

PLANO DE MOBILIDADE E TRANSPORTES DE OLHÃO

SÍNTESE
(ESTE DOCUMENTO TEM 9 FOLHAS)



Algarve Central

ALGARVE 21
PROGRAMA OPERACIONAL

QR
QUADRO
DE REFERÊNCIA
ESTRATÉGICO
NACIONAL
PORTUGAL 2007-2013


município de **Olhão**

 UNIÃO EUROPEIA
FEDER

TiS.PT



Índice

| | |
|---|----------|
| ÍNDICE | 1 |
| A. SÍNTESE | 2 |
| A.1. O QUE É O PLANO DE MOBILIDADE E TRANSPORTES DE OLHÃO?..... | 2 |
| A.2. QUAIS OS SEUS OBJETIVOS?..... | 2 |
| A.3. PRINCIPAIS FASES DO PMT | 2 |
| A.4. PRINCIPAIS RESULTADOS DA FASE DE CARATERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO..... | 3 |
| A.5. LINHAS DE ORIENTAÇÃO PARA O DESENVOLVIMENTO DA ESTRATÉGIA DE INTERVENÇÃO?..... | 7 |

ÍNDICE DE FIGURAS:

| | |
|---|---|
| Figura 1 – Organização global do PMT de Olhão | 3 |
| Figura 2 – Número de pessoas ao serviço nos estabelecimentos, 2005-2009 | 3 |
| Figura 4 – Repartição das viagens diárias por Modo de Transporte | 4 |
| Figura 3 – Repartição das viagens diárias por motivo de viagem..... | 4 |

A. Síntese

A.1. O que é o Plano de Mobilidade e Transportes de Olhão?

O Plano de Mobilidade e Transportes de Olhão (PMT de Olhão) é um instrumento que estabelece a estratégia global de intervenção em matéria de organização das acessibilidades e gestão da mobilidade para o concelho, definindo um conjunto de ações e medidas que contribuam para a implementação e promoção de um modelo de mobilidade mais sustentável, e que seja:

- compatível com o desenvolvimento económico;
- indutor de uma maior coesão social;
- e orientado para a proteção do ambiente.

A.2. Quais os seus objetivos?

Com a elaboração do PMT o Município de Olhão tem como principal objetivo desenvolver um pacote de medidas coerentes e transversais que contribuam para:

- “Definir e garantir níveis adequados de acessibilidade e de mobilidade a todos os cidadãos;
- Estabelecer uma configuração eficiente do sistema de acessibilidades;
- Garantir a sustentabilidade económica da oferta;
- Contribuir para a qualidade de vida dos cidadãos pela redução dos impactes negativos (sociais, ambientais e económicos);

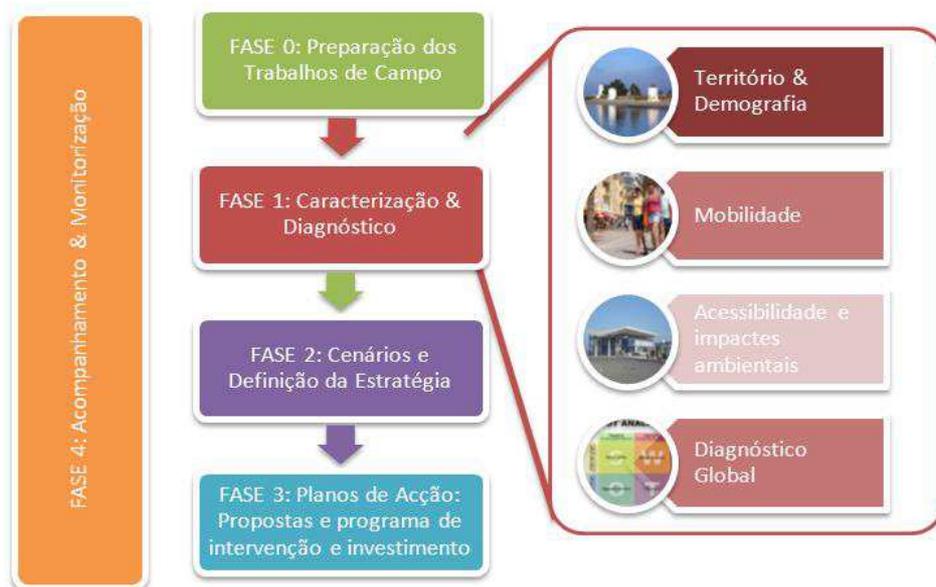
- Criar boas condições para a utilização dos modos suaves com particular incidência nas deslocações a pé;
- Promover o uso racional dos modos individuais motorizados;
- Assegurar serviços de transporte públicos de boa qualidade e com características técnicas adequadas à procura;
- Integrar as políticas de usos de solo e transportes;
- Assegurar a integração tarifária, física e lógica dos sistemas de transportes;

Subjacente a estas linhas de orientação está associada a necessidade de promover a 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.

A.3. Principais fases do PMT

O PMT de Olhão encontra-se organizado em cinco Fases e atualmente estão concluídas as Fase 0: Preparação dos Trabalhos de Campo e a Fase 1: Caracterização e Diagnóstico.

Figura 1 – Organização global do PMT de Olhão



A.4. Principais resultados da Fase de Caraterização e Diagnóstico

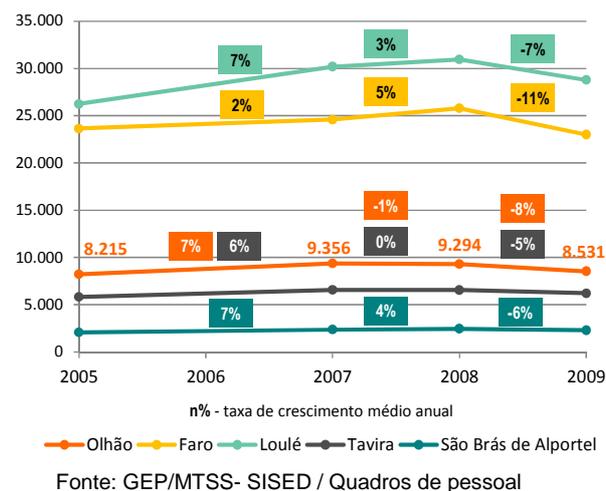
A Fase 1 traduziu-se no desenvolvimento de um documento de diagnóstico, mas no qual se procurou identificar as principais linhas de intervenção estratégica a desenvolver. Seguidamente apresenta-se um resumo das principais conclusões deste relatório

Ocupação do Território e Demografia:

Com cerca de 45,4 mil residentes (10% do total da população do Algarve), Olhão é o 4º concelho mais populoso do Algarve. Outro dos aspetos positivos que importa mencionar diz respeito à densidade populacional ser a mais elevada da Região (347 hab/km2 versus Algarve - 90 hab/km2) e o concelho apresentar uma dinâmica de crescimento muito positiva (+23% entre 1991 e 2011 e +11% entre 2001 e 2011).

Como aspeto mais preocupante, é de destacar a diminuição de emprego no setor privado, desde 2007, sendo de -5% entre 2008 e 2009.

Figura 2 – Número de pessoas ao serviço nos estabelecimentos, 2005-2009



Mobilidade

No total, os residentes realizam cerca de **78,6 mil viagens** (em média 2,1 viagens diárias /residente); verificando-se que **9%** da população **não realiza qualquer viagem**.

Olhão é auto-suficiente para um conjunto muito significativo de atividades: cerca de $\frac{3}{4}$ das viagens dos residentes em Olhão são internas ao concelho

Cerca de 35% das viagens são viagens pendulares (casa-trabalho ou casa-escola e as viagens por “compras” representam 24%.

Verifica-se uma forte dependência do Transporte Individual (TI) para assegurar a mobilidade no concelho.: 62% das viagens terminadas em Olhão são realizadas neste modo

A taxa de motorização do concelho é de **440 veículos / 1.000 habitantes** e o parque automóvel é de 20.000 veículos.

A opção pelo modo pedonal é considerado em 31% das viagens terminadas no concelho, verificando-se que as viagens em Transporte Coletivo (TC) têm pouca expressão já que representam apenas 5% do total.

Figura 3 – Repartição das viagens diárias por Modo de Transporte

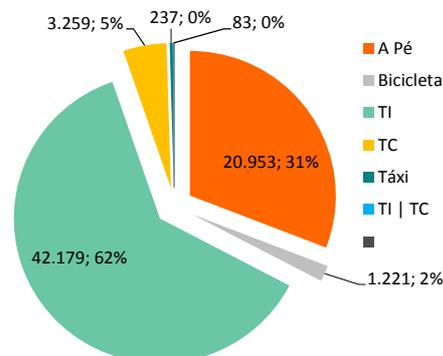
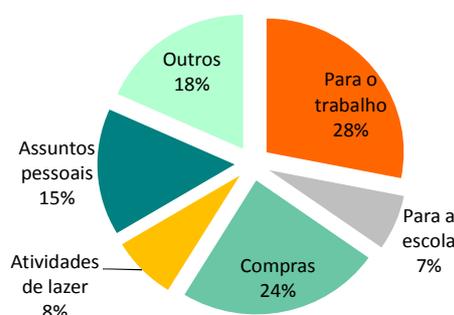


Figura 4 – Repartição das viagens diárias por motivo de viagem



A **mobilidade das crianças entre os 10 e os 14 anos** está **muito dependente dos adultos** e da utilização do transporte individual (TI): 70% das deslocações casa-escola são realizadas em Transporte Individual, sendo importante procurar alteração para esta situação.

A **freguesia de Olhão (centro da cidade)** é **fortemente polarizadora**: 34% do total de viagens terminam nesta freguesia.

Modos Suaves

Não existe nem uma rede pedonal nem uma rede ciclável formais e estruturadas, se não se considerar o **Núcleo pedonal no centro histórico de Olhão o qual importa valorizar**.

Importa reforçar esta rede, sobretudo quer em

Olhão (outros sectores da cidade), mas também na Fuseta e em Moncarapacho.



Largo Sebastião Martins, na zona histórica de Olhão

Da mesma forma é essencial promover uma clara hierarquização da rede ciclável (mesmo que esta não tenha de ser dedicada), por forma a fomentar uma maior utilização da bicicleta nas deslocações regulares.



Ciclovia na R. Calouste Gulbenkian

Verifica-se também a ausência de infraestruturas de apoio para bicicletas nos principais centros urbanos, mas também junto às interfaces de TC (estações ferroviárias, terminais fluviais, etc.), sendo que a aposta no seu reforço será uma das proposta a desenvolver na próxima fase do estudo.



Estacionamento informal de bicicletas, junto ao terminal fluvial de Olhão

A Linha ferroviária do Algarve e a EN125 são importantes barreiras físicas à circulação pedonal e ciclável, impedindo ou dificultando o atravessamento de algumas zonas, devendo procurar-se soluções que mitiguem os inconvenientes a estas associados.

Transporte Público Coletivo (TC)

Existe oferta de ligações em TC entre Olhão e todas as sedes de freguesia, bem como um serviço urbano de TC, que serve a população nas deslocações urbanas. No entanto, a frequência de serviço é muito baixa, mesmo quando se considera o circuito urbano.

A frequência da oferta ferroviária na linha do Algarve também é muito reduzida e os tempos de paragem estações são muito elevados contribuindo para reduzir a atratividade deste modo. O material circulante da Linha do Algarve é muito envelhecido e não oferece condições de acessibilidade a todos.



Entrada para a composição de comboios da Linha do Algarve

As principais ligações inter-concelhias desenvolvem-se com Faro e a oferta de TC está orientada para responder a esta necessidade

O TC fluvial está inserido num contexto turístico e tem potencial de crescimento face à renovação da orla costeira da zona da Ria Formosa, sobretudo se melhoradas as condições de atendimento e de informação.

O terminal rodoviário e a estação ferroviária são muito centrais, mas estão insuficientemente articuladas entre si.

Transporte Individual e Estacionamento

Como a maior parte dos concelhos do Litoral Algarvio verifica-se uma forte sazonalidade da procura, o que dificulta o dimensionamento adequado das diversas infraestruturas rodoviárias.

Por outro lado, a ocupação urbana dispersa obriga a uma maior capilarização das redes rodoviárias, o que contribui para o aumento dos custos de manutenção das infraestruturas rodoviárias.

Olhão convive com a 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.

Como principais problemas em matéria de hierarquização da rede viária, é possível destacar:

- Existem travessias rodoviárias de nível da Linha do Algarve (e.g., Fuseta) o que conduz à existência de problemas de segurança e de fluidez.
- Nos centros urbanos mais antigos, os perfis transversais são reduzidos e com passeios estreitos ou ausentes (principalmente Olhão, Fuseta e Moncarapacho).
- Deficiente sinalização de trânsito e de informação no acesso aos principais aglomerados e também no seu centro.



Dimensões reduzidas ou "inexistentes" dos passeios no centro de Olhão



Perfil Transversal Tipo numa rua central da Fuseta

No que respeita à organização do sistema de estacionamento e à sua adequação face à procura importa referir que:

- Existe folga de estacionamento (no inverno) no centro de Olhão e Fuseta junto aos cais fluviais, o que permite acomodar parte da procura no Verão.
- Existe rotação de estacionamento elevada nas vias onde se pratica estacionamento tarifado.
- Elevada procura de estacionamento ilegal em todo o concelho, mas esta decorre sobretudo do facto da oferta não estar demarcada.



Exemplo de estacionamento que não é considerado legal

- Nos centros urbanos mais consolidados irão existir dificuldades em criar novas ofertas de estacionamento (Olhão, Pechão, Fuseta e Moncarapacho).

A.5. Linhas de Orientação para o desenvolvimento da Estratégia de Intervenção?

A partir do Diagnóstico realizado, é possível identificar, desde já, algumas vertentes da mobilidade que podem ser melhoradas:

- **Melhorar a oferta de TC** aos pólos de emprego e áreas de expansão residencial e adequá-la às necessidades de mobilidade dos residentes;
- **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;
- **Reestruturação da rede rodoviária** com a introdução de algumas melhorias pontuais e clarificação da hierarquia funcional da rede;
- **Redução da procura ilegal de estacionamento e aumento da rotação de veículos** no centro urbano de Olhão através do alargamento da área de estacionamento tarifado.
- ...

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.