



# 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

**Caracterização e Diagnóstico  
Multimodal**



**Região  
de Aveiro**  
Comunidade Intermunicipal - Inter-Municípios

**TiS**.PT

## O que é um Plano de Mobilidade e Transportes?



É um **instrumento de planeamento** que estabelece a estratégia global de intervenção :

- de organização das acessibilidades (OFERTA)
- de gestão da mobilidade (procura)

Tem como objetivo definir as ações e medidas que contribuam para o desenvolvimento de um modelo de mobilidade mais sustentável:

- Compatível com o **desenvolvimento económico**
- Indutor de uma maior **coesão social**
- Orientado para a proteção do **ambiente e eficiência energética.**

## O PIMTRA ESTÁ ESTRUTURADO NAS SEGUINTE FASES:



**Fase 0:** Preparação dos trabalhos de campo

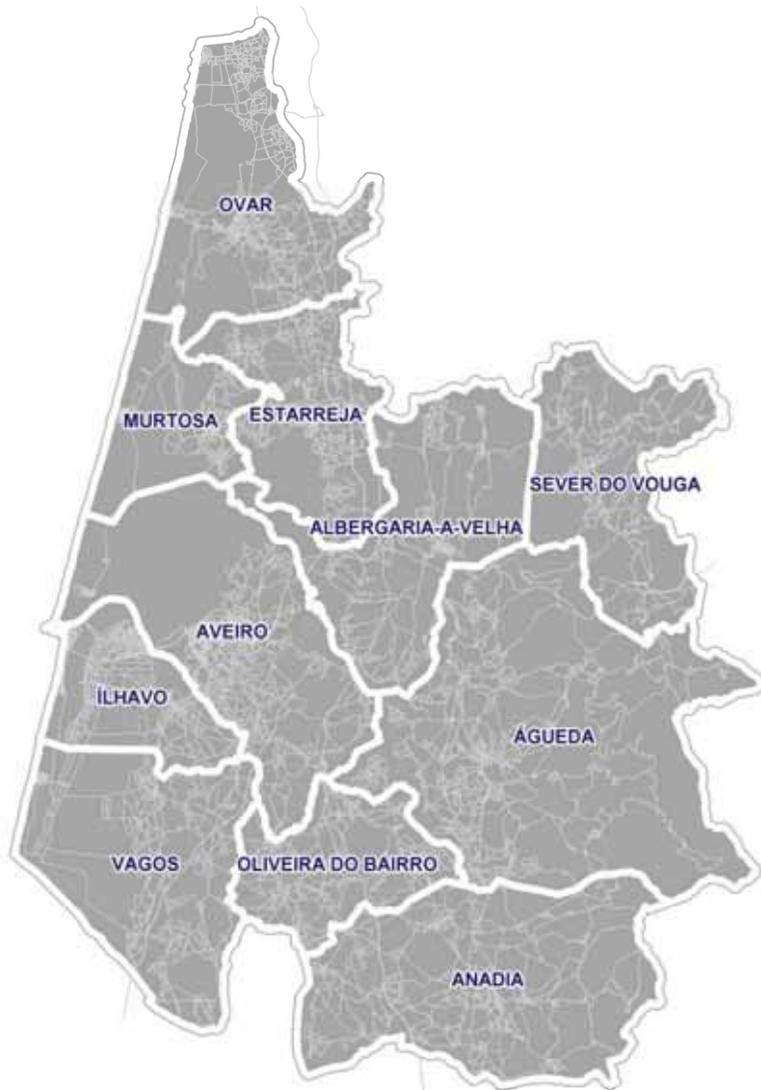
**Fase 1:** Caracterização e Diagnóstico Multimodal

**Fase 2:** Cenários, Condicionantes e Obj. Específicos

**Fase 3:** Planos de Ação

**Fase 4:** Programa de Intervenção, execução, meios e fontes de financiamento

**Acompanhamento & Implementação**



- Dinâmicas demográficas e a estrutura sócio-económica
- Principais dinâmicas de Mobilidade
- As redes de modos suaves
- Transportes coletivos & interfaces
- Funcionamento do sistema rodoviário
- Organização do estacionamento



## DINÂMICAS DEMOGRÁFICAS E ESTRUTURA SÓCIO-ECONÓMICA

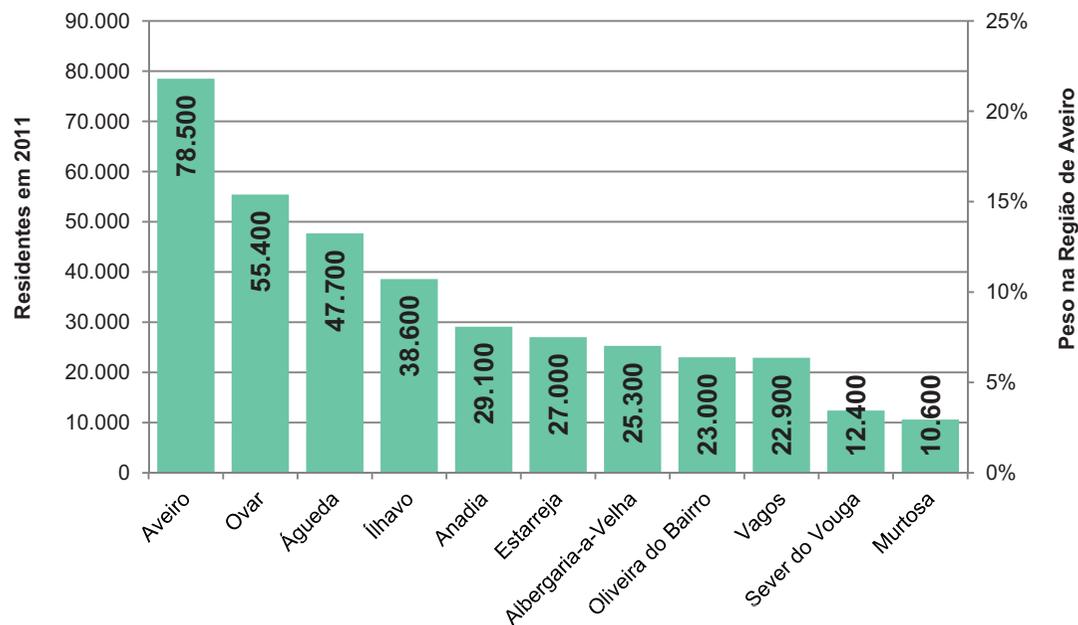
## Dinâmicas demográficas e estrutura sócio-económica



Aveiro



Ovar



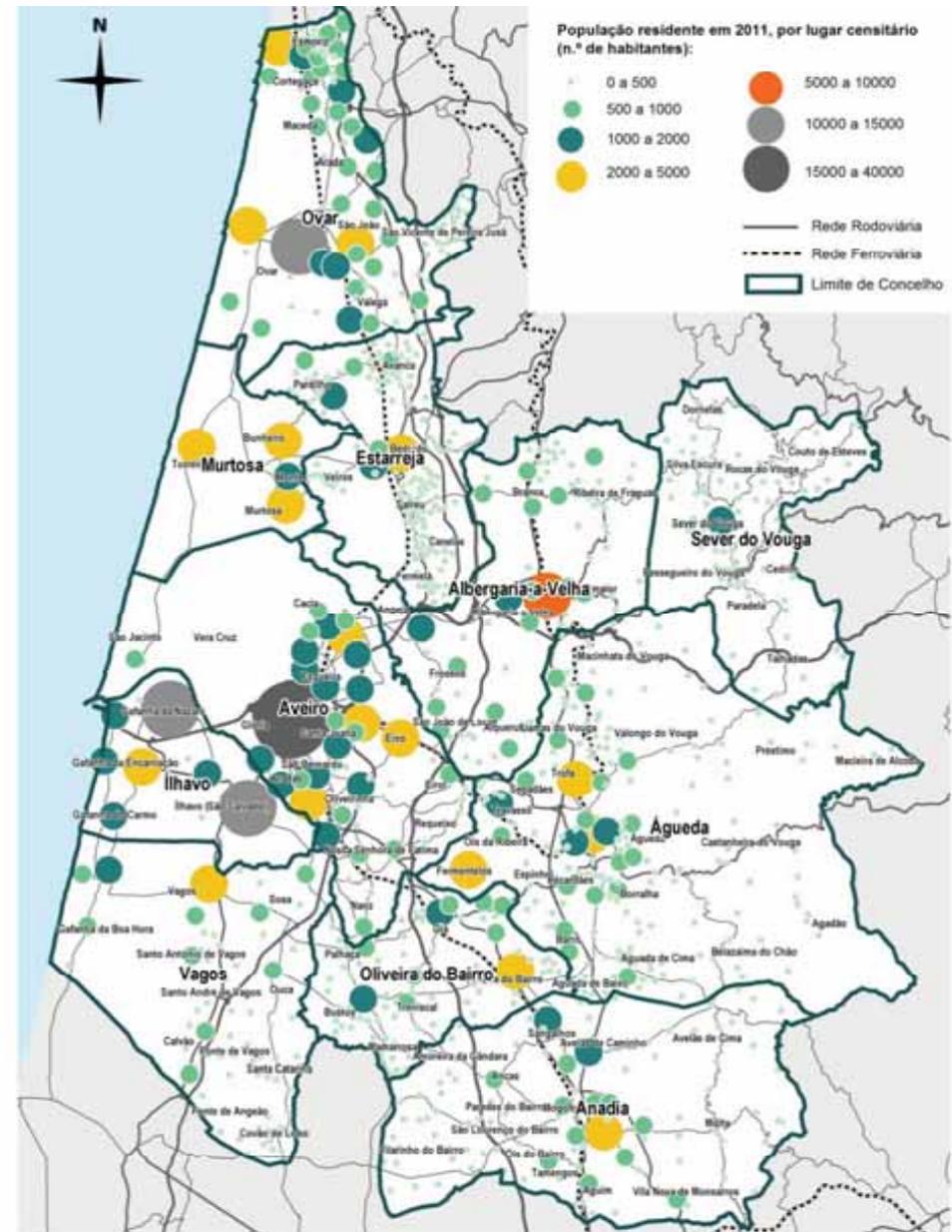
Residiam em 2011 cerca de **370 mil habitantes** na Região de Aveiro dos quais:

- 31% residem em Aveiro (78 mil hab.) e Ílhavo (38,6 mil hab.)
- 15% em Ovar (55,4 mil hab.)
- 13% em Águeda (47,7 mil hab.)

Esta Região de Aveiro apresenta uma forte polarização urbana na qual sobressai Aveiro (conjugado com Ílhavo e Gafanha da Nazaré).

Ovar é também outro dos polos urbanos que se destaca, mas com um peso populacional equivalente à de Ílhavo e Gafanha da Nazaré.

No quadrante Nascente, Águeda é a única cidade com capacidade de atração supra-concelhia, mas já muito confinada aos concelhos vizinhos.



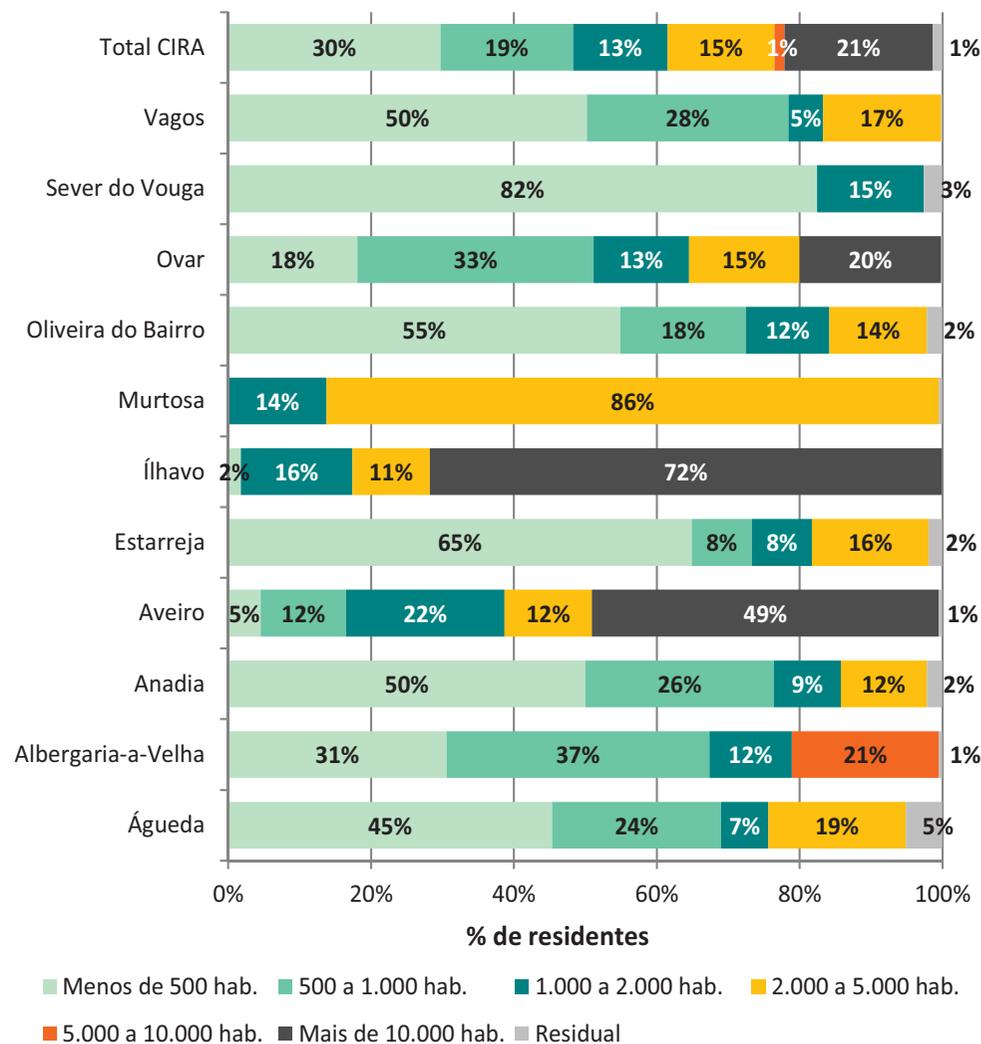
Nos restantes concelhos, a ocupação urbana é caracterizada pela forte dispersão urbana (lugares com menos de 500 hab.).

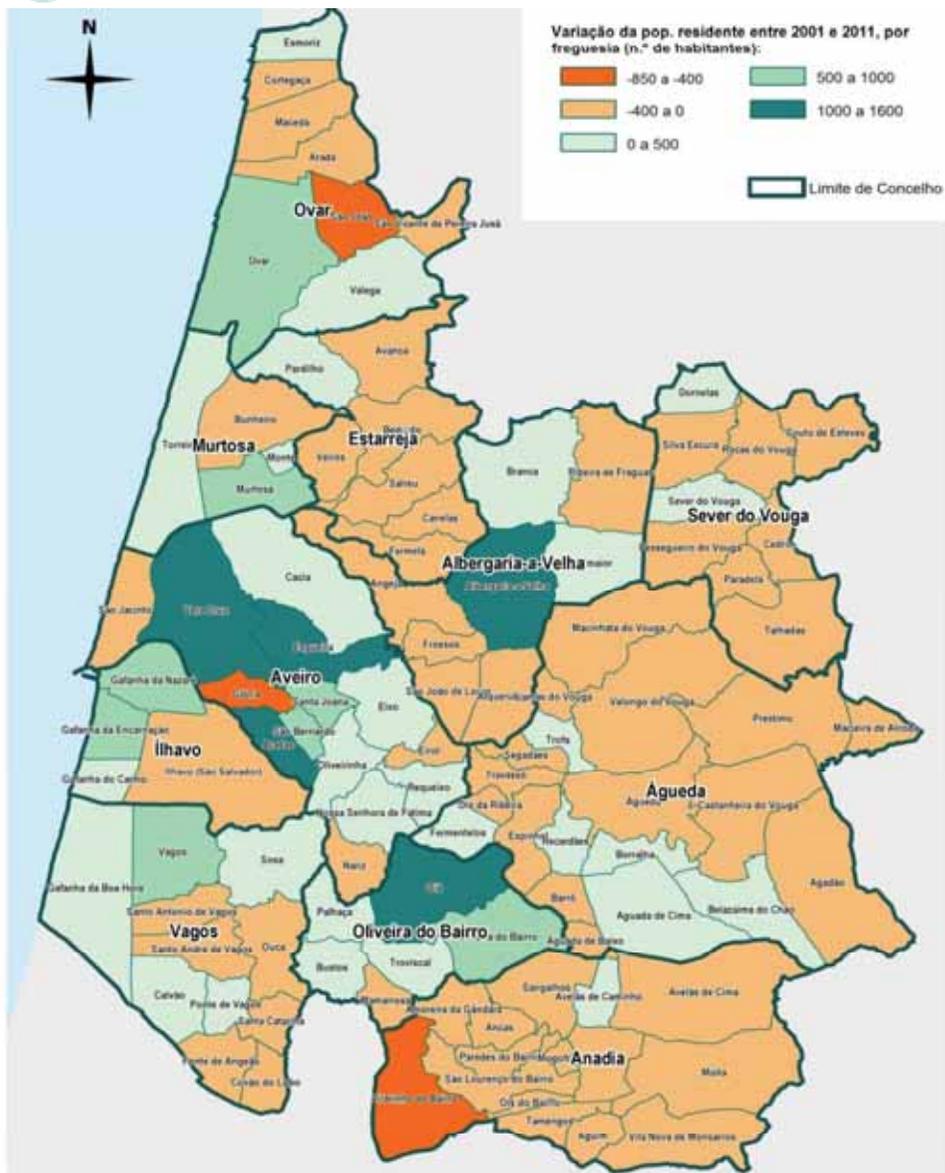
Em Estarreja (65%) e Sever do Vouga (82%), a maior parte da população reside em lugares de reduzida dimensão.

A poente domina a ocupação urbana ao longo dos principais eixos rodoviários.

A nascente, a população dispersa-se por aglomerados de pequena dimensão, muitas vezes afastados da rede principal.

População residente em lugares censitários por escalão de dimensão populacional

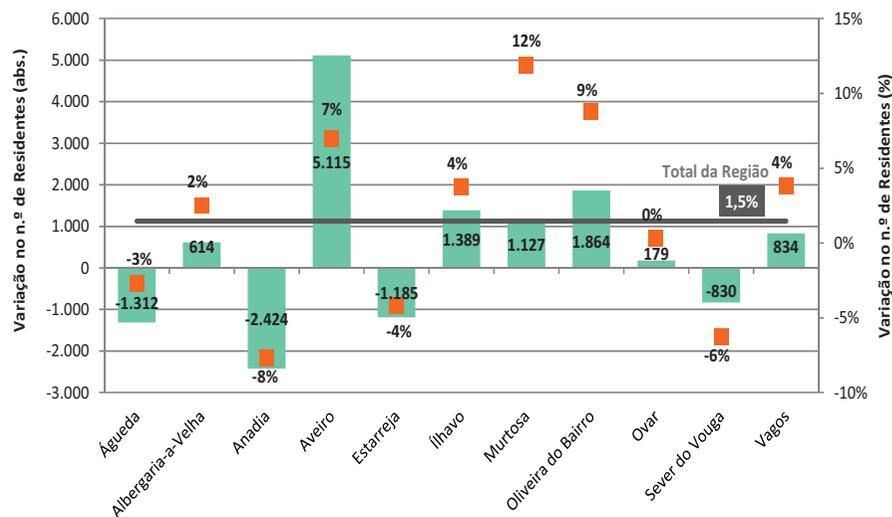




População praticamente estabilizou: entre 2001 e 2011 apenas cresceu 1,5%.

Aveiro, Oliveira do Bairro e Murtosa apresentam crescimentos positivos.

Águeda, Anadia, Estarreja e Sever do Vouga apresentam diminuição da população neste período.

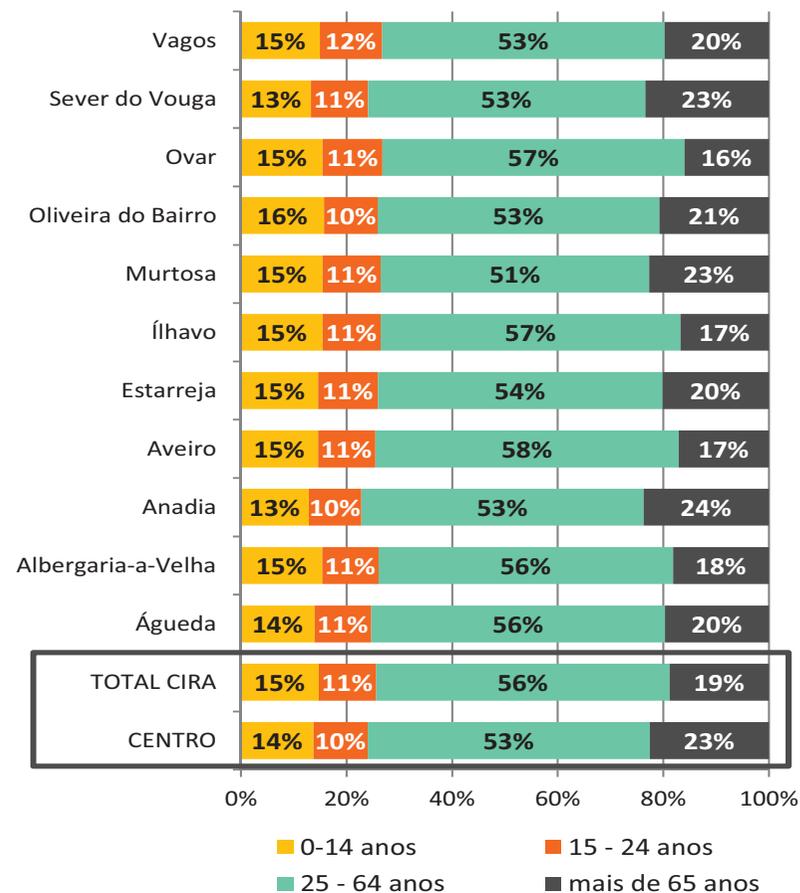


Varição da população residente entre 2001 e 2011, por concelho

## Envelhecimento populacional em curso.

Em 2011, 19% da população tem mais de 65 anos (13% em 1991)

Necessário responder às necessidades de mobilidade deste segmento da população, sobretudo num contexto de **concentração dos serviços de apoio** em unidades de maior dimensão.



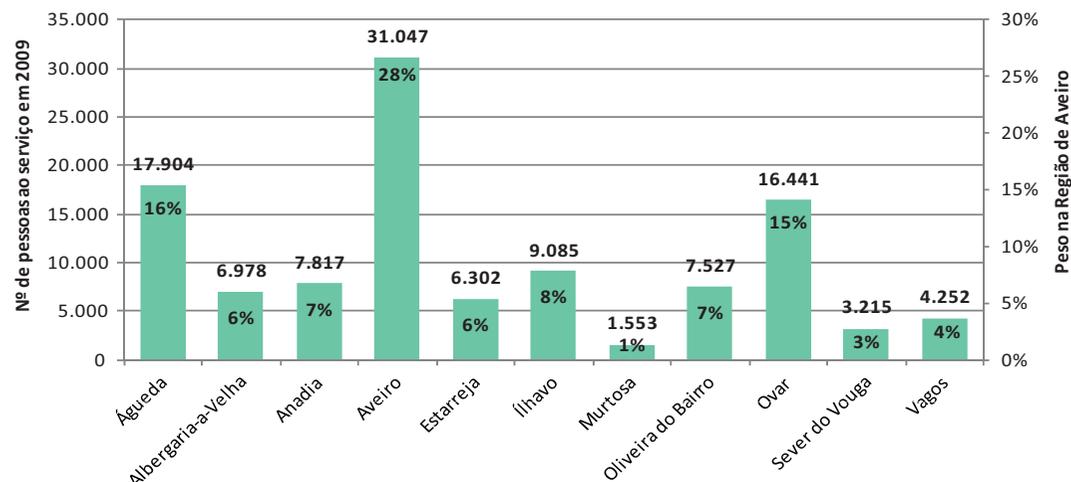
Estrutura etária (%) da população residente em 2011, por concelho

**112 mil empregados no setor privado em 2009**

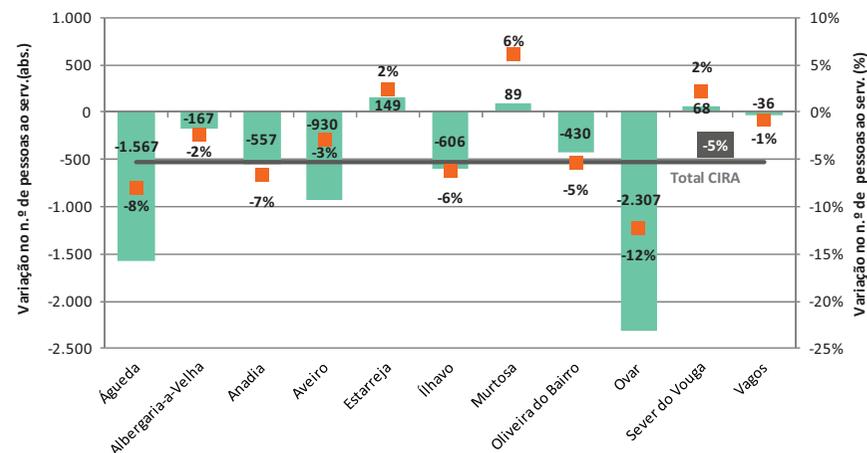
Forte polarização de Aveiro (28%), Águeda (16%) e Ovar (15%) que no conjunto concentram cerca de **60% do emprego**.

Entre 2007 e 2009, a **Região perdeu 5% do emprego no setor privado**. Esta retração foi comum a todos os concelhos.

Emprego da Região está **concentrado no setor secundário**. 43% do emprego nas indústrias transformadoras (59% e Águeda e 28% em Aveiro).



Número de pessoas ao serviço nos estabelecimentos em 2009, por concelho

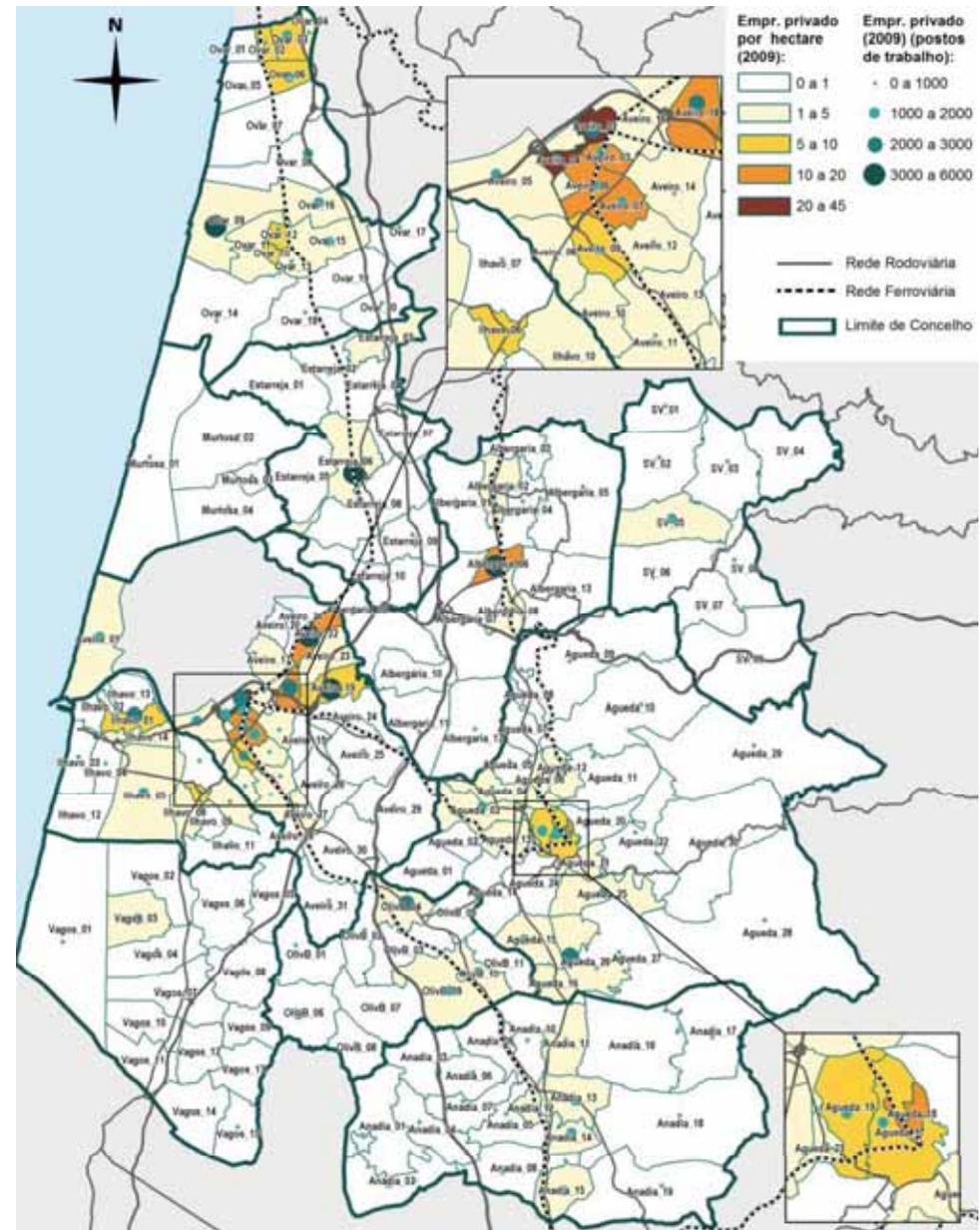


Varição no n.º de pessoas ao serviço nos estabelecimentos entre 2007 e 2009, por concelho

O emprego concentra-se nos principais aglomerados urbanos, mas também nas zonas industriais.

As ZI localizam-se fora dos perímetros urbanos, **não sendo servidas de modo adequado** pelo transporte coletivo.

Necessário estabelecer **princípios gerais de melhoria da oferta de transportes** a estes polos industriais > sobretudo porque muito frequentemente concentram mais do 500 postos de emprego.





Águeda

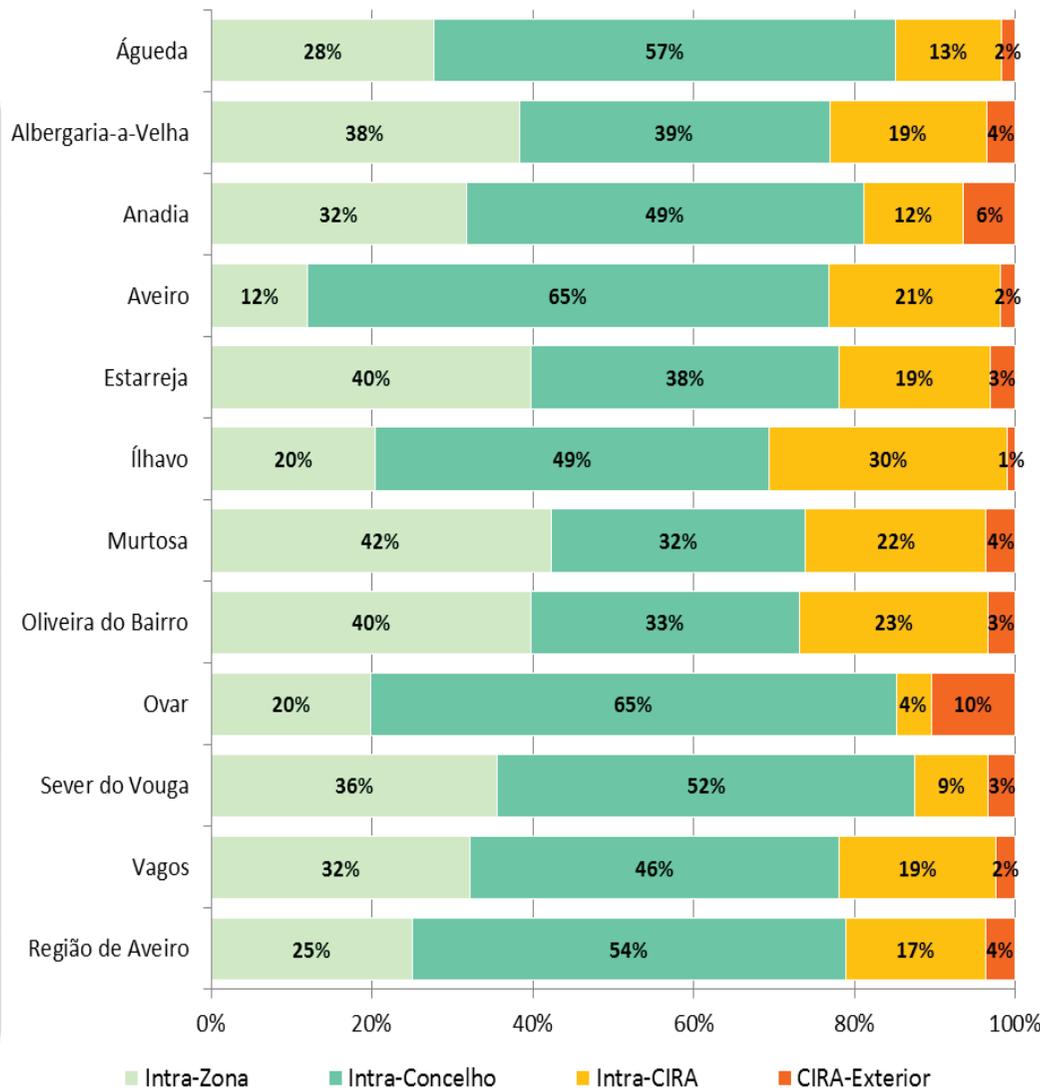
MOBILIDADE

Foram realizados cerca de **6.300 inquéritos à mobilidade** (taxa de amostragem de 2,0%).

No total, os residentes na Região de Aveiro realizam, em média num dia útil, **cerca de 712 mil viagens**.

Destas, cerca de **95%** dão realizadas entre concelhos da Região de Aveiro > a **Região é auto suficiente** para um conjunto muito significativo de atividades.

**79%** das viagens são **intra-concelhias** e as viagens intra-zona são também muito significativas.



Viagens segundo a Origem e o Destino

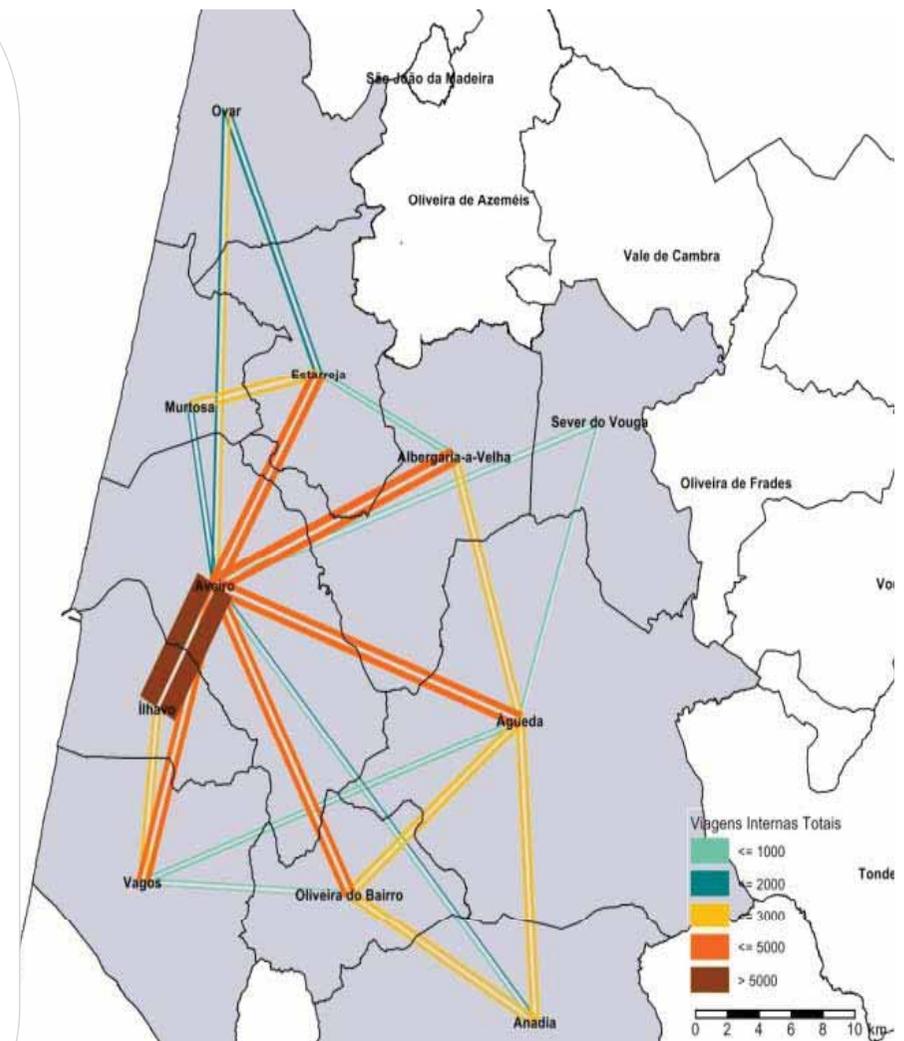
## Aveiro:

- é o **concelho que gera e atrai maior n.º de viagens** (28% do total) e,
- é o **concelho com maior n.º de viagens intra-concelhias** (143 mil viagens)

Águeda, Ovar (13%) e Ílhavo (9%) são outros dos principais polos de atração de viagens.

Os principais fluxos inter-concelhios na Região de Aveiro têm extremo em **Aveiro** e têm origem em:

- **Ílhavo** (cerca de 14 mil viagens por sentido; apenas 5% em TC)
- **Albergaria-a-Velha** (4,6 mil viagens por sentido; 9% em TC)
- **Estarreja** (cerca de 4,3 mil viagens por sentido; 12% em TC)
- **Águeda** (4 mil viagens por sentido; 5% em TC)

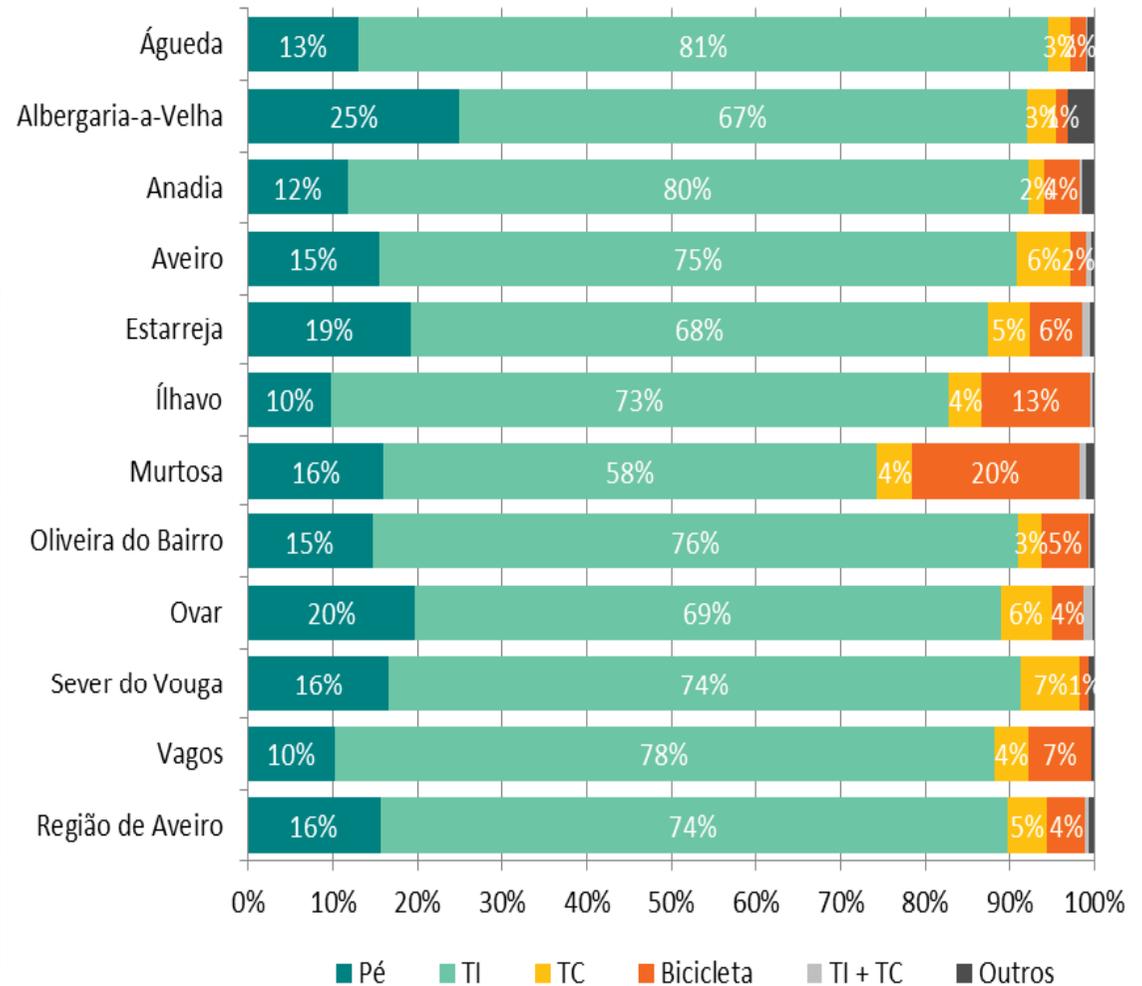


Linhas de desejo entre os concelhos da Região de Aveiro

Cerca de 74% das viagens são em TI.

A quota do TC é muito reduzida: varia entre 2% em Anadia, 7% em Sever do Vouga. No conjunto da CIRA é de 5%.

Diferenças importantes na repartição modal dos concelhos, associadas sobretudo ao maior ou menor peso das viagens em modos suaves.



Repartição modal nas viagens terminadas por concelho



## REDES DE MODOS SUAVES

Forte sensibilização para a promoção da **acessibilidade para todos** (6 concelhos a desenvolver Planos de Promoção de Acessibilidades para Todos).

Aproveitamento dos planos de **regeneração urbana** para qualificar o espaço público (opção em Águeda, Aveiro, Anadia (Curia), Ílhavo ou Oliveira do Bairro).

Não estão a ser considerados outros instrumentos de gestão da mobilidade pedonal para além destes planos (à exceção de Aveiro) (e.g., zonas 30).

Concelhos com maior dimensão populacional são aqueles que apresentam **redes pedonais mais estruturadas** (existentes ou previstas).



As redes cicláveis estão muito mais consolidadas nos concelhos do litoral e a concretização de todos os projetos Polis irá reforçar esta tendência.

Fundamental avaliar a possibilidade de desenvolvimento das redes inter-concelhias nos restantes concelhos da Região.

A população parece estar recetiva à utilização da bicicleta nas deslocações quotidianas. Murtosa e Ílhavo apresentam já taxas de utilização elevadas, nos restantes esta vontade está latente.

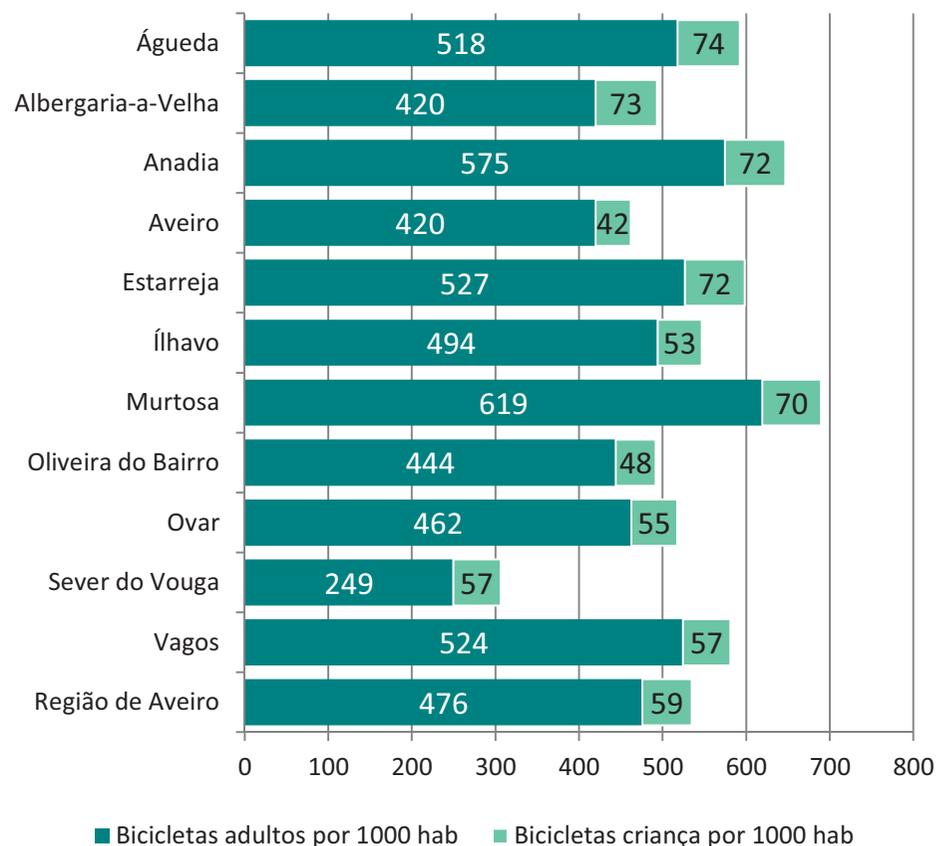


Rede ciclável - Existente e Proposta

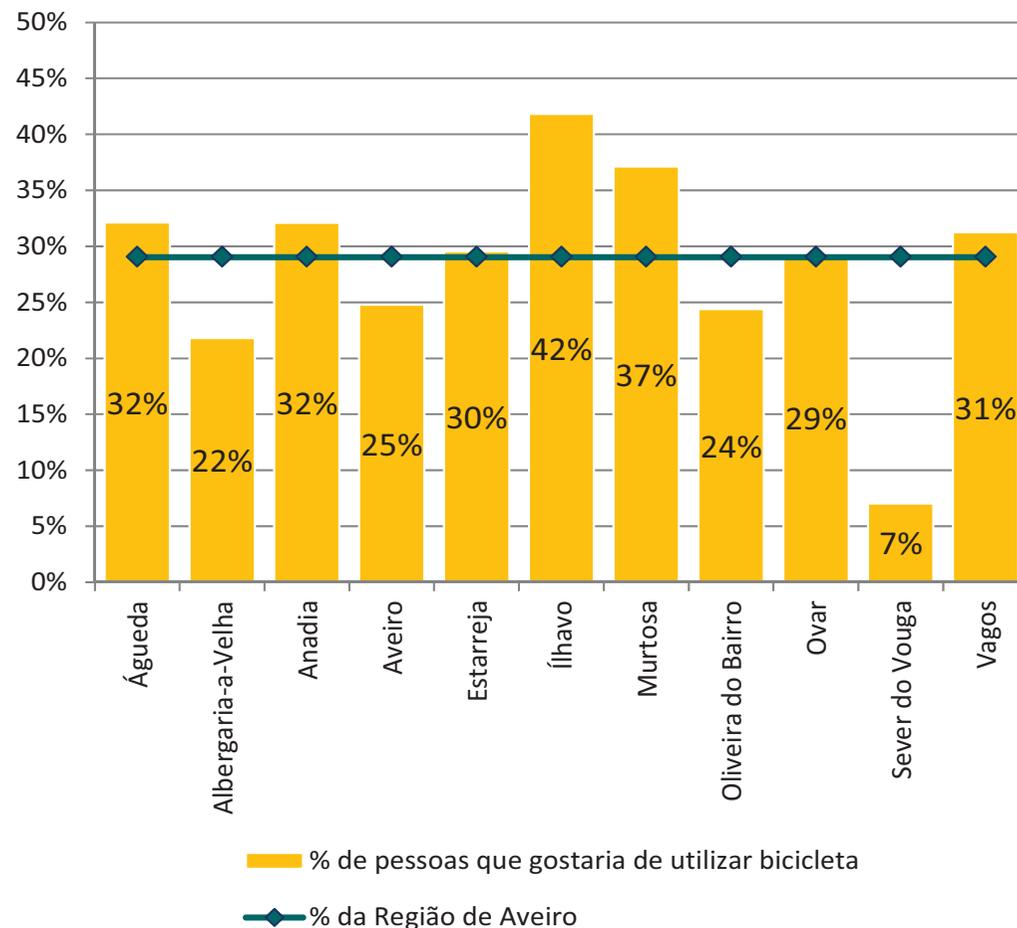
O total de bicicletas disponíveis é comparável ao total de automóveis, sendo de considerar que a formalização das redes cicláveis nas zonas centrais dos principais aglomerados poderá contribuir para uma maior adesão a este modo de transporte nas deslocações quotidianas.

Aveiro, Águeda e Murtosa oferecem sistemas de empréstimo de bicicletas, mas estes não permitem uma utilização generalizada nas deslocações quotidianas.

Poderá ser interessante alargar este conceito a outros concelhos.



Bicicletas por mil habitantes por concelho

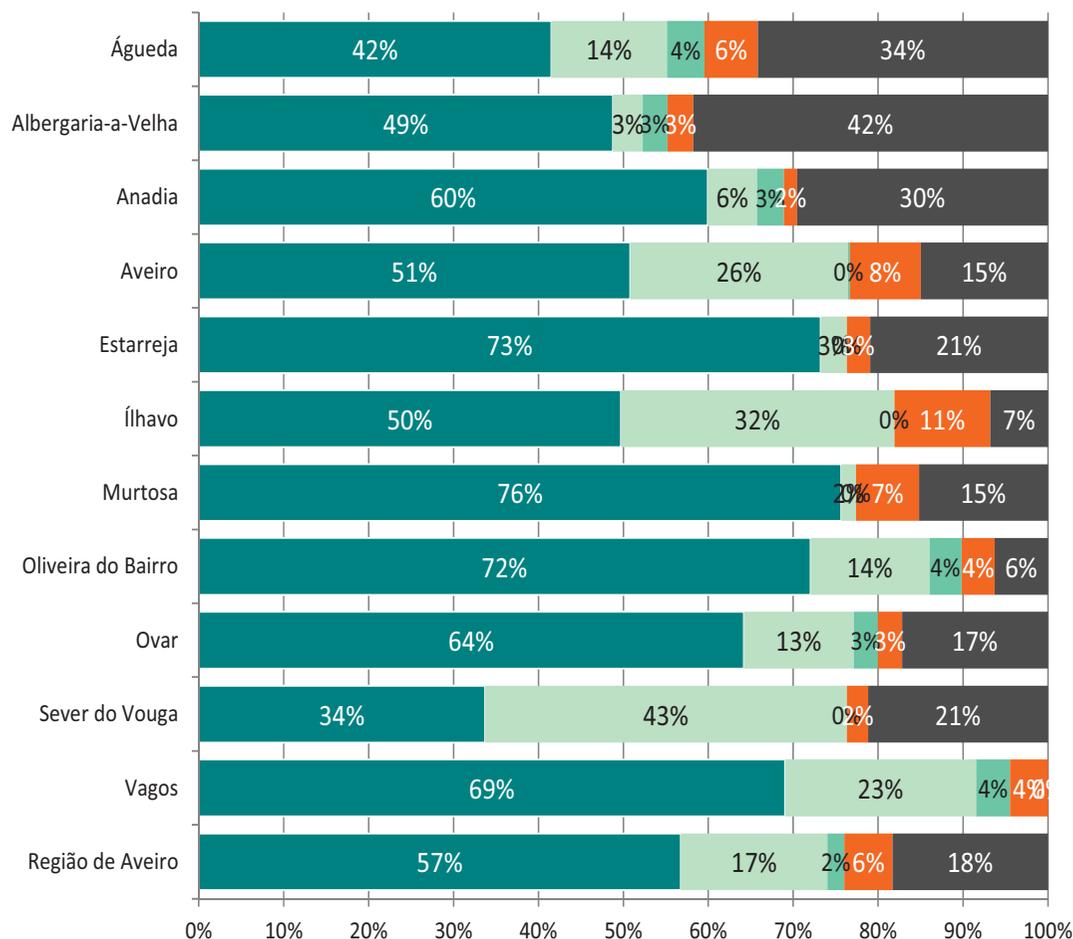


Cerca de 29% das pessoas admite a **utilização da bicicleta** nas deslocações quotidianas, mas existem variações entre concelhos e estas devem ser respeitadas.

Percentagem de pessoas que admite utilizar a bicicleta nas deslocações quotidianas

A “Melhoria/expansão da rede ciclável” é a condição mais vezes referenciada (57%), seguida da “Melhoria das condições do piso” (17%).

## Redes de modos suaves: oferta e procura



Condições necessárias para uma maior utilização da bicicleta nas deslocações quotidianas

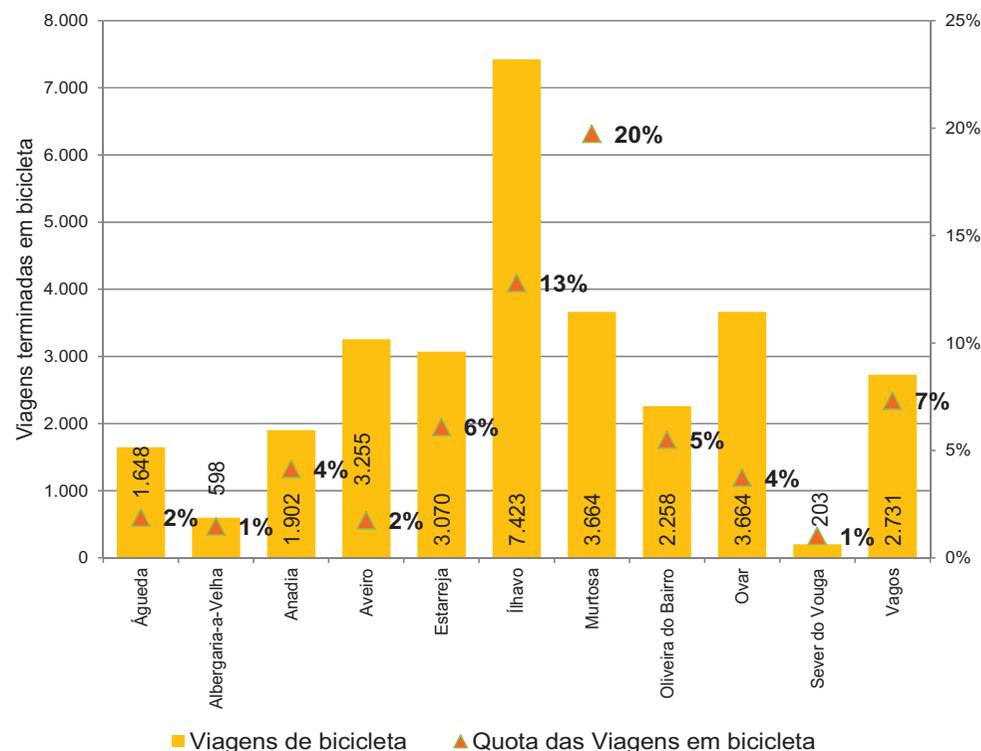
- Melhoria/Expansão da rede ciclável
- Melhoria das condições do piso
- Existência/Alargamento dos passeios
- Aumento da segurança rodoviária
- Outros

Quota das viagens em bicicleta na Região é moderada (4%) sobretudo quando comparada com os 9% da Europa dos 27.

Murtosa e Ílhavo com quotas da bicicleta muito mais elevadas (20% e 13%)

Águeda, Aveiro (2%), Albergaria e Sever do Vouga (1%) apresentam níveis de utilização da bicicleta inferiores à média da região.

Em Sever do Vouga e Águeda (e em menor grau em Albergaria-a-Velha) a topografia dificulta a utilização generalizada da bicicleta.



Viagens terminadas em bicicleta em cada concelho e % face ao total



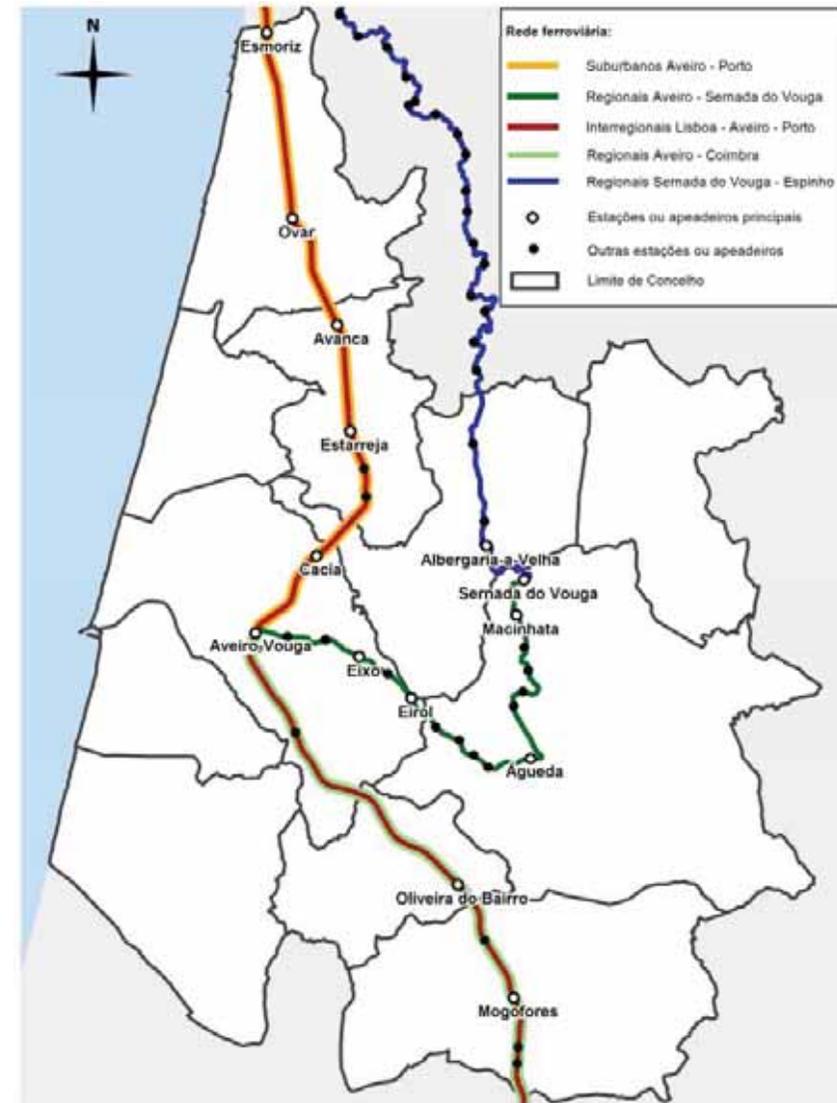
## TRANSPORTES COLETIVOS



Aveiro

Procura na Linha de Aveiro: aumentou 4,3% entre 2003 e 2010.

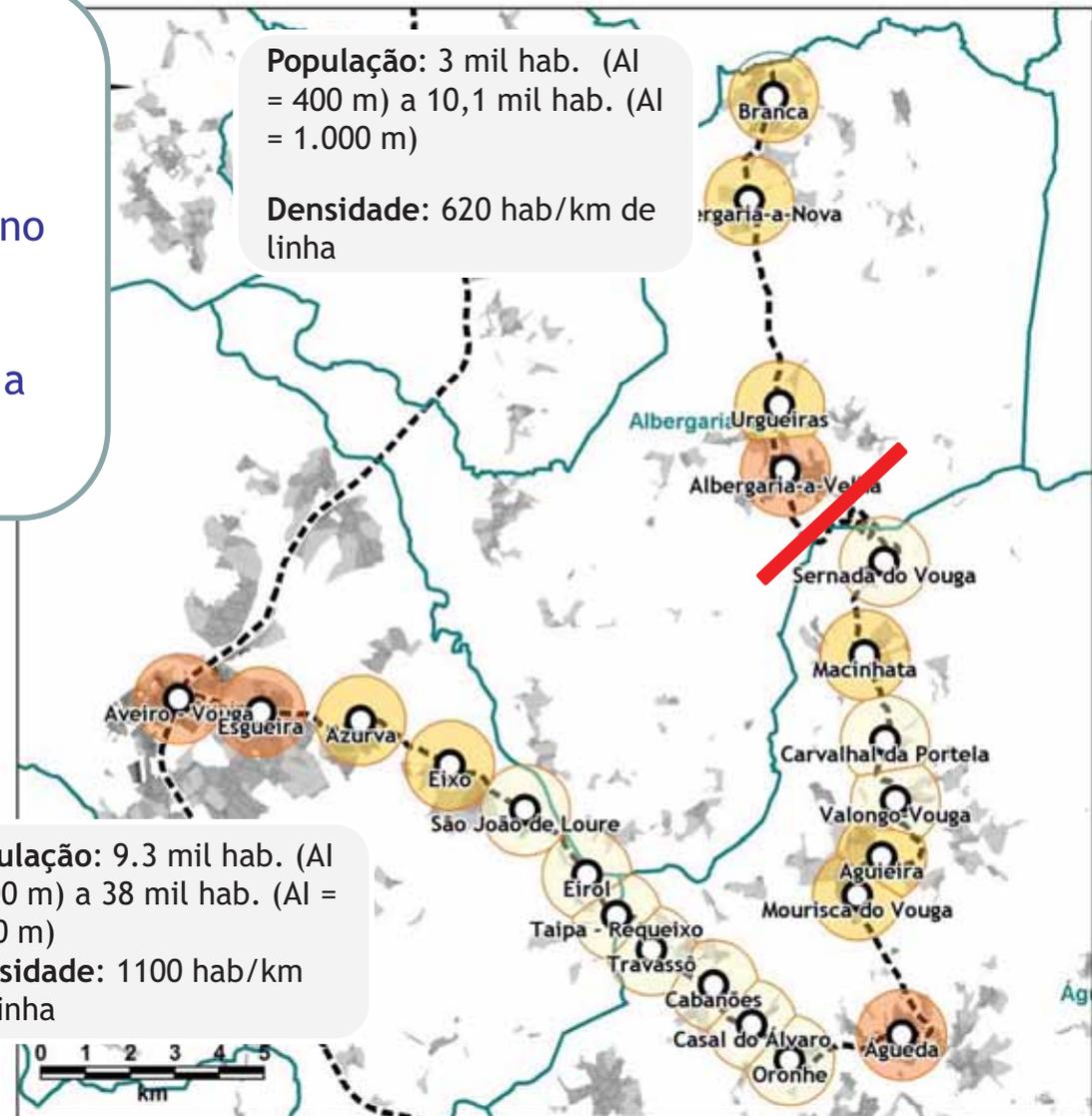
Linha	Serviço	Extremos
Linha do Norte	Regional	Lisboa-Porto
		Coimbra-Aveiro
	Urbano	Aveiro-Porto
		Ovar-Porto
Linha do Vouga	Regional	Aveiro-Sernada do Vouga
		Aveiro-Macinhata
		Aveiro-Águeda
		Sernada do Vouga-Espinho
		Oliveira de Azeméis-Espinho



Serviços CP

## Linha do Vouga com:

- níveis de procura  **muito baixos**
- níveis de qualidade da oferta  **aquém do desejável** sobretudo no troço Aveiro-Sernada do Vouga (vel. comercial ≈ 34 km/h)
- **transbordo não articulado** com a Linha do Norte

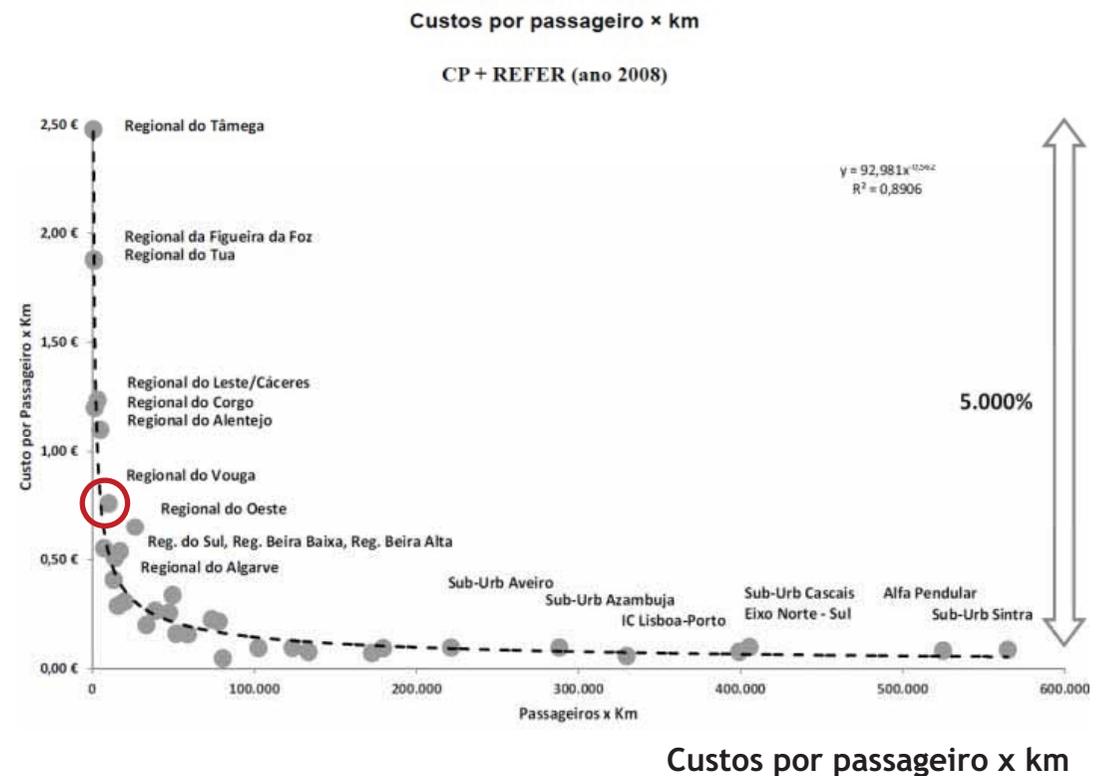


Ligações possíveis	10	9	9	11
Ligações <= 15 min	5	2	6	5
Tempo de espera (min)	LV -> Sul	LV -> Norte	Sul -> LV	Norte -> LV
Mínimo	1	11	3	0
Máximo	49	55	37	58
Médio	22,3	23,6	14,3	19,8

**Custo de transporte: 0,75€**  
por pax.km.

Taxa de ocupação (23%; cerca de 500 pax por dia)

O encerramento da **Linha do Vouga** estava planeado no PET para finais de 2011, mas este encerramento ainda não foi efetivado.



A manutenção de um serviço de TC neste corredor implica:

- Implementar uma **rede de interfaces** intermodais (TCF > TCR).
- **Melhorar os transbordos** com a Linha do Norte (tempos de espera são muito elevados).
- Aumentar a **frequência e a regularidade do serviço**.
- Rever o regime de **inter-paragens**
- **Potenciar a utilização** deste serviço junto à população.

Mas também:

- **Qualificar urbanisticamente** o acesso às estações
- Fomentar a **consolidação urbana** na envolvente das estações (longo prazo).
- Avaliar a possibilidade de introduzir **soluções tecnológicas** mais ligeiras e flexíveis.

Alternativas possíveis:

- **Fecho do serviço ferroviário da linha do Vouga** (proposta do PET)

OU

- **Manutenção do serviço TC na Linha:**
  - Aveiro - Espinho
  - [apenas Aveiro - Sernada do Vouga]

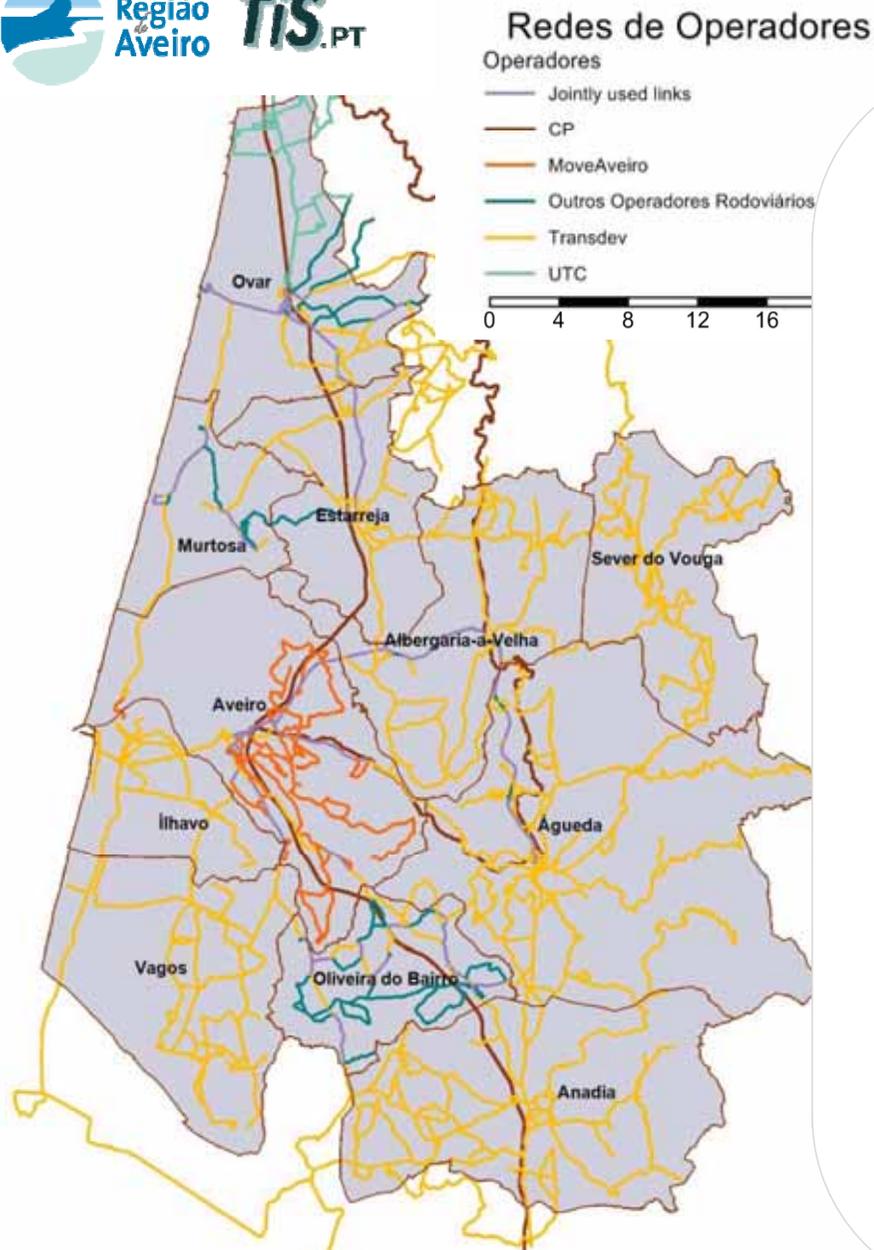


O transporte ferroviário regional na ligação Coimbra-Aveiro apresenta uma boa oferta (rápida e regular). Devia procurar-se promover uma maior integração do TCR com este modo.

A estrutura tarifária dos serviços da CP apenas permite a intermodalidade na AMP e por isso, quem utiliza os serviços CP na Região de Aveiro tem de utilizar um 2.º título de transporte, ou utilizar o TI para chegar à estação.

Não existe coordenação dos horários entre TCF e TCR nos pontos em que existe transbordo (e.g., Oliveira do Bairro, Mogofores e Curia).





A **Transdev** é o principal operador rodoviário na Região.

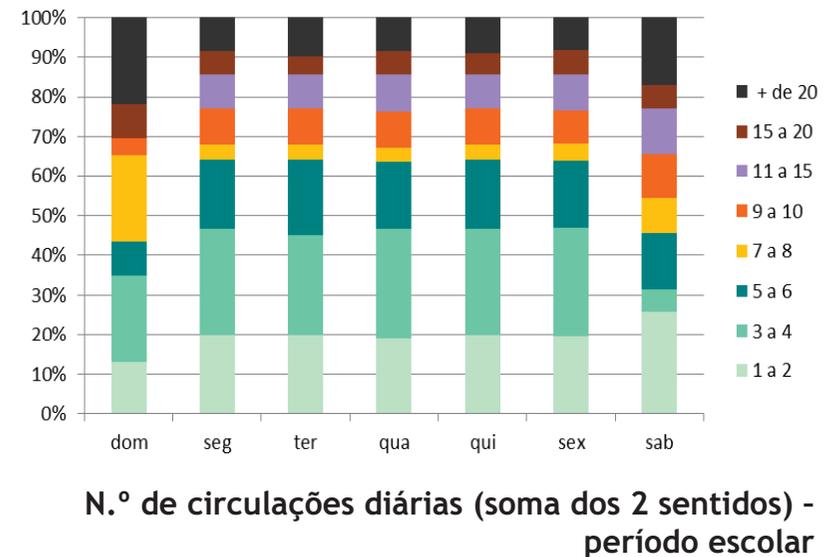
Esta rede corresponde à soma de um conjunto de serviços adquirido a outros operadores e por isso não existe um conceito de oferta estruturado (e a oferta é de muito difícil compreensão).

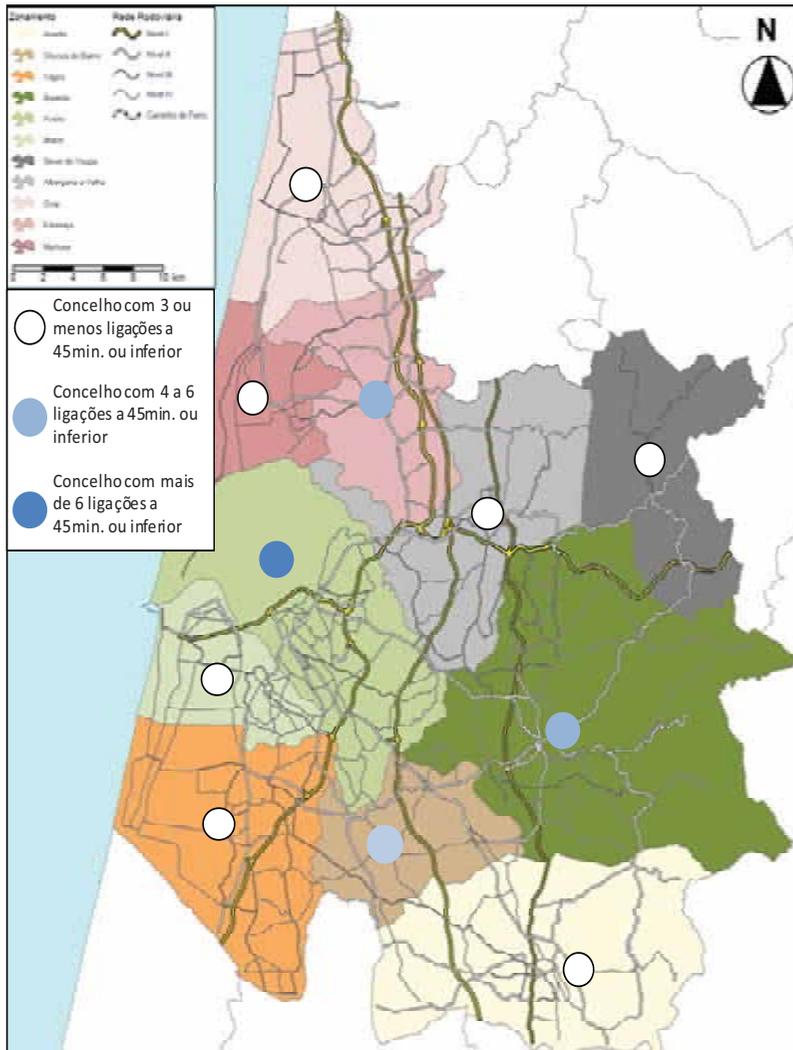
O resto da oferta de TCR é garantido por **operadores de menor dimensão**:

- Auto-Viação Feirense (2 ligações em Ovar)
- Auto Viação do Souto (3 ligações a partir do Furadouro)
- União de Transportes dos carvalhos (6 ligações em Ovar e 1 em Estarreja)
- Marques (Aveiro-Albergaria)
- Auto Viação da Murtosa (2 ligações a partir da Murtosa)
- Rede Expressos
- Serviços urbanos (MoveAveiro, TOB, Severin)

O sistema de transporte coletivo rodoviário na Região de Aveiro pode ser caracterizado por:

- **Inexistência do conceito de rede (hierarquizada)** de transporte coletivo (serviços e interfaces)
- **O transporte escolar suporta a existência de transporte público regular** nas zonas de menor densidade (31% das circulações e 41,7% das carreiras apenas são realizadas em período escolar)
- **Predomínio de carreiras com um baixo nível de oferta** (75% das carreiras tem 10 ou menos circulações diárias nos 2 sentidos - períodos escolares).





Tempos de Viagem

	Águeda	Albergaria-a-Velha	Anadia	Aveiro	Estarreja	Ílhavo	Murtosa	Oliveira do Bairro	Ovar	Sever do Vouga	Vagos	Tempo Médio	n.º de concelhos com que se liga para tempos de percurso ≤45 minutos.	n.º de concelhos com que se liga para tempos de percurso ≤ 35 minutos.
Águeda		34	32	48	69	70	101	21	78	79	82	61	4	4
Albergaria-a-Velha	32		63	29	45	58	84	66	69	45	71	56	3	3
Anadia	32	60		58	72	79	105	26	81	105	89	71	3	3
Aveiro	48	34	60		30	32	52	33	39	68	43	44	7	5
Estarreja	60	56	75	30		54	37	45	30	114	65	57	4	3
Ílhavo	71	56	89	32	52		79	58	62	90	24	61	3	3
Murtosa	94	95	124	53	35	87		75	54	149	98	86	2	2
Oliveira do Bairro	17	47	27	34	51	57	76		60	122	68	56	4	4
Ovar	70	66	85	40	31	65	55	54		124	76	67	3	2
Sever do Vouga	82	46	153	72	85	112	125	138	101		123	104	1	1
Vagos	83	70	107	43	62	24	93	69	72	105		73	3	2
Tempo Médio	59	56	81	44	53	64	81	59	65	100	74			

Tempos de deslocação em TC entre concelhos da Região de Aveiro (em minutos)

Origem / Destino	Águeda	Albergaria-a-Velha	Anadia	Aveiro	Estarreja	Ílhavo	Murtosa	Oliveira do Bairro	Ovar	Sever do Vouga	Vagos	TOTAL
Águeda	74.569	2.251	2.291	3.937	43	72		2.306	54	348	367	86.238
Albergaria-a-Velha	2.151	31.432	80	4.827	468	250	61	153	91	232		39.745
Anadia	2.170	80	37.292	1.049	83	152		2.398			68	43.291
Aveiro	3.995	4.378	988	143.092	4.318	13.907	1.199	3.631	2.030	896	3.756	182.190
Estarreja	43	472	43	4.378	39.293	170	2.476	31	1.671		87	48.665
Ílhavo	131	317	152	14.153	170	40.280		195	47	292	2.129	57.867
Murtosa				1.259	2.467		13.711	91	288		63	17.879
Oliveira do Bairro	2.178	153	2.102	3.313	132	255	91	30.036			799	39.058
Ovar	54	91		1.980	1.717	47	288		83.456	69		87.702
Sever do Vouga	394	232		915		199			69	17.498		19.306
Vagos	383		68	3.852	87	2.105	63	799			29.156	36.511
<b>Total</b>	<b>86.068</b>	<b>39.406</b>	<b>43.016</b>	<b>182.755</b>	<b>48.778</b>	<b>57.438</b>	<b>17.887</b>	<b>39.640</b>	<b>87.706</b>	<b>19.334</b>	<b>36.423</b>	<b>658.452</b>

Matriz de viagens TM na Região de Aveiro

Reestruturação da rede TC rodoviária introduzindo o conceito de hierarquia de rede:

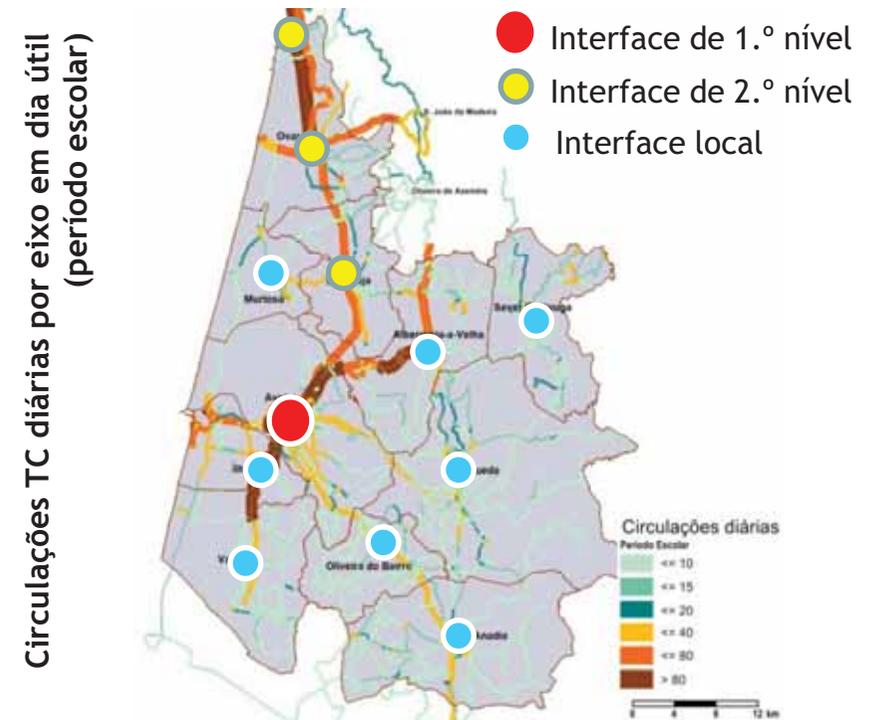
- Ligações inter-concelhias estruturantes e secundárias
- Ligações concelhias estruturantes e secundárias
- Ligações urbanas



Aposta na afirmação e consolidação da **rede de interfaces** que efetivamente contribuam para a existência de cadeias de viagem TC-TC ou TI-TC.

A **estação de Aveiro** é a **principal interface da Região**: melhor oferta ferroviária e movimento de maior n.º de carreiras (26) e circulações (490).

## Transporte Coletivos & Interfaces



Interface	Designação	Inserção urbana	Disponib. de serviço ferroviário	Oferta em TC rodoviário		Procura (mov. de pax)
				N.º de carreiras	N.º de circulações (2 sentidos)	
1.º Nível	Principal	Inserida num centro urbano com forte concentração de emprego, comércio e serviços, mas também com uma forte componente residencial	Sim	≥ 20	≥ 250	≥ 9.000
2.º Nível	Secundário	Localizada em centros urbanos secundários	Desejável	≥ 10	≥ 100	≥ 1.500
3.º Nível	Local	Localizada em áreas urbanas cumprindo apenas 2 dos critérios	Opcional	≥ 5	≥ 50	≥ 500

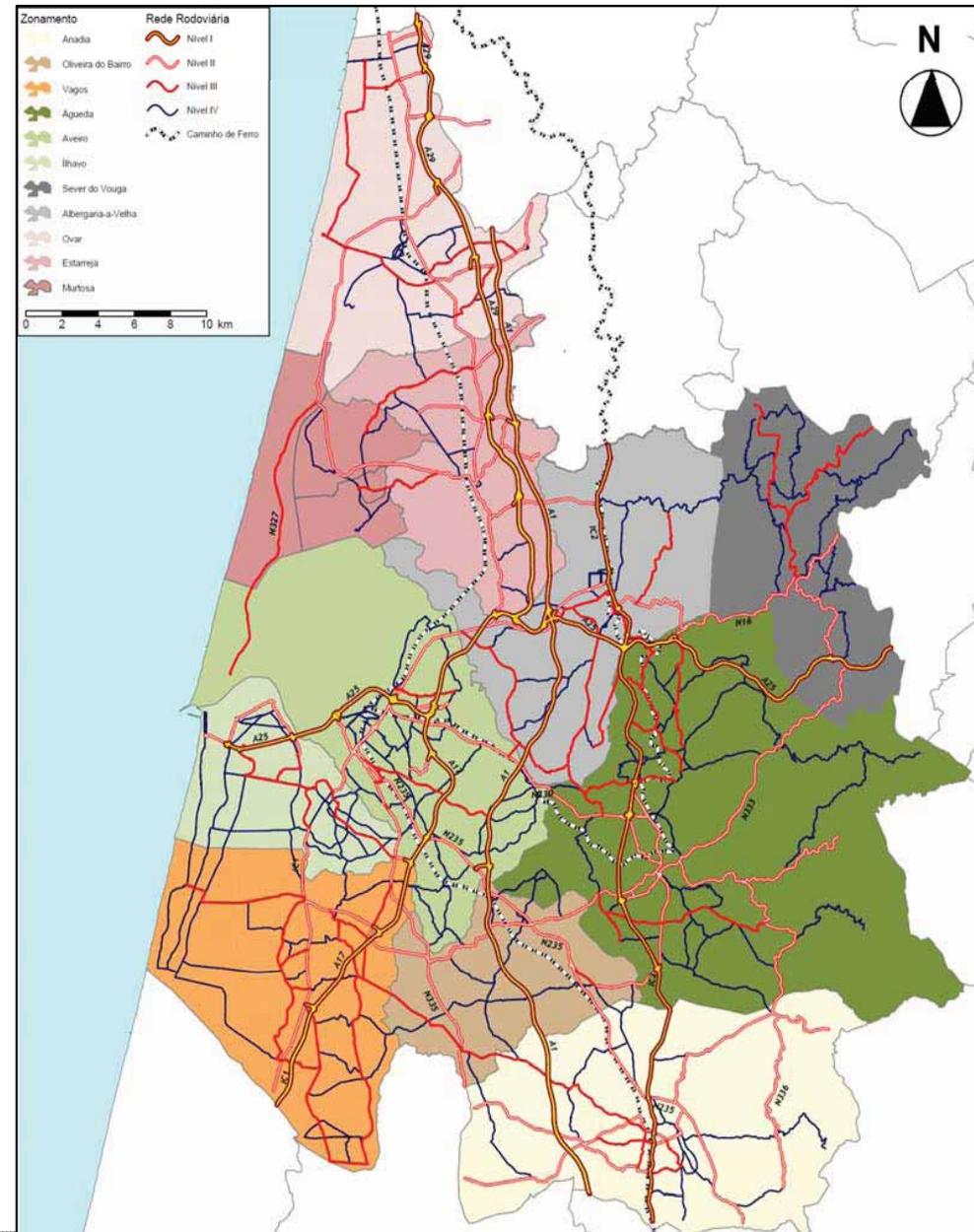


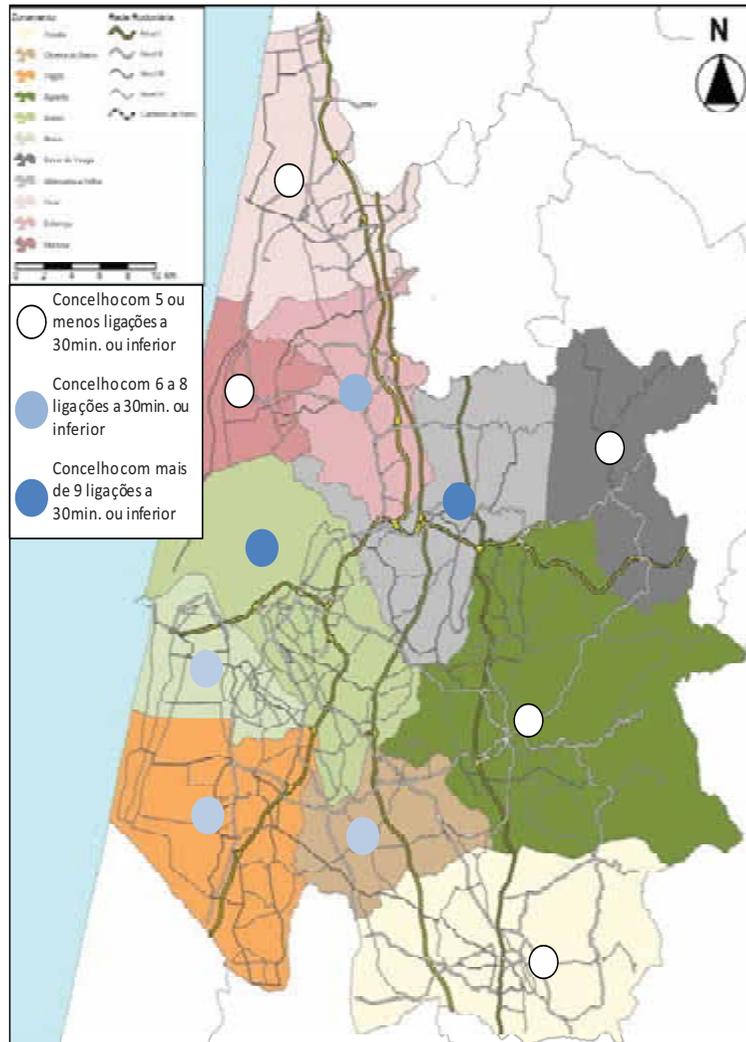
## TRANSPORTE INDIVIDUAL

Globalmente a Região de Aveiro beneficia de uma **excelente acessibilidade rodoviária**, assente nos seguintes eixos:

- IP1/A1 (AE do Norte)
- IP5/A25 (AE das Beira Litoral e Alta)
- IC1/A17 (AE do Litoral Centro)
- IC1/A29 (AE da Costa da Prata)
- IC2

Esta rede é complementada por um conjunto de vias de 2.º e 3.º nível hierárquico, as quais permitem dotar a generalidade dos concelhos de acesso rápido aos restantes concelhos da região.





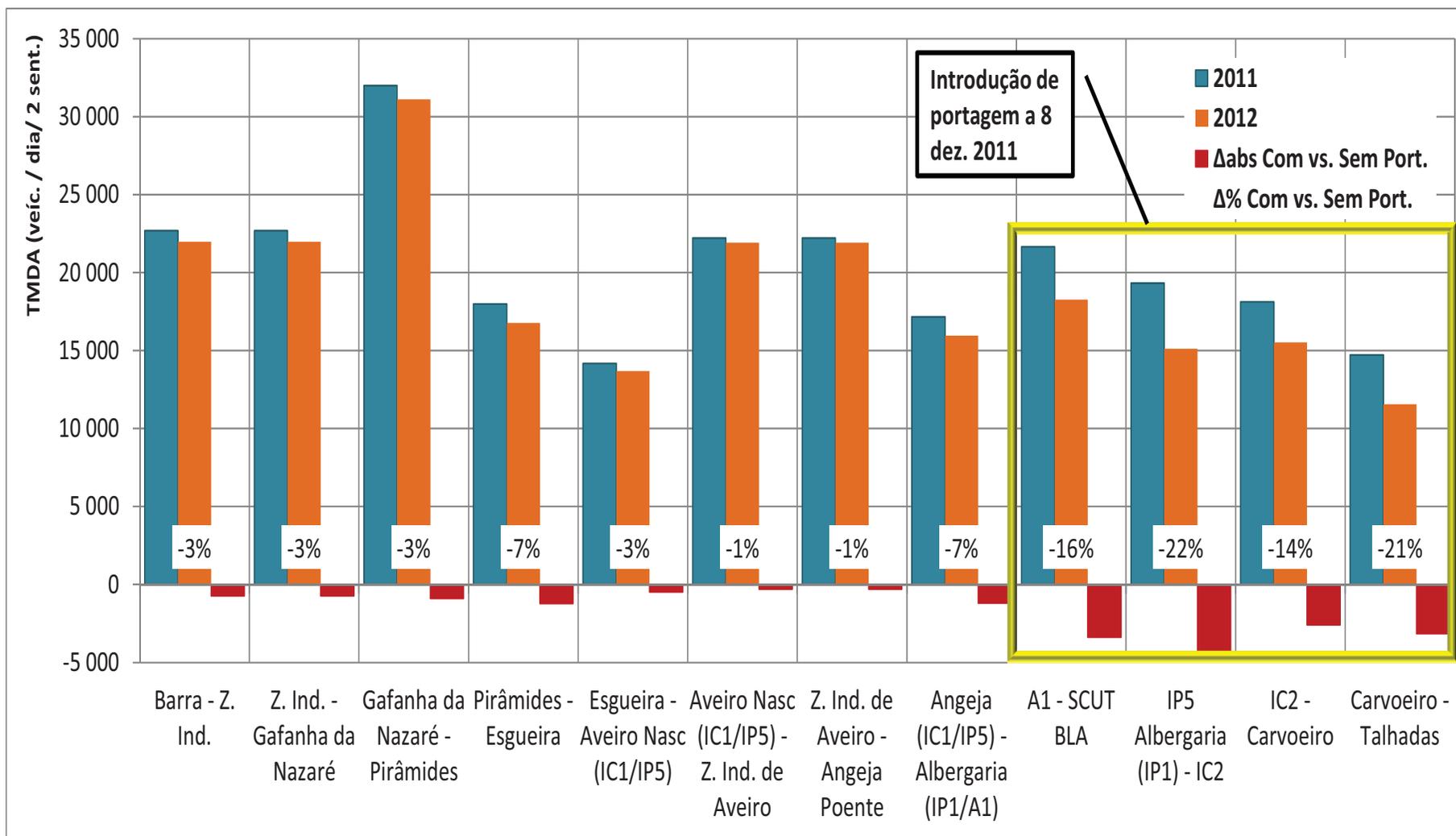
Tempos de Viagem	Águeda	Albergaria-a-Velha	Anadia	Aveiro	Estarreja	Ílhavo	Murtosa	Oliveira do Bairro	Ovar	Sever do Vouga	Vagos	Tempo Médio	n.º de concelhos com que se liga para tempos de percurso ≤30 minutos.	n.º de concelhos com que se liga para tempos de percurso ≤20 minutos.
Águeda		24	26	30	36	37	44	28	43	44	36	35	5	1
Albergaria-a-Velha	23		36	16	20	24	28	31	27	26	24	26	9	3
Anadia	26	35		36	46	37	54	22	53	56	36	40	3	1
Aveiro	30	17	36		20	10	28	27	29	37	16	25	9	5
Estarreja	36	20	45	20		27	10	37	20	35	27	28	7	5
Ílhavo	37	25	37	10	28		36	25	36	45	15	29	6	3
Murtosa	44	29	53	28	10	35		45	22	43	35	34	5	2
Oliveira do Bairro	28	34	22	28	38	25	46		45	54	21	34	6	1
Ovar	42	27	52	27	20	35	22	44		43	35	35	5	2
Sever do Vouga	44	57	43	43	35	43	43	51	45		43	45	1	1
Vagos	37	25	36	18	28	16	36	22	36	45		30	6	3
Tempo Médio	35	29	39	26	28	29	35	33	36	43	29			

Tempos de deslocação em TI entre concelhos da Região de Aveiro (em minutos)

- **Aveiro (cidade) apresenta a melhor acessibilidade** no contexto da região: está a 30 minutos ou menos de nove concelhos da região. Apenas Anadia e Sever do Vouga estão a mais de 30 minutos (a cerca de 35 minutos) de Aveiro.
- Albergaria-a-Velha e Estarreja apresenta também uma boa acessibilidade rodoviária.
- Sever do Vouga é o concelho com **pior acessibilidade rodoviária**, traduzindo a sua posição periférica na região e a topografia mais difícil.
- Os **impactes decorrentes da introdução de portagens nas antigas SCUT** estão também a ser sentidos por diversos concelhos, sendo possível constatar um acréscimo do volume de tráfego na rede de carácter mais local, destacando-se neste contexto, a EN109, a qual atravessa os concelhos de Albergaria-a-Velha, Aveiro, Estarreja, Ílhavo e Ovar.

- **EN109:** maiores restrições de circulação junto a Estarreja (mais precisamente na proximidade da intersecção com a EN224 que permite o acesso ao IP1-A1 e ao IC1-A29);
- **EN230:** Principais problemas de circulação e fluidez de tráfego registam-se no troço a Poente do IC2, principalmente durante a HPT;
- **Troços pontuais no acesso à cidade de Aveiro:** Verifica-se uma redução da velocidade nestes pontos que, geralmente se prendem com o acesso ao IP5-A25 e ao IC1-A17.





Tráfego Médio Diário no IP5/A25 antes e depois da introdução de portagens

Ao nível do sistema rodoviário, a estratégia de intervenção do PIMTRA passa por:

- **Minimizar os impactes do tráfego de atravessamento** nos principais aglomerados (construção de variantes, proibição de circulação de pesados em algumas vias).
- Pontualmente **melhorar a rede de acessibilidades** estruturante
- **Apostar na qualificação** do espaço rodoviário nos principais aglomerados (restrições de capacidade ou de velocidade) e,

Vários dos concelhos estão já sensibilizados para a necessidade de **redistribuir o espaço canal a favor de outros modos de transporte** que não o TI, sobretudo em contexto urbano mais consolidado (e.g., Aveiro, Águeda ou Murtosa).

Avaliar em que medida é possível melhorar a **acessibilidade rodoviária a Sever do Vouga**, mas tendo presente o custo-benefício das soluções que venham a ser encontradas.

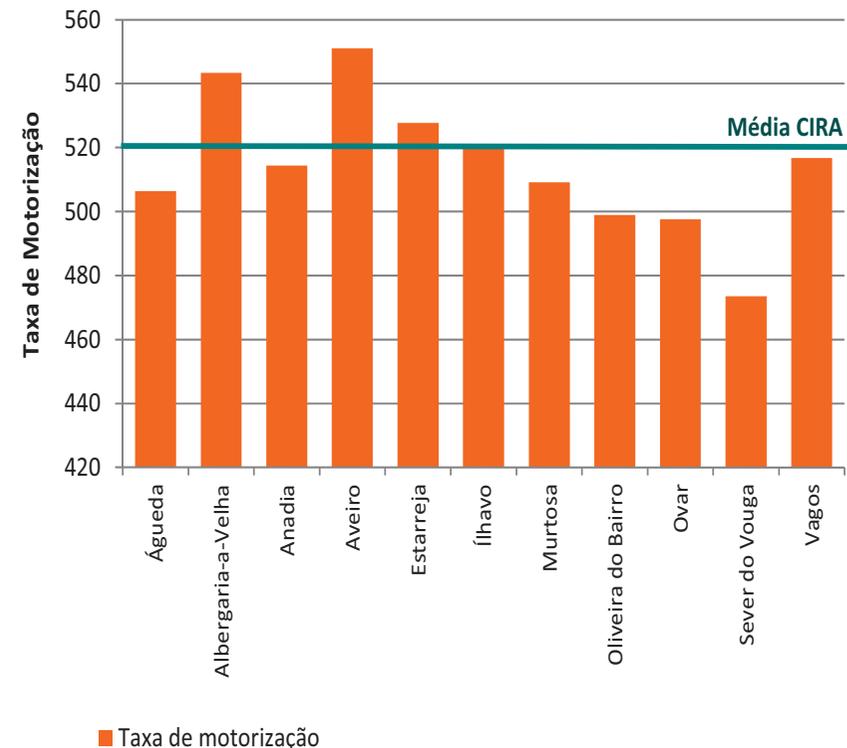


## ESTACIONAMENTO

As **taxas de motorização são elevadas** (equivalentes ou superiores a 500 veic./1000 hab.).

A posse generalizada do automóvel pela população **dificulta a transferência modal do TI** para outros modos de transporte no curto/médio prazo.

Crise económica e o preço elevado dos combustíveis pode tornar os utilizadores automóvel mais recetivos a uma alteração das opções modais.

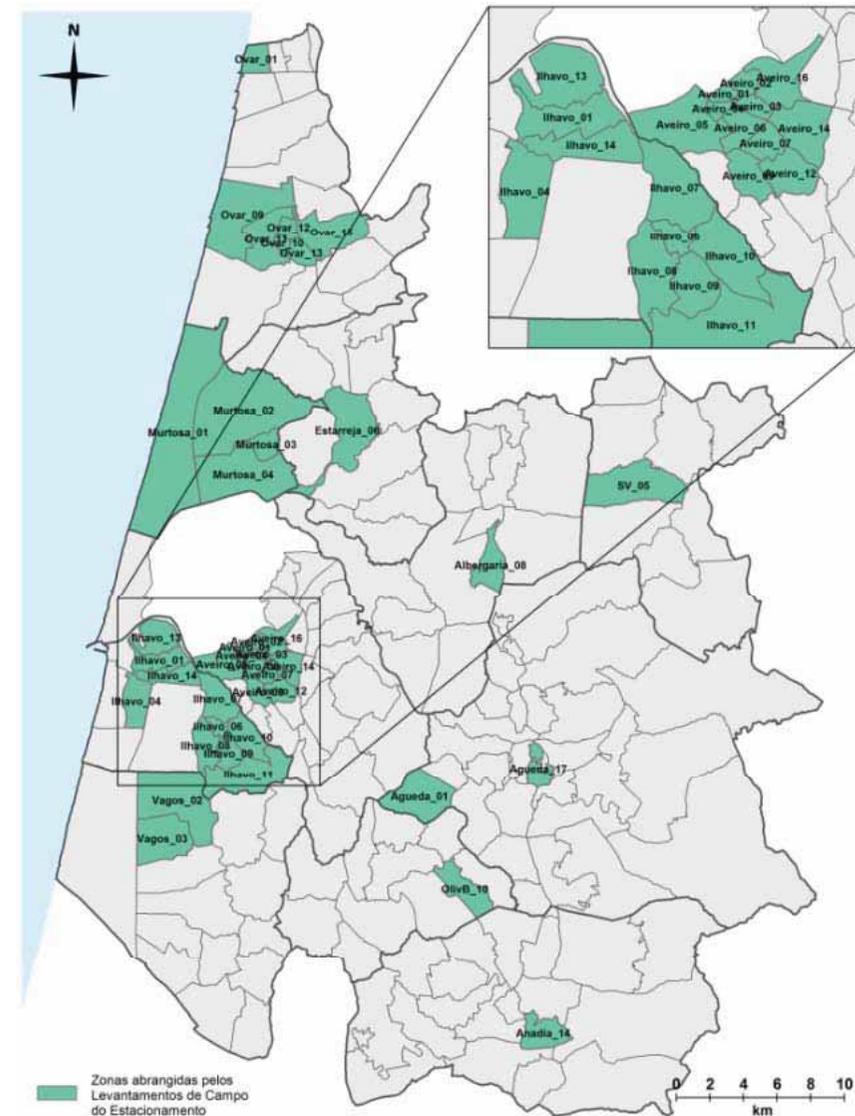


Taxa de motorização (veic. / 1000 hab.)

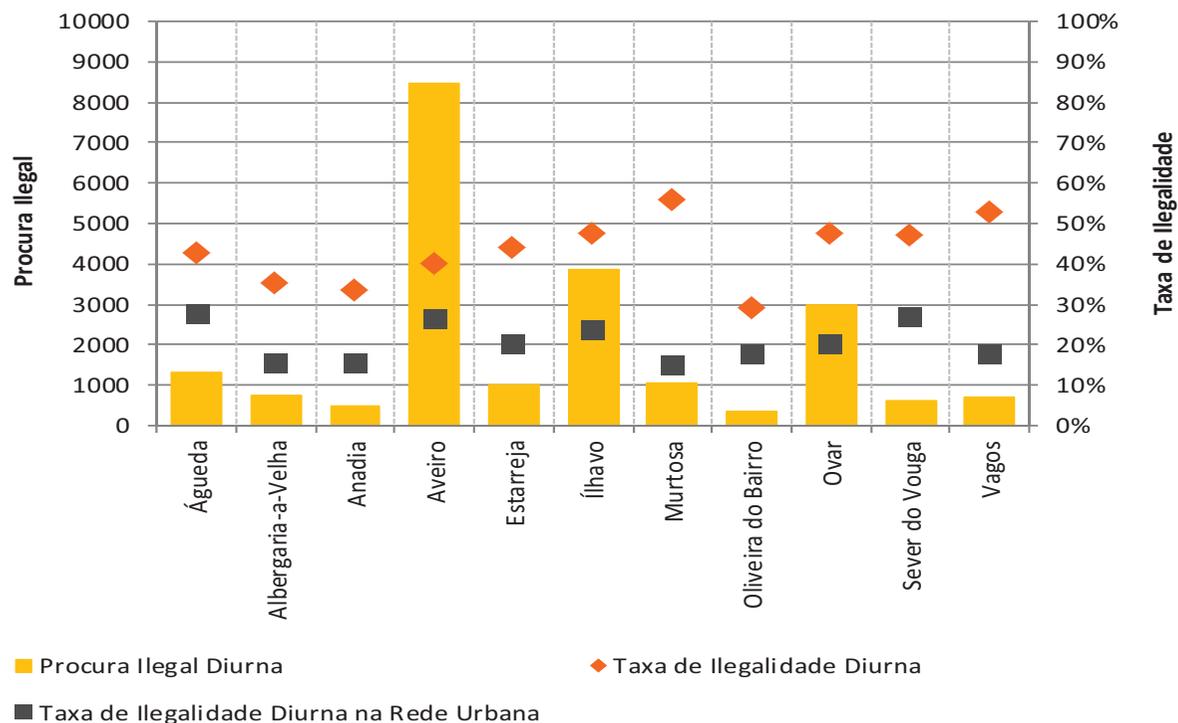
## Estacionamento: Oferta e procura

No total estão disponíveis cerca de **57,5 mil lugares de estacionamento de acesso público** no conjunto dos maiores centros urbanos da Região de Aveiro (10,7 mil lugares em parque).

Globalmente, a procura diurna de estacionamento é de **50,4 mil veículos** e a procura noturna de estacionamento é de **32,2 mil veículos**.



Zonamento abrangido pelos levantamentos da oferta e procura de estacionamento



Procura de estacionamento público ilegal e taxa de ilegalidade

A taxa de ilegalidade é de 43% no período diurno e de 39% no período noturno.

Cerca de 73% do estacionamento ilegal é do tipo 2, e por isso importa minimizar a ocorrência deste tipo de estacionamento.



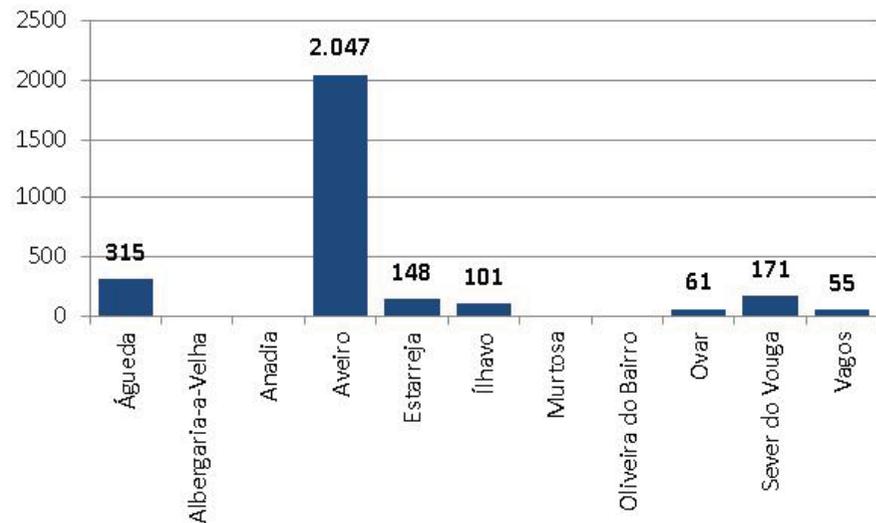
Estacionamento ilegal do tipo 1 - quando o estacionamento ilegal ocorre em situações que não prejudicam a circulação de outros veículos nem de pessoas



Estacionamento ilegal do tipo 2 - quando o estacionamento compromete a fluidez e/ou a segurança de peões ou outros veículos.

Sete dos onze municípios da Região, **tarifam o estacionamento na via pública**, normalmente nas zonas de maior centralidade.

Nalguns concelhos, a **oferta tarifada é muito reduzida**, o que introduz dificuldades no processo de gestão e funcionamento da oferta tarifada, e poderá recomendar que seja pensada uma estrutura inter-concelhia de gestão e fiscalização do estacionamento tarifado.



Estacionamento tarifado

Todos os PDM estabelecem parâmetros de estacionamento privado associados à função habitacional superiores a 1 lugar por fogo, mas existem variações entre concelhos:

- uns são mais elevados (é o caso de Ovar)
- outros são **mais restritivos** (e.g. Ílhavo e Sever do Vouga).
- os concelhos de Albergaria-a-Velha e Vagos regem-se pela portaria 216B/2008.

Na revisão dos PDMs importa **distinguir os parâmetros de oferta** nas **principais cidades** (onde se poderiam assumir parâmetros de oferta menos elevados) versus as **periferias urbanas / espaços rurais** (em que se admitiriam parâmetros de oferta mais elevados).

Apenas Aveiro e Sever do Vouga apresentam **défices de estacionamento no período diurno**.

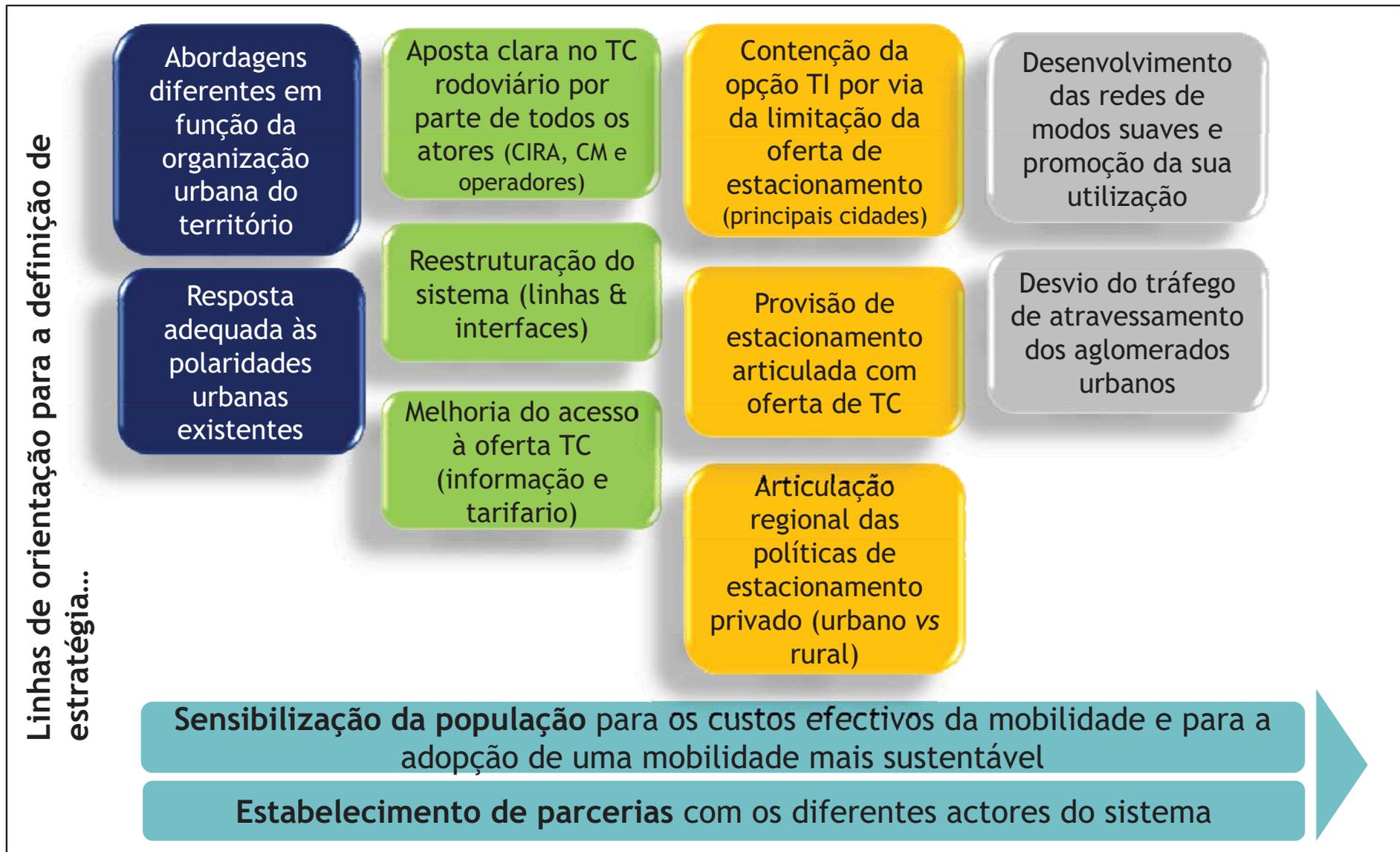
A pressão da procura não é homogénea no território, pelo que existem áreas dentro de cada concelho em que a pressão da procura é superior à oferta.

O **centro de Aveiro apresenta pressões de estacionamento muito elevadas** durante o período diurno mas isso está associado à forte utilização do TI no acesso a Aveiro e, por isso é fortemente desaconselhada a criação de nova oferta.

Também na zona da Gafanha da Nazaré, o centro de Sever do Vouga e de Ovar apresentam défices superiores a 200 lugares de estacionamento.



Exemplo de uma situação que não é considerada no domínio da oferta em parques ou bolsas de estacionamento (imagens Bing Maps) - envolvente à estação ferroviária de Aveiro





# 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!**



**Região  
de Aveiro**  
Comunidade Intermunicipal - Região de Aveiro

**TiS**.PT