2.000€







ESTAÇÃO BORA! VISEU

Ações Integradas

6.1 Centros / Hubs de Mobilidade



OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

A. Garantir o acesso a infraestruturas com soluções de mobilidade integradas para toda a população.

Esta ação aborda a necessidade de infraestruturas de mobilidade coordenadas em todo o território de Viseu Dão Lafões, identificada através de um diagnóstico inicial envolvendo os municípios. O trabalho começa com o desenvolvimento de um estudo aprofundado e integrado de mobilidade que validará o trabalho prévio já desenvolvido (localizações ótimas, tipologias e estratégias de conectividade para uma rede de Centros de Mobilidade).

Quanto aos Centros de Mobilidade, que visam reduzir a dependência de carros, melhorar o acesso aos serviços e promover uma mobilidade inclusiva e sustentável tanto em ambientes urbanos quanto rurais, é essencial que se adaptem às diferentes realidades de cada município. Assim, estes hubs serão estruturados em três tipologias pré-definidas — Pequeno, Médio e Grande — correspondendo às necessidades e à escala específicas de cada município:

- Hubs Pequenos: Servem contextos rurais ou periféricos, com funções intermodais básicas e uma característica complementar, como uma área de descanso, parque local ou ponto de turismo. (200k€)
- Hubs Médios: Operam como nós intermunicipais, oferecendo serviços como partilha de bicicletas e carregamento elétrico, possivelmente integrados com instalações de saúde ou culturais. (600k€)
- Hubs Grandes: Localizados em áreas urbanas ou estratégicas, combinam vários modos de transporte com amenidades mais amplas, design energético eficiente e infraestrutura recreativa ou cívica. (1M€)



Hubs Pequenos
(imagens geradas por IA)



Hubs Médios
(imagens geradas por IA)



Hubs Grandes
(imagens geradas por IA)

Ao abordar os desafios únicos da mobilidade rural, como as longas distâncias e as populações dispersas, os Centros de Mobilidade podem promover a inclusão social de grupos vulneráveis, como os idosos e aqueles sem veículos privados, além de estimular o desenvolvimento económico local, melhorando a acessibilidade e atraindo investimentos. Se implementados de forma cuidadosa, estes centros de mobilidade serão infraestruturas cruciais para apoiar soluções de mobilidade sustentáveis e equitativas, adaptadas às comunidades de Viseu Dão Lafões.



Estes modelos e a metodologia desenvolvida para a sua criação serão apresentados posteriormente num Guia Verde, onde serão fornecidas diretrizes sobre como criar Centros de Mobilidade para apoiar a criação dos Territórios de 30 Minutos. As diretrizes focar-se-ão, não apenas na Mobilidade Hub IE, mas também na intervenção geral na área envolvente: (i) Localização e Integração Urbana; (ii) Instalações do Hub; (iii) Áreas verdes, zonas de lazer e outras infraestruturas (ex.: “áreas sombreadas”); (iv) Medidas de Eficiência Energética e Economia Circular (painéis solares, telhados verdes, entre outros); e (v) Estratégias de Planeamento Urbano.

Para resumir, o principal resultado desta ação será a execução e implementação dos Centros de Mobilidade nos municípios da CIM Viseu Dão Lafões.

ATIVIDADES	• Desenvolvimento de um estudo de mobilidade para otimizar a utilização dos recursos, a localização dos Centros de Mobilidade e as diferentes soluções de mobilidade relacionadas. • Consolidação das propostas dos municípios para os Centros de Mobilidade. • Definição de um calendário definitivo para a implementação dos hubs, com segmentação por nível de prioridade, considerando a visão a longo prazo desta iniciativa e as oportunidades de financiamento disponíveis. • Execução e implementação dos Centros de Mobilidade nos municípios.		
RESULTADOS	• 1 Estudo de Mobilidade • 1 Guia Verde • 3 Modelos de Centros de Mobilidade • 1 Calendário de Implementação dos Centros de Mobilidade • 14 Centros de Mobilidade		
EXECUTOR	Municípios	PARCEIROS	CIM VDL

6.2 Soluções de Mobilidade Complementares e Integradas



OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

B. Promover a implementação de soluções de mobilidade alternativas e sustentáveis.

Com base na Ação „Mobilidade Hubs”, esta iniciativa visa promover uma abordagem integrada no desenvolvimento dos Hubs de Mobilidade. Para tal, pretende-se identificar os investimentos complementares a serem realizados em torno dos Hubs de Mobilidade. Isso pode incluir a adição de novas ciclovias, áreas de estacionamento, corredores verdes, centros de informação turística e a valorização dos espaços públicos nas proximidades.

Esta abordagem irá fortalecer a acessibilidade e a conectividade, apoiar a sustentabilidade ambiental, aliviar a congestionamento do tráfego e enriquecer a experiência do utilizador, oferecendo várias opções de mobilidade para deslocações diárias. Também proporcionará um melhor acesso a serviços essenciais que, por vezes, são inacessíveis.

Esta análise complementarará o estudo de mobilidade fornecido na ação 1.1.

ATIVIDADES	• Analisar a área em torno dos Hubs de Mobilidade a partir de uma perspetiva ambiental, social e económica.		
RESULTADOS	• 14 relatórios individuais para cada Hub de Mobilidade com propostas concretas para infraestrutura complementar a ser implementada. • 14 intervenções no território (pelo menos 1 em cada município).		
EXECUTOR	Municípios	PARCEIROS	ULG and CIM VDL

6.3 ‘IR e VIR’ 2.0



OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

C. Criar novos serviços de transporte e otimizar os existentes no território.

Para dar continuidade ao excelente trabalho realizado até agora, o objetivo desta ação é implementar melhorias no sistema „IR e VIR“. Com a experiência adquirida na implementação do projeto e a avaliação positiva não só da CIM VDL, mas especialmente dos seus utilizadores, pretende-se promover a implementação de um conjunto de medidas que visam:

- 1) Aumentar o número de pontos de recolha;
- 2) Melhorar a qualidade e o conforto dos pontos de recolha (mini-hubs);
- 3) Aumentar a frota disponível;
- 4) Promover maior flexibilidade na programação e horários dos serviços;
- 5) Implementar um sistema de monitorização de veículos;
- 6) Automatizar o processo de agendamento das viagens com ferramentas de IA.

Durante a implementação do ECONNECTING, a CIM VDL desenvolveu o projeto „Green Hubs for Flexible Transport Network“, projetado para impulsionar a mobilidade sustentável em 14 municípios, transformando paragens de transporte público chave em Green Hubs. Estes hubs contarão com infraestrutura verde, como Árvores Portáteis e bancos, estrategicamente posicionados em locais de alto tráfego para melhorar o conforto, a acessibilidade e a qualidade ambiental. Reconhecido pela sua abordagem inovadora, o projeto foi premiado com cerca de 90.000€ como um dos vencedores do Climate-KIC Sustainable Cities Mobility Challenge 2025, destacando-se entre 146 candidaturas de 30 países.

Este financiamento permitirá a implementação dessas soluções de mobilidade verde durante os anos 2025, 2026 e 2027.

ATIVIDADES	• Continuar a análise dos dados obtidos até agora, especialmente para o ano de 2024. • Continuar o processo de recolha de feedback dos utilizadores e motoristas. • Desenvolver ferramentas para apoiar o agendamento e monitorização das viagens.		
RESULTADOS	• Melhorar, pelo menos, 14 pontos „Ir e Vir“ (1 para cada município). • Plataforma automatizada de agendamento de viagens com assistente virtual (ferramenta de IA). • Plataforma de localização em tempo real dos veículos (para uso da CIM VDL).		
EXECUTOR	CIM VDL	PARCEIROS	Instituições educativas, empresas de transporte

6.4 Serviços de Mobilidade de Bicicletas Partilhas



OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

C. Criar novos serviços de transporte e otimizar os existentes no território.

Esta ação já teve início com a apresentação do “BORA!”, o sistema de partilha de bicicletas implementado na CIM Viseu Dão Lafões. Lançado em julho de 2024, e com um investimento total de 5M€, o BORA! oferece uma rede de 153 bicicletas disponíveis em 39 estações e 245 docas, com o objetivo de promover alternativas ao transporte automóvel, particularmente em zonas urbanas. Cada município alberga várias estações de estacionamento para facilitar o acesso conveniente às bicicletas, incentivando tanto os residentes como os visitantes a escolher o uso da bicicleta em vez de conduzir para deslocações de curta distância. Inclui também a criação de 26 quilómetros de novas ciclovias e caminhos pedonais no perímetro urbano dos municípios da CIM Viseu Dão Lafões.

- Modelo de utilização atual:
- Cartão de utilizador necessário ou app instalada
 - Uso gratuito para todos
 - Tempo máximo de viagem de 1 hora (com pausa obrigatória de 15 minutos)
 - Uso total diário até 2 horas

Além disso, também é possível monitorizar as estações e o uso do sistema de partilha de bicicletas através do site da CIM VDL (número de utilizadores, viagens, quilómetros, toneladas de CO2 poupadas, etc.). O objetivo será promover o uso de modos suaves, assim como as Ecotrails do Dão e Vouga e, consequentemente, o uso do sistema de partilha de bicicletas entre os diferentes municípios.

ATIVIDADES	• Implementação do projeto “Bora!” [concluído] • Acompanhamento e monitorização do projeto “Bora!” • Recolha de feedback dos utilizadores • Análise dos resultados e conclusões do primeiro ano de implementação • Novos investimentos		
RESULTADOS	• 153 bicicletas [concluído] • 39 estações e 245 docas [concluído] • 26 quilómetros de novas ciclovias e caminhos pedonais [concluído] • Relatório de avaliação do projeto após 1 ano e próximos passos		
EXECUTOR	CIM VDL	PARCEIROS	ULG

6.5 Gémeo Digital para a Mobilidade



OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

D. Apoiar as decisões da Autoridade de Transportes | CIM Viseu Dão Lafões através da implementação de sistemas de recolha e análise de dados.

A CIM VDL já possui uma plataforma analítica de apoio a dados que visa monitorizar a gestão da mobilidade neste vasto território, permitindo conhecer, por exemplo, os locais mais movimentados, a acessibilidade aos serviços de transporte ou os movimentos diários da população, seja a nível intermunicipal ou em cada um dos 14 municípios que compõem a CIM. A plataforma utiliza dados de diversas fontes, como os operadores de transporte público da região, o serviço de transporte flexível sob demanda “IR e VIR”, ou aplicativos comunitários de mobilidade, que fornecem informações em tempo real sobre o tráfego. O objetivo é iniciar a fase 2 apresentada na SSA „Primeiros Passos do Digital Twin de Mobilidade“. Em 2025, a CIM VDL iniciará o desenvolvimento de uma Plataforma de Gestão Urbana, com um cronograma de implementação previsto de um ano, com conclusão esperada para o primeiro semestre de 2026. Investimentos adicionais continuarão a apoiar o desenvolvimento e a expansão desta componente dentro da Plataforma de Mobilidade Inteligente. O desenvolvimento e a implementação desta ação seguirão as seguintes fases e atividades:

ATIVIDADES	1. Planeamento e Definição de Objetivos (Nesta fase inicial, serão organizadas reuniões do ULG para este fim). 2. Definição do Escopo de Implementação para Aquisição de Dados de Diferentes Fontes e Integração. 3. Mapeamento e Modelagem do Contexto Físico (mobilidade, económica, social e outras infraestruturas relevantes, bem como licenças de construção previstas, principais polos de atividade económica com altas demandas de mobilidade) e Simulação (simulações de cenários de mobilidade, modelos preditivos de IA). 4. Desenvolvimento da Interface e Visualização (Dashboards e modelos 3D). 5. Validação, Testes e Feedback dos Stakeholders e da Comunidade. 6. Implantação e Integração Operacional. 7. Monitorização e Melhoria Contínua.		
RESULTADOS	• Modelo Digital Twin • Ferramentas de Simulação e Previsão • Relatórios Anuais		
EXECUTOR	NOVA SB&E	PARCEIROS	Empresas de telecomunicações e CIM VDL

6.6 Ensinar Sustentabilidade Mobilidade



OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

- E. Sensibilizar e capacitar a comunidade para adotar soluções de mobilidade diversificadas.**
- F. Reforçar as condições de segurança para todos os meios de mobilidade, com um foco especial nos modos suaves.**

Os programas de mobilidade sustentável nas escolas são cruciais para moldar os hábitos de deslocação das crianças desde cedo, incentivando escolhas ecológicas e saudáveis que podem manter ao longo da vida. Ao envolver tanto as crianças como os pais, estamos a promover uma cultura mais ampla de consciencialização ambiental e a criar um sistema de apoio que reforça os hábitos sustentáveis em casa, formando futuros cidadãos que podem influenciar e transformar o comportamento da sociedade em direção a uma mobilidade mais verde.

ATIVIDADES	Este programa para a comunidade educativa incluirá: • Atividades de sensibilização para os alunos sobre a importância da mobilidade sustentável. • Oferecer workshops e atividades práticas que ensinem os alunos a utilizar diferentes soluções de mobilidade, como bicicletas e transporte público. • Realização de campanhas de sensibilização nas escolas para promover hábitos de mobilidade sustentável entre os alunos e suas famílias. • Implementação de projetos piloto nas escolas para testar e promover o uso de soluções de mobilidade sustentável, como o “bicibus” (grupos de crianças que andam de bicicleta para a escola acompanhadas por adultos) e o “pedibus” (grupos de crianças que andam a pé para a escola acompanhadas por adultos). • Criação de zonas seguras perto das zonas escolares para uso exclusivo de modos suaves e locais “Kiss & Go”.		
RESULTADOS	• Programa temático reunindo iniciativas em pelo menos 50 escolas da CIM VDL (abrangendo todos os municípios). • 14 ações piloto (1 por município) na área da mobilidade escolar sustentável. • 14 zonas de segurança escolar (exclusivas para modos suaves ou Kiss & Go).		
EXECUTOR	Escolas e autoridades de segurança	PARCEIROS	Municípios

6.7 Decisores para Mobilidade + Digital



OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

- E. Sensibilizar e capacitar a comunidade para adotar soluções de mobilidade diversificadas.
- F. Reforçar as condições de segurança para todos os meios de mobilidade, com um foco especial nos modos suaves.

Envolver os decisores nos municípios é fundamental para o sucesso das iniciativas de mobilidade sustentável, pois o seu apoio influencia diretamente as políticas, o financiamento e o desenvolvimento de infraestruturas. Nesse sentido, esta ação pretende criar uma “Rede de Conhecimento” / Fórum de Mobilidade, onde os representantes eleitos e os técnicos municipais poderão trocar experiências e boas práticas regularmente, para continuar com a metodologia de intervenção do URBACT – Grupos Locais URBACT (a ser desenvolvidos posteriormente).

É crucial qualificar os técnicos municipais para as questões de mobilidade no contexto da sustentabilidade ambiental, bem como na digitalização e no processamento de dados, para promover a mobilidade sustentável e o planeamento urbano eficiente. Portanto, é essencial que possuam as competências necessárias para trabalhar com as ferramentas deste PAI, em particular o Digital Twin de Mobilidade, que permite aos municípios simular e analisar dados em tempo real sobre mobilidade elétrica, transporte público e fluxos pedonais, possibilitando decisões informadas que otimizam infraestruturas e reduzem congestionamentos. Ao adotar esta tecnologia, os técnicos municipais podem integrar de forma eficaz soluções de mobilidade sustentável, prever problemas potenciais e ajustar dinamicamente as estratégias, promovendo ambientes urbanos mais inteligentes, verdes e resilientes.

ATIVIDADES	• Ações de formação focadas em temas como planeamento urbano sustentável, mobilidade elétrica, transporte público e integração de tecnologia na gestão da mobilidade. • Implementação de uma Rede de Conhecimento / Fórum de Mobilidade anualmente.		
RESULTADOS	• 8 sessões de formação para mobilidade digital e ferramentas (4 por ano). • 8 sessões de formação para mobilidade sustentável e modos suaves (4 por ano). • 2 Fóruns de Mobilidade (1 por ano).		
EXECUTOR	Research and educational institutions	PARCEIROS	CIM VDL e Municípios

6.8 Comunidade em Movimento



OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

E. Sensibilizar e capacitar a comunidade para adotar soluções de mobilidade diversificadas.

F. Reforçar as condições de segurança para todos os meios de mobilidade, com um foco especial nos modos suaves.

Criar um programa dedicado à promoção do transporte sustentável é crucial para sensibilizar o público e motivar as pessoas a adotar opções de viagem ecológicas, ajudando a construir hábitos de deslocação mais verdes e duradouros. Estes programas oferecem aos municípios a oportunidade de destacar melhorias no transporte público, novas ciclovias, opções de veículos elétricos e espaços amigáveis para pedestres, enquanto recolhem feedback valioso para moldar os planos futuros de mobilidade.

Ao focar na mobilidade sustentável, as comunidades sentem-se mais motivadas a fazer escolhas ambientalmente responsáveis, e os municípios conseguem construir apoio para o investimento contínuo em infraestruturas verdes.

Este programa terá várias ações ao longo do ano, que serão implementadas nos diversos municípios. Todas as atividades realizadas ao longo do ano culminarão na Semana Europeia da Mobilidade, onde os principais resultados e o valor acrescentado efetivo deste programa serão partilhados com a comunidade. Outras iniciativas piloto também serão introduzidas durante esta semana, além das realizadas ao longo do ano. Acima de tudo, será uma oportunidade para celebrar o sucesso esperado das atividades, continuando o excelente trabalho que a CIM VDL tem realizado.

ATIVIDADES	• Competição Aberta ao Público O público, associações locais, municípios ou instituições de investigação apresentarão as suas propostas (workshops, palestras, exposições, feiras de produtos sustentáveis, passeios de bicicleta, caminhadas na natureza, performances culturais, entre outros) e um júri definirá os projetos a serem selecionados e financeiramente apoiados (140.000€ / cada ano). Para promover esta competição, o Grupo ULG organizará, anualmente, 4 workshops para promover a competição e sensibilizar sobre a importância da mobilidade suave e verde. • Campanha Regional de Sensibilização e Marketing de Comunicação sobre o projeto Território de 30 Minutos. • Semana Europeia da Mobilidade.		
RESULTADOS	• 4 workshops / ano. • 14 Ações de Pequena Escala e/ou projetos piloto por ano [Competição]. • Plano de Comunicação e Campanha Promocional. • Programa da Semana Europeia da Mobilidade. • Relatório Anual de Análise das Ações da Comunidade em Movimento.		
EXECUTOR	CIM VDL e Municípios	PARCEIROS	Público em geral e outras entidades locais e regionais





ESTAÇÃO IR E VIR
JARDIM DOUTOR SÁ CARNEIRO, OLIVEIRA DE FRADES

Estratégia de Implementação

Esta seção apresenta o roteiro para operacionalizar o PAI para transformar a CIM Viseu Dão Lafões num „Território Inteligente de 30 Minutos“. A estratégia de implementação foca-se em garantir que os objetivos ambiciosos do projeto sejam transformados em etapas acionáveis, com estruturas de governança claras, stakeholders responsáveis e um quadro detalhado de gestão de riscos. Integra ainda um sistema robusto de monitorização para avaliar o progresso e adaptar as estratégias conforme necessário.

7.1 Estratégia de Implementação

Governança & Responsabilidades e Futuro do ULG

A estrutura de governança do projeto está organizada para garantir uma colaboração eficaz entre os diversos stakeholders envolvidos, com o ULG desempenhando um papel central. O Grupo Central, que inclui técnicos de mobilidade e planeamento urbano dos municípios e o Gestor de Projeto da CIM VDL, será responsável pela supervisão da implementação do plano e pela organização contínua das reuniões do ULG, garantindo o alinhamento com os objetivos definidos.

Deve-se também destacar que cada município poderá eleger um representante técnico capaz de articular a visão da CIM VDL com os respetivos municípios, embora essa relação já aconteça naturalmente.

Serão realizadas reuniões semestrais entre os membros do Grupo Central para coordenar o processo do projeto e facilitar a troca de experiências entre os municípios. Além disso, os representantes locais participarão em eventos de troca de conhecimento e em outras atividades focadas nas melhores práticas e soluções inovadoras.

O futuro do ULG envolverá um envolvimento contínuo ao longo da fase de implementação do PA. O ULG fornecerá feedback contínuo, auxiliará na avaliação do progresso e garantirá que o PA se adapte às necessidades emergentes. Com o envolvimento dos stakeholders locais, incluindo municípios, empresas de transporte e outras entidades chave, o ULG permanecerá um órgão crucial para a tomada de decisões, apoiando o sucesso a longo prazo do PA.



7.2 Priorização e Cronograma do Projeto

Para realizar a visão de transformar a CIM Viseu Dão Lafões num „Território Inteligente de 30 Minutos“, a CIM VDL, em colaboração com o ULG, identificou o desenvolvimento e implementação dos Centros de Mobilidade como a pedra angular do projeto. Além disso, com base numa análise multicritério (AMC), as oito ações definidas foram priorizadas de acordo com a sua contribuição para alcançar os objetivos do PA, sua relevância em termos de apoio político e prioridade, e sua viabilidade técnica.

A avaliação realizada permitiu-nos elencar as ações, tal como apresentado na tabela seguinte:

RANK	AÇÃO	PONTUAÇÃO
1	Centros / Hubs de Mobilidade	910
2	'IR e VIR' 2.0	900
3	Serviços de Mobilidade de Bicicletas Partilhadas	810
4	Gémeo Digital para a Mobilidade	800
5	Comunidade em Movimento	760
6	Decisores para Mobilidade + Digital	750
7	Ensinar Mobilidade Sustentável	720
8	Soluções de Mobilidade Complementares e Integradas	700

Dada a complexidade e a escala desta iniciativa, ela exige um financiamento significativo. Assim, será necessário desenvolver e submeter várias candidaturas de financiamento para garantir o suporte financeiro necessário. Essas candidaturas terão como alvo fontes de financiamento nacionais e europeias, para assegurar a entrega bem-sucedida dos Centros de Mobilidade. Devido ao alto nível de investimento requerido, a implementação completa dos Centros de Mobilidade está prevista com um horizonte a longo prazo, até 2035. Este prazo permite um planejamento aprofundado, a obtenção de fundos e o desenvolvimento faseado nos 14 municípios.

Em paralelo, o projeto incluirá ações complementares e independentes que ajudarão a impulsionar e a sustentar a visão mais ampla. Essas ações, que incluem tanto iniciativas de baixo custo como de grande impacto, serão implementadas a curto prazo, com o objetivo de gerar dinâmica e entregar resultados tangíveis ao longo do processo.

O gráfico de Gantt abaixo ilustra o cronograma tanto para a ação de Centros de Mobilidade a longo prazo quanto para as iniciativas de curto prazo que irão estabelecer as bases para o sucesso futuro.

Ações	Implementação	2025		2026		2027		2028		2029		2030		2031		2032		2033		2034		2035	
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
1. Centros / Hubs de Mobilidade	Permanente																						
2. Soluções de Mobilidade Complementares e Integradas	Longo Prazo																						
3. ‘IR e VIR’ 2.0	Curto Prazo																						
4. Serviços de Mobilidade de Bicicletas Partilhadas	Curto a Médio Prazo																						
5. Gémeo Digital para a Mobilidade	Médio a Longo Prazo																						
6. Ensinar Sustentabilidade Mobilidade	Curto Prazo																						
7. Decisores para Mobilidade + Digital	Médio a Longo Prazo																						
8. COMUNIDADE em Movimento	Curto Prazo																						

7.3 Estimativa de Custos e Estratégia de Financiamento

AÇÃO	Orçamento estimado	Recomendando fontes de financiamento	Racional
1. Centros / Hubs de Mobilidade	€7,150,000	- CEF (Connecting Europe Facility) - Horizon Europe – Missão em Cidades Climaticamente Neutras - Plano Nacional de Recuperação e Resiliência (PRR)	Investimento essencial alinhado com mobilidade urbana sustentável, infraestrutura digital e coesão regional.
2. Soluções de Mobilidade Complementares e Integradas	€2,800,000	- URDF (Fundo de Regeneração Urbana) - ERDF - Fundos Nacionais para Mobilidade	Melhora a conectividade espacial e a mobilidade ativa, ideal para instrumentos de planeamento regional de mobilidade.
3. 'IR e VIR' 2.0	€200,000	- LEADER / CLLD - Fundo de Coesão - Calls para Inovação em Mobilidade Inteligente	Nós de mobilidade em escala rural alinhados com a logística da última milha e inovação
4. Serviços de Mobilidade de Bicicletas Partilhadas	€200,000	- Apoio EUROVELO (via ERDF) - PRR – Mobilidade Sustentável - EIT Urban Mobility (chamadas piloto)	Promove a mobilidade ativa e a intermodalidade; alinhado com as agendas climáticas e de inclusão.
5. Gémeo Digital para a Mobilidade	€300,000	- Digital Europe Programme - Horizon Europe (Cidades Inteligentes) - PRR Pilar da Transição Digital	Solução de alta tecnologia alinhada com o planeamento preditivo e ferramentas integradas de apoio à decisão.
6. Ensinar Sustentabilidade Mobilidade	€840,000	- Healthy Cities / Active School Travel (nacional) - ESF+ (planeamento amigável para crianças) - PRR Iniciativas de Educação Climática/Verde	Combina educação, acessibilidade e consciencialização ambiental.
7. Decisores para Mobilidade + Digital	€200,000	- ESF+ (formação e capacitação) - URBACT Troca de Conhecimento - Digital Europe Apoia a literacia digital e a tomada de decisões nas autoridades locais.	Apoia a literacia digital e a tomada de decisões nas autoridades locais.
8. Comunidade em Movimento	€375,000	LEADER / CLLD - Creative Europe (para divulgação) - European Mobility Week Grants	Financia ações suaves, eventos, competições e atividades piloto locais para fortalecer a consciencialização e participação.

A estratégia de financiamento para o projeto aproveita uma combinação diversificada de fontes de financiamento nacionais e internacionais para apoiar a vasta gama de ações. Programas-chave, como Interreg, Climate KIC, Horizon Europe, CEF, LIFE, entre outros, estão sendo almejados para garantir os recursos financeiros necessários para alcançar os objetivos do projeto de maneira sustentável e eficiente.

Ao longo do desenvolvimento do PAI, a CIM VDL tem procurado ativamente diversas oportunidades de financiamento, com várias candidaturas bem-sucedidas já asseguradas. Estes incluem financiamentos para ações específicas, como:

Projeto (Ação)	Orçamento
Green Hubs for Flexible Transport Network (“Ir e Vir” 2.0)	90.000€ Climate-Kic

Para garantir o sucesso financeiro a longo prazo do projeto e aumentar a visibilidade com fontes de financiamento relevantes, a CIM VDL implementará as seguintes iniciativas:

- **Participação em Eventos de Rede:** Participar ativamente em eventos online e presenciais relacionados com mobilidade, inovação digital e sustentabilidade para estabelecer contactos com stakeholders e financiadores, ampliando as oportunidades de financiamento do projeto.
- **Promoção de Reuniões com Agências de Financiamento:** Organizar reuniões com agências de financiamento regionais e nacionais para apresentar o PAI e o Manifesto, alinhando com as prioridades nacionais e construindo colaborações mais fortes.

Construção de Parcerias Estratégicas: Formar parcerias com empresas do setor privado, startups de tecnologia e instituições de pesquisa para trazer inovação e explorar fontes alternativas de financiamento, incluindo fundos de inovação da UE e patrocínios corporativos.

Aproveitar Histórias de Sucesso Anteriores: Usar projetos bem-sucedidos como o “Ir e Vir”, reconhecido pelo INTERREG e URBACT, como estudos de caso para atrair financiamento futuro, demonstrar o impacto do projeto e replicá-lo em outros contextos.

Colaboração com Especialistas de Setores Líderes: Trabalhar com especialistas do setor para identificar oportunidades de financiamento alinhadas com os objetivos do projeto em mobilidade, inovação digital e sustentabilidade.

Foco em Financiamento de Múltiplas Fontes: Diversificar as fontes de financiamento, visando subvenções da UE, investimentos privados e parcerias público-privadas, garantindo apoio para todos os aspectos do PAI.

Colaboração com Especialistas de Setores Líderes: Trabalhar com especialistas do setor para identificar oportunidades de financiamento alinhadas com os objetivos do projeto em mobilidade, inovação digital e sustentabilidade. Isto ajudará a CIM VDL a manter-se atualizada sobre as últimas chamadas de financiamento e as melhores práticas.



7.4 Indicadores-Chave de Desempenho (KPIs)

Os Indicadores-Chave de Desempenho (KPI) são definidos com base no calendário apresentado anteriormente.

1. CENTROS / HUBS DE MOBILIDADE IMPLEMENTAÇÃO: 2025-2035	
Hubs de Mobilidade implementados e em funcionamento (N)	13
População a menos de 30 minutos de um Hub de Mobilidade (%)	90%
Redução do uso do automóvel nas áreas servidas pelos hubs (medida através de inquéritos de tráfego e dados de repartição modal)	20%
2. SOLUÇÕES DE MOBILIDADE COMPLEMENTARES E INTEGRADAS IMPLEMENTAÇÃO: 2029-2035	
Soluções de mobilidade complementares implementadas (N)	20
Taxa de satisfação do público relativamente às melhorias nas soluções de mobilidade (recolhida através de inquéritos)	65%
3. "IR E VIR" 2.0 IMPLEMENTAÇÃO: 2025-2027	
Aumento do número de viaturas/serviços de táxi (N)	50
Melhoria da qualidade e do conforto dos pontos "Ir e Vir" (N)	14
Taxa de satisfação dos utilizadores do "Ir e Vir" (recolhida através de feedback e inquéritos)	75%
4. SERVIÇOS DE MOBILIDADE EM BICICLETAS PARTILHADAS IMPLEMENTAÇÃO: 2025-2028	
Média mensal de utilizadores ativos e totais do "BORA!" em 2028 (N) — 15 000	15.000
Média mensal de viagens no "BORA!" em 2028 (N) — 50 000	50.000
Distância média mensal percorrida pelas bicicletas em 2028 (km) — 100 000	100.000

5. GÊMEO DIGITAL PARA A MOBILIDADE IMPLEMENTAÇÃO: 2028–2031	
Dados em tempo real analisados e integrados no modelo do Gêmeo Digital (%)	50%
Modelos preditivos desenvolvidos e implementados (N)	1
6. ENSINAR MOBILIDADE SUSTENTÁVEL IMPLEMENTAÇÃO: 2025–2027	
Escolas participantes em programas de mobilidade sustentável (N)	50
Projetos-piloto implementados em escolas (N)	14
Áreas “Kiss & Go” criadas (N)	14
Taxa de participação dos alunos em atividades de mobilidade sustentável (medida pela adesão ao programa)	50%
7. DECISORES PARA A MOBILIDADE + DIGITAL IMPLEMENTAÇÃO: 2028–2031	
Sessões de formação concluídas (N) 16 (4/ano)	16 (4/year)
Municípios a utilizar ativamente a plataforma para apoio à decisão (%)	>60%
Taxa de adoção de ferramentas digitais de mobilidade por decisores municipais (%)	30%
8. COMUNIDADE EM MOVIMENTO IMPLEMENTAÇÃO: 2025–2027	
Participantes em workshops e eventos (N)	50 participantes por workshop
Avaliações anuais de repartição modal (N)	3
AÇÕES DE PEQUENA ESCALA OU PROJETOS-PILOTO FINANCIADOS E EXECUTADOS ATRAVÉS DO CONCURSO (N)	14 projetos por ano (1 por município)
Atividades e participantes durante a Semana Europeia da Mobilidade (N)	14 eventos, com 1 000 participantes no total

Estratégia de Monitorização

A Estratégia de Monitorização garante que o progresso do PAI seja avaliado regularmente e que os stakeholders sejam mantidos informados sobre os sucessos e desafios do projeto. Esta estratégia inclui as seguintes atividades principais:

Reuniões Periódicas da Equipa de Coordenação (Três Vezes ao Ano):

A Equipa de Coordenação reunirá três vezes por ano para revisar o progresso geral do PA, discutir as ações em andamento e tomar decisões para garantir que o projeto permaneça no caminho certo.

• **Resultado:** Relatórios de progresso das reuniões, resumindo discussões, decisões tomadas e ajustes estratégicos necessários. Estas reuniões ajudarão a orientar o projeto em direção aos seus objetivos a longo prazo.

Reuniões do ULG (Duas Vezes ao Ano):

O ULG continuará a reunir-se duas vezes por ano para envolver os stakeholders, apresentar atualizações sobre o projeto e recolher feedback. Estas reuniões garantirão a participação ativa dos stakeholders locais e das comunidades.

Relatório Público (Uma Vez ao Ano):

Um relatório público anual resumirá o progresso de todas as ações dentro do PA, incluindo KPIs, marcos e ajustes necessários.

• **Resultado:** Um relatório anual publicamente disponível, oferecendo uma visão geral abrangente das realizações do projeto, desafios e próximos passos. Este relatório será acessível a todos os stakeholders e ao público, garantindo transparência e responsabilidade.

Disponibilidade de Dados

Dados de iniciativas como “Ir e Vir” e BORA! já estão publicamente disponíveis através de dashboards fáceis de usar, frequentemente atualizados para garantir transparência e manter a comunidade bem informada sobre o progresso do projeto. Estas plataformas fornecem acesso fácil a dados em tempo real, permitindo que os stakeholders acompanhem métricas chave e indicadores de desempenho.

Network Stations

👤 N° Utilizadores

2821

34.71% % da semana anterior

Viagens em aberto

117

N° total de viagens a decorrer

Ton. CO2 poupadas

2.31

87.45% da semana anterior

🕒 N° Viagens

10875

48.57% % da semana anterior

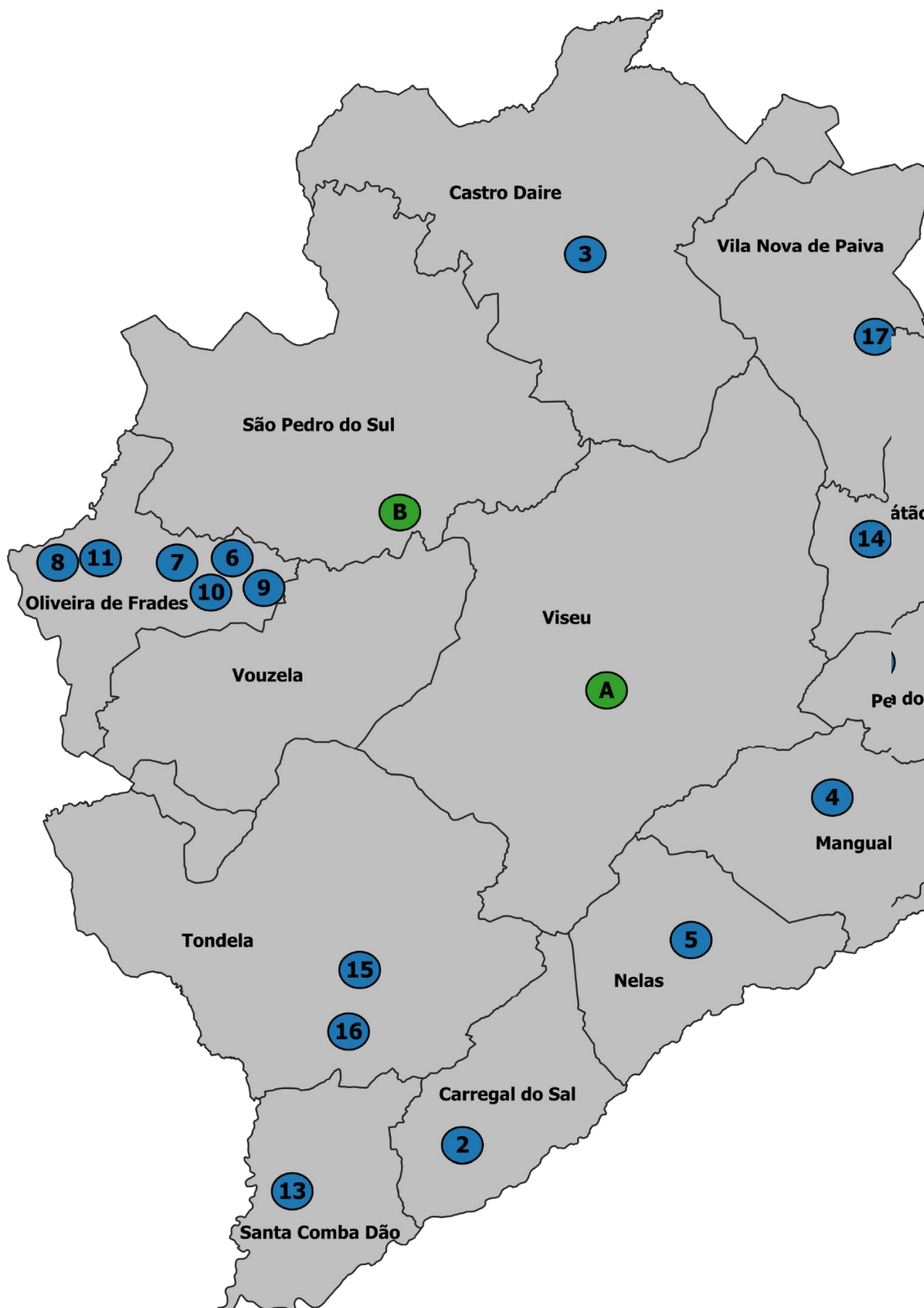
Km totais

22,061.30

87.45% da semana anterior

Este anexo apresenta as propostas de cada município para a criação ou requalificação de Hubs de Mobilidade. Esta iniciativa visa dar resposta à Ação 6.1: Hubs de Mobilidade – Planeamento e Implementação, com o objetivo de reforçar as soluções de mobilidade sustentável e as infraestruturas de transporte em toda a região.

Este trabalho foi desenvolvido no âmbito do Grupo Local URBACT e constitui um exercício de planeamento e desenvolvimento estratégico.



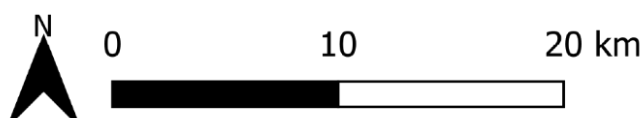
MOBILITY HUBS EXISTENTES

A Viseu

B São Pedro do Sul

MOBILITY HUBS PROPOSTOS

- 1 Aguiar da Beira**
- 2 Carregal do Sal**
- 3 Castro Daire**
- 4 Mangualde**
- 5 Nelas**
- 6 Oliveira de Frades**
- 7 Olivira de Frades (PdL)**
- 8 Oliveira de Frades (Rib)**
- 9 Oliveira de Frades (SVL)**
- 10 Oliveira de Frades (Trav)**
- 11 Oliveira de Frades (Arc)**
- 12 Penalva do Castelo**
- 13 Santa Comba Dão**
- 14 Sátão**
- 15 Tondela (TCC)**
- 16 Tondela (ZIA)**
- 17 Vila Nova de Paiva**



MUNICIPALITY OF AGUIAR DA BEIRA		
Localização do Mobility Hub (1)		
Na Rua Padre José Augusto da Fonseca, junto à futura entrada da Escola C+S		
Tipologia de Serviços e Funcionalidades Associadas	Paragem de autocarro (transporte escolar e transporte público); Praça de táxis (com o serviço de mobilidade “Ir e Vir”); Estação BORA!; Wi-Fi público; Postos de carregamento para veículos elétricos e bicicletas; Estacionamento público.	
Previsão de Investimento	Nova Infraestrutura [500 000 €]	
O hub localiza-se numa zona central de Aguiar da Beira, próximo da Escola Secundária Padre José Augusto da Fonseca e de paragens de transporte público. O hub incluirá uma praça de táxis integrada com o serviço “Ir e Vir” e uma estação BORA! de bicicletas partilhadas nas proximidades. Está igualmente prevista a criação de um parque de estacionamento público em frente ao pavilhão desportivo. Este hub integra redes de autocarros, o sistema de bicicletas partilhadas, Wi-Fi público e estacionamento, disponibilizando uma oferta diversificada de opções de mobilidade.		
Infraestrutura	Nome	Distância
Unidades de saúde	Centro de Saúde de Aguiar da Beira	1640 m
Estabelecimentos de Ensino	Escola Básica e Secundária Padre José Augusto da Fonseca	No local
Business Centres/ Áreas Industriais	Zona Industrial de Aguiar da Beira	1560 m
Serviços Municipais	Zona Industrial de Aguiar da Beira	575 m
Áreas Comerciais	Paços do Concelho	No local
Leisure/ Recreational Areas	Rua Padre José Augusto da Fonseca	1030 m

Município de CARREGAL DO SAL		
Localização do Mobility Hub (2)		
Zona poente da localidade de carregal do Sal; (Próximo da Rotunda de Acesso ao IC12 e ER230)		
Tipologia de Serviços e Funcionalidades Associadas	Praça de táxis (com o serviço de mobilidade “Ir e Vir”); Terminal/Paragem de autocarros; Estacionamento pago (com abrigo para automóveis e bicicletas); Estação BORA!; Postos de carregamento para veículos elétricos e bicicletas; Integração de percursos pedonais e acesso a ciclovias; Zona “Kiss & Ride” (deixada e recolha de passageiros); Cacifos para encomendas (parcel lockers); Área de carpooling (partilha de boleias); Zona de máquinas/equipamentos técnicos; Instalações sanitárias públicas; Wi-Fi público; Painel digital de informação.	
Previsão de Investimento	Nova Infraestrutura [1 000 000 €]	
O hub encontra-se estrategicamente localizado junto a importantes vias de comunicação, como o IC12, a ER230, o IP3, a A24 e a A25, e a menos de 1 500 m da estação ferroviária. É facilmente acessível tanto para residentes como para visitantes. O hub integrará diversos serviços de mobilidade, incluindo bicicletas partilhadas, autocarros expresso e táxis, bem como valências de apoio essenciais, como Wi-Fi, instalações sanitárias e uma zona de vending. A ligação a percursos cicláveis e pedonais assegura uma mobilidade contínua entre o hub e as áreas envolventes.		
Infraestrutura	Nome	Distância
Unidades de saúde	Centro de Saude de Carregal do Sal	3 400 m
Estabelecimentos de Ensino	Escola Secundária de Carregal do Sal	2 200 m
	Escola Básica de Carregal do Sal	3 000 m
	Escola Básica Nuno Álvares	3 000 m
Centros Empresariais	Mercado D’Ideias	1 800 m
Áreas Industriais	Parque Industrial de São Domingos	750 m
	Parque industrial da Gandara	350 m
Serviços Municipais	Município de Carregal do Sal	1 800 m
	Estaleiro Municipal	2 000m
	Piscinas Municipais	1 800 m
	Biblioteca Municipal	2 300 m

	Museu Municipal	2 400 m
Áreas Comerciais	Centro Comercial Flórida	100 m
Áreas de Lazer/ Recreativas	Parque Alzira Cláudio	1 600 m
	Polidesportivo Carregal do Sal	1 800 m
Entre outros	Estação caminho de Ferro	1 500 m

Município de CASTRO DAIRE		
Localização do Mobility Hub (3)		
Rua Dr Pio Figueiredo, 42		
Tipologia de Serviços e Funcionalidades Associadas	Praça de táxis (com o serviço de mobilidade “Ir e Vir”); Estacionamento para automóveis; Estacionamento para bicicletas; Integração com percursos pedonais e ciclovias; Instalações sanitárias públicas; Postos de carregamento para veículos elétricos e bicicletas; Pontos de encontro para car-sharing; Zonas de espera; Praça de alimentação; Wi-Fi público.	
Previsão de Investimento	Nova Infraestrutura e intervenções na área envolvente [5 000 000 €]	
O Hub de Mobilidade de Castro Daire visa disponibilizar um espaço centralizado e interligado, integrando diversas opções de transporte para uma mobilidade mais eficiente, sustentável e acessível. Este hub funcionará como ponto de convergência para bicicletas e trotinetes elétricas, veículos partilhados, transporte público e soluções de mobilidade autónoma, facilitando transições simples entre diferentes modos de deslocação. Com o objetivo de reduzir a congestão urbana, contribuirá também para um município mais limpo e menos dependente do automóvel. O hub será implantado numa localização próxima de serviços essenciais, garantindo o máximo impacto na mobilidade urbana.		
Infraestrutura	Nome	Distância
Unidades de saúde	Centro de Saúde	1000m
Estabelecimentos de Ensino	Escola Secundária, Escola Básica e Jardim de Infância de Castro Daire	Cerca de 1100m
Áreas Comerciais	Comércio Tradicional	230m
	Intermarche	2130m

	Continente Bom Dia	530m
Áreas Industriais	Zona Industrial da Ouvida	8km
Serviços Municipais	Câmara Municipal	310 m
	Centro Municipal da Cultura	1250m
Áreas de Lazer/Recreativas	Jardim Municipal	130m
Entre outros	Farmácias (3)	Cerca de 500m

Município de MANGUALDE	
Localização do Mobility Hub (4)	
Rua 1.º de Maio	

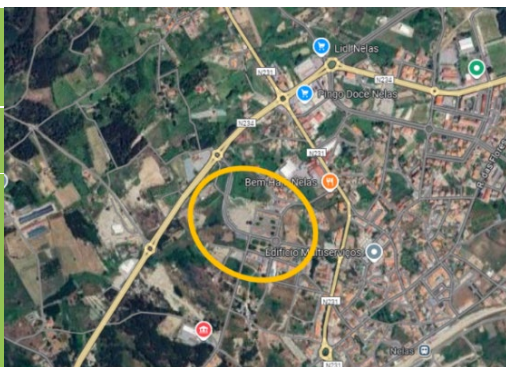
Tipologia de Serviços e Funcionalidades Associadas	Praça de táxis (com o serviço de mobilidade “Ir e Vir”); Ligação ao terminal ferroviário (circuito urbano); Estação BORA!; Parqueamento para bicicletas; Estacionamento para viaturas ligeiras; Postos de carregamento para veículos elétricos; Wi-Fi público; Instalações sanitárias públicas; Bilheteira e informação eletrónica; Multibanco; Cacifos para encomendas (parcel lockers); Bebedouro; Zona de vending; Zona de descanso.
Previsão de Investimento	Renovação de Infraestrutura [800 000 €]

O hub de mobilidade localiza-se numa zona central, na Rua 1.º de Maio, uma área-chave para ligações e serviços de transporte público. Está concebido como um Hub Urbano – “Interface Modal de Passageiros” e visa promover e complementar a infraestrutura existente, que já funciona como ponto de paragem para veículos de transporte público e respetiva área envolvente, reforçando a rede global de mobilidade.

O hub disponibilizará um conjunto diversificado de serviços, incluindo bicicletas partilhadas (BORA!), postos de carregamento para veículos elétricos e sistemas de informação ao passageiro. A sua localização estratégica, próxima do terminal ferroviário, de zonas comerciais e de espaços de lazer, torna-o um ponto privilegiado para residentes e visitantes.

Infraestrutura	Nome	Distância
Unidades de saúde	USF Terras de Azurara	300 m
	USF Mangualde	2000 m
Estabelecimentos de Ensino	Escola Gomes Eanes de Azurara	1300m
	Escola Ana de Castro Osório	1400 m
	Escola Secundária Felismina Alcântara	1300m
Áreas Comerciais	CIDEM	350m
Áreas Industriais	Zona Industrial do Salgueiro	3000m

	Zona Industrial da Lavandeira	2000m
Serviços Municipais	Sede do Município	200m
Áreas de Lazer/ Recreativas	Quinta D. Leonor Parque Urbano Ana de Castro Osório	50 m 550m
Outros Serviços	Estação Bora! (2) Ciclovía da Avenida Sra. Do Castelo Praça de Táxis (atual)	75 & 500m 100m 200m

Município de NELAS		
Localização do Mobility Hub (5)		
Quinta do Peso (Edifício Municipal de Carpintaria)		
Tipologia de Serviços e Funcionalidades Associadas	Praça de táxis (com o serviço de mobilidade “Ir e Vir”); Estação BORA!; Estacionamento e postos de carregamento para veículos elétricos; Pontos de encontro para carpooling (partilha de boleias); Estacionamento para camiões; Área de serviço para autocaravanas (existente); Parque de Feiras e Exposições; Instalações sanitárias públicas; Espaço de coworking; Centro de BTT; Zona de lazer com equipamentos de recreio infantil; Serviço SPTP; Estação “Pequena Biblioteca”; Wi-Fi público; Painel digital interativo de informação; Cacifos para encomendas (parcel lockers).	
Previsão de Investimento	Nova Infraestrutura / Reabilitação de Edifício existeste [N.i.]	
O hub de mobilidade está previsto para a Quinta do Peso, numa localização estratégica, próxima do centro urbano e de importantes vias rodoviárias, em particular da variante da EN231, assegurando uma ligação facilitada entre o IC12 e a A25. O local combina terrenos municipais ainda por urbanizar com um espaço verde existente, que será valorizado para usufruto da comunidade. Integrará diversos serviços de mobilidade, como postos de carregamento para veículos elétricos, bicicletas partilhadas e carpooling (partilha de boleias), bem como um parque de feiras e exposições. Adicionalmente, a área funcionará como espaço de lazer e para atividades juvenis.		
Infraestruturas	Nome	Distância
Unidades de saúde	Unidade de Saúde Familiar Estrela do Dão	150 m
Estabelecimentos de Ensino	-	700m
Centros Empresariais	-	-

Áreas Industriais	-	2km
Serviços Municipais	Câmara Municipal	400m
Áreas Comerciais	Comércio/serviços/Registo Predial	200m
Áreas de Lazer/ Recreativas	-	No local
Entre outros	Posto de Turismo	700m
	Ponto Ir e Vir	400m
	Estação de Bike Sharing	700m
	Ciclovia	800m
	Variante à EN 234	200m
	Biblioteca	

Município de OLIVEIRA DE FRADES		
Localização do Mobility Hub (6)		
Terminal Rodoviário de Oliveira de Frades		
Tipologia de Serviços e Funcionalidades Associadas	Serviço de mobilidade “Ir e Vir”; Praça de alimentação; Parqueamento para bicicletas; Estação BORA!; Wi-Fi público; Ligações ao transporte público.	
Previsão de Investimento	Reabilitação de edifício [250 000 €]	
O Terminal Rodoviário de Oliveira de Frades funciona como o principal hub de mobilidade do município, assegurando ligações locais, sub-regionais e nacionais. Esta localização central será requalificada com infraestruturas modernas, incluindo Wi-Fi, melhoria das ligações de transporte e uma articulação eficiente com os serviços de bicicletas partilhadas. O hub integrará ainda o serviço “Ir e Vir”, disponibilizando opções de deslocação mais convenientes para a população. A sua implantação ao longo do Percurso Ciclável Urbano, bem como a proximidade à Ecopista do Vouga, reforçam a sua atratividade como ponto de mobilidade sustentável. Este hub servirá tanto quem se desloca diariamente como visitantes, oferecendo melhores serviços e maior acessibilidade.		

Infraestrutura	Nome	Distância
Unidades de saúde	Centro de Saúde de Oliveira de Frades	850 m
Estabelecimentos de Ensino	Escola Básica e Secundária de Oliveira de Frades	900 m
Serviços Municipais	Câmara Municipal de Oliveira de Frades Loja de Cidadão	350 m 400 m
Áreas Comerciais	Centro urbano de Oliveira de Frades	100 m
Áreas de Lazer/ Recreativas	Parque Urbano de Oliveira de Frades Cineteatro Dr. Morgado	500 m 350 m

Localização do Small Mobility Hub (7)

Em frente ao posto de combustível situado na Estrada Nacional 16, Pinheiro de Lafões

Serviços: Wi-Fi público; Ligações ao transporte público; Serviço “Ir e Vir”; Estacionamento para bicicletas; Estação BORA!

Previsão de Investimento	Nova Infraestrutura [50 000 €]
---------------------------------	--------------------------------

Para o aglomerado de Pinheiro de Lafões, propõe-se a criação de um hub de mobilidade junto à paragem de transporte público, adjacente à Estrada Nacional 16. Esta localização é também servida pela Ecopista do Vouga, um fator relevante pela sua atratividade turística. Do outro lado da Estrada Nacional 16 existe um posto de combustível com serviços comerciais, que também contribuiu para a escolha deste local. O objetivo é criar um hub com valências de apoio aos utilizadores, articulado com outros serviços de mobilidade, como o “Ir e Vir” e o sistema de bicicletas partilhadas.



Localização do Small Mobility Hub (8)

Antiga Estação Ferroviária de Ribeiradio, Ribeiradio

Serviços: Wi-Fi público; Serviço “Ir e Vir”; Parqueamento para bicicletas; Zona de bicicletas partilhadas

Previsão de Investimento Nova Infraestrutura [50.000 €]

A antiga Estação Ferroviária de Ribeiradio, atualmente utilizada como espaço cultural, será reabilitada para funcionar como hub de mobilidade. Localizado ao longo da Ecopista do Vouga, este local permite o acesso ao serviço de bicicletas partilhadas e ao sistema de transporte “Ir e Vir”. Este hub dará apoio a eventos culturais e disponibilizará opções de transporte sustentável para a área envolvente.



Localização do Small Mobility Hub (9)

Antiga Estação Ferroviária de São Vicente de Lafões, Corredoura

Serviços: Wi-Fi público; Ligações ao transporte público; Serviço “Ir e Vir”; Estacionamento para bicicletas; Estação BORA!

Previsão de Investimento Nova Infraestrutura [50 000 €]

Localizado na antiga Estação Ferroviária de São Vicente de Lafões, este hub de pequena dimensão serve o centro administrativo da freguesia. O espaço integrará o serviço “Ir e Vir” e o sistema de bicicletas partilhadas. A sua localização ao longo da Ecopista do Vouga torna-o um ponto atrativo tanto para residentes como para visitantes. Encontra-se também próximo de outros serviços de mobilidade e de uma paragem de autocarro



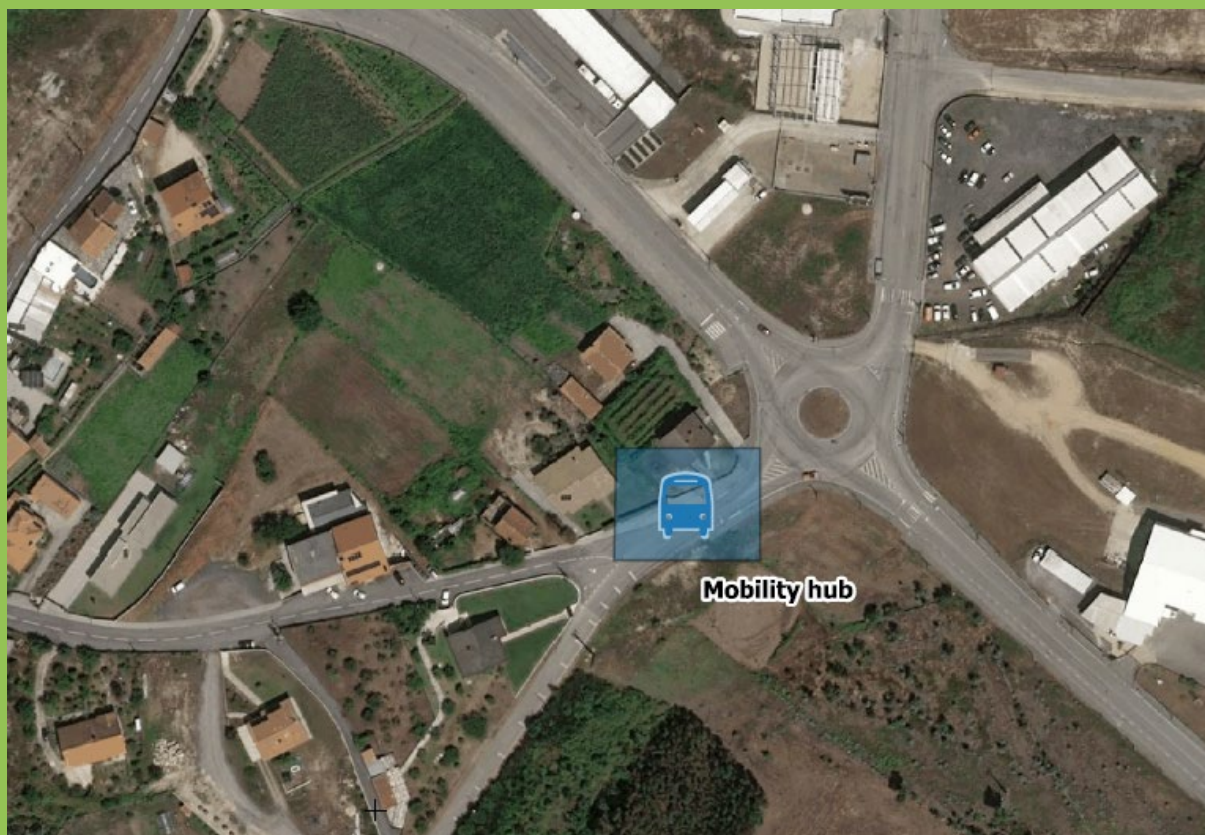
Localização do Small Mobility Hub (10)

Rotunda da Indústria, Travassós

Serviços: Wi-Fi público; Ligações ao transporte público; Serviço “Ir e Vir”; Estacionamento para bicicletas; Estação BORA!

Previsão de Investimento Nova Infraestrutura [50 000 €]

Localizado na zona industrial de Oliveira de Frades, este hub de pequena dimensão pretende servir a população trabalhadora local, disponibilizando opções de transporte mais sustentáveis. O hub assegurará o acesso ao sistema de bicicletas partilhadas e a integração com o serviço “Ir e Vir”, facilitando as deslocações de e para a área.



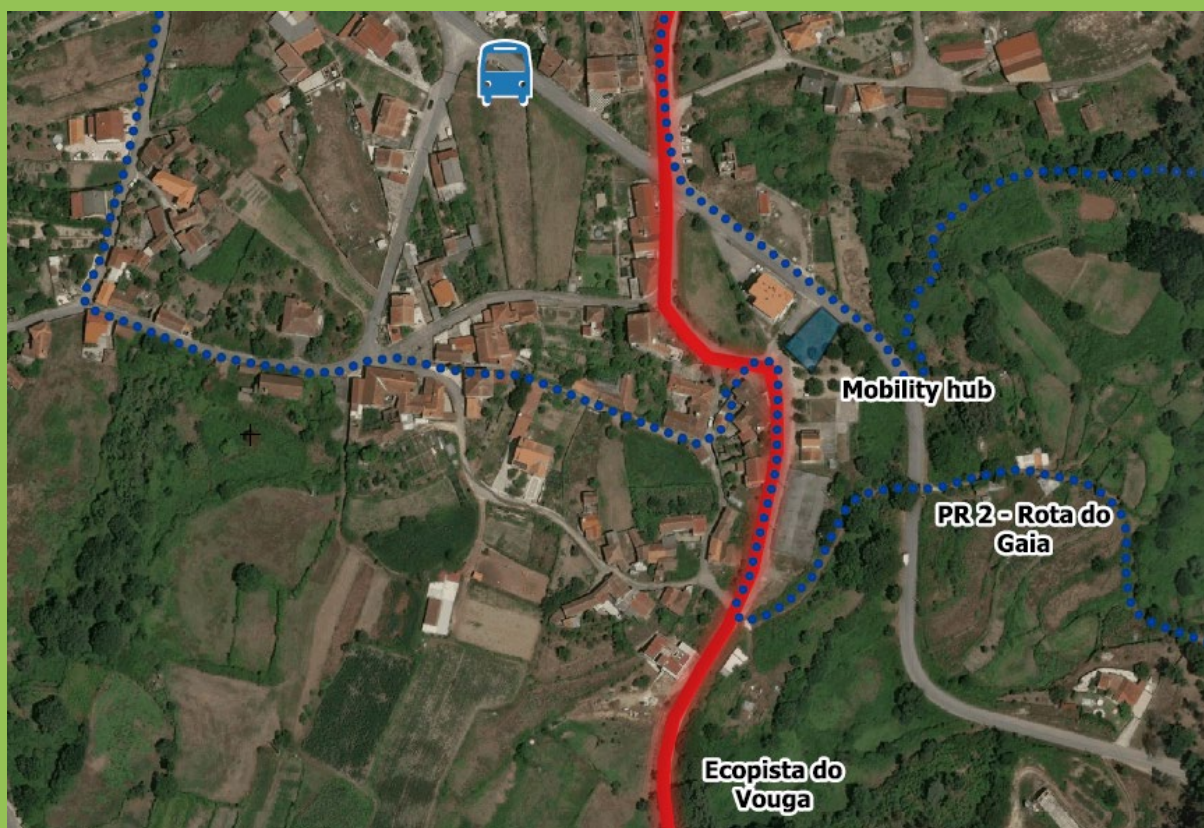
Localização do Small Mobility Hub (11)

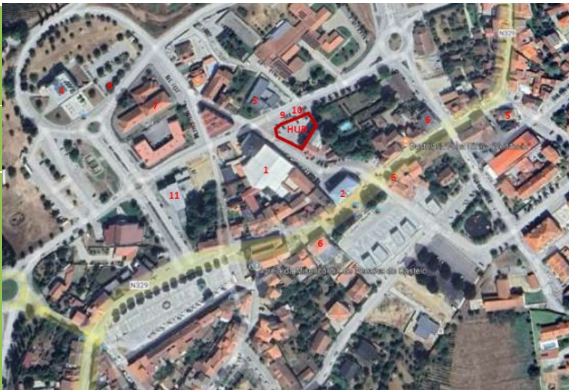
Antiga Estação Ferroviária de Arcozelo das Maias, Arcozelo das Maias

Serviços: Wi-Fi público; Serviço “Ir e Vir”; Estacionamento para bicicletas; Estação BORA!

Previsão de Investimento	Nova Infraestrutura [50 000 €]
---------------------------------	--------------------------------

Este hub de pequena dimensão ficará localizado na histórica Estação Ferroviária de Arcozelo das Maias, atualmente utilizada como centro cultural. Situado no início do PR2 – Rota do Gaia, o hub assegurará o acesso ao sistema de bicicletas partilhadas e ao serviço “Ir e Vir”. A proximidade à Ecopista do Vouga garante que este será um ponto relevante para a mobilidade sustentável.



Município de PENALVA DO CASTELO		
Localização do Mobility Hub (12)		
Rua do Lar/Rua Alexandre Herculano, próximo do mercado municipal		
Tipologia de Serviços e Funcionalidades Associadas	Praça de táxis (com o serviço de mobilidade “Ir e Vir”); Paragem de autocarro; Estação BORA!; Pontos de encontro para carpooling (partilha de boleias); Posto de carregamento para veículos elétricos (PCVE); Instalações sanitárias públicas; Wi-Fi público.	
Previsão de Investimento	Nova Infraestrutura [200 000 €]	
A localização proposta para o hub de Penalva do Castelo situa-se no centro da vila, nas proximidades do mercado municipal, da junta de freguesia, da Loja do Cidadão, de bancos e dos correios. O espaço beneficiará dos serviços já existentes no mercado municipal (cafés, esplanada e mercado rural), complementando as valências previstas para o hub. O hub fica a cerca de 10 km da autoestrada A25 e a cerca de 14 km da Linha da Beira Alta.		
Infraestrutura	Nome	Distância
Unidades de saúde	USF	125 m
Serviços Municipais	Junta de Freguesia Loja de Cidadão Biblioteca Municipal Edifício da Câmara Municipal	20 m 80 m 150 m 280 m
Áreas Comerciais	Mercado Municipal (WC públicos, Espaço Coworking, Zona de Lazer) CTT	10 m 230 m
Outros Serviços	Banco/ATMs (3)	100 m; 120 m; 175 m

Município de SANTA COMBA DÃO		
Localização do Mobility Hub (13)		
Parque da Feira Municipal/ Parque Verde da Cidade		
Tipologia de Serviços e Funcionalidades Associadas	Serviço de mobilidade “Ir e Vir”; Estação BORA!; Área de serviço para autocaravanas; Estacionamento e postos de carregamento para veículos elétricos; Instalações sanitárias públicas (existentes); Zona de lazer com equipamentos para crianças e jovens (existente); Wi-Fi público; Painel digital interativo de informação (MUPI).	
Previsão de Investimento	Nova Infraestrutura [N.i.]	
A localização proposta para o hub situa-se nas proximidades da Feira Municipal / Parque Verde da Cidade, permitindo acesso rápido aos serviços urbanos, a poucos minutos de distância. O local é amplo e oferece condições para o desenvolvimento de serviços de mobilidade, bem como para a valorização do espaço verde envolvente, reforçando a sua função de lazer. O hub incluirá valências como carregamento de veículos elétricos, uma estação de bicicletas partilhadas e instalações sanitárias públicas. Disponibilizará ainda Wi-Fi e um MUPI interativo para informação local. A proximidade à Estrada Nacional 2 (N2) torna esta localização particularmente relevante para visitantes e residentes, assegurando ligações a áreas recreativas próximas.		
Infraestruturas	Nome	Distância
Unidades de saúde	Unidade de saúde Familiar Rio Dão	1030m
Estabelecimentos de Ensino	EB2.3 / Escola Secundária	613/1246m
Centros Empresariais	Dão Shopping	120m
Áreas Industriais	ZI Catraia	2.20Km
Serviços Municipais	Câmara Municipal	350m
Áreas Comerciais	-	500m
Áreas de Lazer/ Recreativas		
Entre outros	Posto de turismo EN2 Biblioteca AL Farmácia Estação Náutica	650 m 450 m 700 m 370 m 410 m 10 km

	Estação Caminhos de Ferro Ecopista Ciclovía	3 km 4,5 km 4,5 km
--	---	--------------------------

MUNICIPALITY OF SÁTÃO	
Localização do Mobility Hub (14)	
Largo de São Bernardo	
Tipologia de Serviços e Funcionalidades Associadas	Serviço de mobilidade "Ir e Vir"; Estação BORA!; Pontos de encontro para carpooling (partilha de boleias); Área de serviço para autocaravanas; Estacionamento e postos de carregamento para veículos elétricos; Cacifos/lockers para entregas.
Previsão de Investimento	Nova Infraestrutura [30 000 €]

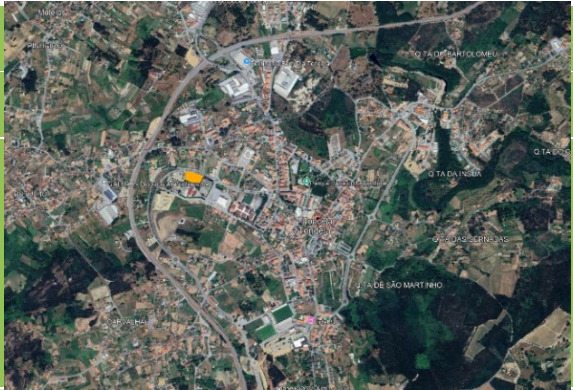


O hub de mobilidade proposto localiza-se na zona central de Sátão, numa área que já funciona como parque de estacionamento, nas proximidades de serviços públicos e comércio local, como os correios, cafés e estabelecimentos comerciais, bem como de uma ciclovía. O espaço integrará serviços modernos, como carregamento de veículos elétricos, bicicletas partilhadas e carpooling (partilha de boleias), complementados por uma zona de recreio com equipamentos infantis. O hub articular-se-á igualmente com o serviço "Ir e Vir", promovendo a mobilidade sustentável e facilitando o acesso a serviços essenciais no município.

Esta intervenção pretende melhorar a qualidade de vida da população local e reforçar a conectividade com a área envolvente.

Infraestruturas	Nome	Distância
Unidades de saúde	Centro de Saúde de Sátão	1,3 km
Estabelecimentos de Ensino	Escola Secundária Frei Rosa Viterbo	350m
Centros Empresariais	Intermarché de Sátão	900m
Áreas Industriais	Zona Industrial de Sátão	1,5km
Serviços Municipais	Câmara Municipal e Tribunal	300m
Áreas Comerciais	Comércio Local	700m
Áreas de Lazer/ Recreativas	Parque do Bussaquinho	350m
Áreas de desporto	Parque Desportivo	1,2km
Áreas de Lazer	Jardim e Parque Infantil	75m

Serviços Públicos	Loja de Cidadão e Biblioteca	220m
Outros	GNR e Bombeiros Casa da Cultura CTT Igreja Matriz Junta de Freguesia	450m 110m 115m 100m 220m

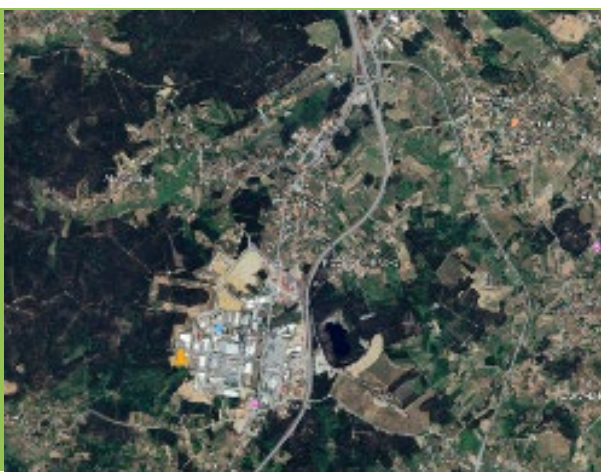
Município de Tondela	
Localização do Mobility Hub N°1 (15)	
Avenida Das Comunidades (Centro de Coordenação de Transportes)	

Tipologia de Serviços e Funcionalidades Associadas	Praça de táxis (com o serviço de mobilidade “Ir e Vir”); Postos de carregamento para veículos elétricos e bicicletas; Integração com percursos pedonais e acesso a ciclovias; Zona de restauração (praça de alimentação); Melhoria do estacionamento e criação de cobertura/abrigo (com produção de energia solar); Zona de espera com melhores condições para os utilizadores; Informação em tempo real sobre horários; Cacifos/lockers para entregas e pontos de recolha; Sistema interativo de informação turística.
Previsão de Investimento	Re-funcionalização de edifício existente e dotação de novas infraestruturas [120 000 €]

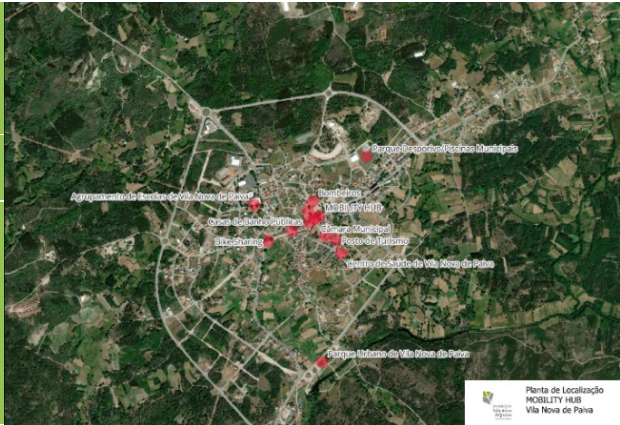
A localização definida para o hub de mobilidade corresponde a um edifício existente, designado Centro de Coordenação de Transportes. Situado em Tondela, é servido por uma rede viária em bom estado de conservação, com acesso direto ao IP3 e ligações pedonais e rodoviárias ao centro da cidade e a serviços relevantes. Esta infraestrutura dispõe de parqueamento para autocarros, interface de chegada e partida de passageiros, área de apoio para venda/informação, zona de espera, instalações sanitárias públicas e estacionamento para viaturas. Nas proximidades, existe ainda uma estação de bicicletas partilhadas.

Infraestruturas	Nome	Distância
Unidades de saúde	Hospital de Tondela	800m
Estabelecimentos de Ensino	Escola Secundária de Tondela / Escola Básica de Tondela e EBO	Na envolvência do edifício
Centros Empresariais	-	-

Áreas Industriais	ZIM Adiça ZIM Lajedo	4,2kms 9,4kms
Serviços Municipais	CMTondela	1,2kms
Áreas Comerciais	-	-
Áreas de Lazer/ Recreativas	Parque Urbano Parque Fluvial Dinha Acert Estádio Ecopista	700m 2,2kms 900m 2kms 2,4kms
Entre outros	Museu Terras de Besteiros	1,1kms

Localização do Mobility Hub Nº2 (16)		
Zona Industrial da Adiça		
Tipologia de Serviços e Funcionalidades Associadas	Praça de táxis (com o serviço de mobilidade “Ir e Vir”); Pontos de encontro para carpooling (partilha de boleias); Parque específico para veículos pesados; Estação BORA!; Iluminação inteligente e videovigilância; Zona de espera e espaços de restauração; Área de lavagem para veículos pesados; Instalações sanitárias públicas com duchas; Wi-Fi público; Cacifos para encomendas (parcel lockers).	
Previsão de Investimento	Nova Infraestrutura e Parque [100 000 €]	
A localização definida para o hub de mobilidade corresponde, atualmente, a um parque de estacionamento situado na ZIM (Zona Industrial) de Adiça. Pretende-se criar condições adequadas ao serviço de transporte de mercadorias associado à ZIM, atendendo à necessidade de coordenação de horários, estacionamento para veículos pesados e segurança para mercadorias e pessoas. O hub disponibilizará igualmente valências de apoio aos trabalhadores da ZIM, assegurando uma ligação entre a zona industrial e o centro da cidade (e áreas envolventes), bem como a serviços e comércio. A integração do hub com a malha urbana será assegurada através de táxis e do serviço “Ir e Vir”, dado que a localização se encontra próxima de uma paragem do circuito de transporte urbano previamente definido.		
Infraestruturas	Nome	Distância

Unidades de saúde	Hospital de Tondela	5kms
Estabelecimentos de Ensino	Escola Secundária de Tondela / Escola Básica de Tondela e EB0 / C.C.T.	5,7kms
Centros Empresariais	-	-
Áreas Industriais	ZIM Lajedo	9,4kms
Serviços Municipais	CMTondela / Centro	4,6kms
Áreas Comerciais	-	-
Áreas de Lazer/ Recreativas	Parque Urbano Parque Fluvial Dinha Acert Estádio Ecopista	5kms 5,7kms 5,3kms 4,2kms 6kms
Entre outros	Museu Terras de Besteiros Nó IP3	4,5kms 2,5kms

Município de VILA NOVA DE PAIVA	
Localização do Mobility Hub (17)	
Near Vila Nova de Paiva City Hall	
	
Tipologia de Serviços e Funcionalidades Associadas	Serviço de mobilidade "Ir e Vir"; Estação BORA!; Zona de espera; Cacifos para encomendas (parcel lockers); Carregadores alimentados a energia solar; Pontos de encontro para carpooling (partilha de boleias) com enfoque ecológico.
Previsão de Investimento	Nova Infraestrutura [250 000€]
Descrição	
A solução passou por definir um ponto de convergência em Vila Nova de Paiva, garantindo a menor distância possível às infraestruturas e serviços existentes. Esta localização permite aceder, num raio de cerca de 5 minutos a pé ou de bicicleta, a um conjunto alargado de serviços, incluindo bicicletas partilhadas, o serviço "Ir e Vir", táxis, serviços públicos, correios, espaços de lazer, restauração, comércio e instalações sanitárias públicas. O novo hub permitirá modernizar a paragem de autocarro existente junto à Câmara Municipal, integrando painéis fotovoltaicos para produção de energia renovável e disponibilizando postos de carregamento para bicicletas e equipamentos elétricos.	

Infraestruturas	Nome	Distância
Unidades de saúde	Centro de Saúde de Vila Nova de Paiva	350 m
Estabelecimentos de Ensino	Agrupamento de Escolas de Vila Nova de Paiva	450 m
Centros Empresariais (Espaço Cowork)	Casa das Caldeirinhas	50 m
Áreas Industriais	Zona Industrial Vale do Forno	2.200 m
Serviços Municipais	Câmara Municipal	20 m
Áreas Comerciais	Restauração, Estabelecimentos Comerciais	until 100 m
Áreas de Lazer/Recreativas	Zona de Lazer - Parque para crianças	50 m
Entre outros	Posto de Turismo Auditório Municipal Carlos Paredes	260 m
	Bike Sharing	350 m
	Ponto Ir e Vir, Táxis, Parque de Estacionamento, Posto de Carregamento de Carros Elétricos	Nas imediações da paragem
	Casas de Banho Públicas	50 m
	Posto Territorial da GNR	260 m
	Bombeiros	100 m
	Parque Urbano de Vila Nova de Paiva	700 m
	Praia Fluvial da Quinta da Azenha	4.500 m
	Parque Desportivo Piscinas Municipais	400 m

JÁ IMPLEMENTADOS: Município de Viseu (A)

Descrição

O **Município de Viseu** dispõe atualmente de um novo hub de transportes, onde praticamente todas as funcionalidades já se encontram implementadas, assegurando um serviço moderno e eficiente. Este hub centraliza diversas opções de transporte, proporcionando a cidadãos e visitantes uma experiência de deslocação mais integrada e rápida.

A infraestrutura foi concebida para responder às necessidades atuais e garantir um funcionamento fluido, em alinhamento com as boas práticas de mobilidade urbana. Embora se possa considerar a inclusão de novas funcionalidades, estas corresponderiam apenas a ajustes ou complementos de menor dimensão, com impacto pouco significativo.



Município de São Pedro do Sul (B)

Descrição

Um caso de sucesso desta abordagem no território é o Hub Intermodal de Transportes de São Pedro, que contou com um investimento superior a 850 000 €, apoiado por fundos europeus (C2020), e constitui a principal paragem do transporte público no município. Para além dos autocarros, o Centro de Transportes Intermodal assegura também o acesso a meios de deslocação alternativos, nomeadamente bicicletas e trotinetes elétricas, disponíveis na cidade.

Adicionalmente, este Hub de Mobilidade inclui:

- Ligação às Áreas de Reabilitação Urbana, promovendo a mobilidade suave;
- Uma zona de espera para passageiros;
- Uma zona de espera/repouso adequada para motoristas de autocarro;
- Um posto de turismo nas proximidades (a cerca de 50 metros) para acolhimento de visitantes;
- Um parque e praia fluvial nas proximidades (a cerca de 200 metros);
- Acesso ao centro do município (zona termal) por diversos meios de transporte.



Referências

Pictures

All taken by Roland Krebs except for:

Page 17: Arquitectura Viva (2023): Project to reactivate the banks of the river Somes <https://arquitecturaviva.com/works/practica-proyecto-para-reactivar-la-ribera-rio-somes-4rd56> (03.07.2023)

Page 18: Citychangers.org (2021): Pontevedra – The little utopian city that drove out cars. <https://citychangers.org/pontevedra-the-little-utopian-city-that-drove-out-cars/> (03.07.2023)

Sources

Arquitectura Viva (2023): Project to reactivate the banks of the river Somes <https://arquitecturaviva.com/works/practica-proyecto-para-reactivar-la-ribera-rio-somes-4rd56> (03.07.2023)

Bad Berleburg: Nachhaltigkeitsstrategie. <https://www.bad-berleburg.de/Rathaus/Global-nachhaltige-Kommune/Nachhaltigkeitsstrategie/> (03.07.2023)

Citychangers.org (2021): Pontevedra – The little utopian city that drove out cars. <https://citychangers.org/pontevedra-the-little-utopian-city-that-drove-out-cars/> (03.07.2023)

Civitas SUMPS-UP (2019): Cesis - Transforming a town through street design and traffic calming <https://www.linkedin.com/pulse/c%C4%93sis-transforming-town-through-street-design-traffic-sumps-up> (03.07.2023)

Civitas: Karditsa. <https://civitas.eu/cities/karditsa> (03.07.2023)

European Commission Joint Research Centre, LUISA Base Map (2018): https://rural-vision.europa.eu/maps-data/rural-areas-numbers_en (12.12.2023)

European Commission (2019): European Green Deal. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52019DC0640&from=ES> (30.06.2023)

European Commission (2020): Sustainable & Smart Mobility Strategy <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/AUTO/?uri=CELEX:52020DC0789> (30.06.2023)

European Commission: The EU's main investment policy. https://ec.europa.eu/regional_policy/policy/what/investment-policy_en (30.06.2023)

European Commission (2023): Access to Services Factsheet https://ec.europa.eu/enrd/sites/default/files/enrd-factsheet_access-to-services.pdf (12.12.2023)

European Commission (2023): Rural Vision of the EU. https://rural-vision.europa.eu/index_de (12.12.2023)

European Mobility Week (2023): SUMP Award. <https://mobilityweek.eu/past-awards/sump-award/> (30.06.2023)

European Union (2020): New Leipzig Charter. https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/brochure/new_leipzig_charter/new_leipzig_charter_en.pdf (30.06.2023)

European Union (2020): New Territorial Agenda. https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/brochure/territorial_agenda_2030_en.pdf (30.06.2023)

EUROSTAT (2023): Population on 1 January by five year age group, sex and other typologies https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/urtp_jangrp3__custom_8998105/default/table?lang=en (12.12.2023)

Functional Areas in the EU (2023): Solutions for Functional Areas: Urban-rural linkages <https://functionalareas.eu/wp-content/uploads/2023/06/FINAL-Urban-rural-linkage.pdf> (30.06.2023)

Functional Areas in the EU (2023): Jiu Valley Jiu Conurbation. <https://functionalareas.eu/tag/jiu-valley-jiu-conurbation/> (30.06.2023)

Initiative for coal regions in transition (2023): Jiu Valley https://energy.ec.europa.eu/system/files/2022-01/From%20Strategy%20to%20Action%20%28Just%20transition%20in%20the%20Jiu%20Valley%29_0.pdf (03.07.2023)

Functional Areas in the EU: Some*Metropolitan Blue-Green Corridor – Cluj Metropolitan Area. <https://functionalareas.eu/somes-metropolitan-blue-green-corridor/> (03.07.2023)

Kompil, M. Jacobs-Crisioni, C. Dijkstra, L. Lavalle, C. (2019): Mapping accessibility to generic services in Europe: A market-potential based approach.: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2210670718312630?via%3Dihub#bib0125>

Nonconform & Trofaiach (2019) : Das Wachküssen der Innenstadt. https://www.arl-net.de/system/files/2019_06_17_Trofaiach.pdf (03.07.2023)

SMMAG (2019): Plan de Déplacements Urbains. <https://smmag.fr/investir-pour-lavenir/pdu-2030/> (30.06.2023)

UN (2015): The 17 Sustainable Development Goals. <https://sdgs.un.org/goals> (30.06.2023)

UN-Habitat (2022): Integrating the SDGs in Urban Project Design. https://unhabitat.org/sites/default/files/2022/06/integrating_the_sdgs_in_urban_project-1_1.pdf (30.06.2023)

UN-Habitat (2017): The New Urban Agenda. <https://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-English.pdf> (30.06.2023)

UN-Habitat (2019): Urban-Rural Linkages. Guiding Principles <https://unhabitat.org/sites/default/files/2020/03/url-gp-1.pdf> (30.06.2023)

Urbact Secretariat (2022): Walk`n`Roll Cities Guidebook. <https://urbact.eu/sites/default/files/2023-01/walknroll.pdf> (30.06.2023)

Urbact Secretariat & AMB (2022)_ Ri-Connect Final Report. https://urbact.eu/sites/default/files/2023-01/RiConnect_Final_Report.pdf (30.06.2023)

Urbact Secretariat (2022): Thriving Streets. Final Report. <https://urbact.eu/sites/default/files/2023-01/Thriving%20Streets%20Final%20Report%20merged.pdf> (30.06.2023)

Urbact Secretariat (2023): Urbact IV Programme Manual. <https://urbact.eu/sites/default/files/2023-06/URBACT%20IV%20Programme%20Manual.pdf> (30.06.2023)

Urban Agenda for the EU. <https://www.urbanagenda.urban-initiative.eu/> (30.06.2023)

Créditos

Authors

Lead Expert

Roland Krebs,
superwien urbanism ZT gmbh

Unione della Romagna Faentina

Nadia Carboni
Elisabetta Di Martino
Simona Parisini
Mariachiara Di Tella
Lorenzo Mallus
Alberto Lorente Saiz



RRC Ormož

Dominik Bombek
Nina Prelog
Matej Rogac
Matjaž Kosi
Tina Koler



Ennis Municipal District

Clare Co. Council

Sean Lenihan
Niamh O'Connor
Kennas Fitzsimons
Caroline O'Connor
Eamon O'Dea
Leonore O'Neill



COMHAIRLE CLARE
CONTAE AN CHLÁIR CLARE
COUNTY COUNCIL

Tori Vallavalitsus

Kaire Ilus
Ave Lääne
Kärt Linder
Helle-Triin Hansumäe
Sigrít Kasemets
Toomas Parm
Kati Saagim
Veronika Pikkur



Tori vald

CIM Viseu Dão Lafões

Ricardo Riquito
José Carlos Almeida
André Costa
Amadeu Vieira



Municipality of West Mani

Georgios Chioureas
Anna Nickitopoulou
Christina Nifakou
Costas Karberis
Maria Peristeri
Adriana Nikoloudi
Peggy Theodoropoulou
Ioulia Exarchoulea



Municipality of Orihuela

Eduardo Rodriguez Carmona
Victor Fernandez Moreno
Laura Canovas Moreno
Francisco José López Peñalver
Nuria Illescas Nieves
Victor Valverde Saez



Ayuntamiento de Orihuela

Municipality of Nagykálló

Henrietta Herbák
Sándor Véghseő
Mária Bereczki
László Török



Municipality of Berane

Tatjana Malisic Delevic
Danka Golubovic
Maja Djuricic



Editors

Lead Expert

Roland Krebs,
superwien urbanism ZT gmbh

Lead Partner - URF

Nadia Carboni
Elisabetta Di Martino
Simona Parisini
Mariachiara Di Tella

Illustrations & Cover Illustration

Anna Lisa Quarneti - PIKI
www.annalisaquarneti.it

Graphic Design & Layout

Roland Krebs &
Paul Klema,
superwien urbanism ZT gmbh

Maps

Paul Klema, superwien urbanism

Infographics

Roland Krebs,
Paul Klema &
Johanna Grote,
superwien urbanism ZT gmbh

SUPERWIEN
architecture urbanism

We would like to thank Irina Rotaru from the URBACT Secretariat for all her great help and support when writing this study.

