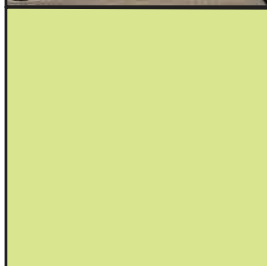
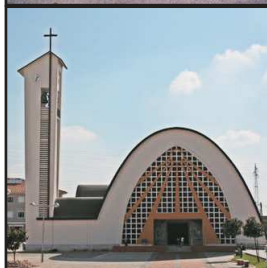
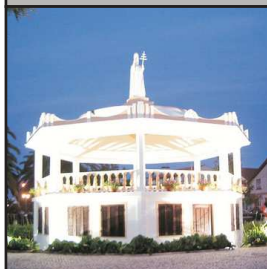




CÂMARA MUNICIPAL DE
OLIVEIRA DO BAIRRO

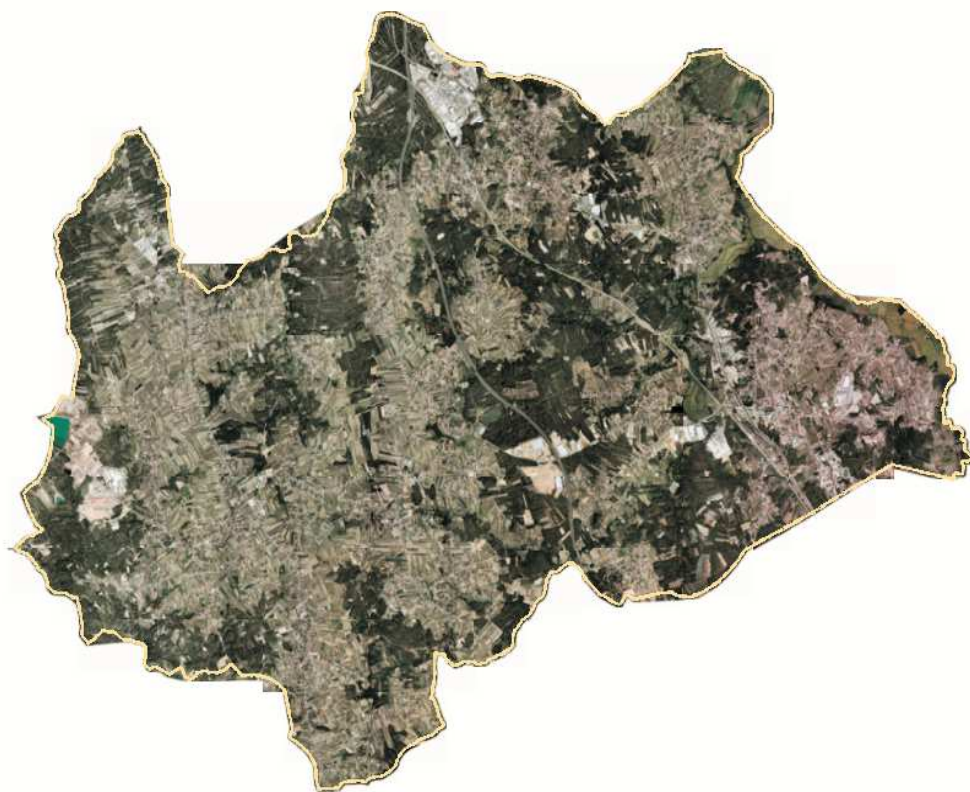


2ª REVISÃO DO PLANO DIRETOR MUNICIPAL DE OLIVEIRA DO BAIRRO

- ESTUDOS SETORIAIS DE
CARACTERIZAÇÃO -
REDE VIÁRIA E TRANSPORTES

MAIO 2015

VOLUME
II.6.7



ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO	3
1.1. Enquadramento.....	3
2. REDE VIÁRIA	5
2.1. Acessibilidades (Vias - Proximidades)	5
2.2. Rede Nacional Fundamental.....	7
2.3. Rede Nacional Complementar	7
2.4. Rede Municipal Regional	7
2.5. Rede Municipal Local.....	8
3. MOBILIDADE.....	11
3.1. Meio de Transporte	11
3.2. Local de Deslocação	12
3.3. Tempo de Deslocação	13
3.4. Acessibilidade	14
4. MODOS DE TRANSPORTE	23
4.1. Transporte Rodoviário	23
4.2. Transporte Ferroviário.....	24
4.3. Outros Sistemas de Transporte	25
5. MEDIDAS IMPLEMENTADAS NO ÂMBITO DA MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE.....	26
6. SÍNTESE CONCLUSIVA	27

BIBLIOGRAFIA

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1 – População Residente Empregada ou Estudante Segundo o Principal Meio de Transporte Utilizado nos Trajetos para os Locais de Trabalho ou Estudo (1991-2001)	11
Quadro 2 – População Residente Empregada ou Estudante Segundo o Local de Trabalho ou Estudo por Freguesia (2001)	13
Quadro 3 – População Residente Empregada ou Estudante Segundo o Tempo Gasto, em Média, numa Ida para o Local de Trabalho ou Estudo	14
Quadro 4 – Tempo de Percurso em Via Rodoviária aos Principais Centros Urbanos, em Minutos	14
Quadro 5 – Distância e Tempo de Percurso em Via Rodoviária aos Principais Centros Urbanos	14
Quadro 6 – Distância e Tempo de Deslocação Entre os Principais Aglomerados Urbanos do Concelho de Oliveira do Bairro	17
Quadro 7 – Percursos, Vias, Distância e Duração entre Oliveira do Bairro e Oiã	17
Quadro 8 – Percursos, Vias, Distância e Duração Entre Oliveira do Bairro e Bustos	17
Quadro 9 – Percursos, Vias, Distância e Duração Entre Oliveira do Bairro e o Troviscal).....	18
Quadro 10 – Percursos, Vias, Distância e Duração Entre Oliveira do Bairro e a Mamarrosa	18
Quadro 11 – Percursos, Vias, Distância e Duração Entre Oliveira do Bairro e a Palhaça	18
Quadro 12 – Percursos, Vias, Distância e Duração Entre Oiã e o Troviscal	19
Quadro 13 – Percursos, Vias, Distância e Duração Entre a Mamarrosa e Oiã	19
Quadro 14 – Percursos, Vias, Distância e Duração Entre Bustos e Oiã.....	19
Quadro 15 – Percursos, Vias, Distância e Duração Entre Oiã e a Palhaça.....	20
Quadro 16 – Percursos, Vias, Distância e Duração Entre a Mamarrosa e Bustos	20
Quadro 17 – Percursos, Vias, Distância e Duração Entre Bustos e a Palhaça	20
Quadro 18 – Percursos, Vias, Distância e Duração Entre Bustos e o Troviscal.....	21
Quadro 19 – Percursos, Vias, Distância e Duração Entre o Troviscal e a Palhaça	21
Quadro 20 – Percursos, Vias, Distância e Duração Entre a Mamarrosa e o Troviscal.....	21
Quadro 21 – Percursos, Vias, Distância e Duração Entre Bustos e o Troviscal.....	22
Quadro 22 – Circuitos e Horários do Transporte Interurbano de Oliveira do Bairro (TOB)	24
Quadro 23 – Tempo de Percurso em Via Ferroviária aos Principais Centros Urbanos, em Minutos	25

Quadro 24 – Medidas Implementadas no Âmbito da Semana Europeia da Mobilidade	26
Quadro 25 – Potencialidades e Constrangimentos do Concelho	27

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 – Rede de Acessibilidades	4
Figura 2 – Estrutura viária do Concelho de Oliveira do Bairro	6
Figura 3 – Enquadramento Viário Distrital	8
Figura 4 – Acessibilidades Viárias no Concelho de Oliveira do Bairro	9
Figura 5 – População Residente Empregada ou Estudante Segundo o Principal Transporte Utilizado nos Trajetos para os Locais de Trabalho ou Estudo (2001)	11
Figura 6 – População Residente Empregada ou Estudante Segundo o Local de Trabalho e Estudo	13
Figura 7 – Percursos entre Oliveira do Bairro e as Sedes de Concelho dos Concelhos Vizinhos de Águeda e Anadia	15
Figura 8 – Percursos entre Oliveira do Bairro e as Sedes de Concelho dos Concelhos Vizinhos de Cantanhede e Vagos	15
Figura 9 – Percursos entre Oliveira do Bairro e a Sede do Concelho vizinho de Aveiro	16
Figura 10 – Distância e Duração dos Percursos entre Oliveira do Bairro e as Sedes dos Concelhos Vizinhos	16
Figura 11 – Transporte Interurbano de Oliveira do Bairro (TOB)	23
Figura 12 – Dia Europeu Sem Carros em Oliveira do Bairro	26

ELEMENTOS DESENHADOS

Desenho II.6.15 - Planta da Rede Viária e Ferroviária

1. INTRODUÇÃO

A caracterização da rede viária que se encontra presente em determinado território é entendida como fundamental para o desenhar de uma proposta de ordenamento estratégica e sustentável.

A rede viária, que inicialmente era criada para assegurar o estabelecimento de ligações entre diversos locais, era fortemente condicionada por aquilo que era a condição natural, tem vindo a constituir-se, cada vez mais, como um fator locativo de importância determinante, não apenas ao nível da localização dos aglomerados, mas também ao nível da localização das próprias atividades que deles se apresentam como complementares.

Na atualidade, as redes viárias servem uma multiplicidade de deslocações com diferentes objetivos, assistindo-se cada vez mais ao crescimento da utilização dos veículos privados como modo de transporte preferencial e, consequentemente, ao aumento do volume de tráfego e, por outro lado, a um significativo decréscimo dos tempos de deslocação, o que decorre de forma direta da existência de redes viárias cada vez mais densas e mais abrangentes.

Esta realidade, que acaba por se constituir como um reflexo da constante pressão no sentido de potenciar a capacidade destas redes e de aumentar os níveis de mobilidade, acaba de certa forma por contrariar as linhas orientadoras estabelecidas, no sentido de permitir um desenvolvimento de redes de transportes com menores consumos energéticos.

Por outro lado a rede viária, por si só, desempenha já um papel preponderante na dinamização económica e, consequentemente, na dinamização social dos territórios. As necessidades de acesso a bens e serviços e de escoamento das produções assim o impõem, pelo que as acessibilidades se tornam cada vez mais como um fator determinante para a instalação de atividades económicas, e, por consequência, para o desenvolvimento socioeconómico dos territórios.

Há assim que conciliar de forma equilibrada aquilo que são as dinâmicas, tendências e até mesmo aspirações em se ter, de forma crescente, territórios dotados e servidos de elevadas acessibilidades (sobretudo ao nível do meio de transporte particular) com a racionalidade de um modelo a adotar, no qual o desenho da rede viária hierarquiza de forma clara as vias, assegurando a separação entre o tráfego de atravessamento e o tráfego local.

1.1. ENQUADRAMENTO

A localização geográfica apresentada pelo concelho de Oliveira do Bairro coloca-o numa situação que pode ser entendida como privilegiada. Situado na Região Centro, o concelho faz parte integrante da Sub-Região Baixo Vouga, constituindo-se igualmente como um dos dezasseis municípios do Distrito de Aveiro. O concelho apresenta como concelhos confinantes os concelhos de Aveiro (a Norte), Águeda e Anadia (a Este), Vagos (a Oeste) e o concelho de Cantanhede (a Sul).

A análise desenvolvida em torno da localização efetiva do concelho permite perceber que este se apresenta localizado numa zona de transição Norte/Sul e Interior/Litoral, mantendo desta forma relações de proximidade, em termos geográficos e funcionais, com as duas maiores cidades do litoral centro e sedes distritais, nomeadamente as cidades de Aveiro e Coimbra, o que lhe confere uma localização estratégica e que tem vindo a refletir-se, com efeitos positivos, não apenas ao nível da dinâmica demográfica, mas também, e sobretudo, das dinâmicas empresariais.

O fato do concelho se encontrar servido por uma boa rede viária, a existência do nó de acesso à Autoestrada do Norte (A1 / IP1), a proximidade ao nó de acesso ao traçado da A17, a proximidade à cidade de Aveiro e,

consequentemente, ao Porto de Aveiro e a ligação ao traçado da A25, acentua o potencial locativo que o concelho atualmente já manifesta.



Figura 1 – Rede de Acessibilidades

Fonte: www.estradasdeportugal.pt

2. REDE VIÁRIA

O concelho de Oliveira do Bairro é atualmente atravessado por um conjunto de vias que formam uma rede viária que assegura facilmente as ligações internas e as ligações externas de proximidade, designadamente aos concelhos vizinhos, apresentando-se igualmente numa posição bastante favorável face às vias que sustentam o estabelecimento das ligações viária a um nível regional e mesmo a um nível nacional.

2.1. ACESSIBILIDADES (VIAS - PROXIMIDADES)

A rede de acessibilidades de âmbito regional, ao contribuir para o incremento dos padrões de mobilidade inter concelhia, veio também criar alguns efeitos barreira indesejáveis do ponto de vista da qualidade do ambiente urbano, sendo disso um exemplo notório o traçado da EN235, que assegura a ligação entre Aveiro e Anadia.

A construção da variante à EN235 assumiu mesmo como principal objetivo o afastamento do tráfego rodoviário no interior das povoações, nomeadamente no centro da cidade de Oliveira do Bairro, uma vez que este eixo viário registava um tráfego intenso nos principais aglomerados urbanos, induzindo problemas de fluidez, insegurança, poluição do ar e poluição sonora.

Ao nível local assumem um papel de destaque as Estradas Nacionais (EN) e as Estradas Regionais (ER) enquanto elementos de estruturação e ligação de territórios urbanos, onde se foram instalando espaços industriais.

Ao nível das ligações municipais, as vias que assumem maior expressão assumem correspondência com os traçados da EM 596 e da EM 333-1 (cujo traçado assume correspondência com o traçado da antiga ER 333-1, que viria entretanto a ser desclassificada).

A EM 596 constitui-se como um eixo viário estruturante, com uma orientação Nascente–Poente, e assume-se como sendo o principal eixo responsável por toda a distribuição de tráfego rodoviário concelhio que circula nesta orientação, nele se observando um fluxo de tráfego intenso, não apenas em termos de veículos ligeiros, mas também, e de forma notória, ao nível do tráfego de veículos pesados. Este eixo viário apresenta, em alguns locais, um perfil desadequado, constituindo-se como uma via pouco segura, sobretudo no que observa relação direta como os troços de atravessamento de vários alguns aglomerados urbanos.

A EM 333-1 (que assumir anteriormente a designação de ER 333-1 e foi entretanto objeto de desclassificação) apresenta-se como uma via complementar da EM 596, nomeadamente ao nível da ligação aos concelhos de Vagos (a Poente) e Anadia (a Nascente).

Pode neste contexto inferir-se que os eixos viários de atravessamento de carácter regional acabam por assumir um papel de elemento de estruturação do meio urbano, com todas as consequências negativas que daí resultam, nomeadamente ao nível da geração de conflitos entre tráfego mecânico e pedonal.

Em síntese, pode afirmar-se que as acessibilidades determinam o grau de proximidade dos espaços, medido em unidades de tempo e não em unidades métricas, e, por consequência, determinam o grau de atratividade, em termos residenciais e em termos associadas aos setores secundário e terciário, enquanto atividades geradoras de emprego, sendo o resultado a atual estrutura urbano funcional instalada.

O concelho de Oliveira do Bairro apresenta assim, face ao seu posicionamento geográfico, grandes vantagens locativas, as quais decorrem em grande medida da sua proximidade a grandes eixos à escala regional/nacional, apresentando-se bem localizado, como anteriormente referido, relativamente à proximidade de centros urbanos

2.2. REDE NACIONAL FUNDAMENTAL

Itinerário Principal 1 – IP1 (Autoestrada 1): Eixo nacional que assegura a ligação Norte - Sul do País e se articula com outros eixos que fazem parte integrante da rede rodoviária nacional fundamental. O traçado deste eixo viário estruturante atravessa todo o território concelhio, numa extensão de aproximadamente 9 km, apresentando uma orientação que se desenvolve no sentido Norte – Sul. Este eixo viário estruturante apresenta um nó de acesso, cuja localização se observa junto ao limite Norte do concelho, servindo, para além do acesso ao concelho de Oliveira do Bairro, o acesso aos concelhos vizinhos de Águeda, Aveiro e Ílhavo.

2.3. REDE NACIONAL COMPLEMENTAR

Estrada Nacional 235 (EN235): Eixo nacional que estabelece a ligação entre Aveiro e Anadia e assume simultaneamente um carácter estruturante e distribuidor do tráfego ao nível do território concelhio. Este eixo viário percorre o território concelhio com uma orientação NW-SE e desenvolve-se ao longo de uma extensão de aproximadamente 10,5 km, servindo os dois principais pólos urbanos do concelho, nomeadamente Oiã e Oliveira do Bairro. Para além de assegurar a ligação ao nó de acesso à A1, este eixo viário assumiu-se até à construção da Variante à EN235 como via de extrema importância, designadamente ao nível do estabelecimento da ligação entre as cidades de Aveiro e Coimbra.

Variante à Estrada Nacional 235: A construção desta variante teve como principal objetivo a deslocalização dos fluxos de tráfego rodoviário existentes no interior das povoações, nomeadamente no centro da cidade de Oliveira do Bairro, uma vez que a EN235 tinha um tráfego intenso nos principais aglomerados urbanos, induzindo problemas de fluidez, insegurança, poluição do ar e ruído. O traçado desta Variante desenvolve-se sempre paralelamente à Linha do Norte e ao traçado da atual EN235.

Estrada Nacional 333 (EN333): Eixo nacional que estabelece ligação entre Oiã e Águeda e tem como pontos extremos e intermédios Oiã (entroncamento da EN 235), Perrães e Águeda. Esta estrada apresenta alguns constrangimentos que se encontram diretamente relacionados com o seu perfil e o volume de tráfego. O centro de Perrães (freguesia de Oiã) é id

2.4. REDE MUNICIPAL REGIONAL

Estrada Regional 333 (ER333): Antigo troço da EN333, que assegura a ligação entre Oiã e o concelho vizinho de Vagos e que, conjuntamente, com a EN333, se assume como um eixo fundamental da distribuição transversal do Concelho. O acesso à freguesia da Palhaça vindo da A1 e da A17 é assegurado através do traçado desta via, o que lhe imputa um fluxo de tráfego bastante acentuado, pelo que se encontram em estudos possíveis traçados alternativos a este eixo.



Figura 3 – Enquadramento Viário Distrital

Fonte: Estradas de Portugal - Plano Rodoviário 2000 (www.estradasdeportugal.pt)

2.5. REDE MUNICIPAL LOCAL

Esta rede municipal local apresenta-se constituída por todas as Estradas Municipais, Estradas Nacionais e Regionais desclassificadas no âmbito do PRN 2000 e assegura a distribuição viária interna do concelho, incluindo as vias de acesso local. Esta rede é considerada como fundamental para o funcionamento dos vários subsistemas urbanos, assumindo a este nível um papel de destaque o traçado da Estrada Municipal 596.

Paralelamente existe uma densa ramificação de caminhos vicinais, os quais se entendem como essenciais para o exercício da atividade agrícola.

Estrada Municipal 596 (EM596): Eixo viário estruturante de orientação Nascente-Poente, principal responsável por toda a distribuição de tráfego rodoviário nessa orientação. Esta via apresenta um fluxo de tráfego intenso, quer em termos de veículos ligeiros, quer de veículos pesados, tornando-se em alguns locais uma via pouco segura, uma vez que apresenta um perfil desadequado, principalmente no atravessamento de alguns aglomerados urbanos.

Estrada Regional 333-1 (ER333-1): Desclassificada e com a designação atual de EM 333-1, esta via constitui-se como sendo a atual EM 333-1 e complementa o traçado da EM596, assegurando a ligação, a Poente, ao concelho de Vagos e ao concelho de Anadia, a Nascente.

Surgem ainda como vias integrantes da rede municipal local a EM 596-1, cujo traçado se desenvolve no sentido Poente-Nascente e assegura a ligação entre Oliveira do Bairro e o traçado do IC2, junto a Aguada de Cima, no concelho vizinho de Águeda, a EM 600, que assegura a ligação entre Oiã e o Troviscal, com um traçado que se desenvolve no sentido Norte-Sul, sendo ainda de considerar a EM 603-3, que assegura a ligação entre a sede de concelho e Amoreira da Gândara, que se localiza no concelho vizinho de Anadia.

Merece ainda consideração o traçado da **Estrada Municipal 335 (EM335)**. Este eixo viário oferece um traçado que se desenvolve no sentido Sudeste – Noroeste e atravessa toda a zona Poente do território concelhio, constituindo-se como um eixo que sustenta a ligação entre diversos núcleos urbanos: Palhaça, Bustos e Mamarrosa, assim como a ligação aos concelhos de Ílhavo, a Norte, e Cantanhede, a Sul.

A complementaridade de ligações observada ao nível da rede municipal local considera ainda a existência de três outras vias, embora se possa considerar que estas não apresentam qualquer carácter de estruturância ao nível das deslocações internas no concelho. As vias em causa são a EM 596-3, EM 597 e EM 600-1, cujos traçados constituem troços que sustentam apenas acessibilidades de carácter local.

Embora apresentando traçados que não interferem diretamente com o território concelhio, são merecedoras de referência algumas vias que se revelam como sendo de extrema importância para a atratividade e acessibilidades de Oliveira do Bairro.



Figura 4 – Acessibilidades Viárias no Concelho de Oliveira do Bairro

Fonte: <http://viajar.clix.pt/mapas>

Autoestrada 25 (A25): Eixo longitudinal que assegura a ligação entre Aveiro e Vilar Formoso e tem como pontos extremos e intermédios Aveiro, Albergaria-a-Velha, Viseu, Guarda e Vilar Formoso. Este eixo assume uma importância extrema no quadro das comunicações europeias.

Autoestrada 17 (A17): Assegura a ligação entre Aveiro e Marinha Grande, e tem como pontos extremos e intermédios Aveiro, Vagos, Mira, Carreiros, Figueira da Foz, Monte Real e Marinha Grande.

Itinerário Complementar 2 (IC2): Estabelece ligação entre Lisboa e Porto, e tem como pontos extremos e intermédios Lisboa, Rio Maior, Leiria, Coimbra, São João da Madeira, Argoncilhe e Porto.

Em suma, a ligação por autoestrada entre Aveiro e Porto e a construção do IP5/A25 entre Aveiro e Vilar Formoso, vieram alterar profundamente a acessibilidade do e no concelho de Oliveira do Bairro, quer no que se refere à ligação com a Orla Litoral, quer em relação à penetração no interior da Região Centro e à ligação a Espanha.

As Estradas Nacionais, Estradas Regionais, a Estrada Municipal 596 e a Estrada Regional 333-1 (atualmente desclassificada) apresentam-se associadas a uma importante dicotomia. Por um lado constituem uma mais-valia pela sua importância na distribuição viária e na potencialização da localização do comércio e serviços. Por outro lado, a sua presença resulta na geração de alguns constrangimentos, ao atravessarem o “coração” dos principais aglomerados urbanos do concelho, tendo em conta o elevado volume de tráfego automóvel a que se encontram sujeitas.

A nível interno, torna-se notória a dinâmica de acessibilidades que se desenvolve no concelho de Oliveira do Bairro, principalmente no sentido Norte – Sul, denotando-se apenas alguns constrangimentos nas acessibilidades existentes de orientação Este-Oeste, as quais surgem praticamente sustentadas pelo traçado da EM596, via que se apresenta como sendo a única alternativa ao tráfego viário que se verifica neste sentido, para além de atravessar aglomerados urbanos de relevância significativa para Este.

3. MOBILIDADE

Neste ponto pretende-se identificar os padrões de diferenciação espacial da mobilidade com o objetivo de analisar as práticas de mobilidade que têm lugar no território municipal, na procura de uma melhor compreensão das dinâmicas existentes e das tendências que a elas se encontram associadas.

3.1. MEIO DE TRANSPORTE

Da análise da informação constante da figura que seguidamente se apresenta pode-se concluir que, em 2001, 55 % das deslocações efetuadas pela população residente empregada ou estudante eram realizadas com recurso a automóvel ligeiro particular.

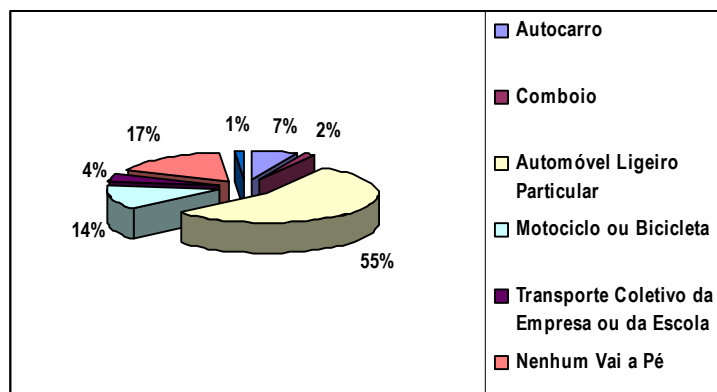


Figura 5 – População Residente Empregada ou Estudante Segundo o Principal Transporte Utilizado nos Trajetos para os Locais de Trabalho ou Estudo (2001)

Fonte: INE - Censos 2001 (www.ine.pt)

Como referido, o recurso à utilização do automóvel ligeiro particular assume particular destaque, assumindo, em termos relativos, uma representatividade de 55 pontos percentuais, seguindo-se as deslocações a pé e de motociclo ou bicicleta, com um peso de 17% e 14%, respetivamente. Os restantes meios de transporte representam, no seu conjunto, um valor de 14 % do total dos trajetos efetuados como motivo trabalho e estudo.

A utilização deste meio de transporte privado registou um aumento significativamente acentuado em todas as freguesias do concelho ao longo do período inter censitário compreendido entre os anos censitários de 1991 e 2001.

Quadro 1 – População Residente Empregada ou Estudante Segundo o Principal Meio de Transporte Utilizado nos Trajetos para os Locais de Trabalho ou Estudo (1991-2001)

Unidades Territoriais	Autocarro		Comboio		Automóvel Ligeiro Particular		Motociclo ou Bicicleta		Transporte Coletivo da Empresa ou da Escola		Nenhum, vai a pé		Outro Meio	
	1991	2001	1991	2001	1991	2001	1991	2001	1991	2001	1991	2001	1991	2001
UFBTM	-	191	37	34	696	1847	1187	548	136	157	1329	691	287	46
Oiã	-	273	119	82	650	2258	1143	540	237	204	1310	556	58	58
Oliveira do Bairro	-	179	87	83	833	2080	766	456	107	104	895	634	9	20
Palhaça	-	181	3	7	340	702	451	155	71	80	483	198	21	46
Concelho	-	824	246	206	2519	6887	3547	1699	551	545	4017	2079	375	170

Fonte: INE - Censos 1991 e 2001 (www.ine.pt)

Nota: UFBTM – União das Freguesias de Bustos, Troviscal e Mamarrosa

Se no ano censitário de 1991 se constatava a existência de uma freguesia cujas deslocações efetuadas de automóvel eram inferiores a 500, nomeadamente a freguesia da Palhaça, esta ocorrência já não se verifica em 2001, uma vez que esta mesma freguesia, apesar de continuar a ser a que apresenta um registo menos expressivo, apresenta ao nível deste indicador um valor correspondente a 702 deslocações

Em termos absolutos, foi ao nível das freguesias de Oiã e Oliveira do Bairro que os trajetos efetuados em automóvel particular para o local de trabalho e estudo observaram um aumento mais significativo, mas, em termos relativos, este posicionamento é distinto, assumindo a freguesia de Oiã uma posição de liderança, com um crescimento da ordem dos 347,4 % e a União das Freguesias de Bustos, Troviscal e Mamarrosa, com um registo de crescimento da ordem dos 265,4 %.

Ainda relativamente à utilização do automóvel particular, será de referir que cerca de 77,5% dos 6887 indivíduos que utilizam este meio de transporte para as suas deslocações com motivo trabalho ou estudo, fazem-no enquanto condutores do veículo, pelo que os restantes 22,5%, que assumem correspondência com um universo de 1552 indivíduos, se deslocam como passageiros, o que pode indicar o uso partilhado de veículo e ser considerado enquanto bom princípio de racionalidade de recursos.

A forma de deslocação mais utilizada a seguir ao automóvel é aquela que não envolve a utilização de qualquer modo de transporte, ou seja, a deslocação a pé, sendo no entanto de referir que, entre 1991 e 2001, o número de pessoas a deslocar-se a pé observou uma diminuição que pode ser considerada substancial (cerca de 48,2%).

O motociclo e a bicicleta assumem também alguma expressão, sobretudo nas deslocações para os locais de trabalho e de estudo mas, tal como todos os outros meios de transporte (à exceção do automóvel ligeiro de passageiros), observaram, em 2001, uma diminuição do seu número de utilizadores relativamente ao ano censitário inicialmente considerado, com uma variação negativa da ordem dos 52 pontos percentuais.

Uma análise desagregada ao nível das freguesias do concelho permite constatar que é nas freguesias de Oliveira do Bairro e Oiã, precisamente as freguesias que maior urbanidade apresentam, em que a dependência do automóvel assume maior expressão, sendo que em todas as restantes freguesias do concelho este meio de transporte é igualmente utilizado em mais de metade das deslocações.

A área geográfica correspondente à União das Freguesias de Bustos, Troviscal e Mamarrosa constitui-se como sendo aquela que revela uma maior importância ao nível da utilização de motociclo e de bicicleta e nos trajetos efetuados a pé, com registos da ordem dos 15,6 % e dos 19,7%, respetivamente, no total dos trajetos efetuados com origem na freguesia.

Devido à presença das estações de caminho de ferro nas freguesias de Oliveira do Bairro e Oiã, é natural que seja nestas freguesias do concelho que o recurso à utilização do comboio assumia uma maior representatividade relativamente às restantes freguesias do concelho, mas ainda assim com uma representatividade que pode ser considerada reduzida.

No que se encontra diretamente relacionado com a utilização do autocarro, a freguesia da Palhaça constitui-se como sendo aquele que, em termos relativos, assume uma maior importância, garantindo este meio de transporte 13,2% dos trajetos efetuados para os locais de trabalho e de estudo. Em termos absolutos esta freguesia do concelho assumia igualmente, no ano censitário de 2001, uma posição de liderança em termos de passageiros abrangidos por este serviço.

3.2. LOCAL DE DESLOCAÇÃO

Considerada a proporção de população segundo o local de estudo e de trabalho, verificamos que, de acordo com os dados referentes aos censos de 2001, o concelho de Oliveira do Bairro apresentava 58% da sua população residente a trabalhar ou estudar noutro município.

Constata-se ainda, através da leitura dos elementos constantes do quadro seguinte, que, em comparação com ano censitário anterior (1991), a população que se apresentava nesta situação viria a aumentar de forma substancial (72%), o que implica deslocações mais longas em termos de distância e tempo.

Quadro 2 – População Residente Empregada ou Estudante Segundo o Local de Trabalho ou Estudo por Freguesia (2001)

Unidades Territoriais	Na freguesia onde reside	Noutra freguesia do concelho	Noutro Concelho	No Estrangeiro
	2001	2001	2001	2001
UFBTM	1774	1044	834	26
Oiã	2007	870	1268	24
Oliveira do Bairro	2096	374	1271	26
Palhaça	590	441	407	5
Concelho	6467	2729	3780	81

Fonte: INE - Censos 2001 (www.ine.pt)

Estes dados afiguram-se importantes, na medida em que podem determinar o maior ou menor volume de movimentos pendulares efetuados com origem no concelho, e, consequentemente, os diferentes graus de congestionamento que podem ser observados ao nível das principais entradas e saídas do mesmo.

São as deslocações com origem / destino na mesma freguesia que movimentam a maior parte da população residente empregada ou estudante, com um registo de 6467 pessoas, registo este que corresponde, em termos relativos, a cerca de 50% das pessoas que se deslocam para trabalhar e estudar.

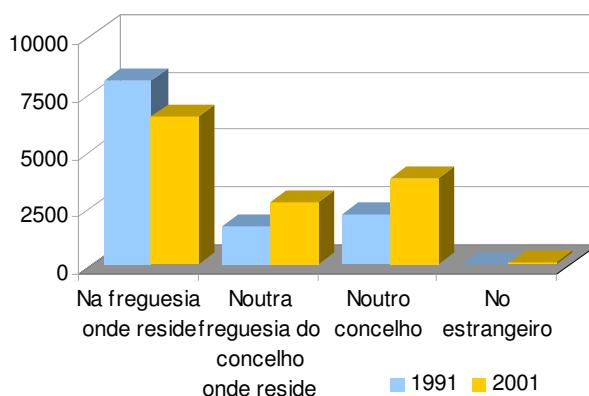


Figura 6 – População Residente Empregada ou Estudante Segundo o Local de Trabalho e Estudo

Fonte: INE - Censos 1991 e 2001 (www.ine.pt)

No entanto, esta dinâmica viria a sofrer ao longo do período inter censitário compreendido entre 1991 e 2001 uma retração na ordem dos 20 pontos percentuais, tendo-se verificado, pelo contrário, um aumento da população que trabalha e estuda em freguesias que não as freguesias de residência (64%) e, tal como anteriormente referido, da população que se desloca para outros concelhos para realizar estas atividades.

3.3. TEMPO DE DESLOCAÇÃO

Da leitura da informação constante do quadro que seguidamente se apresenta, pode concluir-se que uma grande maioria (59,4%) dos trajetos efetuados numa ida para o local de trabalho ou de estudo são curtos, atingindo, no máximo, uma duração de 15 minutos.

Quadro 3 – População Residente Empregada ou Estudante Segundo o Tempo Gasto, em Média, numa Ida para o Local de Trabalho ou Estudo

Unidades Territoriais	Até 15 min.		De 16 a 30 min.		De 31 a 60 min.		Mais de 60 min.		Nenhum	
	1991	2001	1991	2001	1991	2001	1991	2001	1991	2001
UFBTM	2031	1952	842	916	194	202	-	80	666	353
Oiã	1878	2377	947	1089	129	196	-	86	674	223
Oliveira do Bairro	1725	2308	683	871	90	144	-	53	221	180
Palhaça	910	730	379	456	50	68	-	21	152	94
Concelho	6544	7367	2851	3332	463	610	-	240	1713	850

Fonte: INE - Censos 1991 e 2001 (www.ine.pt)

Os trajetos com uma duração compreendida entre 15 e 30 minutos surgem numa posição imediata, ainda que de uma forma menos pronunciada, correspondendo a cerca de 27% do total de trajetos realizados numa ida para o local de trabalho.

Da informação em análise pode inferir-se que as deslocações com origem no concelho de Oliveira do Bairro podem ser caracterizadas, de uma forma global, por estarem associadas a trajetos de curta duração, sobretudo quando se atende ao facto de que os trajetos que apresentam uma duração igual ou inferior a 30 minutos correspondem praticamente a 87% do total dos trajetos realizados.

3.4. ACESSIBILIDADE

Tal como anteriormente referido, o concelho de Oliveira do Bairro apresenta uma localização geográfica que lhe proporciona o estabelecimento de ligações com os principais centros urbanos, com distâncias e tempos muito favoráveis, o que pode de resto ser comprovado através da leitura da informação constante do quadro que se apresenta.

Quadro 4 – Tempo de Percurso em Via Rodoviária aos Principais Centros Urbanos, em Minutos

Unidade Geográfica	Aveiro	Coimbra	Porto	Lisboa
Oliveira do Bairro	26	39	85	163

Fonte: www.viamichelin.com

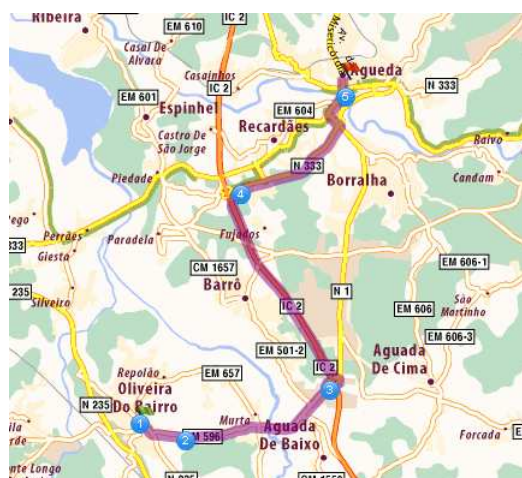
Se ao nível regional e nacional o concelho apresenta facilidade em termos de conexão, idêntica inferência pode ser estabelecida quando se procede a uma análise das distâncias e tempos médios de deslocação entre a sede do concelho de Oliveira do Bairro e as sedes concelhias dos concelhos vizinhos.

Quadro 5 – Distância e Tempo de Percurso em Via Rodoviária aos Principais Centros Urbanos

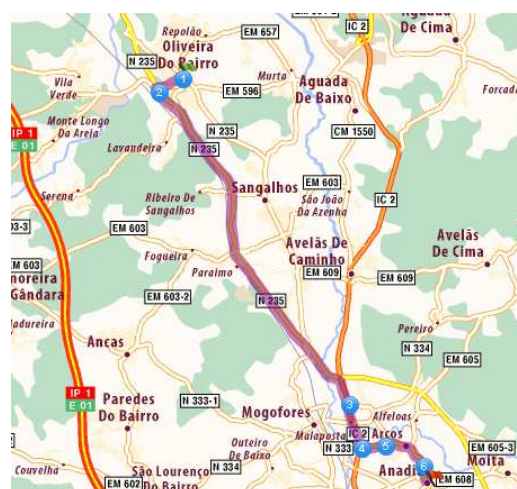
Unidade Geográfica	Águeda		Anadia		Cantanhede		Vagos		Aveiro	
	km	min	km	min	km	min	km	min	km	min
Oliveira do Bairro	12	14	11	13	31	35	13	26	28	26
	Vias		Vias		Vias		Vias		Vias	
	EM 596, EN1, EN 333		EN 235, IC 2, CM 1601, EN 235		EN 235, IC 2, EN 234		EN 235, A 17, EN 333		EN 235, A 17, A 25, EN 235	

Fonte: www.viamichelin.com

De acordo com a informação constante do quadro apresentado, esta realidade é de facto idêntica, revelando a proximidade e a facilidade de acesso entre as sedes de concelho consideradas, com uma distância média de percurso da ordem dos 19,3 km e um tempo médio de deslocação da ordem dos 23,5 minutos.



Oliveira do Bairro - Águeda



Oliveira do Bairro - Anadia

Figura 7 – Percursos entre Oliveira do Bairro e as Sedes de Concelho dos Concelhos Vizinhos de Águeda e Anadia

Fonte: www.viamichelin.com



Oliveira do Bairro - Cantanhede



Oliveira do Bairro - Vagos

Figura 8 – Percursos entre Oliveira do Bairro e as Sedes de Concelho dos Concelhos Vizinhos de Cantanhede e Vagos

Fonte: www.viamichelin.com



Oliveira do Bairro - Aveiro

Figura 9 – Percursos entre Oliveira do Bairro e a Sede do Concelho vizinho de Aveiro

Fonte: www.viamichelin.com

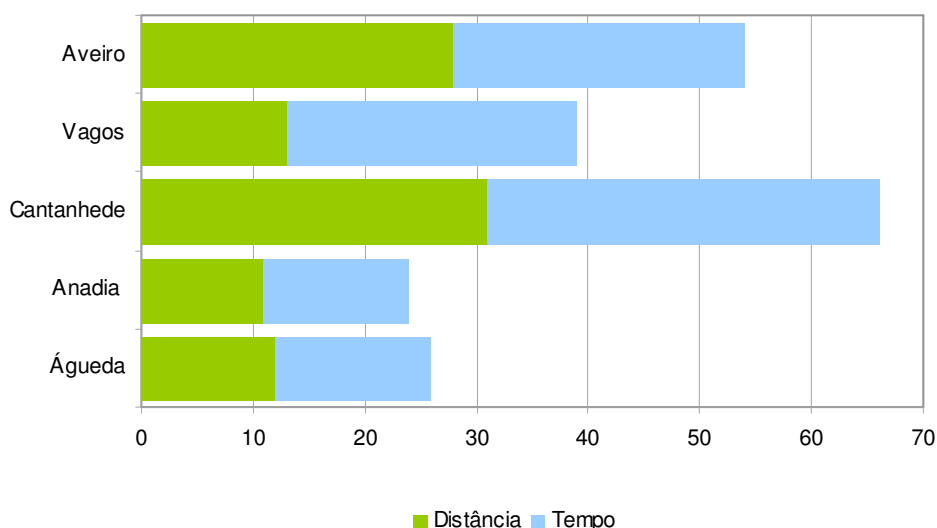


Figura 10 – Distância e Duração dos Percursos entre Oliveira do Bairro e as Sedes dos Concelhos Vizinhos

Fonte: www.viamichelin.com

Com uma área total de 87,3 km², o concelho de Oliveira do Bairro pode ser considerado como um concelho de pequena dimensão, pelo que as deslocações entre as seus principais aglomerados urbanos se caracterizam por implicar distâncias e tempos de deslocação reduzidos, conforme se pode observar através da leitura da matriz distância/tempo constante do quadro que seguidamente se apresenta. Será de atender ao facto de que os dados apresentados se referem a tempos médios efetuados em veículo ligeiro de passageiros.

Da leitura da informação constante deste quadro, pode-se concluir que a sede de concelho (Oliveira do Bairro) não dista mais do que 11 km dos restantes aglomerados que se entendem como estruturante ao nível da forma urbano do concelho. Por sua vez, os tempos médios de deslocação, que dependem de grande medida do traçado e do estado das vias que sustentam o estabelecimento destas ligações, não ultrapassam os 18 minutos, podendo neste sentido afirmar-se que estamos na presença de um concelho territorialmente coeso, com níveis e características de ocupação diferentes mas que, face à facilidade de deslocação que se observa, pode de forma mais fácil funcionar como um todo em que as suas diferentes unidades se complementam.

Quadro 6 – Distância e Tempo de Deslocação Entre os Principais Aglomerados Urbanos do Concelho de Oliveira do Bairro

Distância / Duração	Bustos	Mamarrosa	Oiã	Oliveira do Bairro	Palhaça	Troviscal
Bustos	-	4 Km 6 min.	9,5 Km 16 min.	11 Km 18 min.	5 Km 8 min.	6 Km 9 min.
Mamarrosa	4 km 6 min.	-	9 Km 15 min.	10 Km 17 min.	5,5 Km 9 min.	3 Km 5 min.
Oiã	9,5 Km 16 min.	9 Km 15 min.	-	5,5 Km 7 min.	7 Km 12 min.	5,5 Km 9 min.
Oliveira do Bairro	11 Km 18 min.	10 Km 17 min.	5,5 Km 7 min.	-	11 Km 17 min.	7,5 Km 11 min.
Palhaça	5 Km 8 min.	5,5 Km 9 min.	7 Km 12 min.	11 Km 17 min.	-	6,5 Km 10 min.
Troviscal	6 Km 9 min.	3 Km 5 min.	5,5 Km 9 min.	7,5 Km 11 min.	6,5 Km 10 min.	-

Fonte: www.viamichelin.com

Os quadros que seguidamente se apresentam, para além de comprovarem as inferências anteriormente assumidas relativamente aos tempos e distâncias de deslocação, ilustram os percursos de ligação existentes entre os principais aglomerados urbanos do concelho, sendo assinaladas as vias através das quais esses percursos são assegurados de forma mais direta.

Quadro 7 – Percursos, Vias, Distância e Duração entre Oliveira do Bairro e Oiã

Percurso: Oliveira do Bairro - Oiã	Vias	Distância	Duração
	EN 235 ER 333	5,5 Km	7 min.

Fonte: www.viamichelin.com

Quadro 8 – Percursos, Vias, Distância e Duração Entre Oliveira do Bairro e Bustos

Percurso: Oliveira do Bairro – Bustos	Vias	Distância	Duração
	EM 596	11 km	18 min.

Fonte: www.viamichelin.com

Quadro 9 – Percursos, Vias, Distância e Duração Entre Oliveira do Bairro e o Troviscal)

Percurso: Oliveira do Bairro - Troviscal	Vias	Distância	Duração
	EM 596	7,5 km	11 min.

Fonte: www.viamichelin.com

Quadro 10 – Percursos, Vias, Distância e Duração Entre Oliveira do Bairro e a Mamarrosa

Percurso: Oliveira do Bairro - Mamarrosa	Vias	Distância	Duração
	EM 596	10 km	17 min.

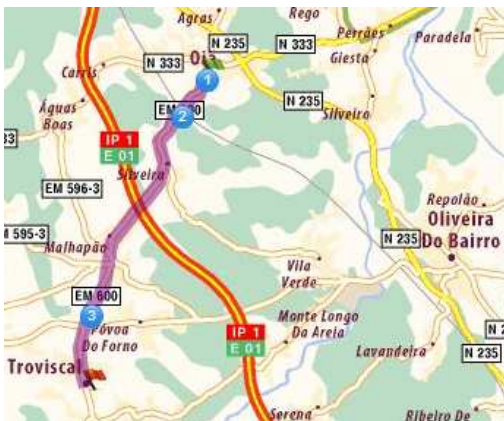
Fonte: www.viamichelin.com

Quadro 11 – Percursos, Vias, Distância e Duração Entre Oliveira do Bairro e a Palhaça

Percurso: Palhaça – Oliveira do Bairro	Vias	Distância	Duração
	EM 596 EM 600 EM 595-3 ER 333	11 Km	17 min.

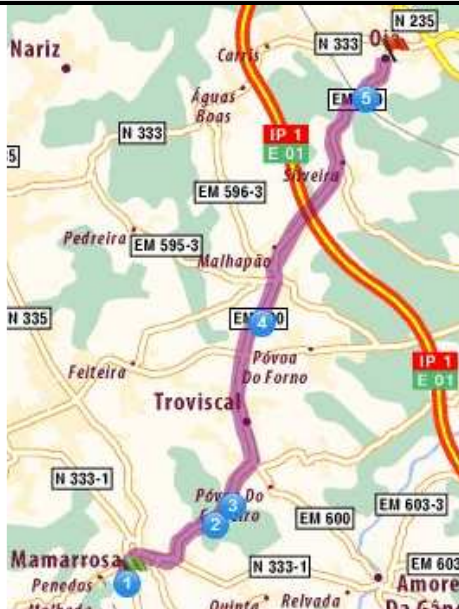
Fonte: www.viamichelin.com

Quadro 12 – Percursos, Vias, Distância e Duração Entre Oiã e o Troviscal

Percurso: Oiã - Troviscal	Vias	Distância	Duração
	EM 600	5,5 km	9 min.

Fonte: www.viamichelin.com

Quadro 13 – Percursos, Vias, Distância e Duração Entre a Mamarrosa e Oiã

Percurso: Mamarrosa – Oiã	Vias	Distância	Duração
	EM 600	9 km	15 min.

Fonte: www.viamichelin.com

Quadro 14 – Percursos, Vias, Distância e Duração Entre Bustos e Oiã

Percurso: Bustos - Oiã	Vias	Distância	Duração
	EM 596 EM 600	9,5 km	16 min.

Fonte: www.viamichelin.com

Quadro 15 – Percursos, Vias, Distância e Duração Entre Oiã e a Palhaça

Percorso: Oiã - Palhaça	Vias	Distância	Duração
	EN 333 / ER 333	7 km	12 min.

Fonte: www.viamichelin.com

Quadro 16 – Percursos, Vias, Distância e Duração Entre a Mamarrosa e Bustos

Percorso: Mamarrosa – Bustos	Vias	Distância	Duração
	EM 596 EM 333-1 EM 335	4 km	6 min.

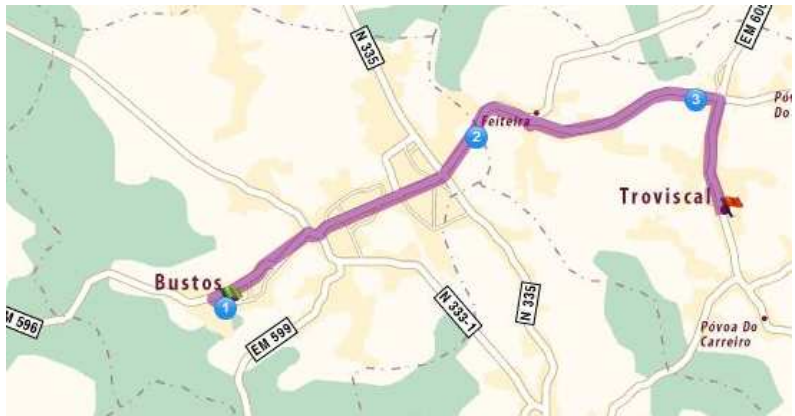
Fonte: www.viamichelin.com

Quadro 17 – Percursos, Vias, Distância e Duração Entre Bustos e a Palhaça

Percorso: Bustos - Palhaça	Vias	Distância	Duração
	EM 596 EM 335	5 km	8 min.

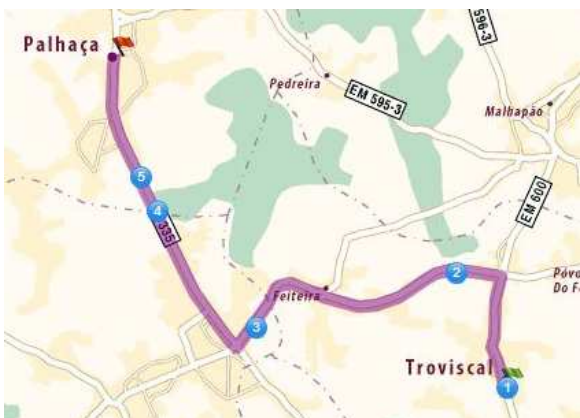
Fonte: www.viamichelin.com

Quadro 18 – Percursos, Vias, Distância e Duração Entre Bustos e o Troviscal

Percurso: Bustos - Troviscal	Vias	Distância	Duração
	EM 596 EM 600	6 km	9 min.

Fonte: www.viamichelin.com

Quadro 19 – Percursos, Vias, Distância e Duração Entre o Troviscal e a Palhaça

Percurso: Troviscal - Palhaça	Vias	Distância	Duração
	EM 600 EM 596 EM 335	6,5 km	10 min.

Fonte: www.viamichelin.com

Quadro 20 – Percursos, Vias, Distância e Duração Entre a Mamarrosa e o Troviscal

Percurso: Mamarrosa - Troviscal	Vias	Distância	Duração
	EM 335 EM 333-1 EM 600	3 km	5 min.

Fonte: www.viamichelin.com

Quadro 21 - Percursos, Vias, Distância e Duração Entre Bustos e o Troviscal

Percurso: Bustos - Troviscal	Vias	Distância	Duração
	EM 335	5,5 Km	9 min.

Fonte: www.viamichelin.com

4. MODOS DE TRANSPORTE

Os meios de transporte são indispensáveis e constituem a base do sistema de mobilidade de pessoas e mercadorias, em particular em territórios cada vez mais vastos, polinucleados por novas centralidades, mas onde a mobilidade atua como um elemento transformador de horizontes espaciais e temporais.

Nesta secção do documento desenvolver-se-á, na medida do possível, uma caracterização do sistema de transportes que serve o território concelhio, nomeadamente os modos de transporte existentes e a sua capacidade de resposta, procedendo-se à avaliação do seu grau de cobertura e de utilização.

4.1. TRANSPORTE RODOVIÁRIO

O transporte rodoviário coletivo do concelho de Oliveira do Bairro é assegurado pela Câmara Municipal, designadamente através de um serviço de transporte interurbano (TOB), sistema este que foi criado em 2007.

A implementação deste serviço teve início com um período experimental, após o qual, com os devidos acertos de horários e percursos, se deu início ao serviço que se encontra presentemente em funcionamento, com horários entre as 07h25 e as 19h10, de Segunda-Feira a Sábado.

O serviço que se encontra presentemente em funcionamento caracteriza-se por assegurar três circuitos de ligação entre os principais aglomerados urbanos do concelho e a cidade de Oliveira do Bairro, estando estes estruturados em conformidade com o que seguidamente se apresenta:

- 1. Linha Laranja:** Estabelece a ligação entre a Mamarrosa e Oliveira do Bairro. Este percurso tem uma duração de aproximadamente uma hora e apresenta um traçado que serve toda a zona Sul do concelho, com um total de 28 paragens, servindo os aglomerados de Bustos, Troviscal e Oiã;
- 2. Linha Verde:** Este percurso apresenta um traçado que serve toda a zona Norte do concelho, com um total de 29 paragens. Com uma duração aproximada de uma hora, o percurso estabelecido passa pela Palhaça e por Oiã;
- 3. Linha Azul:** Estabelece a ligação entre Oliveira do Bairro e Bustos, com passagem pelo Troviscal. Este trajeto apresenta uma duração de aproximadamente 15 minutos e um total de 10 paragens.



Figura 11 – Transporte Interurbano de Oliveira do Bairro (TOB)

Fonte: <http://quiosquedasletras.blogs.sapo.pt>

As paragens que integram estes circuitos apresentam-se localizadas na envolvente próxima de equipamentos de utilização coletiva (escolas, igrejas, centro saúde, zona desportiva, entre outros), de serviços (CTT, tribunal, Câmara Municipal, entre outros), das zonas industriais, assim como das estações de caminho de ferro de Oiã e Oliveira do Bairro, estando estas devidamente identificadas.

Quadro 22 – Circuitos e Horários do Transporte Interurbano de Oliveira do Bairro (TOB)

Linha	Percurso	Partidas	Percursos	Partidas
Laranja	Mamarrosa – Bustos – Oiã – Troviscal – Oliveira do Bairro	8:55 13:45 8:30 (Sáb.)	Oliveira do Bairro – Troviscal – Oiã – Bustos – Mamarrosa	11:30 16:40 12:15 (Sáb.)
Verde	Bustos – Palhaça – Oiã – Oliveira do Bairro	7:25 15:10 7:25 (Sáb.)	Oliveira do Bairro – Oiã – Palhaça – Bustos	10:20 18:10 11:00 (Sáb.)
Azul	Oliveira do Bairro – Troviscal – Bustos	8:30 14:50 8:10 (Sáb.)	Bustos – Troviscal – Oliveira do Bairro	11:10 17:50 11:50 (Sáb.)

Fonte: <http://quiosquedasletras.blogs.sapo.pt>

Três meses após a entrada em funcionamento deste sistema de transporte, foi feita uma avaliação que permitiu concluir sobre a existência de um acréscimo do número de passageiros nas várias linhas, passageiros estes que se agrupam essencialmente em estudantes e idosos, tendo sido contabilizados durante os meses de novembro e dezembro de 2007 um contingente de utilizadores da ordem dos 2500 passageiros.

No que se encontra diretamente relacionado com os Transportes Rodoviários de Serviço Regional e de Longo Curso, estes são assegurados por duas operadoras, designadamente a Rodoviária da Beira Litoral e a empresa Caima, as quais são entendidas enquanto carreiras de atravessamento, uma vez que disponibilizam estes serviços ao longo de vários concelhos da Região.

Ao nível do transporte escolar, a Câmara Municipal, efetua e garante a deslocação dos alunos que frequentam o 2.º e 3.º Ciclos, assim como dos alunos que se encontram presentemente a frequentar o Ensino Secundário.

Complementarmente, será de referir que existe a ideia de se constituir uma rede de transportes coletivos intermunicipais entre o conjunto de municípios que fazem parte integrante do Conselho Intermunicipal da Região de Aveiro (CIRA), a que Oliveira do Bairro pertence. A eventual criação desta rede não resultaria na extinção da rede municipal que se encontra já implementada, servindo sim enquanto rede complementar ao serviço existente e destinada a assegurar o estabelecimento de ligações intraconcelhias, de e para o concelho de Oliveira do Bairro.

4.2. TRANSPORTE FERROVIÁRIO

Fazendo parte integrante da rede de comunicação terrestre, em complementaridade com o sistema rodoviário, não pode deixar de ser referida a importância que o sistema ferroviário assume ao nível da criação e reforço das acessibilidades.

A articulação do concelho de Oliveira do Bairro com o sistema ferroviário nacional de longo curso, designadamente com o traçado da Linha do Norte, é essencialmente assegurada através da utilização da estação de Aveiro.

O concelho apresenta-se no entanto diretamente servido por esta linha, cujo traçado se encontra representado na Planta da Rede Viária e Ferroviária, nomeadamente através da existência de duas paragens, as quais são conformadas pela presença dos apeadeiros de Oliveira do Bairro e Oiã, as quais fazem ambas parte integrante da ligação suburbana que se encontra estabelecida entre as cidades de Coimbra e Aveiro.

Estas duas paragens, como referido, constituem dois apeadeiros integrados no traçado da Linha do Norte, servindo apenas a paragem de comboios regionais e inter-regionais, sendo que este tipo de composições apenas asseguram a distribuição regional e local.

Será no entanto de atender ao facto que a proximidade de Oliveira do Bairro às cidades de Coimbra e de Aveiro, permite usufruir de deslocações rápidas, identificando-se, no quadro seguinte, os tempos médios de percurso existentes entre o concelho de Oliveira do Bairro e alguns dos principais centros urbanos com os quais o concelho apresenta, direta ou indiretamente, ligação ferroviária.

Quadro 23 – Tempo de Percurso em Via Ferroviária aos Principais Centros Urbanos, em Minutos

Unidade Geográfica	Aveiro	Coimbra	Porto	Lisboa
Oliveira do Bairro	17	41	60	180

Fonte: Câmara Municipal de Oliveira do Bairro, 2007 – Caracterização do Concelho de Oliveira do Bairro

Será de notar que, quando comparados os dados constantes deste quadro com os dados referentes ao tempo de percurso em via rodoviária aos principais centros urbanos, se observa que o tempo de percurso entre Oliveira do Bairro e Aveiro é 6 minutos mais rápido quando efetuado em comboio, o que poderá ser entendido como uma potencialidade com resultados efetivos quando inserida numa lógica de complementaridade de modos de transporte, ou seja, de uma rede de transportes públicos estruturada de forma a servir a população nas suas várias deslocações com os diferentes motivos (trabalho, estudo, compras, saúde, entre outros).

Este meio de transporte apenas poderá de facto ser apelativo, quando a montante e a jusante se observe a existência de outros meios de transporte que o complementem, e que estabeleçam as ligações entre a origem e a estação e a estação e o destino (por exemplo, casa – estação, estação – local de trabalho) e que se constate igualmente a existência de infraestruturas apropriadas capazes de conferir conforto aos passageiros nos tempos de espera.

Sob esse aspeto, a estação de caminho de ferro de Oliveira do Bairro apresenta diversos aspetos positivos, uma vez que possui paragem de TOB, serviço de táxis e parque de estacionamento automóvel, o que permite assegurar uma inter modalidade nas deslocações. É igualmente merecedor de referência o facto de que a estação de caminho de ferro de Oliveira do Bairro se apresenta como uma estação desprovida de barreiras arquitetónicas.

4.3. OUTROS SISTEMAS DE TRANSPORTE

O concelho de Oliveira do Bairro é presentemente cruzado por importantes corredores aéreos de linhas nacionais e internacionais de aproximação a aeroportos e aeródromos (Aeroporto Sá Carneiro, assim como aos aeródromos de S. Jacinto, em Aveiro e de Maceda, em Ovar).

Ao nível de infraestruturas portuárias o Porto Comercial de Aveiro assume igualmente um papel importante no desenvolvimento económico, conferindo mais valias no que diz respeito à competitividade em termos de potencialidade das acessibilidades na sub-região.

5. MEDIDAS IMPLEMENTADAS NO ÂMBITO DA MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE

O Município de Oliveira do Bairro, no âmbito da Semana Europeia da Mobilidade tem, para além das medidas pontuais que marcam o dia europeu sem carros, ao qual tem vindo a aderir desde 2006, implementado algumas medidas permanentes que têm vindo a contribuir para uma alteração e uma melhoria da mobilidade concelhia. O conjunto de medidas que tem vindo a ser implementado pelo município apresenta-se em conformidade com o que identifica no quadro que se apresenta.

Quadro 24 – Medidas Implementadas no Âmbito da Semana Europeia da Mobilidade

Ano	Medidas permanentes implementadas
2006	► Projeto da Alameda da Cidade (requalificação da antiga EN 235 em Oliveira do Bairro), com implementação de passeios adequados, medidas de redução de velocidade e criação de ligações entre escolas através de pistas cicláveis (Este projeto foi executado e recentemente inaugurado); ► Desenvolvimento de estudo e de alguns projetos para construção / implementação de uma rede de pistas cicláveis que liguem o centro da cidade às zonas ribeirinhas do rio Cértima e Levira; ► Aquisição de terrenos para a construção do Parque Verde da Cidade adjacente ao Rio Levira na freguesia de Oliveira do Bairro.
2007	► Início de construção da Nova Alameda da Cidade (requalificação da antiga EN 235 em Oliveira do Bairro); ► Início de construção / implementação da rede de pistas cicláveis; ► Implementação dos TOB (Transportes de Oliveira do Bairro), circuito de transportes públicos em todo o concelho.
2008	► Continuação da requalificação da antiga EN 235 em Oliveira do Bairro; ► Continuação de construção / implementação da uma rede de pistas cicláveis; ► Execução de rampas de acesso às escolas do concelho para pessoas com mobilidade reduzida; ► Melhoria dos transportes públicos de Oliveira do Bairro (TOB).

Fonte: <http://www.mobilityweek.eu>



Figura 12 – Dia Europeu Sem Carros em Oliveira do Bairro

Fonte: <http://quiosquedasletras.blogs.sapo.pt>

6. SÍNTESE CONCLUSIVA

Quadro 25 – Potencialidades e Constrangimentos do Concelho

Potencialidades	Constrangimentos
▸ Boa localização geográfica; ▸ Concelho com vantagens locativas à escala regional e nacional devido à proximidade a acessibilidades a centros urbanos e empresariais estratégicos; ▸ Proximidade a três centros urbanos, associada com uma política de atração de investimento industrial; ▸ Relevo pouco acentuado; ▸ Boas acessibilidades rodoviárias e ferroviárias no sentido Norte-Sul; ▸ Concelho é servido pela Linha do Norte, com paragens em Oliveira do Bairro e Oiã (estações secundárias), nas quais apenas se efetua paragem de comboios regionais e inter-regionais que fazem a distribuição regional e local. No entanto a sua proximidade a Coimbra e Aveiro, permite usufruir de deslocações rápidas.	▸ Escassas acessibilidades existentes de orientação Nascente-Poente, surgindo estas praticamente sustentadas pelo traçado da EM596; ▸ Principais vias, regra geral, atravessam aglomerados urbanos de relevância significativa para o concelho.

BIBLIOGRAFIA

Associação de Municípios da Ria (AMRIA), 2006 - *Plano Intermunicipal de Ordenamento da Ria da Aveiro*; Associação de Municípios da Ria. Aveiro.

Câmara Municipal de Oliveira do Bairro (CMOB), 2007 – *Caracterização do Concelho de Oliveira do Bairro*; Câmara Municipal de Oliveira do Bairro. Oliveira do Bairro.

Estradas de Portugal, (2000) - *Plano Rodoviário 2000*; Estradas de Portugal. Lisboa

Instituto Nacional de Estatística (INE), 1991, 2001 – *Recenseamento Geral da População*; Instituto Nacional de Estatística. Lisboa.

<http://quiosquedasletras.blogs.sapo.pt>

<http://viajar.clix.pt/mapas>

www.cm-olb.pt

www.estradasdeportugal.pt

www.mobilityweek.eu

www.viamichelin.com