# Mobilidade na Avenida Lourenço Peixinho

**Estudo localizado para discussão pública · Revisão de 18 de outubro de 2026**

Menos circulação automóvel de atravessamento, autocarros mais regulares e melhores ligações à estação. Propõe-se avançar por etapas, com intervenções proporcionadas e decisões apoiadas em resultados medidos.

## Decisão proposta

Preparar e ensaiar a prioridade ao autocarro em dois nós da avenida, melhorar a acessibilidade pedonal e articular a oferta de transporte público. A ampliação do parque junto ao terminal rodoviário deve ser uma decisão posterior, dependente da procura, da implantação e da capacidade financeira. A nova passagem sobre a ferrovia mantém-se como opção autónoma.

| Componente | Proposta para discussão |
|---|---|
| Avenida | Estudar primeiro Engenheiro Oudinot e depois Alberto Souto/Oita. Proteger os atravessamentos e dar prioridade operacional ao BUS antes das convergências. |
| Transporte público | Objetivo inicial de partidas a cada 15 minutos na ponta e 30 minutos fora dela, por sentido, preferindo a articulação das linhas existentes. |
| Parque | Estudar rés-do-chão mais um piso elevado. Base provisória de 225 lugares; cerca de 400 no total apenas como hipótese de implantação. |
| Espaço público | Preservar passeios. Não incluir uma ciclovia nova nesta fase. Procurar soluções de cargas e descargas em estacionamento existente ou ruas laterais. |
| Investimento | Fase A: referência central de 0,97 M€. A+B: 4,63 M€. Valores sem IVA, conceptuais e sujeitos a validação; não constituem autorização de despesa. |

## Âmbito da proposta

Este estudo complementa o Plano Aveiro Fluida 2030. As intervenções operacionais são candidatas à primeira fase de implementação do programa, até 5 M€, mediante seleção e cabimento. Não é um projeto de execução: exige contagens, levantamento, estudo operacional, pareceres e orçamento fundamentado.

**A primeira decisão recomendada é preparar o ensaio e o seu financiamento. A obra do parque e a travessia ferroviária não são condições prévias para melhorar a circulação dos autocarros.**

# 1 Prioridade BUS com proteção dos peões

A prioridade operacional e a continuidade física de uma via BUS são soluções diferentes. A fase inicial estuda a primeira; a segunda depende de comprovação geométrica e de uma avaliação de segurança. [1–3]

| Opção | Funcionamento e condição |
|---|---|
| Intervenção inicial | Manter o estreitamento e estudar controlo semafórico antes da convergência. Reter os carros e permitir a entrada do BUS à sua frente. O autocarro continua a entrar num troço comum. |
| Alternativa geométrica | Reformular localmente o avanço junto à passadeira apenas se larguras e trajetórias permitirem continuidade BUS. Redesenhar a travessia pedonal e avaliar a necessidade de controlo semafórico. |

## Onde começar

Engenheiro Oudinot é o primeiro nó proposto para estudo e ensaio. Alberto Souto/Oita constitui o segundo, com controlo coordenado. Esta ordem é uma proposta de trabalho, a confirmar pelos atrasos, filas e conflitos observados; não é uma hierarquia comprovada por contagens.

Nos pontos Mercado/Engenheiro Silvério Pereira da Silva, Von Haff/Senhor dos Aflitos e Luís Gomes de Carvalho, começar por visibilidade, iluminação, acessibilidade e organização das aproximações. Semáforos adicionais só devem avançar com justificação específica.

## Condições para o ensaio

Verificar que o BUS consegue chegar à zona de prioridade sem ficar retido na fila anterior; que há espaço livre à saída; e que os movimentos de peões, bicicletas, automóveis e autocarros são compatíveis. A localização dos sinais, as linhas de paragem e os tempos de segurança pertencem ao projeto.

Os estreitamentos contribuem para a proteção pedonal. A sua alteração não deve ser tratada como simples remoção de obstáculos. Qualquer alargamento da zona atravessada pelos peões exige uma solução de segurança demonstrada, com percurso acessível e velocidades adequadas.

## Cargas e descargas e bicicletas

Procurar soluções nas zonas Mercado/Silvério, Oita–Oudinot e Von Haff/Aflitos. Não estão confirmados lugares nem dimensões. Se não existir espaço adequado em estacionamento convertível ou ruas laterais, abandonar essa localização; não ocupar passeios, passadeiras ou corredor BUS.

Como hipótese de ensaio, discutir entregas entre 10h00–12h00 e 14h00–16h00, até 20 minutos, em lugares próprios. Ajustar às contagens e às necessidades comerciais. Não se inclui uma ciclovia nova; a continuidade e a segurança cicláveis devem ser verificadas no levantamento.

# 2 Parque e serviço de transporte público

## Dois níveis de estacionamento

Estudar um único piso elevado sobre parte do parque existente junto ao terminal. A premissa de 225 lugares deve ser confirmada por inventário: a referência pública de 2021 indicava 275 lugares. A titularidade e a disponibilidade efetiva da área também exigem confirmação. [4]

| Hipótese de estudo | Valor indicativo |
|---|---|
| Capacidade total após intervenção | 380–420 lugares; referência de 400 |
| Aumento líquido sobre a base de 225 | 155–195 lugares; referência de 175 |
| Piso elevado | Cerca de 200 lugares em 5 500–6 500 m² brutos |
| Rés-do-chão | Cerca de 200 lugares; redução hipotética de 25 face à base |
| Acessibilidade | Elevador e escadas fixas; sem escadas rolantes |

Estas capacidades não resultam de uma planta de implantação. Rampas, pilares, segurança contra incêndios, drenagem, árvores e manobras do terminal podem reduzir o total. Verificar também fundações, redes e funcionamento durante a obra.

Orientar os acessos pelo lado nascente, incluindo a ligação à Avenida Europa, após verificar capacidade e filas. Testar estacionamento gratuito até 14 horas, incluindo quem segue a pé; definir regras para permanências prolongadas. Articular esta oferta com a gestão do estacionamento central, para não incentivar novas viagens de automóvel.

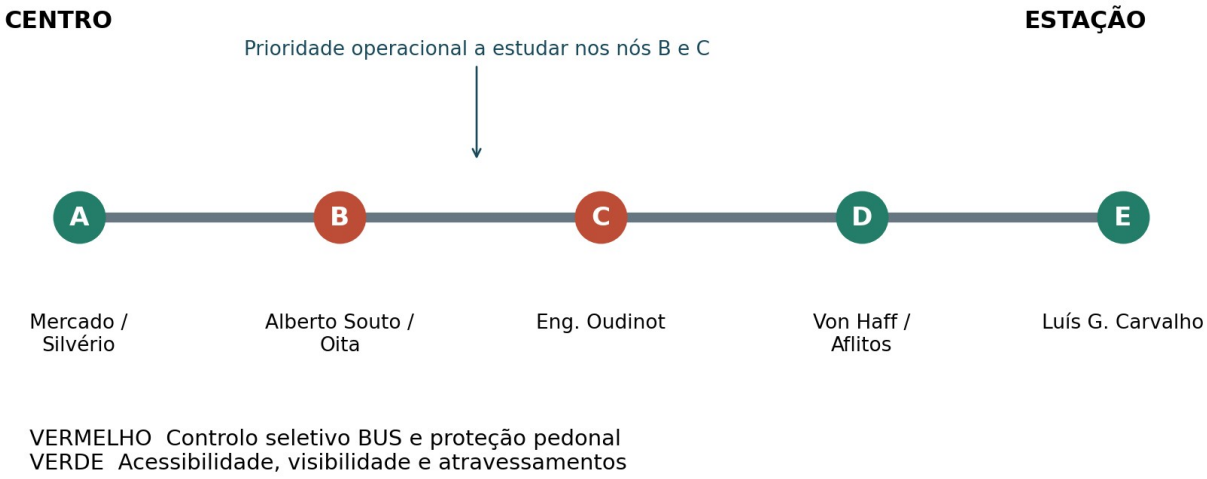
## Frequência e custo de serviço

| Oferta por sentido durante 14 h/dia | Viaturas em serviço* | Custo anual bruto* |
|---|---|---|
| Uma partida por hora | 1 | 123–164 mil € |
| 15 min em 4 h de ponta e 30 min nas restantes 10 h | 3 na ponta; 2 fora | 315–420 mil € |
| 15 min durante todo o horário | 3 | 491–654 mil € |

* Simulação: ida e volta de 8 km, ciclo de 40 minutos com recuperação, 365 dias/ano e 3–4 €/km. Inclui disponibilização de veículos e exploração; acrescem requisitos de reserva e organização de motoristas a confirmar no contrato. Um ciclo de 60 minutos exige quatro viaturas para intervalos de 15 minutos. Não há percurso nem preço do operador validados.

Priorizar a combinação de linhas existentes que sirvam destinos úteis e tenham horários e títulos compatíveis. Contratar apenas o reforço necessário. Não se inclui compra de frota, nova base elétrica ou intervenção no Parque de Feiras. O operador deverá demonstrar capacidade, reserva e carregamento.

# 3 Esquema de intervenção e ligação à estação




Esquema próprio, sem escala e sem orientação cartográfica. A linha representa a avenida, não uma via BUS contínua. Ordem dos nós baseada na planta municipal de 2023; confirmar geometria e sinalização atuais. Cada sentido de circulação exige estudo próprio. [1]

## Ligação pedonal como primeira solução

Avaliar e melhorar os atravessamentos existentes da estação, verificando acessibilidade, horários, orientação e proteção contra chuva e vento. Estudar coberturas pontuais e estacionamento coberto para bicicletas. Uma estação BUGA ou equivalente, com cerca de 20 posições como hipótese inicial, depende da procura e da integração na rede.

## Passagem superior como opção autónoma

Preservar a possibilidade de uma ligação coberta sobre a Linha do Norte, com elevadores e escadas fixas. Não está definida uma implantação. A IP deverá estabelecer os condicionamentos relativos a vias, catenária, apoios, exploração ferroviária e trabalhos de construção.

Dois níveis de estacionamento não garantem ligação de nível à passagem. Comparar percursos, tempos e acessibilidade com a melhoria da travessia existente. Prever manutenção e alternativa acessível em caso de avaria dos elevadores. A decisão só deve avançar após parecer ferroviário, anteprojeto e financiamento próprio.

# 4 Investimento e financiamento por etapas

Estimativas conceptuais em milhões de euros, sem IVA. Os cenários não constituem limites de preço nem orçamento de empreitada. Mantêm-se como hipóteses de programação, a validar por quantidades, soluções construtivas e consultas ao mercado.

| Fase | Inferior | Central | Superior |
|---|---|---|---|
| A • Avenida e interface | 0,713 | 0,972 | 1,231 |
| B • Parque em dois níveis | 3,071 | 3,657 | 4,244 |
| A+B • Programa principal | 3,784 | 4,629 | 5,474 |
| C • Travessia opcional | 2,820 | 3,600 | 4,380 |
| A+B+C • Com travessia | 6,604 | 8,229 | 9,854 |

A e B incluem reserva de 15%; C inclui 20%, aplicadas uma única vez. Valores exatos do cenário central: A = 971 750 €, B = 3 657 000 €, total = 4 628 750 €. O IVA, a sua eventual recuperação e a tesouraria devem ser apurados separadamente.

A fase A agrega estudos, controlo dos dois nós, ajustes BUS, cargas e descargas, informação, bicicletas, coberturas pontuais e arranque. A fase B inclui estrutura, fundações, rampas, instalações, reorganização exterior, elevador, projeto e fiscalização. A rubrica estrutural de 2,3–3,1 M€ para 6 000 m² é uma hipótese particularmente sensível, não um preço comprovado.

| Exploração anual | Intervalo |
|---|---|
| Serviço BUS modelado | 315–420 mil € |
| Parque | 80–150 mil € |
| Sistemas, informação e bicicletas | 30–60 mil € |
| Total principal | 425–630 mil € |
| Acréscimo da travessia opcional | 70–130 mil € |

Não se deduzem receitas nem apoios; não se incluem dívida, amortização ou grandes renovações. Aquisição de terrenos e intervenções extraordinárias em redes ou ferrovia ficam fora da estimativa. A fase inicial terá encargos próprios, a apurar sem antecipar a exploração do parque.

## Financiamento a confirmar antes de contratar

O aviso CENTRO2030-2026-21 prevê apoio à prioridade do transporte coletivo, informação e intermodalidade, com taxa máxima de 85% e prazo anunciado até 30 de junho de 2027. A dotação indicativa da CIM Região de Aveiro é 1,25 M€, partilhada territorialmente e não reservada a esta proposta. [5]

Confirmar enquadramento, maturidade e despesas elegíveis com CMA, CIM e Centro 2030. Não assumir apoio ao parque nem à totalidade da fase A. Como simples exercício, 85% de 845 mil € seriam 718 250 €; o saldo de A+B seria 3 910 500 €, antes de IVA. Sem aprovação, o apoio a considerar é zero.

Avaliar recursos municipais e, se adequado, financiamento reembolsável, após análise da capacidade financeira. Para a exploração BUS, consultar a autoridade de transportes sobre apoios aplicáveis, incluindo Incentiva +TP, sem antecipar montantes. Nenhum investimento deverá avançar sem cobertura dos custos de funcionamento.

# 5 Condições de avanço e avaliação pública

| Etapa | Resultado necessário para decidir |
|---|---|
| Preparação | Inventário do parque e terrenos; levantamento da avenida; contagens; estudo dos percursos BUS; consulta ao operador, IP, comerciantes e utilizadores. |
| Ensaio da fase A | Projeto de segurança, financiamento e plano de avaliação aprovados. Recolha de dados antes e depois em períodos comparáveis. |
| Decisão sobre o parque | Implantação viável, procura demonstrada, acessos sem filas problemáticas e custo e exploração financeiramente suportáveis. |
| Decisão sobre a travessia | Vantagem demonstrada sobre o percurso existente, parecer IP, solução acessível e financiamento autónomo. |

## Resultados a acompanhar

Medir tempos e regularidade dos autocarros, filas, espera e conflitos pedonais, bloqueios por entregas, ocupação do parque e origem dos utilizadores. Avaliar separadamente tráfego na avenida, tráfego nos bairros envolventes e quilómetros de automóvel associados às viagens captadas.

Discutir como metas iniciais a redução de 15% do tempo BUS no percentil 95 — o tempo abaixo do qual se realizam 95% das viagens medidas — e de 50% dos minutos de bloqueio por entregas. São metas propostas, não benefícios garantidos. Fixar previamente limites de agravamento nos bairros e critérios de suspensão por segurança.

Exemplo de sensibilidade do parque: 175 lugares adicionais × 85% de ocupação × uma utilização diária × 60% de utilizadores antes presentes na avenida resulta em cerca de 89 veículos/dia. Seriam cerca de 179 passagens evitadas apenas se cada veículo deixasse de passar na avenida na ida e no regresso. Não é uma previsão; descontar viagens induzidas e não somar benefícios sobrepostos do parque e do BUS.

**A proposta convida a uma decisão progressiva: melhorar primeiro o serviço e o espaço público, publicar os resultados e dimensionar o investimento seguinte em função da evidência.**

## Referências e base de informação

[1] CMA. Planta municipal de junho de 2023, folha final do documento de esplanadas. Base de localização, não levantamento atual. Consultar fonte

[2] IMT e LNEC. Fascículo III, atravessamentos pedonais, revisão de 2024. Consultar fonte

[3] Transport for London. Bus priority design guidance, novembro 2025. Referência internacional; não substitui o projeto português. Consultar fonte

[4] IP. Novo parque da estação de Aveiro, 8 julho 2021. Referência histórica a confirmar. Consultar fonte

[5] Centro 2030. Aviso CENTRO2030-2026-21, publicado em 26 agosto 2026; consultado em 1 outubro 2026. Consultar fonte

As fontes sustentam o enquadramento. Capacidades, custos, horários e metas são hipóteses. Solicita-se à Câmara a publicação dos estudos, nos termos da secção 7. Não se atribui à TIS validação destas soluções. A articulação com o Plano e a Nota Técnica consta da secção 8.

# 6 Estudos existentes e transparência do investimento

Atualização de 6 de outubro de 2026. Propõe-se aproveitar o conhecimento e o investimento já realizados pela Câmara, disponibilizando uma base comum para avaliar e aperfeiçoar as soluções. As lacunas documentais aqui identificadas não demonstram a inexistência de estudos ou medições.

## Identificar corretamente cada antecedente

Na avenida, o estudo de circulação da TIS referido nas fontes é de 2026. A planta municipal de junho de 2023 [1] é uma base de localização; não é esse estudo de tráfego. A requalificação inaugurada em 2023, o respetivo projeto e a proposta complementar Aveiro Fluida 2030 devem ter contas e objetivos identificados separadamente.

| Elemento | Valor e estado da informação |
|---|---|
| Estudo de circulação TIS (2026) | 66 845 € e prazo de 120 dias, segundo a notícia de adjudicação [6]. Confirmar no contrato original o IVA, os entregáveis, eventuais alterações e o montante efetivamente pago. Não é custo de obra. |
| Projeto da requalificação anterior | Autoria atribuída pela CMA à FASE, Estudos e Projeto S.A. [7]. Custo do projeto não apurado nesta atualização; solicitar contrato e pagamentos. |
| Obra de requalificação anterior | Preço base anunciado pela CMA: 4 502 000 € + IVA, com prazo previsto de 16 meses [7]. É referência histórica de concurso, não conta final nem orçamento das novas medidas. |
| Obras futuras e proposta complementar | Não foi apurado um orçamento municipal aprovado para executar as soluções do estudo TIS. Os valores da secção 4 são estimativas próprias, não propostas da TIS nem compromissos da CMA. |

## Redes: explicitar inclusões e exclusões

A ficha municipal da requalificação inclui renovação da iluminação pública e reformulação da drenagem pluvial [8]. Não discrimina suficientemente as restantes redes nem os encargos da E-Redes. Essa falta de discriminação não permite concluir que estejam incluídos ou excluídos.

Solicitar um mapa por rede — eletricidade/E-Redes, iluminação, telecomunicações, água, saneamento, pluviais e gás — com trabalhos, responsável, valor, IVA, financiamento, encargos municipais e inclusão ou exclusão no orçamento. Indicar expressamente quando uma rede não é afetada. Aplicar esta discriminação também às intervenções futuras; os desvios extraordinários continuam excluídos das estimativas da secção 4.

# 7 Informação pública e comparação das soluções

## Solicitação à Câmara Municipal de Aveiro — publicação dos estudos

**Solicita-se à Câmara Municipal de Aveiro a publicação integral do estudo de circulação da Avenida Dr. Lourenço Peixinho, adjudicado à TIS por 66 845 € [6], incluindo relatórios, contagens de tráfego, plantas, cenários analisados, simulações e estimativas de custos. Caso o estudo ainda não esteja concluído, solicita-se a publicação dos elementos já disponíveis e a indicação da data prevista para divulgação dos restantes.**

A disponibilização deverá abranger contrato e custo do estudo, relatórios, contagens agregadas e datas de recolha, plantas, cenários, pressupostos e validação do modelo, resultados de desempenho, estimativas de obra, discriminação das redes e custos de exploração. Salvaguardas justificadas de dados pessoais ou de direitos de terceiros devem ser explicitadas, facultando versões expurgadas ou sínteses técnicas sempre que possível.

Esta disponibilização permitirá fundamentar a discussão pública, comparar as soluções e rentabilizar o investimento municipal já realizado, reutilizando dados e evitando a repetição de levantamentos ainda válidos. O relatório integral da TIS não foi obtido para esta atualização; não se presume a sua inexistência nem que as soluções aqui propostas tenham sido por ela validadas.

## Avaliação comparável antes da decisão

Comparar a situação atual, as alternativas municipais/TIS que venham a ser disponibilizadas e as opções desta proposta: prioridade operacional BUS, eventuais ajustes geométricos, reforço do serviço e fases autónomas do parque e da travessia. Usar a mesma procura de referência, horizonte temporal e critérios de segurança, considerando também a evolução da procura e os efeitos nos bairros.

Apurar investimento adicional, redes, projeto, fiscalização, imprevistos, manutenção, exploração e renovações. Distinguir custos históricos já incorridos dos custos futuros da decisão, evitando dupla contagem. Comparar atrasos por pessoa, regularidade BUS, segurança, acessibilidade, emissões e quilómetros de automóvel; apresentar análise de sensibilidade. Só calcular uma relação benefício/custo monetária após fundamentar os dados, as valorizações e a taxa de atualização. Benefícios não monetizados devem permanecer visíveis.

## Referências adicionais desta atualização

[6] Notícias de Aveiro, 12 maio 2026. Adjudicação do estudo à TIS. Fonte noticiosa; valor sujeito a conferência no contrato original. Consultar fonte

[7] CMA. Requalificação da Avenida Dr. Lourenço Peixinho: projeto FASE e abertura de concurso, preço base histórico. Consultar fonte

[8] CMA. Ficha do projeto CENTRO-09-2316-FEDER-000188: âmbito das infraestruturas. Consultar fonte

# 8 Articulação com o Plano e a Nota Técnica

## Objetivo e âmbito comuns

Os três documentos visam reduzir viagens automóveis de atravessamento e quilómetros de automóvel, melhorar a regularidade e a oferta BUS e preservar segurança e acessibilidade. O Plano fixa a estratégia e os limites globais; a Nota Técnica enquadra a validação; esta apresentação desenvolve alternativas locais. Medir resultados na avenida, nos bairros e na rede, sem confundir redistribuição com redução de tráfego.

## Escolher a solução com melhor desempenho demonstrado

Comparar regulação semafórica convencional otimizada, prioridade acionada pelo BUS e controlo adaptativo, com a mesma procura e critérios de segurança, desempenho e custo de ciclo de vida. O controlo adaptativo não é obrigatório por princípio. Reutilizar as contagens da TIS, avaliar a sua representatividade e completar apenas lacunas relevantes, incluindo sazonalidade. Dados de uma época continuam úteis para o período observado.

## Investimento: evitar somas e compromissos implícitos

A «Primeira fase de implementação — intervenções prioritárias, até 5 M€» é um teto de planeamento para medidas selecionadas na rede. Inclui preparação, IVA não recuperável e contingências. Os 250 mil € de P&R referem-se a estacionamento existente. Não incluem o parque elevado. Valores locais centrais, sem IVA e com reservas: A = 971 750 €, B = 3 657 000 € e C = 3 600 000 €.

A fase A pode integrar lotes da primeira fase, sem duplicações e dentro do teto. O programa-base até 10 M€ inclui os primeiros 5 M€, mas exclui B (parque elevado) e C (nova passagem sobre a ferrovia): investimento adicional, com decisão e financiamento próprios. A expansão depende da avaliação. Consolidar quantidades, IVA, contingências e operação antes de contratar.

## Exploração e indicadores: comparar a mesma base

Os 180 mil €/ano de reforço BUS da primeira fase são custo incremental; os 300–450 mil €/ano do programa-base referem-se a outro âmbito. Os 315–420 mil €/ano desta apresentação são o custo bruto do serviço exemplificado. Integrar linhas existentes e apurar o acréscimo real de veículos, quilómetros, pessoal e encargos; não somar estas parcelas nem presumir que o serviço cabe na verba da primeira fase.

O ciclo de 90 minutos da Nota e o de 40 minutos desta apresentação são exemplos diferentes, não medições locais. Do mesmo modo, reduzir 15% do tempo perdido na rede e reduzir 15% do percentil 95 do tempo BUS são metas distintas. Cada indicador exige linha de base, âmbito e método próprios.

## Parque, espaço público e decisões posteriores

A estação é uma localização candidata a comparar com as opções norte e sul do Plano, não um terceiro parque automaticamente aprovado. A prioridade BUS é operacional; eventuais alterações dos estreitamentos exigem validação da segurança pedonal. Não se propõe nova ciclovia nesta fase local; mantém-se o estudo da rede ciclável previsto no Plano.