



# PLANO INTERMUNICIPAL DE MOBILIDADE E TRANSPORTES DA REGIÃO DE AVEIRO

Salão Nobre da CI Região de Aveiro  
(Rua do Carmo, nº 20, Aveiro)

aveiro

30.11.2012



## SEMINÁRIO DE DIVULGAÇÃO E DE PARTICIPAÇÃO PÚBLICA

**Cenários, condicionantes e  
objetivos específicos**



## Forças Externas

- Dinâmicas Populacionais
- Desenvolvimento Económico
- Mudanças Sociais
- Evolução Tecnológica
- Tendências Energéticas

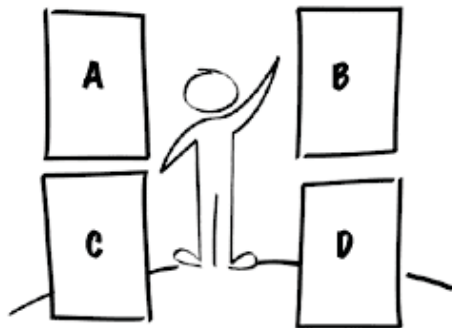
## Forças Internas

- Infra-estruturas & veículos
- Tendências ambientais

## Forças Políticas

- Estratégia de desenvolvimento sustentável
- Consolidação da política de transportes europeia
- Políticas de proteção ambiental e de alterações climáticas
- Políticas de segurança
- Políticas comerciais

## Construção dos Cenários



## Construção de Cenários: Anos de referência

2012

Corresponde ao ano de “arranque” das medidas do PIMT-RA

2017

Referencial de médio prazo

2022

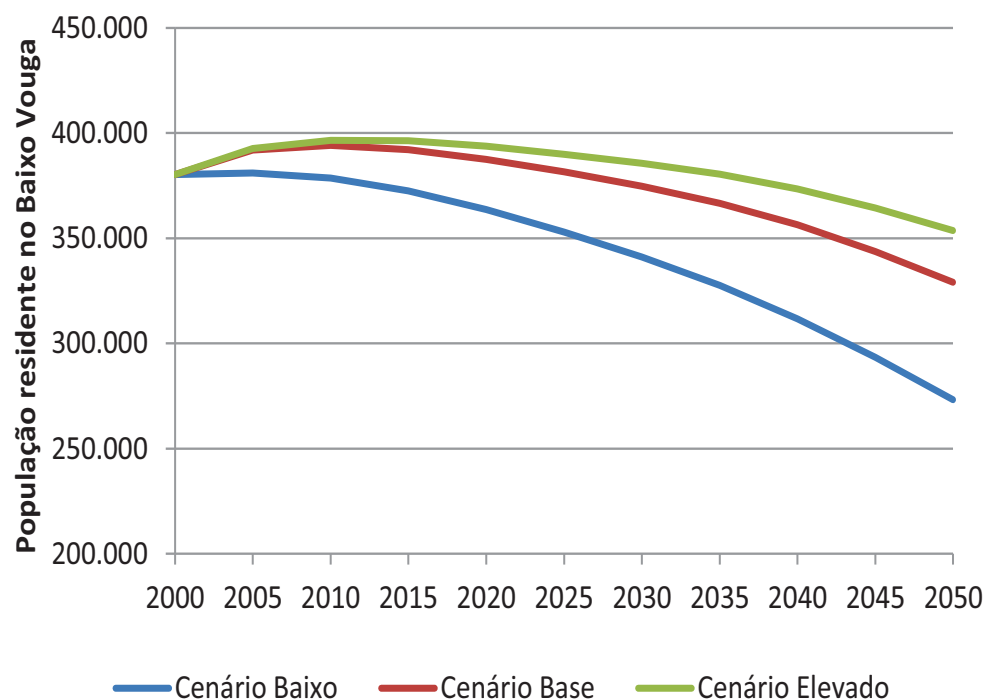
Ano em estão já implementadas as medidas de longo prazo



“O período de vigência dos PMT deve procurar assegurar coerência com os instrumentos de planeamento territorial, i.e. é de 10 em 10 anos. Tendo em atenção que ao nível do planeamento da mobilidade existe uma evolução permanente e de elevada complexidade, recomenda-se que os PMT tenham um período de vigência de 5 anos, mas com um Plano de Ação a 10 anos.”

Fonte: Diretrizes Nacionais para a Mobilidade, IMTT/TIS

A evolução das dinâmicas demográficas influencia os potenciais de mobilidade, seja porque “mais pessoas” se traduzem em “mais viagens” (ou o inverso).



Fonte: Adaptado de “Projeções de população residente - Portugal e NUTII - 2000-2050”, INE, 2004

## Construção dos Cenários

Concelhos da CIRA	Censos		2012 [1]	2017	2022
	2001	2011			
<b>Cenário Baixo</b>				362.792	353.330
<b>Cenário Base</b>	364.973	370.344	369.834	366.945	362.163
<b>Cenário Elevado</b>				368.736	365.858

Fonte: Atualização das projeções demográficas tendo em consideração os resultados provisórios dos Censos de 2011 e as taxas de evolução populacional do INE nos períodos de 2012/2017 e 2017/2022. [1] Estimativa TIS

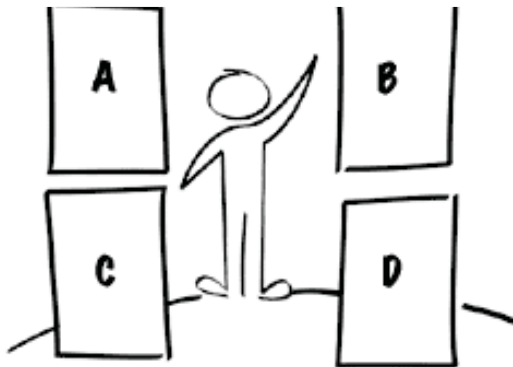
Tendências dominantes:

Concentração da população nas freguesias mais urbanas e redução da população nas freguesias mais rurais (concelhos interiores)

Diminuição da população mais jovem (consequência da redução da baixa de natalidade).

Aumento da população mais idosa.

Construção dos Cenários



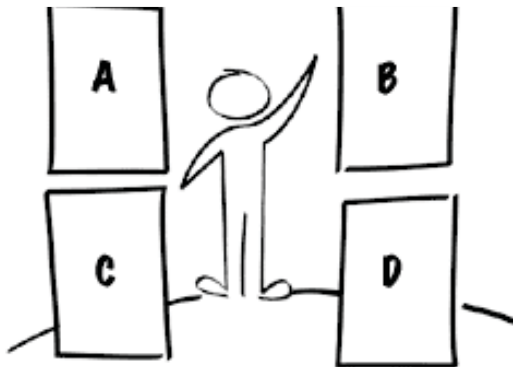
## Construção de Cenários: POPULAÇÃO

- ▶ Entre 2001 e 2011, a população residente na Região de Aveiro praticamente estagnou (0,1% de taxa de crescimento médio anual).
- ▶ Foram adotados os cenários de evolução da população das Projeções do INE, mas aferidos em função do conhecimento dos resultados dos Censos de 2011.
- ▶ A transposição das projeções demográficas para os concelhos (e zonas) do PIMT-RA considerou as dinâmicas populacionais verificadas na última década, aferidas para os potenciais de crescimento agregado.

### Principais linhas de força:

- ▶ Manutenção (e até algum reforço) da **importância de Aveiro** no contexto da Região.
- ▶ Continuação das **dinâmicas de crescimento positivas** nos concelhos de Oliveira do Bairro e Murtosa, ainda que com um ritmo mais reduzido do que na década anterior.
- ▶ **Estabilização da população** em Ovar, Albergaria, Vagos e Ílhavo.
- ▶ **Diminuição da população** nos concelhos mais interiores, isto é, em Anadia, Sever do Vouga, Estarreja e Águeda.

### Construção dos Cenários

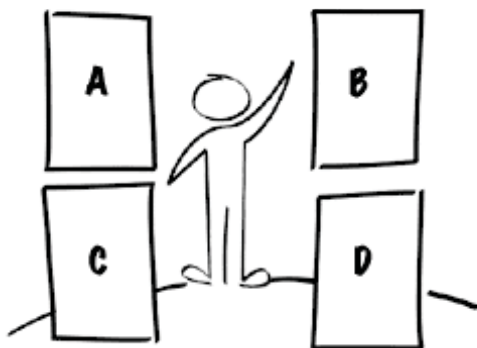


Maior dimensão e dinamismo de emprego

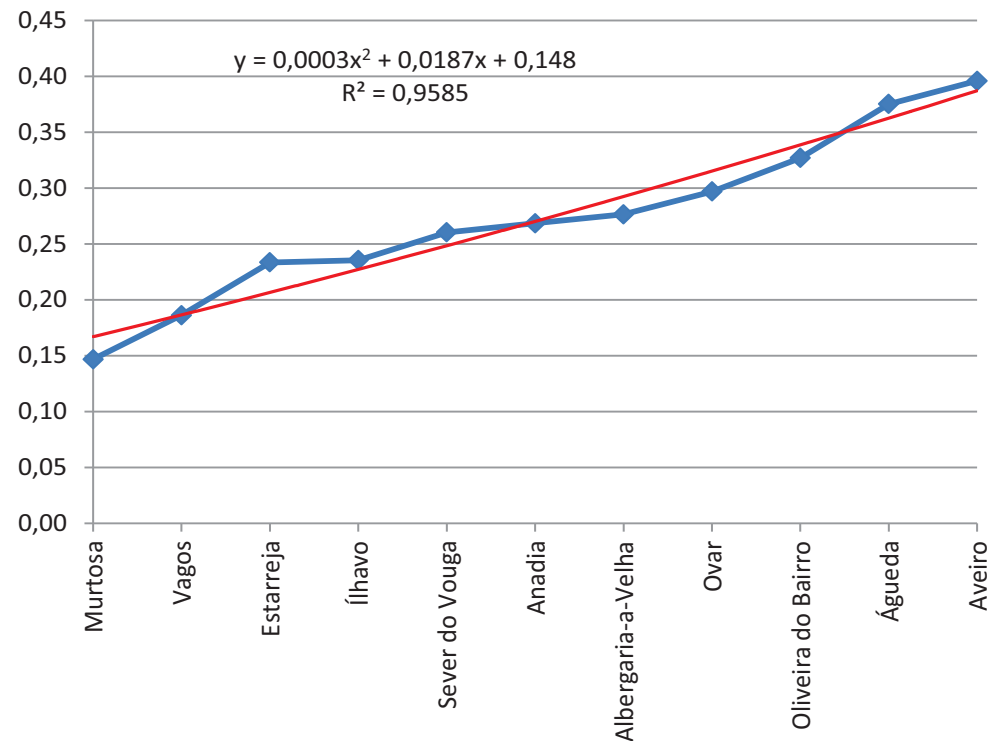
	2007	2008	2009	População 2011	Relação emprego privado/habitante
Águeda	19.471	19.099	17.904	47.729	0,38
Albergaria-a-Velha	7.145	7.464	6.978	25.252	0,28
Anadia	8.374	8.092	7.817	29.121	0,27
Aveiro	31.977	34.172	31.047	78.450	0,40
Estarreja	6.153	6.324	6.302	26.997	0,23
Ílhavo	9.691	9.640	9.085	38.598	0,24
Murtosa	1.464	1.609	1.553	10.585	0,15
Oliveira do Bairro	7.957	8.183	7.527	23.028	0,33
Ovar	18.748	18.132	16.441	55.377	0,30
Sever do Vouga	3.147	3.288	3.215	12.356	0,26
Vagos	4.288	4.543	4.252	22.851	0,19
<b>TOTAL CIRA</b>	<b>118.415</b>	<b>120.546</b>	<b>112.121</b>	<b>370.344</b>	

Fonte: Dados dos quadros de pessoal do Ministério do Emprego e da Solidariedade Social (2007 a 2009) e Resultados Provisórios dos Censos de 2011

## Construção dos Cenários

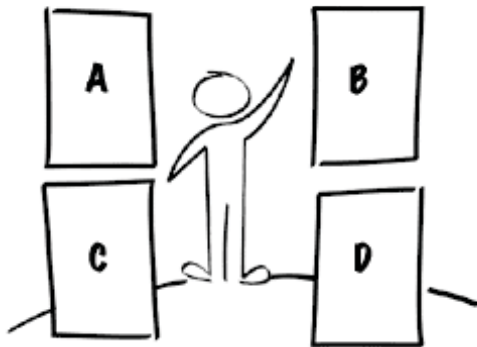


Evolução do emprego no setor privado e rácio do emprego privado por habitante



Fonte: Dados dos quadros de pessoal do Ministério do Emprego e da Solidariedade Social (2009) e Resultados Provisórios dos Censos de 2011

### Construção dos Cenários



- ▶ Forte correlação entre as variáveis "população" e "emprego privado".
- ▶ A curva reflete as diferentes dinâmicas do emprego nos onze concelhos da Região e permitiu estimar o emprego futuro por zona. Foi complementada com o emprego previsto para os novos polos empresariais.



- ▶ Não se perspectivam grandes alterações do ponto de vista da “quantidade” da mobilidade.
- ▶ Existem alterações na mobilidade interna da Região (e.g., por efeito da localização de novos polos de emprego) ou devido a dinâmicas populacionais.
- ▶ Necessário responder ao desafio provocado pela crise e pela concentração de alguns dos serviços primários (saúde e educação)

<b>Cenário</b>	<b>2017</b>	<b>2022</b>	<b>Cresc. 2017/2012</b>	<b>Cresc. 2022/2012</b>
Baixo	707.864	713.931	-0,5%	0,3%
<b>Base</b>	<b>715.527</b>	<b>730.217</b>	<b>0,6%</b>	<b>2,6%</b>
Elevado	718.833	737.030	1,0%	3,6%
<b>Viagens 2012</b>		<b>711.517</b>		

Total de Viagens diárias estimadas por cenário - 2017 e 2022



## Objetivos Estratégicos e Específicos Linhas de Orientação



Promover a **QUALIDADE DE VIDA** para residentes, trabalhadores e visitantes



Contribuir para uma **ECONOMIA MAIS EFICIENTE E SUSTENTÁVEL**



Promover a **MOBILIDADE SUSTENTÁVEL** apoiada nas redes de TP e nos modos suaves



Promover a **ACESSIBILIDADE, INCLUSÃO SOCIAL E JUSTIÇA SOCIAL**



**AUMENTAR A SEGURANÇA** de todos os utilizadores



**CONTRIBUIR PARA REDUZIR OS IMPACTES AMBIENTAIS** associados ao sector dos transportes

- ▶ A **promoção da qualidade de vida** passa por garantir:
  - alternativas modais adequadas para realizar as deslocações quotidianas
  - o modelo de acessibilidade concorre para a qualificação do espaço público e do ambiente urbano
  - Minimização dos impactes ambientais.
- ▶ A promoção de uma **economia mais eficiente e sustentável** passa por:
  - garantir níveis de fluidez rodoviária elevados
  - assegurar que é possível aceder às principais atividades económicas e equipamentos coletivos (e.g., à escola, centro de saúde e principais serviços de atendimento público) utilizando a oferta de TC e/ou em modos suaves.



Promover a **QUALIDADE DE VIDA** para residentes, trabalhadores e visitantes



Contribuir para uma **ECONOMIA MAIS EFICIENTE E SUSTENTÁVEL**



Promover a **MOBILIDADE SUSTENTÁVEL** apoiada nas redes de TP e nos modos suaves



Promover a **ACESSIBILIDADE, INCLUSÃO SOCIAL E JUSTIÇA SOCIAL**



**AUMENTAR A SEGURANÇA** de todos os utilizadores



**CONTRIBUIR PARA REDUZIR OS IMPACTES AMBIENTAIS** associados ao sector dos transportes

- ▶ A **promoção da mobilidade sustentável** apoiada nas redes de TP e nos modos suaves
  - é um dos **principais desafios do PIMT-RA**: a taxa de motorização dos residentes na Região de Aveiro é muito elevada,
  - mas **pode ser “ajudado”** e é uma **resposta ao atual contexto de crise económica** (redução do rendimento disponível, aumento continuado dos custos dos combustíveis e introdução de portagens nas ex-scuts).
  
- ▶ A **promoção da acessibilidade, inclusão social e justiça social** passa por assegurar a existência de alternativas modais.
  - **Acessibilidade** para todos nos principais aglomerados urbanos
  - **Autonomia** da população escolar nas deslocações casa-escola
  - **Acesso** aos principais serviços para a população idosa e/ou sem TI



Promover a **QUALIDADE DE VIDA** para residentes, trabalhadores e visitantes



Contribuir para uma **ECONOMIA MAIS EFICIENTE E SUSTENTÁVEL**



Promover a **MOBILIDADE SUSTENTÁVEL** apoiada nas redes de TP e nos modos suaves



Promover a **ACESSIBILIDADE, INCLUSÃO SOCIAL E JUSTIÇA SOCIAL**



**AUMENTAR A SEGURANÇA** de todos os utilizadores



**CONTRIBUIR PARA REDUZIR OS IMPACTES AMBIENTAIS** associados ao sector dos transportes

- ▶ São consideradas as orientações definidas pela **Estratégia Nacional para a Segurança Rodoviária** relativas à necessidade de reduzir o total de mortos e de feridos em acidentes rodoviários
  - conjunto significativo dos acidentes na Região de Aveiro ocorreu em arruamentos urbanos
  - está em curso um processo de transferência do tráfego das ex-SCUT para a rede nacional de estradas
- ▶ É necessário **contribuir para a redução dos impactes ambientais** associados ao sector dos transportes, o que passa pela:
  - minimização dos impactes para a população e emprego expostos a níveis de ruído superiores a 65 db(A)
  - redução das emissões atmosféricas e dos gases de efeito de estufa.

► Os **objetivos específicos** definem para cada área de atuação, os resultados que se pretendem alcançar, identificando algumas pistas de como se podem atingir os objetivos preconizados (macropropostas ou linhas de intervenção).



PROMOVER SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE BOA QUALIDADE e adequados à procura



PROMOVER A INTERMODALIDADE no sistema de transporte coletivo



Promover as **DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES**, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas



Desenvolver **POLÍTICAS DE ESTACIONAMENTO DIFERENCIADAS** que contribuam para uma repartição modal mais equilibrada



Desenvolver uma estratégia **ARTICULADA DE QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO RODOVIÁRIO** em contexto urbano e encaminhamento dos **FLUXOS DE TRÁFEGO** para as vias adequadas



Promover a **MINIMIZAÇÃO OS IMPACTES ASSOCIADOS AO TRÁFEGO DE PESADOS** e **ORGANIZAÇÃO DAS CARGAS E DESCARGAS** nos centros urbanos



Promover a **INTEGRAÇÃO** entre a organização do sistema de **TRANSPORTES** e os **USOS DO SOLO**



Aposta em medidas inovadoras de **GESTÃO DA MOBILIDADE**



**SENSIBILIZAR, INFORMAR E ENVOLVER TODOS OS ATORES SOBRE AS OPÇÕES MODAIS MAIS EFICIENTES**

## Inquérito *on-line* sobre os objetivos específicos

Sexo	Inq.	% Inq.
Masculino	275	45%
Feminino	337	55%
Total	612	100%

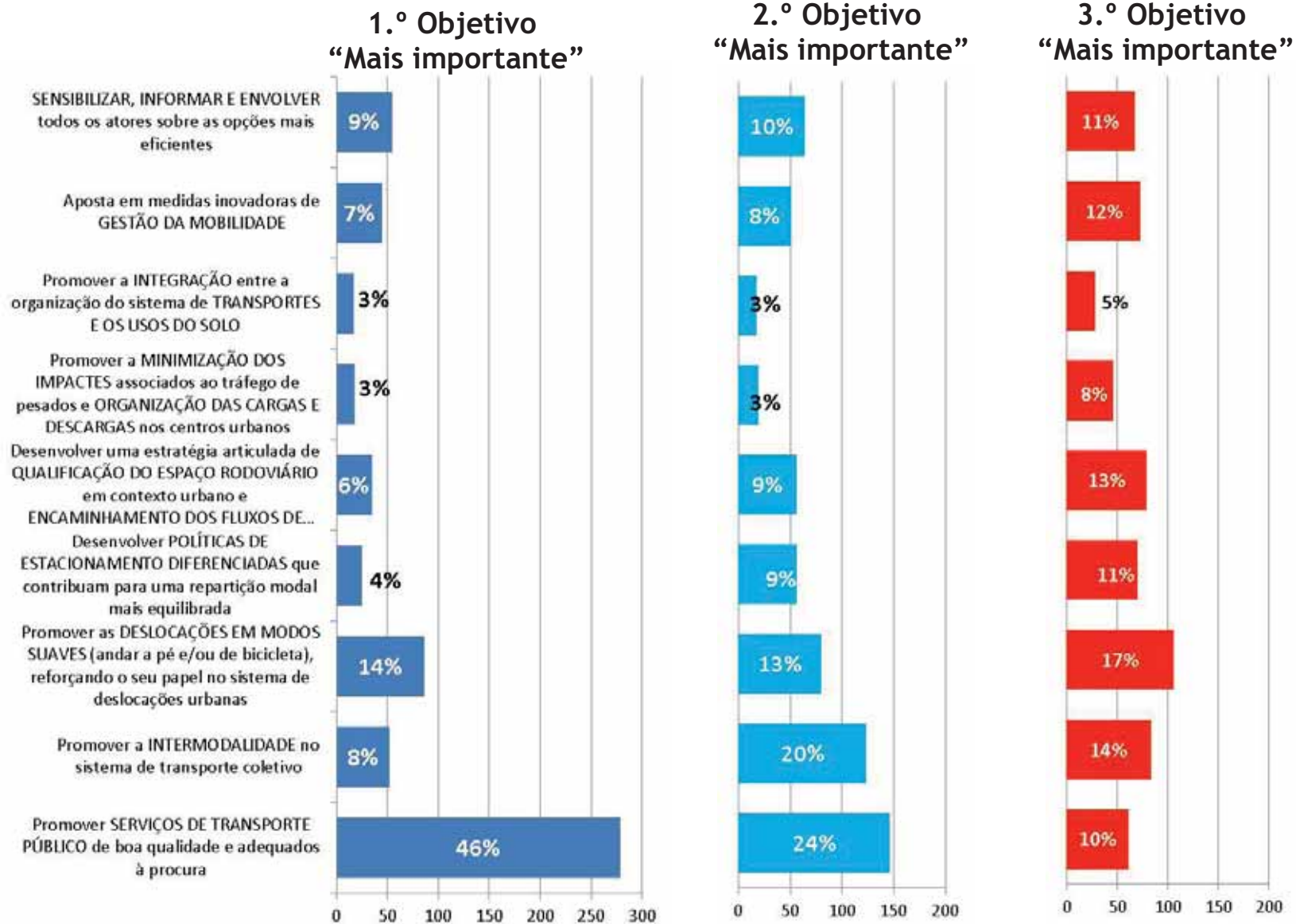
Idade	Inq.	% Inq.
14 - 24 anos	205	33%
25 - 44 anos	360	59%
45 - 64 anos	43	7%
65 anos ou mais	2	0%
Sem resposta	2	0%
Total	612	100%

Nível de Instrução	Inq.	% Inq.
Instrução primária (ou menos)	3	0%
2.º ano liceal (6.º ano actual)	7	1%
5.º ano liceal (9.º ano actual)	37	6%
7.º ano liceal (12.º ano actual)	175	29%
Curso médio / politécnico; curso universitário	387	63%
Sem resposta	3	0%
Total	612	100%

Pode ser preenchido até 7 de Dezembro de 2012...

Concelho	Inq.	População	% Inq	% Pop.
Aveiro	310	78.450	51%	21%
Estarreja	37	26.997	6%	7%
Ovar	55	55.377	9%	15%
Vagos	41	22.851	7%	6%
Anadia	20	29.121	3%	8%
Murtosa	20	10.585	3%	3%
Águeda	37	47.729	6%	13%
Albergaria-a-Velha	17	25.252	3%	7%
Ílhavo	45	38.598	7%	10%
Oliveira do Bairro	20	23.028	3%	6%
Sever do Vouga	10	12.356	2%	3%
Total	612	370.344	100%	100%

## Objetivos Específicos do PIMT-RA







PROMOVER SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE BOA QUALIDADE e adequados à procura



► **Hierarquizar a rede de transportes coletivos** que serve a Região de Aveiro, de modo:

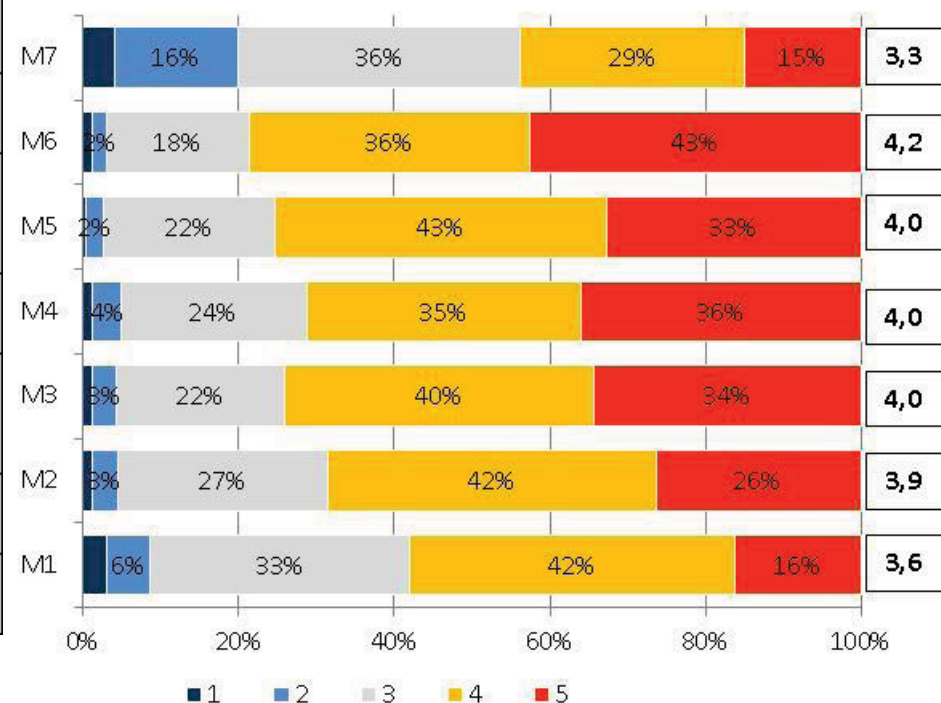
- Garantir uma **leitura fácil da organização da rede** pelos (potenciais) utilizadores e estabelecendo ligações rápidas entre os principais aglomerados da Região;
- Promover uma **melhor acessibilidade em TC aos principais polos geradores** (i.e., aos principais equipamentos coletivos, polos comerciais e/ou de emprego) à escala inter-concelhia e em cada concelho;
- Nos territórios de baixa densidade, **avaliar a possibilidade de introduzir soluções de transporte flexível** que permitam manter o serviço à população (e se possível até melhorá-lo), de modo a contribuir para reduzir os custos de operação do TC.



PROMOVER SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE BOA QUALIDADE e adequados à procura

- ▶ **Promover a melhoria das condições de oferta do TC** estabelecendo padrões qualidade do serviço adequados ao nível hierárquico e à procura. Passa por:
  - **Reforço das frequências das linhas de TC estruturantes e secundárias**, tendo sempre em consideração os limiares da procura atual e potencial;
  - **Tratamento preferencial nos corredores** de maior concentração da oferta de TC rodoviário, com maior ênfase nas entradas de Aveiro, Ovar ou Águeda;
  - **Simplificação dos percursos das carreiras** (evitando percursos sinuosos e variáveis ao longo do dia).
  
- ▶ **Promover a acessibilidade para todos em TP:**
  - Substituição gradual do **material circulante**
  - **Requalificação e desenvolvimento das principais interfaces de transportes**
  
- ▶ **Integrar a oferta dos táxis no sistema de TP:**
  - Garantir um correto **dimensionamento da frota**
  - Introdução de **veículos adaptados**
  - **Valorização das paragens** e pontos de estadia.

<b>M7</b>	Integrar a oferta da rede de táxis no sistema de transportes públicos.
<b>M6</b>	Promover a acessibilidade para todos em transporte público (paragens e veículos adaptados);
<b>M5</b>	Promover as condições de oferta do transporte coletivo rodoviário (e.g., aumento da velocidade comercial, reforço das frequências, simplificação dos percursos das carreiras,...);
<b>M4</b>	Introdução de soluções de transporte flexível (a pedido) nas zonas rurais
<b>M3</b>	Promover uma melhor acessibilidade aos principais polos geradores de viagens (principais equipamentos coletivos, polos comerciais e de emprego)
<b>M2</b>	Melhorar a leitura sobre a organização da rede de transportes coletivos
<b>M1</b>	Hierarquização da rede de transportes coletivos na Região de Aveiro

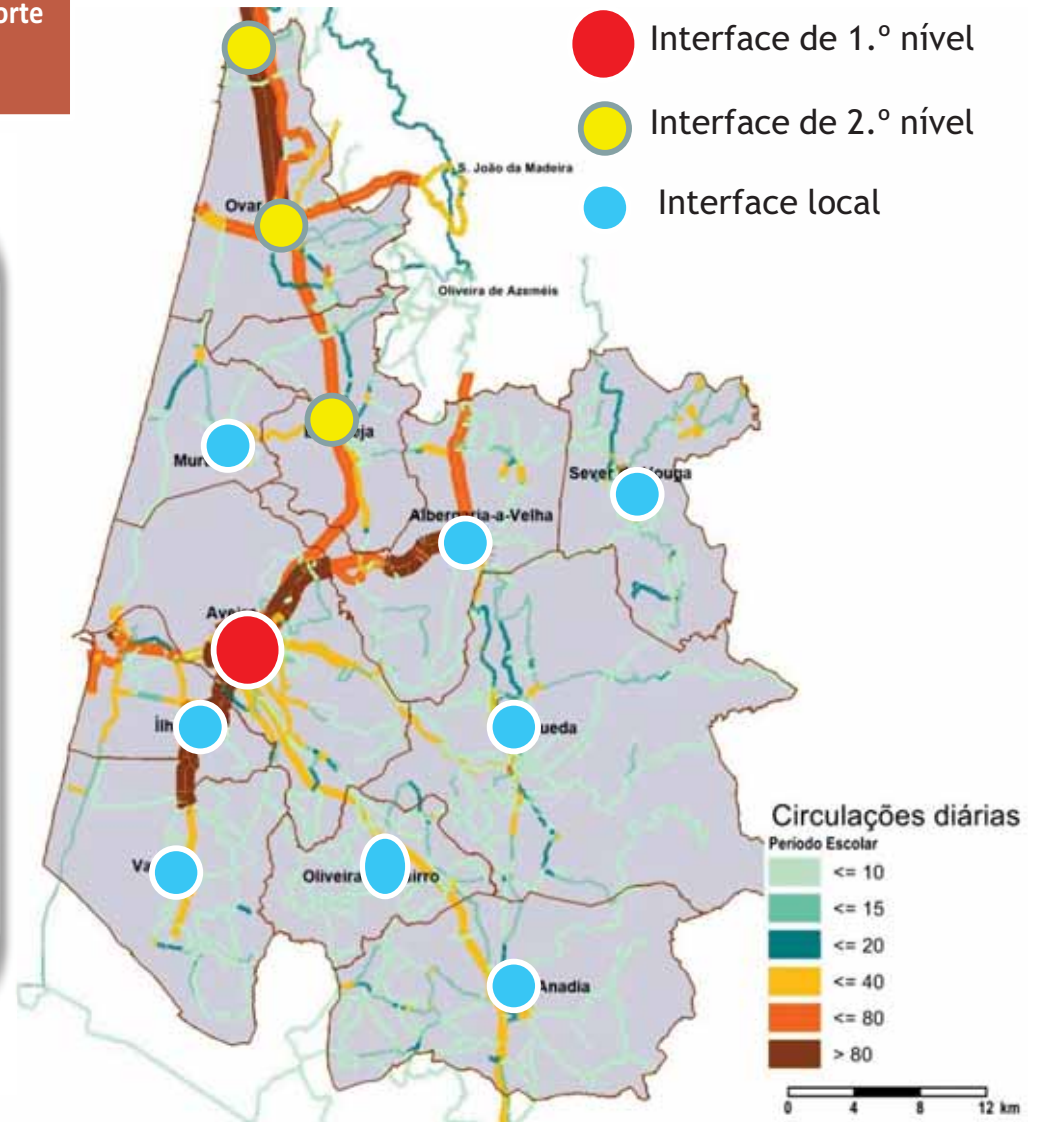


Consideradas 425 respostas nos DOIS OBJETIVOS PRINCIPAIS...



PROMOVER A INTERMODALIDADE no sistema de transporte coletivo

- ▶ Consolidação da rede de interfaces regionais, o que passa por:
  - Garantir que as **interfaces modais** são entendidas como **pontos fulcrais** na estruturação das redes de transporte pelos passageiros e utilizadores potenciais;
  - Garantir que o **sistema de transporte** é entendido como um todo;
  - **Melhorar as condições de espera** nas principais paragens de autocarro, nomeadamente no centro dos principais aglomerados urbanos.

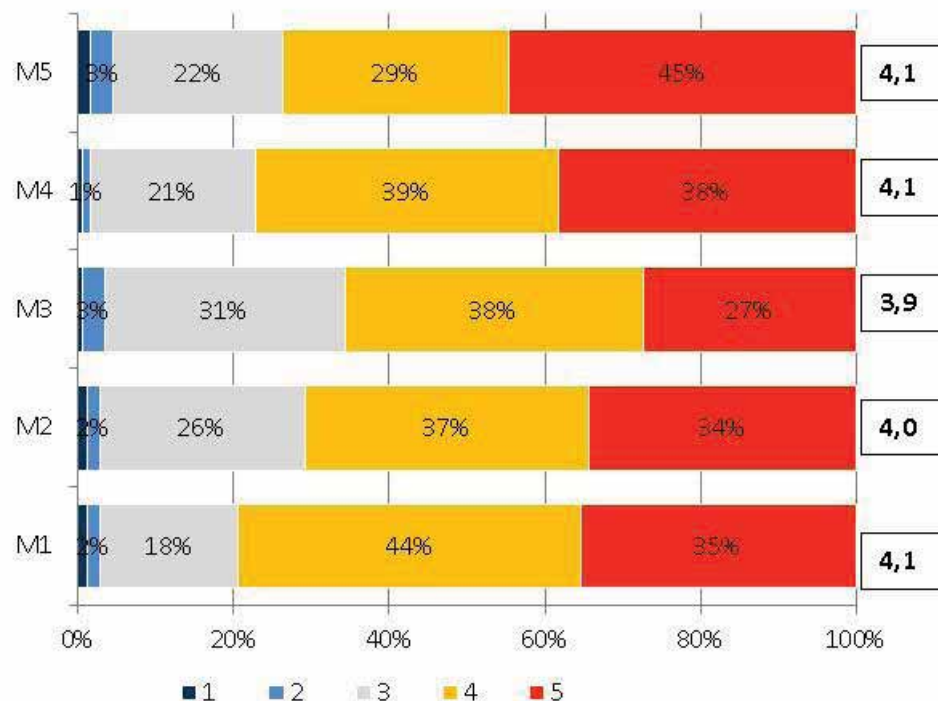




### PROMOVER A INTERMODALIDADE no sistema de transporte coletivo

- ▶ Melhorar a **integração urbana** destas interfaces.
- ▶ Promover a **melhoria da informação disponível sobre a oferta de TC** (em diversos meios de comunicação), garantindo-se que é possível conhecer as carreiras que servem cada um dos aglomerados, os percursos, horários e tarifários praticados: concentração da informação num único motor de consulta
- ▶ Promover a **revisão do tarifário na Região de Aveiro** (incluindo os títulos regulares e ocasionais): o sistema tarifário deve ser simples, de modo a que a perceção do conjunto da rede pelos utilizadores seja clara e imediata.
- ▶ A CIRA pode ter um papel muito importante no que diz respeito à **integração organizacional e de gestão dos TC na Região de Aveiro**, seja enquanto entidade que planeia e controla o funcionamento do sistema de transporte coletivo, mas também no estabelecimento de parcerias entre os diferentes operadores de transporte.

<b>M5</b>	Revisão do tarifário
<b>M4</b>	Melhoria da informação disponível sobre a oferta de transporte coletivo
<b>M3</b>	Qualificação da inserção no tecido urbano das interfaces de transporte
<b>M2</b>	Melhorar as condições de acesso ou estadia das interfaces e paragens de transporte coletivo
<b>M1</b>	Consolidar a rede de interfaces regionais de transporte



Consideradas 175 respostas nos DOIS OBJETIVOS PRINCIPAIS...



Promover as **DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES**, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas

**Promover a qualificação e expansão da rede pedonal estruturante, acessível a todos**, dotando de melhores condições de conforto e de maior nível de prioridade os percursos com maiores fluxos:

- ▶ As zonas com maior intensidade de comércio e serviços, bem como os polos de maior concentração turística;
- ▶ As zonas envolventes dos principais geradores de viagens (públicos e privados) e destes com as interfaces e paragens de transportes que os servem;
- ▶ As ligações pedonais das interfaces de transporte face ao espaço urbano em que se inscrevem;
- ▶ As zonas residenciais, através da qualificação do espaço de circulação pedonal e a penalização das condições de atravessamento rodoviário (criação de zonas de acalmia de tráfego).



Promover as **DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES**, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas

- ▶ **Garantir a acessibilidade a pé para todos nos centros urbanos**, de modo a dar cumprimento ao disposto no DL 163/2006, e a contribuir para uma maior vitalidade económica, social e cultural destes aglomerados;
- ▶ Melhorar as **condições de segurança das deslocações pedonais**, identificando e minimizando as situações de atropelamento;
- ▶ **Garantir a qualidade das redes pedonais** de forma permanente, através de uma adequada monitorização das suas condições e da implementação das ações de manutenção adequadas;
- ▶ Divulgar as **vantagens associadas às deslocações pedonais** através do desenvolvimento de campanhas/iniciativas para a sua promoção junto à população escolar e adulta;
- ▶ **Promover as deslocações pedonais nos percursos casa-escola**, através da implementação de iniciativas que visem reduzir a dependência do automóvel por parte da população escolar, bem como aumentar as competências para o andar a pé (em segurança) e a independência das crianças.



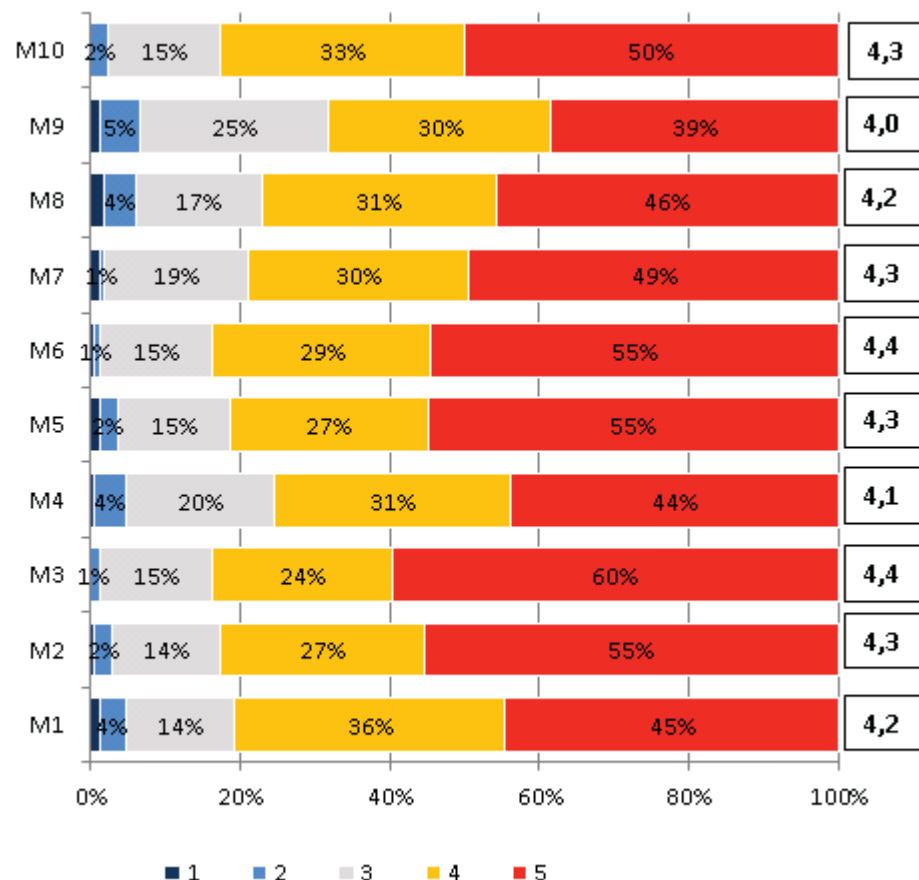


Promover as **DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES**, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas

- ▶ **Desenvolver as redes cicláveis** com adaptação dos corredores cicláveis aos volumes de circulação rodoviária e à velocidade permitida nas vias;
- ▶ **Desenvolver uma rede de estacionamento de bicicletas**, junto aos principais polos de atração/geração de deslocações (equipamentos coletivos), zonas de lazer, interfaces de transportes e principais estações/paragens, zonas de comércio e de serviços e zonas residenciais densas);
- ▶ **Apostar nas redes de aluguer de bicicletas** nos concelhos de maior dimensão (e.g., Aveiro-Ílhavo, Ovar e Águeda);
- ▶ **Potenciar a utilização deste modo nas deslocações casa-escola** de média distância (i.e. entre os 4 e os 6 km);
- ▶ **Sensibilizar e formar a população para a utilização e convivência** com o modo ciclável, em particular os jovens e a população escolar dos ensinos secundário e superior.

## Objetivos Específicos do PIMT-RA

<b>M10</b>	Sensibilizar e formar a população para a utilização e convivência com o modo ciclável
<b>M9</b>	Apostar numa rede de aluguer de bicicletas
<b>M8</b>	Possibilitar o transporte de bicicletas nos transportes públicos
<b>M7</b>	Desenvolver uma rede de estacionamento de bicicletas
<b>M6</b>	Desenvolver as redes cicláveis que servem as deslocações
<b>M5</b>	Promover as deslocações pedonais e cicláveis nos percursos casa-escola
<b>M4</b>	Divulgar as vantagens associadas às deslocações pedonais
<b>M3</b>	Melhorar as condições de segurança das deslocações pedonais
<b>M2</b>	Garantir a acessibilidade a pé para todos nos centros urbanos (DL163/2006)
<b>M1</b>	Promover a qualificação e a expansão da rede pedonal estruturante acessível a todos nas zonas comerciais e de serviços, nas envolventes dos principais geradores e interfaces de transporte, bem como nas zonas residenciais de maior densidade.



Consideradas 166 respostas nos DOIS OBJETIVOS PRINCIPAIS...



Desenvolver **POLÍTICAS DE ESTACIONAMENTO DIFERENCIADAS** que contribuam para uma repartição modal mais equilibrada

- ▶ O **estacionamento é um importante instrumento** no processo de gestão e controle da procura de transporte individual, tendo em conta as diferentes variáveis passíveis de promover esse controle (quantidade, preço, período de permanência).
- ▶ As políticas de estacionamento têm que ter em consideração as **necessidades dos diferentes utilizadores** (residentes, empregados e visitantes), mas também incorporar a perspetiva global do que se pretende do ponto de vista da **repartição modal**.
- ▶ As dificuldades sentidas na Região de Aveiro em matéria de estacionamento estão confinadas sobretudo às zonas centrais dos principais aglomerados (e particularmente a Aveiro), sendo a **estratégia de intervenção** em matéria de estacionamento entendida à luz do objetivo geral de **“Promoção da mobilidade sustentável”**.



Desenvolver **POLÍTICAS DE ESTACIONAMENTO DIFERENCIADAS** que contribuam para uma repartição modal mais equilibrada

- ▶ **Maior restrição da oferta de estacionamento público** nas cidades de maior dimensão, e particularmente em Aveiro, Ílhavo, Águeda e Ovar.
- ▶ Esta restrição deve ser entendida nas dimensões **quantidade** (número de lugares), **preço** (custo de estacionamento por hora e acumulado) e **tempo máximo de permanência** (que pode variar entre diferentes áreas do aglomerado urbano).
- ▶ Introdução de **sistemas centralizados de informação** sobre a disponibilidade do estacionamento em bolsas.
- ▶ Os fiscais que operam nestas cidades devem ter **capacidade para autuar os veículos** que estacionam ilegalmente em lugares não tarifados.

## Objetivos Específicos do PIMT-RA



Ílhavo: estacionamento



Ovar: estacionamento junto ao biblioteca

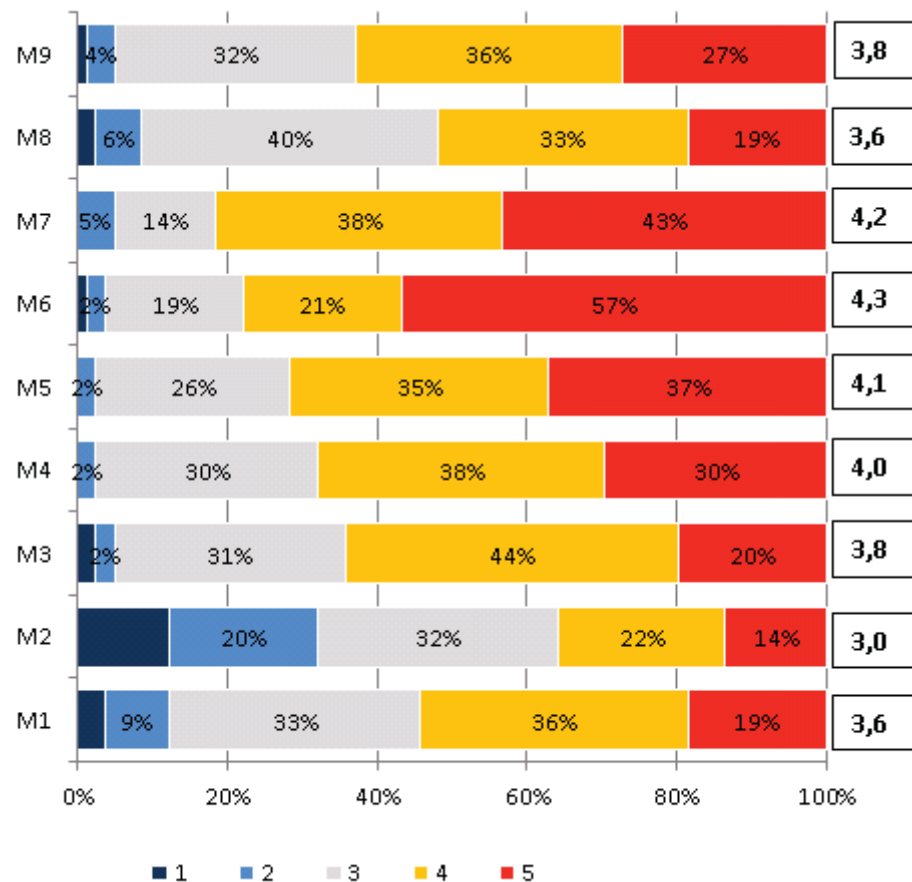


Desenvolver **POLÍTICAS DE ESTACIONAMENTO DIFERENCIADAS** que contribuam para uma repartição modal mais equilibrada

- ▶ Para os **novos geradores de tráfego** que estão a ser planeados importa assegurar a **existência de outras alternativas modais** (e.g., bicicleta ou em transporte coletivo regular ou dedicado) mais do que garantir uma oferta de estacionamento elevada.
- ▶ Desenvolvimento de uma **rede de parques de estacionamento de longa duração** (park&ride) associada a interfaces e estações ferroviárias. Estes parques podem ser de capacidade pequena a intermédia (50 a 250 lugares).
- ▶ No processo de revisão dos Planos Diretores Municipais recomenda-se a **revisão das normas de provisão de estacionamento de acesso público** associado às funções de comércio e serviços, já que nalguns casos este não é considerado e noutros casos a oferta estabelecida é excessiva.
- ▶ O planeamento e a expansão da **oferta privada de estacionamento concessionado** a terceiros (i.e., em parques privados de acesso público) deve ser enquadrada à luz dos objetivos gerais do PIMT-RA.

## Objetivos Específicos do PIMT-RA

<b>M9</b>	No PDM, garantir que a oferta de estacionamento privado residencial é função da tipologia da habitação
<b>M8</b>	No PDM, garantir que a oferta de estacionamento privado é mais reduzida nos principais aglomerados urbanos
<b>M7</b>	Garantir que os preços do estacionamento em parque e na via pública estão articulados entre si
<b>M6</b>	Desenvolvimento de uma rede de parques de estacionamento de longa duração
<b>M5</b>	Nos novos geradores, garantir que são pensadas soluções de transporte alternativas ao transporte individual
<b>M4</b>	Formalização do estacionamento na via pública (sinalização vertical e/ou horizontal)
<b>M3</b>	Introdução de sistemas centralizados de informação sobre a oferta de estacionamento em bolsas
<b>M2</b>	Capacidade de atuar por parte dos fiscais
<b>M1</b>	Maior restrição do estacionamento, tendo em consideração as dimensões quantidade (n.º de lugares), preço (custo do estacionamento por hora) e tempo máximo de permanência.



Consideradas 81 respostas nos DOIS OBJETIVOS PRINCIPAIS...



Desenvolver uma estratégia ARTICULADA DE QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO RODOVIÁRIO em contexto urbano e encaminhamento dos FLUXOS DE TRÁFEGO para as vias adequadas

- ▶ **Garantir que a hierarquia da rede é compreendida por parte dos seus utilizadores**, de modo a tornar claras as alternativas de percurso e a escolha dos caminhos “adequados” face à distância da viagem.
- ▶ **A adequação das características físicas das vias à importância funcional pretendida**, promovendo nalguns casos a introdução de elementos de gestão que restrinjam a capacidade instalada e/ou a velocidade de circulação;
- ▶ **A existência de uma sinalização eficaz** que permita compreender as relações de hierarquia das vias, mas também organizar os percursos nos principais aglomerados e pontos notáveis da Região (e respetivos concelhos).

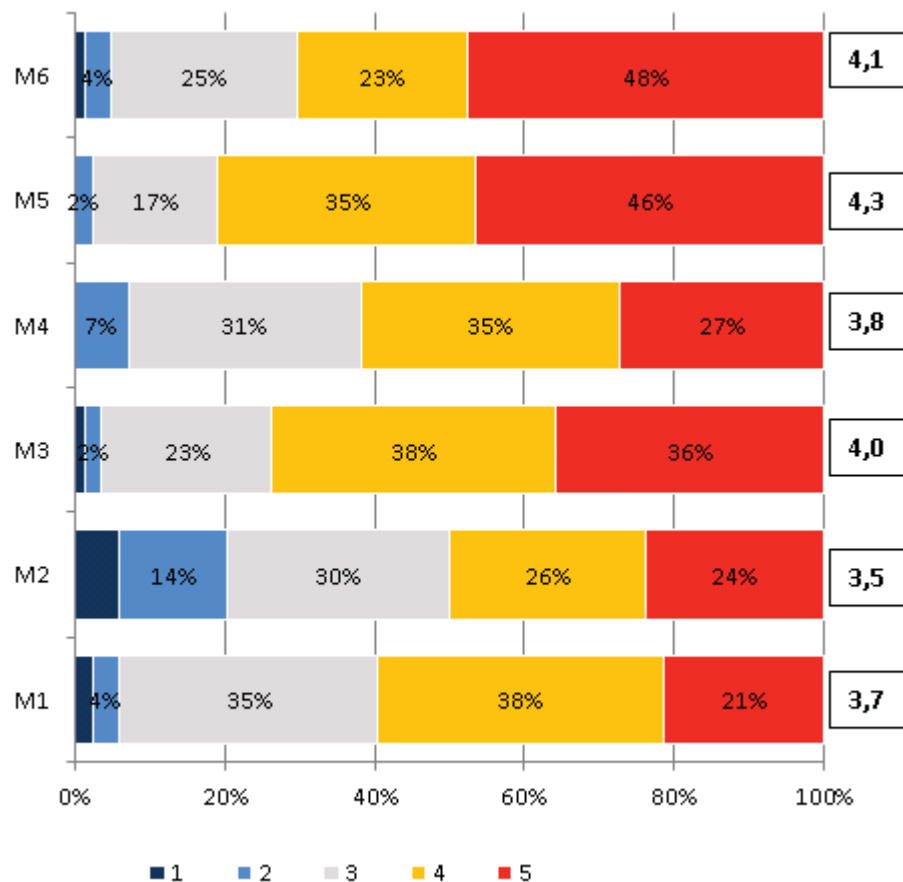


Desenvolver uma estratégia ARTICULADA DE QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO RODOVIÁRIO em contexto urbano e encaminhamento dos FLUXOS DE TRÁFEGO para as vias adequadas

- ▶ **Conter a expansão da rede rodoviária.** Nesse contexto defende-se privilegiar:
  - Os projetos urbanos que aumentem a conectividade da rede actual;
  - A criação de alternativas rodoviárias que evitem a circulação nos centros urbanos;
  - As vias que servem as zonas de maior densidade urbana.
- ▶ Desenvolver uma estratégia integrada à escala da região que **contribua para a redução da sinistralidade rodoviária**, com particular atenção aos acidentes que envolvem atropelamentos e aqueles que ocorrem nos arruamentos urbanos;
- ▶ **Sensibilizar e informar os utilizadores** sobre os reais custos associados à utilização do TI e a necessidade de conduzir de modo seguro e preventivo.



<b>M6</b>	Sensibilizar e informar os utilizadores sobre os custos associados à utilização do automóvel.
<b>M5</b>	Desenvolver uma estratégia que contribua para a redução da sinistralidade rodoviária
<b>M4</b>	Conter a expansão da rede rodoviária local
<b>M3</b>	Existência de uma sinalização eficaz
<b>M2</b>	Adequação das características físicas à sua importância
<b>M1</b>	Garantir que a hierarquia rodoviária da rede é compreendida por parte dos utilizadores



Consideradas 84 respostas nos DOIS OBJETIVOS PRINCIPAIS...



Aposta em medidas inovadoras de **GESTÃO DA MOBILIDADE**

- ▶ **Desenvolvimento de PMT para os concelhos mais populosos**, nomeadamente Aveiro e Ílhavo (ambos estão em curso) mas também para Ovar e Águeda. Para os restantes concelhos recomenda-se a realização de planos mais operacionais, mais próximo da figura dos Estudos de Circulação e Estacionamento, mas englobando as várias dimensões dos PMT;
- ▶ **Desenvolvimento de Planos de Mobilidade de Empresas** nos polos empresariais / industriais com 500 ou mais empregados. Esta proposta está em linha com as ações propostas no Plano Nacional de Ação para a Eficiência Energética (PNAEE). Estes planos devem ser desenvolvidos em conjunto com os gestores das unidades empresariais;
- ▶ Desenvolvimento de **Planos de Mobilidade Sustentável para Escolas**, com o objetivo de reduzir a dependência dos alunos relativamente ao transporte individual e à companhia dos adultos.



Aposta em medidas inovadoras de **GESTÃO DA MOBILIDADE**

- ▶ Criação de um **Centro de Mobilidade** que disponibilize informação e serviços relacionados com os transportes e a mobilidade. O desenvolvimento de uma ferramenta informática (disponível na internet) é um ótimo instrumento de trabalho de apoio desta entidade;
- ▶ Estabelecimento de um **Pacto de Mobilidade** entre a CIRA, os municípios da Região de Aveiro, os principais operadores e gestores de transporte, mas também entre os gestores dos principais geradores da Região;
- ▶ Desenvolvimento de um **Observatório de Mobilidade** (o qual pode funcionar em conjugação com o Centro de Mobilidade) e no qual seja compilada a informação relevante à compreensão da evolução da mobilidade na Região de Aveiro.

- ▶ Estão a ser desenvolvidas as propostas do PIMT-RA com base na seguinte estrutura:





# PLANO INTERMUNICIPAL DE MOBILIDADE E TRANSPORTES DA REGIÃO DE AVEIRO

Salão Nobre da CI Região de Aveiro  
(Rua do Carmo, nº 20, Aveiro)

aveiro

30.11.2012



## SEMINÁRIO DE DIVULGAÇÃO E DE PARTICIPAÇÃO PÚBLICA

**Muito obrigada  
pela Vossa atenção!**



**Região  
Aveiro**  
Conselho Inter-municipal - Inter-Município

**TiS**.PT