

plano diretor municipal  
Ovar

## Relatório da Rede Viária e Transportes



junho 2015  
município de Ovar  
lugar do plano, gestão do território e cultura





## ÍNDICE

|   |    |
|---|----|
| 1. INTRODUÇÃO .....   | 3  |
| 2. CARACTERIZAÇÃO REDE VIARIA .....                               | 5  |
| 2.1. Enquadramento no PRN 2000 .....                              | 5  |
| 2.2. Rede Nacional Fundamental .....                              | 8  |
| 2.3. Rede Nacional Complementar .....                             | 9  |
| 2.4. Estradas Regionais .....                                     | 11 |
| 2.5. Rede Desclassificada do PRN 2000 sob jurisdição da EP .....  | 12 |
| 2.6. Rede Municipal .....   | 12 |
| 2.7. Rede Viária Projetada .....                                  | 13 |
| 3. PROPOSTA .....   | 14 |
| 3.1. Enquadramento .....  | 15 |
| 3.2. Hierarquia Viária .....                                      | 17 |
| 3.2.1. Vias Coletoras .....                                       | 18 |
| 3.2.2. VIAS DISTRIBUIDORAS PRINCIPAIS .....                       | 18 |
| 3.2.3. VIAS DISTRIBUIDORAS SECUNDÁRIAS .....                      | 19 |
| 3.2.4. VIAS DISTRIBUIDORAS RADIAIS .....                          | 20 |
| 3.2.5. VIAS DE ACESSO LOCAL .....                                 | 20 |
| 4. PONTOS DE CONFLITO .....                                       | 21 |
| 4.1. Sinistralidade .....   | 21 |
| 5. MOBILIDADE E TRANSPORTES .....                                 | 24 |
| 5.1. Introdução .....   | 24 |
| 5.2. Transporte de Passageiros .....                              | 25 |
| 5.2.1. TRANSPORTES RODOVIÁRIOS CONCELHIOS .....                   | 26 |
| 5.2.2. TRANSPORTES RODOVIÁRIOS MÉDIA DURAÇÃO .....                | 26 |
| 5.2.3. TRANSPORTES ESCOLARES .....                                | 27 |
| 5.2.4. TRANSPORTE FERROVIÁRIO .....                               | 28 |
| 5.3. Novas Mobilidades- Rede Ciclovias e Percursos Pedonais ..... | 29 |
| 5.4. Infraestruturas fluviais .....                               | 32 |
| 6. ORIENTAÇÕES .....  | 35 |



## 1. INTRODUÇÃO

As infraestruturas de suporte à circulação de pessoas, bens e serviços, são um fator determinante no desenvolvimento social, económico e cultural das populações das áreas territoriais que servem. A sua existência ou inexistência, traçado, condições de serviço, estado de conservação e manutenção, em qualidade e eficiência, proporcionam, condicionam ou limitam a “liberdade” de circulação, o acesso a bens e serviços, sobretudo a bens e serviços sofisticados, de nível superior e considerável grau de complexidade. Com efeito são as infraestruturas viárias que suportam a circulação dos diversos modos de transporte.

A definição concreta da estrutura viária e a capacidade das suas infraestruturas têm, muito para além da função regularizadora dos fluxos existentes e previsíveis, forte influência nas interações espaciais e constituem elementos preponderantes na estruturação do território, assumindo-se antes de tudo como um elemento fundamental de organização do espaço, estabelecendo o seu ‘esqueleto’.

Existem, no âmbito da rede viária, dois níveis distintos de intervenção municipal: por um lado a construção, conservação, retificação da rede viária, por outro o ato de gestão da sua área marginal. Neste caso, compete ao município promover os regulamentos que contemplem normas definidoras das características das vias-eixo, limite das plataformas, zona de estrada, etc. Assim, a importância crescente que a questão da rede viária merece no contexto do desenvolvimento municipal e local impõe ao Plano Diretor Municipal a necessidade de proceder a estudos relativos à hierarquia e funcionamento da rede, bem como às suas características e estado de conservação.

Neste sentido, e no âmbito do Plano, importa conhecer a rede viária de um dado território, nas suas relações e ligações nos seus vários níveis: seja ao nível macro do território nacional, seja a um nível intermédio, da região envolvente, e ao nível micro, concelhio e local; e compete considerar, na área territorial que o concelho ocupa, situações manifestamente desadequadas em termos de hierarquia, prevendo a prazo a dotação de uma rede viária adequada aos modernos requisitos de circulação rodoviária.



A estratégia estabelecida, ao nível da rede viária, passa pelo conhecimento *a priori* de:

- Qual a hierarquia da rede viária, incluindo as vias de importância supramunicipal que atravessam o município;
- Quais as necessidades em completar a rede;
- Quais as necessidades de criação de alternativas a eventuais congestionamentos detetados;
- Qual o seu estado de conservação e principais necessidades de intervenção.

Para o efeito, procura-se apresentar uma caracterização das vias segundo a classificação atual, bem como a função que desempenham na rede. Assim, as vias são classificadas e hierarquizadas tendo em conta as funções que desempenham no sistema viário, mesmo que as características específicas de cada uma não estejam devidamente adaptadas às funções que desempenham, promovendo-se a sua adequação.



## 2. CARATERIZAÇÃO REDE VIARIA

### 2.1. ENQUADRAMENTO NO PRN 2000

Em Portugal, e até 1985, as grandes diretrizes da política rodoviária estavam definidas no Plano Rodoviário Nacional de 1945. Entretanto, com uma melhoria das condições económicas, deu-se um rápido desenvolvimento do tráfego automóvel, tanto a nível de características, como em volumes de tráfego que, apesar das inúmeras alterações avulsas àquele diploma legal, o tornou obsoleto, sobretudo a partir dos anos setenta.

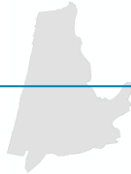
O conjunto das vias nacionais existentes na área territorial do Concelho de Ovar, no âmbito do PRN '45, era constituído fundamentalmente pelas Estradas Nacionais 109, 223 e 327, como consta do Quadro 1.

**Quadro 1.** Comunicações Rodoviárias Nacionais na área territorial do Concelho de Ovar, no âmbito do PRN '45.

| Vias  | Percurso   |
|---|--|
| EN 109                                      | Espinho / Esmoriz a Válega / Estarreja                                     |
| EN 223                                      | Ovar ( EN 109 ) - Feira ( EN 109-4 )                                       |
| EN 327<br>( troço Poente - Estrada da Ria ) | Ovar ( EN 109 - Circular Norte da Cidade de Ovar )<br>Murtosa - S. Jacinto |
| EN 327<br>( troço Nascente )                | Ovar ( EN 109 – Lugar do Temido ) – S. João da Madeira                     |

Assim, em 1985 foi aprovado um novo Plano Rodoviário Nacional ( PRN '85 ), definido através do Decreto-Lei n.º 380 / 85, de 26 de setembro, que se transformou num instrumento estruturante da rede viária, nas últimas décadas, quer a nível nacional quer a nível concelhio. A Rede Nacional definida então integrava apenas duas categorias de estradas, que constituíam a Rede Nacional Fundamental ( os Itinerários Principais ), e a Rede Nacional Complementar ( os Itinerários Complementares e as Estradas Nacionais ), e procedia a uma 'desclassificação' de inúmeras vias cuja gestão se transpunha para as Autarquias Locais.

A implementação do PRN '85 veio introduzir alterações significativas na rede viária do Concelho de Ovar. Estas alterações deveram-se essencialmente, por um lado, à classificação do Itinerário Principal n.º 1 ( IP 1 ) e à proposta relativa ao Itinerário Complementar n.º 1 ( IC 1 ) e, por outro lado, às 'desclassificações' ( ou seja, a passagem para a rede viária municipal ) de algumas vias que estavam anteriormente classificadas como nacionais, como foi o caso da EN 109 e do troço Nascente da EN 327. As vias consideradas no Concelho de Ovar, que integram a Rede Rodoviária Nacional segundo o diploma de 1985, são enumeradas no Quadro 2.

**Quadro 2.** Comunicações Rodoviárias Nacionais na área territorial do Concelho de Ovar, no âmbito do PRN '85.

| Classificação              |                                      | Vias        | Percurso   |
|----------------------------|--------------------------------------|-------------|--|
| Rede Nacional Fundamental  | Itinerários Principais               | A1 (IP 1)   | Troço a Nascente no sentido N-S<br>Entre S. Vicente de Pereira e Válega / S. João    |
|                            | Itinerários Complementares           | A 29 (IC 1) | A toda a extensão do Concelho no sentido N-S<br>corredor a Nascente da antiga EN 109 |
| Rede Nacional Complementar | Outras Estradas (Estradas Nacionais) | EN 223      | Ovar ( EN 109 )<br>Feira ( EN 109-4 )  |
|                            |                                      | EN 327      | Ovar ( EN 109 - Circular Norte da Cidade de Ovar ) - Murtosa - S. Jacinto            |

Mais recentemente deu-se a atualização do PRN '85, consubstanciada no Plano Rodoviário Nacional 2000 ( PRN '2000 ), publicado pelo Decreto-Lei n.º 222 / 98, de 17 de julho, e alterado pela Lei n.º 98 / 99, de 26 de julho e pelo Decreto-Lei n.º 182 / 2003, de 16 de agosto. A novidade pauta-se pela consideração de uma Rede Nacional de Autoestradas, transversal às restantes classificações, e das Estradas Regionais, um novo nível no âmbito das Outras Estradas da Rede Nacional Complementar.

No que concerne ao Concelho de Ovar, esta nova versão do PRN vem de novo introduzir alterações na classificação na rede viária respeitante a este território. Esta atualização vem, nomeadamente:

- Corrigir o traçado da A29 no Concelho de Ovar e respetivos acessos;
- Classificar como EN 223 a via entre o nó do IC 1, em Maceda, até ao nó do IC 2, na Arrifana, passando pela A1 (IP 1), no nó da Feira ( IC 1 - IP 1 - IC 2 ), em detrimento da 'desclassificação' do seu anterior traçado;
- Reintroduzir a antiga EN 1-14, de ligação entre a antiga Estrada Nacional n.º 1 e Esmoriz ( IC 24 - IC 1 ), agora classificada como ER 1-14.



Quadro 3. Comunicações Rodoviárias Nacionais na área territorial do Concelho de Ovar, no âmbito do PRN ' 2000.

| Classificação              | Vias                       | Percurso    |
|----------------------------|----------------------------|-------------|
| Rede Nacional Fundamental  | Itinerários Principais     | IP 1 (A 1)  |
| Rede Nacional Complementar | Itinerários Complementares | IC 1 (A 29) |
|                            | Estradas Nacionais         | EN 223      |
|                            |                            | EN 327      |
| Outras Estradas            | Estradas Regionais         | ER 1-14     |

Fonte: PRN 2000, julho 2013



FIGURA 1. Vias PRN 2000

Fonte: PRN 2000, julho 2013



## 2.2. REDE NACIONAL FUNDAMENTAL

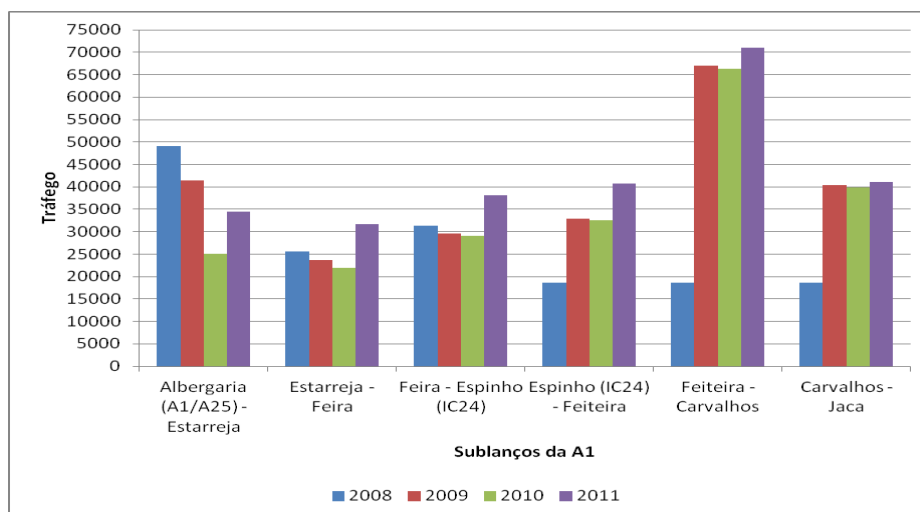
As estradas pertencentes à rede nacional fundamental, formada pelos itinerários principais (IP), constituem as vias de maior interesse nacional, servindo de apoio a toda a rede de estradas nacionais.

### Itinerário Principal 1 – A1 (IP 1)

Esta via integra simultaneamente a Rede Nacional Fundamental e a Rede Nacional de Autoestradas e constitui-se como a principal via nacional, estabelecendo as ligações rodoviárias entre as duas maiores cidades portuguesas: Lisboa e Porto, encontra-se integrada na Concessão da Brisa .

Atravessa longitudinalmente, a Nascente, o território do Concelho, passando pelas freguesias de S. Vicente de Pereira e Válega, não apresentando acessos diretos em Ovar. Os acessos ao IP 1 / A 1 realizam-se através dos nós de Santa Maria da Feira, a norte ( via IC1 ), e de Estarreja, a sul ( via EN109 ).

GRÁFICO 1. VOLUME DE TRÁFEGO NOS SUBLANÇOS DA A1 ENTRE 2008 E 2011



Fonte: InIR, 2012 (Ascendi Costa da Prata, (TRIR))

**Nota: Apresentados estes sublanços para se poder estabelecer comparação com a A29**

O volume de tráfego da A1 apresentou, entre 2008 e 2011, um incremento global do volume de tráfego em todos os sublanços considerados, com exceção de Albergaria – Estarreja que registou uma quebra de -30% (esta ficou-se a dever à não existência de portagens na A29 até 2010, tendo no entanto registado um crescimento de 38,1% entre 2010 e 2011).





### 2.3. REDE NACIONAL COMPLEMENTAR

Apresentamos de seguida a rede nacional complementar, que é constituída pelos itinerários complementares e pelas estradas nacionais.

#### **Itinerário Complementar 1 – A29 (IC 1)**

O IC1 integra a Rede Nacional Complementar e parte da Rede Nacional de Autoestradas, e que, quando totalmente constituída, ligará o Litoral desde Valença a Guia, sendo um eixo longitudinal no qual irão entroncar eixos transversais que estabelecerão as ligações Interior - Litoral.

Para o presente, interessa o troço constituído pela autoestrada A29 (Autoestrada Aveiro – Porto) que liga a A25, junto à localidade de Angeja (Albergaria-a-Velha) à Circular Regional Interior do Porto – CRIP – em Vilar de Andorinho (Vila Nova de Gaia). Integra a Concessão Rodoviária da Costa de Prata, atribuída à Ascendi e constitui uma alternativa paralela à A1 para trajetos entre Aveiro e o Porto.

A A29 atravessa o concelho longitudinalmente e é servida por vários nós de ligação: Ovar (Sul), Ovar (Norte), Maceda, Cortegaça e Esmoriz. Os nós de Esmoriz, Cortegaça e Maceda estabelecem a ligação, respetivamente, com a EN 1-14, EM 527, e variante de ligação ao IP1 (Feira). O nó de Ovar Norte estabelece ligação com a EN 223 e o nó de Ovar Sul estabelece ligação com a EN 109-CM 1137. Todas estas ligações transversais são especialmente importantes, podendo induzir efeitos multiplicadores no tocante ao desenvolvimento socioeconómico, nomeadamente porque permitirão drenar extensas áreas industriais, cuja acessibilidade era deficiente.

Esta via comporta o tráfego intraconcelhio (estabelecimento de ligações fáceis entre as freguesias do Norte e do Sul do concelho), e o tráfego interconcelhio ou regional (tráfego de percursos mais longos, que atravessa o concelho sem necessidade de sair desta via), e assume particular relevância como elemento estruturante do ordenamento do Concelho, pois, apesar de se tratar de uma via com carácter nacional (interesse nacional / regional), a sua “inserção” no concelho, confere-lhe características para se assumir como um eixo viário de distribuição de tráfego no Concelho, em substituição / alternativa à EN109.

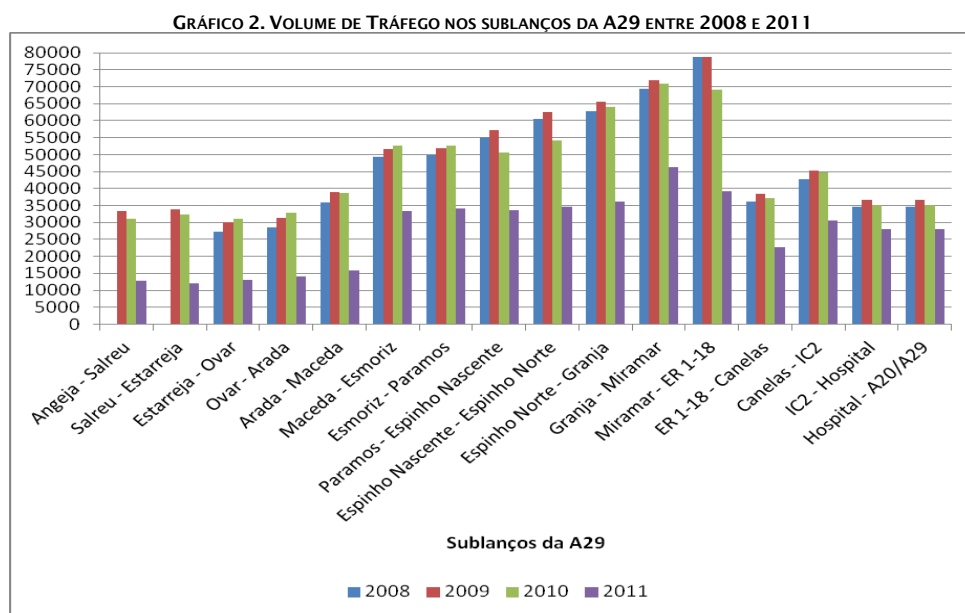
Com um perfil de autoestrada, este eixo constituiu uma melhoria das acessibilidades da região, proporcionando, nomeadamente, níveis de serviço e segurança mais adequados ao tráfego de passagem e fundamentalmente permitiu o maior descongestionamento da EN 109, libertando-a para funções de via urbana, mais de acordo com as suas características geométricas, apesar de atualmente ser uma via com custos para o utilizador.



De facto, a A29 surgiu como uma concessão sem custos para o utilizador (SCUT) tendo, no entanto, sido introduzida a cobrança de portagens em meados de 2010 (Resolução do Conselho de Ministros n.º 39-D/2010 de 4 de junho).

Ora é exatamente a introdução de portagens na A29 que faz suscitar uma série de questões, que resumimos da seguinte forma:

- A A29, sem custos acrescidos para o utilizador, constituía uma alternativa efetiva à EN109, como eixo de atravessamento e mesmo como uma via distribuidora local, face aos vários nós de ligação existentes no concelho (5). Constituía, também, uma alternativa à A1, podendo-se utilizar um perfil tipo autoestrada sem custos, embora com um nível de qualidade e serviço inferior à A1 (particularmente no troço desde a Estação de Serviço de Ovar até Vila Nova de Gaia);
- A A29 com portagens coloca-a numa espécie de “limbo”: para deslocações locais os utilizadores optam pela EN109 e por vias alternativas sem custos; para se constituir como alternativa à A1 perde claramente para esta na relação qualidade/preço;
- O troço Norte da A29 (entre a Estação de Serviço de Ovar e Vila Nova de Gaia) é, a todos os níveis, deficitário. Possui um traçado sinuoso, bastante desnivelado, com o pavimento em fracas condições e com uma largura de faixas bastante reduzida. Os inúmeros nós de ligação, com faixas de aceleração e desaceleração exíguas, são potenciadores de conflitos rodoviários. Estes fatores pesam certamente em optar pela A1 (com um nível de qualidade muito bom) em detrimento da A29;
- De acordo com os dados da concessionária Costa da Prata, em 2011, a A29 é utilizada maioritariamente na sua parte Norte (considerando Ovar como ponto intermédio) como um importante eixo regional de ligação à Área Metropolitana do Porto. Entre 2010 e 2011 a A29 registou quebras acentuadas no volume de tráfego em todos os seus sublanços.



Fonte: InIR, 2012 (Ascendi Costa da Prata, (TRIR))



## Estradas Nacionais sob a jurisdição da EP

### **Estrada Nacional 223 – EN 223**

Via integrada na Rede Nacional Complementar ( Estradas Nacionais ). Estabelece a ligação entre os Concelhos de Ovar e Santa Maria da Feira, partindo do Nó do IC 1 em Maceda, e passando pelo Nó da Feira do IP 1, até ao IC 2, em Arrifana. Assume particular importância por se estabelecer como o acesso primordial do Concelho de Ovar ao IP 1 / A 1. Esta via tem também alguma relevância a nível regional, pois constitui uma importante ligação ao Litoral dos Concelhos localizados a nascente de Ovar.

### **Estrada Nacional 327 – EN 327**

Esta via faz parte da Rede Nacional Complementar ( Estradas Nacionais ). Habitualmente conhecida como a ‘ Estrada da Ria ’, desempenha um importante papel regional, pois é a única via que atravessa o Cordão Litoral ( faixa de terra que se estende do Carregal, a norte, a São Jacinto, a sul, e é delimitada, a poente, pelo Oceano Atlântico e, a nascente, pela Ria ). No Concelho de Ovar, a EN 327 tem como pontos extremos o limite sul com o Concelho da Murtosa, e a norte, o entroncamento com o Nó de Arada do IC1/A29 (ligação Ovar Norte).

## 2.4. ESTRADAS REGIONAIS

No que diz respeito às vias que integram a categoria “Estradas Regionais” do PRN, a área do plano interfere com duas vias nomeadamente:

### **Estrada Regional 327 – ER 327**

De acordo com o atual PRN (Decreto-Lei n.º 222/98) a ER 327 integra a categoria das Estradas Regionais, entre Ovar (IC1) e São João da Madeira (IC2).

### **Estrada Regional 1-14 – ER 1-14**

Esta via corresponde à ‘reclassificação’ da antiga EN 1-14, de ligação entre Esmoriz e a antiga EN 1. Estabelece a ligação entre o IC 24 e o IC1 (nó de Esmoriz) e integra a rede viária municipal.



## 2.5. REDE DESCLASSIFICADA DO PRN 2000 SOB JURISDIÇÃO DA EP

A EN109, entre os limites dos Concelhos de Espinho e Estarreja, encontra-se desclassificada no PRN 2000. O projeto de beneficiação da EN 109 em curso na EP, está em conclusão/verificação.

De acordo com o Protocolo celebrado entre a EP, SA e o Município de Ovar, o lanço da EN109 a substituir pela “Variante a Maceda” na extensão aproximada de 2,2 km, integra a rede municipal na data da receção provisória da obra de construção da variante.

“Restabelecimento 25”, construído pela ex-JAE na ligação do IC1/A29 à EN109, que não se encontra classificado no PRN.

## 2.6. REDE MUNICIPAL

O território do Concelho de Ovar apresenta, genericamente, duas grandes aglomerações: uma a norte, constituída por Esmoriz, Cortegaça e Maceda, com uma rede viária mais próxima de uma malha reticulada, e outra a Sul, praticamente correspondente à Cidade de Ovar, aproximando-se mais de uma estrutura radial. A rede viária municipal desenvolve-se sobretudo em torno destes dois núcleos.

A rede viária municipal é formada pelas vias de Acesso Local. São vias nas quais as funções relacionadas com a acessibilidade se devem sobrepor aos aspetos de mobilidade. Desta rede fazem parte não só as estradas municipais, mas também estradas nacionais que entretanto foram desclassificadas e são atualmente da jurisdição do município, e os caminhos municipais.

Esta rede desempenha um papel de relevo nas ligações de menor distância e quando em ambiente urbano devem assegurar uma coexistência segura de todos os modos de transporte, designadamente entre os automóveis e os peões.

### **Estradas Municipais**

As Estradas Municipais constituem uma extensa rede de estradas asfaltadas e são vias de carácter predominantemente radial, tendo em conta a geografia específica das sedes dos concelhos vizinhos e a topografia do terreno. As principais estradas municipais que se distribuem por este território são: ER1-14 (entre EN 109 desc. e a A29), ex -EN 327 ex - EN 327-3, EM 525, EM 526, EM526-1, EM 528, EM 529, EM 530, EM 530-1, EM 530-2, EM 530-2, EM 531, EM 534, EM 534-2, EM 534-3, EM 535, EM 536, EM 536-1 e EM 538.



### **Caminhos Municipais**

Como caminhos municipais mais importantes pelas ligações que conferem entre aglomerados, consideram-se: CM 1147-1, CM 1149, CM 1151, CM 1152 e CM 1153.

## **2.7. REDE VIÁRIA PROJETADA**

Segundo informação da EP, S.A., datada de agosto de 2012 encontra-se projetada as seguintes vias:

- ↳ “EN109 - Variante a Maceda” – lanço correspondente ao prolongamento da antiga ligação da EN109 ao IC1 – Miramar/Maceda (atual A29), cujo projeto de execução está a ser elaborado pela EP, SA.
- ↳ “Ligação Intermunicipal Estarreja-Ovar”, cujo estudo está a ser elaborado pela Câmara Municipal de Estarreja.



### 3. PROPOSTA

Como se refere na parte introdutória deste documento, a definição concreta da estrutura tem forte influência nas interações espaciais e constitui um elemento preponderante na estruturação do território, assumindo-se antes de tudo como um elemento fundamental de organização do espaço, estabelecendo o seu 'esqueleto'.

Ora, no âmbito da elaboração (no caso, a revisão) de um Plano Diretor Municipal, esse facto não pode, obviamente, ser omitido. Para além da simples definição de uma proposta de rede viária municipal *per se*, interessa, sobretudo, a definição de uma rede viária que seja capaz de responder aos desafios que se vão colocando em termos de circulação, bem como à sua fundamental articulação com o desenvolvimento urbano que se programa para o Concelho.

Neste processo, procurou-se articular a presente proposta com as restantes opções do Plano Diretor Municipal. Procurou-se, ainda, rentabilizar os investimentos, atendendo a que, por um lado, a existência de determinados tipos de vias suscita o aparecimento de zonas exigentes em termos de acessibilidades, e por outro lado, o contrário é igualmente válido: a existência de determinadas zonas de ocupação urbanística justifica, por si só, a necessidade de vias capazes de garantirem níveis adequados de fluidez de tráfego. Assim, procurou-se articular as propostas ao nível viário com as zonas, existentes ou propostas, geradoras de tráfego, com diferentes exigências ao nível das acessibilidades.

Na prossecução dessa articulação, e tendo em vista a definição da rede viária do Concelho de Ovar, entende-se que, em termos de ocupação urbana, esta organiza-se sobretudo em torno de dois grandes aglomerados: a norte ( Esmoriz, Cortegaça, Maceda ) e a sul ( Ovar ). Do ponto de vista dos grandes indutores de dinâmicas de circulação próprias, tomaram-se como referências a ocupação industrial e o serviço às praias, não esquecendo, obviamente, e considerando de uma forma mais genérica, o serviço das grandes ligações intra e inter concelhias.

De uma forma sucinta, na definição da presente 'rede viária' pretende-se responder aos desafios que os diferentes níveis de serviço, referidos atrás, colocam ao Concelho de Ovar. A proposta que agora se apresenta visa precisamente essa procura constante de articulação entre a estrutura viária e as cambiantes de apropriação do território em causa. Assim, entende-se que a descrição 'individualizada' das vias consideradas não traz benefícios produtivos à explanação da proposta. Para uma melhor compreensão da rede viária que agora se propõe, opta-se pela apresentação das respostas aos desafios colocados pelos diferentes níveis de serviço, referindo-as à hierarquia viária adotada.



### 3.1. ENQUADRAMENTO

As grandes ligações inter - concelhias (e regionais) são asseguradas por vias aqui definidas como distribuidoras principais e secundárias.

Das ligações intra - concelhias, importa sobretudo referir a ligação primordial entre aqueles que constituem os dois núcleos urbanos mais importantes do Concelho: o aglomerado norte ( Esmoriz, Cortegaça e Maceda ), e o aglomerado sul ( principalmente definido pela Cidade de Ovar ).

Esta conexão é, de certa forma, realizada duplamente: pela A29 e, de um modo mais local, pela EN109, que continua ainda a desempenhar um papel importante na estruturação destes territórios. Com o seu traçado a atravessar longitudinalmente todo o Concelho, é pois possível percorrer as localidades de maior relevância, passando inclusive pelo importante polo que é a Zona Industrial de Ovar.

Também na direção norte - sul tem-se a ligação Ovar - S. Jacinto, efetuada através da EN327, que percorre o Cordão Litoral. O troço Norte desta via, do Carregal à EN109, constitui parte da Circular Norte à Cidade de Ovar, e prolonga-se até à A29, no Nó de Ovar Norte/Arada, contribuindo desta forma para o 'fecho da malha', em conformidade com o PRN '2000.

Como se foi referindo, o Concelho tem essencialmente dois grandes núcleos urbanos. A Cidade de Ovar constitui-se como um desses núcleos, aliando ainda o facto de ser aqui a sede do Concelho.

A malha urbana da Cidade de Ovar assume, de uma forma genérica, uma tipologia radial. A proposta que se adota passa pela definição de uma 'circular' formada por vias distribuidoras principais, através das quais se tem acesso a um conjunto de outras vias, distribuidoras secundárias, que gerem e distribuem radialmente os fluxos de circulação dentro da Cidade.

O fecho da Circular à Cidade de Ovar é executado pelo troço da A29 entre os nós de Ovar Norte e de Ovar Sul. Estes pontos constituem-se mesmo como pontos nevrálgicos do acesso à Cidade de Ovar, funcionando como portas da Cidade, e ainda como plataforma de conexão regional e nacional.

Desta forma, pensa-se que esta proposta tem o efeito positivo de isolar os diferentes tipos de tráfego, o tráfego de médio / longo curso e o tráfego de circulação local / urbana, em que, vindo de qualquer ponto, se pode circular sempre com o mesmo nível de serviço / via sem interferir com, e /ou congestionar, os percursos citadinos.



As localidades de Esmoriz, Cortegaça e Maceda formam o núcleo urbano a norte do Concelho. Aqui, e diferenciando-se da Cidade de Ovar, a malha urbana caracteriza-se pela existência de um eixo longitudinal, a EN 109, à qual se ‘agarram’ uma série de transversais, e, a partir do conjunto destas desenvolve-se uma malha tipologicamente reticulada.

O serviço a Maceda é assegurado pela A29, no Nó de Maceda ( que dá acesso ao IP1 ), a partir do qual se tem uma via de ligação até à EN 109. Propõe-se o prolongamento desta ligação até à estrada florestal, prevendo outra passagem desnivelada relativamente ao caminho de ferro, e proporcionando um serviço eficiente à Base da NATO em Maceda.

## Indústria

As atividades industriais são indutoras de fluxos de circulação de tráfego e impositivas de condições de circulação próprias, através dos seus veículos pesados. Entretanto, as acessibilidades às zonas industriais são um fator de competitividade para as empresas que aí se instalam. Não só para as que já se encontram instaladas, mas ainda, como um importante fator de atratividade para a localização de novas empresas. A existência de zonas industriais competitivas, que proporcionem um bom ambiente de sucesso às empresas, tem um peso importante no desenvolvimento socioeconómico dos territórios onde se inserem. Ora, para tal, é importante um bom serviço de acessibilidades a essas áreas. Este ponto trata precisamente de caracterizar a proposta constante nesta revisão do Plano Diretor Municipal no que concerne à Zona Industrial de Ovar.

Para as áreas industriais, as ligações aos grandes eixos rodoviários de grande trajeto assumem particular relevo na colocação dos seus produtos em mercados mais vastos. Posto isto, é importante assegurar as melhores condições de acesso a esses eixos.

A Zona Industrial de Ovar proporciona excelentes acessos aos grandes eixos, nomeadamente com a proximidade da A29 e a norte, o Nó de Maceda, que através da EN 223 permite o acesso fácil ao IP 1 / A1.

No Concelho de Ovar, o acesso local à Zona Industrial acontece via A29, através do Nó de Maceda e do Nó de Ovar Norte. Para facilitar a ligação ao Nó de Maceda – e libertar, conseqüentemente, a EN109 do trânsito de pesados – está em estudo a criação de uma “variante” a esta via, no âmbito de um protocolo estabelecido entre a Câmara Municipal de Ovar e as Estradas de Portugal, E.P..

Em termos locais, a Zona Industrial de Ovar assume como eixo principal, e via distribuidora principal, a EN 109, propondo-se um conjunto de vias paralelas e transversais que estruturam a expansão da referida zona, tanto a nascente como a poente da EN 109 / caminho de ferro.





## Praias

Sendo um Concelho do litoral e possuindo um conjunto de núcleos costeiros, assume-se como importante providenciar boas acessibilidades no serviço às praias, que durante os meses de verão se torna fundamental.

As praias do norte do Concelho, Esmoriz e Cortegaça, são acedidas através das distribuidoras secundárias definidas para Esmoriz e Cortegaça. A sul, a praia do Furadouro é acedida através das Circulares à Cidade de Ovar.

A ligação entre os dois núcleos de praia, Norte e Sul, é efetuado pela estrada florestal, a Poente.

Finalmente, importa referir a relevante ligação que estabelece a EN 327, no seu troço no sul do Concelho. Entre o Carregal e o limite do Concelho (continuando no Concelho da Murtosa), esta via apresenta evidentes potencialidades como percurso turístico, pois o utilizador pode desfrutar de uma panorâmica sobre a Ria. No entanto, dado ser a única via que atravessa o cordão Litoral, para além de suportar uma grande intensidade de tráfego durante a época balnear, regista diferentes tipos de tráfego.

### 3.2. HIERARQUIA VIÁRIA

A hierarquia viária proposta nesta revisão do Plano Diretor Municipal, bem como as características e condicionantes a observar nas diferentes vias, encontram-se definidas na Planta de Ordenamento e no Regulamento.

Para efeitos de hierarquia viária definiram-se as seguintes categorias de vias:

- Coletoras
- Distribuidoras Principais
- Distribuidoras Secundárias
- Radiais
- Vias de Acesso Local

Foi igualmente elaborada a Planta da Hierarquia Viária com todas as vias constituintes da proposta de hierarquia. Todas as vias que se encontram na Planta e que não têm correspondência na respetiva legenda, correspondem a acessos locais.

Com o objetivo de não permitir numa mesma via tráfego com características incompatíveis (por exemplo, serviço à população local e tráfego inter - concelhio), procurou-se adequar o tipo de via às



caraterísticas do tráfego que irá suportar (ou seja, à sua função na rede de acessibilidades); para além de se definirem diferentes tipos de vias, procurou-se sempre fechar as malhas relativas a cada tipo (vias com a mesma importância em termos de hierarquia) de via, de modo a que um utilizador que circule numa via com determinadas caraterísticas (p.ex., numa via distribuidora principal), não seja obrigado a ter de mudar para uma via hierarquicamente inferior (p.ex., distribuidora secundária ou acesso local), a não ser que o queira – autonomizando-se, deste modo, os diferentes níveis da rede viária.

### 3.2.1. Vias Coletoras

São vias de atravessamento do espaço urbano, mais exclusivamente viradas para o serviço das deslocações de média e longa duração de ligação entre as zonas urbanas que representam os mais importantes polos de geração e atração de tráfego.

O município de Ovar é servido por uma via coletora – o IP1/A1, que constitui o eixo viário mais importante do território nacional, conectando por autoestrada as duas maiores cidades do País (Lisboa-Porto) e atravessando também algumas capitais de distrito e zonas industrializadas.

Faz integralmente parte da Estrada Europeia E 01 e parcialmente da Estrada Europeia E 80 e é identificada no Plano Rodoviário Nacional 2000 como parte integrante do IP 1 até ao nó dos Carvalhos. A partir daí integra os últimos quilómetros do IC 2, juntando-se-lhe o IC 1, a partir do nó com a A29. Estamos, assim, perante um eixo rodoviário que encurta distâncias e tempos de deslocações.

### 3.2.2. Vias Distribuidoras Principais

As Vias Distribuidoras Principais são estruturantes a nível Concelhio. São vias que deverão garantir um elevado nível de serviço, pois estabelecem ligações aos principais pontos geradores de tráfego (zonas industriais, nós do IP1/A1, principais aglomerados urbanos, etc.).

#### **A29/IC1**

Apesar de a A29 ser atualmente uma via com custos para o utilizador, optamos por considerá-la como Via Distribuidora Principal. As ligações norte - sul são sobremaneira asseguradas pela A29, que para além de permitir essa conexão entre concelhos, permite também, na área territorial de Ovar, a distribuição mais expedita da circulação pelos principais aglomerados urbanos deste município, justificado pela existência dos 5 nós de ligação existentes no concelho (Ovar (Sul), Ovar (Norte), Maceda, Cortegaça e Esmoriz) que permitem uma ligação mais eficaz entre estas localidades.



Esta classificação fundamenta-se também na forte componente urbana que a EN109 possui, pelo que, estabelecendo critérios de hierarquização a nível de número de faixas de rodagem, velocidade média, fluidez do tráfego, etc., a A29 desempenha um papel mais relevante na hierarquia viária agora proposta.

### **EN109 Desclassificada**

A EN109 (considerada conjuntamente com os troços desclassificados) é uma via com uma componente urbana bastante marcada, paralela à A29 e que oferece um nível de serviço inferior a esta. Trata-se de uma via que serve e é estruturante para os principais aglomerados do concelho, nomeadamente Ovar, Maceda, Cortegaça e Esmoriz, e ao longo da qual se localizam grande parte das atividades industriais do concelho (Ovar-Norte e Cortegaça). As suas características eminentemente urbanas dificultam as ligações Norte-Sul, posicionando-a como uma via de vocação local.

Ainda assim, a EN109 possui uma função de atravessamento/passagem, constituindo-se, se necessário como uma eventual alternativa à A29. Estes fatores levaram a posicionar a EN109 como uma via distribuidora principal, embora com níveis de serviço consideravelmente inferiores à A29.

### **3.2.3. Vias Distribuidoras Secundárias**

As Vias Distribuidoras Secundárias são igualmente estruturantes a nível concelhio, embora prestem um nível de serviço inferior às Vias Distribuidoras Principais, nomeadamente a nível de velocidade de circulação média e fluidez de trânsito. São vias que possibilitam estabelecer as ligações entre os principais aglomerados urbanos do concelho.

Nestas vias deverão ser acautelados os mecanismos regulamentares que permitam um nível de serviço o mais eficaz possível, consentâneo com as características que a via possui.

- ER1-14 (entre o limite do concelho e o Nó de Esmoriz da A29);
- ex-EN1-14;
- EM 526;
- EM527;
- EN223 (entre o limite do concelho e o Nó de Maceda da A29);
- Restabelecimento 25;
- EN 327 (entre o Nó de Ovar-Norte e a rotunda do Carregal);
- ex-EN327 (entre o cruzamento do Alto do Saboga e a rotunda da EN327 no Carregal);



- ex-EN327-3, Circular Sul de Ovar;
- prolongamento do Restabelecimento 25 (prevista), e
- ligação da EN 109 ao Restabelecimento 25 (prevista).

### 3.2.4. Vias Distribuidoras Radiais

As Vias Distribuidoras Radiais são vias que estabelecem a ligação entre vias de hierarquia superior aos aglomerados do concelho, sendo também vias de projeção ao exterior do concelho, ou seja, que irradiam para a periferia concelhia.

- ex-EN327 (entre o Alto do Saboga e o limite nascente do Concelho, no Lugar de Cimo de Vila);
- eixo que integra as Estradas Municipais n.ºs 534 (desde a EN109, junto a S. Miguel, ao Largo da Torre, em S. Vicente de Pereira), 534-2 (entre o Largo da Torre e o Lugar da Herdade) e 528 (entre a Herdade e o limite do Concelho, junto a S. Lourenço);
- EN327 (entre o Carregal e o limite sul do Concelho, no Torrão do Lameiro);
- Estrada Intermunicipal Ovar-Estarreja. EN327 (troço sul).

### 3.2.5. Vias de acesso local

As Vias de Acesso Local constituem uma extensa rede de caminhos e acessos a propriedades e explorações agrícolas e florestais, nas quais deve ser concedida especial atenção à circulação dos peões, e onde o estacionamento de veículos automóveis é normalmente permitido. Integram-se ainda nesta categoria a rede de arruamentos locais dos aglomerados populacionais.

As velocidades de circulação são muito reduzidas, nomeadamente por restrições geométricas, e também para compatibilizar a sua utilização com atividades de ordem social e de lazer no mesmo espaço.

Quanto a esta proposta de hierarquia viária passa por uma estruturação baseada numa especialização funcional baseada em dois grandes conjuntos de vias: as vias estruturantes viradas fundamentalmente para o serviço da função de circulação, e as vias locais, viradas fundamentalmente para as funções de acesso e de vivência local. Tal tenderá a contribuir para a existência de boas condições de circulação motorizada em paralelo com a existência de ambientes urbanos de qualidade.



## 4. PONTOS DE CONFLITO

### 4.1. SINISTRALIDADE

Analisar os dados da sinistralidade é fundamental num estudo sobre a rede viária, pois vai permitir a identificação de problemas e, posteriormente, um melhor enquadramento para o conjunto de soluções adequadas às suas resoluções. Sendo que, para além disso, não podemos ignorar que uma das atuais políticas do Estado Português é a redução dos níveis de sinistralidade.

Quadro 4 – Acidentes com vítimas entre 2008-2011

| Acidentes com Vítimas 2008 a 2011 |                    |                       |                  |                 |             |                |            |               |            |                  |
|-----------------------------------|--------------------|-----------------------|------------------|-----------------|-------------|----------------|------------|---------------|------------|------------------|
| Ano                               | Unidade Geográfica | Acidentes com vítimas | Total de vítimas | Vítimas mortais | %           | Feridos Graves | %          | Feridos Leves | %          | Índice Gravidade |
| 2008                              | Distrito de Aveiro | 2935                  | 3798             | 69              |             | 203            |            | 3526          |            | 2,4              |
|                                   | <b>Ovar</b>        | <b>222</b>            | <b>283</b>       | <b>3</b>        | <b>4,3</b>  | <b>16</b>      | <b>7,9</b> | <b>264</b>    | <b>7,5</b> | <b>1,4</b>       |
| 2009                              | Distrito de Aveiro | 2876                  | 3732             | 62              |             | 161            |            | 3509          |            | 2,2              |
|                                   | <b>Ovar</b>        | <b>203</b>            | <b>280</b>       | <b>4</b>        | <b>6,5</b>  | <b>12</b>      | <b>7,5</b> | <b>264</b>    | <b>7,5</b> | <b>2</b>         |
| 2010                              | Distrito de Aveiro | 2893                  | 3908             | 62              |             | 210            |            | 3636          |            | 2,1              |
|                                   | <b>Ovar</b>        | <b>254</b>            | <b>314</b>       | <b>7</b>        | <b>11,3</b> | <b>13</b>      | <b>6,2</b> | <b>294</b>    | <b>8,1</b> | <b>2,8</b>       |
| 2011                              | Distrito de Aveiro | 2719                  | 3493             | 69              |             | 131            |            | 3293          |            | 2,5              |
|                                   | <b>Ovar</b>        | <b>231</b>            | <b>315</b>       | <b>6</b>        | <b>8,7</b>  | <b>13</b>      | <b>9,9</b> | <b>296</b>    | <b>9</b>   | <b>2,6</b>       |

ANSR, Relatórios Anuais, 2008, 2009, 2010 e 2011

Através da análise ao quadro anterior podemos identificar que o número de acidentes com vítimas no Concelho diminuiu de 2008 para 2009; no entanto, aumentou ligeiramente em 2010, voltando a diminuir em 2011. Para o Distrito de Aveiro, no qual se insere o Concelho de Ovar, tem-se assistido a uma tendência de redução significativa no número de acidentes com vítimas.

Apesar da redução do número de acidentes entre os anos de 2008 e 2011, o Concelho de Ovar apresenta um índice de gravidade de 2,6.

De acordo com os dados recolhidos pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) as vias mais problemáticas, no sentido de maior número de feridos graves e mortos, são a A29 e a EN 109. A maioria dos acidentes referidos anteriormente é essencialmente de colisões entre veículos.



Quadro 5 – Localização de acidentes com Mortos ou Feridos Graves 2008-2011

| Via                      | Km   | Natureza Acidente                 | N.º Mortos                         | N.º Feridos Graves |   |
|--------------------------|------|-----------------------------------|------------------------------------|--------------------|---|
| EN223                    | 25,8 | Colisão tras. c/ outro veic. mov. | 1                                  |                    |   |
|                          | 29,6 | Col.tras. c/outro veic. Mov       |                                    | 2                  |   |
|                          | 19,9 | Col. c/ veic./obst. f.rodagem     |                                    | 1                  |   |
|                          | 25,3 | Despiste c/ disp. Retenção        |                                    | 1                  |   |
|                          | 24,1 | Colisão tras. c/ outro veic. mov. |                                    | 1                  |   |
|                          | 19,6 | Despiste simples                  |                                    | 2                  |   |
|                          | A29  | 29,1                              | Colisão tras. c/ outro veic. mov.  |                    | 1 |
|                          |      | 19,6                              | Colisão tras. c/ outro veic. mov.  | 1                  |   |
|                          |      | 31,1                              | Col. c/ outro veic./obs. F.rodagem | 1                  |   |
|                          |      | 22,7                              | Col. tras. c/ outro veic. mov.     |                    | 2 |
|                          |      | 34,5                              | Desp. c/trans. disp.ret. lateral   |                    | 2 |
|                          | A1   | 263,3                             | Col.tras. c/outro veic. mov.       |                    | 1 |
| 33,1                     |      | Col.tras. c/outro veic. mov.      | 2                                  |                    |   |
| EN 109                   |      | Despiste c/ capotamento           |                                    | 1                  |   |
|                          | 37,5 | Col. c/ veic./obst. f.rodagem     |                                    | 1                  |   |
|                          | 38,4 | Atropelamento de peões            |                                    | 1                  |   |
|                          | 24,4 | Despiste simples                  | 1                                  |                    |   |
|                          | 39,9 | Colisão frontal                   | 1                                  |                    |   |
| EN 327                   | 25   | Colisão frontal                   |                                    | 2                  |   |
| R.GomesFreire            |      | Desp. c/col c/veic. imobil/obst.  |                                    | 1                  |   |
| R.Cabanões               |      | Despiste simples                  |                                    | 1                  |   |
| E. Municipal             |      | Despiste com fuga                 |                                    | 1                  |   |
| Av. Emigrante            |      | Col. lat. c/outro veic. mov.      | 1                                  |                    |   |
| E.Calamões               |      | Atropelamento de peões            |                                    | 1                  |   |
| R.Elias Garcia           |      | Col. lat. c/outro veic. mov.      |                                    | 1                  |   |
| EN 19                    | 36,8 | Atropelamento com fuga            | 1                                  |                    |   |
| R José Amador            |      | Atropelamento de peões            |                                    | 1                  |   |
| Av Dr Raimundo Rodrigues |      | Colisão com outras situações      |                                    | 1                  |   |
| Almd. Sta. Maria         |      | Atropelamento de peões            |                                    | 1                  |   |
| R. Est Nova              |      | Atropelamento de peões            |                                    | 1                  |   |
|                          |      | Col. c/outras situações           |                                    | 1                  |   |
|                          |      | Colisão Frontal                   |                                    | 1                  |   |
|                          |      | Col. lat. c/outro veic. mov.      |                                    | 1                  |   |
| R. 13 maio               |      | Colisão lat. c/outro veic. mov.   |                                    | 1                  |   |
|                          |      | Atropelamento de peões            |                                    | 1                  |   |
| Av. 29 março             |      | Atropelamento de peões            | 1                                  |                    |   |
|                          |      | Despiste c/ Capot.                |                                    | 1                  |   |
| R. Cimo de Vila          |      | Atropelamento de peões            |                                    | 1                  |   |
| R. Eng. Amaro da Costa   |      | Desp. c/col c/veic. imobil/obst.  | 1                                  |                    |   |



|                          |                                  |   |   |
|--------------------------|----------------------------------|---|---|
| R.Familia Colares Pinto  | Col. lat. c/outro veíc. mov.     |   | 1 |
| Av. da Praia             | Col. lat. c/outro veíc. mov.     |   | 1 |
| Estrada Florestal        | Despiste c/ Capot.               |   | 1 |
|                          | Desp. c/col c/veíc. imobil/obst. |   | 1 |
| R. Carvalheira de Baixo  | Atropelamento de peões           | 1 | 1 |
| R. da Pardala            | Atropelamento de peões           | 1 |   |
|                          | Colisão c/outras situações       |   | 1 |
| R.Ponte Nova             | Desp. c/col c/veíc. imobil/obst. | 1 |   |
|                          | Despiste Simples                 |   | 1 |
| R. Murtueira             | Desp. c/col c/veíc. imobil/obst. |   | 1 |
| R.Antonio Teixeira       | Desp. c/col c/veíc. imobil/obst. | 1 |   |
| R.Francisco Carrelhas    | Desp. c/col c/veíc. imobil/obst. |   | 1 |
| Rua Madria               | Desp. c/col c/veíc. imobil/obst. |   | 1 |
| Rua Cavadinhas           | Atropelamento de peões           |   | 1 |
| Rua Cabanões             | Atropelamento de peões           | 1 |   |
| Rua Paço                 | Atropelamento de peões           | 1 |   |
| R. Coronel Leite         | Atropelamento de peões           |   | 1 |
| R. Mons. Miguel Oliveira | Colisão c/Fuga                   |   | 1 |
|                          | Colisão c/outras situações       |   | 1 |
| R. Dr. João Corte Real   | Colisão c/outras situações       |   | 1 |
| R. Dr. José Falcão       | Colisão c/outras situações       |   | 2 |
|                          | Col. lat. c/outro veíc. mov.     |   | 1 |
| Av.Europarque            | Atropelamento de peões           | 1 |   |
| R.S. Pedro               | Atropelamento de peões           |   | 1 |

ANSR, Relatórios Anuais, 2008, 2009, 2010 e 2011



## 5. MOBILIDADE E TRANSPORTES

### 5.1. INTRODUÇÃO

Enquanto organizadores da forma de concentração, de promoção económica e de fatores de competitividade sólidos e de espaço de influência de cidades, os sistemas urbanos territoriais devem ser entendidos como um fundamental elemento estratégico de progresso e desenvolvimento.

A problemática da densidade torna-se um problema na observação que se faz às carências de desenvolvimento. Regiões com baixa densidade populacional, falta de agentes qualificados que se dirigem para áreas de maior dinamismo, centros urbanos com falta de modelo de desenvolvimento urbano, baixa densidade de relações estratégicas sustentáveis e de complementaridade com outros sistemas urbanos, parecem ser ângulos negativos que se põem no desenvolvimento destas.

Mas na era da informação e da mobilidade, cujo crescimento é francamente exponencial, têm vindo a alterar-se os horizontes espaciais de referência, alterando-se também a noção territorial que temos até hoje. Em simultâneo com a mobilidade e rapidez de informação, afigura-se como imperativo a mobilidade, rapidez, conforto e segurança de pessoas, bens e serviços. Estas condições são capazes de inverter os aspetos mais restritivos ao desenvolvimento regional.

Neste teor e no prosseguimento de um desenvolvimento acompanhado, sustentado e proporcionador de efeitos de coesão territorial, os meios de transporte são indispensáveis e constituem a base do sistema de mobilidade de pessoas e mercadorias.

Como pedra basilar dos meios de transporte temos as infraestruturas e vias de comunicação que permitem a articulação e fluxo de movimentos de transportes.

É então natural que a melhoria das infraestruturas de comunicação e transporte constituam anseios das comunidades e seja entendida como uma forma de coesão territorial.

Simultaneamente, a Coesão Social estará associada à já referida coesão territorial, para a qual o sistema de comunicações e transportes tanto contribuem.

Torna-se evidente, na contemporaneidade, que a mobilidade de pessoas associada a outras vantagens – emprego, habitação e outras – constitui um importante fator de competitividade dos indivíduos, empresas, territórios e cidades.





Os transportes são um elemento fundamental na estruturação do desenvolvimento das pessoas e dos territórios. Por seu lado, assegurar que os territórios assentam em bases de proximidade é um elemento fundamental para o estabelecimento de conexões imediatas e para a obtenção de sinergias locais.

Atendendo à Rede de Cidades e Vilas na Região Centro, com especial ênfase para a envolvente de Ovar, e pese embora a sua situação algo marginal relativamente ao eixo Lisboa – Porto, e relativamente à rede de cidades formada pelas capitais de distrito, atualmente o Concelho beneficia da proximidade de uma diversificada rede de acessibilidades que lhe permite estabelecer fáceis ligações, garantindo o acesso aos principais centros urbanos, Porto e Lisboa e mais próximos, a Aveiro.

Este enquadramento regional permite que, atualmente, o Concelho possa estabelecer uma diversificada rede de inter-relações com os outros concelhos e centros urbanos vizinhos. E é na dupla situação, que se vem referindo, de ‘território - à - margem’ versus ‘localização central’ que se pode jogar o papel da afirmação do Ovar enquanto território-charneira.

Um território-charneira que se afirma sobretudo no reforço das inter-relações com os centros urbanos vizinhos de Estarreja, Murtosa e Espinho.

A criação de dinâmicas de rede torna-se fundamental em territórios cujos contextos se enquadram de forma multirrelacional. Estas redes são potenciadas através da concretização efetiva de sistemas de transportes e de comunicação que interligam os diversos pontos do território e as suas sedes de atividades humanas.

O estabelecimento destas dinâmicas propicia o crescimento das chamadas economias de escala, que garantem fatores de sucesso, de competitividade, mas que só são conseguidas por intermédio de melhoradas condições de acessibilidade e mobilidade em território concelhio bem como supramunicipal.

## 5.2. TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

### Panorama Genérico

Assiste-se nos dias de hoje, nos locais sujeitos a uma baixa e muito baixa densidade, a um progressivo desaparecimento da oferta de transportes públicos rodoviários fora dos principais eixos interurbanos ou nos locais em que o transporte escolar se encontra a decrescer; são frequentes os casos de carreiras licenciadas que optam apenas pelo período escolar, dado que o número de utentes fora deste período não compensa, face às despesas efetuadas nestas operações. A descida da população escolar e o encerramento de escolas aponta para um duplo agravamento da questão:



aumento do custo do transporte por aluno e maior retraimento na oferta de carreiras, acentuando o isolamento populacional.

Os serviços de transporte público do Concelho resumem-se a transportes rodoviários, que se podem resumir a três categorias:

- Transportes rodoviários concelhios
- Transportes rodoviários de média distância
- Transportes escolares
- Transporte ferroviário

### 5.2.1. Transportes Rodoviários Concelhios

A oferta de transportes públicos de passageiros em modo rodoviário e à escala regional assenta em carreiras de carácter interurbano operadas por empresas que obtém licenças junto da autoridade nacional de transportes (DGTTF).

A situação das empresas de transporte público interurbano de passageiros é relativamente pouco desafogada, com o sucessivo encerramento de carreiras rurais fora dos principais eixos de ligação interurbana. Muitas carreiras subsistem associadas ao transporte de alunos, cuja situação se revela deficitária fora do período escolar, potenciando-se soluções mais associadas ao transporte individual.

Embora com algumas operadoras a prestar serviços a nível concelhio, as suas frequências são muito reduzidas, pelo que a população que os utilize tem de despender de muito tempo para efetuar as suas deslocações.

### 5.2.2. Transportes Rodoviários Média Duração

Relativamente aos transportes de média distância, estes ajustam-se mais à procura, com tempos de viagem mais adaptados às distâncias exercidas e com mais conforto. Porém, alguns destes transportes não funcionam em *interface* com os transportes públicos concelhios, sendo mesmo desarticulados em percursos e tempos. Esta nítida segmentação de mercado evidencia a necessidade de uma coordenação.

O serviço de carreira da “Inácio” proporciona transportes entre diferentes concelhos, destacando-se os de Santa Maria da Feira e S. João da Madeira.



### 5.2.3. Transportes Escolares

O apoio prestado aos alunos ao nível do transporte escolar integra-se no Plano de Ação Social Escolar dos Municípios. A ação social escolar, de acordo com o Artigo 27º da Lei de Bases do Sistema Educativo, relaciona-se com a aplicação de medidas de discriminação positiva, que têm como objetivo a compensação social e educativa de alunos economicamente mais carenciados.

O apoio em termos de transporte consiste no financiamento do passe mensal dos alunos que frequentam a escolaridade obrigatória. Segundo o Decreto-lei 299/84 de 5 de setembro, têm direito ao pagamento do transporte escolar os alunos que:

1. Frequentem o Ensino Básico, Secundário e Profissional na escola mais próxima da residência e cuja distância seja de 4km (com refeitório) e 3km (sem refeitório);
2. Frequentem escolas fora da área de residência, por falta de vaga, área de estudo ou curso na escola mais próxima;
3. Frequentem o Ensino Básico, Secundário e Profissional abrangidos pelo Serviço de Ação Social Escolar e que efetuem percursos de risco no acesso à escola, independentemente da distância;
4. Sejam portadores de deficiência, que não tenham outro apoio de transporte.

Segundo a Portaria nº 181/86 de 6 de maio, os alunos do Ensino de Básico que se encontrem à distância regulamentar têm participação do custo do transporte escolar a 100%.

O Plano de Transportes Escolares é a materialização do apoio disponibilizado pela Câmara Municipal de Ovar ao nível da deslocação de alunos entre o local de residência e o local do estabelecimento de ensino. Este plano pretende conciliar a oferta de transportes com a procura efetivamente verificada em cada ano letivo, o que resulta da colaboração eficaz entre os estabelecimentos de ensino e o Município.

No Município de Ovar o transporte de alunos subsidiados ao nível do 1º CEB é assegurado por empresas privadas de transporte coletivo de passageiros, concretamente a “Caima Transportes Turismo, Lda”, responsável pelo transporte dos alunos das EB1 do Carregal (Ovar), de Passô, S. João e Carvalho de Baixo (Válega) e a “União de Transportes dos Carvalhos, Lda”, que transporta os alunos da Escola do Gavinho, em Cortegaça. Para além destas empresas assiste-se à atividade, no apoio ao 2º e 3º CEB e no Ensino Secundário, das empresas Auto-Viação de Souto “Inácio”, Lda., “Auto Viação Feirense”, e “Charline”.

#### **1º Ciclo do Ensino Básico**

Considerando o número de alunos com subsídio de transporte escolar no 1º CEB, constata-se que apenas 0,85% usufruem deste benefício, ou seja, 18 dos 2.109 alunos matriculados neste nível de ensino no ano letivo 2012/2013.



Analisando o conjunto de estabelecimentos de ensino do 1º CEB verifica-se que somente cinco - as EB1 do Carregal, do Gavinho (Cortegaça), de Passô, Carvalho de Baixo e S. João (estas últimas em Válega) - possuíam alunos a receber subsídio de transporte escolar no presente ano letivo.

Destes três estabelecimentos de ensino é a EBI do Gavinho, com 8 alunos, que regista o maior número de alunos, o que corresponde a 6,67% do número de alunos matriculados neste estabelecimento de ensino.

### **2º e 3º Ciclo do Ensino Básico**

No ano letivo 2012/2013 todos os estabelecimentos de ensino do 2º e 3º CEB, com exceção da EB 2,3 de S. Vicente de Pereira, registam alunos a usufruir de subsídio de transporte escolar. Do total de 3 254 alunos matriculados no 2º e 3º CEB, são 253 os alunos a usufruir deste benefício, o que representa 7,8%.

A EB2,3 António Dias Simões, com 709 alunos, é o estabelecimento de ensino que regista o maior número de alunos a receber subsídio de transporte escolar, 117, o que corresponde a 16,5% do total de alunos matriculados. Seguem-se a Escola Secundária Dr. José Macedo Fragateiro e a Escola Secundária Júlio Dinis com 74 e 18 alunos, respetivamente. Na EB2,3 Monsenhor Miguel de Oliveira encontram-se matriculados 15 alunos com subsídio de transporte escolar, seguida pela EB2,3 Florbela Espanca, com um total de 12 alunos subsidiados.

Por último, encontram-se a Escola Secundária de Esmoriz e a EB2,3 de Maceda, com apenas 10 e 6 alunos beneficiados, respetivamente, valores que representam 2,4% e 1,9% do total de alunos matriculados nestes estabelecimentos de ensino.

### **Ensino Secundário**

Do total de 1 293 alunos matriculados no Ensino Secundário do Município de Ovar são 167 os alunos a utilizar o transporte escolar, o que representa 12,9%. Estes alunos distribuem-se de um modo bastante desigual pelos três estabelecimentos de Ensino Secundário do Município.

A Escola Secundária Dr. José Macedo Fragateiro é, com 124 alunos, o estabelecimento de ensino que regista o maior número de alunos que utilizam o transporte coletivo, o que corresponde a 21,7% do total de alunos matriculados neste estabelecimento de ensino. Com valores significativamente inferiores seguem-se a Escola Secundária Júlio Dinis, com 38 alunos e, por último, a Escola Secundária Esmoriz com 5 alunos, o que representa 8,7% e 1,8% do total da população escolar, respetivamente.

#### **5.2.4. Transporte Ferroviário**

Como já referenciado no relatório de enquadramento regional, o concelho de Ovar é servido pela linha do Norte, a mais importante linha ferroviária do País.



Esta linha férrea constitui um importante vetor na mobilidade de pessoas e bens e, ainda, na acessibilidade aos concelhos que atravessa, detendo (o comboio) peso significativo nas deslocações pendulares. Constitui, portanto, para Ovar um fator de competitividade no que se refere à localização de atividades e residência. O operador deste meio de transporte oferece aos munícipes de Ovar dois serviços de transporte: Urbano e Intercidades.

O serviço Urbano assenta na Linha de Aveiro e assegura as ligações ao Porto e a Aveiro, servindo as populações que usufruem de estações e apeadeiros ao longo deste percurso. No caso de Ovar conta com as Estações de Ovar e Esmoriz e os apeadeiros de Cortegaça, Maceda e Válega.

O serviço Intercidades é disponibilizado nas estações de Ovar e Aveiro, permitindo a sua conexão com o exterior da região, designadamente Porto e Braga, a Norte, e ainda, com Coimbra e Lisboa, a Sul. Beneficiando do serviço dos novos Intercidades (que oferecem mais conforto e maiores velocidades), este meio de transporte assume-se como forte concorrente ao meio rodoviário.

### 5.3. NOVAS MOBILIDADES- REDE CICLOVIAS E PERCURSOS PEDONAIS

A mobilidade é uma das apostas estratégicas da Câmara de Ovar, concretizada através da ampliação da Rede de Ciclovias e Ecopistas já existente no concelho, contribuindo para o desenvolvimento sustentável, para a promoção do desporto, saúde e bem-estar e para a valorização do vasto património natural e edificado do concelho de Ovar.

“Mais do que promover pequenas ações de sensibilização para a mobilidade, a Câmara Municipal de Ovar tem procurado proporcionar mobilidade sustentável em todos os dias do ano e em todo o território do concelho, através da Rede de Ciclovias e Ecopistas do Concelho de Ovar. E, através da mobilidade sustentável, estamos também a promover o desporto e hábitos de vida salutareos, a dinamizar o turismo e, conseqüentemente, estamos a incrementar qualidade de vida aos nossos munícipes e a todos os que nos visitam” (CM. Ovar 2012).

Assim, no Concelho de Ovar existem as seguintes **ciclovias**:



► Avenida da Praia de Esmoriz - Com o objetivo de proporcionar melhores acessibilidades às praias e maior mobilidade, a Câmara Municipal de Ovar procedeu à remodelação e arranjo urbanístico da Avenida da Praia de Esmoriz. Esta Avenida comporta uma ciclovia, que promove a ligação entre a linha do comboio, a nascente, e as praias e a marginal marítima, a poente. Desenvolve-se ao longo de 2,855 Km.



► Avenida da Praia de Cortegaça - Com a requalificação urbanística realizada na Avenida da Praia, em Cortegaça, a Autarquia de Ovar investiu, também, na criação de uma nova ciclovia que se desenvolve em ambos os sentidos da remodelada Avenida. Posteriormente acrescentou-lhe um novo percurso, aproveitando a construção da passagem aérea sobre a Linha do Norte. Com esta nova via, a ciclovia que a integra, promove a ligação entre o Apeadeiro da CP, a costa atlântica e respetivas praias. Desenvolve-se ao longo de 4,884 Km.



► Avenida da Régua - Esta via prolonga-se na ciclovia da Av.<sup>a</sup> do Emigrante e cria um corredor direto, ciclável, entre o centro da Cidade de Ovar e a praia do Furadouro. A sua principal característica reside no facto de ser composta por duas vias cicláveis distintas, uma em cada sentido do tráfego, aumentando assim a segurança dos seus utilizadores. As pistas cicláveis partilham o espaço com peões, apesar dos percursos se encontrarem perfeitamente diferenciados, quer ao nível da sinalização vertical, quer horizontal. Desenvolve-se ao longo de 3,955 km.



► Avenida do Emigrante (Furadouro) - Sendo uma continuação - em direção às praias - da Ciclovia da Av.<sup>a</sup> da Régua, também esta é composta por duas vias e dois sentidos. Inserida na via rodoviária, está delimitada por piso pintado a vermelho e com sinalização vertical. Em direção a Ovar, esta ciclovia faz a ligação à da Av.<sup>a</sup> da Régua e à EN 327. No futuro, também a ciclovias do Atlântico, a norte, e da Rede CicloRia, a sul, serão ligadas a esta. Desenvolve-se numa extensão de 2,666 km.



► Avenida Sá Carneiro - É uma ciclovia urbana, inserida na rede viária do Município de Ovar e que permite o completamento de um circuito, que engloba a zona escolar e o tecido urbano da cidade, permitindo ainda a ligação da cidade à praia, ao articular-se com a ciclovia da EN 327, a Av.<sup>a</sup> do Emigrante e ciclovia da zona Escolar. Desenvolve-se numa extensão de 1,394 km.



► EN 327 - Paralela à EN327, desenvolve-se desde a rotunda das Estátuas de Paulo Neves até à Av.<sup>a</sup> da Régua, passando pelo Centro Comercial, pelo Pavilhão de Desportos "João Gonçalves", da Ovarense, e pelo Pinhal do Furadouro. Delimitada fisicamente por blocos de cimento, com piso colorido vermelho e sinalização vertical, a ciclovia que se





desenvolve no lado interior da estrada é uma via segura para a circulação em bicicleta. Desenvolve-se numa extensão de 3,482 km.



► **Ciclovia da Zona Escolar** - Esta é uma Ciclovia de envolvimento da Zona Escolar de Ovar, criando um circuito ciclável entre as Ciclovias da Av.<sup>a</sup> Sá Carneiro e da Av.<sup>a</sup> da Régua. Percorre a Alameda do Poder Local, Rua Fialho de Almeida, Rua Coronel Leite, Rua Padre Cruz, Rua Jorge Barradas, Rua Hugo de Noronha, Rua Tenente-Coronel Salgueiro Maia e a Rua Dr. José Amador. Também se encontra inserida na via rodoviária,

estando delimitada por piso pintado a vermelho e com sinalização horizontal e vertical. Desenvolve-se numa extensão de 3,766 km.

Existem ainda, em fase de execução, as seguintes ciclovias:

► **Ecopista do Atlântico** - Terá uma extensão de 12 Km, ficando separada em alguns metros da estrada florestal. Com a construção desta via será possível ligar várias freguesias como Esmoriz, Cortegaça, Maceda, Arada e o aglomerado do Furadouro e cidade de Ovar, neste último caso através das ciclovias já existentes. O seu papel estratégico traduz-se na ligação das demais ciclovias, que promovem a acessibilidade dos aglomerados urbanos às zonas de praia.

► **Ciclória** - Projeto realizado em parceria com os Concelhos vizinhos de Estarreja e Murtosa, que pretende desenvolver uma cultura de utilização dos modos suaves de mobilidade na região da Ria de Aveiro e, para além de outras ações, contempla um sistema de vias cicláveis caráter urbano e ribeirinho, a oferta de um sistema de bicicletas de utilização coletiva e a organização de circuitos temáticos cicláveis, baseados no desenvolvimento de estudos de identificação dos elementos marcantes do património natural, cultural e científico, suscetíveis de serem valorizados enquanto fatores de atração. No Concelho de Ovar encontra-se em execução o troço que liga Ovar (alto de Saboga) a Estarreja, pela Intermunicipal.

No âmbito da mobilidade urbana sustentável, o Município de Ovar tem vindo ainda a investir na requalificação do espaço público, através da implantação de rotundas, em substituição de sistemas semaforicos, e da construção e renovação de passeios, contribuindo para a melhoria das condições de circulação e de segurança dos transeuntes.



## 5.4. INFRAESTRUTURAS FLUVIAIS

Antes do advento do automóvel, a Ria de Aveiro assumia-se como um importante canal de comunicação, tanto no transporte de bens, como de pessoas. O território de Ovar possui um número significativo de cais e ancoradouros que testemunham a relação entre a terra e a água e por onde tudo chegava. Estes cais ainda marcam a paisagem deste território, sendo os da Tijosa e da Ribeira e do Puxadoro exemplos evidentes das atividades de outrora.

### ↘ CAIS DA TIJOSA

As condições favoráveis de navegabilidade potenciaram estas atividades e levaram à construção de vários portos, cais ou simples locais de acostagem, inseridos em zonas rurais, entre campos agrícolas e áreas florestais. Com o tempo, e o desenvolvimento de outros meios de transporte e o desaparecimento e desvalorização de determinadas atividades, alguns desses cais foram perdendo a sua vitalidade e atualmente encontram-se, na sua maioria, em forte estado de degradação.

O cais da tijosa não é exceção, atualmente, desprovido da sua componente económica, este cais continua a possuir em significado histórico, cultural e paisagístico para o núcleo populacional ribeirinho vizinho. O cais possui uma boa localização e boa acessibilidade terrestre e as condições físicas do cais encontram-se degradadas. A sua localização proporciona aos visitantes uma paisagem lagunar única com a possibilidade de observação de da fauna e flora da Ria de Aveiro.

### ↘ CAIS DA RIBEIRA

A Ria de Aveiro desde sempre possibilitou a existência e desenvolvimento de diversas atividades; pesca, apanha do moliço, sal, transporte lagunar e agricultura.

Adicionalmente, na ausência de grandes eixos rodoviários, até meados do século XX, funcionou como o mais importante eixo de comunicação entre as populações ribeirinhas. As populações, aproveitando o vento, realizavam o transporte de mercadorias e as suas próprias deslocações através dos canais lagunares da Ria.

A passagem pelo Cais da Ribeira da Rainha D. Maria II, em 1852, reitera a importância destes cais no transporte através da Ria.

Este cais constitui uma plataforma logística na ligação entre o norte do distrito do distrito e a cidade de Aveiro onde se cruzam muitas e variadas atividades económicas, como sejam a pesca e a apanha





do moliço, a produção de sal e a carpintaria naval. Com o tempo, o desenvolvimento de outros meios de transporte e o desaparecimento e desvalorização de determinadas atividades, alguns desses cais foram perdendo o seu papel na economia da região. Alguns dos edifícios circundantes pertencem a empresas que ainda se dedicam à embalagem de sal e trazem à memória tempos em que o Sal das Salinas de Aveiro era transportado, através da Ria, até Ovar.

### ↘ CAIS DO PUXADOURO

Situado na freguesia de Válega, este cais, artificial, tem cerca de 800 m, servindo para embarque e desembarque de produtos e pessoas.

O edifício que se encontra no topo do cais corresponde ao antigo armazém de caulino, que era extraído em S. Vicente de Pereira e que era transportado deste cais em mercanteis, pela Ria até à Fabrica da Vista Alegre, onde era utilizado como um dos constituintes base da Porcelana.

O edifício da margem, é a sede do Centro Náutico da Ria de Ovar, que integra a Rede Museológica de Ovar. Esta associação pretende preservar a arte da carpintaria naval, recuperando e construindo diversas embarcações de recreio, numa perspectiva de cultura ecológica e ambiental e na perservação e divulgação do património e identidade cultural ligados à Ria

Embora destituídos das suas originais funções, estes locais continuam a potenciar o usufruto da Ria enquanto espaço privilegiado de lazer e recreio, constituem áreas particularmente interessantes para investigar novas formas de intervenção ao nível da gestão das zonas costeiras e lagunares e também das estruturas ecológicas e fluviais, e podem corresponder a elementos base para criação de uma Rede de Corredores Verdes de nível regional, pedonais, cicláveis ou mesmo fluviais.

O território abrangido pela Ria de Aveiro é um espaço singular que dispõe de condições excecionais para suporte de um desenvolvimento económico e turístico sustentável e para se posicionar como um pólo de atração intimamente ligado ao contacto e fruição da natureza. Para além disso constitui-se como um elemento estruturante da paisagem do sistema ecológico e da atividade económica da Região Centro. As suas características físicas únicas, de grande sensibilidade, requerem que o seu desenvolvimento se submeta a uma estratégia que articule eficazmente as múltiplas vertentes deste território. Foi com base nestes pressupostos que o Governo optou pela intervenção Polis Litoral na Ria de Aveiro.



Com o objectivo de transformar a Ria de Aveiro numa zona de múltiplas vivências, economicamente dinâmica e ambientalmente preservada, o relatório final do Polis da Ria de Aveiro prevê várias e diversificadas intervenções.

No caso concreto do Município de Ovar, está previsto o reordenamento e qualificação das frentes marítimas de Esmoriz e Cortegaça, a requalificação e valorização da Barrinha de Esmoriz, intervenções nos núcleos piscatórios marítimos de Esmoriz e Furadouro, intervenções nos núcleos piscatórios lagunares (Cais da Pedra, Cais do Puchadouro, Cais do Torrão e Cais da Tijosa), a requalificação das praias de Esmoriz, Cortegaça, Maceda e Furadouro, intervenções na frente lagunar de Ovar (Azurreira, Cais da Ribeira, Areíño, Torrão do Lameiro, Foz do Cáster), criação de via ciclável, Portas da Ria e criação e beneficiação de estruturas de apoio ao recreio náutico (Porto de Recreio do Carregal).

Assim podemos identificar as seguintes acções, previstas para o território de Ovar, que contribuíram para uma melhoria da vivencia da Ria, tanto a nível do recreio e lazer como a nível socioeconómico:

- ▶ Núcleos Piscatórios Lagunares: Foram elaborados projetos para os 4 Cais (Tijosa, Pedra, Puchadouro e Torrão) mas, devido ao montante previsto para as obras, que ultrapassa largamente a estimativa inicial, as obras de beneficiação incidirão sobre o Cais da Pedra. Relativamente À intervenção no cais do Torrão, o Município já manifestou o seu desinteresse, uma vez que se trata de um cais de serviço praticamente particular.
- ▶ Frente Lagunar : Inicialmente previam-se intervenções na Azurreira, Cais da Ribeira, Areíño e Foz do Cáster. No entanto, verificando-se que o Cais denominado do “Torrão do Lameiro” ficava muito próximo do Areíño e não tinha um uso que justificasse a sua beneficiação, foi decidido transferir a verba correspondente para uma intervenção no Cais do Carregal – a que, por questões orçamentais, passou a chamar-se “Azurreira B “ e “Azurreira C”.
- ▶ Beneficiação de estruturas de apoio às atividades de recreio náutico: no concelho de Ovar apenas está prevista intervenção no Porto de Recreio (marina) do Carregal.



## 6. ORIENTAÇÕES

A definição concreta de uma estrutura tem forte influência nas interações espaciais e constitui um elemento preponderante na estruturação do território, assumindo-se antes de tudo como um elemento fundamental de organização do espaço, estabelecendo o seu 'esqueleto'.

Ora, no âmbito da elaboração (no caso, a revisão) de um Plano Diretor Municipal esse facto não pode obviamente ser omitido. Para além da simples definição de uma proposta de rede viária municipal *per se*, interessa sobretudo a definição de uma rede viária que seja capaz de responder aos desafios que se vão colocando em termos de circulação, bem como à sua fundamental articulação com o desenvolvimento urbano que se programa para o Concelho.

Incontestavelmente aliado à rede viária, o entendimento das necessidades e fragilidades em matéria de transportes e mobilidade no panorama do concelho constituem, como já foi referido, ainda mais desafios, e julga-se que quanto maior forem as possibilidades de se oferecer, a todos os níveis, em todos os locais, para todas as idades e para todas as condições, alternativas competitivas ao transporte individual, mais se contribuirá para uma região qualificada.

Atualmente as estratégias que são sugeridas na prossecução de níveis de sustentabilidade do sistema em termos de mobilidade e dos transportes contam com os conceitos associados:

- Diversificação de oferta de modos de transporte
- Redução do espaço automóvel nos centros das cidades e nas urbanizações periféricas
- Introdução de veículos movidos a energias alternativas
- Gestão de procura de transportes
- Informação especializada em matéria de serviços de transportes, suas características, facilidades, preços, sistemas de pagamentos e bilhética.

O aumento da mobilidade das pessoas, reforçando a coesão das estruturas urbanas e suburbanas, promovendo o relacionamento interurbano segundo estratégias assumidas de coesão, e ainda viabilizando a oferta de transportes públicos em territórios de baixa densidade, constitui um grande desígnio, por forma a melhorar as condições de competitividade dos indivíduos e das atividades, ou seja, dos centros urbanos e dos aglomerados, quer isoladamente quer como rede de serviços, sem inviabilizar a sobrevivência de espaços que se encontram marginalizados relativamente aos principais eixos de comunicação.

Outros desígnios são o da diminuição da dependência do transporte individual (por razões ambientais, energéticas e de qualificação urbana), o incremento de todos os modos de transporte para as diferentes escalas territoriais (no âmbito da constituição de oferta diversificada mas integrada em termos de conceção de redes, *interfaces*, tarifários e bilhética), e a atuação sobre a procura de



transportes alternativos (para maximizar a utilização da oferta pública disponibilizada e condicionar comportamentos indesejáveis).

De um modo mais concreto, na área do concelho de Ovar assume-se como um fator primordial potenciar a formação de soluções alternativas nas zonas de baixa utilização de transportes. Tal prioridade encontra dois grandes desafios: a formação de autoridades regionais / intermunicipais de transportes, com efetivos poderes de coordenação e concertação de redes e operadores, e a criação de soluções alternativas (serviços a pedido) em zonas de baixa utilização.

Para a sua concretização importa dotar as autarquias de meios capazes de financiamento das componentes de serviço público, definindo-se eventualmente formas de contratação e de subvenção de alguns serviços, em complemento com o apoio à criação de agrupamentos de empresas (ou a sua fusão), tendo em vista a exploração de transportes alternativos, abrangendo pequenas empresas, taxistas, associações locais, concelhos vizinhos, etc.