

PLANO DE MOBILIDADE E TRANSPORTES DE OLHÃO

FASE 3: FORMULAÇÃO DE PROPOSTAS PLANO / PROGRAMA DE AÇÃO E INVESTIMENTOS (ESTE DOCUMENTO TEM 169 FOLHAS)



Algarve Central



município de Olhão

TiS.PT



UNIÃO EUROPEIA

FEDER

PLANO DE MOBILIDADE E TRANSPORTES DE OLHÃO

FASE 3: FORMULAÇÃO DE PROPOSTAS PLANO / PROGRAMA DE AÇÃO E INVESTIMENTOS (ESTE DOCUMENTO TEM 169 FOLHAS)

Índice

ÍNDICE	1
LISTA DE ACRÓNIMOS	7
A. ENQUADRAMENTO	9
A.1. BREVE ENQUADRAMENTO	9
A.2. OBJETIVOS DO PMT	9
A.3. ORGANIZAÇÃO GLOBAL DO ESTUDO	10
A.4. ORGANIZAÇÃO GLOBAL DO RELATÓRIO DA FASE 3	12
B. RECENSÃO DE PROJETOS APROVADOS, PREVISTOS OU EM ESTUDO	13
B.1. BREVE ENQUADRAMENTO	13
B.2. PLANOS DE PRAIA DA FUSETA RIA, FUSETA MAR E CAIS DE ACESSO (PROGRAMA POLIS LITORAL)	13
B.3. PARQUE RIBEIRINHO DE OLHÃO (PROGRAMA POLIS LITORAL)	14
B.4. REQUALIFICAÇÃO URBANA DO TROÇO ENTRE A AV. 5 DE OUTUBRO E A AV. 16 DE JUNHO	15
B.5. PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO DE LARGOS DA ZONA HISTÓRICA DE OLHÃO E PLANO DE PORMENOR DA ZONA HISTÓRICA DA CIDADE DE OLHÃO (PPZHO)	15
B.6. PLANO DE PORMENOR DE PECHÃO	16
B.7. PLANO DE PORMENOR DO PARQUE URBANO DE OLHÃO	17
B.8. PLANO DE PORMENOR UOP2 DE MARIM	18
B.9. SUBCONCESSÃO ALGARVE LITORAL	19
B.10. ALTA VELOCIDADE ENTRE O ALGARVE E ESPANHA	21
C. PROPOSTAS PARA A REDE PEDONAL	23
C.1. ESTRATÉGIA E LINHAS DE ORIENTAÇÃO	23
C.2. PROMOVER A QUALIFICAÇÃO E EXPANSÃO DA REDE PEDONAL ESTRUTURANTE	23
C.2.1. Ao nível concelhio	23
C.2.2. Percurso pedonal estruturante entre as zonas a Norte da EN125 (Av. D. João VI) e o centro de Olhão	26
C.2.3. Melhoria das condições de segurança nas travessias pedonais da Av. D. João VI	27
C.2.4. Alargamento dos passeios na Av. 5 de Outubro e controlo das esplanadas	30
C.2.5. Valorização do espaço público no núcleo urbano da Fuseta	32
C.2.6. Construção de passeios na rua principal de Quelfes	35
C.2.7. Melhoria dos percursos pedonais na aldeia de Pechão	36

C.3.	GARANTIR A ACESSIBILIDADE A PÉ PARA TODOS NOS CENTROS URBANOS	37
C.4.	MELHORAR AS CONDIÇÕES DE SEGURANÇA DAS DESLOCAÇÕES PEDONAIS	39
C.5.	GARANTIR A QUALIDADE E AS CONDIÇÕES DE SEGURANÇA DAS REDES PEDONAIS DE FORMA PERMANENTE 40	
C.6.	DIVULGAR AS VANTAGENS ASSOCIADAS ÀS DESLOCAÇÕES PEDONAIS	41
C.7.	PROMOVER AS DESLOCAÇÕES PEDONAIS NOS PERCURSOS CASA-ESCOLA: PEDIBUS.....	41
D.	PROPOSTAS PARA A REDE CICLÁVEL.....	43
D.1.	ESTRATÉGIA E LINHAS DE ORIENTAÇÃO	43
D.2.	DESENVOLVER AS REDES CICLÁVEIS, CRIANDO CONDIÇÕES DE CONFORTO E SEGURANÇA PARA A UTILIZAÇÃO DA BICICLETA NAS DESLOCAÇÕES DE PROXIMIDADE	43
D.2.1.	Ao nível concelhio	43
D.2.2.	Criação de uma rede ciclável interescolar na cidade de Olhão	48
D.2.3.	Percurso ciclável entre o centro da Fuseta e a EB23/S Dr. João Lúcio	50
D.2.4.	Alteração do percurso da “Ecovia do Litoral” na Fuseta.....	52
D.3.	DESENVOLVER UMA REDE DE PARQUEAMENTO DE BICICLETAS.....	53
D.4.	FOMENTAR A POSSIBILIDADE DE TRANSPORTAR BICICLETAS NOS TRANSPORTES PÚBLICOS.	57
D.5.	APOSTAR NA REDE DE ALUGUER DE BICICLETAS.....	57
D.6.	PROMOVER AS DESLOCAÇÕES CICLÁVEIS NOS PERCURSOS CASA-ESCOLA: BIKEBUS	58
E.	PROPOSTAS PARA A REDE DE TRANSPORTES COLETIVOS.....	61
E.1.	ESTRATÉGIA E LINHAS DE ORIENTAÇÃO	61
E.2.	MELHORIA DA REDE DE TRANSPORTES COLETIVOS NAS LIGAÇÕES INTER-FREGUESIAS E INTER- CONCELHIAS	61
E.2.1.	Breve Enquadramento	61
E.2.2.	Principais ligações inter-concelhias e inter-freguesias.....	62
E.2.3.	Redefinição do Circuito Urbano de Olhão.....	65
E.2.4.	Alteração da localização do terminal rodoviário de Olhão.....	68
E.2.5.	Requalificação da Linha do Algarve	70
E.2.6.	Implementação de um Sistema de Transporte Flexível nos Territórios de Baixa Procura.....	76
E.3.	PREPARAÇÃO DE UM PLANO DE INCENTIVO E PROMOÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO	84
E.4.	REVISÃO DO TARIFÁRIO DOS TRANSPORTES COLETIVOS.....	85
E.5.	PROMOVER A ACESSIBILIDADE PARA TODOS EM TP	86

E.6.	INTEGRAR A OFERTA DOS TÁXIS NO SISTEMA DE TRANSPORTES PÚBLICOS	88
F.	PROPOSTAS PARA A REDE RODOVIÁRIA.....	91
F.1.	ESTRATÉGIA E LINHAS DE ORIENTAÇÃO	91
F.2.	GARANTIR QUE A HIERARQUIA DA REDE É APREENDIDA PELOS UTILIZADORES.....	92
F.2.1.	Ao nível concelhio	92
F.2.2.	Beneficiação do esquema de ligações da vila da Fuseta à ER125	93
F.3.	REDUZIR OS VOLUMES DE TRÁFEGO E/OU VELOCIDADES DE CIRCULAÇÃO NAS VIAS DE ATRAVESSAMENTO AOS AGLOMERADOS.....	98
F.3.1.	Conter os movimentos de atravessamento na Av. D. João VI (EN125 - Olhão)	98
F.3.2.	Reorganização do trânsito no interior da Fuseta	100
F.4.	PROMOVER VIAS ALTERNATIVAS AOS ATRAVESSAMENTOS DOS CENTROS URBANOS.....	101
F.4.1.	Beneficiação das ligações de atravessamento a Olhão exteriores à EN125.....	102
F.4.2.	Beneficiação das ligações entre a Fuseta e a Via do Infante.....	109
F.4.3.	Desvio do tráfego de pesados do interior de Pechão	110
F.4.4.	Reencaminhamento dos volumes de tráfego para caminhos alternativos em Moncarapacho.....	112
F.5.	CONTER A EXPANSÃO DA REDE RODOVIÁRIA LOCAL	114
F.6.	DESENVOLVER UMA ESTRATÉGIA QUE CONTRIBUA PARA A REDUÇÃO DA SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA.....	114
F.7.	SENSIBILIZAR E INFORMAR OS UTILIZADORES SOBRE OS REAIS CUSTOS DA UTILIZAÇÃO DO TI	116
G.	PROPOSTAS PARA O SISTEMA DE ESTACIONAMENTO.....	117
G.1.	ESTRATÉGIA E LINHAS DE ORIENTAÇÃO	117
G.2.	REVISÃO DAS PROVISÕES DE ESTACIONAMENTO DEFINIDAS EM PDM	118
G.3.	REFORÇO DO PAPEL DO ESTACIONAMENTO DE DURAÇÃO LIMITADA.....	120
G.3.1.	Princípios Gerais.....	120
G.3.2.	Aplicação de uma política de fiscalização mais ativa no estacionamento tarifado na via pública.....	121
G.3.3.	Alargamento das zonas de estacionamento tarifado	124
G.4.	CRIAÇÃO E FORMALIZAÇÃO DA OFERTA DE ESTACIONAMENTO.....	126
G.4.1.	Princípios gerais.....	126
G.4.2.	Criação de bolsa de estacionamento de apoio à estação ferroviária de Olhão	126
G.4.3.	Formalização da bolsa de estacionamento de apoio ao Mercado de Quelfes	127
G.4.4.	Criação de bolsa de estacionamento junto à EBI/JI José Carlos da Maia.....	129

G.4.5.	Reordenamento do estacionamento na zona ribeirinha da Fuseta.....	131
G.4.6.	Gestão e formalização do estacionamento na via pública em contexto periurbano.....	132
H.	PROPOSTAS PARA A LOGÍSTICA URBANA.....	135
H.1.	ESTRATÉGIA E LINHAS DE ORIENTAÇÃO	135
H.2.	DESVIO DE TRÁFEGO DE ATRAVESSAMENTO DE VEÍCULOS PESADOS DO INTERIOR DOS PRINCIPAIS CENTROS URBANOS.....	135
H.3.	ORGANIZAR AS CARGAS E DESCARGAS NOS CENTROS URBANOS	137
I.	PROPOSTAS PARA A INTEGRAÇÃO DOS USOS DO SOLO E TRANSPORTES.....	139
I.1.	ESTRATÉGIA E LINHAS DE ORIENTAÇÃO	139
I.2.	PROPOSTAS DE ÂMBITO CONCELHIO	139
I.2.1.	Controle da dispersão e consolidação da ocupação urbana existente.....	139
I.2.2.	Promoção da diversidade de usos do solo nos núcleos urbanos e nos futuros planos urbanísticos... ..	140
I.2.3.	Garantir que os principais equipamentos e polos geradores se localizam em zonas servidas pelos transportes coletivos	140
I.2.4.	Impor a obrigatoriedade de realização de Estudos de Impacte de Tráfego e Transportes (EITT).....	140
I.2.5.	Continuar a promover projetos de requalificação urbana	141
J.	APOSTA EM MEDIDAS DE GESTÃO DA MOBILIDADE	143
J.1.	ESTRATÉGIA E LINHAS DE ORIENTAÇÃO	143
J.2.	PLANOS DE MOBILIDADE ESCOLARES.....	143
J.3.	CRIAÇÃO DE UM CENTRO DE MOBILIDADE.....	145
J.4.	OBSERVATÓRIO DE MOBILIDADE	148
K.	AVALIAÇÃO DAS PROPOSTAS E PROGRAMA DE INTERVENÇÃO E INVESTIMENTO	151
K.1.	BREVE ENQUADRAMENTO.....	151
K.2.	ABORDAGEM METODOLÓGICA.....	151
K.2.1.	Importância estratégica das propostas.....	151
K.2.2.	Evolução da repartição modal	152
K.2.3.	Avaliação do âmbito geográfico e eixo de intervenção	152
K.2.4.	Faseamento e período de concretização.....	153
K.2.5.	Responsáveis pela implementação das propostas e principais <i>stakeholders</i>	153
K.2.6.	Envelope de custos e financiamento.....	154
K.3.	AVALIAÇÃO DAS PROPOSTAS.....	154

**ÍNDICE DE FIGURAS:**

Figura 1 – Organização global do PMT de Olhão	11
Figura 2 – Área de intervenção do Programa Polis Litoral na zona “Ria” da Fuseta.....	13
Figura 3 - Pormenor da proposta de estacionamento no arruamento Sul da zona ribeirinha da Fuseta (acesso à “Praia dos Tesos”).....	14
Figura 4 – Sentidos de trânsito alterados no âmbito do PPZHO	16
Figura 5 - Planta da caracterização dominante da Rede Viária incluída no PP de Pechão	17
Figura 6 - Área de intervenção do Parque Urbano de Olhão.....	18
Figura 7 - Área de intervenção do Plano de Pormenor UOP2 de Marim.....	18
Figura 8 - Rotundas a construir na ER125, ao abrigo da Subconcessão Algarve Litoral.....	20
Figura 9 - Alternativas previstas de traçado para a variante de Olhão da EN125.....	21
Figura 10 – Viagens em transporte individual com extensão inferior a 1 km.....	24
Figura 11 – Percurso pedonal estruturante de ligação do Centro de Saúde de Olhão e da Escola Secundária à estação CP	26
Figura 12 – Proposta de intervenção nas passadeiras da Av. D. João VI.....	28
Figura 13 – Posicionamento do atravessamento pedonal	30
Figura 14 - Exemplo de balizadores flexíveis a proibir estacionamento em Lisboa	31
Figura 15 – Perfis-tipo mínimos para arruamentos com um sentido de circulação automóvel (segregada).....	33
Figura 16 – Proposta de intervenção na rede pedonal da Fuseta	34
Figura 17 – Introdução de passeios na freguesia de Quelfes (troço entre a Av. D. João VI e o cruzamento da Urbanização Quinta das Flores).....	35
Figura 18 – Introdução de passeios na freguesia de Quelfes (troço de atravessamento do aglomerado urbano de Quelfes).....	36
Figura 19 – Exemplo de bandas cromáticas a colocar nas aproximações das passadeiras.....	37
Figura 20 - Exemplo de “balizadores flexíveis” a colocar nas aproximações das passadeiras.....	37
Figura 21 – Área de intervenção e edifícios a serem abrangidos pelo Plano de Promoção das Acessibilidades da cidade de Olhão	38
Figura 22 – Área de intervenção e edifícios a serem abrangidos pelo Plano de Promoção das Acessibilidades do lugar da Fuseta	39
Figura 23 – Acidentes, vítimas mortais e feridos graves dos acidentes envolvendo atropelamentos entre 2006 e 2010 no concelho de Olhão	39
Figura 24 – Portal do Cidadão – “A minha rua”.....	40
Figura 25 – Tipologia de percursos cicláveis (A – via banalizada, B – faixa ciclável, C – pista ciclável)	45
Figura 26 – Tipologia das vias cicláveis em função da velocidade de circulação e dos volumes de tráfego rodoviário.....	46
Figura 27 – Viagens de transporte individual sobre o total de viagens com extensão entre 1 e 4 km	47
Figura 28 – Proposta de criação de rede ciclável na cidade de Olhão	49
Figura 29 – Proposta de circuito ciclável entre a EB23/S Dr. João Lúcio e o centro da vila da Fuseta	51
Figura 30 – Propostas de alteração ao percurso da Ecovia do Litoral na freguesia da Fuseta	53
Figura 31 – Proposta de localização dos parqueamentos de bicicletas	56
Figura 32 – Nível de importância das viagens inter-freguesias e inter-concelhias	62
Figura 33 – Número de viagens de/para Faro em todos os modos motorizados (com mais de 2 km)	64
Figura 34 – Ligação “expresso” Moncarapacho – Olhão – Faro proposta.....	65
Figura 35 – Proposta preliminar esquemática do novo Circuito Urbano de Olhão	67
Figura 36 – Proposta de alteração da localização do terminal rodoviário de Olhão.....	69
Figura 37 – Cobertura da rede de TC com 2 ou mais serviços no PPM – Período escolar	79
Figura 38 – Proposta de circuito de transporte entre a Extensão do Centro de Saúde e o centro da vila da Fuseta.....	83
Figura 39 – Táxis por 1.000 habitantes na em Olhão e concelhos mais próximos.....	88
Figura 40 – Eliminação do estrangulamento em frente à estação de Fuseta-Moncarapacho.....	96
Figura 41 – Acessos à Fuseta após a concretização da Subconcessão Algarve Litoral.....	97
Figura 42 – Beneficiação da Ponte Grande	98
Figura 43 – Proposta de alteração do sentido de circulação na Rua da Liberdade, na Fuseta	100
Figura 44 – Proposta de alteração do sentido de circulação na Rua da Liberdade, na Fuseta	101
Figura 45 – Variante de Olhão à EN125 e alternativas usadas pelos condutores.....	103
Figura 46 – Reformulação do cruzamento de Piores.....	104
Figura 47 – Reformulação dos cruzamentos com a Estrada de Quelfes.....	105
Figura 48 – Reformulação do cruzamento de Brancanes (ACASO).....	106
Figura 49 – Reperfilamento do traçado entre a Encosta do Brejo e a ER2-6.....	107
Figura 50 – Reformulação do cruzamento A.5 com a ER2-6.....	108
Figura 51 – Reformulação do cruzamento A.6 com a ER2-6.....	108
Figura 52 – Percurso alternativo para veículos pesados no atravessamento de Pechão	111
Figura 53 – Proposta de atravessamentos alternativos em Moncarapacho.....	113
Figura 54 – Tipologia dos acidentes com vítimas mortais e feridos graves entre 2006 e 2010 no concelho de Olhão	115

Figura 55 – Zonas de expansão da oferta de estacionamento tarifado	125
Figura 56 – Localização de bolsa de estacionamento de apoio à estação ferroviária.....	127
Figura 57 – Localização de bolsa de estacionamento de apoio ao Mercado de Quelfes.....	129
Figura 58 – Localização de bolsa de estacionamento de apoio à EBI/JI José Carlos da Maia.....	130
Figura 59 – Reordenamento do estacionamento na zona ribeirinha da Fuseta	132
Figura 60 – Portal de Informação sobre a oferta de transportes coletivos na Área Metropolitana de Lisboa	147
Figura 61 – Centro de Mobilidade de Sofia	148
Figura 62 – Papel do Observatório da Mobilidade	149

ÍNDICE DE TABELAS:

Tabela 1 – Critérios de qualidade a respeitar no planeamento de redes de modos suaves	25
Tabela 2 – Propostas de intervenção nas passadeiras da Av. D. João VI	29
Tabela 3 – Nível de importância das viagens inter-freguesias e inter-concelhias	63
Tabela 4 – Cenários desenvolvidos no Estudo de Viabilidade do Sistema Ferroviário do Algarve	71
Tabela 5 – Cenários considerados na análise ACB.....	72
Tabela 6 – Resultados da análise Custo-Benefício	73
Tabela 7 – Propostas de melhoria do serviço na Linha do Algarve e capacidade de intervenção por parte da autarquia	74
Tabela 8 – Características operacionais do “Transporte a Pedido”	77
Tabela 9 – Requisitos tecnológicos associados ao “Transporte a Pedido”	81
Tabela 10 – Revisão das provisões de estacionamento	119
Tabela 11 – Síntese de custos das propostas	155
Tabela 12 – Avaliação das propostas desenvolvidas para a rede pedonal	157
Tabela 13 – Avaliação das propostas desenvolvidas para a rede ciclável	157
Tabela 14 – Avaliação das propostas desenvolvidas para a rede de transportes coletivos.....	159
Tabela 15 – Avaliação das propostas desenvolvidas para a rede rodoviária	161
Tabela 16 – Avaliação das propostas desenvolvidas para o sistema de estacionamento	161
Tabela 17 – Avaliação das propostas desenvolvidas para a logística urbana.....	163
Tabela 18 – Avaliação das propostas desenvolvidas para a integração dos usos do solo	163
Tabela 19 – Avaliação das propostas desenvolvidas para a gestão da mobilidade.....	163

Lista de acrónimos

AVF – Alta velocidade ferroviária

CD – Corpo do Dia

CERTU – Centre d’Études sur les Réseaux, les Transports,
l’Urbanisme et les Constructions Publiques

CM – Câmara Municipal

CUO – Circuito Urbano de Olhão

EITT – Estudo de Impacte de Tráfego e Transportes

ENSR – Estratégia nacional de Segurança Rodoviária

IMTT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes
Terrestres, I.P

INE – Instituto Nacional de Estatística

JI – Jardim de Infância

EB1 - Escola Básica 1º Ciclo

EB123 – Escola Básica de 1º, 2º e 3º Ciclos

EB23 – Escola Básica de 2º e 3º Ciclos

EB23/S – Escola Básica de 2º e 3º Ciclos e de Ensino
Secundário

ES – Escola Secundária

PDM – Plano Diretor Municipal

PMT – Plano de Mobilidade e Transportes

PP – Plano de Pormenor

PPAT – Plano de Promoção de Acessibilidades para Todos

PPM – Período de Ponta da Manhã

PPT – Período de Ponta da Tarde

PPZHO – Plano de Pormenor da Zona Histórica de Olhão

PU – Plano de Urbanização

SIGGESC – Sistema de Informação Geográfica de Gestão
de Carreiras

TC – Transporte Coletivo

TI – Transporte Individual

ZC/I – Zona Comercial e Industrial

ZI – Zona Industrial

A. Enquadramento

A.1. Breve enquadramento

O presente relatório constitui-se como o Relatório da Fase 3 do Plano de Mobilidade e Transportes de Olhão, no qual se apresenta a formulação de propostas e o Plano de Ação e Investimento.

Os últimos anos têm sido caracterizados por um aumento da complexidade e alteração dos padrões de mobilidade, os quais se apoiaram em grande medida na utilização generalizada do automóvel nas deslocações quotidianas.

Em contexto urbano esta dependência do automóvel contribuiu para a progressiva diminuição da qualidade de vida das populações, com a ocorrência de fenómenos de congestionamento e a excessiva ocupação do espaço urbano pelo automóvel. Em contexto periurbano e rural, a quase total dependência do automóvel, associada à reduzida cobertura da oferta de transporte coletivo, é um fator de exclusão social da população não motorizada e compromete a médio prazo a viabilidade das populações rurais mais isoladas.

O cenário de crise económica, o crescente aumento do custo dos combustíveis e a tomada de consciência dos custos ambientais e sociais associados à opção generalizada pelo automóvel, recomenda a revisão das estratégias de gestão de mobilidade, de modo a promover

opções de repartição modal mais sustentáveis.

No sentido de prosseguir este objetivo global, o Município de Olhão entendeu desenvolver um Plano de Mobilidade e Transportes, o qual tem como principal objetivo dotar o Município de um documento estratégico e operacional que sirva de referência nas decisões a tomar no âmbito das suas competências em relação aos transportes urbanos, mobilidade e sustentabilidade.

A.2. Objetivos do PMT

O Município de Olhão, juntamente com os municípios de Faro, Loulé, São Brás de Alportel, Albufeira e Tavira, integra a rede urbana do “Algarve Central”, a qual, de acordo com o Programa Estratégico aprovado por deliberação da Comissão Diretiva da Autoridade de Gestão do PO Algarve 21, ao nível da mobilidade, pretende estudar a mobilidade intermunicipal e elaborar um PMT para o município de Olhão, sendo neste contexto que este projeto é desenvolvido.

Com a elaboração deste Plano de Mobilidade e Transportes, o Município de Olhão tem como principais objetivos desenvolver um pacote de medidas coerentes e transversais que contribuam para:

- a) “Definir e garantir níveis adequados de acessibilidade e de mobilidade a todos os cidadãos;

- b) *Estabelecer uma configuração eficiente do sistema de acessibilidades;*
- c) *Garantir a sustentabilidade económica da oferta;*
- d) *Contribuir para a qualidade de vida dos cidadãos pela redução dos impactes negativos (sociais, ambientais e económicos);*
- e) *Criar boas condições para a utilização dos modos suaves com particular incidência nas deslocações a pé;*
- f) *Promover o uso racional dos modos individuais motorizados;*
- g) *Assegurar serviços de transporte públicos de boa qualidade e com características técnicas adequadas à procura;*
- h) *Integrar as políticas de usos de solo e transportes;*
- i) *Assegurar a integração tarifária (...), física (...) e lógica (...)* dos sistemas de transportes;

Subjacente a estas linhas de orientação está sempre associada a promoção da melhoria da informação sobre o sistema de transportes e mobilidade urbana, bem como a consideração da participação pública nos processos de decisão associados à mobilidade urbana.

Mais concretamente, o município de Olhão pretende estabelecer um Plano/Programa de Ação que contribua para:

- a) *“Melhorar a eficiência e a eficácia do custo de transportes de pessoas e bens;*
- b) *Promover transportes públicos práticos, próximos das necessidades dos utentes, confortáveis, ecológicos, seguros e sustentáveis;*

- c) *Garantir a acessibilidade oferecida pelo sistema de transportes, em particular pelo sistema de transporte público;*
- d) *Munir os circuitos de transportes públicos de paragens dignas, cómodas e com informação adequada;*
- e) *Reduzir o impacte negativo do sistema de transportes sobre a saúde e segurança dos cidadãos, oferecendo uma melhor qualidade de vida com menos poluição atmosférica, ruído e menor consumo energético.”*

In Caderno de Encargos, artigo 22

A.3. Organização global do estudo

O PMT de Olhão está estruturado em cinco fases, a saber:

- **Fase 0 – Preparação dos trabalhos de campo.** Nesta fase já terminada, foi apresentada a metodologia e o cronograma dos trabalhos de campo e definido o zonamento adotado no âmbito do presente plano.
- **Fase 1 – Caracterização e Diagnóstico.** Esta fase compreendeu a recolha e análise de informação de base necessária à caracterização da situação de referência e à identificação das disfunções em matéria de deslocações, das tendências pesadas de evolução, bem como das potencialidades e oportunidades do território em causa. Com o diagnóstico foi possível realizar a identificação prévia dos principais desafios e das intervenções prioritárias a desenvolver.
- **Fase 2 – Construção de Cenários e Definição da Estratégia.** Nesta etapa, foram construídos os

cenários prospetivos, os quais tiveram em consideração as tendências de evolução do sistema de mobilidade. Esta fase compreendeu também o estabelecimento dos objetivos estratégicos do plano e a formulação da estratégia a ser desenvolvida na Fase 3 do PMT de Olhão.

- **Fase 3 – Planos de Ação: Propostas e Programas de Intervenção e Investimento**, concretizada no presente relatório. Esta fase corresponde ao volume operacional do PMT de Olhão, onde são definidas e programadas as medidas e ações a desenvolver, através da

definição de propostas (instrumentos de ação) e programas de intervenção e investimento.

- **Fase 4 – Acompanhamento e Monitorização.** Esta fase decorre durante todo o programa de elaboração deste plano e apresenta a metodologia de acompanhamento da fase de implementação do PMT de Olhão.

Na Figura 1 apresenta-se a organização geral do PMT de Olhão.

Figura 1 – Organização global do PMT de Olhão



A.4. Organização global do relatório da Fase 3

O presente documento encontra-se estruturado em doze grandes capítulos, os quais correspondem:

- Capítulo A, relativo ao Enquadramento: constitui o presente capítulo e tem como objetivo apresentar a organização geral do estudo e dos objetivos respetivos;
- Capítulo B – Neste capítulo apresenta-se a revisão dos estudos aprovados ou em estudo;
- Nos capítulos C a J apresentam-se as propostas para cada uma das áreas de atuação, incluindo desde as propostas para a rede pedonal até as propostas relacionadas com a gestão de mobilidade.
- O capítulo K apresenta a avaliação das propostas tendo em consideração os objetivos e metas estabelecidos no relatório da Fase 2 e é definido o Programa de Intervenção e Investimento a considerar na implementação do PMT de Olhão.

Durante a sua elaboração, a TIS procurou ouvir os representantes das Juntas de Freguesia do município, órgãos com uma proximidade da população que justificam e recomendam o seu envolvimento na elaboração de propostas de melhoria da mobilidade intra e interconcelhia.

B. Recensão de Projetos Aprovados, Previstos ou em Estudo

B.1. Breve enquadramento

O presente capítulo apresenta a recensão dos principais planos e projetos em curso, previstos ou em estudo, os quais poderão condicionar ou influenciar a organização da mobilidade e a gestão das acessibilidades no concelho.

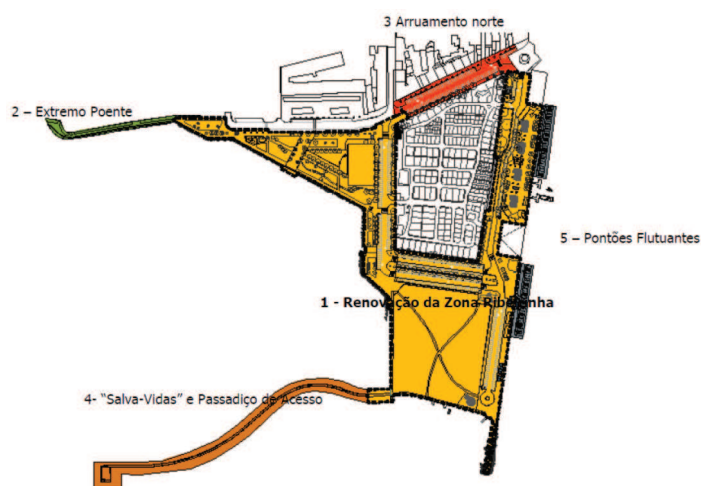
Neste exercício foram considerados diversos tipos de documentos, sendo de destacar o Programa Polis Litoral da Ria Formosa, os planos de pormenor referentes à Zona Histórica da Cidade de Olhão e ao Parque Urbano de Olhão, e ainda a requalificação da EN125/ER125 prevista no âmbito da Subconcessão Algarve Litoral.

Diversas das propostas contidas neste documento estão suspensas ou foram colocadas de parte por razões ambientais ou económicas, mas considera-se importante ter presente quais os projetos que têm sido pensados para o concelho, uma vez que estes expressam a necessidade de resolver as principais dificuldades sentidas em matéria de melhoria das acessibilidades.

B.2. Planos de Praia da Fuseta Ria, Fuseta Mar e Cais de Acesso (Programa Polis Litoral)

O **Programa Polis Litoral – Operações Integradas de Requalificação e Valorização da Orla Costeira** foi a primeira operação de requalificação da zona marginal à Ria Formosa no concelho.

Figura 2 - Área de intervenção do Programa Polis Litoral na zona “Ria” da Fuseta



Fonte: Município de Olhão

Algumas das intervenções previstas estão já concretizadas, mas existem alguns locais onde as propostas preconizadas

pelo Programa Polis não foram ainda implementadas, nomeadamente na Av. 25 de Abril no aglomerado da Fuseta.

No âmbito destes planos é proposta a redefinição do perfil transversal da Av. 25 de Abril, particularmente a Norte do parque de campismo, através da redução da faixa de circulação rodoviária e alargamento dos passeios, o que permitirá garantir a concordância com os novos traçados previstos para a área de projeto e melhorar a acessibilidade pedonal.

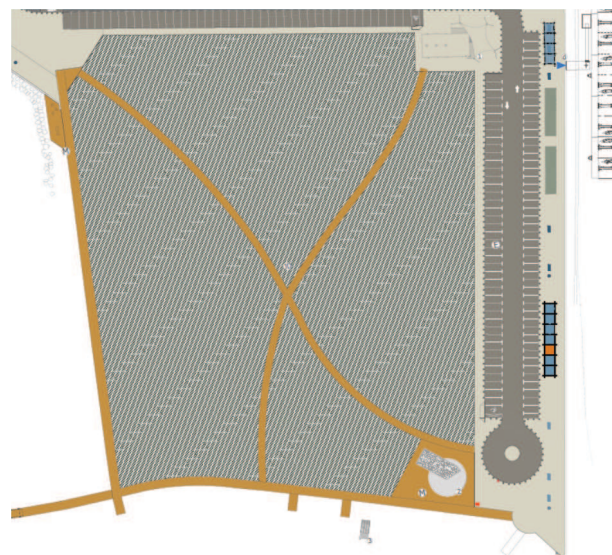
Complementarmente, no extremo poente da frente ribeirinha é proposta a intervenção ao nível de pavimentações e proteção de taludes que permita a continuidade, de um percurso apoiado numa estrutura de madeira, de modo a estabelecer a ligação da antiga estação de tratamento e o início da Ecovia.

Por fim, propõem-se ainda algumas alterações no perfil do arruamento Sul (o acesso à vulgarmente denominada “Praia dos Tesos”), que *“termina numa pequena rotunda, e destina-se ao acesso e estacionamento de quem se dirige à “Praia dos Tesos” e a cargas e descargas do apoio de Praia/concessão existente”*.

Com efeito, nesta zona, verificam-se situações de conflito frequentes sobretudo durante a época balnear devido à ocorrência de estacionamento ilegal num dos lados da via, o qual reduz significativamente a largura da faixa de rodagem, dificultando o acesso à praia e o cruzamento de veículos.

De modo a resolver esta situação, o plano propõe uma maior disciplina do estacionamento através da introdução de estacionamento perpendicular do lado “campo/jardim dunar”.

Figura 3 - Pormenor da proposta de estacionamento no arruamento Sul da zona ribeirinha da Fuseta (acesso à “Praia dos Tesos”)



Fonte: Município de Olhão

B.3. Parque Ribeirinho de Olhão (Programa Polis Litoral)

O Parque Ribeirinho de Olhão pretende promover a requalificação ambiental do limite Poente da frente ribeirinha de Olhão, criando novos espaços que permitam uma nova vivência urbana e uma mais estreita relação com a Ria Formosa, elemento indissociável da cidade.

Para este efeito serão concebidos espaços de enquadramento e proteção, com carácter urbano e compatíveis com usos de recreio e contemplação – instalação de mobiliário urbano e equipamento lúdico/desportivo, bem como sinalização informativa, interpretativa e pedagógica e iluminação pública –, em articulação com a pré-existente frente ribeirinha de Olhão e com o tecido urbano envolvente. Destaca-se ainda a integração no Parque Ribeirinho de um espaço emblemático de utilização coletiva, polivalente e

devidamente infraestruturado e equipado, de forma a poder acolher iniciativas ao livre de natureza diversa – feiras, concertos, festas, entre outras – e ainda assim ser compatível com uma normal fruição quotidiana.

B.4. Requalificação urbana do troço entre a Av. 5 de Outubro e a Av. 16 de Junho

O projeto de Requalificação Urbana da frente ribeirinha Nascente de Olhão, inclui a definição do mobiliário e equipamento urbano do cais de Olhão, bem como a realocação das instalações do Grupo Naval de Olhão. Este projeto prevê já o reordenamento do estacionamento localizado ao longo da Av. das Forças Armadas e no início da Av. 5 de Outubro.

B.5. Projeto de Requalificação de Largos da Zona Histórica de Olhão e Plano de Pormenor da Zona Histórica da Cidade de Olhão (PPZHO)

Estes dois projetos, desenvolvidos recentemente para a cidade de Olhão, englobam a definição de um percurso de ligação entre 5 largos do Centro Histórico de Olhão e a respetiva requalificação desses espaços de modo a potenciar o início de um processo de regeneração da zona central de Olhão. Estes projetos preveem várias intervenções ao nível da qualificação do espaço urbano,

nomeadamente no que diz respeito aos pavimentos, elementos decorativos de água e vegetação, mobiliário urbano e sentidos de trânsito.

Associado à reestruturação funcional dos largos e à beneficiação dos pavimentos e otimização dos fluxos pedonais, com preocupações de garantir a acessibilidade a todos, é apontada a necessidade de condicionar o tráfego automóvel na zona central de Olhão. Assim, de acordo com a proposta preliminar do PPZHO será considerada a reestruturação do sistema viário e introduzidos limites de capacidades ao estacionamento existente.

Com efeito, esta opção tem subjacente a vontade de *“devolver o Centro Histórico da Cidade de Olhão ao peão, dando portanto prioridade à circulação pedonal, sem esquecer no entanto que os moradores e os comerciantes têm que ter a possibilidade de aceder o mais perto possível das suas residências/comércios com os seus veículos”*.

Para os restantes utilizadores do Centro Histórico de Olhão propõe-se a existência de maiores condicionamentos à circulação rodoviária, a qual deve ser complementada com uma estratégia de oferta de estacionamento mais restritiva na zona central, mas apoiada na utilização da oferta de estacionamento existente na proximidade¹.

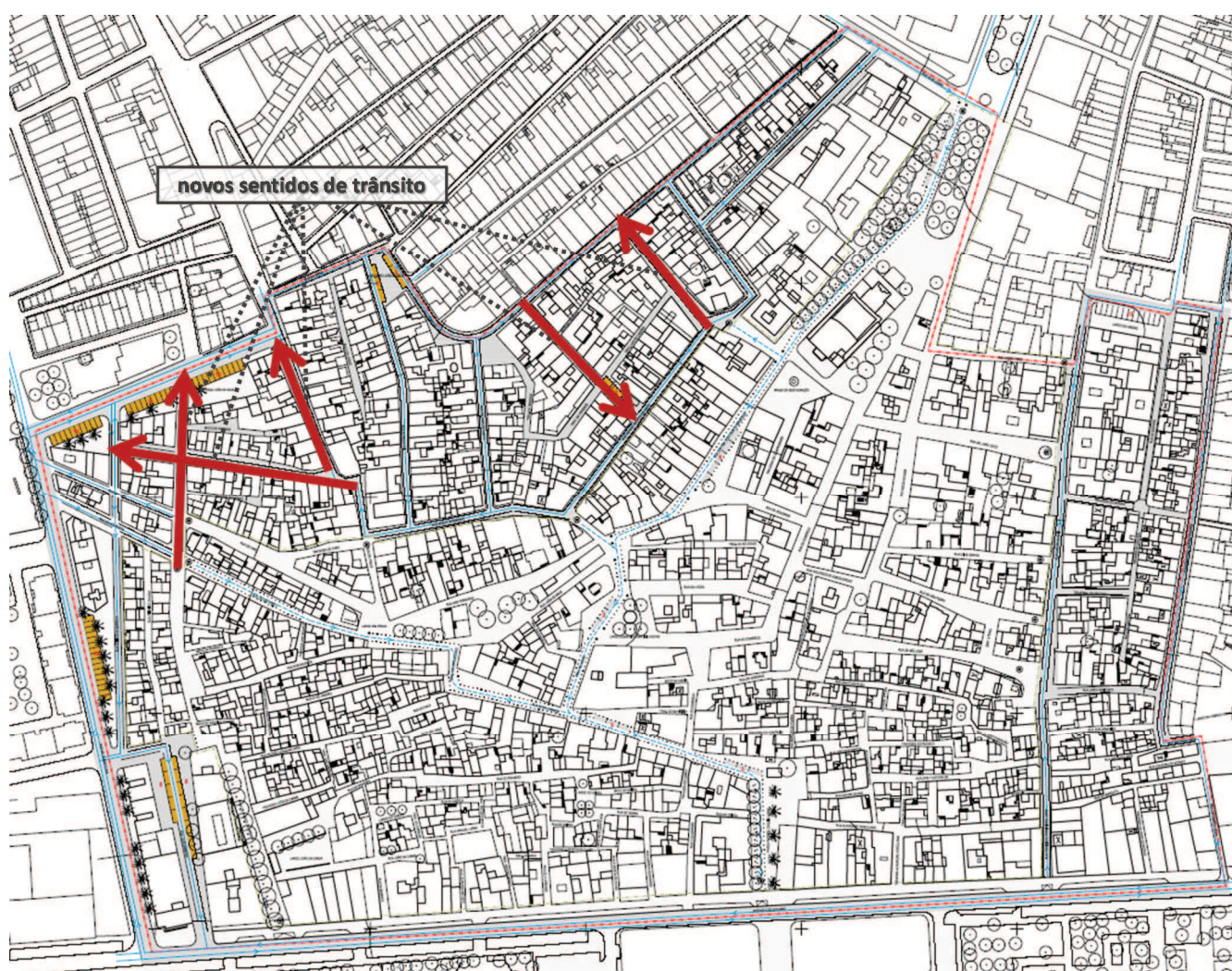
Ainda no âmbito deste plano é defendida a necessidade de restringir ao máximo a circulação de veículos no conjunto dos arruamentos condicionados, o que deve ser acautelado através do desenvolvimento de um Regulamento de

¹ No PPZHO é referida a existência de cerca de mil lugares de estacionamento na via pública e mais 370 lugares em parque subterrâneo.

Acessos à Zona Condicionada e da introdução de um sistema de gestão de acessos que permita gerir, de forma adequada, o acesso dos veículos autorizados, nomeadamente através da introdução de pilaretes nas principais entradas.

Por fim, o PPZHO propõe a alteração dos sentidos de circulação na zona Poente da área de intervenção, nomeadamente na Rua Luís de Camões, na Rua Padre António Joaquim Trindade, na Rua Almirante Reis, na Rua de São Sebastião e na Rua Dr. Manuel de Arriaga (troço não condicionado), como se apresenta na Figura 4.

Figura 4 – Sentidos de trânsito alterados no âmbito do PPZHO



Fonte: Município de Olhão

B.6. Plano de Pormenor de Pechão

Este Plano, iniciado em 2003, tinha como objetivo a

definição de regras eficazes de ocupação de solo no lugar de Pechão, mas nunca foi totalmente concluído e, consequentemente, implementado.

Neste plano, definiam-se a ER2-6 (Rua 25 de Abril) e a EM522 (Rua Francisco Guerreiro) como vias principais de atravessamento, mas não foi possível obter informação adicional acerca das alterações propostas às características das vias.

Este plano está desatualizado face à evolução urbana mais recente de Pechão, e como tal, estas propostas não serão consideradas no âmbito do PMT.

Figura 5 - Planta da caracterização dominante da Rede Viária incluída no PP de Pechão



Fonte: Município de Olhão

B.7. Plano de Pormenor do Parque Urbano de Olhão

Abrange uma área enquadrada no perímetro urbano de Olhão, a Norte da EN125 e tem uma área total de intervenção de aproximadamente 44 hectares – vide Figura 6.

Este plano tem como principais objetivos em matéria de mobilidade e transportes a requalificação da envolvente urbana ao parque, permitindo que as áreas habitacionais beneficiem da relação com o espaço verde e com os equipamentos a construir e a articulação da EN125 com o parque urbano, melhorando a articulação com a restante malha urbana da cidade.

Figura 6 - Área de intervenção do Parque Urbano de Olhão



Fonte: Município de Olhão

B.8. Plano de Pormenor UOP2 de Marim

Este plano está aprovado desde 2008 e abrange uma área de cerca de 200 hectares, a Sul da ER125 até à Ria Formosa (vide Figura 7).

Figura 7 - Área de intervenção do Plano de Pormenor UOP2 de Marim



Fonte: Município de Olhão

Tem como principal objetivo a integração e requalificação

da ocupação existente com vista a melhorar a qualidade urbana, assim como prever a dotação de equipamentos e empreendimentos turísticos.

Este plano ainda não foi concretizado por falta de definição dos sistemas de perequação.

B.9. Subconcessão Algarve Litoral

A Subconcessão Algarve Litoral (vide Figura 8) inclui uma extensa área de intervenção ao longo do eixo formado pela EN125, entretanto desclassificada para Estrada Regional em muitos dos seus troços.

A intervenção nesta via apresenta como principais objetivos:

- A “*redução dos níveis de sinistralidade na generalidade e, em particular nas zonas urbanas e pontos negros*”;
- A “*melhoria de desempenho da via, ao nível da*

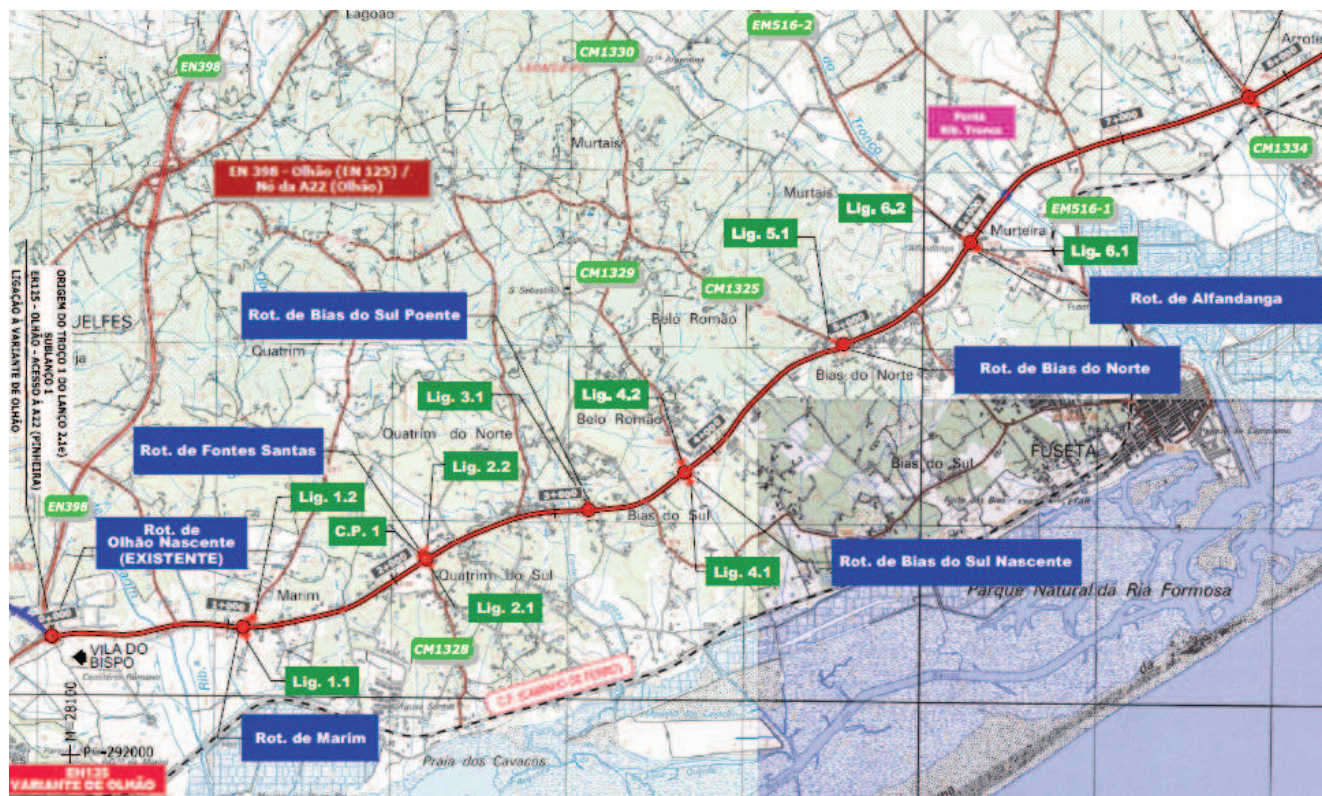
capacidade e das condições de fluidez da circulação”;

- A “*melhoria da qualidade de vida, através de intervenções a nível urbano e ambiental, com redução dos níveis de ruído e de emissões de poluentes*”.

No município de Olhão, esta subconcessão inicialmente incluía a intervenção na EN125, entre Faro e Olhão, e da ER125, entre Olhão e o acesso ao IP1/A22 (Pinheira); a construção da variante à EN125 em Olhão e a requalificação da ER398, entre Olhão (EN125) e o nó do IP1/A22 (Moncarapacho).

Ao longo da ER125, entre a cidade de Olhão e a vila da Fuseta, estão previstas diversas intervenções ao nível das intersecções de nível existentes, nomeadamente através da reformulação de vários cruzamentos prioritários, com eliminação das viragens à esquerda, complementada com a construção de seis rotundas em alguns dos restantes cruzamentos.

Figura 8 - Rotundas a construir na ER125, ao abrigo da Subconcessão Algarve Litoral



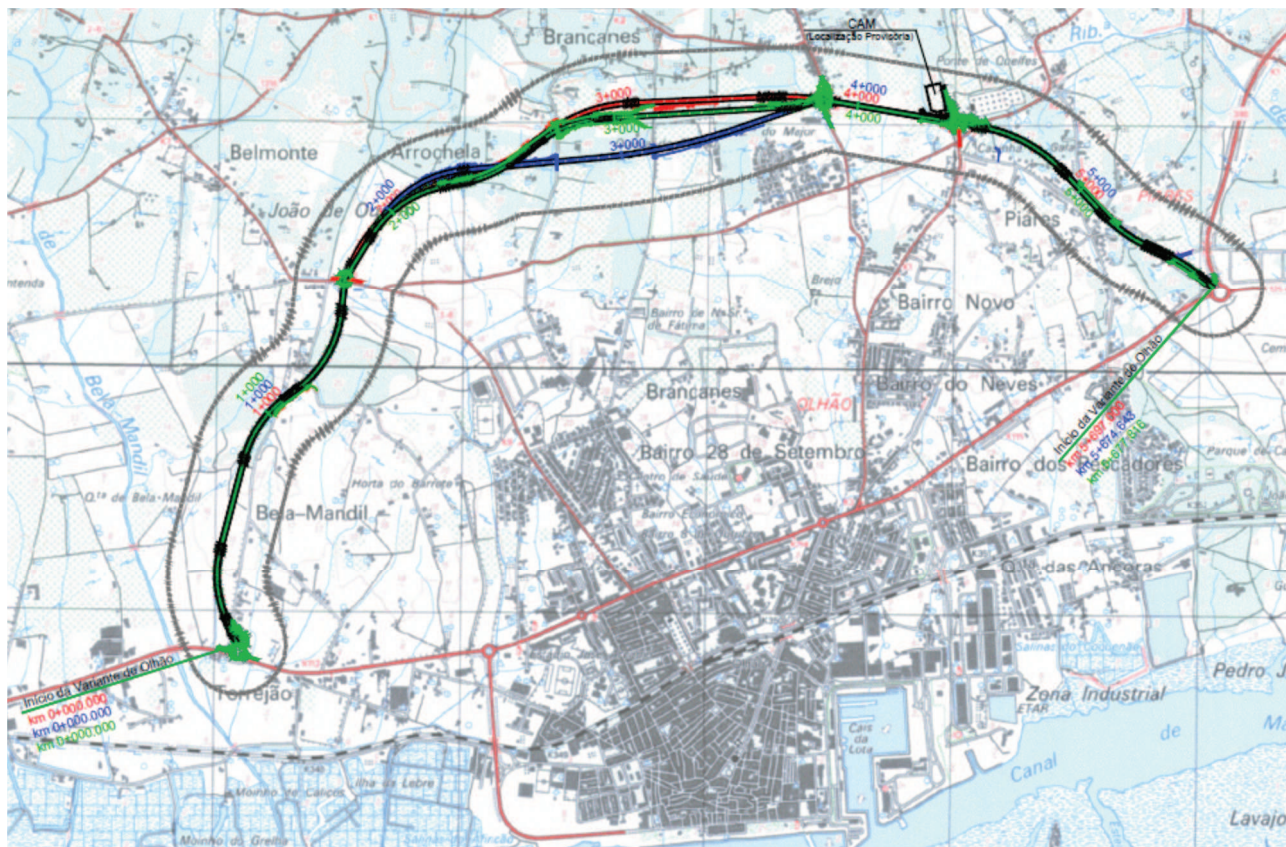
Fonte: Estradas de Portugal

No atravessamento urbano de Olhão, estava também prevista a construção de uma variante à EN125 (vide Figura 9), entre os quilómetros 111 (junto ao Torrejão) e 116 (rotunda com a ER398) desta estrada, de modo a constituir-se uma alternativa à EN125 na travessia de Olhão e permitindo a melhoria das condições de segurança de circulação e dos níveis de serviço oferecidos.

O traçado previsto foi sujeito a parecer negativo no relatório de Avaliação de Impacte Ambiental.

Ainda assim, acabou por ser a renegociação da Estradas de Portugal com a subconcessionária, em Outubro de 2012, que originou a suspensão desta variante, juntamente com as alternativas à EN125 em Odiáxere e Luz de Tavira, e ainda à EN2 entre Faro e São Brás de Alportel. Neste memorando de entendimento também a requalificação da EN 398 foi excluída do objeto da Subconcessão.

Figura 9 - Alternativas previstas de traçado para a variante de Olhão da EN125



Fonte: Estradas de Portugal

B.10. Alta Velocidade entre o Algarve e Espanha

Está em desenvolvimento o “Estudo de Viabilidade da Linha de Alta Velocidade entre o Algarve e Espanha (Huelva)”, o qual corresponde a estudar uma linha ferroviária com níveis de procura moderados a baixos.

Face à atual conjuntura económica que “congelou” os projetos de Alta Velocidade nas ligações Lisboa – Madrid e Lisboa – Porto (Vigo) não será de esperar que este projeto venha a concretizar-se nos próximos 10 anos (período de vigência deste plano) e como tal, não será considerada a sua concretização neste plano.

C. Propostas para a Rede Pedonal

C.1. Estratégia e Linhas de Orientação

O município de Olhão dispõe de excelentes condições topográficas e climatéricas para potenciar uma maior opção pelos modos suaves, não apenas na freguesia de Olhão (zona litoral e mais urbana) e Fuseta, mas também nas freguesias de Moncarapacho e Quelfes, condições que importa potenciar.

Na fase 2 apontou-se como principais linhas de orientação para a “Promoção das deslocações em modo pedonal, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas”:

- Promover a qualificação e expansão da rede pedonal estruturante;
- Garantir a acessibilidade a pé para todos nos principais centros urbanos;
- Melhorar as condições de segurança das deslocações pedonais;
- Garantir a qualidade das redes pedonais de forma permanente;
- Divulgar as vantagens associadas às deslocações pedonais;
- Promover as deslocações pedonais nos percursos casa-escola.

Seguidamente concretizam-se as propostas preconizadas para cada uma destas linhas de orientação.

C.2. Promover a qualificação e expansão da rede pedonal estruturante

C.2.1. Ao nível concelhio

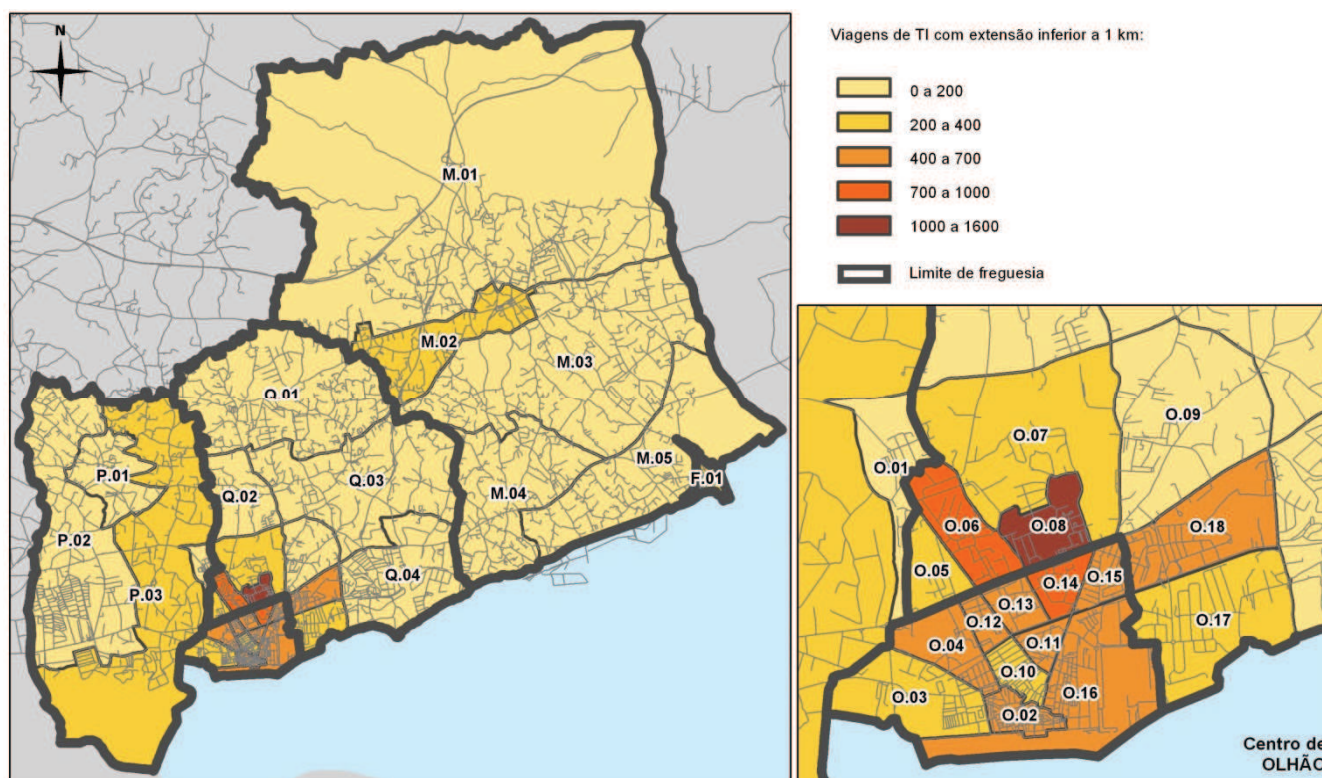
Num concelho com a dimensão de Olhão não é possível qualificar de forma universal a rede pedonal do concelho num espaço de 10 anos; com efeito, se se admitir que a rede pedonal deve existir em todas as vias de nível hierárquico igual ou inferior ao terceiro nível, está-se a considerar uma rede com várias centenas de quilómetros.

Neste contexto foram considerados critérios que facilitam a identificação das **zonas de intervenção prioritária** para o desenvolvimento de ações de melhoria da acessibilidade pedonal:

- Zonas com maior **potencial de transferência de viagens do TI para o modo pedonal** (zonas com maior concentração de viagens em TI com distâncias iguais ou inferiores a 1 km – vide Figura 10);

- Zonas com maior **concentração de emprego**;
- Zonas com maior **concentração de comércio, serviços e equipamentos**;
- Zonas onde se localizam os **principais interfaces de transportes**;
- Zonas com maiores **acréscimos de população e/ou emprego nos cenários de futuro**.

Figura 10 – Viagens em transporte individual com extensão inferior a 1 km



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TiS, 2011

A cidade de Olhão, o centro da Fuseta e o núcleo central de Moncarapacho são as zonas do concelho em que se verifica uma maior quantidade de viagens de proximidade (até 1 km) realizadas em transporte individual.

Para cada uma destas zonas procurar-se-á identificar um conjunto de propostas de intervenção, nomeadamente estabelecendo os percursos principais que definem a rede pedonal estruturante do concelho. Para tal, procurou-se identificar:

- As ligações pedonais aos principais **polos geradores** (e.g., polos de emprego e equipamentos coletivos).
- As principais ligações pedonais às estações da CP de Olhão, Fuseta-A e Fuseta-Moncarapacho e ao terminal rodoviário de Olhão;
- Os percursos com maior intensidade de comércio, serviços e equipamentos coletivos, bem como polos de atração turística, nomeadamente os que se incluem na Zona Histórica de Olhão, onde o PPZHO já se encontra

em fase de propostas (vide ponto B.5);

- Os percursos que permitem transpor as barreiras da EN125/ER125 e da Linha do Algarve, estabelecendo a ligação entre as zonas urbanas ou os serviços existentes;
- As principais ligações a zonas de **expansão urbana** (com PP ou loteamento aprovados).

Esta rede de mobilidade pedonal deverá satisfazer um conjunto de requisitos que permitam uma circulação atrativa, segura e de qualidade pelos diversos utilizadores, devendo respeitar os critérios sintetizados na tabela seguinte.

Tabela 1 – Critérios de qualidade a respeitar no planeamento de redes de modos suaves

Segurança	<ul style="list-style-type: none"> • Minimização dos potenciais conflitos com o tráfego (motorizado e não motorizado). • Criação de espaços visualmente permeáveis, desencorajando comportamentos antissociais (violência, crime) e permitindo a segurança de pessoas e bens, no período diurno e noturno. • Iluminação adequada.
Continuidade / Coerência	<ul style="list-style-type: none"> • Boa integração na malha urbana, com interligação eficiente e lógica dos percursos pedonais. • Existência de poucas interrupções nos percursos. • Ligação entre redes de diferentes hierarquias (redes pedonais/cicláveis locais devem estar ligadas a redes de nível superior).
Encaminhamento lógico	<ul style="list-style-type: none"> • Promoção de percursos diretos e funcionais.

Acessibilidade/ universalidade	<ul style="list-style-type: none"> • Promoção de um desenho urbano universal e inclusivo, atendendo às necessidades de todo o tipo de utilizadores, especialmente os mais vulneráveis (crianças, idosos, pessoas com mobilidade condicionada). • Acessibilidade universal aos principais polos atratores de deslocações. • Eliminação de barreiras, com especial atenção à colocação de mobiliário urbano, elementos paisagísticos e iluminação. • Dimensionamento das infraestruturas (passeios) adequado às necessidades dos peões.
Atratividade / Conectividade	<ul style="list-style-type: none"> • Ligação a destinos-chave, como interfaces de transportes, zonas residenciais, locais de trabalho/estudo, zonas comerciais e polos de lazer. • Presença de elementos que permitam ou estimulem a interação social. • Promoção do usufruto do património natural e construído.
Legibilidade	<ul style="list-style-type: none"> • Facilidade de orientação proporcionada pelo espaço urbano aos residentes, trabalhadores e visitantes, através de um adequado desenho urbano, sinalização e existência de marcos visuais (pontos notáveis).
Conforto	<ul style="list-style-type: none"> • Utilização de materiais confortáveis, seguros e adequados ao uso, desgaste e elementos do clima. • Utilização de elementos paisagísticos atrativos e de infraestruturas de apoio que confirmam qualidade ao espaço público e promovam a estadia. • Minimização da exposição ao ruído, ao vento e a elevados volumes de tráfego rodoviário.

Nos pontos seguintes apresentam-se as propostas de intervenção que se consideram prioritárias.

C.2.2. Percurso pedonal estruturante entre as zonas a Norte da EN125 (Av. D. João VI) e o centro de Olhão

O “efeito barreira” criado pela EN125 reflete-se na perceção de qualidade relativamente ao espaço urbano envolvente, mas também na sinistralidade rodoviária, dada

a perigosidade dos atravessamentos pedonais desta via.

Propõe-se a definição de um percurso pedonal estruturante (vide Figura 11) que promova a ligação do Centro de Saúde e da Escola Secundária (a Norte da EN125) à estação ferroviária da CP (a Sul da EN125), o qual que implica o atravessamento da EN125.

Figura 11 – Percurso pedonal estruturante de ligação do Centro de Saúde de Olhão e da Escola Secundária à estação CP



Esta proposta será muito favorecida pela transferência do tráfego da EN125/Av. D. João VI para outras alternativas circulares no troço urbano de Olhão.

A beneficiação deste percurso pedonal tem como objetivo promover melhores condições de acessibilidade da população estudantil residente no centro de Olhão (a sul da EN125) à Escola Secundária, garantir uma melhor acessibilidade pedonal ao Centro de Saúde, e simultaneamente aproveitar o “corredor” pedonal junto ao Centro Comercial *Ria Shopping* (na urbanização Via Mourisca).

A concretização deste percurso pedonal estruturante envolve:

- A demarcação do atravessamento pedonal na Rua Antero Nobre, em frente à saída do Centro de Saúde;
- A requalificação geral do passeio da Rua José Fernandes dos Santos, junto ao Centro Comercial *Ria Shopping*;
- O destaque da passadeira da EN125 em frente ao CC *Ria Shopping* (ver ponto C.2.3);
- A requalificação dos passeios entre a passadeira referida na EN125 e a Rua de Olivença;
- A introdução de uma passadeira na Rua de Olivença;
- A regulação e fiscalização do estacionamento no troço da Av. Dr. Francisco Sá Carneiro até à Escola Secundária (de modo a deixar a largura livre necessária para a circulação de peões no passeio do lado direito, junto à Escola).



Estacionamento ilegal na Av. Dr. Francisco Sá Carneiro

A partir da Escola Secundária as infraestruturas pedonais (atravessamentos, passeios, etc.) já asseguram condições adequadas no acesso à zona histórica da cidade e às interfaces rodoviária e ferroviária.

C.2.3. Melhoria das condições de segurança nas travessias pedonais da Av. D. João VI

A expansão urbana nos dois lados da EN125 aumentou a dificuldade nas travessias pedonais entre os “lados” Norte e Sul desta via, situação que é tanto mais grave porque nas imediações da via foram construídos alguns polos atractores de relevo (e.g., Escola Secundária, Centro de Saúde ou o próprio CC *Ria Shopping*).

O ordenamento e a definição do sistema de proteção das travessias pedonais nas passadeiras devem ser realizados de forma integrada com o sistema de controlo da circulação na Av. D. João VI apresentado no ponto F.3.1.

Existem algumas passadeiras cujas travessias pedonais devem ser protegidas através de semáforos e existem outras em que isso não é necessário. A definição da gestão das travessias deve ser suportada por um estudo específico

de microsimulação da avenida no qual se simulam os fluxos de peões nas passadeiras e dos veículos com base em contagens a realizar nos locais. Construído o modelo, será possível encontrar a melhor solução para a coordenação e temporização de semáforos, que permite otimizar o compromisso entre as necessidades de fluidez na circulação automóvel e a segurança das travessias pedonais. O modelo preconizado passa pela semaforização das rotundas (e respetivas passadeiras) de entrada na cidade (rotundas do McDonald's e da zona Industrial).

A Figura 12 apresenta a localização das passadeiras na Av. D. João VI; para estas propõem-se as seguintes propostas:

Figura 12 – Proposta de intervenção nas passadeiras da Av. D. João VI

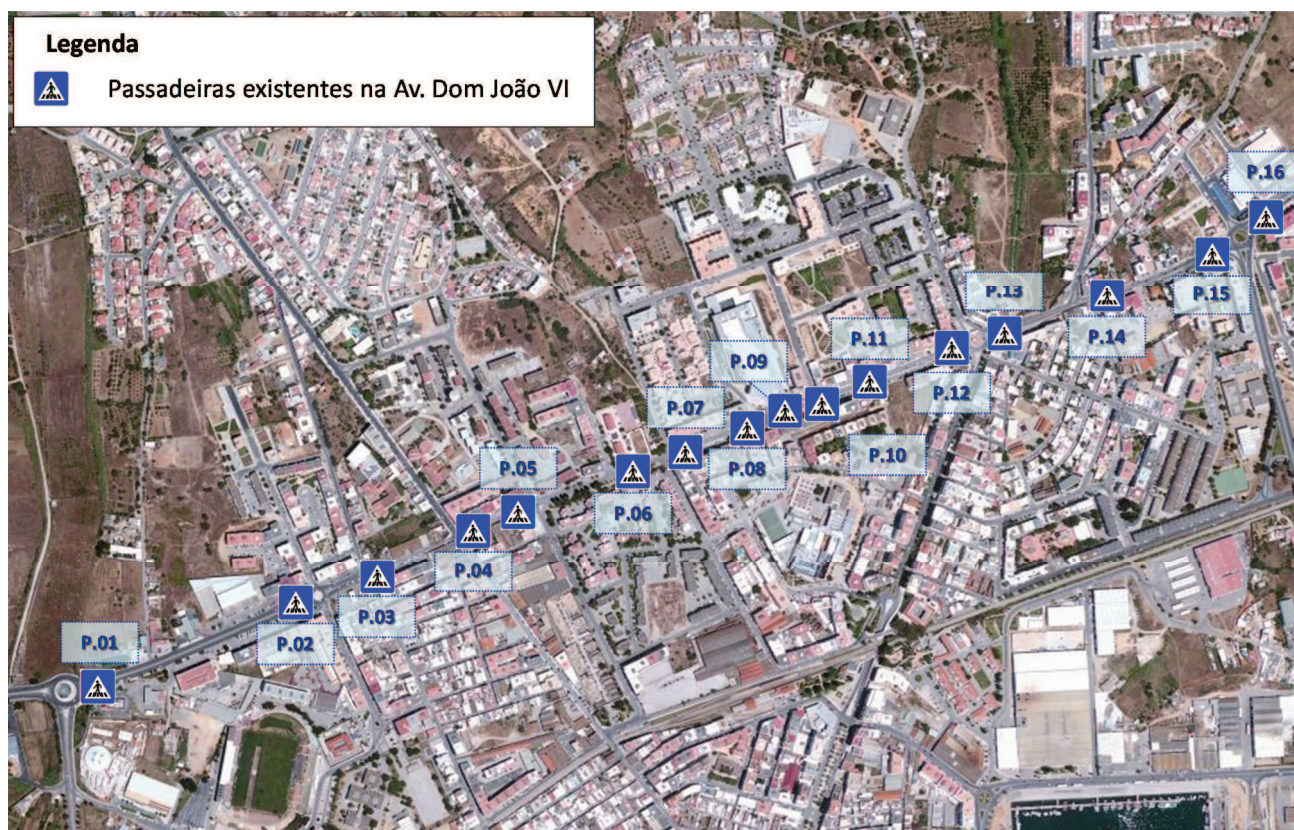


Tabela 2 – Propostas de intervenção nas passadeiras da Av. D. João VI

Passadeira	Localização	Proposta de Intervenção
Passadeira P.1	Situada junto ao restaurante McDonald's	Afastamento da rotunda em cerca de 20 metros. Introdução de semáforos. Rebaixamento dos passeios.
Passadeira P.2	Localizada junto à rotunda da Rua Ginásio Clube Olhanense e da Avenida dos Bombeiros Municipais de Olhão	Afastamento da passadeira relativamente à rotunda em cerca de 45 metros, no sentido Nascente do trânsito, e em cerca de 60 metros, no sentido Poente do trânsito, aproveitando a existência do separador central e de modo a evitar as zonas de paragem do transporte público. Em alternativa, poder-se-á manter a passadeira contínua (com um afastamento da localização atual de cerca de 45 metros), desde que se intervenha sobre a zona de paragem do transporte público. Rebaixamento dos passeios.
Passadeira P.3	Localizada junto à Rua António Henrique Cabrita e Rua Almirante Reis	Rebaixamento dos passeios.
Passadeiras P.4 e P.5	Cruzamento com a rua 18 de Junho, atualmente semaforizado	Otimização dos tempos de semáforos
Passadeira P.6	Localizada em frente à EB1/JI N.º 4 de Olhão	Introdução de semáforos. Rebaixamento dos passeios. Introdução de guardas de segurança que impeçam o atravessamento nos locais indevidos.
Passadeira P.7	Junto à Avenida Sporting Clube Olhanense	Situa-se a menos de 100 metros do atravessamento mais próximo, pelo que se propõe a sua eliminação ou a sua deslocação para 20 metros a Nascente. Introdução de semáforos. Rebaixamento dos passeios.
Passadeiras P.8 e P.9	Localizadas junto à rotunda do Ria <i>Shopping</i>	Introdução de semáforos. Rebaixamento dos passeios.
Passadeira P.10	Situada no acesso à Urbanização Mariana Saias	Situa-se a menos de 100 metros do atravessamento mais próximo, pelo que se propõe a sua eliminação.
Passadeira P.11	Situada no acesso à Urbanização Mariana Saias	Situa-se a menos de 100 metros do atravessamento mais próximo, pelo que se propõe a sua eliminação ou a sua deslocação para 20 metros a Nascente. Rebaixamento dos passeios.
Passadeiras P.12 e P.13	Situadas junto à rotunda com a Av.	Afastamento em cerca de 40 metros, no

Passadeira	Localização	Proposta de Intervenção
	Bernardino da Silva e a Rua João Augusto Saias.	sentido Nascente, e em cerca de 20 metros, no sentido Poente, de modo a afastá-las da rotunda e a melhorar a visibilidade dos condutores. Rebaixamento dos passeios.
Passadeira P.14	Situada junto ao cruzamento com a Estrada de Quelfes.	Rebaixamento dos passeios.
Passadeiras P.15 e P.16	Localizadas junto ao acesso à Zona Industrial.	Introdução de semáforos. Rebaixamento dos passeios.

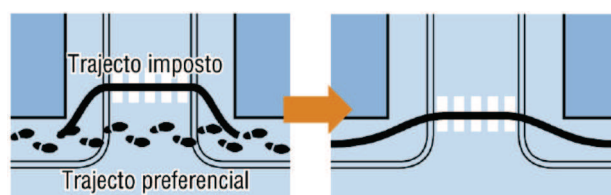
Importa referir que a qualificação e aumento de segurança destes atravessamentos pressupõem a existência de passeios ao longo da EN125, o que não acontece atualmente. Nesse sentido recomenda-se a melhoria dos passeios entre a Rua Dâmaso de Encarnação e a Rua António Henrique Cabrita, solução que implica a demolição do edifício devoluto aí existente.

Sempre que existir um rebaixamento do passeio nas imediações das passadeiras, o passeio deve ser assinalado com pavimento tátil e cromaticamente distinto do resto do passeio. A instalação de guardas de segurança deve ser realizada garantindo as condições necessárias à circulação de peões com deficiência visual. Também em situações de instalação de semáforos para travessia de peões, recomenda-se que haja sinalização para este grupo particular de utilizadores.

Por fim, recomenda-se que os atravessamentos nas vias secundárias sejam afastados da faixa de rodagem da via principal, mas tendo presente que este afastamento não

pode ser de molde a incentivar a sua não utilização e/ou o atravessamento desordenado dos peões. Como tal, recomenda-se a adoção de uma solução de compromisso, de localização das passadeiras a cerca de 10 a 15 metros da barra de paragem, devendo se necessário recorrer a guardas metálicas que impeçam os atravessamentos pedonais fora desses atravessamentos formais ².

Figura 13 – Posicionamento do atravessamento pedonal



Fonte: IMTT – brochura “Rede pedonal – Princípios de planeamento e desenho”

C.2.4. Alargamento dos passeios na Av. 5 de Outubro e controlo das esplanadas

A Av. 5 de Outubro, na cidade de Olhão, pela sua

² Como apresentado no “Manual de Planeamento das Acessibilidades e da Gestão Viária”, CCDRN

proximidade à Zona Histórica e pelas suas características de “marginal” à Ria Formosa, constitui-se como uma zona de natural circulação pedonal, com uma forte vertente turística.

Sendo verdade que, do lado Sul da via, a existência do Jardim Patrão Joaquim Lopes e do Jardim do Pescador Olhanense, espaços marcadamente pedonais, favorece a circulação por estes corredores, é no passeio Norte, junto à Zona Histórica, que se localiza grande parte do comércio e restauração da avenida, pelo que os fluxos pedonais se distribuem por ambos os passeios.

Enquadrando-se no tipo de propostas que poderão ser aprofundadas com o desenvolvimento de um Plano Local de Acessibilidade para Todos na cidade de Olhão, sugere-se que seja revisto o licenciamento das esplanadas existentes e de novas esplanadas a colocar, de modo a permitir a largura livre de circulação necessária para os peões.



Passeio obstruído pelo comércio na Av. 5 de Outubro, em Olhão

De modo a permitir o alargamento da zona de circulação pedonal propõe-se a eliminação do estacionamento longitudinal e sua substituição por passeio em toda a zona de esplanadas.

Caso se verifique não ser possível proceder a curto prazo a uma intervenção mais profunda desta via (por restrições orçamentais) propõe-se que o canal de circulação pedonal seja realizado com recurso a balizadores que proibam o estacionamento (vide fotografia seguinte).

Figura 14 - Exemplo de balizadores flexíveis a proibir estacionamento em Lisboa



Fonte: <http://100diasdebicicletaemp Portugal.blogspot.pt/>

Antes desta proposta ser implementada recomenda-se que sejam realizadas ações de sensibilização junto aos comerciantes presentes na artéria (e ruas próximas do centro de Olhão), alertando para os benefícios muito assinaláveis da qualificação do espaço urbano, em contraponto a uma redução da oferta de estacionamento de proximidade.

Refira-se que o estreitamento do perfil transversal da via (seja pela aplicação de balizadores, seja através de obras mais profundas) contribuiria não só para o aumento das condições de segurança e conforto dos peões, mas também como medida de acalmia de tráfego, tanto mais que a Av. 5 de Outubro é uma das artérias que “sofreu” com o congestionamento da EN125, tornando-se numa autêntica “variante Sul” à cidade sem possuir no entanto características para o ser.

C.2.5. Valorização do espaço público no núcleo urbano da Fuseta

A freguesia da Fuseta apresenta as maiores percentagens de viagens em modo ciclável (4%) e pedonal (48%) do concelho de Olhão.

O seu núcleo urbano é definido por uma malha urbana muito densa, na qual as vias possuem perfis transversais muito estreitos, verificando-se a ocorrência frequente de estacionamento ilegal, o que ainda dificulta mais a circulação normal nestas vias.

Nesse contexto propõe-se que o aglomerado da Fuseta seja intervencionado de modo a incluir duas “zonas de coexistência”, atravessadas por uma rua com características de “zona 30”, respetivamente a Rua da Liberdade.

A legislação portuguesa ainda não definiu o enquadramento legal para este tipo de zonas, mas para tornar claras as definições associadas a cada uma destas designações, recorre-se às fichas temáticas produzidas no âmbito do Pacote da Mobilidade pelo IMTT³:

As “Zonas 30” correspondem a zonas em que se pretende a acalmia da velocidade de circulação e a promoção da segurança de deslocação, e como tal a velocidade de circulação está limitada aos 30 km/h. As entradas e saídas desta zona são identificadas por sinalização e toda a zona apresenta um ordenamento do espaço público coerente com a limitação de velocidade aplicada.

As “Zonas de coexistência” pressupõem a partilha do espaço pelos diferentes utilizadores, sendo dada a prioridade ao peão e outros modos suaves de deslocação face aos modos motorizados, e definida uma velocidade máxima de circulação de 20 km/h. Neste caso o desenho urbano deve ser coerente e adequado com esta coexistência e por isso, não deve existir delimitação dos passeios face ao espaço de circulação rodoviária.

Na Rua da Liberdade, a largura livre mínima estabelecida para o peão deverá ter o valor constante no D.L. 163/2006 – não inferior a 1,20 m (ou, quando possível, não inferior a 1,50 m). Com a aplicação destas dimensões não é recomendável, contudo, a colocação no passeio de objetos que reduzam a largura livre, como candeeiros ou caldeiras de árvores.

Ao longo da sua extensão, a largura da via é muito variável, indo de 5,60 m a 10,80 m, pelo que, no sentido de se assegurar passeios dos dois lados da via (como forma de garantir o acesso às habitações), os perfis transversais-deverão ser os que se apresentam na Figura 15.

Tendo em consideração a realidade construída dos aglomerados analisados, os perfis que se apresentam nas figuras mencionadas correspondem a perfis mínimos que respeitam os valores de largura livre mínima estabelecidos no D.L. 163/2006, ou seja, uma largura livre não inferior a 1,20 m ou, no caso das vias principais ou de maior hierarquia viária, não inferior a 1,50 m.

A implementação de um perfil deste tipo deve ficar

³ Coleção de Brochuras Técnicas / Temáticas – Acalmia de Tráfego: Zonas 30 e Zonas Residenciais ou de Coexistência, 2011, IMTT/Transitec.

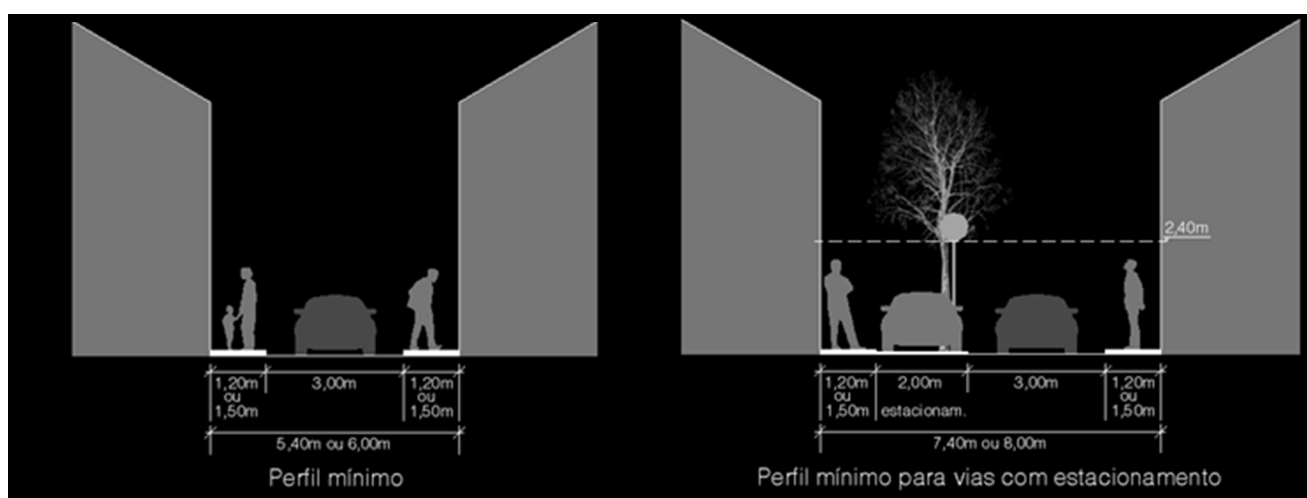
contudo reservada para situações relativamente excecionais, como estrangulamentos pontuais da largura do arruamento ou arruamentos de perfil demasiado estreito onde, devido, por exemplo, ao volume de tráfego rodoviário, se revela desaconselhável a implementação de um perfil partilhado por peões e automóveis.

A equipa está consciente que, com a aplicação destas dimensões, não é recomendável, por exemplo, a existência de objetos salientes das fachadas abaixo dos 2,40 m de altura ou a colocação no passeio de objetos que reduzam a largura livre. Note-se, contudo, que apesar de não ser recomendável, o D.L. 163/2006 permite a existência de troços dos percursos pedonais com uma largura livre

inferior a 1,20 m: nos casos em que extensão longitudinal do estrangulamento é inferior a 0,60 m, é possível a redução da largura livre para 0,80 m (e.g. colocação de sinais de trânsito); nos casos em que este estrangulamento se situa entre 0,60 m a 1,50 m, é possível a redução da largura livre para 0,90 m nesse troço.

Propõe-se ainda a eliminação do estacionamento na Rua da Liberdade no troço entre a Rua Capitão Henrique Galvão e a Rua Dr. Virgílio Inglês, uma vez que o perfil desta via não permite garantir a largura regulamentar mínima dos passeios estabelecida pela legislação e a oferta de estacionamento.

Figura 15 – Perfis-tipo mínimos para arruamentos com um sentido de circulação automóvel (segregada)



Nas “zonas de coexistência” (que incluem algumas ruas pedonais) recomenda-se a adoção de perfis partilhados entre o peão e o tráfego motorizado, salvaguardando, a **segurança e a prioridade do peão** sobre o automóvel em toda a extensão do arruamento.

A mesma solução é preconizada para o troço inicial da Rua da Liberdade (a Sul, entre a Rua General Humberto

Delgado e a Rua Dr. Manuel da Silva Ramos) durante o período do Verão, de modo a impedir a existência de movimentos de atravessamento deste lugar.

A Figura 16 apresenta a síntese da proposta da rede pedonal da Fuseta.

Figura 16 – Proposta de intervenção na rede pedonal da Fuseta



C.2.6. Construção de passeios na rua principal de Quelfes

A Estrada de Quelfes (antiga EN398), que liga a cidade de Olhão a Moncarapacho, é, nalguns locais, uma rua com características urbanas, justificando a existência de passeios que permitam a circulação em segurança dos peões.

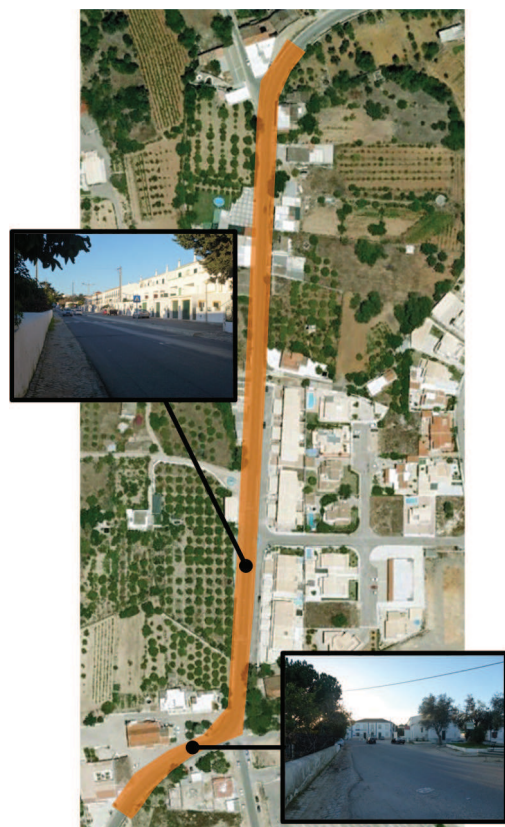
Nesse sentido, e tendo sido detetada a ausência desses passeios, sugere-se a sua inserção em dois locais principais:

- Troço entre a Av. D. João VI e o cruzamento da Urbanização Quinta das Flores (vide Figura 17), onde se situam a delegação da Junta de Freguesia e a biblioteca da freguesia, bem como uma alta ocupação habitacional;
- Troço de atravessamento do aglomerado urbano de Quelfes (Figura 18).

Figura 17 – Introdução de passeios na freguesia de Quelfes (troço entre a Av. D. João VI e o cruzamento da Urbanização Quinta das Flores)



Figura 18 – Introdução de passeios na freguesia de Quelfes (troço de atravessamento do aglomerado urbano de Quelfes)



A introdução de passeios nestas zonas contribuirão para aumentar a segurança da circulação dos peões, mas também reduzir as velocidades de circulação do tráfego automóvel, através da redução da largura do seu perfil transversal.

Recorde-se que, no primeiro caso, esta intervenção poderá estar incluída na requalificação da área envolvente prevista ao abrigo da construção do Parque Urbano de Olhão (vide ponto B.7).

C.2.7. Melhoria dos percursos pedonais na aldeia de Pechão

Outrora denominada EN2-6, e agora desclassificada para Estrada Regional, a ligação mais direta entre Olhão e Loulé faz-se por este percurso, atravessando Pechão e Estoi, já no concelho de Faro, junto ao nó com o IP1/A22 (Via do Infante).

De modo a evitar a EN125 no troço urbano de Faro, muitos condutores optam por este percurso nas entradas e saídas de Olhão em direção à Via do Infante, e particularmente os veículos pesados, que, num aglomerado de vias estreitas e sem passeios, são perigosos para os outros veículos mas, principalmente, para os peões, já se tendo registado atropelamentos com gravidade no interior de Pechão.

Como forma de minimizar esse perigo, propõe-se intervir sobre a rede de acessibilidade pedonal (passeios e os atravessamentos rodoviários) desta localidade, complementando esta medida com a proposta de desvio do tráfego de veículos pesados para vias alternativas (ver o ponto F.4).

Com efeito, as vias que atravessam o aglomerado dispõem de passeios, mas estes não dispõem da largura mínima regulamentar (1,20 metros sem mobiliário urbano), verificando-se que o estreito perfil transversal da via não permite cumprir a legislação em vigor. Como forma de contornar esta questão propõe-se assegurar que:

- Os percursos pedonais se efetuam em segurança, sempre com a existência de passeio de largura regulamentar, pelo menos, num dos lados da via;
- Os atravessamentos rodoviários são realizados em condições de segurança, através da introdução de

medidas de acalmia de tráfego eficazes.

Para tal propõe-se:

- A introdução de uma passadeira junto à Rua do Emigrante, já que não existe passeio de um dos lados da via, sendo necessário o atravessamento para o lado contrário da via;
- nesta zona, e nos restantes atravessamentos da ER2-6, propõe-se a introdução de bandas cromáticas nas aproximações às passadeiras (ver Figura 19), bem como de “balizadores flexíveis” (ver Figura 20) que, sem colocar em causa a segurança dos condutores, induzem eficazmente à redução de velocidade pela sensação de estreitamento de via que provocam. Esta solução tem sido aplicada com sucesso em diversas estradas pelo país fora, com reduções comprovadas das velocidades de circulação dos veículos.

Figura 19 – Exemplo de bandas cromáticas a colocar nas aproximações das passadeiras



Fonte: www.invicta.pt

Figura 20 - Exemplo de “balizadores flexíveis” a colocar nas aproximações das passadeiras



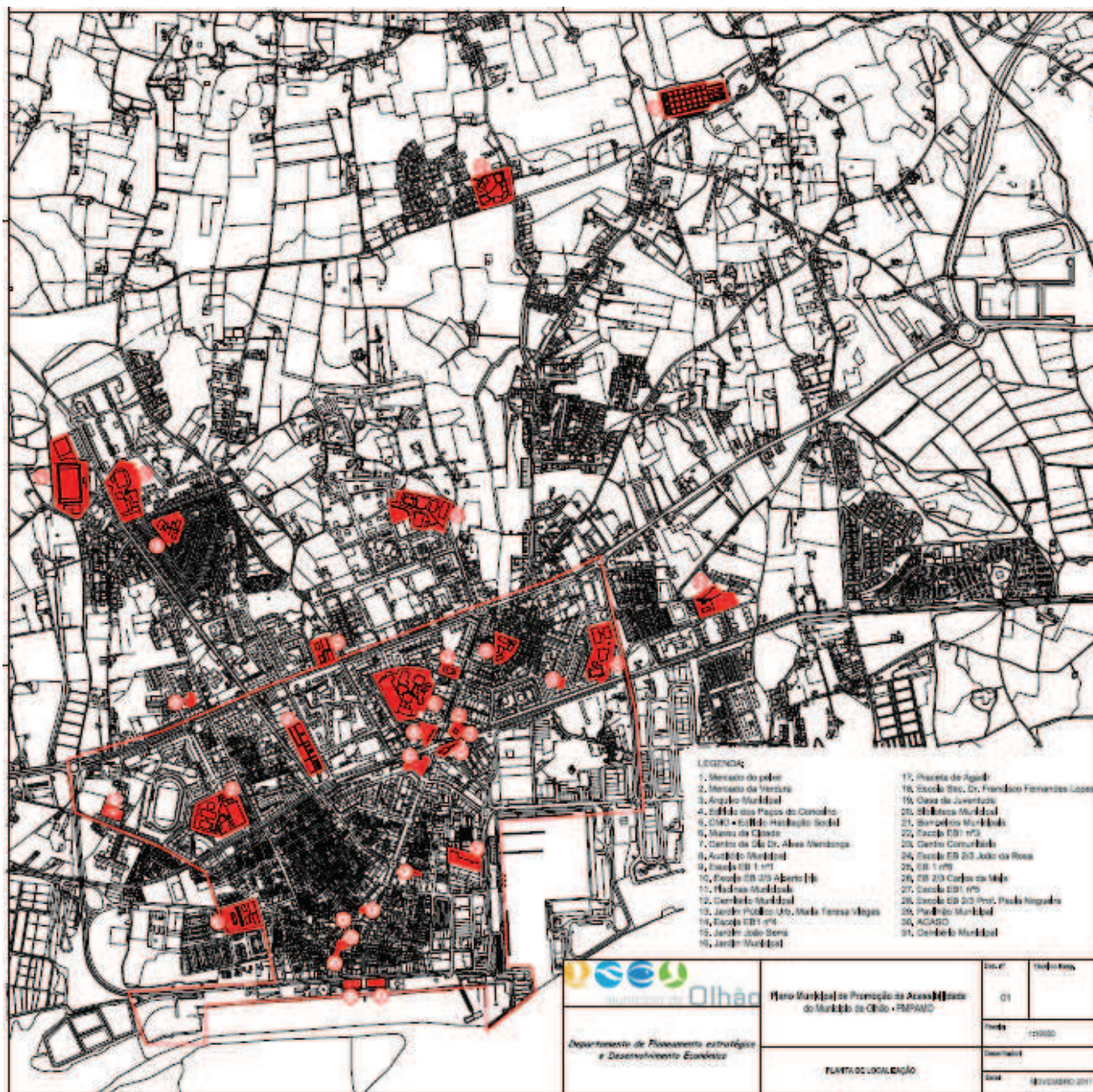
Fonte: Câmara Municipal de Sines

C.3. Garantir a acessibilidade a pé para todos nos centros urbanos

Até 2017, e segundo o disposto no DL. 163/2006, os municípios portugueses têm que adequar as suas redes pedonais, a acessibilidade aos edifícios públicos e aos transportes públicos de modo a garantir a acessibilidade a todos, existindo já alguns municípios a desenvolver Planos Municipais ou Planos Locais de Acessibilidade para Todos como é, aliás, também intenção do município de Olhão.

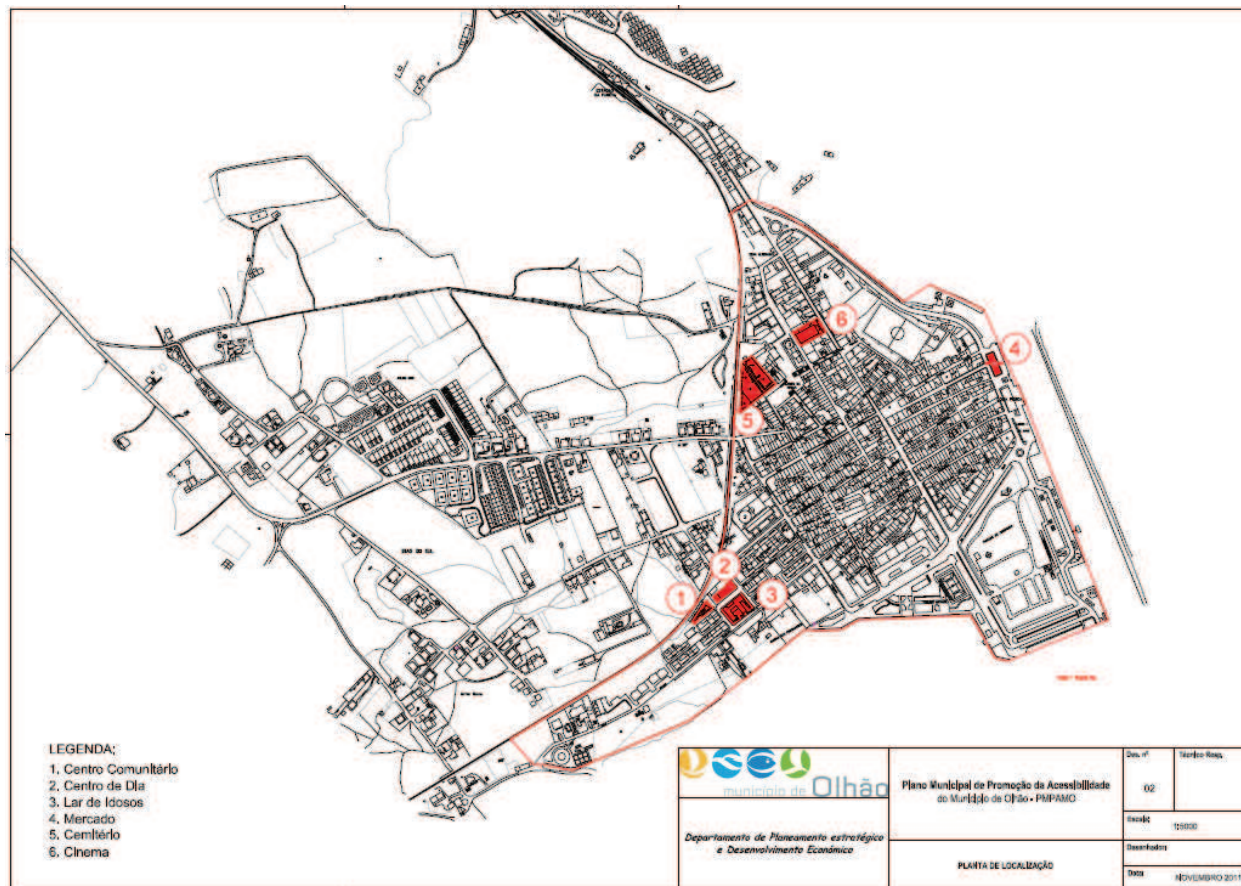
Com efeito, a CM de Olhão estabeleceu como zonas de intervenção prioritária os aglomerados de Olhão (Figura 21) e da Fuseta (Figura 22). Recomenda-se por isso que o Plano Municipal de Promoção das Acessibilidades para estes dois aglomerados seja realizado com a maior brevidade possível, nomeadamente com a identificação clara dos percursos pedonais estruturantes que devem assegurar o pleno cumprimento no disposto no DL163/2006.

Figura 21 – Área de intervenção e edifícios a serem abrangidos pelo Plano de Promoção das Acessibilidades da cidade de Olhão



Fonte: Município de Olhão

Figura 22 – Área de intervenção e edifícios a serem abrangidos pelo Plano de Promoção das Acessibilidades do lugar da Fuseta

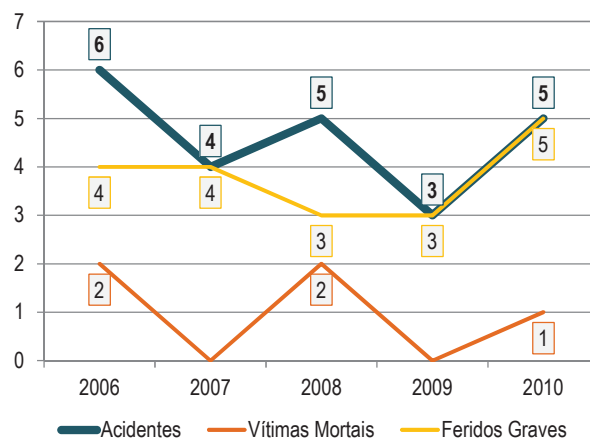


Fonte: Município de Olhão

C.4. Melhorar as condições de segurança das deslocações pedonais

Analisando as estatísticas dos acidentes que envolvem atropelamentos entre 2006 e 2010 no concelho de Olhão, constata-se que o número de acidentes com vítimas mortais ou feridos graves praticamente não se alterou, tendo registado o seu máximo em 2006 e o mínimo em 2009 (metade do valor de 2006).

Figura 23 – Acidentes, vítimas mortais e feridos graves dos acidentes envolvendo atropelamentos entre 2006 e 2010 no concelho de Olhão



Fonte: ANSR, 2006 a 2010

Globalmente as estatísticas de sinistralidade por atropelamento do concelho de Olhão não são muito preocupantes, mas recomenda-se o seu controle porque a introdução de portagens na Via do Infante, introduziu pressões significativas no tráfego da EN125 que podem ter associadas maiores níveis de sinistralidade.

Como tal, propõe-se a referenciação em SIG dos principais pontos de ocorrência de acidentes (de todos, e não apenas deste subconjunto de acidentes), de modo a ser possível desenvolver diagnósticos regulares que permitam identificar e corrigir tão cedo quanto possível, a ocorrência de eventuais pontos críticos de sinistralidade.

C.5. Garantir a qualidade e as condições de segurança das redes pedonais de forma permanente

Constitui-se como objetivo deste Plano a **garantia a qualidade das redes pedonais de forma permanente**, não só no projeto e construção inicial, mas também ao longo do tempo, o que apenas é conseguido através de uma adequada monitorização das suas condições e da implementação das ações de manutenção adequadas.

Neste sentido, é fundamental estabelecer as metodologias e rotinas de recolha de informação que permitam ir acompanhando a adequação das infraestruturas pedonais aos seus utilizadores, evitando situações em que, por exemplo, o dimensionamento da infraestrutura pedonal é inadequado, o seu estado de conservação e de limpeza são menosprezados e o espaço de circulação é ocupado por veículos abusivamente estacionados ou por mobiliário urbano mal localizado.

Esta tarefa pode ser realizada recorrendo à participação dos cidadãos, descentralizando o esforço de recolha de informação e envolvendo os cidadãos na gestão do seu bairro ou zona de trabalho.

Neste âmbito importa referir o projeto “**A minha Rua**”, incluído no Portal do Cidadão, o qual permite ao cidadão aceder a um mapa onde poderá assinalar o local exato de uma ocorrência na via pública que necessite da intervenção da autarquia. Este projeto abrange já mais de uma centena de concelhos portugueses, entre os quais o município de Olhão.

Figura 24 – Portal do Cidadão – “A minha rua”

REPORTAR OCORRÊNCIA

Selecione o local da ocorrência, escolhendo em primeiro lugar o Distrito, depois o Município e, por fim, a Freguesia

Distrito: Castelo Branco | Município: Vila Veia de Rodão | Freguesia: Vila Veia de Rodão

Indique a morada ou seleccione o local no mapa

Morada: []

Descreva o problema que quer reportar

Categoria: []

Assunto: []

Descrição: []

associe uma imagem à ocorrência

associar imagem | apagar imagem

Fonte:

<http://www.portaldocidadao.pt/portal/aminharua/situationReport.aspx>

Os munícipes de Olhão já utilizam esta ferramenta⁴, mas é fundamental garantir que existe resposta às sugestões/reclamações/observações e que estas têm reflexos no tratamento do espaço público.

C.6. Divulgar as vantagens associadas às deslocações pedonais

Os processos de sensibilização, informação e educação assumem-se como um passo importante para uma maior consciencialização sobre as diferentes opções modais, promovendo mudanças comportamentais nas deslocações. Neste sentido, recomenda-se:

- A realização de **campanhas de sensibilização sobre segurança rodoviária**, os **direitos dos peões** e os **benefícios de andar a pé**, as quais poderão ser dirigidas a grupos-alvo (e.g., condutores, crianças e adolescentes) e basear-se em iniciativas pontuais (e.g., o Dia Europeu sem Carros) ou então traduzir-se em campanhas de sensibilização em diversos formatos (e.g., folhetos, na revista municipal, *muppies*, internet, etc.);
- A promoção de **aulas de formação sobre a segurança nas deslocações pedonais** (e.g. atribuição da “Carta do Peão”) para as crianças que estudam no concelho, promovendo deste modo uma maior autonomia nas deslocações para a escola deste grupo etário;
- A divulgação junto das escolas do 1.º ciclo do ensino básico de iniciativas do tipo *Pedibus* (“autocarro

⁴ À data da consulta deste portal (Dezembro de 2012) existiam já cerca de 350 entradas relativas ao concelho de Olhão.

pedonal”), informando a comunidade escolar sobre os benefícios associados – ver ponto C.7.

C.7. Promover as deslocações pedonais nos percursos casa-escola: Pedibus

Nos últimos anos registou-se uma utilização crescente do automóvel nas deslocações casa-escola, em detrimento do modo pedonal, o que tem consequências na mobilidade dos pais e encarregados de educação (mais dependentes do automóvel) e contribui para aumentar a dependência do TI por parte das crianças que serão os futuros adultos.

Efetivamente, o Inquérito à Mobilidade permite verificar que as crianças com idades entre os 10 e os 14 anos estão muito dependentes dos adultos (79% viajam acompanhados por adultos) e da utilização do automóvel nas suas deslocações casa-escola (70% das crianças deslocam-se neste modo).

Esta situação não é exclusiva do concelho de Olhão traduzindo-se num fenómeno tantas vezes reportado de que existem diferenças significativas na fluidez do tráfego rodoviário em função de ser (ou não) período escolar, sendo que durante as férias escolares os focos de congestionamento reduzem-se ou desaparecem.

Esta dependência por parte das crianças relativamente ao automóvel tem consequências graves a longo prazo, uma vez que ao não serem habituadas a “andar a pé” ou em transportes públicos, a sua escolha natural enquanto adultos será pela utilização do automóvel, o que

contribuirá ainda mais para perpetuar a dependência face a este modo.

Com o intuito de contrariar esta tendência, propõe-se a implementação de iniciativas que visem reduzir a dependência do automóvel por parte da população escolar, bem como aumentar as competências para o andar a pé (em segurança) e a independência das crianças residentes no concelho, destacando-se entre estas o desenvolvimento de circuitos de *PediBus*.

A iniciativa *Pedibus* tem como objetivo promover o “andar a pé” entre as crianças mais novas, na ida ou regresso da escola, traduzindo-se como um “autocarro pedonal” que é acompanhado por um ou mais adultos.

Ao longo deste percurso existem paragens de recolha/entrega dos alunos com horários fixos, onde deverão estar presentes as crianças e respetivos familiares a aguardar o “autocarro com pernas”.

A sua realização é aconselhada entre crianças do ensino primário (ensino básico do 1º ciclo; crianças entre 6 e 10 anos), sendo este grupo-alvo privilegiado pelo facto de serem crianças que já andam perfeitamente a pé e que possuem as capacidades mínimas para adquirir conhecimentos de segurança rodoviária.

Esta ação implica o envolvimento dos alunos, dos pais (ou outros familiares) e da escola.

Esta iniciativa é de baixo custo apenas envolvendo a produção de alguns materiais para aos alunos (coletes refletivos para as crianças), sinalização de atravessamento (raquetas para o “condutor”), folhetos de divulgação e folhetos de apoio à realização dos *Pedibus* (com indicação do percurso, paragens, horário, contactos e calendarização).

A autarquia deve envolver-se ativamente na implementação deste tipo de iniciativas, sugerindo-se que sejam desenvolvidas ações de divulgação e de formação aos professores e encarregados de educação e fornecidos *kits* de implementação destes projetos na escola.

Recomenda-se a realização de projetos-piloto, no âmbito do qual sejam implementados circuitos de *Pedibus* nas escolas do concelho. Estes projetos devem ser divulgados junto das restantes escolas do concelho e à população em geral, de modo a propagar os benefícios associados à implementação deste tipo de iniciativas.

Em Portugal, existem alguns exemplos de *Pedibus*, destacando-se entre estes os circuitos de *Pedibus* nos bairros de Campo de Ourique e Alvalade (desenvolvidos no âmbito do projeto europeu *MobQua*).



Manual do projeto *Pedibus* desenvolvido em Lisboa, CML/TIS

D. Propostas para a Rede Ciclável

deslocações casa-escola de média distância.

D.1. Estratégia e Linhas de Orientação

Em Portugal, a opção pela utilização da bicicleta nas deslocações quotidianas tem pouca expressão, e Olhão não é exceção com apenas cerca de 2% das viagens a serem realizadas neste modo.

Num contexto europeu em que inúmeras cidades têm investido com sucesso no desenvolvimento de redes cicláveis e em sistemas de aluguer/empréstimo de bicicletas com níveis de adesão elevados, defende-se também a utilização da bicicleta para a realização de deslocações quotidianas no município de Olhão, tanto mais que as condições climáticas e de topografia são favoráveis ao rápido crescimento da sua quota modal. Como tal, propõe-se que as propostas de intervenção passem por:

- Desenvolver as redes cicláveis;
- Densificar a rede de estacionamento de bicicletas;
- Permitir o embarque da bicicleta nas principais linhas de transporte coletivo rodoviário;
- Apostar numa rede de aluguer de bicicletas em Olhão e Fuseta;
- Potenciar a utilização deste modo nas

D.2. Desenvolver as redes cicláveis, criando condições de conforto e segurança para a utilização da bicicleta nas deslocações de proximidade

D.2.1. Ao nível concelhio

Como anteriormente referido a opção pela bicicleta ainda tem pouco peso em Olhão (apenas foram contabilizadas cerca de 1.200 viagens diárias em bicicleta no Inquérito à Mobilidade) e por outro lado, apenas 9% dos residentes em Olhão declara estar recetivo à utilização da bicicleta nas duas deslocações diárias, mas esta apreciação poderá estar influenciada negativamente pela inexistência de uma

rede ciclável estruturada⁵.

Assim sendo, é fundamental promover a **criação de uma rede ciclável estruturante**, adequando a tipologia dos percursos cicláveis aos volumes de circulação rodoviária e à velocidade permitida nas vias, de modo a criar condições de conforto e segurança para a utilização deste modo nas deslocações de curta e média distância.

A criação de condições favoráveis à utilização do modo “bicicleta” passa por:

- Criação de uma rede que promova a ligação entre os principais polos geradores/attractores de deslocações (incluindo interfaces de TP e, em especial, os equipamentos de ensino), adequando a tipologia de percursos cicláveis às condições de circulação do tráfego rodoviário (ou introduzindo recomendações no sentido de moderar a velocidade ou o volume do tráfego rodoviário);
- Identificação dos cruzamentos em que é necessário melhorar a gestão do tráfego (e.g. redesenho de cruzamentos de forma a melhorar a integração das bicicletas com o resto do tráfego, adaptação da temporização dos sinais luminosos, redução do perfil transversal de modo a garantir o abrandamento da circulação, etc.), das zonas em que é necessário introduzir medidas de acalmia de tráfego e dos sítios em que se propõe a redistribuição do espaço de circulação (e.g., eliminação do estacionamento e/ou

redução da largura das faixas de circulação);

- Intervenções paisagísticas ao longo dos principais percursos cicláveis, de modo a tornar a utilização mais agradável e segura (e.g., a colocação de árvores entre a faixa de rodagem e o percurso ciclável pode contribuir para a melhoria das condições visuais e climatéricas, reduzindo o impacto negativo do tráfego rodoviário, ou a melhoria da iluminação);
- Melhoria na sinalização de orientação, incluindo informação sobre a localização de equipamentos e serviços, e melhoria na sinalização rodoviária (horizontal e vertical), que assinala a presença de velocípedes;
- Procura dos percursos mais agradáveis à circulação evitando os corredores mais críticos no que respeita aos impactes ambientais (ruído e poluição atmosférica).



Sinalização rodoviária a assinalar a presença de velocípedes (Bordéus)

⁵ A criação de mais ciclovias e a promoção das condições de segurança foram duas das condições mais vezes enunciadas pelas pessoas que responderam estar disponíveis para a utilização quotidiana da bicicleta, caso fossem criadas as condições para tal.

Importa sublinhar que a rede ciclável não deverá ser apenas composta por vias de utilização exclusiva da bicicleta, devendo-se distinguir a seguinte tipologia de

percursos cicláveis, consoante o tipo de segregação com o tráfego automóvel:

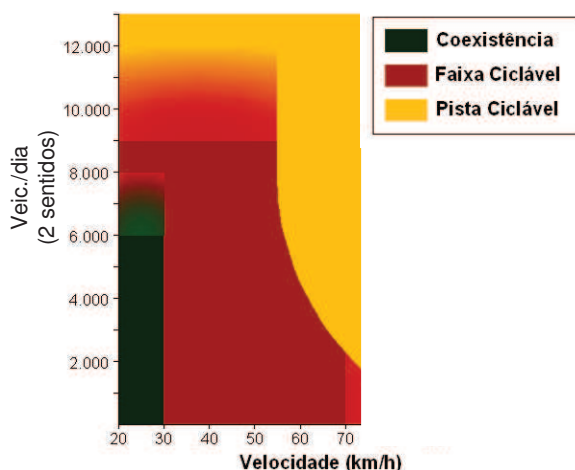
Via banalizada (coexistência)	Percurso onde a circulação de bicicletas ocorre em convivência com o tráfego motorizado no espaço viário. É sempre unidirecional, seguindo o sentido da corrente de tráfego. Segundo o Código da Estrada, a circulação em bicicleta é livre na generalidade das vias exceto em autoestradas e vias equiparadas.
Faixa ciclável	Percurso realizado em espaço próprio e exclusivo para a utilização da bicicleta, sendo este parte integrante da faixa de rodagem. Não existe uma separação física entre os canais rodoviário e ciclável, sendo a diferenciação de espaços assegurada com sinalização horizontal, através de marcações no pavimento (não é segregado, mas também não é partilhado). É sempre unidirecional, seguindo o sentido da corrente de tráfego, e localiza-se habitualmente no lado direito da via rodoviária, encostado ao lancil ou ainda entre o espaço de estacionamento e a faixa de rodagem.
Pista ciclável	Percurso realizado em canal próprio, segregado do tráfego motorizado (existe uma separação física do espaço rodoviário). Pode ser uni ou bidirecional. Pode ser realizada paralelamente à rua (acompanhando o espaço pedonal) ou ter um traçado autónomo em relação à rede viária (caso das pistas cicláveis em áreas verdes). Quando implementado paralelamente às vias de circulação é colocado habitualmente à cota do passeio ou, menos frequentemente, a um nível intermédio entre o espaço rodoviário e o passeio. Pode permitir a coexistência de ciclistas, peões e outros modos não motorizados.

Figura 25 – Tipologia de percursos cicláveis (A – via banalizada, B – faixa ciclável, C – pista ciclável)



O tipo de segregação deve considerar a recomendação do CERTU, na qual se define a tipologia de percurso em função do volume de tráfego e da velocidade de circulação, conforme ilustra a figura seguinte.

Figura 26 – Tipologia das vias cicláveis em função da velocidade de circulação e dos volumes de tráfego rodoviário



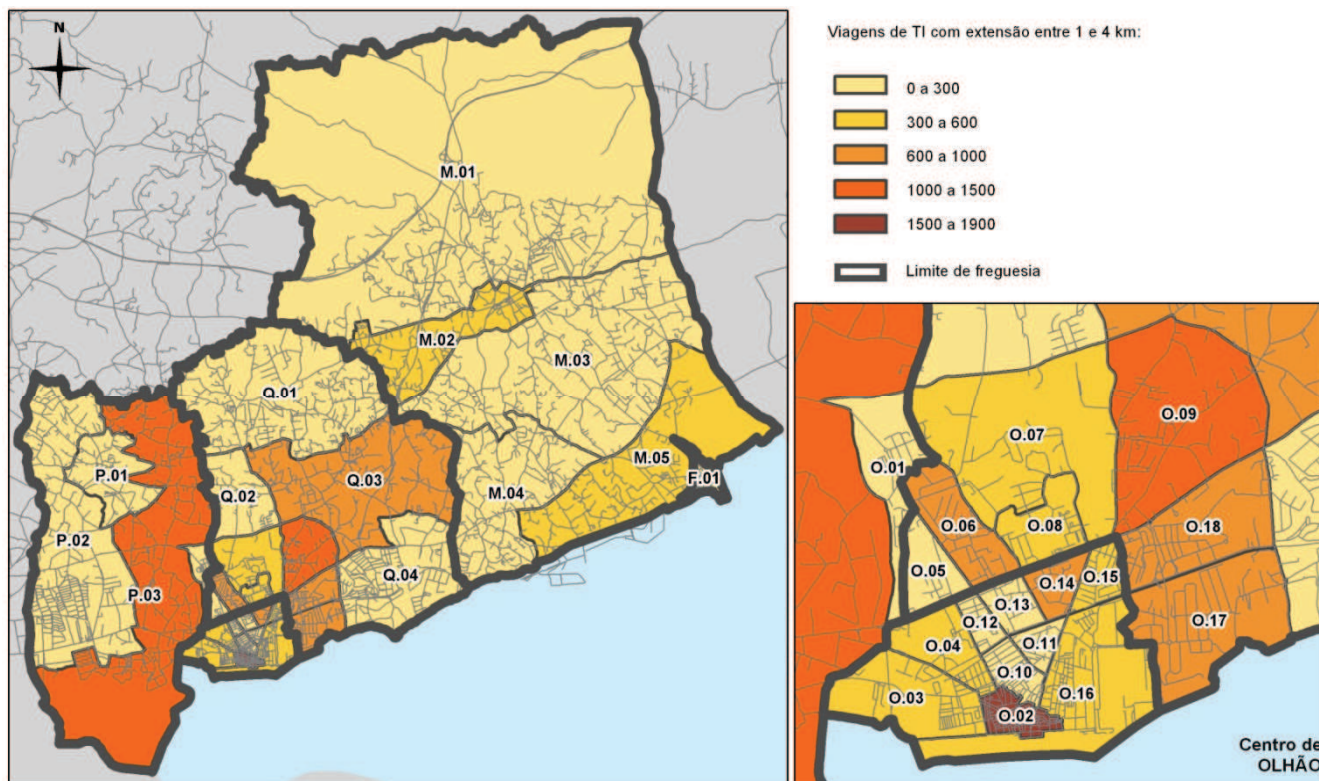
Fonte: adaptado de CERTU, 2008

Para velocidades de circulação inferiores a 30 km/h e volumes de tráfego diário menores a 8 mil veículos, a coexistência da bicicleta com o tráfego motorizado é a solução adequada. Para valores de tráfego superiores a 12.000 veículos/dia, e independentemente da velocidade de circulação considerada, recomenda-se a implementação de soluções segregadas.

No sentido de tornar esta rede ciclável estruturante numa rede segura, coerente, direta, atrativa e confortável, e tal como realizado para a rede pedonal, foram previamente identificadas as zonas consideradas prioritárias para o desenvolvimento das ações que visem a melhoria da acessibilidade em bicicleta, sendo estas zonas:

- Zonas com maior **potencial de transferência de viagens do TI para o modo ciclável** (zonas com maior concentração de viagens em TI com distâncias entre 1 e 4 km – vide Figura 27);
- Zonas com maior **concentração de emprego**;
- Zonas com maior **concentração de comércio, serviços e equipamentos**;
- Zonas onde se localizam os **principais interfaces de transportes**;
- Zonas com maiores **acréscimos de população e/ou emprego nos cenários de futuro**.

Figura 27 – Viagens de transporte individual sobre o total de viagens com extensão entre 1 e 4 km



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

Uma vez selecionadas as zonas de intervenção prioritária, foram identificados como percursos principais:

- A criação de uma rede ciclável interescolar na cidade de Olhão, com ligações à Ecovia do Litoral e a outros pontos de interesse (vide D.2.2);
- A melhoria dos percursos associados à Ecovia na vila da Fuseta (vide 0);
- A criação de um percurso ciclável também destinado à população estudantil na Fuseta (vide D.2.3);
- A evolução da Fuseta para um bairro “zona partilhada” (vide ponto C.2.5) é em si mesma, uma medida que favorece a promoção da bicicleta neste aglomerado.

Seguidamente descrevem-se estas propostas.

D.2.2. Criação de uma rede ciclável interescolar na cidade de Olhão

Uma das condições fundamentais para a utilização da bicicleta por parte da população escolar diz respeito à necessidade de garantir a segurança dos percursos, o que numa primeira fase, implica a existência de percursos segregados.

Com a presente proposta pretende-se garantir que existem percursos cicláveis estruturados entre as principais escolas do 2º e 3º Ciclos do Ensino Básico e do Ensino Secundário da cidade de Olhão e destas relativamente aos principais polos geradores (estações e paragens de TC, espaços comerciais, Centro de Saúde e principais bairros residenciais de Olhão) – vide a Figura 28.

Figura 28 – Proposta de criação de rede ciclável na cidade de Olhão



Esta rede prevê a ligação à ciclovia da Rua Calouste Gulbenkian (troço com 700 metros), entre o Parque de Campismo e o viaduto de acesso à Zona Industrial de Olhão (a verde na Figura 28), bem como a ligação à Ecovia do Litoral, tanto na zona Poente como junto à Zona Industrial (a azul escuro).

Nesse sentido recomenda-se a alteração do traçado da Ecovia, evitando a passagem no interior da Zona Industrial de Olhão (i.e., na Av. dos Operários Conserveiros), por um lado devido à concentração de veículos pesados (o contribui para a perigosidade do percurso) aliada ao pouco interesse paisagístico deste corredor⁶.

Seguindo o traçado proposto na Figura 28, a rede ciclável deverá seguir pela Rua Henrique Pousão, ligando à passagem inferior sob a linha ferroviária e, aí, prosseguir até às restantes infraestruturas propostas.

Para os restantes troços da Ecovia propõe-se a sua concretização tão brevemente quanto possível de modo a aproveitar os fundos do QREN.

Nesta proposta, o eixo central definido pelas Rua da Comunidade Lusfada, Rua Alfredo Fernandes, Rua Antero Nobre, Rua de acesso ao *Ria Shopping*, Av. Dr. Francisco Sá Carneiro, Av. da República é o eixo prioritário desta rede ciclável, uma vez que estabelece as ligações à escola EB23 Prof. Paula Nogueira (que irá passar também a ter o ensino secundário), ao *Ria Shopping*, à Escola Secundária Dr. Francisco Fernando Lopes e à própria zona Histórica de Olhão.

⁶ Apesar de se situar na área de intervenção do Plano de Pormenor UOP2 de Marim (ver ponto B.8), esta zona é ainda pouco atrativa.

Para esta rede estruturante recomenda-se a sua segregação parcial (faixa ciclável) ou total (pista ciclável) como forma de ampliar a noção de estruturação desta rede de 1.ª fase.

D.2.3. Percurso ciclável entre o centro da Fuseta e a EB23/S Dr. João Lúcio

Como forma de potenciar uma maior utilização da bicicleta pelos alunos, docentes e funcionários da EB23/S Dr. João Lúcio, propõe-se o estabelecimento de um percurso ciclável definido entre esta escola e o centro da vila da Fuseta.

Trata-se de um percurso que já é utilizado (segundo o Inquérito à Mobilidade é na freguesia da Fuseta que as crianças com idades entre os 10 e os 14 anos mais se deslocam sozinhas para a escola), mas esta proposta vem formalizar esta opção, criando condições de segurança e conforto para os ciclistas, introduzindo as correções necessárias para evitar os pontos mais críticos na interação com o tráfego rodoviário.

Assim, propõe-se o desenvolvimento do percurso apresentado na Figura 29, o qual tem início na EB23/S Dr. João Lúcio (eventualmente, formalizando desde logo o atravessamento para o lado da escola), e depois evolui para a zona residencial até voltar a encontrar a ligação principal à vila (pelo lado Poente).

Figura 29 – Proposta de circuito ciclável entre a EB23/S Dr. João Lúcio e o centro da vila da Fuseta



Aqui, nestes cerca de 200 metros em que coincide com essa ligação, o passeio é suficientemente largo para a criação de uma pista segregada, até ao ponto em que inflete em direção à Ria (pela Rua Francisco Emílio Batista), culminando na passagem da “Ponte Pequena”, por cima da linha de caminho-de-ferro, à entrada da zona histórica da Fuseta.

Uma vez nesta zona, a circulação até à Ecovia do Litoral (na Av. 25 de Abril, junto aos Mercados) processa-se sem dificuldade, dada a prioridade do peão e do ciclista sobre o veículo automóvel.

D.2.4. Alteração do percurso da “Ecovia do Litoral” na Fuseta

Apesar do projeto da Ecovia ter sido concretizado na zona da Fuseta (referenciada nos painéis informativos na Praia da Fuseta e junto à junção com a EM 516-1), a opção de pintar a faixa ciclável com uma linha azul revelou-se como uma solução de visibilidade temporária, já que o desgaste introduzido pelo tempo anulou a marcação desta via.

A proposta de alteração do percurso da “Ecovia do Litoral” é apresentada na Figura 30.

A Ecovia desenvolve-se ao longo da Rua Nossa Senhora do Carmo, Rua General Humberto Delgado, Av. 25 de

Abril, EN125-5 e parte da EM 516-1, passando por zonas, em alguns casos, muito urbanas e, noutros casos, sem características de segurança para a sua existência.

Uma vez que será necessário redefinir o percurso da Ecovia nesta zona, propõe-se a alteração do percurso nos seguintes pontos:

- A Poente propõe-se que seja criado um passadiço (metálico ou de madeira) paralelo à Rua Nossa Senhora do Carmo, mas do lado Sul dos apartamentos *Formosa Village*.

Este troço evita o atravessamento da zona mais urbana e o ligeiro declive da Rua General Humberto Delgado e iria ligar ao troço atual no início da Av. 25 de Abril, próximo do campo de jogos, correspondendo a uma solução já considerada no âmbito do Programa Polis Litoral da Ria Formosa (ver ponto B.2);

- A Nascente, propõe-se a alteração do percurso pelo interior das salinas, com saída da rotunda da EN125-5/Av. 25 de Abril, ligando ao traçado atual a cerca de 350 metros do limite do concelho de Tavira; este novo percurso implicaria também a construção de um passadiço sobre um dos “braços” da Ria Formosa com aproximadamente 70 metros de extensão.

Figura 30 – Propostas de alteração ao percurso da Ecovia do Litoral na freguesia da Fuseta



D.3. Desenvolver uma rede de estacionamento de bicicletas

A provisão e a adequada localização de estacionamento para bicicletas é também um dos aspetos que importa acautelar para garantir o sucesso das deslocações em bicicleta.

Na generalidade dos municípios portugueses, uma grande parte das bicicletas parqueadas junto às escolas, serviços públicos e estações de comboio não se apoiam em infraestruturas próprias, encontrando-se presas em gradeamentos e postes próximos do destino. Este facto demonstra que já hoje existe a necessidade de introduzir elementos de apoio ao estacionamento para bicicletas em pontos estratégicos, os quais serão fundamentais na

promoção da utilização deste modo.



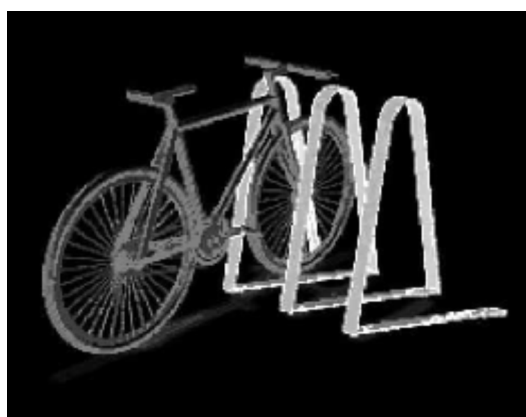
Estacionamento informal de bicicletas, junto ao terminal fluvial de Olhão

Propõe-se por isso desenvolver uma rede de estacionamento de bicicletas, nomeadamente junto aos principais polos de atração/geração de deslocações (equipamentos coletivos, especialmente de ensino), zonas de lazer, interfaces de transportes e principais estações/paragens, zonas de comércio e de serviços e zonas residenciais densas.

Neste âmbito, importa referir a intenção da Câmara Municipal de Olhão em instalar 10 equipamentos de estacionamento de bicicletas (modelos “triângulo” com 4 lugares cada), além da instalação prevista de 2 equipamentos por iniciativa de outro projeto privado (na frente ribeirinha de Olhão), nos seguintes locais:

- Estação Ferroviária de Olhão (1 unidade);
- Terminal fluvial de Olhão (1 unidade);
- Jardim Pescador Olhanense (2 unidades);
- Piscinas Municipais (1 unidade);
- Real Marina Hotel & Spa (1 unidade);
- Rua das Lojas (1 unidade);
- Avenida da República / CTT (1 unidade);
- Avenida da República / Conservatória (1 unidade);

- Avenida Bernardino da Silva / Casa da Juventude e Finanças (1 unidade).
- Frente Ribeirinha de Olhão junto ao mercado (2 unidades).



Equipamentos a instalar em alguns dos locais da cidade de Olhão
(fonte: Município de Olhão)

Recomenda-se que a área de implementação deste tipo de equipamento seja bem delimitada e sem risco para o peão com deficiência visual.

A introdução destes equipamentos irá contribuir para a utilização deste modo mas recomenda-se a introdução de novas infraestruturas de estacionamento para bicicletas noutros pontos do concelho (vide Figura 31). Propõe-se assim a introdução dos suportes adicionais para estacionamento de bicicletas em:

- **Nas restantes interfaces de TC**, isto é, na estação de Fuseta-Moncarapacho e apeadeiro de Fuseta-A; junto ao terminal rodoviário de Olhão, e junto às paragens rodoviárias principais de Moncarapacho, Pechão, Quelfes e Fuseta;
- **Equipamentos de ensino:** embora se tenha verificado que todos os equipamentos do 2º e 3º Ciclos e de ensino secundário já dispõem desta infraestrutura, propõe-se a monitorização da

ocupação destes lugares por forma a perceber se é necessário fazer um reforço da oferta;

- **Equipamentos de saúde:** Centro de Saúde e Extensões de Saúde de Moncarapacho, Pechão e Bias do Sul;
- **Superfícies e centros comerciais** que ainda não tenham esta infraestrutura;
- **Polos da Administração Central e Local:** Câmara Municipal e Juntas de Freguesia;
- **Outros polos geradores de viagem:** zona industrial de Olhão, Estádio José Arcanjo, Estádio Municipal, *Chalet* do Poeta João Lúcio, etc.

Figura 31 – Proposta de localização dos parqueamentos de bicicletas



Fonte: Município de Olhão

Estes parqueamentos de bicicletas deverão ser colocados o mais próximo possível dos pontos de destino, em locais com elevada visibilidade e bem iluminados, de modo a minimizar as situações de vandalismo.

A par da introdução de parqueamento para bicicletas, recomenda-se a divulgação sobre a sua localização; neste domínio a autarquia poderá ter aqui um papel ativo, disponibilizando, por exemplo, informação *online* no site da autarquia. Também os operadores de transporte podem incluir informação sobre os pontos de parqueamento de bicicletas.

Neste contexto refira-se, a título de exemplo, que o *site* da CP disponibiliza informação atualizada sobre os serviços oferecidos em cada estação (e.g. existência de serviço de aluguer de automóveis, de táxis, etc.), não existindo contudo informação relativa ao parqueamento de bicicletas – o operador poderá, assim, ser alertado para a importância da divulgação desta oferta.

Alguns destes parqueamentos de bicicletas (e.g., nas interfaces de transporte ou junto aos equipamentos escolares) poderão estar equipados com outras infraestruturas de apoio ao ciclista, como cacifos, pontos de água, bancos de descanso, abrigo de chuva/sol. Recomenda-se ainda a existência de informações úteis para ciclistas, como mapas da rede ciclável e de TC.

D.4. Fomentar a possibilidade de transportar bicicletas nos transportes públicos.

A opção pela bicicleta é muito eficaz nas deslocações de curta/média distância, mas também como complemento a viagens mais longas em transporte rodoviário ou modos

ainda mais pesados, como o comboio.

Na Linha do Algarve, a autorização para viajar com a bicicleta é atribuída de modo discricionário pelo Operador de Revisão nas ligações regionais com destino a Faro e a Vila Real de Santo António, em função da ocupação do comboio em causa. Por outro lado, o material circulante que opera na Linha do Algarve dificulta muito a entrada e saída de bicicletas (e dos passageiros) devido ao desnível que é necessário vencer.

Neste domínio propõe-se que sejam estabelecidas regras claras sobre as condições de acesso das bicicletas à oferta da Linha do Algarve, por exemplo, através do estabelecimento de períodos horários em que estas não podem circular e/ou número máximo de bicicletas a bordo. Estas regras devem ser claras e estar bem divulgadas na página web do operador e da autarquia, mas também estar disponível nos *placards* informativos das estações.

Nos serviços de transporte coletivo rodoviário, os operadores deverão ser encorajados a adequar as suas viaturas ao transporte de bicicletas (através da colocação de braçadeiras de velcro na parede dos autocarros, que possibilitem prender a bicicleta), nomeadamente nas ligações entre Olhão e Pechão, Quelfes e Moncarapacho, e no Circuito Urbano de Olhão.

D.5. Apostar na rede de aluguer de bicicletas

Aveiro, Águeda, Sintra, Vila Real de Santo António ou Vilamoura são algumas das localidades que oferecem serviços de empréstimo ou aluguer de bicicletas (simples ou elétricas), de modo a promover a utilização da bicicleta nas deslocações de proximidade.

Neste contexto propõe-se o desenvolvimento de uma rede de empréstimo ou aluguer de bicicletas em Olhão (e Fuseta no período de verão), as quais devem promover este modo junto a residentes e a turistas.

Numa primeira fase esta rede de empréstimo pode estar assente num único ponto de acesso (em cada um dos lugares) e pode depender da utilização de uma frota limitada de bicicletas (por exemplo, 10 a 15 bicicletas). À medida que este sistema for consolidando o seu papel em Olhão será possível ampliar o número de postos de empréstimo e/ou de bicicletas no sistema.

O tarifário da rede de empréstimo de bicicletas deve ser equacionado de modo a que as receitas geradas pelo sistema ajudem a pagar os seus custos de manutenção, bem como a permitir a integração com a rede de transportes coletivos.

Esta iniciativa terá que estar coordenada com a intervenção na rede ciclável estruturante, devendo se possível, ser articuladas no tempo. Mais uma vez importa destacar a importância da divulgação de informação nos vários veículos de comunicação, isto é, *online* (por exemplo, no *site* da Câmara Municipal e dos operadores de transporte), em alguns polos geradores de viagens (e.g., estabelecimentos de ensino) e em interfaces de TC.

D.6. Promover as deslocações cicláveis nos percursos casa-escola: Bikebus

O *Bikebus* é uma ação similar ao *Pedibus* mas que promove o “andar em bicicleta” e têm como público-alvo um grupo de crianças mais velhas, em que não é obrigatória a presença de um adulto “condutor”. Trata-se

de uma ação que também pode ser dirigida a adultos que se deslocam para o trabalho.

Este tipo de iniciativa é adequado para as crianças que frequentam desde o 3º ciclo do ensino básico até ao ensino secundário (jovens entre 12 e 18 anos) e apresenta como principais vantagens o exercício físico, a aquisição de uma maior autonomia da população escola, a qual é adquirida por um conjunto de estudantes que realizam diariamente o percurso em bicicleta.

A implementação de uma medida com esta natureza envolve custos moderados para a autarquia, mesmo nos casos em que se considere a possibilidade de emprestar bicicletas aos alunos que não as possuam mas queiram aderir a este sistema.

Complementarmente propõe-se a organização de cursos de aprendizagem das regras de condução de bicicleta em via urbana, para os alunos que o pretendam.

Para que esta iniciativa tenha sucesso é fundamental garantir que os percursos em que o *bikebus* se desenvolve são seguros, e como tal, esta iniciativa desse ser articulada com a concretização da rede ciclável estruturante propostos para o centro de Olhão e da Fuseta e com a introdução de parqueamentos de bicicletas nas escolas em que estes circuitos forem implementados (ver ponto D.2.2).

A organização dos percursos e horários do *Bikebus* pode ser desenvolvida pelas Associações de Pais ou pela Associação de Estudantes.

A experiência do *Bikebus* tem sido desenvolvida sobretudo nos países do Norte da Europa, América do Norte e Austrália. Nos Estados Unidos da América e no Reino Unido existem muitas escolas que promovem um

dia da semana para a realização de *Bikebus*⁷, enquanto na Austrália existe uma organização governamental que promove a organização de *Bikebus* regulares não apenas para escolas mas também para viagens para o trabalho⁸. No Canadá existe ainda uma sociedade que promove anualmente a realização de *Bikebus* durante uma semana, em qualquer parte do país⁹.



Exemplo de *Bikebus* em Bradford (fonte:
<http://www.airevalleybikebus.org.uk/>)

⁷ <http://lcc.org.uk/articles/bike-buses> e <http://www.biketrainpdx.org/>

⁹ <http://www.biketoworkmetrovan.ca/home>

⁸ <http://www.bikebus.org.au/>

E. Propostas para a Rede de Transportes Coletivos

E.1. Estratégia e Linhas de Orientação

A organização do sistema de transporte coletivo no concelho é uma das peças fundamentais da estratégia de mobilidade, caso se pretenda evoluir para padrões de mobilidade mais sustentáveis. Como tal propõe-se a consideração das seguintes linhas de intervenção:

- **Melhoria da rede de transportes coletivos** nas ligações inter-freguesias e inter-concelhias;
- **Preparação de um Plano de Incentivo e Promoção do Transporte Coletivo**, que inclua o desenvolvimento de uma imagem única para a rede de transportes coletivos do concelho;
- **Revisão do tarifário dos transportes coletivos**, acompanhada da introdução de passes multimodais;
- **Promoção da acessibilidade para todos em TP**;
- **Integração da oferta dos táxis no sistema de transportes públicos.**

As medidas relacionadas com a promoção do transporte coletivo têm de ser realizadas em estreita colaboração entre a autarquia e os operadores (CP e EVA Transportes) e gestores de transporte coletivo (REFER).

E.2. Melhoria da rede de transportes coletivos nas ligações inter-freguesias e inter-concelhias

E.2.1. Breve Enquadramento

A rede de transportes coletivos do transporte de Olhão está estruturada de forma a servir, na globalidade, grande parte dos polos geradores (i.e., principais equipamentos coletivos, polos comerciais e/ou de emprego) à escala regional e concelhia.

No entanto, as baixas frequências, a escassa informação disponível e a sua qualidade tornam a oferta pouco atrativa.

Assim, a melhoria dos transportes coletivos no concelho de Olhão passa por :

- Garantir uma leitura mais fácil da organização da rede por todos os (potenciais) utilizadores, identificando diferentes tipos de ligações;
- Promover a melhoria das condições de oferta do transporte coletivo rodoviário estabelecendo padrões de velocidade comercial, frequência e fiabilidade adequados à procura. Para tal será necessário apostar:

- No aumento da velocidade comercial nas ligações estruturantes;
- No reforço das frequências das linhas de TC estruturantes e secundárias, tendo sempre em consideração os limiares da procura atual e potencial;
- Na simplificação dos percursos das carreiras (evitando percursos sinuosos e pouco atrativos), contribuindo para uma diminuição dos tempos de percurso globais.

Seguidamente descrevem-se as principais propostas para a rede de transportes coletivos.

E.2.2. Principais ligações inter-concelhias e inter-freguesias

Para se definir as linhas de intervenção na rede de transportes coletivos importa compreender como estão organizadas as principais linhas de desejo internas ao concelho e deste relativamente aos concelhos vizinhos.

Para tal foram consideradas as viagens entre freguesias em todos os modos (e excluindo as viagens internas às freguesias), as quais foram classificados em três níveis, que se apresentam na Figura 32 e na Tabela 3.

Figura 32 – Nível de importância das viagens inter-freguesias e inter-concelhias

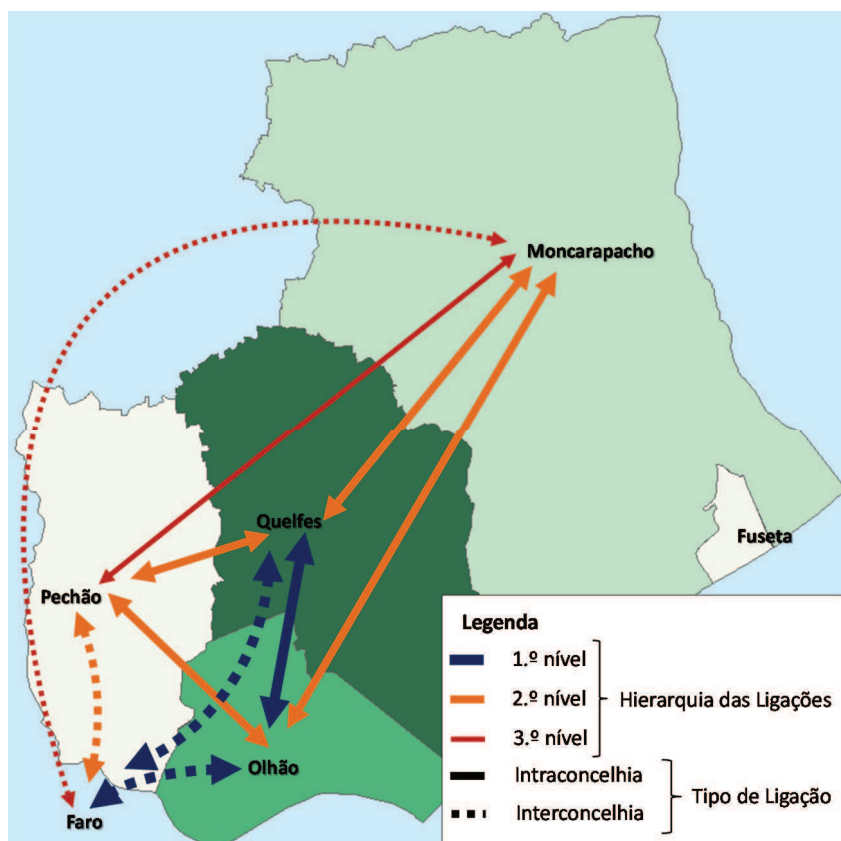


Tabela 3 – Nível de importância das viagens inter-freguesias e inter-concelhias

Nível de importância	Viagens entre freguesias (nos 2 sentidos)	Principais pares de freguesias (e ligações a Faro)
1.º Nível	[6.000;18.000[Olhão – Quelfes Olhão – Faro Quelfes – Faro
2.º Nível	[2.000;4.000[Olhão – Moncarapacho Olhão – Pechão Pechão – Quelfes Moncarapacho – Quelfes Pechão – Faro
3.º Nível	[1.000;2.000[Moncarapacho – Faro Pechão – Moncarapacho

Como se observa, a procura de viagens (que diz respeito a todos os modos de transporte – maioritariamente viagens em modos motorizados, dado o escalão de distâncias envolvido) é baixa. Recordando os dados do Inquérito à Mobilidade, que revelava uma quota de transporte coletivo na ordem de 5% do total de viagens, é notória a inviabilidade de estabelecer uma oferta com cadências muito elevadas (sendo de equacionar uma oferta de transporte flexível, como se explica no ponto E.2.6).

É possível, no entanto, realçar duas tendências principais no que respeita à rede de TC a assegurar:

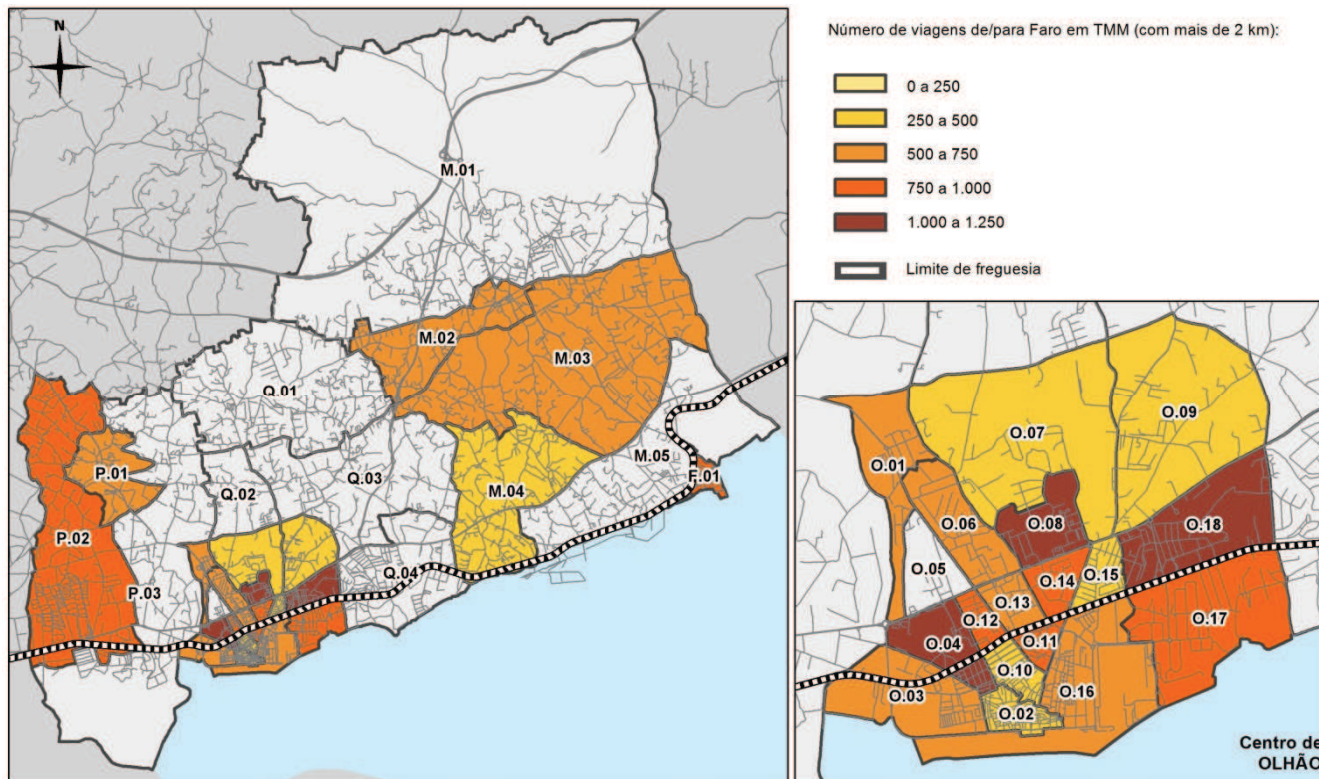
- A importância de Olhão, enquanto polo estruturante à escala do concelho;
- A importância das ligações de todas as freguesias (à exceção da Fuseta) a Faro.

De facto, analisando as viagens em todos os modos

motorizados de/para Faro à zona, registam-se volumes com alguma importância em algumas zonas em particular do concelho de Olhão (vide Figura 32). Quanto à oferta disponível:

- Existe uma ligação rodoviária direta entre Pechão e Faro;
- Existem várias ligações rodoviárias regulares (algumas mesmo com intervalos de 10 minutos nas horas de ponta) entre a cidade de Olhão (freguesias de Olhão e Quelfes) e Faro;
- Não existe qualquer ligação direta entre Moncarapacho e Faro;
- O aglomerado da Fuseta dispõe de ligações ferroviárias (ainda que de baixa frequência) de ligação a Faro.

Figura 33 – Número de viagens de/para Faro em todos os modos motorizados (com mais de 2 km)



Assim propõe-se a **melhoria das ligações rodoviárias entre Moncarapacho e Faro**, de modo a beneficiar igualmente a ligação entre a cidade de Olhão e a capital de distrito, através do estabelecimento de uma ligação “expresso” Moncarapacho – Olhão – Faro.

Esta ligação teria o percurso que se apresenta esquematicamente na Figura 34, utilizando a EN398 (em detrimento da Estrada de Quelfes) e servindo algumas das zonas do interior de Olhão (nomeadamente as zonas O.4 e O.18), bem como o novo terminal rodoviário proposto (vide ponto E.2.4).

Figura 34 – Ligação “expresso” Moncarapacho – Olhão – Faro proposta



E.2.3. Redefinição do Circuito Urbano de Olhão

O Circuito Urbano de Olhão em transporte coletivo rodoviário (linhas verde e amarela) apresenta um percurso muito sinuoso e demorado (com uma duração aproximada de uma hora) e que é imprevisível nas horas de passagem dos veículos, divergindo consideravelmente do horário publicado.

Na prática este serviço não serve as necessidades da população em geral, sendo sobretudo utilizado pela população mais idosa para deslocações de lazer.

Nesse sentido recomenda-se que seja desenvolvido um estudo que permita a redefinição dos circuitos urbanos de modo a considerar os seguintes percursos:

- Um circuito circular que sirva a zona central da cidade de Olhão;
- Um circuito radial que faça a ligação entre o

centro da cidade e Quelfes.

Estes circuitos devem ter uma curta extensão e oferecerem frequências de serviço mais elevadas (desejavelmente uma circulação a cada 15 a 20 minutos nos períodos de ponta caso a procura assim o justifique).

Em ambos os casos recomenda-se que exista uma paragem terminal em cada extremo do percurso na qual seja possível “acertar” os tempos de chegada e partida face aos horários estabelecidos, contribuindo assim para o aumento da regularidade e fiabilidade deste serviço. Essa paragem terminal deverá ser localizada, preferencialmente, nas imediações da estação ferroviária, também nas proximidades da localização proposta para o novo terminal rodoviário (vide E.2.4), fomentando a intermodalidade entre o TC rodoviário e ferroviário.

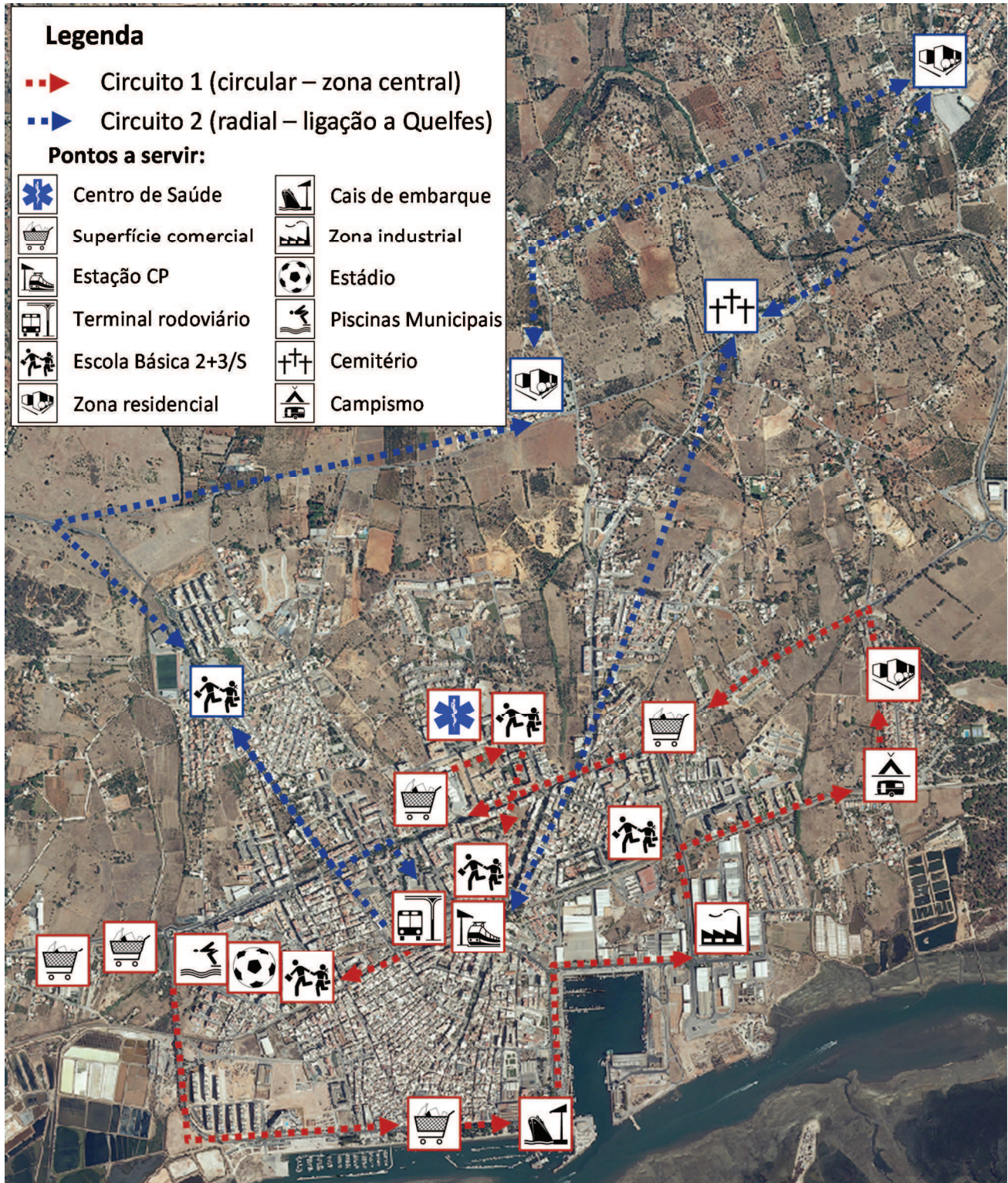
Por outro lado, a revisão dos percursos urbanos deve ter

em consideração não só a procura atual, mas também a procura que se espera captar, o dimensionamento da frota (número de veículos afetos a este serviço) e o nível de financiamento que a CM de Olhão está disponível para suportar para manter este serviço a funcionar.

No desenvolvimento deste estudo propõe-se a utilização das estatísticas dos passageiros embarcados e desembarcados que se prevê virem a ser recolhidas de modo automático a bordo do atual Circuito Urbano a curto prazo.

Como proposta preliminar do novo conceito do circuito testou-se, com base em tempos de percurso estimados, uma solução que atendesse às características enumeradas (vide Figura 35):

Figura 35 – Proposta preliminar esquemática do novo Circuito Urbano de Olhão



- **Circuito 1:** duração de 28 minutos e um intervalo entre passagens de 30 minutos, com início e término junto à estação ferroviária e novo terminal rodoviário. Este circuito deverá servir algumas das escolas do Ensino Básico e Secundário da cidade, bem como a zona do Estádio José Arcanjo e Piscinas Municipais, as superfícies comerciais da entrada Poente de Olhão, a zona dos Mercados e do terminal fluvial, a zona industrial, o Parque de Campismo, a urbanização Pinheiros de Marim, o Ria *Shopping* e o Centro de Saúde;
- **Circuito 2:** trata-se de um circuito constituído por dois sentidos, cada um com uma duração de 30 minutos, sempre com início e término no novo terminal rodoviário, com uma frequência por sentido de 2 circulações por hora. Este circuito permitirá a extensão do serviço urbano até Quelfes e Montemor, servindo também a Encosta do Brejo, o Cemitério e a EB23 Prof. Paula Nogueira.

Esta proposta refira-se uma vez mais, deverá ser validada em estudo próprio com os dados da procura existentes e com medições fiáveis dos tempos de percurso reais na cidade de Olhão.

E.2.4. Alteração da localização do terminal rodoviário de Olhão

A atual localização do terminal rodoviário de Olhão, para além de todos os problemas ao nível da acessibilidade pedonal e, particularmente, para pessoas de mobilidade reduzida, afigura-se ainda como a causa de problemas ao nível do estacionamento ilegal na zona envolvente e provoca ainda constrangimentos na circulação rodoviária.

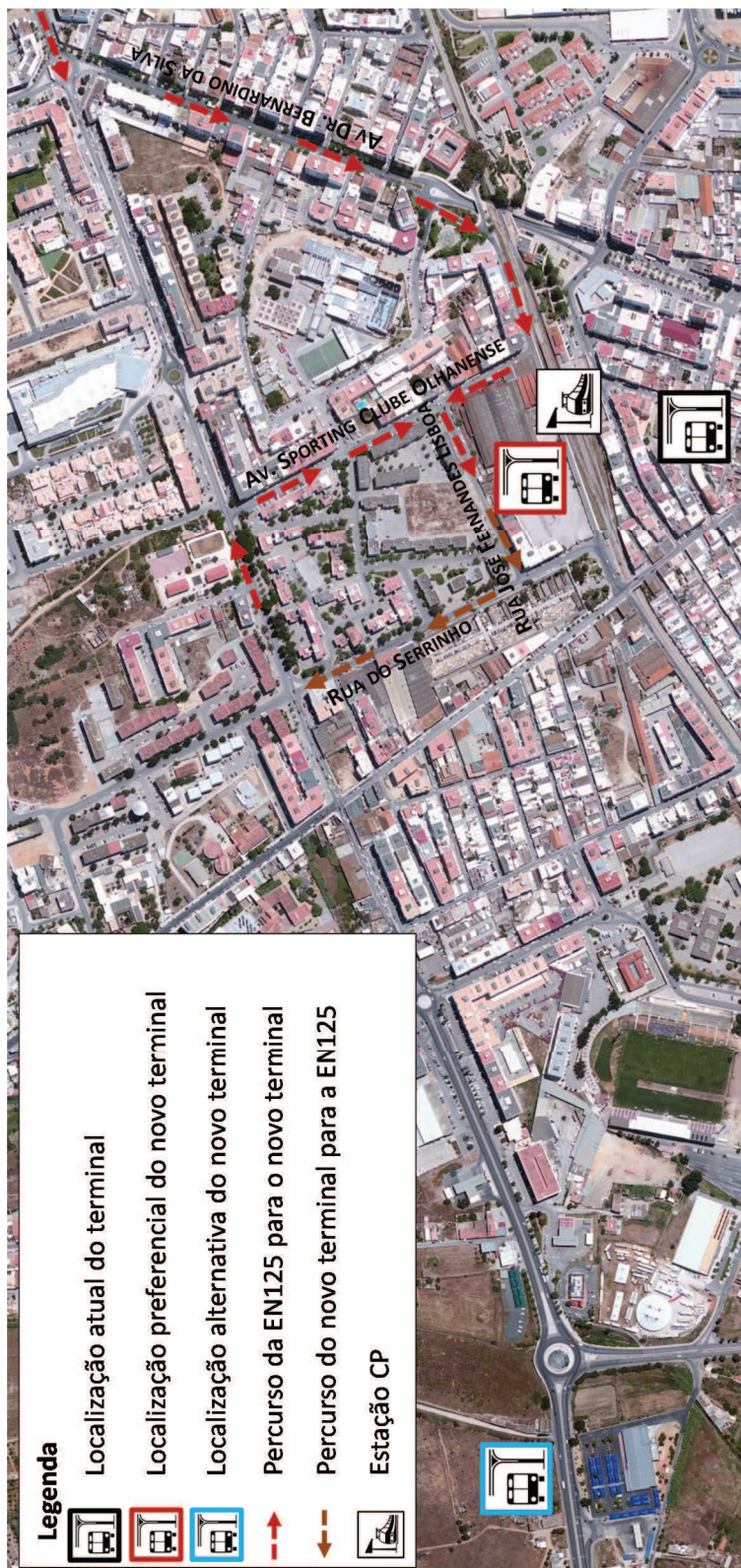
Assim, a proposta de alteração da localização do terminal rodoviário deve ser equacionada no curto ou médio prazo, tanto mais que pode ser incluída numa estratégia de promoção da acessibilidade em transporte coletivo, e levará consigo diversas intervenções ao nível do transporte público, estacionamento e mobilidade para todos.

Existem, à partida, duas localizações sugeridas como potenciais localizações (vide Figura 36):

- Antigos armazéns da Alicoop, situados a Norte da estação ferroviária;
- Terreno livre a Norte da EN125, junto ao Lidl, na entrada Poente da cidade.

A vantagem recai, porém, com toda a força na primeira solução, pela localização próxima à atual e à estação ferroviária (podendo constituir a verdadeira interface multimodal que se pretende), pela existência de condições para a sua implementação, e para a possibilidade de haver estacionamento adjacente (ver ponto G.4.2).

Figura 36 – Proposta de alteração da localização do terminal rodoviário de Olhão



A segunda solução, além de não implicar negociações com o gestor das infraestruturas ferroviárias, teria como principal vantagem o facto de se evitar o atravessamento da cidade por parte de autocarros com alguma dimensão.

Ainda assim, julga-se que existem condições para que, com ligeiras mudanças na circulação urbana na zona envolvente, se consigam estruturar trajetos de ligação entre a localização proposta nos antigos armazéns da Alicoop e a EN125, como via estruturante nas ligações intra e interconcelhias.

Refira-se ainda que o terreno falado junto ao Lidl tem, na solução atual, apenas uma paragem do Circuito Urbano de Olhão, mas a frequência do serviço não encorajaria as ligações com este circuito.

Este efeito geraria, com elevada probabilidade, não só um desincentivo à utilização do autocarro por parte dos utentes que já o fazem, mas também uma recusa do operador (como resposta a essa redução da procura) em fazer do novo terminal o ponto de término das suas carreiras, continuando a servir a atual localização do terminal rodoviário.

E.2.5. Requalificação da Linha do Algarve

A Linha do Algarve está profundamente envelhecida (infraestrutura e material de circulante) e promove um serviço de transporte que está longe de ser atrativo,

configurando também padrões de procura baixos que condicionam a viabilidade económica de uma intervenção sustentada neste corredor¹⁰.

O troço entre Faro e Tavira é aquele que apresenta uma maior concentração da procura, traduzindo também a maior proximidade da linha ferroviária aos aglomerados de Faro, Olhão, Fuseta e Tavira, mas ainda assim os níveis de procura são baixos para uma linha ferroviária pesada.

Em 2006 foi realizado o “Estudo de Viabilidade do Sistema Ferroviário do Algarve” (REFER/Ferbritas) no qual foram estudados diversos cenários de evolução possível para a oferta neste corredor, os quais se encontram sintetizados na tabela seguinte e que a seguir se descrevem.

- **Cenário 0** – Cenário de continuidade em que o investimento na infraestrutura visa repor as condições de exploração atuais, mantendo-se tudo o resto constante.
- **Cenário 1** – Cenário 0 + implementação de sinalização eletrónica em toda a Linha (que, basicamente, aumenta a segurança e promove a racionalidade da exploração, reduzindo os atrasos dos comboios) + aumento do número de comboios na zona suburbana de Faro para captação de procura.
- **Cenário 2** – Cenário 1 + material circulante diesel moderno + criação de 5 novas paragens entre Faro e Olhão + criação de capacidade adicional de

¹⁰ No estudo da REFER/Ferbritas são referidas taxas de ocupação de 12%, correspondendo a cerca de 1,85 milhões de passageiros por ano (valores de 2006).

cruzamento + reforço da oferta suburbana e regional na Linha.

- Cenário 3 – Cenário 2 com material circulante elétrico transferido de outras Linhas + eletrificação da Linha do Algarve + reforço de paragens noutros centros urbanos.
- Cenário 4 – Este cenário foi decomposto em 4a e 4b, consoante se tratasse de tração diesel ou elétrica. Baseado nos cenários 2 e 3, respetivamente, considerou-se um traçado ferroviário alternativo entre Estômbar e Patã e uma nova Linha circular a Norte de Faro, cumulativamente com a atual. Linha do Algarve.
- Cenário 5 – Este cenário foi decomposto em 5a e 5b, consoante se tratasse de tração diesel ou elétrica. Baseado nos cenários 2 e 3, respetivamente, considerou-se uma ligação complementar em modo ferroviário ligeiro entre Bom João / Faro / Gambelas (polo universitário) / Aeroporto de Faro, incrementando significativamente a intermodalidade.
- Cenário 6 – Este cenário foi decomposto em 6a e 6b, consoante se tratasse de tração diesel ou elétrica. Baseado nos cenários 2 e 3, respetivamente, considerou-se uma ligação complementar em modo ferroviário ligeiro entre Lagoa e Portimão.

Tabela 4 – Cenários desenvolvidos no Estudo de Viabilidade do Sistema Ferroviário do Algarve

Ações	Cenário 0	Cenário 1	Cenário 2	Cenário 3	Cenário 4 (*)	Cenário 5 (*)	Cenário 6 (*)
	Status Quo / Continuidade	Modernização Moderada	Expansão tração diesel	Expansão tração eléctrica	Estômbar/Patã Circular N Faro	Bom João/Faro / Univers./Aeroporto	Lagoa / Portimão
Infra - estrutura	Intervenções Programadas pela REFER (Plano de Intervenções Linha do Algarve - 2006/2012)						
Sinalização Aut./ Telecomunicações	Actual	Extensão da Sinalização electrónica ao troço Faro / Vila Real de Sto. António					
Material Circulante	Actual		Diesel Moderno	Eléctrico	Diesel ou Eléctrico		
Oferta	Actual	Reforço suburbano em Faro	Reforço no Suburbano e no Regional				
Paragens	Actual		Reforço entre Faro e Olhão	Extensão reforço à envolvente outros centros urbanos	Reforço entre Faro e Olhão ou Extensão do reforço à envolvente de outros centros urbanos		
Topologia	Actual		Criação de Capacidade Adicional de Cruzamentos				
Electrificação	Actual			-	Cada um destes cenários divide-se em dois: a diesel ou eléctrico		

(*) Este cenário desagregou-se em dois, a e b, consoante a opção por material circulante diesel (a) ou eléctrico (b). Diesel baseia-se no cen 2 e eléctrico no 3.

Fonte: REFER / FERBRITAS

Para cada um dos cenários foi estimada a procura, o que permitiu excluir os cenários 4 e 6 que apresentavam baixos volumes de procura. Para a fase de avaliação económica e financeira, foram então considerados os cenários que se apresentam na Tabela 5. Refira-se que o estudo considerou:

- no cenário 2 um reforço da oferta ferroviária o que exige a colaboração do Operador ferroviário;
- a partir do cenário 3 novo material circulante – diesel modernos nos cenários 3 e 5 e eléctrico proveniente de outras Linhas nos cenários 4 e 6 – pelo que os investimentos, a realizarem-se, devem ser acordados

previamente entre Gestor da Infraestrutura e Operador(estratégia conjunta), para que se atinjam os resultados preconizados;

localizadas em Marchil, Figuras, Olhão-Estádio e Olhão- Parque de Campismo.

- as 4 novas paragens entre Faro e Olhão estão

Tabela 5 – Cenários considerados na análise ACB

Ações	Cenário 0	Cenário 1	Cenário 2	Cenário 3	Cenário 4	Cenário 5	Cenário 6
	Nada fazer	Continuidade	Modernização Moderada	Expansão tração diesel	Expansão tração eléctrica	Estruturante tração diesel	Estruturante tração eléctrica
Infra - estrutura	-	Intervenções Programadas pela REFER					
Sinalização Aut / Telecomunicações	-	Actual	Extensão da Sinalização electrónica ao traço Faro / Via Real de Sto. António				
Material Circulante	-	Actual	Actual	Diesel Moderno	Eléctrico	Diesel Moderno	Eléctrico
Oferta	-	Actual	Reforço suburbano em Faro (+ 6 circ.)	Reforço no Suburbano e no Regional			
Paragens	-	Actual	Actual	4 Novas Paragens entre Faro e Olhão (abandonou-se paragem de S. Francisco)			
Topologia	-	Actual	Actual	Criação de Capacidade Adicional de Cruzamentos			
Electrificação	-	Actual	Actual	-	Toda a Linha	-	Toda a Linha
Corredor Rodoviário	-	-	-	-	-	Bom João - Gambelas - Aeroporto	
Comparação com Cenários inicialmente considerados	Novo	Semelhante ao Cenário 0, com revisão das Intervenções Programadas	Cenário 1	Cenário 2 (- uma paragem adicional)	Cenário 3 (- uma paragem adicional)	Cenário 5a (- uma paragem adicional)	Cenário 5a (- uma paragem adicional)

Fonte: REFER / FERBRITAS

Embora o estudo não indique especificamente qual o cenário que apresenta uma melhor análise custo benefício, a partir da leitura da Tabela 6 é possível concluir que o cenário que apresenta melhores resultados é o Cenário 5 que considera a implementação de duas novas estações em Olhão, o reforço da oferta suburbana e regional e a existência de uma ligação ao Aeroporto de Faro.

À concretização deste cenário, com a abertura das novas estações (na zona do Estádio e do Parque de Campismo) está associada uma melhoria significativa das acessibilidades ferroviárias em Olhão, desde que esteja

assegurada a integração deste modo com os outros modos de transporte:

- Integração horária e tarifária com o transporte coletivo rodoviário;
- Garantia de estacionamento junto às novas estações para o transporte individual e bicicletas.

Tabela 6 – Resultados da análise Custo-Benefício

		Cenário 0 Nada fazer	Cenário 1 Continuidade	Cenário 2 Modernização Moderada	Cenário 3 Expansão Tracção Diesel	Cenário 4 Expansão Tracção Eléctrica	Cenário 5 Estruturante Tracção Diesel	Cenário 6 Estruturante Tracção Eléctrica	
Procura anual (2008)		1.702.856	1.702.856	1.702.856	1.702.856	1.702.856	1.702.856	1.702.856	
Procura anual (2038)		1.048.483	2.049.871	2.220.291	2.684.634	2.684.634	2.844.228	2.844.228	
Ganho médio tempo percurso (2038) (min)		-	14,7	23,1	32,3	32,3	31,7	31,7	
Custos Conserv. e Manut. REFER (2008)		3.554.151	2.719.016	2.719.016	2.719.016	2.719.016	2.719.016	2.719.016	
Custos Conserv. e Manut. REFER (2038)		3.683.271	2.708.898	3.261.067	3.306.565	4.448.357	3.306.565	4.448.357	
Custos com pessoal REFER (2008)		3.081.575	3.081.575	3.081.575	3.081.575	3.081.575	3.081.575	3.081.575	
Custos com pessoal REFER (2038)		3.081.575	3.081.575	2.198.383	2.218.930	2.365.651	2.218.930	2.365.651	
Proveitos REFER (2008)		2.181.281	2.181.281	2.181.281	2.181.281	2.181.281	2.181.281	2.181.281	
Proveitos REFER (2038)		2.183.197	2.183.197	2.257.861	3.666.581	3.666.581	3.666.581	3.666.581	
Custos operacionais CP (2008)		9.454.036	9.454.036	9.454.036	9.454.036	9.454.036	9.454.036	9.454.036	
Custos operacionais CP (2038)		9.461.717	9.461.717	9.787.607	14.451.879	11.849.936	15.127.202	12.525.259	
Valor Global Investimento REFER (10 ³ €)		-	22.051	37.971	40.023	62.242	40.023	62.242	
Valor Global Investimento REFER+OPERADOR (10 ³ €)		-	42.331	58.251	78.581	98.642	80.981	101.042	
REFER	Ind. Financeiro	VAL (10 ³ €)	-81.788	-79.757	-82.451	-66.133	-102.356	-66.133	-102.356
	Ind. Financeiro	VAL (10 ³ €)	-195.199	-187.152	-190.214	-250.489	-247.410	-257.120	-254.041
OPERADOR +REFER	Indicadores Económicos	VALE (€)	-	3.351.058	38.608.349	87.924.119	82.082.405	96.308.273	88.094.322
		TIRE	-	6,00%	12,04%	14,31%	11,97%	14,97%	12,37%
		B/C E	-	1,13	2,03	2,50	2,10	2,61	2,16

Fonte: REFER / FERBRITAS

Complementarmente Este estudo aponta para metas que devem ser concretizadas no curto/médio prazo de modo a potenciar um acréscimo da procura do transporte ferroviário na Linha do Algarve, as quais são transpostas para este documento. Estas propostas são avaliadas em função da sua facilidade de implementação no âmbito do PMT e da capacidade de serem concretizadas pela autarquia de Olhão – vide Tabela 7.

Tabela 7 – Propostas de melhoria do serviço na Linha do Algarve e capacidade de intervenção por parte da autarquia

Propostas do estudo Ferbritas/Refer	Facilidade de implementação	Capacidade de concretização por parte da autarquia
Redução do tempo de viagem	<p>Implica a substituição das infraestruturas de apoio nas zonas em que este está degradado e substituição do material circulante.</p> <p>Face aos constrangimentos financeiros é de admitir que apenas possa começar a ser desenvolvido no período 2017-2022.</p>	Da responsabilidade da REFER e da CP.
<p>Incremento da fiabilidade do serviço</p> <p>Reforço da segurança de passageiros e peões</p>	<p>A REFER tem investido nos sistemas de sinalização, eletrónica e telecomunicações, admitindo-se que estes investimentos tenham efeitos positivos nestas duas propostas.</p> <p>A existência de cantões muito longos entre Faro e Vila Real de Santo António leva a que qualquer perturbação na circulação tenha impactes nos serviços subsequentes.</p>	Da responsabilidade da REFER e da CP
Reforço da informação ao público	<p>Esta medida é de muito fácil concretização e envolve tão-somente a disponibilização da informação sobre a oferta de TC rodoviário que serve a estação de Olhão (proposta deste plano) já que a informação sobre a oferta ferroviária está já disponível.</p>	Da responsabilidade da REFER e da CP, mas a CM de Olhão pode contribuir com a disponibilização da informação sobre o TC rodoviário.
Reforço da intramodalidade e da intermodalidade	<p>No PMT são apresentadas algumas propostas que têm como objetivo contribuir para o reforço da intermodalidade; entre estas destacam-se a melhoria dos percursos pedonais e cicláveis às estações de Olhão e da Fuseta-A, mas também a aproximação dos circuitos de TC à estação ferroviária de Olhão (descritas anteriormente).</p>	Da responsabilidade da CM de Olhão, em articulação com a EVA Transportes.
Melhoria da sinalização rodoviária de orientação	<p>A localização das estações no contexto urbano nem sempre é muito evidente; nesse contexto importa reforçar a sinalização rodoviária de orientação para cada uma das estações ferroviárias que servem o concelho.</p>	Da responsabilidade da CM de Olhão.
Melhoria da qualidade dos equipamentos das estações	<p>As estações ferroviárias apresentam mau estado de conservação nomeadamente ao nível da manutenção das infraestruturas ferroviárias.</p> <p>Importa garantir a limpeza de lixo e de vegetação no canal ferroviário e garantir que os edifícios, o mobiliário urbano e demais elementos apresentam boas condições.</p>	Da responsabilidade da REFER.

Propostas do estudo Ferbritas/Refer	Facilidade de implementação	Capacidade de concretização por parte da autarquia
Reforço das acessibilidades	As estações ferroviárias de Olhão e Fuseta-A estão inseridas no tecido urbano, e por isso a melhoria das acessibilidades rodoviárias está muito limitada, a menos da garantia da fluidez do tráfego na sua envolvente.	-
Remoção de materiais na via	-	Da responsabilidade da REFER.

No período entre 2013-2017 não será expectável que seja possível introduzir alterações significativas na oferta promovida pela Linha do Algarve devido às restrições orçamentais que o país vive atualmente, mas devem ser consideradas as propostas referidas no quadro anterior.

Este período de menor capacidade de investimento em infraestruturas pesadas deve ser aproveitado para repensar o papel da Linha do Algarve no contexto das acessibilidades regionais, mas tendo sendo presente a necessidade de garantir a viabilidade física e económica deste corredor de oferta.

Para tal, embora não faça parte das intenções da REFER, a mudança do atual sistema ferroviário, propõe-se que seja estudada a possibilidade de evoluir esta linha para um sistema ferroviário mais ligeiro do tipo “tram-train” no troço entre Faro e Vila Real de Santo António.

Este tipo de sistema corresponde a uma espécie de metro ligeiro (ou elétrico) nos corredores urbanos, transformando-se num comboio rápido em ambiente suburbano (maiores velocidades e distâncias interestações). Esta solução está atualmente em fase de execução no Sistema de Mobilidade do Mondego (abrangendo os concelhos de Coimbra, Miranda do Corvo

e Lousã) e tem tido muito sucesso em Karlsruhe (Alemanha), Alicante (Espanha), Nantes ou Paris (França).



O tram-train de Karlsruhe (fonte: <http://www.railway-technology.com/projects/karlsruhe/>)

Outra das vantagens deste tipo de sistema diz respeito à qualidade do espaço urbano envolvente à Linha do Algarve, e particularmente nas zonas urbanas, uma vez que este tipo de sistema permitiria eliminar uma boa parte do efeito barreira que é introduzido pelo transporte ferroviário, nomeadamente em Olhão e na Fuseta.

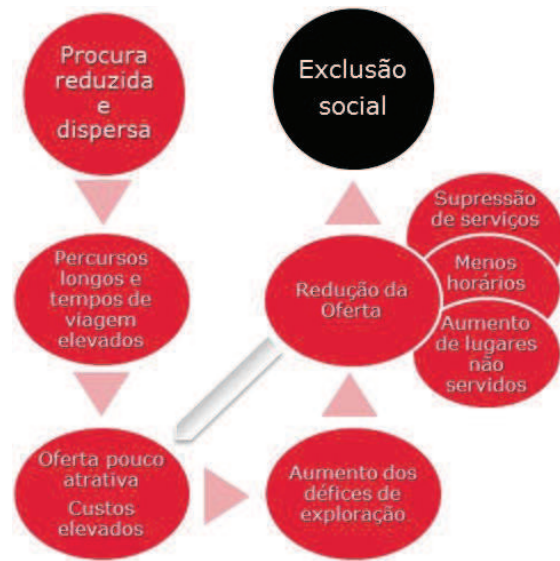
Esta solução deveria ser acompanhada de um estudo de requalificação urbana da envolvente a este corredor porque apenas articulando a componente de transportes e de usos do solo é que será possível encontrar um modelo económico mais sustentado.

E.2.6. Implementação de um Sistema de Transporte Flexível nos Territórios de Baixa Procura

Princípios gerais

Do diagnóstico efetuado verifica-se que há zonas no concelho que apresentam baixas densidades de ocupação e problemas de insuficiência ou inexistência de oferta de transportes coletivos. Contrariamente ao que acontece nas zonas de maior densidade populacional, onde o reforço da oferta de transporte coletivo pode ser compensado pelo aumento de procura e de receitas que permitem um maior equilíbrio das contas de operação, nas zonas de baixa densidade, por inerência das suas características de reduzida procura, tal dificilmente ocorre.

Efetivamente, nas zonas de baixa densidade populacional e de povoamento disperso as necessidades de transporte não conseguem ser eficientemente asseguradas pelo transporte coletivo regular, com horários e rotas fixas, quer por este ser economicamente pouco viável (custos operacionais fixos elevados para receitas escassas), quer ainda porque se torna pouco atrativo devido à degradação da qualidade de serviço decorrente da necessidade de efetuar percursos extensos para cobrir diferentes locais afastados entre si e, conseqüentemente, com baixas frequências.



Para assegurar a mobilidade da população nas zonas de baixa densidade e promover a inclusão social é necessário um novo tipo de oferta de transportes que permita uma cobertura territorial mais ampla, com níveis de serviço adequados e com custos controlados. É neste contexto que nasce o transporte flexível a pedido.

Dentro da designação de transporte a pedido existe uma grande diversidade de experiências (quer quanto aos seus objetivos, tipo de frota utilizada, graus de liberdade definidos para o percurso e paragens, níveis de tecnologia, etc.), sendo este habitualmente tido como um sistema híbrido entre o táxi e o transporte regular de passageiros, procurando associar as vantagens de maior flexibilidade do táxi com as vantagens de custos mais baixos associado ao autocarro, podendo, como tal, ser encarado como um táxi partilhado ou um autocarro com serviços flexíveis.

No transporte a pedido pressupõe-se que o cliente desencadeie a viagem, contactando, habitualmente por telefone, um centro de atendimento e coordenação de viagens, o qual posteriormente organiza a oferta de transporte, no sentido de servir o cliente à hora marcada (e local estabelecido) e levá-lo até ao seu destino final, sendo

o veículo partilhado com outros clientes cujas viagens têm um padrão idêntico ou se intercetam.



Esquema geral de funcionamento do transporte a pedido (fonte: GMV)

Genericamente há três situações tipo onde os sistemas de transporte a pedido podem ser aplicados com vantagens:

- Aumentar a cobertura da rede de transportes coletivos existente, proporcionando oferta em áreas (e/ou períodos do dia ou ano) onde esta não existe ou é deficitária;
- Racionalizar os serviços de transporte público existentes, com vista à redução de custos de operação, o que pressupõe a passagem de alguma oferta hoje proporcionada com uma lógica de serviço regular para soluções do tipo transporte a pedido;
- Aferir e sedimentar procuras potenciais de serviços hoje inexistentes e que se pressentem como necessários, sem incorrer em custos muito elevados (ou pelo menos, com custos mais proporcionais à procura real do que a solução de horário e percurso fixo, característica da oferta regular).

No caso de Olhão, as duas primeiras situações são as que

melhor se adequam aos objetivos do presente plano.

Na Tabela 8 resumem-se os diferentes graus de liberdade que podem ser encontrados nos sistemas de transportes a pedido.

Tabela 8 – Características operacionais do “Transporte a Pedido”

Características	Alternativas
Tipo de Veículo	Táxi Van (carrinhas) Minibus Midibus Autocarro
Horários	Horários fixos A pedido Sem horário (frequências elevadas)
Tipo de Percurso	Rotas Fixas Rotas com desvios Rotas flexíveis
Relações Origem – Destino	Um para um (e.g. duas cidades) Um para muitos (cidade para as aldeias) Muitos para um (das aldeias para a cidade) Muitos para muitos (entre diferentes aldeias)
Pontos de Embarque e Desembarque	“Porta-a-porta” (tendem a ser muito caros em zonas de baixa densidade) Paragens/Checkpoint

Apesar da grande diversidade de experiências, tem-se verificado que em contexto de baixa densidade as experiências de maior sucesso assentam em serviços do tipo:

- **Rota e Tabelas Horárias Fixas:** Baseiam-se em horários pré-definidos e percursos fixos com uma série pré-determinada de paragens ou checkpoints que o cliente pode registar; esta é a solução mais simples de funcionamento do transporte a pedido sendo a otimização do itinerário dependente das paragens que são necessárias realizar (isto é, se não houver pedidos de reserva na localidade “C”, o serviço é

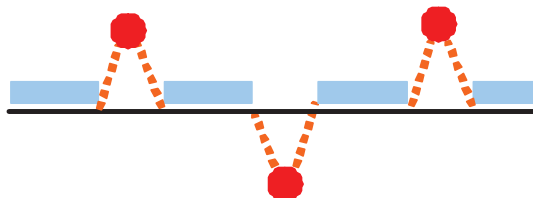
encurtado e não serve este local);

Serviço de Rota Fixa (Linha Virtual)



- **Rotas parcialmente fixas:** Esta solução requer maior complexidade de organização e baseia-se em percursos parcialmente pré-determinados, os quais podem ser alterados em função dos pedidos dos clientes (dentro de certos limites horários e posicionais), incluindo desvios da rota em pontos específicos, integrando deste modo paragens opcionais dentro do corredor; neste caso, os horários são normalmente pré-definidos com janelas horárias de passagem nas paragens.

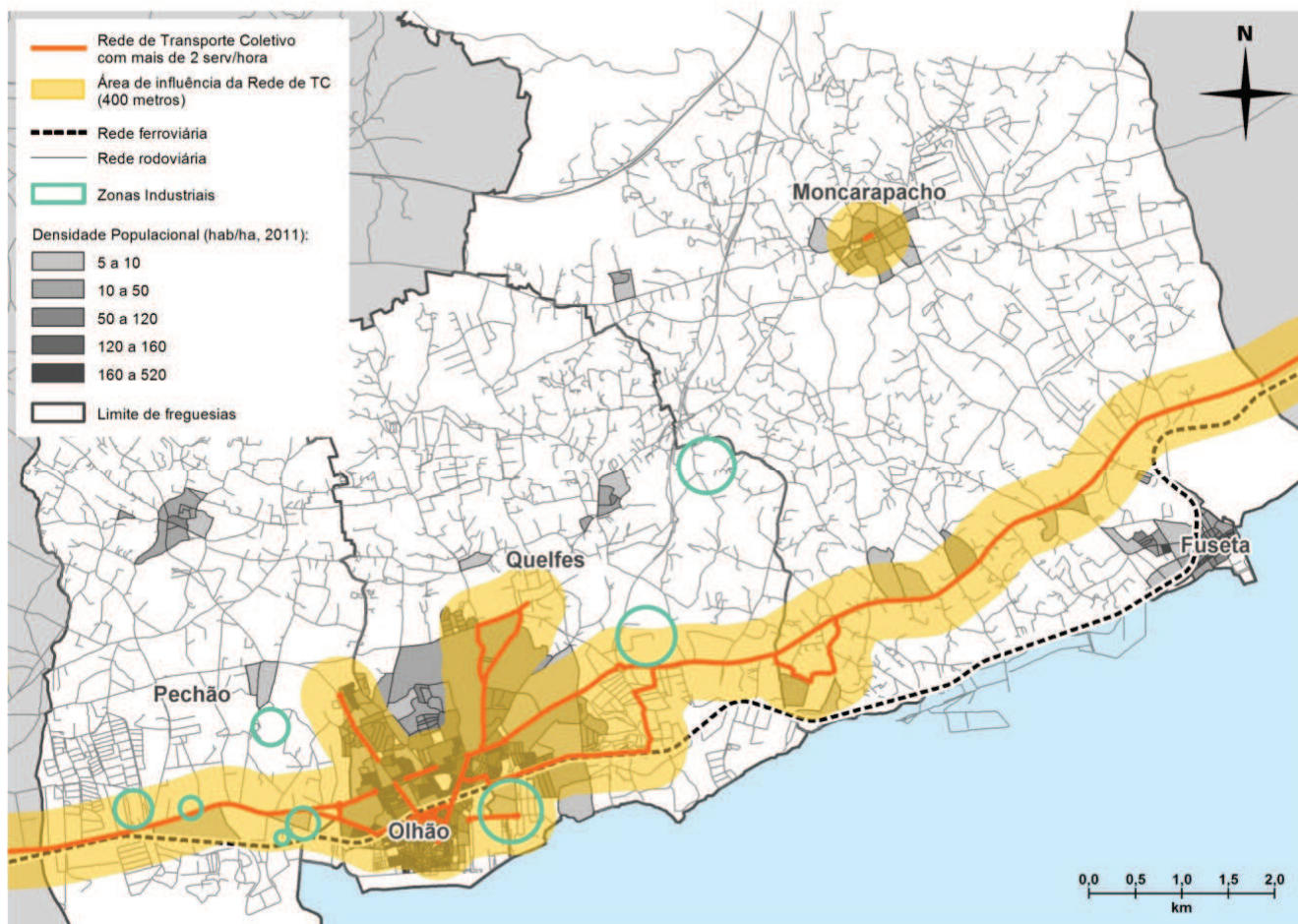
Serviço de Corredor (Rota básica com possibilidade desvios)



De notar que, no limite, os serviços de transporte a pedido podem ser desenhados com uma lógica de serviço “porta-a-porta”, sendo que o aumento do grau de flexibilidade do serviço implica um aumento do nível de complexidade, da dificuldade de perceção do serviço e dos custos de exploração e implementação do sistema.

Com vista a identificar as áreas onde as soluções de transporte flexível a pedido podem vir a ser implementadas no concelho de Olhão, apresenta-se na Figura 37 a análise dos lugares que possuem maiores problemas de cobertura de oferta de TC, durante a hora de ponta da manhã (HPM) do período escolar.

Figura 37 – Cobertura da rede de TC com 2 ou mais serviços no PPM – Período escolar



Nesta análise consideraram-se como **lugares sem oferta** os que não possuem qualquer linha de transporte coletivo a menos de 400 metros. Estes lugares apresentam uma total carência de soluções de transporte coletivo, sendo, como tal, aqueles que prioritariamente importa servir numa lógica de promoção da inclusão social.

Como se pode observar, apenas o corredor definido pela EN125/ER125 e as zonas mais próximas da cidade de Olhão apresentam uma oferta cadenciada, com frequência suficiente para fomentar o uso do transporte público.

Na grande maioria dos lugares com ofertas mais reduzidas,

esta só permite deslocações nos períodos de ponta da manhã e da tarde, obrigando as pessoas que recorrem aos serviços de TC a permanecerem por longos períodos de tempo no destino sem alternativas de transporte para regressar a casa. Nestes casos a oferta de serviços de transporte flexível a pedido deve incidir sobre o reforço de horários disponíveis de modo a melhor servir estes locais.

Para além destas situações que se consideram prioritárias, poderá haver lugar à reformulação de ofertas existentes com vista à otimização das condições de operação, promovendo a passagem de algumas carreiras e/ou

zonas/localidades para lógicas de transporte a pedido.

A implementação destes casos que envolvem alterações da oferta existente exige uma parceria sólida com os operadores de transportes coletivos (neste caso, a EVA Transportes), baseada num conhecimento equilibrado da informação sobre a procura e custos de operação, pelo que fazem mais sentido no contexto de médio-prazo e associadas a processos de contratualização das obrigações de serviço público.

No geral, verifica-se que os problemas de cobertura da rede nas férias escolares são maiores do que no período escolar, já que, neste último caso, a necessidade de transporte dos alunos para as escolas viabiliza ofertas que de outra forma não seriam viáveis. Todavia, mesmo no período escolar verifica-se a existência de lugares sem oferta de TC ou com ofertas reduzidas.

No global, verifica-se que 73% dos habitantes do concelho residem em lugares com oferta de transportes coletivos no PPM do período escolar com 2 ou mais circulações por hora e sentido, enquanto nas férias escolares esta quota baixa ligeiramente para 71%.

Constata-se, porém, que na freguesia de Olhão, a cobertura atinge os 100%, em contraponto com as freguesias de Pechão e Moncarapacho, onde a cobertura não ultrapassa 40% e 33%, respetivamente.

Face ao atrás referido constata-se que em Olhão há margem para melhorar a oferta de transportes coletivos com a introdução de serviços de transportes flexíveis a pedido, recomendando-se que a aposta neste tipo de serviços seja implementada de forma faseada, de modo a, por um lado, propiciar a internalização e aceitação deste novo conceito de transportes coletivos, tanto ao nível da

população com dos operadores e gestores de transportes, e, por outro lado, ganhar sensibilidade para o *modus operandi*, encargos e proveitos que lhe estão associados.

O faseamento deve incidir, inicialmente, na supressão das carências de transportes existentes, numa opção clara de servir as áreas e horários que hoje apresentam os maiores défices de oferta, remetendo para fases posteriores intervenções mais profundas de racionalização de ofertas existentes.

Necessariamente que a implementação deste tipo de soluções de transporte deve ser suportada por um estudo detalhado de desenho dos circuitos de transporte a pedido e de análise da sua viabilidade, o qual deverá ser enquadrado numa perspetiva concelhia (e, eventualmente, interconcelhia) e de médio prazo, de modo a permitir o seu correto dimensionamento em função das possibilidades de evolução.

Efetivamente, a implementação de sistemas transportes pressupõe a criação de centro de coordenação e despacho e investimentos em tecnologia consideráveis que recomendam a que implementação tenha uma perspetiva regional, de modo a diluir os custos e melhor rentabilizar os investimentos.

O nível de tecnologia necessário para a implementação de serviços de transporte a pedido varia muito consoante o grau de flexibilidade preconizado para o serviço.

Genericamente, a escolha da tecnologia depende da escala e da complexidade da operação, sendo que a opção por sistemas tecnologicamente mais avançados tem a vantagem de garantir maior fiabilidade e eficácia ao sistema (ajuda a assegurar que ninguém é esquecido e que as rotas e a afetação dos veículos é a mais eficiente),

permitindo ainda analisar os padrões de procura e a posterior adaptação do serviço a esses padrões.

Na Tabela 9 apresenta-se uma síntese da tecnologia que está habitualmente associada ao sistema de transporte a pedido.

Tabela 9 – Requisitos tecnológicos associados ao “Transporte a Pedido”

Características	Alternativas
Equipamento de Centro de Reservas (Call Center)	Envolve habitualmente a disponibilização de um número “verde” ou “azul” ¹¹ associado à reserva de viagens, e necessariamente a existência de uma ou mais linhas de telefone para atendimento das chamadas. Ainda associado ao funcionamento do <i>call center</i> é necessário dispor de <i>software</i> específico que permita a correta anotação e gestão das reservas de viagens.
Equipamento de Gestão de Frota	Associado ao centro de controlo de operações é recomendável dispor de equipamentos de <i>hardware</i> (servidores) que permitam suportar a informação geográfica da rede e <i>software</i> específico de gestão de frotas que possibilite a identificação das viaturas no terreno e a construção dos caminhos mais eficientes para a recolha dos pedidos de viagem registados.
Equipamento embarcado nos veículos	Os veículos que asseguram serviços de transporte são habitualmente equipados com dispositivos que permitem informar o centro de controlo sobre a sua posição geográfica (equipamentos de posicionamento) e dispositivos que permitem a comunicação com o centro de controlo (consolas de mensagens ou computadores de bordo). Paralelamente, poderá ainda haver a necessidade de dotar os veículos de equipamentos de bilhética que possibilitem a leitura e/ou emissão de títulos de viagens
Equipamento de Informação aos utilizadores	Existe a possibilidade de dotar as principais paragens com painéis interativos que permitam informar os clientes da hora esperada para passagem da viatura. Ainda nos equipamentos de informação aos clientes, poder-se-á dispor de funcionalidades <i>web</i> específicas para o transporte a pedido que permitam, designadamente, a consulta de horários e a marcação de viagens através da internet.

¹¹ Nos números “verdes” as chamadas são gratuitas para os clientes, enquanto nos números “azuis” o preço é partilhado.

Para se ter uma ideia dos custos que podem estar envolvidos na montagem de um sistema de transportes a pedido, é de referir que a TIS participou na implementação de um sistema pioneiro em Portugal para Comunidade Intermunicipal do Médio Tejo, cujos custos de investimento rondam os 100 mil euros.

Para além das vantagens inerentes ao aumento da cobertura da rede em território de baixa densidade com custos controlados, as soluções de transporte a pedido propiciam um contacto de grande proximidade com a população, fornecendo informação em tempo real sobre a oferta e procura o que permite uma rápida adaptação dos serviços com vista a melhorar a sua eficiência.

Por último, é de referir que o sucesso deste tipo de soluções implica um envolvimento dos operadores de transportes locais, sejam eles empresas de transportes coletivos regulares, táxis ou mesmo associações de solidariedade social que promovem serviços de transportes dedicados, bem como dos administradores de serviços públicos no sentido de procurar uma concertação de horários que favoreça a concentração da procura.

“Projeto-piloto”: Circuito de transporte entre a Extensão do Centro de Saúde e a Fuseta

Integrado na implementação do sistema de “transporte a pedido”, ou numa ótica de “projeto-piloto” de uma iniciativa deste tipo, é possível identificar a ligação entre o centro da vila da Fuseta e a Extensão do Centro de Saúde, uma vez que atualmente não existe um transporte que assegure a mobilidade dos utentes que se pretendem deslocar às consultas médicas.

A Extensão do Centro de Saúde, localizada na Rua da Ponte Grande, tem um acesso difícil devido ao declive

acentuado da rua, principalmente por parte dos utentes de mobilidade condicionada que se deslocam do centro da vila, pelo que o seu transporte (outrora financiado) poderia ser realizado pela Junta de Freguesia.

Assim, mediante uma inscrição prévia junto deste órgão (que até pode ser efetuada no momento da marcação da própria consulta), o transporte realizará as viagens com passagem e/ou paragem unicamente nos locais para os quais tem inscrições de utentes – no limite, em alguns dos dias (ou períodos) o circuito não se realiza.

Nesse sentido, apenas estão estabelecidas, por exemplo, a realização de um circuito com hora definida por dia (além do regresso), pelo que seria igualmente necessária e recomendável uma concertação conjunta com os serviços do Centro de Saúde de modo a programar adequadamente os horários das consultas.

Este transporte pode realizar-se com recurso a uma carrinha de 9 lugares, que conseguisse circular sem constrangimentos de maior na zona central da Fuseta e pudesse transpor a Ponte Grande. Este serviço poderia funcionar numa de duas óticas:

- Paragens fixas ao longo do percurso, com presumíveis aumentos de distâncias percorridas pelos utentes;
- Esquema de “linha azul”, em que, seguindo um percurso predefinido, o utente apenas tem de “levantar o braço” para mandar parar a viatura.

Na Figura 38 apresenta-se uma proposta de percurso a ligar o centro da vila à Extensão do Centro de Saúde, bem como a localização proposta das paragens (sem um início do percurso demarcado, dependente da procura), caso se opte pela primeira solução.

Figura 38 – Proposta de circuito de transporte entre a Extensão do Centro de Saúde e o centro da vila da Fuseta



E.3. Preparação de um Plano de Incentivo e Promoção do Transporte Coletivo

A acompanhar todas as melhorias possíveis de introduzir no sistema de transportes coletivos deve também estar presente a preparação de um **Plano de Incentivo e Promoção do Transporte Coletivo**, que deve procurar eliminar as dificuldades de acesso na utilização dos transportes públicos, nomeadamente associadas à dificuldade de acesso à informação sobre a oferta.

Um dos aspetos que contribui para a menor utilização dos transportes públicos é a dificuldade em compreender a oferta que é proporcionada pela rede existente, uma vez que:

- Não existe um mapa da rede nas diversas paragens, quer na cidade de Olhão quer nos restantes aglomerados urbanos, aumentando a dificuldade dos passageiros em identificar as carreiras que servem a

zona em que residem ou trabalham;

- Nenhuma das paragens tem, igualmente, quaisquer informações sobre horários, “espinhas das carreiras” (principais paragens servidas) ou tarifários dos serviços.

Nesse contexto, propõe-se uma aposta clara na melhoria da informação disponível sobre a oferta de transporte coletivo, apostando nas seguintes vertentes:

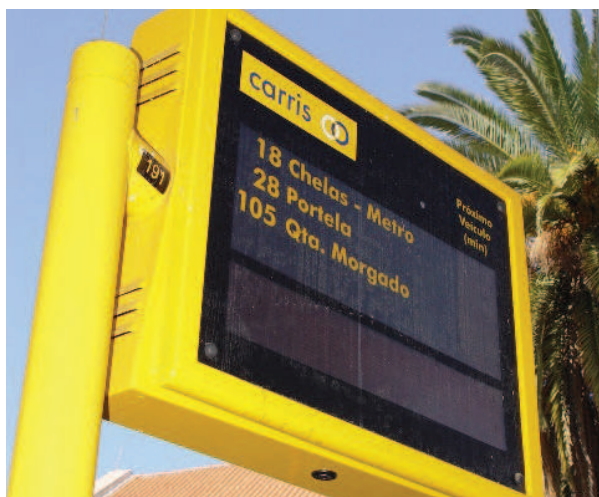
- Campanhas de divulgação das vantagens associadas à utilização dos transportes coletivos;
- Desenvolvimento de folhetos com informação da oferta de transportes que serve os principais equipamentos coletivos ou polos geradores;
- Ações de marketing dirigidas a segmentos específicos, procurando privilegiar sobretudo os não utilizadores que mais facilmente podem vir a ser captados para o transporte coletivo rodoviário¹².

Também neste domínio o processo de informatização da oferta de transporte coletivo que está em curso no âmbito

¹² Um exemplo histórico típico deste tipo de ações foi a oferta de um bilhete semestral pré-pago de autocarro aos **estudantes** da Universidade de Giessen, na Alemanha, em 1994, acompanhado de uma campanha de informação intensiva. No ano seguinte, já sem a oferta em vigor, a quota de alunos que utilizava o autocarro nas viagens para a faculdade subira de 15% para 36%. Outro tipo de público-alvo diz respeito aos **novos moradores de zonas servidas por transporte público**, a quem a experiência de uma carta explicativa com a oferta de um bilhete diário de teste acompanhado de um mapa da rede, em Estugarda, no ano de 2006, motivou uma intenção de usar o transporte público que passou de 18% para 47%. Esta experiência foi, aliás, implementada no final de 2012 pela Agência Municipal de Energia de Almada neste concelho.

do projeto SIGGESC do IMT (publicado em DR pelo Decreto Normativo n.º 32/2009) permitiria, com pouco esforço adicional, contribuir para o desenvolvimento de um motor de busca integrado sobre as principais características da oferta; neste âmbito, a EVA referiu já se encontrar em processo de georreferenciação das suas paragens e carreiras.

Também os dados recolhidos pela Infortele a bordo do atual Circuito Urbano, relativamente à posição dos veículos em tempo real, poderá no futuro ser expandida a outros serviços e utilizada para a introdução de informação em tempo real nas principais paragens e interfaces.



Painel de informação do tempo de espera em tempo real, implementado em Lisboa desde 2001 (fonte: Carris)

Ainda como incentivos à utilização dos transportes coletivos mas no âmbito da operação estão, também, a qualidade da oferta proporcionada e a sua adequação às necessidades de mobilidade, bem como a qualidade e conforto dos locais de interface e paragens e proporcionadas pelos veículos.

Assim, sugere-se que seja implementado um programa de uniformização das paragens de transporte coletivo rodoviário, através da adoção de um *design* único

concelhio (ou regional) com design inclusivo, que inclua a informação suficiente e indispensável relativa a percursos afetos a cada paragem, mapa da rede, horários, tarifários dos serviços, etc.

E.4. Revisão do tarifário dos transportes coletivos

O tarifário do transporte coletivo no concelho de Olhão está, até à data, concentrado individualmente por operador e modo de transporte, o que não só desincentiva a intermodalidade como o próprio uso do transporte coletivo, sendo difícil para o utilizador ocasional compreender quando é que pagará pela realização de uma viagem.

No transporte rodoviário, nomeadamente nos serviços da EVA, o tarifário regulado pelos preços máximos fixados anualmente por escalão quilométrico. No entanto, não existe qualquer integração com os tarifários do Circuito Urbano de Olhão (CUO) e do transporte ferroviário.

Nesse sentido é fundamental que sejam realizados os esforços necessários para promover a revisão do tarifário no concelho e na região algarvia (incluindo os títulos regulares e ocasionais), uma vez que o atual sistema tarifário é fortemente dissuasor da utilização dos transportes coletivos. O sistema tarifário deve ser o mais simples possível, de modo a que a perceção do conjunto da rede pelos utilizadores seja clara e imediata.

Por outro lado, a aposta numa rede mais estruturada, com serviços hierarquizados que impõem o transbordo em certas ligações, não é compatível com o sistema tarifário atual, sendo necessário a sua reformulação para um sistema que não penalize tarifariamente o transbordo,

mesmo entre diferentes operadores de TC.

Face ao exposto pode-se concluir que os principais problemas do atual sistema tarifário incidem sobre duas grandes temáticas: a ausência de integração tarifária e a falta de informação/dificuldade de perceção dos preços a pagar.

Assim, as propostas de reestruturação passam por:

- Revisão das tarifas a cobrar no CUO, de modo a aumentar o nível de cobertura de custos pelas receitas (uma vez que o serviço é claramente deficitário), não sem antes proceder à revisão da oferta (vide ponto E.2.3);
- Estruturação metódica e coerente dos tarifários concelhios e interconcelhios praticados pela EVA, de modo a corrigir as inconsistências encontradas (particularmente nos preços dos “meios bilhetes”, muitas vezes sem qualquer diferença face ao bilhete “inteiro”) e eventualmente negociando taxas de desconto superiores consoante a rentabilidade da ligação;
- Criação de passes multimodais entre os três principais serviços ou operadores do município (CP, EVA e CUO);
- Criação de passes com integração de oferta de estacionamento, que fomentem o *park&ride*, quer para o serviço ferroviário (onde se inclui a nova oferta de estacionamento proposta no ponto G.4.2), quer para o serviço rodoviário.

E.5. Promover a acessibilidade para todos em TP

A promoção da acessibilidade a todos em transporte público tem de ser promovida nas interfaces, principais paragens e nos próprios veículos.

No concelho de Olhão, os constrangimentos de acessibilidade ocorrem tanto nas interfaces, como no próprio material circulante da Linha do Algarve, e na frota da EVA Transportes.

Efetivamente, ao nível do transporte ferroviário:

- A estação ferroviária possui um acesso com rampa pelo lado Sul; contudo, o passeio não está rebaixado nesta zona de passagem; os atravessamentos da via-férrea possuem igualmente uma pequena rampa, mas esses mesmos atravessamentos serão sempre um risco por passageiros de mobilidade condicionada;
- O momento do embarque será, ainda assim, mais complicado: o material circulante possui apenas degraus (exageradamente altos mesmo para o passageiro sem condicionalismos) e não tem qualquer acesso com piso rebaixado.



Acesso à plataforma da estação ferroviária de Olhão para passageiros de mobilidade condicionada



Entrada para a composição de comboios da Linha do Algarve



Sala de espera do terminal rodoviário de Olhão

No que diz respeito ao transporte rodoviário:

- O terminal rodoviário de Olhão possui, logo à partida, escadas para aceder ao seu interior, o que dificulta sobremaneira a sua utilização por utilizadores com dificuldades de locomoção; por sua vez, a própria zona exterior não tem passeios rebaixados nem uma passadeira nas proximidades;
- Apenas 14% das viaturas da EVA estão adaptadas a pessoas de mobilidade condicionada, sendo que das 11 viaturas que operam no concelho de Olhão apenas 2 são desse tipo – o acesso aos veículos é, por isso, mais difícil (senão impossível) para estes passageiros.

As interfaces principais do concelho devem, então, promover a acessibilidade para todos, nomeadamente nos seus acessos (cumprindo o disposto no DL 163/2006) e procurando minimizar a altura das paragens face à dos veículos, nomeadamente tendo em consideração as práticas internacionais em matéria de dimensionamento das plataformas das paragens.

Também ao nível da informação a disponibilizar nas interfaces é necessário que esta possa ser apreendida por todos. Desta forma propõe-se:

- A disponibilização da informação em suportes alternativos (dirigidas a grupos com mobilidade condicionada);
- Informação legível (tipo e tamanho da letra, contrastes, iluminação do local de leitura) e clara (esforço de simplificação da informação (horários, mapas de percurso, etc.).



Rouen: paragem de um sistema Optiguide e que garante a acessibilidade para todos

O *layout* dos veículos também é de extrema importância, devendo ser feito um esforço para aumentar a percentagem de veículos preparada para garantir os padrões de mobilidade relacionados com a “acessibilidade para todos”, nomeadamente piso rebaixado e a garantia de espaço no interior do veículo para acomodar cadeiras de rodas (e/ou carrinhos de bebé).

E.6. Integrar a oferta dos táxis no sistema de transportes públicos

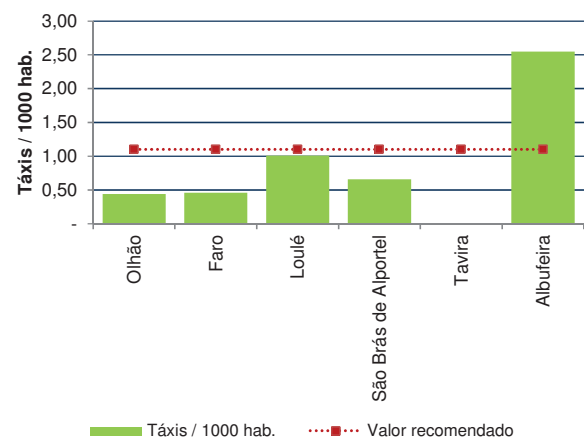
Em paralelo com as intervenções nos transportes coletivos, constitui-se como objetivo a **integração a oferta dos táxis** nesse sistema de transportes públicos, o que passa por garantir um correto dimensionamento da frota, pela introdução de veículos adaptados e pela valorização das paragens e pontos de estadia.

Na fase de diagnóstico foi possível verificar que **a oferta de táxis disponível no concelho de Olhão é genericamente reduzida**: a oferta média *per capita* é de 0,44 táxis por cada 1.000 habitantes, valor este que se revela desadequado, não só porque a bibliografia

internacional de referência aponta para 1,1 táxi por cada 1.000 habitantes, mas sobretudo porque no período de verão a população presente aumenta substancialmente.

Por comparação com os concelhos mais próximos (vide Figura 39), a oferta de táxis por residente em Olhão tem o valor mais reduzido, mas da ordem de grandeza de Faro. Albufeira possui um peso por habitante muito elevado, fruto essencialmente do aumento de população presente que se regista no período de verão.

Figura 39 – Táxis por 1.000 habitantes na em Olhão e concelhos mais próximos



Fonte: Município de Olhão, tratamento TIS

Neste contexto propõe-se **o aumento do contingente de táxis**, numa operação que envolveria um crescimento global cerca de 175% do número atual (cerca de 35 táxis adicionais), não só para atingir os valores recomendáveis mas também para acautelar o aumento de procura sazonal.

Além do aumento de frota necessário, justifica-se ainda a existência de táxis para pessoas com mobilidade reduzida, ao abrigo do disposto no Decreto-Lei n.º 251/98 de 11 de Agosto, sendo que as licenças para estes táxis adaptados podem estar fora do contingente se não for possível adaptar veículos existentes.

Ainda que não sejam conhecidas regras de boas práticas para estabelecer a dimensão da frota de táxis adaptados, **propõe-se considerar a existência de pelo menos dois táxis adaptados no concelho**, um dos quais afeto à cidade de Olhão (que deve ser prioritário numa estratégia de implementação faseada).

A fotografia seguinte apresenta um exemplo de táxi adaptado (neste caso em São João da Madeira) não sendo demais referir que os tarifários praticados por este são semelhantes aos praticados pelos táxis convencionais, podendo também ser utilizados pelos passageiros sem restrições de mobilidade.



Táxi adaptado a pessoas com mobilidade reduzida em São João da Madeira (fonte: <http://tetraplegicos.blogspot.com/>)

Finalmente importa garantir que as paragens de táxis apresentam bons níveis de conforto e de qualidade, o que se deve traduzir:

- **Garantia de abrigo e de zonas de estadia em todas as paragens de táxi**, cumprindo os parâmetros de qualidade referidas na proposta de hierarquização das interfaces de transporte no que respeita ao número mínimo de lugares sentados e lugares de estacionamento;
- **Disponibilidade de informação sobre as**

principais empresas operadoras de táxi nas paragens, com disponibilização dos telefones de contacto.

Refira-se que, quanto a esse aspeto, a única praça de táxis do concelho, na Avenida da República, está bem localizada e apresenta um aspeto cuidado (sinalização adequada e abrigo para passageiros). Os restantes lugares reservados a táxis noutros locais da cidade, nomeadamente junto ao Ria Shopping, PSP e cais de embarque fluvial, poderiam ser, de forma sequencial, alvo de intervenções de modo a melhorar as suas condições de segurança, conforto e informação ao público.



Praça de Táxis em Olhão

Numa lógica de integração dos vários modos de transporte recomenda-se a criação de uma paragem de táxis junto à estação ferroviária para servir os passageiros que chegam a Olhão.

Outras medidas a implementar podem passar pela promoção da **associação entre taxistas** para a implementação de serviços de gestão de pedidos e soluções de serviços inovadoras (e.g. aceitar pedidos de serviço via internet; passar a dispor de veículos híbridos ou elétricos, implementar serviços de táxis coletivos, etc.),

ou a melhoria da segurança e do serviço prestado, através
da **formação dos taxistas**.

F. Propostas para a Rede Rodoviária

F.1. Estratégia e Linhas de Orientação

O município de Olhão dispõe atualmente, de uma excelente acessibilidade rodoviária (sendo as vias principais o IP1/A22, o eixo EN125/ER125, a ER398 e a ER2-6), dado o grau de concretização da sua rede fundamental e secundária. A introdução de portagens na ex-SCUT (A22) terá contribuído, contudo, para a transferência de fluxos rodoviários para as redes de hierarquia inferior, nomeadamente para a EN125, com agravamento das suas condições de circulação em especial no atravessamento urbano de Olhão.

É preciso ainda ter em conta os constrangimentos económicos e financeiros que o país vive e a mudança de objetivos estratégicos para os financiamentos no âmbito do próximo quadro comunitário de apoio 2014-2020 no sentido de uma redução drástica no apoio à construção de equipamentos e infraestruturas rodoviárias.

Do lado da procura de transporte, constata-se que a quebra do rendimento disponível das famílias, o aumento do custo dos combustíveis e dos títulos de transporte e os elevados níveis de desemprego, têm conduzido a uma quebra da mobilidade e da procura do transporte (público e individual). Os volumes médios de tráfego nas estradas e da procura no transporte público, têm estado a decrescer e

assim poderão continuar durante mais alguns anos.

Verifica-se assim que por um lado um existem fortes restrições ao desenvolvimento de novas infraestruturas rodoviárias e por outro assiste-se a uma redução das viagens em alguns modos de transporte, em especial o transporte individual. Neste enquadramento, ainda que algumas das causas para esta retração da procura possam ter um caráter passageiro e se admita a retoma do crescimento económico do país num futuro próximo, será preciso ter em conta que já não é possível voltar a pensar em propostas de criação de novas infraestruturas rodoviárias exigentes do ponto de vista financeiro, sendo necessário que todas as propostas a apresentar tenham agora de ser ponderadas e sugeridas num âmbito mais contido e seletivo.

Nesse sentido, o enfoque das propostas de intervenção deve estar colocado principalmente numa gestão mais eficiente da capacidade instalada, de modo a assegurar que:

- A hierarquia da rede de transportes é apreendida pelos diversos utilizadores;
- Deverão ser otimizados os recursos e infraestruturas existentes;
- Os volumes de tráfego e/ou velocidades de circulação nas vias por onde se fazem os

atravessamentos dos aglomerados se reduzem, principalmente através do encaminhamento para vias alternativas envolventes aqueles;

- São tomadas medidas com o objetivo de conter a expansão da rede rodoviária local;
- Se desenvolve uma estratégia que contribua para a redução da sinistralidade rodoviária;
- Os utilizadores são sensibilizados e informados sobre os reais custos da utilização do transporte individual.

F.2. Garantir que a hierarquia da rede é apreendida pelos utilizadores

F.2.1. Ao nível concelhio

Para que a escolha de caminhos tomada pelos utilizadores tenha em consideração a hierarquia da rede rodoviária, é fundamental garantir que esta é apreendida por parte destes (mesmo os não habituais). Para tal será necessário garantir:

- A **adequação das características físicas das vias à sua importância funcional**, quer no que se refere às vias existentes quer em relação a eventuais novas vias a construir;
- Um **sistema de sinalização e sinalética** eficaz que permita encaminhar os automobilistas pelos percursos mais adequados em função da origem e destino das viagens.

A adequação das características físicas das vias já

existentes à sua hierarquia funcional pode implicar o alargamento da sua faixa de rodagem, mas também a redução da sua largura (por introdução ou aumento de passeios ou de estacionamento lateral).

A adaptação da rede rodoviária à estrutura hierárquica é um processo contínuo, que exige uma monitorização regular e a avaliação periódica do seu desempenho. Convém, por um lado verificar se não ocorrem fenómenos de congestionamento na rede estruturante que induzam o tráfego de atravessamento a procurar percursos alternativos através de redes locais e por outro lado introduzir medidas que adequem as velocidades de circulação à natureza das vias, ou troços de vias.

Também o sistema de sinalização e sinalética do concelho deverá ser progressivamente adaptado e consolidado de modo a tornar clara a hierarquização da rede, devendo ser tidas em consideração os seguintes vetores:

- O **sistema orientador** (de orientação espacial e posicionamento no concelho), reforçando:
 - **Sinalização direcional** – principais acessos rodoviários do concelho, principais infraestruturas rodoviárias (rede de 1º e 2º nível) e de transporte coletivo e identificação dos principais aglomerados do concelho;
 - **Ligação direcional entre os principais aglomerados e as áreas de cariz mais local**, sinalizando-se progressivamente a ligação entre zonas/parques de estacionamento, equipamentos e atrativos turísticos;
- O **sistema informativo** (sinalização de maior

proximidade):

- Sinalização turística;
- Sinalização de atividades económicas e empresariais, tendo sempre em conta a hierarquia da rede rodoviária preconizada;
- Sinalização da oferta de estacionamento¹³.

Refira-se que, quanto ao sistema informativo, regista-se em Olhão, além de uma incidência de sinalização deficiente ou incorreta, a sua total ausência durante largas extensões dos percursos indicados, diminuindo a eficiência da sinalização que efetivamente existe.

F.2.2. Beneficiação do esquema de ligações da vila da Fuseta à ER125

Atualmente, os acessos à vila da Fuseta são realizados através de dois eixos rodoviários principais: a EN125-5 e o caminho municipal que passa pela escola EB23 Dr. João Lúcio e que acede à vila da Fuseta através da designada Ponte Grande.

Estas duas ligações estabelecem entre si percursos complementares, ainda que com restrições e condicionamentos sobretudo ao nível da circulação de

veículos pesados que impedem que se tornem percursos alternativos.

O acesso principal é realizado através da EN125-5 partir do entroncamento de Alfandanga. Trata-se de uma estrada que pertence à rede municipal, tem um perfil de uma via por sentido com uma largura variável – geralmente com mais de 6 metros, mas que apresenta condicionamentos em dois locais:

- **Passagem de nível da Linha do Algarve:** as 29 circulações diárias (no total dos dois sentidos) obrigam ao fecho da cancela durante largos períodos de tempo e conduzem à formação de filas de espera por vezes extensas, sobretudo nos meses de verão;
- **Estrangulamento junto à estação do caminho-de-ferro de Fuseta-Moncarapacho,** onde a presença de um muro que limita a faixa de rodagem numa zona de curva dificulta o cruzamento de dois veículos, em especial se um deles for um veículo pesado.

¹³ A título de exemplo, o Parque do Levante, criado para “facilitar o estacionamento numa das zonas mais movimentadas da cidade em termos de comércio e serviços” apenas nas proximidades tem sinalização direcional, não chegando a informação da sua existência à totalidade da população e, com isto, não cumprindo integralmente os objetivos de gerir o estacionamento da zona histórica da cidade.



EN125-5 à entrada da Fuseta

Nas proximidades deste local existe o entroncamento com a EM516-1, que também estabelece a ligação à ER125. Trata-se de uma alternativa à EN125-5 que é muito utilizada, uma vez que a transposição da linha de caminho-de-ferro se faz através de uma passagem inferior, o que permite evitar as demoras sempre que a passagem de nível está fechada. Esta passagem inferior tem, no entanto, uma largura e um *gabarit* muito reduzidos, impedindo o cruzamento de dois veículos ligeiros ou a passagem de veículos de mercadorias.



Passagem inferior da EM516-1 sob a Linha do Algarve

O segundo acesso é realizado pelo caminho municipal que passa pela EB23/S Dr. João Lúcio e pela Extensão do

Centro de Saúde de Olhão, e que acede à vila da Fuseta através da Ponte Grande. A principal restrição deste acesso é justamente a passagem superior sobre o caminho-de-ferro, por onde está proibida a circulação de pesados por questões de segurança.

Esta restrição é especialmente penalizadora para o transporte escolar, uma vez que aumenta substancialmente o percurso do autocarro no serviço à referida escola.

Por outro lado a inserção do traçado na ponte é feita através de uma curva apertada que gera insegurança, em especial quando se circula no sentido de entrada na Fuseta.



"Estrangulamento" da Ponte Grande, na Fuseta

Foram estudadas soluções que pudessem conduzir à eliminação das restrições provocadas pela Ponte Grande através da criação de um novo ponto de transposição do caminho-de-ferro. Não foi, no entanto, encontrada nenhuma solução alternativa satisfatória, pelo que se considera que a melhor solução será sempre intervir ao nível da beneficiação da Ponte Grande em termos de largura, e no traçado da Rua General Humberto Delgado.

Considera-se, por isso, que o acesso principal à Fuseta deverá ser mantido pela EN125-5 por 3 razões principais:

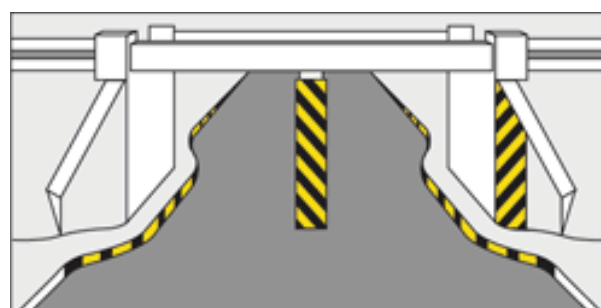
- É a que apresenta melhores condições de traçado ao longo de toda a sua extensão;
- Insere-se no aglomerado urbano da Fuseta através da Av. 25 de Abril, que tem um traçado marginal ao tecido urbano e que liga aos pontos de maior geração de veículos durante o verão (ancoradores de travessia da Ria, Parque de Campismo, zona marginal e parques de estacionamento);
- Liga à ER125 no cruzamento de Alfandanga, para o qual se prevê a implantação de uma rotunda (incluída na Subconcessão Algarve Litoral), permitindo por isso todos os movimentos de entrada e saída da Fuseta (para Poente e Nascente).
- Eliminação do estrangulamento em frente à estação de Fuseta-Moncarapacho, o que inclui:
- Alargar a plataforma da estrada para o lado da ribeira, uma vez que nessa zona o desnível para o leito da ribeira não é muito grande; para tal, será necessário eliminar o muro que existe atualmente (vide Figura 40);
- Criar um corredor pedonal que dê continuidade ao passeio que existe até à rotunda de entrada na Fuseta (ligação à Rua da Liberdade e Av. 25 de Abril), e que se estenda, pelo menos, até à EM516-1; este corredor não tem necessariamente que se localizar na plataforma da via rodoviária, podendo a partir da estação de caminho de ferro ter um traçado separado da estrada; contudo, e porque se propõe alargar a plataforma da estrada junto à estação, poderá ser aproveitada essa ocasião para se estudar o melhor traçado para o corredor pedonal;

Nesta perspetiva, a rede de acessos à Fuseta deve ter como espinha dorsal a EN125-5 e, complementarmente, a EM516-1, devendo incidir sobre estas duas vias a concentração dos investimentos de beneficiação nos acessos à Fuseta, nomeadamente através da:

Figura 40 – Eliminação do estrangulamento em frente à estação de Fuseta-Moncarapacho



- Alargamento da atual passagem inferior da EM516-1, assegurando uma largura mínima de 2,75 metros por sentido; em alternativa, e caso se verifique ser a situação mais económica e viável do ponto de vista construtivo e do impacto na operação ferroviária, poder-se-á criar uma 2ª passagem com o mesmo *gabarit* ao lado da primeira, para que se possa assegurar uma passagem com 2 sentidos de circulação.



Esquema de passagem inferior com dois sentidos a construir na EM516-1 (fonte: <http://www.invicta.pt>)

Por fim, caso se venham a concretizar as obras de beneficiação da ER125 no âmbito da Subconcessão Algarve Litoral, deixarão de ser permitidos os movimentos de viragem à esquerda no entroncamento

entre a EN125 e a estrada que faz a ligação à escola EB23/S Dr. João Lúcio, sendo necessário realizar-se esses movimentos nas rotundas de Alfandanga ou de Bias do Norte (vide Figura 41), o que implica um acréscimo de percurso de cerca de 900 metros em relação à situação atual.

Figura 41 – Acessos à Fuseta após a concretização da Subconcessão Algarve Litoral



É, por isso, importante eliminar o estrangulamento que representa atualmente a Ponte Grande, de modo a que seja possível a passagem de autocarros de passageiros. A solução mais económica e racional será a beneficiação desta ponte, quer pelo seu reforço estrutural quer pela beneficiação do traçado na sua aproximação, em especial

na Rua General Humberto Delgado, como se representa esquematicamente na Figura 42.

Figura 42 – Beneficiação da Ponte Grande



F.3. Reduzir os volumes de tráfego e/ou velocidades de circulação nas vias de atravessamento aos aglomerados.

O aumento dos custos de transporte, em especial do individual, por aumento do valor dos combustíveis, do custo do estacionamento, das portagens ou da manutenção dos veículos, tem conduzido a uma forte retração da mobilidade motorizada.

Esta alteração comportamental não será apenas conjuntural porque corresponde também a uma mudança na forma como as pessoas encaram o uso do automóvel.

Esta conjunção de fatores constitui uma oportunidade para introduzir medidas de contenção do uso excessivo do transporte individual e da sua apropriação abusiva do espaço público que se tem verificado com maior expressão e de forma progressiva nas últimas 2 décadas.

Deverá assim aproveitar-se este período para introduzir

medidas de adaptação e requalificação do espaço público não apenas para devolver espaços ao peão mas também com o objetivo de melhorar o ambiente urbano e a segurança rodoviária.

Assim, propõe-se:

- Conter a intensidade da circulação na Av. D. João VI (troço da EN125 que atravessa o centro de Olhão) em especial durante os períodos de ponta da manhã e da tarde em dias úteis.
- Condicionar a circulação de automóveis nas vias de natureza predominantemente de acesso local, de forma a permitir a convivência entre o transporte individual, os peões e as bicicletas no mesmo espaço canal. Estão especialmente neste caso as ruas que integram o centro histórico de Olhão ou o casco urbano da Fuseta, à semelhança do que já ocorre igualmente em Moncarapacho;
- Tornar as vias mais “amigáveis” para os peões e ciclistas disciplinando a circulação automóvel e o estacionamento;

F.3.1. Conter os movimentos de atravessamento na Av. D. João VI (EN125 - Olhão)

A travessia da cidade de Olhão pela EN125 constitui, à semelhança do que se passa noutras localidades, um fator de enorme perturbação na vida da cidade devido ao efeito de barreira que o tráfego intenso que nela circula provoca, mas também devido aos impactes de ruído e emissões de gases e a insegurança (sobretudo para os peões – vide ponto C.2.3) para as populações que residem ou trabalham

na sua envolvente.

O troço da EN125 que atravessa o tecido urbano de Olhão tem uma extensão de 1870 m entre a rotunda com a Av. 5 de Outubro (a Poente) e a rotunda com a estrada da zona industrial (a Nascente). Ao longo desta extensão existem 11 intersecções e 15 passadeiras de peões. Das intersecções existentes, 4 são rotundas, e uma das restantes está semaforizada. Trata-se de uma estrada de carácter regional, que foi entretanto transformada numa avenida (neste troço), quer pelos usos marginais, quer pela apropriação que os cidadãos dela fazem.

Durante os períodos de ponta da manhã (8h00 - 9h30) e da tarde (17h00 - 18h30) os volumes que circulam nesta via ultrapassam a sua capacidade instalada, ocorrendo diariamente extensas filas de espera que obstruem as suas intersecções, condicionando não apenas o acesso à EN125 como a sua transposição nas viagens internas à cidade

A construção da estrada variante com traçado a norte da cidade e que iria resolver este problema foi entretanto suspensa no âmbito da renegociação da concessão do Algarve. É pois necessário encontrar soluções alternativas que possam resolver pelo menos até 2020 esta situação. A solução preconizada passa pela intervenção a dois níveis:

- i) introduzir medidas de gestão da circulação na Av. D. João VI/EN125 que possibilitem controlar os fluxos de atravessamento, em especial durante os períodos de ponta.
- ii) criar um percurso variante para a qual seja possível reencaminhar os fluxos não servidos pela Av. D. João VI (ver ponto F.4.1).

Conter os fluxos na Av. D. João VI

Das 11 intersecções da Av. D. João VI, apenas no cruzamento com a R. Dâmaso da Encarnação, a circulação

é gerida através de um sistema de sinalização semafórica. O modelo de gestão instalado funciona com um ciclo de duração global de 2 minutos repartidos por 3 fases de tempos fixos e em que a fase dedicada aos movimentos na EN125 é de 1 minuto. A capacidade máxima de circulação ao longo da EN125 naquele entroncamento é de cerca 600 veíc/h. No entanto e de acordo com as contagens de tráfego realizadas no âmbito deste estudo verifica-se que o total de veículos a entrar por sentido na avenida em hora de ponta é superior aquele valor (contagens realizadas nas rotundas nascente e poente da EN125), estimando-se que se não houvesse aquela restrição o volume de veículos na EN125 rondaria os 1000 veíc./h.

Conclui-se assim que o semáforo do cruzamento da R. Dâmaso da Encarnação funciona como um regulador de tráfego mas também como a principal causa das filas de espera que se formam na Av. D. João VI em hora de ponta. Existem soluções que podem melhorar o desempenho daquele cruzamento, instalando por exemplo um sistema de gestão semafórica totalmente atuada em substituição do atual sistema de tempos fixos, ou implantando uma rotunda como está previsto. Julga-se no entanto que a solução mais adequada do ponto de vista da sustentabilidade da cidade é a instalação de um sistema de controlo de tráfego nas entradas da cidade que limite o tráfego que a atravessa à capacidade julgada adequada para o seu funcionamento equilibrado. O que hoje existe é um sistema que limita a capacidade de circulação mas que está localizado a meio da avenida, provocando filas para nascente na ponta da manhã e filas para poente na ponta da tarde. O que se propõe é que se eliminem estas filas de espera dentro da cidade, afastando-as para fora as extremidades da cidade. A única forma de o fazer é através da instalação de semáforos nas rotundas nascente e poente. Este sistema só estaria a funcionar durante os períodos de

ponta da manhã e da tarde, estando nos outros períodos do dia em amarelo intermitente. A regulação dos semáforos deveria ser de modo a impedir que entrassem na Av. D. João VI mais do que 600 veíc/hora.

O sistema de sinalização semafórica na Av. D. João VI deve ser estabelecido e aprofundado através de um estudo baseado na criação de um modelo de microsimulação a desenvolver especificamente para este efeito por forma a possibilitar a avaliação de várias soluções de regulação alternativas.

F.3.2. Reorganização do trânsito no interior da Fuseta

Tradicionalmente tem sido pela rua da Liberdade que se fazem os percursos de atravessamento da Fuseta até se chegar à Ria.

Apesar da existência da rua 25 de Abril, entretanto alargada e beneficiada e que constitui uma melhor alternativa para as viagens que se dirigem à zona ribeirinha, continua a ser pela rua da Liberdade que se fazem muitas das viagens de atravessamento do aglomerado. A rua da Liberdade continua a ter excessivos volumes de circulação tendo em conta o seu perfil demasiadamente estreito, onde os passeios são inexistentes em grande parte da sua extensão, apesar de ser permitido o estacionamento lateral.

Assim, além da proposta de tornar toda a zona central da Fuseta mais “amiga” do peão (vide ponto C.2.5), é necessário introduzir medidas que reduzam os volumes de tráfego nesta artéria.

Para atingir este objetivo considera-se que a solução mais facilmente implementável é a inversão do sentido de

circulação (como se apresenta na Figura 43), ou seja a circulação na Rua da Liberdade deverá passar a ser feita no sentido de saída da vila (sul/norte); esta medida deverá por si só contribuir para uma forte redução da circulação na R. da Liberdade, uma vez que parte desse tráfego é atualmente atraído pela facilidade de acesso a partir da rotunda com a EN125-5.

Figura 43 – Proposta de alteração do sentido de circulação na Rua da Liberdade, na Fuseta



Complementarmente a esta medida, deverá considerar-se a possibilidade de proibir, durante os meses de verão, a circulação automóvel no troço mais a Sul da Rua da Liberdade (entre a Av. 25 de Abril e a Rua Dr. Manuel da Silva Ramos).

Neste troço, como descrito no ponto C.2.5, a via deverá ser devidamente diferenciada através da aplicação de um pavimento em calçada, eliminando desníveis de pavimento que dificultem a mobilidade pedonal e o usufruto integral do espaço.

Esta mudança implicará, por fim, uma reformulação dos sentidos de trânsito em algumas das vias adjacentes, à R. da Liberdade, designadamente:

- Na Rua Dr. Manuel da Silva Ramos (hoje com dois sentidos), que passará a ter sentido apenas de Poente para Nascente;
- Na R. Contra Almirante Marcelino Carlos que

Figura 44 – Proposta de alteração do sentido de circulação na Rua da Liberdade, na Fuseta



F.4. Promover vias alternativas aos atravessamentos dos centros urbanos.

A limitação do tráfego que atravessa o centro das localidades passa necessariamente pelo controle dos

passará a ter sentido poente-nascente entre a R. da Liberdade e a Av. 25 de Abril;

- Na R. Dr. Teófilo Braga que passará a ter sentido nascente-poente entre a R. da Liberdade e a Av. 25 de Abril;

volumes e das velocidades nos troços urbanos, mas deve ser complementada pela criação de percursos alternativos ou variantes que possibilitem o desvio da circulação.

A existência destas variantes permite a aplicação de medidas de controlo e restrição da circulação nos troços urbanos, quer em relação à passagem de veículos pesados ou sempre que se ultrapassem determinados níveis de volumes de circulação considerados excessivos.

Nesta perspetiva são apresentadas 3 soluções de "percursos variantes" com o objetivo de "proteger" os principais aglomerados do concelho:

- A formalização e requalificação da "Circular Norte" a Olhão, num horizonte temporal em que não se prevê a construção da variante à EN125 (vide ponto F.4.1);
- O redirecionamento dos veículos pesados para vias alternativas no atravessamento de Pechão (vide ponto F.4.3).
- A formalização do percurso pela EM516-2 e antiga EN398 como circular externa a Moncarapacho (vide ponto F.4.4);

F.4.1. Beneficiação das ligações de atravessamento a Olhão exteriores à EN125

Para evitar os congestionamentos que ocorrem em período de ponta no troço da EN125 que atravessa o centro de Olhão, os automobilistas utilizam percursos alternativos nos quais são usadas estradas ou arruamentos que não foram programados para suportar os volumes de tráfego que agora as percorrem. Trata-se de percursos que constituem efetivas variantes à passagem pela Av. D. João VI mas que apresentam em alguns pontos, situações que precisam de ser corrigidas por forma a oferecer as condições de segurança mínimas à circulação dos veículos. Estes pontos críticos deverão ser objeto de

intervenção urgente uma vez que a construção da variante à EN125 a Olhão prevista no âmbito da concessão do Algarve parece, ter sido abandonada por questões orçamentais. Existem atualmente dois caminhos principais utilizados pelos condutores (vide Figura 45):

- **Percurso “A”:** Rotunda da EN125/ER398 <> Piores <> Estrada de Quelfes <> Encosta do Brejo <> ER2-6 <> Mandil <> EN125;
- **Percurso “B”:** Rotunda da EN125/Av. Bernardino da Silva <> Rua Antero Nobre <> Rua do Diário de Notícias <> Rua da Comunidade Lusíadas <> ER2-6 <> Mandil <> EN125.

Figura 45 – Variante de Olhão à EN125 e alternativas usadas pelos condutores



O percurso “A” corresponde, em grande parte, ao traçado previsto pela variante a Olhão projetada pelas Estradas de Portugal (representada na figura como percurso “C”), e permite aos condutores evitar toda a zona urbana da cidade. Este traçado é constituído na sua totalidade por estradas já existentes mas que tinham anteriormente um caráter de serviço local, não tendo por isso as características físicas para satisfazer o tipo de trânsito que agora nelas circula no que se refere aos volumes registados, às velocidades de circulação praticadas e ao tipo de veículos que as procuram.

Assim, além de se procurar assegurar, em todo o percurso, uma largura mínima da faixa de rodagem de 6,0 metros, com criação, sempre que possível, de uma berma com 0,5 m, julga-se necessária a intervenção num conjunto de

locais que apresentam menores condições de segurança e que correspondem a pontos críticos que devem ser objeto de beneficiação. Apresentam-se de seguida e de forma esquemática o tipo de intervenção que se julga mais adequado tendo em conta os movimentos prioritários que se pretende satisfazer.

- **Cruzamento de Piores (ponto A.1):** dar prioridade clara ao movimento Pechão <> EN125, através do reperfilamento desta via de atravessamento e demarcação horizontal (e física, se possível) das perdas de prioridade da via com que se cruza (Caminho das Areias), como se apresenta na Figura 46;

Figura 46 – Reformulação do cruzamento de Piores



- **Cruzamentos da Estrada de Quelfes (ponto A.2):** Neste local existem duas interseções em T, afastadas entre si cerca de 50m. Não sendo possível juntá-las numa única intersecção, será preciso definir qual o movimento principal ao qual dar prioridade e, em função disso, reformular estes interseções. Considera-se que a

Estrada de Quelfes deve manter o seu carácter estruturante ao nível concelhio pelo que a solução passa pela reformulação das interseções por forma a dar prioridade aos movimentos que percorrem a Estrada de Quelfes (vide Figura 47).

Figura 47 – Reformulação dos cruzamentos com a Estrada de Quelfes



- **Cruzamento da ACASO (ponto A.3):** relatado como foco de sinistralidade frequente, a proposta passa pela materialização da prioridade dada ao novo percurso “variante” a Olhão, através do reperfilamento na zona envolvente (tendo a atenção de não eliminar os passeios construídos junto à Associação) e da instalação de sinalização horizontal e vertical explícita e evidente (vide Figura 48) de perda de prioridade para os movimentos provenientes da EM516-3;

Figura 48 – Reformulação do cruzamento de Brancanes (ACASO)



- **Troço entre a Encosta do Brejo e a ER2-6 (zona A.4):** afigura-se com um dos troços mais irregulares do percurso utilizado como variante, devido ao estreito perfil transversal e ao traçado

em planta (com várias curvas de visibilidade reduzida). Deverá ser reperfilado o traçado num troço com cerca de 380m de extensão (como se observa na Figura 49);

Figura 49 – Reperfilamento do traçado entre a Encosta do Brejo e a ER2-6



- **Cruzamentos com a ER2-6 (pontos A.5 e A.6):** estes cruzamentos distam cerca de 250 metros entre si, e propõe-se que sejam reformulados, através da correção de layout e traçado (no caso do cruzamento A.5, cuja inserção na ER2-6 é, atualmente, extremamente perigosa pela sua

fraca visibilidade e raios de inserção muito reduzidos – vide Figura 50) e através da construção de uma rotunda (no caso do cruzamento A.6, que já está prevista há alguns anos – vide Figura 51).

Figura 50 – Reformulação do cruzamento A.5 com a ER2-6

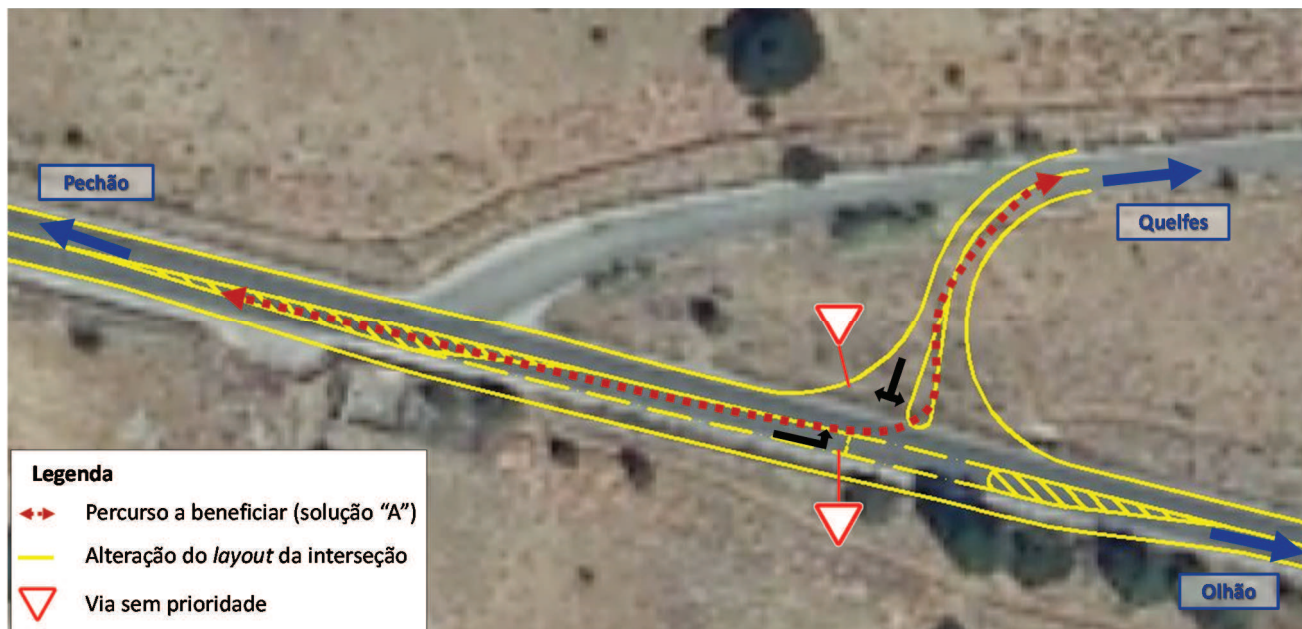


Figura 51 – Reformulação do cruzamento A.6 com a ER2-6



Todas estas propostas resultam, no entanto, de avaliações preliminares que deverão ser complementadas por estudos de viabilidade mais aprofundados.

Há que referir ainda que o encaminhamento de tráfego de atravessamento para estas vias – e, particularmente, o tráfego de veículos pesados – não se processará sem a necessária sinalização vertical que incentive a utilização de um caminho com cerca de 1 quilómetro adicional em detrimento do caminho mais curto, pelo interior de Olhão. O tráfego de pesados que não se destine ao interior de Olhão deverá, inclusive, ser totalmente proibido (pelo menos em determinadas horas do dia mais carregadas), exigindo para isso a existência de uma fiscalização adequada a fazer valer o cumprimento da sinalização.

Por sua vez, o percurso “B”, mais urbano, funciona essencialmente como uma escapatória para os residentes dos bairros a Norte da EN125 que pretendem fugir das filas provocadas pelo cruzamento semaforizado da EN125 com a Rua Dâmaso da Encarnação (“4 Estradas”).

Não se considera, contudo, recomendável formalizar a sua utilização, porque se trata de um percurso informal, passando por terrenos expectantes para os quais já haverá ou se prevê realizar um Projeto de Loteamento. Por outro lado utilizam-se ruas de caráter eminentemente residencial que devem ser preservadas de tráfego de atravessamento, nomeadamente a Rua Antero Nobre (onde se situa o Centro de Saúde e, atrás deste, a EB1/JI José Carlos da Maia) e a Rua da Comunidade Lusíada (onde se situa a EB1 N.º 5 de Olhão e a EB23 Prof. Paula Nogueira), além de diversos bairros residenciais.

Além disso, a ligação entre a Rua Antero Nobre e a Rua do Diário de Notícias representa um estrangulamento perigoso (curva a 90° e péssima visibilidade,

principalmente noturna), cuja redefinição de traçado obrigaria a negociações de terrenos. Nessa perspetiva, recomenda-se que intervenções sobre este troço e a sua formalização enquanto alternativa sejam feitas à escala de um Plano de Pormenor ou de Projeto de Loteamento a construir no terreno adjacente.

F.4.2. Beneficiação das ligações entre a Fuseta e a Via do Infante

O nó de Olhão do IP1/A22 situa-se bastante a Nascente da cidade, o que desincentiva a sua utilização pelos utilizadores conhecedores da rede que se desloquem de Lisboa ou do Barlavento algarvio em direção ao concelho que em geral saem da A22 no nó de Faro. Este acréscimo de percurso até ao nó de Olhão é ainda penalizado pela existência de um pórtico de portagem colocado a seguir ao nó de Faro, o que aumenta o custo do percurso pela A22.

Desse modo, este nó acaba por servir fundamentalmente os condutores provenientes de Nascente e aqueles que se deslocam para as freguesias de Moncarapacho, Fuseta e eventualmente Quelfes.

Efetivamente, a ligação entre a vila da Fuseta e o IP1/A22 faz-se hoje através da antiga EN398 (troço inicial) e da EM516-2, que não apresenta características de segurança e conforto para os condutores, (com a ocorrência de acidentes com vítimas mortais nos últimos anos).

Assim, sugere-se que esta ligação seja alvo de beneficiação, através da retificação do traçado, reperfilamento (com garantia de uma largura mínima da faixa de rodagem de 6 metros), e melhorias da drenagem superficial e sinalização.

F.4.3. Desvio do tráfego de pesados do interior de Pechão

Como referido no ponto C.2.7, a ER2-6 estabelece a ligação mais direta entre Olhão e Loulé e entre Olhão e a Via do Infante, atravessando o aglomerado de Pechão. Esta circunstância faz com que circulem por esta estrada um elevado número de veículos pesados que provocam um acréscimo da insegurança para os outros veículos e, principalmente, para os peões que percorrem aquela estrada no seu troço mais urbano.

Aferiu-se por isso a possibilidade de desviar este tráfego

de atravessamento para vias alternativas com capacidade para tal e que não trouxessem os mesmos inconvenientes para outras populações.

A proposta consiste no desvio dos veículos pesados que saem de Olhão em direção à Via do Infante logo no cruzamento da ER2-6 em Belmonte, em direção a Bela Curral. Seguindo por esta estrada durante aproximadamente 3,5 km, cruzam a EM522 e apenas viram para Norte no cruzamento de Chão de Cevada, em direção a Caliços, até cruzar a EM519, que desembocará novamente na ER2-6 (vide Figura 52).

Figura 52 – Percurso alternativo para veículos pesados no atravessamento de Pechão



Refira-se contudo, alguns aspetos da maior importância na implementação desta solução:

- O percurso indicado poderá exigir a reformulação de alguns dos cruzamentos, de modo a privilegiar os atravessamentos pretendidos; realce-se, desde logo, o cruzamento de Belmonte, bem como o de Chão de Cevada, o cruzamento com a EM519 e o cruzamento da EM519 com a ER2-6, para os quais se aconselha a construção de rotundas; no cruzamento com a

EM522, será necessário alterar as prioridades concedidas, através da priorização do movimento pretendido;

- A quase totalidade do percurso referido encontra-se já no concelho de Faro, o que poderá exigir a negociação com a autarquia local, não só na definição do percurso mas principalmente nas intervenções a realizar.

Julga-se, no entanto, que a transferência de tráfego –

pesado e, no futuro, também ligeiro – para outras vias é uma necessidade de curto ou médio prazo uma vez que no final da localidade existe um estrangulamento (com perda de prioridade para o sentido Norte/Sul em caso de cruzamento de dois veículos) devido a uma ponte secular que aqui se encontra.



“Estrangulamento” da ponte existente à saída de Pechão

Num futuro próximo, esta estrutura poderá não oferecer condições de segurança para o atravessamento de tráfego automóvel, que confere uma importância adicional a este desvio de tráfego. Para que tal seja possível, além da necessária sinalização direcional que leve os condutores dos veículos pesados a optar pela alternativa proposta, mais longa em cerca de 2.400 metros, será necessário proibir efetivamente a sua circulação no interior da localidade.

Complementarmente, sugere-se a introdução de semáforos de controlo de velocidade (como os que já existiram nesta localidade em tempos, e que estão desativados), não só para mitigar os perigos do tráfego de atravessamento, mas igualmente como auxiliar à tentativa de desvio de tráfego para as vias alternativas propostas. Existem hoje múltiplas

soluções para reduzir a velocidade de circulação através de equipamentos autónomos em relação à energia elétrica, a preços relativamente acessíveis e que são muito eficazes.

A variante a Pechão prevista pelas Estradas de Portugal iria certamente constituir a solução que resolveria todos estes problemas, mas a sua concretização encontra-se sem data prevista a curto ou médio prazo pelo que considera-se que não se deve esperar pela sua concretização para se implementar a proposta apresentada.

F.4.4. Reencaminhamento dos volumes de tráfego para caminhos alternativos em Moncarapacho

A localidade de Moncarapacho sofreu obras de requalificação do espaço público há cerca de três anos, tendo sido grande parte do seu centro histórico repavimentado (zona junto à Igreja Matriz), de que resultou o aumento dos espaços pedonais e redução dos canais rodoviários, contribuindo para a segurança das circulações pedonais no seu interior.

Contudo, a localização do aglomerado, no cruzamento da EM516 (antigo “Caminho de Tavira”) com a antiga EN398 (em direção a Olhão) e a EM516-2 (ligação do IP1/A22 à Fuseta) fomenta os atravessamentos pelo seu interior.

Assim, julga-se necessária a intervenção ao nível da sinalização de encaminhamento de modo a promover o desvio do atravessamento da EM516 (pelo interior do aglomerado) para um percurso alternativo constituído pela EM516-2 e antiga EN398, como se representa na Figura 53.

Figura 53 – Proposta de atravessamentos alternativos em Moncarapacho



O cruzamento da EM516 com a EM516-2 já é semaforizado atualmente, pelo que poderá ver o seu tempo de verde ajustado aos novos volumes de tráfego. Do mesmo modo, sugere-se que os cruzamentos da EM516 (Avenida Dona Maria Lizarda Palermo) e da EM516-2 (Rua Capitão Manuel Nobre) com a antiga EN398 sejam reformulados através da construção de rotundas (a primeira está, inclusive, já nos planos da autarquia há algum tempo).

A EM516-2 deve, igualmente, ser alvo de requalificação ao nível das dimensões do perfil transversal, não só neste troço, mas também na ligação ao cruzamento de Alfandanga (como se apresenta no ponto F.4.2).

F.5. Conter a expansão da rede rodoviária local

A dimensão da rede rodoviária do concelho de Olhão, atualmente já na ordem das centenas de quilómetros, trará nos próximos anos desafios significativos (e elevados consumos de recursos) no que respeita à sua manutenção.

Com efeito, vastas áreas do concelho estão ocupadas com “bairros” de reduzida densidade construtiva, e muito dispersos no território, o que aumenta substancialmente os custos de manutenção da rede rodoviária face a uma solução em que tivesse sido assegurada uma maior densificação da ocupação urbana.

Nesse sentido recomenda-se que os futuros projetos de ocupação urbana tenham em consideração esta questão, e, nos casos em que tal for possível, fomentem o reparcelamento dos tecidos urbanos das áreas de génese ilegal já existentes, no sentido de reduzir a superfície pavimentada, em favor de uma estrutura urbana mais compacta, com maior densidade construtiva e diversidade de usos do solo.

Recomenda-se igualmente que sejam privilegiados:

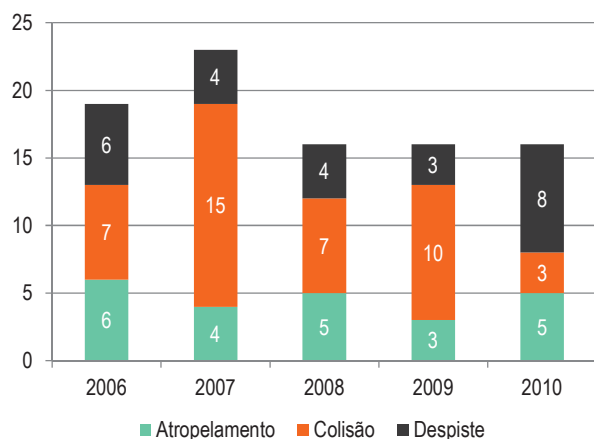
- Os projetos que aumentem a conectividade da rede atual;
- A criação de alternativas ao atravessamento nos centros urbanos;
- As vias que servem as zonas de maior densidade urbana.

F.6. Desenvolver uma estratégia que contribua para a redução da sinistralidade rodoviária

O aumento do tráfego automóvel (associado à falta de civismo na condução) torna menos segura a circulação de peões e de bicicletas e provoca a existência de acidentes rodoviários graves (entre 2006 e 2010, 74% dos acidentes do concelho foram colisões ou despistes). É assim necessário, por um lado criar as condições de segurança adequadas e, por outro, que todos os utentes saibam conviver no espaço público.

A análise da evolução das estatísticas da sinistralidade rodoviária revelou que, entre 2006 e 2010, o número de acidentes com vítimas manteve-se estável, tendo registado uma descida de 2007 para os anos seguintes de -30%. O número total de acidentes com vítimas em 2010 estava, assim, 16% abaixo do que se registava em 2006 (vide Figura 54). Analisando a evolução das estatísticas das vítimas mortais no concelho, constata-se que o valor registado entre 2007 e 2010 foi igual em todos os anos (6 mortos), tendo apenas em 2006 sido inferior (4 vítimas mortais).

Figura 54 – Tipologia dos acidentes com vítimas mortais e feridos graves entre 2006 e 2010 no concelho de Olhão



Fonte: ANSR, 2006 a 2010

A caracterização e avaliação dos níveis de sinistralidade na rede rodoviária do concelho devem ter por base a monitorização sistemática da evolução temporal, da localização exata, do número e do tipo de acidentes, etc..

À semelhança do que se propôs no ponto 0, sugere-se a construção de um SIG à escala municipal (ou até regional), onde possam ser atualizados os acidentes ocorridos e que possibilitem o cálculo de uma série de indicadores de desempenho das infraestruturas rodoviárias, de modo a tornar mais célere a deteção dos pontos mais críticos do sistema.

Parte dos acidentes ocorridos são, logicamente, da responsabilidade dos condutores, mas outros decorrem de problemas de geometria e/ou gestão rodoviária e que, como tal, devem ser analisados e intervencionados.

De facto, um número elevado de acidentes num determinado ponto ou via tende a resultar de dois tipos de problemas:

- Adoção de tipologias ou de soluções geométricas

e de gestão inadequadas face ao tipo de procura e/ou função da via sobre a qual recai o problema;

- Existência de conflitos importantes com outros modos de transportes (transporte coletivo, pedonal, ciclável, etc.).

Relativamente ao primeiro tipo de problemas, a estratégia de intervenção deverá passar pela:

- Análise da sinalização horizontal e vertical existente e conseqüente reforço, substituição ou alteração da mesma;
- Beneficiação e/ou requalificação da geometria da via ou intersecção em causa;
- Análise de alternativas de gestão da via ou intersecção em estudo – por exemplo, a segregação física de dois sentidos de circulação ou, no caso das intersecções, a alteração da sua gestão (eliminação de movimentos conflituantes, segregação temporal dos movimentos conflituantes através de semaforização, etc.).

Neste contexto recomenda-se a realização de Planos Municipais de Segurança Rodoviária (à semelhança do que foi realizado nos concelhos de Mafra, Braga e Penafiel, por exemplo), os quais devem ser desenvolvidos tendo em consideração o especificado na Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR), e as orientações expressas no Guia para a elaboração de Planos Municipais de Segurança Rodoviária (PMSR).

Algumas das medidas que se incluem neste campo passam também pela realização de estudos de sinalização rodoviária (no sentido de melhorar a sua visibilidade, legibilidade, simplicidade, homogeneidade, continuidade

e compatibilidade) e por campanhas sobre segurança rodoviária dirigidas a públicos-alvo, nomeadamente condutores (por exemplo, cursos de eco-condução) e população escolar (ações educativas nas escolas).

Espera-se que algumas das propostas rodoviárias consideradas no âmbito deste Plano contribuam positivamente para a redução da incidência dos acidentes rodoviários, sendo de destacar o papel da requalificação alternativa à EN125 no troço de atravessamento da cidade de Olhão na proteção dos habitantes e na tentativa de redução da sinistralidade por força da redução dos fluxos de atravessamento.

F.7. Sensibilizar e informar os utilizadores sobre os reais custos da utilização do TI

A organização da rede rodoviária, com a disponibilização de um sistema mais coerente e hierarquizado, a materialização de medidas de acalmia de tráfego e a introdução de alterações no sistema de gestão da rede rodoviária podem não constituir fatores únicos para garantir o sucesso das ações. Neste entendimento, é necessário garantir que os utentes (residentes e visitantes) têm conhecimento, por um lado dos benefícios introduzidos e, por outro, dos custos associados à utilização do automóvel.

É fundamental sensibilizar e informar os utilizadores do automóvel sobre os reais custos associados à utilização deste modo de transporte.

Neste sentido, têm-se, como principais objetivos:

- Aumentar a sensibilidade e o sentido crítico da

população para as questões de qualificação do espaço público;

- Aumentar a consciência ambiental e cívica dos residentes e visitantes do concelho;
- Aumentar o número de viagens efetuadas a pé e de bicicleta em detrimento dos modos motorizados;
- Incrementar o número de utentes no transporte coletivo;
- Aumentar a perceção da necessidade de conduzir de modo seguro e preventivo.

G. Propostas para o Sistema de Estacionamento

G.1. Estratégia e linhas de orientação

A estratégia definida para o município de Olhão utiliza o estacionamento como um **instrumento de planeamento e organização do território** com o objetivo de “promover uma mobilidade mais sustentável” mas também como um **instrumento de controlo da procura de transporte individual**. Acompanhada de medidas de intervenção noutros setores de transportes, a intervenção na oferta de estacionamento deve conduzir a uma repartição modal mais favorável ao transporte coletivo e modos suaves (redes pedonais e cicláveis).

Da mesma forma que para as outras componentes de intervenção, as recomendações ao nível do estacionamento são repartidas em propostas de carácter geral de âmbito concelhio, e outras propostas de âmbito mais específico que se referem a intervenções de estacionamento a serem implementadas em locais concretos.

As propostas de âmbito concelhio visam intervir em três campos:

- Cumprimento dos **parâmetros de dotação do estacionamento enunciados em PDM**, no sentido de reduzir a taxa de motorização do

concelho e, conseqüentemente, a dependência automóvel nas deslocações quotidianas;

- **Dotar o concelho de uma política de fiscalização do estacionamento na via pública tarifado mais eficaz**, que assegure uma maior rotação da procura nestes lugares (atualmente existe apenas na cidade de Olhão, mas no futuro esta política poderá ser expandida a outros aglomerados do concelho)
- Apresentar medidas que garantam que **o estacionamento em contexto periurbano e rural não põe em causa a segurança de pessoas e bens**.

Por outro lado, existem ainda alguns constrangimentos específicos em determinados locais do concelho que importa analisar com soluções de viabilidade. Entre eles identificam-se:

- A expansão da oferta de estacionamento tarifado na cidade de Olhão;
- A criação de uma bolsa de estacionamento de apoio a *park&ride* junto à estação ferroviária de Olhão;
- A criação de uma bolsa de estacionamento que colmate as necessidades da Escola José Carlos da

Maia;

- A criação de uma outra bolsa de estacionamento de apoio ao Mercado de Quelfes;
- A reorganização do estacionamento na zona ribeirinha da Fuseta de forma a aumentar a capacidade de oferta.

G.2. Revisão das provisões de estacionamento definidas em PDM

Durante as últimas décadas, e não apenas em Portugal mas também em vários outros países europeus, as provisões de estacionamento foram estabelecidas com o intuito de transferir o ónus da criação de uma oferta de estacionamento para os construtores privados; obrigando-os, regulamentarmente, a construir mínimos de oferta em novos empreendimentos. Todavia, esta medida teve um efeito perverso, uma vez que os construtores tomaram a iniciativa de construir uma oferta maior do que a necessária, o que contribuiu para estimular a aquisição de um maior número de veículos automóveis por parte da população, e aumentar a dependência pela realização de viagens em transporte individual.

No sentido de conter o crescimento das taxas de motorização patentes, e até reduzi-las, muitas cidades encontram-se a tomar medidas inversas às anteriormente estipuladas, reduzindo os limites mínimos e aplicando limites máximos de dotação de estacionamento na sua regulamentação, sobretudo nos núcleos urbanos mais centrais e melhor servidos por uma oferta de transporte coletivo. Refira-se até que, em alguns países europeus (e.g. Reino Unido e Itália), foram estabelecidos

parâmetros máximos como regulamentação nacional.

Em Portugal, **as provisões de estacionamento, para novos empreendimentos e reconstruções, são definidas por cada município e publicadas no respetivo Plano Diretor Municipal**, contudo, em caso de omissão, é obrigatório o cumprimento dos parâmetros mínimos estabelecidos pela Portaria 216-B/2008 de 3 de Março.

No caso de Olhão, o PDM estabelece dotações mínimas, quer para espaços urbanos estruturantes como para espaços urbanizáveis de expansão ou reestruturação. As dotações são semelhantes para as funções de habitação, comércio, serviços e equipamentos: em espaços urbanos estruturantes na cidade de Olhão é exigido pelo menos 1 lugar de estacionamento por cada 120 m² de superfície enquanto nos aglomerados urbanos de Fuseta, Moncarapacho, Pechão e Quelfes as exigências são ligeiramente superiores, de 1 lugar de estacionamento por cada 100 m² de superfície.

Já para espaços urbanizáveis de expansão, contíguos aos aglomerados urbanos anteriores, o PDM obriga a pelo menos 1 lugar por cada 120 m² em planos de urbanização e a 1 lugar por cada 100 m² de superfície em loteamentos (junto a Pechão e Quelfes a dotação mínima é única e igual a 1 lugar por cada 100 m² de superfície).

De uma forma geral estas dotações acabam por ser mais restritivas que os parâmetros definidos na Portaria 216-B/2008, que para a habitação estabelece dotações em função da tipologia e para as funções de comércio e serviços estabelece dotações mínimas superiores a 1 lug/30 m² e 3,9 lug/100 m², respetivamente.

No caso da habitação, o facto de as dotações estarem em função da superfície de pavimento leva a grandes

discrepâncias entre habitações com a mesma tipologia (e.g. um T2 de 100m² em Quelfes exige um número mínimo de 1 lugar de estacionamento, enquanto um T2 de 200m² exige pelo menos 2 lugares de estacionamento); **a tipologia dos fogos é um fator que se encontra diretamente mais relacionado com o parque automóvel**, já que o número de quartos num alojamento é normalmente proporcional ao número de residentes e por sua vez ao número de veículos adquiridos nesse mesmo alojamento.

Neste sentido, propõe-se distinguir as dotações em função do tipo de ocupação: habitacional e de comércio e serviços. Para a **componente habitacional, os parâmetros deverão ser reconvertidos em função da**

tipologia sendo que, **além de dotações mínimas, recomenda-se também estabelecer dotações máximas para os principais centros urbanos** (espaços urbanos estruturantes), partindo do princípio que as necessidades automóveis nestes espaços são inferiores uma vez terem uma maior proximidade aos principais polos de atratividade e serem melhor servidas pela rede de transporte coletivo – na Tabela 10 apresenta-se uma proposta de reestruturação.

Note-se que, por o concelho de Olhão ainda se encontrar muito dependente das deslocações em automóvel, aconselha-se que em qualquer tipo ou tipologia de habitação exista uma **provisão mínima de 1 lugar de estacionamento por fogo**.

Tabela 10 – Revisão das provisões de estacionamento

			PRIVADO			PÚBLICO
			Espaços Urbanos Estruturantes		Espaço Urbanizável de Expansão	
			mín.	máx.	mín.	
Habitação	T0 e T1	lug./fogo	1	1,5	1	20%
	T2 e T3		1	2	1,5	
	+ T4		2	3	2	
Comércio	lug./100m ²	PRIVADO	PÚBLICO		Espaço Urbanizável de Expansão	mín.
			Espaços Urbanos Estruturantes			
			mín.	máx.		
Serviços	lug./100m ²	PRIVADO			PÚBLICO	30%
		Espaços Urbanos Estruturantes		Espaço Urbanizável de Expansão		
		mín.	máx.	mín.		
			1	3	2	

Fonte: TIS

Para as componentes de comércio e serviços as dotações são demasiado restritivas, sobretudo se considerarmos a provisão pública, que não é explicitamente indicada no

PDM de Olhão. Aqui, importa referir a **importância de diferenciar a provisão pública e privada**: a provisão privada normalmente destina-se a residentes (em

habitação) e trabalhadores (em serviços e/ou indústria), e a provisão pública, muitas vezes desprezada, a visitantes.

Nestas duas últimas funções devem aumentar-se as provisões mínimas de modo a garantir a existência de uma oferta de estacionamento que verdadeiramente apoie os estabelecimentos. No entanto, tal como na função habitacional, recomenda-se estabelecer parâmetros máximos para os principais centros urbanos.

Nas restantes funções urbanas estabelecidas no PDM de Olhão, nomeadamente para hotéis, indústrias e grandes centros de comércio, as dotações são mais ajustadas a um regime de estacionamento equilibrado pelo que, também por a maior parte destes empreendimentos não se localizar nos centros urbanos, não existe necessidade de revisão das dotações mínimas ou máximas.

G.3. Reforço do papel do estacionamento de duração limitada

G.3.1. Princípios Gerais

A oferta de estacionamento na via pública é um serviço que consome muito espaço público. A sua existência em zonas de centro histórico ou tecidos urbanos antigos onde o espaço público é em geral escasso, deve ser definida de forma rigorosa. Por outro lado a oferta de estacionamento pode ser um fator indutor da utilização de veículo privado em viagens pendulares, o que tem uma dupla desvantagem de por um lado aumentar os congestionamentos e a externalidades ambientais e por outro gerar o estacionamento de longa duração (superiores a 4 horas). Sempre que a oferta do estacionamento é escassa ou

porque o espaço público é reduzido ou porque a procura é muito superior à oferta disponível, devem ser adotadas medidas de gestão que tenham como objetivo aumentar a rotatividade do estacionamento, isto é, fazer com que cada lugar de estacionamento possa servir num dia 4 ou mais veículos em vez de apenas 1 ou 2.

Em zonas com predominância de funções associadas ao comércio e serviços, e que sejam servidas por um serviço de transporte público, ou onde o acesso a pé a partir das zonas envolventes seja fácil, a oferta de estacionamento na via pública deve ser de duração limitada e tarifada.

Os arruamentos abrangidos pelo estacionamento de duração limitada devem constituir zonas homogêneas de modo a evitar-se a criação de ilhas de estacionamento gratuito dentro de uma zona de estacionamento tarifado.

A tarifa de estacionamento em cada zona deve ter em conta a pressão da procura, por forma a garantir-se o equilíbrio entre a oferta e a procura (evitar que os lugares oferecidos esteja permanentemente ocupados).

Em zonas onde a procura é muito sazonal e onde portanto as relações entre a procura e a oferta podem variar muito em determinados períodos do ano, admite-se que o preço do estacionamento de duração limitada na via pública possa variar, podendo até ser gratuito em épocas de muito baixa procura.

Finalmente deve-se procurar estabelecer uma articulação do preço das tarifas de estacionamento entre a oferta em parques em estrutura (de acesso público mas de gestão privada ou pública) e a oferta do estacionamento de duração limitada na via pública, por forma a que os preços nos parques não sejam superiores ao dos lugares tarifados na via pública (pagos através de parcómetro).

G.3.2. Aplicação de uma política de fiscalização mais ativa no estacionamento tarifado na via pública

A existência de uma fiscalização eficaz do estacionamento público, especialmente em zonas de estacionamento de duração limitada, constitui um fator essencial para o bom funcionamento do sistema de estacionamento, integrado numa estratégia coerente de mobilidade concelhia.

Uma fiscalização eficaz passa pela existência de um corpo de agentes bem dimensionado, unicamente dedicado a esta tarefa e com poderes para, no exercício das funções de fiscalização, poder fazer o levantamento de auto de notícia e proceder às intimações e notificações previstas no Código da Estrada. Aliás, a experiência anterior, quer em Olhão quer noutras cidades portuguesas, demonstra que **o facto de a autuação poder ser realizada por um corpo de agentes diretamente afeto à empresa concessionária responsável pela fiscalização do estacionamento, aumenta desde logo a sua eficácia e os níveis de cumprimento dos utilizadores.**

Com vista a dotar o município de Olhão de uma equipa de fiscalização do estacionamento de duração limitada na via pública com permissões de autuação, e tendo em consideração que a empresa concessionária da exploração é privada, recomenda-se a adoção de uma estratégia conjunta entre a empresa e o município, onde intervenham dois tipos de agentes com competências diferentes:

- Um **corpo de agentes, funcionários da empresa concessionária**, que tem como função principal verificar se cada veículo estacionado dentro das zonas concessionadas se encontra em situação regular. Estes funcionários não estão equiparados a agentes de autoridade administrativa, pelo que

não podem proceder a intimações ou levantar autos de notícia. No caso de incumprimento, o que se recomenda é a aplicação de uma solução já em prática com sucesso noutras cidades, que consiste em penalizar o prevaricador no pagamento de um título de estacionamento correspondente a um dia completo agravado de um fator que poderá ir até aos 100% do valor da tarifa diária. O pagamento desta penalização é solicitado através de um Aviso (deixado no parabrisas do veículo) relativo às situações de estacionamento abusivo ou indevido. Trata-se de um valor bastante inferior à multa por estacionamento ilegal e que transmite aos condutores a preocupação de ultrapassar de forma mais equilibrada e justa o pagamento de um serviço utilizado e não pago, em vez da imposição de um castigo. A adesão dos condutores a este pagamento tem sido boa (em geral mais de metade dos prevaricadores pagam-no). Note-se que esta modalidade tem uma vantagem para a concessionária (e, indiretamente, para a Câmara) porque a receita proveniente desta “penalização” reverte inteiramente para a empresa concessionária da exploração do estacionamento, pois é como se se tratasse de um título de estacionamento diário.

- O segundo tipo de agentes corresponde a **funcionários da Câmara equiparados a agentes de autoridade administrativa** de acordo com do DL n.º 327/98 de 2 de Novembro, em cuja redação se refere que *“é equiparado a agente de autoridade administrativa para exercício das suas funções de fiscalização o*

“pessoal das entidades a que, no âmbito autárquico, incumbe ou venha a incumbir a fiscalização do estacionamento de duração limitado na via pública”, sendo que, “no exercício das funções de fiscalização referidas cabe ao pessoal das entidades em causa, assim como a estas, o levantamento de auto de notícia, nos termos do disposto no artigo 151.º do Código da Estrada, e proceder às intimações e notificações previstas nos artigos 152.º e 155.º deste diploma”.

O corpo de “agentes de autoridade administrativa para exercício das funções de fiscalização” funciona de forma complementar ao corpo de funcionários da empresa concessionário do estacionamento, levantando autos de notícia de acordo com critérios que visam aumentar a eficácia do sistema de fiscalização. Note-se que o processo de recrutamento, formação e remuneração destes agentes deve ser acordado entre a Câmara Municipal de Olhão e a empresa concessionária no âmbito do processo de concurso a lançar.

Adicionalmente, para que a fiscalização do estacionamento seja totalmente eficaz, importa que estes agentes tenham **capacidade para levantar autos de notícia não apenas em veículos estacionados ilegalmente nos espaços demarcados de estacionamento de duração limitada, mas também em locais fora dos lugares demarcados** mas dentro das zonas de estacionamento de duração limitada (por exemplo, em cima do passeio ou numa passadeira de peões). Para que a equipa de fiscalização (técnicos municipais) tenha essa capacidade, a Câmara Municipal de Olhão deve solicitar à ANSR (Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária) uma credenciação como entidade

autuante.

Para além dos procedimentos legais para a constituição de um corpo de fiscais municipais de estacionamento, com capacidade para intervir dentro e fora das zonas de estacionamento demarcado, é necessário adequar o “Regulamento de Estacionamento de Duração Limitada de Olhão” e o “Caderno de Encargos do Concurso de Concessão de Exploração de Zonas de Estacionamento de Duração Limitada na Cidade de Olhão” a estas alterações. Neste contexto, recomenda-se num primeiro passo, inserir no “Regulamento de Estacionamento de Duração Limitada de Olhão” um artigo inicial com a definição das zonas de estacionamento de duração limitada e zona de estacionamento, para que não existam dúvidas dos locais de fiscalização sujeitos a este novo regime.

Em termos regulamentares, é também importante que esteja explícito no “Regulamento de Estacionamento de Duração Limitada de Olhão” um artigo dedicado às competências da fiscalização que indique a capacidade para emitir autos de notícia (em adaptação ao artigo 16º) e outro artigo relativo às circunstâncias em que se emitem os Avisos relativos às situações de estacionamento abusivo ou indevido. Dá-se o exemplo dos artigos 14º e 15º do “Regulamento de Estacionamento do Município de Águeda”:

Artigo 14º

Competências de fiscalização

1 - A fiscalização do cumprimento das disposições do presente regulamento é da competência da Câmara Municipal de Águeda e autoridades policiais.

2 - A fiscalização da competência da Câmara Municipal de Águeda é exercida através do pessoal de fiscalização designado para o efeito, devidamente identificado e que, como tal seja considerado ou equiparado a autoridade ou seu agente,

competindo-lhes:

- a) Prestar esclarecimentos aos utilizadores sobre o sentido e aplicabilidade das normas estabelecidas no presente regulamento ou noutros normativos legais aplicáveis, bem como sobre o funcionamento dos equipamentos instalados;
- b) Promover e controlar o acesso às zonas de estacionamento de duração limitada, assim como o correto estacionamento dos veículos nas vias;
- c) Zelar pelo cumprimento do presente regulamento e dos regulamentos específicos afetos às vias de jurisdição municipal;
- d) Desencadear, nos termos do artigo 163º e seguintes do Código da Estrada, as ações necessárias ao eventual bloqueamento, remoção e abandono dos veículos em estacionamento indevido ou abusivo;
- e) Participar às autoridades policiais e/ou outras competentes, as infrações do Código da Estrada, e a legislação complementar aplicável, de que tenha conhecimento no exercício das suas funções, para os efeitos previstos no 170º e 171º do citado Código;
- f) Registrar as infrações verificadas às normas do Código da Estrada;
- g) Proceder à emissão de Avisos relativos às situações de estacionamento abusivo ou indevido, conforme artigo seguinte;
- h) Colaborar com as autoridades policiais no cumprimento do Código da Estrada, assim como da demais legislação complementar.

Artigo 15º

Avisos de Estacionamento Abusivo ou Indevido

1. Os Avisos serão emitidos utilizando o sistema RPKStreet, sempre que detetada a situação de incumprimento.
2. Emitido o Aviso, o infrator fica obrigado ao pagamento de uma taxa que corresponde ao agravamento em 100% da tarifa diária, a pagar nos parcometros ou no GAM – Gabinete de Atendimento ao Município da Câmara Municipal de Águeda.
3. Verificando-se três situações de incumprimento, proceder-se-á às necessárias diligências para bloqueamento e/ou remoção da viatura.

Todavia, as alterações mais importantes devem estar definidas no Caderno de Encargos relativo à “Concessão de Exploração de Zonas de Estacionamento de Duração Limitada na Cidade de Olhão” e explícitos no contrato a assinar. Estas prendem-se com a necessidade de identificação da equipa de fiscalização municipal e a sua atividade no relacionamento com a empresa que realizará a exploração. Dá-se o exemplo das cláusulas 43º e 44º enunciadas no cadernos de encargos de um dos concursos públicos para a “Concessão da gestão e exploração dos lugares de estacionamento pago na via pública na cidade do Porto”:

Cláusula 43ª

Representantes do Concedente para efeitos de fiscalização

1. O Concedente notificará a Concessionária da identidade dos representantes que designe para a fiscalização dos trabalhos a serem executados no âmbito da Concessão.
2. Aos fiscais referidos no número anterior ser-lhes-á dada formação pela Concessionária que lhes permita resolver eventuais questões e/ou problemas que lhe venham a ser colocados pela Concessionária, com vista a assegurar, a todo o tempo, a normal prossecução dos trabalhos.

Cláusula 44ª

Fiscalização

1. A Concessionária fica sujeita, no que respeite ao cumprimento do Contrato de Concessão, à fiscalização do Concedente, que pode, para o efeito, exigir-lhe as informações e os documentos que considere necessários e a quem será facultado livre acesso a todas as infraestruturas e equipamentos afetos à Concessão, bem como às instalações da Concessionária.
2. Aos fiscais incumbe a verificação da qualidade da prestação de serviços a executar pela Concessionária devendo elaborar fichas de ocorrência e de desconformidades, para efeitos de aplicação, por parte do Concedente, das penalizações referidas no Artigo 15º do anexo 6 do presente Caderno de Encargos.

3. Quando a Concessionária, por sua iniciativa ou em virtude circunstâncias de força maior, procedam à execução de trabalhos fora do horário de funcionamento das zonas de estacionamento pago e tal implique para o Concedente o pagamento de horas suplementares aos seus representantes, este será da responsabilidade da Concessionária, que deve ressarcir o Concedente de tais encargos.

G.3.3. Alargamento das zonas de estacionamento tarifado

Desde alguns anos que se aplica no centro da cidade de Olhão uma política de estacionamento de duração limitada na via pública, que visa aumentar a rotação da procura de estacionamento em locais com maior atratividade de viagens. Esta encontra-se ativa em 7 zonas:

- **Zona A:** Av. da República;
- **Zona B:** Praça da Restauração;
- **Zona C:** Rua Capitão João Carlos Mendonça;
- **Zona D:** Largo Patrão Joaquim Lopes;
- **Zona E:** Mercado;
- **Zona F:** Av. 5 de Outubro; e,
- **Zona G:** Av. 5 de Outubro (junto ao IPIMAR)

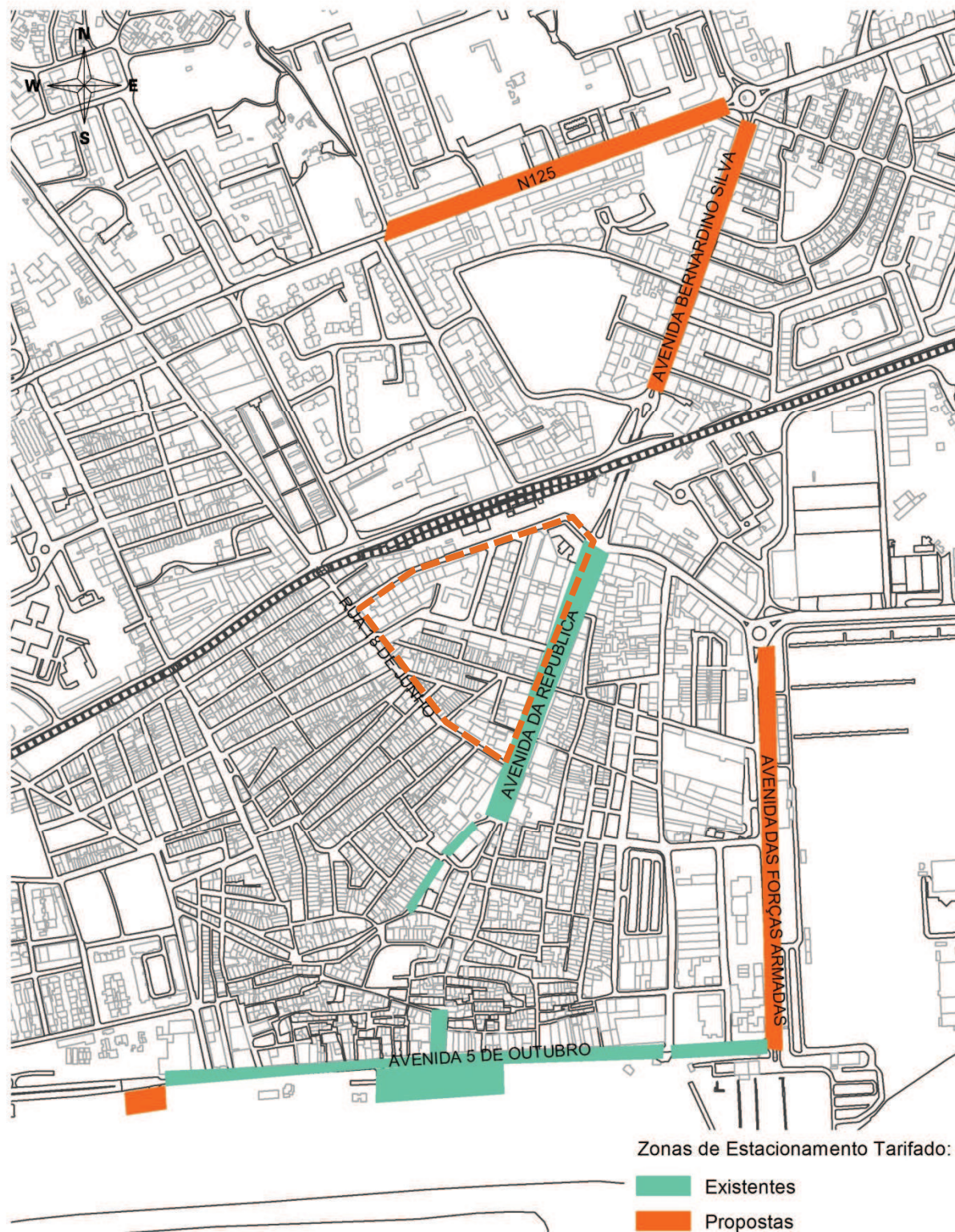
Todavia, verifica-se que para além destas, existem outras zonas no centro da cidade também sujeitas a uma elevada pressão de estacionamento e que, tal como as anteriores, localizam-se em áreas com forte presença de estabelecimentos comerciais e edifícios de serviços. Considera-se por isso relevante **expandir a oferta de**

estacionamento de duração limitada a estas novas zonas com o mesmo intuito de aumentar a rotação dos veículos estacionados.

Neste sentido, propõe-se que sejam abrangidas pelo estacionamento tarifado na via pública a **Av. Bernardino Silva (na continuidade da Av. da República) e a Av. D. João VI/N125 na proximidade ao centro comercial Ria Shopping e Av. das Forças Armadas** (depois da implementação do Projeto de Requalificação Urbana da Frente Ribeirinha Nascente de Olhão) – vide Figura 55. De modo a assegurar a continuidade e a homogeneidade das zonas abrangidas por este tipo de estacionamento, recomenda-se ainda tarifar a **bolsa de estacionamento junto à marina na Av. 5 de Outubro**.

Com base no diagnóstico das condições de estacionamento no centro de Olhão também se considera pertinente **tarifar o estacionamento localizado na área interior ao polígono constituído pela linha ferroviária, Av. 18 de Junho e Av. da República**, tendo presente as elevadas pressões de estacionamento provocadas pela proximidade à estação ferroviária e ao terminal rodoviário. Contudo esta medida só deve ser implementada quando for possível criar um parque de estacionamento de longa duração para apoio aos utilizadores da estação e do terminal (*park&ride*), evitando penalizar a transferência de modos entre o transporte individual e o transporte coletivo, e promovendo o conceito de intermodalidade que se pretende desenvolver no concelho; uma possível localização deste parque de estacionamento encontra-se descrita no ponto G.4.2

Figura 55 – Zonas de expansão da oferta de estacionamento tarifado



Fonte: TIS, CM Olhão

G.4. Criação e Formalização da oferta de estacionamento

G.4.1. Princípios gerais

A oferta de estacionamento deve ser, sempre que possível, formalizada de modo a que se evitem situações de estacionamento ilegal e apropriação indevida de espaços destinados a outros fins como sejam zonas pedonais ou bermas e faixas de rodagem de estradas ou arruamentos. A criação de oferta de estacionamento tem especial importância quando se trata de servir equipamentos públicos ou interfaces de transporte, não apenas porque a sua inexistência irá originar situações de estacionamento ilegal mas também por questões pedagógicas: não é razoável estar-se a exigir o cumprimento de determinadas dotações de estacionamento em sede de regulamento municipal do PDM e depois ser a própria autarquia a não cumpri-los.

Não tendo a pretensão de terem sido identificados no âmbito deste estudo todas as situações que devem ser objeto de intervenção dentro do concelho em relação à criação de novos parques de estacionamento, existem no entanto algumas situações que pela sua importância e dimensão merecem uma referência e a apresentação de propostas específicas:

G.4.2. Criação de bolsa de estacionamento de apoio à estação ferroviária de Olhão

Tendo em vista a reorganização do estacionamento praticado na envolvente da estação ferroviária de Olhão, e também como forma de promover uma maior utilização do transporte coletivo (mesmo que combinada com o transporte individual) **propõe-se criar um parque de estacionamento de apoio à estação ferroviária**, que por sua vez também dê apoio ao terminal rodoviário caso este permaneça localizado no centro da cidade.

Uma **localização preferencial corresponde ao espaço dos antigos armazéns da Alicoop, no lado norte da linha de caminho-de-ferro**, cuja área possibilita a localização conjunta do parque de estacionamento e do terminal rodoviário (proposto). Recomenda-se que o Município de Olhão possa encontrar uma forma para a partilha deste espaço, beneficiando a população do concelho.

Para que os utilizadores dos modos TC, em particular do modo ferroviário, sejam clientes preferenciais do parque de estacionamento sugere-se que seja aplicado um regime tarifário que beneficie estes mesmos utilizadores, por exemplo através de soluções **tarifárias combinadas com a aquisição de passes** (vide ponto E.4). Note-se ainda que é importante que o modelo de negócio do parque de estacionamento tenha um regime tarifário enquadrado com a estratégia de mobilidade do concelho, com tarifas mais reduzidas que as praticadas na via pública e com permissões para durações de estacionamento superiores.

Tal como referido anteriormente, conjuntamente com a criação do parque de estacionamento deve ser reorganizada a oferta de estacionamento na via pública

envolvente, nomeadamente através de eliminação de parte dos lugares atualmente existentes e da aplicação de um regime de tarifação tal como já existe nos arruamentos

envolventes (vide Figura 56). A eliminação de alguns lugares tem como objetivo a recuperação de zonas de passeio.

Figura 56 – Localização de bolsa de estacionamento de apoio à estação ferroviária



G.4.3. Formalização da bolsa de estacionamento de apoio ao Mercado de Quelfes

O espaço do mercado de Quelfes é ocasionalmente utilizado para feiras e outros eventos que quando ocorrem

provocam grandes pressões de estacionamento em toda a zona envolvente ao mercado.

Apesar de já existir um espaço para estacionamento “mais ou menos” formalizado, ele revela-se insuficiente, existindo nestes dias de feira a apropriação do espaço do antigo campo de futebol. A falta de uma organização e de

marcação no pavimento dos lugares leva a que este não seja ocupado na sua plenitude resultando, pela sua inacessibilidade, algumas áreas em vazio.

Desta forma, **recomenda-se a formalização desta bolsa de estacionamento**, a semelhança do que acontece no parque que está ao lado; a capacidade do parque deverá rondar os 180 lugares de estacionamento.

Além da formalização da bolsa propõe-se também **melhorar a sua sinalização direcional** já que quem acede ao mercado pela rede rodoviária não tem visibilidade para a bolsa de estacionamento. O encaminhamento dos veículos para o parque será outro fator que permitirá reduzir a prática de estacionamento ilegal no centro de Quelfes.

Figura 57 – Localização de bolsa de estacionamento de apoio ao Mercado de Quelfes



G.4.4. Criação de bolsa de estacionamento junto à EBI/JI José Carlos da Maia

O estabelecimento escolar EBI/JI José Carlos da Maia agrega, como o nome indica, vários níveis de ensino,

desde o Jardim de Infância até o último ano de todo o ensino básico (9ºano). Esta abrangência de escolaridade numa única localização provoca níveis de procura muito elevados, nomeadamente no que confere ao estacionamento.

Junto ao estabelecimento escolar, em várias frentes do

agrupamento, existe uma oferta de estacionamento que visa preencher as necessidades de procura, contudo verifica-se que esta oferta é insuficiente para a procura registada, levando a pressões de estacionamento que resultam numa elevada procura de estacionamento ilegal.

No sentido de reduzir a procura de estacionamento ilegal nesta zona propõe-se **formalizar uma oferta de estacionamento na lateral à Rua João Augusto Saias e/ou criar uma bolsa de estacionamento junto a esta mesma rua.**

O terreno que se encontra em frente ao estabelecimento

escolar na Rua João Augusto Saias, com disponibilidade de espaço para uma bolsa de estacionamento, faz parte do “Plano de Pormenor do Parque Urbano de Olhão” (vide ponto B.7) que está em curso. Uma vez que este Plano de Pormenor ainda está em fase inicial de elaboração, sugere-se que este vise **contemplar uma bolsa de estacionamento em frente ao estabelecimento escolar, que proporcione uma oferta quer para o parque urbano como para as necessidades da escola, que deverão divergir nos períodos de picos de procura.**

Figura 58 – Localização de bolsa de estacionamento de apoio à EBI/JI José Carlos da Maia



G.4.5. Reordenamento do estacionamento na zona ribeirinha da Fuseta

À semelhança do acontece em outras localidades no Algarve a procura do estacionamento durante os meses de verão na Fuseta excede largamente a oferta disponível, pelo que se assiste a uma apropriação por parte dos automóveis de tudo o que é espaço público. Trata-se de uma situação que importa resolver no sentido de proteger as zonas de Estar e os corredores pedonais. Nesse sentido considera-se que se deviam encontrar locais que pudessem funcionar como parques de estacionamento apenas durante o verão. Um dos locais mais interessantes para esse efeito é o campo de futebol, quer pela sua localização próxima do embarcador e da Rua 25 de Abril, quer pelo número de veículos que lá podem estacionar. Trata-se de uma situação que já ocorreu no passado e que deveria ser

retomada, admitindo-se que esse estacionamento possa ser pago com tarifas diárias relativamente acessíveis.

Para além desta situação importa também otimizar os espaços já existentes. Nessa medida analisaram-se soluções que permitissem aumentar o número de lugares oferecidos na zona de estacionamento a sul do parque de campismo. A única solução que parece ser viável é a de recuar o passeio do lado poente do arruamento que vai até à praia de modo a poder fazer-se o estacionamento perpendicularmente ao eixo da estrada. Ainda assim o ganho daí resultante é de apenas 26 lugares pelo que provavelmente não compensa os custos que tal alteração implica.

Figura 59 – Reordenamento do estacionamento na zona ribeirinha da Fuseta



G.4.6. Gestão e formalização do estacionamento na via pública em contexto periurbano

Por muito ativa que seja a fiscalização, a prática de

estacionamento ilegal encontra-se sempre presente no território, quer em locais que não prejudicam a circulação rodoviária ou pedonal (tipo 1), como em locais em que a prejudicam (tipo 2) ou porque os condutores entendem ter o direito de imobilizar o veículo no local que pretendem, ou porque sabem que não serão penalizados pela infração,

ou ainda, porque não existe qualquer possibilidade de estacionamento do veículo nas proximidades do ponto de destino.

No sentido de reduzir a prática de estacionamento ilegal, os municípios estão mais aptos a intervir nas duas últimas situações apontadas (se bem que, também podem realizar campanhas com vista à alteração de comportamentos); no primeiro caso através de uma maior fiscalização, e no segundo caso através da formalização de uma oferta de estacionamento.

Em contexto periurbano faz pouco sentido apostar numa maior fiscalização, já que os recursos necessários a este fim envolvem maiores custos financeiros, que não produzem resultados suficientemente significativos para o investimento. Neste sentido, recomenda-se **intervir no estacionamento periurbano sobretudo através da sua formalização**, quer por meio de uma simples sinalização no pavimento (no estacionamento ilegal de tipo 1) ou com recurso a bolsas de oferta próximas que suprimam as necessidades locais (no estacionamento ilegal de tipo 2).

Com um **maior grau de prioridade encontram-se as vias de nível hierárquico superior, as vias com maior densidade de edificado** (relativo, já que o contexto é periurbano) e **as vias atravessadas pela rede de transporte coletivo**, uma vez que são estas que mais põem em causa a segurança de pessoas e bens. Também os **principais circuitos dos veículos de emergência e RSU** (Resíduos Sólidos Urbanos) devem ser analisados como forma de garantir que o estacionamento não constitui um elemento perturbador da sua circulação.

H. Propostas para a Logística Urbana

H.1. Estratégia e Linhas de Orientação

O sistema de transporte e de distribuição de mercadorias eficiente constitui um fator essencial para o desenvolvimento económico de uma região, de um concelho ou de uma cidade. Constituindo um serviço tradicionalmente prestado por empresas privadas, à administração pública local compete essencialmente assegurar as infraestruturas de transporte, definir as regras de distribuição sobretudo no que se refere ao transporte rodoviário de mercadorias e proporcionar condições para que se promova a intermodalidade do transporte de mercadorias.

O transporte de mercadorias na região de Faro organiza-se a partir do Mercado Abastecedor da Região de Faro que constitui uma estruturante que vai ganhando progressivamente mais importância na eficiência do sistema logístico no sotavento algarvio. Verifica-se por outro lado um subaproveitamento do sistema ferroviário no transporte de mercadorias. A grande maioria do transporte realiza-se através da rodovia, quer nas viagens internas à região, quer nas ligações da região para o seu exterior.

O transporte de mercadorias está associado a veículos pesados, de dimensões consideráveis, cuja circulação ou

estacionamento causa muitas vezes constrangimentos e impactos negativos nos tecidos urbanos menos preparados para este tipo de veículos.

É por isso indispensável assegurar que a circulação dos veículos de mercadorias e a sua distribuição possa ser realizada de modo equilibrado, evitando a criação de constrangimentos e insegurança na vivência das localidades.

Nesse sentido, propõe-se:

- O estabelecimento de restrições na circulação dos veículos a partir de determinada dimensão e peso, através do seu condicionamento em determinados períodos do dia ou da sua proibição em determinadas zonas mais antigas dos aglomerados urbanos (vide ponto H.2);
- O estabelecimento de regras de circulação e a garantia de lugares de estacionamento reservados para cargas e descargas (vide ponto H.3).

H.2. Desvio de tráfego de atravessamento de veículos pesados do interior dos principais centros urbanos

No concelho de Olhão, existem vários polos de

concentração de unidades industriais/empresariais, servidos fundamentalmente pelos dois eixos estruturantes que são a EN125/ER125 e a ER2-6.



Atravessamento da EN125 (Av. D. João VI) em Olhão por um veículo pesado

Apesar de ser intenção que os veículos pesados circulem sobretudo na rede rodoviária estruturante, torna-se necessário, contudo, introduzir restrições à sua circulação nas zonas em que estes eixos atravessam os principais centros urbanos do concelho.

Estas propostas não têm unicamente o objetivo de aumentar a segurança da circulação pedonal, mas também a qualificação urbana e ambiental dos aglomerados urbanos e a eficiência económica das unidades empresariais que motivam as deslocações dos pesados.

Assim, propõe-se, que a prazo, o atravessamento de **Olhão** pela EN125 (Av. D. João VI) seja condicionado a determinado tipo de veículos pesados nos períodos de ponta da manhã e da tarde. Para tal, é importante que se concretizem as alternativas a este eixo, nomeadamente a formalização da ligação a Norte da cidade (vide ponto F.4.1).

A restrição à circulação deve ser efetivada apenas a partir

das rotundas do McDonald (a poente) e da zona industrial (a nascente) porque é a partir destes pontos que, segundo as contagens realizadas, se registam os maiores movimentos de pesados de mercadorias (uma média de 60 a 80 veículos/hora pela manhã).

A introdução de portagens no IPI/A22 contribuiu muito para o acréscimo de circulação de veículos pesados de mercadorias na EN125 e em particular na travessia de Olhão. Consideramos que a forma mais eficaz de desviar o trânsito deste tipo de veículos do centro de Olhão é justamente promover o seu retorno à Via do infante. Nesse sentido a autarquia, e de forma concertada com as autarquias vizinhas, no âmbito de uma estratégia regional, deveria avaliar a possibilidade de criar incentivos fiscais ou de outra ordem que pudessem levar de novo a maioria das viagens de veículos de mercadorias para a Via do Infante.

Os aglomerados de **Pechão** e **Moncarapacho** também têm neste plano, propostas no sentido de desviar os tráfegos de pesados do seu interior: no caso de Pechão, a proposta passa pela proibição no seu interior (vide ponto F.4.3); quanto a Moncarapacho, prevê-se o encaminhamento do tráfego da EM516 para a EM516-2 e antiga EN398 (vide ponto F.4.4).

A sede de freguesia de **Quelfes** acaba, atualmente, por não apresentar problemas de maior devido à construção do acesso ao IP1/A22 (formalizado como ER398, com desclassificação da Estrada de Quelfes), enquanto a **Fuseta** beneficia igualmente pela sua excentricidade ao eixo da ER125.

H.3. Organizar as cargas e descargas nos centros urbanos

As operações de carga e descarga no município de Olhão já se realizam, em grande parte dos casos, em lugares de estacionamento reservados para o efeito nos principais centros urbanos. São perto de 70 lugares, dos quais cerca de 64% se encontra em Olhão, 27% na vila da Fuseta e 9% em Moncarapacho.

Não existe, ainda assim, regulamentação específica no concelho que defina a forma como estas operações são realizadas à exceção do Regulamento dos Mercados Municipais do Município de Olhão, que define o horário das operações de carga e descarga de mercadorias para os espaços comerciais no seu interior (até às 9:30 e após as 12:30).

Convém, deste modo, à semelhança do que está definido no caso dos mercados, estabelecer as regras de circulação e de estacionamento para cargas e descargas na zona do centro histórico de Olhão e na Fuseta, garantindo que estas ocorrem nos lugares apropriados e tendo em consideração os períodos horários que venham a ser definidas.

A avaliação das necessidades de reservas de lugares para operações de cargas e descargas (e sua implementação) e o desenvolvimento de um **Regulamento de Operações das Cargas e Descargas** nos centros urbanos dos aglomerados deve decorrer de um estudo específico em que sejam estabelecidas as seguintes variáveis:

- Horário das cargas e descargas;
- Tipo de veículos que podem realizar as operações de cargas e descargas nos núcleos urbanos;
- Sinalização e formalização dos lugares

reservados para o efeito;

- Permissões e proibições de estacionamento nos lugares reservados para o efeito.

As zonas onde se defende esta regulamentação específica correspondem aos centros dos aglomerados urbanos com maior concentração de atividades económicas (estabelecimentos comerciais, de restauração e bebidas, serviços e superfícies comerciais).

Em Olhão, a maioria dos supermercados são de grande dimensão, pelo que possuem parques de estacionamento com oferta reservada a operações de cargas e descargas. No entanto, de modo a não sobrecarregar as ligações rodoviárias com tráfego pesado em horas de ponta, devem ser devidamente regulamentadas, da mesma forma, as janelas horárias permitidas.

I. Propostas para a Integração dos usos do solo e transportes

I.1. Estratégia e Linhas de Orientação

Na Fase 2 do PMTO, a estratégia definida para a Integração de Usos de Solo e Transportes passa por defender:

- **Controle da dispersão e consolidação da ocupação urbana existente**, nomeadamente através da contenção do perímetro urbano no futuro PDM e privilegiando a ocupação urbana nos terrenos expetantes existentes nos centros urbanos já existentes;
- **Promoção da diversidade de usos do solo nos núcleos urbanos e nos futuros planos urbanísticos**, de modo a potenciar um maior equilíbrio na procura da infraestruturas e sistemas de transporte (individual e coletivo) e de estacionamento ao longo do dia.
- **Garantir que os principais equipamentos e polos geradores se localizam em zonas servidas pelos transportes coletivos**, ou nos casos em que tal não for possível, melhorar o serviço de transporte coletivo proporcionado (trata-se de uma medida reativa mas que importa considerar).

- **Impor a obrigatoriedade de realização de Estudos de Impacte de Tráfego e Transportes (EITT)** sempre que estiverem a ser desenvolvidos PU, PP ou projetos para grandes empreendimentos, de modo a que desde uma fase muito inicial dos projetos sejam pensadas as acessibilidades em transporte individual (e o estacionamento), mas sobretudo a acessibilidade em transporte coletivo e em modos suaves (estas são normalmente ignoradas).
- **Continuar a promover projetos de requalificação urbana** de modo a fomentar a utilização dos modos suaves e do TC.

I.2. Propostas de âmbito concelhio

I.2.1. Controle da dispersão e consolidação da ocupação urbana existente

Em Olhão, não estão previstos grandes investimentos imobiliários quer residenciais, quer industriais ou comerciais para o curto /médio prazo, no entanto, ainda assim é importante que se deve dar prioridade ao controlo da dispersão e à consolidação da ocupação urbana

existente. Recomenda-se, pois que no âmbito da revisão do PDM, se procure conter os perímetros urbanos, privilegiando-se a consolidação das áreas urbanas existentes, em detrimento da ocupação de novas áreas de expansão.

1.2.2. Promoção da diversidade de usos do solo nos núcleos urbanos e nos futuros planos urbanísticos

No concelho de Olhão, é importante promover a diversidade de usos do solo nos núcleos urbanos existentes e nos futuros planos urbanísticos, de modo a haver um equilíbrio na repartição modal dos residentes. A estratégia de intervenção da autarquia de longo prazo, nomeadamente a que resultar da revisão do PDM, deverá procurar reforçar o desenvolvimento de polos comerciais e/ou de serviços, assim como a presença de equipamentos, nos principais aglomerados, de modo a promover uma maior densidade das viagens de proximidade, que mais facilmente podem ser realizadas a pé e/ou de bicicleta, e potenciar a criação de fluxos complementares (sentido de entrada e saída do Bairro), ao longo de todo o dia.

1.2.3. Garantir que os principais equipamentos e polos geradores se localizam em zonas servidas pelos transportes coletivos

Recomenda-se que no âmbito da revisão do PDM, se procure garantir que os futuros polos geradores de deslocamentos se localizam em zonas bem servidas pelos transportes coletivos e bem integradas no espaço urbano envolvente, de modo a garantir que os principais serviços

e equipamentos coletivos são realmente acessíveis por todos os cidadãos, independentemente de disporem de automóvel ou não. Nos casos em que estes geradores estão já construídos, devem ser desenvolvidas medidas tendentes a minimizar os seus impactos no sistema, o que deve passar pela melhoria do serviço em TC, quando este não garanta condições de acessibilidade adequadas ou não esteja disponível. Com efeito, no âmbito do PMTO uma das propostas no âmbito do transporte coletivo passa pela reformulação do serviço de transporte urbano para que este sirva de forma mais eficiente os principais polos geradores /atratores de viagens, nomeadamente os serviços públicos (por exemplo: Câmara Municipal, Finanças, Correios, centro de saúde, escola secundária, biblioteca, ...) Áreas comerciais e de lazer, terminal rodoviário e estação ferroviária, entre outros.

1.2.4. Impor a obrigatoriedade de realização de Estudos de Impacte de Tráfego e Transportes (EITT)

Propõe-se que seja imposta a obrigatoriedade de realização de um Estudo de Impacte de Tráfego e Transportes (EITT) sempre que estiver em causa o licenciamento de empreendimentos com maior dimensão (tendo em consideração os diferentes usos do solo) ou Planos de Urbanização ou Pormenor. Estes planos devem ter em consideração as acessibilidades rodoviárias e a oferta de estacionamento, mas também acautelar que os percursos pedonais e a oferta de transporte coletivo permitem desenvolver padrões de mobilidade mais equilibrados.

I.2.5. Continuar a promover projetos de requalificação urbana

As ações a desenvolver no âmbito desta linha de orientação podem passar pela criação de ruas e praças atrativas nas imediações das interfaces/estações e nos principais percursos pedonais ou cicláveis, mas também pelo reforço dos usos comerciais e/ou culturais.

O concelho de Olhão tem já identificado algumas zonas prioritárias para o desenvolvimento de operações de requalificação urbana que contribuam para a promoção da utilização dos modos suaves e do TC, nomeadamente, o Projeto de Requalificação de Largos da Zona Histórica de Olhão e o Plano de Pormenor da Zona Histórica da Cidade de Olhão (PPZHO) que pretendem requalificar um conjunto de espaços públicos no centro urbano de Olhão, o que permitirá melhorar significativamente a qualidade das deslocações em modos suaves.

Uma outra zona que nesta fase do projeto foi identificada como sendo uma zona de requalificação prioritária é a zona onde está localizado o parque de campismo da Fuseta.

Requalificação do parque de campismo da Fuseta

A instalação do Parque de Campismo da Fuseta deu-se em 1980 e ocupa atualmente uma posição privilegiada na vila da Fuseta. Com capacidade para 450 utentes e uma área de aproximadamente 3,3 ha, a sua gestão pertence à Junta de Freguesia da Fuseta mas é propriedade do Instituto de Pesquisas da Marinha.

A sua deslocalização para outro local mais a norte na freguesia da Fuseta, mas suficientemente perto da zona ribeirinha, irá permitir a requalificação do local e reforçar

a sua centralidade como espaço privilegiado para zonas de Estar, realização de eventos e reforço da capacidade de estacionamento de apoio à praia e ao terminal fluvial.

J. Aposta em Medidas de Gestão da Mobilidade

J.1. Estratégia e Linhas de Orientação

Num contexto em que os recursos financeiros das autarquias e do governo são mais escassos, é importante apostar em medidas de gestão de mobilidade que sendo pouco exigentes do ponto de vista de investimento são bastante eficazes no processo de influenciar os padrões de mobilidade. Neste contexto as propostas de gestão da mobilidade passam por:

- **Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Sustentável para Escolas**, com o objetivo de reduzir a dependência dos alunos relativamente ao transporte individual e à companhia dos adultos.
- **Criação de um Centro de Mobilidade** que disponibilize informação e serviços relacionados com os transportes e a mobilidade (transporte público, estacionamento, redes pedonais e cicláveis, sistemas de empréstimo de bicicletas,...). O desenvolvimento de uma ferramenta informática (disponível na internet) é um ótimo instrumento de trabalho de apoio desta entidade;
- **Desenvolvimento de um Observatório de Mobilidade** (o qual pode funcionar em conjugação com o Centro de Mobilidade) e no qual seja compilada a informação relevante à compreensão da

evolução da mobilidade no município de Olhão.

Estas duas iniciativas devem ser enquadradas e desenvolvidas ao nível da área de intervenção do estudo do Algarve Central, uma vez que se perspetivam alguns ganhos ao nível das sinergias que podem vir a ser criadas, nomeadamente ao nível das parcerias, da recolha de informação, da imagem, dos custos, etc...

J.2. Planos de Mobilidade Escolares

Os Planos de Mobilidade Escolares pressupõem a definição e implementação de um conjunto de medidas que têm como principais objetivos a redução da dependência dos alunos relativamente à opção pelo automóvel, e complementarmente contribuir para a redução dos volumes de tráfego nas vias envolventes aos estabelecimentos escolares. Estes planos podem ser desenvolvidos em escolas primárias, mas também em escolas EB23 e com ensino secundário, embora a abordagem adotada e as medidas propostas se devam adaptar ao segmento etário dos alunos.

Esta figura de plano não tem expressão legal em Portugal, mas as experiências desenvolvidas no Reino Unido demonstram que se obtêm vantagens muito significativas com a implementação dos Planos de Mobilidade

Escolares, sendo de recomendar o seu desenvolvimento no concelho de Olhão.

Este tipo de planos implica o desenvolvimento de um conjunto de tarefas necessárias para a identificação das soluções que melhor se adequam em cada caso (escola), sendo possível transferir a experiência de uma escola para outras.

De modo a impulsionar as escolas presentes no concelho para o desenvolvimento deste tipo de Planos e de modo a tornar claros os principais benefícios associados à sua realização, propõe-se que o Município de Olhão **desenvolva um projeto-piloto que promova o envolvimento de três ou quatro escolas** que queiram envolver-se neste projeto, e que tenha como objetivos principais:

- Sistematização das metodologias associadas ao desenvolvimento deste projeto, avaliação dos recursos envolvidos e dos benefícios associados;

- Formação da equipa do Município de Olhão no processo de auxílio e motivação das escolas no desenvolvimento deste projeto;
- Desenvolvimento dos conteúdos de materiais *standard* que podem ser utilizados pelas escolas nesta iniciativa (e.g., folhetos de explicação do projeto, protótipos dos inquéritos e das folhas de tratamento da informação, *ckeck-list* com as iniciativas que podem ser implementadas, etc.);
- Disseminação desta experiência junto da comunidade escolar e população geral (através da realização de *workshops*) e fomentar a sua generalização nos restantes estabelecimentos escolares;
- Produção de um manual de boas práticas que contribua para ampliar o conhecimento adquirido no âmbito deste projeto.



Brochura do programa “School Travel Plan” da região de Wellington (Nova Zelândia) (fonte: <http://www.gw.govt.nz/assets/Transport/School-Travel-Plan-Images-and-Documents/School-Travel-Plan-Brochure.pdf>)

O desenvolvimento dos Planos de Mobilidade Escolares deve ser realizado numa base voluntária e, como tal optou-se por não se estabelecer quais as escolas mais apropriadas e, sim, estabelecer um objetivo mínimo anual para o desenvolvimento deste tipo de planos.

No caso particular de Olhão, onde há 15 escolas do 1º ciclo e 7 escolas do 2º ciclo do Ensino Básico e uma escola Secundária, é recomendável a elaboração de 2 planos por ano. No primeiro ano podem ser escolhidas as escolas com maior número de alunos ou escolas que tenham por hábito desenvolver projetos inovadores. Para estimular a realização dos Planos de Mobilidade Escolar recomenda-se que a CMO considere o “patrocínio” deste tipo de planos numa base regular, através da disponibilização de uma linha de financiamento específica que contribua para suportar as despesas associadas ao desenvolvimento deste

tipo de planos (no Reino Unido estes planos são participados pelo Departamento da Educação)

Uma das medidas mais frequentemente adotadas no âmbito deste tipo de planos diz respeito ao desenvolvimento de circuitos de *Pedibus*. A verba a disponibilizar pode ser utilizada, por exemplo, para a implementação da sinalética de identificação das paragens ou para o pagamento dos coletes refletivos distribuídos aos alunos.

J.3. Criação de um Centro de Mobilidade

O desenvolvimento do Centro de Mobilidade deve ser desenvolvido ao nível da Região do Algarve Central, seja porque permite responder às necessidades de um grupo



mais alargado de pessoas (permitindo responder aos desejos de mobilidade para um conjunto mais alargado de pares de viagem), seja porque os custos de desenvolvimento do Centro de Mobilidade são repartidos por mais autarquias.

Os centros de mobilidade são entidades que reúnem toda a informação disponível sobre o sistema de transportes, garantindo que o planeamento da viagem é mais fácil, assenta em aspetos previsíveis e corresponde a uma solução mais eficiente porque considera a coordenação das várias formas de transporte.

Para tal, o Centro de Mobilidade recebe toda a informação dos vários intervenientes do sistema de transportes (horários, percursos, interrupções de serviço,...), sendo recomendável que inclua também um módulo de comunicação com os clientes (recolha de comentários e pedidos).

Com efeito um dos pontos fracos do sistema de transportes coletivos de Olhão tem que ver com a dificuldade de compreender qual a oferta de transportes coletivos rodoviários que está disponível, bem como quais os horários e tarifários praticados entre os diferentes pares origem-destino.

Para além da informação relativa à oferta em transportes coletivos, o Centro de Mobilidade deve disponibilizar informação complementar relevante: percursos pedonais e cicláveis, parques de estacionamento, etc.

Recomenda-se que o Centro de Mobilidade se concretize nas seguintes dimensões:

- Página de *internet* que permita a consulta da informação sobre os vários subsistemas de transportes nos concelhos da Região do Algarve Central (caso este centro seja desenvolvido ao nível supramunicipal.

- Quiosque de informação de âmbito concelhio em Olhão, Linha de atendimento telefónico.

Com a concretização deste projeto (mesmo que numa configuração simplificada) será possível dar um salto qualitativo muito grande face à qualidade da informação hoje proporcionada, e esperar que esta medida contribua para aumentar a quota modal do transporte coletivo e outros modos em Olhão.

O Centro de Mobilidade destina-se a responder às necessidades de informação sobre a oferta do sistema de transportes à população que reside, trabalha ou visita Olhão ou a região do Algarve Central.

Existem vantagens em que o Centro de Mobilidade seja desenvolvido em concertação com o Observatório da Mobilidade, seja porque alguns dos procedimentos de aquisição da informação são comuns, seja porque alguns dos parceiros detentores da informação são os mesmos, destacando-se entre estes, as próprias autarquias, os operadores de transportes ou os gestores da oferta de estacionamento.

Complementarmente é de recomendar o estabelecimento de uma parceria de colaboração com o Instituto de Mobilidade e Transportes no sentido de beneficiar do acesso à informação que está a ser recolhida no âmbito do projeto SIGGESC (Sistema de Informação Geográfica de Gestão de Carreiras).

Exemplos de experiências

Em Portugal, o portal de informação sobre os transportes

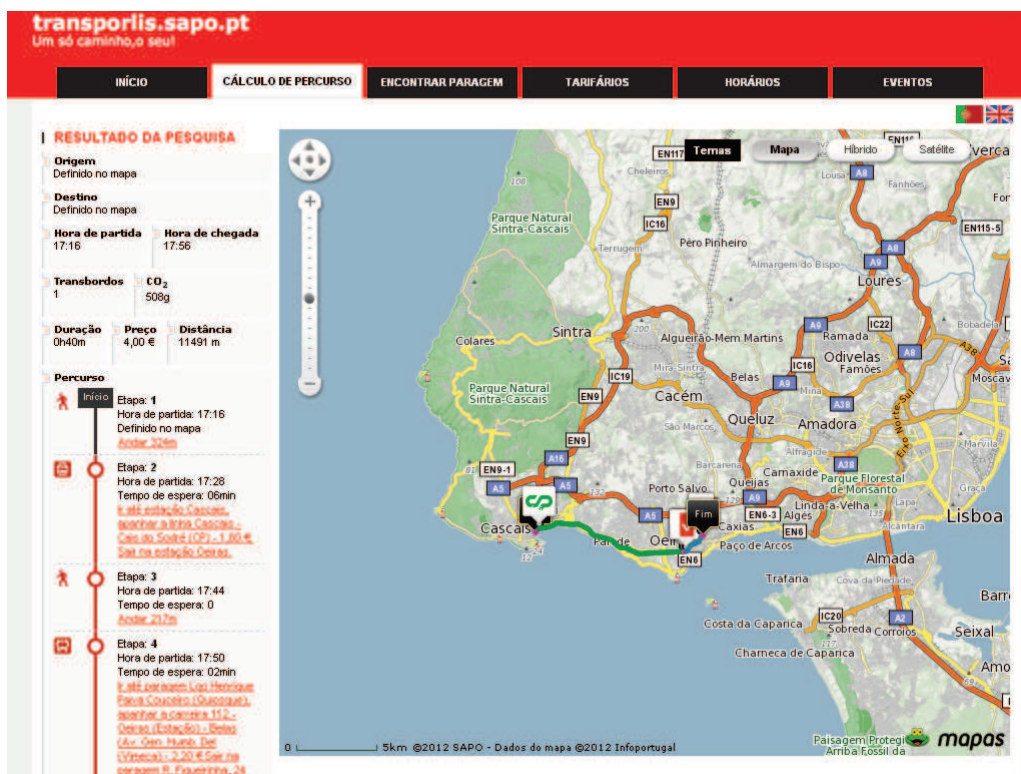


públicos disponíveis na Área Metropolitana de Lisboa¹⁴ é o instrumento mais robusto para realizar pesquisas sobre a oferta em transporte coletivo entre dois pontos distintos.

Refira-se ainda que este portal de pesquisa já existe há

vários anos tendo vindo a ser melhorado continuamente de modo a incorporar novas valências de cálculo, mas ainda apresenta algumas dificuldades na apresentação das opções efetivamente mais eficazes (menos transbordos) e mais económicas.

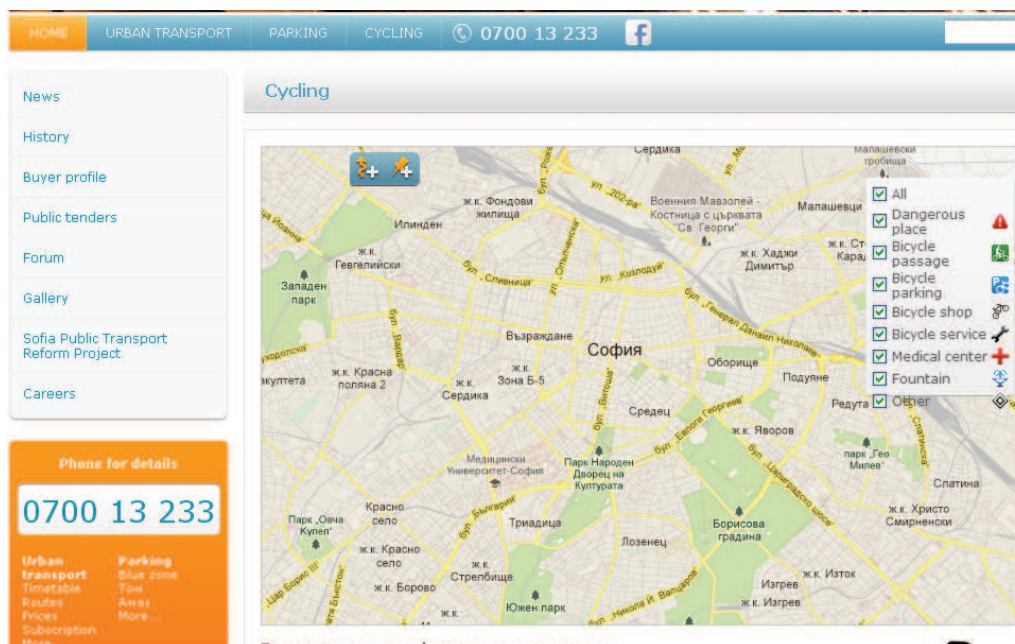
Figura 60 – Portal de Informação sobre a oferta de transportes coletivos na Área Metropolitana de Lisboa



Fonte: <http://www.transporlis.sapo.pt/Default.aspx?tabid=36&language=pt-PT>, 2012-12-13

¹⁴ <http://www.transporlis.sapo.pt/Default.aspx?tabid=36&language=pt-PT>

Figura 61 – Centro de Mobilidade de Sofia



Fonte: <http://www.sofiatraffic.bg/en/cycling/map/>, 2012-12-13

J.4. Observatório de Mobilidade

Nos países em que a reflexão e a intervenção sobre as questões relacionadas com a acessibilidade e a mobilidade têm mais tradição do que em Portugal verifica-se que, associado à consolidação de uma estratégia de gestão de mobilidade, surge a necessidade de criar um Observatório da Mobilidade, o qual é, inclusivamente de constituição obrigatória em alguns países (França, Inglaterra e Espanha).

Mais uma vez, a criação de um Observatório da Mobilidade fará mais sentido se for desenvolvido a uma escala supramunicipal, uma vez que um Observatório da Mobilidade é uma estrutura que recolhe e analisa a informação sobre as principais dinâmicas de mobilidade e acessibilidade (*inputs*) e dissemina a informação resultante junto aos principais *stakeholders* e ao público em geral, permitindo avaliar de modo quantitativo os

principais impactes do sector dos transportes e avaliar o nível de sucesso das medidas e ações que vão sendo implementadas ao longo do tempo.

A informação compilada em sede do Observatório da Mobilidade tem que ser definida em função dos objetivos, e deve ter em consideração os recursos humanos e monetários que a Região do Algarve Central considere ser de afetar a esta entidade.

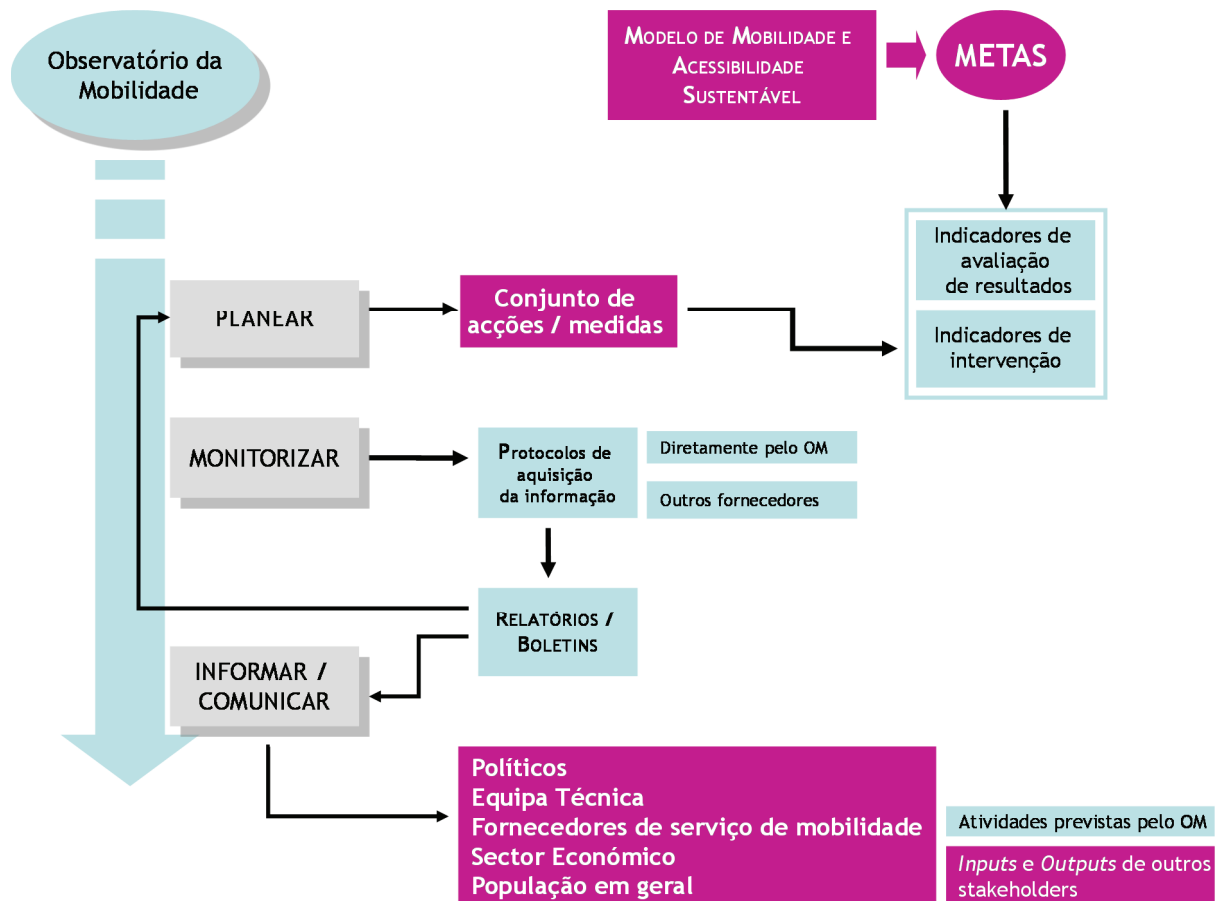
O esquema seguinte procura ilustrar de modo sumário qual o papel do Observatório da Mobilidade, nas fases de Planeamento, Monitorização e Informação / Comunicação, e em que medida o Observatório da Mobilidade trata as orientações de política (vertidas em objetivos, indicadores e metas) e as ações e medidas planeadas, ao mesmo tempo que é, em si mesmo, um fornecedor da informação necessária à tomada de decisão destas fases de planeamento estratégico e tático.

Parte da informação necessária é já hoje compilada pelos

diferentes atores, implicando “apenas” o estabelecimento dos protocolos de aquisição e tratamento dessa informação. Noutros casos, será necessário recolher

informação específica que “alimente” alguns dos indicadores, devendo também ser estabelecida a periodicidade e a estrutura de recolha dessa informação.

Figura 62 – Papel do Observatório da Mobilidade



A montagem de um Observatório da Mobilidade não tem que se constituir como uma tarefa árdua e onerosa, sendo importante estabelecer um compromisso entre o ótimo e o possível, seja na definição dos indicadores de monitorização (em alguns casos será necessário estabelecer uma *proxi*), seja na periodicidade ou grau de detalhe da informação.

Outro dos aspetos que importa realçar diz respeito à necessidade de se pensar o Observatório da Mobilidade como uma estrutura em permanente evolução, à qual se vão incrementando novos indicadores ao longo do tempo.

O Observatório da Mobilidade é alimentado sobretudo

pela informação disponível nos diferentes parceiros deste sistema, devendo existir um número muito restrito de indicadores que pressuponham a aquisição de informação de base (e neste caso, a periodicidade da recolha da informação deve ser devidamente ponderada em função dos custos e do tempo necessário à sua concretização).

Os parceiros a envolver são de natureza diversa, mas para além de cada uma das autarquias é possível destacar já os seguintes:

- Operadores de transporte coletivo;
- Gestores do estacionamento tarifado (na via e em parque);



- Concessionários das infraestruturas rodoviárias;
- Autoridades de Segurança Pública (nomeadamente para se obter informação mais rigorosa sobre a sinistralidade);
- Responsáveis pelos principais polos geradores de deslocações (Equipamentos de Saúde e Ensino, Centros comerciais, etc.);
- Fornecedores oficiais de estatísticas, como sejam a Direção Geral de Geologia e Energia, o Instituto Nacional de Seguros o Ministério do Emprego e da Economia, etc.;
- Turismo da Região;
- Associações Empresariais e Comerciais;
- Etc.

Exemplos de experiências

Existem alguns exemplos de Observatórios de Mobilidade, muitos dos quais são formalizados enquanto relatórios (foi esta a opção de Barcelona, Bogotá ou mesmo dos próprios relatórios de progresso dos planos locais de transporte no Reino Unido).

Em Portugal também no âmbito do projeto *Civitas Plus* foi desenvolvido um Observatório da Mobilidade para o concelho do Funchal, o qual foi estruturado como uma base de pesquisa de dados relevantes na área das acessibilidades e dos transportes.



Fonte: <http://nc213.gvm.com.pt:11200/servlet/#>, 2012-12-13

K. Avaliação das Propostas e Programa de Intervenção e Investimento

K.1. Breve enquadramento

As propostas descritas nos capítulos anteriores têm como finalidade principal o cumprimento dos objetivos e metas definidas na Fase 2, e, como tal, deverão ser enquadradas e sistematizadas de modo a avaliar o seu contributo para os objetivos estratégicos e concretos do município de Olhão.

Assim, descreve-se de seguida a abordagem metodológica utilizada na avaliação das propostas desenvolvidas. Esta avaliação enquadrará diferentes dimensões de análise, nomeadamente ao nível de:

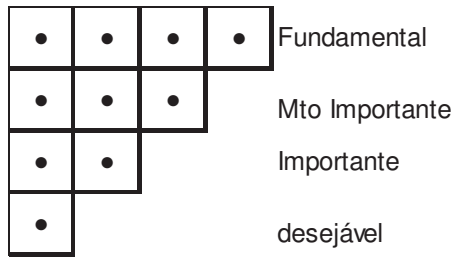
- Importância estratégica das propostas;
- Faseamento e impacte temporal;
- Avaliação do âmbito;
- Evolução da repartição modal;
- Principais *stakeholders* a auscultar;
- Envelope de custos e financiamento.

K.2. Abordagem metodológica

K.2.1. Importância estratégica das propostas

Numa primeira etapa, realizada logo na Fase 2, foi avaliado o contributo das propostas globais para os objetivos estratégicos, estabelecendo uma escala qualitativa de “Significativo” a “Muito Importante”, sendo que esta escala procurava traduzir o impacte relativo de cada proposta relativamente a cada objetivo estratégico.

Complementarmente, cada uma das propostas – onde se incluem as propostas específicas identificadas nesta fase – foi avaliada numa escala de 1 a 4, tendo em consideração a sua importância para a estratégia global de intervenção. Esta escala tem como objetivo diferenciar as propostas estruturantes e fundamentais daquelas que, sendo desejáveis ou importantes, são complementares das primeiras, contribuindo para reforçar os seus efeitos.



K.2.2. Evolução da repartição modal

As diversas propostas de intervenção interferem geralmente com um ou mais modos de transporte, procurando-se que alterem os padrões de mobilidade dos habitantes e empregados no concelho para valores mais sustentáveis e assentes no transporte coletivo e nos modos suaves.

Nesse sentido, estabeleceu-se uma expectativa de contribuição de cada medida para a repartição modal que se verifica atualmente nas viagens dos residentes e não residentes em Olhão, com a seguinte escala:

+++	Contribui de forma muito positiva
++	Contribui de forma positiva
+	Contribui de forma ligeiramente positiva
-	Contribui de forma ligeiramente negativa
--	Contribui de forma negativa
---	Contribui de forma muito negativa

K.2.3. Avaliação do âmbito geográfico e eixo de intervenção

Adicionalmente, as propostas foram avaliadas levando em conta o âmbito geográfico, que avalia a sua abrangência

geográfica com a seguinte classificação:

- **Supraconcelhia:** propostas que potencialmente melhoram as condições de acessibilidade à escala supraconcelhia, seja porque as infraestruturas ou serviços de transporte que servem os principais corredores de procura inter-concelhia são melhorados, seja porque o acesso à informação beneficia também os visitantes que não residem no concelho;
- **Concelhia:** propostas que beneficiam os residentes do concelho, podendo abranger todo o concelho (e.g., a construção de um nova infraestrutura rodoviária) ou desenvolver-se numa zona específica do concelho, mas com abrangência alargada;
- **Local:** propostas cujos efeitos beneficiam sobretudo os residentes ou utilizadores nos bairros em que são desenvolvidas.

Outra das dimensões de avaliação diz respeito ao eixo de intervenção sobre o qual cada proposta intervém fundamentalmente.

Assim, algumas propostas estão relacionadas mais fortemente com ações de sensibilização, divulgação e formação, procurando influenciar os comportamentos modais, ou seja, destinam-se à “procura” (os habitantes do concelho); outras propostas pressupõem intervenções do lado da “oferta”, ou seja, das redes, infraestruturas e serviços disponíveis.

K.2.4. Faseamento e período de concretização

As propostas do PMT de Olhão enquadram-se num período temporal de 10 anos (2022) com referencia a uma data intermédia de 2017.

Como tal, e porque não seria especialmente prodente definir um faseamento muito detalhado (anual, por exemplo), as propostas consideradas foram estabelecidas em termos temporais apenas numa perspetiva de tornar clara a antecedência com que devem ser preparadas e implementadas, bem como o período necessário à concretização das propostas, que está estreitamente ligado à sua importância estratégica:

- **Curto prazo (2013):** propostas que podem e devem ser realizadas num prazo de até 12 meses;
- **Médio prazo (2017):** propostas que deverão ser executadas num prazo de até 5 anos;
- **Longo prazo (2022):** propostas que apenas poderão ser concretizadas num prazo superior a 5 anos.

Outra dimensão de análise possível diz respeito ao impacto temporal das propostas, tendo-se considerado que pode ser:

- **Pontual:** todas as propostas que se desenvolvem em momentos específicos e para as quais não se consegue garantir que os resultados associados são permanentes, onde se incluem as propostas relacionadas com o desenvolvimento de ações de sensibilização ou informação ou com a fase de desenvolvimento de estudos e/ou projetos;
- **Temporário:** propostas que, não se traduzindo

em ações permanentes, têm reflexos no médio prazo pois influenciam o comportamento de um subconjunto de “atores” (e.g., implementação de circuitos de *pedibus* em contexto escolar) ou porque estão disponíveis durante um período limitado de tempo;

- **Contínuo:** Propostas que têm impactos continuados no tempo, seja através da criação de novos serviços de transporte coletivo, seja pela construção de novas infraestruturas de transporte.

K.2.5. Responsáveis pela implementação das propostas e principais stakeholders

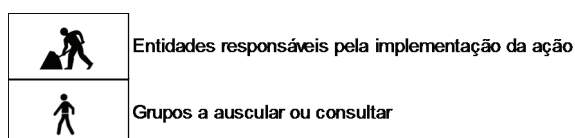
Um dos aspetos que importa considerar diz respeito à identificação clara sobre quem é o responsável pela realização de cada proposta, já que algumas propostas são da responsabilidade da Câmara Municipal de Olhão, mas outras devem ser realizadas por outras entidades, como sejam os operadores de transportes, os gestores de infraestruturas de transporte, etc..

Foram também identificadas as entidades ou agentes que, não tendo responsabilidades diretas na implementação das propostas, devem ser consultados e envolvidos neste processo, por forma a garantir que os benefícios das propostas são entendidos por todos e, ao mesmo tempo, procurar sinergias com outras ações correlacionadas.

A fase de auscultação e consulta traduz-se num processo bidirecional que promove, por parte dos grupos estruturados e com interesses diretos mais evidentes, a identificação de problemas, discussão de ideias, reação a propostas, partilha de opiniões e pontos de vista. Os

formatos mais comuns para promover os processos de auscultação e consulta incluem sessões dedicadas de discussão, *workshops*, conferências restritas, inquéritos de opinião ou *focus group*.

Assim, as entidades e agentes responsáveis pela implementação da ação, bem como os grupos a consultar e auscultar no âmbito da implementação das propostas foram representados da seguinte forma:



Finalmente para cada conjunto de propostas foram identificados, sempre que possível, os segmentos da população que são beneficiados ou afetados negativamente pelo conjunto das propostas.

K.2.6. Envelope de custos e financiamento

Neste ponto são apresentadas as estimativas dos custos de investimento e funcionamento (considerando as componentes de manutenção e operação) associados à realização das propostas. Em grande parte dos casos, estes custos devem ser entendidos meramente como um valor indicativo para referência, uma vez que a obtenção de informação é difícil e muito díspar consoante a fonte consultada.

Algumas das medidas consideradas não são da responsabilidade da Câmara Municipal; outras poderão ser apoiadas por linhas de financiamento específicas, pelo que importa alertar a autarquia para esta possibilidade, já que

assim será possível considerar uma maior celeridade na concretização das propostas.

Seguidamente apresenta-se a análise das propostas tendo em consideração as várias vertentes. De modo a facilitar a análise do contributo relativo de cada uma das propostas, estas avaliações são apresentadas em formato matricial.

K.3. Avaliação das propostas

Nas tabelas que se seguem faz-se a avaliação do contributo de cada uma das propostas em função das dimensões consideradas relevantes e descritas nos pontos anteriores. Apresenta-se uma tabela por cada uma das oito áreas de intervenção que integram este estudo: Redes Pedonal, Ciclável, Transportes Coletivos, Rodoviária, Sistema de Estacionamento, Logística Urbana, Integração dos Usos do Solo e Gestão da Mobilidade.

Em termos globais são apresentadas 64 propostas que correspondem a um investimento total de cerca de 2,6 milhões de euros e a custos de manutenção anuais de cerca de 241,9 mil euros. Para algumas propostas não são estimados custos porque a informação disponível não permite apresentar (ainda que apenas uma ordem de grandeza) valores representativos. Os investimentos mais significativos referem-se à rede rodoviária e à rede pedonal porque exigem obras em infraestruturas que são sempre onerosas. Já em relação aos custos de manutenção anuais, os valores mais elevados referem-se ao transporte coletivo devido aos custos de operação dos transportes regulares. Em todo o caso e tendo em conta que se estão a estimar valores para um período de 10 anos, conclui-se que no somatório de custos de investimento e operação/manutenção se obtém um valor anual médio de

cerca de 500 mil euros, o que parece não ser um valor demasiado pesado se tivermos em consideração os benefícios para a população e a sustentabilidade do concelho.

Tabela 11 – Síntese de custos das propostas

	Total de Ações			Ações Fundamentais		
	Quantidade	Investimento	Operação / Manutenção/ ano	Quantidade	Investimento	Operação / Manutenção/ ano
Rede pedonal	15	908.000 €	57.200 €	2	492.000 €	9.900 €
Rede ciclável	8	490.000 €	57.700 €	1	262.000 €	5.300 €
Rede TC	13	36.000 €	91.700 €	3	5.000 €	78.000 €
Rede Rodov.	14	1.011.000 €	19.700 €	1	66.000 €	2.000 €
Estacionamento	9	56.000 €	10.400 €	1	- €	- €
Logística urbana	1	20.000 €	- €	0	- €	- €
Integração dos usos do solo	1	- €	- €	0	- €	- €
Gestão da mobilidade	3	89.000 €	5.200 €	1	42.000 €	- €
Total	64	2.610.000 €	241.900 €	9	867.000 €	95.200 €

Fonte: TIS

Tabela 12 – Avaliação das propostas desenvolvidas para a rede pedonal

PROPOSTAS PARA A REDE PEDONAL		Capítulo / Ponto	Importância Estratégica	Evolução da Quota de Repartição Modal				Período de Concretização			Impacte Temporal	Custos		Âmbito Geográfico	Eixo de Intervenção	Responsáveis pela implementação / Grupos a Auscultar ou Consultar						
				Pé	Bicicleta	Transporte Coletivo	Transporte Individual	Curto (2013)	Médio (2017)	Longo (2022)		Investimento	Operação / Manutenção/ano			Câmara Municipal / Juntas Freguesia	Responsáveis pelos principais polos geradores	Associações de residentes	Associações de comerciantes	Operadores de transporte (autocarros, comboios e táxis)	Escolas	
PROMOVER A QUALIFICAÇÃO E EXPANSÃO DA REDE PEDONAL ESTRUTURANTE	Travessa pedonal estruturante entre os passeios Norte da EN125 (Av. Dom João VI) e o centro de Olhão	C.2.2.	• • • • •	++			-	•			Contínuo	23.000 €	500 €	Local	Oferta							
	Melhoria das condições de segurança nos atravessamentos da Av. Dom João VI	C.2.3.	• • • • •	++			--	•			Contínuo	85.000 €	1.700 €	Local	Oferta							
	Alargamento dos passeios na Av. 5 de Outubro e controlo das esplanadas	C.2.4.	• • • • •	+			-	•			Contínuo	27.000 €	600 €	Local	Oferta							
	Valorização do espaço público no núcleo urbano histórico	C.2.5.	• • • • •	++			-	•	•		Contínuo	1.300.000 €	2.000 €	Local	Oferta							
	Construção de passeios na rua principal de Quelfes	C.2.6.	• • • • •	++			-	•			Contínuo	142.000 €	- €	Local	Oferta							
	Melhoria dos percursos pedonais em Pechão	C.2.7.	• • • • •	++			-	•			Contínuo	7.000 €	- €	Local	Oferta							
	Requalificação da Av. DE São Nicolau (Fuseta)	D.2.	- -		+			-	-	-	Contínuo	24.000 €	200 €	Local	Oferta							
	Privilegiar a circulação pedonal na Zona Histórica de Olhão	B.3.	• • • • •	+			-	•			Contínuo	n.d.	n.d.	Local	Oferta							
Requalificação da zona envolvente ao Parque Urbano de Olhão	B.5.	• • • • •	+			-	•	•		Contínuo	n.d.	n.d.	Local	Oferta								
GARANTIR A ACESSIBILIDADE A PÉ PARA TODOS NOS CENTROS URBANOS	Realização e implementação do PMPA (aglomerados de Casas e Freguesias)	C.3.	• • • • •	+++				•	•		Contínuo	407.000 €	8.200 €	Local	Oferta							
MELHORAR AS CONDIÇÕES DE SEGURANÇA NAS DESLOCAÇÕES PEDONAIS	Construção de uma base de dados sobre de ocorrência de atropelamentos e sinistralidade rodoviária	C.4.	• • • • •	+				•			Contínuo	35.000 €	8.200 €	Concelhio	Oferta							
GARANTIR A QUALIDADE E AS CONDIÇÕES DE SEGURANÇA DAS REDES PEDONAIS DE FORMA PERMANENTE	Monitorização constante da rede pedonal (projeto "A Minha Rua") e implementação de mecanismos eficazes de resposta	C.5.	• • • • •	+++				•			Contínuo	- €	9.000 €	Concelhio	-							
DIVULGAR AS VANTAGENS ASSOCIADAS ÀS DESLOCAÇÕES PEDONAIS	Campanhas de sensibilização sobre segurança rodoviária, direitos dos peões e benefícios de andar a pé	C.6.	• • • • •	+++				•	•		Pontual	15.000 €		Local	Procura							
	Aulas de formação sobre a segurança nas deslocações pedonais	C.6.	• • • • •	++			-	•	•		Temporário	- €	6.000 €	Local	Procura							
PROMOVER AS DESLOCAÇÕES PEDONAS NOS PERCURSOS CASA-ESCOLA	Criação de circuitos de Pedibus	C.7.	• • • • •	+++			-	•	•		Temporário	- €	20.000 €	Local	Procura							
												906.000 €	57.200 €									

Tabela 13 – Avaliação das propostas desenvolvidas para a rede ciclável

PROPOSTAS PARA A REDE CICLÁVEL		Capítulo / Ponto	Importância Estratégica	Evolução da Quota de Repartição Modal				Período de Concretização			Impacte Temporal	Custos		Âmbito Geográfico	Eixo de Intervenção	Responsáveis pela implementação / Grupos a Auscultar ou Consultar						
				Pé	Bicicleta	Transporte Coletivo	Transporte Individual	Curto (2013)	Médio (2017)	Longo (2022)		Investimento	Operação / Manutenção/ano			Câmara Municipal / Juntas Freguesia	Responsáveis pelos principais polos geradores	Associações de residentes	Associações de comerciantes	Operadores de transporte (autocarros, comboios e táxis)	Escolas	
DESENVOLVER AS REDES CICLÁVELS, CRIANDO CONDIÇÕES DE CONFORTO E SEGURANÇA PARA A UTILIZAÇÃO DA BICICLETA NAS DESLOCAÇÕES DE PROXIMIDADE	Criação de uma rede ciclável intercolar na cidade de Olhão	D.2.2.	• • • • •	+++			--	•	•		Contínuo	282.000 €	5.300 €	Local	Oferta							
	Percurso ciclável entre o centro da Fuseta e a EB23AS Dr. João Lácio	D.2.3.	• • • • •	++			-	•	•		Contínuo	57.000 €	1.200 €	Local	Oferta							
	Alteração do percurso da "Ecovia do Liberal" na Fuseta	D.2.4.	• • • • •	++			-	•	•		Contínuo	89.000 €	1.800 €	Local	Oferta							
	Requalificação do percurso de Ecovias no centro de Olhão	D.2.	• • • • •	++			-	•	•		Contínuo	24.000 €	4.800 €	Concelhio	Oferta							
DESENVOLVER UMA REDE DE PARQUEAMENTO DE BICICLETAS	Instalação de equipamentos de parqueamento de bicicletas em alguns dos principais polos geradores do concelho	D.3.	• • • • •	+++			--	•	•		Contínuo	6.000 €	1.200 €	Local	Oferta							
FOMENTAR A POSSIBILIDADE DE TRANSPORTAR BICICLETAS NOS TRANSPORTES PÚBLICOS	Acordar com os operadores a possibilidade de transporte de bicicletas	D.4.	• • • • •	++			+	-	•		Contínuo	2.000 €	- €	Concelhio	Oferta							
APOSTAR NA REDE DE ALUGUER DE BICICLETAS	Criação de uma rede de aluguer de bicicletas	D.5.	• • • • •	+++			--	•			Contínuo	50.000 €	33.400 €	Concelhio	Oferta							
PROMOVER AS DESLOCAÇÕES CICLÁVELS NOS PERCURSOS CASA-ESCOLA	Criação de circuitos de Bilebus	D.8.	• • • • •	++			-	•	•		Temporário	- €	10.000 €	Local	Oferta							
												490.000 €	57.700 €									



Algarve Central



Tabela 14 – Avaliação das propostas desenvolvidas para a rede de transportes coletivos

PROPOSTAS PARA A REDE DE TRANSPORTES COLETIVOS	Captulo / Ponto	Importância Estratégica	Evolução da Quota de Repartição Modal				Período de Concretização			Impacte Temporal	Custos		Âmbito Geográfico	Eixo de Intervenção	Responsáveis pela implementação / Grupos a Auscultar ou Consultar						
			Pe	Bicicleta	TC	TI	Curto (2013)	Médio (2017)	Longo (2022)		Investimento	Operação / Manutenção/ano			Câmara Municipal / Juntas Freguesia	Responsáveis pelos principais polos geradores	Associações de residentes	Associações de comerciantes	Operadores de transporte (autocarros, comboios e táxis)	Escolas	
MELHORIA DA OFERTA DO SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO	Melhoria das principais ligações inter-concelhias e inter-freguesias	E2.2.	•	•	•	•				Contínuo	n.d.	n.d.	Supraconcelhio	Oferta							
	Redefinição do Circuito Urbano de Olhão	E2.3.	•	•	•	•				Contínuo	5.000 €	78.000 €	Local	Oferta							
	Alteração da localização do terminal rodoviário de Olhão	E2.4.	•	•	•					Contínuo	n.d.	n.d.	Concelhio	Oferta							
	Requalificação da Linha do Algarve para um sistema de tram-train	E2.5.	•	•	•				•	Contínuo	n.d.	n.d.	Supraconcelhio	Oferta							
	Criação de um circuito de transporte entre a Extensão do Centro de Saúde e a Fuzeta	E2.6.	•	•						Contínuo	6.000 €	5.700 €	Local	Oferta							
PREPARAÇÃO DE UM PLANO DE INCENTIVO E PROMOÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO	Divulgação das vantagens associadas à utilização dos transportes coletivos		-	-					Futuro	10.000 €	-	Concelhio	Procura								
	Informação sobre a oferta de transportes que serve os principais equipamentos	E3.	•	•	•				Contínuo	-	3.000 €	Concelhio	Procura								
	Uniformização e melhoria das condições das paragens e interfaces de transporte coletivo, com introdução de informação ao público		•	•						Contínuo	-	5.000 €	Concelhio	Oferta							
REVISÃO DO TARIFÁRIO DOS TRANSPORTES COLETIVOS	Estado de Revisão do tarifário	E4.	•	•	•	•			Contínuo	n.d.	n.d.	Supraconcelhio	Oferta								
PROMOVER A ACESSIBILIDADE PARA TODOS EM TP	Adaptar as interfaces e os veículos de modo a cumprir o disposto no DL 163/2006	E5.	•	•					Contínuo	n.d.	n.d.	Concelhio	Oferta								
INTEGRAR A OFERTA DOS TÁXIS NO SISTEMA DE TRANSPORTES PÚBLICOS	Aumento do contingente de táxis		•	•					Contínuo	-	-	Concelhio	Oferta								
	Introdução de uma frota de táxis adaptados	E6.	•	•					Contínuo	-	-	Concelhio	Oferta								
	Melhoria das condições de abrigo e informação nas paragens de táxis		•	•				•	Contínuo	15.000 €	- €	Concelhio	Oferta								
											36.000 €	91.700 €									



Tabela 15 – Avaliação das propostas desenvolvidas para a rede rodoviária

PROPOSTAS PARA A REDE RODOVIÁRIA		Capítulo / Ponto	Importância Estratégica	Evolução da Quota de Repartição Modal				Período de concretização			Impacte Temporal	Custos		Âmbito Geográfico	Eixo de Intervenção	Responsáveis pela implementação / Grupos a Auscultar ou Consultar					
				Pé	Bicicleta	Transporte Coletivo	Transporte Individual	Curto (2013)	Médio (2017)	Longo (2022)		Investimento	Operação / Manutenção/ano			Câmara Municipal / Juntas Freguesia	Responsáveis pelos principais geradores	Associações de residentes	Associações de comerciantes	Operadores de transporte (autocarros, comboios e táxis)	Escolas
GARANTIR QUE A HIERARQUIA DA REDE É COMPREENDIDA PELOS DIVERSOS UTILIZADORES	Adequação das características físicas das vias à sua importância funcional	F.2.1.	• • • •					•	•		Contínuo	n.d.	n.d.	Concelhio	Oferta						
	Beneficiação do esquema de ligações da vila da Fuseta à ER125	F.2.2.	• • • •					+	•	•	Contínuo	n.d.	n.d.	Local	Oferta						
	Reformulação das interseções da EN125/ER125	F.2.1.	• • • •					+	•	•	Contínuo	n.d.	n.d.	Supraconcelhio	Oferta						
REDUZIR OS VOLUMES DE TRÁFEGO E/OU VELOCIDADES DE CIRCULAÇÃO NO INTERIOR DOS AGLOMERADOS	Controlar os movimentos de atravessamento na Av. D. João VI	F.3.1.	• • • • •	+	+	+	-	•	•		Contínuo	86.000 €	2.000 €	Supraconcelhio	Oferta						
	Reorganização do trânsito no interior da Fuseta	F.3.2.	• • • •	+++	++		--	•	•		Contínuo	12.000 €	n.d.	Local	Oferta						
	Criação do Regulamento de Acessos à Zona Histórica de Olhão		• • • •	+++	++		--	•	•		Contínuo	n.d.	n.d.	Local	Oferta						
MULTIPLICAR VIAS ALTERNATIVAS AOS ATRAVESAMENTOS DOS CENTROS URBANOS	Reordenação de sentidos de trânsito na Zona Histórica de Olhão		• • • •	+	+		-	•	•		Contínuo	n.d.	n.d.	Local	Oferta						
	Beneficiação das ligações de atravessamento a Olhão (variante à EN125)	F.4.1.	• • • •								Contínuo	233.000 €	4.700 €	Local	Oferta						
	Beneficiação das ligações entre a Fuseta e a Via do Infante	F.4.2.	• • • •					+	•	•	Contínuo	n.d.	n.d.	Concelhio	Oferta						
	Desvio do tráfego de pesados do interior de Pechão	F.4.3.	• • • •	++	+		-	•	•		Contínuo	375.000 €	7.500 €	Supraconcelhio	Oferta						
CONTER A REDE RODOVIÁRIA MUNICIPAL	Reencaminhamento dos volumes de tráfego para caminhos alternativos em Mocarapacho	F.4.4.	• • • •	++	+		-	•	•		Contínuo	275.000 €	5.500 €	Supraconcelhio	Oferta						
	Conter a rede da operação local	F.5.	- - - -	+	+			-	-	-	Contínuo	n.d.	n.d.	Concelhio	Oferta						
SEGURANÇA E EXTERNALIDADES	Desenvolver uma estratégia que contribua para a redução da sinistralidade rodoviária	F.6.	• • • •	+	+		-	•	•		Pontual	35.000 €	- €	Concelhio	Procura						
	Sensibilizar e informar os utilizadores sobre os reais custos da utilização do TI	F.7.	• • • •	++	++	++	--	•			Pontual	15.000 €	- €	Concelhio	Procura						

Tabela 16 – Avaliação das propostas desenvolvidas para o sistema de estacionamento

PROPOSTAS PARA O SISTEMA DE ESTACIONAMENTO		Capítulo / Ponto	Importância Estratégica	Evolução da Quota de Repartição Modal				Período de concretização			Impacte Temporal	Custos		Âmbito Geográfico	Eixo de Intervenção	Responsáveis pela implementação / Grupos a Auscultar ou Consultar					
				Pé	Bicicleta	Transporte Coletivo	Transporte Individual	Curto (2013)	Médio (2017)	Longo (2022)		Investimento	Operação / Manutenção/ano			Câmara Municipal / Juntas Freguesia	Responsáveis pelos principais geradores	Associações de residentes	Associações de comerciantes	Operadores de transporte (autocarros, comboios e táxis)	Escolas
REFORÇO DO PAPEL DO ESTACIONAMENTO TARIFADO	Aplicação de uma política de fiscalização mais ativa no estacionamento tarifado na via pública	G.3.2.	• • • • •	++	++	++	--	•			Temperário	-	n.d.	Concelhio	Oferta						
	Alargamento das zonas de estacionamento tarifado	G.3.3.	• • • •	+++	+++	+++	--	•	•		Contínuo	-	-	Local	Oferta						
REVISAR OS PARÂMETROS DE DIMENSIONAMENTO DO ESTACIONAMENTO HABITACIONAL	Revisão dos parâmetros de dimensionamento do estacionamento habitacional	G.3.2.	• • • •	++	++	++	--	•			Contínuo	-	-	Concelhio	Oferta						
CRIAÇÃO E FORMALIZAÇÃO DA OFERTA DE ESTACIONAMENTO	Criação de bolsa de estacionamento de apoio à estação ferroviária de Olhão	G.4.2.	• • • •		+	+		•			Contínuo	n.d.	n.d.	Local	Oferta						
	Formalização da bolsa de estacionamento de apoio ao Mercado de Peixe	G.4.3.	• • • •			+		•			Contínuo	8.000 €	400 €	Local	Oferta						
	Criação de bolsa de estacionamento junto à EDJ/J. José Carlos da Maia	G.4.4.	• • • •			-		+	•		Contínuo	n.d.	n.d.	Local	Oferta						
	Reordenamento do estacionamento na zona ribeirinha da Fuseta (campo de futebol)	G.4.5.	• • • •			-		+	•	•	Contínuo	-	5.000 €	Local	Oferta						
Reordenamento do estacionamento na zona ribeirinha da Fuseta (acesso à Praia)	• • • •				-		+	•	•	Contínuo	48.000 €	-	Local	Oferta							
GESTÃO E FORMALIZAÇÃO DO ESTACIONAMENTO NA VIA PÚBLICA EM CONTEXTO PERIURBANO	Formalização da oferta de estacionamento nas freguesias	G.4.6.	• • • •	+	+		-	•			Contínuo	-	5.000 €	Local	Oferta						

56.000 € 10.400 €



Tabela 17 – Avaliação das propostas desenvolvidas para a logística urbana

PROPOSTAS PARA A LOGÍSTICA URBANA		Capítulo / Ponto	Importância Estratégica	Evolução da Quota de Repartição Modal				Período de concretização			Impacte Temporal	Custos		Âmbito Geográfico	Eixo de Intervenção	Responsáveis pela implementação / Grupos a Auscultar ou Consultar					
				Pé	Bicicleta	Transporte Coletivo	Transporte Individual	Curto (2013)	Médio (2017)	Longo (2022)		Investimento	Operação / Manutenção/ano			Câmara Municipal / Juntas Freguesia	Responsáveis pelos principais polos geradores	Associações de residentes	Associações de comerciantes	Operadores de transporte (autocarros, comboios e táxis)	Escolas
ORGANIZAR AS CARGAS E DESCARGAS NOS CENTROS URBANOS	Regulamento de operações de Cargas e Descargas	H.3.	• • • •		+	++	+	•			Contínuo	20.000 €		Concelhio	Oferta						

Tabela 18 – Avaliação das propostas desenvolvidas para a integração dos usos do solo

PROPOSTAS PARA A INTEGRAÇÃO DOS USOS DO SOLO		Capítulo / Ponto	Importância Estratégica	Evolução da Quota de Repartição Modal				Período de concretização			Impacte Temporal	Custos		Âmbito Geográfico	Eixo de Intervenção	Responsáveis pela implementação / Grupos a Auscultar ou Consultar					
				Pé	Bicicleta	Transporte Coletivo	Transporte Individual	Curto (2013)	Médio (2017)	Longo (2022)		Investimento	Operação / Manutenção/ano			Câmara Municipal / Juntas Freguesia	Responsáveis pelos principais polos geradores	Associações de residentes	Associações de comerciantes	Operadores de transporte (autocarros, comboios e táxis)	Escolas
PROMOVER PROJETOS DE REQUALIFICAÇÃO URBANA	Relocalização do parque de Estacionamento da Fuseta	I.2.5.	• • • •			+	+			•	Contínuo	n.d.	n.d.	Concelhio	Oferta						

Tabela 19 – Avaliação das propostas desenvolvidas para a gestão da mobilidade

PROPOSTAS PARA A GESTÃO DA MOBILIDADE		Capítulo / Ponto	Importância Estratégica	Evolução da Quota de Repartição Modal				Período de concretização			Impacte Temporal	Custos		Âmbito Geográfico	Eixo de Intervenção	Responsáveis pela implementação / Grupos a Auscultar ou Consultar					
				Pé	Bicicleta	Transporte Coletivo	Transporte Individual	Curto (2013)	Médio (2017)	Longo (2022)		Investimento	Operação / Manutenção/ano			Câmara Municipal / Juntas Freguesia	Responsáveis pelos principais polos geradores	Associações de residentes	Associações de comerciantes	Operadores de transporte (autocarros, comboios e táxis)	Escolas
PLANOS DE MOBILIDADE ESCOLAR		J.2.	• • • •	++	+	++	--	•		Temporário	6.000 €/EB1 ou EB23 12.000 €/ES	-	Concelhio	Procura							
criação de um centro de mobilidade (Algarve Central)		J.3.	• • • •	+	+	++	-	•		Contínuo	40.000 € - 80.000 €	13.000 €	Supraconcelhio	Oferta							
OBSERVATÓRIO DA MOBILIDADE (Algarve Central)		J.4	• • • •	+	+	++	-	•		Contínuo	100.000 € - 150.000 €	13.000 €	Supraconcelhio	Oferta							





Lisboa, 31 de Maio, 2013

Este documento foi sujeito ao controlo da qualidade interno de acordo com o procedimento *Controlo da Qualidade de Documentos* (P2/05) definido no Sistema de Gestão da TIS.PT.