

PLANO DE MOBILIDADE E TRANSPORTES DE OLHÃO

FASE 1: RELATÓRIO DE CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO (ESTE DOCUMENTO TEM 260 FOLHAS)



Algarve Central

ALGARVE 21
PROGRAMA OPERACIONAL

QR
QUADRO
DE REFERÊNCIA
ESTRATÉGICO
NACIONAL
PORTUGAL 2007.2013


município de **Olhão**

TiS.PT



UNIÃO EUROPEIA

FEDER

PLANO DE MOBILIDADE E TRANSPORTES DE OLHÃO

FASE 1: RELATÓRIO DE CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO

(ESTE DOCUMENTO TEM 260 FOLHAS)

Índice

A. ENQUADRAMENTO.....	12
A.1. BREVE ENQUADRAMENTO	12
A.2. OBJETIVOS DO PMT	12
A.3. ORGANIZAÇÃO GLOBAL DO ESTUDO	13
A.4. ORGANIZAÇÃO GLOBAL DO RELATÓRIO DA FASE 1	14
B. ZONAMENTO.....	16
B.1. BREVE ENQUADRAMENTO	16
B.2. ZONAMENTO	16
B.2.1. No concelho de Olhão.....	16
B.2.2. Área alargada de intervenção	19
C. OCUPAÇÃO DO TERRITÓRIO E DEMOGRAFIA.....	20
C.1. OLHÃO NO CONTEXTO DA REGIÃO DO ALGARVE	20
C.1.1. Dinâmicas demográficas.....	20
C.1.2. Nível de qualificação, atividade económica e emprego	23
C.1.3. Enquadramento geral da mobilidade e movimentos pendulares.....	27
C.2. PRINCIPAIS TENDÊNCIAS DEMOGRÁFICAS NO CONCELHO	34
C.2.1. Evolução recente da população residente.....	34
C.2.2. Características demográficas que influenciam a mobilidade	38
C.3. DINÂMICAS DE OCUPAÇÃO RESIDENCIAL	40
C.3.1. Evolução recente dos alojamentos.....	40
C.3.2. Densidade de ocupação	43
C.4. DINÂMICAS DE EMPREGO E ESTUDO E POLOS GERADORES DE DESLOCAÇÕES	46
C.4.1. Principais dinâmicas de emprego (privado)	46
C.4.2. Principais polos de geração de viagens	51
D. MOBILIDADE.....	66
D.1. BREVE ENQUADRAMENTO	66
D.2. DESCRIÇÃO SUMÁRIA DO INQUÉRITO À MOBILIDADE DOS RESIDENTES.....	66
D.3. CARACTERÍSTICAS GERAIS DA POPULAÇÃO RESIDENTE EM OLHÃO	69
D.3.1. Estrutura etária da população	69

D.3.2.	Dimensão dos agregados	70
D.3.3.	Nível de instrução da população	71
D.3.4.	Profissão.....	73
D.3.5.	Tipo de alojamento	76
D.3.6.	Nível de motorização	77
D.3.7.	Capacidade de condução	81
D.3.8.	Automóveis com as despesas pagas pela empresa	81
D.3.9.	Mobilidade das crianças com idades entre os 10 e os 14 anos	82
D.4.	BREVE CARACTERIZAÇÃO DOS VISITANTES DE OLHÃO	85
D.4.1.	Enquadramento	85
D.4.2.	Estrutura etária dos visitantes	85
D.4.3.	Nível de instrução e situação perante o emprego	85
D.4.4.	Taxa de motorização e número de veículos no agregado familiar dos visitantes	86
D.4.5.	Área de residência dos visitantes.....	86
D.5.	DINÂMICAS DE MOBILIDADE	87
D.5.1.	Enquadramento	87
D.5.2.	Número médio de viagens realizadas pelos residentes	87
D.5.3.	Motivo da viagem	90
D.5.4.	Número de etapas e modos de transporte utilizados	93
D.5.5.	Modos de transporte versus motivos da viagem	97
D.5.6.	Repartição das viagens ao longo do dia	98
D.5.7.	Duração das viagens	101
D.5.8.	Frequência de realização da viagem.....	102
D.5.9.	Principais fluxos de viagens	103
E.	MODOS SUAVES.....	111
E.1.	BREVE ENQUADRAMENTO	111
E.2.	REDE PEDONAL	111
E.2.1.	Oferta.....	111
E.2.2.	Procura	120
E.3.	REDE CICLÁVEL.....	124
E.3.1.	Oferta.....	124

E.3.2. Procura	127
F. TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO E TÁXIS	135
F.1. BREVE ENQUADRAMENTO	135
F.2. REDE DE TRANSPORTE COLETIVO	135
F.2.1. Oferta.....	135
F.2.2. Caracterização dos utilizadores do transporte coletivo	152
F.3. TÁXIS.....	165
F.3.1. Oferta.....	165
F.3.2. Procura	165
F.4. INTERFACES.....	166
F.4.1. Olhão	166
F.4.2. Outras interfaces do concelho	174
G. TRANSPORTE INDIVIDUAL.....	177
G.1. BREVE ENQUADRAMENTO	177
G.2. REDE RODOVIÁRIA EXISTENTE (OFERTA)	178
G.2.1. Hierarquia da rede rodoviária	178
G.2.2. Características base da rede rodoviária	185
G.3. PROCURA ATUAL EM TI	191
G.3.1. Procura global	191
G.3.2. Procura nas principais vias do concelho	196
G.3.3. A evolução de tráfego no eixo EN125/ER125.....	198
G.3.4. Análise preliminar do sistema rodoviário	198
H. ESTACIONAMENTO	201
H.1. BREVE ENQUADRAMENTO	201
H.2. OFERTA.....	204
H.2.1. PDM: parâmetros de estacionamento	204
H.2.2. Estacionamento público	206
H.2.3. Estacionamento privado.....	215
H.3. PROCURA	219
H.3.1. Estacionamento público	219
H.3.2. Estacionamento privado.....	236

I. LOGÍSTICA URBANA	239
I.1. BREVE ENQUADRAMENTO	239
I.2. A CIRCULAÇÃO DE PESADOS ASSOCIADA AOS PRINCIPAIS POLOS INDUSTRIAIS	239
I.3. LOGÍSTICA URBANA NOS PRINCIPAIS AGLOMERADOS	241
J. SEGURANÇA RODOVIÁRIA.....	243
J.1. BREVE ENQUADRAMENTO	243
J.2. SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA DE OLHÃO E CONCELHOS ENVOLVENTES.....	243
J.3. SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA NO CONCELHO DE OLHÃO	245
K. DIAGNÓSTICO GLOBAL.....	248
K.1. BREVE ENQUADRAMENTO	248
K.1.1. Ocupação do Território e Demografia	249
K.1.2. Mobilidade	250
K.1.3. Modos suaves	251
K.1.4. Rede de transporte coletivo e táxis.....	252
K.1.5. Interfaces de Transporte.....	253
K.1.6. Rede de Transporte Individual	254
K.1.7. Estacionamento.....	255
K.1.8. Logística Urbana.....	255
K.1.9. Segurança rodoviária.....	256

ÍNDICE DE FIGURAS:

Figura 1 – Organização global do PMT de Olhão	14
Figura 2 – Zonamento considerado para o concelho de Olhão	18
Figura 3 – Zonamento da cidade de Olhão	19
Figura 4 – Evolução da população residente, 1991-2011	21
Figura 5 – Estrutura etária (%) da população residente, 2011	21
Figura 6 – Evolução do Índice de Envelhecimento, 1991-2011	22
Figura 7 – Índices de dependência demográfica, 2011	23
Figura 8 – Dimensão média da família, 1991-2011	23
Figura 9 – Distribuição da população por níveis de qualificação (%), 2011	24
Figura 10 – Taxa de atividade, 1991-2001	24
Figura 11 – Taxa de desemprego, 1991-2001	25
Figura 12 – Distribuição da população empregada segundo os sectores de atividade económica (%), 2001	25
Figura 13 – População sem actividade económica (%), 2001	26
Figura 14 – Número de pessoas ao serviço nos estabelecimentos, 2005-2009	26
Figura 15 – Distribuição do emprego privado no Algarve, 2008	27
Figura 16 – Evolução do parque automóvel segurado (veículos ligeiros), entre 2003 e 2010	27
Figura 17 – Evolução da taxa de motorização, entre 2003 e 2010	28
Figura 18 – Evolução das vendas de combustível (1999-2010)	28
Figura 19 – Distribuição da população residente (empregada ou estudante) segundo o local de trabalho ou estudo, em 1991 e 2001	29
Figura 20 – Entradas e saídas dos concelhos em estudo por motivos de trabalho/estudo (movimentos pendulares), 2001	29
Figura 21 – Residentes (empregados e estudantes) em Olhão por local de trabalho ou estudo, 2001	30
Figura 22 – Empregados ou estudantes que exercem a sua atividade de trabalho/estudo em Olhão, por concelho de residência, 2001	31
Figura 23 – Modo de transporte mais utilizado nos movimentos pendulares (por concelho de residência), 2001	32
Figura 24 – Modo de transporte utilizado nos movimentos pendulares dos residentes (empregados/estudantes) em Olhão, 2001	33
Figura 25 – Modo de transporte utilizado nos movimentos pendulares dos residentes noutros concelhos (empregados/estudantes) que exercem a sua atividade em Olhão, 2001	33
Figura 26 – Duração média dos movimentos pendulares (min.) da população residente empregada ou estudante, 1991 e 2001	34
Figura 27 – Evolução da população residente em Olhão entre 1991 e 2011	34
Figura 28 – Evolução da população residente por freguesia do concelho de Olhão, entre 1991 e 2011	35
Figura 29 – População residente em 2011 e variação populacional entre 1991 e 2011, por freguesia	35
Figura 30 – Distribuição da população residente em Olhão por freguesia, 2011	36
Figura 31 – População residente em 2011 por zona do PMT	37
Figura 32 – População residente com 65 ou mais anos, por freguesia, em 2011	38
Figura 33 – População residente com 65 ou mais anos, em 2011, por zona do PMT	39
Figura 34 – Alojamentos por freguesia, em 2011	40
Figura 35 – Distribuição do alojamentos por freguesia, em 2011	40
Figura 36 – Alojamentos familiares por forma de ocupação, em 2001 e 2011, no concelho de Olhão e no Algarve	41
Figura 37 – Alojamentos familiares por forma de ocupação, em 2011, por freguesia do concelho de Olhão	41
Figura 38 – Alojamentos, em 2011, por zona do PMT	42
Figura 39 – Densidade populacional global (hab/ha) por freguesia em 2011	43
Figura 40 – Densidade populacional global por BGRI, em 2011	45
Figura 41 – Repartição do emprego privado por freguesia, em 2009	46
Figura 42 – Densidade global de emprego privado (emprego/ha), por freguesia, em 2009	47
Figura 43 – Relação entre emprego e população residente (emprego/100 habitantes), por freguesia, em 2009	47
Figura 44 – Emprego privado por zona PMT, em 2009	49
Figura 45 – Relação entre emprego privado e população residente, por zona PMT	50
Figura 46 – Pessoas ao Serviço nos Estabelecimentos do concelho de Olhão por Atividade Económica	51
Figura 47 – Estabelecimentos de ensino por freguesia	52
Figura 48 – Valências nos estabelecimentos de ensino por freguesia	53
Figura 49 – Equipamentos escolares por nível de ensino	54
Figura 50 – Equipamentos escolares por nível de ensino	56
Figura 51 – Localização dos equipamentos de saúde e farmácias no concelho de Olhão	58
Figura 52 – Localização dos principais centros e grandes superfícies comerciais no concelho de Olhão	60

Figura 53 – Principais pólos de interesse turístico	63
Figura 54 – Localização dos principais pólos industriais do concelho	65
Figura 55 – Repartição da população residente por estrutura etária e sexo	69
Figura 56 – Repartição dos agregados em função da dimensão da família, por freguesia	71
Figura 57 – População segundo o nível de instrução (valor absoluto)	72
Figura 58 – População segundo o seu nível de instrução, por freguesia	73
Figura 59 – Alojamento segundo o tipo de alojamento	76
Figura 60 – Residentes por tipo de alojamento por freguesia	77
Figura 61 – Repartição dos Residentes por tipo de alojamento por freguesia	77
Figura 62 – Taxa de motorização e parque automóvel	78
Figura 63 – Taxa de motorização dos residentes	80
Figura 64 – Parque automóvel dos residentes	80
Figura 65 – Capacidade de utilização do automóvel (competências para a condução)	81
Figura 66 – Percentagem de pessoas que conduzem, por freguesia	81
Figura 67 – Percentagem de residentes com despesas de utilização de veículos pagas (%)	82
Figura 68 – Autonomia de deslocação das crianças com idade entre os 10 e os 14 anos nas deslocações casa-escola	83
Figura 69 – Modo de transporte utilizado pelas crianças com 10-14 anos nas deslocações casa-escola	84
Figura 70 – Situação dos visitantes perante a atividade profissional	86
Figura 71 – Repartição dos visitantes pelo número de automóveis do agregado	86
Figura 72 – Número de viagens realizadas, por freguesia	89
Figura 73 – Peso da população imóvel por zona	90
Figura 74 – Distribuição das viagens dos residentes de cada freguesia por motivo de viagem	92
Figura 75 – Distribuição das viagens dos residentes por motivo de viagem	93
Figura 76 – Distribuição das viagens dos residentes e visitantes por número de etapas realizadas	94
Figura 77 – Número de etapas realizadas nas viagens, por freguesia	95
Figura 78 – Repartição modal nas viagens terminadas em Olhão	96
Figura 79 – Repartição modal nas viagens terminadas, por freguesia	97
Figura 80 – Repartição modal em função dos motivos de viagem	98
Figura 81 – Distribuição das viagens ao longo do dia	99
Figura 82 – Distribuição ao longo do dia das viagens terminadas em Olhão realizadas por Residentes e Visitantes	99
Figura 83 – Distribuição ao longo do dia das viagens terminadas em Olhão por motivo de viagem	100
Figura 84 – Distribuição ao longo do dia das viagens terminadas em Olhão por modo de transporte	100
Figura 85 – Repartição das viagens em função do tempo declarado de viagem e modo de transporte	102
Figura 86 – Linhas de Desejo entre as várias zonas de Olhão e Faro	108
Figura 87 – Linhas de Desejo entre as várias zonas de Olhão	109
Figura 88 – Linhas de Desejo entre as várias zonas do centro de Olhão	110
Figura 89 – Vias pedonais no centro de Olhão	112
Figura 90 – Área de intervenção do Projeto de Requalificação de Largos da Zona Histórica de Olhão	115
Figura 91 – Pormenor da intervenção no Largo João da Carma prevista no Projeto de Requalificação de Largos da Zona Histórica de Olhão	116
Figura 92 – Viagens pedonais, por freguesia	120
Figura 93 – Viagens pedonais, por freguesia	121
Figura 94 – Viagens pedonais terminadas, por zona (valor absoluto)	122
Figura 95 – Percentagem de viagens pedonais, por zona	122
Figura 96 – Número médio de viagens a pé, por freguesia	123
Figura 97 – Repartição das viagens a pé em função do tempo de viagem	123
Figura 98 – Repartição das viagens a pé em função do tempo de viagem, por freguesia	124
Figura 99 – Traçado da Ecovia do Litoral no concelho de Olhão	126
Figura 100 – Vista geral do projeto do Parque Ribeirinho Poente de Olhão	127
Figura 101 – Bicicletas de adultos e crianças por mil habitantes, por freguesia	128
Figura 102 – Bicicletas por mil habitantes, por zona	129
Figura 103 – Viagens de bicicleta, por freguesia	129
Figura 104 – Número médio de viagens de bicicleta, por freguesia	130
Figura 105 – Repartição das viagens de bicicleta em função do tempo de viagem	130
Figura 106 – Repartição das viagens de bicicleta em função do tempo de viagem, por freguesia	131
Figura 107 – Gosto na utilização da bicicleta nas deslocações quotidianas, por freguesia	131

Figura 108 – Residentes que consideram a possibilidade de utilizar a bicicleta nas deslocações quotidianas por segmentos etários, por freguesia	132
Figura 109 – Razões referidas como condições para aumentar a utilização da bicicleta	133
Figura 110 – Concelhos com os quais Olhão tem ligações inter-concelhias de TC rodoviário	137
Figura 111 – Mapa da rede do Circuito Urbano de Olhão	141
Figura 112 – Número de ligações diárias de TC rodoviário entre Olhão e as sedes de freguesia do concelho	142
Figura 113 – Amplitude da oferta de transporte coletivo em Olhão (dia útil do período escolar)	144
Figura 114 – Frequência de serviço da oferta que serve a cidade de Olhão, por períodos horários	145
Figura 115 – Cobertura territorial da rede de paragens do Circuito Urbano e da estação ferroviária de Olhão	147
Figura 116 – Tarifário dos bilhetes simples da CP para a Linha do Algarve	148
Figura 117 – Tarifário dos passes (simples e de estudante) da CP para a Linha do Algarve	149
Figura 118 – Repartição dos utilizadores do transporte coletivo por estrutura etária e sexo	153
Figura 119 – Motivo de viagem declarado pelos utilizadores do transporte coletivo ferroviário	155
Figura 120 – Motivo de viagem declarado pelos utilizadores do transporte coletivo rodoviário	155
Figura 121 – Distribuição das viagens dos utilizadores do transporte coletivo ferroviário ao longo do dia	157
Figura 122 – Distribuição das viagens dos utilizadores do transporte coletivo rodoviário ao longo do dia	157
Figura 123 – Viagens em função da sua frequência de realização no transporte coletivo ferroviário	157
Figura 124 – Viagens em função da sua frequência de realização no transporte coletivo rodoviário	158
Figura 125 – Viagens em função do título utilizado no transporte coletivo ferroviário	158
Figura 126 – Viagens em função do título utilizado no transporte coletivo rodoviário	158
Figura 127 – Viagens em função do modo de acesso no transporte coletivo ferroviário	160
Figura 128 – Viagens em função do modo de acesso no transporte coletivo rodoviário	160
Figura 129 – Viagens em função do modo de egresso no transporte coletivo ferroviário	160
Figura 130 – Viagens em função do modo de egresso no transporte coletivo rodoviário	160
Figura 131 – Grau de satisfação dos utilizadores do transporte coletivo ferroviário	161
Figura 132 – Respostas negativas dos utilizadores do transporte coletivo ferroviário	162
Figura 133 – Grau de satisfação dos utilizadores do transporte coletivo rodoviário	163
Figura 134 – Respostas negativas dos utilizadores do transporte coletivo rodoviário	164
Figura 135 – Partidas da CP da Estação de Olhão	167
Figura 136 – Partidas do terminal rodoviário de Olhão	171
Figura 137 – Classificação da rede rodoviária por nível hierárquico	181
Figura 138 – Extensão da rede viária do concelho de Olhão	183
Figura 139 – Peso de cada nível hierárquico (I a IV) da rede rodoviária, por freguesia	185
Figura 140 – Capacidade teórica considerada na rede rodoviária modelada	187
Figura 141 – Número de vias por sentido	188
Figura 142 – Velocidade base teórica de circulação (em vazio)	190
Figura 143 – Peso das viagens em TI (por zona)	191
Figura 144 – Viagens terminadas e quota das viagens TI no Concelho de Olhão	192
Figura 145 – Número médio de viagens em TI por residente no concelho de Olhão	193
Figura 146 – Duração média das viagens em TI terminadas em cada concelho	193
Figura 147 – Motivo das viagens terminadas em TI por concelho	194
Figura 148 – Viagens em TI terminadas em cada freguesia tendo em consideração o sexo	194
Figura 149 – Viagens em TI terminadas em cada freguesia tendo em consideração o escalão etário	195
Figura 150 – Distribuição das viagens dos utilizadores do TI ao longo do dia	195
Figura 151 – Procura em TI nos principais pontos rodoviários do concelho de Olhão (HPM e HPT)	197
Figura 152 – Tráfego Médio Diário na EN125 antes e depois da introdução de portagens no IP1/A22 (postos de Faro e Manta Rota)	198
Figura 153 – Lugares abrangidos pelo levantamento da oferta e procura de estacionamento	202
Figura 154 – Esquema metodológico de análise do sistema de estacionamento	203
Figura 155 – Tipo de oferta de estacionamento na via pública	208
Figura 156 – Tipo de estacionamento reservado existente na via pública	209
Figura 157 – Evolução das tarifas horárias aplicadas na via pública	210
Figura 158 – Bolsas públicas de estacionamento	212
Figura 159 – Tipo de oferta de estacionamento público	213
Figura 160 – Oferta total de estacionamento público	214
Figura 161 – Densidade da oferta total de estacionamento público pela área	214
Figura 162 – Oferta de estacionamento privado para residentes segundo a freguesia	216

Figura 163 – Oferta de estacionamento privado para residentes	217
Figura 164 – Rácio entre a oferta de estacionamento privado para residentes e o número de alojamentos.....	218
Figura 165 – Tipo de procura de estacionamento público legal.....	221
Figura 166 – Procura de estacionamento público legal	222
Figura 167 – Taxa de ocupação do estacionamento público legal	222
Figura 168 – Procura de estacionamento público ilegal por tipo de ilegalidade	225
Figura 169 – Procura de estacionamento público ilegal	226
Figura 170 – Taxa de ilegalidade da procura de estacionamento público.....	226
Figura 171 – Tipo de procura de estacionamento público	228
Figura 172 – Procura de estacionamento público global	229
Figura 173 – Défice de estacionamento público global.....	229
Figura 174 – Viagens em TI em função do tempo médio de permanência de estacionamento no espaço público.....	231
Figura 175 – Tempo de permanência de estacionamento no espaço público, no centro urbano de Olhão.....	232
Figura 176 – Localização dos circuitos de rotação	233
Figura 177 – Relação entre o índice de rotação e o tempo médio de permanência	234
Figura 178 – Ocupação pelo tempo de permanência de estacionamento (estacxhora)	234
Figura 179 – Ocupação pelo tipo de estacionamento praticado (veículos)	234
Figura 180 – Relação entre o índice de rotação e a taxa de ocupação.....	235
Figura 181 – Ocupação ao longo do tempo	235
Figura 182 – Percentagem de utilização do estacionamento privado para residentes.....	237
Figura 183 – População empregada que procura estacionamento privado	238
Figura 184 – Movimentos dos veículos pesados de mercadorias no concelho	240
Figura 185 – Repartição da oferta de estacionamento reservada a operações de cargas e descargas.....	241
Figura 186 – Total de acidentes com vítimas no concelho de Olhão e concelhos limítrofes – 2006 a 2010	244
Figura 187 – N.º de acidentes com vítimas por 100 habitantes no concelho de Olhão e concelhos limítrofes – 2006 a 2010	244
Figura 188 – Evolução do Indicador de gravidade no concelho de Olhão e concelhos limítrofes – 2006 a 2010.....	245
Figura 189 – Tipologia das vítimas dos acidentes no concelho de Olhão – 2006 a 2010.....	245
Figura 190 – Número de acidentes com feridos graves e/ou vítimas mortais no concelho de Olhão, por tipo de via – 2006 a 2010	246
Figura 191 – Número de feridos graves e/ou vítimas mortais no concelho de Olhão, por tipo de via – 2006 a 2010.....	246
Figura 192 – Acidentes com feridos graves e/ou vítimas mortais no concelho de Olhão, por natureza do acidente – 2006 a 2010	247
Figura 193 – Acidentes com feridos graves e/ou vítimas mortais no concelho de Olhão, por tipo de via e natureza do acidente – 2006 a 2010.....	247

ÍNDICE DE TABELAS:

Tabela 1 – Zonamento adotado e população residente.....	17
Tabela 2 – População residente, 2011.....	20
Tabela 3 – Balanço entre as entradas e saídas de Olhão por motivos de trabalho/estudo, 2001	31
Tabela 4 – Grau de execução dos Espaços Urbanizáveis para Fins Comerciais/Industriais por freguesia.....	65
Tabela 5 – Amosta por freguesia, escalão etário e sexo	68
Tabela 6 – Amosta por freguesia, escalão etário e sexo	68
Tabela 7 – Repartição da população residente por estrutura etária e sexo	69
Tabela 8 – Agregados em função da dimensão da família	70
Tabela 9 – Repartição dos agregados em função da dimensão da família, por freguesia	70
Tabela 10 – População segundo o nível de instrução da população (abs. e %)	72
Tabela 11 – População segundo a profissão (abs. e %).....	75
Tabela 12 – Residentes segundo a situação perante o emprego.....	76
Tabela 13 – Alojamento segundo o tipo de alojamento (abs. e %).....	76
Tabela 14 – Residentes segundo o tipo de alojamento, por freguesia (abs. e %).....	77
Tabela 15 – Nível de motorização.....	78
Tabela 16 – Taxa de motorização e parque automóvel.....	79
Tabela 17 – Residentes com despesas de utilização de veículo pagas, por freguesia.....	82
Tabela 18 – Repartição dos visitantes por sexo e escalão etário	85
Tabela 19 – Repartição dos visitantes por nível de instrução.....	86
Tabela 20 – Repartição dos visitantes por área de residência	87

Tabela 21 – Número de viagens realizadas.....	87
Tabela 22 – Motivo das viagens (total) e considerando as viagens terminadas em Olhão.....	91
Tabela 23 – Motivo das viagens (total) dos residentes de Olhão por freguesia.....	92
Tabela 24 – Número de etapas realizadas nas viagens.....	94
Tabela 25 – Modo de transporte simplificado.....	96
Tabela 26 – Distribuição das viagens ao longo do dia.....	99
Tabela 27 – Viagens em função da sua duração e dos modos de transporte utilizados.....	101
Tabela 28 – Viagens em função da sua frequência de realização.....	102
Tabela 29 – Viagens em função da sua frequência de realização <i>versus</i> motivo.....	103
Tabela 30 – Viagens iniciadas e terminadas em cada zona.....	104
Tabela 31 – Matriz de viagens entre freguesias de Olhão e zonas externas.....	105
Tabela 32 – Matriz de viagens em TI entre freguesias de Olhão e zonas externas.....	106
Tabela 33 – Matriz de viagens em TC entre freguesias de Olhão e zonas externas.....	107
Tabela 34 – Viagens a pé terminadas, por freguesia.....	121
Tabela 35 – Bicicletas por mil habitantes, por freguesia.....	128
Tabela 36 – Viagens de bicicleta, por freguesia.....	130
Tabela 37 – Relação da população que gostava de utilizar bicicleta <i>versus</i> a população total no estrato etário, por freguesia.....	132
Tabela 38 – Condições necessárias para aumentar a utilização da bicicleta.....	133
Tabela 39 – Oferta de TC rodoviário em Olhão nas ligações inter-concelhias.....	137
Tabela 40 – Oferta de TC ferroviário em Olhão nas ligações inter-concelhias.....	139
Tabela 41 – Oferta de TC rodoviário em Olhão nas ligações urbanas.....	142
Tabela 42 – Oferta de TC fluvial no concelho de Olhão.....	143
Tabela 43 – Períodos horários considerados para calcular as frequências de serviço ao longo do dia.....	144
Tabela 44 – Cobertura territorial da rede de paragens do Circuito Urbano.....	146
Tabela 45 – Preços dos títulos de transporte das ligações urbanas da EVA de Olhão para Marim e Quelfes.....	149
Tabela 46 – Preços dos títulos de transporte das ligações urbanas da EVA de Olhão para Pechão, Quatrim, Poço Longo e Alfandanga.....	150
Tabela 47 – Preços dos títulos de transporte das ligações urbanas da EVA de Olhão para Fuseta e Moncarapacho.....	150
Tabela 48 – Preços dos títulos de transporte das ligações inter-concelhias da EVA em Olhão.....	151
Tabela 49 – Preços dos títulos de transporte do Circuito Urbano de Olhão.....	151
Tabela 50 – Preços dos títulos de transporte dos barcos da Ria Formosa em Olhão.....	152
Tabela 51 – Preços dos títulos de transporte dos barcos da Ria Formosa na Fuseta.....	152
Tabela 52 – Repartição dos utilizadores do transporte coletivo por estrutura etária e sexo.....	154
Tabela 53 – Motivo de viagem declarado pelos utilizadores do transporte coletivo.....	155
Tabela 54 – Distribuição de viagens ao longo do dia.....	156
Tabela 55 – Viagens em função da sua frequência.....	157
Tabela 56 – Viagens em função do título utilizado no transporte coletivo.....	158
Tabela 57 – Viagens em função do modo de acesso e de egresso utilizado no transporte coletivo.....	159
Tabela 58 – Contingente de Táxis em Olhão e concelhos mais próximos.....	165
Tabela 59 – Oferta da CP na Estação de Olhão.....	167
Tabela 60 – Oferta no terminal rodoviário de Olhão.....	171
Tabela 61 – Principais parâmetros de avaliação dos níveis hierárquicos da rede rodoviária.....	179
Tabela 62 – Características físicas e funcionais da hierarquia rodoviária.....	179
Tabela 63 – Viagens terminadas e quota das viagens TI no concelho de Olhão.....	192
Tabela 64 – Principais parâmetros de dimensionamento do estacionamento constantes no PDM de Olhão.....	205
Tabela 65 – Oferta de estacionamento na via pública.....	207
Tabela 66 – Taxas de estacionamento na via pública.....	210
Tabela 67 – Taxas de estacionamento do Parque do Levante.....	213
Tabela 68 – Indicadores associados à oferta total de estacionamento público.....	215
Tabela 69 – Indicadores de oferta de estacionamento privado para residentes.....	216
Tabela 70 – Indicadores associados à procura de estacionamento público legal.....	220
Tabela 71 – Tipo de ilegalidade associado à procura ilegal de estacionamento público.....	223
Tabela 72 – Indicadores associados à procura ilegal de estacionamento público.....	224
Tabela 73 – Indicadores associados à procura global de estacionamento público.....	227
Tabela 74 – Procura de estacionamento dos circuitos de rotação.....	233
Tabela 75 – Indicadores associados à procura de estacionamento privado dos residentes.....	236

Tabela 76 – Território: Análise SWOT.....	249
Tabela 77 – Modos Suaves: Análise SWOT.....	251

Lista de acrónimos

BGRI – Base Geográfica de Referenciação da Informação

CD – Corpo do Dia

DGEG – Direção Geral de Energia e Geologia

EB23 – Escola Básica de 2º e 3º Ciclos

ES – Escola Secundária

INE – Instituto Nacional de Estatística

IPSS – Instituições Particulares de Solidariedade Social

MTSS – Ministério do Trabalho e da Solidariedade Social

PDM – Plano Director Municipal

PMT – Plano de Mobilidade e Transportes

PPM – Período de Ponta da Manhã

PPT – Período de Ponta da Tarde

SIG – Sistema de Informação Geográfica

TC – Transporte Coletivo

TI – Transporte Individual

u_{ve} – Unidade de veículos ligeiros equivalentes

A. Enquadramento

A.1. Breve enquadramento

O presente relatório constitui-se como o Relatório Preliminar da Fase 1 do Plano de Mobilidade e Transportes de Olhão, no qual se apresenta o Diagnóstico Global sobre a situação atual e se identificam as principais tendências da mobilidade e acessibilidade de Olhão, tendo por base dados estatísticos, informação recolhida e resultados dos trabalhos de campo realizados durante a Fase 0.

A.2. Objetivos do PMT

O Município de Olhão, juntamente com os municípios de Faro, Loulé, São Brás de Alportel 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:

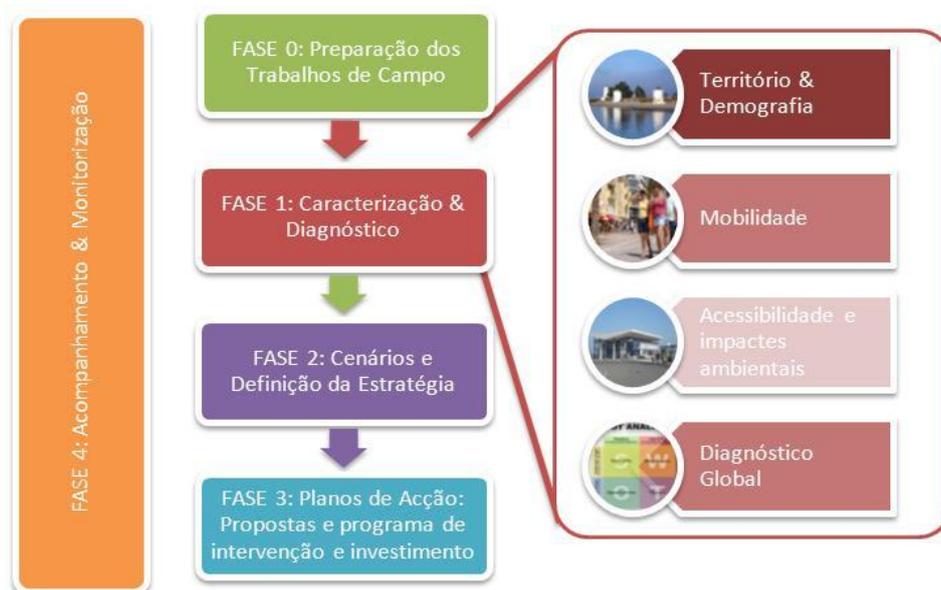
- **Fase 0 – Preparação dos trabalhos de campo.** Nesta fase já terminada, foi apresentada a metodologia e o cronograma dos trabalhos de campo e definido o zonamento adotado no âmbito do presente plano.
- **Fase 1 – Caracterização e Diagnóstico.** Esta fase, concretizada no presente relatório, compreende 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 é 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 serão construídos os cenários prospetivos, os quais terão em consideração as tendências de evolução do sistema de mobilidade. Esta fase compreenderá 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.** Esta fase corresponde ao volume operacional do PMT de Olhão, onde serão 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 ocorrerá durante todo o programa de elaboração deste plano e apresentará 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 1

Este relatório encontra-se estruturado em 11 capítulos a saber:

Secção A – Enquadramento: constitui o presente capítulo e tem como objetivo fazer um enquadramento quer do relatório de Diagnóstico, quer do PMT, apresentando os seus principais objetivos e a organização geral do estudo.

Secção B – Zonamento: nesta secção é realizada uma breve apresentação do zonamento adotado, salientando os ajustes realizados face ao zonamento apresentado na Fase 0 deste Estudo.

Secção C - Ocupação do Território e Demografia: tem como objetivo enquadrar o concelho de Olhão na região de Algarve, e em particular relativamente aos concelhos vizinhos, no que concerne às principais dinâmicas

demográficas ocorridas entre 1991 e 2011, ao nível de qualificação e à atividade económica da população residente, assim como aos principais movimentos pendulares

Secção D – Mobilidade: esta secção tem como objetivo apresentar a caracterização dos padrões de mobilidade dos residentes e não residentes no concelho de Olhão.

Secção E – Acessibilidade em Modos Suaves: tem como objetivo caracterizar a organização da rede pedonal e rede ciclável.

Secção F - Transporte Público Coletivo e Táxis: onde se apresenta a caracterização do sistema de transporte público (transporte coletivo e táxis) no concelho de Olhão, considerando quer a oferta, quer a procura registada. Por último, é ainda feita uma breve caracterização das interfaces do concelho.

Secção G - Transporte Individual: nesta secção

apresenta-se a caracterização do sistema de transporte individual (TI), considerando a oferta existente, mas também a procura que foi levantada através dos trabalhos de campo realizados.

Secção H – Estacionamento: nesta secção é apresentada uma caracterização do estacionamento nos principais lugares de Olhão e identificadas as zonas onde existe *deficit* ou *superavit* de estacionamento, as zonas onde é necessário introduzir políticas de limitação da oferta e as zonas onde existe um equilíbrio entre a procura e a oferta.

Secção H - Logística Urbana: nesta secção são identificados os principais fluxos de veículos pesados de mercadorias no concelho de Olhão e é realizada a análise

dos lugares de estacionamento reservados de cargas e descargas por forma a avaliar a sua adequação às necessidades do concelho.

Secção I - Segurança Rodoviária: nesta secção são apresentados, de um modo geral, os principais indicadores de sinistralidade rodoviária para Olhão e para os concelhos mais próximos, procedendo-se depois a uma análise mais detalhada para o concelho de Olhão.

Secção K – Diagnóstico Global: onde se apresenta o diagnóstico através da análise SWOT, sectorial, tornando deste modo mais fácil a identificação dos pontos fortes, pontos fracos, potencialidade e ameaças em matéria de mobilidade e transportes para o concelho de Olhão.

B. Zonamento

B.1. Breve enquadramento

A elaboração de um PMT pressupõe a análise e tratamento de um conjunto alargado de informação, a qual é proveniente de diversas fontes e, como tal, importa estabelecer unidades de análise de referência para as quais a informação seja homogeneizada (nalguns casos, isto significa a agregação dos dados de base; noutros, implica a sua desagregação).

Neste contexto, a definição do zonamento constitui um passo fundamental no processo de compreensão das dinâmicas de mobilidade (i.e., os principais fluxos entre pares de zonas) e de avaliação quantitativa das condições em que a acessibilidade é proporcionada às diferentes zonas que definem a área de intervenção, e como tal foi uma das primeiras tarefas realizadas no âmbito do PMT (Fase 0).

B.2. Zonamento

B.2.1. No concelho de Olhão

Durante a fase de Programação dos Trabalhos de Campo, o concelho de Olhão foi dividido em 32 zonas, tendo por base um conjunto de critérios que sintetizam as melhores práticas utilizadas na definição de zonamentos. O zonamento inicial foi reduzido numa zona, passando a ser definido por 31 zonas, porque se optou por agregar a

componente urbana da Fuseta pertencente à freguesia de Moncarapacho à restante área do aglomerado (pertencente à freguesia da Fuseta). Este zonamento é apresentado na Figura 2 e doravante será adotado em todas as análises que serão apresentadas no PMT.

A cidade de Olhão coincide com os limites do lugar estabelecido pelo Instituto Nacional de Estatística nos Censos de 2011 e engloba zonas que pertencem às freguesias de Olhão, Pechão e Quelfes (vide Figura 3).

As freguesias de Pechão e de Moncarapacho apresentam ocupações mais rurais, e como tal, o zonamento espelha a menor intensidade de ocupação urbana na definição de zonas de maior dimensão, mas nas quais se procurou individualizar os principais centros urbanos (Pechão e Moncarapacho).

Conforme anteriormente referido, a zona da Fuseta é constituída pela freguesia da Fuseta e pela zona do lugar da Fuseta pertencente à freguesia de Moncarapacho.

Na tabela seguinte são apresentadas as freguesias e as zonas que as constituem, bem como a população que reside em cada uma destas, segundo os resultados provisórios dos Censos de 2011.

No caso das zonas que definem a cidade de Olhão, e apesar destas estarem contidas em três freguesias distintas, optou-se por considerar a designação genérica

“Olhão”, como forma de mais facilmente identificar as zonas que constituem a cidade.

Tabela 1 – Zonamento adotado e população residente

Freguesia	Zonamento	Cód.	Residentes (2011)
Fuseta	Fuseta_01	F.01	2.032
Moncarapacho	Moncarapacho_01	M.01	1.203
	Moncarapacho_02	M.02	1.438
	Moncarapacho_03	M.03	1.555
	Moncarapacho_04	M.04	1.620
	Moncarapacho_05	M.05	1.787
Olhão	Olhão_02	O.02	1.203
	Olhão_03	O.03	1.441
	Olhão_04	O.04	1.877
	Olhão_10	O.10	1.374
	Olhão_11	O.11	1.058
	Olhão_12	O.12	1.294
	Olhão_13	O.13	1.166
	Olhão_14	O.14	2.289
	Olhão_15	O.15	1.565
Olhão_16	O.16	1.617	
Pechão	Olhão (Pechão)_01	O.01	844
	Pechão_01	P.01	841
	Pechão_02	P.02	957
	Pechão_03	P.03	959
Quelfes	Olhão_05	O.05	1.157
	Olhão_06	O.06	2.817
	Olhão_07	O.07	1.823
	Olhão_08	O.08	2.176
	Olhão_09	O.09	2.095
	Olhão_17	O.17	785
	Olhão_18	O.18	3.465
	Quelfes_01	Q.01	666
	Quelfes_02	Q.02	581
	Quelfes_03	Q.03	1.150
	Quelfes_04	Q.04	491
Total			45.326

Fonte: Resultados Provisórios dos Censos de 2011 com tratamento TIS

Em Quelfes não foi considerada a população residente na Ilha da Armona (40 pessoas) e em Olhão não foi considerada a população residente na faixa costeira (30 pessoas) porque se considerou que as opções de mobilidade desta população não seguem os padrões dos residentes do “lado terra”.

Figura 2 – Zonamento considerado para o concelho de Olhão

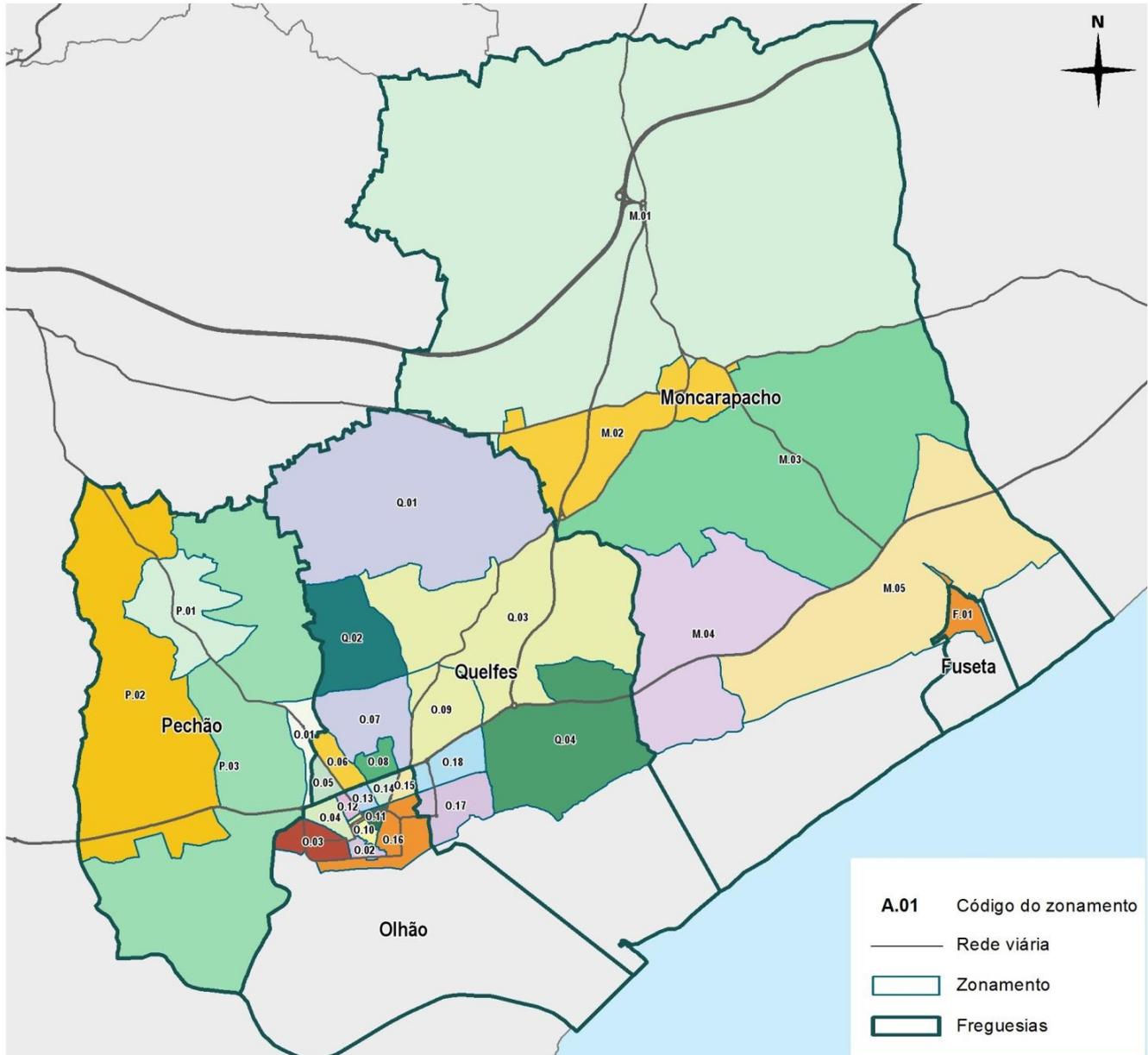
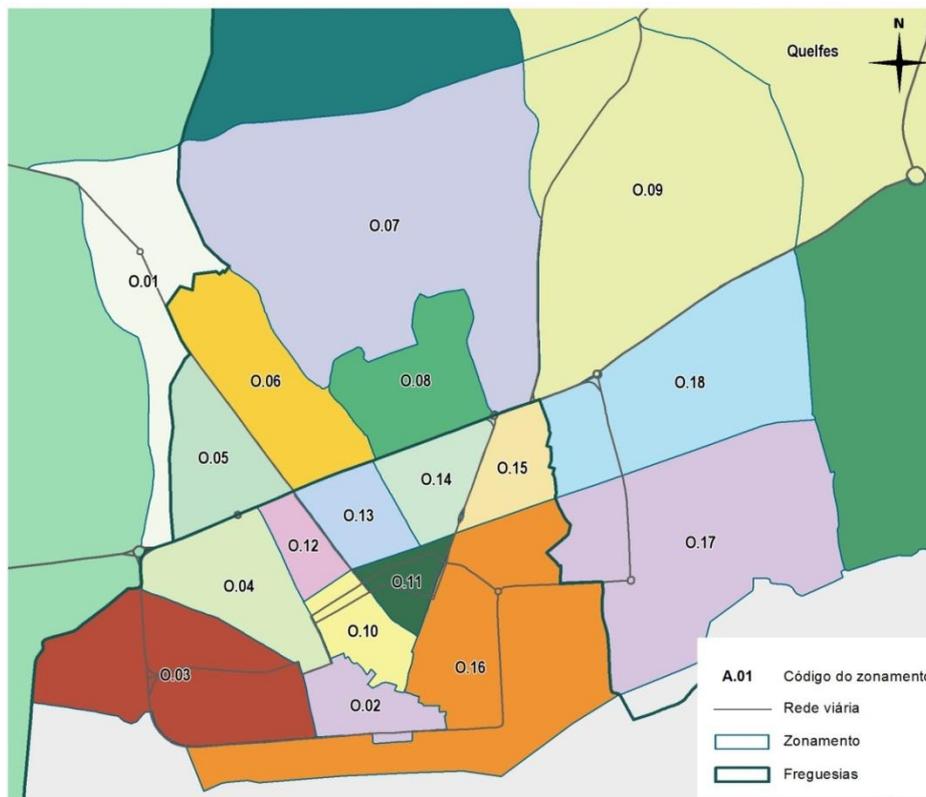


Figura 3 - Zonamento da cidade de Olhão



B.2.2. Área alargada de intervenção

Foi ainda definido o zonamento exterior à área de intervenção (área alargada de análise), a qual corresponderá ao território supramunicipal com o qual se registam fortes relações de interdependência com a área de influência do PMT de Olhão e onde o sistema de transportes deverá ter respostas de âmbito regional e intermunicipal.

A definição do zonamento na área alargada foi estabelecida com base nos resultados dos inquéritos à mobilidade, sendo o zonamento externo composto por 7 zonas:

- No caso dos concelhos limítrofes de Olhão, cada um destes foi individualizado numa única zona,

isto é Faro, Tavira e São Brás de Alportel;

- Para os restantes concelhos algarvios, e uma vez que as dinâmicas de dependência são mais moderadas, foram consideradas 2 zonas, respetivamente: **Resto do Algarve 1** (zona poente) constituída pelos concelhos de Aljezur, Vila do Bispo, Sagres, Lagos, Monchique, Portimão, Lagoa, Silves, Albufeira, Loulé); e **Resto do Algarve 2** (zona nascente) constituída pelos concelhos de Alcoutim, Castro Marim e Vila Real de Santo António;
- **Resto do País** – 1 zona;
- **Espanha** – 1 zona.

C. Ocupação do Território e Demografia

C.1. Olhão no contexto da região do Algarve

De modo a enquadrar o concelho de Olhão na região de Algarve, e mais especificamente relativamente aos concelhos vizinhos e com os quais este se relaciona de modo mais significativo, nomeadamente **Faro, Loulé, Tavira e S. Brás de Alportel**, foram analisados alguns indicadores estatísticos agregados, os quais procuram caracterizar:

- As principais dinâmicas demográficas entre 1991 e 2011;
- O nível de qualificação e a atividade económica da população residente;
- O enquadramento geral da mobilidade da população, com especial destaque para a dependência funcional dos empregados e estudantes nestes concelhos e os consequentes movimentos pendulares.

C.1.1. Dinâmicas demográficas

C.1.1.1. Evolução recente da população

Segundo o último recenseamento geral da população, o **concelho de Olhão tinha, em 2011, 45.396 residentes**, valor este que representava cerca de **10% do total da população do Algarve**.

Comparando com os restantes concelhos da Região, Olhão é o 4º concelho mais populoso do Algarve, depois de Faro (com 14% da população residente na região do Algarve), Loulé (16%) e Portimão (12%). Da análise da Tabela 2 verifica-se igualmente que o número de residentes em Olhão é bastante superior ao registado em Tavira e São Brás de Alportel, os quais totalizavam cerca de 6% e 2%, respetivamente, dos residentes no Algarve.

Analisando a **densidade populacional** constata-se que Olhão registou, em 2011, **o valor mais elevado do Algarve**, com cerca de 347 hab/km² vs. 90 hab/km² registado para a média da região.

Com valores semelhantes, no âmbito dos concelhos analisados, destaca-se apenas o município de Faro, com cerca de 320 hab/km², apresentando os restantes concelhos valores de densidade populacional muito mais reduzidos.

Tabela 2 – População residente, 2011

Concelho	Pop. Residente 2011		Dens. Pop. 2011 (hab/km ²)
	N.º	%	
Olhão	45.396	10%	347
Faro	64.560	14%	320
Loulé	70.622	16%	92
Tavira	26.167	6%	43
São Brás de Alportel	10.662	2%	70
Algarve	451.005	100%	90

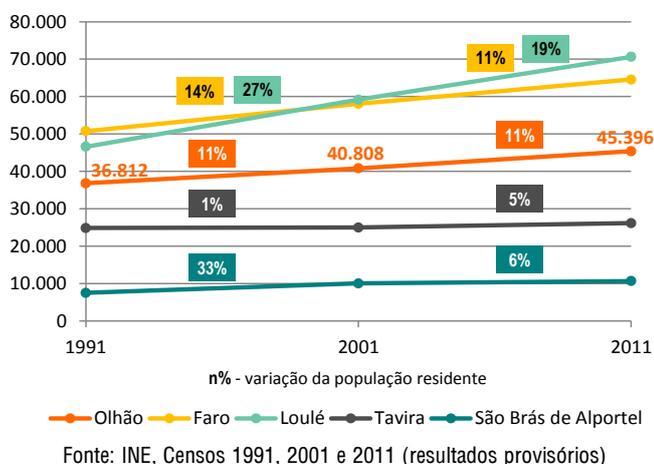
Fonte: INE, Censos 2011 (resultados provisórios)

A Figura 4 apresenta a evolução da população residente, entre 1991 e 2011, em Olhão e nos restantes concelhos em análise.

Conforme se pode observar, neste período, a população residente em Olhão aumentou cerca de 23%, denotando um ritmo de crescimento médio anual semelhante nas duas décadas analisadas (cerca de 1% ao ano). Apesar deste ritmo de crescimento ser elevado é inferior ao registado para o total do Algarve no mesmo período – cerca de 1,4% ao ano, entre 1991 e 2011 (o que corresponde a aumento de cerca de 32% dos residentes na região).

Todos os concelhos em análise registaram aumentos populacionais entre 1991 e 2011, destacando-se, entre estes, o concelho de Loulé com um crescimento de cerca de 52% no número de residentes neste período. Em sentido inverso, o concelho de Tavira foi o que registou um aumento populacional mais moderado, apresentando um variação no número de residentes de apenas 5% entre 1991 e 2011.

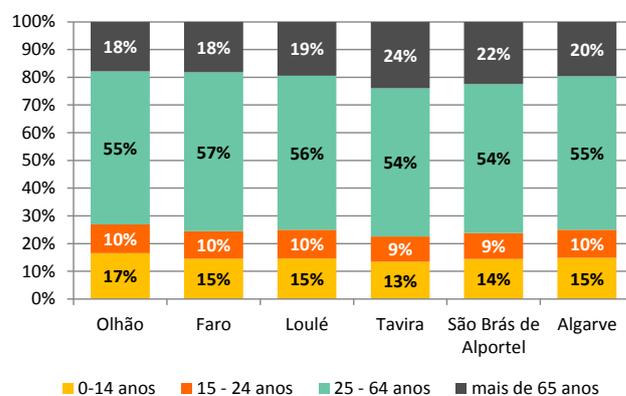
Figura 4 – Evolução da população residente, 1991-2011



C.1.1.2. Estrutura etária e índices de dependência

Conforme se pode verificar na Figura 5, a estrutura etária da população residente em Olhão era, em 2011, semelhante à registada para o total do Algarve, no que concerne aos residentes em idade ativa (entre os 15 e 64 anos). Contudo, comparando os restantes grupos etários verifica-se que Olhão apresentava uma estrutura etária ligeiramente menos envelhecida, com os jovens (até 14 anos) a apresentarem um peso superior ao verificado no total do Algarve (17% vs. 15%) e, em sentido inverso, os idosos (mais de 65 anos) a registarem um peso inferior (18% vs. 20%).

Figura 5 – Estrutura etária (%) da população residente, 2011



Comparando agora com os quatro concelhos em análise, confirma-se que Olhão apresenta uma estrutura etária menos envelhecida, constatando-se que:

- A sua percentagem de jovens é ligeiramente superior à registada nos restantes concelhos;
- A sua percentagem de população em idade ativa (15-64 anos) é semelhante à registada em Loulé,

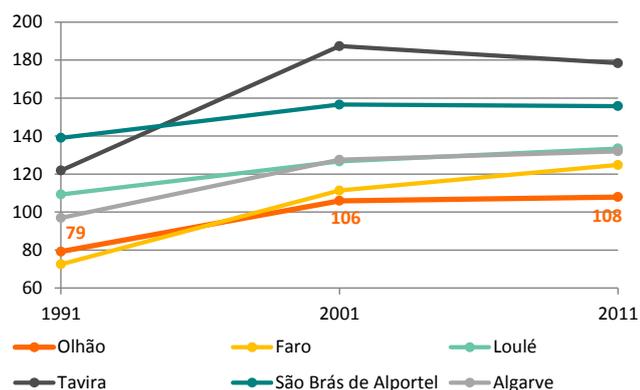
ligeiramente inferior à de Faro (66% vs. 67%) e superior à registada em Tavira e São Brás de Alportel (66% vs. 63%);

- A sua percentagem de idosos é semelhante à registada no concelho de Faro e inferior à dos restantes concelhos.

A análise da evolução da estrutura etária da população residente no concelho de Olhão permite constatar que o envelhecimento da população está a acentuar-se, passando os idosos a constituir cerca de 18% dos residentes em 2011, contra 16% em 1991.

Os indicadores relacionados com este fenómeno demonstram esta tendência: o Índice de Envelhecimento passa, entre 1991 e 2011, de cerca de 79 para 108 idosos por cada 100 jovens no concelho de Olhão, continuando Olhão a ser o concelho com o índice de envelhecimento mais reduzido entre os concelhos em análise.

Figura 6 – Evolução do Índice de Envelhecimento, 1991-2011



Fonte: INE, Censos 1991, 2001 e 2011 (resultados provisórios)

Com valores acima da média registada para o Algarve destacam-se Tavira (apesar da diminuição no valor deste indicador entre 2001 e 2011), com cerca de 178 idosos por cada 100 jovens, São Brás de Alportel, com cerca de

156 idosos por cada 100 jovens, e Loulé, com 133 idosos por cada 100 jovens.

A análise dos índices de dependência demográfica¹ revela que, em 2011, as relações da população idosa e dos jovens com a população em idade ativa eram semelhantes no concelho de Olhão – cerca de 25 jovens e 27 idosos por cada 100 adultos em idade ativa. Isto significa que população dependente (aquela cuja idade ainda não permite o acesso ao mercado de trabalho e a população que já se encontra em idade de reforma) representava cerca de metade da população em idade ativa (índice de dependência total igual a 52). Esta relação é muito próxima da registada para o conjunto do Algarve.

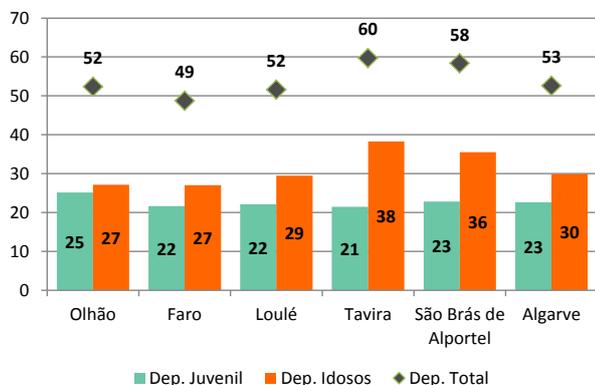
Dos concelhos analisados, Tavira e São Brás de Alportel são os que apresentam os maiores índices de dependência total (superior à média do Algarve) devido ao elevado índice de dependência de idosos, enquanto Faro regista o menor valor.

¹ Índice de Dependência de Jovens = Jovens (menos de 15 anos) / Adultos (dos 15 aos 64 anos) * 100

Índice de Dependência de Idosos = Idosos (mais de 65 anos) / Adultos (dos 15 aos 64 anos) * 100

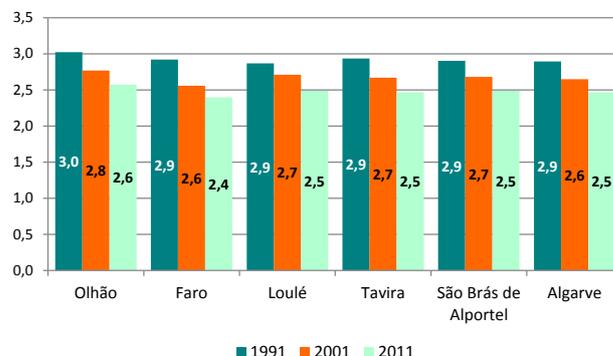
Índice de Dependência Total = (Jovens + Idosos) / Adultos * 100

Figura 7 – Índices de dependência demográfica, 2011



Fonte: INE, Censos 2011 (resultados provisórios)

Figura 8 – Dimensão média da família, 1991-2011



Fonte: INE, Censos 1991, 2001 e 2011 (resultados provisórios)

C.1.1.3. Dimensão média da família

A Figura 8 apresenta a evolução da dimensão média da família, entre 1991 e 2011, para os concelhos em análise e também para o conjunto do Algarve, calculada com base no número de famílias clássicas².

Analisando a figura é possível constatar uma diminuição do seu valor, entre 1991 e 2011, em todos os concelhos analisados (cerca de -1% por ano).

Com efeito, Olhão passou de uma dimensão média da família de 3 elementos, em 1991, para 2,6, em 2011, seguindo mais uma vez a tendência global da região do Algarve.

Comparando com os restantes concelhos em análise, e com o total do Algarve, Olhão apresentava em 2011 um valor ligeiramente superior.

² Conjunto de pessoas que residem no mesmo alojamento e que têm relações de parentesco (de direito ou de facto) entre si, podendo ocupar a totalidade ou parte do alojamento. Considera-se também como família clássica qualquer pessoa independente que ocupe uma parte ou a totalidade de uma unidade de alojamento.

C.1.2. Nível de qualificação, atividade económica e emprego

C.1.2.1. Nível de qualificação da população residente

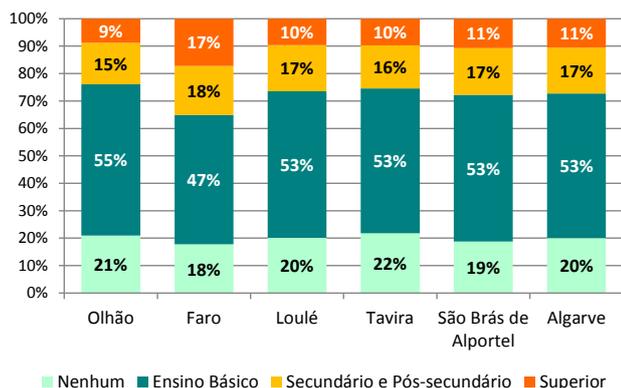
A análise dos níveis de instrução da população permite conhecer o grau de qualificação dos residentes, o qual poderá ser um bom indicador do tipo de emprego e do poder de compra da população.

No conjunto do Algarve registou-se, entre 2001 e 2011, uma evolução positiva dos níveis de qualificação da população (nível de instrução completo mais elevado), com uma diminuição em todos os concelhos do peso relativo daqueles que só concluíram o ensino básico, o qual foi também acompanhado pelo aumento do peso da população que concluiu o ensino secundário/pós secundário e o ensino superior.

O concelho de Olhão apresentava em 2011 níveis de qualificação da população inferiores ao total do Algarve (vide Figura 9), registando uma taxa de população sem grau de ensino mais elevada e percentagens de população com ensino secundário/pós secundário e superior

inferiores às registadas para o total da região e nos restantes concelhos em análise.

Figura 9 – Distribuição da população por níveis de qualificação (%), 2011



Fonte: INE, Censos 2011 (resultados provisórios)

C.1.2.2. Condição da população perante o trabalho

A análise da condição da população perante o trabalho permite concluir que a taxa de atividade (relação entre a população ativa, empregada e desempregada, e o total da população residente) aumentou de 1991 para 2001³, em todos os concelhos analisados, assim como no conjunto do Algarve (vide Figura 10).

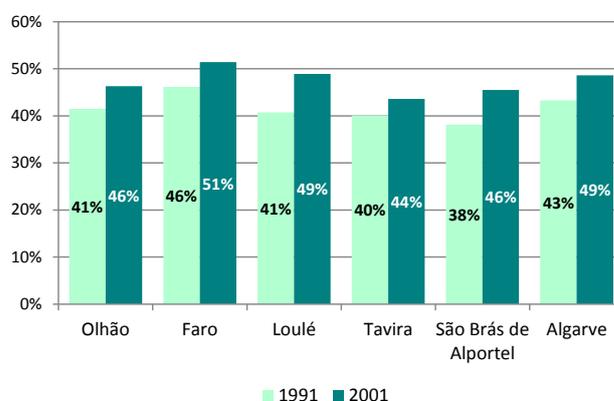
Olhão registava, em 2001, uma taxa de atividade inferior à do conjunto da região Algarvia e à dos concelhos de Faro e Loulé. Nesse ano, a população ativa residente em Olhão era cerca de 19 mil habitantes, valor que representava cerca de 46% do total da população do concelho.

Desagregando a população ativa em empregados e desempregados é possível constatar que a taxa de

desemprego⁴ aumentou de 1991 para 2001 em todos os concelhos analisados (vide Figura 11). O concelho de Olhão detinha em 2001 o valor mais elevado dos concelhos estudados, com uma taxa de desemprego próxima de 7,6%, sendo este valor superior ao registado para o total do Algarve (cerca de 6,2%).

Apesar de ainda não estarem disponíveis dados mais recentes ao nível do concelho, importa mencionar que, desde 2001, a taxa de desemprego aumentou consideravelmente, passando o Algarve a ser a região do País mais afetada pelo desemprego, com uma taxa que atingiu os 15,6% em 2011 (a média do Continente foi nesse ano de 12,7%).

Figura 10 – Taxa de atividade, 1991-2001

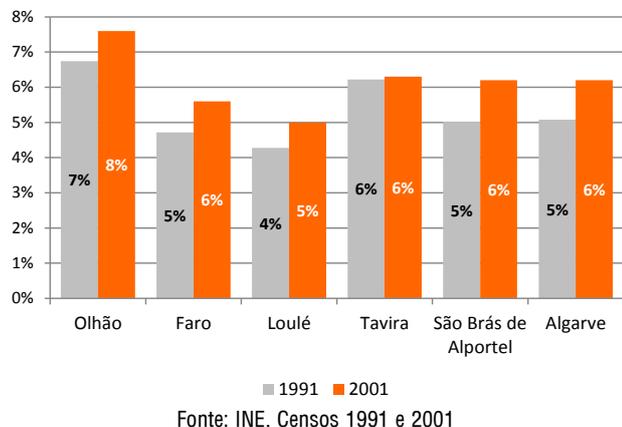


Fonte: INE, Censos 1991 e 2001

³ Os dados relativos a 2011 ainda não se encontram disponíveis.

⁴ População desempregada/População ativa total

Figura 11 – Taxa de desemprego, 1991-2001



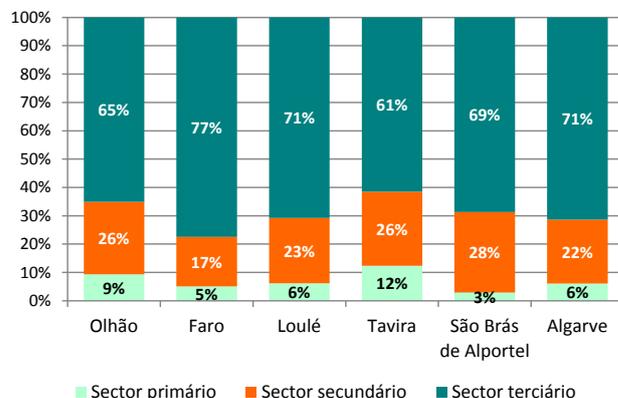
Na Figura 12 apresenta-se a população empregada segundo os sectores de atividade económica, tendo em consideração os resultados dos Censos de 2001, uma vez que os dados de 2011 ainda não estão disponíveis.

A repartição da população empregada por sectores de atividade evidencia, conforme seria de esperar, o predomínio do sector terciário em todos os concelhos analisados, assim como no conjunto da região do Algarve.

Relativamente à população residente em Olhão, cerca de 65% da população empregada trabalhava em 2001 no sector terciário (11,4 mil hab.), 26% no sector secundário (4,5 mil hab.) e apenas 9% no sector primário (1,6 mil hab.).

Comparando com os valores obtidos para o Algarve verifica-se que o peso dos empregados no sector terciário é inferior no concelho de Olhão (65% vs. 71%), enquanto, em sentido inverso, o peso dos empregados nos sectores primário e secundário é superior ao registado para o total da região.

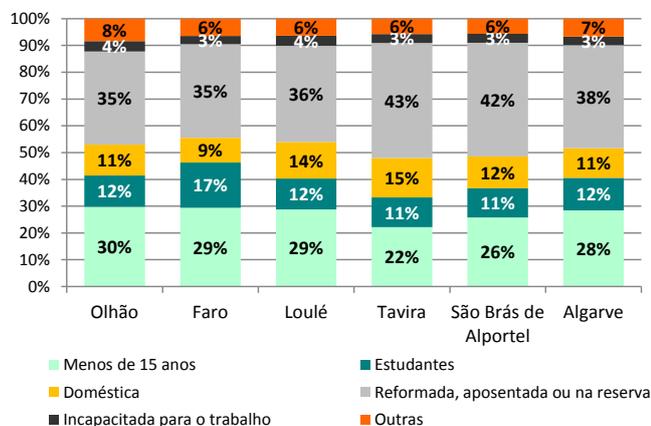
Figura 12 – Distribuição da população empregada segundo os sectores de atividade económica (%), 2001



No que respeita à população sem atividade económica em 2001 (vide Figura 13), a maior percentagem correspondia à população reformada em todos os concelhos analisados e no conjunto do Algarve.

No concelho de Olhão, o número de reformados em 2001 ascendia a cerca de 7,6 mil residentes, os quais constituíam 35% da população sem atividade económica no concelho. O segundo maior grupo eram os indivíduos com menos de 15 anos (cerca de 6,5 mil residentes), os quais representavam cerca de 30% da população inativa.

Figura 13 – População sem actividade económica (%), 2001



Fonte: INE, Censos 2001

C.1.2.3. Emprego no sector privado

Em 2009 estima-se que existiam cerca de 8.500 pessoas empregadas no concelho de Olhão (no sector privado), valor que correspondia a 6% do total de pessoas ao serviço nos estabelecimentos do Algarve.

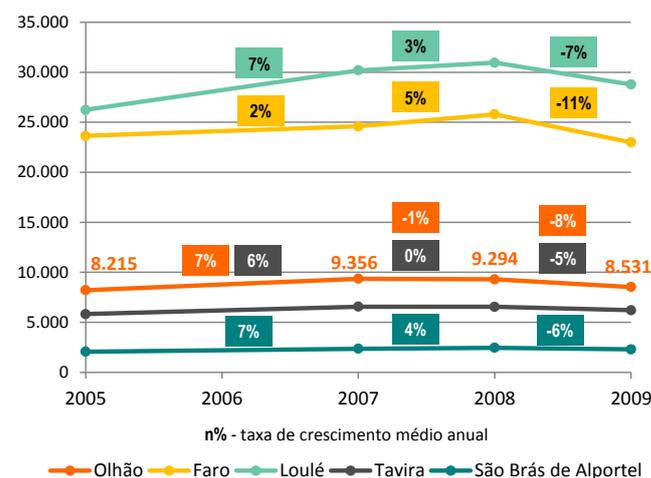
Relativamente à evolução do emprego neste sector observa-se que esta foi positiva entre 2005 e 2007 (taxa de crescimento média anual de 7%), apresentando uma inversão da tendência a partir de 2007 (-1% entre 2007 e 2008), a qual foi bastante mais acentuada no período seguinte: -8% de emprego privado entre 2008 e 2009. Note-se que este decréscimo do emprego em 2009 foi comum a todos os concelhos analisados, assim como ao total da região do Algarve, tendo sido ainda mais acentuado no concelho de Faro (-11%, entre 2008 e 2009).

O ritmo de crescimento médio anual do emprego privado no concelho de Olhão, entre 2005 e 2009, foi semelhante ao registado para o total do Algarve (1%), mas inferior ao registado para os restantes concelhos analisados (com

exceção de Faro).

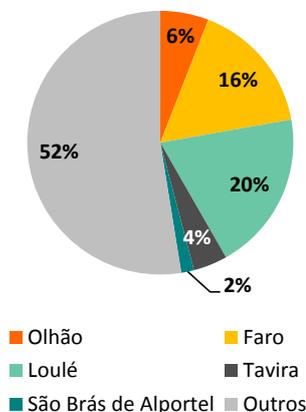
No que concerne ao peso relativo do emprego privado em Olhão relativamente ao total do Algarve, conclui-se que este manteve a sua quota de 6% nos vários períodos analisados (2005-2009). Os concelhos de Loulé e de Faro destacavam-se dos restantes, concentrando, em 2009, cerca de 20% e 16%, respetivamente, do total de pessoas ao serviço em estabelecimentos de emprego privado no Algarve.

Figura 14 – Número de pessoas ao serviço nos estabelecimentos, 2005-2009



Fonte: GEP/MTSS- SISED / Quadros de pessoal

Figura 15 – Distribuição do emprego privado no Algarve, 2008



Fonte: GEP/MTSS- SISED / Quadros de pessoal

C.1.3. Enquadramento geral da mobilidade e movimentos pendulares

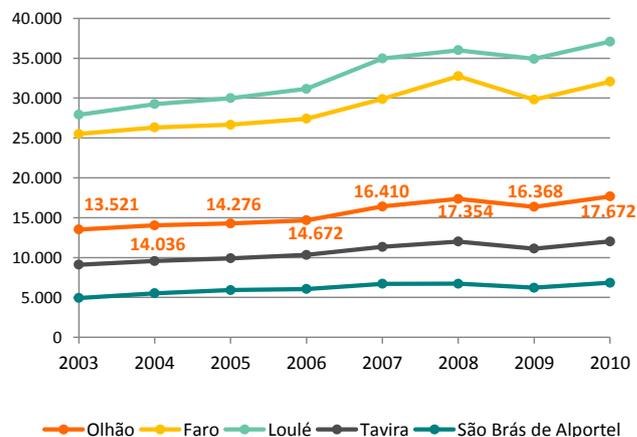
C.1.3.1. Parque automóvel e taxas de motorização

A análise do parque automóvel segurado no concelho de Olhão (apenas veículos ligeiros), elaborada a partir de informação constante no Instituto de Seguros de Portugal, permite estimar o parque automóvel ligeiro do concelho em 17,7 mil veículos, em 2010.

Importa notar que a análise desta informação deve ser realizada com cautela uma vez que nestes quantitativos estão incluídas as frotas de veículos ligeiros das empresas e os veículos para aluguer, o que, nalguns casos, conduz a resultados distorcidos.

Entre 2003 e 2010, o parque automóvel do concelho cresceu cerca de 31%, aumento inferior ao registado no conjunto do Algarve (35%) e, em todos os outros concelhos analisados, com exceção de Faro (26%).

Figura 16 – Evolução do parque automóvel segurado (veículos ligeiros), entre 2003 e 2010



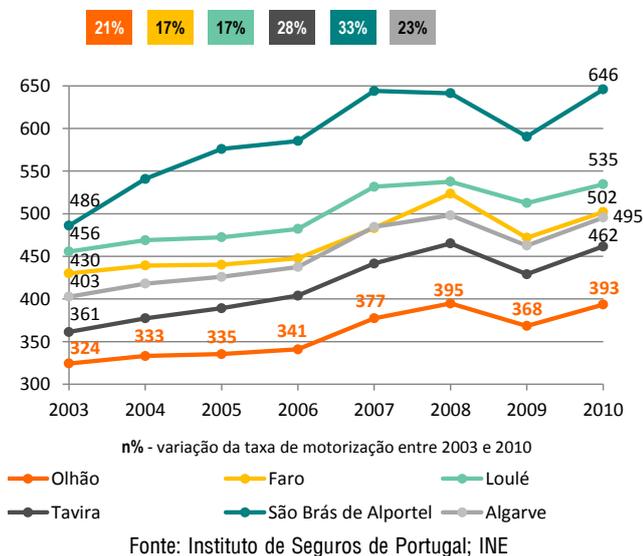
Fonte: Instituto de Seguros de Portugal

A taxa de motorização de Olhão era em 2010 de cerca de 393 veículos (ligeiros) por 1000 habitantes⁵. Este valor é inferior ao da média do Algarve (495 veículos por 1000 habitantes), assim como ao registado em todos os concelhos em análise. Destes destaca-se o concelho de São Brás de Alportel com a taxa de motorização mais elevada (cerca de 646 veic./1000 hab.).

Tal como na evolução do parque automóvel segurado, Olhão apresentou um aumento na taxa de motorização, entre 2003 e 2010, o qual foi mais reduzido do que o total do Algarve (21% vs. 23%), mas mais elevado do que o registado nos concelhos de Faro e Loulé.

⁵ Para calcular a taxa de motorização entre 2003 e 2010 considerou-se um crescimento linear da população residente entre 2001 e 2011.

Figura 17 – Evolução da taxa de motorização, entre 2003 e 2010



C.1.3.2. Consumo de combustível

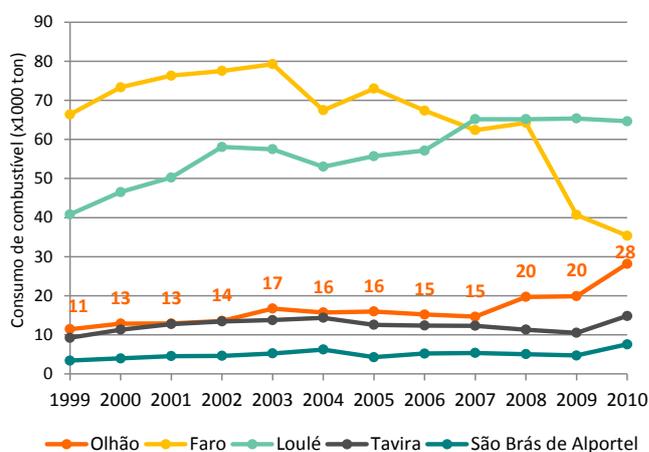
A análise da evolução das vendas de combustível, com base nos dados da DGEG, fornece igualmente indicações sobre o maior ou menor uso do transporte individual nos concelhos analisados.

O consumo de combustível no concelho de Olhão (vide Figura 18) apresentou um aumento muito significativo entre 1999 e 2010 (cerca de 143%), tendo sido este mais acentuado em 2010, onde se registou um consumo próximo de cerca de 28 mil toneladas, mas este deve estar contudo relacionado com a quebra de combustível em Faro.

Comparando com os restantes concelhos é possível verificar que Olhão apresenta consumos de combustível inferiores aos registados em Faro e Loulé, mas superiores aos de Tavira e São Brás de Alportel, tendo sido o concelho que registou o maior aumento no consumo de combustível entre 1999 e 2010.

Refira-se que Faro foi o único concelho a apresentar um decréscimo no consumo de combustível entre 1999 e 2010 (-47%) mas este deve-se, provavelmente, mais à maior densidade de postos de abastecimento nos outros concelhos, do que à redução de mobilidade em TI em Faro.

Figura 18 – Evolução das vendas de combustível (1999-2010)



C.1.3.3. Dependência funcional dos empregados e estudantes e estrutura dos movimentos pendulares

A análise do local de trabalho ou estudo da população residente em Olhão revela que, em 2001⁶, 29% da população empregada ou estudante exercia a sua atividade fora do concelho (cerca de 6.600 residentes). Esta percentagem é superior à registada pelos restantes concelhos em análise (com exceção de São Brás de Alportel), demonstrando assim o concelho de Olhão

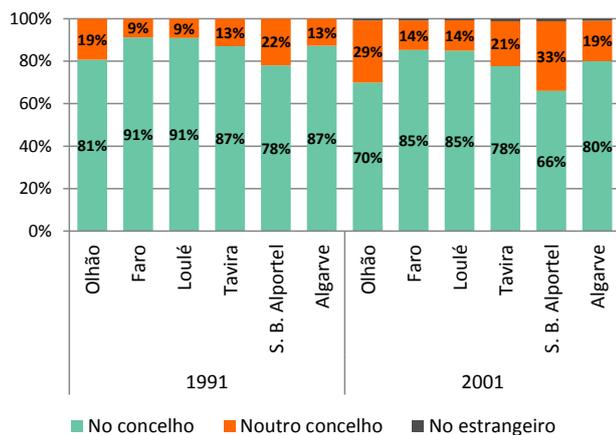
⁶ Os dados dos Censos de 2011 relativos aos movimentos pendulares ainda não se encontram disponíveis.



menor capacidade para reter a sua população empregada/estudante do que os restantes concelhos (vide Figura 19).

Comparando com os valores de 1991 é possível observar que todos os concelhos analisados, assim como o conjunto do Algarve, registaram um aumento significativo na proporção da população empregada ou estudante que trabalha/estuda fora do concelho, sendo os valores registados em Olhão, nos dois períodos, superiores aos da região do Algarve.

Figura 19 – Distribuição da população residente (empregada ou estudante) segundo o local de trabalho ou estudo, em 1991 e 2001



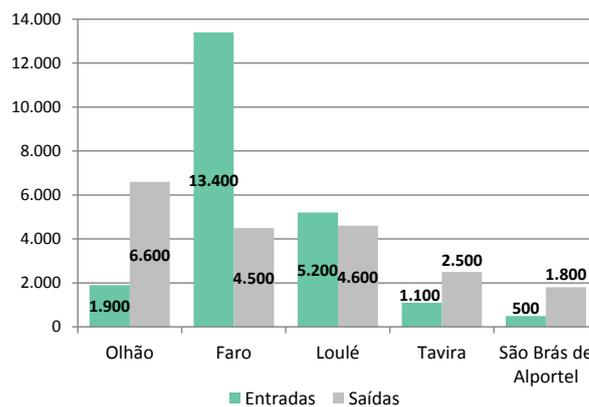
Fonte: INE, Censos 1991 e 2001

A análise inversa, ou seja, dos movimentos de entrada em Olhão, revela que, quando comparado com Faro ou Loulé, o concelho apresentava, em 2001, uma menor capacidade de atrair empregados/estudantes de outros concelhos (vide Figura 20).

Refira-se que apenas Faro e Loulé registaram mais movimentos de entrada no concelho do que saídas, o que confirma a importância destes centros urbanos como polos de forte centralidade na região do Algarve (especialmente o concelho de Faro que registou cerca de

3 vezes mais entradas do que saídas).

Figura 20 – Entradas e saídas dos concelhos em estudo por motivos de trabalho/estudo (movimentos pendulares), 2001



Fonte: INE, Censos 2001

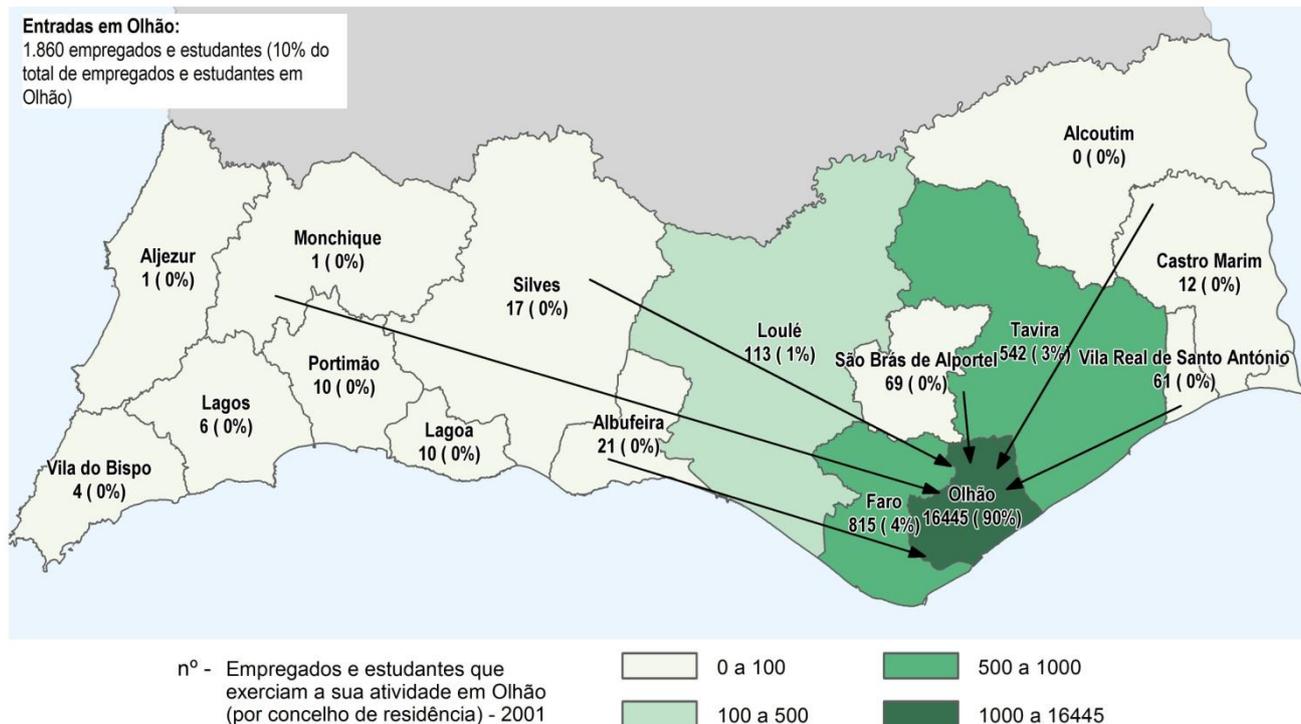
C.1.3.4. Movimentos pendulares de e para Olhão

Importa desde logo destacar que 71% dos residentes (empregados ou estudantes) em Olhão exerciam a sua atividade no concelho, o que aponta para a necessidade de garantir que existem alternativas modais nas deslocações internas ao concelho (vide Figura 21).

O concelho de Faro constituía, em 2001, o principal destino dos residentes em Olhão que exerciam a sua atividade de trabalho/estudo fora do concelho, destacando-se deste modo o nível de dependência face à capital de distrito como polo de emprego/estudo. Nesse ano, cerca de 77% dos residentes que trabalhavam/estudavam fora do concelho exerciam a sua atividade em Faro (cerca de 5.100 residentes), representando estes cerca de 22% dos residentes (empregados e estudantes) em Olhão.

Importa assim referir que os residentes em Olhão

Figura 22 – Empregados ou estudantes que exercem a sua atividade de trabalho/estudo em Olhão, por concelho de residência, 2001



Fonte: INE, Censos 2001

Conforme anteriormente mencionado, quando se efetua o balanço entre as entradas e saídas de Olhão, em 2001, por motivos de trabalho ou estudo, constata-se que este é negativo. Com efeito, regista-se que cerca de 6.600 residentes no concelho saíam para trabalhar noutros concelhos, enquanto que a população que entrava em Olhão para trabalhar ou estudar cifrava-se em cerca de 1.860 pessoas (cerca de 28% das saídas).

Da análise do balanço das entradas e saídas entre os 4 concelhos em análise e Olhão confirma-se, mais uma vez, que este depende fortemente de Faro e, em menor grau, de Loulé, não exercendo a mesma capacidade de atração face aos residentes nestes concelhos.

Pelo contrário, este balanço é positivo com Tavira e equilibrado com São Brás de Alportel, o que significa que Olhão exerce alguma atração relativamente aos residentes nestes concelhos.

Tabela 3 – Balanço entre as entradas e saídas de Olhão por motivos de trabalho/estudo, 2001

Concelhos	Entradas em Olhão	Saídas de Olhão	Balanço (entradas-saídas)
Faro	815	5.078	-4.263
Loulé	113	551	-438
Tavira	542	309	233
São Brás de Alportel	69	61	8
Total	1.539	5.999	-4.460

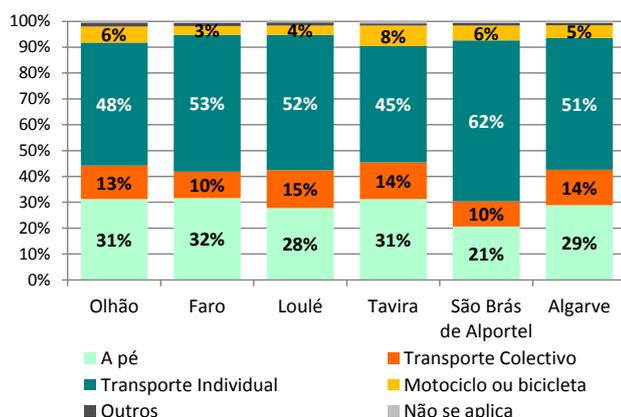
Fonte: INE, Censos 2001

C.1.3.5. Modos de transporte utilizados nos movimentos pendulares

Conforme se pode observar na Figura 23, em 2001, o principal modo de transporte utilizado pela população residente nos movimentos pendulares foi o automóvel em todos os concelhos analisados.

No concelho de Olhão a quota modal do automóvel nas deslocações pedonais era inferior à dos restantes concelhos em análise (cerca de 48%), assim como à registada para o conjunto do Algarve. Depois do automóvel, a população residente (empregada/estudante) em Olhão recorreu nos seus movimentos pendulares principalmente ao andar a pé (31%), representando o Transporte Coletivo apenas 13% das escolhas dos residentes (empregados e estudantes) no concelho (valor superior ao registado em Faro e São Brás de Alportel mas ligeiramente inferior aos restantes e ao conjunto do Algarve).

Figura 23 - Modo de transporte mais utilizado nos movimentos pendulares (por concelho de residência), 2001



Fonte: INE, Censos 2001

Detalhando a análise dos movimentos pendulares da população residente em Olhão (por saídas e movimentos

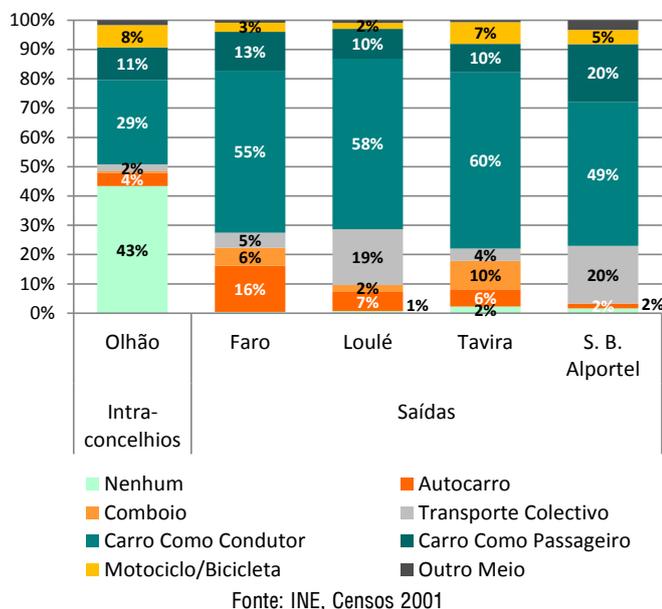
intra-concelhios), é possível constatar que, relativamente ao modo de transporte utilizado pelos residentes em Olhão que exerciam em 2001 a sua atividade fora do concelho, se observa um predomínio do transporte individual ainda mais acentuado nos principais movimentos de saída do concelho (vide Figura 24), com cerca de 70% dos residentes a optar por este modo de transporte.

Nestes movimentos, a quota do TC⁷ foi maior nas saídas para Faro e Loulé (27% e 28%, respetivamente), destacando-se, neste modo, o autocarro nos movimentos para Faro (16%) e o Transporte coletivo da empresa ou da escola para Loulé (19%). O comboio assume maior expressividade nos movimentos de saída para Tavira, representando cerca de 10% das escolhas dos residentes em Olhão que exercem a sua atividade neste concelho.

No que concerne aos residentes em Olhão que trabalhavam ou estudavam no concelho (vide Figura 24), observa-se que em 2001 a repartição modal nos movimentos pendulares era mais equilibrada, com o TI e o andar a pé a representarem, cada um, a escolha de deslocação de cerca de 40% dos residentes que exerciam a sua atividade no concelho.

⁷ Autocarro, comboio e Transporte coletivo da empresa ou da escola

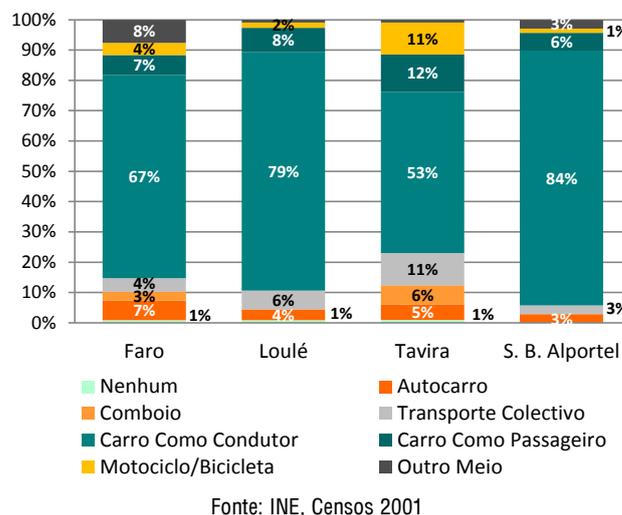
Figura 24 – Modo de transporte utilizado nos movimentos pendulares dos residentes (empregados/estudantes) em Olhão, 2001



Analisando agora o modo de transporte utilizado pelos residentes noutros concelhos (empregados/estudantes) que exerciam a sua atividade em Olhão em 2001 (vide Figura 25), é possível constatar igualmente o domínio do transporte individual (TI) nos principais movimentos de entrada no concelho. Este é mais evidente nos empregados/estudantes provenientes de Loulé (com cerca de 87% dos empregados/estudantes a recorrerem a este modo de transporte) e São Brás de Alportel (90%).

Nos movimentos de entrada no concelho o TC apresenta uma quota maior nos movimentos pendulares dos residentes em Tavira (20%), com o autocarro, o comboio e o transporte coletivo da empresa/escola a representarem, respetivamente, cerca de 5%, 6% e 11% das escolhas dos residentes em Tavira que trabalham/estudam em Olhão.

Figura 25 – Modo de transporte utilizado nos movimentos pendulares dos residentes noutros concelhos (empregados/estudantes) que exercem a sua atividade em Olhão, 2001

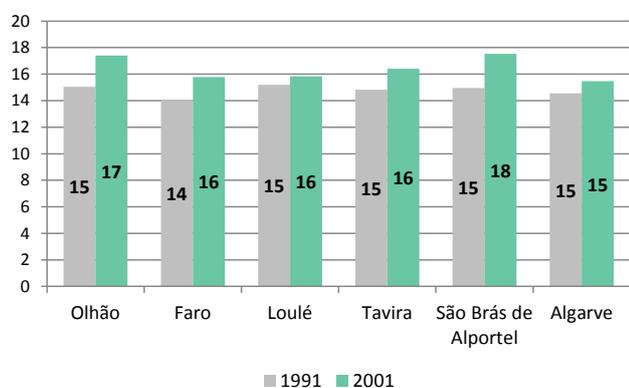


C.1.3.6. Duração média dos movimentos pendulares

A análise da duração média dos movimentos pendulares revela que em todos os concelhos analisados se registou um ligeiro aumento dos valores obtidos em 2001 relativamente a 1991, mantendo-se estes contudo inferiores a 20 minutos.

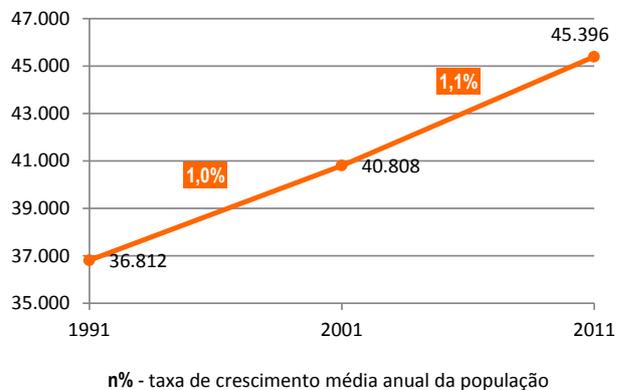
O concelho de Olhão apresentava em 2001 um valor ligeiramente superior à média do Algarve (17 min contra 15 min) e aos restantes concelhos analisados, com exceção de São Brás de Alportel (duração média de cerca de 18 minutos).

Figura 26 – Duração média dos movimentos pendulares (min.) da população residente empregada ou estudante, 1991 e 2001



Fonte: INE, Censos 1991 e 2001

Figura 27 – Evolução da população residente em Olhão entre 1991 e 2011



Fonte: INE, Censos 1991, 2001 e 2011 (resultados provisórios)

C.2. Principais tendências demográficas no concelho

C.2.1. Evolução recente da população residente

Em 2001 residiam cerca de 41 mil habitantes no concelho, tendo sido apurado no último recenseamento da população que **em 2011 esse valor passou para aproximadamente 45 mil habitantes** (cerca de 10% da população residente no Algarve).

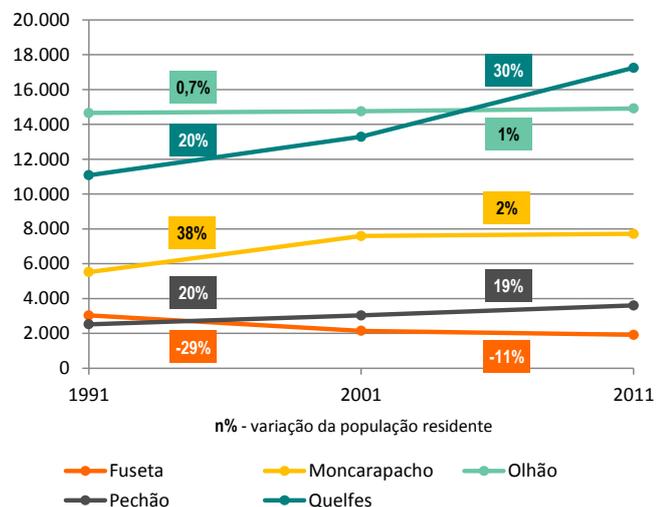
Refira-se no entanto que, apesar de Olhão ter apresentado globalmente um crescimento populacional continuado entre 1991 e 2011 (+23%), este não foi uniforme por todo o concelho, tendo algumas freguesias apresentado quase uma estabilização na população residente.

Conforme se pode observar na Figura 28, a freguesia da Fuzeta foi a única que perdeu população nesse período, registando uma diminuição de cerca de 1.100 residentes (cerca de -37% da população registada em 1991), passando também a ser a freguesia menos populosa do concelho⁸.

A freguesia de Olhão, apesar de ter registado um aumento populacional, apresentou uma taxa de crescimento média anual muito baixa (0,1%), a qual se traduziu num acréscimo de apenas cerca de 260 residentes entre 1991 e 2011, o que está relacionado com o facto de praticamente toda a freguesia estar já urbanizada.

⁸ A diminuição da população poderá estar relacionada com alterações ao limite da freguesia entre 1991 e 2011

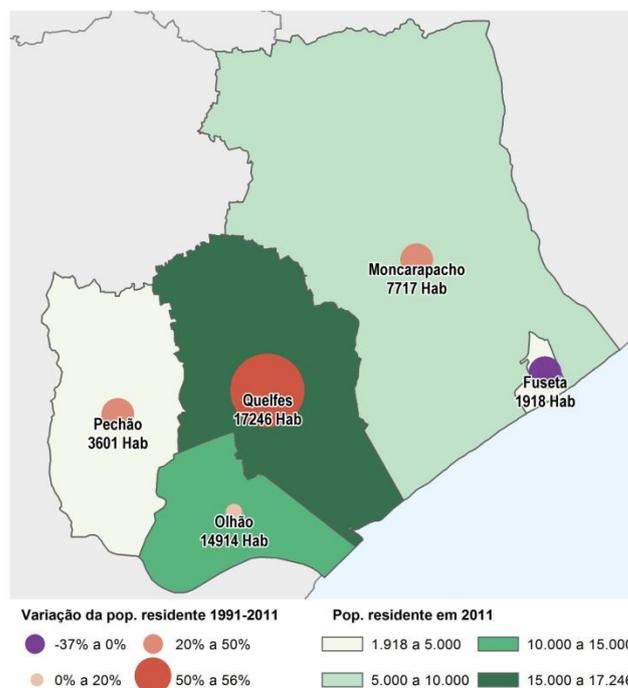
Figura 28 – Evolução da população residente por freguesia do concelho de Olhão, entre 1991 e 2011



Fonte: INE, Censos 1991, 2001 e 2011 (resultados provisórios)

Ambas as freguesias apresentaram contudo uma dinâmica positiva na construção de novos alojamentos, destacando-se entre estas a freguesia de Olhão, com cerca de 1.400 novos alojamentos familiares em 2011 (aumento de cerca de 20% relativamente a 2001). Este desfazamento entre a evolução da população residente e dos alojamentos poderá ser explicado com a existência de fogos de segunda habitação.

Figura 29 – População residente em 2011 e variação populacional entre 1991 e 2011, por freguesia



Fonte: INE, Censos 1991, 2001 e 2011 (resultados provisórios)

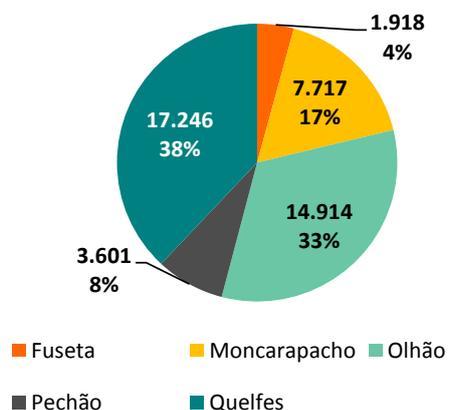
As restantes três freguesias apresentaram aumentos populacionais significativos entre 1991 e 2011, com Quelfes a registar o maior acréscimo – cerca de 6 mil residentes, os quais representaram um aumento de cerca de 56% na população residente em 1991 (vide Figura 29). Esta freguesia foi também a que registou um maior acréscimo no número de alojamentos, com um aumento de cerca de 2.500 novos alojamentos familiares entre 2001 e 2011.

Conforme se pode observar na Figura 28, em 1991, a freguesia com o maior número de residentes era Olhão (apesar de não ser a maior em termos de área), representando estes cerca de 40% da população total do concelho, nesse ano. Em 2011 a população desta freguesia diminuiu o seu peso relativo (para cerca de

33% da população concelhia), passando a freguesia de Quelfes a ser mais populosa do concelho, com cerca de 17 mil residentes (cerca de 38% da população concelhia).

Os residentes nas freguesias de Moncarapacho e Pechão também aumentaram ligeiramente o seu peso no concelho, representado em 2011, cerca de 17% e 8%, respetivamente, do total de população residentes em Olhão.

Figura 30 – Distribuição da população residente em Olhão por freguesia, 2011



Fonte: INE, Censos 2011 (resultados provisórios)

A Figura 31 apresenta a população residente em 2011 nas diferentes unidades de estudo do PMT. Da sua análise constata-se que as zonas mais populosas (com mais de 2.500 residentes) se localizam na cidade de Olhão, nomeadamente nas suas áreas de expansão localizadas na freguesia de Quelfes (zona O.06 e O.18).



Quinta da Nau em Olhão (zona O.18)

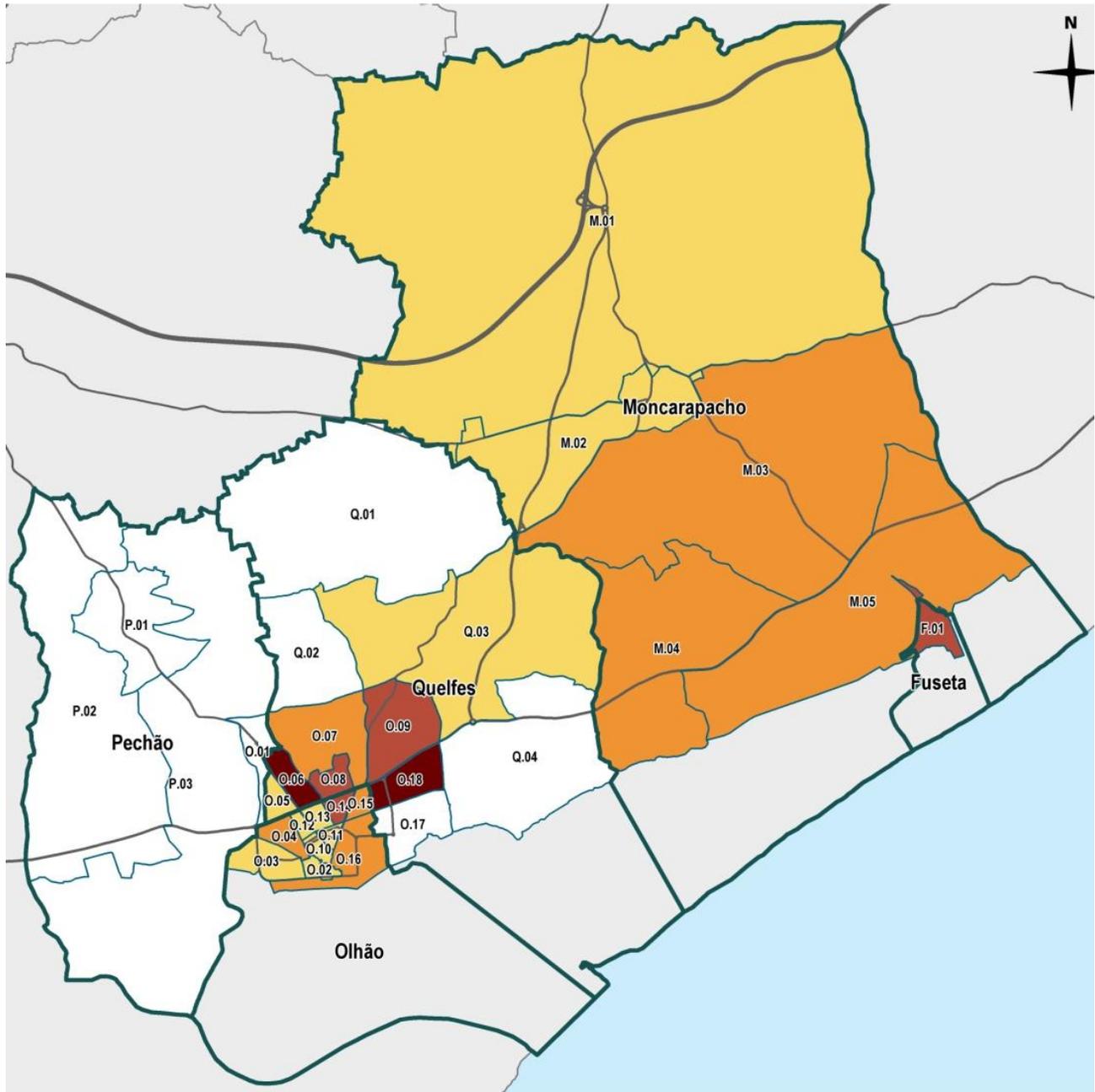
Para além destas zonas também se destacam, com mais de 2 mil residentes, mais 3 zonas localizadas na cidade de Olhão (O.08, O.09 e O.14) e o aglomerado da Fuseta (zona F.01).



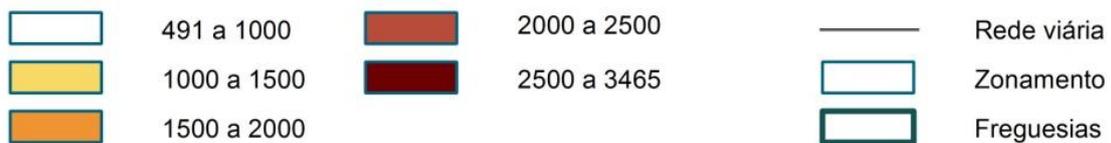
Av. 25 de Abril na Fuseta (zona F.01)

Em sentido inverso, as zonas com um menor número de residentes (menos de mil habitantes) localizam-se na freguesia de Pechão e na zona norte e sudeste da freguesia de Quelfes.

Figura 31 – População residente em 2011 por zona do PMT



Residentes em 2011 (por zona PMT)



Fonte: INE, Censos 2011 (resultados provisórios)

C.2.2. Características demográficas que influenciam a mobilidade

Na avaliação da dinâmica da mobilidade importa conhecer em maior detalhe os segmentos etários mais vulneráveis e com necessidades específicas de deslocação, nomeadamente a população idosa, quer porque esta população é menos suscetível de realizar deslocações pendulares (e.g., trabalho ou escola), quer porque poderá ter mais dificuldade na utilização do transporte individual.

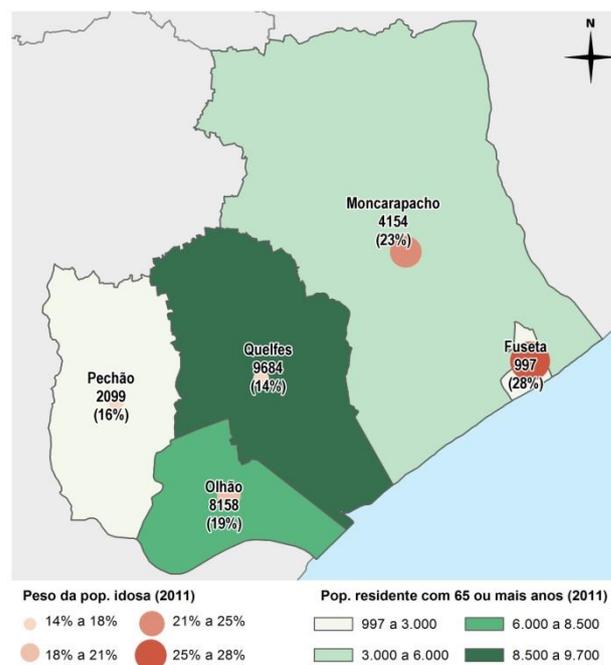
Nesse sentido, calculou-se para 2011 os quantitativos populacionais desse grupo etário para cada unidade de estudo. Dado que o INE só disponibiliza valores relativos à estrutura etária para as freguesias assumiu-se, no cálculo dos residentes com mais de 65 anos para cada zona do PMT, a mesma distribuição etária da freguesia a que pertencem.

Conforme anteriormente mencionado, a percentagem da população idosa no concelho de Olhão tem vindo a aumentar de modo consistente ao longo do tempo, passando as pessoas com 65 e mais anos a constituir cerca de 18% dos residentes em 2011, contra 16% em 1991.

A análise da Figura 32 permite constatar que a freguesia da Fuseta, correspondente a uma das primeiras zonas consolidadas do concelho, é a que apresenta em 2011 o maior peso da população idosa no total dos seus residentes (cerca de 28%), sendo seguida pela freguesia de Moncarapacho, onde os idosos representam cerca de 23% do total da população residente. Em sentido inverso, a freguesia de Quelfes, apesar de ser a que apresenta o maior número de residentes com 65 ou mais anos (cerca de 9.700 hab.), é a aquela em que este segmento etário

representa uma percentagem menor no total dos residentes, com um peso de cerca de 14%.

Figura 32 – População residente com 65 ou mais anos, por freguesia, em 2011

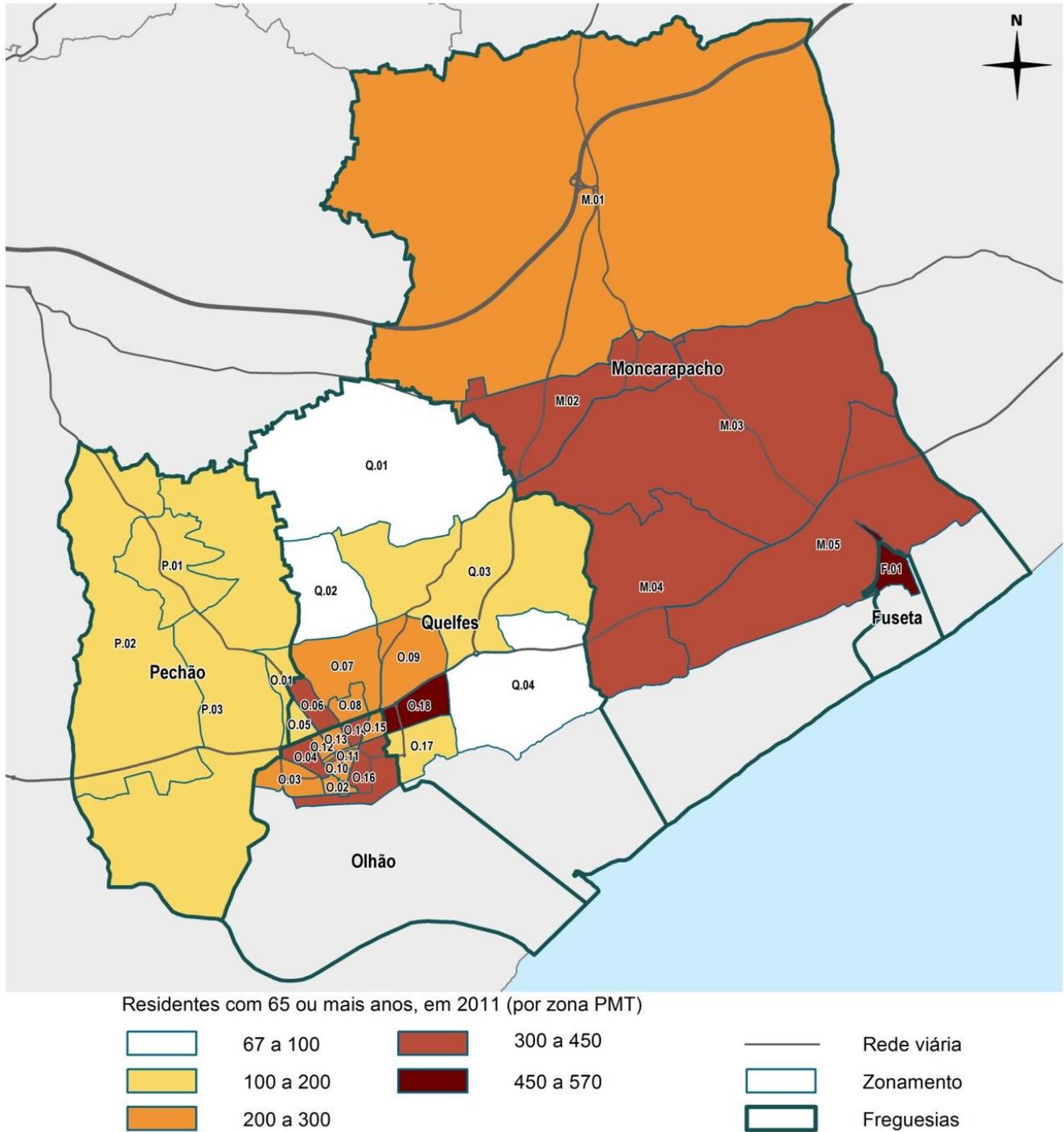


Fonte: INE, Censos 2011 (resultados provisórios)

Analisando agora a distribuição deste grupo etário nas unidades consideradas no zonamento do PMT constata-se que entre as zonas com maior concentração de população idosa (mais de 300 indivíduos) se destacam o aglomerado da Fuseta, diversas zonas na cidade de Olhão e a metade sul da freguesia de Moncarapacho (vide Figura 33).

As zonas localizadas no norte e sudeste da freguesia de Quelfes (Q.01, Q.02 e Q.04) são as que apresentam um menor número de população idosa. Note-se contudo que estas zonas são também as menos populosas do concelho.

Figura 33 – População residente com 65 ou mais anos, em 2011, por zona do PMT



Fonte: INE, Censos 2011 (resultados provisórios)

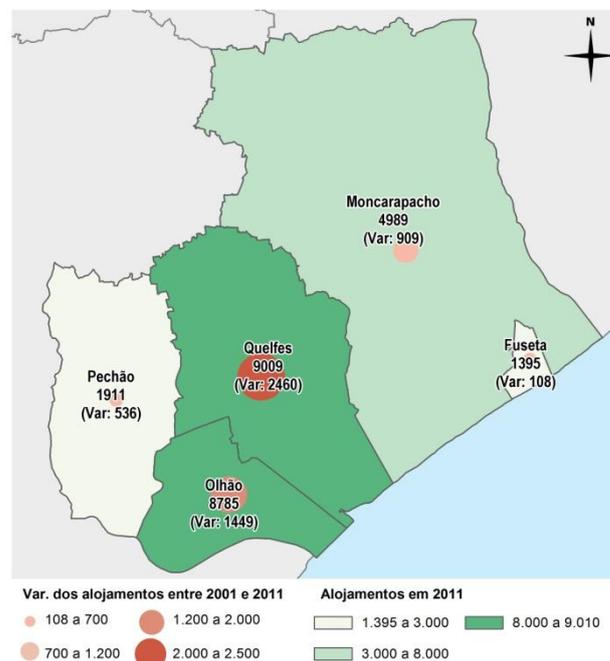
C.3. Dinâmicas de ocupação residencial

C.3.1. Evolução recente dos alojamentos

Conforme se pode observar na Figura 34, as freguesias que registaram um aumento mais significativo, entre 2001 e 2011, no número de novos alojamentos foram Olhão (cerca 1.450 novos alojamentos) e Quelfes (cerca de 2.460 novos alojamentos), detendo estas freguesias, em conjunto, cerca de 70% dos alojamentos existentes no concelho em 2011 (vide Figura 35).

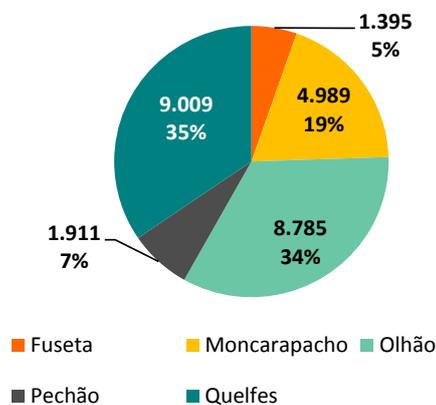
Em sentido inverso, a freguesia da Fuseta, uma das mais consolidadas do concelho, foi a que apresentou o acréscimo mais reduzido no número de novos alojamentos (apenas cerca de 108 fogos), representando os alojamentos existentes nesta freguesia, em 2011, apenas cerca de 5% do total do concelho.

Figura 34 – Alojamentos por freguesia, em 2011



Fonte: INE, Censos 2001 e 2011 (resultados provisórios)

Figura 35 – Distribuição do alojamentos por freguesia, em 2011



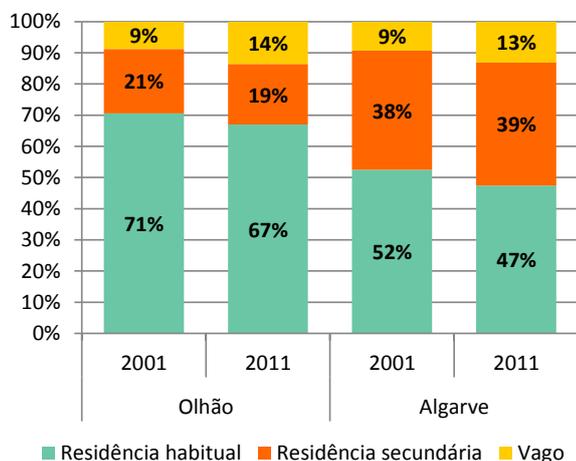
Fonte: INE, Censos 2011 (resultados provisórios)

Analisando conjuntamente a evolução do número de famílias e de alojamentos familiares no concelho, entre 2001 e 2011, verifica-se que o acréscimo registado nos novos alojamentos foi quase o dobro do verificado nas famílias (acrécimo de cerca de 2.9 mil famílias para 5,5 mil alojamentos), o reforça o desfasamento existente

entre o número de fogos e residentes do concelho.

Com efeito, quando se analisam os alojamentos familiares no concelho por forma de ocupação verifica-se que, entre 2001 e 2011, o peso dos alojamentos de residência habitual diminui (de 71% para 67%), enquanto o peso dos alojamentos vagos aumentou, representando estes cerca de 14% do total de alojamentos existentes em 2011. Comparando estes valores com os obtidos para a região Algarvia observa-se que, apesar de tudo, o peso dos fogos de residência habitual no concelho, em 2011, é bastante superior ao registado para o total do Algarve, onde o número de alojamentos dos residentes é inferior à soma dos fogos de segunda habitação com os fogos vagos (cerca de 47% do total).

Figura 36 – Alojamentos familiares por forma de ocupação, em 2001 e 2011, no concelho de Olhão e no Algarve



Fonte: INE, Censos 2001 e 2011 (resultados provisórios)

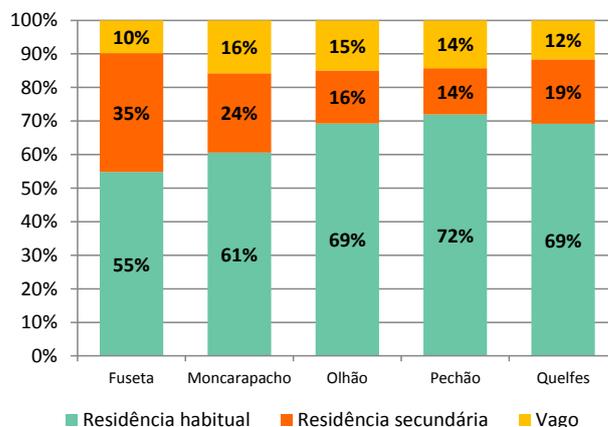
Detalhando esta análise por freguesia, constata-se que a freguesia de Pechão é a que apresenta, em 2011, uma maior percentagem de alojamentos de residência habitual (72%), sendo esta seguida pelas freguesias de Olhão e Quelfes, onde os fogos de 1ª residência representam, em

ambas, cerca de 69% do total.

Em sentido oposto, na freguesia da Fuseta os alojamentos de residência habitual representam apenas 55% do total de alojamentos, sendo de destacar que os fogos de segunda habitação têm um peso significativo, mais próximo do registado para o total do Algarve (cerca de 35%).

A freguesia de Moncarapacho apresenta também um peso significativo de fogos de residência secundária (24%), sendo esta a freguesia com a maior percentagem de fogos vagos (cerca de 16%).

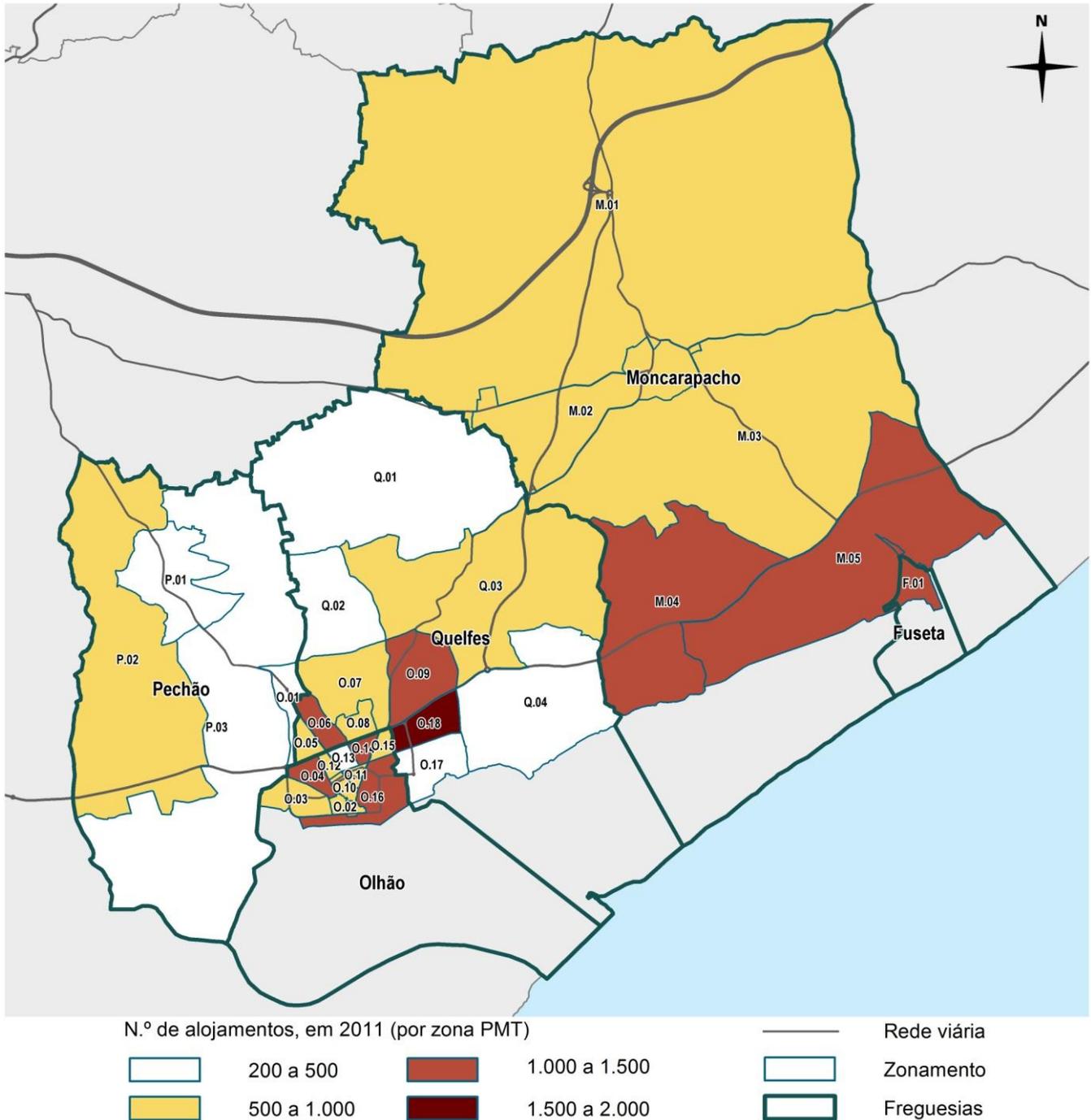
Figura 37 – Alojamentos familiares por forma de ocupação, em 2011, por freguesia do concelho de Olhão



Fonte: INE, Censos 2011 (resultados provisórios)

A Figura 38 apresenta o número de alojamentos existente em 2011 nas unidades consideradas no zonamento do PMT. Conforme se pode observar, entre as zonas com maior concentração de alojamentos (mais de 1.000) destacam-se o aglomerado da Fuseta, diversas zonas na cidade de Olhão (incluindo zonas na freguesia de Olhão e de Quelfes) e a zona sul da freguesia de Moncarapacho.

Figura 38 – Alojamentos, em 2011, por zona do PMT



Fonte: INE, Censos 2011 (resultados provisórios)

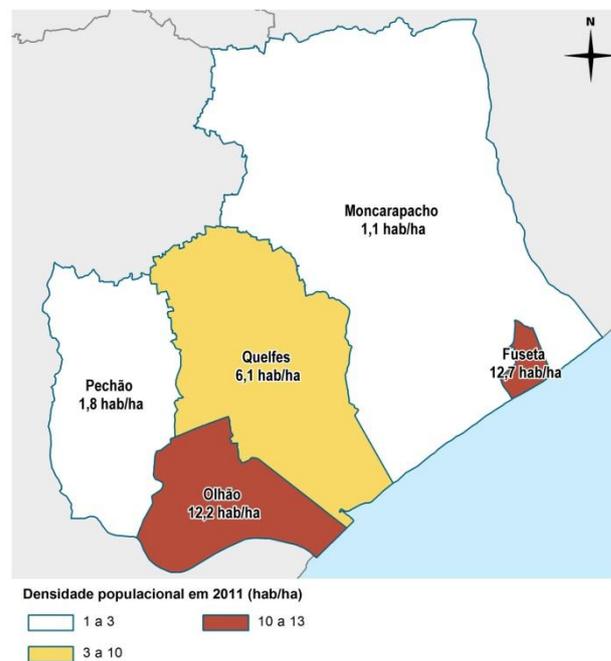
C.3.2. Densidade de ocupação

Conforme anteriormente mencionado, o concelho de Olhão registou, em 2011, o valor mais elevado de densidade populacional global⁹ do Algarve, com cerca de 3,5 hab/ha (347 hab/km²) vs. 0,9 hab/ha (90 hab/km²) registado para a média da região.

A análise da densidade populacional desagregada à freguesia e à BGRI demonstra que existem diferenças significativas conforme a zona do concelho que se está a considerar.

Com efeito, a Figura 39 permite constatar que as freguesias de Olhão e Fuseta, mais urbanas, apresentam densidades populacionais globais bastante mais elevadas que as restantes, rondando os 12 hab/ha, na primeira, e os 13 hab/ha, na segunda. Com valores cerca de 10 vezes inferiores destacam-se as freguesias de Pechão e de Moncarapacho, as quais apresentam densidades populacionais de cerca de 2 hab/ha e 1 hab/ha, respetivamente. As extensas áreas destas freguesias ocupadas com espaços agrícolas e com espaços naturais e culturais (classificação do PDM) explicam estes valores.

Figura 39 – Densidade populacional global (hab/ha) por freguesia em 2011



Fonte: INE, Censos 2011 (resultados provisórios)

A Figura 39 apresenta a densidade populacional por BGRI em 2011. Da sua análise é possível verificar, mais uma vez, a existência de intensidades de ocupação muito distintas, sendo que a maior parte do território concelhio apresenta uma densidade populacional muito baixa (inferior a 10 hab/ha). Refira-se que a existência destas extensas zonas com uma ocupação urbana escassa e dispersa limita a existência de uma oferta de transporte coletivo regular de qualidade, uma vez que dificilmente garante uma procura potencial significativa.

Com valores mais elevados, mas com densidades populacionais ainda consideradas baixas (inferiores a 50 hab/ha), associadas a tipologias habitacionais de moradias uni ou plurifamiliares e/ou edifícios até 3 pisos, destacam-se as sedes das freguesias de Moncarapacho, Quelfes e Pechão.

⁹ Traduz a relação da população residente com a área total do concelho.



Sede da freguesia de Moncarapacho (zona M.02)



Sede da freguesia de Quelfes (zona Q.03)

Na freguesia de Moncarapacho distinguem-se ainda, com valores de densidade semelhantes, algumas zonas dos lugares de Bias do Sul (na continuação do aglomerado da Fuseta) e Quatrim do Sul. Na freguesia de Quelfes, para além das zonas localizadas na cidade de Olhão que apresentam densidades mais elevadas, distingue-se a Urbanização Encosta do Brejo, no lugar de Brancanes, junto à cidade, com densidades próximas de 50 hab/ha.



Bias do Sul, freguesia de Moncarapacho (zona M.05)

Os lugares da Fuseta e de Olhão registam as densidades populacionais mais elevadas do concelho (principalmente este último), não apresentando contudo grandes concentrações de zonas de densidade muito elevada, observando-se antes uma ocupação mista de urbanizações de edifícios plurifamiliares (entre 2 a 6 pisos) e de algumas zonas com moradias.



Azinhaga da Patinha, cidade de Olhão (zonas 0.07/0.09)

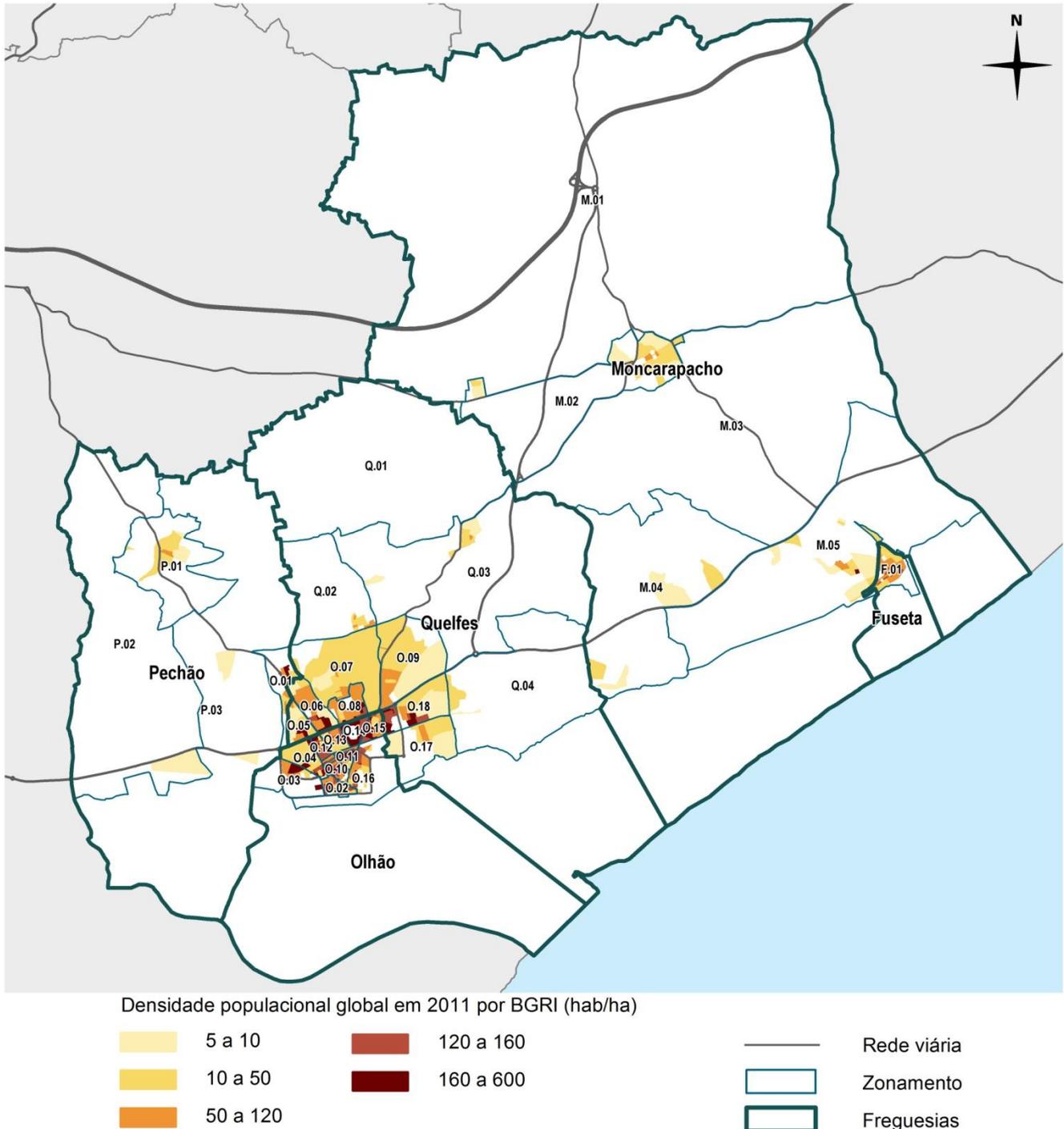


Av. Bernardino da Silva, cidade de Olhão (zonas 0.14/0.15)



Fuseta (zona F.01)

Figura 40 – Densidade populacional global por BGRI, em 2011



Fonte: INE, Censos 2011 (resultados provisórios)

C.4. Dinâmicas de emprego e estudo e polos geradores de deslocações

Para compreender as principais dinâmicas de mobilidade associadas às atividades com características pendulares importa identificar onde estão localizados os principais polos de emprego e de estudo, de modo a garantir que estes têm boas condições de acessibilidade, não só em transporte individual, mas também em transporte coletivo.

Contudo, interessa também conhecer as dinâmicas associadas às deslocações que não são obrigatórias, habitualmente distribuídas ao longo do dia, tendo-se para isso identificado no presente capítulo outros polos geradores/attractores de viagens, como os equipamentos de saúde, as principais superfícies comerciais e os principais polos de interesse turístico.

Para além destes, identificam-se também as zonas industriais, uma vez que estas constituem polos de geração/atração de deslocações, não só as associadas ao transporte de mercadorias, mas também as relacionadas como os movimentos pendulares dos seus trabalhadores.

C.4.1. Principais dinâmicas de emprego (privado)

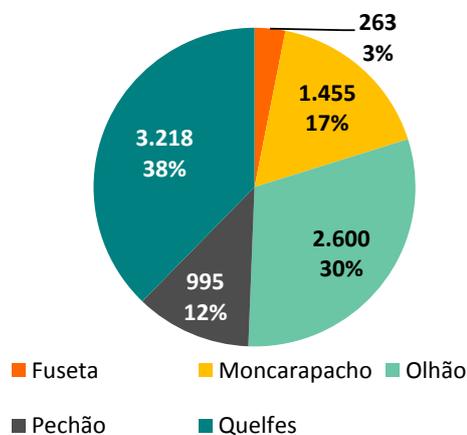
Desde 2007, o emprego privado no concelho de Olhão registou uma evolução negativa, tendo sido este decréscimo mais acentuado em 2009 (-8% relativamente ao ano anterior).

Por forma a caracterizar os principais quantitativos de emprego e a sua repartição no concelho recorreu-se à

base de dados dos quadros de pessoal do Ministério do Trabalho e da Solidariedade Social (MTSS), a qual compila as moradas das empresas presentes no concelho que tenham um ou mais trabalhadores por conta de outrem, referente ao ano de 2009. Dada a elevada quantidade de registos constantes nesta base de dados foram apenas georreferenciadas os estabelecimentos com 3 ou mais pessoas ao serviço, tendo-se posteriormente extrapolado a informação georreferenciada para o total do emprego presente no concelho em 2009. Note-se que os postos de trabalho que foram efetivamente georreferenciados (à zona PMT) representam cerca de 86% do emprego existente em 2009 no concelho, o que permite “minorar” o erro associado à extrapolação dos restantes postos de trabalho.

De acordo com estas estatísticas, o emprego existente nos estabelecimentos localizados no concelho de Olhão em 2009 ascendia a cerca de **8.530 postos de trabalho**, destacando-se as freguesias de Quelfes e Olhão, com respetivamente 38% e 30% do total do emprego existente no concelho.

Figura 41 – Repartição do emprego privado por freguesia, em 2009



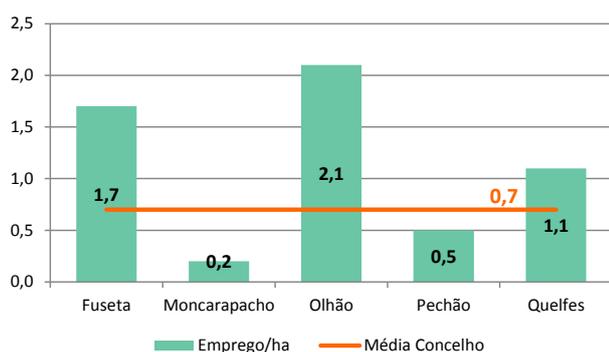
Fonte: Quadros de pessoal, MTSS, 2009; tratamento TiS

Em termos da **densidade global do emprego privado**, medida através do número de postos de trabalho por hectare, é possível constatar que as freguesias registaram valores reduzidos e semelhantes entre si, destacando-se contudo as freguesias menores e mais consolidadas do concelho com densidades mais elevadas, nomeadamente, Olhão e Fuseta, com cerca de 2 postos de trabalho por hectare.

Note-se que para o cálculo desta densidade global de emprego foi considerada a área total da freguesia. Caso se contabilizasse apenas a área com ocupação urbana, estas densidades seriam mais elevadas.

Com valores inferiores à média do concelho (cerca de 0,7 postos de trabalho/hectare), destacam-se as freguesias de Pechão e Moncarapacho, com densidades globais de emprego muito reduzidas (inferiores a 0,5 postos de trabalho/hectare).

Figura 42 – Densidade global de emprego privado (emprego/ha), por freguesia, em 2009

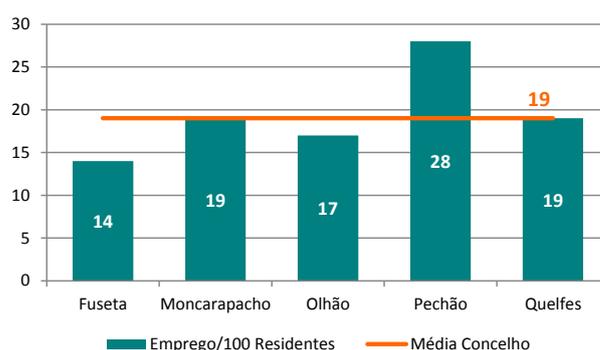


Fonte: Quadros de pessoal, MTSS, 2009; tratamento TIS

Na análise da **relação entre o emprego privado e a população residente**, destaca-se claramente a freguesia de Pechão (a segunda menos populosa do concelho), com cerca de 28 postos de trabalho por 100 habitantes. As restantes freguesias registam valores muito próximos,

entre os 14 empregos por 100 residentes, na Fuseta, e os 19 postos de trabalho por 100 residentes, em Moncarapacho e em Quelfes.

Figura 43 – Relação entre emprego e população residente (emprego/100 habitantes), por freguesia, em 2009



Fonte: Quadros de pessoal, MTSS, 2009; tratamento TIS

Numa análise mais pormenorizada (vide Figura 44), constata-se que as zonas com maior **número de postos de trabalho** eram, em 2009, as duas zonas correspondentes à Zona Industrial de Olhão (zonas O.16 e O.17), com cerca de 800 postos de trabalho, cada uma. Registrando valores superiores a 600 postos de trabalho, destacava-se ainda a zona que engloba o núcleo industrial de Bela Mandil e a zona comercial/industrial de Belmonte de Baixo (P.03), na freguesia de Pechão.



Zona Industrial de Olhão (Fonte: <http://www.bing.com/maps/>)

Num escalão inferior, mas com mais de 400 postos de trabalho, encontram-se as zonas do núcleo histórico de Olhão (O.02), do Centro Comercial Ria Shopping (O.08) e a zona na freguesia de Quelfes que inclui a sede da freguesia e a Área Empresarial de Marim – ZCI Piores (Q.03).

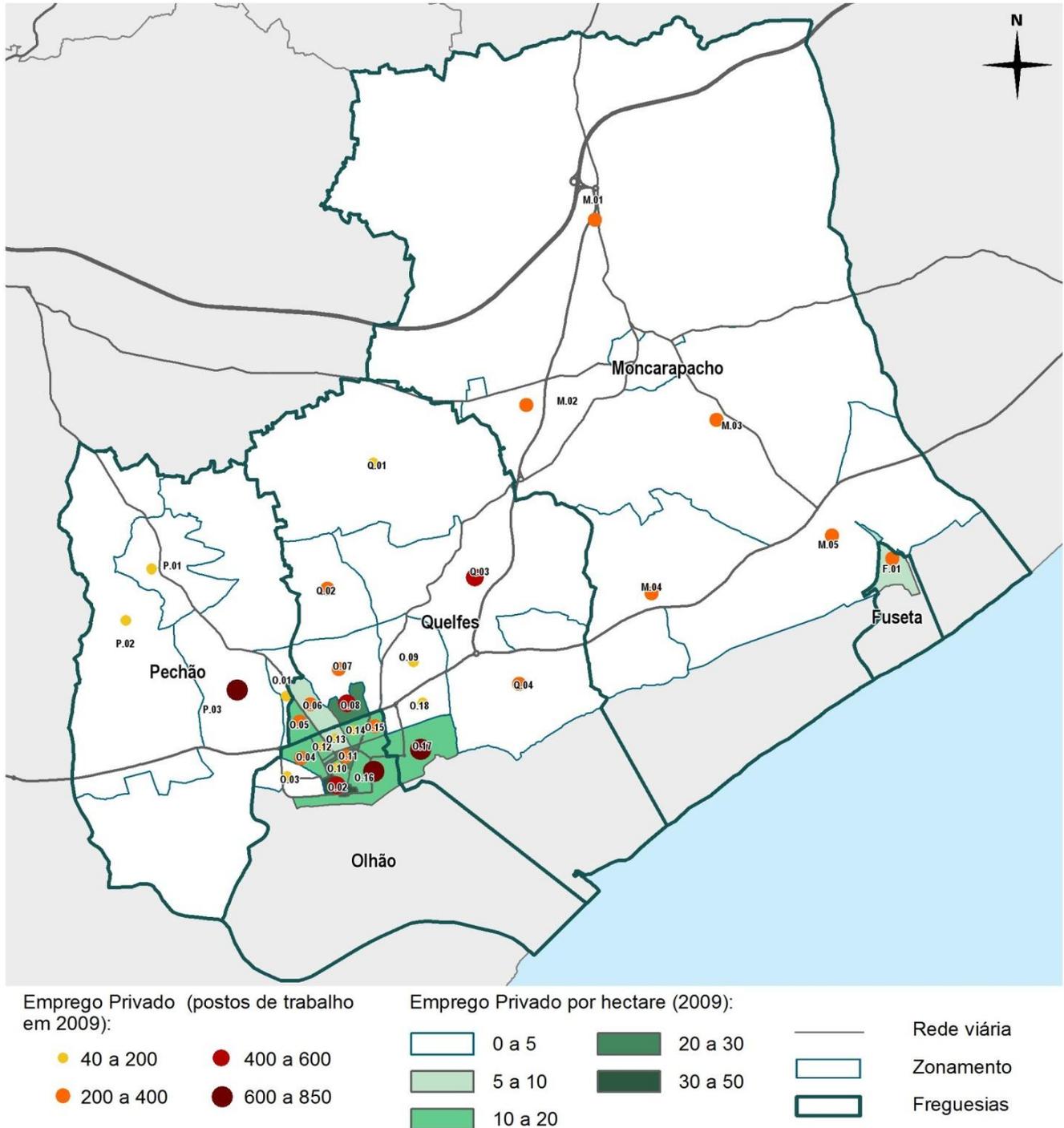
No que respeita à **densidade global de emprego privado por zona** (Figura 44), observa-se que o principal polo de concentração de postos de trabalho era a zona do núcleo histórico de Olhão (O.02), com uma densidade de cerca de 46 empregos/ha. Com valores superiores a 20 postos de trabalho por hectare, sobressaíam também outras duas

zonas da cidade de Olhão: a zona do Centro Comercial Ria Shopping (O.08) e a zona a poente da Av. da República que inclui o Largo da Estação e a Junta de Freguesia de Olhão (O.11).

Em sentido inverso, constata-se que, excluindo o aglomerado da Fuseta e a cidade de Olhão, as restantes zonas do concelho apresentam densidades de emprego muito baixas (inferiores a 5 postos de trabalho por hectare).

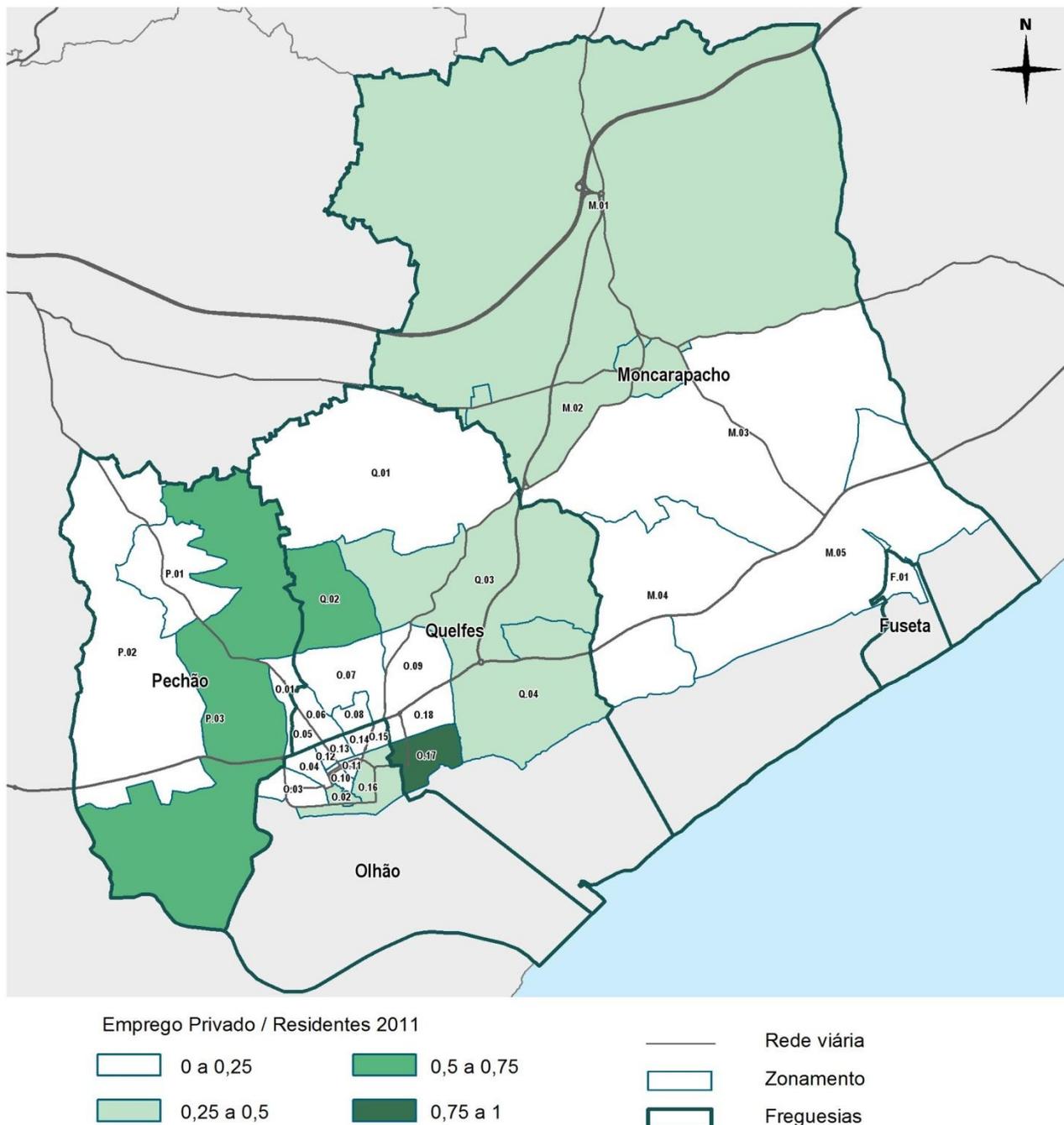
Quando se analisa a relação entre o emprego privado e a população residente (vide Figura 45), verifica-se que não existem no concelho zonas com mais postos de trabalho do que habitantes, o que realça o predomínio de zonas monofuncionais, essencialmente residenciais. A única zona em que as funções residenciais e de emprego têm um peso mais equilibrado (rácio entre emprego e residentes próximo de 1) é a zona O.17, a qual engloba parte da área industrial de Olhão. Excetuando esta zona e as zonas P.03 (a qual engloba o núcleo industrial de Bela Mandil e Belmonte de Baixo, em Pechão) e Q.02 (lugar de Brancanes, em Quelfes), todas as restantes registavam mais do dobro de residentes do que postos de trabalho (rácio entre emprego e residentes inferior a 0,5).

Figura 44 – Emprego privado por zona PMT, em 2009



Fonte: Quadros de Pessoal, MTSS, 2009; tratamento TiS

Figura 45 – Relação entre emprego privado e população residente, por zona PMT



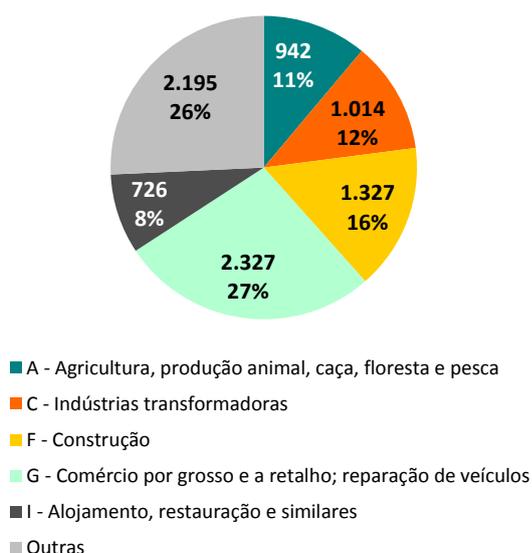
Fonte: Quadros de Pessoal, MTSS, 2009; Censos 2011; tratamento TiS

No que concerne à atividade económica dos empregados no concelho de Olhão (emprego privado), verifica-se que, em 2009, a atividade com maior número de pessoas ao

serviço era a CAE G (Comércio por grosso e a retalho; reparação de veículos automóveis e motociclos), com cerca de 27% do total de empregados no concelho. O

sector da construção (CAE F) empregava, por sua vez, cerca de 16% do total de pessoas ao serviço nos estabelecimentos do concelho, sendo seguido pelo sector das Indústrias transformadoras (12%) e pelas atividades que integram a CAE A: Agricultura, produção animal, caça, floresta e pesca (11%). De notar que, ao contrário do que acontece com alguns concelhos da região Algarvia, as atividades relacionadas com o sector do turismo (CAE I) não assumem grande expressão em Olhão, empregando, em 2009, apenas cerca de 8% do total das pessoas ao serviço nos estabelecimentos do concelho (valor semelhante ao registado pelos concelhos de Faro e São Brás de Alportel). Nos outros concelhos em análise, nomeadamente, Tavira e Loulé, esta percentagem era, em 2009, de cerca de 22%. A título de exemplo refira-se ainda que no concelho em que o sector do turismo tem maior peso, nomeadamente, Albufeira, esta percentagem aumenta para 42%.

Figura 46 – Pessoas ao Serviço nos Estabelecimentos do concelho de Olhão por Atividade Económica



Fonte: Quadros de Pessoal, MTSS, 2009

C.4.2. Principais polos de geração de viagens

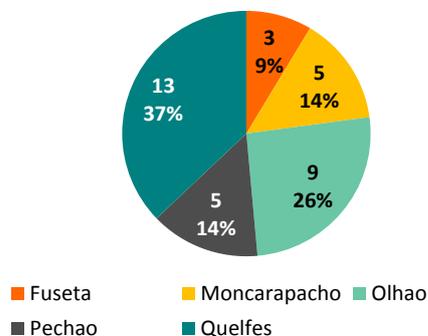
C.4.2.1. Polos de ensino

No concelho de Olhão existem cerca de 35 estabelecimentos de ensino, dos quais 22 oferecem o nível de ensino pré-escolar, 16 têm a valência do 1º Ciclo do Ensino Básico, 7 oferecem o 2º e 3º ciclos do Ensino Básico e apenas 1 tem o nível de ensino secundário.

A oferta de ensino encontra-se fortemente polarizada pelo sector público, com cerca de 60% do total de equipamentos escolares a pertencer à rede pública. As IPSS também têm algum peso (29%), sobretudo no ensino pré-escolar, detendo cerca de metade dos equipamentos escolares do concelho com oferta deste nível de ensino. Registam-se apenas 4 estabelecimentos de ensino no concelho pertencentes à rede privada.

Analisando a sua distribuição pelas freguesias do concelho (vide Figura 47) constata-se que Quelfes é a freguesia com maior número de equipamentos de ensino, com 13 estabelecimentos escolares (os quais se localizam na sua maioria na cidade de Olhão), sendo seguida pela freguesia de Olhão, com 9 escolas. A freguesia da Fuseta regista, por sua vez, o menor número de escolas (apenas 3), facto a que também não será alheio a reduzida dimensão desta freguesia.

Figura 47 – Estabelecimentos de ensino por freguesia



Fonte: Município de Olhão

Detalhando esta análise por nível de ensino e por freguesia destaca-se:

- **Fuzeta:** Dos 3 estabelecimentos de ensino existentes na freguesia, dois têm oferta de ensino pré-escolar e um oferece a valência de 1º Ciclo do Ensino Básico;
- **Moncarapacho:** Dos 5 estabelecimentos de ensino existentes na freguesia, 2 têm oferta de ensino pré-escolar (ambos situados na sede de freguesia), dois oferecem a valência de 1º Ciclo do Ensino Básico (um localizado na sede de freguesia e outro em Bias do Norte) e 2 oferecem o 2º e 3º ciclos do Ensino Básico (um localizado na sede de freguesia e outro em Bias do Sul, servindo também os alunos residentes na freguesia da Fuseta);
- **Quelfes:** Dos 13 estabelecimentos de ensino existentes na freguesia, 8 têm oferta de ensino pré-escolar (sendo 1 situado na sede de freguesia e os restantes na cidade de Olhão), 8 oferecem a valência de 1º Ciclo do Ensino Básico (dos quais apenas 3 se localizam fora da cidade de Olhão, nomeadamente, em Brancanes,

na sede de freguesia e na Aldeia de Marim) e 4 oferecem o 2º e 3º ciclos do Ensino Básico (localizando-se todos na cidade de Olhão);

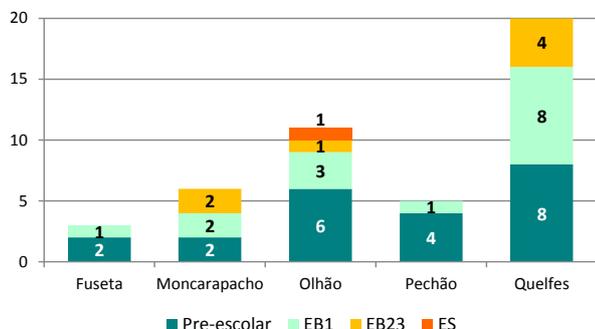
- **Olhão:** Dos 9 estabelecimentos de ensino existentes na freguesia, 6 têm oferta de ensino pré-escolar, 3 oferecem a valência de 1º Ciclo do Ensino Básico, 1 oferece o 2º e 3º ciclos do Ensino Básico e **1 tem a oferta de ensino secundário, sendo o único equipamento escolar do concelho com este nível de ensino;**



Escola Secundária Dr. Francisco Fernandes Lopes (zona 0.14)

- **Pechão:** Dos 5 estabelecimentos de ensino existentes, 4 têm oferta de ensino pré-escolar (os quais se localizam na sede de freguesia, na EN2-6, na periferia da cidade de Olhão e no “Acampamento Azul”, no lugar da Queijeira) e 1 oferece a valência de 1º Ciclo do Ensino Básico (localizando-se na sede de freguesia).

Figura 48 – Valências nos estabelecimentos de ensino por freguesia



Nota: Como um estabelecimento escolar pode oferecer mais do que um nível de ensino, o somatório das valências por freguesia pode ser superior ao n.º total de escolas

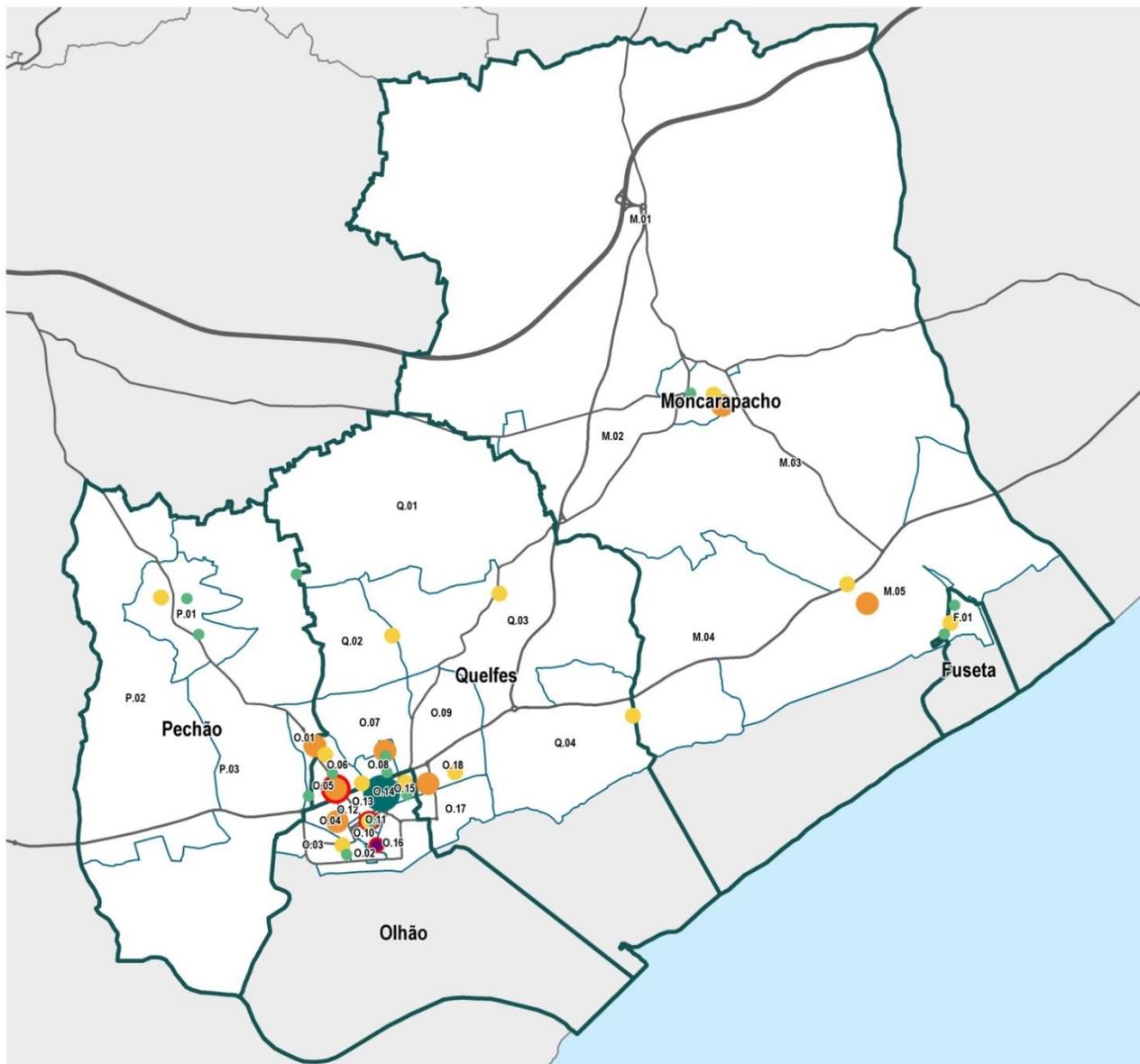
Constata-se assim que a rede escolar até ao 1º ciclo do Ensino Básico tem uma cobertura territorial mais universal, com todos lugares sede de freguesia (e outros lugares mais populosos como Brancanes/Montemor, Bias do Norte/Bias do Sul e Marim/Quatrim do Sul) a serem servidos por estabelecimentos escolares com oferta destes níveis de ensino (vide Figura 49). Admite-se, deste modo, que grande parte das deslocações para a escola são (ou possam ser) realizadas a pé pelos alunos na sua área de influência direta, importando assegurar que os percursos escolares de proximidade oferecem boas condições de conforto e segurança. Adicionalmente,

interessa verificar que a oferta de TC é adequada, nomeadamente para as sedes de freguesia.

Quando se analisa, por sua vez, a oferta das EB2,3 e Escola Secundária verifica-se que estas estão concentradas sobretudo na cidade de Olhão, com exceção das EB2,3 existentes nos lugares de Moncarapacho e Bias do Sul, importando deste modo assegurar que estas escolas dispõem de uma boa cobertura em TC com o intuito de: i) garantir um acesso equitativo aos equipamentos escolares, independentemente do agregado familiar dispor de viatura própria ou não; ii) garantir que este segmento da população se familiariza com a utilização dos transportes coletivos; iii) minimizar as deslocações em transporte individual associadas ao transporte dos filhos para a escola, as quais contribuem muitas vezes para o congestionamento da rede viária e para a existência de estacionamento ilegal.

Na Figura 49, para além de se representarem os estabelecimentos escolares por nível de ensino oferecido, apresenta-se também a localização do Conservatório de Música, existente na Cidade de Olhão.

Figura 49 – Equipamentos escolares por nível de ensino



- Equipamentos escolares por nível de ensino (Público e Privado):
- Ens. Secundário
 - Creche, JI, Pré-escolar
 - Estab. privado
 - EB23, EB123+JI, EB123+Pré-escolar
 - Outros
 - EB1, EB1/JI
 - Rede viária
 - Zonamento
 - Freguesias

Fonte: Município de Olhão

No que concerne à procura de ensino não foi possível analisar o número total de alunos a frequentar os equipamentos escolares do concelho, uma vez que nem

todos os estabelecimentos forneceram informação, obtendo-se apenas os dados para os equipamentos escolares da rede pública.

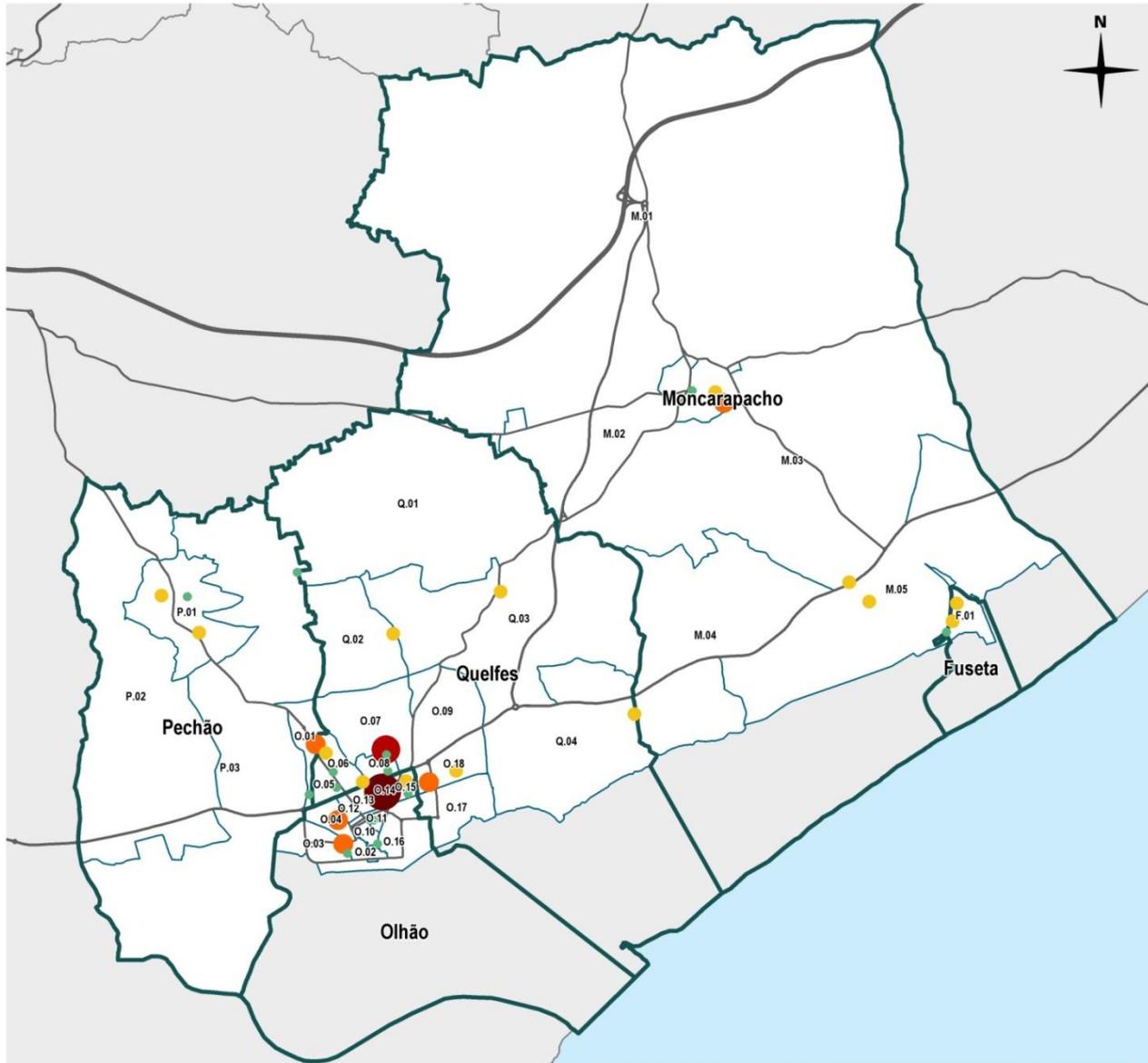
Com base em dados disponibilizados pelo Município e por alguns equipamentos escolares, foi assim possível concluir que em 2011 estavam matriculados cerca de 6 mil alunos nos 21 estabelecimentos de ensino público existentes em Olhão.

Na Figura 50 apresenta-se o número de alunos nos estabelecimentos para os quais foi fornecida informação. Conforme se pode observar, todos os equipamentos com mais de 300 alunos encontram-se localizados na cidade de Olhão, com exceção da Escola EB2,3 Dr. António João Eusébio situada no lugar de Moncarapacho (com cerca de 310 alunos).

A Escola Secundária Dr. Francisco Fernandes Lopes, situada em Olhão, é o estabelecimento de ensino que concentra o maior n.º de estudantes do concelho, registando, no ano letivo 2011-2012, cerca de 1.135 alunos.

Com valores bastante superiores aos restantes equipamentos destaca-se ainda a Escola EBI JI José Carlos da Maia (EB1,2,3/JI), também em Olhão, com cerca de 910 alunos.

Figura 50 – Equipamentos escolares por nível de ensino



N.º de alunos por estabelecimento de ensino (2011-2012):

- n. d.
- 1 a 300
- 300 a 600
- 600 a 1000
- 1000 a 1135

- Rede viária
- Zonamento
- Freguesias

Fonte: Município de Olhão; Estabelecimentos de Ensino

C.4.2.2. Equipamentos de Saúde

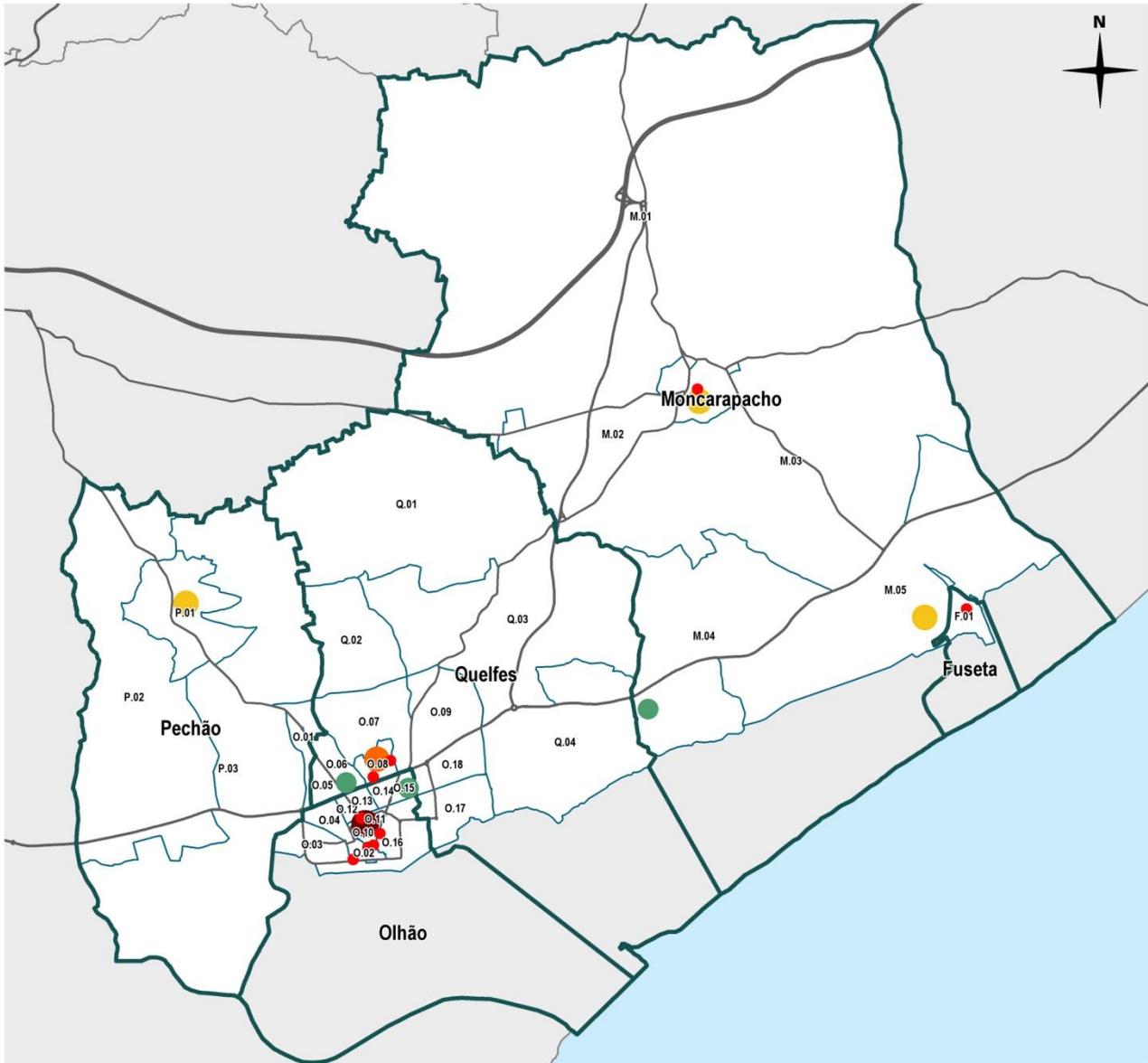
No que concerne aos Cuidados Primários de Saúde, o concelho dispõe de um **Centro de Saúde**, localizado na cidade de Olhão (freguesia de Quelfes) e de 3 **Extensões de Saúde**, localizadas nas sedes de freguesia de Pechão e Moncarapacho e no lugar de Bias do Sul (freguesia de Moncarapacho), na zona de expansão do aglomerado da Fuzeta.

Para além destes, o concelho conta com 3 **Centros de Atendimento a Toxicodependentes**, 2 localizados na cidade de Olhão (um na freguesia de Quelfes e outro em Olhão) e 1 em Quatrim do Sul, na freguesia de Moncarapacho.

No segmento das entidades não públicas (convencionadas), importa ainda referir, pelos serviços disponibilizados, a **Clínica São Cristóvão** - Clínica de Medicina Física e Reabilitação de Olhão, localizada na sede de concelho.

Relativamente à localização das **farmácias** verifica-se que, das 9 farmácias existentes no concelho, apenas 2 se localizam fora da cidade de Olhão, nomeadamente nas sedes de freguesia de Moncarapacho e Fuzeta.

Figura 51 – Localização dos equipamentos de saúde e farmácias no concelho de Olhão



Equipamentos de Saúde:

- Centro de Saúde
- Extensão de Saúde
- Centro de Atendimento a Toxicodependentes

- Clínica (convencionados)
- Farmácia

- Rede viária
- Zonamento
- Freguesias

Fonte: Município de Olhão

C.4.2.3. Centros comerciais e principais superfícies comerciais

Grande parte das unidades comerciais do concelho correspondem a espaços de pequena dimensão e capacidade de atracção limitada, existindo contudo na cidade de Olhão um Centro Comercial de maior relevo - o **Ria Shopping** (zona O.08). Este centro comercial, localizado na EN 125, foi inaugurado em 2009 e compreende 1 Pão de Açúcar, 1 BOX, 3 Salas de Cinema, 20 Restaurantes e 60 lojas distribuídas em 3 pisos de galeria comercial e mais 3 de estacionamento coberto e gratuito (oferecendo 1.100 lugares de estacionamento).

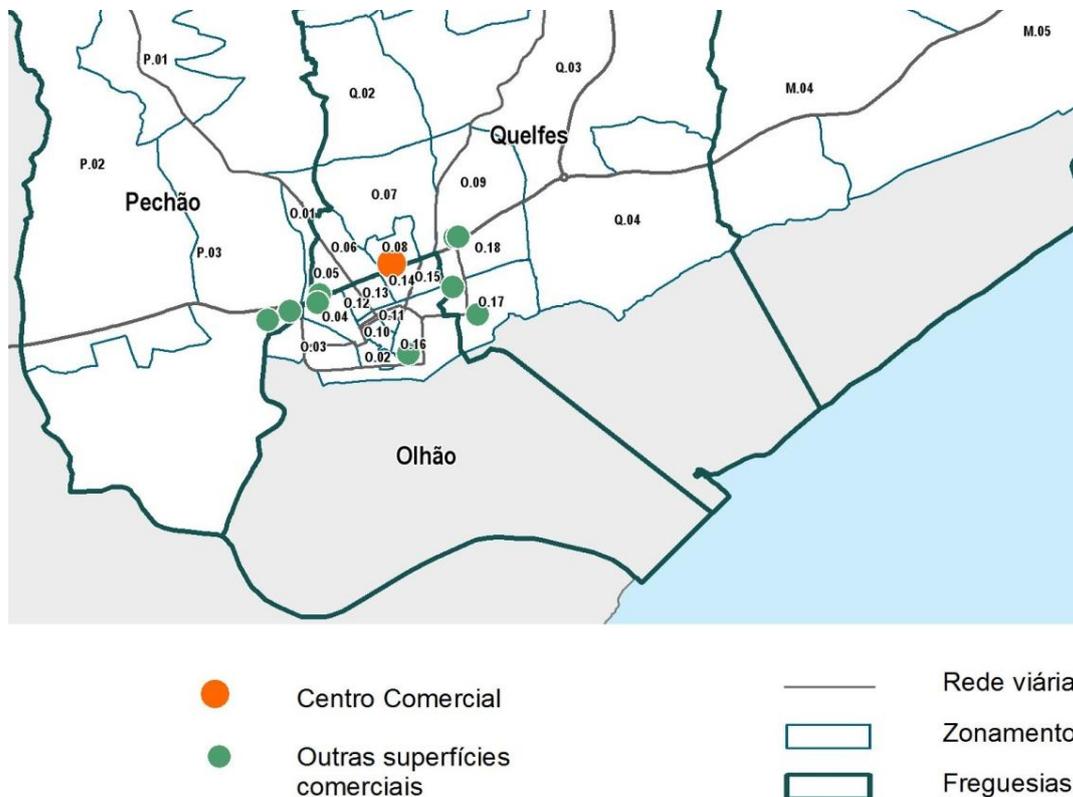


Ria Shopping, em Olhão (Fonte: <http://www.turismoalgarve.pt>)

Na Figura 52 assinalam-se ainda outras superfícies comerciais existentes na cidade de Olhão, as quais também constituem polos geradores/attractores de deslocações em TI com algum peso (devido sobretudo à sua dimensão e/ou localização excêntrica no núcleo urbano), nomeadamente, o hipermercado **Modelo / Continente** (zona P.03), o **Lidl** (zona P.03), os supermercados **Pingo Doce** (zonas O.17 e O.09), o **Intermarché** (zona O.17), o supermercado **ALDI** (zona O.09), o **Minipreço** (O.17), a **Moviflor** (zona O.05) e a **Mobilar** (zona O.04).

Importa notar que, conforme se pode observar na figura, a grande maioria destes espaços comerciais se localiza ao longo da EN125.

Figura 52 – Localização dos principais centros e grandes superfícies comerciais no concelho de Olhão



C.4.2.4. Polos Turísticos

Apesar do sector do turismo não estar tão presente em Olhão como em outros concelhos do litoral algarvio, o concelho detém diversos polos de interesse turístico e de lazer, os quais atraem inúmeros visitantes, sobretudo durante a época balnear. Entre estes destacam-se:

- As **ilhas barreira na Ria Formosa**, com as suas praias, nomeadamente **Armona, Fuseta, Culatra, Farol** (estas últimas pertencentes administrativamente ao concelho de Faro), acessíveis a partir da cidade de Olhão e do aglomerado da Fuseta através das carreiras regulares ou barcos de aluguer (vide capítulo F.2.1).
- A **zona ribeirinha de Olhão**, ao longo da Av. 5 de Outubro, com o **Jardim Pescador Olhanense** (onde se realizam diversos eventos, dos quais se destaca o Festival de Marisco), o **Jardim do Patrão Joaquim Lopes**, a **Marina / Porto de recreio** e os **Mercados Municipais**.
- O **centro histórico de Olhão**, o qual se desenvolve entre a Barreta formada pelos núcleos do Gaibéu e do Manuel Lopes (a Poente) e o Bairro do Levante (a nascente), com o seu casario branco e inúmeras ruas (ruelas e travessas estreitas) pedonais com comércio e restauração. Neste é possível visitar o **Museu da Cidade**, atualmente instalado na Casa do Compromisso Marítimo.

- O **Parque Natural da Ria Formosa**, com sede em Olhão (perto do Parque de Campismo) e que oferece aos seus visitantes um percurso pedestre de 3 Km, no qual pode visitar¹⁰:
 - uma estação romana do séc. IV, com vestígios de antigos tanques de salga de peixe;
 - um moinho de maré;
 - uma barca de atum que levava o pescado às fábricas de conserva da área;
 - um observatório de aves em liberdade;
 - um aquário anexo ao Centro de Educação Ambiental;
 - o Centro de Recuperação de Aves, onde se reabilitam aves feridas;
 - o Centro de Reprodução e Criação de Cães-de-Água do Algarve (no Centro de Educação Ambiental de Marim);
 - o **Chalet do Poeta João Lúcio** onde funciona atualmente uma **Ecoteca Museu**, integrando o desenvolvimento de atividades de educação ambiental e o núcleo museológico.



Zona ribeirinha de Olhão (zona 0.16)



Rua do Comércio, no centro histórico de Olhão (zonas 0.02 e 0.10)

Para além destes polos turísticos encontram-se assinalados na Figura 53 alguns equipamentos que, para além de servirem os residentes da cidade de Olhão, atraem visitantes de outras freguesias e de fora do concelho, nomeadamente:

- O Auditório Municipal de Olhão (zona O.16);
- O Estádio José Arcanjo - Sporting Clube Olhanense (zona O.04);
- O Estádio Municipal (zona O.01).

No que concerne à oferta de alojamento em estabelecimentos hoteleiros em Olhão constata-se que esta é reduzida, apesar de ter sido inaugurado recentemente na cidade de Olhão o Real Marina Hotel & Spa, o qual é um hotel de 5 estrelas. Em 2010 a capacidade de alojamento em estabelecimentos hoteleiros

¹⁰ Fonte: <http://www.olhao.web.pt/ParqueNatural.htm>

do concelho era de cerca de 180 indivíduos¹¹ (49 em pensões e 134 em Hotéis-apartamentos), não tendo assim grande expressão no contexto da Região Algarvia (0,2%). Esta capacidade de alojamento tem vindo contudo a apresentar uma evolução positiva, registando um acréscimo de mais de 110 camas, entre 1998 e 2010, segundo as estatísticas do INE.

Relativamente à procura de alojamento em estabelecimentos hoteleiros verifica-se que, em 2010, o concelho registou cerca de 4.060 hóspedes e 14.920 dormidas, os quais representaram apenas cerca de 0,1% do total de hóspedes e de dormidas no Algarve nesse ano.

Na Figura 53 representam-se alguns alojamentos turísticos (incluindo parques de campismo) que se destacam pela sua atratividade e capacidade de alojamento, a saber:

- O Real Marina Hotel & Spa na zona Ribeirinha de Olhão (zona O.03);
- O Parque de Campismo Municipal da Fuseta (zona F.01) e o Parque de Campismo de Olhão (Sindicato dos Bancários do Sul e Ilhas (zona Q.04);
- O Aparthotel Golf Colina Verde, localizado no Sítio da Maragota (zona M.03), e o Hotel Vila Monte Resort, no Sítio dos Calções (zona M.01), ambos na freguesia de Moncarapacho;
- O Hotel Rural Quinta dos Poetas, localizado no Sítio da Arretorta, na freguesia de Pechão (zona P.03);

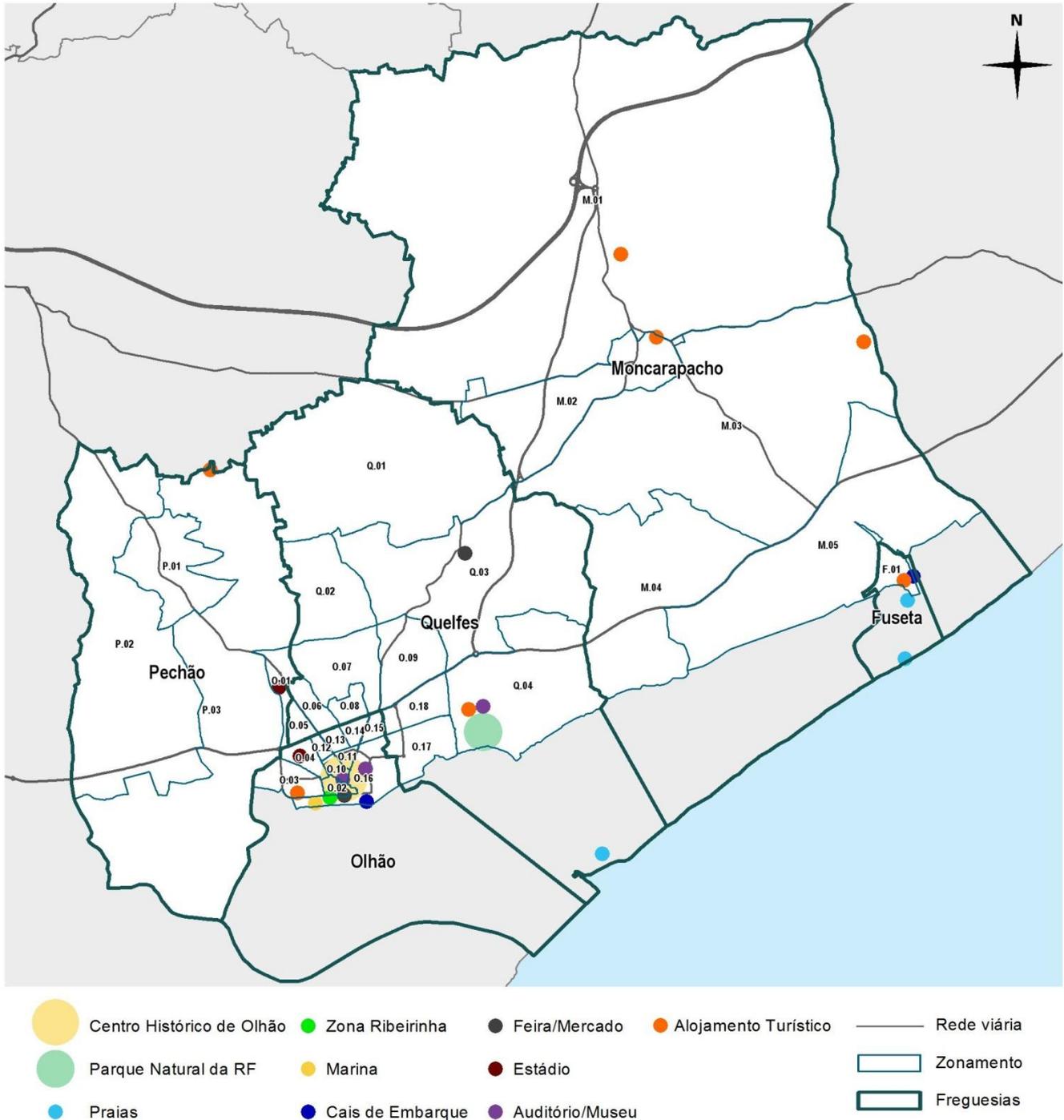


Real Marina Hotel & Spa, na zona Ribeirinha de Olhão (zona O.03)

Para finalizar importa referir que se encontra a decorrer o Concurso Público para a concretização de um **Núcleo de Desenvolvimento Turístico** (NDT) em Olhão com um máximo de **1170 camas**. O documento já foi publicado em Diário da República e o concurso encontra-se aberto por um período de 90 dias.

¹¹ Os dados de análise reportam-se ao Anuário Estatístico de 2010, não refletindo a entrada em funcionamento do Real Marina Hotel & Spa. O Hotel Vila Monte Resort não está também incluído nas estatísticas do INE.

Figura 53 – Principais pólos de interesse turístico



C.4.2.5. Zonas Industriais

Os **Espaços Urbanizáveis para Fins Industriais**, definidos no PDM, encontram-se distribuídos por três zonas delimitadas nas freguesias de Olhão, Pechão e Quelfes (vide Figura 54). Segundo o Município de Olhão, a área classificada na freguesia de Olhão, correspondente à **zona do Porto de Olhão**, encontra-se executada a 100%, enquanto as zonas industriais localizadas em Quelfes (**ZI Quatrim**) e em Pechão (**ZI do Torrejão**) não foram executadas.

Para além desta categoria de espaços, o PDM define ainda **Espaços Urbanizáveis para Fins Comerciais/Industriais**, os quais se destinam “à implantação de instalações predominantemente comerciais, quer de comércio a retalho que requeiram grandes áreas de implantação, quer de comércio grossista, e a serviços complementares, podendo coexistir com unidades industriais, desde que compatíveis”.

Estes espaços correspondem a zonas delimitadas nas freguesias de Pechão e Quelfes. Segundo o Relatório de Avaliação da Execução do PDM em vigor (CMO,P.R.U., Lda, Abril 2011), a área de comércio/indústria de Pechão, situada na zona de Belmonte de Baixo (**ZC/I Belmonte de Baixo**), encontra-se totalmente concretizada, enquanto a área da **ZC/I Piores** (Quelfes) apresenta uma execução de cerca de 32%.

Para além das zonas industriais/comerciais classificadas no PDM identificam-se na Figura 54 outros polos geradores de deslocações de pesados, identificados no ortofotomapa do concelho e/ou nos trabalhos de campo, os quais se localizam nos lugares de Cova da Onça e Bela Mandil (na freguesia de Pechão).

Figura 54 – Localização dos principais pólos industriais do concelho

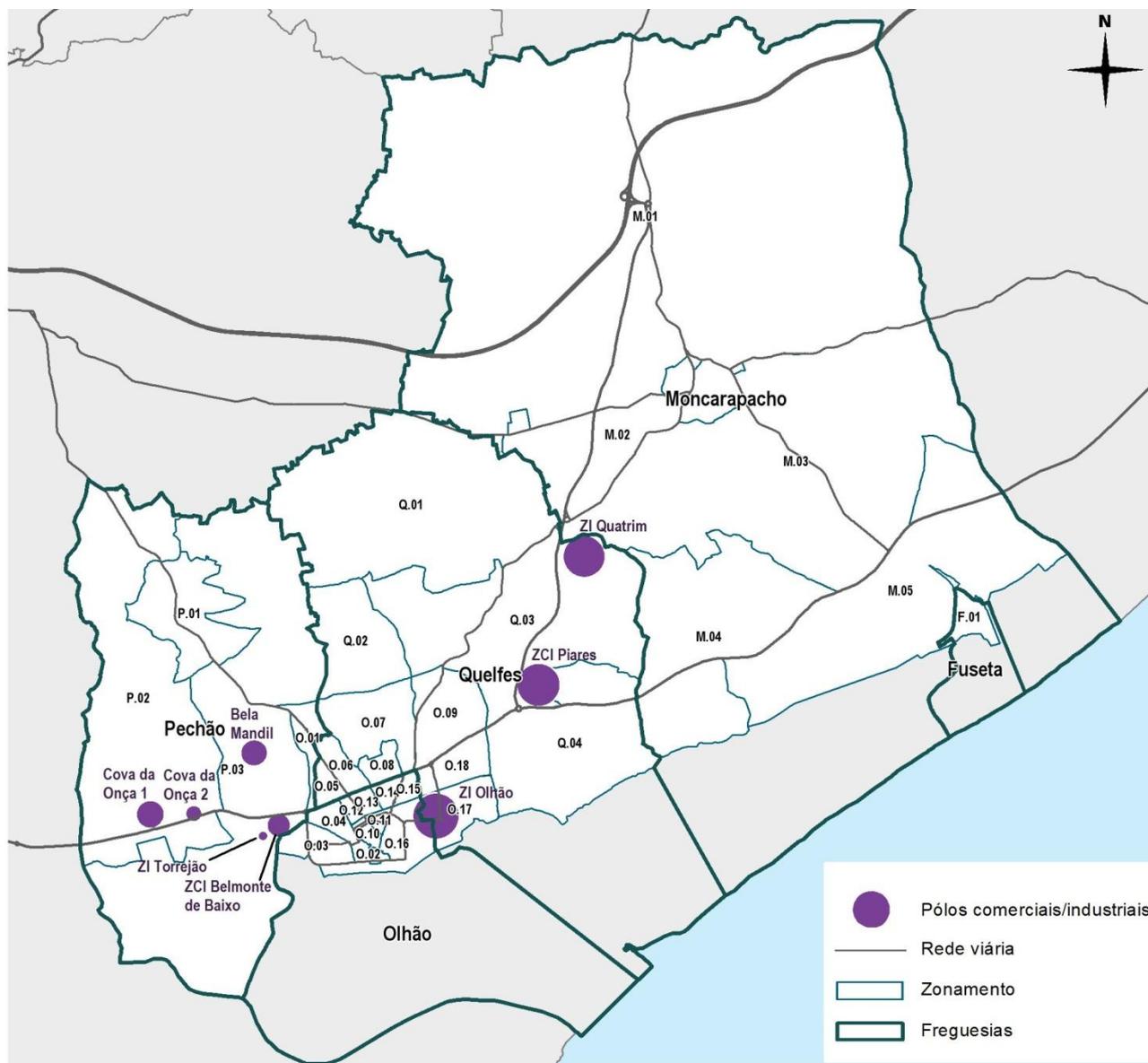


Tabela 4 – Grau de execução dos Espaços Urbanizáveis para Fins Comerciais/Industriais por freguesia

Designação Atribuída	Freguesia	Perímetro Urbano	Subcategoria de uso do solo - para Fins:	Área total (ha)	Área não executada (ha)	% Área executada
ZI Porto de Olhão	Olhão	Olhão	Industriais	17,60	0,00	100%
ZI Torrejão	Pechão	n.a.	Industriais	1,22	1,22	0%
ZI Quatrim	Quelfes	n.a.	Industriais	25,13	25,13	0%
ZC/I Belmonte de Baixo	Pechão	n.a.	Comerciais/Industriais	8,60	0,00	100%
ZC/I Piães	Quelfes	n.a.	Comerciais/Industriais	22,15	15,07	32%

Fonte: Município de Olhão e Relatório de Avaliação da Execução do PDM em vigor (CMO, P.R.U., Lda, Abril 2011)

D. Mobilidade

D.1. Breve enquadramento

O conhecimento dos padrões de mobilidade dos residentes no concelho de Olhão constitui uma das informações fundamentais para a boa definição de uma estratégia coerente e sustentável de atuação no sistema de acessibilidades no concelho. Todavia, o conhecimento da mobilidade não pode apenas limitar-se ao conhecimento das dinâmicas de deslocação dos Olhanenses, sendo importante também conhecer os movimentos da população que, não residindo no concelho, se desloca a Olhão.

No âmbito do PMT de Olhão foi também realizado um Inquérito à Mobilidade da população que reside ou visita o concelho de Olhão. Neste capítulo apresentam-se os principais resultados do tratamento deste inquérito.

O presente capítulo está organizado nas quatro secções seguintes:

- **Descrição sumária do inquérito à mobilidade.** Neste ponto apresenta-se os principais resultados do inquérito à mobilidade no que se refere ao número de inquéritos válidos, taxas de amostragem e fatores médios de expansão;
- **Características gerais da população residente em Olhão.** Neste subcapítulo descrevem-se as principais características demográficas e socioeconómicas da população residente em Olhão (e.g., estrutura etária e sexo, nível de

instrução, status social, ...), mas também alguns aspetos que condicionam a mobilidade como sejam a taxa de motorização ou a capacidade de condução;

- **Características Gerais dos Visitantes** (Neste último ponto apresentam-se os resultados do inquérito à mobilidade dos visitantes de Olhão.
- **Dinâmicas de mobilidade em Olhão.** Este subcapítulo caracteriza os padrões de mobilidade dos residentes e visitantes em Olhão, apresentando a descrição dos modos de transporte e motivos das viagens, a distribuição das viagens ao longo do dia e outros indicadores relacionados.

Seguidamente apresentam-se os principais resultados do Inquérito à Mobilidade.

D.2. Descrição sumária do inquérito à mobilidade dos residentes

O Inquérito à Mobilidade foi realizado quer aos residentes quer aos visitantes que se deslocam a Olhão, tendo sido as respetivas amostras dimensionadas na fase de Programação dos Trabalhos de Campo.

Para conhecer em maior detalhe as opções metodológicas que estiveram subjacentes à realização do inquérito à mobilidade recomenda-se a leitura do Relatório de

Programação dos Trabalhos de Campo já entregue, no qual é apresentado o processo de dimensionamento da amostra, a estrutura do questionários e as metodologias de inquérito e de validação dos resultados.

De acordo com os dados Provisórios do Censos de 2011 realizado pelo Instituto Nacional de Estatística, a população residente na Área de Estudo rondava os 45,3 mil habitantes, dos quais cerca de 37,8 mil tinham mais de 14 anos. Por razões legais, o IM apenas pode abranger pessoas com mais de 14 anos¹²,

Do Inquérito à Mobilidade dos Residentes resultou um total de 1.044 questionários válidos, repartidos pelas várias zonas de forma aproximadamente proporcional aos seus quantitativos populacionais, garantindo para o total do Concelho uma taxa de amostragem de 2,8%. Esta taxa de amostragem significa dizer que, cada inquérito traduz, em média, o comportamento de 36 pessoas residentes na mesma zona e no mesmo estrato etário e sexo da pessoa que respondeu ao inquérito.

Na Tabela 5 apresenta-se a repartição da amostra por escalão etário e sexo para cada uma das freguesias de Olhão e na Tabela 6 apresenta-se a amostra total, a taxa de amostragem, o erro amostral para um nível de confiança de 95% e coeficiente de expansão médio para cada uma das freguesias e total do concelho.

¹² Para as crianças com idade igual ou inferior a 14 anos é necessária a obtenção de uma autorização escrita por parte dos encarregados de educação, processo este que não poderia ser desenvolvido telefonicamente e implicaria tempos de realização do inquérito muito mais demorados.

Tabela 5 – Amosta por freguesia, escalão etário e sexo

Freguesia	14-24		25-44		45-64		65 ou mais		Total		
	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	Total
Fuseta	2	2	8	6	5	11	6	7	21	26	47
Moncarapacho	11	8	19	20	21	24	18	18	69	70	139
Olhão	24	33	59	65	56	71	52	74	191	243	434
Pechão	7	6	15	16	16	14	13	6	51	42	93
Quelfes	26	25	49	61	48	48	27	47	150	181	331
Total	70	74	150	168	146	168	116	152	482	562	1044

Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

Tabela 6 – Amosta por freguesia, escalão etário e sexo

Freguesias	População	Residentes > 14 anos	Inquéritos	Taxa de Amostragem	Fator de Expansão Médio	Erro amostral
Fuseta	2.032	1.808	48	2,7%	37,67	14%
Moncarapacho	7.603	6.516	138	2,1%	47,22	8%
Olhão	14.884	12.531	434	3,5%	28,87	5%
Pechão	3.601	3.033	93	3,1%	32,61	10%
Quelfes	17.206	13.951	331	2,4%	42,15	5%
Total	45.326	37.839	1.044	2,8%	36,24	3%

Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

A caracterização da mobilidade da população não residente em Olhão foi realizada tendo como base nos inquéritos aos não residentes. Para este segmento obtiveram-se 43 questionários válidos, o que representa uma taxa de amostragem de 2,3%, tendo como base a informação disponível do INE (quadro 6.40), que identificava um total de 1.849 visitantes no concelho. Esta taxa de amostragem permite garantir que cada inquérito realizado representa cerca de 43 visitantes (valor muito semelhante ao obtido, no caso dos

residentes).

O inquérito à mobilidade foi realizado telefonicamente e apoiou-se num questionário desenvolvido em computador, no qual os inquiridores “apenas” tinham de seguir o encadeamento das perguntas apresentadas pelo computador.

Este inquérito permitiu enquadrar os padrões de mobilidade no que respeita à descrição das viagens (hora de início e fim, motivo da viagem e modo de transporte

utilizado, etc.), mas também caracterizar o inquirido e o respetivo agregado relativamente a diversas variáveis que enquadram e condicionam a mobilidade (e.g., nível de instrução e profissão do inquirido, dimensão do agregado, número de veículos, disponibilidade de estacionamento na residência, etc.).

Nos pontos seguintes apresentam-se os principais resultados deste inquérito.

D.3. Características gerais da população residente em Olhão

D.3.1. Estrutura etária da população

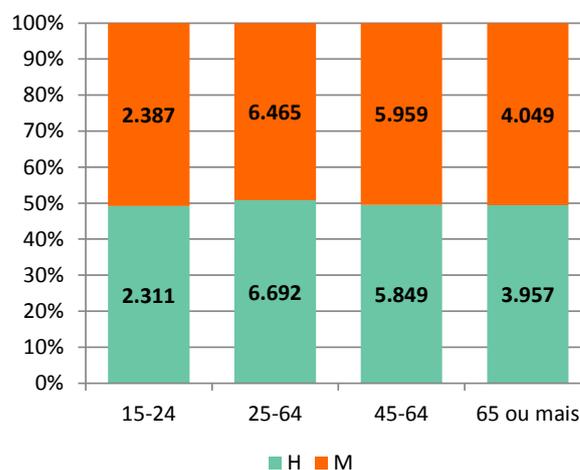
Nas Tabela 7 e Figura 55 apresenta-se a distribuição etária e por sexo dos residentes em Olhão, sendo que se mantêm válidas as conclusões relativas às dinâmicas demográficas do concelho apresentadas na Secção C (Território), apenas sendo de relembrar que esta análise apenas inclui a população com mais de 14 anos.

Tabela 7 – Repartição da população residente por estrutura etária e sexo

Estratos etários e sexo		Residentes em Olhão	
		Abs	%
15-24	H	2.311	6%
	M	2.387	6%
25-44	H	6.692	18%
	M	6.465	17%
45-64	H	5.849	16%
	M	5.959	16%
65 ou mais	H	3.957	11%
	M	4.049	11%
TOTAL	H	18.809	50%
	M	18.860	50%

Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

Figura 55 – Repartição da população residente por estrutura etária e sexo



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

A repartição entre os dois sexos é muito idêntica em todos os escalões etários considerados, sendo que predomina a população em idade ativa. Cerca de 66% da população em análise tem idade compreendida entre os 25 e os 64 anos.

D.3.2. Dimensão dos agregados

Na Tabela 8 apresenta-se a repartição dos alojamentos em função da dimensão da família; regra geral, os resultados dos inquéritos foram extrapolados para a população, mas neste optou-se por extrapolar os resultados para o total de alojamentos existentes na Área de Estudo.

Segundo os Dados Provisórios do Censos de 2011, o total de alojamentos para a Área de Estudo é próximo dos 25,3 mil alojamentos.

A dimensão média dos agregados dos residentes em Olhão é de 2,71, resultado que é consistente com os dados dos Censos de 2011, nos quais a dimensão média da família é de 2,6 pessoas/agregado.

Da análise da Tabela 8 é possível constatar que mais de metade dos alojamentos em Olhão tem duas (35%) ou três pessoas no agregado (28%).

Tabela 8 – Agregados em função da dimensão da família

Agregados com:	Alojamentos em Olhão	
	Abs.	%
1 pessoa	3.378	13%
2 pessoas	8.746	35%
3 pessoas	7.042	28%
4 pessoas	4.298	17%
5 ou mais pessoas	1.469	6%
Não sabe / Não responde	335	1%
TOTAL	25.269	100%

Dimensão média do agregado	2,7
----------------------------	-----

Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2012

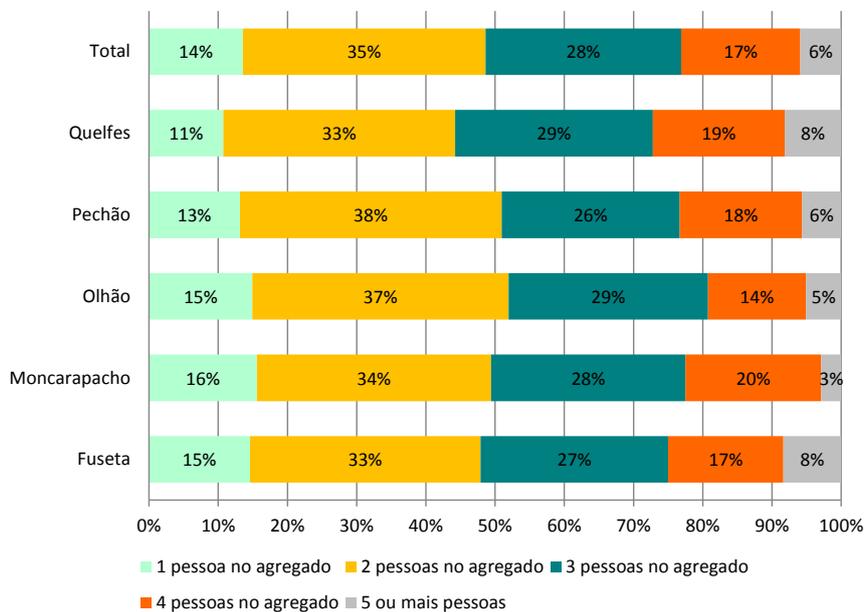
Quando se analisam os resultados deste indicador por freguesia (vide Figura 56 e Tabela 9), verifica-se existirem algumas diferenças na dimensão média da família, a qual é mais elevada na Fuseta e em Quelfes (respetivamente 2,9 e 2,8 pessoas por alojamento), do que nas restantes freguesias.

Tabela 9 – Repartição dos agregados em função da dimensão da família, por freguesia

Freguesia	Dimensão do agregado						Total	Dimensão média do agregado
	1 pessoa	2 pessoas	3 pessoas	4 pessoas	5 ou + pessoas	Não sabe / não responde		
Fuseta	217	496	403	248	124		1.488	2,9
Moncarapacho	763	1.656	1.375	961	141		4.896	2,6
Olhão	1.278	3.166	2.463	1.210	436	188	8.741	2,6
Pechão	246	708	482	331	106	39	1.911	2,7
Quelfes	874	2.720	2.320	1.549	662	108	8.233	2,8
Total	3.378	8.746	7.042	4.298	1.469	335	25.269	2,7

Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2012

Figura 56 – Repartição dos agregados em função da dimensão da família, por freguesia

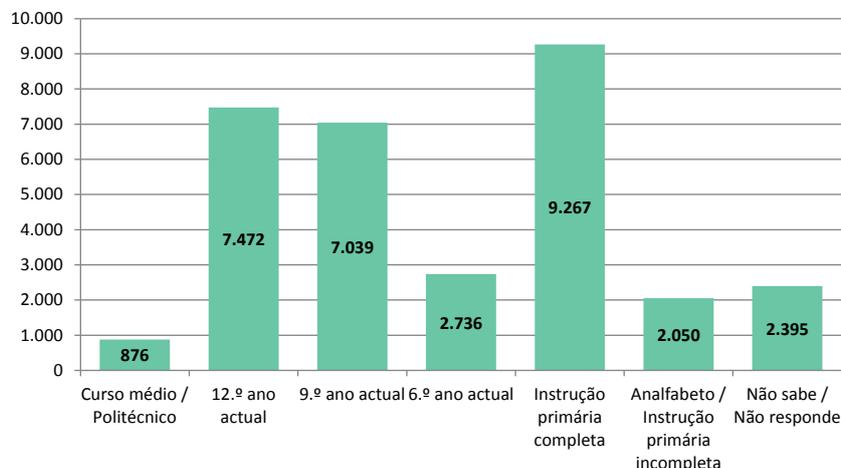


Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

D.3.3. Nível de instrução da população

Nas Figura 57 e Tabela 10 apresenta-se a repartição da população em função do seu nível de instrução da população residente abrangida neste Inquérito.

Figura 57 – População segundo o nível de instrução (valor absoluto)



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

Tabela 10 – População segundo o nível de instrução da população (abs. e %)

Nível de instrução do inquirido:	Residentes em Olhão		
	Abs.	%	% sem NS/NR
Curso Universitário	5.834	15%	17%
Curso médio / Politécnico	876	2%	2%
7.º ano liceal (12.º ano actual)	7.472	20%	21%
5.º ano liceal (9.º ano actual)	7.039	19%	20%
2.º ano liceal (6.º ano actual)	2.736	7%	8%
Instrução primária completa	9.267	25%	26%
Analfabeto / Instrução primária incompleta	2.050	5%	6%
Não sabe / Não responde	2.395	6%	
TOTAL	37.669	100%	100%

Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

Excluindo da análise as respostas “Não sabe/Não responde” verifica-se que:

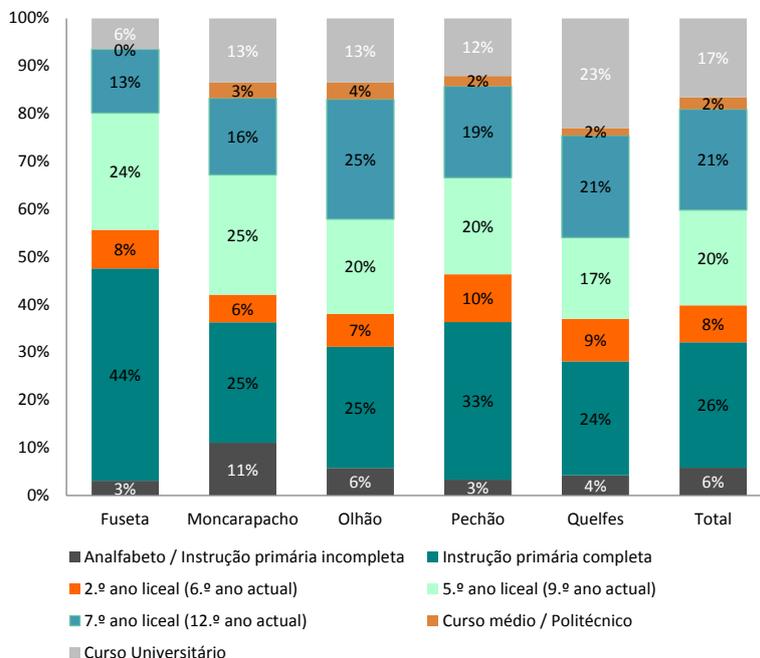
- Cerca de 17% da população tem formação universitária.

- A população com o curso médio / politécnico corresponde a 2% do total, sendo que 21% dos residentes possuem o 7.º ano liceal (12.º ano actual);
- A população analfabeta tem pouca representatividade (6% do total)

Refinando a análise para o nível da freguesia (vide Figura 58), verifica-se existirem diferenças no nível de instrução dos residentes em função da freguesia considerada.

Quelfes é a freguesia que apresenta a maior quota de população com curso universitário (23%), acima do valor médio do Concelho (17%). A maior percentagem de analfabetismo regista-se em Moncarapacho (11% da população é analfabeta ou tem a instrução primária incompleta). O ensino politécnico tem uma expressão muito baixa em todas as freguesias.

Figura 58 – População segundo o seu nível de instrução, por freguesia



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TiS, 2011

D.3.4. Profissão

O inquérito à mobilidade incluiu uma questão relativa à profissão do inquirido; esta pergunta foi tratada como uma pergunta aberta uma vez que se considerou ser preferível codificar a profissão *à posteriori* ao invés de deixar ao livre arbítrio dos inquiridores a classificação das profissões e atividades referidas.

A população residente em Olhão está repartida pelas diferentes profissões, sendo de destacar a importância das atividades manuais (Trabalhadores manuais e similares por conta própria (Canalizadores, Carpinteiros, Sapateiros, Pintores, etc.) e Trabalhadores manuais (Operários, Trabalhadores agrícolas, etc.)), as quais representam cerca de 16% do peso total (não considerando as “não respostas”; códigos 11 e 13).

As atividades qualificadas (Profissões liberais e similares (Médicos, Advogados, Arquitetos, Engenheiros, Contabilistas, Economistas, Artistas, Fotógrafos, Decoradores, etc.) e Profissões técnicas, científicas e artísticas por conta de outrem, código 4 e 7, respetivamente) são exercidas por 10% da população, enquanto que emprego associado a profissões não administrativas (lojistas, vendedores, polícias, etc.) emprega também um conjunto significativo dos residentes em Olhão (9% do total; código 10).

A população reformada (código 16) é superior à quota da população com mais de 65 anos (22%), sendo de admitir que os maiores quantitativos de população reformada (31%) encontrados no Inquérito à Mobilidade refletem o processo de reformas antecipadas ocorrido há alguns

anos, tanto na administração pública, como nas diversas empresas de capital público (e.g., CP, EDP, CTT, ...).

Os desempregados (código 12) representam 15% da população residente no concelho, valor este que é superior ao verificado nos Censos de 2001 (cerca de 8%), mas que se enquadra nas taxas de desemprego associadas à conjuntura vigente.

Os estudantes acima dos 14 anos representam 8% da população, o que é está em consonância com a faixa etária entre os 15 e os 24 anos que representa cerca de 11% do total da população.

Tabela 11 – População segundo a profissão (abs. e %)

Códigos	Profissão	Residentes em Olhão		
		Abs.	%	% sem NS/NR
1	Patrão/proprietário (agricultura, comércio, indústria, serviços) (empresa/loja/exploração com 6 ou mais trabalhadores)	409	1%	1%
2	Quadros superiores (responsável por 6 ou mais trabalhadores) - Administrador, Presidente, Diretor, Gerente	0	0%	0%
3	Quadros superiores (responsável por 5 ou menos trabalhadores) - Administrador, Presidente, Diretor, Gerente	0	0%	0%
4	Profissões liberais e similares (Médicos, Advogados, Arquitetos, Engenheiros, Contabilistas, Economistas, Artistas, Fotógrafos, Decoradores, etc.)	317	1%	1%
5	Quadros médios (responsável por 6 ou mais trabalhadores) -Chefe de secção, Chefe de serviços	0	0%	0%
6	Patrão/proprietário (agricultura, comércio, indústria, serviços) (empresa/loja/exploração com 5 ou menos trabalhadores)	430	1%	1%
7	Profissões técnicas, científicas e artísticas por conta de outrem (Perfil semelhante ao código 04, mas trabalhando por conta de outrem)	2.726	7%	8%
8	Quadros médios (responsável por 5 ou menos trabalhadores) (Chefe de secção, Chefe de serviços)	69	0%	0%
9	Empregados de escritório	1.549	4%	5%
10	Empregados trabalhando sem ser em escritórios (Lojistas, Vendedores, Polícias, etc.)	2.952	8%	9%
11	Trabalhadores manuais e similares por conta própria (Canalizadores, Carpinteiros, Sapateiros, Pintores, etc.)	1.047	3%	3%
12	Desempregados	4.846	13%	15%
13	Trabalhadores manuais (Operários, Trabalhadores agrícolas, etc.)	4.512	12%	14%
14	Domésticas	1.358	4%	4%
15	Estudante	2.732	7%	8%
16	Reformados / Pensionistas	10.444	28%	31%
99	Não sabe / Não responde	4.277	11%	
	TOTAL	37.669	100%	100%

Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011/2012

Em resumo, verifica-se que no concelho de Olhão, 37% da população com mais de 14 anos (14.012 indivíduos) está empregada, valor este que está alinhado com os

dados do Censos de 2001 apresentados capítulo anterior.

Tabela 12 – Residentes segundo a situação perante o emprego

Situação perante a profissão	Residentes	%	% (sem Não sabe / Não responde)
Desempregado	4.846	13%	15%
Empregado	14.012	37%	42%
Domésticas	1.358	4%	4%
Estudante	2.732	7%	8%
Reformado	10.444	28%	31%
Não sabe / Não responde	4.277	11%	
	37.669	100%	100%

Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

D.3.5. Tipo de alojamento

Olhão caracteriza-se pela coexistência de bairros de moradias com bairros de edifícios plurifamiliares, ocupação esta que condiciona a estratégia de mobilidade a adotar, seja porque tem associadas densidades urbanas distintas, seja porque os residentes numa e noutra tipologia urbana têm propensão para opções modais distintas.

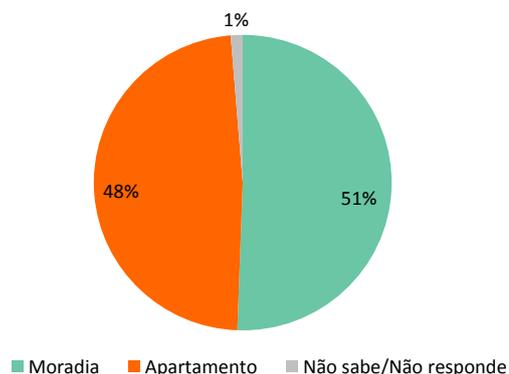
Tabela 13 – Alojamento segundo o tipo de alojamento (abs. e %)

Tipo de alojamento	Alojamentos	
	Abs	%
Moradia	12.781	51%
Apartamento	12.162	48%
Não sabe /Não responde	326	1%
TOTAL	25.269	100%

Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

Cerca de 51% dos alojamentos em Olhão são moradias e 48% são apartamentos (ver Figura 59).

Figura 59 – Alojamento segundo o tipo de alojamento



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

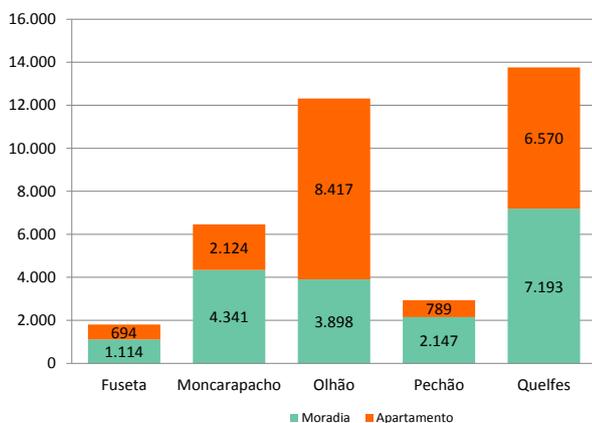
Na Tabela 14 e figuras seguintes apresenta-se a distribuição dos residentes por tipo de alojamento por freguesia.

Tabela 14 – Residentes segundo o tipo de alojamento, por freguesia (abs. e %)

Freguesias	Tipo de alojamento						TOTAL	
	Moradia		Apartamento		Não sabe / Não responde			
	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%
Fuseta	1.114	6%	694	4%	0	0%	1.808	5%
Moncarapacho	4.341	23%	2.124	11%	51	0%	6.516	17%
Olhão	3.898	21%	8.417	45%	216	1%	12.531	33%
Pechão	2.147	11%	789	4%	21	0%	2.957	8%
Quelfes	7.193	38%	6.570	35%	94	1%	13.857	37%
Total	18.693	100%	18.594	100%	382	2%	37.669	100%

Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

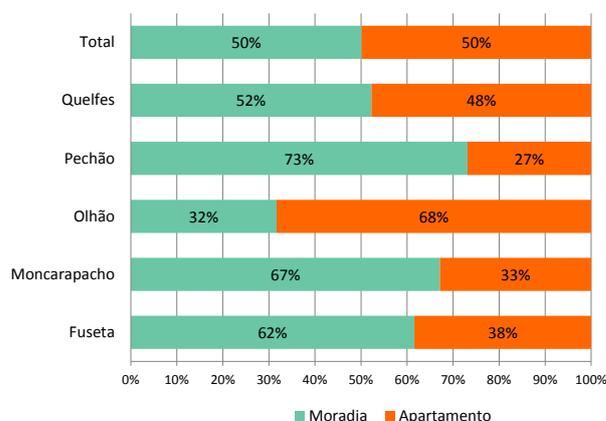
Figura 60 – Residentes por tipo de alojamento por freguesia



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

Também para este indicador se verificam existir diferenças quando se consideram os resultados para as diferentes freguesias. Na freguesia de Olhão, 68% dos residentes vivem em apartamentos, enquanto que em Pechão, Moncarapacho e Fuseta domina a tipologia “moradia” (73%).

Figura 61 – Repartição dos Residentes por tipo de alojamento por freguesia



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

D.3.6. Nível de motorização

A motorização do agregado é um importante indicador da maior ou menor propensão para a utilização do automóvel nas deslocações quotidianas. A taxa de motorização foi calculada tendo em consideração o total de pessoas e veículos automóveis presentes nos

agregados familiares dos inquiridos.

Na Tabela 15 apresenta-se a distribuição dos residentes por número de veículos automóveis no agregado familiar e o nível de motorização dos residentes em Olhão.

Da sua leitura é possível constatar que 16% dos residentes vivem em agregados onde não existe qualquer veículo automóvel, 49% têm um veículo por agregado e 25% residem em agregados com 2 ou mais veículos.

Tabela 15 – Nível de motorização

Veículos nos agregados dos inquiridos	Residentes em Olhão	
	Abs.	%
0 veículos	6.949	18%
1 veículo	17.914	48%
2 veículos	10.087	27%
3 veículos	1.779	5%
4 ou mais veículos	268	1%
NS/NR	673	1,8%
TOTAL	37.669	100%

Taxa de motorização (veic./1000 hab.)	440,1
--	-------

Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

Estes resultados permitem estimar a taxa de motorização de Olhão em 440,1 veic/1000 hab., significando que, em média, por cada dois habitantes com mais 14 anos existe um veículo automóvel. A extrapolação da taxa de motorização para o total da população em 2011 permite estimar o parque automóvel de veículos privados dos residentes em Olhão em cerca de 20 mil veículos.

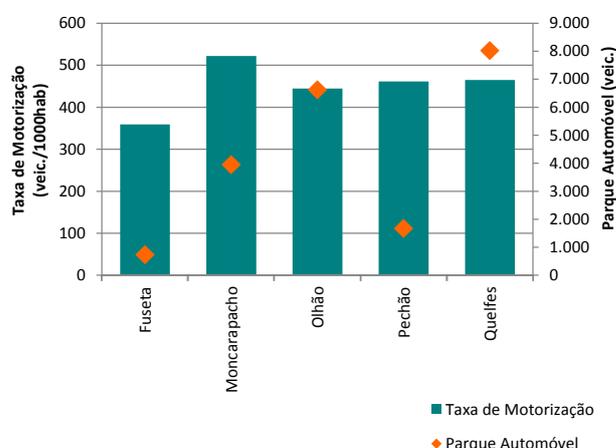
O valor do parque automóvel calculado com base nos Inquéritos à Mobilidade é superior ao total de veículos ligeiros segurados no Instituto de Seguros de Portugal

que aponta para um parque automóvel de 17,7 mil veículos (ligeiros).

Uma justificação para esta diferença pode ser dada pela proximidade de Olhão a Faro, sede de distrito e grande polo de serviços do Algarve, o que pode levar a que os residentes de Olhão façam o seguro do veículo em Faro dada a maior oferta de seguradoras aí sediadas.

A análise deste indicador por freguesia revela que Moncarapacho é a freguesia que apresenta uma maior taxa de motorização (522 veic/1000 hab), sendo esta particularmente elevada nas áreas mais costeiras da freguesia, onde se registam valores da ordem dos 550 veic/1000 hab – ver figuras e tabelas seguintes.

Figura 62 – Taxa de motorização e parque automóvel



Fonte: Inquéritos à mobilidade, TIS, 2011

Tabela 16 – Taxa de motorização e parque automóvel

Freguesias	Taxa de motorização (veic/1000hab)	Parque automóvel (veículos)
Fuseta	345,9	703
Moncarapacho	492,8	3.734
Olhão	416,3	6.216
Pechão	415,4	1.525
Quelfes	454,1	7.821
Total	440,1	19.999

Fonte: Inquéritos à mobilidade, TIS 2011

Na freguesia de Olhão, a taxa de motorização é inferior à média do concelho (416,3 veic/1000 hab). No entanto, nas zonas envolventes dos principais eixos viários a taxa é mais elevada. O parque automóvel, cerca de 6,2 mil veículos, tem um peso significativo, representando aproximadamente 31% do total de veículos do concelho.

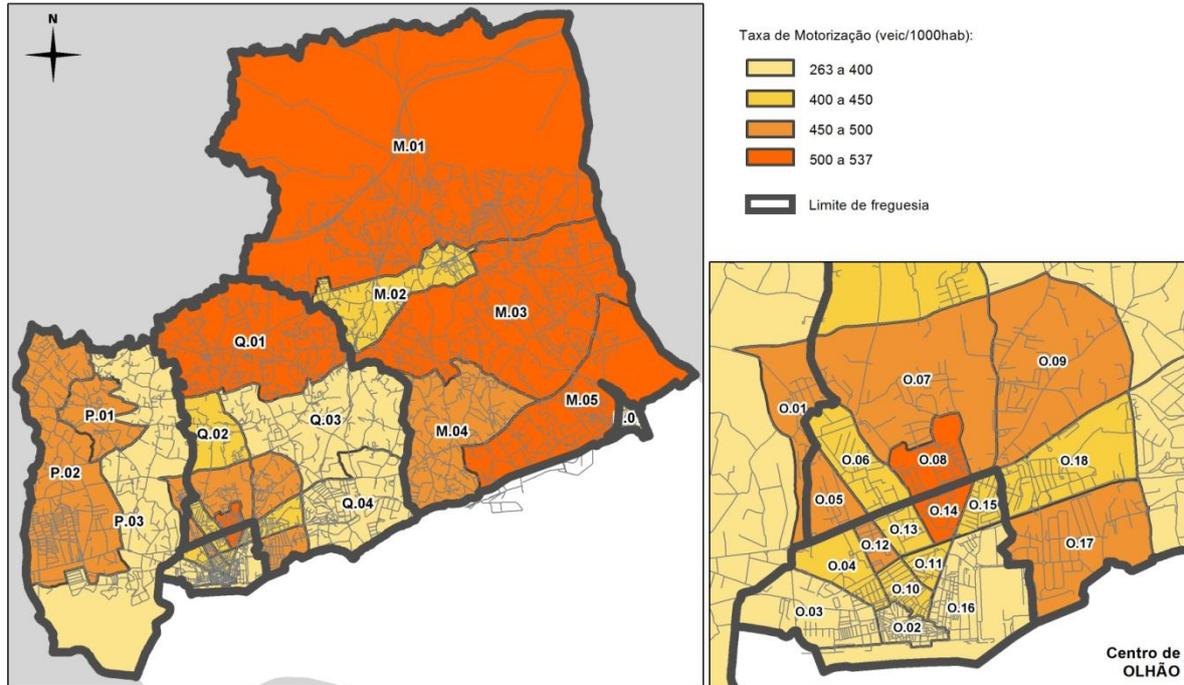
A Fuseta regista os valores mínimos quer para o parque automóvel, quer para a taxa de motorização (703 veículos e 345,9 veic/1000 hab, respetivamente), com valores muito inferiores à média concelhia.

Uma análise mais fina às várias zonas consideradas, verifica-se que as taxas de motorização são mais baixas em:

- **O.03** (263,1 veic/1000 hab) que corresponde à envolvente ao Bairro 16 de Junho em Olhão, onde cerca de 35% dos agregados familiares não possuem automóvel;
- **O.16** (268,0 veic/1000 hab); que corresponde à zona ribeirinha do centro de Olhão, onde cerca de 43% dos agregados familiares não possuem automóvel
- **P.03** (286,3 veic/1000hab) e **Quelfes_03** (343,0

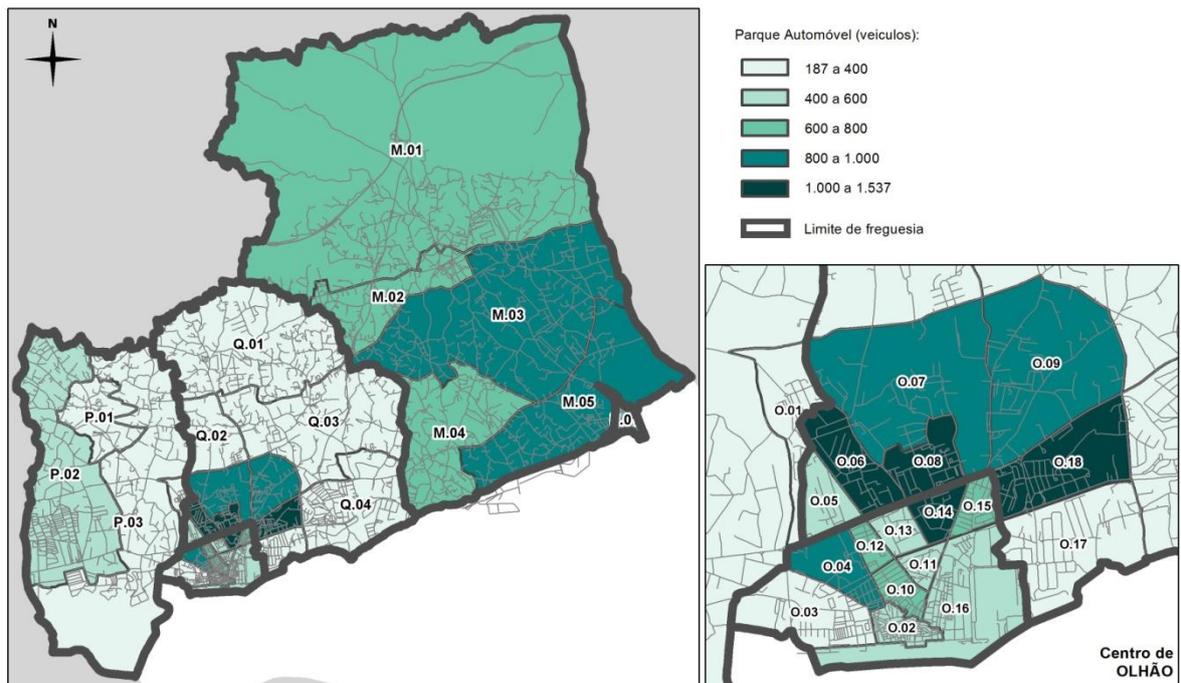
veic/1000 hab), que correspondem a zonas rurais da freguesia de Pechão e Quelfes, respetivamente.

Figura 63 – Taxa de motorização dos residentes



Fonte: Inquéritos à mobilidade, TiS, 2011/12

Figura 64 – Parque automóvel dos residentes



Fonte: Inquéritos à mobilidade, TiS, 2011

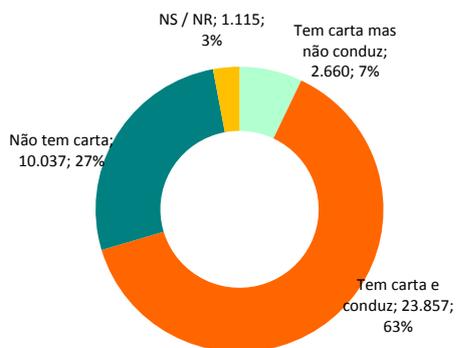
D.3.7. Capacidade de condução

O desenvolvimento de uma estratégia de promoção de uma mobilidade mais sustentável tem que ter em consideração diferentes fatores como sejam a origem-destino das viagens, as horas a que estas se realizam, as opções modais oferecidas e respetivo custo (em tempo e dinheiro), mas também, o contexto de base de acesso ao automóvel.

De modo a avaliar a capacidade de condução da população residente em Olhão, foi perguntado aos inquiridos se têm carta de condução, e em caso afirmativo, se efetivamente conduzem. O resultado das respostas a esta pergunta é apresentado na Figura 65, verificando-se que 63% dos inquiridos refere ter carta e conduzir.

Entre a população com mais de 14 anos (universo abrangido pelo inquérito), a percentagem de população que não tem acesso direto ao automóvel não atinge sequer os 35%, o que se constitui como um importante indicador de “elevada propensão de utilização do automóvel”.

Figura 65 – Capacidade de utilização do automóvel (competências para a condução)



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

A análise deste indicador por freguesia revela que 71% da população residente em Pechão “tem carta e conduz”, destacando-se este valor das restantes freguesias. A Fuseta é a freguesia onde a propensão para a utilização do automóvel é menor, uma vez que 50% dos residentes não têm carta, ou não conduzem, valor que é consistente com a taxa de motorização e parque automóvel apurados para esta freguesia.

Figura 66 – Percentagem de pessoas que conduzem, por freguesia



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

D.3.8. Automóveis com as despesas pagas pela empresa

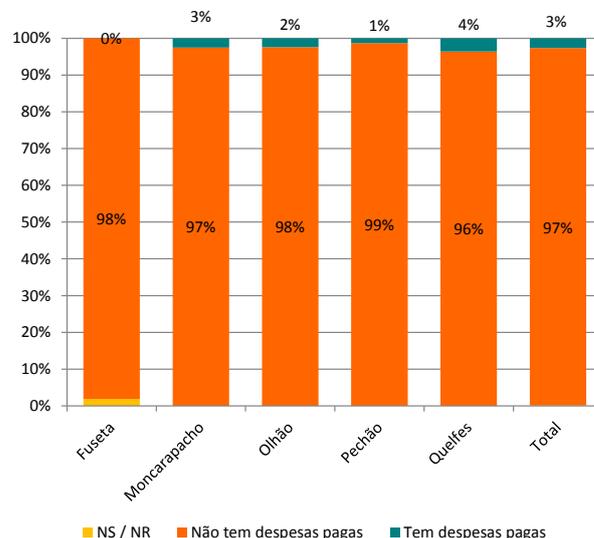
Se por um lado, importa considerar a disponibilidade do automóvel ou a posse de carta de condução (condições necessárias, mas não suficientes para a utilização do automóvel), importa também avaliar em que medida as despesas com o automóvel são pagas em parte ou, na totalidade pela empresa em que as pessoas trabalham, fator este que pode contribuir para dificultar a transferência modal para outros modos de transporte.

Às pessoas que têm as despesas do automóvel pagas pela empresa, generalizou-se considerar que estas são “cativas” do transporte individual, particularmente nas deslocações pendulares do tipo casa-trabalho.

Globalmente, apenas cerca de 3% dos residentes em Olhão referiu ter as despesas do automóvel pagas pela empresa (em parte ou na totalidade).

Na Figura 67 apresenta-se a percentagem de veículos com despesas pagas em cada uma das freguesias do concelho, verificando-se que este valor varia entre os 0% dos residentes na Fuseta e os 4% em Quelfes.

Figura 67 – Percentagem de residentes com despesas de utilização de veículos pagas (%)



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

Tabela 17 – Residentes com despesas de utilização de veículo pagas, por freguesia

Freguesia	NS / NR	Não tem despesas pagas	Tem despesas pagas	Total
Fuseta	35	1.773	0	1.808
Moncarapacho	0	6.351	165	6.516
Olhão	0	12.228	303	12.531
Pechão	0	2.919	38	2.957
Quelfes	0	13.356	501	13.857
Total	35	36.628	1.007	37.669

Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

D.3.9. Mobilidade das crianças com idades entre os 10 e os 14 anos

Uma das alterações mais comumente referidas quando se fala da fluidez do tráfego rodoviário, diz respeito à diferença sentida pelo facto de ser (ou não) período escolar, sendo reconhecido que, no período das férias escolares, os focos de congestionamento reduzem-se ou desaparecem, aspeto este que está associado à cada vez maior dependência das crianças relativamente aos adultos (ou ao automóvel) nas suas deslocações casa-escola.

Por forma a avaliar este fenómeno, e uma vez que o Inquérito à Mobilidade apenas abrange as crianças com mais de 14 anos, optou-se por incluir um bloco de caracterização da mobilidade das crianças entre os 10 e os 14 anos presentes no agregado dos inquiridos. A opção de se considerar apenas as crianças com mais de

10 anos tem que ver com o facto de se admitir que, a partir desta idade, as crianças têm já maior autonomia para se deslocar sem a companhia de um adulto nas deslocações casa-escola.

Para tal, o inquérito incluía duas questões: i) Se esta(s) criança(s) se deslocam sozinhas ou acompanhadas; ii) Qual o modo de transporte utilizado nas deslocações casa-escola?

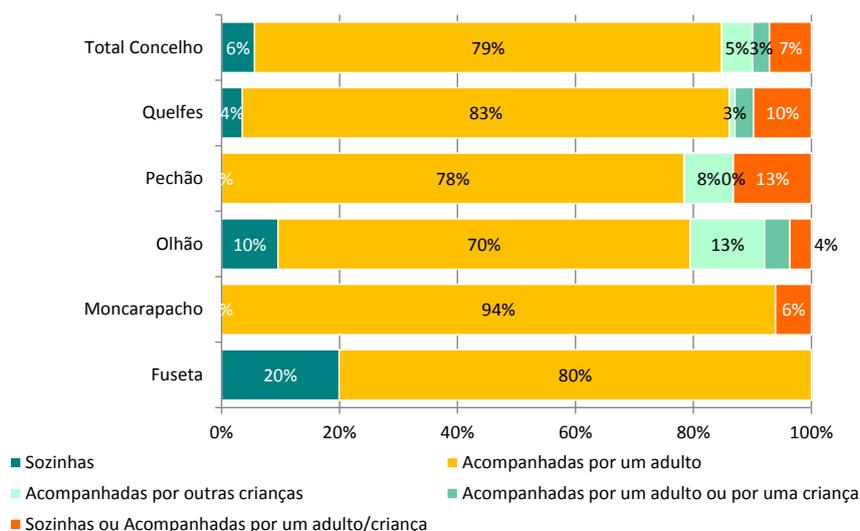
As respostas a estas duas questões são representadas na Figura 68 e Figura 69. Da sua análise é possível destacar as seguintes conclusões:

- No total do concelho de Olhão, apenas 11% das crianças entre os 10 e os 14 anos viajam sem a companhia de um adulto: 6% deslocam-se sozinhas e 5% na companhia de outras crianças;
- A Fuseta é a freguesia onde se regista uma maior

autonomia das crianças (20%), o que é natural, visto tratar-se uma freguesia de pequena dimensão, onde as escolas são próximas do local de residência e onde há fortes relações de vizinhança. Em Pechão e em Moncarapacho, as crianças não se deslocam sozinhas;

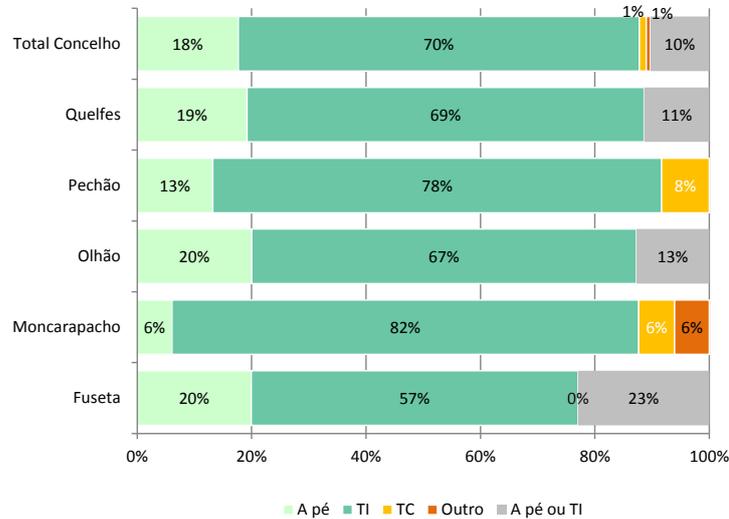
- A maior parte das deslocações casa-escola são realizadas em transporte individual (70%); enquanto o modo pedonal apenas é considerado por 18% das crianças residentes em Olhão. Cerca de 10% das deslocações são ainda realizadas em TI e /ou a pé, o que vem reforçar as quotas destes dois modos-
- O transporte coletivo tem uma quota muito baixa, sendo utilizado pelos alunos residentes nas freguesias de Pechão e Moncarapacho (6% e 5%, respetivamente).

Figura 68 – Autonomia de deslocação das crianças com idade entre os 10 e os 14 anos nas deslocações casa-escola



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

Figura 69 – Modo de transporte utilizado pelas crianças com 10-14 anos nas deslocações casa-escola



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TiS, 2011

D.4. Breve caracterização dos visitantes de Olhão

D.4.1. Enquadramento

Em paralelo com a realização dos inquéritos aos residentes, foram também realizadas entrevistas a uma amostra de visitantes do concelho de Olhão cujos contactos foram recolhidos durante a realização dos inquéritos aos utilizadores do transporte individual e aos utilizadores do transporte coletivo – modo ferroviário¹³.

No total foram realizados 44 inquéritos válidos que foram extrapolados para o universo diário de 1.859 visitantes contabilizados pelo INE (quadro 6.40). Em média, cada inquérito realizado representa cerca de 43 visitantes.

Nos subcapítulos seguintes é feita uma breve caracterização destes visitantes no que se refere a sexo e idade, nível de instrução e situação perante o emprego, taxa de motorização e área de residência.

D.4.2. Estrutura etária dos visitantes

Na Tabela 18 apresenta-se a distribuição etária e por sexo dos visitantes. A sua leitura permite constatar que a maioria dos visitantes são do género masculino (72%) e com idade compreendida entre os 25 e os 64 anos (63%). Na globalidade, verifica-se que 90% dos visitantes estão em idade ativa o que leva a antecipar que as deslocações

¹³ Segundo os resultados dos movimentos pendulares do Censos de 2001, as deslocações inter-concelhias com destino em Olhão e com utilização do TC rodoviário são pouco expressivas, e como tal não foram consideradas no âmbito deste estudo.

realizadas a Olhão sejam originadas muito provavelmente por motivos relacionados com trabalho.

Tabela 18 – Repartição dos visitantes por sexo e escalão etário

Estratos etários e sexo		Residentes em Olhão	
		Abs	%
15-24	H	86	5%
	M		
25-44	H	605	33%
	M	346	19%
45-64	H	562	30%
	M	173	9%
65 ou mais	H	86	5%
	M		
TOTAL	H	1.340	72%
	M	519	28%

Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

D.4.3. Nível de instrução e situação perante o emprego

Uma análise à repartição dos visitantes por nível de instrução (Tabela 19) mostra que 21% dos visitantes têm curso universitário e 5% possuem um curso médio. Note-se que estes valores são superiores aos dos residentes em Olhão.

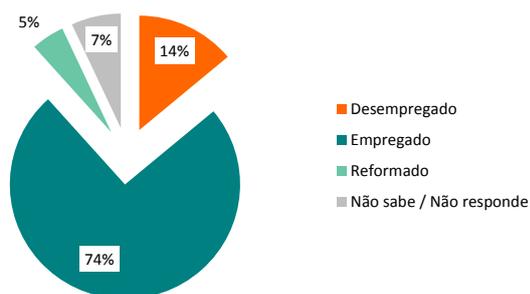
Tabela 19 – Repartição dos visitantes por nível de instrução

Nível de instrução	Visitantes em Olhão	
	Abs.	%
Curso Universitário	389	21%
Curso médio / Politécnico	86	5%
7.º ano liceal (12.º ano atual)	216	12%
5.º ano liceal (9.º ano atual)	648	35%
2.º ano liceal (6.º ano atual)	173	9%
Instrução primária completa	259	14%
Analfabeto / Instrução primária incompleta	86	5%
TOTAL	1.859	100%

Fonte: Inquérito à Mobilidade, TiS, 2011

No que se refere à situação perante o emprego, cerca de 74% dos visitantes estão empregados, 14% estão desempregados e 5% são reformados.

Figura 70 – Situação dos visitantes perante a atividade profissional

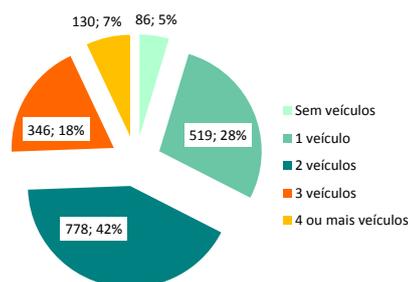


Fonte: Inquérito à Mobilidade, TiS, 2011

D.4.4. Taxa de motorização e número de veículos no agregado familiar dos visitantes

A taxa de motorização registada para os visitantes é de 631,6 veic./1000hab., sendo esta significativamente superior à dos residentes (440,1 veic./1000hab.), o que é normal neste tipo de segmento de procura. Em simultâneo, verifica-se que 67% dos visitantes pertencem a agregados familiares com 2 ou mais veículos.

Figura 71 – Repartição dos visitantes pelo número de automóveis do agregado



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TiS, 2011

D.4.5. Área de residência dos visitantes

Cerca de 96% dos visitantes residem na região algarvia. Destes, verifica-se que a maior parte (86%) reside nos três concelhos limítrofes de Olhão, respetivamente: Faro (47%); Tavira (33%) e São Brás de Alportel (2%); 9% residem em Loulé e 5% em Vila Real de Santo António. Apenas 4% dos visitantes são oriundos da Área Metropolitana de Lisboa.

Tabela 20 – Repartição dos visitantes por área de residência

Área de Residência	Visitantes	%
Almada	43	2%
Moita	43	2%
Faro	865	47%
Tavira	605	33%
Vila Real de Santo António	86	5%
Loulé	173	9%
São Brás de Alportel	43	2%
Total	1.859	100%

Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

D.5. Dinâmicas de mobilidade

D.5.1. Enquadramento

Seguidamente apresentam-se alguns dos principais resultados do inquérito à mobilidade no que respeita aos padrões de mobilidade dos residentes de Olhão.

D.5.2. Número médio de viagens realizadas pelos residentes

Na Figura 21 apresenta-se para cada uma das freguesias, a repartição da população em função do total de viagens realizadas.

Tabela 21 – Número de viagens realizadas

Freguesias	Nº de viagens realizadas								
	Sem Viagens	1 viagem	2 viagens	3 viagens	4 ou mais viagens	Total	% de Imóveis	Nº médio de Viagens	Nº médio de Viagens por pessoa móvel
Fuseta	255	0	1.178	95	280	1.808	14%	2,1	2,4
Moncarapacho	606	119	5.154	398	239	6.516	9%	1,9	2,1
Olhão	1.553	70	8.888	622	1.397	12.531	12%	2,0	2,3
Pechão	377	38	2.221	48	273	2.957	13%	1,9	2,2
Quelfes	728	36	10.667	572	1.854	13.857	5%	2,2	2,4
Total	3.520	263	28.108	1.735	4.043	37.669	9%	2,1	2,3

Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

Da análise dos resultados anteriormente apresentados importa destacar que:

- A população que não realiza viagens (normalmente designada de população imóvel) é, apenas de 9%. A

freguesia de Quelfes apresenta um valor inferior à média do concelho – 5% –, o que por um lado, pode estar associado à existência de uma percentagem significativa de viagens a pé, mas pode também

sugerir um maior dinamismo e vitalidade dos residentes em Quelfes. A freguesia que apresenta a maior quota de população imóvel é Moncarapacho.

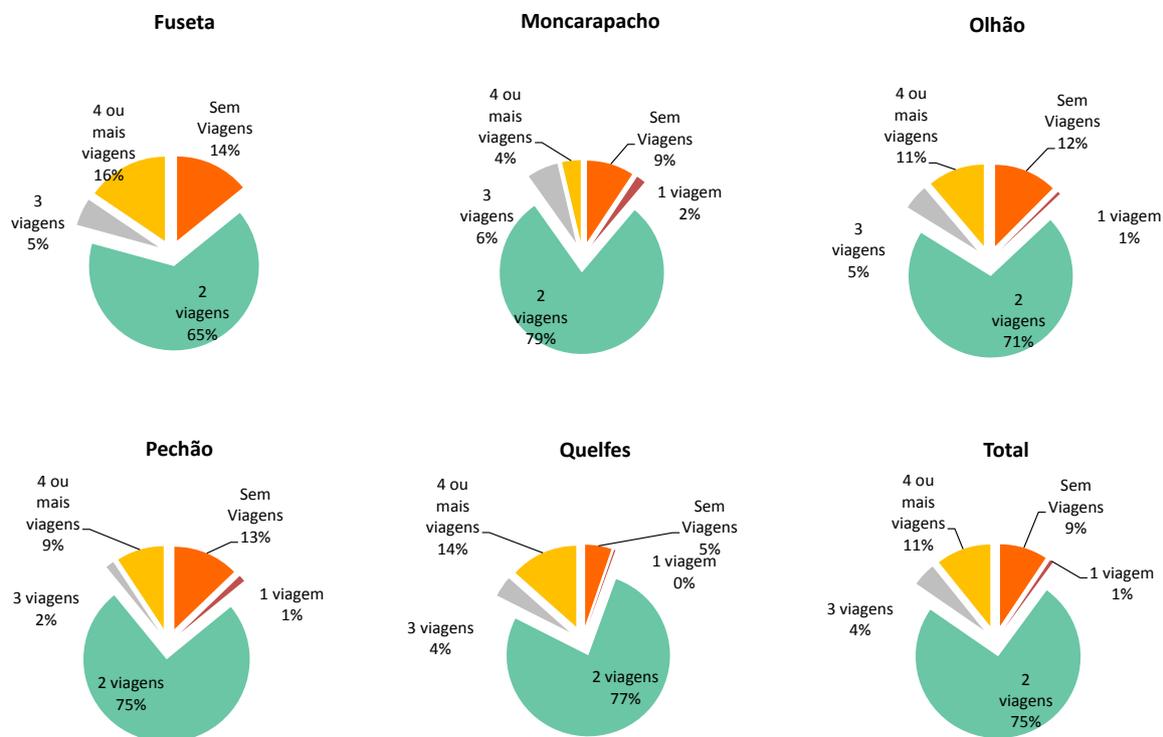
- A maior parte dos residentes em Olhão realiza duas viagens diárias (75% do total), existindo apenas cerca de 15% das pessoas que realizam mais do que 2 viagens. A baixa percentagem de pessoas a descreverem mais do que 2 viagens pode estar relacionada com a concorrência de dois aspetos distintos:
 - Cada vez mais as pessoas que trabalham concentram ao fim de semana algumas atividades de lazer regular ou ocasional e, até mesmo compras e assuntos pessoais. Mesmo para as pessoas que têm filhos pequenos é de esperar que, em muitos casos, a escola dos filhos seja próxima do local de residência ou

emprego, não obrigando à realização de uma viagem específica (e por isso esta é omitida pelos inquiridos);

- Admite-se que possa existir alguma sub-descrição das viagens, mas esta estará mais associada à não descrição das viagens a pé e de curta distância (que as pessoas não valorizam como uma viagem individual, normalmente viagens à hora do almoço por motivo de refeição), do que propriamente à não descrição de viagens motorizadas de média e longa distância.

Na figura seguinte apresenta-se o número de viagens realizadas pelos residentes das freguesias de Olhão

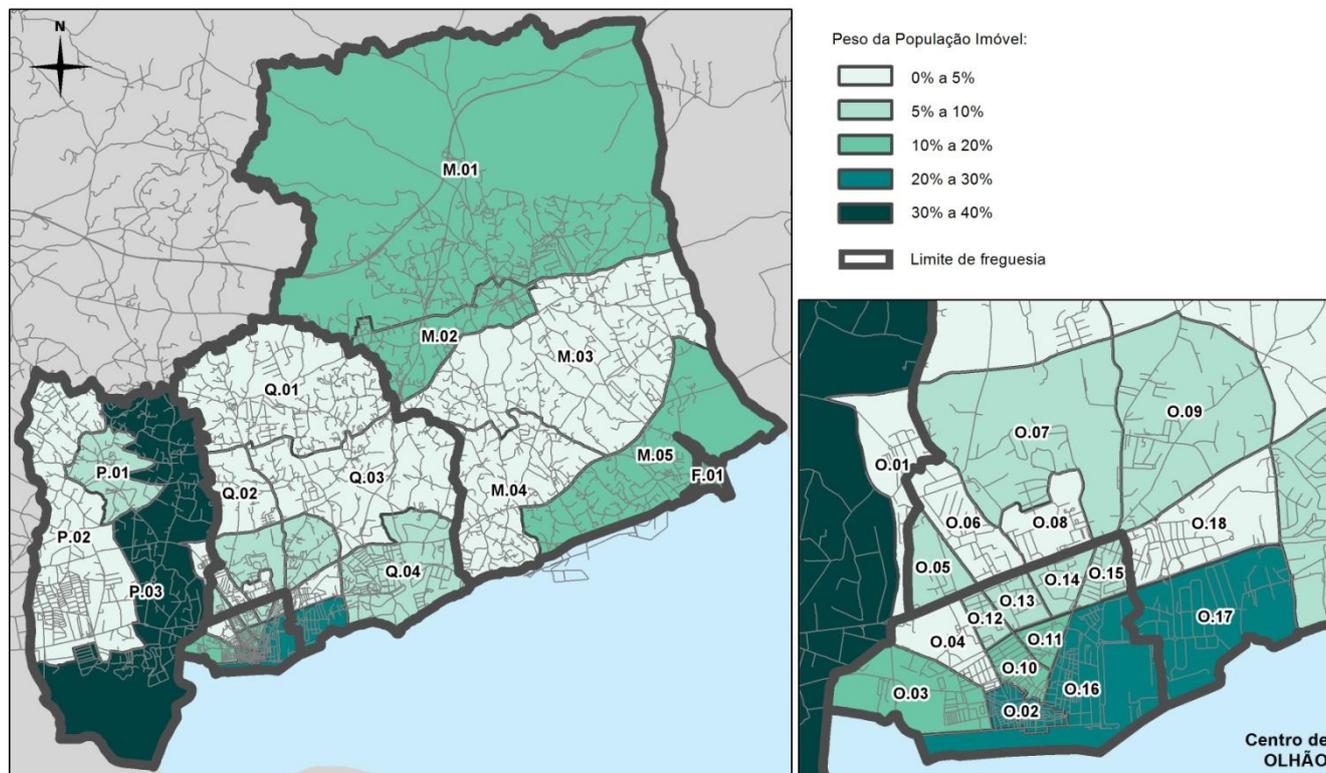
Figura 72 – Número de viagens realizadas, por freguesia



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

Na Figura 73 apresenta-se para cada uma das zonas de Olhão a taxa de imóveis. Em algumas das zonas verifica-se uma forte concentração de pessoas imóveis, destacando-se entre estas a zona de Pechão_03 (P.03, 40% de imóveis); Olhão_02 (O.02, 27% de imóveis e Olhão_16 (O.16, 26% de imóveis).

Figura 73 – Peso da população imóvel por zona



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TiS, 2011

D.5.3. Motivo da viagem

No total, os residentes de Olhão realizaram cerca de 78.600 viagens, das quais cerca de 86 % (67.900 viagens) terminam em Olhão. Os visitantes realizaram cerca de 4.750 viagens, das quais cerca de 2.080 viagens terminam em Olhão. O universo total de viagens realizadas é de cerca de 83.400 viagens, no entanto, as análises seguintes debruçam-se apenas sobre o sub-universo das viagens terminadas em Olhão, isto é sobre cerca de 70,0 mil viagens.

A Tabela 22 apresenta a repartição das viagens em função do motivo de viagem declarado, considerando a totalidade das viagens e, apenas o universo das viagens

terminadas em Olhão.

Porque o motivo “Regresso a casa” é dominante (na maior parte dos casos, as pessoas regressam a casa), optou-se por calcular a importância relativa das viagens sem considerar este motivo.

Nesse contexto, as viagens por motivos pendulares, isto é, para o “trabalho” (28%) e para a “escola” (6%) representam 34% do total de viagens, confirmando o importante peso que as viagens obrigatórias ainda têm nos padrões de mobilidade global.

As viagens por motivo “compras” correspondem a 23% no total das viagens, 28% se consideradas apenas as viagens terminadas em Olhão. Também as viagens por

motivo “assuntos pessoais” apresentam no contexto de Olhão, um peso significativo de 16%.

Tabela 22 – Motivo das viagens (total) e considerando as viagens terminadas em Olhão

Motivo	Total de Viagens			Viagens terminadas em Olhão		
	Abs.	%	% (sem regresso a casa)	Abs.	%	% (sem regresso a casa)
Para o trabalho	12.169	15%	28%	7.778	11%	24%
Para a escola	2.718	3%	6%	1.429	2%	4%
Regresso a casa	39.929	48%		38.027	54%	
Compras	9.925	12%	23%	8.885	13%	28%
Atividades de lazer	3.257	4%	7%	2.823	4%	9%
Buscar/levar amigos ou familiares	2.651	3%	6%	2.296	3%	7%
Refeição	877	1%	2%	785	1%	2%
Assuntos de saúde / ir ao médico	2.785	3%	6%	1.634	2%	5%
Assuntos pessoais	6.825	8%	16%	5.107	7%	16%
Motivos profissionais	1.836	2%	4%	1.005	1%	3%
Outros	261	0%	1%	125	0%	0%
Não sabe / não responde	193	0%	0%	140	0%	0%
Total do Concelho	83.428	100%	100%	70.035	100%	100%

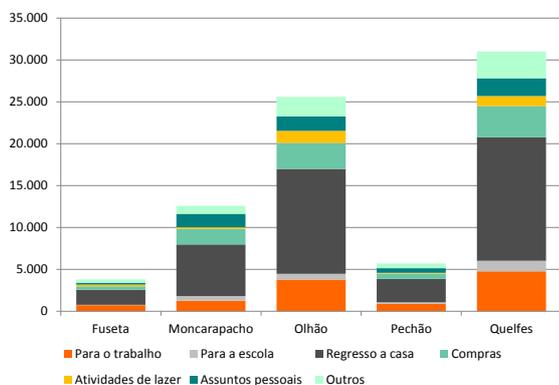
Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS 2011

Na tabela e figuras seguintes apresenta-se a repartição das viagens dos residentes de cada freguesia por motivo de viagem. Da sua leitura é possível constatar que o regresso a casa tem um peso muito significativo (aproximadamente 48%), pelo que se optou por excluí-lo da análise da repartição das viagens pelos diversos motivos.

Constata-se que as viagens por motivo “trabalho” não têm peso semelhante em todas as freguesias. A quota de viagens realizadas pelo motivo “Para o trabalho” assume maior relevância na freguesia da Fuseta (36% das

viagens) e menor importância na freguesia de Moncarapacho (20%). Nas restantes freguesias, este valor é igual ou próximo do valor registado para o total do concelho (28%).

Figura 74 – Distribuição das viagens dos residentes de cada freguesia por motivo de viagem



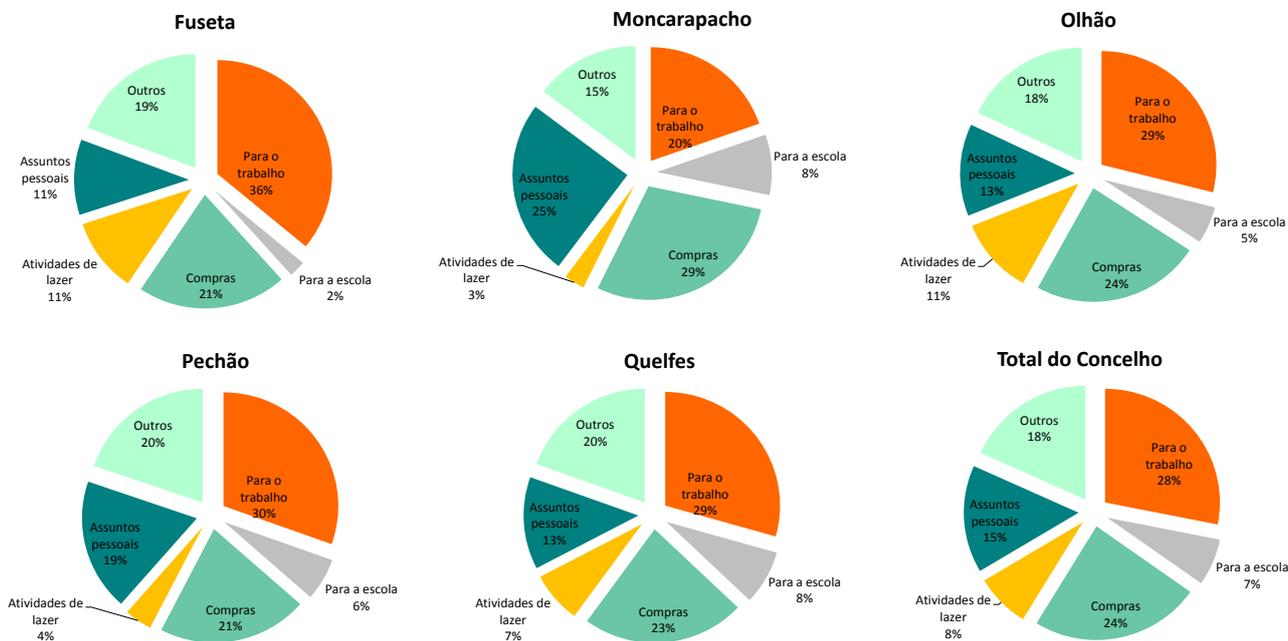
Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

Tabela 23 – Motivo das viagens (total) dos residentes de Olhão por freguesia

Freguesias	Para o trabalho	Para a escola	Regresso a casa	Compras	Atividades de lazer	Assuntos pessoais	Outros	Total
Fuseta	725	47	1.787	424	213	216	388	3.800
Moncarapacho	1.265	552	6.149	1.866	187	1.610	948	12.577
Olhão	3.784	691	12.502	3.120	1.427	1.715	2.351	25.590
Pechão	886	176	2.807	614	113	546	575	5.715
Quelfes	4.774	1.253	14.740	3.728	1.189	2.134	3.173	30.990
Total	11.434	2.718	37.984	9.753	3.128	6.220	7.436	78.672

Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

Figura 75 – Distribuição das viagens dos residentes por motivo de viagem



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TiS, 2011

A análise dos resultados do inquérito, no que respeita à repartição das viagens por motivo “compras” permite constatar que a freguesia de Olhão é o principal atrator de viagens por este motivo, atraindo cerca de 37% do total das viagens para “compras”, destacando-se as zonas de O.02 e O.16 que concentram 25% do total das viagens por este motivo. Também as freguesias de Quelfes (zona O.08) e de Pechão (P.03) têm uma capacidade de atração importante no concelho.

Finalmente, importa referir a importância da freguesia de Olhão enquanto destino principal para “tratar de assuntos pessoais” (concentra 59% das viagens terminadas por este motivo, salientando-se as zonas O.02 e O.11).

D.5.4. Número de etapas e modos de transporte utilizados

Seguidamente são apresentados os resultados relativos à repartição modal nas viagens realizadas pelos residentes e visitantes de Olhão, mas antes, importa refletir sobre o número de etapas realizadas em cada viagem. Para tal propõe-se relembrar alguns conceitos:

Viagem – considera-se que uma viagem é realizada por um único motivo, p.e., “ir para o trabalho”, e pode implicar a utilização de um ou mais modos ou veículos de transporte.

Etapa – Numa viagem podem existir uma ou mais etapas, as quais são estabelecidas pela sequência de veículos utilizados. No caso em que a viagem implica a utilização de um único modo, então é dito que é uma viagem constituída por uma única etapa.

Outro conceito que importa clarificar é o conceito de transbordo, o qual está intimamente relacionado com os dois anteriores:

Transbordo – Numa viagem em que são realizadas diversas etapas é necessário proceder à transferência (= mudança) entre modos de transporte. O processo de transferência de um modo para outro é designado de transbordo.

Na Tabela 24 apresenta-se o número de etapas nas viagens realizadas pelos residentes e visitantes de Olhão. O número médio de etapas nas viagens é de 1,01 para os residentes e de 1,07 para os visitantes, o que decorre da baixa percentagem de pessoas a utilizar mais do que um modo de transporte (apenas 1,0% realiza mais do que uma etapa por viagem no caso dos residentes e 3,6% dos visitantes).

Tabela 24 – Número de etapas realizadas nas viagens

Número de etapas por viagem	Residentes		Visitantes	
	Viagens	%	Viagens	%
1 etapa	77.935	99,06%	4.583	96,36%
2 etapas	428	0,54%	0	0,00%
3 etapas	310	0,39%	173	3,64%
Total de Viagens	78.672	100%	4.756	100%
Nº Médio de Etapas por viagem	1,01		1,07	

Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

Figura 76 – Distribuição das viagens dos residentes e visitantes por número de etapas realizadas

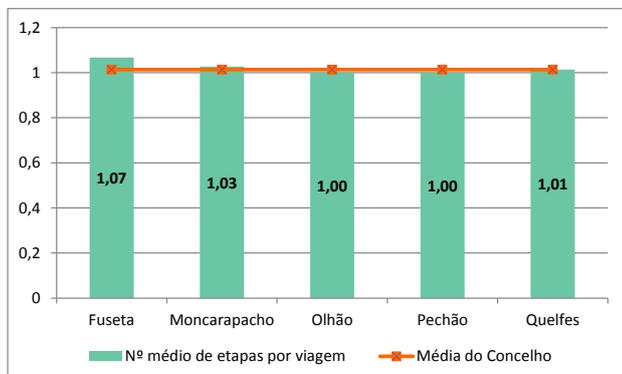


Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

Na Figura 77 apresenta-se o número médio de etapas para cada uma das freguesias de Olhão; da sua análise verifica-se que o número médio de etapas é próximo em

todas as freguesias (varia entre 1,07 e 1,0), destacando-se Olhão e Pechão com um número médio de etapas inferior à média do concelho.

Figura 77 – Número de etapas realizadas nas viagens, por freguesia



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

A Tabela 25 apresenta as viagens tendo em consideração os modos de transportes utilizados. Para esta análise optou-se por uma abordagem agregada, em que as viagens foram classificadas em função do *mix* de modos utilizados nas diversas etapas, e que a seguir se descrevem:

- **Viagens a pé**, neste conjunto estão incluídas as viagens que são realizadas integralmente a pé.
- **Viagens em bicicleta**. Estas têm pouca expressão na mobilidade quotidiana em Olhão, mas a opção pela utilização da bicicleta aparece já nas opções modais descritas. Por outro lado, trata-se de um modo de transporte “emergente” e, como tal, importa avaliar a

sua importância.

- **Viagens exclusivamente em TI** as quais podem ser descritas pelos condutores ou por acompanhantes de motos e veículos automóveis.
- **Viagens exclusivamente em TC** realizadas pelas pessoas que utilizam apenas o transporte coletivo nas suas deslocações.
- **Viagens em TI + TC**. Este segmento agrega as viagens em que se verificou a utilização mista do transporte coletivo e do transporte individual.
- **Viagens em transporte escolar/empresa**. Este segmento agrega as viagens em que foi utilizado o transporte escolar ou oferecido pela empresa em que as pessoas trabalham.
- **Viagens em Táxi**. Este segmento considera as viagens realizadas exclusivamente em táxi.

Importa ainda referir que o modo pedonal é considerado um modo “mudo” quando combinado com um transporte motorizado, o que significa dizer que uma descrição da viagem do tipo “andar a pé” + “comboio” + “andar a pé” foi classificada como uma viagem em TC.

Tabela 25 – Modo de transporte simplificado

Modo de transporte simplificado	Residentes em Olhão		Visitantes de Olhão		Total	
	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%
A Pé	21.162	27%	0	0%	21.162	25%
Bicicleta	1.221	2%	0	0%	1.221	1%
TI	51.640	66%	4.496	95%	56.136	67%
TC	4.138	5%	259	5%	4.397	5%
Táxi	392	0%	0	0%	392	0%
TI TC	119	0%	0	0%	119	0%
Total	78.672	100%	4.756	100%	83.428	100%

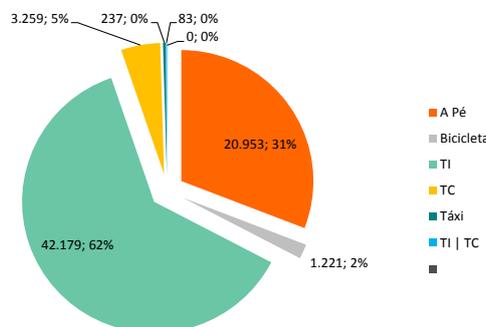
Fonte: Inquérito à Mobilidade, TiS, 2011

A análise desta tabela permite destacar as seguintes conclusões:

- Para os residentes em Olhão o peso das viagens a pé é bastante expressivo (27% do total), verificando-se que este modo é o segundo modo de transporte mais utilizado no concelho;
- Cerca de 66% das viagens dos residentes (e 95% das viagens dos visitantes) são realizadas em transporte individual, o que configura uma elevada dependência do automóvel para as deslocações quotidianas no concelho;
- As viagens em TC representam apenas 5% do total das viagens realizadas e as que combinam o TI + TC ou utilizam o Táxi são pouco expressivas (menos de 1% no conjunto)

Na Figura 78 apresenta-se a repartição modal das viagens terminadas em Olhão.

Figura 78 – Repartição modal nas viagens terminadas em Olhão



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TiS, 2011

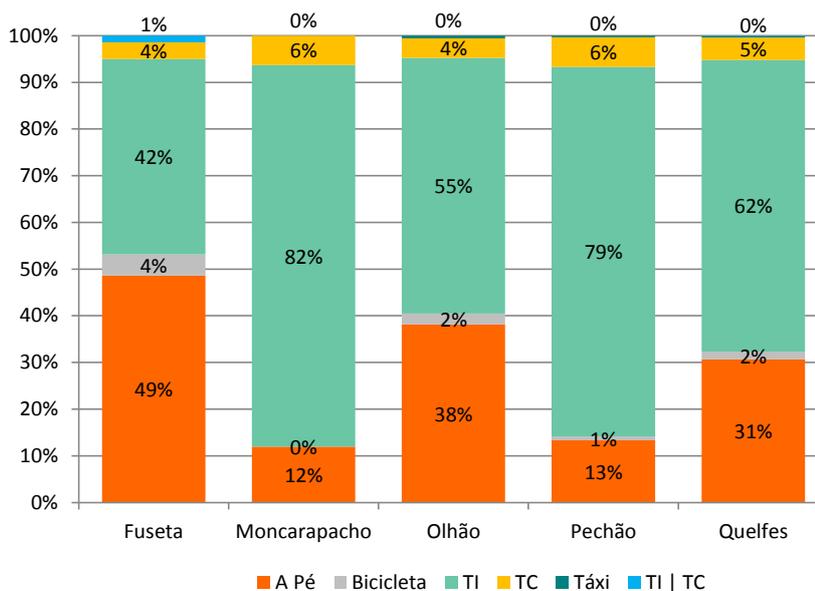
Face à análise anterior que considerava o universo total das viagens, a análise da repartição modal das viagens que têm como destino o concelho permite concluir que há uma diminuição da quota do TI (62%) a favor do modo pedonal (31%). Mesmo quando se considera apenas o conjunto das viagens realizadas com extremo de viagem em Olhão, verifica-se a manutenção do reduzido peso das viagens em TC.

Da análise da figura seguinte que apresenta a repartição

modal das viagens terminadas em cada freguesia, verifica-se existirem diferenças assinaláveis nas opções modais, nomeadamente no que respeita à distribuição das

viagens em TI e a pé, em oposição ao transporte coletivo, o qual apresenta padrões de utilização relativamente homogéneos para o conjunto das freguesias.

Figura 79 – Repartição modal nas viagens terminadas, por freguesia



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

Por exemplo, as freguesias de Moncarapacho e Pechão apresentam níveis de utilização do TI muito elevados (82% e 79%, respetivamente) conjugadas com quotas do modo pedonal mais baixas do que a média concelhia (12% e 13%).

A análise da repartição modal nas diferentes opções modais é apresentada nos capítulos seguintes relativos ao tratamento dos modos suaves, transporte coletivo e transporte individual.

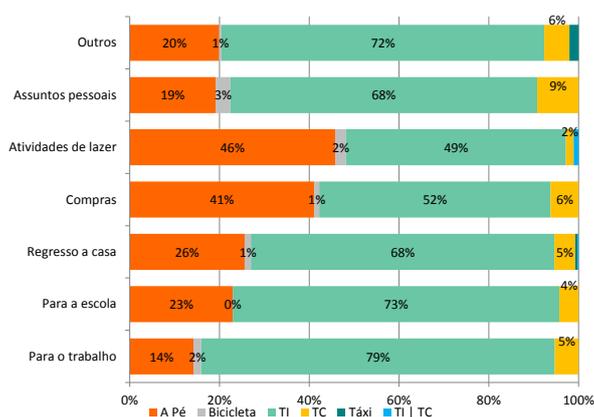
D.5.5. Modos de transporte versus motivos da viagem

Na Figura 80 apresenta-se a repartição modal das viagens em função dos motivos de viagem (para o conjunto dos residentes e visitantes), sendo possível constatar existirem diferenças significativas na repartição modal em função do motivo de viagem considerado.

Cerca de 41% das viagens por motivo “compras” são realizadas a pé, refletindo a realização deste tipo de viagens na proximidade da zona de residência ou do local de estudo/emprego. Também nas atividades de lazer se verifica um maior peso das viagens a pé (46%).

Nas viagens por motivo “trabalho” domina a opção pelos modos motorizados, e particularmente pelo automóvel, verificando-se que em cerca de 79% das viagens é esta a opção modal. É natural que as deslocações por motivo “trabalho” sejam para zonas mais afastadas da zona de residência do que as viagens por outros motivos. Também no motivo “Para a escola”, o TI é o modo de transporte preferencial – 73% das viagens são realizadas em automóvel.

Figura 80 – Repartição modal em função dos motivos de viagem



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

O período de ponta da tarde (PPT) ocorre entre as 16:00 e as 19:00, apresentando uma concentração das viagens inferior ao PPM, uma vez que no conjunto representa apenas 23% do total das viagens iniciadas e terminadas no concelho. Esta situação verificou-se também noutros concelhos já estudados e deriva do facto das horas de início das atividades serem mais concentradas no tempo (a hora de entrada no emprego ou escola ocorre num período temporal mais concentrado do que o regresso a casa, o qual vai ocorrendo ao longo da tarde), ou mesmo próximo da hora de almoço.

O fator horário da hora de ponta da manhã (HPM – 9:00-10:00) traduzido pela relação entre as viagens ocorridas na hora de ponta mais carregada face no total no período de três horas do Período de Ponta da Manhã (PPM) é de 36%. O fator horário de ponta da tarde (HPT – 17:00-18:00) é de 37%.

D.5.6. Repartição das viagens ao longo do dia

Na Tabela 26 apresenta-se a repartição das viagens ao longo do dia, tendo em consideração o total de viagens iniciadas e terminadas em Olhão. A Figura 81 apresenta graficamente esta informação.

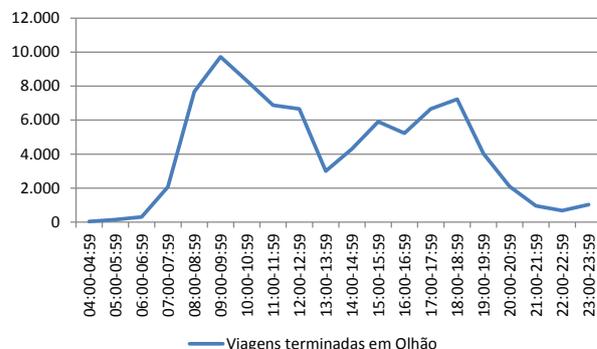
O período de ponta da manhã (PPM) ocorre entre as 8:00 e as 11:00 e, concentra cerca de 31% quer das viagens iniciadas em Olhão, quer das terminadas no concelho.

Tabela 26 – Distribuição das viagens ao longo do dia

Intervalo horário	Iniciadas em Olhão		Terminadas em Olhão	
	Abs.	%	Abs.	%
00:00-00:59	212	0%	259	0%
01:00-01:59	54	0%	79	0%
02:00-02:59	103	0%	103	0%
03:00-03:59	54	0%	54	0%
04:00-04:59	42	0%	42	0%
05:00-05:59	174	0%	144	0%
06:00-06:59	387	0%	308	0%
07:00-07:59	2.556	3%	2.072	2%
08:00-08:59	8.292	10%	7.677	9%
09:00-09:59	9.329	11%	9.715	12%
10:00-10:59	8.205	10%	8.321	10%
11:00-11:59	6.776	8%	6.872	8%
12:00-12:59	6.425	8%	6.657	8%
13:00-13:59	3.133	4%	3.009	4%
14:00-14:59	4.186	5%	4.307	5%
15:00-15:59	5.814	7%	5.902	7%
16:00-16:59	5.235	6%	5.232	6%
17:00-17:59	7.371	9%	6.661	8%
18:00-18:59	7.082	8%	7.226	9%
19:00-19:59	3.577	4%	4.029	5%
20:00-20:59	1.930	2%	2.093	3%
21:00-21:59	829	1%	959	1%
22:00-22:59	704	1%	679	1%
23:00-23:59	956	1%	1.030	1%
TOTAL	83.428	100%	83.428	100%

Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

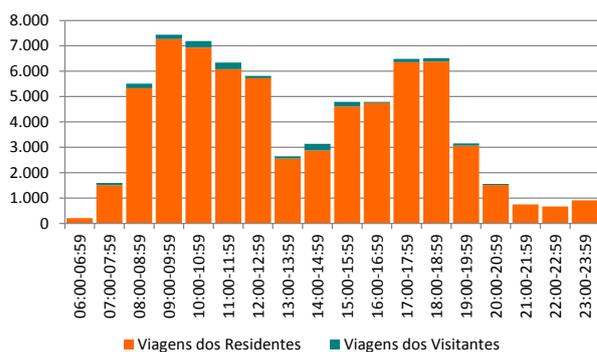
Figura 81 – Distribuição das viagens ao longo do dia



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

Na Figura 82 apresentam-se as viagens terminadas em Olhão distinguindo-se as viagens dos residentes das dos visitantes. De modo a melhorar a leitura da informação, este gráfico apenas abrange o período entre as 6:00 e as 24:00 (antes das 6:00 as dinâmicas da mobilidade são praticamente residuais), o mesmo acontecendo nos gráficos seguintes.

Figura 82 – Distribuição ao longo do dia das viagens terminadas em Olhão realizadas por Residentes e Visitantes



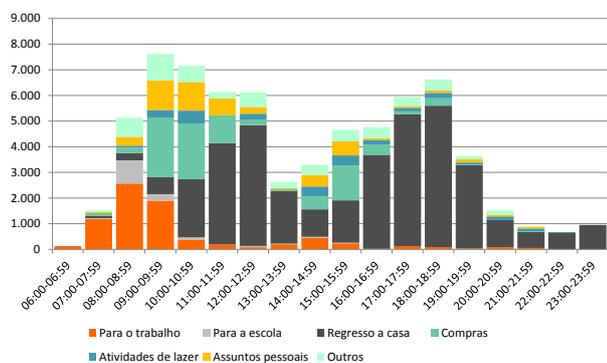
Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

Em todos os períodos horários, as viagens dos residentes em Olhão são dominantes, mas é possível constatar que as viagens dos visitantes terminadas no concelho se concentram sobretudo no período entre as 9:00 e as 12:00

(35% das viagens terminadas em Olhão e realizadas pelos visitantes ocorrem neste período), e com menor destaque, nas horas a seguir ao almoço (14:00 – 16:00; 21%).

A Figura 83 apresenta a distribuição ao longo do dia das viagens terminadas em Olhão, em função dos motivos declarados.

Figura 83 – Distribuição do longo do dia das viagens terminadas em Olhão por motivo de viagem



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TiS, 2011

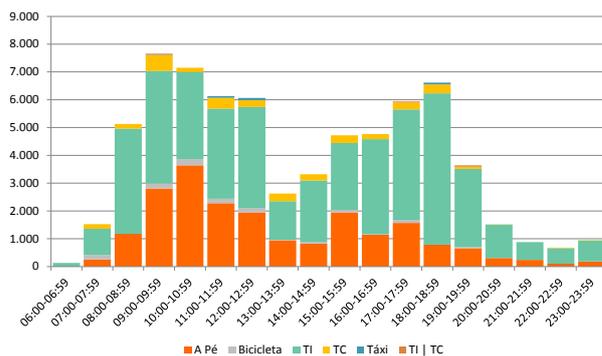
As viagens de “regresso a casa” são dominantes a partir das 16:00, mas têm também expressão no período das 11:00 à 13:00 traduzindo o regresso a casa de estudantes, mas também o regresso a casa das pessoas que durante a manhã se ocupam de tarefas diversas (e.g., ir às compras, andar a pé, tratar de assuntos pessoais, etc.). As viagens por motivo “trabalho” ocorrem sobretudo no período entre as 7:00 e as 10:00, sendo que à hora de almoço têm uma expressão pouco significativa. Este resultado permite confirmar a ideia de que existe alguma sub-descrição das viagens a pé de curta distância associada ao período de almoço (o qual ocorre na envolvente próxima ao local de emprego), verificando-se que genericamente,

estas viagens são omitidas¹⁴.

As viagens por motivo “compras” concentram-se de modo significativo no período horário das 09:00 às 12:00, mas também coincidem com o período depois de almoço (14:00 – 16:00), confirmando a ideia de que algumas pessoas aproveitam este período para responder a necessidades de compras pontuais.

Na figura seguinte apresenta-se a repartição modal das viagens terminadas em Olhão ao longo do dia.

Figura 84 – Distribuição ao longo do dia das viagens terminadas em Olhão por modo de transporte



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TiS, 2011

Da análise da figura anterior verifica-se a preponderância das viagens motorizadas em todos os períodos do dia, com a clara supremacia das viagens em transporte individual, sendo também de destacar que as viagens em TC mantêm a sua quota praticamente estável ao longo do dia (ainda que com um ligeiro reforço da procura no período das 09:00 às 10:00).

¹⁴ Este aspeto não é particularmente crítico porque na realidade estas viagens continuarão a ser realizadas a pé; a principal consequência desta sub-descrição tem que ver com o facto de se estimar que o número médio de viagens diárias é inferior à realidade.

D.5.7. Duração das viagens

Um dos indicadores que permite avaliar a qualidade de vida de uma população na “dimensão” mobilidade tem que ver com o tempo (real e percebido) que é consumido nas viagens. No desenvolvimento deste projeto foi estimado o tempo de viagem “real” modelado, e nesta fase é possível avaliar o tempo de viagem “percebido”, o que passa pela análise dos tempos de viagem declarados no inquérito à mobilidade.

A Tabela 27 apresenta a repartição das viagens em função do seu escalão de duração e, tendo em consideração os modos de transporte utilizados.

Tabela 27 – Viagens em função da sua duração e dos modos de transporte utilizados

Duração da viagem (min)	TOTAL		Modos de transporte					
	Abs	%	A Pé	Bicicleta	TI	TC	Táxi	TI TC
≤ 5 min.	18.919	27%	7.738	529	10.357	296	0	0
]5 - 10] min	21.723	31%	6.739	378	14.134	431	41	0
]10 - 20] min	14.018	20%	3.972	157	9.254	574	61	0
]15- 30] min	12.865	18%	2.214	126	8.706	1.602	135	83
]30 - 60] min	1.808	3%	167	20	1.308	276	0	36
Superior a 60 min	702	1%	190	11	323	178	0	0
TOTAL	70.035	100%	21.020	1.221	44.081	3.357	237	119

Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

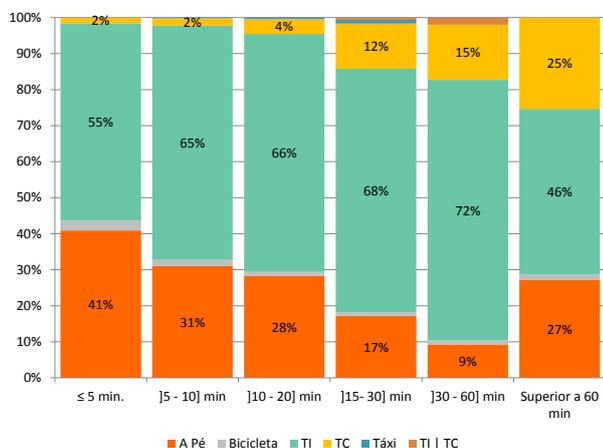
Da análise do quadro anterior verifica-se que cerca de 27% das viagens são realizadas em 5 minutos ou menos (viagens de proximidade) e, normalmente, são realizadas em transporte individual ou a pé.

Em cerca de metade das viagens, a duração percebida da viagem é de 5 a 10 minutos (31% do total) ou de 10 a 20 minutos (20% do total das viagens).

Nas viagens com duração superior a 60 minutos o

transporte coletivo é opção em mais de 1/3 das viagens; esta concentração das viagens em TC nos escalões de maior duração da viagem traduz velocidades de viagem mais baixas deste modo de transporte.

Figura 85 – Repartição das viagens em função do tempo declarado de viagem e modo de transporte



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TiS, 2011

D.5.8. Frequência de realização da viagem

Na Tabela 28 apresenta-se a repartição das viagens em função da sua frequência de realização.

Cerca de 45% das viagens descritas são realizadas todos

os dias, 28% dos residentes e 21% dos visitantes realizam a viagem descrita duas a três vezes por semana, enquanto que as restantes viagens são realizadas raramente (27% no caso dos residentes e 45% das viagens dos visitantes).

Nas Tabela 29 apresenta-se a descrição da frequência de viagem, para o total de viagens e, tendo em consideração o motivo da viagem para as viagens dos residentes e visitantes de Olhão.

O trabalho e a escola são motivos que têm associados elevadas taxas de pendularidade, verificando-se que mais de 91% das viagens para o trabalho e 86% das viagens para a escola são realizadas todos os dias úteis.

Quando se consideram as viagens não obrigatórias, constata-se que cerca de metade das viagens realizadas para compras (46%) e para atividades de lazer (52%) são realizadas 2 a 3 vezes por semana, enquanto que 51% das viagens por assuntos pessoais são realizadas raramente.

Tabela 28 – Viagens em função da sua frequência de realização

Frequência da viagem	Residentes em Olhão		Não Residentes em Olhão		TOTAL	
	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%
Todos os dias	34.867	44%	1.427	30%	36.294	44%
Duas a três vezes por semana	22.112	28%	994	21%	23.106	28%
Raramente	20.904	27%	2.118	45%	23.023	28%
Nunca	64	0%	0	0%	64	0%
Não sabe / Não responde	725	1%	216	5%	941	1%
TOTAL	78.672	100%	4.756	100%	83.428	100%

Fonte: Inquérito à Mobilidade, TiS, 2011

Tabela 29 – Viagens em função da sua frequência de realização *versus* motivo

Frequência da Viagem	Para o trabalho	Para a escola	Regresso a casa	Compras	Atividades de lazer	Assuntos pessoais	Outros	TOTAL
Todos os dias	11.106	2.348	17.307	1.511	603	736	2.682	36.294
Duas a três vezes por semana	760	370	11.103	4.563	1.696	2.564	2.050	23.106
Raramente	281	0	10.988	3.734	891	3.449	3.680	23.023
Nunca	22	0	42	0	0	0	0	64
Não sabe / Não responde	0	0	489	117	67	76	192	941
TOTAL	12.169	2.718	39.929	9.925	3.257	6.825	8.603	83.428

Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

D.5.9. Principais fluxos de viagens

Uma vez caracterizadas as principais dinâmicas de mobilidade importa identificar as principais zonas que atraem ou geram maior número de viagens.

Seguidamente, apresenta-se o número de viagens com início e fim em cada uma das zonas, o que permite identificar a localização dos principais geradores de viagens. Estas viagens foram realizadas maioritariamente pelos residentes em Olhão, mas incorporam também viagens dos visitantes. A Tabela 30 apresenta o potencial de mobilidade considerando o total das viagens geradas em cada zona.

Tabela 30 – Viagens iniciadas e terminadas em cada zona

Zona	Viagens iniciadas		Viagens terminadas	
	Abs.	%	Abs.	%
F.01	3.374	4%	3.374	4%
M.01	1.007	1%	1.007	1%
M.02	2.369	3%	2.369	3%
M.03	1.577	2%	1.577	2%
M.04	1.401	2%	1.401	2%
M.05	1.375	2%	1.493	2%
O.01	918	1%	956	1%
O.02	5.778	7%	5.778	7%
O.03	1.748	2%	1.767	2%
O.04	2.700	3%	2.700	3%
O.05	1.389	2%	1.389	2%
O.06	3.365	4%	3.365	4%
O.07	1.769	2%	1.769	2%
O.08	6.443	8%	6.443	8%
O.09	1.867	2%	1.928	2%
O.10	2.142	3%	2.142	3%
O.11	2.884	3%	2.884	3%
O.12	1.347	2%	1.347	2%
O.13	1.843	2%	1.843	2%
O.14	4.072	5%	4.118	5%
O.15	1.962	2%	1.972	2%
O.16	3.614	4%	3.654	4%
O.17	2.333	3%	2.333	3%
O.18	3.143	4%	3.143	4%
P.01	1.394	2%	1.394	2%
P.02	844	1%	844	1%
P.03	2.943	4%	2.943	4%
Q.01	619	1%	619	1%
Q.02	459	1%	459	1%
Q.03	2.252	3%	2.227	3%
Q.04	727	1%	727	1%
Ilhas	158	0%	115	0%
Faro	9.656	12%	9.508	11%
S. Brás Alportel	235	0%	235	0%
Tavira	1.702	2%	1.658	2%
Resto Algarve 1	1.264	2%	1.264	2%
Resto Algarve 2	441	1%	398	0%
Resto do país	183	0%	152	0%
Espanha	135	0%	135	0%
Total	83.428	100%	83.428	100%

Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

As zonas de Olhão O.08 e O.02 são as zonas responsáveis por gerarem 15% do total das viagens. Faro tem uma grande importância na mobilidade do Concelho de Olhão, sendo responsável pela geração de 12% do total de viagens em análise.

Tabela 31 – Matriz de viagens entre freguesias de Olhão e zonas externas

Freguesia de Origem	Fuseta	Moncarapacho	Olhão	Pechão	Quelfes	Ilhas	Faro	São Brás de Alportel	Tavira	Resto do Algarve 1	Resto do Algarve 2	Resto do país	Espanha	Total
Fuseta	1.517	494	490	35	342		495							3.374
Moncarapacho	494	2.158	1.531	607	1.278		881		563	87	74	54		7.727
Olhão	514	1.250	12.332	1.574	7.960	12	3.373	49	362	464	86	79	34	28.090
Pechão	35	677	1.375	1.128	1.503		1.194		106	43			37	6.098
Quelfes	361	1.448	7.970	1.330	9.243	103	2.697	99	426	410	195	20	63	24.366
Ilhas			55		103									158
Faro	452	1.041	3.422	1.237	2.831		458		43	130	43			9.656
São Brás de Alportel			49		99			86						235
Tavira		563	275	106	426		216		72	43				1.702
Resto do Algarve 1		87	551	43	367		86		43	86				1.264
Resto do Algarve 2		74	86		173		108							441
Resto do país		54	35	38	56									183
Espanha			34	37	20				43					135
Total	3.374	7.846	28.206	6.136	24.402	115	9.508	235	1.658	1.264	398	152	135	83.428

Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

No conjunto das cinco freguesias do concelho, Olhão é a freguesia que concentra o maior número de viagens iniciadas e terminadas, traduzindo o peso do centro urbano de Olhão enquanto zona de eleição para a resolução de compras, assuntos pessoais e de lazer. Segue-se a freguesia de Quelfes que apresenta algumas zonas que ainda fazem parte da cidade de Olhão.

Os maiores fluxos de viagens correspondem às viagens internas às freguesias de Olhão (12.332 viagens) e de Quelfes (9.243 viagens) e às viagens entre estas duas freguesias (7.970 viagens entre Quelfes e Olhão e 7.960 viagens no sentido contrário). Faro é também um importante polo de geração / atração relativamente aos

residentes nas freguesias de Olhão e de Quelfes. A importância das ligações Olhão – Faro já foi identificada no capítulo relativo à análise dos movimentos pendulares dos Censos de 2001, no qual os movimentos pendulares, isto é, por motivos de emprego ou estudo eram realizados por cerca de 5.100 residentes em Olhão (concelho). Tendo em consideração este volume de viagens importa avaliar quais são as alternativas de TC que estão disponíveis para garantir estas ligações, e caso se venham a revelar insuficientes, importa apostar na sua qualificação. Nas figuras seguintes apresentam-se os principais fluxos de viagens entre as diversas zonas.

Nas tabelas seguintes apresentam-se os principais fluxos

em TI e em TC. Nos dois casos, verifica-se que os fluxos mais importantes continuam a ser os fluxos internos e entre Olhão e Quelfes e entre estas duas freguesias e Faro.

As viagens em TC identificadas são muito pouco expressivas, mas importa destacar que é na freguesia de Quelfes (ou desta com Olhão) que se verifica um maior número de viagens em TC.

Tabela 32 – Matriz de viagens em TI entre freguesias de Olhão e zonas externas

Freguesia de Origem	Fuseta	Moncarapacho	Olhão	Pechão	Quelfes	Ilhas	Faro	São Brás de Alportel	Tavira	Resto do Algarve 1	Resto do Algarve 2	Resto do país	Espanha	Total
Fuseta	175	494	204	35	206		284							1.397
Moncarapacho	494	1.444	1.211	607	1.067		756		563	87	74	54		6.357
Olhão	269	1.041	4.654	1.121	4.926		2.922	49	362	421	86	24	34	15.909
Pechão	35	590	1.009	638	1.204		1.173		106	43			37	4.835
Quelfes	225	1.158	4.817	1.031	4.371		2.585	99	426	341	195		63	15.311
Ilhas														
Faro	241	915	3.014	1.216	2.719		270		43	130	43			8.591
São Brás de Alportel			49		99			86	0	0				235
Tavira		563	232	106	426		216		72	43				1.658
Resto do Algarve 1		87	507	43	297		86		43	86				1.151
Resto do Algarve 2		74	86		173		108							441
Resto do país		54	24	38										116
Espanha			34	37	20				43					135
Total	1.439	6.419	15.842	4.873	15.509	0	8.400	235	1.658	1.151	398	78	135	56.136

Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

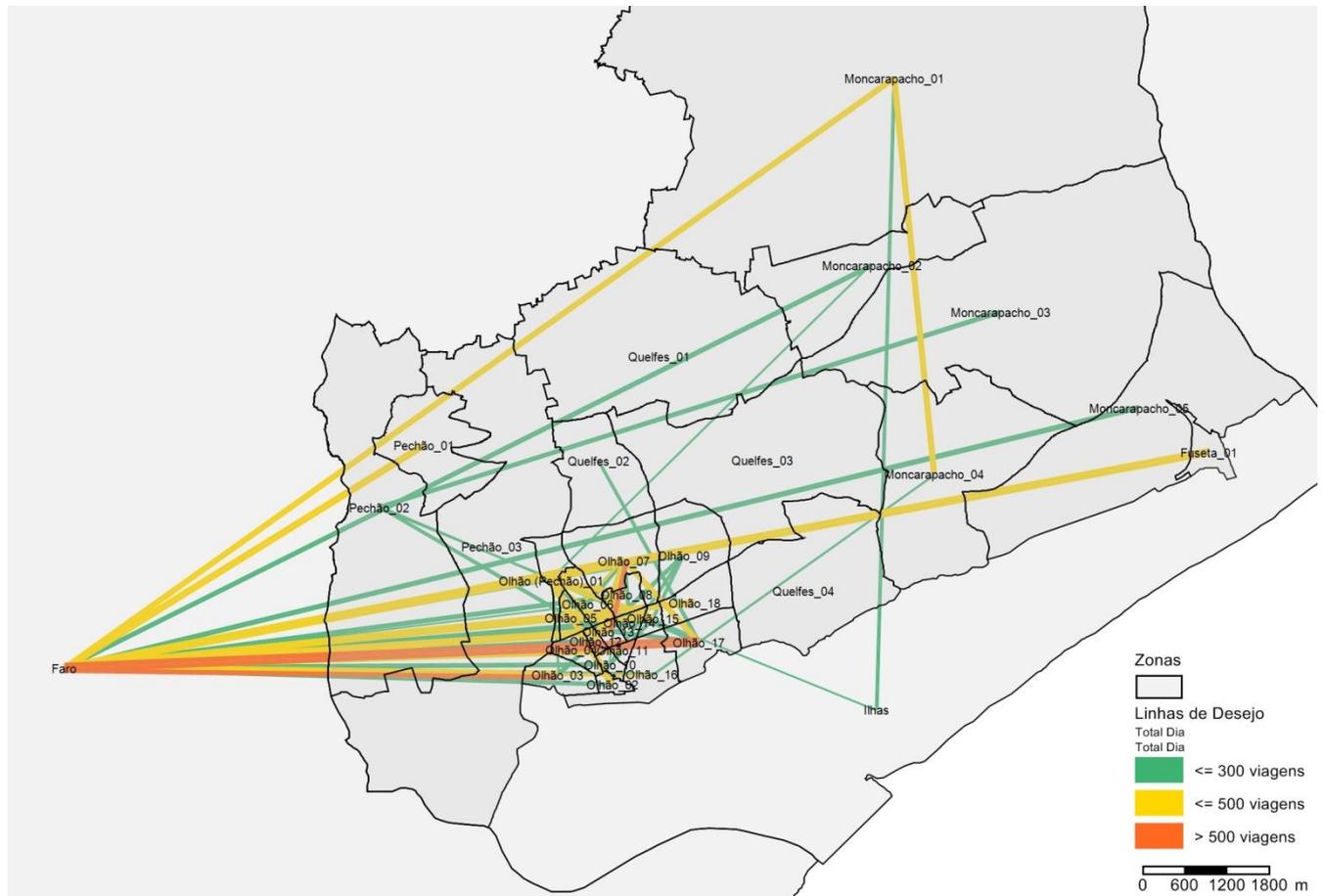
Tabela 33 – Matriz de viagens em TC entre freguesias de Olhão e zonas externas

Freguesia de Origem	Fuseta	Moncarapacho	Olhão	Pechão	Quelfes	Ilhas	Faro	São Brás de Alportel	Tavira	Resto do Algarve 1	Resto do Algarve 2	Resto do país	Espanha	Total
Fuseta			128				211							339
Moncarapacho			161		87		125							373
Olhão		74	100	217	325	12	317			43		54		1.142
Pechão		87	130		168									385
Quelfes		205	313	168	319		112			69		20		1.206
Ilhas			55											55
Faro	118	125	273	0	112		46							675
São Brás de Alportel														0
Tavira			43											43
Resto do Algarve 1			43		69									113
Resto do Algarve 2														0
Resto do país			11		56									67
Espanha														0
Total	118	491	1.258	385	1.136	12	810	0	0	113	0	74	0	4.397

Fonte: Inquérito à Mobilidade, TiS, 2011

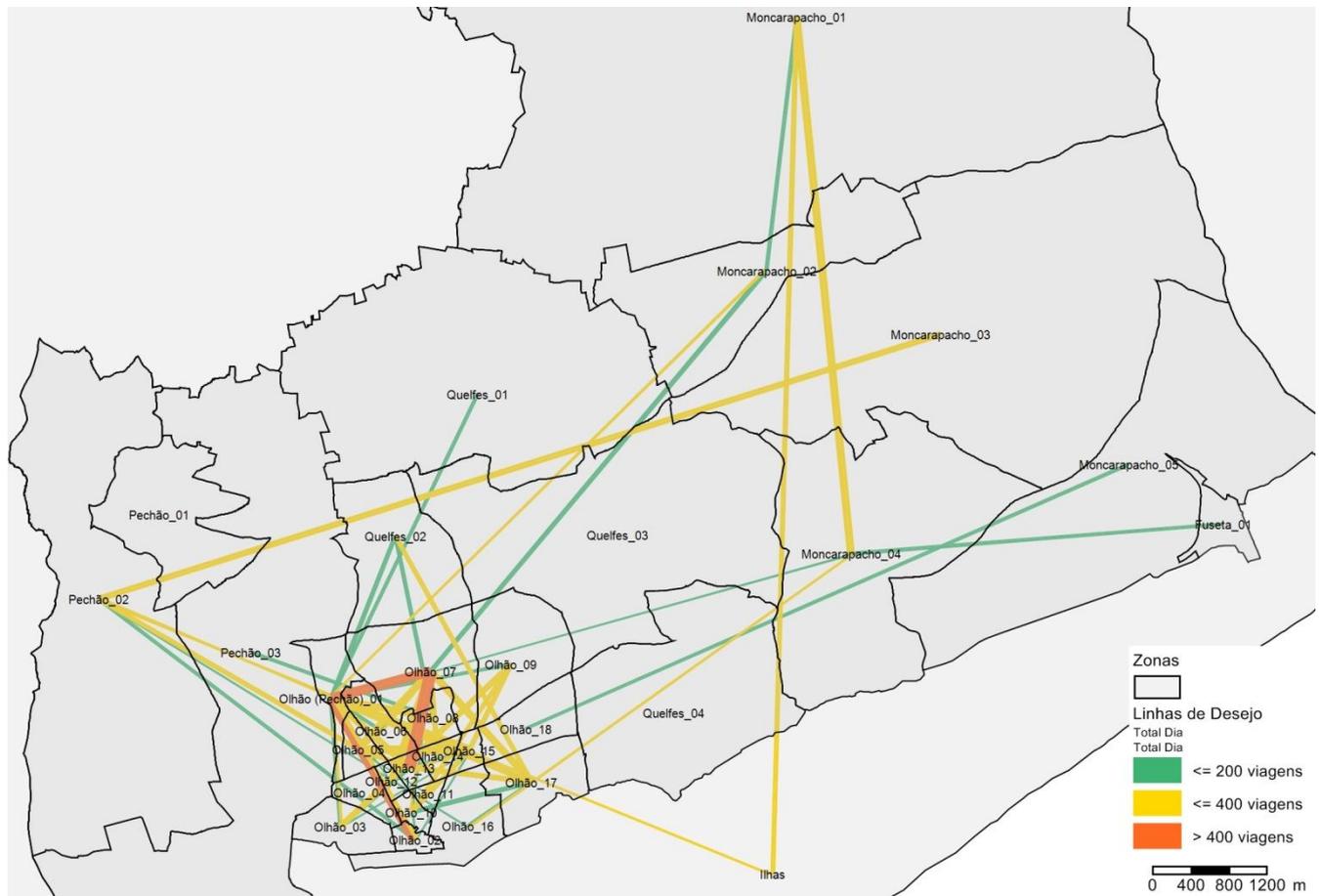
Nas figuras seguintes apresentam-se as principais linhas de desejo entre zonas que representam os principais fluxos de viagens identificados a cima referidos.

Figura 86 – Linhas de Desejo entre as várias zonas de Olhão e Faro



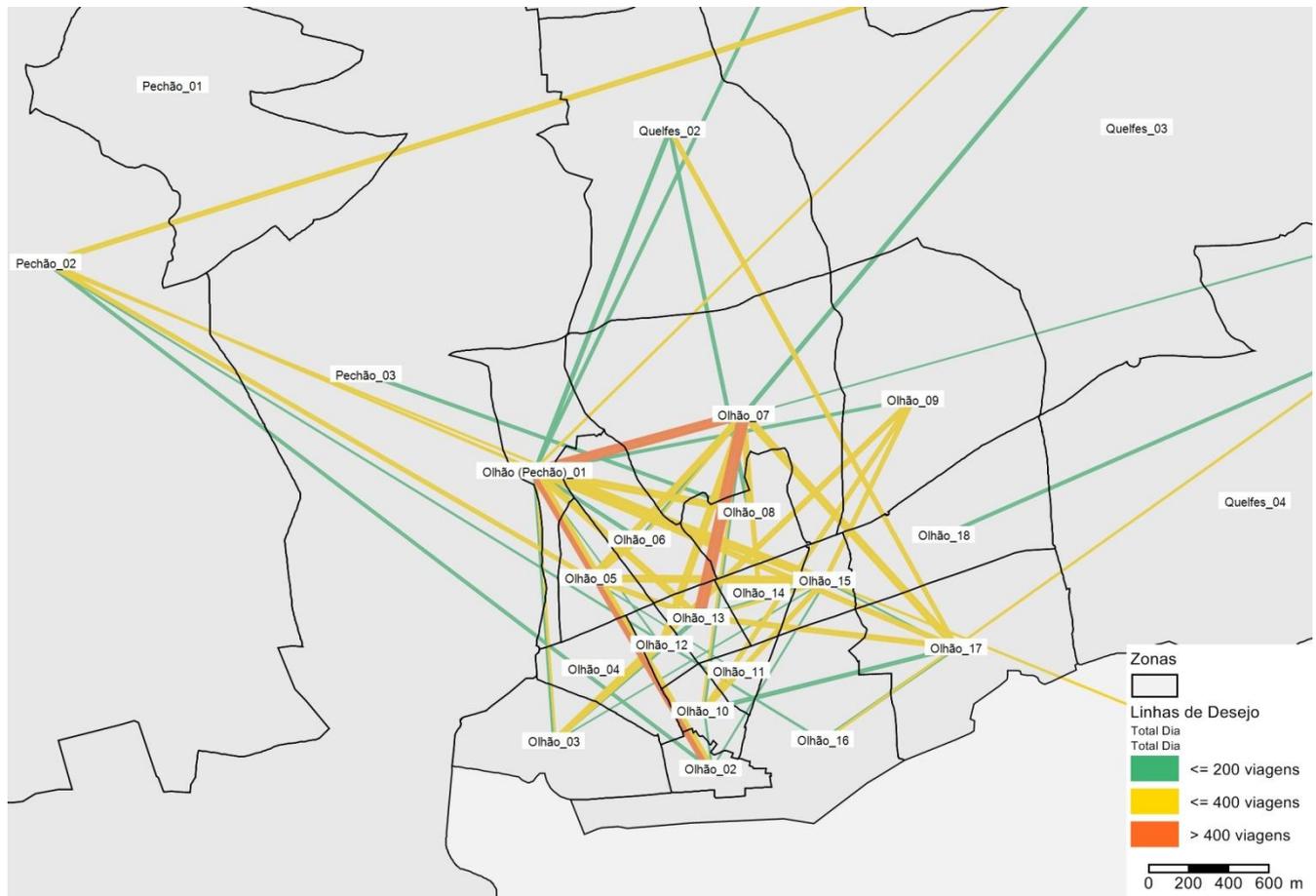
Fonte: Inquérito à Mobilidade, TiS, 2011

Figura 87 – Linhas de Desejo entre as várias zonas de Olhão



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

Figura 88 – Linhas de Desejo entre as várias zonas do centro de Olhão



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

E. Modos Suaves

E.1. Breve enquadramento

Nas últimas décadas, assistiu-se à crescente utilização do transporte individual o que contribuiu para uma diminuição significativa da procura não só no transporte coletivo, mas também na retração do número de deslocações em modos suaves e, particularmente, nas viagens a pé, quer se tratem de viagens pendulares, quer se tratem de viagens por motivos não-obrigatórios (compras, lazer, etc.), passando estas a ser realizadas, em muitos casos, em transporte individual.

A existência de diversas urbanizações e novas construções em zonas não consolidadas do ponto de vista urbano, agravada pela inexistência de estruturas de apoio de comércio e serviços, favorecem uma maior utilização do automóvel num contexto em que o acesso e utilização deste meio se tornaram mais fáceis.

No entanto, face à atual conjuntura associada ao aumento acentuado do preço dos combustíveis, estão criadas as condições para esta tendência se inverter, sendo possível pela primeira vez desde há muito tempo assistir-se a um decréscimo das viagens em automóvel

Nesse contexto, é fundamental garantir que as infraestruturas pedonais e cicláveis existem e asseguram as principais necessidades de mobilidade, considerando o andar a pé de *per si*, ou conjugado com outros modos de transporte.

São designados **modos suaves** os modos de transporte não motorizados, estando incluídos nesta definição o “andar a pé”, bicicleta, *skate*, patins em linha e outros modos congéneres.

Neste capítulo é apresentada a caracterização da atual mobilidade em modos suaves no concelho de Olhão, sendo descritas as infraestruturas existentes e quantificadas as deslocações da população no seu dia-a-dia.

E.2. Rede Pedonal

E.2.1. Oferta

A rede pedonal existente no concelho de Olhão é definida, em muitos casos, pelos passeios que acompanham a rede viária, que existem fundamentalmente nos bairros mais consolidados e por essa razão é nos bairros recentes que se encontram os passeios mais largos, o que reflete a preocupação com o cumprimento dos regulamentos municipais e da legislação geral.

Não existe, por isso, uma rede pedonal formal e estruturada como tal, concentrando a cidade de Olhão o maior núcleo pedonal nas ruas do seu centro histórico. Nos restantes aglomerados, a existência de ruas pedonais apenas ocorre pontualmente na envolvente de alguns

equipamentos.

Seguidamente reflete-se sobre alguns dos aspetos que caracterizam a rede pedonal de Olhão e dos restantes aglomerados.

Olhão

Na cidade de Olhão, o centro histórico é claramente o local onde as viagens a pé podem ser efetuadas com maior facilidade e segurança dada a existência de um conjunto significativo de arruamentos dedicados exclusivamente ao modo pedonal (vide Figura 89).

Com efeito, verifica-se que o espaço público é uma

preocupação para a autarquia, tendo o centro histórico sido sujeito a uma intervenção de requalificação importante no âmbito da qual se procurou devolver a prioridade de circulação ao peão.

Ainda assim, apesar da circulação automóvel estar muito condicionada nesta zona, verifica-se que ocorrem, por vezes, situações de estacionamento ilegal nas vias pedonais com ligação direta à rede viária o que para além de degradar a qualidade do espaço urbano, põe em causa a segurança de pessoas e bens em situações de emergência e contribui para a degradação dos pavimentos quando os veículos estacionam em cima da calçada.

Figura 89 – Vias pedonais no centro de Olhão



Fonte: Levantamentos de Campo, TiS, 2011

No centro histórico, existe, além disso, uma preocupação com o pavimento da rede viária, que é maioritariamente em paralelepípedos, o que facilita a inserção e os atravessamentos da rede pedonal, e obriga a que os veículos circulem mais devagar.

O espaço urbano sai igualmente a ganhar com as condições verificadas nas ruas pedonais, que possibilitam o comércio local e tornam o centro histórico um local atrativo para residentes e visitantes.



Estacionamento ilegal no centro histórico de Olhão



Praça da Restauração, em Olhão



Largo Sebastião Martins, na zona histórica de Olhão



Rua do Comércio, em Olhão

Na zona junto ao terminal fluvial e ao mercado na Avenida 5 de Outubro, verifica-se a coexistência de duas situações completamente distintas: no lado da Ria Formosa, o espaço público está genericamente bem cuidado disponibilizando excelentes condições à circulação e estadia de peões; pelo contrário, a zona fronteira ao centro histórico apresenta condições deficientes para a circulação pedonal já que a coexistência de avançados das esplanadas dos restaurantes e de lojas e do mobiliário urbano diverso condiciona a existência de um espaço canal para a circulação pedonal que esteja desimpedido em toda a sua

extensão.

No restante território da cidade é frequente assistir-se a situações de estacionamento “ilegal” em cima do passeio pondo em causa a circulação de peões. Entre as fotografias seguintes apresenta-se um exemplo desta situação para a Rua Dâmaso Encarnação.

Esta situação é também identificada nos inquéritos realizados pelo Município de Olhão, onde é mencionado que os passeios, quando existentes, são estreitos, têm obstáculos, estão em mau estado de conservação ou estão ocupados por estacionamento “ilegal”.



Zona pedonal junto ao terminal fluvial de Olhão



Passeio obstruído pelo comércio na Avenida 5 de Outubro, em Olhão



Passeio obstruído pelo comércio na Avenida 5 de Outubro, em Olhão



Rua Dâmaso Encarnação, em Olhão

De modo a fomentar a circulação pedonal no centro da cidade de Olhão, foi desenvolvido recentemente o Projeto de Requalificação de Largos da Zona Histórica de Olhão, que consiste na definição de um percurso de ligação entre 5 largos do Centro Histórico de Olhão e respetiva requalificação desses espaços – Largo João da Carma, Largo do Carolas, Largo do Gaibéu, Praça Patrão Joaquim Lopes e Largo da Fábrica Velha (Figura 90 e Figura 91).

Figura 90 – Área de intervenção do Projeto de Requalificação de Largos da Zona Histórica de Olhão



Fonte: Município de Olhão

Figura 91 – Pormenor da intervenção no Largo João da Carma prevista no Projeto de Requalificação de Largos da Zona Histórica de Olhão



Fonte: Município de Olhão

Ainda na mesma zona, foi igualmente elaborado durante o último ano o Plano de Pormenor da Zona Histórica da Cidade de Olhão, que engloba várias propostas de intervenção ao nível do espaço urbano, nomeadamente no que diz respeito aos pavimentos, elementos decorativos de água e vegetação, mobiliário urbano e sentidos de trânsito em algumas vias.

Outros aglomerados do concelho

Nos restantes aglomerados do concelho verifica-se frequentemente a ausência de passeios ou a existência de passeios de largura insuficiente.

Nas freguesias de Pechão e Moncarapacho, não existe

uma rede pedonal. Em Pechão, por exemplo, existem diversas ruas sem passeios e noutras os passeios que existem são muito estreitos.

No centro de Moncarapacho, existem alguns locais do espaço público que são assumidamente pedonais. Em Moncarapacho, as ruas são muito estreitas e apresentam passeios que na prática não permitem, a circulação de pessoas. O pavimento do corredor rodoviário é em paralelepípedos, o que limita a velocidade dos veículos e aumenta a segurança do peão, mas introduz impactes ao nível do ruído.



Ausência de passeios à entrada de Pechão



Passeios estreitos em Pechão



Pavimento com paralelepípedos em Moncarapacho

Na Fuseta, existem duas zonas cujo ordenamento urbano é adequado à circulação pedonal:

- A zona junto à praia e ao terminal fluvial, que foi alvo de requalificação no âmbito do Projeto de Intervenção e Requalificação da Zona Ribeirinha;
- O centro urbano da Fuseta, onde existem algumas ruas com utilização exclusivamente pedonal, como parte da Rua Contra-Almirante Marcelino Carlos ou a Rua Tenente Barroso (com bastante comércio local), que tem inclusive sinalização horizontal e pavimento diferenciado no atravessamento da Rua Coronel Brandão.

Na restante rede viária da Fuseta os passeios estreitos são frequentes, obrigando à utilização da via rodoviária para a circulação a pé, conduzindo até à necessidade de reserva de espaço junto às residências das pessoas com mobilidade condicionada, dada a impossibilidade de circular pelo passeio.



Zona pedonal junto ao terminal fluvial da Fuseta



Rua Contra-Almirante Marcelino Carlos (parte pedonal), na Fuseta



Rua Tenente Barroso, na Fuseta



Proibição de estacionamento na Rua da Liberdade, na Fuseta

Barreiras físicas

As principais infraestruturas de transportes do concelho constituem-se em si mesmas como barreiras físicas à circulação pedonal; se no caso da A22 essa questão não é significativa (até porque se insere no limite Norte do concelho, numa zona muito pouco ocupada), tem muita importância quando se considera a EN125 ou a própria linha ferroviária do Algarve.

Com efeito, a EN125 é uma das principais infraestruturas rodoviárias do concelho (e da região) e simultaneamente uma das principais barreiras físicas à acessibilidade pedonal.

O troço da EN125 que atravessa a cidade de Olhão tem características quase urbanas, com ocupação marginal e atravessamentos pedonais bem identificados junto às principais intersecções. Corresponde a um troço em que a intensa circulação de veículos dificulta os

atravessamentos pedonais, mas estes estão bem definidos e são acautelados razoavelmente. Futuramente, a variante à EN125 poderá contribuir para uma redução significativa no tráfego de atravessamento nesta zona.

Fora do centro de Olhão, entre Olhão e Quatrim, numa extensão de cerca de quatro quilómetros, não existe qualquer atravessamento pedonal (não contando com a rotunda com a EN398, que não apresenta passadeiras), o mesmo se verificando no sentido oposto (entre Olhão e Faro): após as passadeiras da rotunda junto às superfícies comerciais Modelo Continente e Lidl, a passagem pedonal seguinte ocorre no cruzamento semafórico com a estrada de acesso a Pechão (por Bela-Mandil), que dista cerca de mil metros, e cujos lancis elevados dificultam substancialmente o atravessamento pedonal.



Cruzamento com a estrada para Pechão (por Bela-Mandil), com lancis que dificultam o atravessamento pedonal

No troço seguinte, em direção a Faro, a passagem pedonal seguinte dista novamente cerca de 1 km, e a seguinte está a uma distância de 2 km. Neste último caso, esta situação é grave uma vez que a EN125 neste troço assume características de via rápida mas tem várias paragens de transporte coletivo em ambos os sentidos, o que leva os peões a realizar atravessamentos “arriscados”

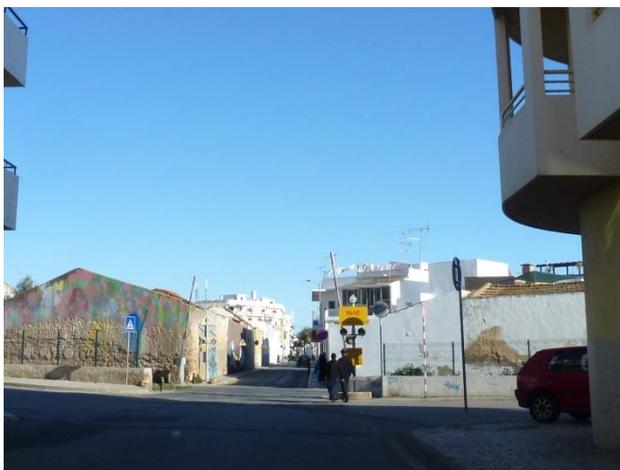
desta via para acederem às paragens de TC. Aliás, este troço é frequentemente alvo de notícias de atropelamentos nos últimos anos.

A Linha Ferroviária do Algarve constitui, naturalmente, uma barreira física importante obrigando à travessia rodoviária e pedonal em pontos discretos da linha, e nalguns casos obrigando à passagem de nível, com todas as desvantagens ao nível da segurança que daí advêm.

Entre Faro e a cidade de Olhão, a ocupação a Sul da EN125 é mais limitada, pelo que praticamente não existem pontos de atravessamento da Linha do Algarve, mas estes não são sentidos como necessários.

No interior da cidade de Olhão foram contabilizados:

- Três passagens superiores rodoviárias com passeios pedonais, respetivamente na Avenida 5 de Outubro, na Rua 18 de Junho e o viaduto de ligação da EN125 à Zona Industrial de Olhão;
- Uma passagem inferior com ligação pedonal, na junção entre a Avenida da República e Avenida Dr. Bernardino da Silva;
- Três passagens de nível, respetivamente na Rua da Feira (onde, inclusive, foi registado um acidente mortal no ano de 2012), na Rua Almirante Reis e a passagem de nível também na junção entre Avenida da República e Avenida Dr. Bernardino da Silva.



Passagem de nível da Rua Almirante Reis

Junto ao Intermarché e, a seguir, ao parque de campismo, os fluxos pedonais levam à existência de várias passagens de nível “informais”, que aumentam consideravelmente a probabilidade de atropelamento por parte dos comboios que circulam na Linha do Algarve.

Em Quatrim e Marim, existem algumas passagens de nível, grande parte delas também “informais”, pelo que a segurança dos utentes, uma vez mais, é posta em causa nestes locais, apesar da reduzida frequência de comboios na linha.

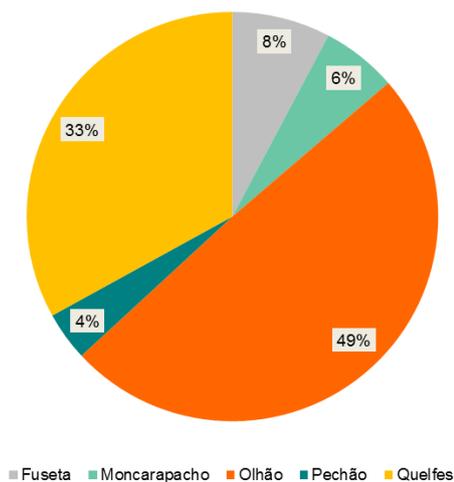
Na Fuseta, existem duas passagens de nível rodoviárias e pedonais, uma das quais na EN516-2, à saída da Fuseta. Existem ainda duas passagens superiores na Rua da Ponte Pequena e na Rua da Ponte Grande, uma das quais estritamente pedonal, tendo, contudo, já sido registados atropelamentos recentes entre as estações Fuseta-A e Fuseta, uma vez que a barreira física que se estabelece entre os dois lados da linha ferroviária leva a que as pessoas arrisquem o seu atravessamento fora dos locais indicados.

E.2.2. Procura

A caracterização da mobilidade a pé em Olhão é realizada com base nos resultados do Inquérito à Mobilidade realizado no âmbito deste estudo.

No que se refere às viagens a pé e considerando apenas as viagens terminadas em Olhão, estima-se que em média num dia útil de inverno sejam realizadas cerca de 21.000 viagens a pé, sendo que estas são mais significativas nas freguesias de Olhão e Quelfes, com cerca de 10.000 e 7.000 viagens, respetivamente (Figura 92).

Figura 92 – Viagens pedonais, por freguesia

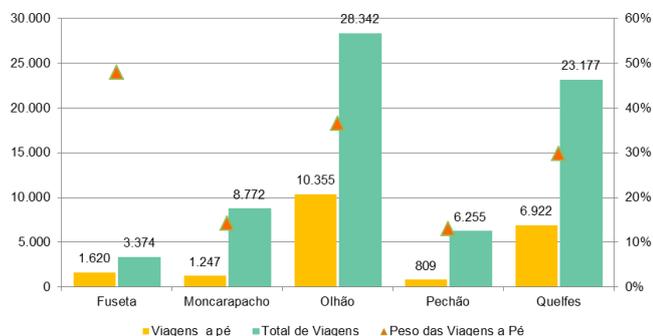


Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

A freguesia com maior peso de viagens terminadas a pé é a Fuseta, com 48% do total das viagens a corresponderem a viagens pedonais, só então seguida de Olhão (37%) e Quelfes (30%), como se vê na Figura 93 e na Tabela 34.

A quota das viagens terminadas a pé no concelho é de 30%, valor que é muito superior ao que se regista nas freguesias de Moncarapacho (14%) e Pechão (13%).

Figura 93 – Viagens pedonais, por freguesia



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

Tabela 34 – Viagens a pé terminadas, por freguesia

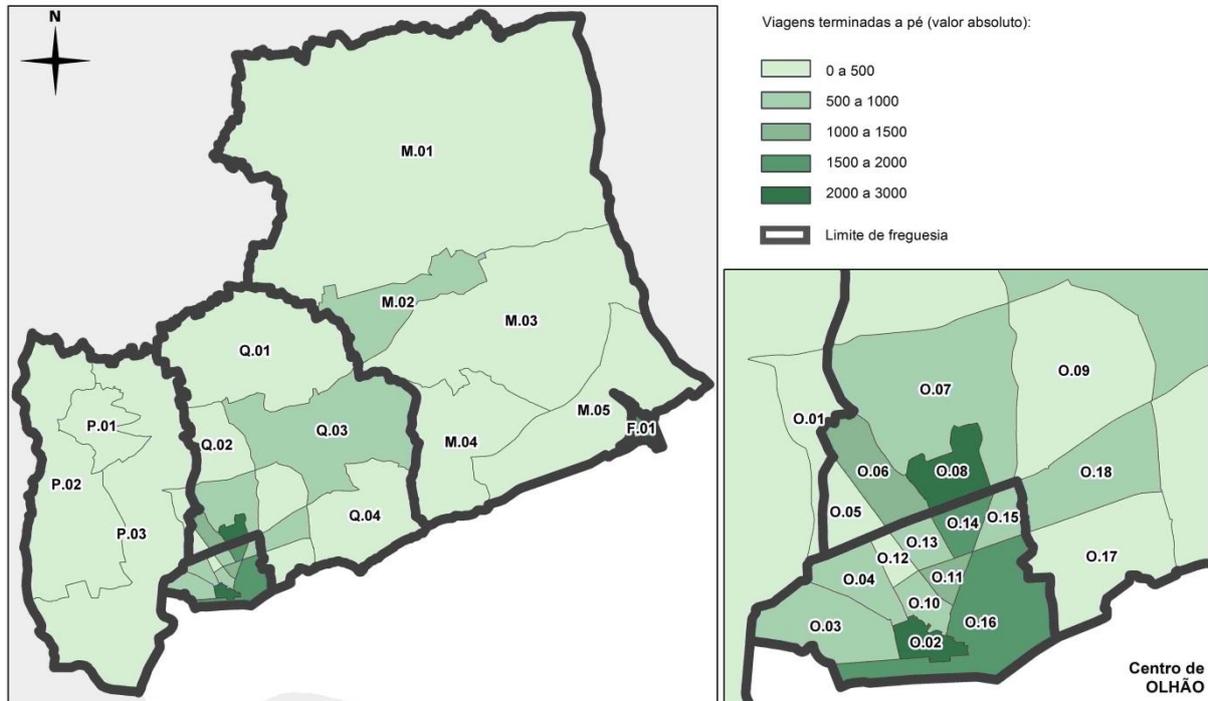
Freguesia	Viagens a pé terminadas em Olhão	
	Abs.	% face ao total
Fuseta	1.620	48%
Moncarapacho	1.247	14%
Olhão	10.355	37%
Pechão	809	13%
Quelfes	6.922	30%
Total	20.953	30%

Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

Além da Fuseta, são, as zonas litorais ou centrais de Olhão que apresentam um maior número de viagens pedonais (zonas O.2, O.3, O.10 ou O.16), com as viagens a pé a representar mais do que 37% do total. Refira-se que são zonas com ruas pedonais, sem declive e com uma diversidade funcional, onde existem restrições ao tráfego automóvel. Também a zona do Centro de Saúde (O.08) se destaca das restantes, com uma elevada concentração de viagens a pé.

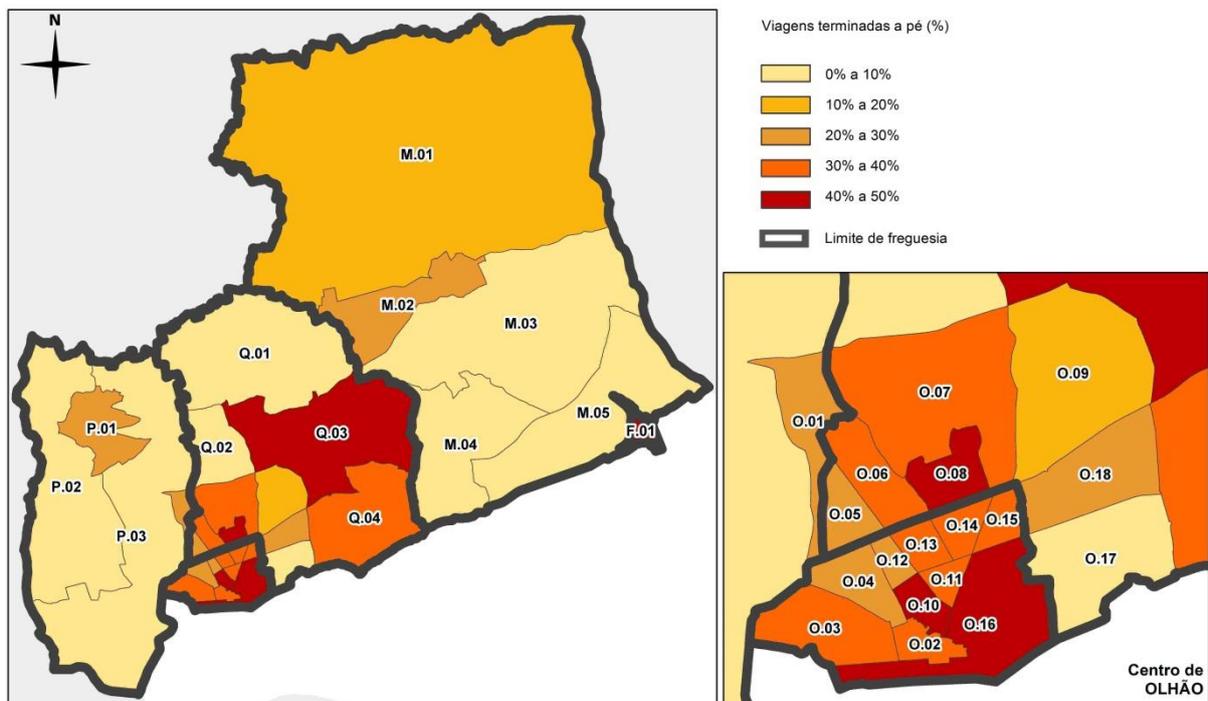
A repartição das viagens a pé pelas zonas é apresentada nas Figura 94 e Figura 95.

Figura 94 – Viagens pedonais terminadas, por zona (valor absoluto)



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

Figura 95 – Percentagem de viagens pedonais, por zona



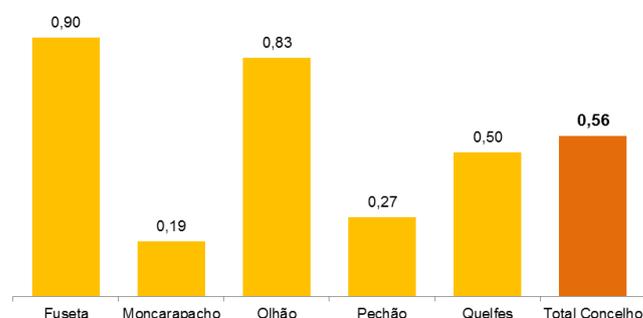
Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

O maior peso das viagens a pé nas freguesias da Fuseta e Olhão traduz por um lado a diversidade funcional presente em Olhão (as zonas que concentram um maior número de viagens são também aquelas em que se concentra o comércio e serviços) e a proximidade proporcionada pela compacidade da Fuseta, na qual todas as atividades estão muito próximas e a opção pelo automóvel não compensa porque os sentidos de circulação de sentido único e alguma dificuldade de estacionamento dissuadem a sua maior utilização.

Para a população residente em Olhão, o número médio de viagens a pé por freguesia é muito variável: enquanto na Fuseta e em Olhão atinge as 0,90 e 0,83 viagens por habitante, respetivamente, em Moncarapacho este valor é de 0,19 viagens por habitante, e em Pechão não ultrapassa as 0,27 viagens por habitante. Em média, os habitantes do concelho realizam 0,56 viagens a pé por dia (Figura 96).

Note-se que estes números podem estar ligeiramente subestimados, uma vez que os inquiridos podem não ter achado relevante a descrição de todas as viagens a pé de curta distância (5 minutos ou menos), mas este aspeto não é muito relevante quando se considera a definição de uma estratégia de mobilidade concelhia.

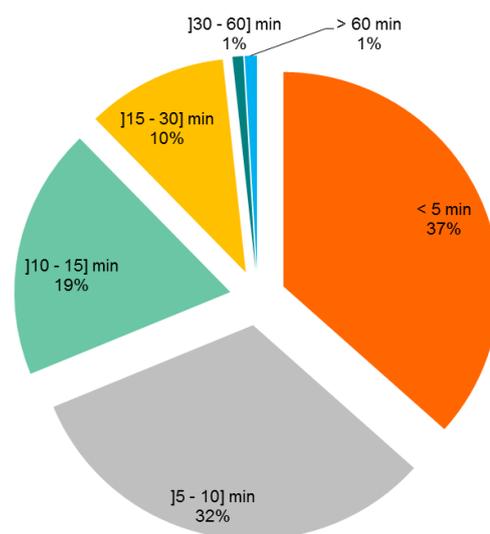
Figura 96 – Número médio de viagens a pé, por freguesia



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

A opção pelo modo pedonal é predominante nas deslocações de curta duração, verificando-se que 88% das viagens correspondem a deslocações com uma duração de até 15 minutos a pé (vide Figura 97). As viagens a pé com duração compreendida entre 15 e 30 minutos representam 10%, enquanto as viagens com durações superiores assumem uma importância residual.

Figura 97 – Repartição das viagens a pé em função do tempo de viagem



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

Dada a dimensão do aglomerado urbano, a freguesia de

Olhão é aquela onde a quota das viagens pedonais com menor duração é inferior: 64% das viagens a pé demoram até 10 minutos. Esta percentagem é superior em qualquer uma das outras freguesias, atingindo os 78% na freguesia da Fuseta (vide Figura 98).

Figura 98 – Repartição das viagens a pé em função do tempo de viagem, por freguesia



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TiS, 2011

E.3. Rede Ciclável

E.3.1. Oferta

Apesar da intenção firmada há cerca de seis anos relativamente à inclusão do concelho de Olhão no grupo dos concelhos servidos pela denominada “Ecovia do Litoral”, a verdade é que não é evidente, atualmente, a existência de um percurso ciclável ou, como se referia nos objetivos desse projeto, de uma “infraestrutura ligeira predominantemente não motorizada”.

A Ecovia do Litoral, cuja vocação principal corresponde à sua utilização em bicicleta, tem 214 quilómetros de extensão e desenvolve-se ao longo de 12 concelhos desde Vila do Bispo (a Poente) até Vila Real de Santo António (a Nascente). A sua implementação é da responsabilidade da AMAL (Comunidade Intermunicipal do Algarve, formada pelos 16 concelhos algarvios) e, objetivamente, de cada um dos municípios envolvidos, procurando-se, sempre que possível, aproveitar e melhorar os caminhos já existentes, dotando-os de sinalização específica.

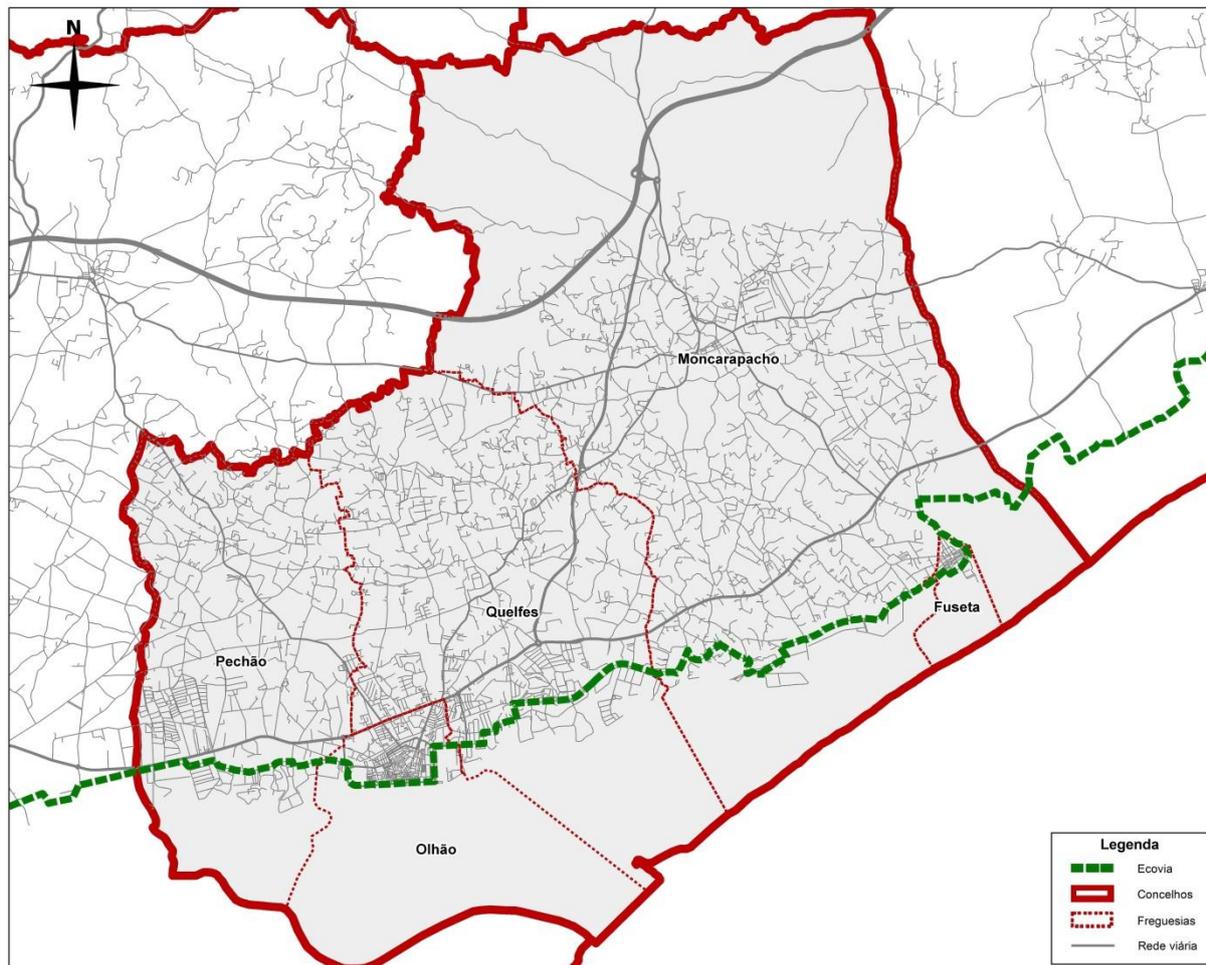
A sua concretização em Olhão está longe de ser uma realidade: na cidade de Olhão essa rede não está identificada, e a única referência a este projeto encontra-se na Praia da Fuseta, onde existe um painel informativo com diversas informações sobre o traçado e áreas de apoio. Existem registos de que nesta freguesia o traçado da Ecovia já esteve visível, mas a opção de marcar a Ecovia no pavimento com uma linha azul levou que com o passar do tempo e o desgaste da pintura esta tenha deixado de existir.



Informação sobre a Ecovia na Praia da Fuseta

A Figura 99 apresenta o traçado da Ecovia no concelho de Olhão. Quando concluída, esta via será de circulação mista (por vezes condicionada a adultos ou jovens) em toda a sua extensão no concelho de Olhão. A exceção a esta tipologia de segregação ocorre na zona de Marim, onde a pista ciclável é exclusiva a este modo.

Figura 99 – Traçado da Ecovia do Litoral no concelho de Olhão



Fonte: AMAL

Além da Ecovia do Litoral, existe ainda um troço de ciclovia construído pela autarquia olhanense, que se desenvolve ao longo da Rua Calouste Gulbenkian, entre o Parque de Campismo (na zona da Quinta de Marim) e o viaduto de acesso à Zona Industrial de Olhão, com uma extensão total de cerca de 700 metros. O Programa Polis da Ria Formosa prevê ainda a construção do Parque Ribeirinho Poente de Olhão, na Avenida 5 de Outubro, que inclui uma ciclovia cujo traçado poderá estar também incluído na Ecovia (Figura 100).



Ciclovia da Rua Calouste Gulbenkian (lado esquerdo)

Figura 100 – Vista geral do projeto do Parque Ribeirinho Poente de Olhão



Fonte: Revista "Anteprojectos"; <http://www.anteprojectos.com.pt/2011/09/27/parque-ribeirinho-de-olhao/>

E.3.2. Procura

A bicicleta é cada vez mais um modo de transporte utilizado, quer nas viagens de lazer, quer nas viagens casa-trabalho e casa-escola, constituindo uma boa alternativa à utilização do transporte individual.

Neste contexto, é importante perceber se os residentes de

Olhão possuem bicicleta, se estão motivados para a sua utilização e quais as condições que gostariam de ver garantidas para uma utilização mais frequente deste modo de transporte.

Na Tabela 35 apresenta-se os resultados para o indicador "Bicicletas por 1.000 habitantes". Na globalidade, este

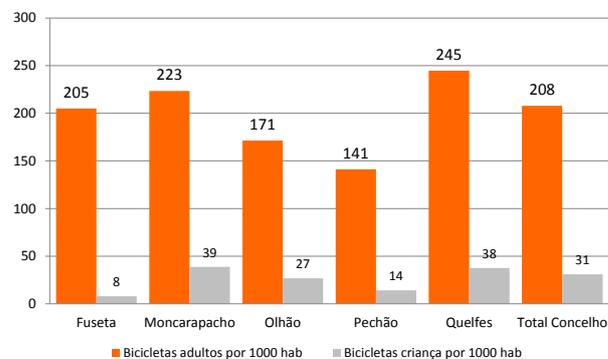
indicador apresenta valores inferiores aos da taxa de motorização, o que mostra que a propensão para aquisição e utilização de bicicleta é inferior à dos automóveis. No concelho de Olhão existem cerca de 200 bicicletas para 1.000 habitantes (o equivalente a 1 bicicleta para 5 habitantes), apresentando as freguesias de Moncarapacho e Quelfes valores acima da média (262 e 282 bicicletas /1.000 hab, respetivamente). Pechão é a freguesia onde este indicador apresenta o valor mais baixo – 155 bicicletas/1.000 hab..

Tabela 35 – Bicicletas por mil habitantes, por freguesia

Freguesia	Bicicletas adultos por 1.000 hab.	Bicicletas criança por 1.000 hab.	Bicicletas por mil hab.
Fuseta	205	8	213
Moncarapacho	223	39	262
Olhão	171	27	198
Pechão	141	14	155
Quelfes	245	38	282
Total Concelho	208	31	239

Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

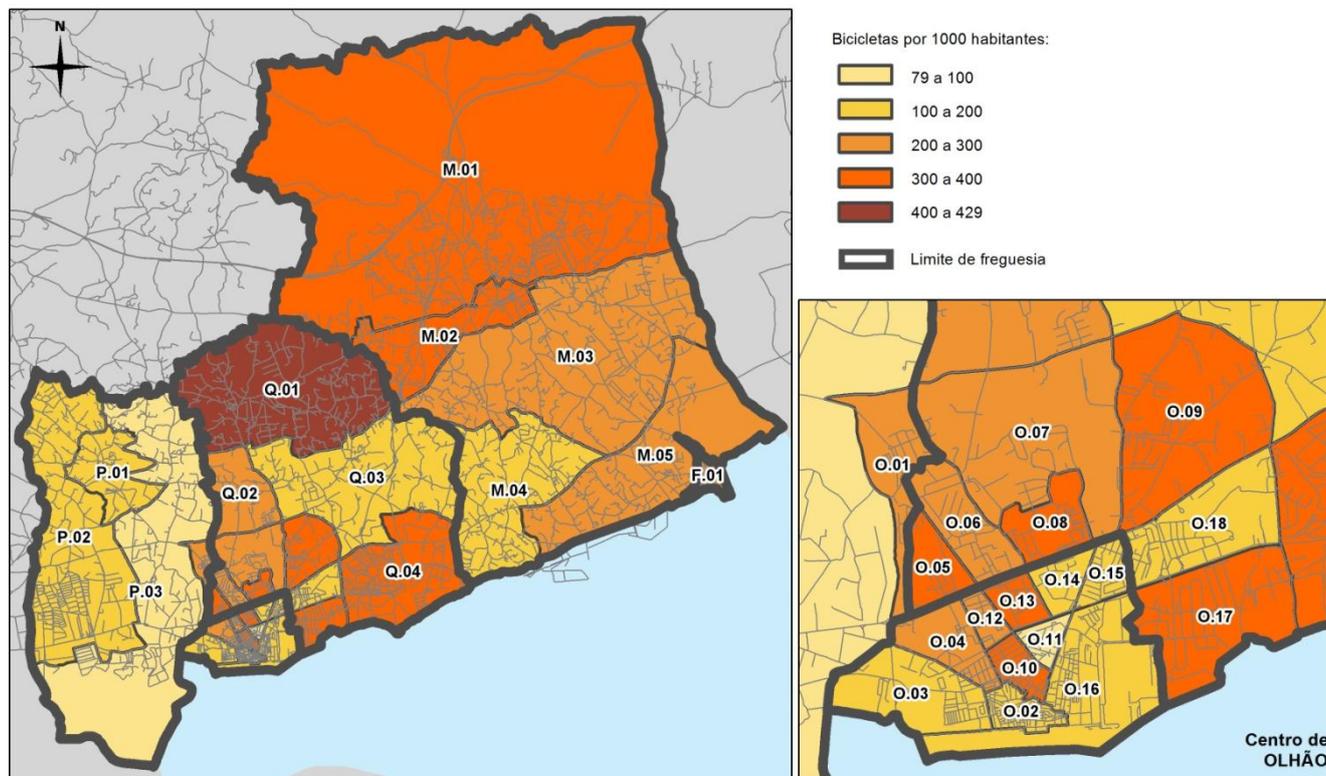
Figura 101 – Bicicletas de adultos e crianças por mil habitantes, por freguesia



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

Na Figura 102 apresenta-se o número de bicicletas por 1.000 habitantes para cada uma das zonas de Olhão.

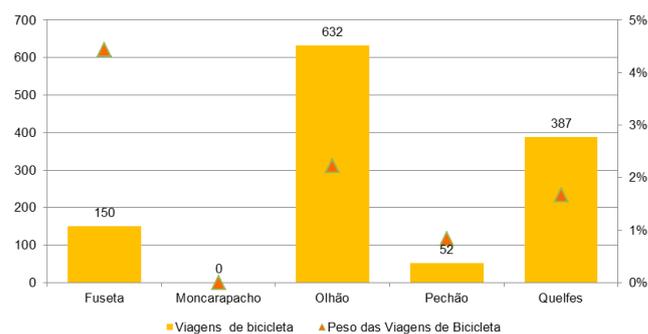
Figura 102 – Bicicletas por mil habitantes, por zona



A opção pela utilização da bicicleta para deslocações quotidianas surge com muito pouca expressão no âmbito da mobilidade urbana, mas ainda assim foi possível contabilizar cerca de 1.200 viagens diárias associadas a movimentos quotidianos. É de esperar que este número seja superior no fim de semana, uma vez que é aqui que se concentram as viagens por motivo de lazer.

Metade dessas viagens é realizada na freguesia de Olhão, mas é na freguesia da Fuseta que a quota da bicicleta é superior (mais de 4% do total de viagens), situando-se um pouco abaixo dos 2% na média do concelho. A Figura 103 e a Tabela 36 apresentam a distribuição das viagens de bicicleta por freguesia e a respetiva quota face ao total de viagens realizadas na freguesia.

Figura 103 – Viagens de bicicleta, por freguesia



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TiS, 2011

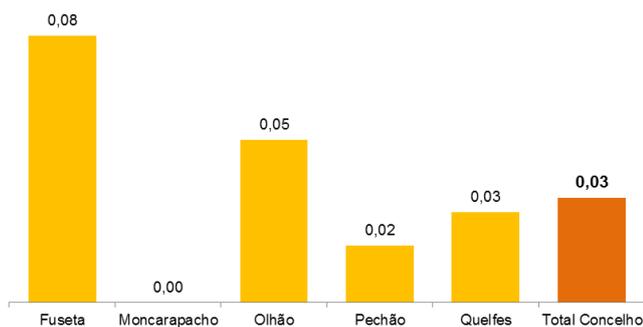
Tabela 36 – Viagens de bicicleta, por freguesia

Freguesia	Viagens de bicicleta terminadas em Olhão	
	Abs.	% face ao total
Fuseta	150	4%
Moncarapacho	0	0%
Olhão	632	2%
Pechão	52	1%
Quelfes	387	2%
Total	1.221	2%

Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

Dada a pouca expressão das viagens de bicicleta, o número médio de viagens por habitante do concelho de Olhão é, naturalmente, muito reduzido. Este valor ronda, em média, as 0,03 viagens por habitante, oscilando entre as 0,08 viagens por habitante na Fuseta e um valor nulo em Moncarapacho, onde não foram de todo registadas viagens de bicicleta (Figura 104).

Figura 104 – Número médio de viagens de bicicleta, por freguesia

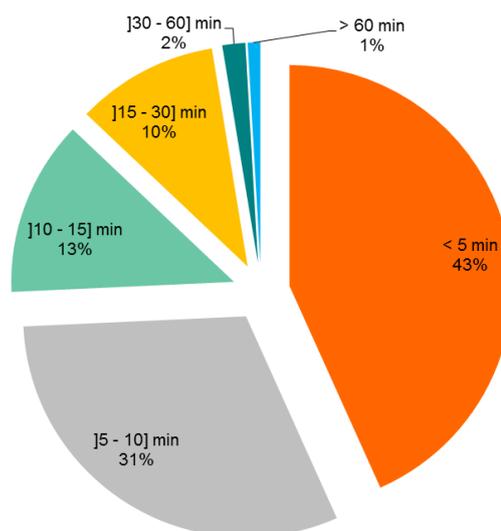


Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

A distribuição das viagens realizadas no modo ciclável é muito semelhante à das viagens pedonais no que ao tempo de viagem diz respeito, apesar de as viagens de bicicleta serem uma opção muito competitiva para deslocações mais longas do que as pedonais: 87% das

viagens demoram até 15 minutos, e quase metade destas demoram menos de 5 minutos (Figura 105).

Figura 105 – Repartição das viagens de bicicleta em função do tempo de viagem



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

À exceção da freguesia do Pechão (onde foi contabilizado um reduzido número de viagens de bicicleta), as restantes freguesias apresentam grande parte das suas viagens de bicicleta com durações até aos 5 minutos (Figura 106).

Figura 106 – Repartição das viagens de bicicleta em função do tempo de viagem, por freguesia



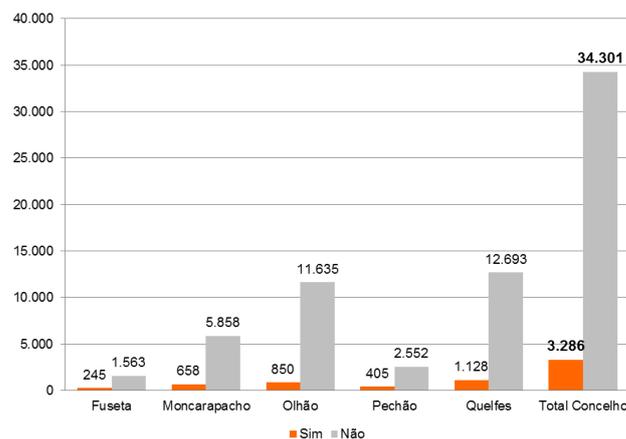
Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

No Inquérito à Mobilidade estava incluído um bloco de perguntas de opinião, no qual se inscrevia a pergunta “Gostaria de utilizar a bicicleta nas suas deslocações diárias?”, pergunta que tinha como objetivo avaliar a propensão dos habitantes do concelho para aderir a este modo de transporte.

As respostas a esta pergunta, que se apresentam na Figura 107, mostram que, na média do concelho, 9% dos residentes gostariam de utilizar a bicicleta nas suas deslocações quotidianas, um valor que pode estar

influenciado negativamente pela atual inexistência de infraestruturas. O valor respeitante a cada freguesia é inferior nas freguesias de Olhão e Moncarapacho, mas atinge os 14% nas freguesias da Fuseta e Pechão, devendo esta motivação estar associada à perceção de menores acessibilidades em transporte coletivo (são as freguesias com menos carreiras de transporte coletivo rodoviário) e naturalmente a bicicleta surge como uma alternativa interessante.

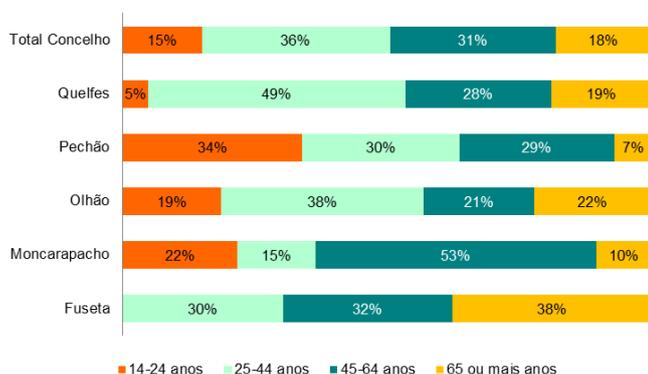
Figura 107 – Gosto na utilização da bicicleta nas deslocações quotidianas, por freguesia



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

A análise cruzada das respostas para cada freguesia com os escalões etários correspondentes permite realçar a adesão dos escalões etários mais novos: à exceção das freguesias da Fuseta e Moncarapacho, mais de metade dos habitantes que refere ter intenção de utilizar a bicicleta nas suas deslocações está no escalão etário dos 14-24 anos ou, mais frequentemente, no escalão dos 25-44 anos (Figura 108).

Figura 108 – Residentes que consideram a possibilidade de utilizar a bicicleta nas deslocações quotidianas por segmentos etários, por freguesia



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

Comparando a população de cada estrato etário que gostaria de utilizar o modo ciclável nas suas deslocações com o total da população para esse estrato etário, verifica-se que a média do concelho é ultrapassada apenas no escalão dos 14-24 anos que é, contudo, aquele que tem menor população.

Globalmente, a parcela dos residentes que gostaria de utilizar a bicicleta é menor para a população mais idosa, sendo especialmente notória a redução nas freguesias de Pechão e Moncarapacho (Tabela 37). Uma vez mais, a Fuseta apresenta valores distintos relativamente ao concelho, o que permite considerar que os residentes nesta freguesia estão mais abertos ao modo ciclável.

Tabela 37 – Relação da população que gostava de utilizar bicicleta versus a população total no estrato etário, por freguesia

Freguesia	14 – 24 anos	25 – 44 anos	45 – 64 anos	65 ou mais anos
Fuseta	0%	14%	15%	16%
Moncarapacho	21%	6%	14%	4%
Olhão	10%	7%	5%	7%
Pechão	38%	11%	12%	6%
Quelfes	3%	10%	8%	9%
Total	10%	8%	8%	7%

Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

De forma a conhecer a opinião dos residentes acerca de quais as condições que poderiam contribuir para uma maior utilização deste modo de transporte o Inquérito à Mobilidade perguntava sobre quais as condições que “gostariam de ver melhoradas na rede ciclável”. Esta questão apenas era realizada àqueles que demonstraram disponibilidade para utilizar a bicicleta nas deslocações quotidianas.

As razões apontadas são apresentadas na Tabela 38, verificando-se que a construção de mais e/ou melhores ciclovias (48%), a segurança das pistas (14%) ou a melhoria das condições do pavimento (12%) aparecem como principais fatores indutores de uma maior utilização do modo ciclável.

O estacionamento específico de bicicletas, apesar de ser apontado em menos de 1% das respostas, é igualmente

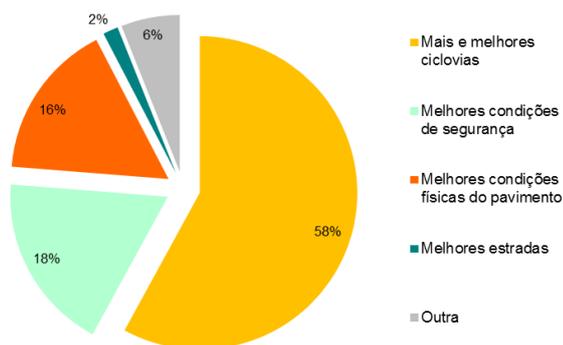
um aspeto crítico à utilização deste modo de transporte. Atualmente, o estacionamento “informal” das bicicletas utilizadas pelos residentes é realizado utilizando o mobiliário urbano disponível, como candeeiros de iluminação público e postos de sinalização vertical.

Tabela 38 – Condições necessárias para aumentar a utilização da bicicleta

Razões apontadas	1ª razão		2ª razão	
	Abs.	%	Abs.	%
Mais e melhores ciclovias	1.581	48%	168	5%
Melhores condições de segurança	449	14%	104	3%
Melhores condições físicas do pavimento	406	12%	82	2%
Melhores estradas	47	1%	0	0%
Outra	182	6%	0	0%
NS/NR	642	19%	2.953	89%
Total	3.308	100%	3.308	100%

Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

Figura 109 – Razões referidas como condições para aumentar a utilização da bicicleta¹⁵



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

¹⁵ Neste gráfico não é apresentada a parcela referente às respostas “NS/NR”, sendo consideradas as razões apontadas tanto como principais como secundárias.



Utilização da bicicleta na via pública na Fuseta



Estacionamento informal de bicicletas, junto ao terminal fluvial de Olhão

Existem, contudo, por parte do Município de Olhão, planos para a instalação de vários equipamentos de apoio ao estacionamento de bicicletas (modelos “triângulo” com 4 lugares cada), que deverão estar concluídos a curto prazo, nos seguintes locais, num total de 11 unidades¹⁶:

- Jardim Pescador Olhanense (2 unidades);
- Piscinas Municipais (1 unidade);

¹⁶ Existem ainda outras duas unidades a colocar na frente ribeirinha de Olhão, por ocasião de outro projeto.

- Estação Ferroviária de Olhão (1 unidade);
- Real Marina Hotel & Spa (1 unidade);
- Terminal fluvial de Olhão (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);
- Parque do Levante / Pingo Doce (1 unidade).

F. Transporte Público Coletivo e Táxis

F.1. Breve enquadramento

Nos pontos seguintes é apresentada a caracterização do sistema de transporte público (transporte coletivo e táxis) no concelho de Olhão, considerando quer a oferta que é proporcionada, quer a procura registada.

F.2. Rede de Transporte Coletivo

F.2.1. Oferta

F.2.1.1. Construção das redes de transporte coletivo

De modo a ser possível caracterizar e avaliar o funcionamento das redes de transporte coletivo foi construído um modelo destas redes no *software* de modelação utilizado também para a descrição da rede de transporte individual, o VISUM da PTV.

A modelação da rede de transporte coletivo passou pela definição dos percursos, horários, localização das paragens e tempos de percurso, de cada uma das carreiras ou linhas ferroviárias que definem o serviço de transportes em Olhão e nos concelhos vizinhos. Importa ainda referir que na construção deste modelo de transportes foram considerados os horários referentes ao período de realização dos trabalhos de campo (Novembro de 2011) e, por isso, não estão aqui caracterizados os ajustes de oferta realizados pela CP já durante o ano de

2012, nomeadamente através da redução de serviços no Regional do Algarve e das alterações ao regime de paragem introduzidas na Linha do Sul¹⁷.

A modelação da rede de transporte coletivo que serve o concelho de Olhão permitiu realizar as análises que se apresentam seguidamente.

F.2.1.2. Organização da oferta

Em Olhão, o serviço de transportes coletivos é promovido pelos seguintes operadores:

- **CP (serviço Regional)** – Este operador promove a ligação ferroviária do concelho de Olhão aos concelhos de Lagos, Portimão, Lagoa, Silves e Albufeira, no Barlavento, e Loulé, Faro, Tavira, Castro Marim e Vila Real de Santo António, no Sotavento. O concelho de Olhão é servido por duas estações, Olhão e Fuseta-Moncarapacho, com ligações ferroviárias até Faro, Tavira ou Vila Real de Santo António, e pelo Apeadeiro da Fuseta-A (além de dois outros apeadeiros atualmente desativados – Bias e Marim).

¹⁷ As alterações passaram, na Linha do Algarve, pela redução de um serviço em cada sentido (foi suprimida a ligação que se fazia unicamente entre Faro e Olhão), e, na Linha do Sul, pela introdução de novas paragens de Ermidas-Sado e Santa Clara, e pela abertura da nova variante de Alcácer. Estas alterações não foram consideradas nesta análise, de modo a ser possível a comparação da procura registada com a oferta à data.

- **EVA Transportes** – Este operador assegura as ligações em transporte coletivo rodoviário entre a cidade de Olhão e os vários aglomerados do concelho (Fuseta, Moncarapacho, Pechão, Marim, Quatrim, etc.), além de garantir as ligações de média e longa distância aos restantes concelhos algarvios, ao resto do país (Lisboa e Porto) e a Espanha (Ayamonte, Huelva e Sevilha).
- **Rede Expressos e RENEX** – Existem ligações “expresso” regulares entre Olhão, Faro, Loulé, Lisboa asseguradas por estas empresas.

Existe ainda um circuito urbano de autocarros, denominado “Circuito Olhão”, da responsabilidade da Câmara Municipal, com duas linhas circulares (com o mesmo trajeto, em sentidos diferentes).

Seguidamente, analisa-se a organização da rede tendo em consideração as ligações inter e intra-concelhias.

Ligações inter-concelhias de Olhão em TC rodoviário

No que se refere às ligações inter-concelhias, verifica-se que 55% das carreiras que servem o concelho asseguram

a ligação a outros concelhos (6 num total de 11 carreiras); a restante oferta está organizada para responder à procura interna ao concelho. Em termos de circulações, verifica-se que no período de inverno e no período de verão 61% e 63% dos serviços, respetivamente, ligam Olhão a outros concelhos.

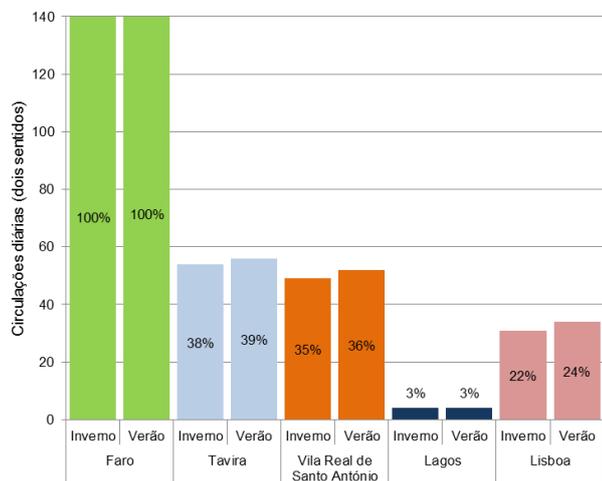
As carreiras inter-concelhias que servem o concelho de Olhão refletem a proximidade do concelho à capital de distrito, Faro, sendo esta cidade origem ou destino da totalidade das circulações. Tavira, Vila Real de Santo António e os restantes concelhos do litoral do Sotavento algarvio são servidos por cerca de 30% das ligações, enquanto Lagos (e o litoral do Barlavento algarvio) regista um valor muito reduzido de circulações com ligação a Olhão, sendo inclusivamente ultrapassado pelo número de ligações a Lisboa, como se observa na Tabela 39 e na Figura 110.

Tabela 39 – Oferta de TC rodoviário em Olhão nas ligações inter-concelhias

Operador	Origem	Destino	Ligações aos concelhos de:					Oferta diária total (dois sentidos)	
			Faro	Tavira	V.R.S. António	Lagos	Lisboa	Inverno	Verão
EVA	Faro	Olhão	○					72	72
	Faro	Pechão	○					11	11
	Faro	Vila Real de Santo António	○	○	○			23	22
	Lagos	Sevilha	○	○	○	○		4	4
	Lisboa	Vila Real de Santo António	○	○	○		○	8	10
RNE	Lisboa	Vila Real de Santo António	○	○	○		○	7	8
RENEX	Lisboa	Vila Real de Santo António	○	○	○		○	6	6
	Lisboa	Olhão	○				○	2	2

Fonte: Modelo de transportes coletivos (TIS) com base nos horários dos operadores de transporte

Figura 110 – Concelhos com os quais Olhão tem ligações inter-concelhias de TC rodoviário



XX% - Perc. face ao total da oferta inter-concelhia

Fonte: Modelo de transportes coletivos (TIS) com base nos horários dos operadores de transporte

Ligações inter-concelhias de Olhão em TC ferroviário

Existiam, em Outubro de 2011, com serviço na Estação de Olhão, 16 comboios por dia em direção a Nascente¹⁸, 10 dos quais com término em Tavira, 1 a circular unicamente entre Faro e Olhão e os restantes com término em Vila Real de Santo António.

Os serviços com término em Tavira servem as estações Fuseta-A e Fuseta-Moncarapacho¹⁹, enquanto os restantes serviços completos efetuam ainda serviço nas principais estações até Vila Real de Santo António.

No sentido oposto, existiam 16 composições diárias em

¹⁸ O ajuste de oferta da CP em Fevereiro de 2012 reduziu este número em 1 comboio: existem atualmente 4 circulações entre Faro e Tavira e 11 entre Faro e Vila Real de Santo António.

¹⁹ Servem ainda Livramento, Luz e Tavira, no concelho de Tavira.

direção a Faro: 1 com saída de Olhão, 5 com proveniência de Tavira e 10 com origem em Vila Real de Santo António (apenas o primeiro comboio da manhã apresentava um esquema de paragens distinto, não efetuando serviço em Monte Gordo, Castro Marim, Livramento e Fuseta-Moncarapacho)²⁰.

Os principais problemas do serviço de TC ferroviário decorrem da própria linha: o entrecruzamento dos comboios apenas é realizado nas estações (por se tratar de uma via única), o que aumenta a possibilidade de atrasos, e o aumento dos tempos de espera para os passageiros (mesmo em situações de circulação normal, existem paragens muito longas em algumas estações). A irregularidade destes atrasos, associada à frequência reduzida, torna o serviço da Linha do Algarve num serviço pouco atrativo para as viagens de proximidade.

As composições em circulação, apesar de aparentemente confortáveis e em relativo bom estado interior, não são, igualmente, um fator de diferenciação positiva (quer pelo aspeto gasto e degradado, quer pelo barulho incomodativo das travagens), destacando-se ainda a elevada altura do acesso à carruagem, o que impossibilita o acesso a pessoas de mobilidade reduzida.

O número total de circulações diárias apresenta-se na Tabela 40.



Interior da composição de comboios da Linha do Algarve



Entrada para a composição de comboios da Linha do Algarve

²⁰ O ajuste de oferta da CP realizado em Fevereiro de 2012 eliminou 1 comboio, o que significa que existem atualmente 4 circulações entre Tavira e Faro e 11 entre Vila Real de Santo António e Faro.

Tabela 40 – Oferta de TC ferroviário em Olhão nas ligações inter-concelhias

Operador	Origem	Destino	Ligações aos concelhos de:					Oferta diária total (dois sentidos)	
			Faro	Tavira	V.R.S. António	Lagos	Lisboa	Inverno	Verão
CP	Faro	Olhão	○					2	2
	Faro	Tavira	○	○				10	10
	Faro	Vila Real de Santo António	○	○	○			20	20

Fonte: Modelo de transportes coletivos (TIS) com base nos horários da CP

O transporte ferroviário no Algarve e, em particular, no concelho de Olhão, poderá sofrer um grande impulso caso a Linha de Alta Velocidade entre Faro e Huelva seja uma realidade, mas este serviço será sempre de implementação a médio/longo prazo.

Atualmente em fase de Estudo de Viabilidade, esta linha prevê a ligação em Alta Velocidade à rede espanhola, com estações intermédias em Lepe e Tavira, e a própria localização da estação de Faro do lado português está ainda a ser estudada, existindo a hipótese de se tratar de uma estação “Faro-Olhão”, com ligação à linha de Alta Velocidade proveniente de Lisboa (e, consequentemente, ao eixo Lisboa/Madrid). Note-se, porém, que se trata de um estudo de viabilidade, o qual não tem associado qualquer compromisso de implementação temporal.

Existe ainda um estudo realizado pela Ferbritas/REFER (2007) em que são avaliadas diversas opções de intervenção na Linha do Algarve, mas nas conclusões e recomendações apenas são consideradas as diferentes opções em aberto sem nunca se selecionar uma solução como melhor que as restantes.

Ligações internas a Olhão em TC rodoviário

A oferta TC dentro do concelho de Olhão é assegurada por várias carreiras com destino a alguns dos principais aglomerados, bem como pelas carreiras interurbanas que, em alguns casos, assumem carácter urbano dentro do concelho.

Assim, a EVA Transportes dispõe atualmente de quatro carreiras com serviço unicamente concelhio:

- **Olhão <> Moncarapacho (via Quelfes)** – liga Olhão às sedes de freguesia de Quelfes e Moncarapacho, com um tempo de percurso de 15 minutos por sentido;
- **Olhão <> Moncarapacho (via Fuseta)** – liga Olhão às sedes de freguesia de Fuseta e Moncarapacho, servindo ainda as localidades de Marim, Quatrim e Alfundanga, com um tempo de percurso de até 30 minutos por sentido;
- **Olhão <> Pechão** – liga Olhão à sede de freguesia de Pechão, com um tempo de percurso de 10 minutos por sentido;

- **Olhão <> Poço Longo** – Liga Olhão às localidades de Brancanes e Poço Longo, na freguesia de Quelfes, com um tempo de percurso de 10 minutos por sentido.

Estas ligações são complementadas pelo “Circuito Urbano de Olhão”, um serviço de transporte urbano com duas linhas (com direções opostas) e 41 paragens, e que em dia útil estabelecem 26 circulações diárias (nos dois sentidos). Este circuito urbano é assegurado pelo Município de Olhão.

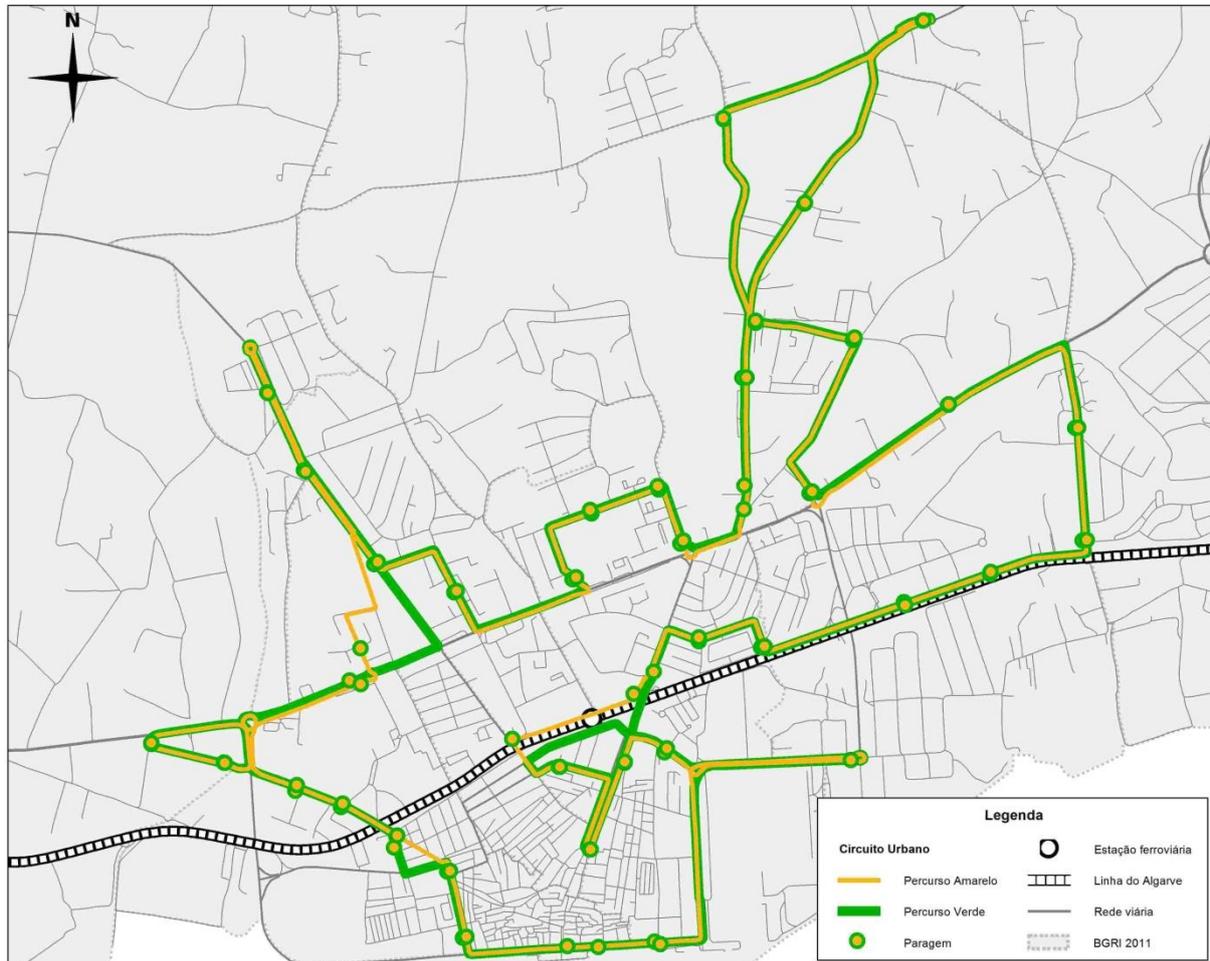


Paragem do Circuito Amarelo de Olhão

Este serviço, cujo esquema se apresenta na Figura 111, é operado por “minibus”, e serve grande parte dos principais locais da cidade de Olhão. No entanto, a qualidade de serviço é posta em causa pela relativa imprevisibilidade do horário, uma vez que as contagens registadas no terminal rodoviário de Olhão mostraram atrasos até 5 minutos, mas também saídas antes da hora prevista que atingiram os 12 minutos de diferença face ao horário estabelecido.

Cada um destes circuitos urbanos demora cerca de uma hora a realizar uma volta completa, o que não é muito interessante enquanto oferta urbana. A análise do percurso permite verificar que é muito extenso e sinuoso porque com uma única carreira se está a pretender assegurar o serviço a demasiados lugares. Recomenda-se a revisão destes percursos de modo a reduzir a sua abrangência territorial mas ao mesmo tempo a melhorar a cobertura temporal e a atratividade do serviço.

Figura 111 – Mapa da rede do Circuito Urbano de Olhão



Fonte: elaboração TIS com base na informação da Câmara Municipal de Olhão, REFER e NAVTEQ

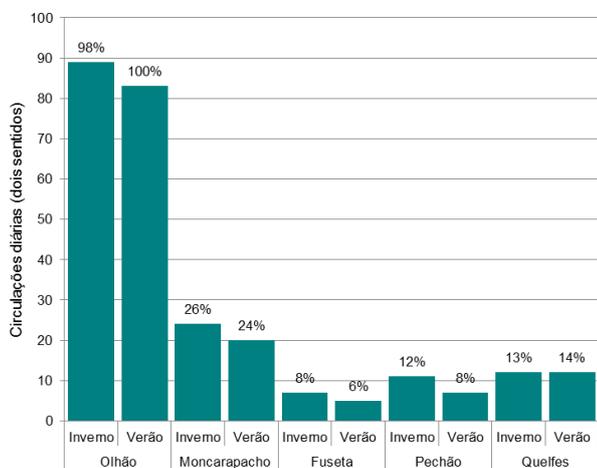
A Tabela 41 e a Figura 112 apresentam o número total de circulações internas diárias nos dois sentidos das carreiras que servem os vários locais do concelho.

Tabela 41 – Oferta de TC rodoviário em Olhão nas ligações urbanas

Operador	Origem	Destino	Ligações às sedes de freguesia:					Oferta diária total (dois sentidos)	
			Olhão	Moncarapacho	Fuseta	Quelfes	Pechão	Inverno	Verão
EVA	Olhão	Moncarapacho (via Quelfes)	○	○		○		12	12
	Olhão	Moncarapacho (via Fuseta)	○	○	○			36	32
	Olhão	Pechão	○				○	11	7
	Olhão	Poço Longo	○					6	6
CMO	Olhão (Terminal Rodoviário)	Olhão (Terminal Rodoviário)	○					13	13
	Olhão (Terminal Rodoviário)	Olhão (Terminal Rodoviário)	○					13	13

Fonte: Modelo de transportes coletivos (TIS) com base nos horários dos operadores de transporte

Figura 112 – Número de ligações diárias de TC rodoviário entre Olhão e as sedes de freguesia do concelho



XX% - Perc. face ao total da oferta interna a Olhão

Fonte: Modelo de transportes coletivos (TIS) com base nos horários dos operadores de transporte

Da sua análise, constata-se que todas as circulações urbanas do concelho de Olhão passam pela cidade (a exceção ocorre no período escolar, com uma carreira que circula apenas entre Moncarapacho e Poço de Areia).

Depois de Olhão, Moncarapacho é a freguesia que dispõe de mais circulações, também por ser a única que é servida por mais do que uma carreira. Fuseta, Pechão e Quelfes são servidas por uma única carreira, que estabelecem a ligação a Olhão.

Nas carreiras urbanas, regista-se um decréscimo de circulações no período de verão face ao inverno (período escolar) em todas as freguesias à exceção de Quelfes, onde a oferta se mantém constante.

Ligações em TC fluvial

A cidade de Olhão tem ligação fluvial a duas das ilhas da Ria Formosa: Ilha da Armona e a Ilha da Culatra/Farol (apesar de esta se localizar a Sul de Olhão, pertence administrativamente ao concelho de Faro).

A oferta entre Olhão e estas duas ilhas varia consoante o período do ano, como se observa na Tabela 42. É,

naturalmente, superior o número de circulações no período de verão (especialmente entre 1 de julho e 31 de agosto), sendo sempre inferior o número de circulações para a Ilha da Culatra/Farol.

Por sua vez, existem também ligações fluviais entre a Fuseta e a Ilha da Armona (Núcleo da Fuseta), cuja frequência varia igualmente durante o período do ano: de abril a maio, a sua frequência é, geralmente, horária; no verão, não existem horários estabelecidos, estando a oferta condicionada pelo movimento de passageiros a chegar ao cais; em outubro, a frequência reduz-se substancialmente, tendo sido de 4 ligações diárias por sentido no ano 2011; de novembro a março, a ligação não se realiza.

Tabela 42 – Oferta de TC fluvial no concelho de Olhão

Origem	Destino	Oferta diária total (dois sentidos)					
		01/01 a 31/03	01/04 a 31/05	01/06 a 30/06	01/07 a 31/08	01/09 a 20/09	21/09 a 31/12
Olhão	Ilha da Armona	8	12	18	27	18	8
Olhão	Ilha da Culatra / Farol	8	8	12	14	12	8
Fuseta	Ilha da Armona ²¹	-	-	-	-	-	-

Fonte: Modelo de transportes coletivos (TIS) com base na informação disponível no local

Como importante alternativa ao transporte coletivo para as ilhas, destacam-se ainda os táxis marítimos, que ligam os terminais de Olhão e Fuseta às mesmas ilhas (ligações

a “Ilha da Armona”, “Ilha Deserta”, “Ilha da Culatra”, “Angares” e “Ilha do Farol”.

F.2.1.3. Amplitude da oferta

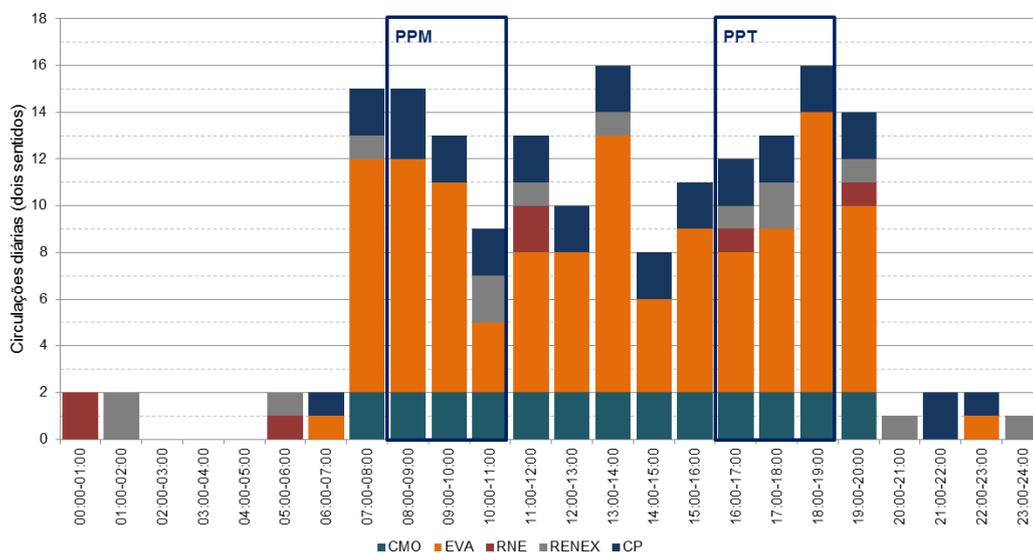
Na Figura 113, é apresentada a amplitude da oferta ao longo do dia, tendo em consideração a oferta proporcionada por cada um dos operadores em período escolar na cidade de Olhão (ou seja, partidas nesta cidade). Nesta análise, não foi considerado o transporte fluvial.

A maior parte da oferta está concentrada entre as 7:00 e as 20:00, verificando-se uma redução muito significativa a partir desta hora e a supressão da oferta entre as 2:00 e as 5:00.

Registam-se como períodos de maior oferta o período entre as 7:00 e as 9:00, entre as 13:00 e as 14:00 e entre as 18:00 e as 19:00, sendo a oferta nas restantes hora bastante inferior.

²¹ Núcleo da Fuseta.

Figura 113 – Amplitude da oferta de transporte coletivo em Olhão (dia útil do período escolar)



Fonte: Modelo de transportes coletivos (TIS) com base nos horários dos operadores de transporte

A figura apresenta igualmente os períodos de ponta da procura apurados com os resultados do Inquérito à Mobilidade. O período de ponta da manhã (PPM) ocorre entre as 8:00 e as 11:00, e o período de ponta da tarde (PPT) tem início às 16:00, prolongando-se até às 19:00.

Comparando os períodos de maior concentração de oferta e de procura, verifica-se que os períodos de maior oferta estão contidos nos períodos de maior procura, verificando-se que pode haver a necessidade de realizar alguns ajustes, nomeadamente com o reforço da oferta entre as 10:00 e as 11:00.

do dia²², que se apresentam na tabela seguinte.

Tabela 43 – Períodos horários considerados para calcular as frequências de serviço ao longo do dia

Período horário	Hora de início	Hora de fim
Madrugada	0:00	6:59
PPM	7:00	9:59
CD	10:00	16:59
PPT	17:00	19:59
Noite	20:00	23:59

Fonte: Modelo de transportes coletivos (TIS) com base nos horários dos operadores de transporte

F.2.1.4. Frequência de serviço

A frequência é um importante indicador para a avaliação do serviço de transporte coletivo e por isso foram definidos períodos do dia para avaliar a oferta ao longo

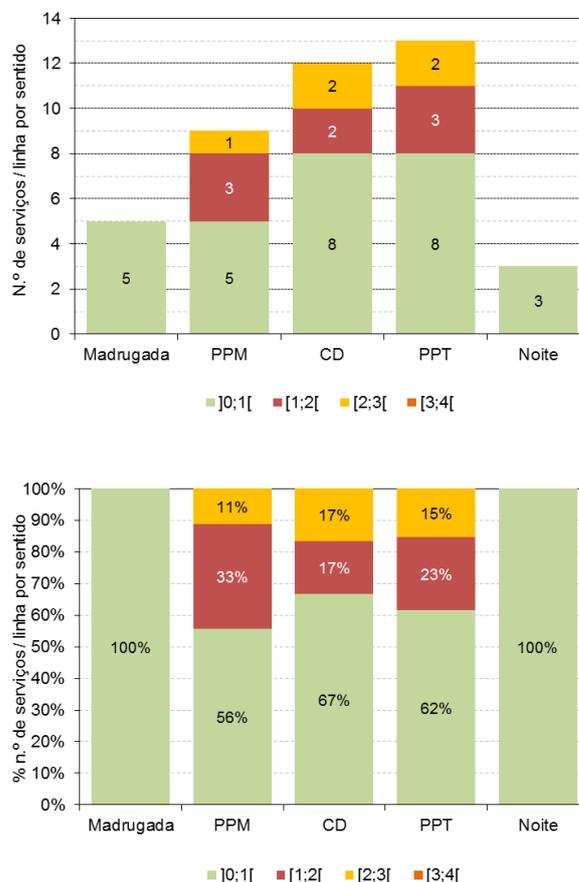
²² Os períodos de ponta da manhã e da tarde foram estabelecidos em função dos períodos em que a oferta é mais elevada (e não os períodos de máxima procura), de modo a avaliar de que forma os operadores conseguem responder aos picos de procura.

Na Figura 114 representa-se, para cada período do dia, a repartição das carreiras (incluindo o serviço ferroviário) que servem a cidade de Olhão, em função da frequência de serviço que proporcionam. Mesmo nos períodos de ponta, verifica-se que mais de metade das carreiras tem uma frequência inferior a uma hora.

Apenas a carreira da EVA entre Faro e Olhão, em ambos os períodos de ponta, possui uma frequência superior a 2 partidas por hora, mantendo o mesmo nível de oferta no corpo do dia. O Circuito Urbano tem, em média, 2 partidas por hora a partir da paragem do terminal rodoviário.

Observa-se igualmente que nos períodos da noite e da madrugada, o número de carreiras que efetuam serviço desce consideravelmente, nunca tendo, neste período de 11 horas²³, uma frequência superior a 0,4 circulações por hora e por sentido (em média, uma circulação a cada 2 horas e meia).

Figura 114 – Frequência de serviço da oferta que serve a cidade de Olhão, por períodos horários



Fonte: Modelo de transportes coletivos (TIS) com base nos horários dos operadores de transporte

F.2.1.5. Cobertura territorial da rede TC

A análise da cobertura territorial da rede de transporte coletivo possibilita a compreensão das opções modais tomadas pelos residentes e passageiros do concelho.

Optou-se, neste capítulo, pela análise exclusiva do serviço proporcionado pelo Circuito Urbano de Olhão (cujo levantamento de paragens já se encontrava realizado pela Câmara Municipal, ao contrário das restantes paragens existentes no concelho) e da estação ferroviária de Olhão. Por outro lado, uma vez que o

²³ Como se viu anteriormente, não existe oferta de transporte coletivo entre as 2:00 e as 5:00 na cidade de Olhão.

Circuito Urbano tem uma paragem no terminal rodoviário de Olhão, os habitantes servidos por estas duas carreiras terão acesso, a partir do terminal, à restante oferta rodoviária que serve a cidade.

Assim, delimitou-se uma área de influência (ou captação) de cada paragem do Circuito Urbano com um raio de 250 metros (4 minutos de distância a pé²⁴) e da estação ferroviária com um raio de 400 metros (uma vez que o comboio é um modo de transporte com maior capacidade de atração).

Verifica-se, deste modo, que na área de influência das paragens do Circuito Urbano de Olhão residem 27.695 habitantes do concelho (Tabela 44), o que corresponde a 86% da população dos lugares intercetados pelos “buffers” de 250 metros das áreas de influência, que se apresentam na Figura 115. Adicionalmente, considerando unicamente a cidade de Olhão, verifica-se que 90% (27.133 habitantes) estão a uma distância máxima de 250 metros das referidas paragens.

Tabela 44 – Cobertura territorial da rede de paragens do Circuito Urbano

Lugar INE	População (2011)	População a menos de 250 metros de uma paragem	% População a menos de 250 metros de uma paragem
Olhão	30.028	27.133	90%
Brancanes	581	148	25%
Belmonte Cima	499	21	4%
Marim	491	278	57%
Montemor	264	10	4%
Piares	234	36	15%
Belmonte Baixo	159	54	34%
Residual 19	30	0	0%
Residual 03	16	15	94%
Residual 04	2	0	0%
Total	32.304	27.695	86%

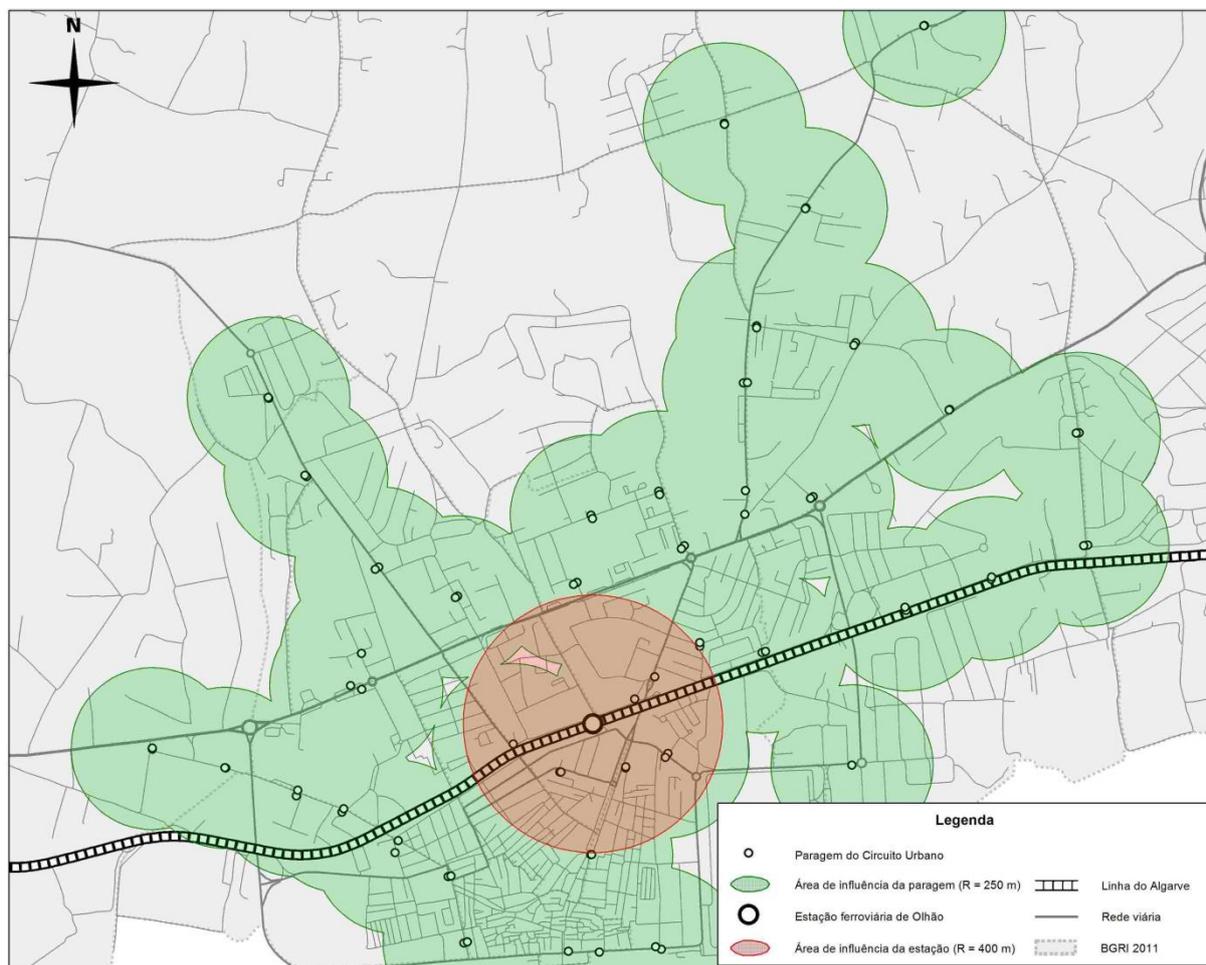
Fonte: elaboração TIS com base na informação do INE

Por sua vez, verifica-se ainda que 22% da população da cidade de Olhão (6.475 habitantes) se encontra a uma distância de até 400 metros da estação ferroviária, dada a sua localização central.

Ou seja, o serviço TC proporcionado oferece uma boa cobertura territorial, mas ao pretender assegurar a máxima cobertura não garante uma oferta de transporte suficientemente atrativa para a sua utilização sustentada.

²⁴ Considera-se que ao andar a pé um indivíduo pratica uma velocidade média de 4 km/h, em terreno plano.

Figura 115 – Cobertura territorial da rede de paragens do Circuito Urbano e da estação ferroviária de Olhão



F.2.1.6. Tarifário do TC

A análise dos tarifários praticados nos diversos serviços de transporte coletivo de um concelho é indispensável no estudo da sua rede, uma vez que permite avaliar:

- A facilidade de compreensão do tarifário por parte dos utilizadores regulares ou ocasionais;
- O preço associado à utilização do transporte coletivo.

Porque as viagens regulares (de caráter pendular) para locais fora da Região do Algarve não têm expressão, analisou-se unicamente a estrutura tarifária da CP, da EVA Transportes, do Circuito Urbano de Olhão e dos barcos da Ria Formosa, todos em separado, uma vez que não existem passes combinados entre quaisquer destes operadores, o que se constitui desde logo como uma das fragilidades do sistema.

Figura 117 – Tarifário dos passes (simples e de estudante) da CP para a Linha do Algarve

Fonte: CP (preços em vigor em Abril de 2012)

EVA Transportes

As tarifas da EVA Transportes para os serviços urbanos são, geralmente, estabelecidas em função da distância à cidade de Olhão. Existem quatro tipos de título: bilhete simples, bilhete pré-comprado (5 viagens²⁵), “meio bilhete” pré-comprado e assinatura mensal.

Assim, na primeira zona tarifária encontram-se os aglomerados de Marim e Quelfes, cujo bilhete simples custa 2,20 €, enquanto o bilhete pré-comprado custa 5,40 € (1,08 € por viagem e o “meio bilhete” com o mesmo valor) e a assinatura mensal 26,20 €. Estes títulos proporcionam, assim, taxas de desconto de 51% e 73%,

²⁵ Encontraram-se referências a bilhetes pré-comprados de 10 viagens em alguns casos, mas a taxa de desconto é exatamente igual à dos bilhetes pré-comprados de 5 viagens.

respetivamente, como é possível constatar da análise da Tabela 45.

Tabela 45 – Preços dos títulos de transporte das ligações urbanas da EVA de Olhão para Marim e Quelfes

Título	Preço	Número de viagens	Preço unitário por viagem ²⁶
Bilhete simples	2,20 €	1	2,20 €
Bilhete pré-comprado	5,40 €	5	1,08 €
Bilhete pré-comprado (meio)	5,40 €	5	1,08 €
Assinatura mensal	26,20 €	-	0,60 €

Fonte: EVA Transportes (preços em vigor em Abril de 2012)

²⁶ Considera-se para este cálculo, no caso da assinatura mensal, uma utilização diária do serviço, ou seja, 44 viagens num mês.



Nas viagens para Pechão, Quatrim, Poço Longo e Alfandanga, o preço do bilhete simples mantém-se nos 2,20 €, enquanto o preço do bilhete pré-comprado aumenta para os 6,90 € (o “meio bilhete” mantém o preço de 5,40 €) e a assinatura mensal para 37,40 € – as taxas de desconto descem, deste modo, para os 37% e 61%, respetivamente, como se apresenta na Tabela 46.

Tabela 46 – Preços dos títulos de transporte das ligações urbanas da EVA de Olhão para Pechão, Quatrim, Poço Longo e Alfandanga

Título	Preço	Número de viagens	Preço unitário por viagem ²⁷
Bilhete simples	2,20 €	1	2,20 €
Bilhete pré-comprado	6,90 €	5	1,38 €
Bilhete pré-comprado (meio)	5,40 €	5	1,08
Assinatura mensal	37,40 €	-	0,85 €

Fonte: EVA Transportes (preços em vigor em Abril de 2012)

Por fim, considerando as viagens para Fuseta e Moncarapacho (Tabela 47), o preço do bilhete simples sobe para 3,20 € e o bilhete pré-comprado para 8,40 € (o “meio bilhete” mantém-se novamente em 5,40 €), enquanto a assinatura passa para 47,20 €. As taxas de desconto dos títulos pré-comprados são, neste caso, de 47% no caso do bilhete pré-comprado e 66% no caso da assinatura mensal.

²⁷ Considera-se para este cálculo, no caso da assinatura mensal, uma utilização diária do serviço, ou seja, 44 viagens num mês.

Tabela 47 – Preços dos títulos de transporte das ligações urbanas da EVA de Olhão para Fuseta e Moncarapacho

Título	Preço	Número de viagens	Preço unitário por viagem ²⁸
Bilhete simples	3,20 €	1	3,20 €
Bilhete pré-comprado	8,40 €	5	1,68 €
Bilhete pré-comprado (meio)	5,40 €	5	1,08 €
Assinatura mensal	47,20 €	-	1,07 €

Fonte: EVA Transportes (preços em vigor em Abril de 2012)

As viagens inter-concelhias (Tabela 48), por sua vez, têm tarifas naturalmente mais elevadas: se, por um lado, para as viagens para Faro e Livramento os preços praticados são semelhantes aos que se registam nas viagens para Fuseta e Moncarapacho, as tarifas para Luz de Tavira e localidades seguintes registam aumentos consecutivos nos títulos de transporte.

As taxas de desconto dos títulos pré-comprados face ao bilhete simples vão desde os 15% (no caso dos bilhetes pré-comprados para Castro Marim e Vila Real de Santo António) aos 67% (assinatura mensal para Faro e Livramento, muito próximo do que se regista também nos concelhos do Barlavento algarvio, como Albufeira, Lagoa, Portimão e Lagos).

²⁸ Considera-se para este cálculo, no caso da assinatura mensal, uma utilização diária do serviço, ou seja, 44 viagens num mês.

Tabela 48 – Preços dos títulos de transporte das ligações inter-concelhias da EVA em Olhão

Destino	Preço			
	Bilhete simples	Bilhete pré-comprado ²⁹	Bilhete pré-comprado (meio) ³⁰	Assinatura mensal
Faro	3,20 €	8,40 €	5,40 €	47,20 €
Livramento	3,20 €	8,40 €	5,40 €	47,20 €
Luz de Tavira	3,20 €	8,40 €	5,40 €	58,30 €
Tavira	4,00 €	10,75 €	5,40 €	67,85 €
Castro Marim	4,60 €	19,65 €	9,85 €	116,70 €
VRSA	4,60 €	19,65 €	9,85 €	116,70 €
Albufeira	7,80 €	28,05 €	15,25 €	124,40 €
Lagoa	8,60 €	32,40 €	17,40 €	130,90 €
Portimão	8,60 €	32,40 €	17,40 €	130,90 €
Lagos	9,00 €	33,60 €	18,00 €	134,00 €

Fonte: EVA Transportes (preços em vigor em Abril de 2012)

Circuito Urbano de Olhão

O serviço de *minibus* da Câmara Municipal de Olhão oferece três tipos de título de transporte (vide Tabela 49), respetivamente bilhete de bordo, passe mensal (com as suas variantes de estudante e sénior) e bilhete pré-comprado.

²⁹ Preço correspondente a 5 viagens.

³⁰ Preço correspondente a 5 viagens.

Tabela 49 – Preços dos títulos de transporte do Circuito Urbano de Olhão

Título	Preço	Número de viagens	Preço unitário por viagem ³¹
Bilhete simples	0,80 €	1	0,80 €
Bilhete pré-comprado	2,50 €	5	0,50 €
Passe “Normal”	12,50 €	-	0,28 €
Passe “Escolar”	10,00 €	-	0,23 €
Passe “Sénior”	7,50 €	-	0,17 €

Fonte: Câmara Municipal de Olhão (preços em vigor em Abril de 2012)

Os passes “Escolar” e “Sénior” registam uma participação de 20% e 40%, respetivamente, quando comparados com o passe “Normal”. Por sua vez, o preço deste título já inclui uma taxa de desconto de quase 65% face ao bilhete simples, enquanto o bilhete pré-comprado tem igualmente um preço unitário por viagem 36% inferior ao do bilhete simples.

Os preços praticados na rede urbana de Olhão são bastante reduzidos, sobretudo quando se considera os custos dos passes; eventualmente seria aconselhável, proceder à revisão das tarifas por forma a aumentar o nível de cobertura dos custos pelas receitas (porque este serviço é claramente deficitário) e/ou melhorar a oferta das linhas urbanas.

Barcos da Ria Formosa

Ao contrário dos outros serviços de transporte, não se pode afirmar que o “tarifário” nas viagens de barco da

³¹ Considera-se para este cálculo, no caso dos passes mensais, uma utilização diária do serviço, ou seja, 44 viagens num mês.

Ria Formosa a partir de Olhão são de molde a promover as deslocações pendulares, uma vez que não existem assinaturas ou bilhetes pré-comprados que possibilitem a consideração deste meio de transporte como opção regular. Na verdade, apenas existem bilhetes simples de uma viagem, ou bilhetes de ida e volta, sem qualquer taxa de desconto, e cujos preços se apresentam na Tabela 50.

Assim, os preços de uma viagem num sentido variam entre 1,80 €, para a Ilha da Armona, e 2,10 €, para a Ilha da Culatra. Um bilhete de ida e volta, como se referiu, tem um preço unitário semelhante, enquanto o bilhete de criança dos 4 aos 10 anos custa 50% daquele valor.

Tabela 50 – Preços dos títulos de transporte dos barcos da Ria Formosa em Olhão

Título	Preço	
	Ilha da Armona	Ilha da Culatra/Farol
Bilhete simples	1,80 €	2,10 €
Bilhete simples de criança	0,90 €	1,05 €
Bilhete ida e volta	3,60 €	4,20 €
Bilhete ida e volta de criança	1,80 €	2,10 €

Fonte: Tratamento TIS com base na informação disponível no local (preços em vigor em Abril de 2012)

Por sua vez, os preços praticados nos barcos da Fuseta para a Ilha da Armona (Núcleo da Fuseta) são substancialmente mais reduzidos, destacando-se ainda, neste caso, a extensão do bilhete de criança até aos 12 anos, e a existência de uma taxa de desconto bastante atrativa no bilhete de ida e volta, como indica a Tabela 51.

Tabela 51 – Preços dos títulos de transporte dos barcos da Ria Formosa na Fuseta

Título	Preço	
	Ilha da Armona	Ilha da Culatra
Bilhete simples	1,10 €	-
Bilhete simples de criança	0,60 €	-
Bilhete ida e volta	1,50 €	-
Bilhete ida e volta de criança	0,80 €	-

Fonte: Tratamento TIS com base na informação disponível no local (preços em vigor em Abril de 2012)

Os táxis marítimos, por fim, têm preços que variam consoante o cais de destino e o número de passageiros. Na saída de Olhão, o preço mínimo por viagem corresponde a uma capacidade de 5 passageiros, e varia entre os 20,0 € e os 30,0 € por sentido, sendo que cada passageiro extra paga entre 4,0 € e 6,0 € nesse trajeto.

Na Fuseta, o preço varia igualmente consoante o número de passageiros, diminuindo à medida que este número aumenta (entre 5,0 € a 10,0 € para passageiro único, preços que descem para os 3,0 € a 5,0 € por passageiro caso o táxi transporte seis pessoas). A tarifa de ida e volta também possui taxas de desconto que ultrapassam os 60%, no caso de transporte de seis pessoas.

F.2.2. Caracterização dos utilizadores do transporte coletivo

Através das contagens e dos inquéritos realizados na estação ferroviária e no terminal rodoviário de Olhão, caracterizaram-se cerca de 1.120 utilizadores do

transporte coletivo, 660 dos quais são utilizadores do modo ferroviário e 460 do modo rodoviário.

Foram colocadas diversas questões que têm como objetivo caracterizar os utilizadores do TC, mas também de caracterização da viagem e avaliação da satisfação com a oferta de transporte coletivo.

Mais de 80% dos utilizadores do TC são residentes no concelho de Olhão, sendo os restantes 17% residentes noutros concelhos. No transporte rodoviário, esta percentagem aumenta para 88%, sendo de “apenas” 79% no transporte ferroviário.

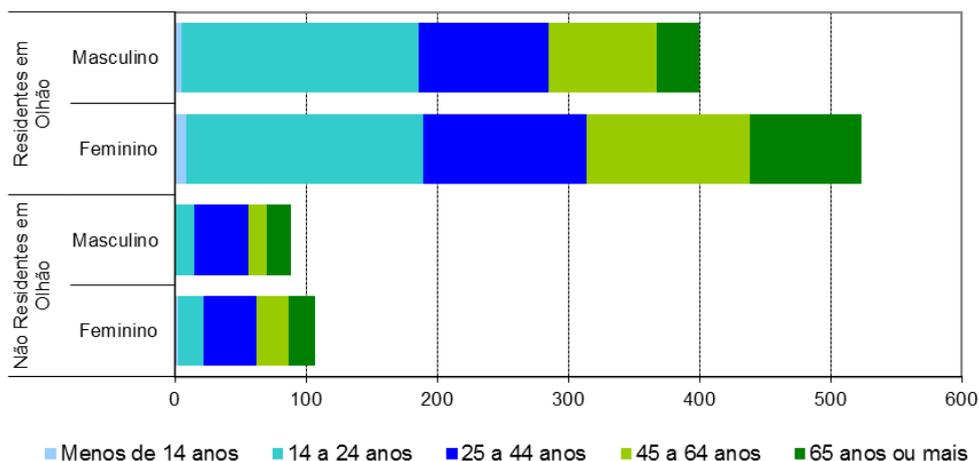
F.2.2.1. Caracterização sumária dos utilizadores

A Figura 118 e a Tabela 52 apresentam a repartição dos utilizadores em função do escalão etário e sexo dos utilizadores.

O escalão etário dos 14 aos 24 anos foi o mais representado entre os residentes no concelho (39% destes), enquanto nos não-residentes 42% dos utilizadores tinha entre 25 e 44 anos.

Verifica-se uma ligeira maior utilização do transporte coletivo por parte das mulheres, que no conjunto dos inquiridos correspondem a cerca de 56% dos passageiros.

Figura 118 – Repartição dos utilizadores do transporte coletivo por estrutura etária e sexo



Fonte: Inquérito aos utilizadores do transporte coletivo, TIS, 2011

Tabela 52 – Repartição dos utilizadores do transporte coletivo por estrutura etária e sexo

Estratos etários e sexo		Residentes em Olhão		Não-residentes em Olhão		Total	
		Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%
Menos de 14 anos	H	5	1%	0	0%	5	0%
	M	8	1%	2	1%	11	1%
14 a 24 anos	H	181	20%	14	7%	195	17%
	M	181	20%	20	10%	201	18%
25 a 44 anos	H	99	11%	41	21%	140	13%
	M	124	13%	40	21%	164	15%
45 a 64 anos	H	83	9%	14	7%	97	9%
	M	125	14%	24	12%	149	13%
65 anos ou mais	H	32	3%	19	10%	51	5%
	M	85	9%	20	10%	105	9%
Total	H	400	43%	89	45%	489	44%
	M	524	57%	107	55%	631	56%
Total		924		196		1.119	

Fonte: Inquérito aos utilizadores do transporte coletivo, TIS, 2011

F.2.2.2. Motivo da viagem

A Tabela 53 apresenta a repartição das viagens em função do motivo de viagem declarado, para o transporte ferroviário e para o transporte rodoviário. As Figura 119 e Figura 120 representam essa informação graficamente.

Regista-se uma predominância das viagens por motivos pendulares, tanto no modo ferroviário (a resposta “trabalho” aparece em 26% dos casos, enquanto a “escola” é registada em 15%) como no modo rodoviário (28% e 19%, respetivamente).

As viagens de “regresso a casa” também constituem uma parcela considerável (19% no modo ferroviário e 18% no

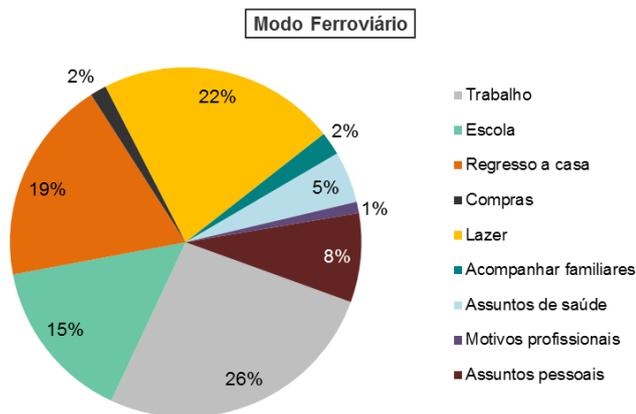
modo rodoviário). As viagens de lazer representam a segunda maior quota no modo ferroviário (22%), mas não assumem expressão relevante no modo rodoviário (1%).

Tabela 53 – Motivo de viagem declarado pelos utilizadores do transporte coletivo

Motivo	Modo Ferroviário		Modo Rodoviário	
	Abs.	%	Abs.	%
Trabalho	174	26%	129	28%
Escola	99	15%	88	19%
Regresso a casa	125	19%	83	18%
Compras	10	2%	21	4%
Lazer	144	22%	6	1%
Acompanhar familiares	14	2%	0	0%
Assuntos de saúde	31	5%	49	11%
Motivos profissionais	7	1%	9	2%
Assuntos pessoais	54	8%	76	16%
Total	658		461	

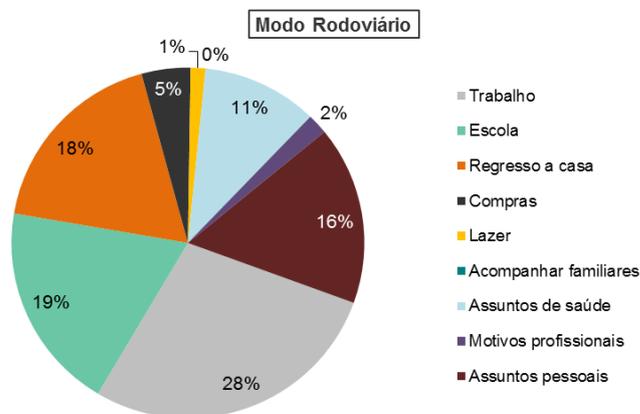
Fonte: Inquérito aos utilizadores do transporte coletivo, TIS, 2011

Figura 119 – Motivo de viagem declarado pelos utilizadores do transporte coletivo ferroviário



Fonte: Inquérito aos utilizadores do transporte coletivo, TIS, 2011

Figura 120 – Motivo de viagem declarado pelos utilizadores do transporte coletivo rodoviário



Fonte: Inquérito aos utilizadores do transporte coletivo, TIS, 2011

F.2.2.3. Distribuição horária das viagens

Na Tabela 65 apresenta-se a repartição das viagens ao longo do dia para cada um dos modos de transporte inquiridos. As Figura 121 e Figura 122 representam essa informação graficamente.

O período de ponta da manhã (PPM) ocorre entre as 7:00 e as 10:00 e concentra 27% das viagens inquiridas tanto no modo ferroviário como das viagens no transporte coletivo rodoviário, considerando o conjunto das viagens inquiridas e das respetivas viagens inversas (hora prevista de realização).

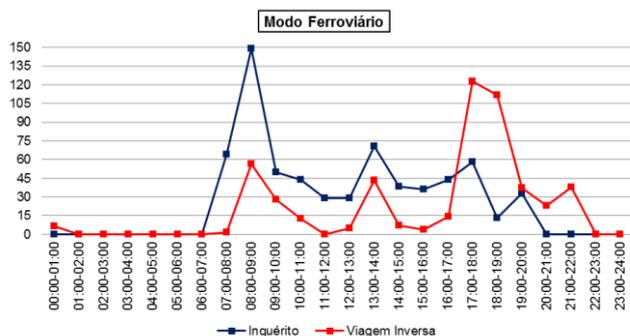
O período de ponta da tarde (PPT) ocorre entre as 17:00 e as 20:00 para as viagens no modo ferroviário (29%), e entre as 16:00 e as 19:00 no modo rodoviário (30% do total do dia), considerando novamente o conjunto das viagens inquiridas e das respetivas viagens inversas.

Tabela 54 – Distribuição de viagens ao longo do dia

Hora	Modo Ferroviário				Modo Rodoviário			
	Viagens inquiridas		Viagens inversas		Viagens inquiridas		Viagens inversas	
	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%
00:00 - 01:00	0	0%	7	1%	0	0%	5	1%
01:00 - 02:00	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
02:00 - 03:00	0	0%	0	0%	0	0%	3	1%
03:00 - 04:00	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
04:00 - 05:00	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
05:00 - 06:00	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
06:00 - 07:00	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
07:00 - 08:00	64	10%	1	0%	74	16%	11	2%
08:00 - 09:00	149	23%	56	9%	57	12%	58	13%
09:00 - 10:00	50	8%	28	4%	46	10%	0	0%
10:00 - 11:00	44	7%	12	2%	41	9%	1	0%
11:00 - 12:00	29	4%	0	0%	12	3%	19	4%
12:00 - 13:00	29	4%	5	1%	34	7%	18	4%
13:00 - 14:00	71	11%	43	7%	35	8%	9	2%
14:00 - 15:00	38	6%	7	1%	37	8%	7	1%
15:00 - 16:00	36	5%	4	1%	28	6%	7	2%
16:00 - 17:00	44	7%	14	2%	29	6%	45	10%
17:00 - 18:00	58	9%	123	19%	33	7%	77	17%
18:00 - 19:00	13	2%	112	17%	24	5%	69	15%
19:00 - 20:00	33	5%	37	6%	11	2%	30	7%
20:00 - 21:00	0	0%	23	3%	0	0%	4	1%
21:00 - 22:00	0	0%	38	6%	0	0%	3	1%
22:00 - 23:00	0	0%	0	0%	0	0%	3	1%
23:00 - 24:00	0	0%	0	0%	0	0%	4	1%
NS/NR	0	0%	148	23%	0	0%	88	19%
Total	658		658		461		461	

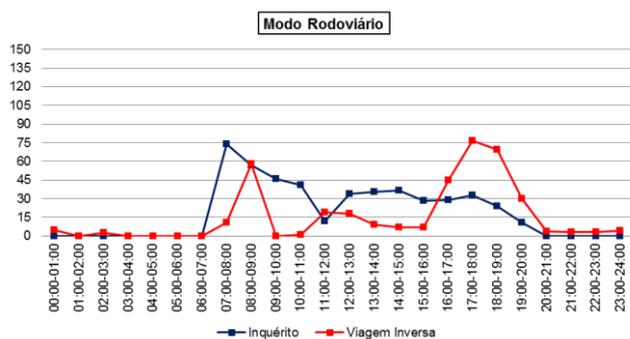
Fonte: Inquérito aos utilizadores do transporte coletivo, TIS, 2011

Figura 121 – Distribuição das viagens dos utilizadores do transporte coletivo ferroviário ao longo do dia



Fonte: Inquérito aos utilizadores do transporte coletivo, TIS, 2011

Figura 122 – Distribuição das viagens dos utilizadores do transporte coletivo rodoviário ao longo do dia



Fonte: Inquérito aos utilizadores do transporte coletivo, TIS, 2011

F.2.2.4. Frequência da viagem

Na Tabela 55, Figura 123 e Figura 124 é apresentada a repartição das viagens em função da sua frequência de realização.

Cerca de metade das viagens em modo ferroviário e 60% das viagens em modo rodoviário são realizadas todos os dias úteis. Estima-se ainda que 11% dos viajantes em cada um dos modos realizam a viagem descrita duas a três vezes por semana, enquanto as restantes viagens

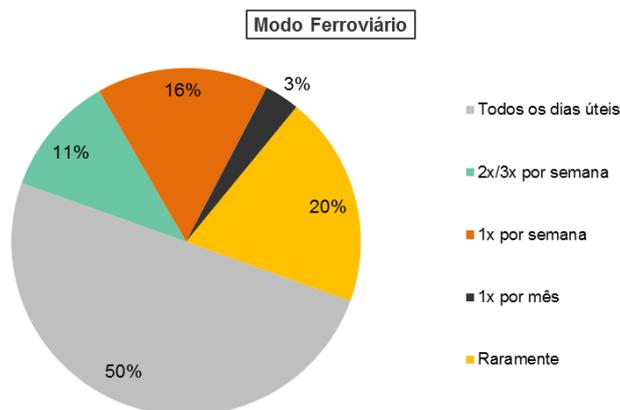
(39% do total do modo ferroviário e 29% do total do modo rodoviário) são feitas, no máximo, uma vez por semana.

Tabela 55 – Viagens em função da sua frequência

Motivo	Modo Ferroviário		Modo Rodoviário	
	Abs.	%	Abs.	%
Todos os dias úteis	329	50%	276	60%
2x/3x por semana	74	11%	52	11%
1x por semana	105	16%	19	4%
1x por mês	21	3%	29	6%
Raramente	129	20%	85	18%
Total	658		461	

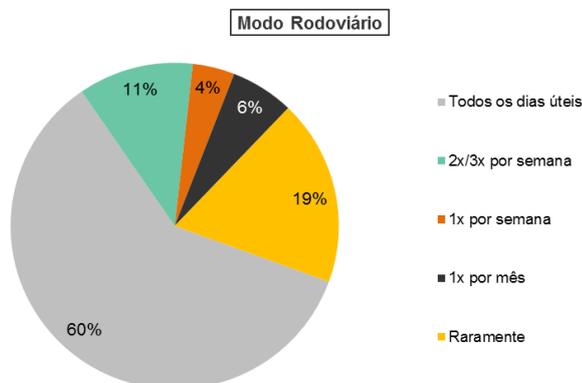
Fonte: Inquérito aos utilizadores do transporte coletivo, TIS, 2011

Figura 123 – Viagens em função da sua frequência de realização no transporte coletivo ferroviário



Fonte: Inquérito aos utilizadores do transporte coletivo, TIS, 2011

Figura 124 – Viagens em função da sua frequência de realização no transporte coletivo rodoviário



Fonte: Inquérito aos utilizadores do transporte coletivo, TIS, 2011

F.2.2.5. Título de transporte

Na Tabela 56 é apresentada a repartição das viagens em função do título de transporte utilizado pelos passageiros inquiridos. Nas Figura 125 e Figura 126 apresenta-se a representação gráfica desta.

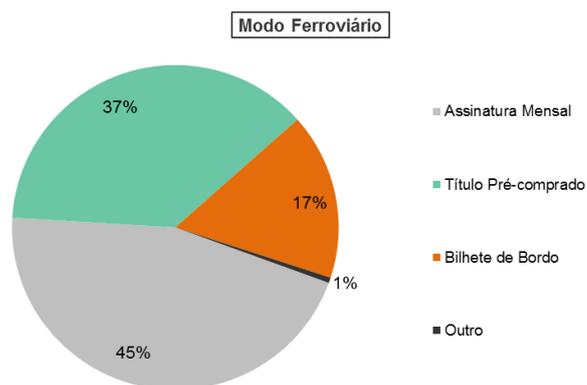
O facto de 83% das viagens no modo ferroviário e 96% no modo rodoviário serem realizadas com recurso a uma assinatura mensal ou a título pré-comprado refletem o carácter frequente destas viagens, como se observou no ponto anterior, relegando as viagens ocasionais para segundo plano.

Tabela 56 – Viagens em função do título utilizado no transporte coletivo

Título de transporte	Modo Ferroviário		Modo Rodoviário	
	Abs.	%	Abs.	%
Assinatura Mensal	299	45%	315	68%
Título Pré-comprado	247	37%	129	28%
Bilhete de Bordo	109	17%	18	4%
Outro	4	1%	0	0%
Total	658		461	

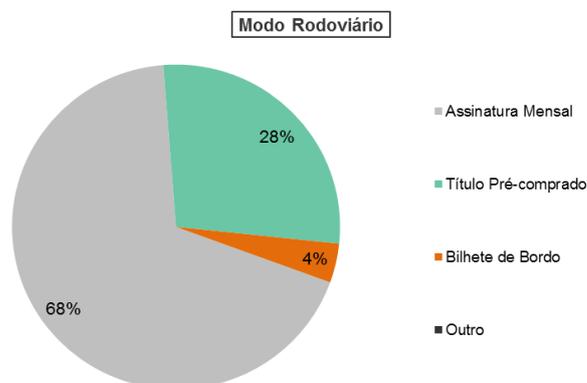
Fonte: Inquérito aos utilizadores do transporte coletivo, TIS, 2011

Figura 125 – Viagens em função do título utilizado no transporte coletivo ferroviário



Fonte: Inquérito aos utilizadores do transporte coletivo, TIS, 2011

Figura 126 – Viagens em função do título utilizado no transporte coletivo rodoviário



Fonte: Inquérito aos utilizadores do transporte coletivo, TIS, 2011

F.2.2.6. Modos de acesso e egresso

Na Tabela 57 apresenta-se a repartição das viagens em função do modo de acesso e de egresso da estação ferroviária ou terminal rodoviário utilizado. Nas Figura

127 e Figura 128 apresenta-se a representação gráfica da distribuição por modo de acesso, enquanto nas Figura 129 e Figura 130 apresenta-se a mesma distribuição para o modo de egresso.

Tabela 57 – Viagens em função do modo de acesso e de egresso utilizado no transporte coletivo

Modo	Modo Ferroviário				Modo Rodoviário			
	Acesso		Egresso		Acesso		Egresso	
	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	Abs.	%	%
Pé	589	90%	589	90%	352	76%	418	91%
Bicicleta	0	0%	0	0%	1	0%	0	0%
TI (condutor)	33	5%	3	1%	9	2%	9	2%
TI (acompanhante)	24	4%	21	3%	49	11%	9	2%
Autocarro	11	2%	36	6%	42	9%	21	5%
Outro	0	0%	9	1%	8	2%	4	1%
Total	658		658		461		461	

Fonte: Inquérito aos utilizadores do transporte coletivo, TIS, 2011

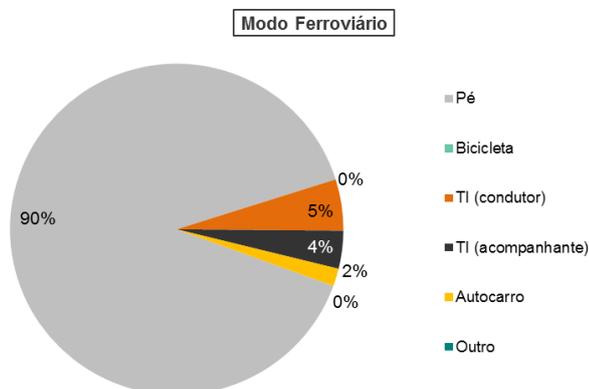
Grande parte dos utilizadores do transporte coletivo desloca-se a pé até à estação ou terminal rodoviário: na verdade, são 90% os passageiros do modo ferroviário e 76% os passageiros do modo rodoviário que procedem desta forma no acesso à estação/terminal.

O transporte individual (quer como condutor, quer como passageiro) e o autocarro assumem proporções residuais no caso do transporte ferroviário, ao contrário do transporte rodoviário, no qual 11% dos passageiros opta pela “boleia” no transporte individual.

Relativamente ao modo de egresso, a distribuição é relativamente semelhante tanto no transporte ferroviário como no transporte rodoviário: mais de 90% dos

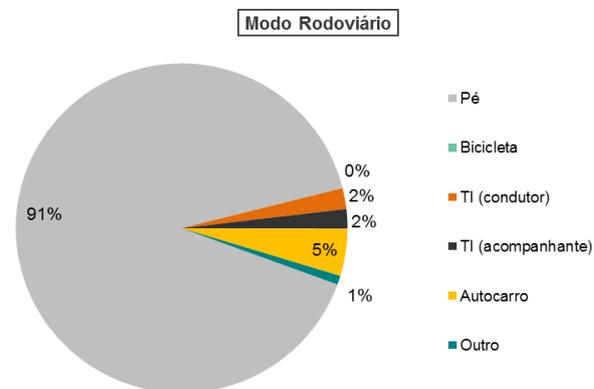
utilizadores desloca-se a pé no caminho entre a estação ou terminal e a residência. O autocarro, a segunda alternativa mais usada, assume, em ambos os casos, uma parcela de apenas 5% das viagens.

Figura 127 – Viagens em função do modo de acesso no transporte coletivo ferroviário



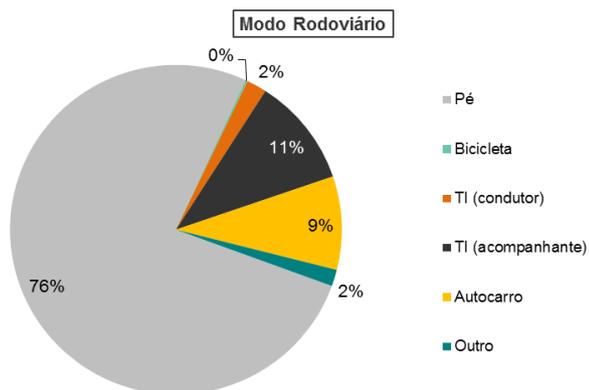
Fonte: Inquérito aos utilizadores do transporte coletivo, TIS, 2011

Figura 130 – Viagens em função do modo de egresso no transporte coletivo rodoviário



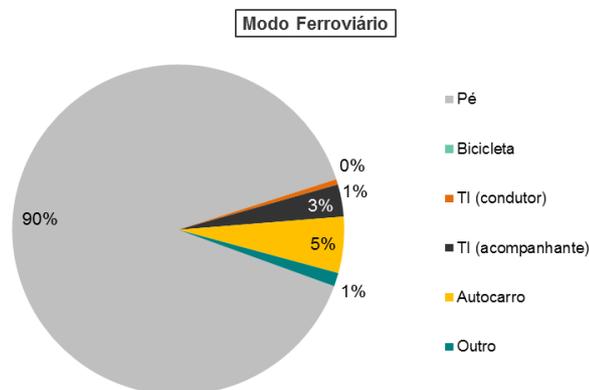
Fonte: Inquérito aos utilizadores do transporte coletivo, TIS, 2011

Figura 128 – Viagens em função do modo de acesso no transporte coletivo rodoviário



Fonte: Inquérito aos utilizadores do transporte coletivo, TIS, 2011

Figura 129 – Viagens em função do modo de egresso no transporte coletivo ferroviário



Fonte: Inquérito aos utilizadores do transporte coletivo, TIS, 2011

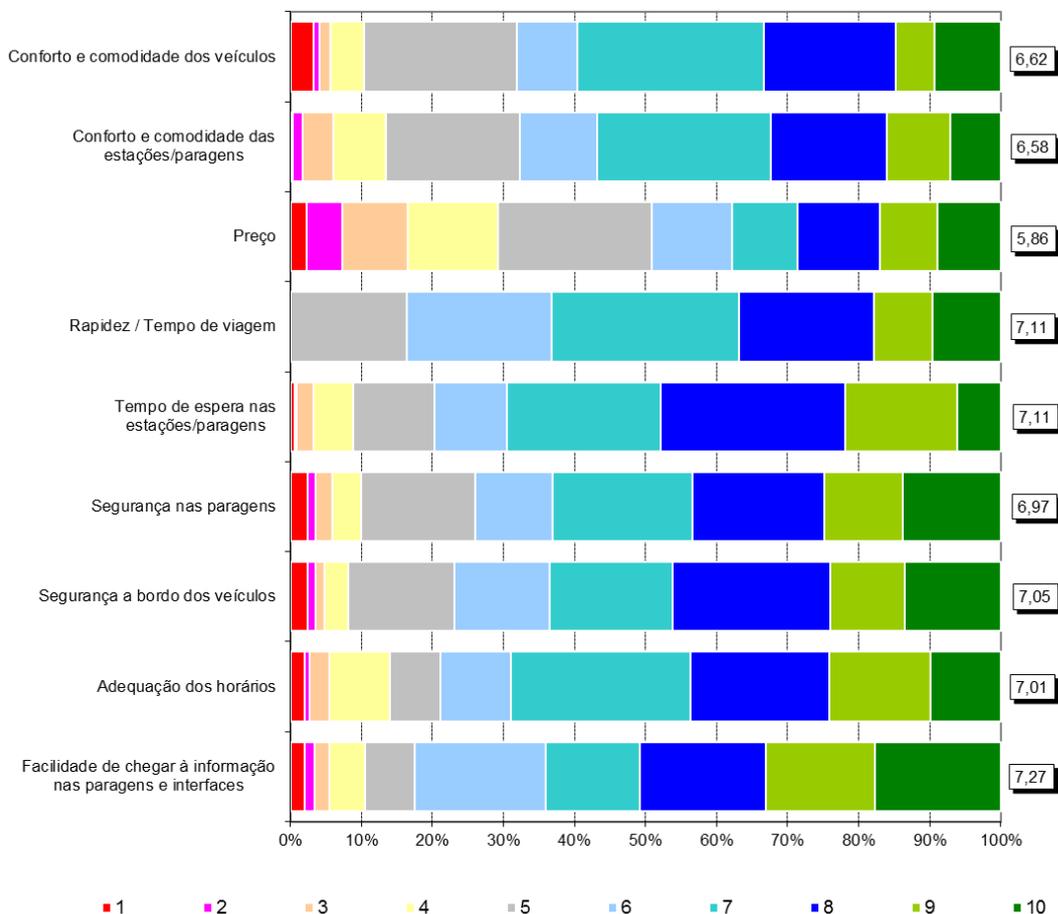
F.2.2.7. Grau de satisfação

Nas respostas relativas ao grau de satisfação, verificou-se que esta é mais elevada no transporte ferroviário do que no transporte rodoviário, para a generalidade dos indicadores.

De modo geral, os resultados agora obtidos mostram que existem oportunidades de melhoria na oferta do TC que devem ser implementadas no sentido de melhorar a satisfação e alargar o espetro de captação de procura.

Como se apresenta na Figura 131, numa escala de 1 a 10, os utilizadores do transporte coletivo ferroviário declaram níveis de satisfação muito elevados no que respeita à facilidade de chegar à informação nas estações (7,27). Em contraste, o preço do título de transporte é entendido como o principal fator de insatisfação (grau de satisfação global de 5,86), seguido do conforto e comodidade proporcionado pelas estações (6,58), o que traduz a necessidade de investir de modo mais significativo nas infraestruturas complementares e de apoio.

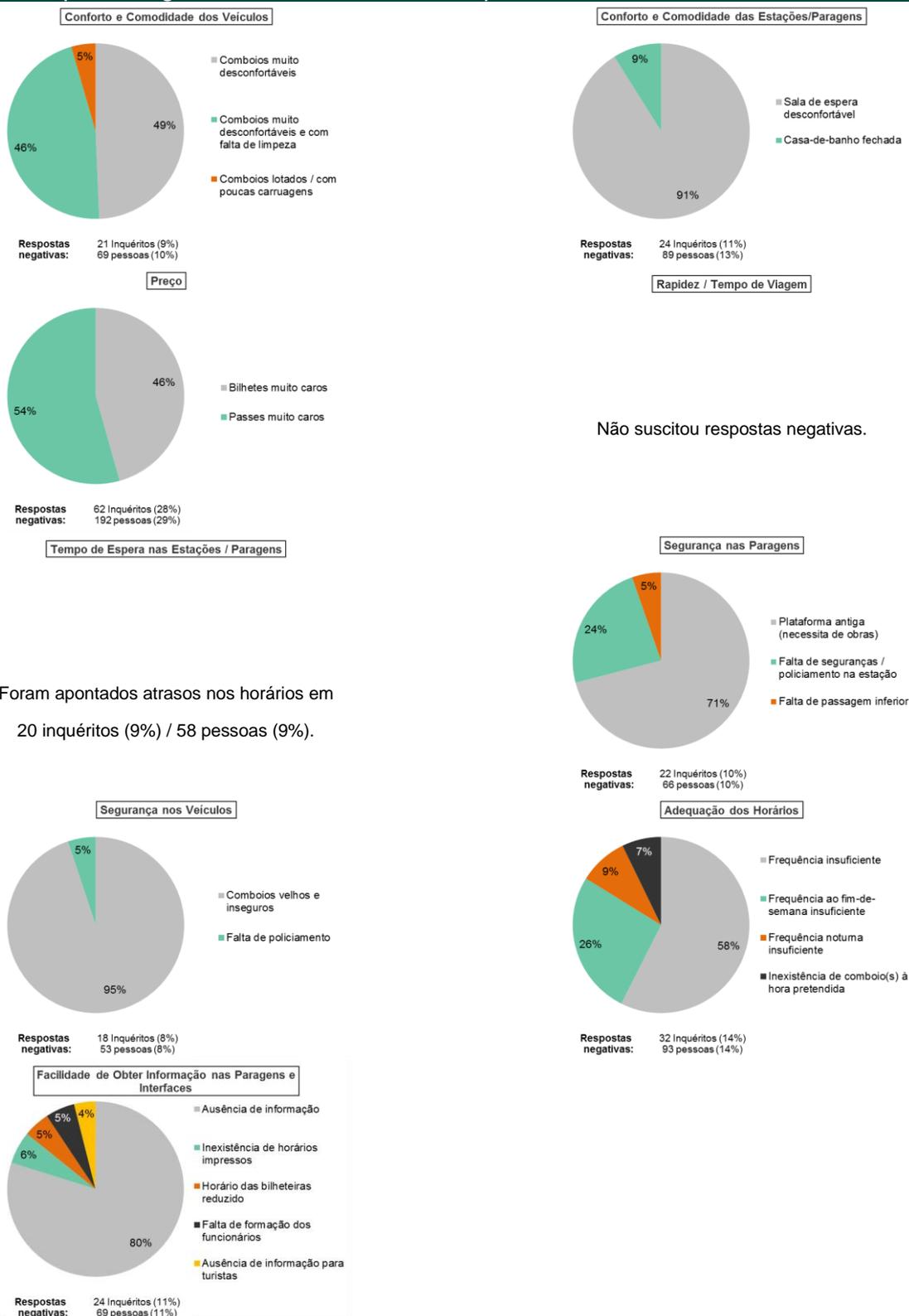
Figura 131 – Grau de satisfação dos utilizadores do transporte coletivo ferroviário



Fonte: Inquérito aos utilizadores do transporte coletivo, TIS, 2011

Analisando especificamente as classificações negativas dadas pelos inquiridos e os motivos para esse descontentamento (Figura 132), observa-se, no transporte coletivo ferroviário, que a pergunta relativa ao preço contou com o maior número de respostas negativas (28% dos inquiridos, que correspondem a 29% das viagens), seguida da adequação dos horários (14% das respostas e das viagens inquiridas), sendo nesta pergunta a frequência insuficiente dos comboios a resposta mais usual, além das queixas relativas a períodos específicos do dia ou da semana.

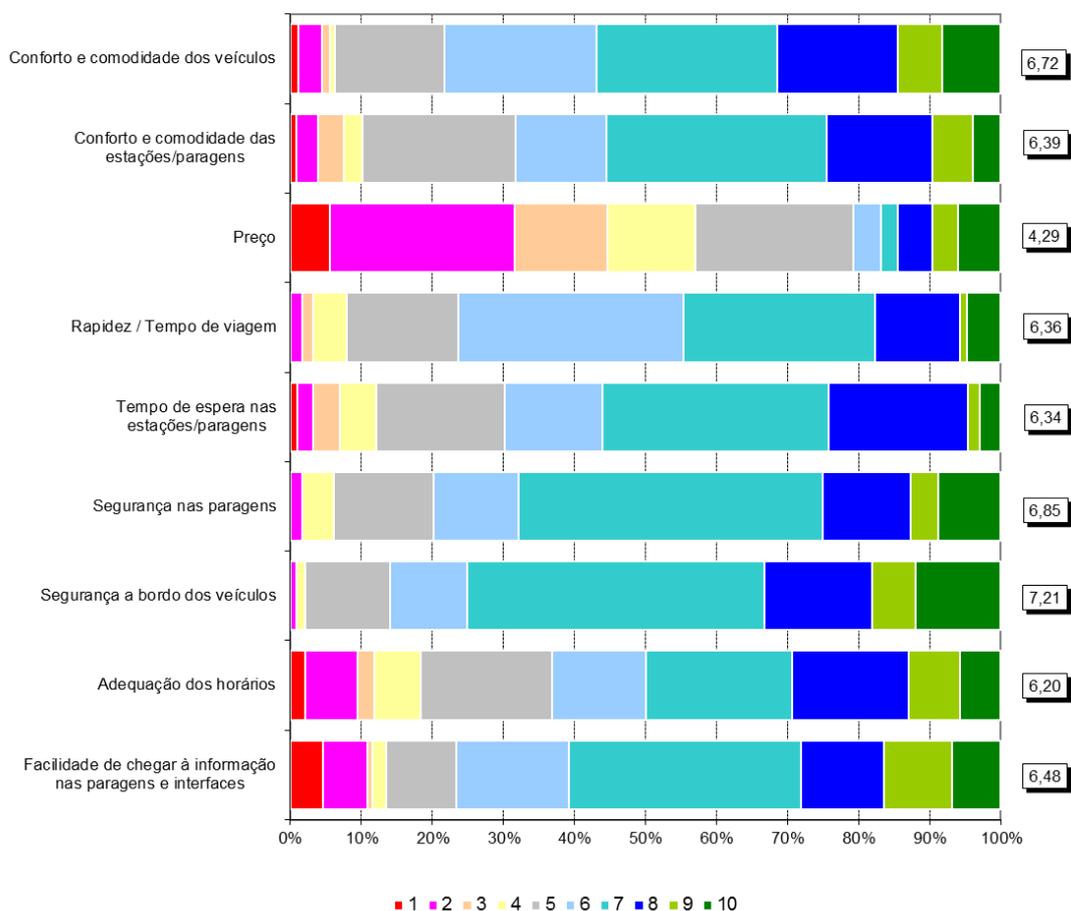
Figura 132 – Respostas negativas dos utilizadores do transporte coletivo ferroviário



Os utilizadores do transporte coletivo rodoviário, por sua vez, destacam a segurança a bordo dos veículos como fator positivo (7,21 em 10), seguindo-se a segurança nas paragens (6,85). O preço surge, uma vez mais, como o

principal fator de insatisfação, com uma classificação de 4,29 numa escala de 1 a 10, como se apresenta na Figura 133.

Figura 133 – Grau de satisfação dos utilizadores do transporte coletivo rodoviário



Fonte: Inquérito aos utilizadores do transporte coletivo, TIS, 2011

O preço dos títulos de transporte, referido em 58% das respostas, destaca-se, uma vez mais, das demais questões colocadas, sendo novamente a adequação dos horários (22% das respostas, correspondentes a 18% das viagens) o segundo aspeto com mais respostas negativas. A análise detalhada das justificações para as respostas negativas é apresentada na Figura 134.

Figura 134 – Respostas negativas dos utilizadores do transporte coletivo rodoviário



F.3. Táxis

F.3.1. Oferta

O contingente de táxis licenciados no concelho de Olhão é de 20 táxis. De acordo com os dados cedidos pela CM Olhão, este contingente encontra-se concentrado numa praça de táxis localizada no lado nascente da Av. da Republica, em Olhão. Para além desta praça que está bem localizada e que apresenta um aspeto cuidado (sinalização adequada e abrigo para passageiros), existem ainda outros lugares reservados a táxis noutros locais da cidade, nomeadamente: 2 junto ao RiaShopping, 2 junto à PSP e 1 lugar junto ao cais de embarque fluvial.

No entanto,, existem outros locais do concelho onde seria pertinente equacionar a localização de outras praças próximas de centros indutores de viagens, nomeadamente, e apenas a título de exemplo, a estação ferroviária, o centro da Fuseta, etc..



Praça de Táxis em Olhão

Na tabela seguinte apresentam-se os quantitativos de Praças de Táxis, contingente licenciado e capitação por

1.000 habitantes para Olhão e para os concelhos mais próximos.

Tabela 58 – Contingente de Táxis em Olhão e concelhos mais próximos

Concelho	Praças licenciadas	Nº de lugares atribuídos	Pop. residente	Capitação (táxi / 1.000 hab.)
Albufeira	24	104	40.828	2,55
Faro	7	30	64.560	0,46
Loulé	5	71	70.622	1,01
Olhão	1	20	45.396	0,44
S Brás Alportel	1	7	10.662	0,66
Tavira	ND			

Fonte: CM Olhão, tratamento TiS

Em Olhão, a oferta média *per capita* é de 1 táxi por cada 2.270 residentes, valor este que se revela desadequado, já que a bibliografia internacional de referência aponta para 1 táxi por cada 1.100 habitantes, mas sobretudo porque no período de verão a população presente aumenta substancialmente. Quando comparada com a oferta nos concelhos limítrofes, a oferta de táxis por residente em Olhão é a que apresenta o valor mais baixo, mas da mesma ordem de grandeza da de Faro (1 táxi para cada 2.152 residentes).

F.3.2. Procura

Globalmente, tendo em consideração os resultados do Inquérito à Mobilidade foram realizadas cerca de 392 viagens em táxi, o que representa 0,5% das viagens dos residentes. Estas viagens foram realizadas por residentes nas freguesias de Olhão, Pechão e Quelfes, essencialmente por assuntos de saúde / ir ao médico e regresso a casa.

Estes níveis de procura parecem muito baixos mas na realidade apontam para padrões de rotação do serviço de táxis bastante elevados (em média 20 serviços/táxi/dia). Importa ainda referir que se trata da procura em período de inverno, e realizada pelos residentes, não tendo sido identificada qualquer procura por parte dos visitantes inquiridos. É natural, que no período de verão, a procura por parte dos visitantes seja muito mais significativa. Na próxima fase do estudo, importa avaliar junto do Município de Olhão, Associação de Táxis ou Associação de Turismo se se justifica ou não ampliar o contingente de táxis no concelho (sobretudo num contexto de retração económica).

F.4. Interfaces

As interfaces de transporte consistem, por definição, em nós do sistema de transporte coletivo que permitem conexões entre vários modos e/ou serviços, com uma infraestrutura especialmente desenhada de modo a facilitar os transbordos entre os diversos modos.

A qualidade de uma **interface** é medida pela minimização do tempo despendido e do tempo percebido, pelos passageiros em transbordo, assim como pelo conjunto de valências dos serviços complementares oferecidos aos seus utilizadores. A minimização do tempo despendido é conseguida através da boa ligação entre diferentes modos de transporte, garantindo percursos curtos, compatibilização de horários, compatibilização do sistema tarifário, entre outros; a otimização do tempo percebido é conseguida através da

atratividade da interface, devendo esta possuir informação adequada, condições de espera e serviços de apoio atrativos.

Em Olhão, podem considerar-se como interfaces a estação ferroviária e o terminal, não se tratando nenhuma, contudo, de uma verdadeira interface intermodal. Foram também analisadas algumas das restantes interfaces existentes no resto do concelho, nomeadamente os cais de embarque nos barcos da Ria Formosa existentes em Olhão e na Fuseta, e as estações ferroviárias na Fuseta.

F.4.1. Olhão

F.4.1.1. Estação ferroviária de Olhão

A estação ferroviária de Olhão localiza-se na Avenida dos Combatentes da Grande Guerra, próxima de vários serviços importantes, como o Tribunal, Junta de Freguesia de Olhão, estabelecimentos de ensino, comércio, e do centro histórico da cidade. Como se observou, 22% da população da cidade de Olhão está a uma distância máxima de 400 metros da estação (Figura 115).



Largo da estação ferroviária de Olhão

Oferta TC

Como se apresentou anteriormente, em Outubro de 2011, esta estação era servida por 16 comboios em cada sentido (Tabela 59).

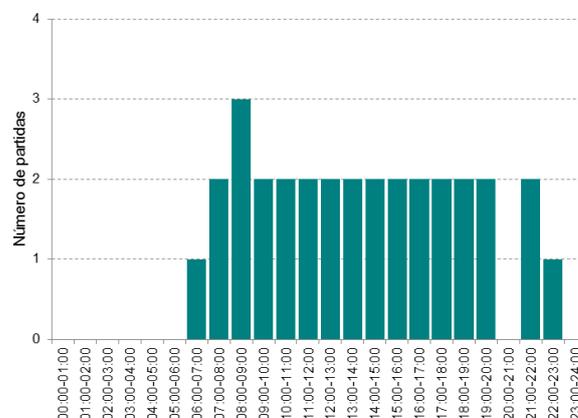
Tabela 59 – Oferta da CP na Estação de Olhão

Família	Serviços / sentido					
	Madr.	PPM	CD	PPT	Noite	TD
Faro <> Vila Real de Santo António <> Faro	0,5	2,0	3,5	2,5	1,5	10,0
Faro <> Tavira <> Faro	0,0	1,0	3,5	0,5	0,0	5,0
Faro <> Olhão <> Faro	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	1,0
Total	0,5	4,0	7,0	3,0	1,5	16,0

Fonte: tratamento TIS com base na informação da CP

O número de partidas por hora é constante entre as 7:00 e as 20:00, existindo um ligeiro acréscimo da oferta entre as 8:00 e as 9:00, como demonstra a Figura 135. Como se referiu anteriormente, as condições da Linha do Algarve (via única, com os cruzamentos de comboios a ocorrerem apenas nas estações) introduzem inúmeros atrasos, que prejudicam muito a qualidade do serviço.

Figura 135 – Partidas da CP da Estação de Olhão



Fonte: tratamento TIS com base na informação da CP

Apesar do *minibus* de Olhão circular na Avenida dos Combatentes da Grande Guerra, que dá acesso direto à estação, não existe uma paragem no Largo da Estação, sendo que as paragens mais próximas localizam-se na Rua Patrão Joaquim Casaca ou na Avenida da República (sentido ascendente), o que penaliza a existência de transbordos entre estes dois modos.

A única paragem de autocarros existente no local pertence aos Expressos da RENEX, que garantem as ligações a Lisboa.

Por outro lado, destaca-se igualmente a inexistência de uma praça de táxis no local, sendo que a praça mais próxima se localiza na Avenida da República (sentido ascendente), junto da interseção com a Rua 18 de Junho.



Paragem da RENEX no Largo da Estação

Oferta de estacionamento

A oferta de estacionamento de apoio à estação resume-se a 16 lugares marcados, bem como à oferta localizada ao longo da Avenida dos Combatentes da Grande Guerra, da Rua Cândido do Ó Ventura e da Rua Primeiro de Maio.

Nenhum destes lugares é tarifado, e coexiste com a ocorrência de estacionamento ilegal no próprio Largo da Estação (espaços não marcados como estacionamento, passadeiras, etc.) e na Avenida dos Combatentes da Grande Guerra.

No Largo da Estação, existem 6 lugares reservados para o Tribunal Judicial de Olhão, o que, dada a expectativa dos utilizadores face à utilização do parque (como complemento à estação) acaba por constituir um apelo à ilegalidade destes lugares. Aliás, seria de considerar a transferência destes lugares para a Avenida da República, passando estes lugares a ser utilizados, por exemplo, pelo “kiss & ride” ou para local de uma praça de táxis.

As áreas dedicadas a “kiss & ride” são áreas junto a interfaces ou paragens de transporte coletivo reservadas à paragem de veículos para tomada ou largada de passageiros.



Estacionamento no Largo da Estação

Na estação está acautelada a reserva de estacionamento para deficientes, embora as já referidas condições de acesso entre a plataforma e o comboio desincentivem (ou impossibilitem) a sua utilização por pessoas de mobilidade reduzida.

Destaca-se a inexistência de uma zona para largada e tomada de passageiros (“kiss & ride”), o que tem de ser realizado em plena via (na própria avenida ou no Largo da Estação). Refira-se que foram identificados movimentos significativos de “levar/buscar familiares” junto à estação no Inquérito à Mobilidade, o que reforça a necessidade de providenciar espaço para este tipo de estacionamento.

Refira-se ainda que não existem infraestruturas de parqueamento de bicicletas junto à estação.

Acessibilidade exterior e interior

Os acessos à estação realizam-se à superfície e pelo lado Sul, obrigando os passageiros a transpor a passagem de nível na junção entre Avenida da República e Avenida Dr. Bernardino da Silva. Em alternativa, existe na mesma zona uma entrada “clandestina” para a estação, que potencia o acesso dos passageiros aos cais de embarque por este local.

De notar igualmente que, consoante se entre por essa entrada “clandestina” ou pela verdadeira entrada da estação, o acesso ao sentido contrário da linha é sempre feito de nível, obrigando ao atravessamento dos carris.

O acesso do Largo da Estação aos cais de embarque Sul é possível de ser realizado sem a transposição de degraus (pela entrada lateral da estação, uma vez que a entrada para o edifício pelo lado exterior possui degraus), existindo igualmente rampas na passagem de nível. Destaca-se novamente, porém, a extrema dificuldade que um passageiro com mobilidade reduzida sentirá ao tentar embarcar e/ou desembarcar dos comboios a circular na Linha Ferroviária do Algarve.



Passagem pedonal na Linha Ferroviária do Algarve (Avenida da República)



Cais (e passagem de nível ao fundo) da estação ferroviária de Olhão

Serviços e avaliação qualitativa da interface

De um modo geral, e em comparação com outras estações da mesma linha, a estação que serve a sede de concelho acaba por oferecer condições razoáveis ao nível das áreas de espera (quer interior, quer exterior, com bancos em ambos os locais), informação ao público (horários e tarifário) e casas-de-banho (num edifício contíguo), apresentando ainda um café imediatamente ao lado do edifício da estação. É de realçar a ausência de equipamento de apoio, como sejam telefones públicos, máquina de multibanco, terminal de acesso à internet e, principalmente, máquinas de venda automática de títulos o que, tendo em conta as horas de funcionamento das bilheteiras (com intervalos de funcionamento de meia-hora durante a manhã e durante a tarde), obriga, por vezes, à compra de bilhetes a bordo do comboio³².

³² As horas de fecho destas bilheteiras ocorrem depois da passagem dos comboios nos dois sentidos, abrindo cerca de 20 minutos antes da passagem dos comboios seguintes, o que se afigura como suficiente face à procura expectável da estação.

Durante as visitas realizadas, foi possível confirmar a presença, ainda assim, de funcionários da CP e/ou REFER no local, bem como de informação sonora no momento da chegada dos comboios.



Informação ao público na estação ferroviária de Olhão



Entrada do terminal rodoviário de Olhão

Oferta TC

Como se viu anteriormente, as carreiras que servem o terminal rodoviário têm frequências bastante distintas: algumas das carreiras oferecem apenas 2 circulações por dia em cada sentido, noutros casos circulam carreiras (nomeadamente a ligação a Faro) com 36 circulações diárias por sentido.

Neste local, além das carreiras urbanas e inter-concelhias da EVA e das carreiras “expresso” da RNE e da RENEX, existe ainda uma paragem do Circuito Urbano de Olhão.

A oferta total do terminal rodoviário de Olhão apresenta-se resumida por período do dia na Tabela 60.

F.4.1.2. Terminal rodoviário de Olhão

Localizado na Rua General Humberto Delgado, o terminal rodoviário de Olhão dista pouco mais de 200 metros da estação ferroviária, localizando-se também numa zona central da cidade de Olhão.

Poder-se-á, contudo, equacionar a sua transferência para uns armazéns da CP localizados a Norte da estação ferroviária, que permitiria a constituição de uma verdadeira interface multimodal.

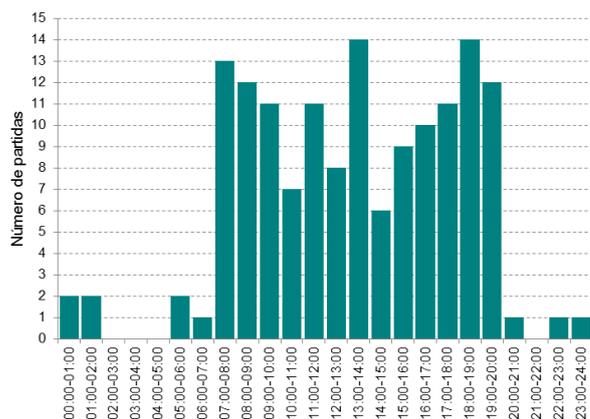
Tabela 60 – Oferta no terminal rodoviário de Olhão

Carreira	Serviços / sentido					
	Madr.	PPM	CD	PPT	Noite	TD
Circuito Urbano	0,0	3,0	7,0	3,0	0,0	13,0
EVA Olhão < Moncarapacho (via Quelfes)	0,0	2,0	2,5	1,5	0,0	6,0
EVA Olhão < Moncarapacho (via Fuzeta)	0,0	5,5	7,0	4,5	0,0	17,0
EVA Olhão < Pechão	0,0	0,5	2,5	2,0	0,5	5,5
EVA Olhão < Poço Longo	0,0	1,0	1,0	1,0	0,0	3,0
EVA Faro < Olhão	0,5	9,5	15,5	9,5	1,0	36,0
EVA Faro < VRSA	0,0	4,0	4,5	3,0	0,0	11,5
EVA Lagos < Sevilha	0,0	1,0	0,5	0,5	0,0	2,0
EVA Lisboa < VRSA	0,0	0,5	2,0	1,0	0,5	4,0
RENEX Lisboa < Loulé	1,0	0,0	0,5	0,5	0,0	2,0
RENEX Lisboa < VRSA	1,0	0,5	2,5	1,0	1,0	6,0
RNE Lisboa < VRSA	1,5	0,0	1,5	0,5	0,0	3,5

As partidas do terminal rodoviário são máximas entre as 13:00 e as 14:00 e entre as 18:00 e as 19:00, e igualmente elevadas entre as 7:00 e as 8:00, existindo quatro horas do dia (maioritariamente durante a madrugada) em que não existe qualquer partida deste terminal, como se observa na Figura 136.

Registam-se alguns casos em que os horários não são integralmente cumpridos em algumas carreiras, embora ocorram mais frequentemente (e com valores que podem ir até aos 30 minutos de atraso ou de avanço) nas carreiras “expresso” que provêm de Lisboa.

Figura 136 – Partidas do terminal rodoviário de Olhão



Fonte: tratamento TIS com base na informação da CMO, EVA, RENEX e RNE



Paragem do Circuito Urbano junto ao terminal rodoviário de Olhão

A ligação a Faro é aquela que absorve maior parte das carreiras que partem do terminal rodoviário de Olhão, principalmente no período de ponta da manhã. No sentido contrário, apesar de o número de carreiras ser inferior, configura igualmente uma oferta razoável entre a capital de distrito e a cidade de Olhão.

Oferta de estacionamento

Um pouco à semelhança do que se verifica na estação ferroviária, o estacionamento próximo do terminal rodoviário não é tarifado.

Nas ruas próximas do terminal, mais concretamente na Rua General Humberto Delgado, Rua Cândido do Ó Ventura e Rua Primeiro de Maio, a pressão de estacionamento é elevada e tem associada a ocorrência de estacionamento ilegal, inclusive em cima dos passeios e na área reservada à paragem de autocarros.



Estacionamento ilegal na Rua General Humberto Delgado

Em frente a este terminal, localiza-se a Junta de Freguesia de Olhão, a qual dispõe de um lugar reservado para deficientes.

O atravessamento para os autocarros não é, contudo, acompanhado de passeios rebaixados nem sequer de uma passadeira.

Não existe uma zona específica para largada e tomada de passageiros, sendo de considerar que a reserva deste espaço faz falta já que cerca de 11% dos passageiros do terminal rodoviário chegam como acompanhantes a esta paragem. Mais uma vez se regista a ausência de

infraestruturas de parqueamento de bicicletas.

Acessibilidade exterior e interior

Não existe, como se referiu, qualquer acesso direto à zona de paragem dos autocarros, que se faz na via reservada para o efeito, no exterior do terminal. Esta via nas horas de ponta tem uma extensão insuficiente face ao número de carreiras urbanas e inter-concelhias, provocando obstruções na normal circulação rodoviária.



Zona de paragem e estacionamento no terminal rodoviário de Olhão

É importante a existência de uma passadeira em frente à entrada do terminal, como forma de facilitar a ligação à estação ferroviária, bem como passeios rebaixados nesta zona, de modo a possibilitar o acesso a cadeiras de rodas e/ou cadeiras de bebés. Todavia, as restrições de acesso às pessoas de mobilidade reduzida estão presentes, quer do lado dos veículos (nem todos têm piso rebaixado), mas também da própria interface, já que esta obriga à utilização de escadas.

Serviços e avaliação qualitativa da interface

Apesar da paragem dos veículos ser feita na via pública, o terminal possui uma sala de espera no seu interior, com condições razoáveis de atendimento e espera.

O horário do terminal, apesar de limitado, cobre mais de 90% das partidas em dia útil do terminal³³, embora se possa questionar a inexistência de um abrigo para espera destinado aos passageiros das restantes circulações.

Não existem, porém, telefones públicos, uma caixa multibanco (o banco mais próximo encontra-se a poucos metros do terminal) ou um terminal de acesso à internet. Não existe uma máquina de venda automática de bilhetes, o que originará, nos casos dos passageiros que se deslocam nos períodos em que o terminal está fechado, o agravamento da tarifa do passageiro (pelo recurso à tarifa de bordo), nem a possibilidade de pagamento com recurso a multibanco.

A informação ao público (ao nível dos horários) encontra-se afixada num painel para o efeito, embora nem todos os horários se encontrem disponíveis em papel para entrega aos passageiros.



Sala de espera do terminal rodoviário de Olhão



Informação ao público no terminal rodoviário de Olhão

F.4.1.3. Outras paragens de TC rodoviário

A oferta de transporte coletivo rodoviário no concelho não dispõe de uma imagem comum e cuidada, coexistindo abrigos e paragens de vários tipos, com tratamentos e equipamentos distintos.

Além da total inexistência de informação ao público nos abrigos e paragens (ou, quando existente, completamente degradada e desatualizada), regista-se mesmo a ausência de abrigos em muitos locais (por exemplo, entre Moncarapacho e Olhão, apenas existem abrigos neste sentido, estando o sentido contrário dotado unicamente

³³ Ao dia útil, o terminal está aberto entre as 7:00 e as 19:15.

de indicação de paragem). Quando existentes, os abrigos variam de aspeto consoante a freguesia.



Abrigo de paragem em Moncarapacho



Abrigo de paragem na EN125 em Olhão



Informação ao público degradada e desatualizada em paragem em Moncarapacho

É de realçar, ainda assim, a existência de zonas de paragem em grande parte dos casos, bem como a sinalização horizontal na via que existe nas paragens do Circuito Urbano, mesmo quando não existe zona de reserva fora da plena via para a paragem dos autocarros.



Área para paragem de autocarro na Avenida 5 de Outubro em Olhão



Sinalização horizontal junto a uma paragem do Circuito Urbano

F.4.2. Outras interfaces do concelho

As restantes paragens ferroviárias do concelho (Fuseta e Fuseta-A) estão em elevado estado de degradação, com os edifícios de apoio à estação encerrados ao público e, por isso, não estão disponíveis serviços adicionais ou pessoal de apoio ao passageiro.

Efetivamente, apenas a presença dos horários afixados denuncia a existência de serviços naquelas estações, destacando-se ainda a ausência de caminhos “lógicos” para acesso às estações.



Apeadeiro de Fuseta-A



Bilheteiras e informação ao público no terminal fluvial de Olhão

No concelho de Olhão existem dois terminais fluviais, respetivamente em Olhão e na Fuseta.

O terminal fluvial de Olhão oferece algumas comodidades aos passageiros (bancos e cobertura), mas a arquitetura do espaço e sobretudo das bilheteiras não dignifica esta opção de transporte, tanto mais que corresponde a uma interface muito utilizada pelos turistas.

No âmbito do Programa Polis Litoral Ria Formosa, está a ser projetada a requalificação do cais de acostagem de Olhão, sendo de esperar que venha a dotar-se de condições de atendimento ao público semelhantes às do terminal fluvial da Fuseta.

Com efeito, o terminal fluvial da Fuseta apresenta ótimas condições de estadia e atendimento aos passageiros, e constitui-se uma mais-valia na qualificação do espaço público deste lugar.

As bilheteiras na Fuseta apresentam boas condições, ao contrário das de Olhão (que apresentam um aspeto mal cuidado e onde a imagem da informação é pouco cuidada, os horários estão afixados e os preços estão escritos à mão.



Zona de espera no terminal fluvial da Fuseta



Bilheteiras e estacionamento reservado para deficientes no terminal fluvial da Fuseta



Informação ao público no terminal fluvial da Fusetta

G. Transporte Individual

G.1. Breve enquadramento

Nesta secção apresenta-se a caracterização do sistema de transporte individual (TI) no concelho de Olhão, considerando-se quer a oferta existente, quer a procura que foi levantada através dos trabalhos de campo específicos. Por fim, é realizada uma análise crítica preliminar relativa ao funcionamento deste sistema. Na edição final deste relatório serão apresentados novos indicadores de desempenho da rede rodoviária, de modo a fornecer uma “fotografia” da situação existente e a permitir avaliar de forma sustentada as alterações que se venham a preconizar nas fases seguintes do estudo.

As questões ligadas à acessibilidade e mobilidade em TI constituem-se como um aspeto decisivo para a caracterização e definição dos processos de ordenamento do território e das tendências de planeamento da acessibilidade e mobilidade de um determinado aglomerado, destacando-se desde logo diferentes estratégias de atuação que podem passar por:

- Privilegiar a circulação automóvel em detrimento de outros modos de transporte;
- Promover a multiplicação e o aumento de capacidade das infraestruturas rodoviárias.

Ou, por outro lado:

- Reduzir efetivamente o espaço consumido pela circulação automóvel assim como limitar a sua

apropriação do espaço público;

- Promover uma repartição modal mais favorável ao Transporte Coletivo;
- Promover a segurança e conforto da circulação em modos suaves (modo pedonal, bicicletas, etc.);
- etc.

Neste contexto, a análise detalhada da acessibilidade em TI (e respetiva rede rodoviária) do concelho de Olhão implica, naturalmente, a assunção de um modelo de tráfego de âmbito alargado (de nível municipal, mas abrangendo os grandes eixos rodoviários da Região do Algarve) que tenha em conta, não só a oferta de alternativas de circulação, mas também a procura de tráfego registada nesses eixos.

Este modelo de tráfego foi desenvolvido utilizando o *software* alemão da PTV: o Visum. Nesta primeira fase o modelo foi desenvolvido, calibrado e validado para a situação atual (2011) mas, numa segunda fase, servirá como instrumento previsional da procura de tráfego futura e respetivo desempenho da correspondente rede rodoviária, permitindo testar as várias propostas de organização da rede viária que se venham a propor na Fase de formulação de propostas.

G.2. Rede Rodoviária Existente (Oferta)

G.2.1. Hierarquia da rede rodoviária

Por forma a caracterizar o sistema rodoviário de Olhão (e respetivos acessos) definiu-se uma hierarquia para a rede rodoviária do concelho, a qual foi aferida em função da avaliação das características físicas (capacidade, geometria, características da respetiva envolvente), funcionais (qual o papel das vias no modelo de deslocações do concelho) e tendo em consideração a evolução urbana mais recente do concelho.

Nesta abordagem não foi, naturalmente, esquecido que a hierarquização de uma rede rodoviária deve estabelecer-se em função da importância das ligações entre aglomerados ou zonas urbanas dentro dos próprios aglomerados. Para esta classificação foi tida em consideração a dimensão e importância urbana do aglomerado, as atividades económicas, o interesse turístico da zona, e o estabelecimento de ligações com o exterior. O objetivo último da correta hierarquia rodoviária é o de servir pessoas e as atividades económicas, e não apenas uma questão de engenharia de tráfego.

A definição da hierarquia rodoviária deverá ter como ponto de partida a importância das ligações que oferece e culminar no tipo de perfil e condições de operação que a via deverá apresentar. De notar, no entanto, que embora nesta classificação, esteja implícita a consideração da geometria e perfil transversal, tal não implica a obrigatoriedade de uma rigidez completa a esse nível.

Neste entendimento, foram definidos os seguintes níveis

na hierarquia viária:

- **Nível I – Rede Supra Concelhia** – Assegura os principais acessos ao concelho e garante as ligações entre concelhos (ligações regionais);
- **Nível II – Rede Estruturante e de Distribuição Principal** – Assegura a distribuição dos maiores fluxos de tráfego do concelho, bem como os percursos longos e médios intra-concelhios e o acesso à rede de nível I;
- **Nível III – Rede de Distribuição Secundária** – Composta por vias internas aos aglomerados urbanos ou vias de ligação entre aglomerados, pode assegurar a distribuição próxima, bem como o encaminhamento dos fluxos de tráfego para as vias de nível superior;
- **Nível IV – Rede de Distribuição Local (rede de proximidade)** – Composta por vias estruturantes ao nível dos aglomerados, com alguma capacidade de escoamento, onde o peão é já um dos principais “atores” (no caso das zonas urbanas);
- **Nível V – Rede de Acesso Local** – Garante o acesso rodoviário ao edificado, reunindo condições privilegiadas para a circulação de peões e bicicletas (no caso das zonas urbanas).

A classificação dos vários níveis foi desenvolvida de acordo com os parâmetros apresentados na Tabela 64.

Tabela 61 – Principais parâmetros de avaliação dos níveis hierárquicos da rede rodoviária

Crítérios	Descrição
Objetivos	Onde se definem os objetivos e funções que se pretendem que cada nível desempenhe por ordem de importância
Exigências Particulares	Define as condições que deverão ser verificadas em cada nível para que os objetivos definidos possam ser atingidos
Características físicas	Define os perfis transversais tipo de referência para cada nível
Acessos	Define o tipo e as condições de acesso às vias pertencentes aos vários níveis
Atributos operacionais	Nestes parâmetros são definidas as velocidades em vazio (velocidade padrão) para cada nível. São também definidos os intervalos de capacidade para cada nível, sendo que no caso das vias dos níveis mais locais se deve definir o limite máximo do tráfego que deverá circular neste tipo de vias
Estacionamento	Estabelece as condições em que o estacionamento se pode processar nas vias de cada nível
Cargas e descargas	Define em que condições se podem processar estas atividades nas vias pertencentes a cada nível
Transportes coletivos	Define as características a que deverão obedecer as paragens e os espaços canais para os modos coletivos que utilizem a rede viária
Circulação de peões e velocípedes	Define as condições de circulação dos peões e dos velocípedes em cada nível

As funções, objetivos, características físicas e operacionais dos vários níveis hierárquicos são definidos no quadro seguinte (vide Tabela 62).

Tabela 62 – Características físicas e funcionais da hierarquia rodoviária

Nível		Nível I	Nível II	Nível III	Nível IV	Nível V
Designação da Rede Viária		Rede Supra Concelhia	Rede Estruturante e de Distribuição Principal	Rede de Distribuição Secundária	Rede de Distribuição Local	Rede de Acesso Local
Objetivos:		Principais acessos ao concelho e suporte aos percursos de longa distância inter-concelhios	Distribuição dos principais fluxos de tráfego do concelho, suporte aos percursos médios intra-concelhios e acesso à rede de nível I	Distribuição de proximidade e encaminhamento dos fluxos de tráfego para as vias de nível superior	Distribuição no aglomerado	Acesso ao edificado ou lugares
Funções:	Ligação à Rede Nacional Fundamental	Sim	-	-	-	-
	Ligações inter-concelhias e de atravessamento do concelho	Sim	Sim	-	-	-
	Ligações à rede estruturante do concelho	Sim	Sim	-	-	-
	Coleta e distribuição do tráfego dos sectores urbanos	-	Sim	Sim	-	-

Nível		Nível I	Nível II	Nível III	Nível IV	Nível V
	Coleta e distribuição do tráfego dos aglomerados	-	-	-	Sim	-
	Acesso Local	-	-	-	sim	sim
Exigências Particulares		Separação completa da envolvente	Proteção da envolvente	-	Introdução de medidas de acalmia de tráfego	Introdução de medidas de acalmia de tráfego
Características Físicas						
Número Mínimo Desejável de Vias [n]		2 + 2	1 + 1	1 + 1	1 + 1	1 + 1
Separação física dos sentidos de circulação		Obrigatória	Desejável	Facultativa	A evitar	Proibida
Largura das vias (1 sentido/2 sentidos) [m] *		Não se aplica / 3,25 (mínimo)	Não se aplica / 3,25 (mínimo)	3,50 / 3,25	3,50 / 3,25	3,50 / 3,25
Largura de referência dos passeios [m] **		Não se aplica	2,50	2,50	2,25	2,25
Número de Sentidos		2	2	1 ou 2	1 ou 2	1 ou 2
Acessos	Intersecções desniveladas permitindo ligações a vias do mesmo nível ou adjacente	Sim	Sim	-	-	-
	Intersecções de nível com regulação semafórica ou ordenada	-	Sim	Sim	Sim	-
	Livre	-	-	-	Sim	Sim
Atributos Operacionais						
Velocidade regulamentada [km/h]		70 – 120	40 – 80	30 – 50	20 – 50	20 – 50
Gama de capacidades desejáveis por sentido de circulação [veíc./h]		2.400 – 6.000	1.300 – 2.000	750 – 1.500	n.a.	n.a.
Estacionamento		Interdito	Autorizado com regulamentação própria, sujeito a restrições operacionais da via	Autorizado com regulamentação própria		
Cargas e Descargas		Interditas	Interditas	Reguladas	Reguladas	Reguladas
Transportes Coletivos						
Corredores BUS		Não permitido	Permitido	Permitido	Permitido	Não desejável
Paragens		Proibidas	Sítio Próprio	Desejavelmente em Sítio Próprio	Sítio Próprio ou banal	Sítio Próprio ou banal
Circulação Pedonal e de Velocípedes		Interdita	Segregada	Segregada	Segregada ou Livre	Livre

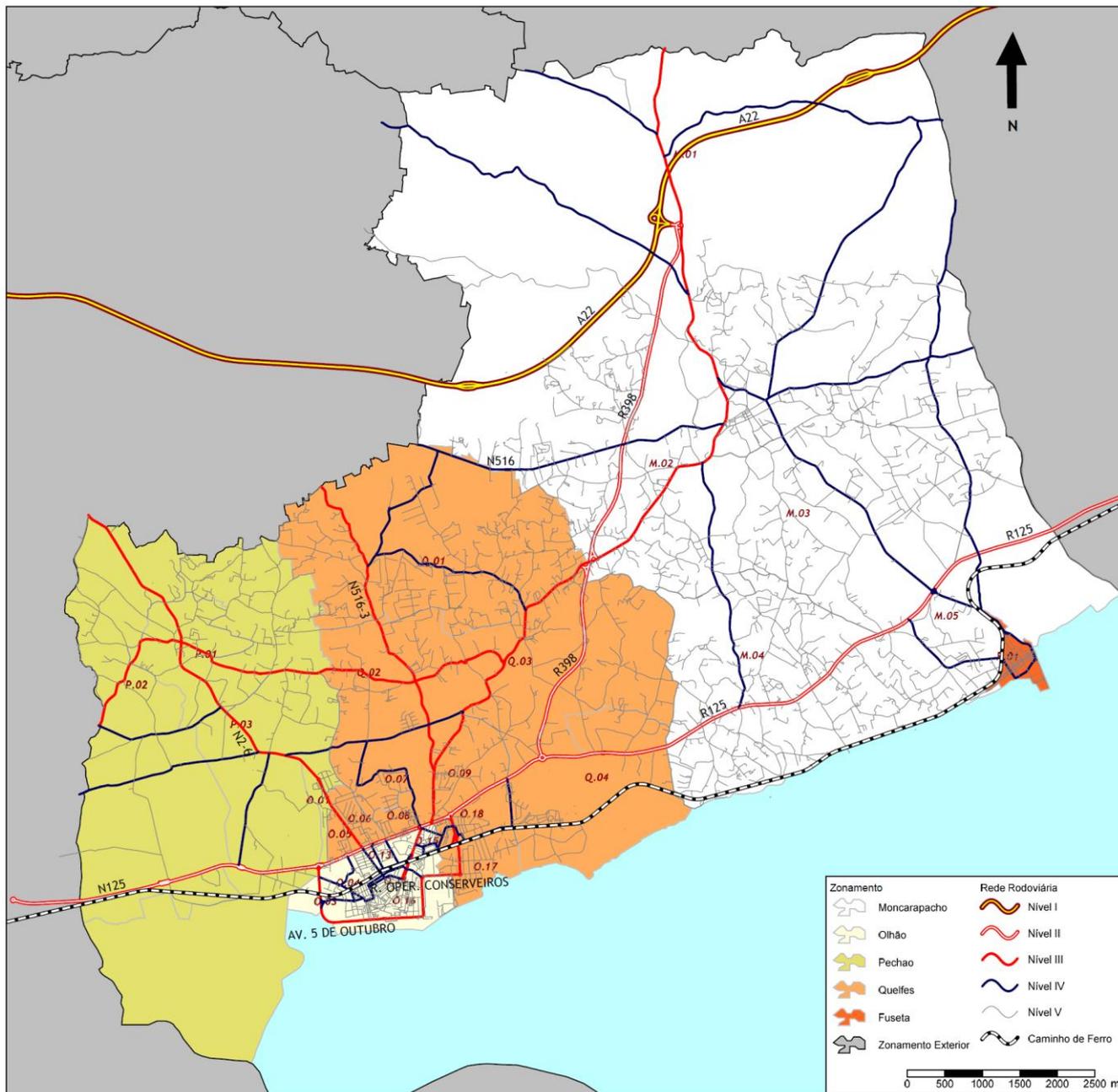
* em vias a implementar de raiz

** dependente da hierarquia da rede pedonal e a aplicar em novos empreendimentos

A Figura 137 permite uma leitura espacializada da rede rodoviária em função da hierarquia estabelecida. Nesta figura apresenta-se ainda a rede rodoviária modelada para

o concelho de Olhão.

Figura 137 – Classificação da rede rodoviária por nível hierárquico



Fonte: TIS, Modelo de tráfego do concelho de Olhão

A rede de **Nível I** que serve o concelho de Olhão é definida pelo **IP1/A22** (Via Infante de Sagres). Tratando-se de um Itinerário Principal da rede nacional, esta via define-se, de certa forma, como sendo o acesso de

hierarquia superior do concelho. Genericamente, o IP1/A22 estava concessionado à Euroscut em regime SCUT (Sem Custos para o Utilizador), no entanto, a partir de 8 de Dezembro de 2011, começaram a ser

cobradas portagens por sistema exclusivamente eletrónico (mantendo-se a concessão à Euroscut Algarve). Trata-se de uma via que atravessa longitudinalmente a região do Algarve promovendo a ligação entre Lagos e Castro Marim/Vila Real de Santo António. Tem início a ponte de Lagos, em Bensafrim, e permite o acesso a Lagos, Mexilhoeira Grande, Portimão, Lagoa, Silves, Alcantarilha, Algoz e Albufeira antes de se cruzar, em Ferreiras, com o IP1/A2 (Autoestrada do Sul), que permite a ligação a Lisboa e ao Alentejo. A partir deste ponto tem nós rodoviários que possibilitam o acesso a Boliqueime, Loulé, Faro, Olhão, Tavira, Monte Gordo, Castro Marim e Vila Real de Santo António, terminando junto à Ponte Internacional do Guadiana, que faz fronteira com Espanha. Esta via localiza-se no limite Norte do concelho, a norte de Moncarapacho.

A rede de **Nível II** inclui as vias pertencentes à rede rodoviária nacional complementar (neste caso, Estradas Nacionais) e à rede rodoviária regional com características físicas e funcionais que, por um lado potenciam a existência de ligações de distribuição entre os diversos polos de geração do concelho e, por outro, permitem as ligações inter-concelhias e de atravessamento do concelho.

Consideram-se as seguintes vias como pertencentes à rede de Nível II:

- **EN125** – Trata-se de uma via que, em conjunto com a ER125 (que acaba por ser a continuação da EN125 mas com uma classificação de nível “inferior”), permite uma ligação transversal do concelho de Olhão. A EN125 possibilita a ligação rodoviária entre Faro e Olhão (até à intersecção giratória com a EN398). Possui

duplo sentido de circulação e um perfil transversal tipo de 2+2 vias e separador central “físico” desde Faro até à intersecção com as ruas Almirante Reis e António Henrique Cabrita. Neste troço, este eixo adquire características de via rápida, as quais colocam dificuldades acrescidas às travessias pedonais, num contexto em que a ocupação marginal é relativamente descontínua, mas justifica a existência de paragens de transporte coletivo. A partir deste ponto apresenta um perfil transversal tipo de 1+1 vias sendo que, na zona mais urbana de Olhão, possui passeios e vias laterais segregadas com a possibilidade de estacionamento de veículos. A maioria das intersecções existentes ao longo do seu traçado tem a geometria de rotundas ou é regulada através de semáforos;

- **ER125** – A ER125 é a continuação da EN125 para Nascente e permite a ligação entre Olhão e Tavira (Nó da Pinheira do IP1/A22). Quer pelas suas características geométricas, quer pela sua ocupação marginal, assume-se muito mais com carácter de “estrada rural” do que com o de “estrada urbana” face ao traçado da EN125. Possui uma ocupação marginal (mais dispersa e menos densa do que o que acontece ao longo do traçado da EN125 respeitante à área central de Olhão), algumas intersecções (todas elas de nível e com a configuração de “X” ou de “T”) e passadeiras de peões que podem levantar algumas questões ao nível da segurança dos automobilistas e peões. Possui duplo sentido de circulação e um perfil transversal de tipo de 1+1 vias e bermas laterais;

- **ER398** – Trata-se de uma via que praticamente permite a ligação rodoviária longitudinal do concelho, realizando a ligação entre o IP1/A22 (Nó de Olhão/Moncarapacho) e o centro de Olhão (intersecção giratória com a EN125). Ao longo do seu traçado possui apenas um nó intermédio (desnivelado) com a “antiga” EN398, permitindo a ligação a Lagoão e Moncarapacho (mais para Norte) e a Quelfes (mais para Sul). Possui, naturalmente, dois sentidos de circulação e um perfil transversal tipo de 1+1 vias e bermas laterais.

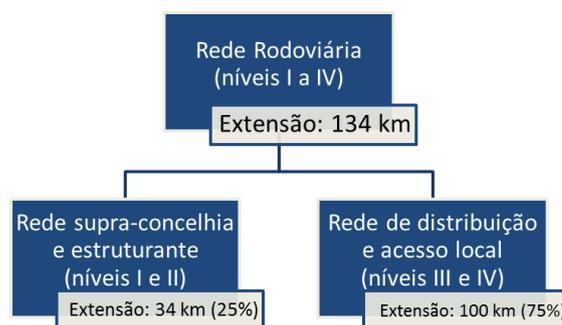
Relativamente à rede de **Nível III** consideraram-se as seguintes vias:

- **Com a orientação Sul-Norte:**
 - A ER2-6 (ligação entre Estói, intersecção com a EN2, e Olhão, intersecção com a EN125);
 - A “antiga” EN398;
 - A EM516-3.
- **Com a orientação Nascente-Poente:**
 - Ligação rodoviária entre o Pechão e a “antiga” EN398.
- **Na área urbana de Olhão:**
 - A Avenida Cinco de Outubro;
 - A Avenida das Forças Armadas;
 - A Rua dos Operários Conserveiros;
 - As passagens superior e inferior sobre a linha de caminho-de-ferro;
 - A Avenida Bernardino Silva; e
 - A Avenida da República.

As redes de **Nível IV** e **V** também aparecem representadas na figura anterior mas, por serem mais densas, não se descrevem as vias que a constituem. A rede de **Nível V**, de serviço local aos edifícios (no caso da área urbana) ou aos aglomerados (no caso da área rural), é representada com um grafismo “esbatido”, quer porque a sua identificação e caracterização não cabem no âmbito da presente análise, quer porque é a rede que mais facilmente se desatualiza.

Com base no modelo de tráfego realizado para o concelho de Olhão, foi medida a extensão da rede correspondente a cada nível hierárquico (níveis I a IV). Deste modo, de acordo, com a classificação definida, dividiram-se os diferentes níveis por dois grandes grupos de acordo com a sua funcionalidade e capacidade de absorção do tráfego: rede fundamental (supra-concelhia, estruturante e de distribuição principal) e rede local (de distribuição secundária, de proximidade e de acesso local).

Figura 138 – Extensão da rede viária do concelho de Olhão



Fonte: TIS – Modelo de tráfego do concelho de Olhão

A rede fundamental representa cerca de 25% da rede rodoviária do concelho (com aproximadamente 134 km, no total, não esquecendo que não se está a contabilizar a rede pertencente ao nível V) e possibilita a ligação entre

Olhão e os concelhos de Faro, Loulé e Tavira, o atravessamento do concelho e o acesso aos seus principais aglomerados, bem como a própria ligação entre alguns deles. A rede local constitui os restantes 75% da rede rodoviária.

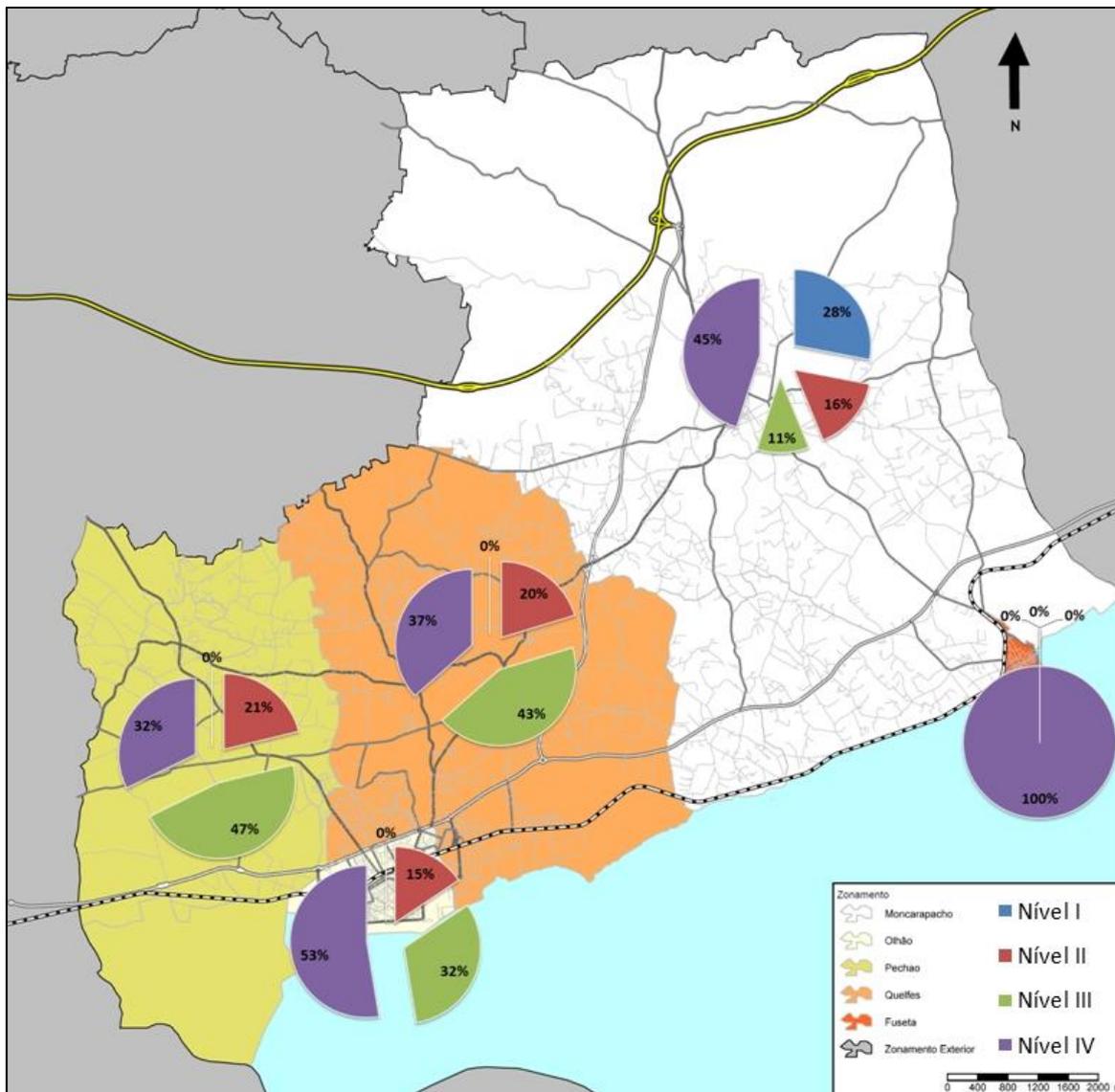
Na Figura 139 é possível verificar a composição hierárquica da rede rodoviária no interior das cinco freguesias do concelho. Neste contexto, é possível destacar que:

- À custa do atravessamento do IP1/A22 dentro dos seus limites, a freguesia de Moncarapacho é a única que apresenta extensão de rede rodoviária de nível I. Por outro lado, interessa ressaltar que esta freguesia acaba por ser diretamente servida por esta rede (nível I) uma vez que possui um nó rodoviário com esta Autoestrada;
- Moncarapacho é também atualmente a freguesia melhor servida em termos de rede do nível II, por via do seu atravessamento pelas EN398 e

ER125. De qualquer modo, em termos médios relativamente aos restantes níveis hierárquicos é na freguesia do Pechão que esta rede tem maior peso;

- Pelo contrário, a freguesia da Fuseta não é servida por rede do nível II, nem por rede de nível III. Com efeito, a Fuseta é uma freguesia de “acessibilidade local” para a qual se deslocam apenas as pessoas/viagens que aí têm destino. Apesar disso seria desejável que a ligação à ER 125 pudesse ser garantida por uma via de características de 3º nível;
- A extensão correspondente à rede do nível III é relativamente homogénea entre todas as freguesias, com exceção de Moncarapacho, onde este nível hierárquico é menos representativo, e da Fuseta, onde não existe este nível de rede;
- Por ser o mais expressivo em todo o concelho e o menos importante para esta análise, o peso da rede do nível V (acesso local) não foi considerado.

Figura 139 – Peso de cada nível hierárquico (I a IV) da rede rodoviária, por freguesia



Fonte: TIS – Modelo de tráfego do concelho de Olhão

G.2.2. Características base da rede rodoviária

De modo a caracterizar as atuais condições de funcionamento da rede rodoviária do concelho, e também a estabelecer os parâmetros base para construção do

modelo de tráfego, foram compilados diversos indicadores de caracterização da atual rede rodoviária.

Neste entendimento, as características base reunidas foram:

- Extensão de cada via;

- Capacidade teórica por via e por sentido de circulação;
- Número de faixas e vias por troço e por sentido;
- Sentidos de circulação;
- Velocidade base de circulação (teórica); e,
- Características geométricas e tipo de controlo das intersecções.

As figuras seguintes caracterizam, de um modo genérico, a rede modelada de acordo com as condições de funcionamento atuais.

(essencialmente rede do 5.º nível – não apresentada na Figura 140) e os 3.400 veículos/hora/sentido (rede do 1.º nível – IP1/A22).

A maior parte das vias do concelho oferece uma capacidade teórica menor. Na prática, apenas o IP1/A22, alguns troços da EN125 e algumas artérias urbanas da área central de Olhão possuem vias de circulação por sentido e características geométricas que possibilitam a existência de capacidades teóricas mais elevadas.

G.2.2.1. Capacidade teórica da rede atual

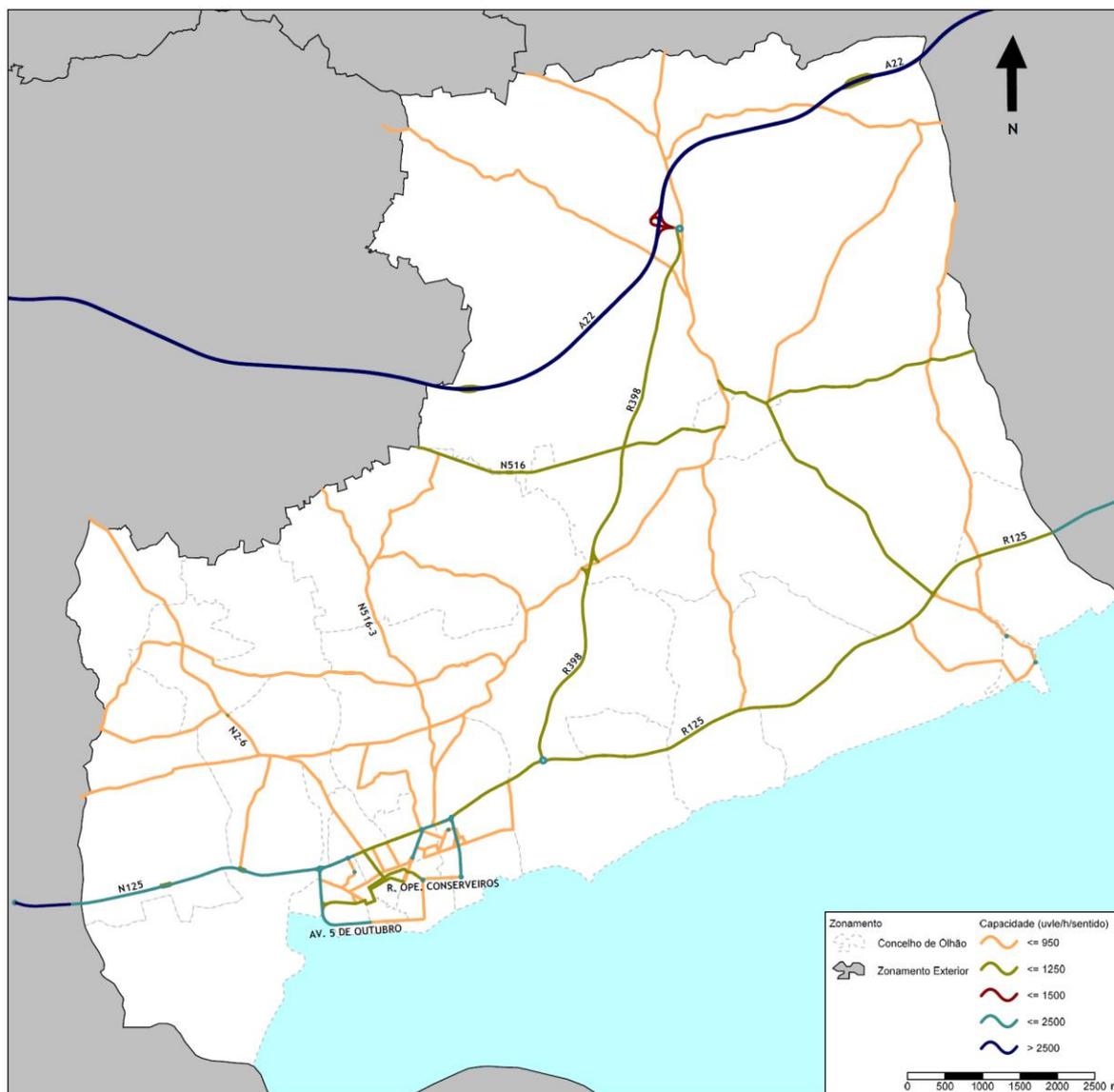
A capacidade horária teórica (veículos/hora/sentido) de cada via, ou trecho de via, é atribuída de acordo com os seguintes fatores:

- As características geométricas e físicas da infraestrutura;
- O tipo de tráfego existente;
- A existência, ou não, de estacionamento lateral; e
- As condições de controlo de tráfego (intersecções prioritárias, semaforizadas, etc.).

A **capacidade teórica** de uma via é o máximo fluxo horário de veículos estável passível de atravessar uma dada secção durante um determinado período de tempo (no caso do presente estudo, uma hora).

Na Figura 140 ilustra-se a classificação considerada. As capacidades variam entre os 550 veículos/hora/sentido

Figura 140 – Capacidade teórica considerada na rede rodoviária modelada



Fonte: TIS – Modelo de tráfego do concelho de Olhão

G.2.2.2. Número de vias de circulação

O número de vias de circulação é, naturalmente, um dos fatores que influenciam a capacidade teórica de uma determinada via pelo que, na Figura 141, apresenta-se graficamente a caracterização efetuada com base nos dados da rede NAVTEQ (utilizada na base do desenvolvimento do modelo de tráfego) e nas

verificações de campo entretanto efetuadas.

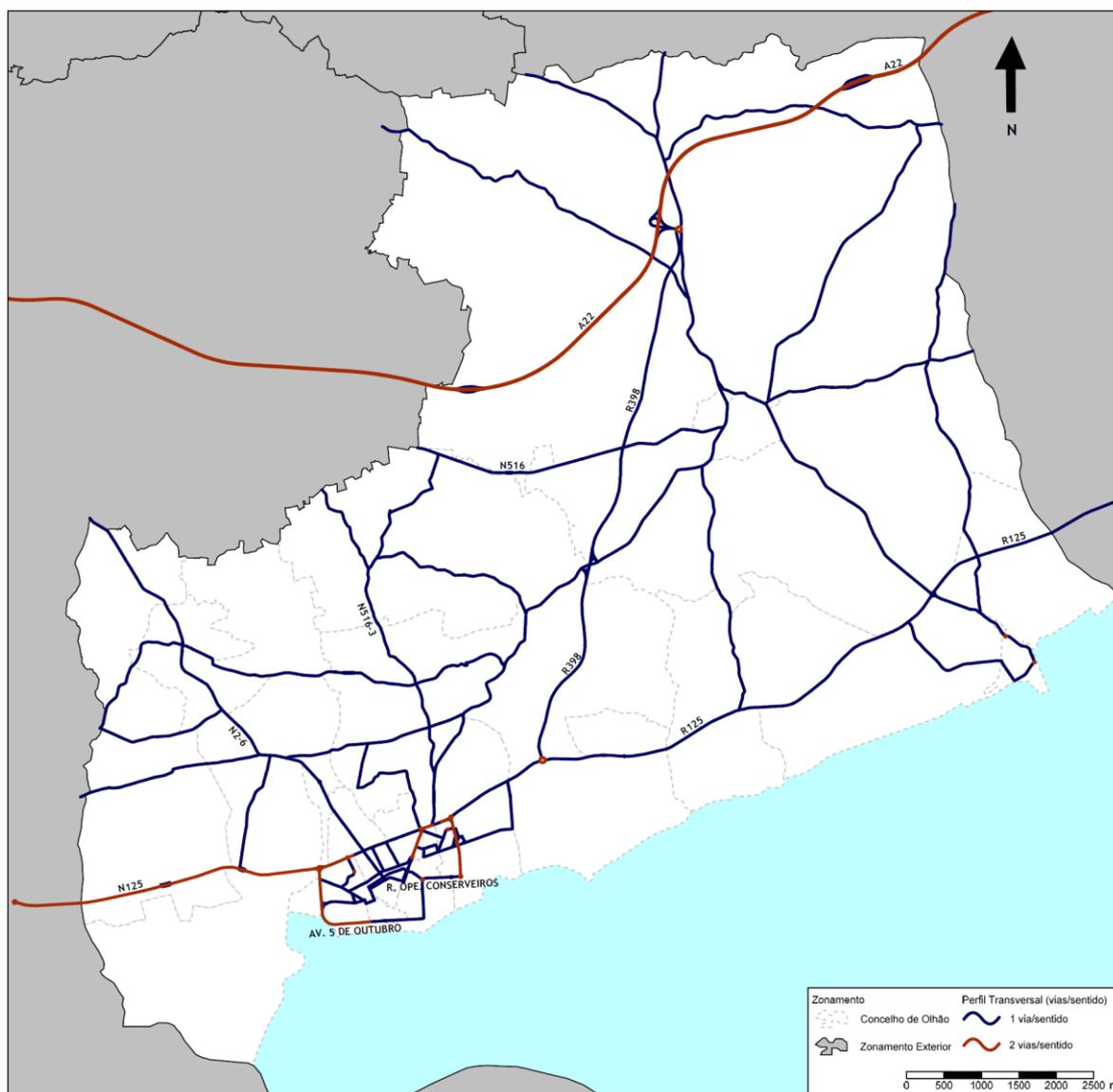
Da análise desta figura percebe-se claramente que as infraestruturas rodoviárias com uma via de circulação (de sentido único ou de duplo sentido de circulação) são maioritárias no concelho, o que não está dissociado do facto de se estar na presença de um concelho onde os fluxos de tráfego não estão sujeitos à pressão registada

nos grandes centros urbanos que obriga à existência de vias de grande capacidade.

As rodovias com um maior número de vias de circulação por sentido pertencem, normalmente, à rede rodoviária de nível superior (níveis I e II), ainda que no centro de

Olhão seja possível identificar alguns eixos com 2 vias de circulação por sentido, respetivamente a Av. 5 de Outubro, a Av. Bernardino da Silva e a via que serve a zona industrial de Olhão e liga à EN125.

Figura 141 – Número de vias por sentido



Fonte: TIS – Modelo de tráfego do concelho de Olhão

G.2.2.3. Velocidades teóricas de circulação

À semelhança da definição das capacidades teóricas de cada via, as velocidades teóricas de circulação são também atribuídas de acordo com alguns fatores, dos quais se destacam:

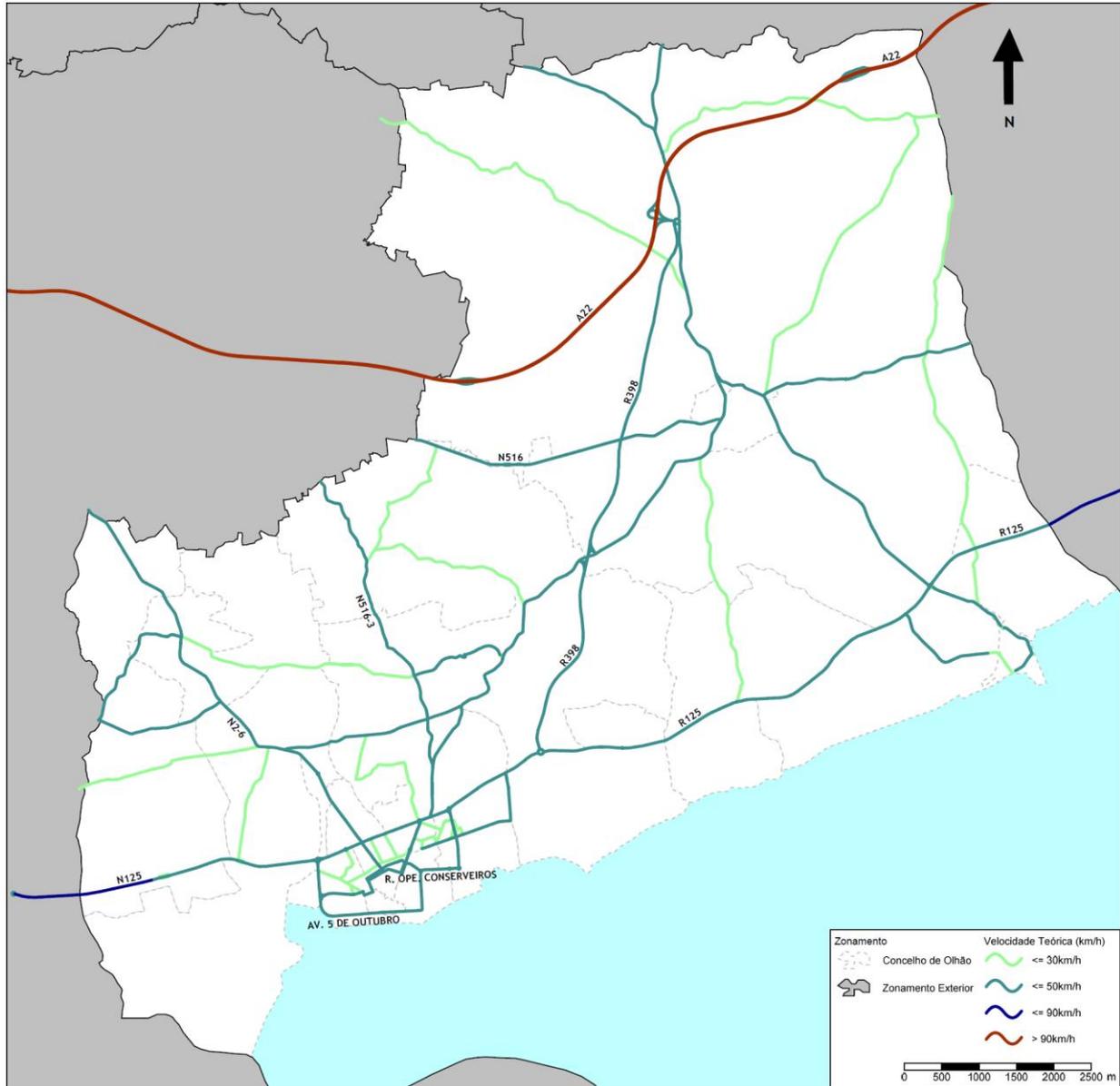
- As velocidades máximas possíveis de praticar em cada via de acordo com o regulamento do Código da Estrada;
- As características geométricas e físicas da infraestrutura;
- O tipo de ocupação marginal da via;
- O tipo de tráfego existente; e
- As condições de controlo de tráfego e a existência, ou não, de travessias pedonais.

Tal como seria expectável, quanto mais elevada a hierarquia viária (redes dos níveis I, II e III) mais “pesada” é a infraestrutura, o que se traduz num maior número de vias por sentido, uma maior largura das vias, etc. que, entre outros fatores, permitem uma maior capacidade de acolhimento dos fluxos de tráfego e velocidades teóricas mais elevadas.

Assim, de uma forma geral, a rede viária de Olhão permite velocidades que variam entre os 30 km/h e os 50 k/h nas vias que integram as redes até ao nível II (sendo que num troço da ER125 é permitida uma velocidade igual a 90 km/h) e superior a 90 km/h nas vias de nível I.

Neste contexto a **velocidade teórica** de uma via, ou trecho de via, define-se por, ser a maior velocidade média possível numa determinada infraestrutura rodoviária para um dado veículo e sob determinadas condições (neste caso específico considera-se a rede “em vazio”, ou seja, sem qualquer fluxo de tráfego em circulação).

Figura 142 – Velocidade base teórica de circulação (em vazio)



Fonte: TIS – Modelo de tráfego do Concelho de Olhão

G.3. Procura Atual em TI

G.3.1. Procura global

A caracterização da procura atual em TI nas freguesias do Concelho de Olhão tem como ponto de partida os resultados do Inquérito à Mobilidade realizado no âmbito deste estudo. Nos pontos seguintes analisam-se os aspetos mais relevantes da utilização do TI e seus utilizadores e que importa ter presente no processo de definição de uma estratégia de intervenção.

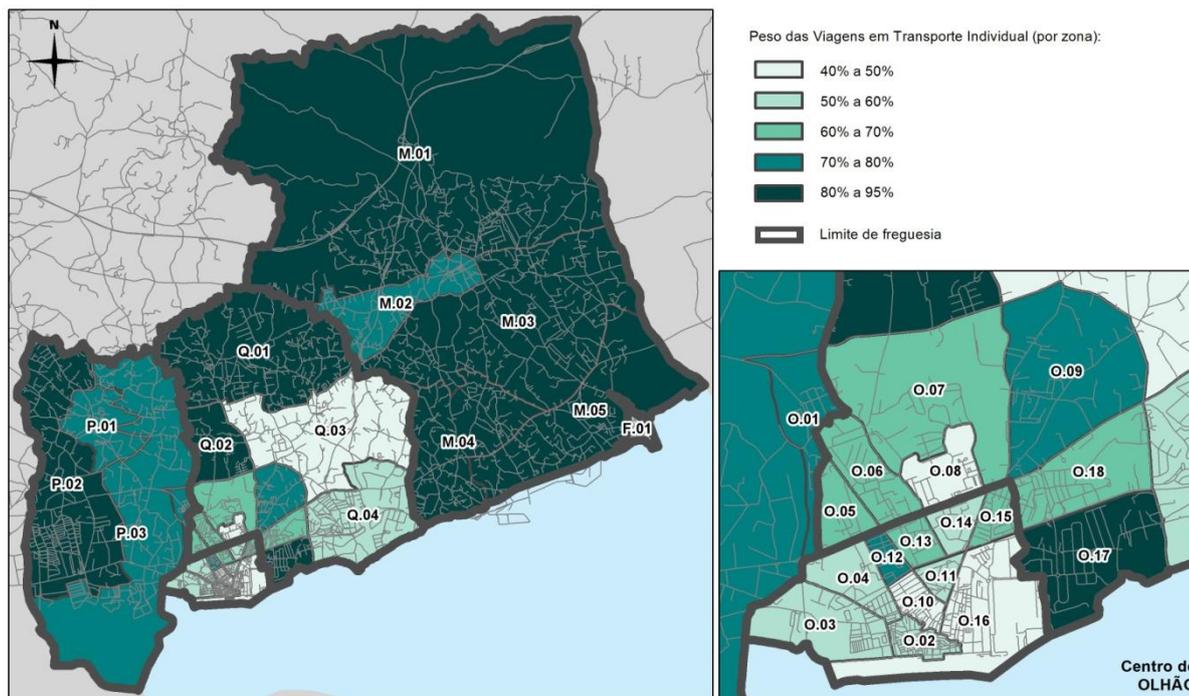
G.3.1.1. Repartição modal das viagens

Segundo os resultados do Inquérito à Mobilidade, num

dia médio útil terminam no concelho de Olhão cerca de 44,1 mil viagens em Transporte Individual, as quais correspondem a uma quota modal de 63% o que confirma o modo rodoviário como o mais utilizado para garantir as deslocações dos residentes e visitantes de Olhão.

Na Figura 143 apresenta-se o peso das viagens em TI em cada uma das zonas de Olhão. Da sua leitura é possível constatar que existe uma elevada dependência do automóvel nas zonas rurais e de ocupação dispersa e de baixa densidade (Moncarapacho, zonas rurais de Quelfes e do Pechão), o que obriga a viagens de maior distância, regra geral apoiadas pela utilização do transporte individual já que a opção pelo transporte coletivo é limitada pela reduzida oferta proporcionada.

Figura 143 – Peso das viagens em TI (por zona)



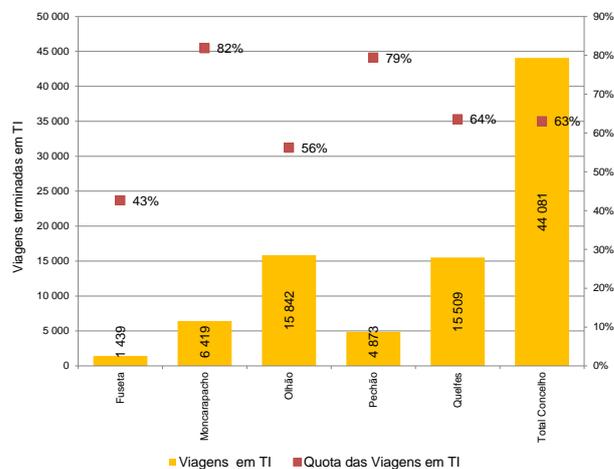
Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011



Na Figura 144 e na Tabela 63 apresentam-se as viagens terminadas em TI e o peso destas viagens face ao total de viagens terminadas em cada freguesia (quota de viagens em TI). Da sua observação é possível verificar que se registam algumas diferenças no comportamento nas várias freguesias:

- Tal como verificado na figura anterior, três das cinco freguesias que integram o Concelho de Olhão registam uma quota de viagens em TI superior à média;
- Entre estas destacam-se as freguesias do Pechão e de Moncarapacho, com percentagens na ordem dos 80% das viagens terminadas na freguesia a serem realizadas em TI;
- A freguesia da Fuseta regista a menor quota de viagens em TI, com uma percentagem de 43%, o que decorre do maior nível de envelhecimento da população residente (cerca de 25% da população possui 65 ou mais anos) e das próprias atividades dos residentes, de carácter mais local;
- Em número absoluto, é na freguesia de Olhão que se regista o maior número de viagens terminadas em TI, seguindo-se a freguesia de Quelfes.

Figura 144 – Viagens terminadas e quota das viagens TI no Concelho de Olhão



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

Tabela 63 – Viagens terminadas e quota das viagens TI no concelho de Olhão

Freguesia	Viagens em TI	Total de Viagens	Quota das Viagens em TI
Fuseta	1.439	3.374	43%
Moncarapacho	6.419	7.846	82%
Olhão	15.842	28.206	56%
Pechão	4.873	6.136	79%
Quelfes	15.509	24.402	64%
Total do Concelho	44.081	69.963	63%

Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

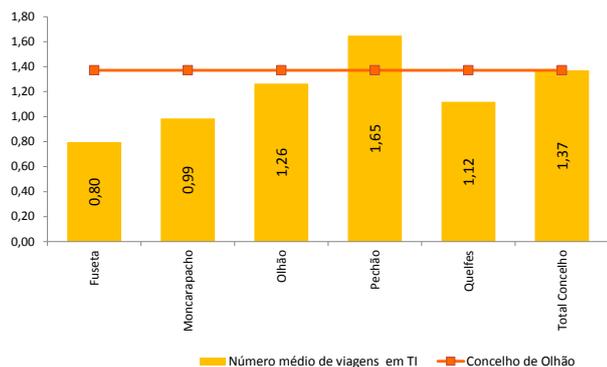
Na Figura 145 apresenta-se o número médio de viagens em TI realizadas por residente em cada freguesia do concelho de Olhão.

Como se percebe da observação da figura, o valor médio do total do concelho cifra-se em 1,37 viagens por habitante, variando entre as 0,80 viagens por habitante registadas na freguesia da Fuseta e as 1,65 viagens por habitante verificadas na freguesia do Pechão.

Apenas uma freguesia regista um valor superior à média do concelho, nomeadamente a freguesia do Pechão, com

Olhão a registar neste indicador um valor aproximado à média.

Figura 145 – Número médio de viagens em TI por residente no concelho de Olhão



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

G.3.1.2. Duração das viagens

A Figura 146 apresenta a duração média declarada nas viagens em TI terminadas em cada freguesia.

A maioria das viagens realizadas no concelho de Olhão é de curta duração, i.e., até 10 minutos, totalizando 55% das viagens.

Nas freguesias da Fuseta e de Olhão as viagens com duração igual ou inferior a 5 minutos representam, respetivamente, 26% e 28% do total das viagens em TI. Nas restantes freguesias este valor é também elevado, variando entre os 18% (Moncarapacho) e os 22% em Pechão e Quelfes. Por outro lado, o peso das viagens entre os 5 e os 10 minutos varia entre os 17% (Moncarapacho) e os 36% em Quelfes.

As viagens com durações médias superiores a 60 minutos têm uma expressão diminuta no concelho.

Figura 146 – Duração média das viagens em TI terminadas em cada concelho



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

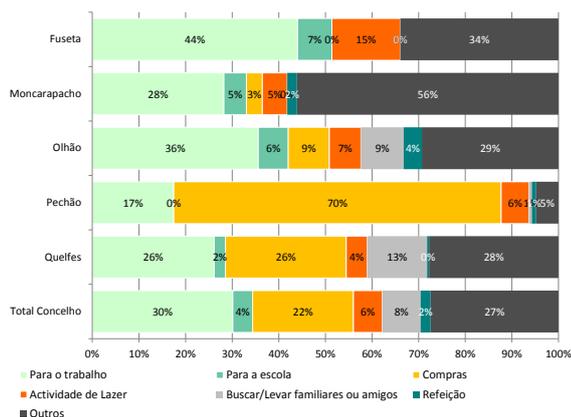
G.3.1.3. Motivo da viagem

Quando se consideram os motivos das viagens realizadas em TI (e excluindo as viagens de regresso a casa) verifica-se que existem diferenças significativas entre as freguesias do concelho de Olhão. A observação da Figura 147 permite destacar que:

- Para além do motivo “trabalho”, os motivos “outros” e “compras” são os principais motivos das viagens realizadas em TI com 30%, 27% e 22%, respetivamente;
- É na freguesia da Fuseta que o motivo “trabalho” tem maior destaque com uma percentagem de 44%, mas em Olhão é também este o principal motivo das viagens realizadas em TI, com uma percentagem de 36%;
- Nas freguesias de Moncarapacho e Quelfes o motivo “outros” é o maior gerador de viagens em TI, com percentagens de 56% e 28%, respetivamente;

- O motivo “compras” surge como o principal gerador de viagens em TI na freguesia do Pechão, com uma percentagem de 70%.

Figura 147 – Motivo das viagens terminadas em TI por concelho



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

G.3.1.4. Perfil dos utilizadores

A Figura 148 e a Figura 149 apresentam a repartição dos utilizadores do TI em função do sexo e do escalão etário dos utilizadores, para as viagens terminadas em cada freguesia.

A utilização do TI no concelho de Olhão é mais “favorável” para o sexo masculino face ao sexo feminino, cifrando-se essa ligeira predominância na casa dos +8%.

Na freguesia do Pechão a percentagem de utilizadores do sexo feminino é superior aos do sexo masculino em 14%.

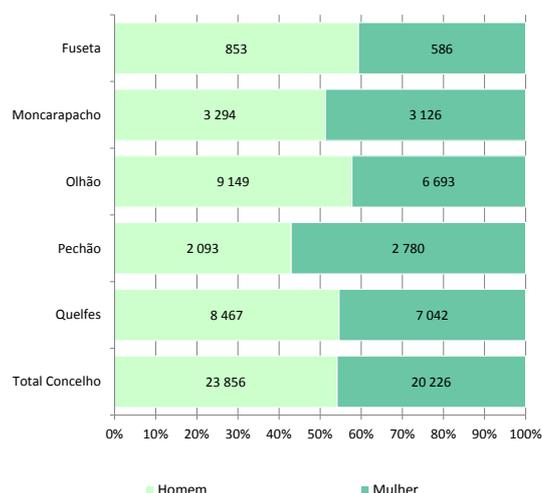
Fuseta e Olhão são as freguesias onde se registam maior diferença na repartição dos utilizadores de TI em função do sexo, com percentagem iguais ou superiores a 15% (19% e 15%, respetivamente), favoráveis ao sexo masculino.

No que respeita ao escalão etário, e no global do

concelho de Olhão, o maior número de utilizadores do TI situa-se no intervalo dos 25 aos 44 anos. Da análise à freguesia tem-se que:

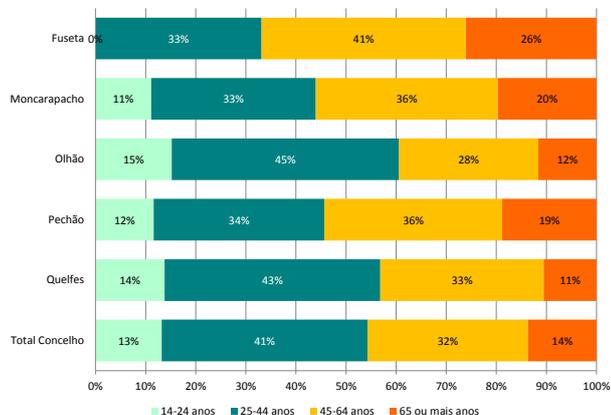
- Em Olhão e Quelfes o maior número de utilizadores do TI situa-se no intervalo dos 25 aos 44 anos;
- Na Fuseta, Moncarapacho e Pechão o maior número de utilizadores do TI situa-se no intervalo dos 45 aos 64 anos.

Figura 148 – Viagens em TI terminadas em cada freguesia tendo em consideração o sexo



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS, 2011

Figura 149 – Viagens em TI terminadas em cada freguesia tendo em consideração o escalão etário



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TiS, 2011

G.3.1.5. Distribuição horária das viagens

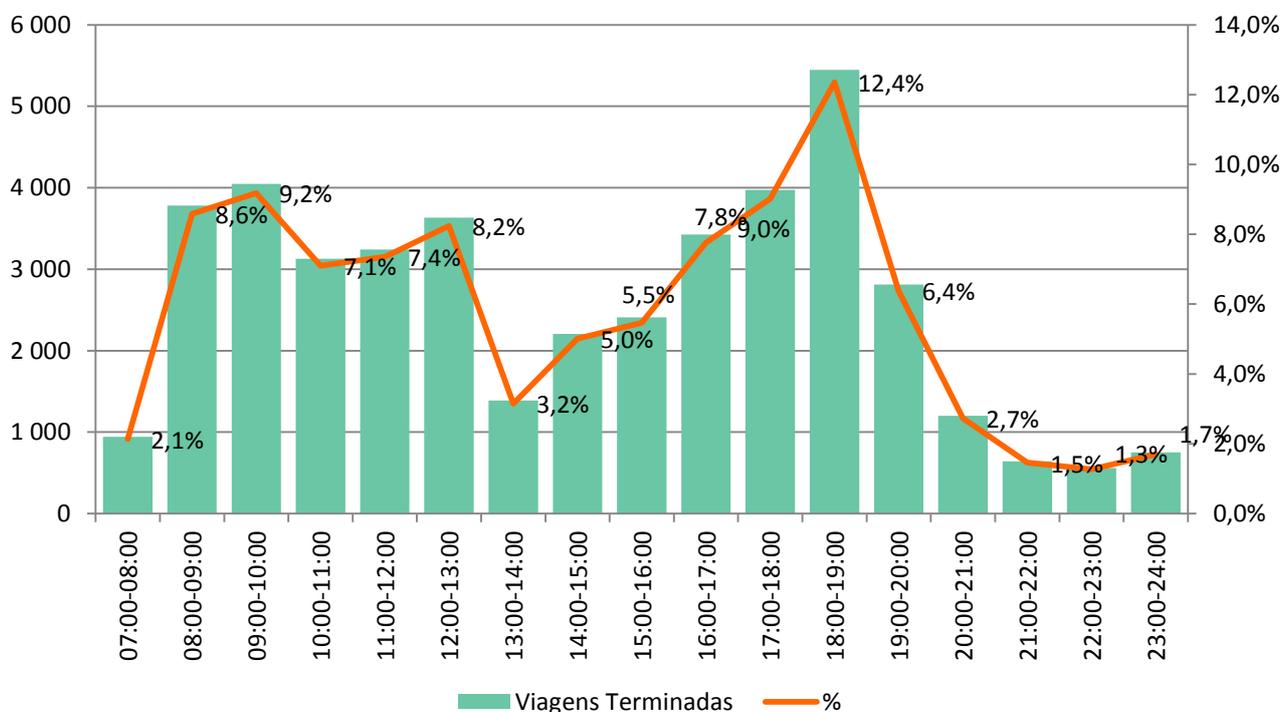
Na Figura 150 apresenta-se a distribuição horária das viagens em TI ao longo do dia.

O período de ponta da manhã (PPM) ocorre entre as 8:00 e as 11:00, concentrando 24,9% do total diário de viagens, embora com forte concentração no período 8:00-10:00 (17,8%).

Já o período de ponta da tarde (PPT) ocorre entre 16:00 e as 19:00, concentrando 29,1% das viagens diárias. A maior concentração ocorre entre as 17:00 e as 19:00 onde se registam 21,4% das viagens.

Refira-se que as horas de ponta do TI obtidas a partir dos resultados do inquérito à mobilidade divergem em cerca de 30 minutos relativamente às contagens de tráfego rodoviário, mas isso tem que ver com o facto das pessoas, nas respostas ao inquérito “arredondarem” as horas de início para “horas certas” ou intervalos regulares: 18:00/19:00, por exemplo.

Figura 150 – Distribuição das viagens dos utilizadores do TI ao longo do dia



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TiS, 2011

G.3.2. Procura nas principais vias do concelho

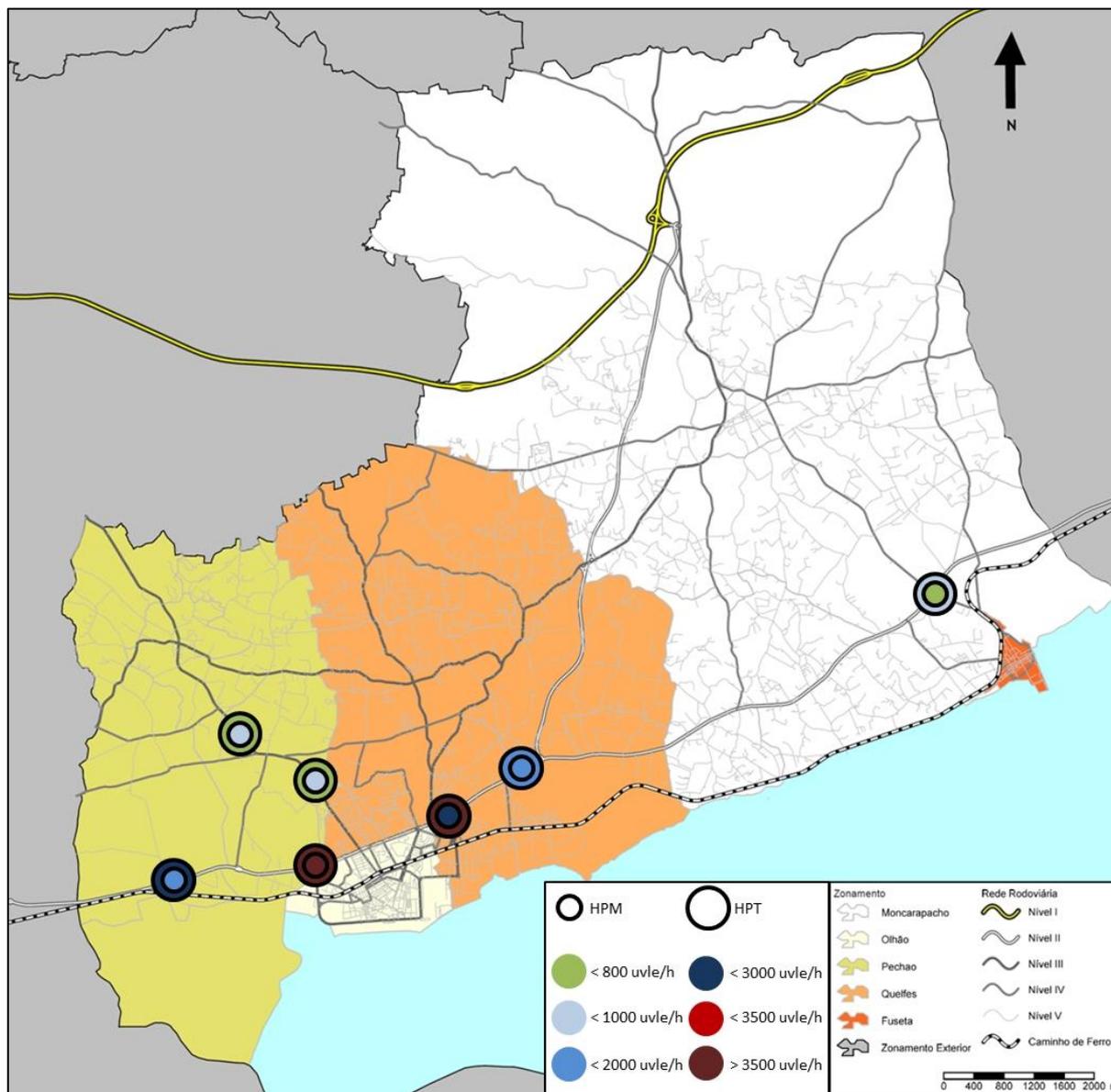
No sentido de caracterizar a pressão atual sobre o sistema rodoviário foi realizada uma campanha de trabalhos de campo composta por:

- Um conjunto de inquéritos Origem–Destino, complementados com contagens de tráfego (Posto I1 ao Posto I3);
- Um conjunto de contagens de tráfego (Posto C1 ao Posto C4).

Estes trabalhos foram realizados nas principais vias do concelho e abrangeram o período das 7:00 às 20:00, no caso dos inquéritos Origem-Destino, e o período das 7:00 às 10:00 e das 17:00 às 20:00, no caso das contagens classificadas. Ambos os trabalhos foram realizados num dia útil entre os meses de Outubro e Dezembro de 2011³⁴. De referir que os trabalhos de campo foram realizados em dias anteriores à introdução de portagens eletrónicas no IP1/A22 e, por isso, é natural que diverjam da situação atual esperando-se um acréscimo dos fluxos na EN125. A Figura 151 apresenta as cargas de tráfego que circulam nas principais vias do concelho de Olhão (EN398, EN125, ER125, EN2-6, entre outras), considerando alguns pontos singulares da rede, durante o período da HPM e HPT.

³⁴ Para maior detalhe sobre estes trabalhos, recomenda-se a consulta do Relatório de Trabalhos de Campo.

Figura 151 – Procura em TI nos principais pontos rodoviários do concelho de Olhão (HPM e HPT)



Fonte: Contagens do TI nos principais pontos do concelho, TIS / MigTráfego e RDT, 2011

De acordo com a figura anterior é possível verificar que em termos de cargas de tráfego rodoviário o eixo constituído pela EN125 e pela ER125 é o mais procurado, tanto na HPM (9:00-10:00), como na HPT (17:00-18:00). Embora as cargas ilustradas se refiram ao somatório de todos os movimentos contabilizados em cada ponto, percebe-se claramente que esta via,

principalmente no troço compreendido entre os limites urbanos de Olhão, apresenta um total de veículos

superior a 3.500 uvle³⁵/hora.

Por outro lado, o tráfego contabilizado ao longo da EN2-6 é consideravelmente mais baixo, não ultrapassando os 1.000 uvle/hora (no somatório dos movimentos) durante a HPM, registando valores mais baixos (inferiores a 800 uvle/hora) durante a HPT.

No cruzamento da ER125 com os acessos rodoviários à Fuzeta e a Moncarapacho registam-se valores na ordem dos 800 e 1.000 uvle/hora, respetivamente durante a HPM e a HPT. Estes valores, considerados baixos acabam por ter alguma relevância considerando-se que ocorrem numa intersecção com configuração em “X” semaforizada.

G.3.3. A evolução de tráfego no eixo EN125/ER125

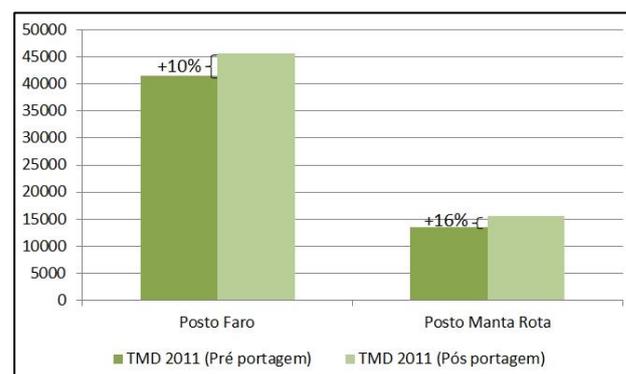
Com a introdução de portagens eletrónicas no IP1/A22 verificou-se a transferência de parte das viagens de atravessamento transversal da Região do Algarve para o eixo EN125/ER125 (e suas respetivas variantes entretanto construídas em algumas zonas do seu traçado). Uma vez que os trabalhos de campo associados à caracterização da procura em transporte individual (contagens de tráfego e inquéritos Origem-Destino) foram elaborados num período “pré” introdução de

³⁵ uvle – unidade de veículos ligeiros equivalentes. Unidades utilizadas nas análises de oferta, procura e capacidade de diferentes elementos infraestruturais e que envolve a conversão dos diferentes tipos de veículos em volumes de veículos ligeiros que, em função das características locais, tenham um impacte equivalente sobre o seu desempenho. Exemplo: um veículo pesado equivale a dois veículos ligeiros.

portagens sentiu-se a necessidade de verificar, de um modo quantitativo, os reais impactes desta medida nos fluxos de tráfego rodoviários sobre o eixo EN125/ER125.

Neste sentido analisou-se o Tráfego Médio Diário em dois postos automáticos de recenseamento de tráfego da Estradas de Portugal, SA: respetivamente no posto em Faro e outro na zona da Manta Rota, a Poente e Nascente de Olhão, respetivamente. A figura seguinte ilustra as diferenças contabilizadas.

Figura 152 – Tráfego Médio Diário na EN125 antes e depois da introdução de portagens no IP1/A22 (postos de Faro e Manta Rota)



Fonte: Estradas de Portugal, SA

Nos postos analisados verificam-se aumentos entre os 10% e os 16%. No entanto, em termos comparativos, existem outros postos ao longo deste eixo, onde se verifica que a introdução de portagem no IP1/A22 se traduz num aumento de procura na EN125/ER125 entre os 7% e 50%, consoante a localização do posto de contagem.

G.3.4. Análise preliminar do sistema rodoviário

Na próxima versão deste relatório apresentar-se-ão os

principais indicadores quantitativos de desempenho da rede rodoviária. Contudo, com o desenrolar dos trabalhos à data, é desde já possível realizar uma análise qualitativa da situação atual ao nível do sistema de transporte individual no concelho de Olhão. Neste entendimento, com base nas contagens de tráfego e inquéritos Origem-Destino realizados, no desenvolvimento e caracterização do modelo de tráfego e no “sentir do pulsar” do concelho durante as visitas técnicas realizadas é, desde logo, possível sintetizar por freguesia um breve diagnóstico preliminar, o qual será aferido à posteriori com a produção dos referidos indicadores. Importa mais uma vez destacar que esta síntese é elaborada tendo por base os dados e observações efetuadas durante o período de Inverno).

Olhão

A freguesia de Olhão, com características vincadamente urbanas, é desde logo a que apresenta maiores fluxos de tráfego e de peões.

Durante as horas de ponta da manhã e da tarde existem alguns focos de congestionamento, principalmente junto a escolas, equipamentos e zonas comerciais (neste caso, mais forte durante a HPT), notando-se as principais ocorrências ao longo da EN125 (principalmente junto às intersecções), na Avenida 5 de Outubro (nomeadamente, junto ao Mercado), na Avenida da República/Avenida Bernardino Silva e na Rua Almirante Reis.

O estado de conservação geral dos arruamentos é razoável e os principais problemas de segurança estão relacionados com a falta de sinalização vertical e horizontal e a geometria das vias, não esquecendo a ausência de passeios, principalmente nalgumas ruas do

casco antigo da cidade.

Relativamente a este último ponto, interessa desde já referir que o Plano de Pormenor - Zona Histórica de Olhão (proposta preliminar, Novembro de 2011) prevê o condicionamento do tráfego automóvel na área de intervenção do Plano, o que implica a reestruturação do sistema viário e da oferta do estacionamento existente. Por forma a garantir a prioridade ao peão, mas acautelando as necessidades de acesso dos residentes e comerciantes”.



Dimensões reduzidas ou “inexistentes” dos passeios no centro de Olhão

Pechão

A freguesia do Pechão, claramente de cariz mais rural, apresenta fluxos de tráfego moderados.

Durante as horas de ponta da manhã e da tarde os principais fluxos rodoviários ocorrem ao longo da EN2-6, principalmente junto a intersecções com outras ruas/vias.

Alguns arruamentos carecem de reabilitação ao nível dos pavimentos e os principais problemas de segurança prendem-se com a geometria das vias e a circulação/atravesamentos de peões.

Fuseta

A Fuseta é por excelência um polo de forte sazonalidade, pelo que a análise “de Inverno” não traduz com clareza a realidade vivida durante os meses de veraneio. De qualquer forma, os fluxos verificados durante o período de Inverno são baixos a moderados.

Durante as horas de ponta da manhã e da tarde ocorrem, por vezes, focos de congestionamento nas intersecções com a ER125.

Dada a sua malha ortogonal de perfil estreito, a geometria das vias e o estacionamento lateral introduzem nalguns casos constrangimentos à segurança rodoviária, nomeadamente de peões.



Perfil Transversal Tipo numa rua central da Fuseta

Moncarapacho

A freguesia de Moncarapacho é atravessada pelo IP1/A22, a EN398 e a ER125, mas o seu centro esta

protegido dos principais movimentos de atravessamento e como tal convive com fluxos de tráfego baixos a moderados.

Verificou-se um fluxo superior de tráfego, durante as horas de ponta da manhã e da tarde, na Rua da Misericórdia, perto da Junta de Freguesia.

Quelfes

A freguesia de Quelfes caracteriza-se por ser heterogénea relativamente à sua ocupação do território, apresentando características:

- Claramente rurais e possuindo um povoamento muito disperso, na sua zona Norte e Nascente; e
- Urbanas, no aglomerado urbano de Quelfes, localizado no extremo Sul da Freguesia, a Norte da EN125.

Em termos rodoviários, e no caso da primeira, acaba por possuir uma rede com características pouco urbanas e com baixos volumes de tráfego. Já no que respeita ao aglomerado urbano de Quelfes, existem algumas perturbações na fluidez de tráfego, principalmente junto a escolas, equipamentos e zonas comerciais, principalmente durante os períodos de ponta.

H. Estacionamento

H.1. Breve enquadramento

O estacionamento é uma das componentes que condiciona a acessibilidade rodoviária dos territórios em que se integra, e é também um **instrumento de gestão que contribui para regular a utilização do veículo automóvel, sobretudo quando associado à permanência de longa duração (mas não só)**.

Por outro lado, uma das vantagens associadas à gestão do estacionamento relaciona-se com o facto da maior parte da oferta pública ser controlada pela autarquia, e como tal, esta poder influenciar de forma efetiva a procura de estacionamento (sobretudo nas zonas centrais) gerindo a quantidade de oferta, o tempo de permanência permitido e o preço de estacionamento.

A análise do sistema de estacionamento no concelho de Olhão contribuirá para identificar:

- as zonas de intervenção urgente por existência de *deficit* ou *superavit* de estacionamento (menos frequente, mas possível);
- as zonas onde é necessário introduzir políticas de gestão com limitação por via do preço e/ou quantidade da oferta;
- as zonas onde existe um equilíbrio entre a procura e a oferta, e para as quais apenas será necessário ir monitorizando a evolução da procura.

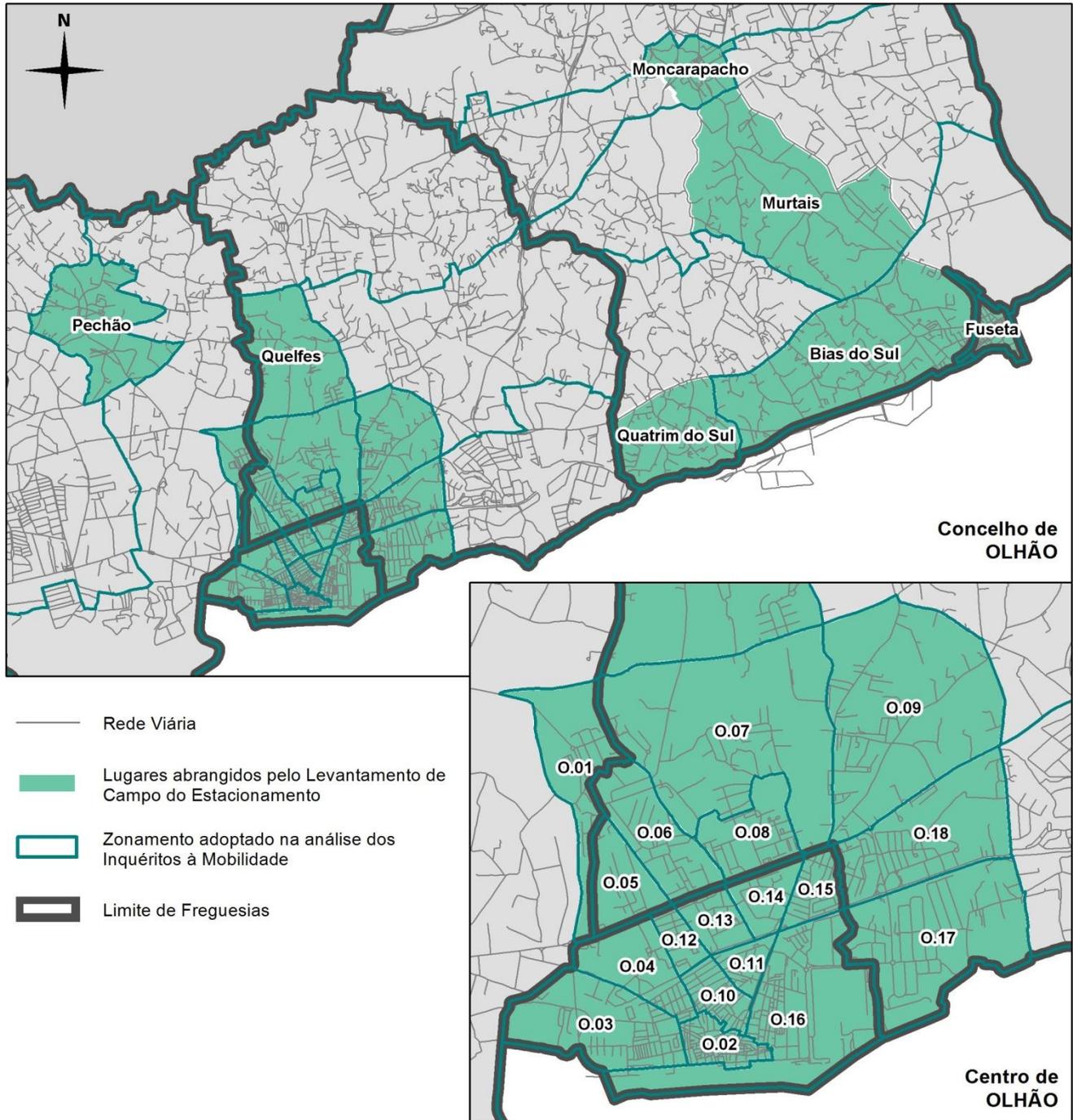
Para desenvolver esta caracterização e diagnóstico foi realizado um conjunto de operações de campo, das quais se destacam:

- levantamento da oferta e procura de estacionamento no período diurno nos aglomerados com maior dimensão no concelho. Este levantamento foi desenvolvido para cada eixo de via ou localizado num ponto quando a oferta está concentrado em bolsas e parques de estacionamento.
Importa referir que os levantamentos da oferta e procura de estacionamento foram realizados para os lugares com mais de 500 habitantes, correspondendo aos lugares apresentados na Figura 153;
- levantamento da rotação de estacionamento nas vias mais centrais da cidade de Olhão, respetivamente a Av. 5 de Outubro, a Av. da República e a Av. Sporting Clube Olhanense.

Estes trabalhos de campo decorreram fora da época balnear³⁶, apresentando-se a descrição sumária dos levantamentos de campo no Relatório de Programação dos Trabalhos de Campo (Fase 0).

³⁶ Os trabalhos decorreram durante o mês de Novembro de 2011.

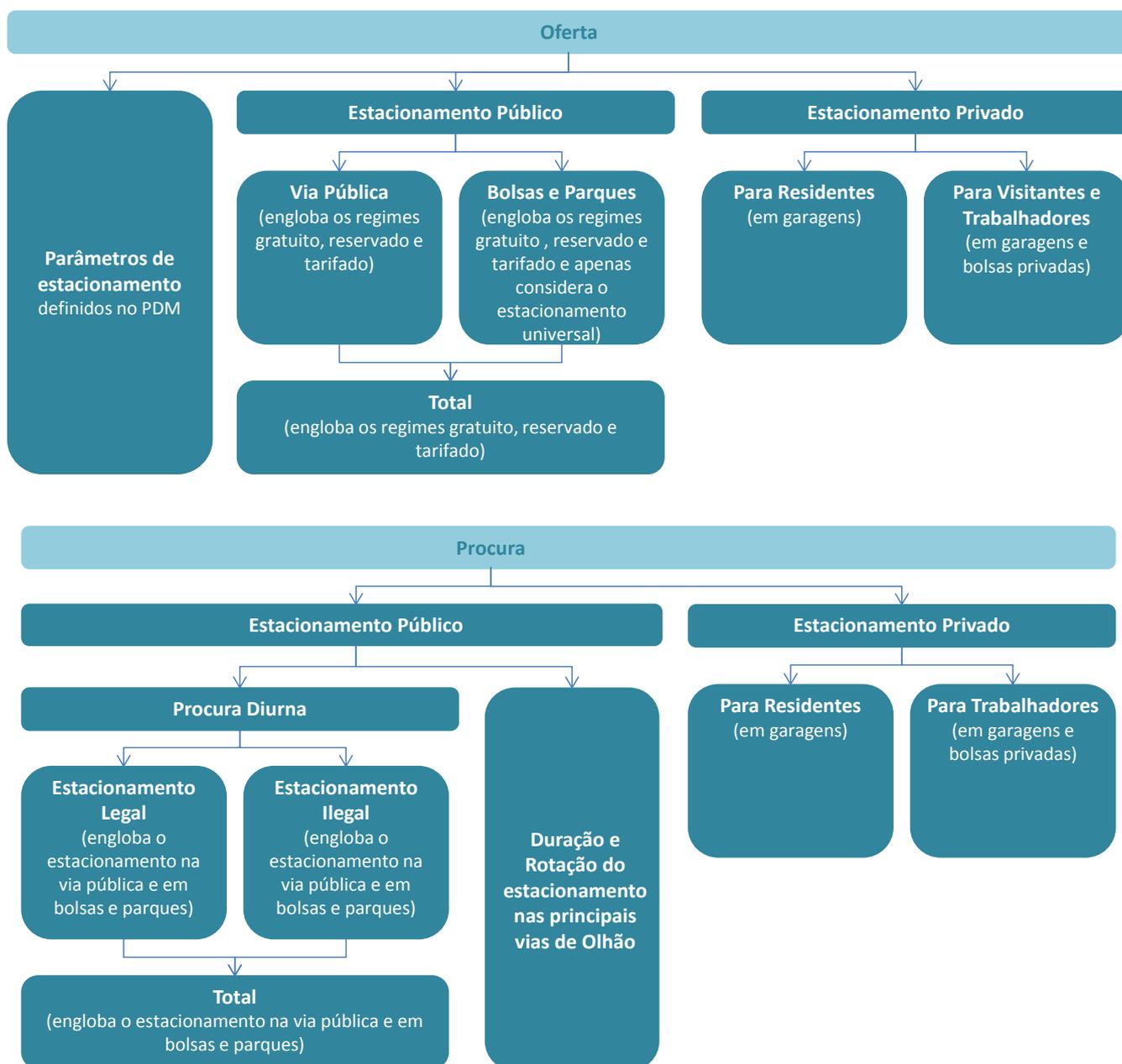
Figura 153 – Lugares abrangidos pelo levantamento da oferta e procura de estacionamento



A Figura 154 procura resumir a organização geral no que diz respeito ao tratamento da componente da oferta e da procura, tendo como base os levantamentos

anteriormente anunciados mas também os resultados do Inquérito à Mobilidade e os dados do SIG disponibilizados pela CM de Olhão.

Figura 154 – Esquema metodológico de análise do sistema de estacionamento



H.2. Oferta

A oferta de estacionamento é analisada tendo em consideração o estacionamento público e privado.

A **oferta de estacionamento** contabiliza o total de lugares de estacionamento existentes que se encontrem **assinalados** na via pública, em parques ou em propriedades privadas, através de sinalização horizontal ou vertical, ou ainda através de diferenciação do pavimento.



Oferta de estacionamento na via pública no centro de Olhão

Complementarmente apresentam-se os parâmetros de estacionamento definidos no atual Plano Diretor Municipal (PDM) de Olhão, publicado em 2008.

H.2.1. PDM: parâmetros de estacionamento

O **Plano Diretor Municipal estabelece os parâmetros de dimensionamento da oferta de estacionamento de acesso privado e de acesso público** quando na presença de instrumentos de planeamento.

A versão atualizada do PDM de Olhão (2008) manteve-se inalterada relativamente às anteriores versões de 1997 e

1995 no que diz respeito aos parâmetros de estacionamento a providenciar. Os parâmetros de dimensionamento do estacionamento definidos no regulamento para cada classe de espaços são apresentados na Tabela 64.

Estes parâmetros devem ser aplicados em plano de urbanização ou de pormenor, mas também em loteamentos, tendo-se verificado que, no regulamento, não é totalmente explícito se estes correspondem a parâmetros mínimos, ainda que esta deva ser a interpretação corrente.

Com estes parâmetros de dimensionamento é **assegurado pelo menos 1 lugar de estacionamento por alojamento**, o que resolve parcialmente a pressão da procura de estacionamento associada à habitação nas novas construções. No caso das restantes funções urbanas, isto é, comércio, serviços e equipamentos, as capitações de estacionamento revelam-se insuficientes, sobretudo num contexto em que existe uma forte dependência do automóvel.

Os parâmetros definidos pelo PDM de Olhão estão em alinhamento com os parâmetros estabelecidos pela Portaria 216-B/2008 para a habitação, em áreas localizadas fora do centro urbano de Olhão; dentro e contiguamente à cidade são definidos parâmetros mais contidos. Para as funções comércio e serviços, o PDM de Olhão considera parâmetros muito inferiores, sobretudo dentro da cidade e, no caso do comércio, com uma maior discriminação de tipologia. Refira-se que os parâmetros definidos em PDM sobrepõem-se sempre aos estabelecidos na Portaria 216-B/2008, segundo o disposto no artigo 43º da Lei nº60/2007 de 4 de Setembro que altera o diploma do DL 555/99 de 16 de Dezembro.

Tabela 64 – Principais parâmetros de dimensionamento do estacionamento constantes no PDM de Olhão

Áreas	Localização	Actividade	Parâmetros para PU's ou PP's	Parâmetros para Loteamentos	Observações
Áreas não sujeitas ao regime de Reserva Agrícola Nacional	-	hotéis	1lug / 1,7camas ou 50m2 sp		-
Espaço urbano estruturante I	cidade de Olhão	habitação, comércio, serviços e equipamentos	1lug / 120m2 sp (publico e privado)		-
Espaço urbano estruturante II	vilas da Fuseta e Moncarapacho	habitação, comércio, serviços e equipamentos	1lug / 100m2 sp (publico e privado)		-
Espaço urbano estruturante III	aglomerados de Pechão e Quelfes	habitação, comércio, serviços e equipamentos	1lug / 100m2 sp (publico e privado)		para frentes de parcela superiores a 10m
Espaço urbanizável de expansão I	contíguos à cidade de Olhão	habitação, comércio, serviços e equipamentos	1lug / 120m2 sp (publico e privado)	1lug / 100m2 sp (publico e privado)	
Espaço urbanizável de expansão II	contíguos aos espaços urbanos estruturantes de expansão das vilas de Fuseta e Moncarapacho	habitação, comércio, serviços e equipamentos	1lug / 120m2 sp (publico e privado)	1lug / 100m2 sp (publico e privado)	também aplicável nas áreas de protecção do Parque Natural da Ria Formosa
Espaço urbanizável de expansão III	contíguos aos espaços urbanos estruturantes de expansão dos aglomerados de Pechão e Quelfes	habitação, comércio, serviços e equipamentos	1lug / 100m2 sp (publico e privado)		para frentes de parcela superiores a 10m
Espaço urbanizável a reestruturar para fins industriais I	adjacente à área portuária da cidade de Olhão	-	-	-	-
Espaço urbanizável a reestruturar para fins industriais II	a norte da ETAR poente de Olhão	-	-	-	-
Espaço urbanizável a reestruturar para fins industriais III	a poente de Quelfes	indústria	1lug / 100m2 sp		-
Espaço urbanizável a reestruturar para fins comerciais/industriais I	EN125, a nascente de Olhão	geral	1lug / 200m2 sp		-
		comércio	centro comercial	6lug / 100m2 st	-
			hipermercado	15 a 20lug / 100m2 av	-
			cash and carry	15% st ou 20% av	-
Espaço urbanizável a reestruturar para fins comerciais/industriais II	Piares, a Norte da Quinta de Marim	comércio	central de distribuição	30% st ou 50% av	-
			grande comércio especializado ocasional	6lug / 100m2 st	-
		serviços	1lug / 60m2 st		-
				1lug / 100m2 sp	
Espaço urbanizável a reestruturar para fins turísticos	Área de aptidão turística de Cabeça	hotéis	1lug / 3camas		-
	Área de aptidão turística de Boavista	habitação plurifamiliar	1lug / fogo		-
	Área de aptidão turística de Fuseta/Moncarapacho	habitação unifamiliar	2lug / fogo		-
		comércio ou serviços	1lug / 50 m2 ac		-

ac - área de construção
av - área de venda
sp - superfície de pavimento
st - superfície total

Fonte: PDM de Olhão, 2008

A parametrização de estacionamento estabelecida pelo município pode ser entendida à luz das melhores práticas internacionais, nas quais se consideram ofertas privadas mais restritas e são considerados máximos de oferta de estacionamento de acesso privado, como uma forma de controlar o crescimento da taxa de motorização.

H.2.2. Estacionamento público

A caracterização da oferta de estacionamento público, ou seja de acesso público, é realizada para o estacionamento existente na via pública e para o estacionamento em parques ou bolsas de estacionamento.

Globalmente os lugares abrangidos pelos levantamentos de estacionamento apresentam uma oferta de: **13,5 mil lugares de estacionamento na via pública** e, cerca de **560 lugares de estacionamento em bolsas ou parques de estacionamento**.

No total estão disponíveis cerca de **14 mil lugares de estacionamento** de acesso público no conjunto dos 8 lugares territoriais.

H.2.2.1. Via pública

Considera-se como **oferta de estacionamento na via pública**, todos os lugares de estacionamento que se encontram demarcados nos arruamentos, quer seja verticalmente ou horizontalmente, através de sinalização, pintura ou diferenciação de pavimento.

Qualquer outro lugar que não se encontre demarcado (como sejam situações de estacionamento em passeios,

segundas filas, vias não asfaltadas ou áreas laterais à rede viária que não se encontrem identificadas como estacionamento) não é incluído na oferta.

A delimitação do estacionamento na via pública é da responsabilidade do município, sendo também da sua responsabilidade a gestão e manutenção desta oferta de estacionamento.



Exemplo de estacionamento que não é considerado legal

Segundo os levantamentos de campo, aproximadamente 92% dos lugares existentes na via pública são de utilização gratuita (12,4 mil lugares), 4% são tarifados (aprox. 600 lugares) e os restantes 4% são reservados a determinados utilizadores e/ou entidades (aprox. 540 lugares). A Tabela 65 e a Figura 155 ilustram a dimensão e distribuição destes três tipos de oferta de estacionamento existentes na via pública.

Tabela 65 – Oferta de estacionamento na via pública

Zonamento	Oferta Total (lugares)	Oferta Gratuita (lugares)	Oferta Reservada (lugares)	Oferta Tarifada (lugares)
Bias do Sul	509	509	0	0
Fuseta	860	823	37	0
Moncarapacho	731	681	50	0
Murtais	2	2	0	0
Olhão	11.046	10.021	429	596
Pechão	160	137	23	0
Quatrim do Sul	98	97	1	0
Quelfes	82	82	0	0
TOTAL	13.488	12.352	540	596

Fonte: Levantamentos de Campo, TIS, 2011

O centro de Olhão é o maior polo de estacionamento uma vez que concentra 82% da oferta de estacionamento contabilizada (aprox. 11 mil lugares): a maior parte desta oferta localiza-se a sul da EN125. O centro de Olhão é também a única zona em que existe uma oferta de estacionamento tarifada na via pública; no total existem cerca de 600 lugares tarifados, os quais se concentram sobretudo nas zonas O.02, O.10, O.11 e O.16.

A oferta de estacionamento na Fuseta (aprox. 860 lugares), Moncarapacho (aprox. 730 lugares) e Bias do Sul (aprox. 510 lugares) tem também alguma expressão. Na Fuseta, a oferta de estacionamento é bastante relevante se atendermos à dimensão do lugar, concentrando-se esta oferta junto à marginal e praia, e tendo como objetivo garantir as necessidades de estacionamento associadas à utilização das praias.

Os lugares de Pechão, Quatrim do Sul, Quelfes e Murtais

apresentam ofertas muito reduzidas de estacionamento na via pública. Em Murtais existem apenas dois lugares de estacionamento delimitados, localizados na variante à EN516-2.

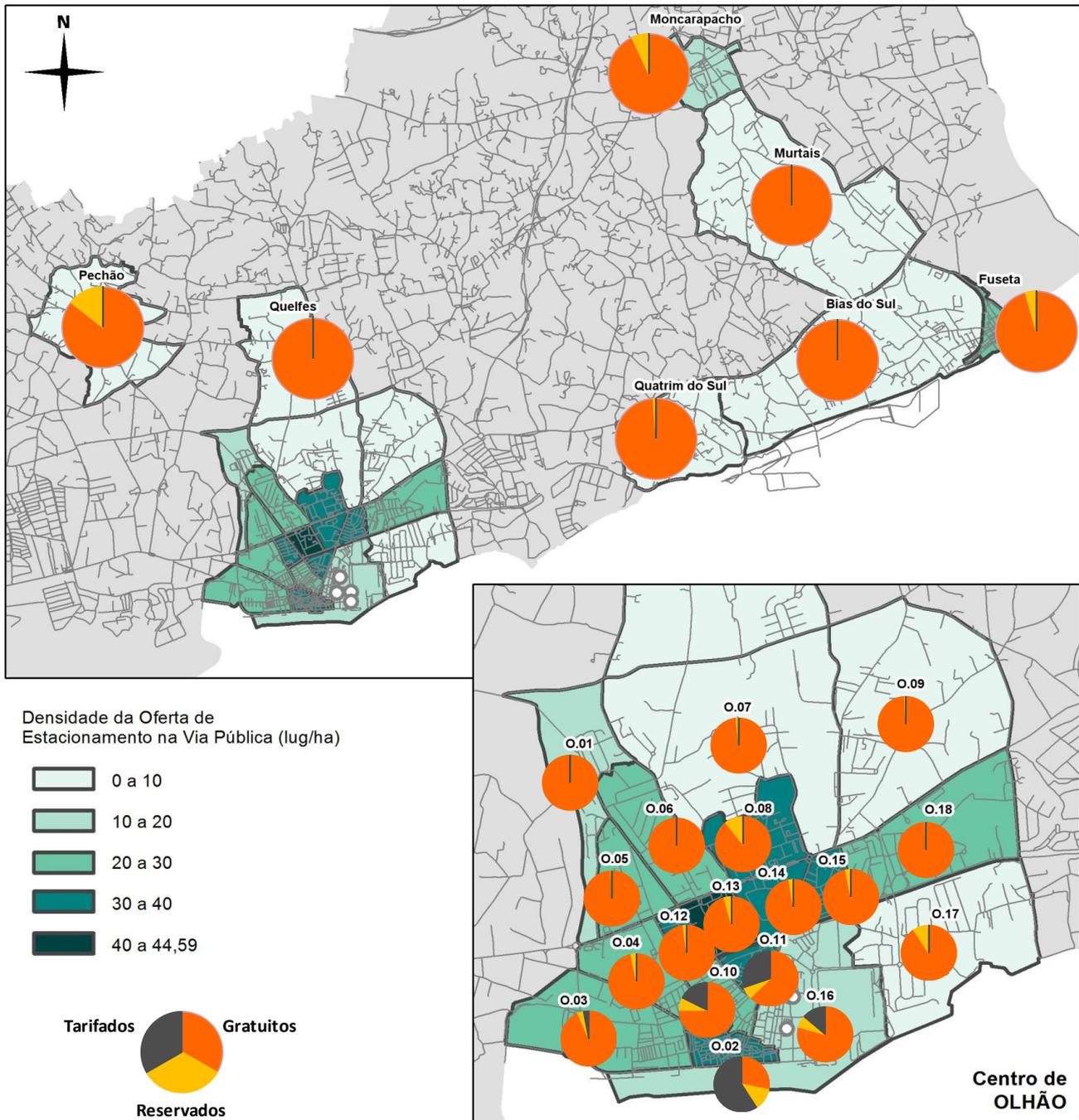
De um modo geral, a oferta gratuita sem restrições de utilização para alguns dos utilizadores é predominante. Com exceção de Pechão, esta representa sempre mais de 90% do total da oferta. Em Pechão, o peso da oferta reservada é elevado (14%) porque existem cerca de 20 lugares que estão reservados à restauração num conjunto com pouca expressão.

Importa ainda ressaltar que no concelho, e mais concretamente no centro de Olhão, está disponível uma alargada oferta de estacionamento específica para motociclos.



Oferta de estacionamento para motociclos

Figura 155 – Tipo de oferta de estacionamento na via pública



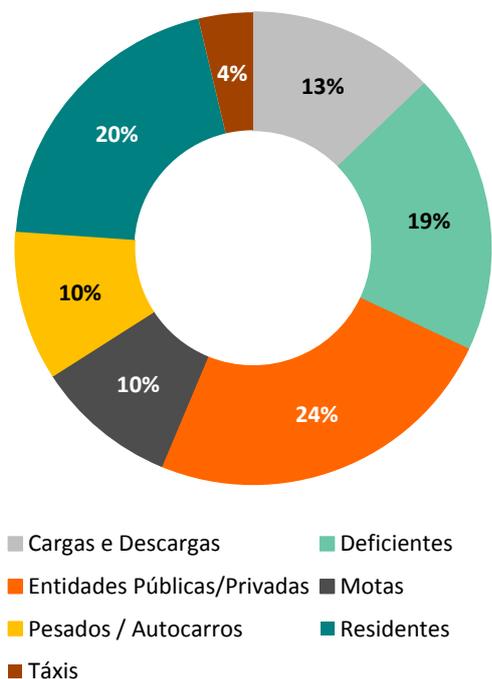
Fonte: Levantamentos de Campo, TiS, 2011

Estacionamento reservado

O estacionamento reservado é, principalmente, destinado a entidades, residentes e deficientes, com pesos individuais de respetivamente 24%, 20% e 19%, do total da oferta de estacionamento reservada, como se pode verificar pela análise da Figura 156.

Aproximadamente 13% dos lugares reservados são para operações de carga e descarga (cerca de 70 lugares), encontrando-se estes maioritariamente concentrados no centro urbano de Olhão, mas também nos centros de Moncarapacho e Fusetas.

Figura 156 – Tipo de estacionamento reservado existente na via pública

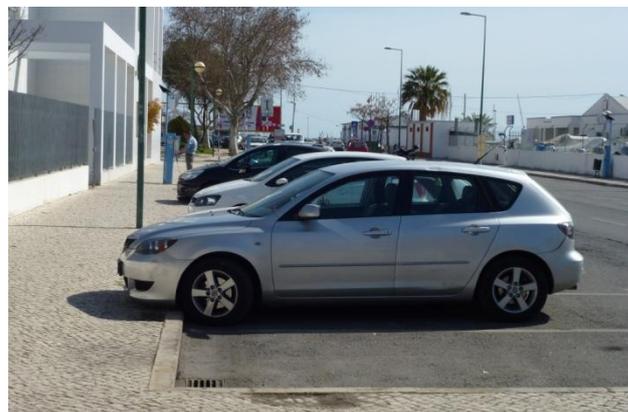


Fonte: Levantamentos de Campo, TIS, 2011

Estacionamento tarifado

O estacionamento tarifado é um instrumento de gestão em áreas com elevada procura de estacionamento de curta e média permanência, incentivando a rotatividade dos veículos e, evitando o estacionamento de longa duração. Este instrumento tem como objetivo a promoção da acessibilidade a essa mesma área, mas deve ser reservado às zonas com melhor oferta de transporte coletivo em que a pressão sobre a oferta é significativa.

O estacionamento tarifado (aprox. **600lugares**) está presente nos principais eixos viários urbanos, destacando-se entre estes: a Av. 5 de Outubro, a Av. da República, o Largo da Restauração, a Praça Patrão Joaquim Lopes e a Rua Capitão Carlos de Mendonça. A concessão do estacionamento tarifado é explorada pela empresa Masitrave.



Vias onde se pratica estacionamento tarifado

A Masitrave é responsável pela gestão do sistema, fiscalização dos parquímetros e coleta de receitas, mas a autuação nos espaços tarifados é da responsabilidade da PSP. A análise dos inquéritos realizados à equipa técnica da CM de Olhão permite considerar que esta entidade, por desenvolver outras

funções com maior urgência social, não atua sempre que necessário.

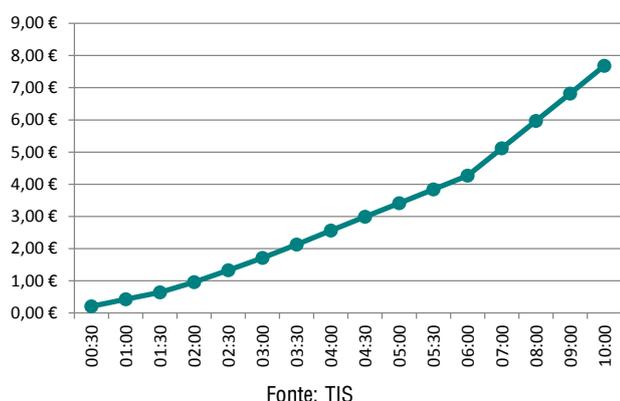
As tarifas de estacionamento (taxas) atualmente praticadas são as apresentadas na Tabela 66. Estas são cobradas todos os dias úteis entre as 9h00 e as 19h00, e aos Sábados entre as 9h00 e as 13h00. Os valores praticados em Olhão são equivalentes aos praticados em Faro, Lourinhã, Funchal ou Fátima, e enquadram-se no grupo de concelhos com taxas mais baixas.

Tabela 66 – Taxas de estacionamento na via pública

Período de Estacionam.	Taxa	Taxa/Hora	Período de Estacionam.	Taxa	Taxa/Hora
00:30	0,21 €	0,42 €	04:30	2,99 €	0,66 €
01:00	0,43 €	0,43 €	05:00	3,41 €	0,68 €
01:30	0,64 €	0,43 €	05:30	3,84 €	0,70 €
02:00	0,96 €	0,48 €	06:00	4,27 €	0,71 €
02:30	1,33 €	0,53 €	07:00	5,12 €	0,73 €
03:00	1,71 €	0,57 €	08:00	5,97 €	0,75 €
03:30	2,13 €	0,61 €	09:00	6,82 €	0,76 €
04:00	2,56 €	0,64 €	10:00	7,68 €	0,77 €

Fonte: Tabela de Taxas da CMO para o ano de 2012

Figura 157 – Evolução das tarifas horárias aplicadas na via pública



As taxas praticadas em Olhão são progressivamente crescentes, isto é, o valor médio horário aumenta em função do tempo de permanência, com a 1ª hora a custar

0,43€, e a partir de permanências superiores a 5 horas e 30 minutos o custo médio passa a ser superior a 0,70€/hora – ver Figura 157.



Exploração realizada através de uma rede de parquímetros

Por último, acrescenta-se que a duração máxima de permanência para a generalidade da oferta é de 4 horas, no entanto, nos lugares da Av. 5 de Outubro junto ao IPIMAR e ao Grupo Naval, o período máximo de permanência admitido é de 10 horas.

Estacionamento na rede de hierarquia superior

A identificação da oferta de estacionamento na rede viária de hierarquia superior é um dos aspetos que importa considerar, uma vez que a existência de estacionamento nestas vias pode introduzir importantes constrangimentos à circulação.

Segundo a proposta de hierarquização viária apresentada neste estudo, verifica-se que não existe qualquer oferta de estacionamento adjacente aos principais eixos rodoviários (pelo menos, nos aglomerados urbanos onde foram realizados levantamentos de campo): ao longo da EN125, junto ao centro urbano de Olhão, já foram tomadas medidas de redução ao constrangimento do estacionamento, ao terem sido concebidas várias bolsas de estacionamento, paralelas à via, com entradas e saídas isoladas.



Bolsas de estacionamento isolado ao longo da EN125

H.2.2.2. Parques e bolsas de estacionamento

Globalmente, o concelho de Olhão dispõe de **poucas bolsas de estacionamento** de utilização pública, as quais quando existem se concentram predominantemente no centro urbano de Olhão.

Estas bolsas têm um carácter variável de legalidade, podendo ser espaços especialmente direcionados para estacionamento ou espaços que, por não se encontrarem urbanizados, são utilizados para estacionamento informal/ilegal.

Entende-se por **bolsa ou parque de estacionamento**, determinada área, fora da via pública, onde seja possível o estacionamento de veículos. Por definição trata-se de uma oferta de estacionamento concentrada.

Tal como para o caso da via pública, considera-se como oferta de estacionamento em parques ou bolsas de estacionamento, apenas as zonas onde os lugares se encontram delimitados.



Exemplos de situações que não são consideradas no domínio da oferta em parques ou bolsas de estacionamento (imagens do Google Earth)

No total, a oferta de estacionamento em bolsas de estacionamento é de aproximadamente 560 lugares.

No território concelhio foram identificadas 12 bolsas de estacionamento de utilização pública, cuja localização se encontra apresentada na Figura 158.

Figura 158 – Bolsas públicas de estacionamento



Fonte: Levantamentos de Campo, 2011

Os parques ou bolsas de estacionamento foram classificados em: universal, quando podem ser ou são utilizados em qualquer circunstância; ou específicos, quando associados a usos específicos (e.g. centros comerciais, complexos desportivos, supermercados, outros).

Esta diferenciação permite distinguir se a oferta pode ser utilizada por diferentes usos, ou se pela sua localização, está reservada a uma atividade específica, de carácter ocasional, não contribuindo para a avaliação das necessidades de estacionamento do concelho. Por essa razão, para a definição da oferta em bolsas ou parques de estacionamento apenas é contabilizada a oferta universal.

No total existem cerca de 560 lugares de estacionamento (universais legais), os quais se repartem por três bolsas localizadas na zona O.17, junto à ria; mais concretamente, o parque subterrâneo do Levante (aprox. 372 lugares) e os dois parques à superfície junto à Doca Pesca (aprox. 79 e 110 lugares, respetivamente). O parque do Levante é tarifado enquanto os outros dois são gratuitos.

Já no que respeita à oferta associada a usos específicos verifica-se que a maior parte da oferta encontra-se associada a supermercados ou ao centro comercial *Ria Shopping*, sendo que **o parque de estacionamento deste centro comercial** apresenta uma oferta elevada de 1.100 lugares gratuitos, o que **representa aproximadamente 10% do total da oferta existente na via pública no centro urbano de Olhão**.

Oferta de estacionamento tarifado

Como já referido, apenas o **parque do Levante é tarifado**, estando localizado a cerca de 500 metros dos principais equipamentos e serviços do centro urbano de Olhão, nomeadamente, o Mercado Municipal ou o edifício da Câmara Municipal.

Este parque (de propriedade municipal) tem **capacidade para 372 veículos** (10 dos quais afetos a deficientes e grávidas) e encontra-se em funcionamento apenas durante o dia.

As taxas praticadas são apresentadas na Tabela 67, podendo-se constatar que a CMO pratica uma política de incentivo ao estacionamento de curta duração durante o período diurno, uma vez que a primeira hora de estacionamento é gratuita e o valor da taxa aumentar com o período de estacionamento. Durante o período noturno a taxa é fixa.

Importa referir que o tarifário do parque do Levante está em simetria com as taxas de estacionamento praticadas na via pública (até é ligeiramente mais caro) e por isso é natural (como se verá adiante) que a sua procura seja moderada.

Tabela 67 – Taxas de estacionamento do Parque do Levante

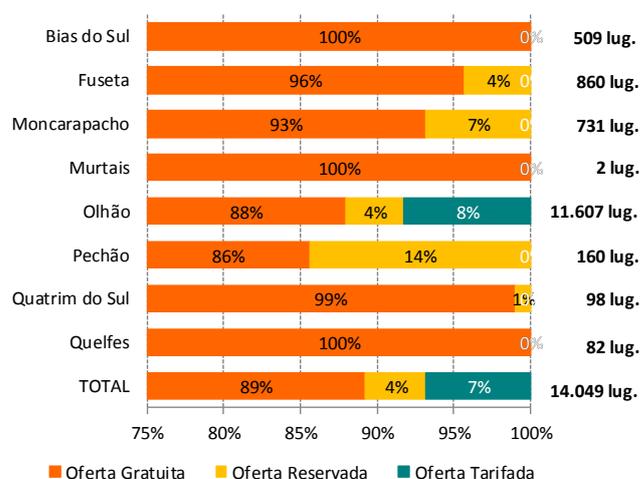
Hora	Período de Estacionamento	Taxa (€/hora)
entre as 8:00 e as 20:00	1ª hora	gratuito
	2ª hora	0,44 €
	3ª hora	0,64 €
	4ª hora e seguintes	0,84 €
entre as 20:00 e as 8:00	qualquer hora	0,44 €

Fonte: Tabela de Taxas da CMO

H.2.2.3. Oferta total

Em síntese, considerando os lugares alvo de levantamento, a oferta total de estacionamento público é de **14 mil lugares de estacionamento**. Esta oferta total encontra-se distribuída pelos lugares de maior dimensão do concelho conforme se resume nas figuras e tabela seguintes. Além dos valores absolutos, são apresentados alguns indicadores associados a densidades de estacionamento que, permitem a comparação dos padrões de oferta.

Figura 159 – Tipo de oferta de estacionamento público

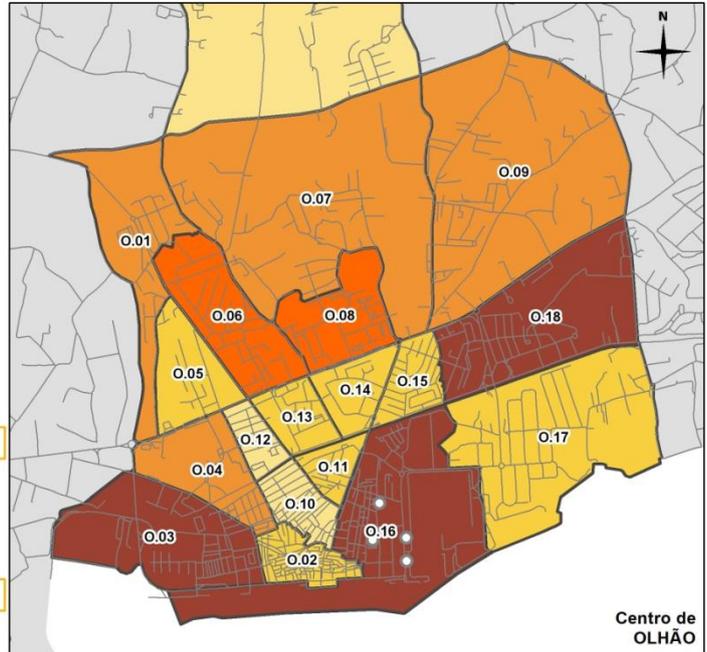
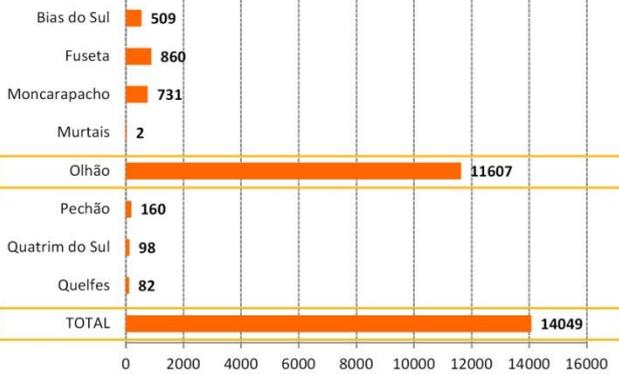


Fonte: Levantamentos de Campo, TIS, 2011

Figura 160 – Oferta total de estacionamento público

OFERTA TOTAL

(lugares)

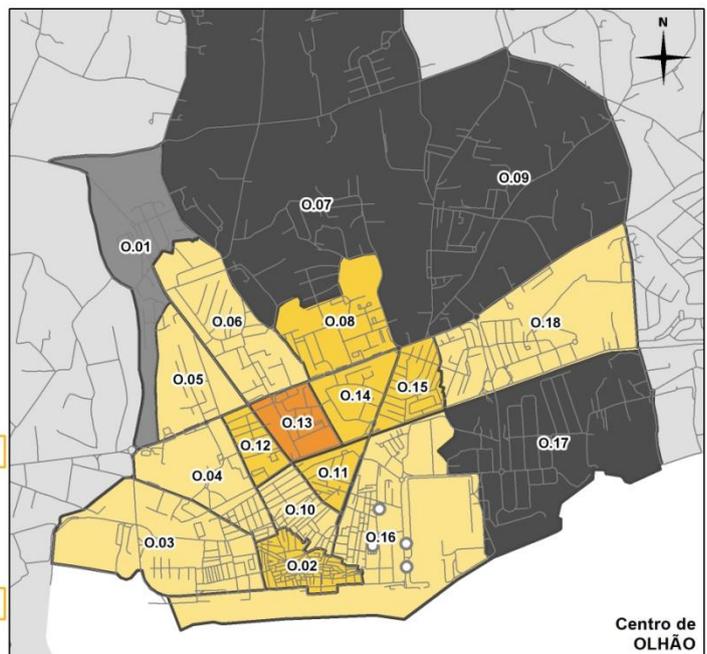
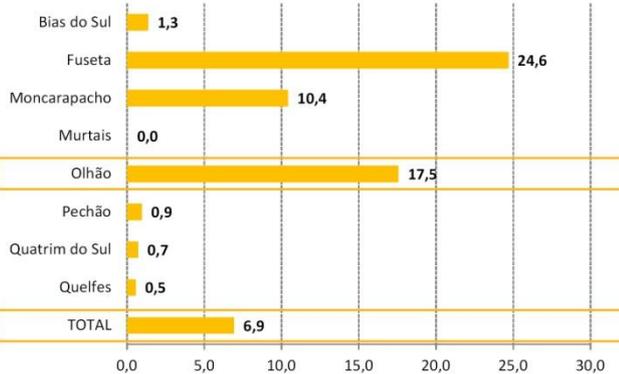
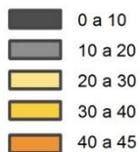


Fonte: Levantamentos de Campo, TIS, 2011

Figura 161 – Densidade da oferta total de estacionamento público pela área

DENSIDADE DA OFERTA TOTAL PELA ÁREA

(lugares/ha)



Fonte: Levantamentos de Campo, TIS, 2011

Tabela 68 – Indicadores associados à oferta total de estacionamento público

Zonamento	Oferta Total (lugares)	Oferta na Via Pública (lugares)	Oferta em Bolsas (lugares)	Densidade da Oferta pela Área (lugares/ha)
Bias do Sul	509	509	0	1,3
Fuseta	860	860	0	24,6
Moncarapacho	731	731	0	10,4
Murtais	2	2	0	0,0
Olhão	11.607	11.046	561	17,5
Pechão	160	160	0	0,9
Quatrim do Sul	98	98	0	0,7
Quelfes	82	82	0	0,5
TOTAL	14.049	13.488	561	6,9
		96%	4%	

Fonte: Levantamentos de Campo, 2011

O centro urbano de Olhão concentra cerca de 83% da oferta. Esta concentração ocorre sobretudo no centro e sul de Olhão, nomeadamente nas zonas próximas à Av. da República e EN125, em que a densidade de oferta tem valores superiores a 30 lug/ha; o que significa que a oferta nesta área pretende sobretudo colmatar a procura dos trabalhadores e visitantes de Olhão, já que nas áreas predominantemente residenciais, a densidade da oferta de estacionamento público é inferior.

Fuseta, Moncarapacho e Bias do Sul disponibilizam ofertas superiores a 500 lugares gratuitos. A Fuseta oferece a maior densidade de oferta de estacionamento, mas isso está relacionado com a grande procura balnear deste lugar.

Nos restantes lugares analisados, a oferta demarcada é muito baixa, chegando a ser praticamente nula em Murtais, e inferior a 1,0 lug/ha em Pechão, Quatrim do Sul e Quelfes. Contudo, não quer este resultado significar que existem problemas de défice de estacionamento significativos nestes lugares; por vezes a demarcação da oferta é suficiente para garantir as

necessidades de procura.

H.2.3. Estacionamento privado

A oferta de estacionamento privado inclui a totalidade de lugares existentes para uso específico de determinados utilizadores. Existem vários tipos de oferta de estacionamento privado, sendo os mais comuns, o estacionamento residencial em garagem e o estacionamento de visitantes e trabalhadores em bolsas de estacionamento específicas.

A oferta do estacionamento privado é de difícil quantificação, uma vez que se trata de informação que não se encontra disponível em bases de informação (municipais ou institucionais) e, que, dificilmente pode ser recolhida através de levantamentos presenciais, uma vez que não é possível estabelecer de forma fidedigna, quantos lugares existem no interior do lote.

Por essa razão, para estimar a oferta de estacionamento privado da população residente no concelho de Olhão recorreu-se à informação do Inquérito à Mobilidade, a qual permite estabelecer uma *proxi* à dimensão da oferta privada para utilização residencial.

No caso da oferta de estacionamento destinada a trabalhadores, “apenas” foi possível avaliar, de acordo com observações realizadas em trabalhos de campo, as zonas do concelho onde existem maiores concentrações de grandes empresas que possuem uma oferta de estacionamento privado.

Estacionamento dos residentes (em garagem)

Nem todos os edifícios habitacionais do concelho possuem estacionamento privado. Este encontra-se, em grande parte das urbanizações em condomínio, moradias e nos edifícios construídos mais recentemente, traduzindo o cumprimento do disposto nos regulamentos do PDM.

Segundo os resultados do Inquérito à Mobilidade, **praticamente metade (48%) dos alojamentos familiares que possuem estacionamento privado**. Nas freguesias de Olhão e Fuseta, constituídas por zonas antigas e muito consolidadas, o peso dos alojamentos com estacionamento privado é inferior (aprox. 40%), aumentando ligeiramente nas freguesias de Pechão e Quelfes (aprox. 45% e 51% respetivamente), freguesias que além de abrangerem parte da cidade de Olhão abrangem também uma vasta área territorial menos urbana. Na freguesia de Moncarapacho, a situação é inversa, verificando-se que a maior parte dos alojamentos tem estacionamento privado (63%).

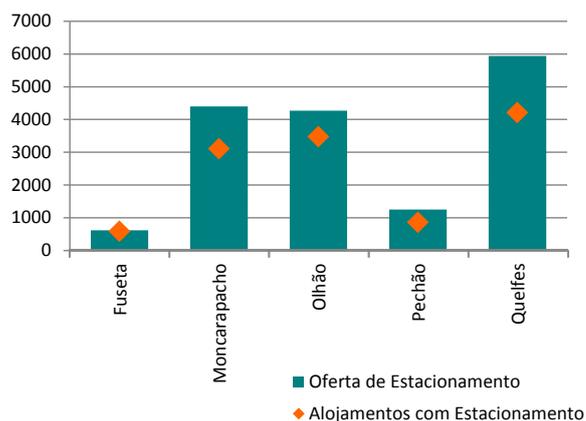
Se atribuirmos estes pesos aos quantitativos de oferta também estimados pelo Inquérito, conclui-se que **existem cerca de 12,2 mil alojamentos com oferta privada de estacionamento** residencial e que correspondem a **16,5 mil lugares de estacionamento em garagem no concelho**.

Esta oferta de estacionamento privado para residentes encontra-se sobretudo concentrada nas freguesias de Quelfes, Moncarapacho e Olhão, como se observa pelo gráfico da Figura 162 e Tabela 69.

Quelfes é a freguesia com maior oferta privada de estacionamento, mas é **Moncarapacho que apresenta o maior equilíbrio entre a oferta e o número de**

alojamentos, estimando-se a existência de 0,90 lugares de estacionamento por cada alojamento.

Figura 162 – Oferta de estacionamento privado para residentes segundo a freguesia



Fonte: Inquéritos à mobilidade, 2011

Tabela 69 – Indicadores de oferta de estacionamento privado para residentes

Freguesias	Alojamentos com estacionamento (alojamentos)		Oferta Privada para Residentes (lugares)	Rácio (lug/aloj)
Fuseta	589	40%	620	0,42
Moncarapacho	3.105	63%	4.398	0,90
Olhão	3.472	40%	4.266	0,49
Pechão	858	45%	1.250	0,65
Quelfes	4.209	51%	5.943	0,72
TOTAL	12.240	48%	16.477	0,65

Fonte: Inquéritos à mobilidade, 2011

A Figura 163 apresenta a oferta de estacionamento privado para residentes em cada uma das zonas do PMT e a Figura 164 o rácio desta oferta pelo número de alojamentos existentes, depreendendo-se por estas figuras que quanto mais afastadas são as zonas dos centros urbanos de Olhão e Fuseta, maior o rácio de oferta de estacionamento; constituindo como exceção Q.03 onde apenas 16% dos alojamentos existentes têm garagem.

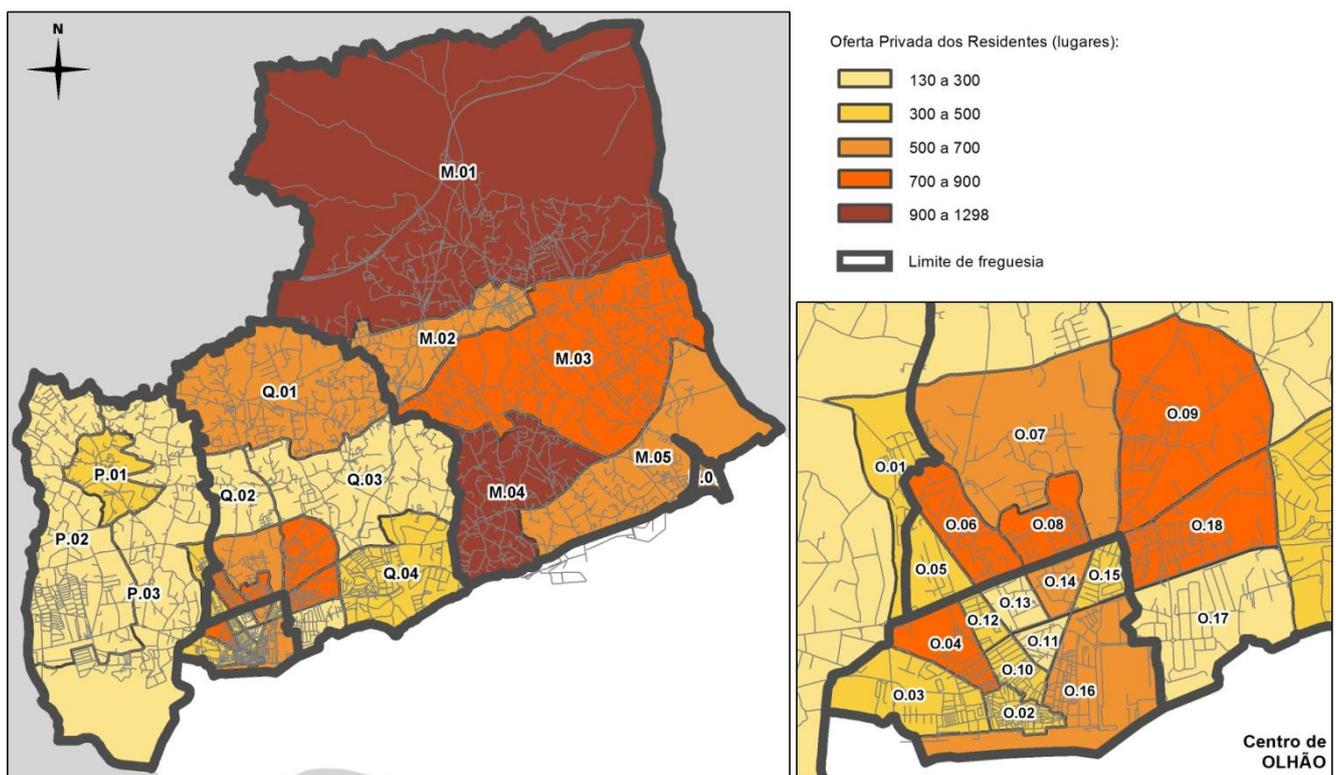
Em Olhão, a oferta privada é de 0,5 lugares por

alojamento, ou seja, de 1 lugar por cada 2 alojamentos, o que permite concluir que existe uma pressão muito forte de estacionamento por parte dos residentes no espaço público. Em praticamente todas as zonas, o rácio entre a oferta de estacionamento privado e o número de alojamento é inferior a 0,6, o que está muito relacionado com o facto de todo o centro urbano de Olhão ter sido edificado numa época em que não era considerada a

provisão de estacionamento privado.

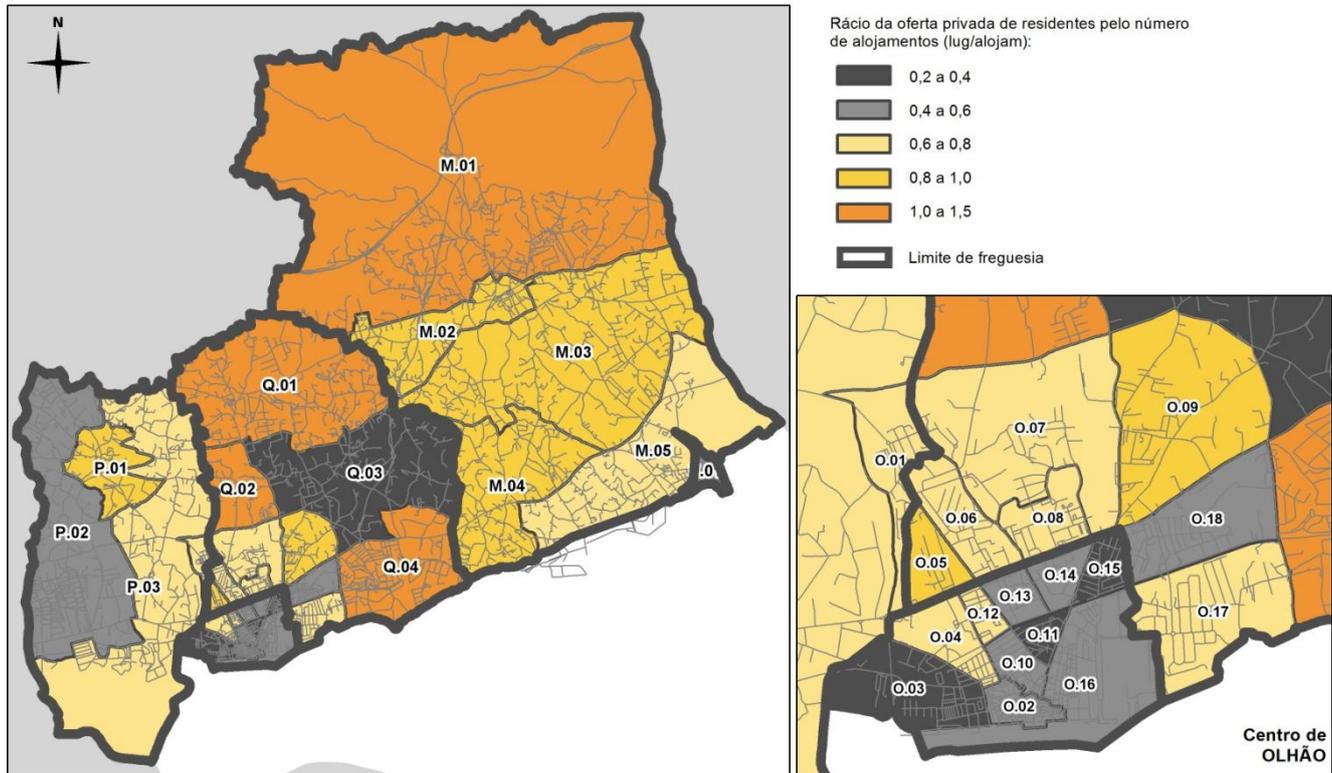
Fuseta e Pechão apresentam ofertas de estacionamento mais reduzidas, com a Fuseta a apresentar o mesmo comportamento de Olhão, com rácios de oferta muito baixos (0,42 lug/alojam), enquanto que, em Pechão os rácios também são baixos com exceção da sua zona central, onde existe um rácio médio de praticamente 1 lugar/alojamento.

Figura 163 – Oferta de estacionamento privado para residentes



Fonte: Inquéritos à mobilidade, 2011

Figura 164 – Rácio entre a oferta de estacionamento privado para residentes e o número de alojamentos



Fonte: Inquéritos à mobilidade, 2011

Estacionamento dos visitantes e trabalhadores

O estacionamento privado destinado a visitantes e trabalhadores encontra-se maioritariamente junto ou no interior do edificado onde se encontram serviços, indústria e comércio.

A oferta relaciona-se diretamente com o tipo de serviços que as empresas prestam e com a localização geográfica, verificando-se que a oferta de estacionamento é tanto maior, quanto mais afastados os estabelecimentos estiverem dos centros urbanos.

Em Olhão, são poucas as empresas, principalmente industriais, que possuem uma oferta de estacionamento

significativa para os seus trabalhadores (e visitantes). No entanto, conseguem-se identificar algumas áreas onde existem bolsas de dimensão significativa, nomeadamente: na zona portuária/industrial de Olhão (O.17) e, junto às várias empresas de extração de sal ou zonas de viveiros/produção agrícola dispersas pelo concelho (e.g. *Viveiros Monterosa* em M.01, *Salexpor* em O.07 e *Grupo Hubel* em P.02).

Além dos estabelecimentos de serviços e indústria, existem também os estabelecimentos comerciais que, possuem, regra geral, uma grande oferta de estacionamento para os seus clientes, dado a oferta ser dimensionada para os picos de procura. São exemplos os vários supermercados de maior dimensão e,

particularmente, o centro comercial *Ria Shopping*, o qual é um dos principais pontos de concentração de oferta de estacionamento do concelho.

Refira-se ainda que, pela componente turística do concelho, existem várias unidades hoteleiras e de turismo rural implantadas no território, que apresentam um elevado fator de atracção ou geração de viagens em automóvel, como seja, o hotel da cadeia *Real Marina* (na zona O.03).

H.3. Procura

A procura de estacionamento foi igualmente analisada para as situações de estacionamento público e privado, sendo a análise apresentada nos subcapítulos seguintes.

Entende-se por **procura de estacionamento**, todos os veículos que se encontrem estacionados, podendo estes encontrar-se em **situação legal** (quando ocupam lugares delimitados para o efeito) ou em **situação ilegal** (quando noutros locais).

A análise da taxa de motorização e parque automóvel anteriormente realizada no capítulo D.3, relativo à análise dos padrões de mobilidade, tem reflexos na caracterização da procura, uma vez que a elevada taxa de motorização (440 veic/1000 hab) favorece a maior utilização do transporte individual nas deslocações, e por sua vez conduz a pressões mais elevadas sobre o estacionamento, quer nos locais mais residenciais como noutros locais de maior atracção de viagens.

H.3.1. Estacionamento público

A análise da procura de estacionamento público foi realizada no período diurno, tendo sido contabilizado o número de veículos que se encontravam estacionados no local entre as 11:00 e as 16:00, períodos no qual a ocupação do estacionamento é praticamente preenchida pela procura associada às atividades diurnas.

Além de uma análise da procura de estacionamento para os lugares de maior dimensão do concelho, foi ainda realizada uma caracterização da procura nos principais eixos comerciais e de serviços de Olhão, por forma a avaliar a pressão de estacionamento ao longo do dia, através de levantamentos de rotação.

Globalmente, a **procura diurna de estacionamento é de 12,4 mil veículos**, dos quais:

- 7,2 mil veículos em situação legal; e,
- 5,2 mil veículos em situação ilegal.

Seguidamente, apresenta-se em detalhe os resultados obtidos.

H.3.1.1. Procura geral

A análise da procura de estacionamento no período diurno permite caracterizar as necessidades de estacionamento das principais áreas de atracção do concelho, ao nível dos centros urbanos e locais de intermodalidade e, ainda, polos empresariais, industriais, comerciais e de equipamentos.

Procura legal

Nas áreas abrangidas pelos levantamentos, foram contabilizados **cerca de 7,2 mil veículos estacionados em situação legal, no período diurno**. Destes, 91% dos veículos estacionam em lugares de estacionamento gratuitos (mais 2 p.p. que a oferta), 6% ocupam lugares tarifados (menos 1 p.p. que a oferta) e outros 3% ocupam os lugares reservados (menos 1 p.p. que a oferta). As figuras e tabela seguintes apresentam estes e alguns outros indicadores associados à procura (diurna) de estacionamento legal.

Tabela 70 – Indicadores associados à procura de estacionamento público legal

Zonamento	Procura Legal Total (veículos)	Procura Legal na Via Pública (veículos)	Procura Legal em Bolsas (veículos)	Taxa de Ocupação (%)
Bias do Sul	134	134	0	26%
Fuseta	358	358	0	42%
Moncarapacho	434	434	0	59%
Murtais	2	2	0	100%
Olhão	6.152	6.044	108	53%
Pechão	84	84	0	53%
Quatrim do Sul	34	34	0	35%
Quelfes	19	19	0	23%
TOTAL	7.217	7.109	108	51%

Fonte: Levantamentos de Campo, TiS, 2011

A **taxa de ocupação** traduz a relação entre a procura de lugares legais e a oferta de estacionamento, ou seja, consiste na percentagem de lugares (legais) ocupados.

Entre os três tipos de oferta, a ocupação dos lugares reservados é a mais baixa, facto que se deve sobretudo à menor ocupação dos lugares reservados a residentes e deficientes, no período diurno. Já nos lugares tarifados existe uma taxa de ocupação de 46% da oferta: nas zonas O.10 e O.11 verifica-se a ocupação plena do estacionamento, na zona O.02 a taxa de ocupação é

elevada (67%) e na zona O.16 a ocupação é inferior (25%) uma vez a procura no parque do Levante ser muito baixa.

Em termos globais, a procura de estacionamento legal é sensivelmente metade da oferta existente (**taxa de ocupação diurna de 51%**). E o mesmo acontece na cidade de Olhão (53%), na qual a taxa de ocupação na via pública é de 55% e a taxa de ocupação do estacionamento em bolsas é de 19%.

As zonas mais centrais de Olhão, na envolvente à linha ferroviária são as que apresentam maiores taxas de ocupação, superiores a 70%, o que se relaciona com o facto de ser uma rede mais densa, na qual o peso do estacionamento ilegal é muito reduzido. Apesar do total de procura legal ser elevado na zona O.16, a percentagem de lugares ocupados é inferior a 50%.

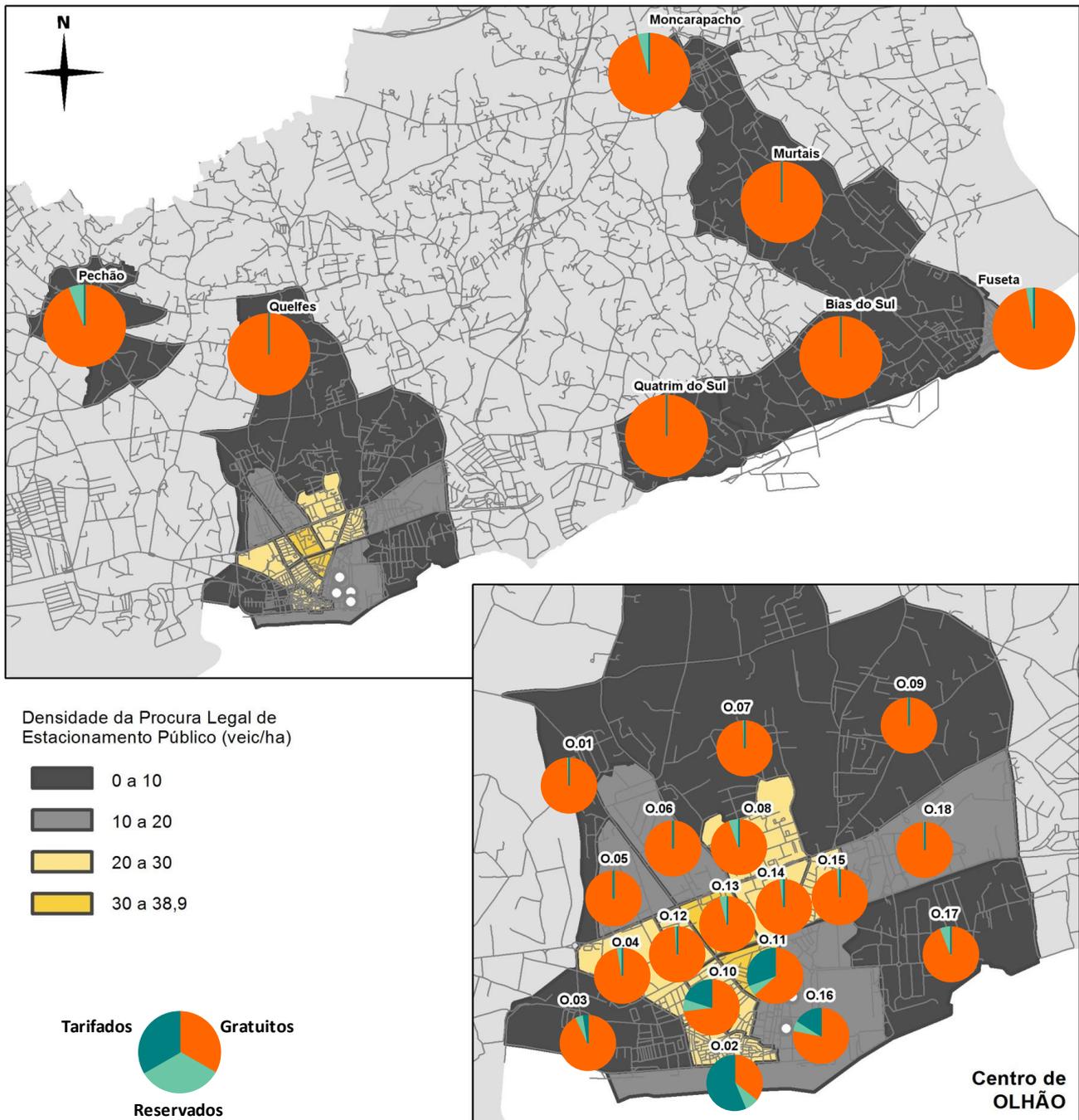


Centro urbano de Olhão

Fora de Olhão destaca-se Moncarapacho, Murtais e Pechão, com taxas de ocupação superiores a 50%. Os lugares de Bias do Sul, Fuseta e Quatrim do Sul apresentam taxas de ocupação relativamente baixas, mas é de esperar que, sobretudo na Fuseta, que sofram pressões importantes durante a época balnear.

O lugar de Quelfes apresenta a menor taxa de ocupação diurna (23%), o que pode estar associado ao facto de ser uma zona predominantemente residencial.

Figura 165 – Tipo de procura de estacionamento público legal



Fonte: Levantamentos de Campo, TIS, 2011

Figura 166 – Procura de estacionamento público legal

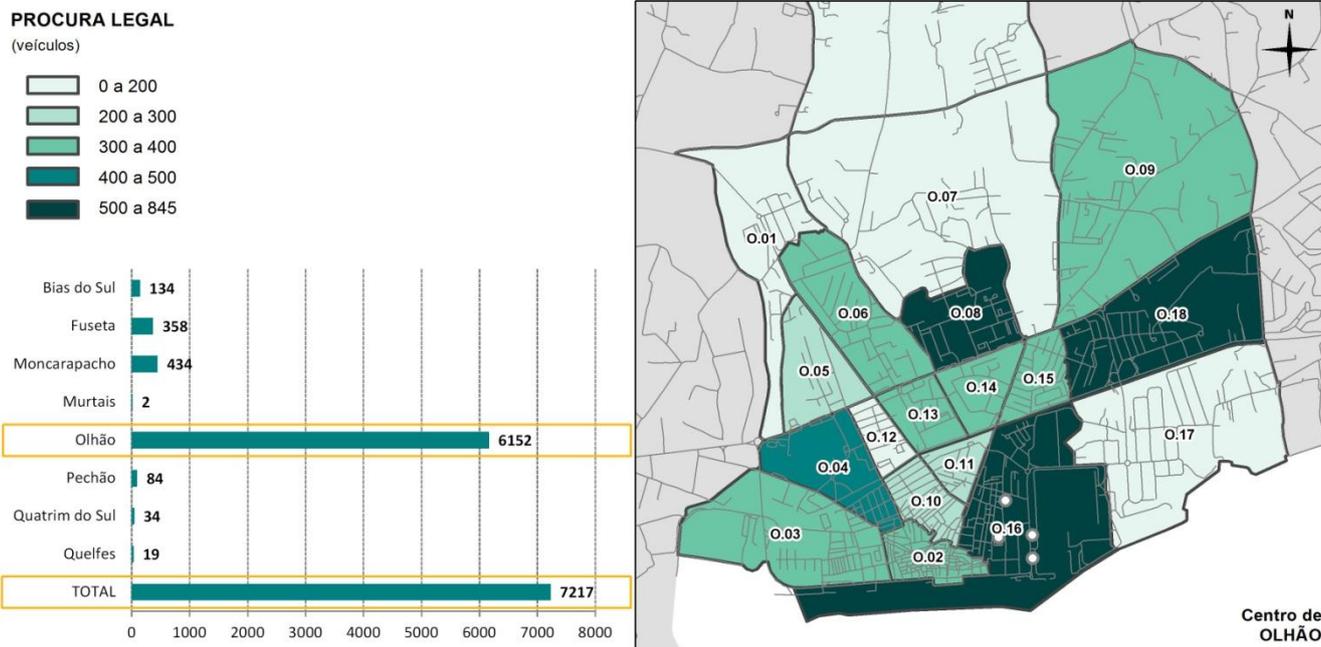
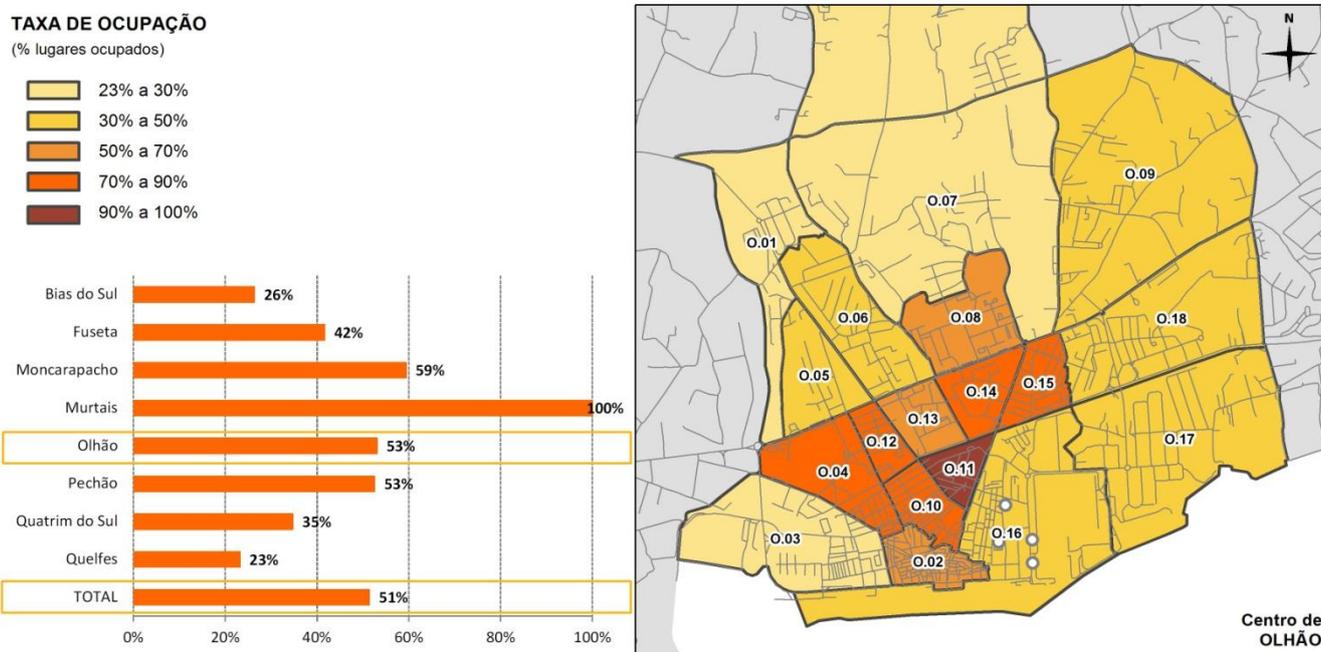


Figura 167 – Taxa de ocupação do estacionamento público legal



Procura ilegal

Considera-se como estacionamento em situação ilegal, todos os veículos que se encontrem estacionados em lugares que não se encontram demarcados, quer na via pública, quer em bolsas ou parques de estacionamento.

A procura de estacionamento público ilegal no período diurno é muito significativa, existindo cerca de **5,2 mil veículos estacionados** nesta situação, o que representa uma taxa de ilegalidade de 42%. Destes, cerca de 2,1 mil veículos encontram-se em estacionamento ilegal do tipo 1 e cerca de 3,1 mil veículos estacionados ilegalmente mas prejudicando a circulação das pessoas e/ou veículos (ilegal do tipo 2).

Foram considerados existir dois tipos de situações de procura ilegal de estacionamento:

- **estacionamento ilegal do tipo 1** – quando o estacionamento ilegal ocorre em situações que não prejudicam a circulação de outros veículos nem de pessoas;
- **estacionamento ilegal do tipo 2** – quando o estacionamento compromete a fluidez e/ou a segurança de peões ou outros veículos.



Exemplo de uma situação de procura ilegal do tipo 1



Exemplo de uma situação de procura ilegal do tipo 2

Nas tabelas seguintes apresenta-se a expressão do estacionamento ilegal do tipo 1 e do tipo 2, bem como outros indicadores que permitem avaliar a procura ilegal de estacionamento público, que também são caracterizados espacialmente nas figuras que se seguem.

Tabela 71 – Tipo de ilegalidade associado à procura ilegal de estacionamento público

Zonamento	Procura Ilegal Total (veículos)	Procura Ilegal do Tipo 1 (veículos)		Procura Ilegal do Tipo 2 (veículos)	
		Quantidade	Porcentagem	Quantidade	Porcentagem
Bias do Sul	232	90	39%	142	61%
Fuseta	258	115	45%	143	55%
Moncarapacho	264	102	39%	162	61%
Murtais	63	13	21%	50	79%
Olhão	4.055	1.654	41%	2.401	59%
Pechão	137	44	32%	93	68%
Quatrim do Sul	119	69	58%	50	42%
Quelfes	90	31	34%	59	66%
TOTAL	5.218	2.118	41%	3.100	60%

Fonte: Levantamentos de Campo, TIS, 2011

Praticamente toda a procura de estacionamento ilegal é praticada na via pública, não sendo significativa a procura ilegal em bolsas. Cerca de 78% desta procura ilegal concentra-se na cidade de Olhão, sobretudo nas zonas sul (O.16 e O.17), sendo que, nas zonas centrais de Olhão a procura ilegal é muito menor, devido à impossibilidade da sua prática, quer pela inexistência de espaço físico como também pela existência de uma maior

fiscalização.

A procura do tipo 2 representa 59% do total de procura ilegal no conjunto dos principais aglomerados urbanos do concelho. Este tipo de procura é predominante em quase todos os lugares, principalmente em Murtais (79%), Pechão (68%) e Quelfes (66%), e dentro de Olhão nas zonas O.02, O.12 e O.15. Esta última, a zona O.15, é um caso particular uma vez que associada à predominância de estacionamento ilegal que compromete a mobilidade (tipo 2) existe também uma densidade muito elevada de procura.

Em Quatrim do Sul e em Olhão nas zonas O.06, O.11, O.14 e O.17 domina o estacionamento ilegal do tipo 1, o que significa que, na maior parte destes casos, as situações de ilegalidade seriam resolvidas através da sinalização da oferta de estacionamento (na via pública).

Tabela 72 – Indicadores associados à procura ilegal de estacionamento público

Zonamento	Procura Ilegal Total (veículos)	Procura Ilegal na Via Pública (veículos)	Procura Ilegal em Bolsas (veículos)	Taxa de Ilegalidade (%)	Taxa de Ilegal. na Rede Urbana (%)
Bias do Sul	232	232	0	63%	25%
Fuseta	258	258	0	42%	21%
Moncarapacho	264	264	0	38%	25%
Murtais	63	63	0	97%	33%
Olhão	4.055	3.942	113	40%	22%
Pechão	137	137	0	62%	37%
Quatrim do Sul	119	119	0	78%	33%
Quelfes	90	90	0	83%	51%
TOTAL	5.218	5.105	113	42%	23%

Fonte: Levantamentos de Campo, TIS, 2011

A taxa de ilegalidade representa o peso da procura de estacionamento ilegal relativamente a toda a procura de estacionamento do concelho (legal e ilegal).

Uma vez que, uma parte significativa do concelho de Olhão não é urbana, foi estimado um outro indicador, a

taxa de ilegalidade na rede urbana, que representa a taxa de ilegalidade nas vias que possuem oferta de estacionamento.

A importância deste novo indicador prende-se com o facto de uma parte significativa do concelho não se encontrar devidamente urbanizado, existindo muitas vias que não se encontram asfaltadas ou, que, apesar de asfaltadas não apresentam os lugares de estacionamento assinalados.

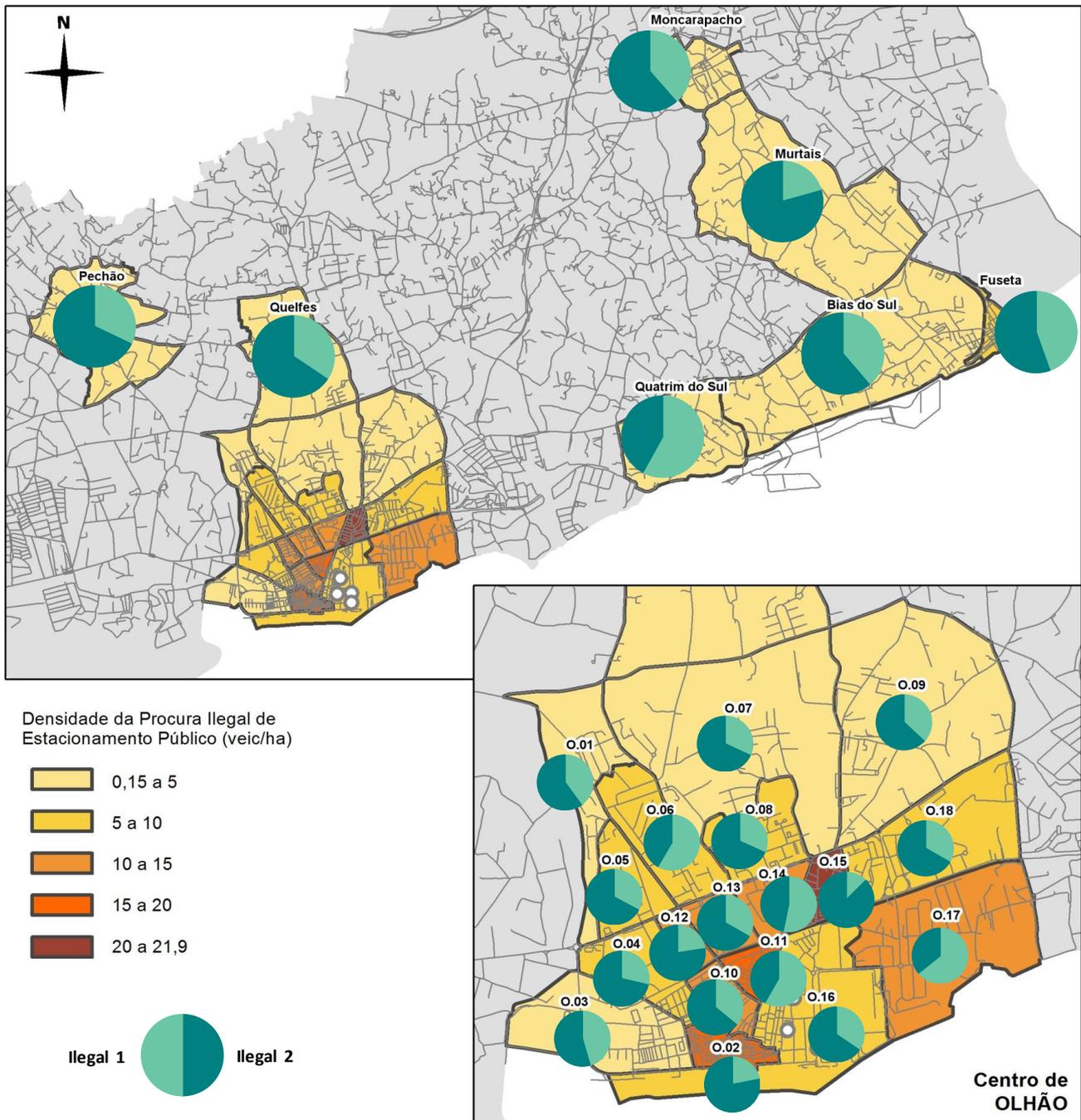
A taxa de ilegalidade é de aproximadamente 42%, no entanto, quando se consideram apenas as vias em que existe demarcação da oferta, a taxa de ilegalidade “diminui” para 23%.

Esta redução da taxa de ilegalidade de 42% para 23% encontra-se associada às elevadas taxas de ilegalidade existentes nos lugares fora de Olhão, nas quais a maior parte da procura ilegal de estacionamento está associada a vias onde não existe oferta formal de estacionamento. Murtais, Quatrim do Sul, Bias do Sul e Quelfes são os aglomerados em que esta situação ocorre com maior intensidade: as taxas de ilegalidade geral e na rede urbana descem de valores superiores a 60% para valores próximos de 30%. Quelfes é o único caso que apresenta uma taxa de ilegalidade na rede urbana muito elevada (51%), agravando-se a situação por predominar o estacionamento ilegal do tipo 2.

Em Olhão a taxa de ilegalidade também decresce quando se consideram apenas as vias em que existe oferta, mas em menor proporção. As zonas onde existe uma maior procura em vias sem oferta são as zonas O.06, O.12 e O.17, o que significa que as zonas com maior taxa de ilegalidade geral, respetivamente as zonas O.07, O.09 e O.17 apresentam uma rede de estacionamento pouco

estruturada devido à ausência de sinalização de oferta.

Figura 168 – Procura de estacionamento público ilegal por tipo de ilegalidade



Fonte: Levantamentos de Campo, TiS, 2011

Figura 169 – Procura de estacionamento público ilegal

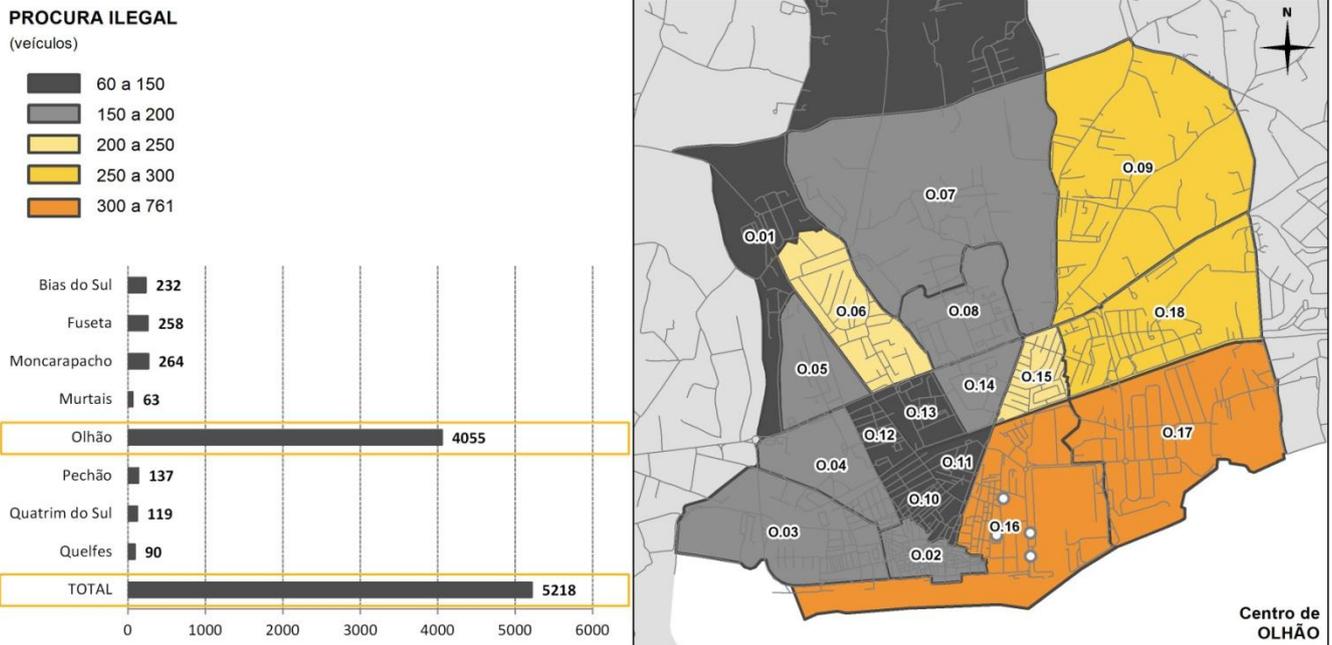
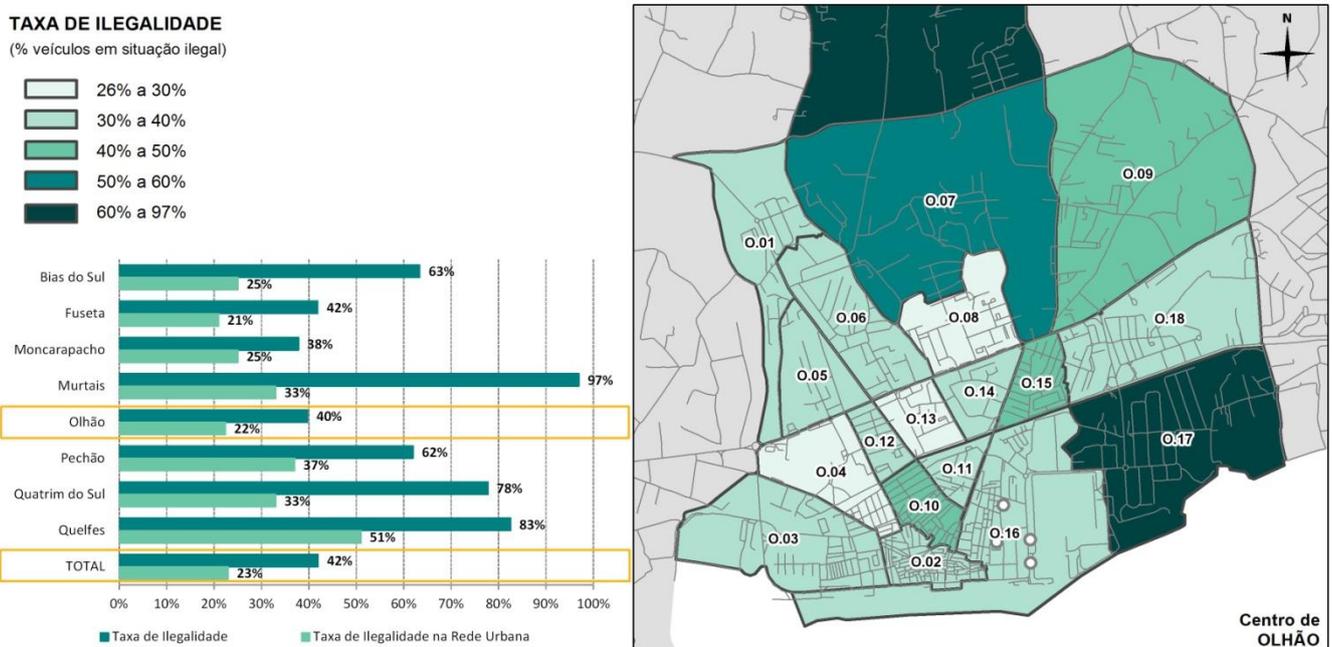


Figura 170 – Taxa de ilegalidade da procura de estacionamento público



Procura global

Na área abrangida pelos levantamentos contabilizaram-se cerca de **12,4 mil veículos estacionados** no espaço público no período diurno, dos quais **58% estão em situação legal e 42% em situação ilegal**. Deste total, cerca de 82% estão localizados na cidade de Olhão.

O gráfico da Figura 171 ilustra a distribuição da procura pelos lugares/zonas do concelho. E, complementarmente, foram ainda calculados outros indicadores que permitem avaliar a pressão da procura sobre a oferta e que se apresentam na Tabela 73.

A **taxa de saturação e o balanço de estacionamento** são dois indicadores que estimam a relação entre a procura global (veículos em situação legal e ilegal) e a oferta de estacionamento existente, permitindo aferir, de uma forma geral, se a oferta se adequa à procura.

A **taxa de saturação** corresponde à avaliação percentual enquanto o balanço permite avaliar se existe défice ou *superavit* em termos quantitativos. Um valor negativo do balanço significa que a oferta é inferior à procura (legal e ilegal).

Tabela 73 – Indicadores associados à procura global de estacionamento público

Zonamento	Procura Total (veículos)	Procura na Via Pública (veículos)	Procura em Bolsas (veículos)	Taxa de Saturação (%)	Défice (lugares)	Densidade da Procura Total pela Área (%)
Bias do Sul	366	366	0	72%	143	1,0
Fuseta	616	616	0	72%	244	17,7
Moncarapacho	698	698	0	95%	33	9,9
Murtais	65	65	0	3250%	-63	0,2
Olhão	10.207	10.094	113	88%	1.400	15,4
Pechão	221	221	0	138%	-61	1,3
Quatrim do Sul	153	153	0	156%	-55	1,1
Quelfes	109	109	0	133%	-27	0,7
TOTAL	12.435	12.322	113	89%	1.614	6,1

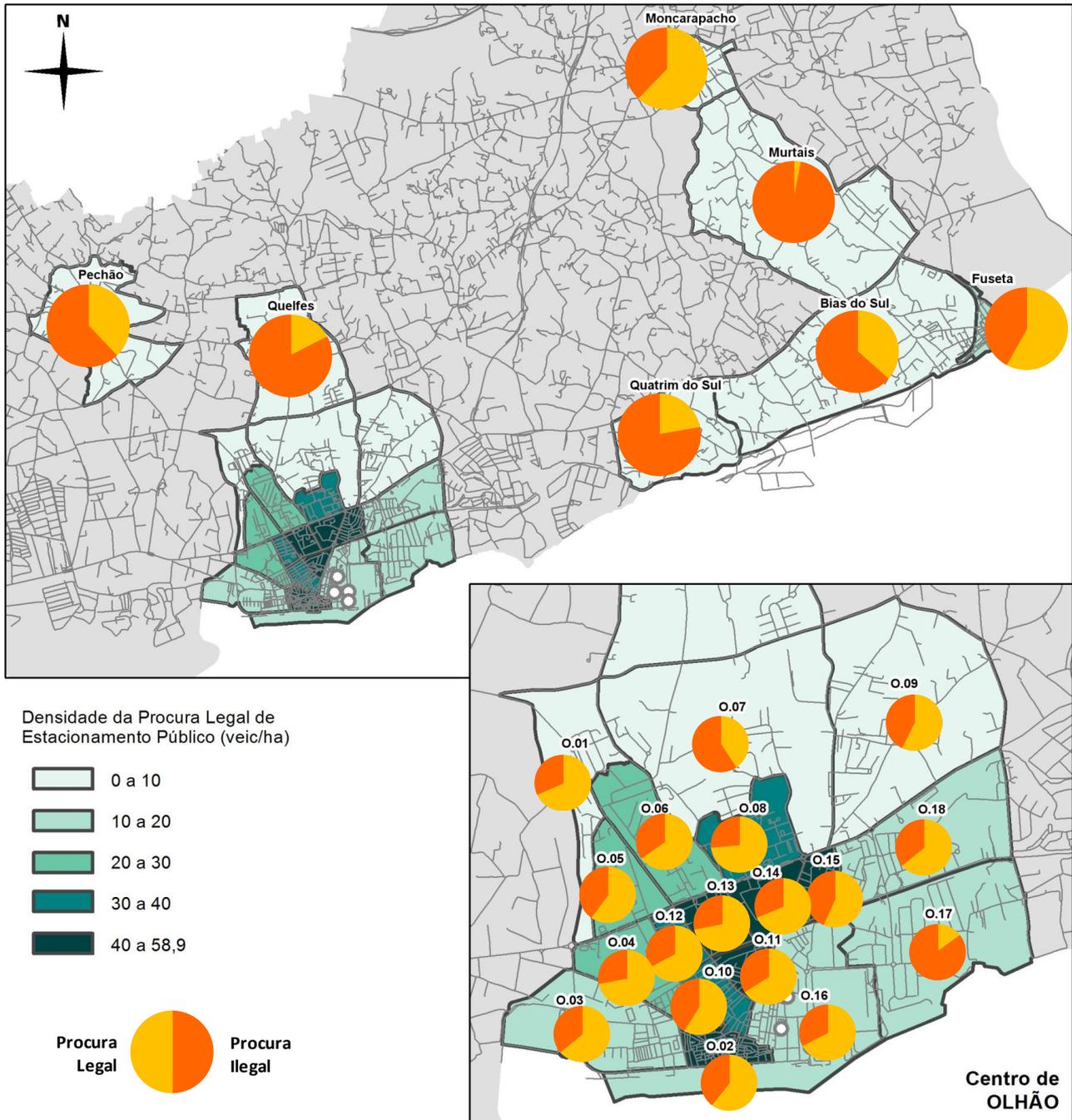
Fonte: Levantamentos de Campo, TIS, 2011

Existe uma **concentração muito significativa de procura de estacionamento no centro urbano de Olhão**, sobretudo a sul da EN125, entre esta via e a Av. da República. A procura nesta área encontra-se maioritariamente em situação legal, mas a procura ilegal está sempre presente, existindo algumas zonas em que esta chega a ser superior a 40% (zonas O.12 e O.15).

A procura ilegal associada a fortes taxas de ocupação do estacionamento legal conduz à existência de défices de

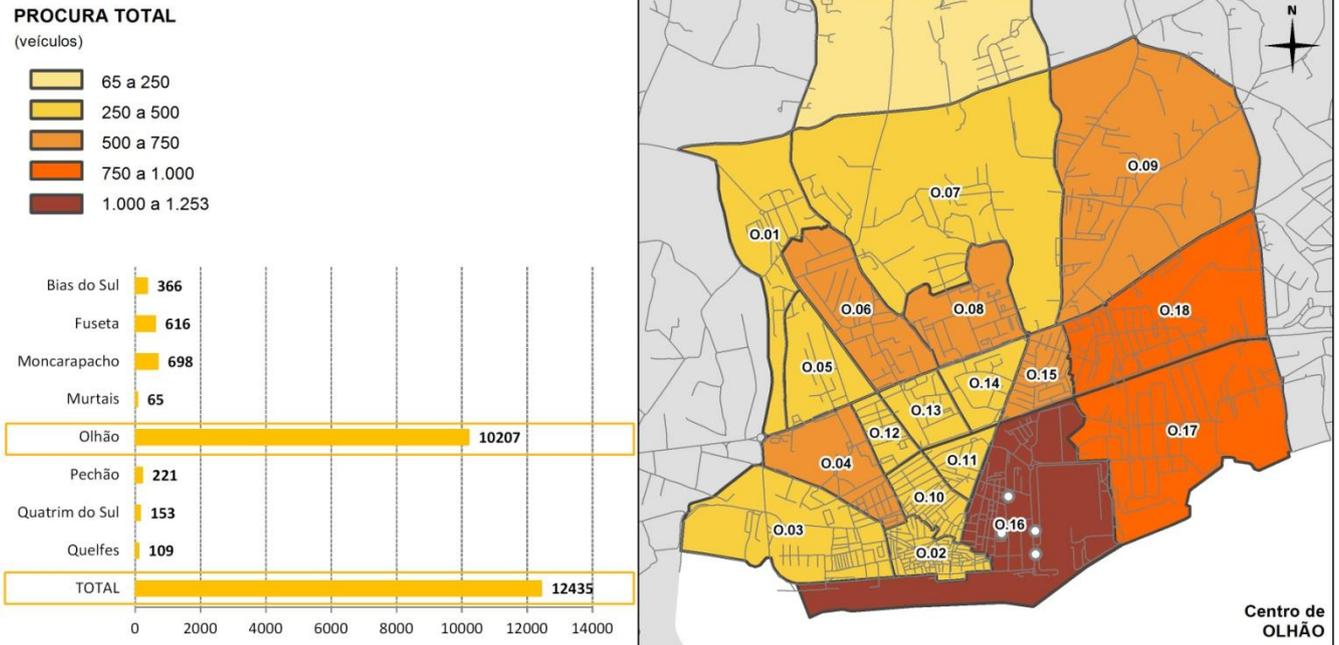
estacionamento consideráveis, estimando-se que estes possam rondar os (-)600 lugares. Verifica-se que existe *superavit* de estacionamento na maior parte das zonas da cidade de Olhão no período diurno, traduzindo a sua forte componente residencial, no entanto, são exceção as zonas mais centrais de Olhão, as quais apresentam densidades de procura muito significativas que contribuem para o défice estimado.

Figura 171 – Tipo de procura de estacionamento público



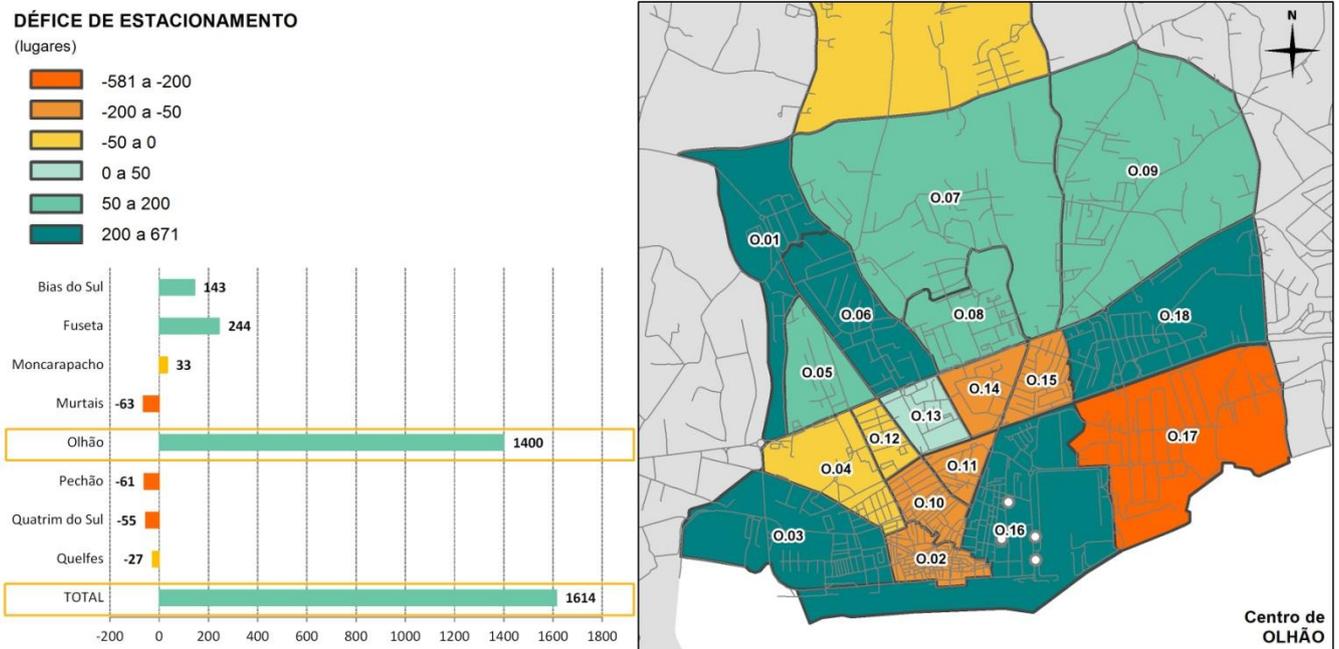
Fonte: Levantamentos de Campo, TIS, 2011

Figura 172 – Procura de estacionamento público global



Fonte: Levantamentos de Campo, TIS, 2011

Figura 173 – Défice de estacionamento público global



Fonte: Levantamentos de Campo, TIS, 2011

Fora do miolo urbano de Olhão, a procura de estacionamento ilegal é mais expressiva mas as situações de défice são menos significativas. A exceção ocorre na **zona O.17, zona industrial de Olhão, em que a taxa de ilegalidade alta (85%) coincide também com um índice elevado de procura (900 veículos), que se traduz no maior défice de estacionamento identificado no concelho, de aproximadamente (-)580 lugares.**

Os lugares de Murtais, Pechão, Quelfes e Quartim do Sul apresentam balanços negativos de estacionamento. Estes défices encontram-se associados à falta de oferta de estacionamento, em parte porque a oferta não se encontra demarcada, mas também porque se verifica a ausência de espaço para a sua implantação. Acrescenta-se que com exceção de Quartim do Sul, a maioria do estacionamento ilegal presente é do tipo 2, o que compromete a fluidez e/ou a segurança da mobilidade.

Em Bias do Sul, Fuseta e Moncarapacho a procura de estacionamento é mais elevada que nos restantes lugares, sendo superior a 600 veículos estacionados em Fuseta e Moncarapacho. Nestes lugares não existem défices de estacionamento associados, mas a proporção de procura ilegal é expressiva (na Fuseta 42%, em Moncarapacho 38% e em Bias do Sul 63%), sendo maioritariamente do tipo ilegal 2.

Olhão, à semelhança da generalidade dos concelhos da Região do Algarve tem de garantir a gestão dos fenómenos de sazonalidade da procura de estacionamento durante o período balnear e essa situação é especialmente crítica nas zonas que definem o centro de Olhão (particularmente a zona O.16), mas também na Fuseta, uma vez que são os locais onde se encontram os portos que dão acesso ao transporte para as praias da Ria

Formosa. Esta situação será tida em consideração aquando da fase de desenvolvimento das propostas.

H.3.1.2. Duração e rotação da procura de estacionamento

Numa qualquer área urbana, existem determinados locais que induzem à geração de um maior número de viagens, geralmente, por neles se concentrarem vários polos de atração, geradores de viagens ao longo do dia, como sejam estabelecimentos comerciais, serviços de atendimento ao público ou equipamentos coletivos.

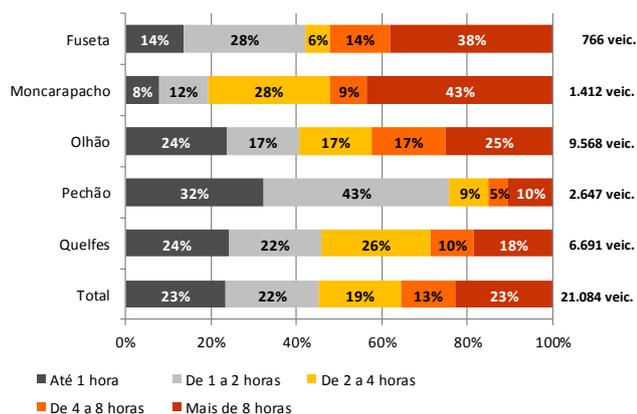
Cabe ao município a gestão do estacionamento destas zonas, devendo garantir uma **política de estacionamento que estimule a rotatividade da oferta**, desincentivando o estacionamento de longa duração e fomentando as viagens de curta ou média duração, por forma a promover uma melhor acessibilidade a essas mesmas áreas, por parte dos seus “utilizadores finais”.

A análise da duração ou tempo médio de permanência de estacionamento foi desenvolvida tendo em consideração dois tipos de informação: através da informação dos Inquéritos à Mobilidade para o conjunto das zonas do concelho e, através dos resultados das contagens de rotação de forma mais específica para algumas vias.

Com base nos resultados do Inquérito à Mobilidade, foi calculado o tempo médio de permanência das viagens em TI terminadas em cada zona, excluindo destas viagens o motivo regresso a casa, já que a este motivo encontra-se associado a viagens de longa duração que abrangem sobretudo o período noturno. Refira-se que para esta análise, uma mesma pessoa pode realizar mais do que

uma viagem com tempo de permanência variável. A análise das viagens em função do seu tempo de permanência é apresentada nas Figura 174 e Figura 175.

Figura 174 – Viagens em TI em função do tempo médio de permanência de estacionamento no espaço público



Fonte: Inquéritos à mobilidade, TIS, 2011

Uma parte significativa das viagens realizadas em TI implica tempos de estadia longos (4 a 8 horas) e muito longos (mais de 8 horas), que correspondem em todas as freguesias (à exceção de Pechão e Quelfes) a cerca de metade das viagens realizadas no concelho.

As viagens de curta duração (até 1 hora) correspondem a mais de 20% do total de viagens apuradas no Inquérito à Mobilidade, verificando-se que na freguesia de Pechão estas viagens têm um peso de 32%. Em Olhão, por ser a freguesia que mais serviços e comércio concentra, estas representam cerca de 24% do total das viagens, equiparado a Quelfes.

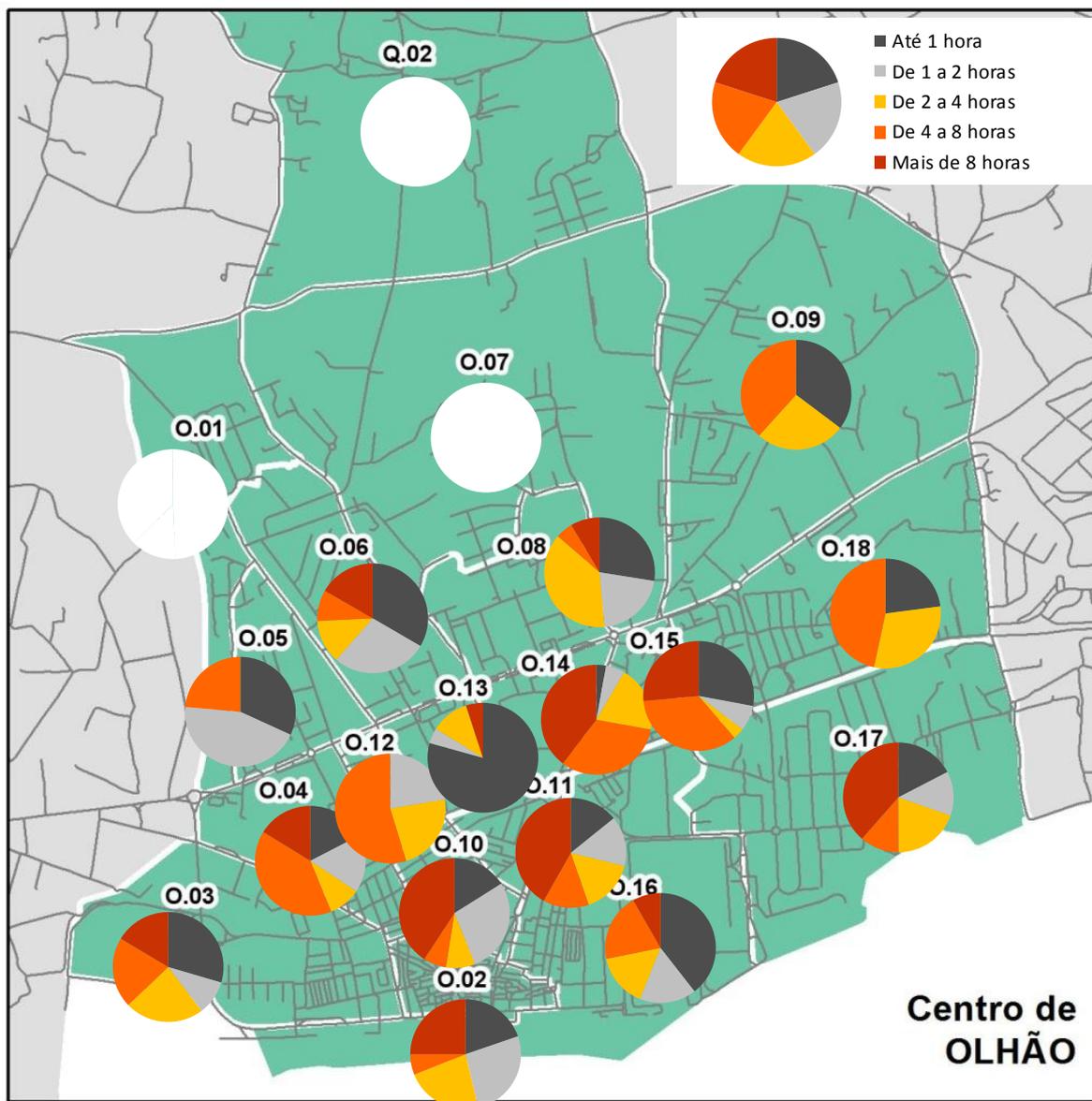
O tempo médio de permanência do estacionamento é superior na freguesia de Moncarapacho, em que 43%

das viagens são de muito longa duração, existindo ainda uma particularidade de 80% das viagens terem uma duração de estacionamento superior a 2 horas. Em contrapartida, em Pechão, praticamente 75% das viagens em TI são de curta duração (inferior a 2 horas).

De um modo global, na cidade de Olhão, a **Sul da EN125, a maior parte do estacionamento é de longa a muito longa duração** (mais de 4 horas), ainda que nas zonas mais centrais o peso deste segmento se reduza para cerca de metade das deslocações com permanência de estacionamento. Refira-se que a zona O.13 apresenta um conjunto muito significativo de viagens em TI de muito curta duração, que é explicado pela coincidência de três “equipamentos” específicos, respetivamente, o acesso à estação CP de Olhão (ir buscar/levar familiares), a visita ao cemitério, e a proximidade à Escola Secundária Dr. Francisco Fernandes Lopes (também para ir buscar/levar familiares), conjugado com a ausência de outros importantes polos de atração.

Neste contexto, acrescenta-se ainda que na proximidade a escolas é muito frequente a existência de muitas viagens de muito curta duração, relacionadas com levar ou buscar alunos. Obviamente, a dimensão do número de viagens não implica a existência da mesma dimensão de oferta de estacionamento, devendo-se por sua vez assegurar um pequeno conjunto de lugares estritamente afetos às escolas para tomada/largada de alunos (*kiss&ride*). Este mesmo tipo de reserva deve também ser aplicado na proximidade de interfaces de transporte.

Figura 175 – Tempo de permanência de estacionamento no espaço público, no centro urbano de Olhão



(a branco estão representadas as zonas onde as respostas dos inquiridos não têm expressão)

Fonte: Inquéritos à mobilidade, TiS, 2011

Complementarmente foram realizadas contagens de rotação para 3 circuitos de oferta de estacionamento em vias do centro de Olhão, duas das quais são tarifadas e a outra onde o estacionamento é gratuito. A análise da rotação nestes circuitos permite avaliar o comportamento

da procura de estacionamento e avaliar se é necessária por parte da CMO, a prática de uma política de gestão do estacionamento mais ativa do que a atual.

Figura 176 – Localização dos circuitos de rotação



Fonte: Google Earth, TIS

Entende-se por **rotação do estacionamento**, o número de veículos estacionados por lugar de estacionamento, num determinado intervalo de tempo.

Para estes circuitos foram registados os veículos estacionados na via no período entre as 7:00 e as 20:00 de um dia útil e a cada intervalo de 30 minutos, de modo a avaliar a taxa de ocupação dos lugares e o tempo médio de permanência ou a taxa de ilegalidade. Os circuitos de rotação escolhidos foram os seguintes (ver Figura 176):

- 104 lugares de estacionamento tarifado na Av. 5 de Outubro;
- 78 lugares de estacionamento tarifado na Av. da República;

- 79 lugares de estacionamento gratuito na Av. Sporting Clube Olhanense.

Os resultados do tratamento destes levantamentos são apresentados na Tabela 74, destacando-se entre estes o índice de rotação, a taxa de ocupação (número médio de lugares ocupados em função do tempo) e o tempo médio de permanência (tempo médio de estacionamento de um veículo por lugar).

Tabela 74 – Procura de estacionamento dos circuitos de rotação

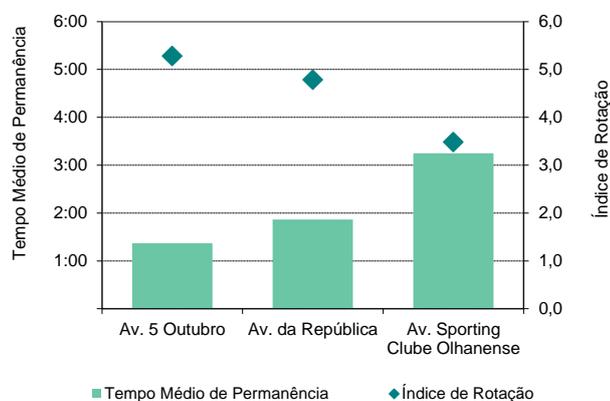
Circuitos	Oferta (lugares)	Procura (veículos)	Índice de Rotação (veic./lug.)	Taxa de Ocupação (%)	Tempo Médio de Permanência (horas: minutos)
Av. 5 Outubro	104	549	5,3	55%	1:22
Av. da República	78	373	4,8	68%	1:52
Av. Sporting Clube Olhanense	79	275	3,5	87%	3:15

Fonte: Levantamentos de Campo, TIS, 2011

Os resultados demonstram explicitamente que a **rotação é consideravelmente superior nas vias com oferta tarifada**. Na Av. 5 de Outubro e na Av. da República a rotação média é de aproximadamente 5 veículos/lugar enquanto na Av. Sporting Clube Olhanense esta é de 3,5 veículos/lugar no período de tempo considerado.

A rotação do estacionamento é inversamente proporcional ao tempo médio de permanência, o que significa que o tempo médio de permanência de um veículo estacionado é bastante mais reduzido quando a oferta de estacionamento é tarifada – vide Figura 177. Enquanto na Av. Sporting Clube Olhanense o tempo médio de permanência é superior a 3 horas, nas outras avenidas é inferior a 2 horas, chegando mesmo a ser inferior a hora e meia na Av. 5 de Outubro (mais vigiada do que a Av. da República).

Figura 177 – Relação entre o índice de rotação e o tempo médio de permanência



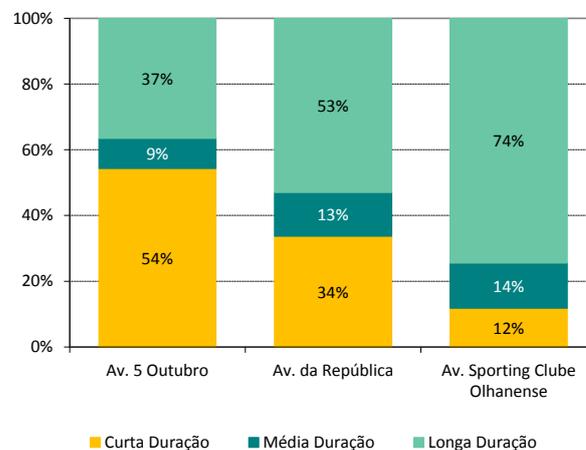
Fonte: Levantamentos de Campo, TIS, 2011

Para se compreender o consumo do espaço pelo tempo associado ao estacionamento de longa duração recomenda-se a análise das figuras seguintes, nas quais se apresenta respetivamente, os veículos classificados em função do tempo de permanência (Figura 178) e do consumo efetivo associado a cada uma das tipologias de ocupação (Figura 179). Refira-se que não são incluídos os veículos que se encontravam estacionados no início ou final do período de contagem com um tempo de estacionamento curto ou médio, uma vez que assumir determinada hora de entrada ou saída poderia introduzir distorções que em nada contribuam para a melhoria dos resultados.

O tempo médio de permanência no estacionamento é classificado em:

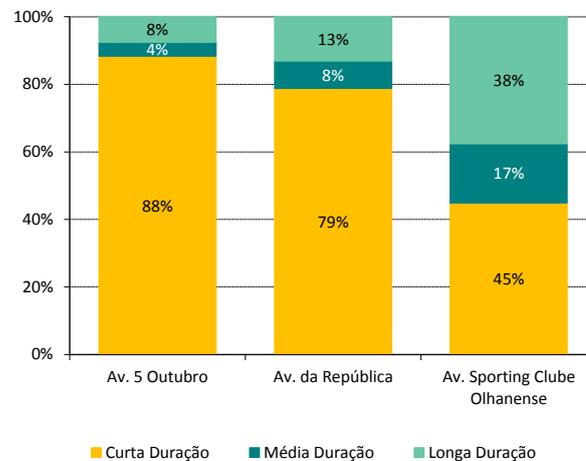
- **Curta Duração:** menos de 2h de estacionamento;
- **Média Duração:** entre 2h e 4h de estacionamento; e,
- **Longa Duração:** mais de 4h de estacionamento

Figura 178 – Ocupação pelo tempo de permanência de estacionamento (estacxhora)



Fonte: Levantamentos de Campo, TIS, 2011

Figura 179 – Ocupação pelo tipo de estacionamento praticado (veículos)



Fonte: Levantamentos de Campo, TIS, 2011

A oferta de estacionamento na Av. 5 de Outubro é maioritariamente ocupada por veículos com estacionamentos de curta duração (54%); pelo contrário, a Av. Sporting Clube Olhanense é maioritariamente ocupada por estacionamentos de longa duração.

A Av. da República permite compreender o funcionamento de uma via tarifada em que a fiscalização

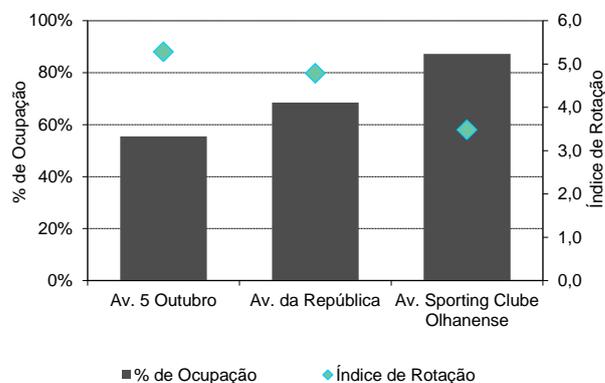
do estacionamento está mais ausente, correspondendo a uma situação “intermédia” entre uma via tarifada com maior incidência da fiscalização (a Av. 5 de Outubro) e outra que é gratuita (a Av. Sporting Clube Olhanense). Como se verá adiante a taxa de não pagamento de estacionamento é muito elevada nesta via, contudo a necessidade de pagamento e o aumento de risco proporcional à duração funciona como um elemento de dissuasão, relativamente à ocorrência de estacionamento de longa duração.

Na Av. Sporting Clube Olhanense apenas 12% dos veículos estacionam por períodos inferiores a 2 horas (apesar de corresponderem a 45% dos veículos). Uma vez o estacionamento ser gratuito, esta via acaba por ser sobretudo dedicada ao estacionamento de longa duração, muito provavelmente ocupado pelos residentes, pelos docentes da Escola Secundária ou até mesmo pelos utilizadores do comboio.

A oferta nestas três vias tem uma ocupação superior a 50%, o que se traduz em índices satisfatórios de procura para as vias com estacionamento tarifado. Na **Av. Sporting Clube Olhanense a taxa de ocupação é muito elevada (87%)**, uma vez que o facto de ser gratuita é um convite à sua maior utilização numa zona de forte atração de viagens.

As taxas de ocupação nestas três vias são também, neste caso de análise, inversamente proporcionais ao índice de rotação, o que significa que quanto maior a rotação menor a ocupação média da oferta com veículos estacionados – vide Figura 180.

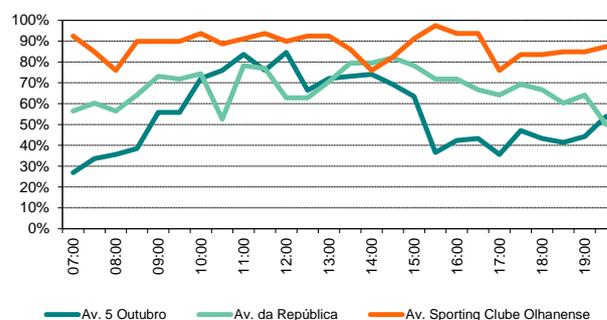
Figura 180 – Relação entre o índice de rotação e a taxa de ocupação



Fonte: Levantamentos de Campo, TIS, 2011

Já os comportamentos da ocupação média dos circuitos não têm uma relação aparente, diferindo significativamente ao longo do tempo. Enquanto na Av. Sporting Clube Olhanense e Av. da República a ocupação da procura de estacionamento tem variações ligeiras (em tempos distintos) ao longo do período de contagem, na Av. 5 de Outubro observa-se uma curva da procura com um pico de ocupação entre as 9:00 e as 15:00 e ocupações muito reduzidas nos extremos de contagem, o que está relacionado com o período de funcionamento do mercado municipal e a procura dos restaurantes localizados nesta via.

Figura 181 – Ocupação ao longo do tempo



Fonte: Levantamentos de Campo, TIS, 2011

A tarifação do estacionamento contribui efetivamente para a redução dos veículos que estacionam por longos períodos e consequentemente é indutora de um aumento da rotação dos veículos, o que permite que em áreas com elevada atração de viagens se consiga uma oferta disponível constante.

A gestão e a garantia de disponibilidade de oferta de estacionamento para rotação implicam que se controle o consumo da oferta por parte dos veículos em longa duração de estacionamento, sobretudo nas zonas mais centrais de Olhão.

Importa ainda referir que, numa análise ao cumprimento de pagamento da taxa de estacionamento, se verifica que **somente metade dos veículos estacionados na Av. 5 de Outubro se encontravam em situação regular**; em contrapartida na Av. da República a taxa de infração é menor (aprox. 20%), mas cerca de 12% dos lugares de estacionamento eram ocupados por residentes (isentos de pagamento).

Esta situação confirma a apreciação da equipa da CMO, a qual identifica a reduzida fiscalização do cumprimento do pagamento de estacionamento em Olhão como um forte aspeto a melhorar: **a Masitrave ao não ter poderes de fiscalização e autuação** vê muito diminuída a sua capacidade de intervenção. Neste contexto, em sede de desenvolvimento de propostas, será recomendado que a fiscalização e a autuação possam ser realizadas pelo concessionário ou por uma equipa específica que a CMO venha a entender contratar.

H.3.2. Estacionamento privado

A caracterização da procura de estacionamento privado é analisada na perspetiva dos residentes e dos trabalhadores, considerando-se que a maioria dos visitantes procura lugares no espaço público.

Estacionamento para residentes

A análise da procura de estacionamento privado residencial tem por base a informação do Inquérito à Mobilidade, já que este incluía uma pergunta em que era perguntado sobre qual era a efetiva utilização da oferta de estacionamento privado.

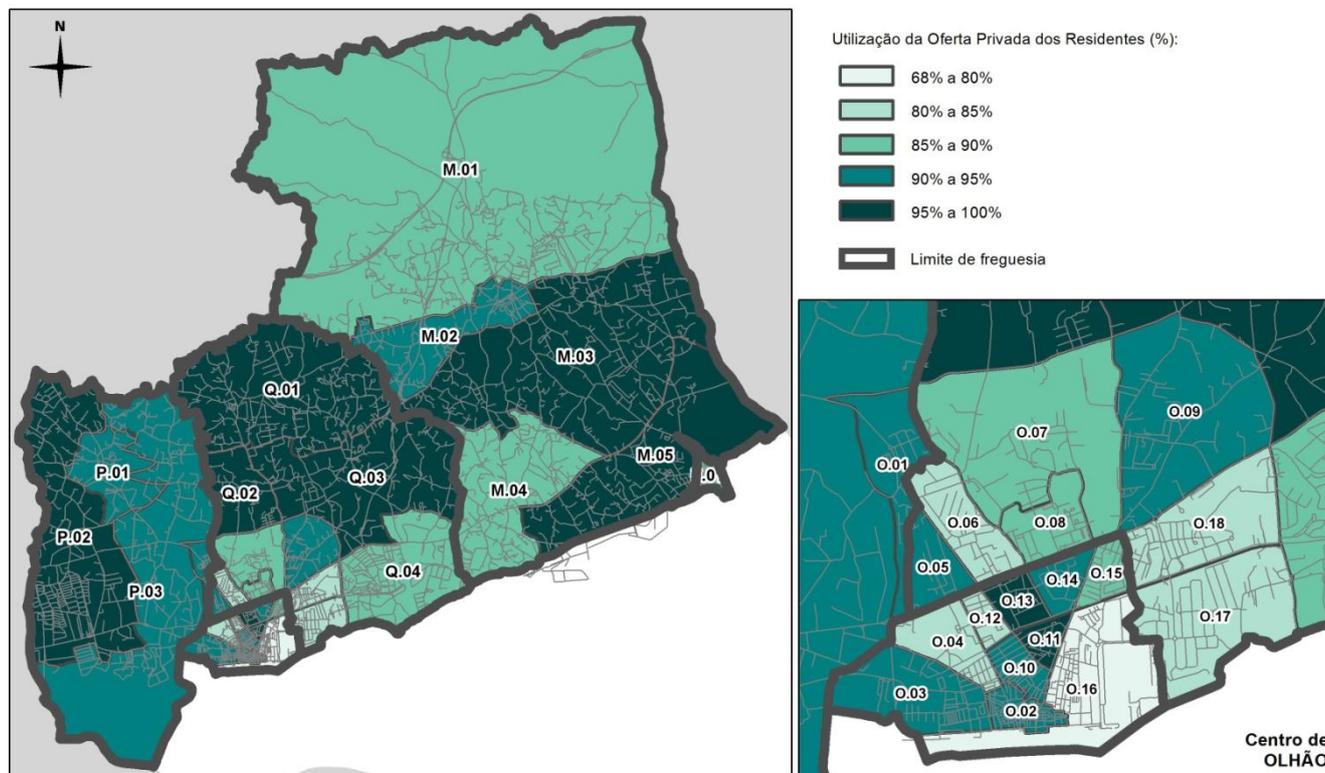
Tabela 75 – Indicadores associados à procura de estacionamento privado dos residentes

Freguesias	Procura Privada de Residentes (lugares utilizados)	Taxa de Utilização (%)
Fuseta	527	85%
Moncarapacho	4.039	92%
Olhão	3.670	86%
Pechão	1.128	90%
Quelfes	5.388	91%
TOTAL	14.752	90%

Fonte: Inquéritos à mobilidade, TIS, 2011

A **taxa de utilização** consiste no rácio entre o número de lugares utilizados sobre o número de lugares disponíveis (neste caso, em garagem).

Figura 182 – Percentagem de utilização do estacionamento privado para residentes



Fonte: Inquéritos à mobilidade, TIS, 2011

Segundo os resultados do inquérito, verifica-se que quando existe oferta de estacionamento privada, esta é utilizada. Em todo o concelho estima-se a **taxa média de utilização do estacionamento privado em 90%**, sendo sempre superior a 65% em qualquer das zonas de estudo. Este resultado surge bastante elevado, e por isso é de admitir que esta resposta traduza a utilização quotidiana mas também ocasional do estacionamento privado.

A taxa de utilização do estacionamento privado é **mais elevada nas zonas mais distantes dos principais centros urbanos**, o que deve estar relacionado com o facto de existir uma menor oferta de estacionamento na via pública nas zonas dos centros urbanos (vias mais estreitas) mas também com o maior peso do alojamento apoiado na tipologia de moradia fora dos mesmos

centros.

A taxa de utilização mais baixa ocorre na zona O.16, existindo também taxas da mesma ordem de grandeza a nascente desta zona, na zona industrial e a norte desta. No centro urbano de Olhão, a utilização das garagens é, pelo contrário, muito elevada, sendo frequentemente superior a 90%.

Estacionamento dos trabalhadores

A avaliação do comportamento da procura de estacionamento dos trabalhadores é qualitativa e baseia-se igualmente na análise dos resultados do Inquérito à Mobilidade.

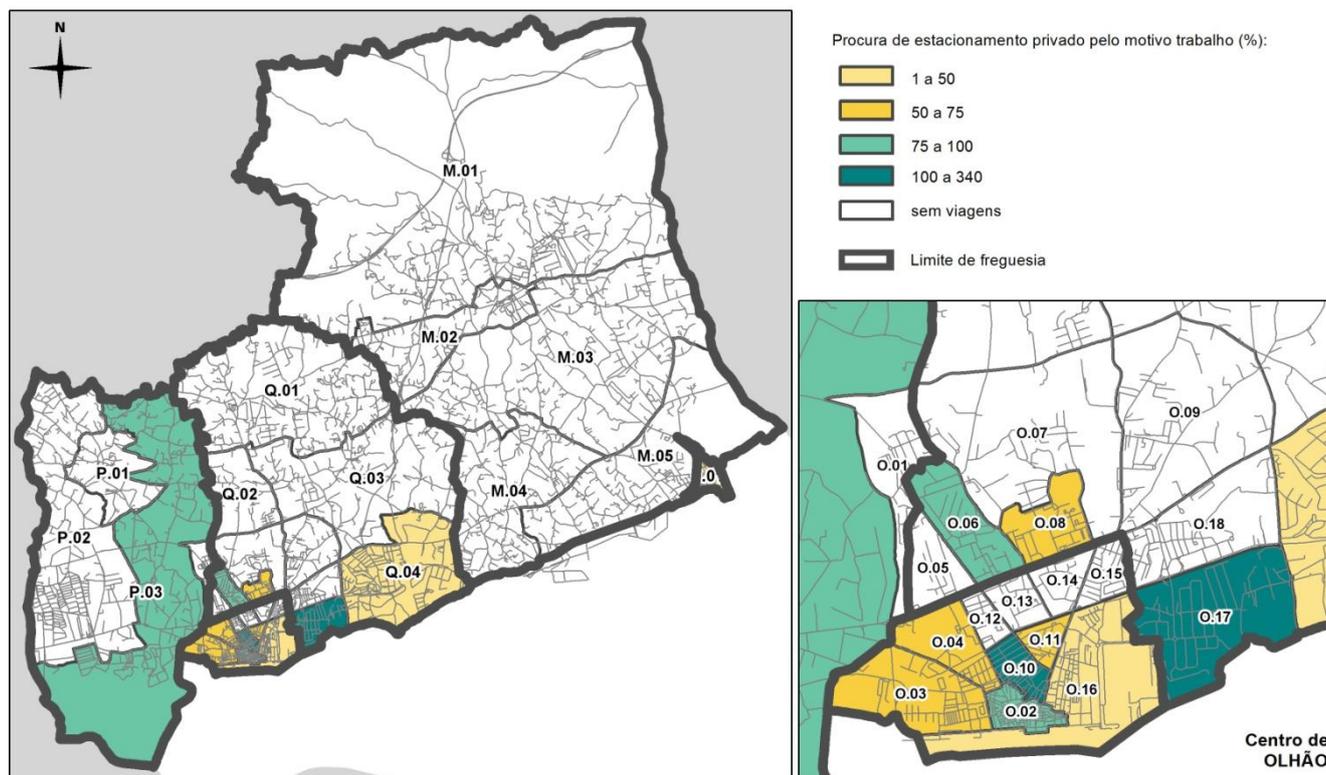
A análise dos extremos de viagem, em que os inquiridos realizam deslocações por motivo de trabalho e com utilização do estacionamento privado no seu local de trabalho (gratuito ou tarifado) é apresentada na Figura 183.

A maior concentração de procura de estacionamento por

motivo emprego ocorre no centro urbano de Olhão, sobretudo na **zona industrial e nas zonas mais centrais (O.02 e O.10)**, sendo também nestas zonas que se concentra um conjunto significativo do emprego. Refira-se ainda que as zonas O.16 (área portuária) e O.08 (*Ria Shopping*) que concentram um elevado nível de emprego não apresentam uma procura de estacionamento privado à mesma escala.

Em O.06 e P.03 existe uma procura de estacionamento privado por parte dos trabalhadores, o que também tem que ver com a concentração de emprego nestas zonas.

Figura 183 – População empregada que procura estacionamento privado



Fonte: Inquéritos à mobilidade, TiS, 2011

I. Logística Urbana

I.1. Breve enquadramento

A mobilidade urbana num concelho tem em consideração duas componentes fundamentais: por um lado a mobilidade das pessoas e, por outro lado a compreensão dos movimentos de mercadorias.

Os **movimentos de transporte de mercadorias podem ter impactes significativos na circulação e estacionamento nas cidades**, mas também nas principais vias de acesso a estas, podendo condicionar a atratividade e qualidade de vida devido aos impactes ambientais ou não ambientais, como sejam o congestionamento, as emissões atmosféricas, o ruído, a segurança ou a própria degradação do espaço público.

I.2. A circulação de pesados associada aos principais polos industriais

No sentido de avaliar os movimentos do transporte de mercadorias no concelho, apresenta-se na Figura 184 uma síntese dos movimentos dos veículos pesados de mercadorias registados nas contagens de tráfego do TI.

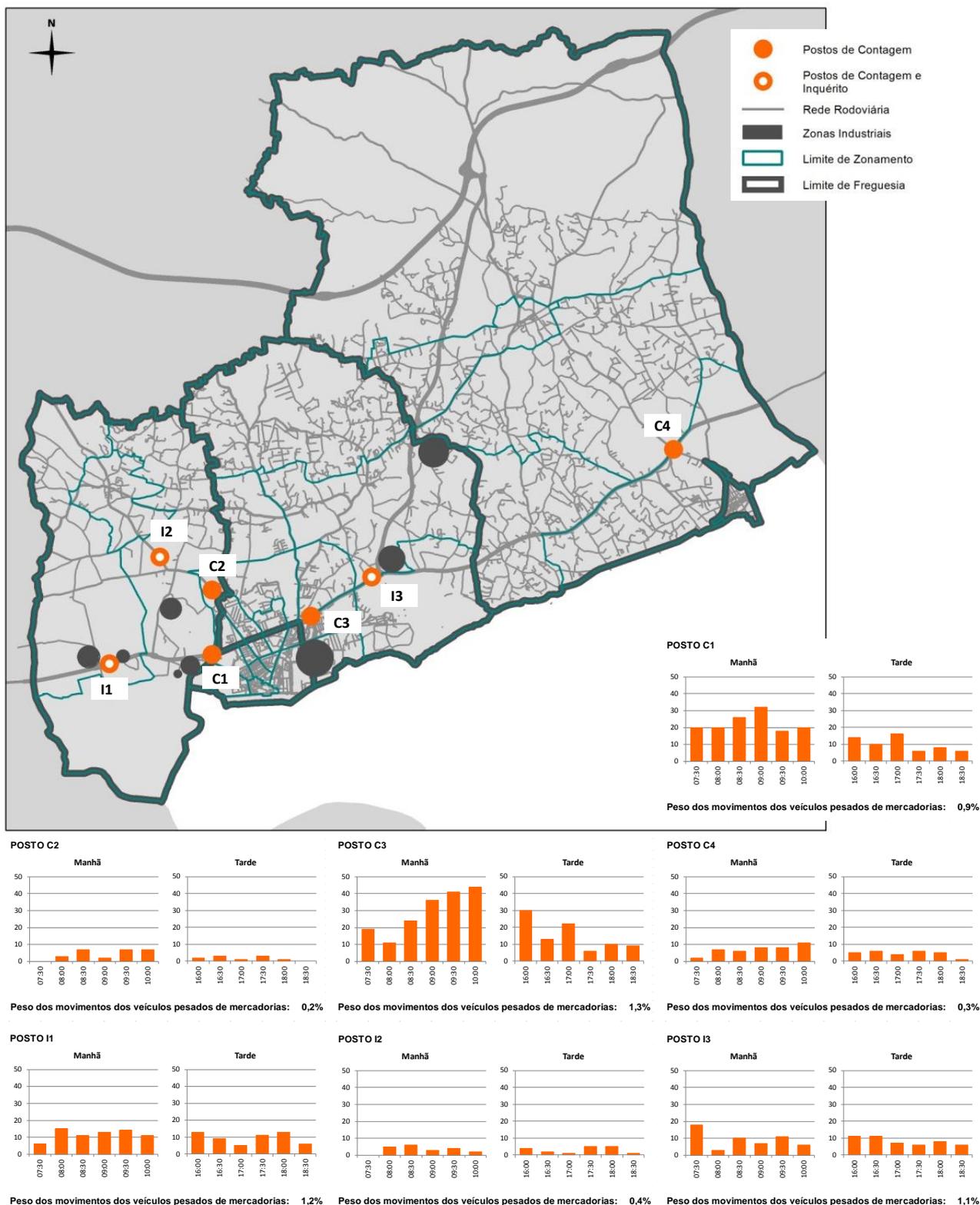
Segundo as contagens, é nos Postos C1 e C3 que se registam os maiores movimentos de pesados de mercadorias. No **Posto C3, localizado no nó rodoviário entre a EN125 com a via que dá acesso à zona**

industrial de Olhão, contabiliza-se o maior movimento de veículos pesados de mercadorias, numa média entre 60 a 80 veículos/hora pela manhã. No Posto C1, no nó rodoviário entre a EN125 com a Av. 5 de Outubro, contabilizam-se uma média entre 40 a 60 veículos/hora também pelo período da manhã. Aliás, refira-se que, em todos os postos de contagem, o período da manhã é o mais intenso do ponto de vista de circulação de pesados, sendo que existe sempre um pico muito superior à média diária em todos os Postos de Contagem e Inquérito entre as 07:00 e as 08:00 horas.

É também no **Posto C3, em conjunto com os Postos I1 e I3, que o peso do tráfego de veículos pesados é superior**, relativamente a todos os postos de contagem: nestes três postos, mais de 1% do tráfego rodoviário consiste em veículos pesados de mercadorias. No Posto C2 o peso deste tipo de veículos é de 0,9% do total de veículos.

Desta forma, verifica-se que a EN125 e a EN2-6 são dois eixos rodoviários importantes na circulação logística do concelho de Olhão, uma vez que são muito utilizados por veículos pesados e servem diretamente a maior parte dos polos industriais do concelho.

Figura 184 – Movimentos dos veículos pesados de mercadorias no concelho



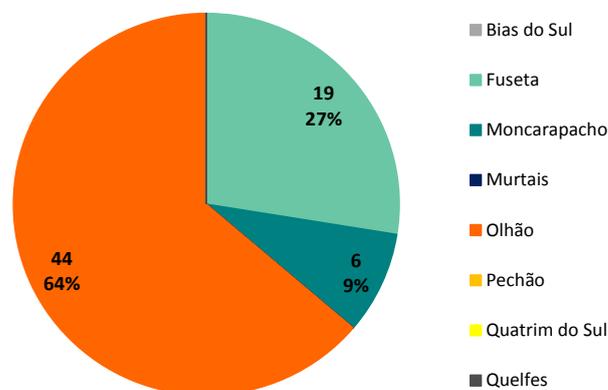
Fonte: Contagens de Tráfego 2011, TiS

1.3. Logística urbana nos principais aglomerados

Em Olhão, **não existe regulamentação específica que defina a forma como são realizadas as operações da logística urbana**, nomeadamente, as operações de cargas e descargas, o estacionamento e a circulação de veículos pesados. No entanto, nos centros de Olhão e dos outros principais lugares do concelho existe a reserva de lugares de estacionamento para cargas e descargas, e o abastecimento dos mercados municipais está regulamentado³⁷ especificando os horários para a realização destas operações, o que evidencia existirem preocupações com esta temática.

Tomando como base os levantamentos de campo realizados para a análise do estacionamento, foram contabilizados cerca de **70 lugares de estacionamento reservados a operações de cargas e descargas**, nos principais aglomerados populacionais do concelho. Estes lugares de estacionamento apresentam condições especiais de utilização (existem lugares que explicitam especificamente durações máximas de estacionamento de 30 minutos e outros que estabelecem um período horário, normalmente pela manhã ou durante todo o período diurno) e concentram-se em Olhão, Moncarapacho e Fuseta (vide Figura 185).

Figura 185 – Repartição da oferta de estacionamento reservada a operações de cargas e descargas



Fonte: Levantamentos de Campo, TIS, 2011

Praticamente **dois terços desta oferta reservada encontra-se em Olhão (64%)**, estando concentrada sobretudo em redor do mercado municipal, na Rua da Conserveira, na Praça da Restauração, na Av. Bernardino da Silva e na EN125 (no limite da zona O.12). É importante referir que não existe reserva de estacionamento para cargas e descargas ao longo da Av. 5 de Outubro (com exceção da envolvente ao mercado) e no interior do centro histórico de Olhão (zona O.02), áreas predominantemente comerciais e de restauração que envolvem uma intensa atividade logística, o que justifica a elevada prática de estacionamento ilegal verificada, sobretudo a ocorrência de segunda fila na Av. 5 de Outubro.

Na Fuseta existem cerca de 20 lugares reservados a operações de carga e descarga (aprox. 27% do total concelhio), os quais se localizam principalmente na Av. Marginal e na Rua da Liberdade. Em Moncarapacho, a oferta concentra-se nos locais com maior atração comercial, junto ao mercado municipal e na Praça da República.

³⁷ Regulamento dos Mercados Municipais do Município de Olhão

O facto da **maior parte da oferta reservada a cargas e descargas existente nestes três centros urbanos estar concentrada junto aos mercados municipais**, deriva da forte atratividade destes equipamentos à escala do concelho, e da existência de regulamentação específica para os Mercados Municipais.



Mercado Municipal de Olhão

Com efeito, o Regulamento dos Mercados Municipais do Município de Olhão estabelece que o horário das operações de carga e descarga de mercadorias para os

espaços comerciais no interior dos mercados é até às 9:30 e após as 12:30, ou seja, fora do período horário de maior procura por parte dos clientes.

Além dos mercados municipais, os supermercados são outros polos de intensa atividade logística. Em Olhão, a maioria dos supermercados são de grande dimensão (e.g. Intermarché, Lidl, Minipreço), pelo que possuem parques de estacionamento com uma oferta reservada a operações de cargas e descargas, nomeadamente a veículos pesados de mercadorias.

Acrescentam-se ainda no território municipal, o centro comercial *Ria Shopping*, a zona industrial de Olhão, e as principais empresas do concelho (dedicadas à extração de sal, conservas e floricultura), como locais de maior concentração de circulação e estacionamento de pesados.

J. Segurança Rodoviária

J.1. Breve enquadramento

Apesar das constantes melhorias das estatísticas relativas à sinistralidade, o número de acidentes rodoviários (incluindo atropelamentos) em Portugal, principalmente dentro das localidades, é ainda elevado.

Em 2003 foi aprovado o Plano Nacional de Prevenção Rodoviária, o qual estabeleceu como meta até 2010 a redução para metade do número de vítimas mortais e feridos graves. Estes objetivos foram, na generalidade, alcançados e, como tal, em 2008, foi elaborada a Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR), na qual são estabelecidas as novas metas a alcançar no período 2008-2015 e as quais têm como objetivo garantir que Portugal seja um dos 10 países da EU com índices de sinistralidade mais baixos, o que implicará a diminuição do número de mortos por milhão de habitantes em 31,9% até final de 2015 (base 2006).

No presente capítulo é analisada a evolução recente das estatísticas de segurança rodoviária no concelho de Olhão e concelhos limítrofes, tendo como objetivo identificar as tendências pesadas da sinistralidade rodoviária nesta zona da região algarvia.

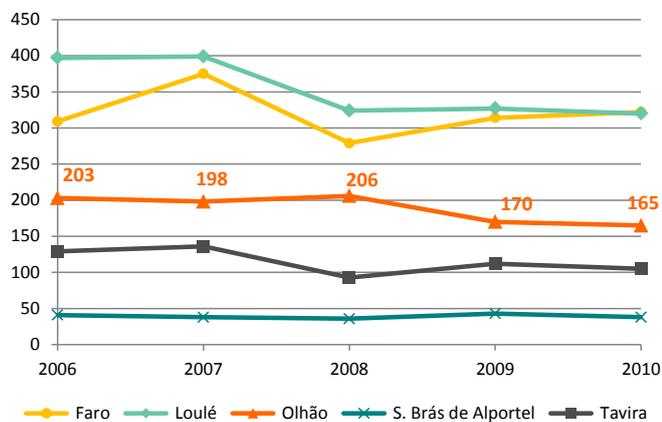
J.2. Sinistralidade rodoviária de Olhão e concelhos envolventes

A Figura 186 apresenta a evolução das estatísticas de **acidentes com vítimas** no concelho de Olhão e nos concelhos limítrofes, entre 2006 e 2010.

Conforme se pode observar, apesar de algumas oscilações, registou-se uma diminuição global no número de acidentes neste período em todos os concelhos analisados, excetuando no concelho Faro, o qual em 2010 registou um acréscimo de 4% no número de acidentes (com vítimas) face ao valor obtido em 2006. Os concelhos de Loulé, Olhão e Tavira registaram, entre 2006 e 2010, uma diminuição de cerca de -19% no número de acidentes (com vítimas), enquanto São Brás de Alportel registou um decréscimo mais moderado, de cerca de -7%.

Comparando com os concelhos adjacentes, Olhão registou, entre 2006 e 2010, um número de acidentes (com vítimas), inferior ao obtido nos concelhos de Faro e Loulé e superior ao registado nos concelhos de Tavira e São Brás de Alportel. Ao longo do período analisado, os concelhos de Faro e Loulé destacam-se claramente dos restantes concelhos, registando o maior número de acidentes (com vítimas), enquanto, em sentido inverso, o concelho de São Brás de Alportel registou sempre um número de acidentes bastante inferior.

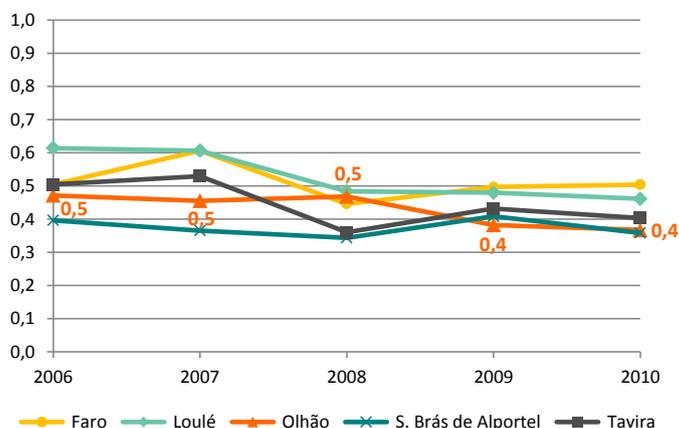
Figura 186 – Total de acidentes com vítimas no concelho de Olhão e concelhos limítrofes – 2006 a 2010



Fonte: www.ansr.pt – Dados de sinistralidade

Ponderando agora o **número de acidentes (com vítimas) pela população residente** em cada concelho³⁸, verifica-se que este rácio é relativamente estável entre os cinco concelhos em análise e ao longo dos últimos anos (2006-2010), variando entre os 0,4 e os 0,6 acidentes com vítimas por 100 habitantes – vide Figura 187. A partir de 2009, é possível constatar uma ligeira redução da capitação de acidentes em Olhão, que passa de 0,5 para 0,4 acidentes com vítimas por 100 habitantes, traduzindo a redução do total de acidentes neste período, os quais passam de 203 acidentes com vítimas em 2006 para 165 em 2010 (vide Figura 186).

Figura 187 – N.º de acidentes com vítimas por 100 habitantes no concelho de Olhão e concelhos limítrofes – 2006 a 2010



Fonte: www.ansr.pt – Dados de sinistralidade

Este indicador deve ser considerado com alguma cautela, já que, mais do que analisar a evolução dos acidentes ao longo do tempo, importa avaliar as suas consequências (isto é, o total de vítimas tendo em consideração o número de mortos, feridos graves e leves), o que é traduzido pelo **Indicador de Gravidade**. Este corresponde a um indicador composto que é calculado através da aplicação da seguinte fórmula:

$$IG = (100 \times M) + (10 \times FG) + (3 \times FL),$$

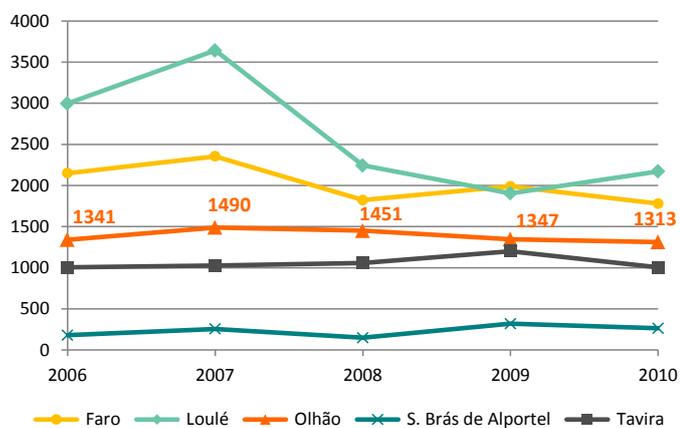
em que M corresponde ao n.º de mortos, FG ao de feridos graves e FL ao de feridos ligeiros.

Conforme se pode analisar na Figura 188, os concelhos analisados registaram valores muito díspares, com Loulé e Faro a destacarem-se, mais uma vez, com valores muito superiores aos restantes concelhos. Note-se contudo que a diferença entre os valores registados por estes 2 concelhos e por Olhão se tem vindo a esbater desde 2006, uma vez que o indicador de gravidade diminuiu cerca de -17% em Faro e -28% em Loulé, entre 2006 e 2010. No concelho de Olhão este indicador apresentou um

³⁸ No cálculo da população residente no período analisado considerou-se um crescimento linear da população entre 2001 e 2011.

decréscimo bastante mais reduzido (-4%) no período analisado, passando de 1.341 vítimas, em 2006, para 1.313, em 2010. Dos concelhos analisados, Tavira foi o que registou valores mais próximos dos de Olhão, sendo contudo o indicador de gravidade deste concelho sempre inferior aos registados em Olhão, entre 2006 e 2010.

Figura 188 – Evolução do Indicador de gravidade no concelho de Olhão e concelhos limítrofes – 2006 a 2010

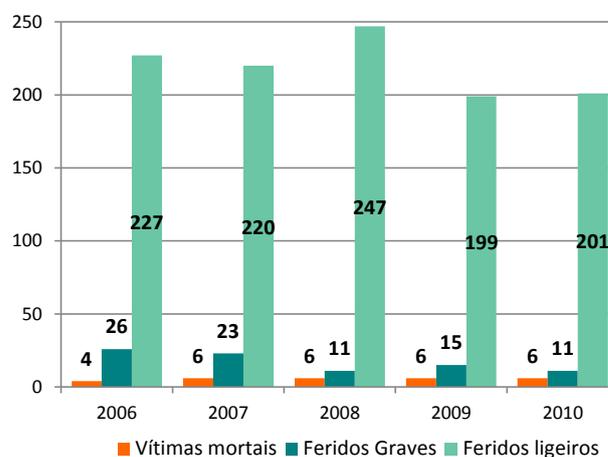


Fonte: www.ansr.pt – Dados de sinistralidade

J.3. Sinistralidade rodoviária no concelho de Olhão

Detalhando o indicador acima apresentado pela tipologia de vítimas dos acidentes ocorridos no concelho de Olhão, constata-se que a ligeira diminuição do indicador de gravidade entre 2006 e 2010 se deve ao decréscimo no número de feridos leves (-11%) e graves (-58%), uma vez que o número de vítimas mortais no concelho se manteve constante entre 2007 e 2010 (6 mortos por ano).

Figura 189 – Tipologia das vítimas dos acidentes no concelho de Olhão – 2006 a 2010



Fonte: www.ansr.pt – Dados de sinistralidade

O desenvolvimento de uma estratégia de gestão da acessibilidade em Olhão deverá ser indutora da melhoria da segurança rodoviária no concelho e, nesse sentido, importa identificar as vias que no concelho são mais propícias à ocorrência de acidentes e quais as principais causas que motivam esses mesmos acidentes.

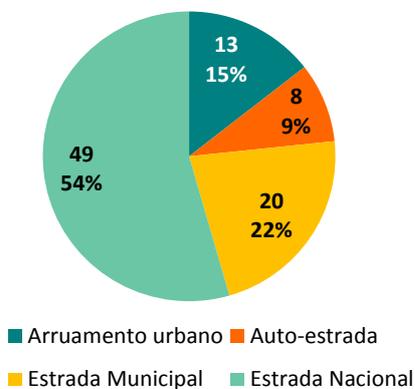
Olhão ainda não trata a informação dos acidentes rodoviários no seu sistema de informação geográfico e, como tal, é necessário tratar os elementos disponibilizados nas estatísticas de sinistralidade rodoviária produzidas pela ANSR, nas quais são identificadas para cada acidente (com vítimas mortais e graves) a via em que ocorre, a tipologia das vítimas e a natureza dos acidentes.

De modo a ter acesso a uma base estatística alargada foram considerados novamente os acidentes rodoviários mais graves (aqueles que implicaram feridos graves e/ou mortos) ocorridos entre 2006 e 2010, os quais foram classificados em função de se realizarem em arruamentos urbanos, estradas municipais, estradas nacionais e auto-estrada.

Constata-se assim que, no que concerne à localização dos acidentes graves, mais de metade ocorreu em Estradas Nacionais (54%), nomeadamente, a EN398 e a EN 125, com particular destaque para a Estrada Nacional 125, que concentrou cerca de 38% dos acidentes ocorridos entre 2006 e 2010 no concelho (de onde resultaram 35 feridos graves e 13 vítimas mortais).

Dos 13 acidentes registados em arruamentos urbanos nesse período, mais de metade (54%) ocorreu na cidade de Olhão, sendo as zonas O.02 (centro histórico de Olhão) e O.06 (nomeadamente na R. Dâmaso da Encarnação) as que concentraram um maior número de acidentes (com feridos graves e/ou mortos).

Figura 190 – Número de acidentes com feridos graves e/ou vítimas mortais no concelho de Olhão, por tipo de via – 2006 a 2010



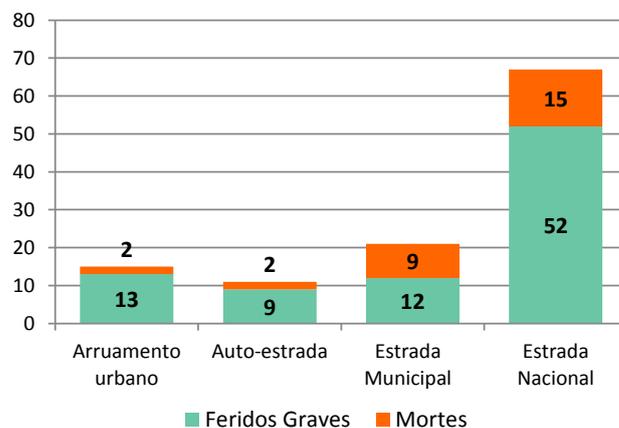
Fonte: www.ansr.pt – Dados de sinistralidade

Relativamente às vítimas resultantes desses acidentes, verifica-se que 60% dos feridos graves no concelho foram consequência de acidentes ocorridos nas estradas nacionais (41% apenas na EN 125), enquanto que nas vítimas mortais essa percentagem passa para 54% (46% apenas na EN 125).

Da análise da Figura 191 verifica-se ainda que o número

de feridos graves em acidentes ocorridos, entre 2006 e 2010, em arruamentos urbanos, estradas municipais e auto-estrada foi semelhante (sendo ligeiramente inferior nesta última), enquanto o número de mortos registado em arruamentos urbanos e na auto-estrada foi bastante inferior ao registado em estradas municipais (2 vs. 9 vítimas mortais).

Figura 191 – Número de feridos graves e/ou vítimas mortais no concelho de Olhão, por tipo de via – 2006 a 2010



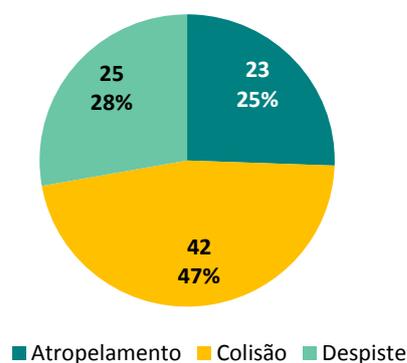
Fonte: www.ansr.pt – Dados de sinistralidade

No que concerne à natureza do acidente, verifica-se que o tipo de acidente mais frequente com feridos graves e/ou vítimas mortais, entre 2006 e 2010, foram as colisões (47% do total de acidentes), as quais tiveram maior incidência nas Estradas Nacionais (71% das colisões ocorreram neste tipo de via).

Os atropelamentos e os despistes totalizaram cerca de 25% e 28%, respetivamente, do total de acidentes graves ocorridos nesse período (vide Figura 192). Conforme se pode verificar na Figura 193, enquanto os atropelamentos tiveram maior incidência nos arruamentos urbanos e nas estradas nacionais (39% e 43%, respetivamente), os despistes ocorreram sobretudo nas estradas municipais e

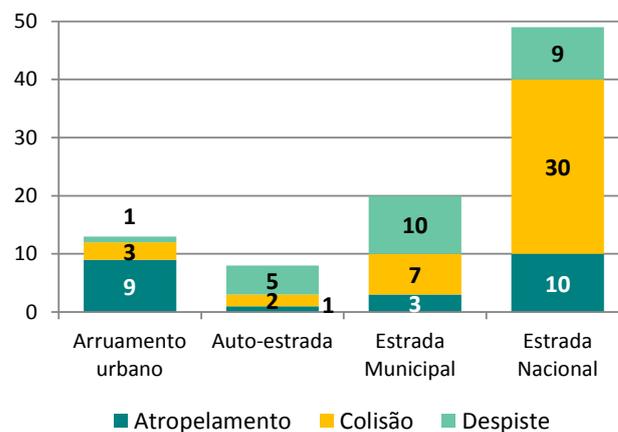
nacionais (40% e 36%). Importa no entanto destacar que, em 2010, quatro dos cinco atropelamentos registados ocorreram nas estradas nacionais EN398 e EN125, tendo resultado numa vítima mortal na EN125.

Figura 192 – Acidentes com feridos graves e/ou vítimas mortais no concelho de Olhão, por natureza do acidente – 2006 a 2010



Fonte: www.ansr.pt – Dados de sinistralidade

Figura 193 – Acidentes com feridos graves e/ou vítimas mortais no concelho de Olhão, por tipo de via e natureza do acidente – 2006 a 2010



Fonte: www.ansr.pt – Dados de sinistralidade

Neste contexto resulta evidente a necessidade de garantir que a circulação na EN 125 deve ser monitorizada por forma a introduzir as medidas de gestão necessárias para reduzir os acidentes rodoviários nesta via. Aliás, esta questão ganha especial relevância num contexto em que os volumes de tráfego neste eixo aumentaram por via da introdução de portagens na A22. Neste contexto, importa referir que as Estradas de Portugal já tem estudada a construção de uma variante à EN 125 (Estudo da Variante de Olhão), de modo a desviar o tráfego de atravessamento da cidade, proposta esta que será avaliada nas fases seguintes do estudo.

K. Diagnóstico Global

K.1. Breve enquadramento

A fase de diagnóstico de um projeto tão abrangente como o PMT de Olhão leva a que seja necessário integrar um vasto conjunto de informação, o qual dificilmente será apreendido de forma rápida se não se realizar um esforço de síntese.

Neste sentido, optou-se por apresentar o diagnóstico com recurso à análise SWOT, tornando deste modo mais fácil a posterior construção de uma estratégia de mobilidade e

acessibilidade que permita resolver os constrangimentos identificados e retirar vantagens dos aspetos positivos, atuais e previstos.

Esta análise encontra-se estruturada segundo as dimensões de análise anteriormente apresentadas, identificando-se, para cada uma destas, os pontos fortes, os pontos fracos, as potencialidades e as ameaças sentidos a nível global no concelho.

K.1.1. Ocupação do Território e Demografia

Tabela 76 – Território: Análise SWOT

Pontos Fortes	Pontos Fracos
<ul style="list-style-type: none"> • Dinâmica de crescimento continuada (+23% entre 1991 e 2011) da população residente em Olhão. • Estrutura etária menos envelhecida (mais jovens e menos idosos) no concelho de Olhão, face à região do Algarve. • Evolução positiva dos níveis de qualificação da população residente em Olhão (e no conjunto do Algarve). • Nos movimentos pendulares intra-concelhios, o andar a pé constituía, em 2001, a escolha preferencial dos residentes que exerciam a sua atividade no concelho (43%). • Concentração do emprego na cidade de Olhão em zonas atualmente servidas pelo TC (centro histórico e zona industrial). • Espaço público cuidado nas zonas litorais de Olhão (cidade) e da Fuseta. • Grande abrangência territorial da rede escolar de pré-escolar e 1º ciclo do Ensino Básico, o que possibilita que muitas das deslocações para a escola não sejam realizadas em modos motorizados. • Capacidade de atração supramunicipal do centro comercial Ria Shopping. • Consolidação urbana e a mistura de usos existente no centro de Olhão, o que promove a utilização do TC e do modo pedonal. 	<ul style="list-style-type: none"> • Decréscimo populacional na Fuseta (-37% face a 1991). • Envelhecimento em curso da população residente em Olhão a acentuar-se, com a Fuseta a apresentar o maior peso de idosos (28%). • Níveis inferiores de qualificação da população residente em Olhão, face ao total do Algarve. • Aumento considerável da taxa de desemprego tanto no concelho de Olhão como na região. O Algarve é atualmente a região do País mais afetada pelo desemprego e o concelho de Olhão apresentava taxas de desemprego superiores à média algarvia (em 2001). • Evolução negativa do emprego no sector privado em Olhão desde 2007. • Menor capacidade para reter os seus residentes (empregados/estudantes), face aos restantes concelhos analisados (com exceção de S. Brás de Alportel): cerca de 29% da população exerce a sua atividade de trabalho/estudo fora do concelho. • Dependência face à capital de distrito como polo de emprego/estudo (77% da população que exerce a sua atividade fora do concelho). • Predominância das zonas monofuncionais, essencialmente residenciais. • Elevada dependência do automóvel nos movimentos pendulares dos residentes em Olhão (em 2001: 48% do total). • Baixa densidade populacional global do concelho, com ocupação urbana dispersa e assente em habitação unifamiliares em muitas zonas do território, o que dificulta a existência de soluções de TC eficazes e diminui a atratividade do modo a pé (distâncias maiores até aos principais polos de atração). • Problemas de estruturação urbana (rede viária e pedonal inexistente ou deficitária, reduzida provisão de equipamentos coletivos e de espaços comerciais de proximidade) em diversas zonas do concelho. • Inexistência de alternativas à EN125 na articulação entre os vários sectores urbanos da cidade de Olhão, localizados a norte deste eixo.

	<ul style="list-style-type: none"> • Concentração dos equipamentos de ensino do 2º e 3º ciclo nas sedes de freguesia e oferta de ensino secundário apenas na cidade de Olhão, o que obriga a que os alunos das restantes zonas utilizem modos motorizados nas suas deslocações casa-escola. • Concentração das principais superfícies comerciais ao longo da EN125.
Oportunidades	Ameaças
<ul style="list-style-type: none"> • Concentração do emprego em algumas zonas do concelho, o que permite melhorar a oferta de TC a estes polos. • Manutenção da capacidade de atração populacional em quase todas as freguesias de Olhão, mas sobretudo em Quelfes. • Possibilidade de integrar as diversas ocupações urbanas na cidade de Olhão, a norte da EN125, no processo de consolidação urbana desta área. • Capacidade de atração de novos investimentos e crescimento das atividades económicas através da concretização do Núcleo de Desenvolvimento Turístico (em fase de concurso). 	<ul style="list-style-type: none"> • Reforço do envelhecimento da população residente em Olhão, colocando novos desafios à gestão da mobilidade. • Aumento ou manutenção em níveis elevados da taxa de desemprego. • Aumento substancial da taxa de motorização entre 2003 e 2010, tanto em Olhão, como no Algarve. • Reforço do desfasamento entre o número de famílias e de alojamentos no concelho entre 2001 e 2011. • Aumento da pressão do tráfego automóvel sobre o eixo EN125 com a consolidação urbana da zona norte da cidade de Olhão.

K.1.2. Mobilidade

Pontos Fortes	Pontos Fracos
<ul style="list-style-type: none"> • Quase metade dos alojamentos de Olhão tem estacionamento privado, o que reduz a pressão sobre a oferta na via pública. • Cerca de ¾ das viagens dos residentes em Olhão são internas ao concelho, o que permite inferir que o concelho é auto-suficiente para um conjunto muito significativo de atividades. • Peso muito significativo das viagens apé (27%). • Forte concentração de viagens terminadas na freguesia de Olhão (34% do total de viagens), o que traduz a importância do centro de Olhão na vida quotidiana dos residentes e visitantes. 	<ul style="list-style-type: none"> • Elevada taxa de motorização e grande dependência do automóvel (67% do total de viagens realizam-se em TI), mais acentuada nas freguesias de Pechão e Moncarapacho (superior a 75%). • Forte dependência dos adultos e do transporte individual das crianças entre os 10 e os 14 anos nas deslocações casa-escola (TI é utilizado por cerca de 55% das crianças). • Forte dependência do automóvel nas viagens de curta duração: cerca de 55% das viagens com duração inferior ou igual 5 minutos são realizadas em TI. • Importância quase residual do transporte coletivo nas deslocações quotidianas.

Oportunidades	Ameaças
<ul style="list-style-type: none"> • Aposta no desenvolvimento de uma rede pedonal e ciclável, de modo a contribuir para a transferência efetiva de viagens em TI para os modos suaves. • Cerca de 10% da população gostaria de utilizar a bicicleta nas suas deslocações quotidianas, desde que asseguradas condições para tal. • Existência de um significativo potencial de melhoria e adequação da rede de TC às necessidades dos residentes. 	<ul style="list-style-type: none"> • 50% dos alojamentos são moradias, as quais estão associadas a baixas densidades de ocupação, o que pode constituir um fator de dificuldade para a opção “Modos suaves” (pela maior distância a percorrer) e em TC (menores frequências e percursos mais extensos).

K.1.3. Modos suaves

Tabela 77 – Modos Suaves: Análise SWOT

Pontos Fortes	Pontos Fracos
<ul style="list-style-type: none"> • Ambiente, clima e paisagens favoráveis à utilização dos modos suaves. • Fácil implementação de uma rede de modos suaves em Olhão e na Fuseta com custos de investimento moderados. 	<ul style="list-style-type: none"> • Alguma perceção de insegurança pessoal na cidade de Olhão. • Topografia acentuada em alguns locais do concelho, o que constitui um obstáculo à generalização da opção pelos modos suaves. • EN125 e a Linha do Algarve constituem barreiras físicas importantes, colocando em causa a segurança física de peões e ciclistas. • Falta de fiscalização no estacionamento, o que leva à ocupação ilegal dos passeios.
Oportunidades	Ameaças
<ul style="list-style-type: none"> • Aproveitamento dos fundos do QREN para a concretização da Ecovia que já é realidade em outros concelhos vizinhos. • Realização de ações de formação e publicidade, o que pode ter efeitos muito positivos no aumento da realização de viagens a pé ou de bicicleta. • Aposta na transferência modal da população escolar para estes modos de transporte. • Aumento do preço dos combustíveis e das tarifas do TC podem potenciar a procura dos modos suaves. 	<ul style="list-style-type: none"> • Percursos mais fáceis de implementar nas redes cicláveis podem não ser aqueles que melhor servem os principais percursos pendulares. • Dependência da vontade de outros concelhos para a criação das redes cicláveis inter-concelhias. • Continuação de ocupação por parte do estacionamento dos percursos pedonais ou cicláveis devido à ausência de fiscalização. • Abandono da Ecovia devido à ausência da sua formalização no terreno.

K.1.4. Rede de transporte coletivo e táxis

Pontos Fortes	Pontos Fracos
<ul style="list-style-type: none"> Existência de ligações em TC entre Olhão e todas as sedes de freguesia. Oferta de TC inter-concelhia orientada para privilegiar as ligações a Faro. Ligação transversal aos principais concelhos algarvios através da Linha do Algarve. Velocidade comercial proporcionada pelo comboio bastante atrativa. Existência de um serviço urbano de TC, o que revela a vontade da população em utilizar este modo nas deslocações urbanas. TC fluvial inserido num contexto turístico e com potencial, face à renovação da orla costeira da zona da Ria Formosa. Contingente de táxis permite considerar a criação de mais uma ou duas praças de táxis. 	<ul style="list-style-type: none"> Frequência horária da rede de TC rodoviária muito baixa, mesmo quando se considera o circuito urbano. Frequência reduzida na linha do Algarve e tempos de paragem nas estações muito elevados, os quais contribuem para a pouca atratividade deste modo. Material circulante da Linha do Algarve muito envelhecido, não oferecendo condições de acessibilidade a todos. Diminuição da oferta na linha do Algarve no contexto do programa de austeridade do Governo. Tarifário muito elevado nas viagens de TC mais extensas. Contingente de táxis pode não responder adequadamente às necessidades dos residentes (e da população flutuante) Localização excêntrica à estação de comboios e terminais fluvial e rodoviário da única praça de táxis existente na cidade de Olhão.
Oportunidades	Ameaças
<ul style="list-style-type: none"> Transferência para o TC das viagens em TI devido ao aumento do preço dos combustíveis e portagens na A22. Possibilidade de proceder à revisão dos tarifários dos TC, o que pode passar pela criação de títulos intermodais (CP+EVA ou CP+CUO), mas também por rever as lógicas de preços nos circuitos urbanos. Definição do futuro da rede de Alta Velocidade no Algarve, o que permitirá conhecer quais os cenários de futuro com que é possível trabalhar e reequacionar a intervenção na Linha do Algarve. Novos bairros em Quelfes podem justificar a expansão da rede de TC de proximidade (ampliação da rede urbana). 	<ul style="list-style-type: none"> Retração da procura de TC associada ao aumento do desemprego e dos tarifários dos TC, o que pode condicionar ainda mais a viabilidade do transporte coletivo. Continuação da utilização do transporte coletivo apenas pelos estudantes e cativos deste modo.

K.1.5. Interfaces de Transporte

Pontos Fortes	Pontos Fracos
<ul style="list-style-type: none"> Localizações do terminal rodoviário e da estação ferroviária muito centrais. Localização da estação ferroviária favorável à captação de passageiros em Olhão. Garantia dos mínimos de qualidade em matéria de informação e equipamentos de apoio nas interfaces de Olhão e Fuseta. 	<ul style="list-style-type: none"> Ausência de uma imagem “comum” às várias paragens do concelho e inexistência de informação ao público nas paragens. Acessos pedonais à estação ferroviária complicados e pouco diretos. Estruturas de apoio ao TC fluvial muito degradadas e poucos dignas. Ausência de conexão entre o Circuito Urbano e a CP (paragem do CUO na estação). Ausência de estacionamento de apoio às interfaces, inexistência de espaços de <i>Kiss&Ride</i> e de praças de táxis.
Oportunidades	Ameaças
<ul style="list-style-type: none"> Intervenção na linha do Algarve (serviço e respetivo material circulante) pode ser uma das pedras basilares da estratégia de aposta no TC. Criação de corredores BUS, o que pode aumentar a fiabilidade do Circuito Urbano e o acesso ao centro por parte dos restantes operadores de transporte. Projeto de requalificação do Cais de Acostagem de Olhão atualmente em curso, o que poderá melhorar substancialmente a qualidade percebida do transporte fluvial. Melhoria das condições físicas da interface rodoviária de Olhão (arquitetura interior e paragem exterior). Criação de uma paragem para o TC rodoviário na estação ferroviária de Olhão. 	<ul style="list-style-type: none"> Degradação do serviço proporcionado pela linha do Algarve, o que poderá contribuir a médio prazo para o seu fecho. Custos de operação do circuito urbano difíceis de suportar pela CMO, o que poderá conduzir à interrupção a médio prazo desta oferta.

K.1.6. Rede de Transporte Individual

Pontos Fortes	Pontos Fracos
<ul style="list-style-type: none"> • Concelho servido por dois eixos pertencentes à rede fundamental nacional, o IP1/A22 e a EN125. • Rede rodoviária assegura a ligação entre os vários aglomerados do concelho. • Existência de uma “circular ribeirinha” no centro de Olhão que evita o tráfego de atravessamento no interior da zona histórica. • Existência de passagens desniveladas sobre a linha de caminho-de-ferro no centro de Olhão. 	<ul style="list-style-type: none"> • Forte sazonalidade da procura, o que dificulta o dimensionamento adequado das diversas infraestruturas rodoviárias. • Ocupação do território dispersa, o que obriga à existência de vários eixos rodoviários transversais e longitudinais de ligação inter-aglomerados, contribuindo para o aumento dos custos de manutenção das infraestruturas rodoviárias. • Existência de elevados fluxos de tráfego de atravessamento ao longo do eixo EN125/ER125, situação que se tem vindo a intensificar com a introdução de portagens eletrónicas no IP1/A22. • Deficiente sinalização de trânsito e de informação no acesso aos principais aglomerados e também no seu centro. • Existência de travessias rodoviárias de nível da Linha do Algarve (e.g., Fuzeta). • Perfis transversais reduzidos e com passeios estreitos nos aglomerados urbanos (principalmente no casco histórico de Olhão e na Fuzeta).
Oportunidades	Ameaças
<ul style="list-style-type: none"> • Reestruturação da rede rodoviária com a introdução de algumas melhorias pontuais e clarificação da hierarquia funcional da rede. • Identificação de soluções de intervenção na EN125/ER125 a ser desenvolvidas pela Estradas de Portugal ou pelo concessionário da via, em resultado do aumento da pressão do tráfego automóvel sobre este eixo. • Fecho de eventuais “ligações em falta” na ótica de otimização do sistema rodoviário. • Reestruturação do sistema rodoviário no centro histórico de Olhão no âmbito do Plano de Pormenor da Zona Histórica de Olhão, o qual propõe um maior condicionamento ao tráfego automóvel para esta área. • Reestruturação e/ou implementação de sinalização vertical e horizontal de “código” e informativa. 	<ul style="list-style-type: none"> • Densificação dos espaços urbanizáveis e rurais sem a definição de uma correta rede de acessibilidades rodoviárias. • Aumento dos volumes de tráfego de atravessamento na EN125/ER125 por via da introdução de portagens na A22. • Ausência de conservação da rede rodoviária e da sinalização vertical e horizontal (principalmente ao nível das passagens de peões) nos aglomerados secundários.

K.1.7. Estacionamento

Pontos Fortes	Pontos Fracos
<ul style="list-style-type: none"> Existência de folga de estacionamento nos centros de Olhão e Fuseta próximo dos cais fluviais, o que permite acomodar parte da procura presente no Verão. Existência de estacionamento privado em metade dos alojamentos do concelho. Rotação de estacionamento elevada nas vias onde se pratica estacionamento tarifado. Existência de estacionamento protegido nas vias de serviço laterais dos eixos de hierarquia superior (EN125). 	<ul style="list-style-type: none"> Elevada procura de estacionamento ilegal em todo o concelho: taxa de ilegalidade de 42%. Exploração e autuação do estacionamento tarifado na via pública realizadas por entidades distintas, o que conduz a maiores taxas de incumprimento. Défice de estacionamento no centro urbano de Olhão (-600 lugares) associado à procura por parte dos trabalhadores e visitantes (no Verão esta situação deve acentuar-se). Centros urbanos muito densos com dificuldades em criar ofertas de estacionamento em Olhão, Pechão, Fuseta e Moncarapacho.
Oportunidades	Ameaças
<ul style="list-style-type: none"> Redução da procura ilegal através da demarcação ou sinalização de oferta junto a eixos onde se verifica existir estacionamento ilegal do tipo 1 (não prejudica a circulação rodoviária e pedonal). Aumento da rotação de veículos no centro urbano de Olhão, através do alargamento da área de estacionamento tarifado. Redução da pressão sobre o estacionamento nos principais centros urbanos devido à transferência modal para o TC e modos suaves, induzida pelo aumento do preço dos combustíveis. 	<ul style="list-style-type: none"> Ausência de fiscalização ativa do estacionamento tarifado, o que pode comprometer a política de elevada rotação. Menor atratividade do centro urbano de Olhão (sobretudo junto à Av. da República) pela falta de estacionamento para visitantes, já que a maior parte da oferta gratuita é ocupada pelos trabalhadores.

K.1.8. Logística Urbana

Pontos Fortes	Pontos Fracos
<ul style="list-style-type: none"> Inexistência de restrições especiais ao bom funcionamento da rede rodoviária devido à circulação de pesados. Reserva de espaços para operações de cargas e descargas na envolvente aos mercados municipais. 	<ul style="list-style-type: none"> Inexistência de oferta reservada a operações de cargas e descargas na Av. 5 de Outubro e junto ao centro urbano de Olhão.
Oportunidades	Ameaças
<ul style="list-style-type: none"> Desenvolvimento de um Regulamento de Cargas e Descargas generalizado aos principais centros urbanos. 	<ul style="list-style-type: none"> Perturbações à circulação rodoviária devido à ocorrência de cargas e descargas em 2ª fila.

K.1.9. Segurança rodoviária

Pontos Fortes	Pontos Fracos
<ul style="list-style-type: none">• Diminuição em cerca de 19% no número de acidentes com vítimas no concelho de Olhão, entre 2006 e 2010.• Ligeira redução na capitação de acidentes com vítimas em Olhão (acidentes/100 hab), a partir de 2009.• Decréscimo de 4% no Indicador de Gravidade em Olhão, entre 2006 e 2010, o que se deveu à redução no n.º de feridos graves (-58) e leves (-11%) nesse período.	<ul style="list-style-type: none">• Manutenção desde 2007 no número de vítimas mortais em acidentes ocorridos em Olhão (6 mortos por ano).• Concentração na EN/ER 125 de cerca de 38% dos acidentes ocorridos no concelho, entre 2006 e 2010. Destes resultaram 35 feridos graves (41% do total de feridos graves no concelho) e 13 mortos (46%).
Oportunidades	Ameaças
<ul style="list-style-type: none">• Promoção de uma política concertada para melhorar as questões da segurança rodoviária no concelho.• Construção de uma variante à EN 125 na cidade de Olhão, o que permitirá reduzir os volumes de tráfego de atravassamento.	<ul style="list-style-type: none">• Aumento do tráfego rodoviário e da ocupação urbana ao longo da EN/ER125, o que poderá contribuir para o acréscimo da sinistralidade rodoviária.

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.