



MUNICÍPIO DA CIDADE DE INHAMBANE

CONSELHO MUNICIPAL DA CIDADE DE INHAMBANE

**Maximização do Financiamento para o Desenvolvimento Urbano – MFDU**

### **Nota Conceptual**

#### **1. Dados Municipais**

**Vereação de: Cultura, Turismo, Transportes e Comunicações**

**Contactos: Vereador Abicinane Anilzio Amade (875904745/email: abicinane@yahoo.com.br)**

#### **2. Dados do Projecto**

a) **Título do Projecto: TERMINAL RODOVIARIO INTER-PROVINCIAL DA CIDADE DE INHAMBANE**

##### **b) Introdução**

O transporte seja ele referente à movimentação de passageiros ou de bens, consagra-se actualmente como uma das operações vitais no desenvolvimento da economia de uma região ou de um país. Permite a criação de interligações entre as diferentes regiões e as actividades económico-sociais, entre as populações.

Inerente ao facto da importância que o transporte tem para o desenvolvimento da economia, é também consentimento geral que o transporte se define como um dos principais factores influenciadores do modo como o espaço físico das nossas cidades se encontra organizado.

Qualquer infra-estrutura de transporte, associada aos diversos modos, necessita que a ligação entre os vários locais onde operam seja feita através de um elemento físico. No caso mais simples do transporte rodoviário existem as paragens de autocarro, contudo num patamar mais elevado e comum a todos os tipos de transporte, encontram-se os terminais.

Os terminais são locais essenciais, já que neles ocorrem todos os movimentos de embarque e desembarque dos passageiros, carga e descarga de mercadorias e ainda interface modal.

Essencial para dissolver a complexidade dos padrões de mobilidade actuais é a correcta estruturação das redes de transporte, das quais o transporte público rodoviário é parte integrante.

Constituintes essenciais das redes de transporte público, os terminais qualificam-se como as ligações essenciais nas cadeias de transportes.

Estes ocupam localizações específicas na rede dos transportes, em adequação com o espaço físico da área urbana, ao mesmo tempo que exercem elevada influência sobre tudo o que se desenvolve nos seus arredores.

Assim os novos terminais tendem a estar localizados em locais exteriores a zonas centrais da cidade e próximos das principais vias de acesso, a fim de serem evitados grandes custos na aquisição/expropriação dos terrenos, bem como evitar os comuns congestionamentos de tráfego

inerentes à reduzida mobilidade nos centros urbanos, daí a escolha do Bairro Muelé 2, situado na entrada da Cidade de Inhambane, zona de expansão e com maior facilidade de acesso para outros Bairros da Cidade.

A acessibilidade constitui-se como o principal elemento definidor do sistema de transportes, visto que é por si só o indicador por excelência da mobilidade, quer de pessoas, mercadorias ou ainda de informação.

### c) Enquadramento

O projecto enquadra-se no Plano de Estrutura Urbana da Cidade de Inhambane, elaborado pelo Conselho Municipal e aprovado pela Assembleia Municipal em 2013 através da Resolução nº 79/AMCI/2013, ratificado pelo Ministério da Administração Estatal em 2014 e publicado em Boletim da República III Série – Numero 69, datado de 10 de Abril de 2019.

<b>Departamento executor</b>	<b>Departamento de Transportes e Comunicações</b>		
<b>Data da primeira submissão</b>	<b>30/09/2021</b>	<b>Versão número</b>	

<b>A. Resumo do projecto</b>					
1. Projecto ou programa	✘	Projecto Programa	2. PPP ou IIP	✘	PPP IIP
3. Resultados esperados do projecto	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Descongestionamento da actual terminal rodoviária municipal e interp-rovincial</li> <li>• Descongestionamento dos acessos ao centro da Cidade por parte dos autocarros inter-provinciais</li> <li>•</li> </ul>				
4. Numero esperado de beneficiários directos	A totalidade da população do Município de Inhambane		5. Duração estimada do projecto	24 meses compreendendo a projectação, procurement e obras	
6. Custo total indicativo	1.500.000,00 USD		7. Valor do investimento a ser alocado pelo PDUL/MFDU em termos de CAPEX e OPEX	1.500.000,00 USD	
8. Partilha de responsabilidades (no caso de PPP, compartimentação no financiamento)	As responsabilidades serão partilhadas na fase de exploração				

<b>B. Informação do projecto</b>
1. Contexto e baseline O Município de Inhambane, localizado na Província de Inhambane desenvolveu no ano 2013 com assessoria da GIZ, o seu Plano de Estrutura Urbana, PEUI 2013. O plano está baseado no zoneamento de actividades dentro do território municipal em aéreas classificadas e regulamentadas para diferentes usos, assim como na definição de uma nova rede de eixos viários que estruturam o território e a implantação de nova infra-estruturas essenciais. O plano foi elaborado baseando-se no processo de estudo da situação actual e apoiado pela participação da população, os principais beneficiários do

plano.

O projecto de construção destes eixos viários tem como objectivo dar resposta as necessidades de conexão de novas zonas em expansão, zonas de produção agrícola assim como de áreas turísticas.

A implantação de uma **Terminal Inter-provincial de Transporte** como infra-estrutura necessária ao nível regional é parte deste sistema, de modo a ordenar o actual e deficiente trânsito de veículos, classificando o transporte segundo tipo e destino.

Actualmente o transporte inter-provincial partilha o mesmo espaço físico com o transporte inter-municipal, resultando daí um conflito devido à exiguidade de espaço tanto para os passageiros, como para os autocarros de diversos tamanhos, bem assim dos táxis e “txopelas”.

A nova Terminal Inter-provincial de Transporte de Passageiros é uma necessidade ao nível do município e na Província de Inhambane.

Para tal, foi identificado um ponto localizado no acesso à Cidade de Inhambane através da EN 5. Do mesmo ponto parte a entrada alternativa para o Centro da cidade de Inhambane, uma via recentemente pavimentada a Pavé.

Assim, com a implementação deste projecto, todo o transporte inter-provincial chegará e partirá desta terminal, sem a necessidade de entrar ao núcleo urbano. Será também garantida a interligação, através dos transportes inter-municipais, para todos os bairros da Cidade de Inhambane partindo desta terminal Inter-provincial.

**2. Descrição do projecto:**

Cobrindo uma área correspondente ao esboço que se junta, a Terminal Inter-provincial comportara:

- Área pavimentada de circulação interna
- Pontos cobertos de embarque e desembarque de passageiros
- Bilheteiras e respectivos escritórios
- Lojas de conveniências
- Restaurantes de conveniências
- Sanitários
- Arranjo paisagístico

**3. Breve visão sobre principais riscos financeiros e operacionais e que medidas de mitigação**

Categoria do risco	Risco	Medida de mitigação
4.	Resultados esperados alinhados com a filosofia de alavancagem do sector privado	
5.	Eficiência e eficácia	
6.	Engajamento e envolvimento de outras partes interessantes e relevantes	
7.	Descrição das vantagens económicas, sociais e ambientais do investimento	

**C. Documentos de suporte submetidos**

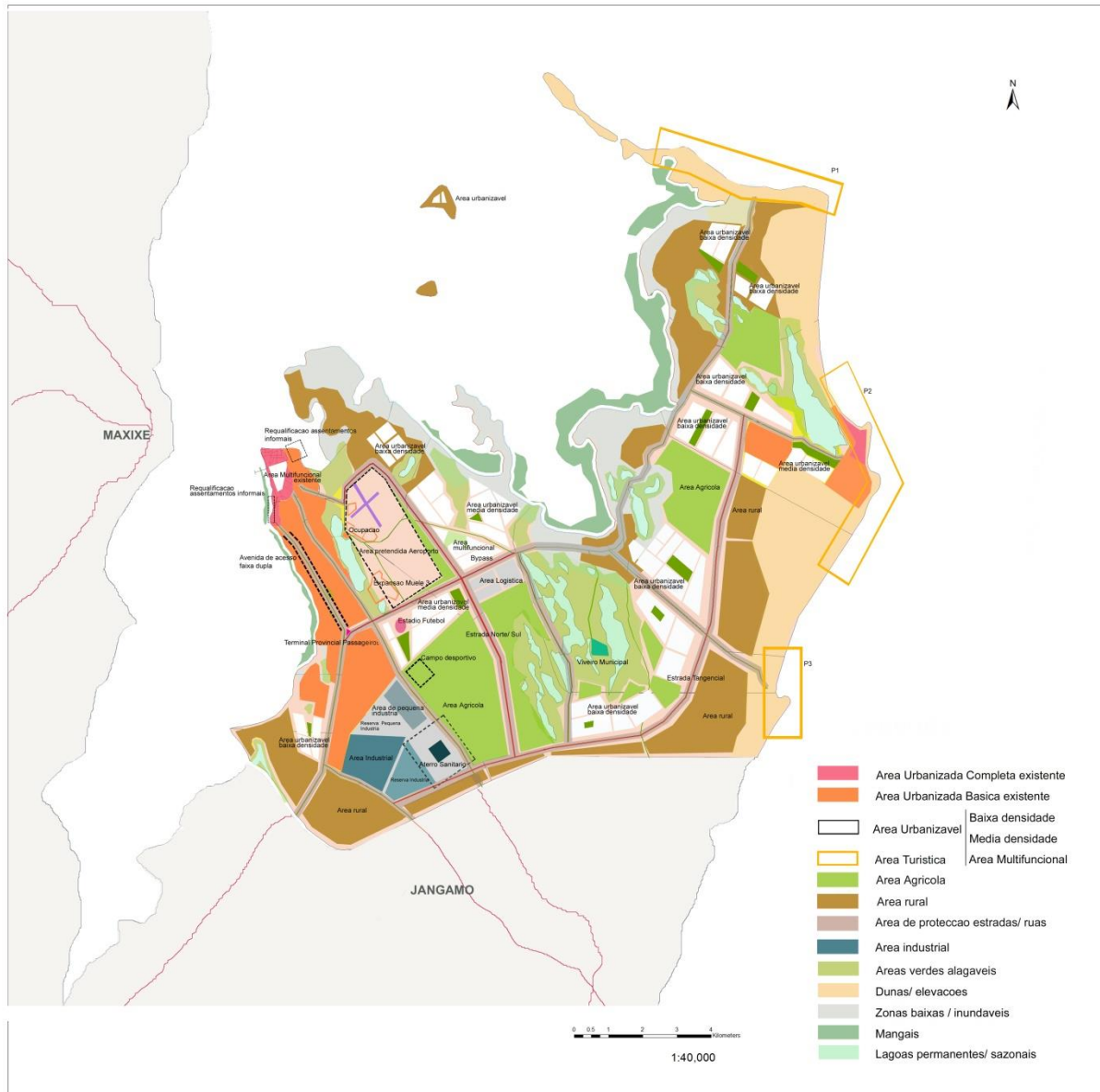
1.	Obrigatórios
a)	Plano anual e Orçamento (PESOAM) aprovado pela Assembleia Municipal até 15 de Dezembro de cada ano (Vide PESOAM 2021 nos Anexos)
b)	Mapa indicando a localização do projecto (Vide esboços nos Anexos)
c)	Carta de compromisso do agente económico privado (no caso específico de IIP, apresentação de documentos comprovativos de investimentos previstos futuros)
2.	Opcionais
a)	Descrição breve de sustentabilidade
b)	Análise de pré-viabilidade básica

# ANEXOS



MUNICIPIO DE INHAMBANE  
 PLANO DE ESTRUTURA URBANA 2013  
**PEU 2013**  
 PLANTA DE ORDENAMENTO

09



**AREAS URBANIZAVEIS**

- São áreas estrategicamente localizadas, com capacidade construtiva, capazes de assegurar a expansão urbana a curto e a médio prazo e, ainda, que correspondem geralmente à evolução dos espaços urbanos já consolidados.
- As intervenções nestas áreas processam-se mediante a elaboração de planos de urbanização, de pormenor ou de operações de loteamento urbano, de iniciativa pública ou privada e, ainda, de execução de obras de urbanização primária ou secundária compatíveis com um adequado nível de satisfação das necessidades.

As áreas urbanizáveis dividem-se nas seguintes categorias:

- Áreas multifuncionais** - Área destinada a edificação, delimitada por vias asfaltadas, sem uso dominante evidente, com edifícios institucionais, habitação de alta e média densidade, comércio, serviços e pequena indústria compatível com habitação.
- Áreas residenciais de média densidade** - destinada a edificação, delimitada por vias de acesso, onde deverá predominar o uso residencial unifamiliar ou pluri-familiar, em edifícios até dois pisos de altura. Nestas áreas podem encontrar-se funções não residenciais tais como comércio e serviços compatíveis com a função residencial.
- Áreas residenciais de baixa densidade** - Área destinada a edificação, delimitada por vias de acesso, onde deverá predominar o uso residencial unifamiliar em edifícios do tipo vivenda isolada ou geminada de um piso. Nestas áreas também podem encontrar-se funções não residenciais tais como comércio e serviços.

**POLIGONO INDUSTRIAL**

Área vocacionada para a instalação de actividades industriais e de armazenagem, bem como de depósitos e parques de viaturas especiais, demarcada no PEU/ como "Zona Industrial", localizado no bairro de Gulumbulano.

Dentro da Área Industrial distinguem-se os seguintes espaços identificados na Planta de Ordenamento:

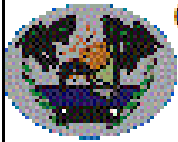
- Área industrial:** Os espaços industriais destinam-se à localização predominante de actividades industriais e de armazenagem, assim como para parque de viaturas especiais e sucata. O espaço de parque de viaturas especiais rege-se por legislação específica.
- Área de pequena indústria:** Esta área vocaciona-se para a instalação de outras actividades, nomeadamente comerciais, de equipamento e de serviços, tais como serralhanças, carpintarias, serrações, estofarias e demais actividades de apoio à actividade industrial. Excepcionalmente, admite-se nestes espaços, a localização de equipamentos de interesse público.

**AREA AGRICOLA**

O espaço para actividade agrícola possui características agrícolas e, como tal, destinam-se preponderantemente a esta actividade. Nas áreas agrícolas são proibidas, sem prévia licença do Conselho Municipal, todas as práticas de destruição do revestimento vegetal, que não tenham fins agrícolas, bem como movimentações de terras que alterem o relevo natural e as camadas superficiais do solo.

**AREA TURISTICA**

A área turística afecta as praias do Município de Inhambane estão definidas como P1 Praia da Barra, P2 Praia de Tofo e Tofo e P3 Praia da Rocha. Esta classificação define tipo e nível de ocupação de uso de solo. P1, P2 e P3 estão sujeitas a definições em planos parciais e de pormenor a serem revistos e ou actualizados.



## CONSELHO MUNICIPAL DA CIDADE DE INHAMBANE

Esboço de Localização da área para a Implantação da **TERMINAL RODOVIÁRIA INTERPROVINCIAL DE INHAMBANE** no Bairro Muelle 2 - Cidade de Inhambane  
Área Total: 17.063,00m<sup>2</sup>

Escala: 1:2500

Fim a que se destina: Serviço Público

