

# Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável do Centro Algarvio



## Relatório da Fase 1 – Caracterização e Diagnóstico

Outubro | 2016



## ÍNDICE

<b>1. NOTA INTRODUTÓRIA</b> .....	<b>13</b>
1.1. ENQUADRAMENTO .....	13
1.2. ÂMBITO DO PAMUS DO CENTRO ALGARVIO .....	14
1.3. OBJETIVOS GLOBAL E ESPECÍFICOS DO PAMUS DO CENTRO ALGARVIO .....	14
1.4. ÁREA DE INTERVENÇÃO .....	15
1.5. ORGANIZAÇÃO DO RELATÓRIO.....	16
<b>2. TENDÊNCIAS DEMOGRÁFICAS</b> .....	<b>19</b>
2.1. EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO RESIDENTE.....	19
2.2. ESTRUTURA ETÁRIA DA POPULAÇÃO .....	21
2.3. ESTRUTURA DO POVOAMENTO .....	23
2.4. DISTRIBUIÇÃO DA POPULAÇÃO .....	26
2.5. DENSIDADES DE OCUPAÇÃO .....	27
2.6. ÍNDICES DE DEPENDÊNCIA.....	31
2.7. DIMENSÃO MÉDIA DA FAMÍLIA .....	34
2.8. SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO .....	36
<b>3. TENDÊNCIAS SOCIOECONÓMICAS</b> .....	<b>37</b>
3.1. POPULAÇÃO POR SETOR DE ATIVIDADE ECONÓMICA .....	37
3.2. EMPRESAS POR MUNICÍPIO .....	38
3.3. TAXA DE ATIVIDADE.....	39
3.4. TAXA DE EMPREGO.....	41
3.5. DESEMPREGO.....	42
3.6. EMPREGO E POLOS GERADORES ATRACTORES.....	44
3.7. SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO .....	52
<b>4. PADRÕES DE MOBILIDADE</b> .....	<b>55</b>
4.1. ENQUADRAMENTO .....	55
4.2. MOBILIDADE PENDULAR.....	55
4.3. CARACTERIZAÇÃO DOS PADRÕES DE MOBILIDADE DOS RESIDENTES .....	66
4.4. SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO .....	85

<b>5. ACESSIBILIDADES E TRANSPORTE INDIVIDUAL .....</b>	<b>87</b>
5.1. ENQUADRAMENTO .....	87
5.2. TAXA DE MOTORIZAÇÃO .....	88
5.3. POSTOS DE CARREGAMENTO DE VEÍCULOS ELÉTRICOS.....	89
5.4. HIERARQUIZAÇÃO DA REDE VIÁRIA.....	89
5.5. COBERTURA DA REDE .....	93
5.6. MODELAÇÃO DA REDE RODOVIÁRIA .....	95
5.7. PROCURA DE TRAFEGO .....	99
<b>6. TRANSPORTE PÚBLICO.....</b>	<b>109</b>
6.1. TRANSPORTE FERROVIÁRIO.....	109
6.2. TRANSPORTE FLUVIAL ÀS ILHAS BARREIRA .....	123
6.3. TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO RODOVIÁRIO.....	127
6.4. TÁXIS.....	147
6.5. SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO .....	149
<b>7. INTERMODALIDADE.....</b>	<b>153</b>
7.1. NOTA INTRODUTÓRIA .....	153
7.2. INFORMAÇÃO E COMUNICAÇÃO AO PÚBLICO .....	167
7.3. BILHÉTICA E TARIFÁRIO .....	169
7.4. SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO.....	178
<b>8. TRANSPORTE ESCOLAR .....</b>	<b>181</b>
8.1. MUNICÍPIO DE ALBUFEIRA .....	181
8.2. MUNICÍPIO DE FARO.....	182
8.3. MUNICÍPIO DE LOULÉ .....	184
8.4. MUNICÍPIO DE OLHÃO .....	184
8.5. MUNICÍPIO DE SÃO BRÁS DE ALPORTEL.....	185
8.6. MUNICÍPIO DE TAVIRA .....	186
8.7. SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO .....	187
<b>9. MODOS SUAVES .....</b>	<b>191</b>
9.1. INTRODUÇÃO .....	191
9.2. MODO CICLÁVEL .....	192
9.3. MODO PEDONAL .....	208
9.4. SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO .....	218
<b>10. ESTACIONAMENTO.....</b>	<b>221</b>

<b>10.1. NOTA INTRODUTÓRIA</b> .....	<b>221</b>
<b>10.2. ESTACIONAMENTO NAS INTERFACES</b> .....	<b>221</b>
<b>10.3. ESTACIONAMENTO NOS PRINCIPAIS AGLOMERADOS URBANOS</b> .....	<b>227</b>
<b>10.4. SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO</b> .....	<b>238</b>
<b>11. SEGURANÇA RODOVIÁRIA</b> .....	<b>241</b>
<b>11.1. NOTA INTRODUTÓRIA</b> .....	<b>241</b>
<b>11.2. EVOLUÇÃO RECENTE DA SINISTRALIDADE (2006-2015)</b> .....	<b>241</b>
<b>11.3. SITUAÇÃO ATUAL (2015)</b> .....	<b>243</b>
<b>11.4. PONTOS NEGROS (2015)</b> .....	<b>248</b>
<b>11.5. SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO</b> .....	<b>250</b>
<b>12. TIC E NOVOS SERVIÇOS DE MOBILIDADE</b> .....	<b>253</b>
<b>12.1. SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTES</b> .....	<b>253</b>
<b>12.2. NOVOS SERVIÇOS DE MOBILIDADE</b> .....	<b>253</b>
<b>13. ANÁLISE SWOT</b> .....	<b>257</b>

## FIGURAS

Figura 1.1 – Área de intervenção do PAMUS do Centro Algarvio .....	16
Figura 2.1 – Variação da população residente por concelho entre 1991 e 2011 .....	19
Figura 2.2 – Variação da população residente por freguesia entre 2001 e 2011 .....	21
Figura 2.3 – Estrutura etária da população por concelho .....	22
Figura 2.4 – Estrutura etária da população por freguesia - 2011 .....	23
Figura 2.5 – Escalão de número de residentes por freguesia .....	24
Figura 2.6 – População residente nos principais lugares (mais de 100 habitantes) .....	26
Figura 2.7 – Densidade populacional por freguesia.....	27
Figura 2.8 – Densidade de edifícios por freguesia – 2011.....	29
Figura 2.9 – Densidade de alojamentos por freguesia – 2011 .....	29
Figura 2.10 – Rácio residente/alajamento – 2011.....	30
Figura 2.11 – Variação do número de alojamentos – 1991-2011 .....	31
Figura 2.12 – Índice de envelhecimento e índices de dependência de Jovens e Idosos por concelho - 2011 .....	32
Figura 2.13 – Índice de envelhecimento por freguesia - 2011 .....	33
Figura 2.14 – Índice de dependência de jovens - 2011 .....	34
Figura 2.15 – Dimensão média da família em 2001 e 2011 .....	34
Figura 2.16 – Dimensão média das famílias por freguesia – 2011.....	35
Figura 3.1 – População ativa por setor de atividade económica - 2011 .....	37
Figura 3.2 – População empregada por setor de atividade por freguesia – 2011.....	38

Figura 3.3 – Taxa de atividade nos concelhos do Centro Algarvio - 2011 .....	40
Figura 3.4 – Taxa de atividade nas freguesias do Centro Algarvio – 2011 .....	40
Figura 3.5 – Taxa de emprego nos concelhos do Centro Algarvio - 2011.....	41
Figura 3.6 – Taxa de emprego nas freguesias do centro Algarvio - 2011.....	42
Figura 3.7 – Evolução do desemprego no Centro Algarvio .....	43
Figura 3.8 – Equipamentos de ensino.....	45
Figura 3.9 – Equipamentos sociais e de saúde .....	46
Figura 3.10 – Equipamentos desportivos, culturais, de recreio e turísticos .....	47
Figura 3.11 – Equipamentos administrativos, de segurança e proteção civil.....	48
Figura 3.12 – Áreas empresarias, industriais, logísticas e industriais .....	49
Figura 3.13 – Emprego total, público e privado por freguesia .....	52
Figura 4.1 – Evolução das deslocações da população trabalhadora e estudantes - 2001/2011 .....	56
Figura 4.2 – Distribuição da população residente segundo o local de trabalho ou estudo – 2011 .....	57
Figura 4.3 – Variação da população residente segundo o local de trabalho e estudo – 2001 – 2011 (%).....	58
Figura 4.4 – Variação da população residente segundo o local de trabalho e estudo – 2001 – 2011 (Nº) .....	58
Figura 4.5 – Movimentos pendulares em 2011 (N.º).....	60
Figura 4.6 – Movimentos pendulares em 2011 (%).....	60
Figura 4.7 – Movimentos pendulares entre os concelhos do Centro Algarvio – 2011 (+ de 50 movimentos).....	62
Figura 4.8 – Movimentos pendulares entre o Centro Algarvio e o exterior – 2011 (+ de 50 movimentos).....	62
Figura 4.9 – Repartição modal das deslocações intraconcelhias- 2001.....	63
Figura 4.10 – Repartição modal das deslocações intraconcelhias- 2011.....	64
Figura 4.11 – Repartição modal das deslocações interconcelhias no Centro Algarvio – 2001 e 2011 .....	64
Figura 4.12 – Movimentos pendulares por modo de transporte - 2001.....	65
Figura 4.13 – Movimentos pendulares por modo de transporte - 2011 .....	65
Figura 4.14 – Motivos das viagens por concelho .....	69
Figura 4.15 – Repartição modal das viagens por concelho .....	70
Figura 4.16 – Repartição modal por motivo de viagem .....	72
Figura 4.17 – Hora de início das viagens .....	72
Figura 4.18 – Frequência de realização das viagens por concelho.....	74
Figura 4.19 – Frequência de realização das viagens por motivo .....	74
Figura 4.20 – Tipologia de viagens .....	76
Figura 4.21 – Nível de instrução da população.....	78
Figura 4.22 – Posse de carta de condução.....	79
Figura 4.23 – Viaturas disponíveis no agregado familiar .....	80
Figura 5.1 – Evolução da Taxa de Motorização (2010-2014).....	88
Figura 5.2 – Hierarquização da rede rodoviária do Centro Algarvio.....	93
Figura 5.3 – Repartição percentual da extensão da rede viária por nível hierárquico .....	94
Figura 5.4 – Velocidade teórica na rede rodoviária do Centro Algarvio .....	95
Figura 5.5 – Capacidade da rede rodoviária .....	96
Figura 5.6 – Mapa de isócronas às sedes de concelho do Centro Algarvio.....	98
Figura 5.7 – Localização dos postos de inquérito realizados .....	99
Figura 5.8 – Localização dos postos de contagem.....	100
Figura 5.9 – Volumes de tráfego contabilizados nos postos de inquérito ao TI .....	100
Figura 5.10 – Distribuição horária do início das viagens em TI .....	101

## Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável do Centro Algarvio

### Fase 1 – Caracterização e Diagnóstico

Figura 5.11 – Motivo das viagens em TI por concelho .....	102
Figura 5.12 – Número de ocupantes do veículo .....	102
Figura 5.13 – Representação das UEVL no PPM.....	104
Figura 5.14 – Representação das UEVL no PPM nos centros urbanos.....	104
Figura 5.15 – Saturação nas principais vias da rede do centro Algarvio.....	106
Figura 5.16 – Tráfego médio diário na A22 .....	106
Figura 5.17 – Tráfego médio diário na EN125 .....	107
Figura 6.1 – Acessibilidades rodoviárias pesadas no Centro Algarvio .....	109
Figura 6.2 – Linha do Algarve.....	110
Figura 6.3 – Área de influência das estações ferroviárias .....	111
Figura 6.4 – Evolução da procura nos serviços de transporte FERROVIÁRIO DO Algarve.....	114
Figura 6.5 – Trabalhos de campo realizados nas estações ferroviárias.....	115
Figura 6.6 – Movimento diário de passageiros por estação .....	116
Figura 6.7 – Motivos das viagens dos inquiridos .....	118
Figura 6.8 – Modo de acesso às estações ferroviárias.....	118
Figura 6.9 – Frequência de utilização do Transporte Coletivo Ferroviário .....	119
Figura 6.10 – Título de transporte utilizado VS Frequência de utilização do Transporte Coletivo Ferroviário .....	119
Figura 6.11 – Características dos utilizadores do Transporte ferroviário (sexo) .....	120
Figura 6.12 – Idade dos utilizadores do Transporte Público ferroviário.....	120
Figura 6.13 – Qualidade dos serviços do Transporte Coletivo Ferroviário.....	121
Figura 6.14 – Investimentos previstos na linha do Algarve.....	122
Figura 6.15 – Ligações fluviais de TP no Centro Algarvio .....	123
Figura 6.16 – Evolução da procura fluvial por ligação no Centro Algarvio – 2014/2015.....	126
Figura 6.17 – Repartição da procura nas ligações fluviais do Centro Algarvio por trimestre (2016) .....	126
Figura 6.18 – Repartição da procura por ligação fluvial do Centro Algarvio por trimestre (2016) .....	127
Figura 6.19 – Percurso dos circuitos urbanos de Albufeira .....	129
Figura 6.20 - Evolução da procura anual dos serviços urbanos - Albufeira .....	130
Figura 6.21 – Evolução da procura mensal anual dos serviços urbanos – Albufeira (2015) .....	131
Figura 6.22 – Percurso dos circuitos urbanos de Faro .....	132
Figura 6.23 – Evolução da procura anual dos serviços urbanos – Faro.....	133
Figura 6.24 – Evolução da procura mensal dos serviços urbanos – Faro (2015) .....	133
Figura 6.25 – Percurso dos circuitos urbanos de Loulé, Vilamoura e Quarteira .....	134
Figura 6.26 – Evolução da procura anual dos serviços urbanos – Loulé (2015).....	135
Figura 6.27 – Percurso dos circuitos urbanos de Olhão .....	136
Figura 6.28 – Percurso dos circuitos urbanos de Tavira.....	137
Figura 6.29 – Evolução da procura anual dos serviços urbanos – Tavira.....	138
Figura 6.30 – Distribuição semanal da oferta (nº de circulações).....	139
Figura 6.31 – Distribuição horária da oferta (nº de circulações em dia útil) .....	139
Figura 6.32 – Cobertura da rede PE .....	140

Figura 6.33 – Cobertura da rede PNE.....	141
Figura 6.34 – Viagens de táxi realizadas e respetiva quota por concelho.....	149
Figura 7.1 – Localização das interfaces de transporte do Centro Algarvio.....	154
Figura 7.2 – Terminal rodoviário de Albufeira – Zona exterior.....	159
Figura 7.3 – Terminal rodoviário de Albufeira – Zona interior.....	159
Figura 7.4 – Terminal Rodoviário de Faro.....	160
Figura 7.5 – Entrada no Terminal de Faro.....	160
Figura 7.6 – Terminal rodoviário de Faro – Serviços Urbanos.....	160
Figura 7.7 – Terminal rodoviário de Faro – Serviços Urbanos.....	160
Figura 7.8 – Terminal Rodoviário de Loulé.....	161
Figura 7.9 – Terminal Rodoviário de Loulé.....	161
Figura 7.10 – Terminal Rodoviário de Olhão.....	161
Figura 7.11 – Terminal Rodoviário de Olhão.....	161
Figura 7.12 – Terminal Rodoviário de São Brás de Alportel – Zona exterior.....	162
Figura 7.13 – Terminal Rodoviário de São Brás de Alportel – Zona interior.....	162
Figura 7.14 – Terminal Rodoviário de Tavira – Zona exterior.....	162
Figura 7.15 – Terminal Rodoviário de Tavira – Zona interior.....	162
Figura 7.16 – Apeadeiro de Porta Nova.....	163
Figura 7.17 – Apeadeiro da Fuseta A.....	163
Figura 7.18 – Apeadeiro de Luz de Tavira.....	163
Figura 7.19 – Apeadeiro do Livramento.....	163
Figura 7.20 – Aeroporto de Faro.....	164
Figura 7.21 – Aeroporto de Faro - Montagem de bicicletas.....	164
Figura 7.22 – Aeroporto de Faro – <i>kiss&amp;fly</i> .....	165
Figura 7.23 – Aeroporto de Faro - <i>kiss&amp;fly</i> .....	165
Figura 7.24 – Terminal Fluvial de Tavira – Quatro Águas.....	165
Figura 7.25 – Paragem de autocarro Albufeira.....	166
Figura 7.26 – Paragem de autocarro Loulé.....	166
Figura 7.27 – Paragem de autocarro Faro.....	166
Figura 7.28 – Paragem de autocarro Albufeira.....	166
Figura 7.29 – Paragem de autocarro Faro.....	167
Figura 7.30 – Paragem de autocarro Olhão.....	167
Figura 7.31 – Informação disponível – Estação Ferroviária de Boliqueime.....	168
Figura 7.32 – Informação disponível – Apeadeiro d4 Fuseta- A.....	168
Figura 7.33 – Informação disponível – Estação Ferroviária de Olhão.....	168
Figura 7.34 – Informação disponível – Apeadeiro de Boliqueime.....	168
Figura 7.35 – Informação disponível – Terminal Rodoviário São Brás de Alportel.....	168
Figura 7.36 – Informação disponível – Terminal Rodoviário Tavira.....	168
Figura 7.37 – Informação disponível – Paragem de autocarro Tavira.....	169
Figura 7.38 – Informação disponível – Paragem de autocarro Faro.....	169
<b>FIGURA 7.39 – BILHETE NORMAL – SERVIÇO REGIONAL LAGOS-VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO.....</b>	<b>170</b>
<b>FIGURA 7.40 – ASSINATURA MENSAL – SERVIÇO REGIONAL LAGOS-VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO.....</b>	<b>170</b>
Figura 8.1 – Alunos beneficiários de transporte escolar nos municípios do centro Algarvio.....	188
Figura 8.2 – Custos anuais dos municípios do Centro Algarvio com o transporte escolar – 2015/2016.....	189



## Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável do Centro Algarvio

### Fase 1 – Caracterização e Diagnóstico

Figura 8.3 – Custos médios anuais dos municípios do Centro Algarvio com o transporte escolar – 2015/2016 .....	190
Figura 9.1 – Comparação da eficiência dos modos suaves com os modos motorizados .....	191
Figura 9.2– Comparação dos tempos de deslocação entre o modo ciclável e os restantes modos .....	193
Figura 9.3 – Esquema diretor das ecovias do Algarve .....	194
Figura 9.4 – Ecovia do Litoral .....	194
Figura 9.5 – Rede ciclável existente em Albufeira .....	195
Figura 9.6 – Fotografias da rede Ciclável de Albufeira .....	196
Figura 9.7 – Rede ciclável existente no Município de Faro .....	198
Figura 9.8 – Fotografias da rede ciclável de Faro .....	197
Figura 9.9 – Fotografias da rede ciclável de Vilamoura .....	198
Figura 9.10 – Rede ciclável existente no Município de Loulé .....	199
Figura 9.42– Rede ciclável existente na cidade de Olhão .....	200
Figura 9.12 – Fotografias da Rede ciclável de Olhão .....	200
Figura 9.13 – Rede ciclável existente no Município de São Brás de Alportel .....	201
Figura 9.14 – Fotografias da rede ciclável de São Brás de Alportel .....	202
Figura 9.15 – Rede ciclável existente no Município de Tavira .....	202
Figura 9.16 – Fotografias da rede ciclável de Tavira .....	203
Figura 9.17 – Mapa do sistema partilhado de bicicletas <i>Vilamoura public bikes</i> .....	205
Figura 9.18 – Distribuição horária das viagens .....	207
Figura 9.19 – Origem/destino das viagens realizadas no Centro Algarvio .....	208
Figura 9.20 – Zona Baixa do Centro de Albufeira .....	209
Figura 9.21 – Via pedonal – Olhos de Água e Oura .....	210
Figura 9.22 – Vias pedonais do Centro de Albufeira .....	209
Figura 9.23 – Vias pedonais da Baixa de Faro .....	210
Figura 9.24 – Vias pedonais do Centro de Faro .....	211
Figura 9.25 – Vias pedonais do núcleo histórico de Faro .....	211
Figura 9.26 – Áreas de reabilitação urbana de Faro .....	212
Figura 9.27 – Área de intervenção do Plano de Intervenção das Acessibilidades de Faro .....	212
Figura 9.28 – Vias de vocação pedonal de Loulé .....	213
Figura 9.29 – Vias pedonais do centro de Olhão .....	214
Figura 9.30 – Vias pedonais no centro histórico de São Brás de Alportel .....	215
Figura 9.31 – Vias pedo-cicláveis de São Brás de Alportel .....	215
Figura 9.32 – Vias pedonais do centro de Tavira .....	216
Figura 9.33 – Vias pedonais do centro histórico de Tavira .....	216
Figura 9.34 – Vias pedonais de Cabanas e Santa Luzia .....	217
Figura 9.35 – Viagens realizadas a pé com destino no Centro Algarvio .....	218
Figura 10.1 – Áreas de estacionamento tarifado em Albufeira .....	228
Figura 10.2– Estacionamento tarifado em Albufeira – Parcómetro na Av. Liberdade .....	228
Figura 10.3– Estacionamento tarifado em Albufeira – Parque de estacionamento à superfície .....	228

Figura 10.4 - Áreas de estacionamento tarifado em Faro.....	230
Figura 10.5 - Áreas de estacionamento tarifado no centro de Loulé.....	232
Figura 10.6 - Áreas de estacionamento tarifado em Quarteira.....	233
Figura 10.7 - Áreas de estacionamento tarifado em Vale do Lobo.....	234
Figura 10.8 – Áreas e parques de estacionamento tarifado em Olhão.....	235
Figura 10.9 – Áreas e parques de estacionamento tarifado em Tavira.....	237
Figura 11.1 – Evolução do número de acidentes e vítimas 2006-2015 no Centro Algarvio.....	241
Figura 11.2 – Evolução do número de vítimas 2006-2015 por tipo de vítima.....	242
Figura 11.3 – Evolução do nº de vítimas 2006-2015 por Concelho.....	242
Figura 11.4 – Número total de acidentes com vítimas de 2006 a 2015.....	243
Figura 11.5 – Número total de acidentes e vítimas por mês (2015).....	244
Figura 11.6 – Número total de acidentes e vítimas por mês (2015).....	244
Figura 11.7 – Acidentes rodoviários e vítimas por freguesia (2015).....	245
Figura 11.8 – Percentagem de acidentes e de vítimas por natureza do acidente (2015).....	246
Figura 11.9 – Número de vítimas por tipo de acidente e por tipo de vítima (2015).....	247
Figura 11.10 – Natureza dos acidentes rodoviários nas freguesias (2015).....	248
Figura 11.11 – Pontos Negros no Centro Algarvio (2015).....	250
Figura 12.1 – Rotas das viagens da Uber no Algarve entre junho e agosto de 2016.....	254
Figura 12.2 – imagem do site da blá-blá-car.....	255

## QUADROS

Quadro 2.1 – População residente por concelho (1991-2011).....	20
Quadro 2.2 – Distribuição da população por lugar (2011).....	25
Quadro 2.3 – Edifícios e alojamentos por concelho - 2011.....	28
Quadro 3.1 – Evolução do número de empresas por município (2010-2014).....	39
Quadro 3.2 – variação do desemprego no Centro Algarvio (%).....	43
Quadro 3.3 – Equipamentos de ensino nos municípios do Centro Algarvio.....	44
Quadro 3.4 – Empregados no setor público e privado por concelho.....	50
Quadro 4.1 – População residente (empregada ou estudante) por local de trabalho ou estudo.....	56
Quadro 4.2 – Movimentos pendulares entre os concelhos do Centro Algarvio - 2001.....	60
Quadro 4.3 – Movimentos pendulares entre os concelhos do Centro Algarvio - 2011.....	61
Quadro 4.4 – Distribuição dos inquéritos por escalão etário, sexo e concelho.....	66
Quadro 4.5 – Taxas de amostragem por concelho.....	66
Quadro 4.6 – Indicadores globais de mobilidade.....	67
Quadro 4.7 – Número de viagens realizadas.....	68
Quadro 4.8 – Repartição modal das viagens por concelho (modo simplificado).....	70
Quadro 4.9 – Duração média das viagens por concelho e modo de transporte.....	73
Quadro 4.10 – Tipologia de viagens.....	75
Quadro 4.11 – Matriz OD das viagens entre concelhos do Centro Algarvio.....	76
Quadro 4.12 – Matriz OD das viagens entre concelhos do Centro Algarvio.....	77
Quadro 4.13 – Nível de instrução da população.....	78
Quadro 4.14 – Posse de carta de condução.....	79
Quadro 4.15 – Aspetos que levariam os utilizadores de TI a utilizarem os serviços de TC.....	81
Quadro 4.16 – Aspetos mais positivos do atual serviço de TC.....	82

## Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável do Centro Algarvio

### Fase 1 – Caracterização e Diagnóstico

Quadro 4.17 – Sugestões para melhorar os serviços de TC.....	82
Quadro 4.18 – Alguma das viagens poderia ter sido realizada de Comboio.....	83
Quadro 4.19 – Motivos para passarem a utilizar o comboio.....	84
Quadro 4.20 – Possível frequência de utilização do Comboio.....	84
Quadro 5.1 – Taxa de motorização por município – 2014.....	88
Quadro 5.2 – Pontos de carregamento normal previstos.....	89
Quadro 5.3 – Descrição dos parâmetros de hierarquização da rede viária.....	90
Quadro 5.4 – Principais características das vias rodoviárias do Centro Algarvio.....	91
Quadro 5.5 – Vias que integram a rede de nível 2.....	92
Quadro 5.6 – Extensão e densidade da por nível hierárquico.....	94
Quadro 5.7 – Matriz de tempos de viagem entre sedes de concelho do Centro Algarvio (Min).....	97
Quadro 5.8 – Matriz de tempos de viagem das sedes de concelho do Centro Algarvio ao Barlavento e Sotavento (min).....	97
Quadro 5.9 – Duração média das viagens por concelho.....	101
Quadro 6.1 – População residente na AI da estações ferroviárias (raios de 500 e 1.000 metros).....	111
Quadro 6.2 – Tempo de percurso dos serviços de longo curso.....	112
Quadro 6.3 – Tempos médios de transbordo entre os serviços de longo curso e o Regional.....	112
Quadro 6.4 – Tempos médios das deslocações interconcelhias (min).....	113
Quadro 6.5 – Movimento de passageiros em dia útil.....	116
Quadro 6.6 – Principais origens/destinos em transporte ferroviário (concelho).....	117
Quadro 6.7 – Aspetos que mais privilegiam para a escolha dos serviços ferroviários.....	122
Quadro 6.8 – Número de ligações diárias nos dois sentidos em Faro (2016).....	124
Quadro 6.9 – Número de ligações diárias nos dois sentidos entre Faro e a Ilha Deserta (2016).....	124
Quadro 6.10 – Número de ligações diárias nos dois sentidos em Olhão (2016).....	124
Quadro 6.11 – Número de ligações diárias nos dois sentidos em Tavira (2016).....	125
Quadro 6.12 – Oferta de serviços Expresso.....	128
Quadro 6.13 – Caracterização da frota dos transportes urbanos de Albufeira.....	130
Quadro 6.14 – Oferta de serviços urbanos -Faro.....	131
Quadro 6.15 – Oferta de serviços urbanos -Loulé.....	134
Quadro 6.16 – Oferta de serviços urbanos – Quarteira.....	135
Quadro 6.17 – Oferta de serviços urbanos – Olhão.....	136
Quadro 6.18 – Procura dos serviços de transporte urbanos – Olhão.....	136
Quadro 6.19 – Oferta de serviços urbanos – Tavira.....	137
Quadro 6.20 – Oferta de TCR no PE e PNE.....	138
Quadro 6.21 – População residente servida pela rede de TP.....	141
Quadro 6.22 – Lugares com défice de oferta – PE.....	143
Quadro 6.23 – Lugares com défice de oferta – PNE.....	144
Quadro 6.24 – Tempos de deslocação em TCR entre sedes de concelho – Ligações diretas.....	145
Quadro 6.25 – Tempos de deslocação em TCR entre sedes de concelho – Ligações diretas e com transbordo.....	145
Quadro 6.26 – Número de circulações entre sedes de concelho (diário, 2 sentidos) - PE.....	146

Quadro 6.27 – N° médio de circulações por carreira (diário, 2 sentidos) - PE .....	146
Quadro 6.28 – Número de circulações entre sedes de concelho (diário, 2 sentidos) - PNE .....	146
Quadro 6.29 – N° médio de circulações por carreira (diário, 2 sentidos) - PNE .....	147
Quadro 6.30– Competências municipais no domínio do transporte de aluguer em veículos ligeiros de passageiros .....	147
Quadro 6.31– Número de táxis por 1.000 habitantes por concelho .....	148
Quadro 7.1 – Critérios definidos para a definição dos níveis hierárquicos .....	155
Quadro 7.2 – Síntese da avaliação das interfaces.....	157
Quadro 7.3 – Tarifário dos serviços de longo curso.....	171
Quadro 7.4 – Títulos mensais – Serviços Urbanos de Faro .....	172
Quadro 7.5 – Passes mensais – Serviços Combinados .....	172
Quadro 7.6 – Carreiras não automatizadas – Serviços Interurbanos.....	174
Quadro 7.7 – Carreiras automatizadas – Serviços Interurbanos.....	174
Quadro 7.8 – Passes mensais – Serviços Interurbanos .....	176
Quadro 7.9 – Tarifário Terminal Fluvial das Portas do Mar, Faro.....	177
Quadro 7.10 – Tarifário Terminal Fluvial de 4 Águas, Tavira .....	177
Quadro 7.11 – Tarifário Terminal Fluvial de 4 Águas, Tavira .....	177
Quadro 8.1 – Alunos transportados em serviços de transporte público no município de Albufeira.....	182
Quadro 8.2 – Alunos transportados em circuitos especiais de transporte escolar no município de Albufeira.....	182
Quadro 8.3 – Transporte escolar no município de Albufeira - Síntese .....	182
Quadro 8.4 – Alunos transportados em serviços de transporte público no município de Faro .....	183
Quadro 8.5 – Transporte escolar no município de Faro .....	183
Quadro 8.6 – Transporte escolar no município de Loulé .....	184
Quadro 8.7 – Alunos transportados em serviços de transporte público no município de Olhão.....	185
Quadro 8.8 – Transporte escolar no município de Olhão .....	185
Quadro 8.9 – Transporte escolar no município de São Brás de Alportel.....	186
Quadro 8.10 – Alunos transportados em serviços de transporte público em Tavira.....	186
Quadro 8.11 – Alunos transportados em circuitos escolares do município em Tavira.....	187
Quadro 8.12 – Transporte escolar em Tavira .....	187
Quadro 9.1 – Principais percursos Cicláveis existentes nos municípios do Centro Algarvio.....	204
Quadro 9.2 – Evolução das viagens realizadas iniciadas por concelho por ano.....	206
Quadro 9.3 – Viagens por declaradas por motivo lazer e pendulares (2015) .....	207
Quadro 10.1 – Síntese da avaliação do estacionamento nas interfaces.....	225
Quadro 10.2 – Tarifário dos parques P5, P6 e no parque à superfície na Av. da Liberdade.....	229
Quadro 10.3 – Tarifário do Parque P1 .....	229
Quadro 10.4 – Tarifário estacionamento na via pública em Faro .....	231
Quadro 10.5 – Tarifário parques de estacionamento Faro .....	231
Quadro 10.6 – Tarifário nas ZEDL e parques de estacionamento .....	234
Quadro 10.7 – Tarifário estacionamento na via pública em Olhão.....	236
Quadro 10.8 – Tarifário Parque do levante .....	236
Quadro 10.9 – Tarifário parques de estacionamento.....	238
Quadro 11.1 – Acidentes rodoviários e de vítimas na área de intervenção do estudo por tipo de acidente (2015).....	246
Quadro 12.1 – Análise SWOT – pontos, fortes, pontos fracos, oportunidades e ameaças .....	259

## LISTA DE ACRÓNIMOS

AI	Área de Intervenção
AMAL	Comunidade Intermunicipal do Algarve
ANSR	Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária
CATI	<i>Computer Assisted Telephone Interview</i>
CCDR	Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional
CO <sub>2</sub>	Dióxido de Carbono
CP	Comboios de Portugal
CRESC	Programa Operacional do Algarve
EM	Estrada Municipal
EMI	Estudo de Mobilidade Interurbana do Algarve Central
EN	Estrada Nacional
ER	Estrada Regional
FG	Feridos graves
FL	Feridos ligeiros
GEP	Gabinete de Estratégia e Planeamento
GNR	Guarda Nacional Republicana
HPP	Hospital Público Privado
IC	Itinerário Complementar
IG	Indicador de gravidade
IEFP	Instituto do Emprego e Formação Profissional
IMT	Instituto da Mobilidade e dos Transportes
INE	Instituto Nacional de Estatística
IP	Itinerário Principal
IP, SA	Infraestruturas de Portugal, SA
LC	Longo Curso
M	Vítimas mortais
NUTS	Nomenclatura de Unidade Territorial
OD	Origem/Destino
PETI3+	Plano Estratégico dos Transportes

PAMUS	Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável
PE	Período Escolar
PMT	Plano de Mobilidade e Transportes
PMUS	Plano de Mobilidade Urbana Sustentável
PNE	Período Não Escolar
PPM	Período de Ponta da Manhã
PPT	Período de Ponta da Tarde
PRN	Plano Rodoviário Nacional
PSP	Policia de Segurança Pública
RJSPTP	Regime Jurídico do Serviço Público do Transporte de Passageiros
SIGGESC	Sistema de Informação Geográfica de Gestão de Carreiras
SWOT	<i>Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats</i>
TC	Transporte Coletivo
TCF	Transporte Coletivo Ferroviário
TCR	Transporte Coletivo Rodoviário
TE	Transporte Escolar
TI	Transporte Individual
TMCA	Taxa Média de Crescimento Anual
TP	Transporte Público
TPR	Transporte Público Rodoviário
TPR	Transporte Público Rodoviário
ZEDL	Zona de Estacionamento de Duração Limitada

## 1. NOTA INTRODUTÓRIA

### 1.1. ENQUADRAMENTO

O Acordo de Parceria adotado entre Portugal e a Comissão Europeia (Portugal 2020), em que se definem “os princípios de programação que consagram a política de desenvolvimento económico, social e territorial para promover em Portugal até o ano de 2020, condiciona os financiamentos no âmbito do Planos Operacionais Regionais na prioridade de investimento 4.5 à elaboração de Planos de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável (PAMUS). No caso específico da Região do Algarve esta condicionante implica a elaboração dos PAMUS à escala sub-regional, o que levou a Comunidade Intermunicipal do Algarve (AMAL) ao lançamento do concurso para a elaboração de três planos, a saber: PAMUS do Sotavento Algarvio, o PAMUS do Centro Algarvio e o PAMUS do Barlavento Algarvio.

Paralelamente à elaboração destes três planos de ação a AMAL decidiu ainda lançar uma campanha de comunicação dirigida à população em geral e que visa divulgar os principais resultados dos PAMUS e sensibilizar para a promoção de padrões de mobilidade mais sustentáveis.

A Prioridade de Investimento 4.5 – Promoção de estratégias de baixo teor de carbono para todos os tipos de territórios, nomeadamente as zonas urbanas, incluindo a promoção da mobilidade urbana intermodal sustentável e medidas de adaptação relevantes, enquadra-se no Eixo Prioritário 3 do Programa Operacional do Algarve (CRESC Algarve 2020) – Promover a sustentabilidade e eficácia dos recursos, através do seu Objetivo Temático 4 – Apoiar a transição para uma economia de baixo teor de carbono para todos os tipos de territórios, em todos os setores.

Esta prioridade financia as seguintes **tipologias de ação**:

- **Investimentos em transportes públicos de passageiros**, excluindo a aquisição de material circulante;
- **Investimentos em “modos suaves”**, como sejam, entre outros, a construção de ciclovias, vias pedonais ou a implementação de sistemas de uso partilhado de bicicletas;
- **Integração tarifária** multimodal e melhoria das **soluções de bilhética integrada**;
- **Melhoria da eficiência da rede de interfaces de transporte**, tendo em vista o reforço da utilização do transporte público e dos modos suaves;
- Estruturação de **corredores urbanos de procura elevada**;
- **Implementação de sistemas de informação** aos utilizadores e **sistemas de gestão para soluções inovadoras e experimentais de transporte**, menos poluentes.

O CRESC Algarve 2020 financia, de forma não reembolsável, até 80% de projetos inseridos nesta tipologia, desde que estejam aprovados os PAMUS de nível sub-regional, como os agora lançados pela AMAL.

O presente documento constitui o Relatório 1 do Plano de Ação para a Mobilidade Urbana Sustentável do Centro Algarvio (doravante designado PAMUS do Centro Algarvio), sendo a resposta às alíneas b) e c) da Cláusula 7ª das Cláusulas Técnicas do Caderno de Encargos que suporta a elaboração do projeto.

## 1.2. ÂMBITO DO PAMUS DO CENTRO ALGARVIO

O quadro de mobilidade definido pela União Europeia e em aplicação no âmbito do atual quadro estratégico de apoio pretende essencialmente contribuir para o desenvolvimento sustentável das regiões, apoiando a transição para uma economia de baixo teor de carbono no setor dos transportes e da mobilidade urbana e intermunicipal, incluindo a promoção da qualidade de vida da população.

A resposta a este desafio passa por elaborar PAMUS que sejam instrumentos operacionais da política europeia e nacional para o setor dos transportes no seu todo, contribuindo para os objetivos globais definidos e onde se consagrem e definam ações concretas que permitam aos agentes do setor assumir um papel proactivo e inovador na gestão da mobilidade.

Assim, e como definido na Cláusula 1.º do Caderno de Encargos o PAMUS do Centro Algarvio deverá:

- **Articular-se com os instrumentos de gestão territorial em vigor e com outros planos**, nomeadamente de mobilidade e transportes, assim como com programas de financiamento que tenham implicações com os objetivos e metas propostas;
- **Promover soluções de transporte de passageiros e mercadorias de baixo teor de carbono** (hipocarbónicas), com utilização de tecnologias mais eficientes do ponto de vista energético e ambiental, incluindo o aproveitamento de energias renováveis;
- **Promover a acessibilidade da população** (residentes e visitantes e turistas) através de **transporte público e novos serviços de mobilidade**, tendo em consideração a localização de bens e serviços indispensáveis à manutenção da sua qualidade de vida e a inclusão de grupos vulneráveis ao sistema de transportes – população de baixo rendimento, população que não possui automóvel, população com mobilidade condicionada (invisuais, população em cadeiras de rodas, idosos, crianças);
- **Promover a gestão otimizada dos serviços de transporte público existentes**, garantida a equidade em matéria de distribuição da acessibilidade a bens e serviços, tendo em conta as necessidades da população;
- **Potenciar soluções de transporte que promovam a competitividade da região**, a resiliência territorial e atenuem os potenciais efeitos das alterações climáticas, assim como preservem os recursos naturais;
- **Promover soluções de transporte custo-eficazes nas várias perspetivas**, incluindo a do gestor dos serviços de transporte e do utilizador;
- **Articular as metas ambientais nele definidas com as estratégias e instrumentos de política comunitária e nacional**, com implicações na eficiência energética no setor dos transportes e redução de emissões de CO<sub>2</sub>.

## 1.3. OBJETIVOS GLOBAL E ESPECÍFICOS DO PAMUS DO CENTRO ALGARVIO

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

Esta utilização massiva do transporte individual (TI) resulta do aumento progressivo da taxa de motorização da população e tem conduzido a uma redução progressiva da oferta de transporte público (TP). Face aos decréscimos de procura, o TP tem vindo a reduzir progressivamente os níveis de oferta (horária e cobertura territorial), conduzindo a situações de exclusão social em áreas rurais onde estes serviços se constituíam como o único modo de transporte disponível para as deslocações de uma população mais envelhecida e sem acesso a viatura própria.

Por outro lado, o uso intensivo do transporte individual (muitas vezes com utilização desnecessária em deslocações de curta distância) acarreta impactes significativos a nível ambiental, social e de ocupação do espaço público, contribuindo ainda para o aumento da sinistralidade.



As orientações europeias e nacionais para o setor recomendam que, num cenário de crise e de crescente aumento dos custos dos combustíveis, se aposte em estratégias de gestão da mobilidade que contribuam para uma repartição modal mais favorável ao TI e aos modos suaves (pedonal e ciclável).

Face ao exposto constituem-se como objetivos gerais do PAMUS Centro Algarvio:

- **Contribuir para a redução das emissões de CO<sub>2</sub>** no setor dos transportes e da mobilidade urbana e intermunicipal, ao nível do transporte de passageiros, logística urbana e transporte de mercadorias, considerando estimativas de redução calculadas com base em análises de ciclo de vida que ponderem também as emissões geradas na produção de energia;
- **Contribuir para a atratividade da região do Algarve, saúde pública e qualidade de vida**, considerando o sistema urbano e regional, a proteção e valorização ambiental, a acessibilidade e mobilidade, visando o reforço da coesão económica, social e territorial e um posicionamento competitivo aos níveis nacional, europeu e internacional;
- **Contribuir para o reforço da oferta de transporte coletivo (TC)** de passageiros e para a integração de todos os modos de transporte;
- **Contribuir para a integração tarifária** e para **sistemas de informação ao passageiro** de TC;
- **Contribuir para uma mobilidade mais inclusiva**, permitindo o acesso físico por parte de grupos vulneráveis do sistema (acessibilidade universal) e assegurando deslocações seguras em modos suaves (pedonal e ciclável).

#### 1.4. **ÁREA DE INTERVENÇÃO**

A área de intervenção do PAMUS do Centro Algarvio abrange os concelhos de Albufeira, Faro, Loulé, Olhão, São Brás de Alportel e Tavira.

Com uma extensão de aproximadamente 1.998 km<sup>2</sup>, residiam neste território, em 2011, cerca de 258.235 habitantes, sendo uma das áreas do território nacional com maior dinâmica populacional nos últimos anos.

FIGURA 1.1 – ÁREA DE INTERVENÇÃO DO PAMUS DO CENTRO ALGARVIO



## 1.5. ORGANIZAÇÃO DO RELATÓRIO

O presente documento corresponde ao Relatório I do PAMUS do Centro Algarvio, referido na alínea b) da Cláusula 7ª das Cláusulas Técnicas do Caderno de Encargos integrando os resultados da etapa “Caracterização e diagnóstico (multimodal) do sistema de mobilidade e transportes”, estando organizado em torno de um conjunto de temáticas, sendo que cada uma delas se encontra estruturada num capítulo específico.

No **capítulo 1** apresenta-se um **enquadramento** do PAMUS e os seus objetivos (global e específicos), incluindo a área de intervenção e a organização do presente documento.

O **capítulo 2** apresenta uma caracterização das **tendências demográficas**, incluindo a evolução e distribuição da população no território.

O **capítulo 3** contém a caracterização das **tendências económicas**, incluindo a distribuição dos principais polos atratores/geradores de viagens e do emprego pelo território.

No **capítulo 4** encontra-se a caracterização dos **padrões de mobilidade**, apresentando-se uma caracterização evolutiva dos padrões de mobilidade pendular com base nos dados dos censos 2001 e 2011 e uma caracterização detalhada dos padrões de mobilidade da população residente com base nos inquéritos à mobilidade realizados no âmbito do EMI e do PMT de Olhão.

No **capítulo 5** procede-se à caracterização das **acessibilidades rodoviárias** e do **transporte individual**, identificando o funcionamento e hierarquização da rede e a procura registada.

No **capítulo 6** apresenta-se a caracterização do **transporte público**, na ótica da oferta e da procura do transporte coletivo rodoviário, ferroviário e fluvial e ainda do transporte em táxi.

O **capítulo 7** apresenta uma caracterização das principais **interfaces** de transportes coletivos, enquanto pontos importantes da articulação intermodal.

No **capítulo 8** a análise incide sobre o **transporte escolar** subsidiado e/ou assegurado pelos municípios e pelos custos associados ao mesmo.

O **capítulo 9** integra a caracterização e análise dos **modos suaves**, no que concerne à rede de suporte associada ao modo ciclável e ao espaço público (modo pedonal).

No **capítulo 10** a análise incide sobre o sistema de **estacionamento** no Centro Algarvio, procedendo-se à caracterização da oferta de estacionamento na via pública e nos parques de estacionamento junto às interfaces e nos principais aglomerados urbanos.

No **capítulo 11** abordam-se questões de **segurança rodoviária**, com base na evolução e avaliação dos níveis de sinistralidade registados.

No **capítulo 12** apresenta-se uma **síntese do diagnóstico**, estruturada em forma de matriz *SWOT*.



## 2. TENDÊNCIAS DEMOGRÁFICAS

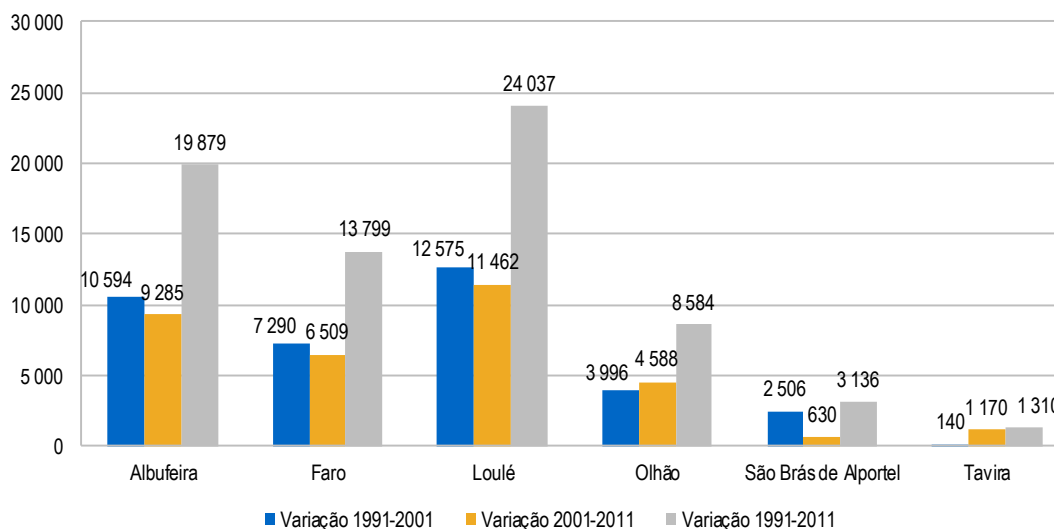
### 2.1. EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO RESIDENTE

O Algarve é desde a década de 70 uma região de forte atração populacional apresentando, no entanto, um grande desequilíbrio na sua distribuição intrarregional, caracterizada por assimetrias na ocupação humana do seu território, que opõem a faixa litoral, fortemente urbanizada, ao interior serrano, com uma ocupação de baixa densidade. Esta tendência tem vindo a acentuar-se, ao mesmo tempo que as populações do interior envelhecem e a taxa de natalidade sofre uma diminuição acentuada em todo o território nacional, não sendo o Algarve uma exceção.

Em 2011, residiam nos concelhos do Centro Algarvio, 258.235 habitantes, que representavam cerca de 57,3% da população total do Algarve. O peso destes concelhos no total populacional da região algarvia tem vindo a aumentar desde 1991, ano em que nestes seis municípios residiam 54,9% dos habitantes algarvios.

Conforme se pode observar na Figura 2.1 todos os concelhos do Centro Algarvio registaram, desde 1991, um crescimento populacional, destacando-se o concelho de Albufeira, que viu a sua população quase duplicar (+95%) nos últimos 20 anos. No global, a população do Centro Algarvio cresceu 37,7% (70 745 habitantes) entre 1991 e 2011, o que representa um crescimento medio anual de 1,6%.

FIGURA 2.1 – VARIAÇÃO DA POPULAÇÃO RESIDENTE POR CONCELHO ENTRE 1991 E 2011



Fonte: INE – Censos 1991, 2001 e 2011

Destaca-se para o concelho de Loulé que, em valores absolutos e nos últimos 20 anos, foi o que mais cresceu (24 mil habitantes, correspondentes a um acréscimo de 52%). Tavira apresenta-se como o concelho que menos cresceu entre 1991 e 2011, apenas 0,26% de TMCA<sup>1</sup>, o que representa um aumento de 5,3% dos seus efetivos populacionais (+1 310 habitantes).

<sup>1</sup> Taxa Média de Crescimento Anual

Estes crescimentos populacionais não foram, no entanto, semelhantes nos dois períodos intercensitários considerados, como se pode observar no Quadro 2.1, cuja leitura permite concluir:

- O maior crescimento populacional do Centro Algarvio registou-se na década de 90, altura em que a população cresceu 1,82% ao ano;
- Neste decénio, destaque para Albufeira, com um crescimento anual de 4,18% e para São Brás de Alportel, cujo efetivo populacional cresceu 2,92% ao ano;
- Apenas os concelhos de Olhão e Tavira apresentaram uma intensificação do seu crescimento populacional entre os períodos intercensitários, com destaque para Tavira que, no período 1991/2001, cresce 0,03% ao ano, e que no período 2001/2011 apresenta uma TMCA de 0,3%.

**QUADRO 2.1 – POPULAÇÃO RESIDENTE POR CONCELHO (1991-2011)**

Concelhos	Pop. Res. 1991 (Nº)	Pop. Res. 2001 (Nº)	Pop. Res. 2011 (Nº)	TMCA (1991-2001)	TMCA (2001-2011)	% do Centro Algarvio	% do Algarve
Albufeira	20.949	31.543	40.828	2,067%	1,298%	15,81%	9,05%
Faro	50.761	58.051	64.560	0,673%	0,533%	25,00%	14,31%
Loulé	46.585	59.160	70.622	1,202%	0,889%	27,35%	15,66%
Olhão	36.812	40.808	45.396	0,517%	0,534%	17,58%	10,07%
S. B. de Alportel	7.526	10.032	10.662	1,447%	0,305%	4,13%	2,36%
Tavira	24.857	24.997	26.167	0,028%	0,229%	10,13%	5,80%
<b>Centro Algarvio</b>	<b>187.490</b>	<b>224.591</b>	<b>258.235</b>	<b>0,907%</b>	<b>0,700%</b>	-	<b>57,26%</b>
<b>Algarve</b>	<b>341.404</b>	<b>395.218</b>	<b>451.006</b>	<b>0,735%</b>	<b>0,662%</b>	-	<b>100,00%</b>

Fonte: INE, Censos 1991, 2001 e 2011

Como se pode concluir da análise do Quadro 2.1, o concelho mais representativo em termos populacionais do Centro Algarvio é Loulé, com cerca de 70 mil habitantes, seguido de Faro com quase 65 mil habitantes. No seu conjunto, estes dois concelhos congregam 52,3% do total de habitantes do Centro Algarvio e cerca de 30% do efetivo populacional total da região do Algarve.

Neste contexto destaque ainda para o concelho de Albufeira que em 1991 representava 11% do total populacional do Centro Algarvio, peso que em 2011 ascende aos quase 16% do total de residentes sendo o concelho que maior peso ganhou nos últimos 20 anos.

No registo contrário encontram-se os concelhos de Tavira e São Brás de Alportel, cujo crescimento populacional no período intercensitário (1991-2001) foi muito inferior ao do Centro Algarvio, indiciando uma perda da sua representatividade em termos demográficos.

Ainda que globalmente o conjunto dos concelhos do Centro Algarvio apresente, entre 2001 e 2011, um crescimento populacional continuado, a análise por freguesia evidencia a existência de ritmos de crescimento diferenciados.

Como se pode verificar na Figura 2.2, entre 2001 e 2011, 11 das 28 freguesias perderam população, sendo a **taxa de variação** mais acentuada em algumas freguesias do interior, caso das freguesias do Ameixal em Loulé e Cachopo em Tavira que perderam cerca de 30% da sua população, Santa Catarina da Fonte do Bispo e Santa Luzia, ambas em Tavira e com quebras populacionais superiores a 13% e ainda Paderne (-5%), em Albufeira, o que se justifica pela sua localização periférica face à sede de concelho e às principais vias de comunicação do Centro Algarvio.

FIGURA 2.2 – VARIACÃO DA POPULAÇÃO RESIDENTE POR FREGUESIA ENTRE 2001 E 2011



Fonte: INE, Censos 2001 e 2011

Os maiores crescimentos populacionais, acima dos 30%, registaram-se nas freguesias de Montenegro em Faro (+52,7%), Quelfes em Olhão (35,2%) e Albufeira e Olhos de Água no concelho de Albufeira (37,4%).

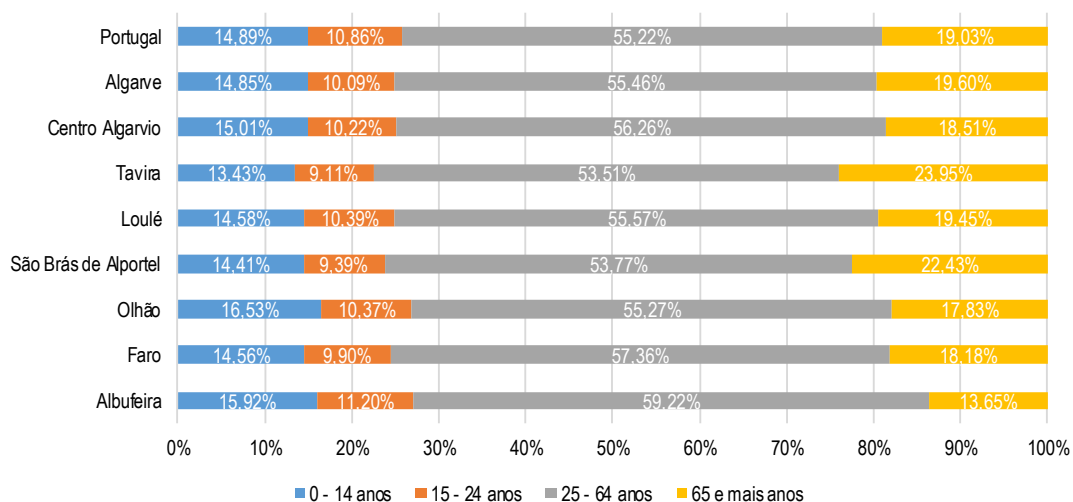
## 2.2. ESTRUTURA ETÁRIA DA POPULAÇÃO

A análise da **estrutura etária da população residente**, apresentada na Figura 2.3 permite concluir sobre o envelhecimento populacional na generalidade dos concelhos, destacando-se que:

- O Centro Algarvio apresenta uma população relativamente jovem, com um peso dos jovens com menos de 15 anos (15,01%) ligeiramente superior ao da região (14,85%) e do país (14,89%) e um peso de idosos (18,51%) superior ao registado no Algarve (19,6%) e em Portugal (19,03%);
- Albufeira e Olhão são os concelhos mais jovens, com respetivamente 15,92% e 16,53% de jovens com menos de 15 anos e 13,65% e 17,83% de residentes com mais de 65 anos;
- Tavira e São Brás de Alportel surgem como os municípios mais envelhecidos, com uma proporção de população idosa de 23,95% e 22,43% respetivamente, sendo a população jovem inferior a 14,5% e ambos os municípios;
- Faro e Loulé aparecem numa posição intermédia com os jovens com menos de 15 anos a representarem cerca de 14,6% e os idosos a representarem, respetivamente 18,18% e 19,45%;

- O peso da população em idade ativa (15 – 64 anos) varia entre os 62,6% do concelho de Tavira e os 70,4% no concelho de Albufeira. Estas diferenças entre concelhos podem justificar-se pelas características da oferta de emprego. Albufeira apresenta-se como um concelho com maior poder de atração de população em idade ativa devido à oferta de emprego, principalmente na área da hotelaria e restauração. Para além de Tavira, também São Brás de Alportel tem um volume de população ativa inferior a 65% (63,1%), o que pode ser justificado pelas características mais rurais de algumas das suas freguesias que se traduzem numa menor oferta de emprego.

**FIGURA 2.3 – ESTRUTURA ETÁRIA DA POPULAÇÃO POR CONCELHO**



Fonte: INE, Censos 2011

A análise da **estrutura etária por freguesia** (Figura 2.4) evidencia disparidades em termos da sua distribuição, nomeadamente dicotomias entre o litoral e o interior. De assinalar que:

- Cachopo, no concelho de Tavira apresenta apenas 7,8% da sua população com menos de 24 anos, em contraste com os 61% com idade igual ou superior a 65 anos. Nesta freguesia, apenas 31,1% da população está em idade ativa;
- Do conjunto das 28 freguesias que compõem o Centro Algarvio, sobressai igualmente a freguesia de Ameixial no concelho de Loulé, com 4,3% da sua população com menos de 14 anos e 50,1% com idade igual ou superior a 65 anos, e apenas 45,6% em idade ativa;
- Estas são as duas únicas freguesias do Centro Algarvio cujo peso da população ativa não atinge os 50%;
- No extremo oposto encontram-se as freguesias de Albufeira e Olhos de Água e Ferreiras, no concelho de Albufeira e ainda a freguesia de Quarteira em Loulé, todas elas com mais de 70% da sua população em idade ativa. Destas destaca-se Albufeira e Olhos de Água, a que se junta Montenegro, no concelho de Faro, ambas com mais de 60% da sua população a ter entre 25 e 64 anos;
- As freguesias com maior percentagem de população jovem (com 14 anos ou menos) são igualmente localizadas no litoral – Quelfes (18,9%), em Olhão e Montenegro (17,6%), em Faro.



FIGURA 2.4 – ESTRUTURA ETÁRIA DA POPULAÇÃO POR FREGUESIA - 2011



Fonte: INE, Censos 2011

### 2.3. ESTRUTURA DO POVOAMENTO

Cerca de 84,8% da população reside em 15 freguesias do total das 28 freguesias do Centro Algarvio.

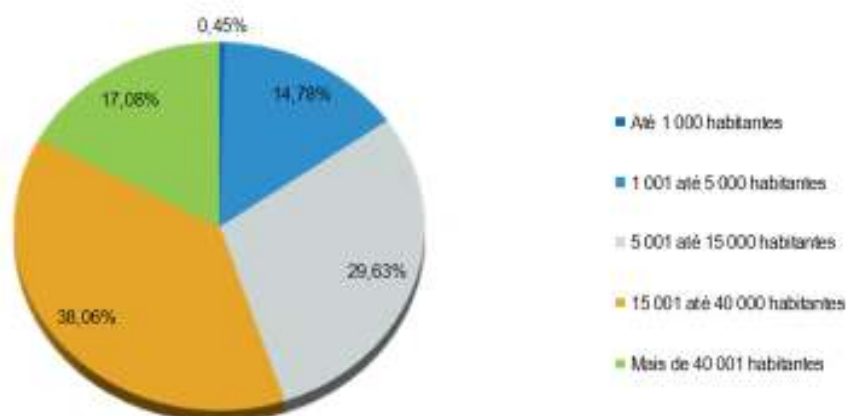
Esta concentração da população em freguesias de média e grande dimensão, localizadas na sua maioria na faixa litoral justifica uma oferta de serviços regulares de transporte coletivo, mas condiciona a criação de percursos nas freguesias mais interiores, do barrocal de menor dimensão

Analisando a distribuição da população residente em 2011 por freguesia (Figura 2.5), verifica-se que:

- 0,45% (1.155 habitantes) vive nas duas freguesias do Centro Algarvio de menor dimensão (menos de 1.000 habitantes) – Cachopo e Ameixial;
- 14,78% da população (38.103 habitantes) reside em freguesias de média dimensão (1.001 até 5.000 habitantes);
- 29,63% dos residentes do Centro Algarvio (76.511 habitantes) reside em freguesias com um efetivo populacional entre os 5.001 e os 15.000 habitantes;
- 38,06% (98.277 habitantes) concentram-se em 5 freguesias com efetivos populacionais entre 15.001 e os 40.000 habitantes:

- A freguesia de Albufeira e Olhos de Água no concelho de Albufeira com 26.742 habitantes;
- As freguesias de Quarteira e São Clemente no concelho de Loulé com 21.798 e 17.358 habitantes respetivamente;
- A freguesia de Quelfes em Olhão com 17.246 habitantes;
- E a freguesia de Tavira, correspondente à cidade com o mesmo nome e cujo efetivo populacional é de 15.133 habitantes;
- 17,08% dos residentes do Centro Algarvio (44.119 habitantes) residem em apenas 1 das freguesias da área em estudo – Faro, correspondente à cidade de Faro.

**FIGURA 2.5 – ESCALÃO DE NÚMERO DE RESIDENTES POR FREGUESIA**



Fonte: INE, Censos 2011

O concelho de Albufeira apresentava, em 2011, mais de 65% da sua população a residir na freguesia mais central – Albufeira e Olhos de Água, com os restantes 35% a residir nas outras 3 freguesias do concelho, com destaque para a freguesia de Ferreiras, com 15,7% da população.

Em Faro 68,3% da população concentra-se na sede de concelho (Faro – antigas freguesias de São Pedro e Sé), na freguesia que constitui o núcleo urbano da cidade de Faro.

O concelho de Loulé foi o que apresentou uma maior disparidade na estrutura de povoamento, apresentando freguesias muito povoadas e freguesias com uma população dispersa, no território, destacando-se a concentração de 81,7% da sua população em apenas quatro freguesias (Almancil, Quarteira, São Clemente e São Sebastião) e 18,3% disperses pelas restantes cinco freguesias. Note-se ainda a existência de uma freguesia – Ameixial, cuja população representa menos de 1% da população do concelho de Loulé.

Em 2011, no concelho de Olhão, 70,8% da população residia em duas das quatro freguesias do concelho (Quelfes e Olhão).

O concelho de São Brás de Alportel é o menos populoso do Centro Algarvio, apresentando, em 2011 apenas 10.662 habitantes na sua única freguesia.

O concelho de Tavira em 2011 apresentava uma maior concentração de população (57,8%) na freguesia constituinte da sede de concelho (Tavira), com um edificado mais denso e uma maior oferta de serviços e de emprego. Esta freguesia, em conjunto com a freguesia de Luz de Tavira e Santo Estevão, congregava, em 2011, 75,1% da população deste concelho.

**Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável do Centro Algarvio**

Fase 1 – Caracterização e Diagnóstico

A distribuição da população por lugar (Figura 2.6) e permite concluir que, dos 647 lugares censitários:

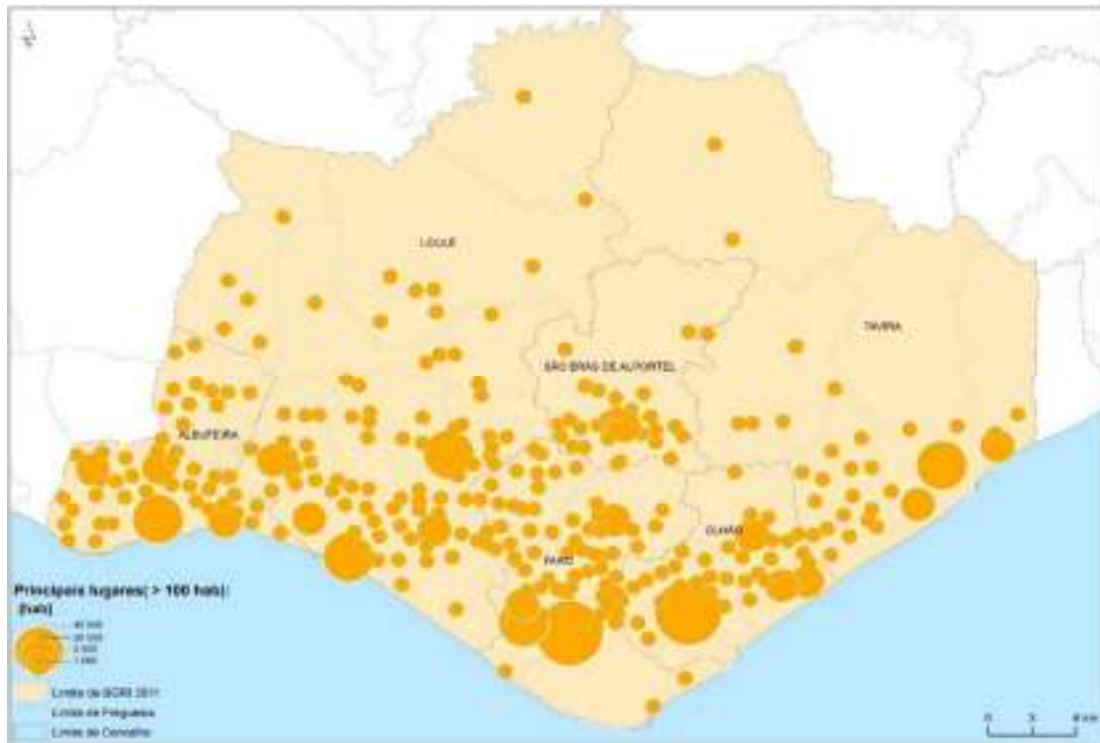
- Sete apresentam uma população superior a 5.000 habitantes, a saber, Faro, Olhão, Albufeira, Quarteira, Loulé, Tavira e Montenegro. Destes, destacam-se os lugares de Faro e Olhão com mais de 30.000 habitantes;
- Catorze situavam-se no escalão entre os 1.000 e os 5.000 habitantes, estando a maioria localizada na faixa litoral, com exceção dos lugares de Estoi e São Brás de Alportel;
- Os de maior dimensão populacional encontram-se distribuídos geograficamente ao longo das vias rodoviárias que atravessam o Centro Algarvio;
- Os lugares com menos de 5.000 habitantes representavam 92% do total de lugares da área em estudo, concentrando apenas 27% da população total. A maioria destes lugares situa-se nas freguesias do Barrocal, nomeadamente na freguesia do Ameixial (Loulé) e do Cachopo (Tavira);
- 227 lugares (35% do total) têm menos de 50 habitantes (1,97% da população total);
- Já os lugares com população entre os 100 e os 500 habitantes representam 57,3% do total;
- Na região existem ainda 30 lugares com uma população entre os 500 e os 999 habitantes.

**QUADRO 2.2 – DISTRIBUIÇÃO DA POPULAÇÃO POR LUGAR (2011)**

Concelhos	Mais de 5.000 hab	Entre 1.000 e 5.000 hab	Entre 500 e 1.000 hab	Entre 100 e 500 hab	Entre 50 e 100 hab	Menos de 50	População dispersa
<b>Albufeira</b>	19.975	5.703	4.017	9.532	1.337	264	0
<b>Faro</b>	44.736	3.168	4.136	9.667	1.663	869	321
<b>Loulé</b>	30.570	8.972	6.899	15.354	3.497	1.971	3.359
<b>Olhão</b>	30.028	4.599	2.525	6.879	143	51	1.171
<b>S. B. de Alportel</b>	0	4.725	0	4.435	823	321	358
<b>Tavira</b>	13.312	2.366	1.390	5.045	1.302	1.432	1.320
<b>Centro Algarvio</b>	<b>138.621</b>	<b>29.533</b>	<b>18.967</b>	<b>50.912</b>	<b>8.765</b>	<b>4.908</b>	<b>6.529</b>

Fonte: INE, Censos 2011

FIGURA 2.6 – POPULAÇÃO RESIDENTE NOS PRINCIPAIS LUGARES (MAIS DE 100 HABITANTES)



Fonte: INE, Censos 2011

## 2.4. DISTRIBUIÇÃO DA POPULAÇÃO

No seu conjunto, o Centro Algarvio ocupa 1.998 km<sup>2</sup>, na qual residiam, em 2011, mais de 258 mil habitantes, o que representava, tal como já referido, cerca de 57% do total da população da NUTS II do Algarve. Nesse ano, a densidade populacional da área em estudo cifrava-se nos 198 hab/km<sup>2</sup>, valor muito superior à média da região do Algarve (90 hab/km<sup>2</sup>) e mesmo de Portugal Continental (113 hab/km<sup>2</sup>). Dos seis concelhos do Centro Algarvio destacam-se:

- Faro e Olhão com densidades populacionais superiores a 300 hab/km<sup>2</sup>, seguindo-se Albufeira com 290 hab/km<sup>2</sup>;
- Tavira e São Brás de Alportel que detêm densidades populacionais inferiores à registada no Algarve (43,1 hab/km<sup>2</sup> e 79,5 hab/km<sup>2</sup> respetivamente), quanto Loulé apresenta uma densidade populacional semelhante à registada na NUTS II do Algarve – 92,5 hab/km<sup>2</sup>.

Ao nível das freguesias que integram o Centro Algarvio (Figura 2.7), é evidente o contraste entre as freguesias do litoral, densamente povoadas e com grande expressão urbana e as áreas mais interiores, com um maior cariz rural e com um povoamento mais disperso, destacando-se:

- No litoral, as freguesias de:
  - Olhão, sede do município de Olhão, com 1.217 hab/km<sup>2</sup>;
  - Albufeira e Olhos de Água, em Albufeira, com 649,4 hab/km<sup>2</sup>;
  - Quelfes em Olhão, com 611,6 hab/km<sup>2</sup>;
- No interior as freguesias de Ameixial em Loulé e Cachopo em Tavira, com as menores densidades populacionais deste território (4 hab/km<sup>2</sup>).

FIGURA 2.7 – DENSIDADE POPULACIONAL POR FREGUESIA



Fonte: INE, Censos 2011

## 2.5. DENSIDADES DE OCUPAÇÃO

A **densidade de alojamentos** (aloj/km<sup>2</sup>) por concelho, representada no Quadro 2.3, segue a tendência da densidade populacional, com as zonas de maior concentração a corresponderem a centros urbanos consolidados e a novas áreas urbanizáveis, onde a densidade populacional é consequentemente mais elevada.

A densidade de edifícios, quando analisada conjuntamente com a densidade populacional e a densidade de alojamentos, permite aferir da estrutura da área urbana em estudo. Importa ainda analisar o número de residentes por alojamento, de forma a perceber a sazonalidade afeta ao Centro Algarvio.

A análise das densidades permite concluir que:

- A densidade de alojamentos no Centro Algarvio cifrava-se nos 53,37 edifícios/km<sup>2</sup>, valor superior ao registado na região algarvia (39,80 edifícios/km<sup>2</sup>);
- Apenas os concelhos de São Brás de Alportel (32,33 edifícios/km<sup>2</sup>) e Tavira (29,45 edifícios/km<sup>2</sup>) apresentam valores inferiores tanto ao verificado no Centro Algarvio como na região do Algarve;
- Apenas 3 dos concelhos do Centro Algarvio apresentam densidades de edifícios superiores à média da região do Algarve e da área em estudo, destacando-se Albufeira e Olhão, ambos com mais de 100 edifícios/km<sup>2</sup> e Faro com 85,10 edifícios/km<sup>2</sup>;

- Nos alojamentos a tendência é semelhante, com Albufeira, Faro e Olhão a apresentarem densidades de alojamento superiores à do Centro Algarvio (102,19 aloj/km<sup>2</sup>), destacando-se Albufeira com 303,02 aloj/km<sup>2</sup>;
- Albufeira é o município que apresenta um maior número de alojamentos por edifício (2,166), apontando para uma maior taxa de ocupação. É, no entanto, o município onde o número de residentes por alojamento é menor (0,9579) apontando para uma elevada percentagem de alojamentos de segunda residência ou para aluguer no período estival;
- Olhão e Faro aparecem como os municípios onde o número de residentes por alojamento é mais elevado (mais que 1,7 res/aloj), sendo superior ao registado no Centro Algarvio (1,247 res/aloj) ou mesmo no Algarve (1,1926 res/aloj);
- São Brás de Alportel apresenta um número de residentes por alojamento superior à média regional e sub-regional;

Face ao exposto pode concluir-se que os municípios mais vocacionados para a residência sazonal ou turística são Albufeira e Loulé, com rácios residentes/alojamentos baixos, apontando para uma sazonalidade elevada na ocupação do território.

**QUADRO 2.3 – EDIFÍCIOS E ALOJAMENTOS POR CONCELHO - 2011**

Concelhos	Nº edifícios	Edif/km <sup>2</sup>	Nº de alojamentos	Aloj/km <sup>2</sup>	Nº de alojamentos por edifício	Residentes por alojamento
<b>Albufeira</b>	19.674	139,87	42.623	303,02	2,1665	0,9579
<b>Faro</b>	17.238	85,10	37.973	187,46	2,2029	1,7002
<b>Loulé</b>	34.389	45,03	65.658	85,98	1,9093	1,0756
<b>Olhão</b>	15.230	116,38	26.054	199,10	1,7107	1,7424
<b>S. B. de Alportel</b>	4.958	32,33	6.562	42,79	1,3235	1,6248
<b>Tavira</b>	15.144	24,95	25.313	41,70	1,6715	1,0337
<b>Centro Algarvio</b>	<b>106.633</b>	<b>53,37</b>	<b>204.183</b>	<b>102,19</b>	<b>1,9148</b>	<b>1,2647</b>
<b>Algarve</b>	198.860	39,80	378.161	75,68	1,9016	1,1926

Fonte: INE, Censos 2011

Nas Figuras 2.8 e 2.9 apresentam-se, respetivamente, as **densidades de edifícios e alojamentos por freguesia**, sendo de retirar as seguintes ilações:

- As freguesias que apresentam menor densidade de alojamentos (inferior a 25 aloj/km<sup>2</sup>) são essencialmente as freguesias rurais do interior, nomeadamente Ameixial, Salir, Querença/Tôr/Benafim e Alte em Loulé e Cachopo e Santa Catarina da Fonte do Bispo em Tavira. Estas freguesias correspondem igualmente às freguesias com menor densidade de edifícios (inferiores a 25 edif/km<sup>2</sup>);
- As freguesias com maior densidade de edifícios e de alojamentos localizam-se sobretudo no litoral e registam valores superiores a 700 aloj/km<sup>2</sup> e 200 edif/km<sup>2</sup>, caso das freguesias de Albufeira e Olhos de Água (Albufeira), Olhão (Olhão) e Quarteira (Loulé), que são as que apresentam uma maior taxa de ocupação urbana.

FIGURA 2.8 – DENSIDADE DE EDIFÍCIOS POR FREGUESIA – 2011



Fonte: INE, Censos 2011

FIGURA 2.9 – DENSIDADE DE ALOJAMENTOS POR FREGUESIA – 2011



Fonte: INE, Censos 2011

Importa ainda perceber a distribuição do **rácio residente/alajamento**, o qual se apresenta na Figura 2.10 de forma a diferenciarem-se freguesias com maior peso de residência permanente de freguesias eminentemente turísticas, onde a maioria dos alojamentos apenas se encontra ocupado durante parte do ano, já que as necessidades de transportes e mobilidade são distintas em ambos os casos.

Assim, a análise da Figura 2.12 permite concluir que:

- Das 6 freguesias com número de residentes por alojamento mais baixo (menos de 1 residente por alojamento), 4 situam-se no litoral – Albufeira e Olhos de Água e Guia (concelho de Albufeira), Quarteira (concelho de Loulé), Conceição e Cabanas de Tavira (concelho de Tavira), apontando para uma ocupação vocacionada essencialmente para a segunda residência e o aluguer sazonal e 2 localizam-se no interior – Ameixial em Loulé e Cachopo em Tavira, o que pode ser justificado pelo envelhecimento da população nestas freguesias, o que leva a uma menor dimensão da unidade familiar e ainda à emergência de um turismo de natureza, mais vocacionado para a serra e o barrocal ;
- No extremo oposto, com um rácio residente/alajamento superior à média nacional (1,877), surgem apenas as freguesias de Pechão e Quelfes em Olhão, concluindo-se que as mesmas são áreas onde a residência permanente tem um peso mais elevado;
- Destaque ainda para o rácio número de residentes por alojamento nas freguesias de Conceição e Estoi, Ferreiras, Montenegro e Olhão que são superiores a 1,7, apontando para áreas de residência permanente associadas aos maiores centros urbanos do Centro Algarvio – Albufeira, Olhão e Faro.

**FIGURA 2.10 – RÁCIO RESIDENTE/ALOJAMENTO – 2011**



Fonte: INE, Censos 2011

O crescimento do parque habitacional entre 2001 e 2011 foi uma situação comum em todas as regiões do país, tendo a região do Algarve, no último período intercensitário, crescido a um ritmo superior ao verificado a nível nacional, com uma variação positiva de 36,6% no número de alojamentos. Note-se que desde então o mercado imobiliário mundial e nacional

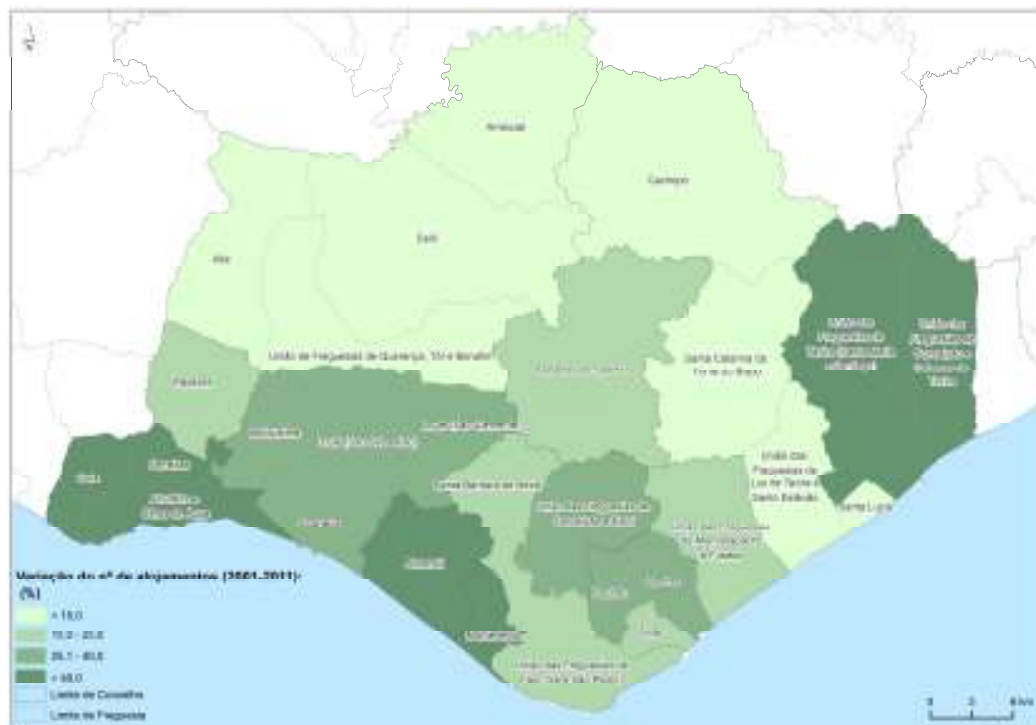


tem tido uma tendência de estagnação e regressão, induzindo-se que atualmente, o número de alojamentos seja semelhante ao registado em 2011.

No conjunto, os seis concelhos do Centro Algarvio apresentam uma **taxa de variação dos alojamentos** de 34,9%, inferior à registada no Algarve que foi de 36,2%, sendo Tavira o concelho que maior crescimento apresenta (+51%) e São Brás de Alportel aquele onde a variação do número de alojamentos foi menor (21,4%).

Todas as freguesias dos concelhos que integram o Centro Algarvio, apresentaram, entre 2001 e 2011, uma taxa de variação positiva (Figura 2.11). Destacam-se com taxas de crescimento superior a 40% as freguesias de Albufeira e Olhos de Água (45,5%), Ferreiras (49,0%) e Guia (61,2%) no concelho de Albufeira, Almancil (48,1%) em Loulé, Montenegro (47,5%) em Faro, Conceição e Cabanas de Tavira (110,7%) e Tavira (60,0%) no concelho de Tavira.

**FIGURA 2.11 – VARIAÇÃO DO NÚMERO DE ALOJAMENTOS – 1991-2011**



Fonte: INE, Censos 2011

## 2.6. ÍNDICES DE DEPENDÊNCIA

A população residente no Algarve apresentava, em 2011, uma estrutura etária ligeiramente mais envelhecida do que a registada em Portugal, com cerca de 132 idosos para cada 100 jovens, valor esse que, no território nacional, se cifrava nos 128,6. No entanto, o conjunto dos concelhos do Centro Algarvio apresenta um índice de envelhecimento menor ao da região onde se insere e ao de Portugal, com 123,4 idosos por cada 100 jovens.

Destes, destaca-se Tavira, com o maior **índice de envelhecimento** (178,3 idosos por cada 100 jovens), seguindo-se São Brás de Alportel (155,7), Loulé (133,4) e Olhão (107,9). Apenas o concelho de Albufeira apresenta um índice de envelhecimento inferior a 100 (85,7).

Tavira foi, em 2011 o concelho do Centro Algarvio que apresentou o maior **índice de dependência de idosos**, com 38,3 idosos por cada 100 habitantes em idade ativa, seguindo-se o concelho de São Brás de Alportel com 35,5, Loulé com 29,5, Olhão com 27,2, Faro com 27 e por último o concelho de Albufeira com 19,4.

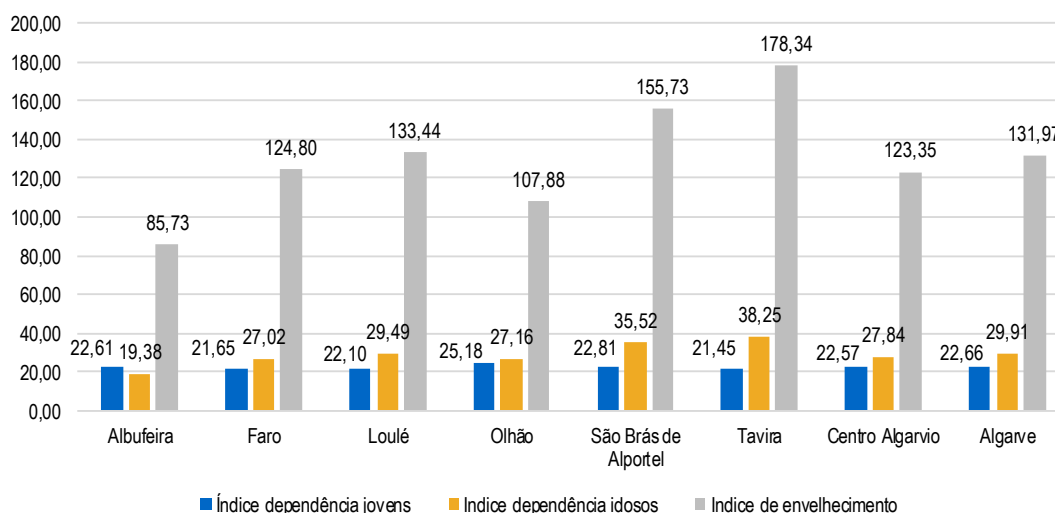
O índice de envelhecimento e o índice de dependência de jovens e idosos por concelho (Figura 2.12) revelam que em três concelhos do Centro Algarvio (Tavira, São Brás de Alportel e Loulé), a população idosa tem um peso mais significativo do que na generalidade do país.

O **índice de dependência de jovens** por concelho tinha, em 2011, um valor semelhante ao registado a nível nacional (22,4 jovens por cada 100 habitantes em idade ativa).

Dos concelhos em estudo, apenas Olhão (25,2) e São Brás de Alportel (22,8) apresentam índices superiores à média do Centro Algarvio, já que os restantes apresentam todos índices de dependência de jovens entre os 21,5 de Tavira e os 22,6 de Albufeira.

Através da análise da Figura 2.12 pode concluir-se que a estrutura populacional não é semelhante nos seis concelhos, existindo alguns bastante envelhecidos, dos quais se destacam Tavira e São Brás de Alportel. O concelho mais jovem a nível populacional é notoriamente o concelho de Albufeira.

**FIGURA 2.12 – ÍNDICE DE ENVELHECIMENTO E ÍNDICES DE DEPENDÊNCIA DE JOVENS E IDOSOS POR CONCELHO - 2011**



Fonte: INE, Censos 2011

Da análise dos **índices de envelhecimento e de dependência de jovens à freguesia** apresentados nas Figuras 2.13 e 2.14, salienta-se:

- As freguesias de Cachopo em Tavira e Ameixial e Alte em Loulé são as mais envelhecidas do Centro Algarvio com índices de envelhecimento de 1.500, 1.157 e 419 idosos por cada 100 jovens respetivamente;
- Para além das três freguesias supramencionadas são igualmente de destacar a generalidade das freguesias localizadas no interior da área de estudo, nomeadamente Querença/Tôr/Benafim em Loulé e Santa Catarina da Fonte do Bispo, todas com índices de envelhecimento significativo (entre 300 e 400 idosos por cada 100 jovens) e com

Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável do Centro Algarvio

Fase 1 – Caracterização e Diagnóstico

índices de dependência de jovens relativamente baixos (todos abaixo dos 20 jovens por cada 100 pessoas em idade ativa);

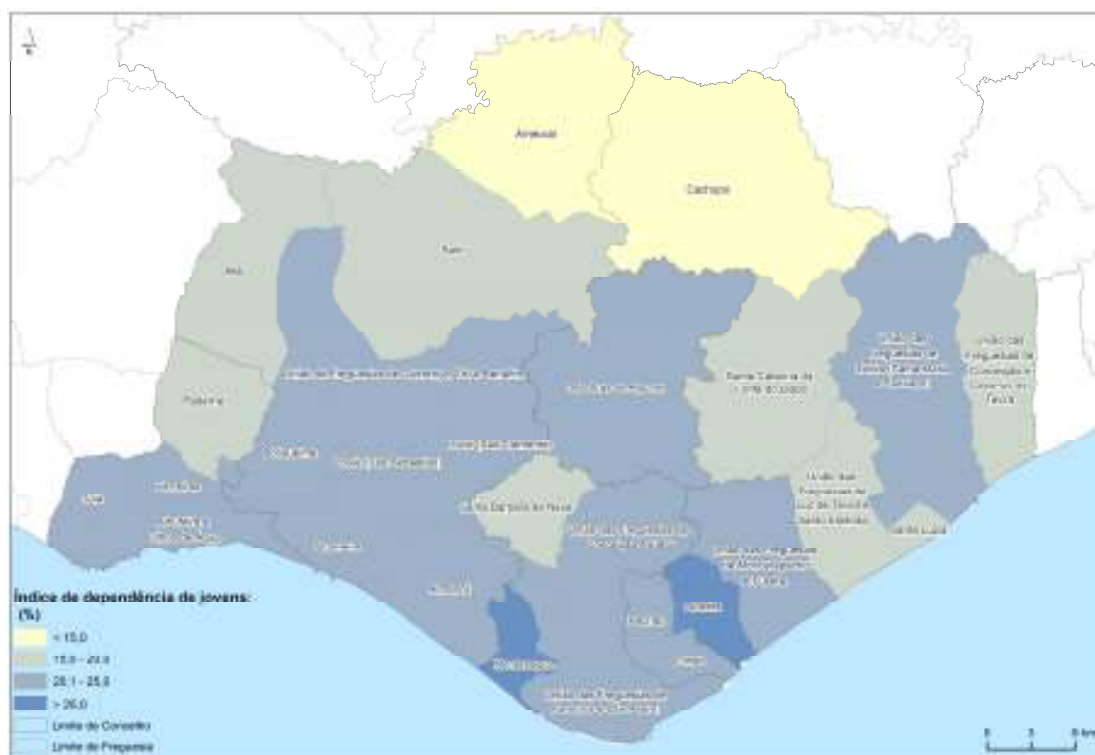
- Em oposição surgem as freguesias de Albufeira e Olhos de Água e de Ferreiras no concelho de Albufeira, Quarteira em Loulé, Montenegro em Faro e Quelfes em Olhão, com estruturas demográficas relativamente jovens, pelo que apresentam os índices de envelhecimento mais baixos do Centro Algarvio (entre 70 e 100 idosos por cada 100 jovens) e índices de dependência de jovens relativamente elevados (entre 20 e 25);
- As restantes freguesias encontram-se numa situação intermédia, apresentando estruturas demográficas adultas com tendência para o envelhecimento, como demonstram os índices de envelhecimento, todos eles superiores a 100.

FIGURA 2.13 – ÍNDICE DE ENVELHECIMENTO POR FREGUESIA - 2011



Fonte: INE, Censos 2011

FIGURA 2.14 – ÍNDICE DE DEPENDÊNCIA DE JOVENS - 2011

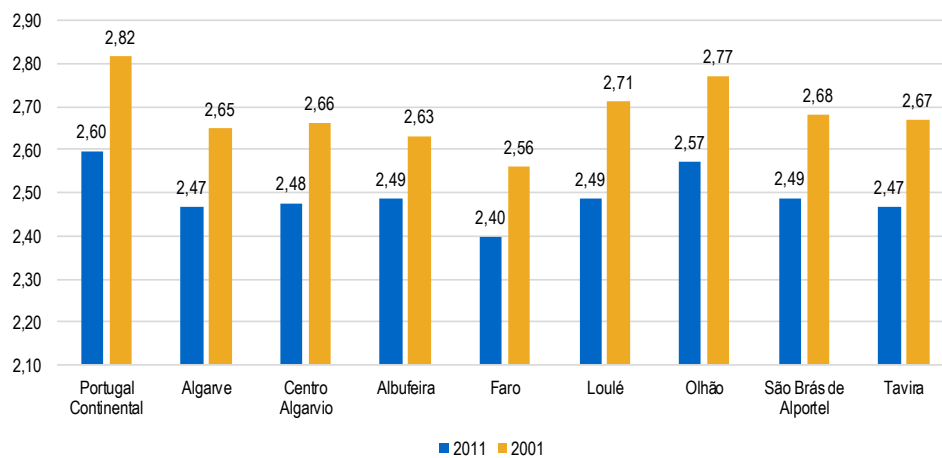


Fonte: INE, Censos 2011

## 2.7. DIMENSÃO MÉDIA DA FAMÍLIA

A **dimensão média das famílias** no Centro Algarvio era, em 2011, de 2,48 pessoas, valor inferior ao calculado com base nos Censos 2001 (2,72 pessoas/família), o que aponta para uma cada vez menor número de filhos por família e para a estabilização dos níveis de crescimento naturais da população (Figura 2.15). Esse valor era, no entanto, semelhante ao registado na NUTS II do Algarve, que se cifrava em 2,47 em 2011, mas bastante inferior ao registado em Portugal Continental (2,6 pessoas/família).

FIGURA 2.15 – DIMENSÃO MÉDIA DA FAMÍLIA EM 2001 E 2011

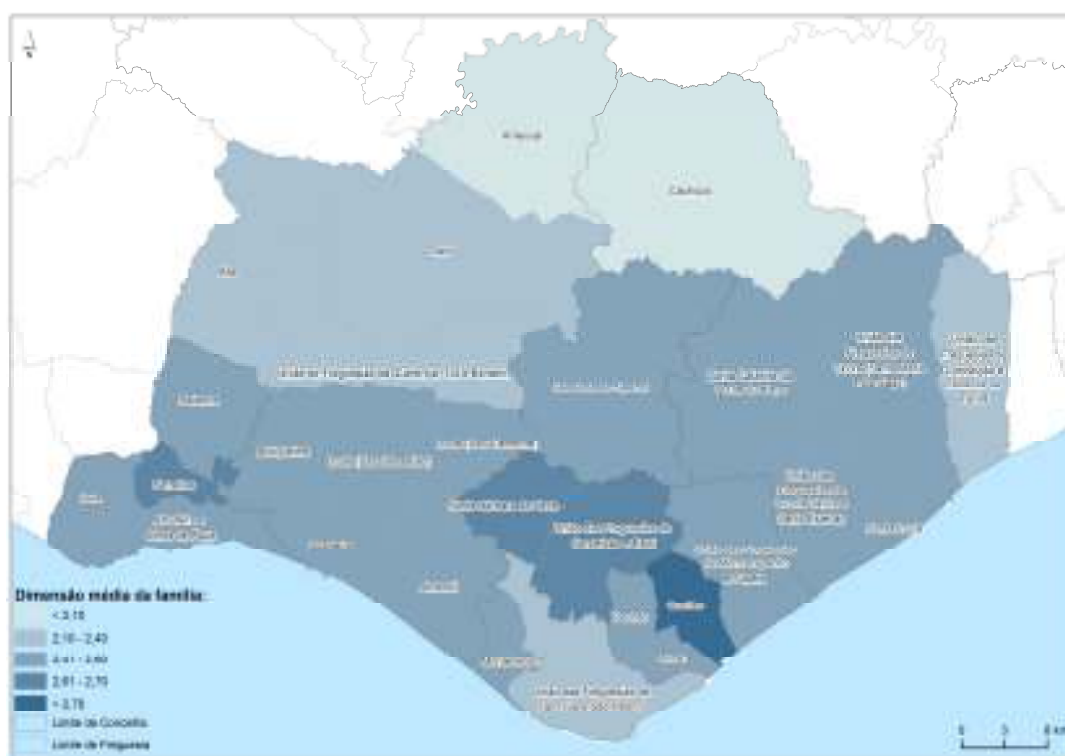


Fonte: INE, Censos 2001 e 2011

Todos os concelhos abrangidos pelo presente estudo registam uma dimensão média da família semelhante à média do Centro Algarvio, sendo o concelho de Faro a exceção com uma dimensão média da família de 2,4 pessoas assim como o concelho de Olhão cuja dimensão da família é de 2,57 pessoas.

No entanto esta distribuição não é homogénea em toda a área em estudo. Como se pode observar na Figura 2.16, as freguesias de Quelfes (2,74) em Olhão e de Conceição e Estoi (2,62) e Santa Bárbara de Nexe (2,61) em Faro, apresentam valores bastante superiores aos do Centro Algarvio e ainda superiores aos de Portugal Continental.

FIGURA 2.16 – DIMENSÃO MÉDIA DAS FAMÍLIAS POR FREGUESIA – 2011



Fonte: INE, Censos 2011

Estas **freguesias** apresentam **índices de dependência de idosos** relativamente baixos e índices de dependência de jovens mais elevados do que a média do Centro Algarvio, indiciando a presença de uma população mais jovem, composta por famílias jovens e com filhos.

As freguesias com menor número de pessoas, que correspondem às mais envelhecidas por família, são o Ameixial (1,99) em Loulé e a freguesia do Cachopo (2,06) em Tavira, as quais têm coeficientes de dependência de idosos bastante elevados, podendo concluir-se que a maioria das famílias destas freguesias são compostas por casais idosos ou viúvos sem filhos.

Conclui-se que as famílias de maiores dimensões se localizam nas freguesias localizadas na faixa litoral, longe dos locais onde o custo da habitação tem um peso mais elevado, mas suficientemente próxima dos principais centros de emprego, indiciando uma população empregada nas principais aglomerações urbanas do Centro Algarvio e residente nas freguesias envolventes destes, efetuando deslocações pendulares entre o seu local de residência e o seu local de trabalho. Apenas

as freguesias de Montenegro em Faro e de Tavira em Tavira, áreas eminentemente residenciais e de comércio e serviços se apresentam como exceções.

## 2.8. SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO

Com cerca de 258.235 habitantes, os seis concelhos do Centro Algarvio concentravam, em 2011, cerca de 57% da população do Algarve, tendo todos os concelhos registado acréscimos de residentes entre 2001 e 2011, embora com ritmos diferenciados, com os crescimentos mais significativos a registarem-se em Albufeira (+29%, correspondente a mais 9.285 habitantes), Loulé (+19% - 11.462 habitantes), Faro (+11% - 6.509 habitantes) e Olhão (+11% - 4.588 habitantes). São Brás de Alportel (+6%) e Tavira (+5%) são os concelhos com menos crescimentos.

Ao nível demográfico e socioeconómico, o território do Centro Algarvio apresenta duas realidades distintas:

- Uma faixa mais litoral que integra a unidade territorial do Litoral Sul e Barrocal, onde se localiza a parcela mais significativa da população residente da área de intervenção, bem como as principais infraestruturas, equipamentos e atividades económicas;
- Uma zona do território mais interior, que integra uma parte dos concelhos de São Brás de Alportel, Loulé e Tavira e que apresenta menores densidades demográficas, com características rurais.

A nível **demográfico**, a evolução recente da população residente nas diversas freguesias que constituem o Centro Algarvio tem demonstrado uma tendência de agravamento nas desigualdades verificadas entre o litoral e o interior.

São disso exemplo as freguesias mais setentrionais de Loulé (Alte, Ameixial e Salir) e de Tavira (Cachopo, Santa Catarina da Fonte do Bispo, Santa Luzia e Liz de Tavira e Santo Estevão) e ainda a freguesia de Paderne em Albufeira, todas com quebras populacionais, entre 2001 e 2011, superiores a 5%, chegando a atingir os 30% na freguesia de Cachopo em Tavira, enquanto as freguesias mais litorais de Albufeira, Faro (Montenegro), Loulé (Almancil, Quarteira e São Clemente), Olhão (Quelfes) e Tavira (Tavira) registaram, no mesmo período, taxas de crescimento populacional superiores a 20%.

A análise da **ocupação do território** expressa pelos indicadores de densidade de ocupação (populacional, de edifícios e de alojamentos) vem corroborar a tendência apontada, com as sedes de concelho de Albufeira, Faro e Olhão, as mais próximas do litoral, e outras sedes de freguesia igualmente importantes como Quarteira e Quelfes a apresentarem densidades populacionais superiores a 500 hab/km<sup>2</sup>.

A análise da **densidade populacional** evidencia uma maior concentração da população nas freguesias do litoral, uma menor concentração gradual nas freguesias envolventes aos centros urbanos e valores baixos nas freguesias do barrocal (mais interiores).

Os contrastes litoral/interior são igualmente evidentes no que respeita à **estrutura etária da população**, sendo as freguesias do interior as que apresentam maior peso da população idosa (Alte, Ameixial, Querença/Tôr/Benafim, Salir, Cachopo e Santa Catarina da Fonte do Bispo), todas com mais de 34% de população com 65 ou mais anos. Confirmam esta tendência de envelhecimento os elevados índices de dependência de idosos e os baixos índices de dependência de jovens registados nestas freguesias.

Com estruturas etárias mais jovens, com menores índices de envelhecimento demográficos destacam-se as freguesias de:

- Ferreira (Albufeira), associada ao forte dinamismo demográfico do concelho registado no concelho nas últimas décadas;
- Quarteira (Loulé) que registou um crescimento populacional significativo assumindo-se como o principal centro urbano do concelho de Loulé;

Montenegro (Faro) e Quelfes (Olhão) resultado dos processos de expansão das respetivas cidades.

### 3. TENDÊNCIAS SOCIOECONÓMICAS

#### 3.1. POPULAÇÃO POR SETOR DE ATIVIDADE ECONÓMICA

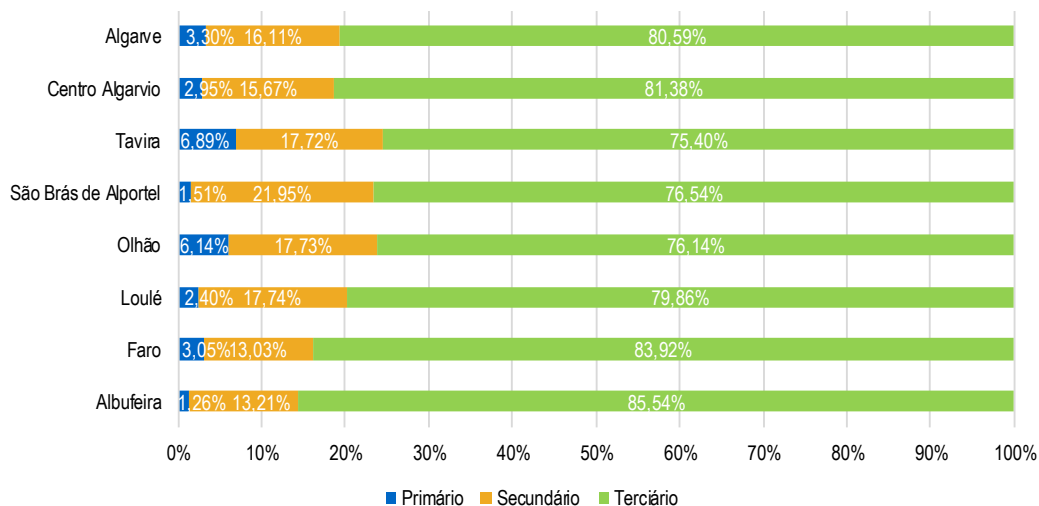
Em Portugal, segundo o Censos de 2011, cerca de 2,9% da população estava empregada no setor primário, 26,9% no setor secundário e 70,2% no setor terciário. Na região do Algarve o setor primário tinha um peso semelhante (3,3%), mas a percentagem de população a trabalhar no setor secundário era mais reduzida (16,1%), tendo o setor terciário um maior peso, com 80,6% da população empregada.

No Centro Algarvio os valores percentuais de população empregada eram muito semelhantes aos registados para a região do Algarve, predominando a população ativa no setor terciário (81,4%), sendo de 15,7% a população empregue no setor secundário e de 2,95% o peso do setor primário.

Em termos concelhios (Figura 3.1) Albufeira é o concelho com menor percentagem de população empregada no setor primário (1,26%) e com maior peso de população empregue no setor terciário (85,6%). São Brás de Alportel assume-se como o concelho mais representativo em termos de população empregue no setor secundário (22%), sendo um dos concelhos que menos contribui para o peso do setor terciário, com 76,5% da sua população empregue neste setor, tendo ainda uma população empregue no setor primário pouco representativa (1,51%).

A par de São Brás de Alportel, também Tavira, Loulé e Olhão apresentam um peso do setor terciário inferior à média do Centro Algarvio (inferior a 80%), sendo Tavira e Olhão os únicos dois concelhos da área de estudo com um peso do setor primário superior à média da NUTS II do Algarve – respetivamente de 6,1% e 5%.

FIGURA 3.1 – POPULAÇÃO ATIVA POR SETOR DE ATIVIDADE ECONÓMICA - 2011



Fonte: INE, Censos 2011

Na Figura 3.2 apresenta-se a **população empregada por setor de atividade** por freguesia, que corrobora os valores apresentados para os concelhos, nomeadamente:

- A existência de diversas freguesias com peso significativo da população empregue no setor primário (superior a 15%), casos de Cachopo e Luz de Tavira e Santo Estevão em Tavira, Ameixial em Loulé e Fuseta Moncarapacho em Olhão;

- Valores significativos de população empregue no setor secundário na freguesia de Santa Catarina da Fonte do Bispo, com mais de 35% da sua população empregue neste setor e ainda as freguesias de Santa Bárbara de Nexe e Conceição e Estoi em Faro, São Brás de Alportel, Cachopo em Olhão e Almancil, Alte, Ameixial, Querença/Tôr/Benafim e Salir em Loulé, todas com um peso da população empregada no setor secundário entre 20% e 30%.

FIGURA 3.2 – POPULAÇÃO EMPREGADA POR SETOR DE ATIVIDADE POR FREGUESIA – 2011



Fonte: INE, Censos 2011

Em Loulé, apesar da existência de várias freguesias com uma taxa significativa de população a trabalhar no setor primário (Ameixial, Alte e Salir), foi um dos concelhos a apresentar mais freguesias onde mais de metade da população (50%) trabalhava no setor terciário (Almancil, Boliquiteime, Quarteira, São Clemente e São Sebastião).

Em 2011 o concelho de Faro tinha duas freguesias (Faro e Montenegro) onde mais de 85% da sua população estava empregue no setor terciário. Esta situação é facilmente justificada por se tratar da sede de distrito, onde se concentram grande parte dos equipamentos públicos da região do Algarve, destacando-se o Hospital e a Universidade.

Como referido, nos concelhos de Tavira, Olhão e Loulé, existe ainda uma forte presença do setor primário nalgumas freguesias, o que, aliado à baixa densidade de ocupação, denota a ruralidade destes territórios. Em contraponto, todas as freguesias do concelho de Albufeira possuem mais de 80% da sua população a trabalhar no setor terciário, enquanto em Faro esse valor se encontra acima dos 70% em todas as freguesias, o que revela que na generalidade estes dois concelhos têm uma estrutura populacional e funcional fundamentalmente urbana.

### 3.2. EMPRESAS POR MUNICÍPIO

Quanto à dinâmica evolutiva do número de empresas (por município da sede), a análise do Quadro 3.1 permite constatar que o Centro Algarvio registou um declínio do número de empresas com sede neste território, uma tendência patente



numa variação de -6,0% no período 2010-2014, quebra superior à verificada na globalidade da região onde a área em estudo se insere, já que no Algarve esta quebra foi de -5,5%.

É de referir a quebra de mais de 6,5% no número de empresas registadas nos municípios de Olhão, Faro e Loulé, seguidos de Albufeira com menos 6,4% de empresas, São Brás de Alportel com uma quebra de 2,8% e Tavira, cuja quebra foi apenas de 0,1%, existindo, em 2014, apenas menos 2 empresas que em 2010.

**QUADRO 3.1 – EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE EMPRESAS POR MUNICÍPIO (2010-2014)**

Concelho	2010	2011	2012	2013	2014	Variação (%) 2010/14	% no Centro Algarvio
Albufeira	6.275	6.526	6.138	5.807	5.871	-6,4	18,2
Faro	8.654	9.306	8.762	8.158	8.102	-6,9	25,2
Loulé	10.266	10.664	10.086	9.567	9.569	-6,8	29,7
Olhão	4.884	5.144	4.870	4.580	4.516	-7,5	14,0
São Brás de Alportel	1.260	1.364	1.281	1.206	1.225	-2,8	3,8
Tavira	2.898	3.210	3.130	2.895	2.896	-0,1	9,00
<b>Centro Algarvio</b>	<b>34.237</b>	<b>36.214</b>	<b>34.267</b>	<b>32.213</b>	<b>32.179</b>	<b>-6,0</b>	<b>100,00</b>
Algarve	57.821	61.636	58.333	54.808	54.625	-5,5	-

Fonte: INE - Anuários Estatísticos, vários anos

Faro e Loulé são os concelhos que mais contribuem para o total de empresas do Centro Algarvio, representando, no seu conjunto quase 55% do total, seguindo-se Albufeira com 18,2%, Olhão com 14%, Tavira com 3,8% e São Brás de Alportel com 3,8%:

### 3.3. TAXA DE ATIVIDADE

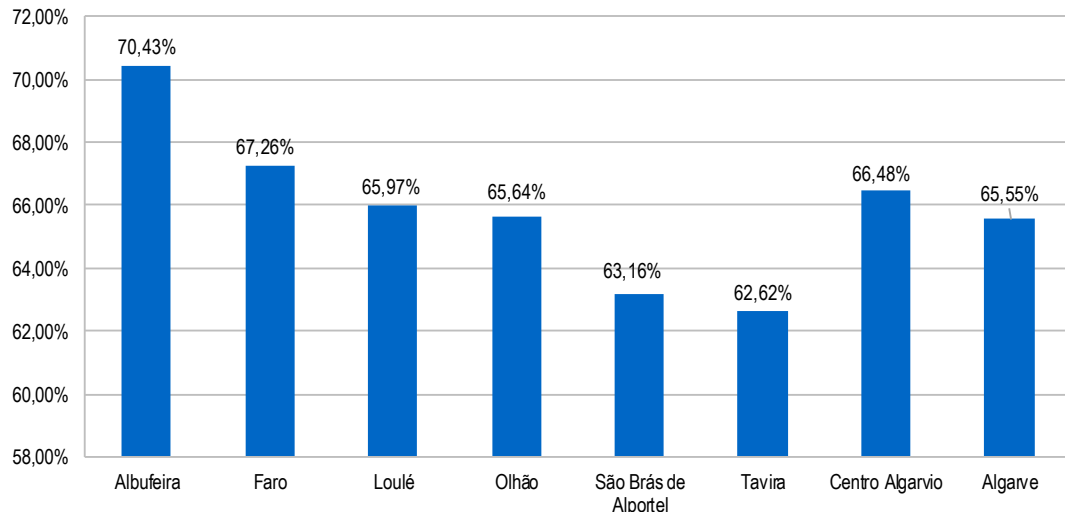
No que respeita à taxa de atividade<sup>2</sup> em 2011, esta ascende a 66,5% no Centro Algarvio, valor ligeiramente superior ao registado para a totalidade da região do Algarve (65,6%).

É no município de Albufeira que se regista a maior taxa de atividade da região em análise (70,4%), fruto da atratividade populacional deste município face a ser um dos maiores polos empregadores da região em matéria de restauração e hotelaria. Segue-se Faro, com uma taxa de atividade superior à média do Centro Algarvio (67,3%), o qual beneficia de ser sede de distrito, onde se localizam grande parte dos equipamentos públicos da região, fazendo deste concelho um dos maiores polos empregadores do Algarve.

No extremo oposto situa-se o município de Tavira com uma taxa de atividade de 62,6%. Os restantes municípios apresentam taxas de atividade entre os 63,2% de São Brás de Alportel e os 66% de Olhão, todos abaixo da média do centro Algarvio.

<sup>2</sup> Peso da população ativa sobre o total da população

FIGURA 3.3 – TAXA DE ATIVIDADE NOS CONCELHOS DO CENTRO ALGARVIO - 2011



Fonte: INE – Censos 2011

FIGURA 3.4 – TAXA DE ATIVIDADE NAS FREGUESIAS DO CENTRO ALGARVIO – 2011



Fonte: INE – Censos 2011 e CAOP 2015

No entanto, e como se pode observar na Figura 3.4 estes valores apresentam algumas assimetrias dentro dos municípios, com freguesias a apresentarem taxas de atividade inferiores a 50%, como é o caso das freguesias de Cachopo em Tavira (35,1%) e Ameixial no concelho de Loulé (45,6%).

Pelos baixos valores de taxa de atividade destacam-se ainda as freguesias de Alte, Salir e Querença/Tôr/Benafim em Loulé e Santa Catarina da Fonte do Bispo em Tavira, com taxas de atividade inferiores a 60%, sendo de referir, neste último concelho, que todas as freguesias registam taxas de atividade iguais ou inferiores a 65%, muito embora esta seja, em todas as freguesias, superior a 60% o que demonstra uma relativa homogeneidade do mesmo.

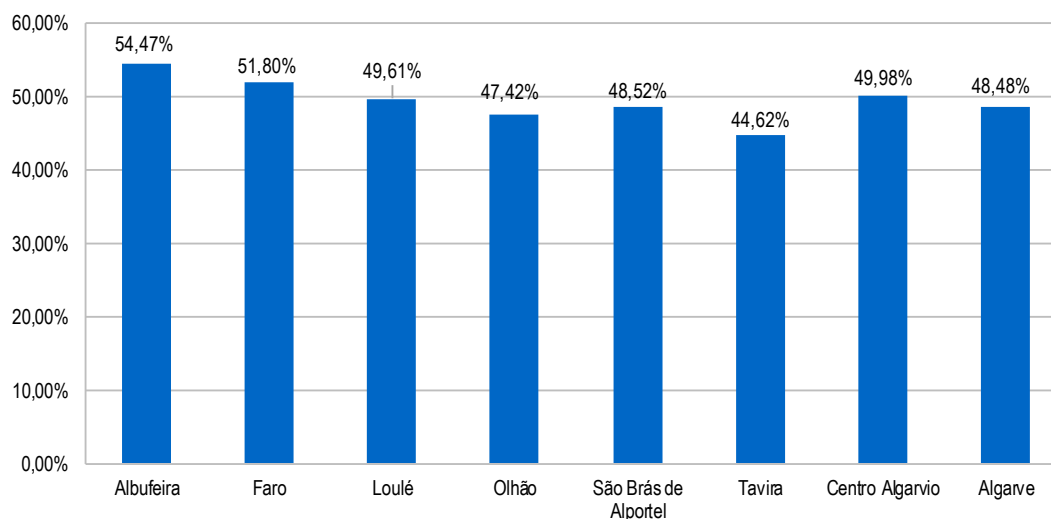
Apenas 3 freguesias apresentam taxas de atividade superiores a 70% - Albufeira e Olhos de Água (71,7%) e ferreiras (70,7%) no concelho de Albufeira e Quarteira (70,2%) em Loulé, devendo-se este último valor, essencialmente à presença, nesta freguesia, do complexo turístico de Vilamoura.

### 3.4. TAXA DE EMPREGO

O retrato da **taxa de emprego** por concelho e por freguesia permite aferir sobre a relação entre a população empregada e a população com 15 ou mais anos de idade.

A taxa de emprego cifra-se em 50% no conjunto do Centro Algarvio, valor inferior ao registado para a totalidade da região do Algarve (48,5%). Os municípios de Tavira (44,6%), Olhão (47,4%), São Brás de Alportel (48,5%) e Loulé (49,6%) apresentam as taxas de emprego da população residente mais baixas, abaixo do valor verificado para a totalidade do Centro Algarvio, contrastando com os municípios de Albufeira (54,5%) e de Faro (51,8%) que evidenciam as taxas de emprego mais elevadas (Figura 3.5).

FIGURA 3.5 – TAXA DE EMPREGO NOS CONCELHOS DO CENTRO ALGARVIO - 2011



Fonte: INE – Censos 2011

O retrato da **taxa de emprego por freguesia** (Figura 3.6) permite concluir que os valores relativos mais elevados (superiores a 50,0%) se registam nas freguesias da Albufeira e Olhos de Água (55,2%), Ferreiras (57,6%) e Guia (54,0%),

no concelho de Albufeira, Faro (52,2%) e Montenegro (60,1%) em Faro, Almancil (52,0%) e Quarteira (52,7%) no município de Loulé e as freguesias de Pechão (52,0%) e Quelfes (51,3%) em Olhão.

No registo contrário encontram-se as freguesias de Ameixial e Querença/Tôr/Benafim em Loulé e Cachopo em Tavira, todas com taxas de emprego inferiores a 30%.

FIGURA 3.6 – TAXA DE EMPREGO NAS FREGUESIAS DO CENTRO ALGARVIO - 2011



Fonte: INE – Censos 2011 e CAOP 2015

### 3.5. DESEMPREGO

Como se pode observar na Figura 3.7, nos últimos 6 anos, o Centro Algarvio registou um incremento do número de desempregados inscritos no centro de emprego, incremento esse que foi mais acentuado nos anos de 2012 a 2014, tendo desde então invertido a tendência, com uma quebra do número de desempregados, sem que, no entanto, estes valores, regressem aos verificados em 2011.

Da análise da Figura 3.7 e do Quadro 3.2 pode concluir-se que:

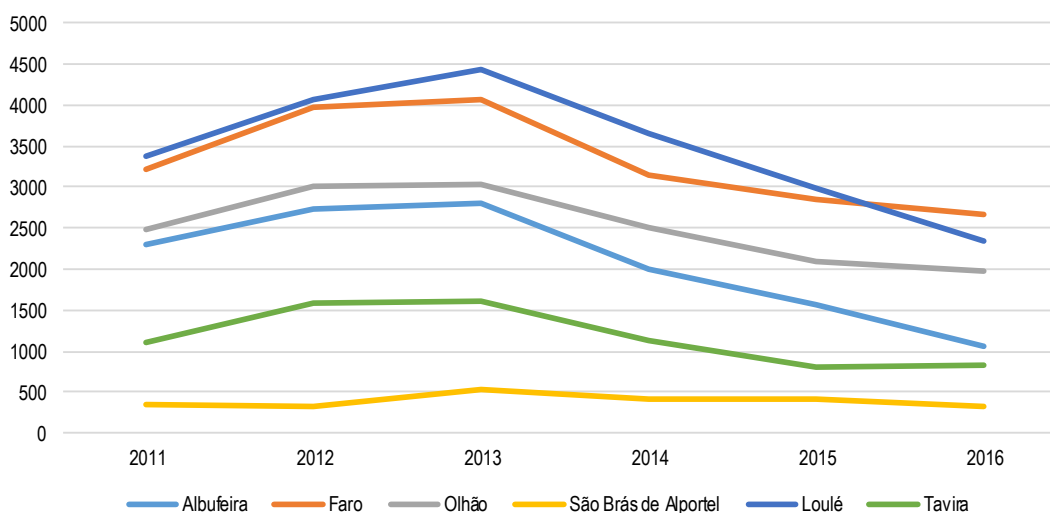
- Entre maio de 2011 e maio de 2016 o número de desempregados nos concelhos do Centro Algarvio diminuiu 28,2%;
- Entre 2011 e 2013 registou-se um aumento significativo do número de desempregados em todos os concelhos. Entre 2011 e 2012, os maiores aumentos registaram-se em Faro (23,1%) e em Olhão (21%), enquanto que entre 2012 e 2013 o maior aumento deu-se em São Brás de Alportel (+56,9%). De referir que nestes dois anos apenas se registou uma quebra do número de desempregados inscritos no centro de emprego entre 2011 e 2011 no município de São Brás de Alportel;
- Desde 2013 que o número de desempregados inscritos nos centros de emprego tem vindo a diminuir na totalidade dos concelhos do Centro Algarvio;

Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável do Centro Algarvio

Fase 1 – Caracterização e Diagnóstico

- Albufeira apresenta-se como o concelho que mais emprego criou no período em análise, com uma quebra de mais de 53% no número de desempregados, seguindo-se Loulé, com menos 30% de desempregados em maio de 2016 face ao mesmo mês de 2011, Tavira, com menos 24,4% de desempregados, Olhão, com uma quebra de 21%, seguindo-se-lhe Faro com menos 17,1% de desempregados. Por fim, a menor redução do número de desempregados deu-se em São Brás de Alportel.

FIGURA 3.7 – EVOLUÇÃO DO DESEMPREGO NO CENTRO ALGARVIO



Fonte: IEFP – Instituto do Emprego e Formação Profissional – Estatísticas por concelho – fevereiro de cada ano

QUADRO 3.2 – VARIACÃO DO DESEMPREGO NO CENTRO ALGARVIO (%)

Concelhos	2012/11	2013/12	2014/13	2015/14	2016/15	2016/2011
Albufeira	19,2	2,0	-28,8	-21,8	-31,3	-53,5
Faro	23,1	2,2	-22,5	-9,0	-6,5	-17,1
Loulé	20,5	9,1	-17,7	-17,9	-21,8	-30,5
Olhão	21,0	0,4	-17,4	-16,6	-5,6	-21,0
São Brás de Alportel	-2,1	56,9	-19,1	-3,1	-21,9	-5,9
Tavira	44,0	1,3	-28,9	-28,1	1,3	-24,4
Centro Algarvio	22,4	4,7	-21,9	-16,5	-14,2	-28,2

Fonte: IEFP – Instituto do Emprego e Formação Profissional – Estatísticas por concelho – fevereiro de cada ano

### 3.6. EMPREGO E POLOS GERADORES ATRACTORES

#### 3.6.1. Polos Atractores e Geradores de Viagens

##### 3.6.1.1. Equipamentos de ensino

De acordo com a informação recolhida no âmbito do EMI e atualizada pelos municípios para o presente PAMUS, a rede educativa do Centro Algarvio é composta por cerca de 210 equipamentos de ensino, que abrangem os níveis de ensino pré-escolar, básico e secundário, aos quais acrescem 6 equipamentos de ensino superior, três dos quais associados ao ensino da música.

A análise da distribuição dos equipamentos por concelho (Quadro 3.3) evidencia uma maior concentração nos concelhos de Faro, com 53 equipamentos de ensino (25,2%) e Loulé com 50 equipamentos de ensino (23,8%). São Brás de Alportel é o concelho com menor número de equipamentos (10%), o que não será de estranhar, dado que se trata do concelho de menor dimensão e com menor população do Centro Algarvio.

**QUADRO 3.3 – EQUIPAMENTOS DE ENSINO NOS MUNICÍPIOS DO CENTRO ALGARVIO**

Concelhos	Nº equipamentos	%
Albufeira	39	18,6%
Faro	53	25,2%
Loulé	50	23,8%
Olhão	34	16,2%
São Brás de Alportel	10	4,8%
Tavira	24	11,4%
<b>Centro Algarvio</b>	<b>210</b>	<b>100,0%</b>

Fonte: Municípios do Centro Algarvio (agosto/setembro 2016)

Como se pode observar na Figura 3.8, estes localizam-se maioritariamente nas freguesias sede de concelho, onde se podem encontrar equipamentos de todos os graus de ensino, desde o pré-escolar ao secundário.

No conjunto dos concelhos estudados verifica-se a ausência de equipamentos do ensino pré-escolar público em seis freguesias, são elas Ameixial no concelho de Loulé, as freguesias de Cachopo, Cabanas de Tavira, Santa Catarina e Santa Luzia em Tavira e a freguesia de Estoi no concelho de Faro. Estas falhas no serviço público, geralmente são colmatadas por instituições privadas de solidariedade social que possuem jardins de infância e centros de atividades de tempos livres.

O ensino secundário tem um maior peso nos concelhos mais populosos, como o caso de Faro com três escolas secundárias, Loulé com duas escolas secundárias e os concelhos de Albufeira, Olhão, São Brás de Alportel e Tavira, cada um servido por uma escola secundária.

Relativamente ao ensino superior, e para além da Universidade do Algarve, são de destacar os seguintes equipamentos:

- Um estabelecimento de Ensino Superior Privado em Loulé – Instituto Superior D. Afonso III;
- A Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Algarve e o Conservatório Regional do Algarve, ambos situados em Faro;
- O Conservatório de Música de Olhão e a Academia de Música de Faro.

De destacar, nos equipamentos de ensino, a Universidade do Algarve como principal polo atrator e gerador de viagens. Este equipamento encontra-se dividido em dois polos, um na freguesia de Montenegro – Polo de Gambelas e na freguesia de Faro – Polo da Penha, com 720 e 413 funcionários e 3.883 e 2.897 alunos respetivamente, o que perfaz um

total de cerca de 7.900 utilizadores por dia, perfazendo um total de mais de 15 mil viagens em dia útil, de e para os dois polos da Universidade do Algarve.

FIGURA 3.8 – EQUIPAMENTOS DE ENSINO



Fonte: Municípios do Centro Algarvio (agosto/setembro 2016)

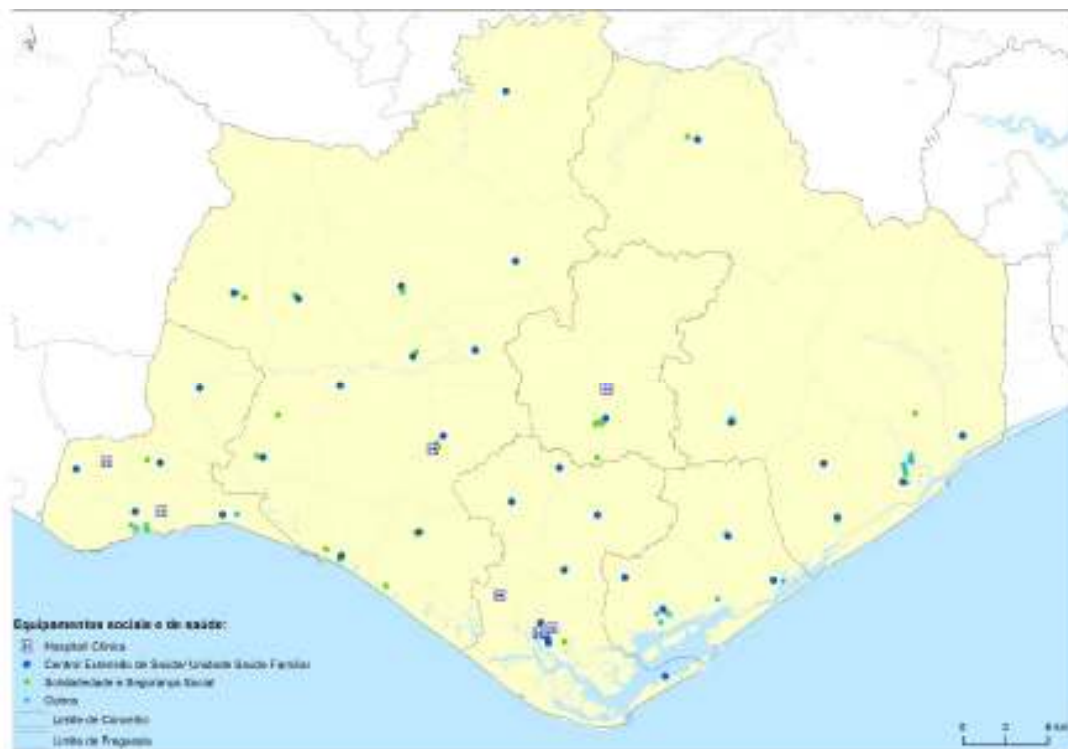
### 3.6.1.2. Equipamentos sociais e de saúde

A rede pública de cuidados de saúde dos municípios do Centro Algarvio estrutura-se em torno de um hospital público – Hospital de Faro, integrante do Centro Hospitalar do Algarve e uma rede de centros de saúde e respetivas extensões e unidades de saúde familiar que cobrem a quase totalidade da área de intervenção, a qual é complementada por uma rede privada bastante vasta e que abrange a quase totalidade da área de intervenção.

O Hospital de Faro é o principal equipamento de saúde do Centro Algarvio, pelas suas valências e área de influência que abrange toda a região. Complementam a oferta de serviços hospitalares, cinco estabelecimentos privados, a saber: a Clínica Particular do Algarve (na Guia), unidade integrante do Hospital Particular do Algarve, o HPP de Gambelas e o Hospital Privado de Santa Maria em Faro, o HPP de Loulé, o HPP de Albufeira e o Centro de Medicina e Reabilitação do Sul, situado em São Brás de Alportel e integrante da rede de cuidados de saúde da Santa Casa da Misericórdia.

A distribuição territorial destes equipamentos encontra-se representada na Figura 3.9, podendo concluir-se da maior concentração de equipamentos de saúde em Loulé e Faro e ainda nas sedes de concelho e freguesia dos concelhos de Albufeira, Faro e Loulé.

FIGURA 3.9 – EQUIPAMENTOS SOCIAIS E DE SAÚDE



Fonte: Municípios do Centro Alentejo (agosto/setembro 2016)

Na categoria “Outros” incluem-se ainda alguns equipamentos relevantes como sejam a Unidade de Longa Duração e Manutenção de Santa Catarina e a Unidade de Média Duração e Reabilitação de Tavira, ambas pertencentes à Cruz Vermelha de Tavira.

Nos equipamentos de solidariedade e segurança social incluem-se Centros de Apoio à Criança, Lares de Idosos, Centros de Segurança Social, Centros Comunitários, Sociais e Paroquiais e Casas do Povo, entre outros de menor importância.

Dos equipamentos identificados, destaca-se, pela sua importância enquanto polo atrator e gerador de viagens o Hospital de Faro, que, de acordo com informação recolhida no âmbito do EMI tinha, em 2012, cerca de 2.417 funcionários, a que se juntam os visitantes diários, tanto de pacientes internados nas 666 camas desta unidade como das consultas externas. Note-se que, em 2015, o Centro Hospitalar do Algarve efetuou cerca de 345 mil consultas externas. Considerando o Hospital de Faro como a principal unidade de saúde deste centro hospitalar, e considerando ainda uma visita diária por cama, estima-se que os visitantes gerem cerca de 2.000 viagens em dia útil às quais se juntam as 2.400 viagens dos funcionários, o que perfaz cerca de 9.000 viagens diárias de e para o Hospital de Faro.

Atendendo a que se trata de uma região turística que mais que duplica a sua população no período de verão é expectável que nesse período o número de viagens geradas e atraídas por este equipamento seja muito superior ao estimado.

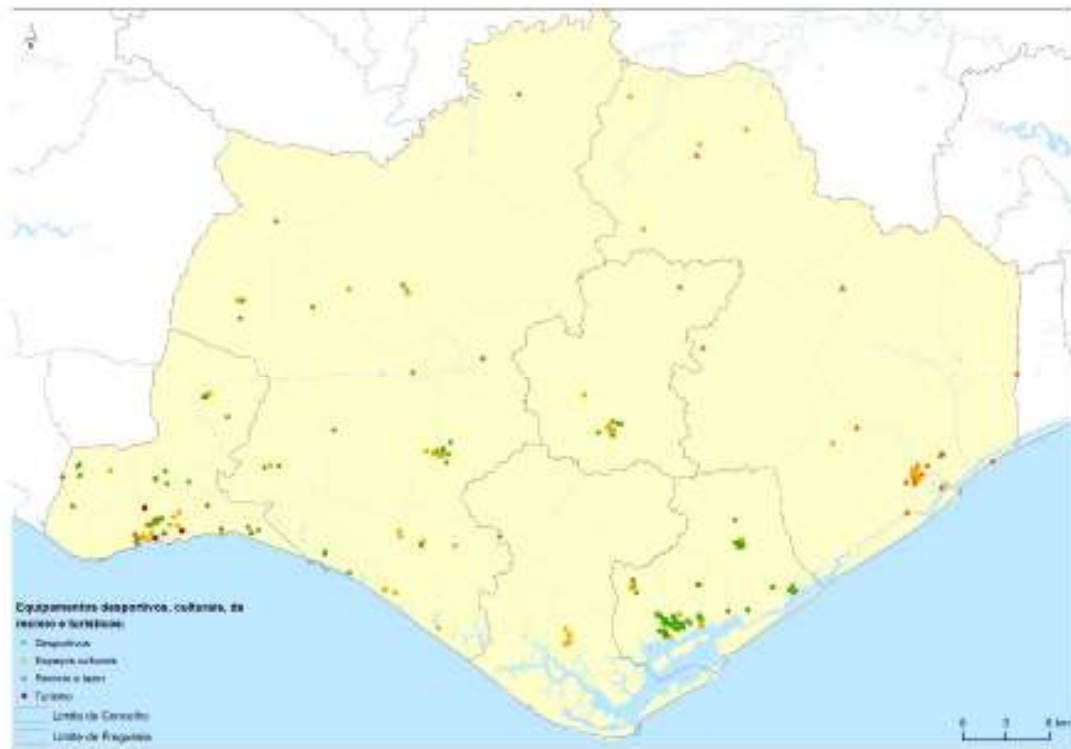


### 3.6.1.3. Equipamentos desportivos, culturais, de recreio e turísticos

No presente ponto analisam-se os equipamentos desportivos, culturais, recreativos e turísticos existentes no Centro Algarvio, os quais estão representados na Figura 3.10, podendo observar-se que, e tal como já registado para os equipamentos de ensino, existe uma maior cobertura nos concelhos de Faro e Loulé, nas freguesias de maior concentração populacional, as quais apresentam um maior número de equipamentos culturais e de lazer, nomeadamente bibliotecas.

A generalidade das sedes de concelho do Centro Algarvio regista a presença de auditórios e bibliotecas municipais sendo que estas últimas apresentam extensões e polos nas principais sedes de freguesia dos respetivos municípios.

**FIGURA 3.10 – EQUIPAMENTOS DESPORTIVOS, CULTURAIS, DE RECREIO E TURÍSTICOS**



Fonte: Municípios do Centro Algarvio (agosto/setembro 2016)

Nos equipamentos desportivos incluem-se como principais infraestruturas os campos municipais, polidesportivos e campos de jogos, estádios municipais e complexos desportivos, dos quais se destaca o Estádio do Algarve, infraestrutura âncora dos principais eventos desportivos, com capacidade para cerca de 30.000 pessoas, mas cuja procura é sazonal e esporádica não gerando um volume de viagens regulares significativo. É necessário, no entanto assegurar que em dias de eventos desportivos de grande relevância o acesso ao estádio é feito sem grandes constrangimentos, efetuando por exemplo um reforço dos transportes públicos que o servem.

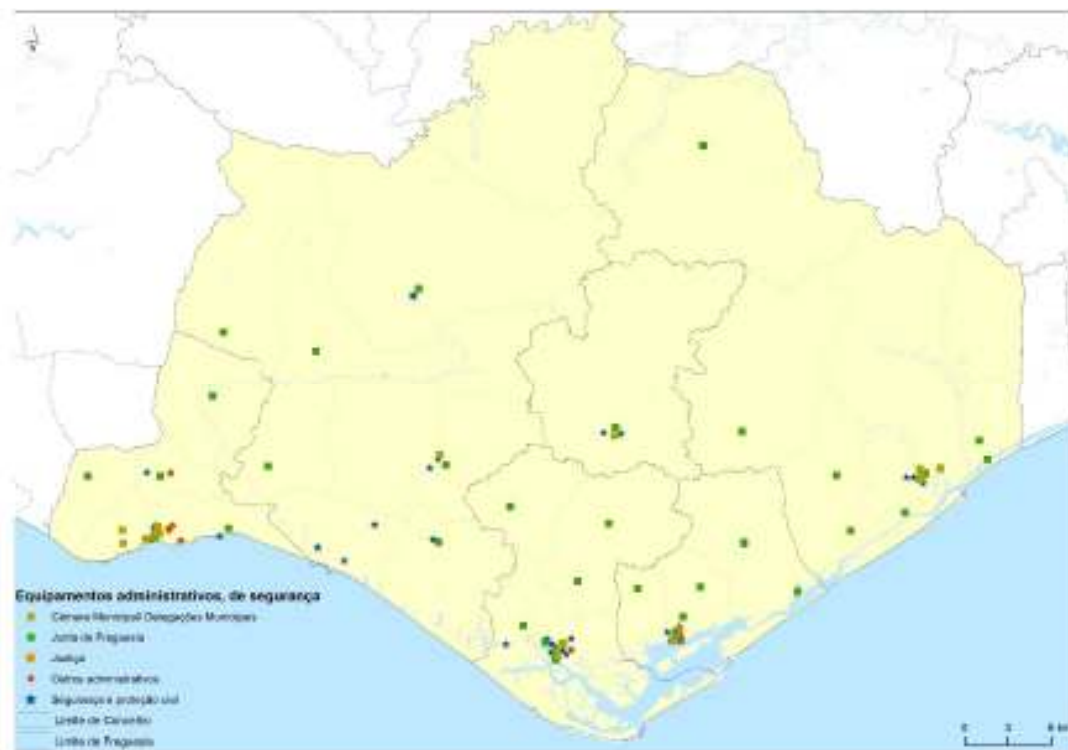
Da categoria “Recreio e Lazer” fazem parte, como principais equipamentos, os jardins e os parques de lazer, bem como parques infantis, parques de merendas e docas de recreio, tendo sido incluídos nos equipamentos turísticos, os parques de campismo e os postos de turismo existentes.

Conclui-se assim e como já referido para o Estádio do Algarve, que, pela sua natureza, esta tipologia de equipamentos não gera um volume de viagens tão significativo como os equipamentos de ensino e de saúde, dado que o emprego associado é inferior e a procura é mais irregular (apenas quando ocorrem eventos).

#### 3.6.1.4. Equipamentos administrativos, de segurança e de proteção civil

A maioria dos equipamentos administrativos, de segurança e de proteção civil concentram-se nas sedes de concelho dos concelhos do Centro Algarvio, de onde se destacam as juntas de freguesia, Câmaras Municipais e respetivos departamentos e divisões, tribunais, cartórios, conservatórias, departamentos de finanças e consulados, instalações da proteção civil (Bombeiros) e Forças de Segurança Pública (PSP e GNR). A Figura 3.11 apresenta a localização dos mesmos.

FIGURA 3.11 – EQUIPAMENTOS ADMINISTRATIVOS, DE SEGURANÇA E PROTEÇÃO CIVIL



Fonte: Municípios do Centro Algarvio (agosto/setembro 2016)

Como equipamentos de menor importância surgem os estaleiros e arquivos municipais, gabinetes de apoio à juventude e municipais e empresas municipais entre outros.

#### 3.6.1.5. Áreas Empresariais, Industriais, Logísticas e Comerciais

As áreas empresariais, industriais, logísticas e comerciais assumem-se como polos atratores geradores de viagens, não apenas devido ao número de trabalhadores ali presentes e aos seus visitantes mas igualmente porque geram e atraem um elevado volume de tráfego de mercadorias, o qual acarreta impactos significativos devido à concentração de tráfego de pesados que se regista em determinadas vias e aos constrangimentos na circulação com consequências significativas ao nível das emissões atmosféricas, ruído, segurança rodoviária e degradação do espaço público.

No Centro Algarvio existe um número significativo desta tipologia de polos atratores/geradores de viagens, cuja distribuição espacial se encontra representada na Figura 3.12 e dos quais se destacam, pela sua importância:

- **Mercado Abastecedor da Região de Faro (MARF)**, que se constitui como um Centro Logístico de Distribuição Alimentar e Não Alimentar localizado na periferia da cidade de Faro e onde se instalam um conjunto de empresas que no total empregam cerca de 250 trabalhadores;
- **Zonas de Comércio, Indústria e Serviços da Guia**, no concelho de Albufeira, e que se constitui como um importante polo de atração logístico e comercial do Centro Algarvio, e igualmente do Barlavento Algarvio, com capacidade de atração de novas empresas e serviços. De destacar nesta zona, o Algarve *Shopping*, polo atrator e gerador um elevado número de viagens diárias, a que se juntam diversas áreas comerciais e industriais, as quais no total perfazem uma oferta de cerca de 2.000 postos de trabalho;
- **Aeroporto de Faro**, importante polo gerador de viagens, onde trabalham cerca de 3.900 pessoas, entre as instalações aeroportuárias e as instalações de apoio à atividade aeroportuária localizadas na sua vizinhança. Destaca-se o elevado volume de tráfego de pesados de e para o Aeroporto associado ao abastecimento de combustível às aeronaves e ao fornecimento das atividades comerciais ali localizadas e na sua vizinhança e cuja atividade é complementar ao mesmo, como por exemplo as empresas de *catering*;
- **Zona Industrial do Porto de Olhão**, com uma elevada presença de empresas complementares à atividade da pesca e onde trabalham cerca de 900 trabalhadores fazendo desta a maior zona de concentração de emprego do município de Olhão;
- **Área Industrial dos Caliços-Esteval**, em Loulé, onde se encontra em construção o IKEA Algarve e o Mar Shopping Algarve, com cerca de 200 lojas, e que pela sua localização e proximidade a vias de comunicação, deverá constituir-se como um importante polo atrator de fixação de empresas. Este empreendimento irá ser inaugurado em inícios de 2017, estando prevista a criação de cerca de 1.500 postos de trabalho.

FIGURA 3.12 – ÁREAS EMPRESARIAS, INDUSTRIAIS, LOGÍSTICAS E INDUSTRIAIS



Fonte: Municípios do Centro Algarvio e PAMUS do Centro Algarvio

Pode concluir-se que a maioria destes polos se localiza junto às sedes de concelho, no litoral do Centro Algarvio, muitas das quais na confluência das principais vias de comunicação que servem esta sub-região, sendo de fácil acesso, não apenas para os residentes dos concelhos em estudo, mas igualmente dos concelhos vizinhos.

### 3.6.2. Emprego

Foram identificados no Centro Algarvio cerca de 77 mil empregos, os quais se consideram estarem subestimados face à ausência de dados associados ao emprego público no sector da educação (docentes nos estabelecimentos escolares de alguns municípios), forças de segurança e administração central (forças de segurança, tribunais, segurança social e outras).

Destes, e de acordo com o Gabinete de Estratégia e Planeamento do Ministério do Trabalho, Solidariedade e Segurança Social, cerca de 80% são do setor privado, podendo concluir-se, da análise do Quadro 3.4 que:

- O maior empregador é o concelho de Loulé, que representa 31% dos empregos identificados no Centro Algarvio, e por 35% dos empregos privados. Este facto deve-se essencialmente ao emprego registado no setor do turismo (hotelaria e restauração) já que é em Loulé que se concentram os maiores polos turísticos do Centro Algarvio (Vilamoura, Quarteira, Vale de Lobo e Quinta do Lago), a que se junta o facto de ser o maior e mais populoso dos municípios da área de intervenção. Loulé é o segundo maior empregador no que respeita ao emprego privado, congregando 17% do total registado no Centro Algarvio;
- Faro assume-se como o segundo município mais empregador (28% do total de empregos), sendo o principal responsável pelo número de empregos no setor público (45%) fruto de ser sede de distrito, concentrando-se no mesmo a maioria dos departamentos da administração central representados no Algarve e ainda a Universidade do Algarve e o Hospital de Faro que, só por si, são responsáveis por mais de 3.500 empregos no setor público. Faro é ainda o segundo maior empregador no setor privado (25% do total do Centro Algarvio) devido, em grande parte, ao Aeroporto de Faro e atividades conexas localizadas na sua vizinhança, que empregam mais de 5.000 pessoas no total;
- Albufeira é o 3º maior empregador do Centro Algarvio, tanto no setor privado como no setor público, sendo juntamente com Loulé um dos municípios com menor peso do emprego público no total (14%, sendo o peso do emprego público em Loulé de 10%). Em Albufeira regista-se 21% do emprego privado (a maioria no setor do turismo) total da AI e 14% do público, sendo este município responsável por 20% do total de empregos identificados (15.418 empregos);
- Olhão, São Brás de Alportel assumem-se como os municípios menos empregadores, representando respetivamente 9%, 3% e 7% do emprego total. Todos eles apresentam pesos do setor público superiores a 20%, indiciando uma elevada dependência da administração local no total de empregos gerados, já que em nenhum destes municípios se localizam equipamentos públicos de âmbito suprarregional.
- Aos valores apresentados é necessário parte dos 279 funcionários do Agrupamento de Centros de Saúde do Sotavento, os quais exercem a sua atividade, de forma rotativa, nos centros de saúde de Tavira, Alcoutim, Castro Marim e Vila Real de Santo António.

**QUADRO 3.4 – EMPREGADOS NO SETOR PÚBLICO E PRIVADO POR CONCELHO**

Concelhos	Privado (Nº empregados)	Público (Nº empregados)	Total (Nº empregados)	% Público
Albufeira	13.306	2.127	15.433	14%
Faro	15.402	6.468	21.870	30%
Loulé	21.911	2.355	24.266	10%
Olhão	5.622	1.409	7.031	20%
São Brás de Alportel	1.758	487	2.245	22%

Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável do Centro Algarvio

Fase 1 – Caracterização e Diagnóstico

Concelhos	Privado (Nº empregados)	Público (Nº empregados)	Total (Nº empregados)	% Público
Tavira	4.157	1.231	5.388	23%
Não discriminado	-	1.113	1.113	-
<b>Centro Algarvio</b>	<b>62.156</b>	<b>15.190</b>	<b>77.346</b>	<b>20%</b>

Fonte: GEP e Municípios do Centro Algarvio (agosto/setembro 2016)

Uma análise à freguesia (Figura 3.13) permite concluir da existência, dentro do mesmo concelho, de assimetrias na distribuição do emprego, as quais acentuam a dicotomia litoral/interior já referida várias vezes ao longo do PAMUS do Centro Algarvio, podendo concluir-se pela leitura da mesma:

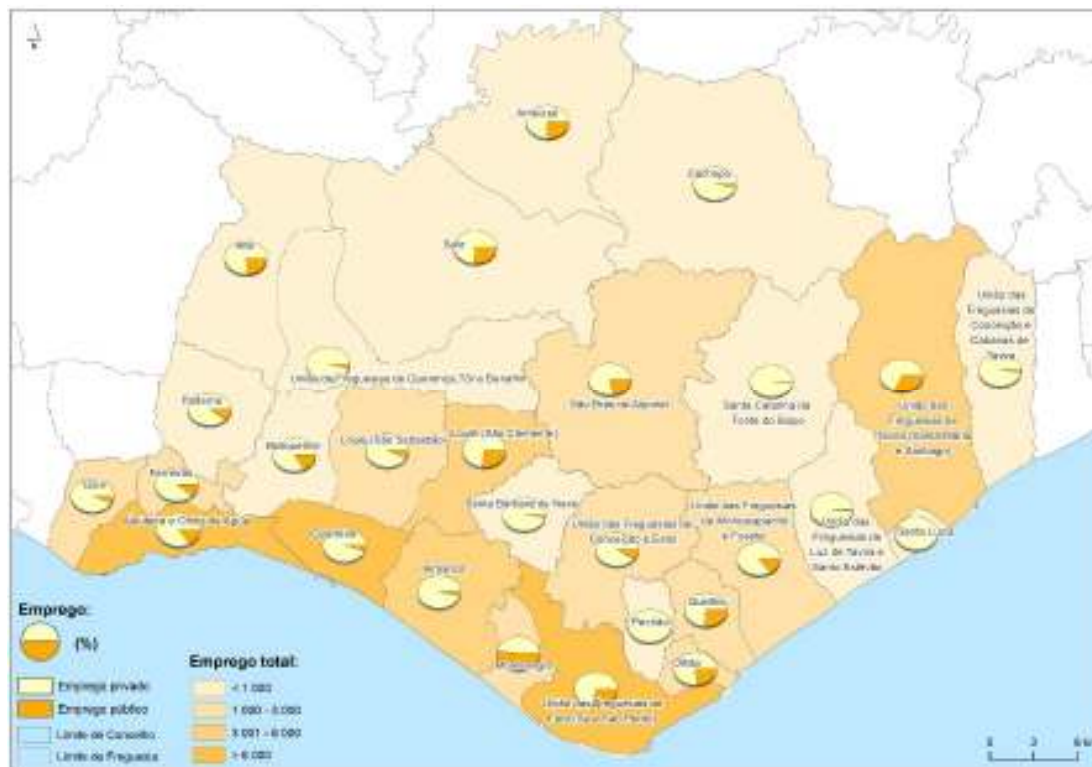
- As freguesias mais empregadoras localizam-se todas no litoral, destacando-se Albufeira e Olhos de Água, Quarteira e Faro que no seu conjunto, congregam 53% do emprego estimado para o Centro Algarvio, todas elas com mais de 10.000 postos de trabalho;

A importância destas três freguesias no contexto sub-regional deve-se igualmente ao setor público (54% do total) e privado (49% do total), já que, e muito embora Albufeira e Olhos de Água e Quarteira sejam essencialmente freguesias com emprego no setor privado (hotelaria e restauração), representando respetivamente 12% e 4% do total de empregos neste setor, Faro assume-se como a freguesia que mais contribui para o total de emprego na administração pública (4.935, ou seja 33% do total estimado).

- O emprego privado assume-se como o principal setor empregador do Centro Algarvio representando mais de metade dos postos de trabalho estimados, à exceção da freguesia de Montenegro em Faro, onde o emprego público representa 52% do total fruto essencialmente da localização, nesta freguesia, a Universidade do Algarve, principal polo empregador da mesma e um dos principais polos empregadores da região do Algarve a par do Hospital e do Aeroporto de Faro;
- Destaque ainda pelo elevado peso do setor público (mais de 25%) nas freguesias de Faro, São Clemente em Loulé e Tavira, todas elas sedes de concelho e onde a administração local, através das Câmaras Municipais e das Empresas Municipais assume um papel muito importante, a par dos estabelecimentos escolares localizados preferencialmente nos aglomerados urbanos de maior dimensão;
- Também as freguesias de Ameixial e Salir e Loulé e Quelfes em Olhão apresentam pesos elevados do setor público (igualmente acima dos 25%) sendo os estabelecimentos escolares os maiores empregadores nas duas primeiras, enquanto que em Quelfes se deve em parte, à proximidade ao centro de Olhão que leva a que muitas entidades públicas se localizem nesta freguesia a qual, em termos de estrutura urbana, faz parte da cidade de Olhão;
- As freguesias com menor poder empregador localizam-se no interior, correspondendo, na sua maioria às freguesias menos densamente povoadas e com maiores índices de envelhecimento da população, pouco atrativas para o investimento privado e de onde o setor público tem retirado serviços, face à reorganização dos mesmos com o objetivo de efetuar ganhos de competitividade. Das freguesias com menos de 1.000 postos de trabalho, destacam-se as freguesias de Cachopo, Santa Catarina da Fonte do Bispo e Santa Luzia em Tavira e de Alte, Ameixial e Querença/Tôr/Benafim, todas elas com menos de 310 postos de trabalho;
- O setor privado tem maior importância nas freguesias do litoral, onde o setor do turismo apresenta um elevado peso na economia e onde se localizam os principais polos empregadores privados do Centro Algarvio (áreas industriais e de acolhimento empresarial) sendo de destacar, com mais de 95% dos empregos afetos ao setor privado as freguesias

de Santa Bárbara de Nexe em Faro, Almancil, Quarteira, Querença/Tôr/Benafim em Loulé, Pechão em Olhão, e a generalidade das freguesias de Tavira, muito embora nestas não se tenha contabilizado o número de docentes dos estabelecimentos escolares, o que, face à dimensão do emprego poderá ser relevante.

FIGURA 3.13 – EMPREGO TOTAL, PÚBLICO E PRIVADO POR FREGUESIA



Fonte: GEP, Municípios do Centro Algarvio e PAMUS do Centro Algarvio

### 3.7. SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO

A maioria da população do Centro Algarvio encontra-se empregada no setor terciário (81,4%), representando o setor primário menos de 3%. Esta importância do setor terciário é maior nas freguesias do litoral, devido à presença, nestas, de um maior número de polos empregadores, tanto do setor do turismo como industriais comerciais e de serviços.

As freguesias com maior peso do setor terciário era, em 2011, as freguesias de Albufeira, concelho fortemente urbanizado e onde o setor primário apresenta um peso de 1,26% e Faro e Montenegro, no concelho de Faro, freguesias integrantes da cidade sede de distrito, onde se concentram grande parte dos equipamentos públicos e outros polos empregadores da região do Algarve, destacando-se o Hospital, a Universidade e o Aeroporto, para além de diversas zonas industriais e comerciais de relevância supramunicipal.

Já o setor primário apresenta maior peso nas freguesias do interior, em freguesias com menores densidades de ocupação, o que denota a ruralidade destes territórios, como sejam as freguesias de Ameixial em Loulé, Fuseta e Moncarapacho em Olhão e Cachopo, Luz de Tavira e Santo Estevão e Santa Luzia em Tavira, todas elas com mais de 15% da população empregue no sector primário.

Esta diferença entre a **estrutura socioeconómica** dos concelhos é visível na análise da taxa de atividade e da taxa de emprego, com os municípios com maior peso do setor terciário a serem aqueles que apresentam maiores taxas de atividade e de emprego - Albufeira com 70,4% e 54,5% respetivamente e Faro com 67,3% de taxa de atividade e 51,8%

---

**Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável do Centro Algarvio**

Fase 1 – Caracterização e Diagnóstico

de taxa de emprego, enquanto os municípios que apresentam freguesias com elevado peso do setor primário são aqueles que possuem menores taxas de atividade e de emprego, destacando-se Tavira com uma taxa de atividade de 62,6% e uma taxa de emprego de 44,6%.

A análise da distribuição dos **polos atratores/geradores de deslocações e do emprego** aponta para uma maior concentração destes nas freguesias do litoral e nas sedes de concelho, com destaque para Faro, sede de distrito e onde se localizam a grande maioria dos equipamentos de âmbito regional, como a Universidade, o Hospital e o Aeroporto de Faro.

A maioria dos polos empregadores e geradores/attractores de viagens, como sejam as grandes áreas comerciais, industriais e de serviços localizam-se junto dos grandes eixos viários da região, nomeadamente ao longo da EN125 e nos nós de acesso à A22 e A2.





## 4. PADRÕES DE MOBILIDADE

---

### 4.1. ENQUADRAMENTO

A otimização do sistema de transportes e a alteração dos padrões de mobilidade da população apenas é possível através do conhecimento das necessidades e características das deslocações da população. Para tal é fundamental:

- Caracterizar o comportamento da população residente, empregada e estudantil, em termos de mobilidade pendular;
- Identificar a natureza e dimensão das alterações ocorridas nestas deslocações entre 2001 e 2011;
- Quantificar e caracterizar as deslocações atuais da população residente nos concelhos do Centro Algarvio.

Assim, as análises desenvolvidas no presente capítulo baseiam-se em informações de duas fontes distintas, a saber:

- Informação relativa aos hábitos de deslocação da população ativa e estudante que realiza viagens de e para os seis municípios do Centro Algarvio, disponibilizadas pelos Censos 2001 e 2011 (subcapítulo 4.2);
- Informação relativa aos hábitos de deslocação dos residentes nos seis concelhos abrangidos pelo PAMUS do Centro Algarvio, obtida através da realização de inquéritos à mobilidade realizados no âmbito do EMI, que decorreram em fevereiro e março de 2012 e no âmbito do Plano de Mobilidade de Olhão, adiante designado PMT de Olhão, e cuja realização decorreu em dezembro de 2011 (subcapítulo 4.3).

Os modelos de inquérito podem ser consultados no Anexo I.

### 4.2. MOBILIDADE PENDULAR

#### 4.2.1. Evolução dos movimentos pendulares 2001 – 2011

A análise evolutiva das deslocações pendulares da população residente (empregada e estudante) nos concelhos do Centro Algarvio denota um crescimento de +10,1% da população, o correspondente a mais 13.373 residentes a realizar estas deslocações (Quadro 4.1 e Figura 4.1).

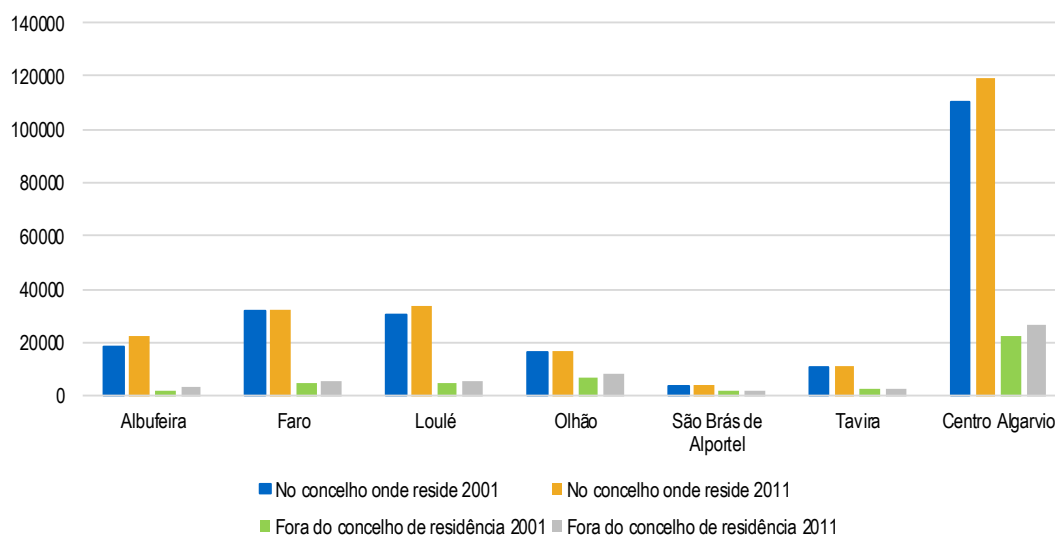
Note-se, que embora as viagens intraconcelhias (com origem e destino dentro do mesmo concelho) representassem, tanto em 2001 como em 2011, mais de 80% do total de viagens pendulares dos residentes do Centro Algarvio, estas perderam representatividade no computo global, tendo crescido, no período em análise, apenas 7,9%, enquanto as viagens interconcelhias registaram um crescimento de cerca de 20,8% o que permite concluir para a existência de um aumento da distância média entre o local de residência e o local de trabalho ou estudo, o que exige o estudo de soluções de transporte intermunicipal.

**QUADRO 4.1 – POPULAÇÃO RESIDENTE (EMPREGADA OU ESTUDANTE) POR LOCAL DE TRABALHO OU ESTUDO**

Concelhos	População que realiza deslocações pendulares		População que realiza deslocações intraconcelhias		População que realiza deslocações interconcelhias	
	2001	2011	2001	2011	2001	2011
Albufeira	20.411	24.931	18.270	22.017	2.141	2.914
Faro	36.159	37.484	31.625	31.946	4.534	5.538
Loulé	34.827	39.375	30.264	33.890	4.563	5.485
Olhão	23.035	25.094	16.445	17.003	6.590	8.091
São Brás de Alportel	5.456	5.980	3.706	3.932	1.750	2.048
Tavira	12.952	13.349	10.440	10.749	2.512	2.600
<b>Centro Algarvio</b>	<b>132.840</b>	<b>146.213</b>	<b>110.750</b>	<b>119.537</b>	<b>22.090</b>	<b>26.676</b>

Fonte: Censos 2001 e 2011

**FIGURA 4.1 – EVOLUÇÃO DAS DESLOCAÇÕES DA POPULAÇÃO TRABALHADORA E ESTUDANTES - 2001/2011**



Fonte: Censos 2001 e 2011

Este crescimento evidencia as necessidades crescentes de mobilidade da população, sendo mais significativo nos concelhos de Albufeira e Loulé, com crescimentos de 22,1% (+4.520 residentes) e 13,1% (+4.548 residentes) respetivamente.

A distribuição da população que realiza deslocações pendulares está diretamente relacionada com a distribuição da população residente por concelho, sendo que são os concelhos mais populosos os que concentram maiores percentagens de população a realizar viagens pendulares:

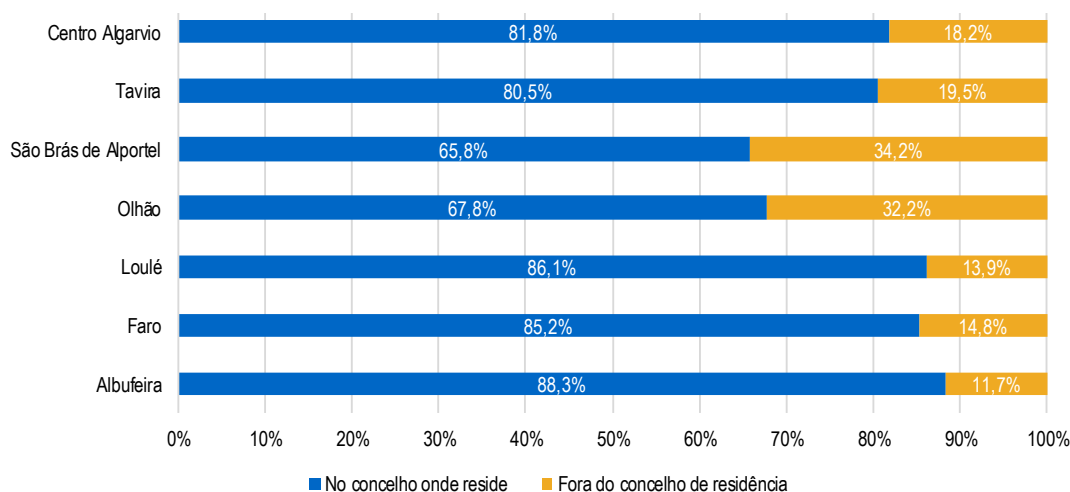
- Em Faro e Loulé, 37.484 e 39.373 residentes realizavam viagens pendulares, o que constitui respetivamente 25,6% e 26,9% do total de viagens pendulares dos residentes do Centro Algarvio;
- Em Albufeira 24.931 residentes realizam viagens pendulares (17,1% do total de residentes do Centro Algarvio), tal como em Olhão, com 25.094 residentes a realizar viagens pendulares (17,1% do total), seguindo-se Tavira, com 9,1%, o que corresponde a 13.349 residentes e por fim São Brás de Alportel com 5.980 residentes (4,1%).

De referir ainda que mais de metade da população de todos os concelhos do Centro Algarvio realiza viagens pendulares, cabendo a Albufeira a maior percentagem (61,1% do total de residentes neste concelho), seguindo-se Faro (58,1%), São Brás de Alportel (56,1%), Loulé e Olhão com 55,8% e 55,3% respetivamente e por fim Tavira, onde 51,0% da população realiza viagens pendulares.

A análise da **distribuição da população segundo o local de trabalho ou estudo** em 2011 (Figura 4.2) permite concluir sobre o predomínio das deslocações intraconcelhias, ou seja, a percentagem de população a exercer a sua atividade/estudar no concelho de residência é superior a 65% em todos os concelhos do Centro Algarvio, o que aponta para a necessidade de garantir soluções de transportes intraconcelhios que satisfaçam as necessidades de mobilidade dos residentes.

No global dos seis concelhos esta percentagem ascende aos 81,8% (119.537 residentes), sendo a percentagem de população que exerce a sua atividade fora do concelho de residência de 18,2% (26.676 residentes). Destacam-se os concelhos de São Brás de Alportel e Olhão, por apresentarem as percentagens mais significativas de população a exercer a sua atividade fora do concelho – 34,2% (2.048 residentes) e 32,2% (8.091 residentes) respetivamente.

**FIGURA 4.2 – DISTRIBUIÇÃO DA POPULAÇÃO RESIDENTE SEGUNDO O LOCAL DE TRABALHO OU ESTUDO – 2011**



Fonte: Censos 2011

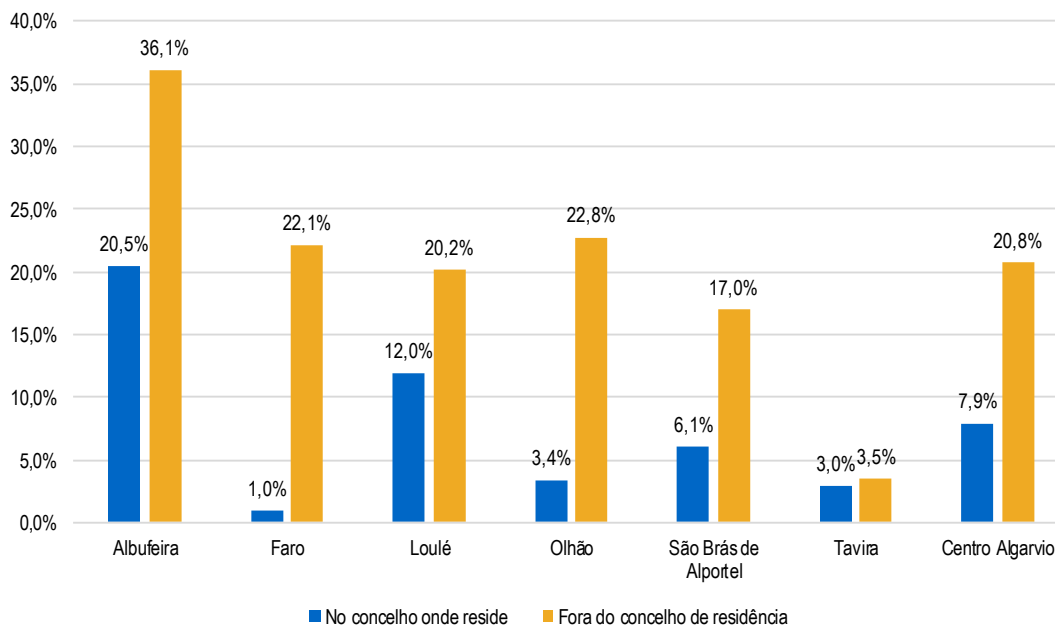
A análise da **variação da distribuição da população** entre 2001 e 2011 (Figura 4.3) permite concluir acerca do crescimento generalizado da proporção dos residentes que realiza viagens pendulares, sendo de notar que o crescimento da população que exerce a sua atividade fora do concelho de residência é superior ao da população que trabalha ou estuda no concelho onde reside (+20,8% e +7,9% respetivamente). Assim, destacam-se os crescimentos de população que exerce a sua atividade fora do concelho de residência, nos concelhos de Albufeira (+36,1%) e Tavira (+3,5%), sendo este o concelho que apresenta menor crescimento desta tipologia de deslocações. Nos restantes concelhos os valores variam entre os 17,0% em São Brás de Alportel e os 22,8% em Olhão, tendo sido de 22,1% o crescimento de residentes de Faro que realizam viagens pendulares para fora do seu concelho de residência, e de 20,2% em Loulé.

De salientar que em Tavira o aumento do número de residentes que exerce a sua atividade no próprio concelho, embora seja dos mais reduzidos do Centro Algarvio, é aquele que mais se aproxima do crescimento do número de residentes a

trabalhar/estudar fora do concelho de residência – 3,0%. Destaque ainda para o aumento de 1,0% registado no concelho de Faro.

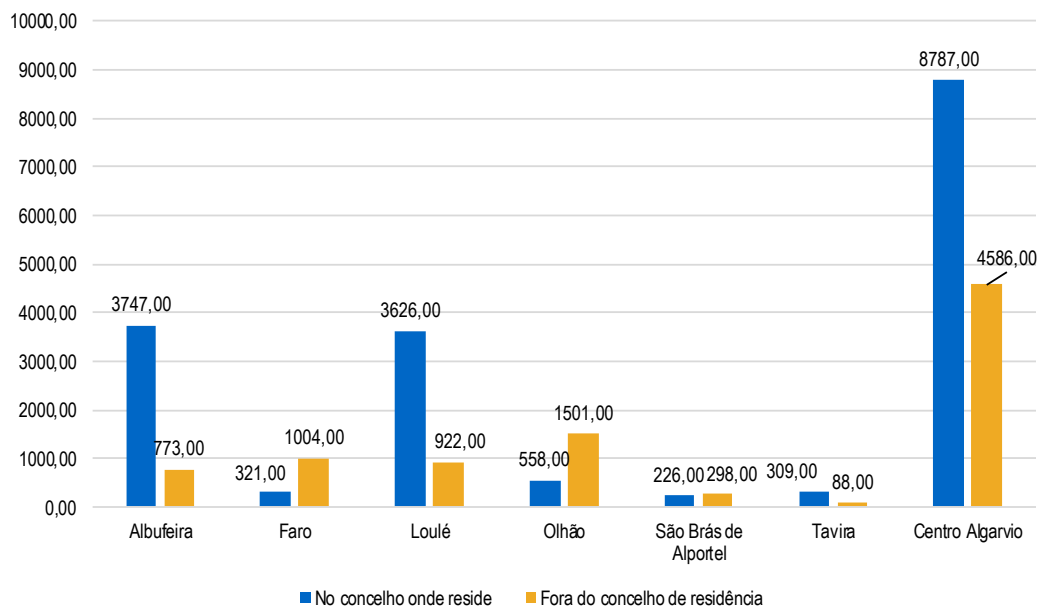
Embora continuem a prevalecer os movimentos intraconcelhios, os crescimentos descritos indiciam uma tendência para o aumento da distância média entre o local de residência e o local de trabalho.

**FIGURA 4.3 – VARIAÇÃO DA POPULAÇÃO RESIDENTE SEGUNDO O LOCAL DE TRABALHO E ESTUDO – 2001 – 2011 (%)**



Fonte: Censos 2001 e 2011

**FIGURA 4.4 – VARIAÇÃO DA POPULAÇÃO RESIDENTE SEGUNDO O LOCAL DE TRABALHO E ESTUDO – 2001 – 2011 (Nº)**



Fonte: Censos 2001 e 2011

De notar, no entanto, que embora em percentagem, se verifiquem maiores crescimentos de população a exercer a sua atividade fora do concelho de residência, em termos absolutos, apenas nos concelhos de Faro, Olhão e São Brás de Alportel, o aumento foi maior. Como se pode verificar pela leitura da Figura 4.4, no conjunto do Centro Algarvio, entre 2001 e 2011, o número de residentes que exerce a sua atividade no concelho de residência aumentou em 8.787 residentes, enquanto o número de residentes que exerce a sua atividade fora do concelho de residência apenas aumento em 4.586 residentes.

As maiores diferenças face ao crescimento percentual verificam-se nos concelhos de Albufeira (+3.747 residentes a exercer a sua atividade no concelho e +773 residentes a exercer atividade fora do concelho) e de Loulé (+3.626 residentes a exercer a sua atividade no concelho e +922 residentes a exercer atividade fora do concelho).

#### 4.2.2. Dependências funcionais dos concelhos

Analisando a evolução das **dependências funcionais de empregados e estudantes** entre 2001 e 2011, constata-se a tendência para um aumento do peso das viagens interconcelhias (como já referido no ponto anterior deste subcapítulo), refletida pela ligeira redução do peso das viagens intraconcelhias (menos 1% que em 2001) e um ligeiro crescimento do peso das entradas e saídas, ou seja, da população que se desloca para fora da sua área de residência para trabalhar ou estudar (ver Figuras 4.5 e 4.6).

É igualmente de frisar que Faro se constitui como o principal polo atrator de população que exerce a sua atividade profissional ou estuda fora do local de residência. Assim, em 2011, Faro era o destino de trabalho ou estudo de 13.053 residentes na região do Algarve (não incluindo residentes do próprio concelho) e ainda de cerca 938 residentes noutros pontos do país, o que não é de estranhar pelo papel que desempenha como capital administrativa da região.

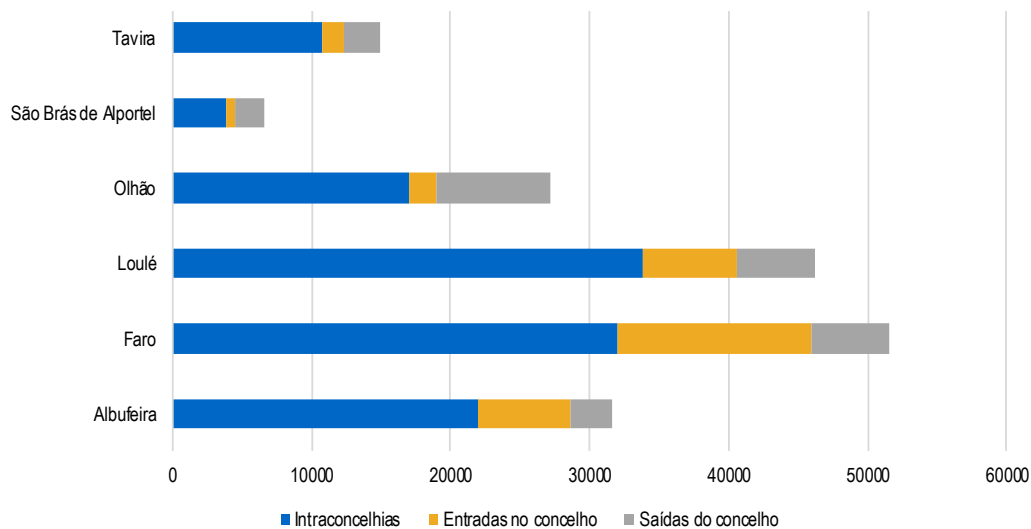
Ainda no que se refere às dependências funcionais salienta-se que dos seis concelhos do Centro Algarvio, apenas Albufeira, Faro e Loulé registaram, em 2011, um volume de entradas superior ao das saídas no concelho:

- Em Faro o peso das entradas era de 27,2% (cerca de 13.991 residentes noutros concelhos que exercem a sua atividade ou estudam neste concelho), sendo de 10,8% o peso dos residentes em Faro que trabalham ou estudam noutros concelhos (5.538 residentes);
- Em Loulé o peso das entradas e das saídas é mais equilibrado do que em Faro, cifrando-se as entradas em 14,7% (6.773 residentes noutros concelhos) e as saídas em 11,9% (5.485 residentes);
- Em Albufeira o peso das saídas é de 9,2% (2.914 residentes), enquanto as entradas representam 21,1% (6.660 residentes noutros concelhos).

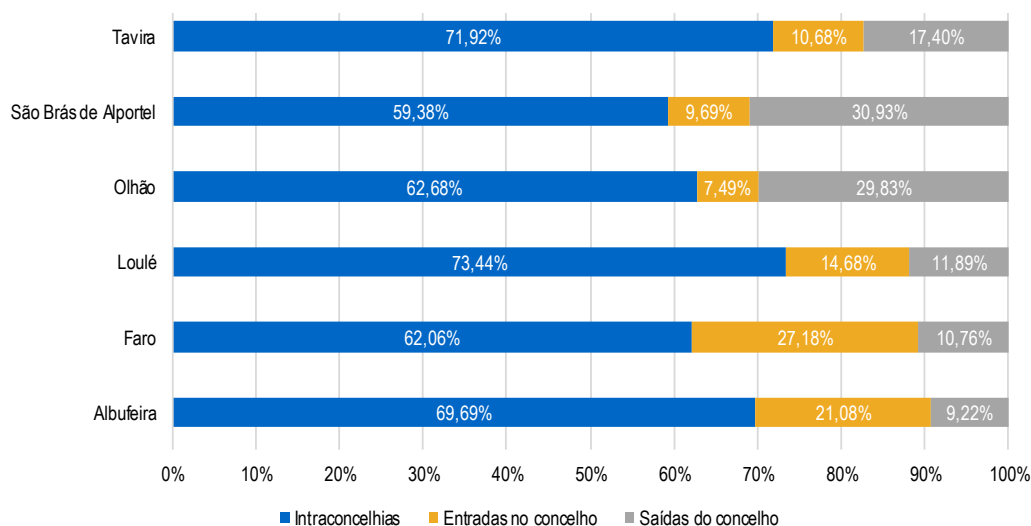
Nos concelhos com menor poder atrator de viagens constata-se que:

- Em Olhão, o volume de saídas no concelho (29,8% o que corresponde a 8.091 residentes) é muito superior ao volume de entradas (9,7% ou seja 2.031 residentes noutros concelhos);
- Também em São Brás de Alportel o volume de saídas é bastante superior ao volume de entradas – saem deste município 2.048 residentes (30,9% do total de viagens) e entram apenas 642 residentes noutros concelhos;
- Em Tavira a disparidade entre entradas e saídas é menos significativa existindo 1.596 entradas de residentes noutros concelhos (10,7%) e 2.600 saídas de residentes (17,4%).

**FIGURA 4.5 – MOVIMENTOS PENDULARES EM 2011 (N.º)**



**FIGURA 4.6 – MOVIMENTOS PENDULARES EM 2011 (%)**



Fonte: Censos 2011

Nos Quadros 4.2 e 4.3 apresentam-se os movimentos pendulares interconcelhios entre os concelhos do Centro Algarvio, os quais permitem aferir sobre as principais relações funcionais entre estes concelhos. No período intercensitário registou-se um crescimento de cerca de 21,2% nas viagens pendulares entre os concelhos em estudo (+3.920 residentes).

**QUADRO 4.2 – MOVIMENTOS PENDULARES ENTRE OS CONCELHOS DO CENTRO ALGARVIO - 2001**

Concelhos	Albufeira	Faro	Loulé	Olhão	S. Brás de Alportel	Tavira	Total
<b>Albufeira</b>	-	490	720	21	2	6	<b>1.239</b>
<b>Faro</b>	365	-	2.155	815	221	140	<b>3.696</b>
<b>Loulé</b>	1.218	2.390	-	113	72	44	<b>3.837</b>
<b>Olhão</b>	165	5.078	551	-	61	309	<b>6.164</b>

Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável do Centro Algarvio

Fase 1 – Caracterização e Diagnóstico

Concelhos	Albufeira	Faro	Loulé	Olhão	S. Brás de Alportel	Tavira	Total
S. Brás Alportel	54	964	506	69	-	47	<b>1.640</b>
Tavira	42	998	192	542	112	-	<b>1.886</b>
<b>Centro Algarvio</b>	<b>1.844</b>	<b>9.920</b>	<b>4.124</b>	<b>1.560</b>	<b>468</b>	<b>546</b>	<b>18.464</b>

QUADRO 4.3 – MOVIMENTOS PENDULARES ENTRE OS CONCELHOS DO CENTRO ALGARVIO - 2011

Concelhos	Albufeira	Faro	Loulé	Olhão	S. Brás de Alportel	Tavira	Total
Albufeira	-	659	994	41	7	9	<b>1710</b>
Faro	422	-	2.728	1.041	247	226	<b>4.664</b>
Loulé	1.326	2.945	-	150	140	79	<b>4.640</b>
Olhão	170	5.968	906	-	101	467	<b>7.612</b>
S. Brás Alportel	69	1.057	631	103	-	78	<b>1.938</b>
Tavira	40	972	228	461	117	-	<b>1.818</b>
<b>Centro Algarvio</b>	<b>2.027</b>	<b>11.601</b>	<b>5.487</b>	<b>1.796</b>	<b>612</b>	<b>859</b>	<b>22.382</b>

Fonte: Censos 2001 e 2011

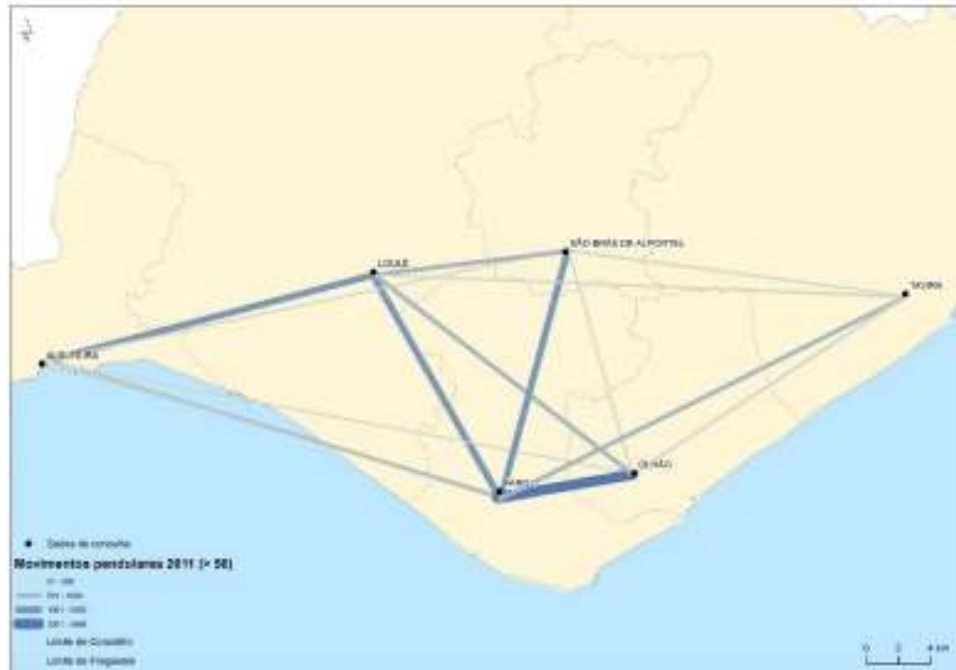
Da análise comparativa entre 2001 e 2011, constata-se que não se registam alterações significativas entre os principais pares origem/destino das viagens, sendo de destacar, em 2011 como pares mais significativos, os seguintes: Olhão – Faro (5.968 residentes), Faro – Loulé (2.728 residentes), Loulé – Faro (2.945 residentes), Loulé – Albufeira (1.326 residentes), Faro – Olhão (1.041 residentes) e São Brás de Alportel – Faro (1.057 residentes).

A representação gráfica dos pares origem-destino mais significativos encontra-se representada na Figura 4.7.

Verifica-se ainda a existência de diversos pares origem/destino com menos de 100 residentes a realizar viagens pendulares, a saber:

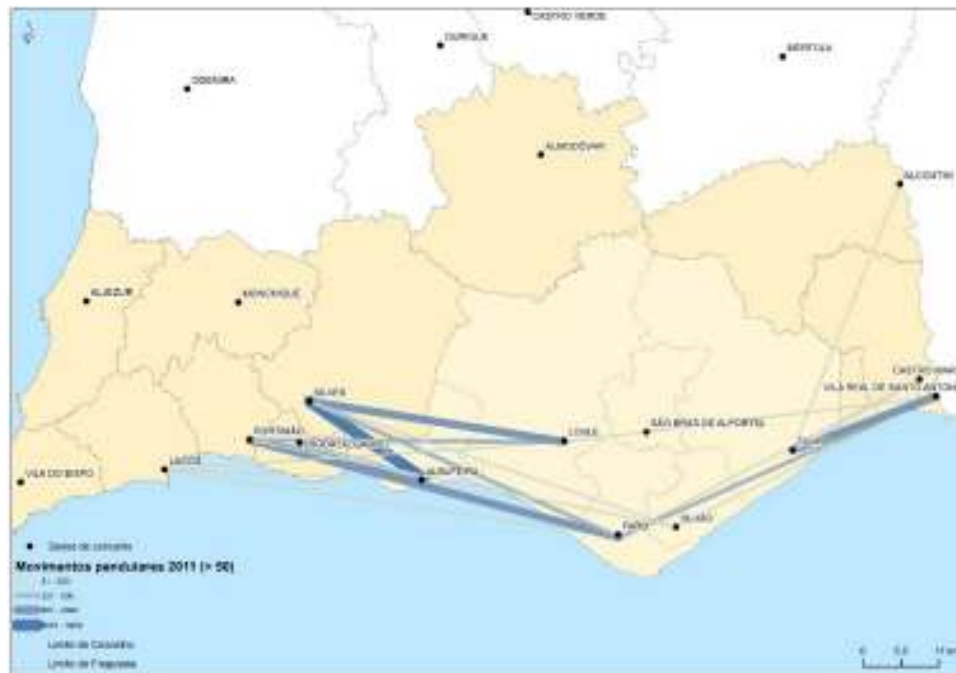
- Entre Albufeira e os concelhos de Olhão, São Brás de Alportel e Tavira;
- Entre Loulé e os concelhos de São Brás de Alportel e Tavira;
- Entre Olhão e São Brás de Alportel;
- Entre São Brás de Alportel e os concelhos de Albufeira, Olhão e Tavira;
- Entre Tavira e Albufeira.

**FIGURA 4.7 – MOVIMENTOS PENDULARES ENTRE OS CONCELHOS DO CENTRO ALGARVIO – 2011 (+ DE 50 MOVIMENTOS)**



Fonte: Censos 2011

**FIGURA 4.8 – MOVIMENTOS PENDULARES ENTRE O CENTRO ALGARVIO E O EXTERIOR – 2011 (+ DE 50 MOVIMENTOS)**



Fonte: Censos 2011

Importa ainda frisar que alguns concelhos do Algarve apresentam relações funcionais expressivas com os seus vizinhos localizados fora do Centro Algarvio, as quais se encontram representadas na Figura 4.8, sendo de destacar os movimentos:



- Entre Silves e Albufeira (3.826 residentes em ambos os sentidos);
- Entre Vila Real de Santo António e Tavira (812 residentes em ambos os sentidos);
- Entre Albufeira e Portimão (742 residentes em ambos os sentidos);
- Entre Loulé e Silves (605 residentes em ambos os sentidos).

### 4.2.3. Modos de transporte utilizados nas deslocações pendulares

A análise dos dados relativos à evolução da **repartição modal das viagens intraconcelhias** no período 2001/2011 (Figuras 4.9 e 4.10) evidencia uma alteração significativa dos modos selecionados para a realização das viagens, alteração esta marcada pelo incremento da quota do transporte individual de 48,7% em 2001 para 62,0% em 2011 e pela perda de importância do transporte coletivo e do modo pedonal, o qual continua, no entanto, a representar 36,9% das viagens internas aos concelhos, valor no entanto abaixo dos 34,3% que representava em 2001.

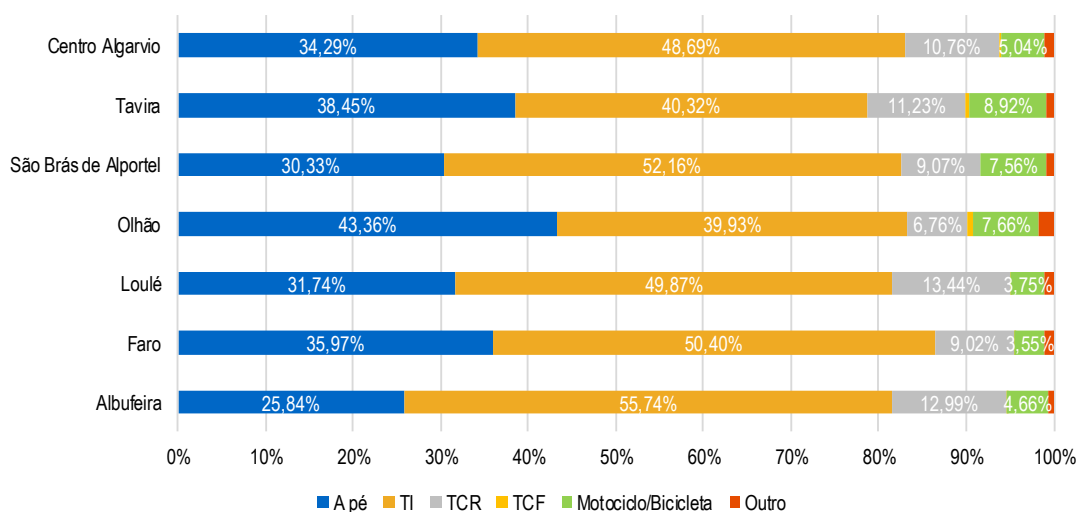
A análise da Figura 4.10 permite concluir da importância do modo pedonal em Olhão – representa mais de um terço das deslocações internas ao concelho, sendo em Albufeira que os residentes menos escolhem este modo – apenas 19,04%, o que poderá dever-se à orografia presente, pouco atrativa para os modos suaves.

É em Albufeira que o TCR se afigura como mais atrativo com 11,42% dos residentes a escolherem-no como modo de deslocação dentro do município.

De notar ainda a fraca representatividade do TCF, da bicicleta e dos “Outros” em 2011 face a 2001. No total estes modos representavam, em 2001, 6,27% das escolhas modais dos residentes, sendo o seu peso, em 2011, de apenas 3,2%.

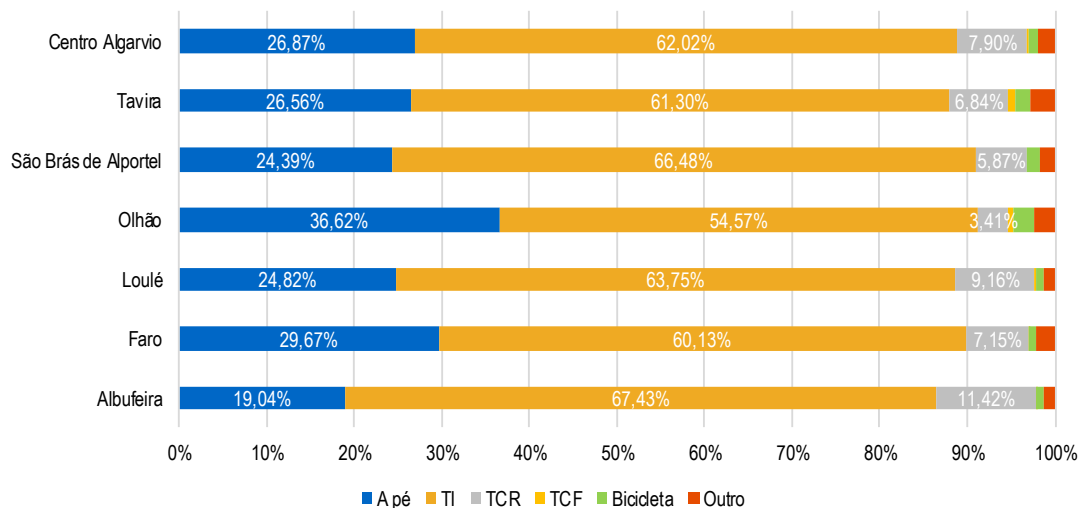
Salienta-se, no entanto, que em 2001, o INE considerava como um único modo de transporte o motociclo e a bicicleta, não sendo por isso possível averiguar da evolução deste modo enquanto escolha modal da população.

FIGURA 4.9 – REPARTIÇÃO MODAL DAS DESLOCAÇÕES INTRACONCELHIAS- 2001



Fonte: Censos 2001

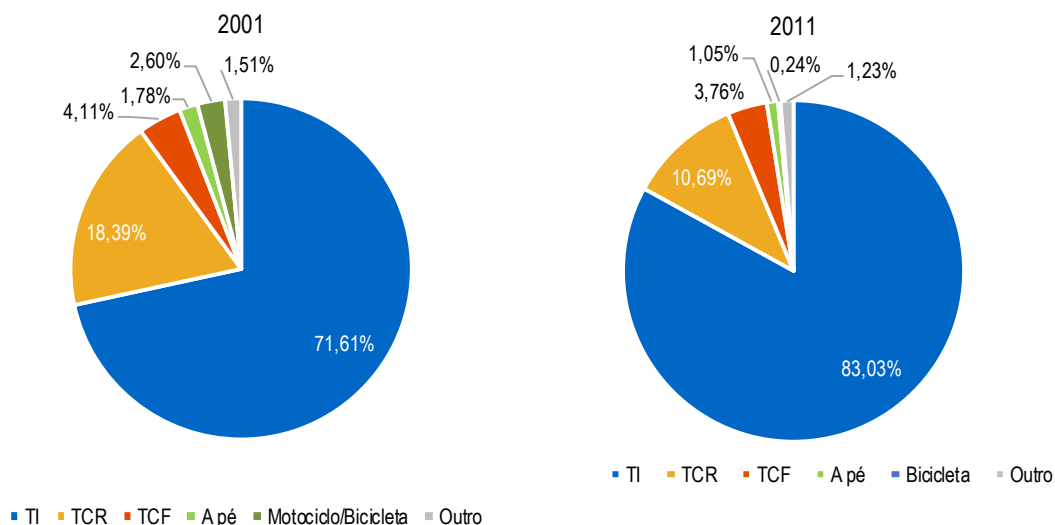
FIGURA 4.10 – REPARTIÇÃO MODAL DAS DESLOCAÇÕES INTRA-CONCELHIAS- 2011



Fonte: Censos 2011

Quanto às **viagens interconcelhias** (Figura 4.11), pode observar-se igualmente um incremento do TI, de 71,6% em 2001 para 83,0% em 2011, com todos os restantes modos a perderem representatividade. No seu conjunto o modo “outros”, os motociclos e os modos suaves representam 2,53%, tornando-os insignificantes no contexto destas deslocações.

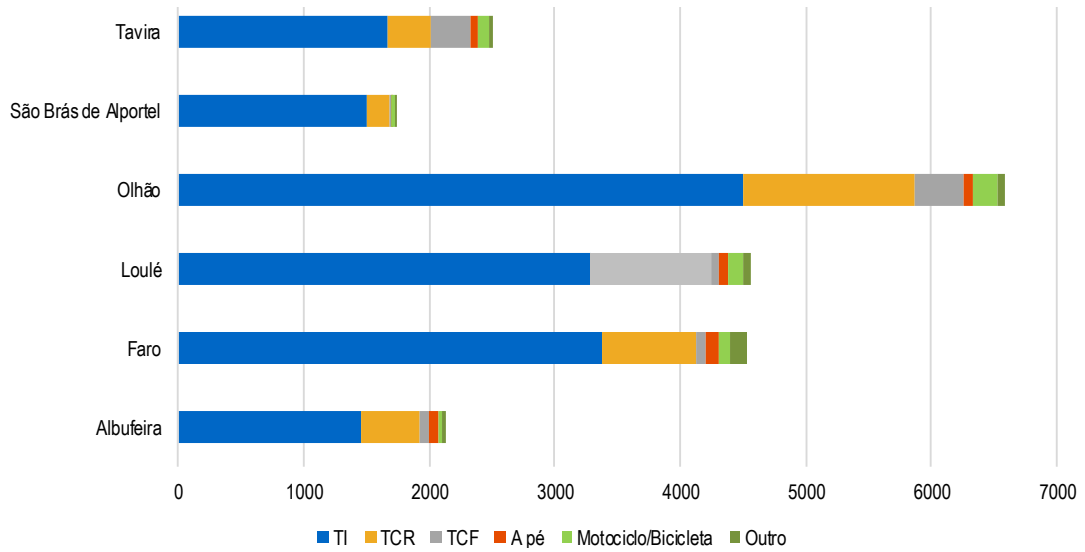
FIGURA 4.11 – REPARTIÇÃO MODAL DAS DESLOCAÇÕES INTERCONCELHIAS NO CENTRO ALGARVIO – 2001 E 2011



Fonte: Censos 2001 e 2011

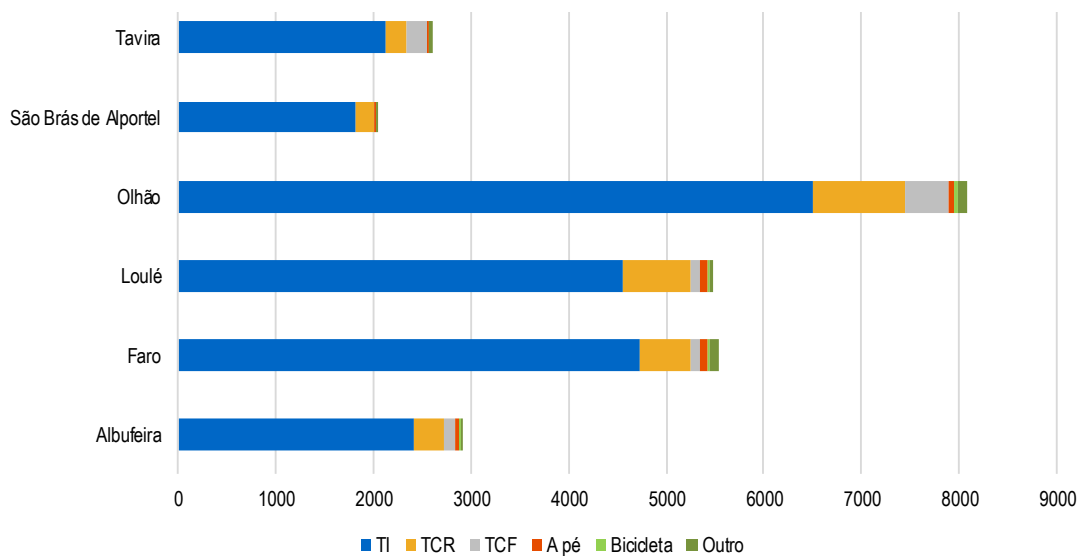
A análise das Figuras 4.12 e 4.13 permite concluir que esta tendência é comum a todos os municípios do Centro Algarvio, com a representatividade do Transporte Coletivo Rodoviário (TCR) a diminuir em todos os concelhos, com especial incidência nos municípios de Faro e Loulé. De referir ainda alguma representatividade do Transporte Coletivo Ferroviário (TCF) nos municípios de Olhão e Tavira.

FIGURA 4.12 – MOVIMENTOS PENDULARES POR MODO DE TRANSPORTE - 2001



Fonte: Censos 2001

FIGURA 4.13 – MOVIMENTOS PENDULARES POR MODO DE TRANSPORTE - 2011



Fonte: Censos 2011

### 4.3. CARACTERIZAÇÃO DOS PADRÕES DE MOBILIDADE DOS RESIDENTES

#### 4.3.1. Inquéritos aos residentes

Para a caracterização dos padrões de mobilidade da população residente nos concelhos do Centro Algarvio, realizaram-se, no âmbito do EMI, 2.775 inquéritos válidos, dos quais 2.543 telefónicos, complementados com 232 realizados *online*.

Os inquéritos telefónicos do concelho de Olhão foram realizados no âmbito da elaboração do PMT de Olhão e decorreram em dezembro de 2011.

Para a realização dos inquéritos telefónicos foi utilizado o sistema CATI (*Computer Assisted Telephone Interview*), no sentido de tornar a realização do inquérito mais célere. Os trabalhos de campo foram assegurados pela empresa Multidados.

Uma vez que se pretendia caracterizar as viagens realizadas apenas nos dias úteis, as entrevistas decorreram de terça-feira a sábado, reportando-se as questões ao dia anterior ao da realização dos inquéritos.

No Quadro 4.4 apresenta-se a distribuição dos inquéritos válidos obtidos por escalão etário, sexo e concelho.

QUADRO 4.4 – DISTRIBUIÇÃO DOS INQUÉRITOS POR ESCALÃO ETÁRIO, SEXO E CONCELHO

Freguesia	H 15-24	M 15-24	H 25-64	M 25-64	H 65 +	M 65 +	Total
Albufeira	20	18	78	123	38	57	334
Faro	25	26	139	179	35	52	456
Loulé	27	39	139	180	52	69	506
Olhão	61	59	302	376	103	138	1.039
São Brás de Alportel	3	6	19	31	3	4	66
Tavira	21	22	106	120	51	54	374
<b>Total</b>	<b>157</b>	<b>170</b>	<b>783</b>	<b>1.009</b>	<b>282</b>	<b>374</b>	<b>2.775</b>

Fonte: Inquéritos à mobilidade dos residentes, fevereiro e março de 2012

A amostra foi estimada com base nos resultados preliminares dos Censos 2011, tendo-se restringido à população com menos de 15 anos por questões legais, pelo que os padrões de mobilidade da faixa etária com idade inferior a 15 anos não se encontram caracterizados. No Quadro 4.5 apresentam-se as taxas de amostragem obtidas por concelho.

QUADRO 4.5 – TAXAS DE AMOSTRAGEM POR CONCELHO

Concelho	População com 15 ou + anos	Número de inquéritos válidos	Taxa de amostragem
Albufeira	34.327	334	1,0%
Faro	55.158	456	0,8%
Loulé	60.327	506	0,8%
Olhão	37.893	1.039	2,7%
São Brás de Alportel	9.126	66	0,7%
Tavira	22.653	374	1,7%
<b>Centro Algarvio</b>	<b>219.484</b>	<b>2.775</b>	<b>1,3%</b>

Fonte: Inquéritos à mobilidade dos residentes, fevereiro e março de 2012

### 4.3.2. Indicadores globais

Dos cerca de 219.484 habitantes com mais de 15 anos no Centro Algarvio, estima-se que 11% sejam imóveis (24.098 habitantes), ou seja, não realizem viagens com uma duração superior a 5 minutos.

Os 195.386 habitantes móveis realizam diariamente 459.073 viagens, das quais cerca de 75% são motorizadas (345.580 viagens) e as restantes cerca de 25% (113.493 viagens) são realizadas a pé ou de bicicleta. O número médio de viagens por habitante ronda os 2,1 e o número médio de viagens por habitante móvel é de 2,3. No Quadro 4.6 sistematizam-se os valores dos indicadores globais descritos.

Uma análise mais detalhada por concelho permite concluir que:

- Como seria expectável, são os concelhos mais populosos (Loulé, Faro, Olhão e Albufeira) os que geram maior volume de viagens. Os concelhos de Loulé e Faro geram diariamente, 136.865 e 116.413 viagens respetivamente, seguindo-se Olhão com cerca de 81.503 viagens e Albufeira 63.767 viagens. Por fim, Tavira gera 40.830 viagens e São Brás de Alportel com cerca de 19.696 viagens;
- Albufeira é o concelho com maior percentagem de viagens motorizadas (87%), seguindo-se Olhão e Tavira (ambos com cerca de 76% de viagens), Faro (75%) e, por fim, Loulé (70%) e São Brás de Alportel (67% das viagens);
- Loulé é o concelho com maior número de viagens por habitante (2,27), seguindo-se São Brás de Alportel (2,16), Olhão (2,15), Faro (2,11) e por fim Albufeira (1,86) e Tavira (1,80).
- No que concerne ao número médio de viagens por habitante móvel, Faro é o que apresenta maior valor (2,48 viagens), seguindo-se Loulé (2,46), Olhão (2,33) e São Brás de Alportel (2,32). Em situação inversa encontra-se Tavira e Albufeira com menor número de viagens por habitante móvel (1,95 e 2,24 respetivamente).

**QUADRO 4.6 – INDICADORES GLOBAIS DE MOBILIDADE**

Indicadores	Albufeira	Faro	Olhão	S. B. Alportel	Loulé	Tavira	Centro Algarvio
População residente (+15 anos)	34.327	55.158	37.893	9.126	60.327	22.653	<b>219.484</b>
População móvel	28.425	46.891	34.937	8.473	55.681	20.978	<b>195.385</b>
Percentagem Pop. Imóvel	17%	15%	8%	7%	8%	7%	<b>11%</b>
Total de viagens	63.767	116.413	81.503	19.696	136.865	40.830	<b>459.073</b>
Viagens motorizadas	55.658	87.802	62.236	13.113	95.866	30.905	<b>345.580</b>
% viagens motorizadas	87%	75%	76%	67%	70%	76%	<b>75%</b>
Nº médio viagens/ habitante	1,86	2,11	2,15	2,16	2,27	1,80	<b>2,1</b>
Nº médio viagens/ hab. móvel	2,24	2,48	2,33	2,32	2,46	1,95	<b>2,3</b>

Fonte: Inquéritos à mobilidade dos residentes, fevereiro e março de 2012

### 4.3.3. Caracterização das viagens

#### 4.3.3.1. Número de viagens realizadas pelos residentes

No Quadro 4.7 apresenta-se o número de viagens realizadas por concelho, salientando-se que:

- Como referido anteriormente a população que não realiza viagens (população imóvel) é composta por cerca de 24.099 habitantes, sendo os concelhos de São Brás de Alportel (653 habitantes), Olhão (2.956 habitantes), Tavira (1.675 habitantes) e Loulé (4.646 habitantes) os que apresentam menor quota e Albufeira e Faro os concelhos que detêm maior quota de população imóvel (5.902 e 8.267 habitantes, respetivamente);
- A maior parte da população da região realiza em média uma ou duas viagens diárias (288.343 viagens no Centro Algarvio, cerca de 60%), cerca de 6% realiza 3 viagens, 26% realiza 4 viagens e 4% realiza 5 ou mais viagens;
- Os seis concelhos da área de intervenção do estudo apresentam um comportamento semelhante no que concerne ao número de viagens declaradas.

**QUADRO 4.7 – NÚMERO DE VIAGENS REALIZADAS**

Concelho	0	1 ou 2	3	4	5 ou mais	Total
Albufeira	5.902	36.463	3.345	20.148	3.810	<b>69.668</b>
Faro	8.267	70.823	7.697	31.638	6.256	<b>124.681</b>
Loulé	4.645	83.877	9.093	38.405	5.490	<b>141.510</b>
Olhão	2.956	57.372	5.333	15.882	2.915	<b>84.458</b>
S. Brás de Alportel	653	14.196	559	4.940	0	<b>20.348</b>
Tavira	1.675	25.610	2.923	12.298	0	<b>42.506</b>
<b>Centro Algarvio</b>	<b>24.098</b>	<b>288.341</b>	<b>28.950</b>	<b>123.311</b>	<b>18.471</b>	<b>483.171</b>
<b>Centro Algarvio (%)</b>	<b>5%</b>	<b>60%</b>	<b>6%</b>	<b>26%</b>	<b>4%</b>	<b>100%</b>

Fonte: Inquéritos à mobilidade dos residentes, fevereiro e março de 2012

Relativamente às viagens declaradas pela população admite-se que:

- O número de viagens declarado possa encontrar-se subestimado, pois, de um modo geral, existe tendência para que os inquiridos ignorem algumas das viagens realizadas, nomeadamente por estas serem de curta distância e muitas vezes realizadas a pé;
- Face à crise económica que o país atravessa, associada à subida do preço dos combustíveis e dos títulos de transporte, tem-se vindo a registar uma redução generalizada das viagens, em especial das de carácter não pendular. Mesmo nos casos das viagens pendulares a elevada taxa de desemprego tem contribuído para a redução do número de viagens.

#### 4.3.3.2. Motivos das viagens

Relativamente ao motivo das viagens é de frisar que a generalidade dos inquiridos referiu que efetua viagem de regresso a casa, pelo que este se constitui como o principal motivo de viagem declarado (cerca de 230.873 viagens, o que representa 50,3% do total de viagens).

Não apresentando as viagens com o motivo “regresso a casa” (cerca de 230.873 viagens), verifica-se o predomínio em todos os concelhos das viagens por motivo “trabalho” (35,2%), seguindo-se o motivo “compras” (15,4%), “assuntos pessoais” (13,1%) e “desporto/lazer” (9,9%).

Com menor expressão surgem os motivos “estudo” (7,5%), “saúde/ médico” (6,5%) e “levar/buscar família” (5,3%). Salienta-se, contudo, que a fraca expressão do motivo “estudo” se encontra associada ao facto de, por motivos legais, não se ter inquirido a população dos escalões etários mais jovem, pelo que o volume destas viagens se encontra subvalorizado. As viagens associadas ao motivo “outros” incluem motivos tais como “em serviço” e “refeição”, representando 6,79% do total de viagens.

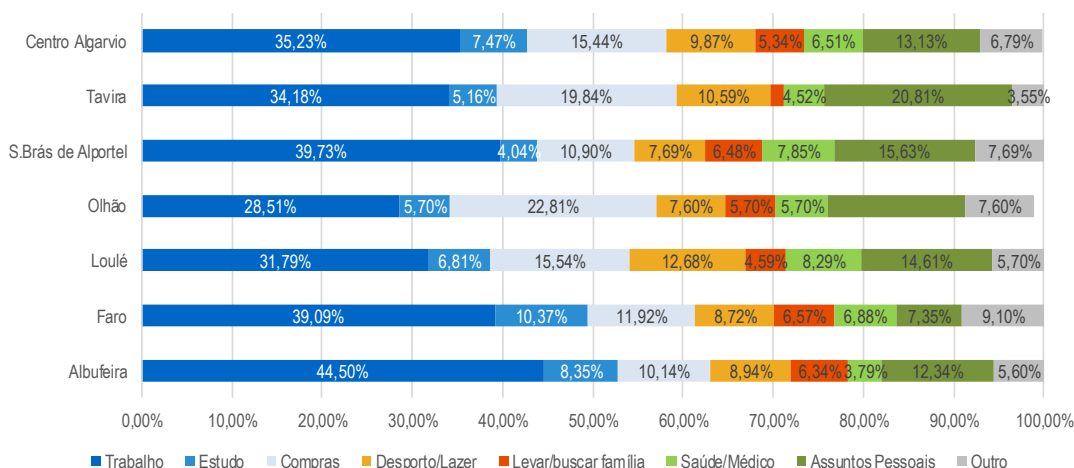
Analisando os motivos por concelho (Figura 4.14) constata-se que:

**Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável do Centro Algarvio**

Fase 1 – Caracterização e Diagnóstico

- São os concelhos de Albufeira, Faro e São Brás de Alportel os que apresentam maior percentagem de viagens por motivo “trabalho”, com quotas de 44,5%, 39,1% e 39,7%, respetivamente. Nos restantes concelhos a quota varia entre os 28,51% em Olhão e os 34,2% em Tavira;
- As viagens por motivo “estudo” apresentam maior expressão no concelho de Faro, Albufeira e Loulé onde representam 10,4%, 8,4% e 6,8% respetivamente, sendo que nos restantes concelhos a quota deste motivo é de 5,7% em Olhão, 5,2% em Tavira e 4,0% em São Brás de Alportel;
- O concelho de Olhão é o que apresenta maior quota de viagens por motivo “compras” (22,8%), seguindo-se Tavira (19,8%) e Loulé (15,5%), sendo Albufeira o concelho em que este motivo apresenta menor representatividade (10,1%). Nos restantes a quota deste motivo situa-se entre os 10,9% em São Brás de Alportel e os 11,9% registados em Faro;
- O motivo “desporto/lazer” apresenta maior representatividade nos concelhos de Loulé e Tavira (12,7% e 10,6% respetivamente), variando a representatividade nos restantes concelhos entre os 7,6% em Olhão (valor mínimo) e os 8,9% em Albufeira;
- O motivo “assuntos pessoais” assume uma expressão significativa nos concelhos de Tavira (20,8%) e de São Brás de Alportel (15,6%) constituindo nestes concelhos como o segundo motivo de viagens dos residentes. Ainda de salientar o concelho de Olhão em que o peso deste motivo de viagem é de 15,2%, sendo em Faro onde este motivo é menos significativo (7,35%);
- Os motivos “levar/ buscar família” e “saúde/médico” e “outros” assumem fraca expressão em todos os concelhos (inferior a 10%).

**FIGURA 4.14 – MOTIVOS DAS VIAGENS POR CONCELHO**



Fonte: Inquéritos à mobilidade dos residentes, fevereiro e março de 2012

#### 4.3.3.3. Repartição modal das viagens

No Quadro 4.8 e Figura 4.15 apresenta-se a repartição modal das viagens realizadas pelos residentes nos concelhos do Centro Algarvio tendo em consideração os modos de transporte utilizados. No sentido de facilitar a compreensão das opções de escolha modal, optou-se por uma análise agregada pelo que se designa “modo de transporte simplificado”.

Assim, nos casos em que foi declarado mais que um modo de transporte para a realização das viagens procurou-se classificar de acordo com a seguinte agregação:

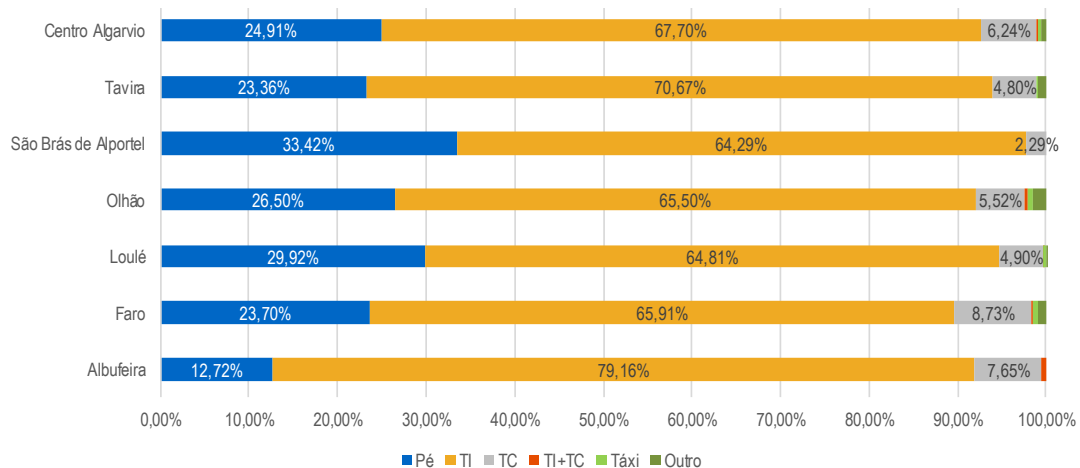
- “Viagens a Pé” – viagens realizadas exclusivamente a pé. Nos casos em que as viagens em TI ou em TC possuem uma etapa a pé, por uma questão de simplificação considerou-se que a viagem é realizada no modo motorizado declarado;
- “Viagens em TI” – reportam-se às viagens declaradas como tendo sido realizadas em transporte individual;
- “Viagens em TI + TC” – contempla todas as viagens, em que foram declaradas uma ou várias etapa(s) realizada(s) em TI e outra(s) em TC;
- “Viagens em TC”, que inclui as viagens realizadas em Autocarro, Comboio e Barco;
- “Viagens em táxi” – contempla todas as viagens realizadas exclusivamente em táxi.

**QUADRO 4.8 – REPARTIÇÃO MODAL DAS VIAGENS POR CONCELHO (MODO SIMPLIFICADO)**

Indicadores	Pé	TI	TC	TI+TC	Táxi	Outro	Total
Albufeira	8.108	50.478	4.878	303	0	0	<b>63.767</b>
Faro	27.588	76.725	10.158	293	627	1.022	<b>116.413</b>
Loulé	40.950	88.703	6.706	43	413	49	<b>136.865</b>
Olhão	21.598	53.384	4.498	408	392	1.223	<b>81.503</b>
São Brás de Alportel	6.583	12.662	451	0	0	0	<b>19.696</b>
Tavira	9.537	28.854	1.960	0	90	389	<b>40.830</b>
Centro Algarvio	<b>114.365</b>	<b>310.806</b>	<b>28.651</b>	<b>1.046</b>	<b>1.523</b>	<b>2.682</b>	<b>459.074</b>

Fonte: Inquéritos à mobilidade dos residentes, fevereiro e março de 2012

**FIGURA 4.15 – REPARTIÇÃO MODAL DAS VIAGENS POR CONCELHO**



Fonte: Inquéritos à mobilidade dos residentes, fevereiro e março de 2012

A análise do Quadro 4.8 e da Figura 4.15 permite concluir sobre:

- Uma quota significativa de viagens realizadas a pé (24,9%), sendo este o segundo modo mais utilizado no Centro Algarvio;



## Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável do Centro Algarvio

### Fase 1 – Caracterização e Diagnóstico

- O predomínio do transporte individual para a realização das viagens motorizadas (67,7%), sendo o modo mais utilizado em todos os concelhos do Centro Algarvio;
- A quota do transporte coletivo (autocarro, comboio e barco) cifra-se nos 6,24% e a quota da combinação de TI+TC não possui representatividade (0,1%), o que poderá ser justificado pela fraca articulação entre os modos de transporte;
- A quota dos “outros modos” e do táxi é quase inexpressiva (0,3% para o táxi e 0,6% para os outros modos, nos quais se inclui a bicicleta).

Uma **análise** individualizada **por concelho** do Quadro 4.8 e da Figura 4.15 permite constatar que:

- Os concelhos de São Brás de Alportel e Loulé são os que apresentam maior peso das viagens realizadas “a pé” (33,4% e 29,9% respetivamente), sendo Albufeira o concelho com menor peso destas viagens (12,7%). Nos restantes concelhos, a quota destas deslocações cifra-se entre os cerca de 23,5% registados em Tavira e Olhão e os cerca de 26,5% no concelho de Olhão;
- Albufeira e Tavira são os concelhos com maior peso de utilização do TI (79,2% e 70,7% respetivamente), sendo São Brás de Alportel e Loulé os concelhos com menor peso de utilização deste modo, ainda que este ascenda aos 54,3% e 64,8% respetivamente. De referir que estes são os concelhos onde o modo “a pé” apresenta maior representatividade, indiciando a predominância de viagens de curta distância;
- Faro e Albufeira assumem-se como os concelhos onde o peso do TC é mais elevado (8,7% e 7,7% respetivamente), seguindo-se-lhes Olhão, com 5,5% e Tavira e Loulé com valores entre os 4,8% e os 4,9%. São Brás de Alportel assume-se como o concelho a quota do TC é menos significativa, sendo o modo de deslocação referenciado por apenas 2,3% dos inquiridos;
- Nos municípios de Albufeira e São Brás de Alportel não foi identificada nenhuma viagem nos modos “táxi” e “outros”, sendo em Faro (0,5% e 0,9%) e Olhão (0,5% e 1,5%) que estes modos são mais significativos.

Os valores apurados evidenciam claramente que o sistema de transportes coletivos não assegura as necessidades de mobilidade da população, pelo que o recurso a um modo de TC constitui-se como a última opção para a grande maioria da população residente.

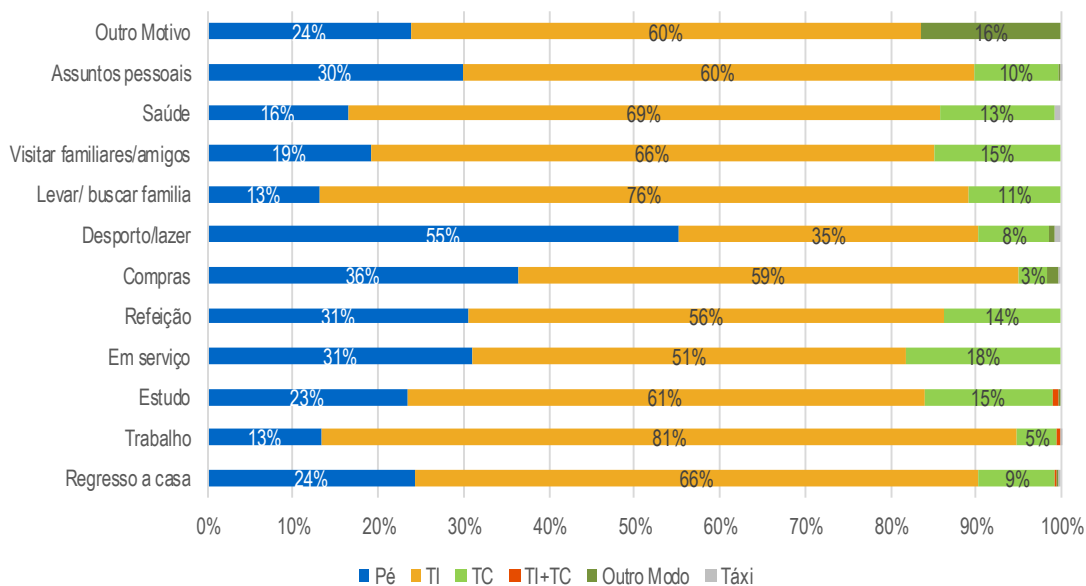
Um outro aspeto a salientar prende-se com a fraca expressividade da combinação TI+TC, o que deixa antever problemas ao nível da intermodalidade. Por outro lado, vem confirmar que a realização de transbordos é penalizadora para os utilizadores (sobretudo mais que um transbordo), constituindo-se como fator decisivo na seleção modal.

Na Figura 4.16 apresenta-se a **repartição modal das viagens em função do motivo**, sendo de assinalar diferenças significativas na seleção do modo por motivo das viagens, a saber:

- As deslocações “a pé” assumem menor representatividade nos motivos “trabalho” e “levar/ buscar familiares e amigos” (pesos inferiores a 15%) e maior representatividade nos motivos “desporto e lazer” (55%), “compras” (36%), “refeição” (31%), “em serviço” (31%) e “assuntos pessoais” (30%);
- Os motivos “trabalho” e “levar/ buscar familiares e amigos” em que as quotas de deslocações a pé são reduzidas, correspondem aos motivos com maior expressão do TI. De salientar que é provável que estes dois motivos de viagem se encontrem associados, uma vez que poderá acontecer que as viagens relacionadas com “levar/ buscar familiares e amigos” correspondam a viagens relacionadas com o transporte de descendentes para a escola;

- Nos motivos “trabalho”, “compras”, “desporto/lazer” e “regresso a casa” a quota de utilização do transporte coletivo é muito reduzida (inferior a 10%). Nos restantes motivos a quota do TC oscila entre os 10% no motivo “assuntos pessoais” e os 18% nas deslocações “em serviço”;
- O “outro” modo de transporte apenas assume representatividade para o “outro motivo”, correspondendo a 16%.

FIGURA 4.16 – REPARTIÇÃO MODAL POR MOTIVO DE VIAGEM



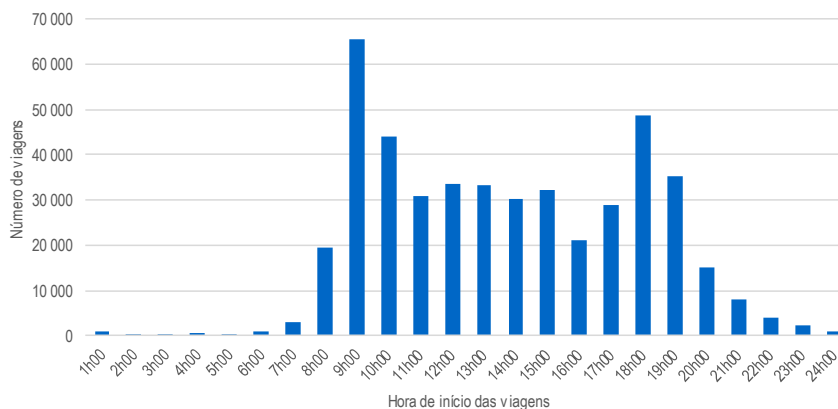
Fonte: Inquéritos à mobilidade dos residentes, dezembro 2011, fevereiro e março de 2012

#### 4.3.3.4. Hora de realização das viagens

Na Figura 4.17 apresenta-se a distribuição horária das viagens ao longo do dia, de acordo com a hora declarada de início das mesmas, sendo de destacar que o Período de Ponta da Manhã (PPM) se apresenta mais curto que o Período de Ponta da Tarde (PPT). No período compreendido entre as 12h00 e as 14h00 regista-se igualmente uma concentração significativa de viagens (66.693 viagens) correspondente ao período da hora de almoço.

No caso do PPM este ocorre entre as 9h00 e as 11h00, concentrando cerca de 109 348 viagens, registando-se ainda um volume significativo de viagens entre as 10h00 e as 11h00 (43.867 viagens) do total diário de 459.074 viagens. O PPT apresenta uma maior duração, ocorrendo entre as 17h00 e as 20h00 e concentrando cerca de 112.742 viagens.

FIGURA 4.17 – HORA DE INÍCIO DAS VIAGENS



Fonte: Inquéritos à mobilidade dos residentes, fevereiro e março de 2012

#### 4.3.3.5. Duração média das viagens

No Quadro 4.9 apresenta-se a duração média das viagens globais por modo de transporte e por concelho. Como se pode observar, a duração média das viagens com início nos concelhos do Centro Algarvio é de 21 minutos sendo muito semelhante em todos os concelhos, variando entre o máximo de 30 minutos em Loulé e o mínimo de 16 minutos em Olhão.

Analisando a duração por modo de transporte representada igualmente no Quadro 4.9, verifica-se que no Centro Algarvio as viagens com uma duração mais elevada são realizadas na conjugação entre o TI e o TC (54 minutos), no “outro” modo de transporte com 25 minutos e no modo TC com 26 minutos, o que poderá ser justificado por estes modos assegurarem cadeias de viagens mais longas, nomeadamente viagens interconcelhias. Note-se que não foram apontadas viagens realizadas na conjugação TI+TC nos concelhos de Olhão, São Brás de Alportel e Tavira.

O modo a “pé/bicicleta” e o TI são os que apresentam menor duração das viagens, 16 minutos e 22 minutos, respetivamente. No caso das viagens a “pé/bicicleta” tratam-se de viagens de proximidade e, como tal, de menor distância e duração, com uma duração média de 11 minutos em Olhão e 25 minutos em Loulé.

**QUADRO 4.9 – DURAÇÃO MÉDIA DAS VIAGENS POR CONCELHO E MODO DE TRANSPORTE**

Concelhos	Pé/Bicicleta	TI	TC	TI+TC	Táxi	Outro	Total
Albufeira	00:24	00:21	00:29	00:53	-	-	<b>00:22</b>
Faro	00:18	00:19	00:34	01:10	00:12	00:12	<b>00:20</b>
Loulé	00:25	00:31	00:30	00:25	00:17	00:45	<b>00:30</b>
Olhão	00:11	00:16	00:21	-	00:25	-	<b>00:16</b>
São Brás de Alportel	00:14	00:17	01:02	-	-	-	<b>00:18</b>
Tavira	00:18	00:25	00:41	-	00:50	00:29	<b>00:25</b>
<b>Centro Algarvio</b>	<b>00:16</b>	<b>00:22</b>	<b>00:26</b>	<b>00:54</b>	<b>00:23</b>	<b>00:25</b>	<b>00:21</b>

Fonte: Inquéritos à mobilidade dos residentes, fevereiro e março de 2012

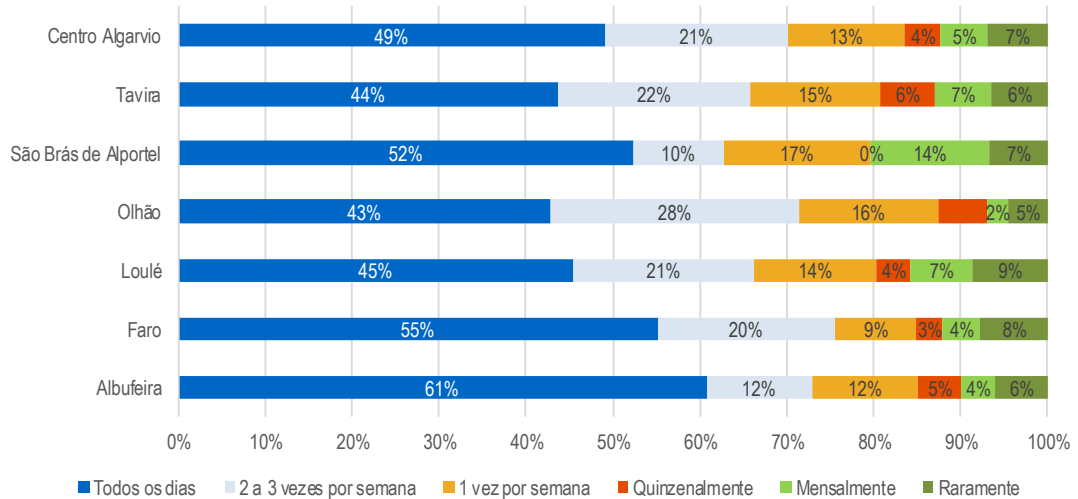
#### 4.3.3.6. Frequência das viagens

Como se pode verificar na Figura 4.18, no conjunto dos seis concelhos que constituem o Centro Algarvio cerca de 49% das viagens realizam-se diariamente, 21% realizam-se 2 a 3 vezes por semana, 13% uma vez por semana, 4% quinzenalmente, 5% mensalmente e 7% raramente.

A análise por concelho permite concluir que:

- Albufeira, Faro e São Brás de Alportel são os concelhos com maior frequência de realização das viagens, ascendendo o peso das viagens diárias aos 61%, 55% e 52%, respetivamente. Nos restantes concelhos o peso das viagens diárias não atinge os 50%;
- Os concelhos de Olhão, Tavira e Loulé são os que apresentam maior expressão das viagens realizadas 2 a 3 vezes por semana (com um peso de 22% em Tavira, 21% em Loulé e 28% em Olhão);
- As viagens realizadas com menor frequência (com frequência de uma vez por semana ou inferior) ocorrem no concelho de São Brás de Alportel com peso de 38%, Loulé e Tavira (34%).

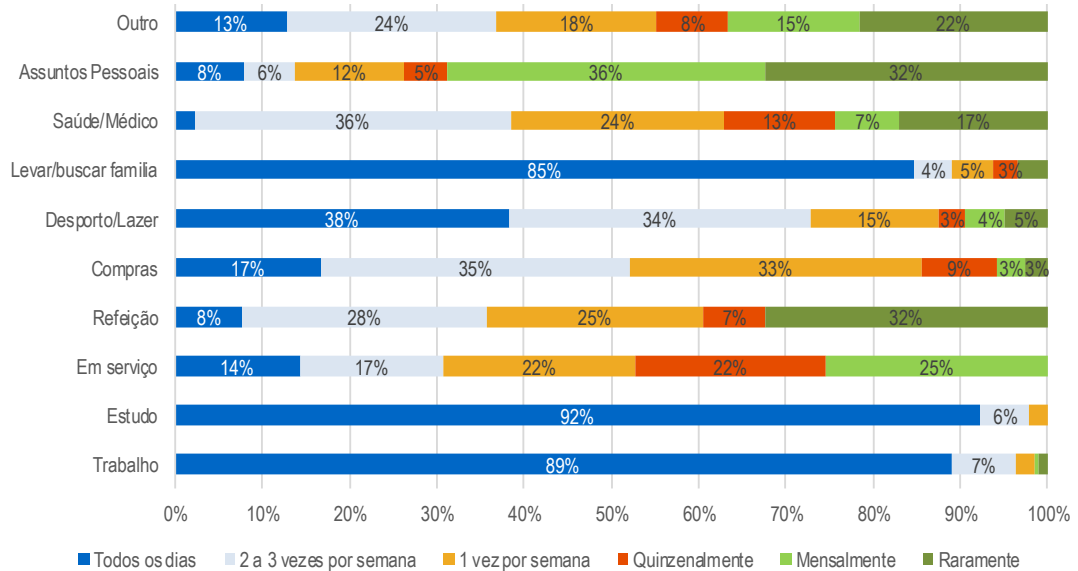
**FIGURA 4.18 – FREQUÊNCIA DE REALIZAÇÃO DAS VIAGENS POR CONCELHO**



Fonte: Inquéritos à mobilidade dos residentes, fevereiro e março de 2012

Na Figura 4.19 representa-se a frequência das viagens por motivo. Como seria expectável, as viagens pendulares por motivo “estudo” e “trabalho”, bem como as viagens relacionadas com o “levar/buscar família” são as que se realizam com maior frequência (diariamente), 89%, 92% e 85%, respetivamente. Em situação inversa, ou seja, as viagens mais esporádicas (raramente realizadas) encontram-se associadas aos motivos “refeição” (32%), “assuntos pessoais” (32%), “saúde/médico” (17%) e “outro” (22%).

**FIGURA 4.19 – FREQUÊNCIA DE REALIZAÇÃO DAS VIAGENS POR MOTIVO**



Fonte: Inquéritos à mobilidade dos residentes, fevereiro e março de 2012

#### 4.3.3.7. Principais origens/destinos das viagens

Caracterizados os principais padrões de mobilidade dos residentes, importa proceder à quantificação dos fluxos gerados, com pelo menos um extremo da viagem na área de intervenção, e cujos resultados se apresentam seguidamente.

Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável do Centro Algarvio

Fase 1 – Caracterização e Diagnóstico

Para a quantificação dos fluxos agruparam-se as viagens em:

- Intraconcelhias, ou seja, que têm origem e destino dentro do mesmo concelho;
- Intra Centro Algarvio, reportando-se às viagens que têm origem num concelho e destino noutra concelho do Centro Algarvio;
- Externas, referindo-se às viagens que têm um extremo (origem/destino) num dos concelhos do Centro Algarvio e outro extremo fora deste território.

No Quadro 4.10 apresentam-se os resultados obtidos, sendo de frisar que a maioria das viagens realizadas pelos residentes nos concelhos do Centro Algarvio são intraconcelhias e representam 83% (cerca de 378.929 viagens), 16% (71.924 viagens) são entre concelhos da área de intervenção do estudo e cerca de 2% (8.220 viagens) são de/para fora deste território.

QUADRO 4.10 – TIPOLOGIA DE VIAGENS

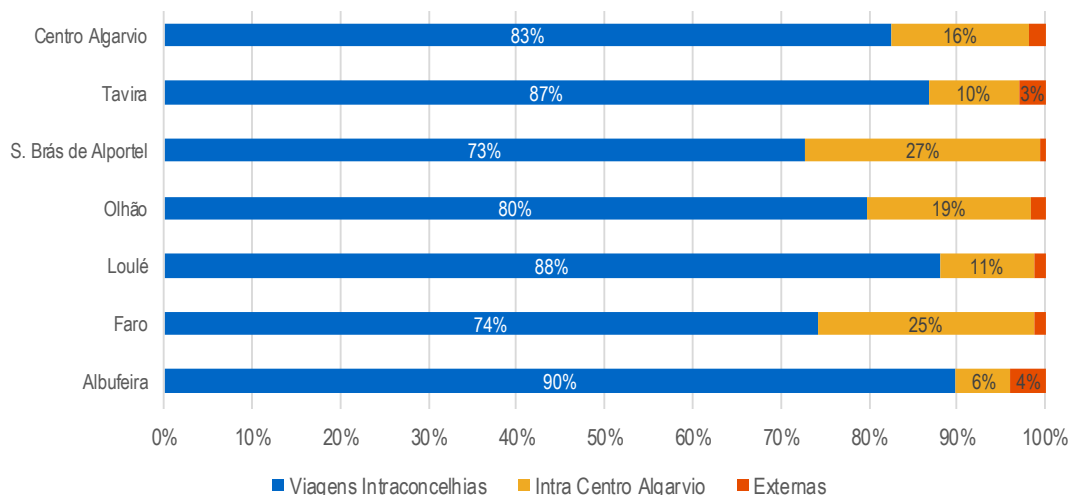
Concelhos	Viagens Intraconcelhias		Intra Centro Algarvio		Externas		Total
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	
<b>Albufeira</b>	57.346	90%	3.935	6%	2.485	4%	<b>63.767</b>
<b>Faro</b>	86.323	74%	28.681	25%	1.409	1%	<b>116.413</b>
<b>Loulé</b>	120.499	88%	14.609	11%	1.758	1%	<b>136.865</b>
<b>Olhão</b>	64.985	80%	15.271	19%	1.248	2%	<b>81.503</b>
<b>S. Brás de Alportel</b>	14.334	73%	5.267	27%	96	0%	<b>19.696</b>
<b>Tavira</b>	35.443	87%	4.162	10%	1.225	3%	<b>40.830</b>
<b>Centro Algarvio</b>	<b>378.929</b>	<b>83%</b>	<b>71.924</b>	<b>16%</b>	<b>8.220</b>	<b>2%</b>	<b>459.073</b>

Fonte: Inquéritos à mobilidade dos residentes, fevereiro e março de 2012

Ainda que o predomínio de viagens intraconcelhias seja um aspeto comum a todos os concelhos, a análise efetuada por concelho evidencia disparidades quanto ao peso relativo das diferentes tipologias de viagens (Figura 4.20), a saber:

- Albufeira, Olhão, Loulé e Tavira são os concelhos com maior peso de viagens intraconcelhias (com pesos superiores a 80% do total de viagens geradas no concelho);
- Faro e São Brás de Alportel são os concelhos com menor peso das viagens intraconcelhias (74% e 73% respetivamente) e, simultaneamente os concelhos com maior peso das viagens intra Centro Algarvio (25% e 27% respetivamente).
- Por sua vez Albufeira, Loulé e Tavira (com 6%, 11% e 10% respetivamente) são os concelhos com menor peso das viagens entre concelhos do Centro Algarvio;
- As viagens externas detêm um fraco peso em todos os concelhos (menos de 5%).

**FIGURA 4.20 – TIPOLOGIA DE VIAGENS**



Fonte: Inquéritos à mobilidade dos residentes, dezembro 2011, fevereiro e março de 2012

No que concerne aos fluxos entre os seis concelhos do Centro Algarvio (Quadro 4.11), são realizadas diariamente cerca de 459.073 viagens, correspondendo os fluxos mais significativos a:

- Viagens intraconcelhias:
  - Internas ao concelho de Albufeira (cerca de 57.346 viagens);
  - Internas ao concelho de Faro (86.323 viagens);
  - Internas ao concelho de Loulé (120.499 viagens);
  - Internas ao concelho de Olhão (64.985 viagens);
  - Internas ao concelho São Brás de Alportel (14.334 viagens);
  - Internas ao concelho de Tavira (35.443 viagens);
- Viagens entre concelhos do Centro Algarvio:
  - Ligações entre os concelhos de Faro e Olhão (12.896 viagens entre Olhão e Faro e 13.006 em sentido inverso);
  - Ligações entre os concelhos de Faro e Loulé (8.264 viagens entre Faro e Loulé e 8.983 em sentido inverso).

**QUADRO 4.11 – MATRIZ OD DAS VIAGENS ENTRE CONCELHOS DO CENTRO ALGARVIO**

Concelhos	Albufeira	Faro	Olhão	São Brás de Alportel	Loulé	Tavira	Total
<b>Albufeira</b>	57.346	2.160	443	150	3.178	490	<b>63.767</b>
<b>Faro</b>	2.624	86.323	13.006	2.692	8.264	3.504	<b>116.413</b>
<b>Loulé</b>	2.984	8.983	1.938	1.994	120.499	467	<b>136.865</b>
<b>Olhão</b>	569	12.896	64.985	354	1.433	1.267	<b>81.503</b>
<b>S. Brás de Alportel</b>	150	2.522	576	14.334	2.028	86	<b>19.696</b>
<b>Tavira</b>	490	2.704	1.458	86	649	35.443	<b>40.830</b>
<b>Centro Algarvio</b>	<b>64.163</b>	<b>115.587</b>	<b>82.406</b>	<b>19.610</b>	<b>136.050</b>	<b>41.257</b>	<b>459.073</b>

Fonte: Inquéritos à mobilidade dos residentes, fevereiro e março de 2012

Das cerca de 8 220 viagens externas, apresentam-se no Quadro 4.12 os pares OD mais significativos, sendo de salientar as relações entre os seguintes concelhos:

- Albufeira – Portimão (525 viagens) e Albufeira – Silves (935 viagens);
- Loulé – Vila do Bispo (cerca de 526 viagens);
- Tavira – Vila Real de Santo António (cerca de 1.012 viagens).

Os pares origem/destino designados representam cerca de 36% das viagens externas aos concelhos do Centro Algarvio.

**QUADRO 4.12 – MATRIZ OD DAS VIAGENS ENTRE CONCELHOS DO CENTRO ALGARVIO**

Concelhos	Lagoa	Lagos	Lisboa	Portimão	Silves	Vila do Bispo	Vila Real de Santo António	Restantes
Albufeira	0	129	189	525	935	0	59	<b>2.485</b>
Faro	151	116	376	61	332	0	249	<b>1.409</b>
Loulé	155	0	359	63	179	526	363	<b>1.758</b>
Olhão	21	199	110	74	145	372	79	<b>1.248</b>
S. Brás de Alportel	0	0	0	0	0	0	96	<b>96</b>
Tavira	26	0	70	102	5	0	1 012	<b>1.225</b>
<b>Centro Algarvio</b>	<b>353</b>	<b>444</b>	<b>1.104</b>	<b>825</b>	<b>1.596</b>	<b>898</b>	<b>1.858</b>	<b>8.220</b>

Fonte: Inquéritos à mobilidade dos residentes, fevereiro e março de 2012

#### 4.3.4. Caracterização dos inquiridos

No presente subcapítulo apresenta-se a caracterização da população residente inquirida, bem como o apuramento de alguns indicadores que condicionam a mobilidade e como tal são fundamentais para a compreensão das opções modais dos inquiridos (posse de carta de condução, disponibilidade de viatura para a realização das viagens, entre outros).

##### 4.3.4.1. Nível de instrução da população

A análise do **nível de instrução da população** inquirida (Quadro 4.13 e Figura 4.21) permite concluir que cerca de 22% dos inquiridos nos seis municípios do Centro Algarvio possuem Curso Universitário (49.000 inquiridos), sendo semelhante a percentagem da população com o 12º ano (47.518 inquiridos). A população com o 9º ano é de 17% (36.375 inquiridos), a população analfabeta (que não sabe ler e escrever) é de 14% (31.645 inquiridos) e a população com a instrução primária completa é de 10% (22.212 inquiridos).

Com percentagens muito reduzidas (inferiores a 10%) surge a população com "outro" nível de escolaridade (3%), com o curso médio (3%), com o 6º ano de escolaridade (2%) ou que "Não sabe/ Não responde" (7%).

QUADRO 4.13 – NÍVEL DE INSTRUÇÃO DA POPULAÇÃO

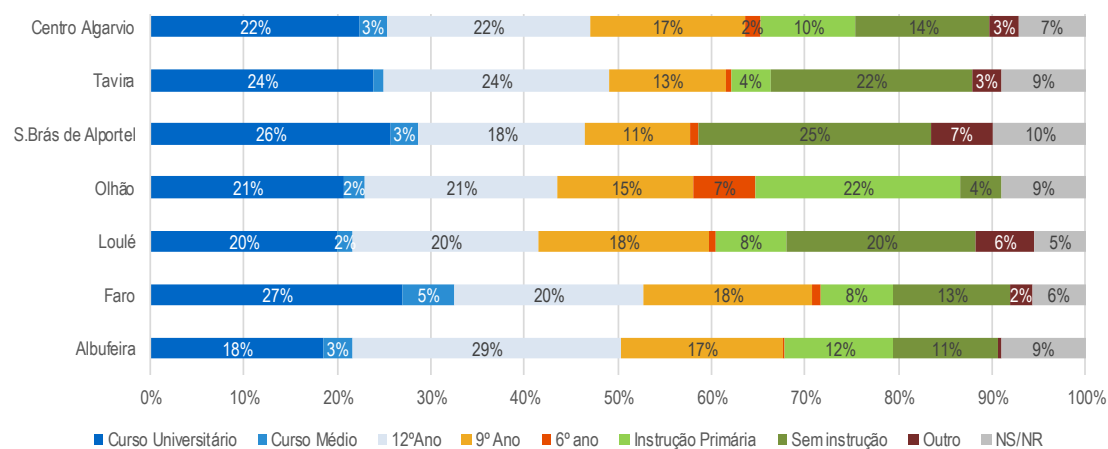
Concelhos	Curso Universitário	Curso Médio	12ºAno	9º Ano	6º ano	Instrução Primária	Sem instrução	Outro	NS/NR	Total
Albufeira	5.986	999	9.301	5.620	68	3.773	3.602	100	2.946	32.395
Faro	15.376	3.071	11.499	10.283	499	4.421	7.133	1.303	3.287	56.870
Loulé	12.279	1.070	12.146	11.212	493	4.616	12.499	3.845	3.347	61.507
Olhão	8.084	845	8.068	5.686	2.555	8.569	1.687	-	3.528	39.022
S. Brás de Alportel	2.600	299	1.808	1.126	93	-	2.514	685	1.000	10.126
Tavira	4.676	212	4.696	2.448	101	834	4.210	624	1.761	19.563
Centro Algarvio	49.000	6.497	47.518	36.375	3.809	22.212	31.645	6.558	15.870	219.484

Fonte: Inquéritos à mobilidade dos residentes, fevereiro e março de 2012

Efetuada uma análise por concelho constata-se que:

- Na generalidade dos concelhos a percentagem de população inquirida com curso universitário situa-se entre os 20% e os 26%, sendo exceção o concelho de Albufeira (18%), concelho onde a população com 12º ano detém maior peso (29%);
- Na **generalidade dos concelhos do Centro Algarvio** o peso da população que possui curso universitário é semelhante ao da população que possui o 12º ano, sendo que casos dos concelhos de Olhão (21%), Loulé (20%), Tavira (24%). Nos concelhos de São Brás de Alportel e Faro o peso da população com o ensino universitário é superior ao da população com o 12º ano;
- Verificam-se ainda, nos concelhos de Tavira, São Brás de Alportel e Loulé, pesos significativos de população sem instrução (22%, 25% e 20% respetivamente), o que poderá ser justificado pelo facto de uma parte significativa do território destes municípios se localizar na serra onde a população se encontra mais envelhecida.

FIGURA 4.21 – NÍVEL DE INSTRUÇÃO DA POPULAÇÃO



Fonte: Inquéritos à mobilidade dos residentes, fevereiro e março de 2012



#### 4.3.4.2. Posse de carta de condução

De modo a avaliar a **habilitação dos inquiridos para a condução**, questionou-se se estes dispunham de carta de condução e, em caso afirmativo, se conduziam e/ou dispunham de viatura para a realização das viagens (Quadro 4.14 e Figura 4.22).

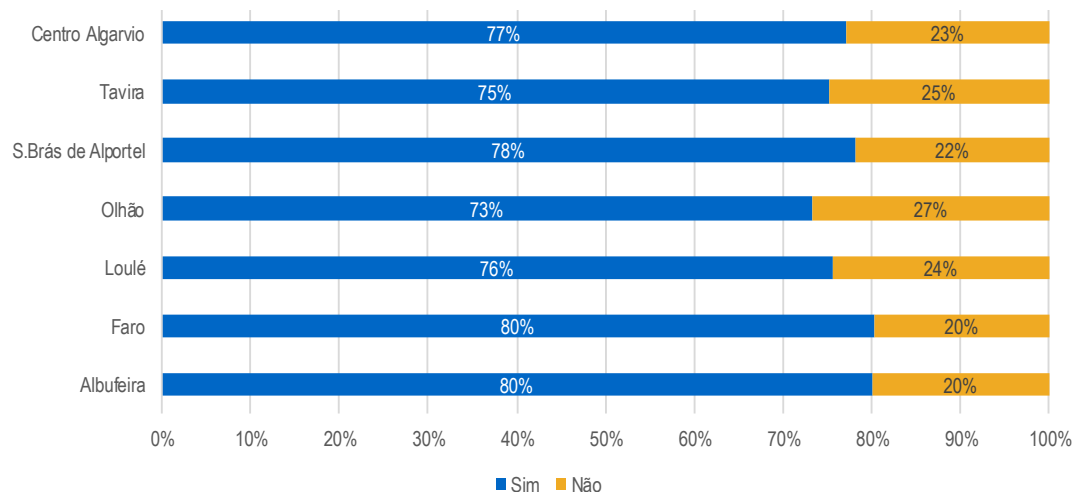
Em todos os concelhos a maioria dos indivíduos inquiridos referiram dispor de carta de condução, cerca de 163 447 dos inquiridos do Centro Algarvio (pesos que variam entre o mínimo de 73% em Olhão e o máximo de 80% em Faro e Albufeira), sendo pouco representativas as respostas que referiram possuir carta de condução, mas não conduzir ou não possuir viatura (cerca de 330 inquiridos).

**QUADRO 4.14 – POSSE DE CARTA DE CONDUÇÃO**

Concelho	Sim	Não	Sim, não conduz
Albufeira	24.814	6.213	-
Faro	44.405	10.928	239
Loulé	45.512	14.751	-
Olhão	27.682	10.099	91
S. Brás de Alportel	7.148	1.998	-
Tavira	13.886	4.601	-
<b>Centro Algarvio</b>	<b>163.447</b>	<b>48.590</b>	<b>330</b>

Fonte: Inquéritos à mobilidade dos residentes, fevereiro e março de 2012

**FIGURA 4.22 – POSSE DE CARTA DE CONDUÇÃO**

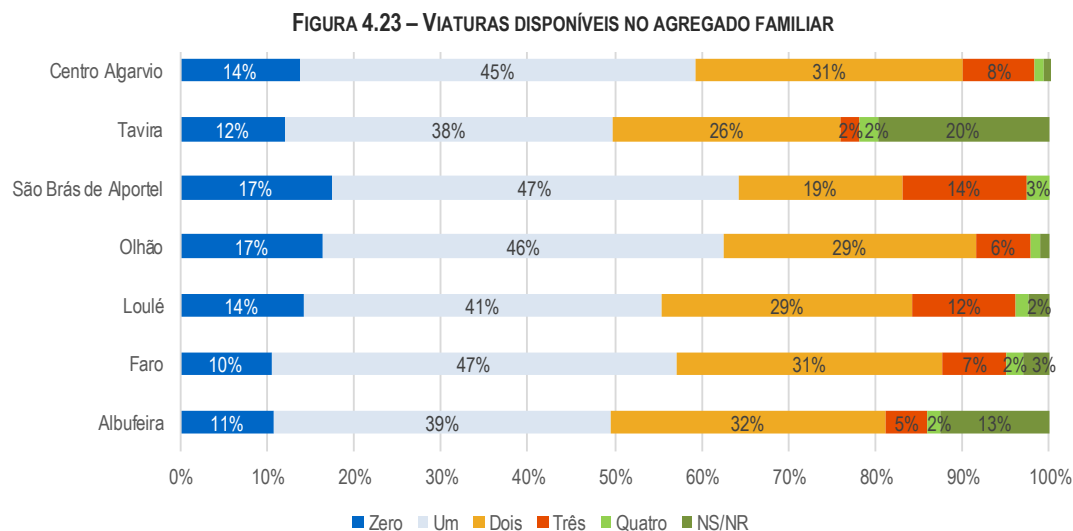


Fonte: Inquéritos à mobilidade dos residentes, fevereiro e março de 2012

#### 4.3.4.3. Nível de motorização

O **nível de motorização**, associado à disponibilidade de carta de condução, é um indicador importante da “disponibilidade” dos inquiridos relativamente à utilização do transporte individual.

Como se pode observar na Figura 4.23, 14% dos agregados familiares residentes no Centro Algarvio não possui automóvel disponível para a realização das viagens (correspondendo à população cativa do transporte público), sendo que a maioria destes (45%) dispõe de um veículo, 31% de dois veículos, 8% de três veículos, 1% de quatro ou mais veículos e 1% não respondeu à questão.



Fonte: Inquéritos à mobilidade dos residentes, fevereiro e março de 2012

#### 4.3.5. Opinião sobre os serviços de transporte

No presente ponto apresenta-se a opinião da população residente inquirida no que se refere ao sistema de transportes do Centro Algarvio.

No que concerne aos **utilizadores de TI**, foram inquiridos os **aspectos que os levariam a utilizar os serviços de Transportes Coletivos** (Quadro 4.15), sendo de salientar que no conjunto dos municípios do Centro Algarvio:

- 23% “não sabe/ não responde”, o que pode indicar que uma percentagem significativa da população residente desconhece os serviços existentes, com maior expressão no concelho de Loulé (28%);
- 18% dos inquiridos refere que **nenhum motivo os levaria a utilizar os Transportes Coletivos**, com menor expressão em Olhão (3%) e maior em Loulé (22%);
- 12% dos inquiridos aponta como fator decisivo a transferência modal, **a melhoria das frequências**, o que indicia a fraca cobertura horária dos serviços, corroborada pelas reduzidas frequências dos serviços de transporte público rodoviário e ferroviário, com maior expressão em Albufeira (17%);
- 10% aponta como fator determinante o **“aumento do preço da gasolina”**, e consequentemente dos custos de transporte, podendo constituir-se como um elemento dissuasor da utilização do transporte individual;
- Com exceção do motivo “outro” não especificado, os restantes motivos apontados apresentam um peso inferior a 10% das respostas.

QUADRO 4.15 – ASPETOS QUE LEVARIAM OS UTILIZADORES DE TI A UTILIZAREM OS SERVIÇOS DE TC

Concelho	Albufeira	Faro	Loulé	Olhão	S. B. Alportel	Tavira	Centro Algarvio
Aumento do preço da gasolina	11%	9%	10%	18%	11%	8%	10%
Congestionamento	1%	5%	2%	5%	0%	0%	2%
Deixar de levar os filhos à escola	1%	2%	0%	4%	2%	0%	1%
Deixar de ter carro da empresa	0%	0%	0%	2%	0%	0%	0%
Dificuldade em estacionar	4%	8%	4%	15%	4%	2%	5%
Maior Rapidez	10%	8%	7%	9%	11%	3%	8%
Maior Segurança	3%	2%	1%	1%	3%	1%	2%
Melhorar a informação sobre transportes	1%	1%	1%	0%	0%	0%	1%
Melhorar a Pontualidade	2%	2%	1%	1%	3%	1%	2%
Melhorar as frequências	17%	10%	12%	11%	12%	14%	12%
Nenhum motivo me levaria a usar	16%	19%	22%	3%	12%	17%	18%
Reduzir o tempo de espera	7%	5%	3%	6%	7%	4%	5%
NS/NR	19%	22%	28%	13%	19%	27%	23%
Outro	8%	7%	9%	12%	16%	23%	11%

Fonte: Inquéritos à mobilidade dos residentes, fevereiro e março de 2012

Uma análise mais pormenorizada das respostas obtidas pelos residentes nos seis concelhos do Centro Algarvio evidencia:

- Que os concelhos de Albufeira, Faro e Loulé apresentam um padrão semelhante nas respostas obtidas, sendo os três motivos aspetos mais apontados o “não sabe/ não responde” (19%, 22% e 28% respetivamente), o “nenhum motivo me levaria a mudar” (16%, 19% e 22%) e “melhorar as frequências” (17%, 10% e 12%);
- No concelho de Olhão, para além do “não sabe/ não responde” que representa 19% das respostas, assumem ainda pesos significativos os “outros” aspetos não especificados (12%), o “aumento do preço da gasolina” (18%) e o “melhorar as frequências” (11%);
- Os aspetos mais mencionados pelos inquiridos em São Brás de Alportel e Tavira são “não sabe/ não responde” (19%, 23% respetivamente), “outros” aspetos não especificados (16% e 23% respetivamente), o “nenhum motivo me levaria a mudar” (12% e 17% respetivamente) e o “melhorar as frequências” (12% e 14% respetivamente).

Foi também solicitado aos inquiridos, nomeadamente aos **utilizadores exclusivos de TC**, que referissem três **aspetos positivos do atual serviço de TC**, os quais se apresentam no Quadro 4.16.

Dos aspetos mais apontados no conjunto dos municípios do Centro Algarvio destacam-se:

- **Pontualidade**, com uma elevada expressão (76%), o que indicia uma boa fiabilidade dos serviços existentes;
- **Segurança no transporte** (5%), o que face aos índices de sinistralidade rodoviária poderá ser um aspeto positivo a apontar para a captação de novos utilizadores para o sistema de transportes coletivos.

A análise por município permite concluir que:

- A pontualidade é o aspeto positivo que se destaca em todos os municípios, com uma percentagem de respostas superior a 60%, com exceção de Olhão onde apesar de ser o aspeto mais apontado detém apenas 30% das respostas, ao contrário de São Brás de Alportel em que 91% das respostas apontam a pontualidade do serviço como o aspeto mais positivo;
- Em Olhão, para além da pontualidade destacam-se ainda os aspetos relacionados com a “segurança no transporte” (25%) e o “preço” (12%).

**QUADRO 4.16 – ASPETOS MAIS POSITIVOS DO ATUAL SERVIÇO DE TC**

Concelho	Albufeira	Faro	Loulé	Olhão	São Brás De Alportel	Tavira	Centro Algarvio
Adequabilidade de horários	3%	3%	2%	7%	1%	1%	<b>2%</b>
Boa informação sobre transportes	0%	0%	1%	3%	0%	1%	<b>1%</b>
Boas ligações com outros transportes	2%	2%	0%	0%	0%	0%	<b>1%</b>
Conforto	4%	7%	3%	0%	0%	6%	<b>4%</b>
Limpeza dos veículos	1%	0%	1%	1%	0%	1%	<b>1%</b>
Pontualidade	75%	64%	79%	30%	91%	73%	<b>76%</b>
Preço	2%	2%	2%	12%	5%	0%	<b>2%</b>
Rapidez	2%	3%	2%	5%	0%	1%	<b>1%</b>
Segurança no transporte	5%	6%	3%	25%	2%	6%	<b>5%</b>
NS/NR	6%	8%	4%	8%	0%	5%	<b>6%</b>
Outro	0%	5%	3%	9%	1%	6%	<b>1%</b>

Fonte: Inquéritos à mobilidade dos residentes, fevereiro e março de 2012

Relativamente aos **utilizadores exclusivos do TC**, foi também solicitado aos mesmos que dessem três **sugestões para melhorar os serviços** utilizados (Quadro 4.17). Das sugestões mais apontadas destacam-se o **aumento da frequência** (14%), **melhorar os preços** (5%) e **diversificar os percursos das ligações interconcelhias** (3%). É de salientar que cerca de 66% dos residentes “Não Sabe/Não Responde”, o que poderá indiciar algum desconhecimento do sistema de transporte coletivos.

**QUADRO 4.17 – SUGESTÕES PARA MELHORAR OS SERVIÇOS DE TC**

Concelho	Albufeira	Faro	Loulé	Olhão	São Brás De Alportel	Tavira	Centro Algarvio
Aumentar a frequência	9%	16%	13%	47%	8%	13%	<b>14%</b>
Aumentar o conforto	0%	1%	1%	3%	0%	1%	<b>1%</b>
Cumprimento de horários	0%	3%	2%	10%	1%	1%	<b>2%</b>
Diversificar os percursos das ligações interconcelhias	3%	4%	2%	5%	0%	2%	<b>3%</b>
Maior simpatia/ educação	0%	0%	0%	0%	0%	1%	<b>0%</b>
Mais informação sobre os transportes	0%	1%	0%	0%	0%	1%	<b>1%</b>
Melhorar a articulação entre os diferentes modos	1%	1%	1%	1%	0%	0%	<b>1%</b>
Melhorar a limpeza	0%	0%	0%	0%	1%	0%	<b>0%</b>
Melhorar as condições das paragens/ terminais	1%	2%	0%	6%	0%	1%	<b>1%</b>

Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável do Centro Algarvio

Fase 1 – Caracterização e Diagnóstico

Concelho	Albufeira	Faro	Loulé	Olhão	São Brás De Alportel	Tavira	Centro Algarvio
<b>Melhorar os preços</b>	4%	6%	5%	12%	2%	5%	<b>5%</b>
<b>Melhorar rapidez dos percursos</b>	1%	4%	1%	4%	1%	2%	<b>2%</b>
<b>Veículos mais modernos</b>	1%	1%	2%	6%	4%	0%	<b>2%</b>
<b>NS/NR</b>	78%	59%	68%	3%	80%	68%	<b>66%</b>
<b>Outro</b>	2%	2%	5%	3%	3%	5%	<b>2%</b>

Fonte: Inquéritos à mobilidade dos residentes, fevereiro e março de 2012

Solicitou-se ainda aos inquiridos que indicassem se alguma das suas viagens apontadas poderia ter sido realizada de comboio, sendo que 89% dos inquiridos respondeu “Não” (Quadro 4.18).

Das respostas obtidas por concelho, destaca-se o papel que o modo ferroviário poderia desempenhar nos concelhos de Tavira e Olhão. No caso de Tavira cerca de 30% dos inquiridos referiu que poderia ter realizado viagens de comboio, sendo que em Olhão esta percentagem é de 35%.

É nos concelhos de Faro, Loulé e São Brás de Alportel que se registam mais respostas negativas quando inquiridos sobre a existência de alguma viagem que pudesse ter sido realizada de comboio (cerca de 90% das respostas). No caso de Loulé a localização periférica das estações face aos principais aglomerados urbanos é um fator pouco atrativo para este modo. No caso de São Brás de Alportel o concelho não é servido pelo modo ferroviário e em Faro regista-se uma percentagem muito elevada de deslocações internas ao próprio concelho, não servidas por este modo de transporte.

**QUADRO 4.18 – ALGUMA DAS VIAGENS PODERIA TER SIDO REALIZADA DE COMBOIO**

Concelhos	Albufeira	Faro	Loulé	Olhão	S. B. Alportel	Tavira	Centro Algarvio
<b>Não</b>	89%	91%	93%	65%	99%	70%	<b>89%</b>
<b>Sim</b>	11%	9%	7%	35%	1%	30%	<b>11%</b>

Fonte: Inquéritos à mobilidade dos residentes, fevereiro e março de 2012

Aos inquiridos que responderam que poderiam fazer alguma das suas viagens em comboio, foi solicitado que indicassem o que seria necessário acontecer para passarem a utilizar este modo (Quadro 4.19), concluindo-se que:

- 44% dos inquiridos aponta como fator decisivo para passar a realizar viagens em comboio o aumento da frequência horária;
- O segundo fator mais valorizado está relacionado com o facto de não terem outro meio de deslocação, ou seja, serem cativos deste modo de transporte – 24%;
- Ainda com alguma expressão apresenta-se o fator “proximidade da estação” (10%), com maior peso em Loulé (19%) comprovando a problemática da localização periférica da estação, “melhorar a articulação entre os diferentes modos” (8%) e melhorar a rapidez do percurso (6%).

**QUADRO 4.19 – MOTIVOS PARA PASSAREM A UTILIZAR O COMBOIO**

Concelhos	Albufeira	Faro	Loulé	Olhão	S. B. Alportel	Tavira	Centro Algarvio
Maior segurança	0%	0%	0%	0%	0%	2%	<b>0%</b>
Melhorar a rapidez no percurso	8%	0%	4%	0%	0%	19%	<b>6%</b>
Não ter outro meio de deslocação	13%	28%	18%	28%	14%	29%	<b>24%</b>
Conforto	6%	8%	0%	0%	0%	0%	<b>3%</b>
Melhorar os preços	0%	0%	3%	0%	0%	1%	<b>1%</b>
Frequência horária	44%	49%	34%	45%	71%	43%	<b>44%</b>
Acessibilidades	7%	0%	4%	5%	0%	4%	<b>3%</b>
Proximidade da estação	11%	8%	21%	9%	14%	1%	<b>10%</b>
Melhorar a articulação entre diferentes modos	9%	4%	15%	13%	1%	1%	<b>8%</b>
Segurança estações	2%	0%	0%	0%	0%	0%	<b>0%</b>
NS/NR	0%	3%	1%	0%	0%	0%	<b>1%</b>

Fonte: Inquéritos à mobilidade dos residentes, fevereiro e março de 2012

Questionados sobre a frequência com que poderiam realizar as viagens transferidas para o modo ferroviário (Quadro 4.20), cerca de 49% responderam todos os dias, 20% menos de uma vez por mês, 16% duas a três vezes por semana, 6% uma vez por mês, outros 6% referiram uma vez por semana e 3% quinzenalmente.

Da análise das respostas obtidas por concelho constata-se que Albufeira e Tavira são os concelhos com menor percentagem de inquiridos a responderem que realizariam as viagens todos os dias (36% e 38% respetivamente). Em situação inversa encontram-se os concelhos de Olhão e Faro com maior peso dos inquiridos que responderam vir a realizar estas viagens todos os dias (67% e 55% respetivamente);

Relativamente às viagens mais esporádicas (com frequência igual ou inferior a uma vez por mês), constata-se que os pesos mais significativos se registam nos concelhos de Loulé e Albufeira (26% e 20% respetivamente) e os menos significativos nos concelhos de Olhão, São Brás de Alportel e Tavira (15%, 18% e 18% respetivamente).

**QUADRO 4.20 – POSSÍVEL FREQUÊNCIA DE UTILIZAÇÃO DO COMBOIO**

Concelhos	Albufeira	Faro	Loulé	Olhão	S. B. Alportel	Tavira	Centro Algarvio
<1 vez por mês	20%	19%	26%	15%	18%	18%	<b>20%</b>
1 vez por mês	2%	10%	9%	0%	18%	1%	<b>6%</b>
Quinzenalmente	11%	0%	1%	0%	0%	6%	<b>3%</b>
1 vez por semana	4%	5%	7%	0%	0%	12%	<b>6%</b>
2-3 vezes por semana	28%	10%	8%	18%	18%	25%	<b>16%</b>
Todos os dias	36%	55%	49%	67%	46%	38%	<b>49%</b>

Fonte: Inquéritos à mobilidade dos residentes, fevereiro e março de 2012

#### 4.4. SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO

No presente subcapítulo pretende-se efetuar uma síntese das tendências evolutivas dos movimentos pendulares dos concelhos do Centro Algarvio e dos padrões de mobilidade dos residentes, decorrente da análise dos inquéritos à mobilidade realizados aos residentes decorrente da análise dos inquéritos à mobilidade realizados aos residentes, tarefa fundamental para a definição de propostas para o sistema de transportes a desenvolver nas fases subsequentes do Plano.

##### Mobilidade da população ativa e estudante

A **evolução da população ativa** (trabalhadores e estudantes) nos concelhos do Centro Algarvio que realiza viagens **creceu cerca de +10,1% entre 2001 e 2011**, ou seja, o equivalente a 13.373 tendo passado de 132.840 residentes para 146.213 residentes, o que evidencia necessidades crescentes de mobilidade da população.

Constatou-se ainda que no conjunto dos seis concelhos do Centro Algarvio **81,8% dos residentes** (119.537 residentes) **exerce a sua atividade no concelho de residência**, sendo de 18,2% (26.676 residentes) o peso dos residentes que exerce a sua atividade fora do concelho de residência, o que permite inferir sobre a realização de um volume significativo de viagens internas aos concelhos.

O **predomínio dos movimentos intraconcelhias** verificado nos seis concelhos do Centro Algarvio observou-se um crescimento generalizado da proporção de população que exerce a sua atividade fora do concelho de residência (percentagem de população superior a 65% em todos os concelhos do Centro Algarvio), o que indicia uma tendência para o aumento da distância média entre o local de residência e o local de trabalho que exige o estudo de soluções de transporte intermunicipais.

Na década em análise constatou-se ainda uma alteração significativa dos modos de transporte selecionados para a realização das viagens associada à **perda de importância do transporte coletivo** (-9,1%, correspondente a uma quebra de 3.529 residentes) e ao **crescimento da utilização do transporte individual** (+38,1%, o que corresponde a um aumento de cerca de 26.545 residentes a utilizar este modo). Registou-se ainda um **decréscimo** significativo de residentes a realizar **deslocações pedonais** (-15,5%, correspondente a 5.963 residentes), justificável quer pelo aumento referido da distância e duração das viagens, quer pelo forte crescimento ocorrido na taxa de motorização.

##### Padrões de mobilidade dos residentes

Os residentes nos municípios do Centro Algarvio realizam diariamente cerca de **459 073 viagens**, das quais **75% são motorizadas**, sendo de 2,1 o número médio de viagens por habitante.

Do total de viagens, cerca de 303 964 viagens (66%) são realizadas em transporte individual, 112 033 viagens (24%) a Pé, 39 272 viagens (9%) em transporte coletivo, 639 (0,1%) recorrendo à combinação TI+TC e 1 233 viagens (0,3%) em táxi.

A fraca expressão da utilização do TI+TC evidencia os problemas associados à intermodalidade (física, lógica e tarifária) do sistema de transportes do Centro Algarvio, para os quais importa encontrar propostas concretas no plano de ação do PAMUS.

Dos modos de transporte coletivo mais utilizados importa frisar o papel desempenhado pelo transporte coletivo rodoviário que assegura cerca de 63% das viagens realizadas em transporte coletivo (24 760 viagens) e a fraca expressão do modo ferroviário cuja quota se cifra nos 37% (14 383 viagens) e do barco 0,3% (129 viagens). É, contudo, de referir que o peso

do modo ferroviário difere significativamente entre os concelhos do Centro Algarvio, sendo que em Olhão e Tavira constitui-se como o modo de TC preferencial assegurando 61% das viagens dos residentes em TC em Tavira e 77% das viagens em TC dos residentes em Olhão.

A criação de condições de intermodalidade, em especial entre os modos rodo e ferroviário é um aspeto importante para a atratividade do modo ferroviário, sendo fulcral para a captação de utilizadores em especial nos concelhos em que as estações se localizam fora dos aglomerados urbanos como é o caso de Loulé.

É de salientar que das 459 073 viagens geradas pelos residentes no Centro Algarvio, cerca de 378 928 viagens (82%) são internas aos concelhos, 71 924 viagens (15,7%) interconcelhias e 8 220 viagens (1,8%) são externas.



## 5. ACESSIBILIDADES E TRANSPORTE INDIVIDUAL

### 5.1. ENQUADRAMENTO

No presente capítulo efetua-se a caracterização do sistema de acessibilidades e transporte individual dos concelhos do Centro Algarvio, centrada nas seguintes análises:

- Evolução da taxa de motorização da população, a qual incide sobre os veículos ligeiros;
- Hierarquização e avaliação da capacidade oferecida;
- Avaliação da cobertura territorial e populacional de rede por nível hierárquico;
- Acessibilidades proporcionadas pela rede;
- Caracterização da procura sustentada nos trabalhos de campo realizados no âmbito de outros estudos e em dados de tráfego publicados recentemente.

A ocupação e estruturação do território da região e dos municípios do Centro Algarvio encontra-se intimamente relacionada com a evolução das acessibilidades na região, nomeadamente das acessibilidades rodoviárias. Note-se o papel ainda atualmente desempenhado pela EN125, eixo longitudinal que estrutura toda a região e em torno do qual se foram localizando importantes polos de atividades económicas.

Nas últimas décadas registaram-se importantes investimentos na rede rodoviária da região algarvia e, em particular, do Centro Algarvio centrados fundamentalmente no fecho e articulação da rede rodoviária fundamental que resultou na conclusão da ligação por autoestrada a Lisboa (IP1/A2) e na conclusão da Via do Infante (A22), e posteriormente (desde dezembro de 2011) a introdução de portagens nesta via que veio novamente contribuir para o desvio de tráfego para algumas estradas nacionais e municipais (e.g. ER/EN 125).

Associado a estas melhorias tem-se registado um aumento generalizado da taxa de motorização da população e do uso do transporte individual que se tem traduzido num acréscimo de procura, resultando em congestionamentos frequentes nas áreas urbanas e em disfuncionalidades do sistema rodoviário.

Para caracterização das acessibilidades e transporte individual do Centro Algarvio recorreu-se ao modelo de tráfego desenvolvido no âmbito do Estudo de Mobilidade Interurbana do Algarve Central, desenvolvido com recurso ao *software* de modelação AIMSUN. O modelo desenvolvido foi atualizado com as novas infraestruturas rodoviárias concretizadas recentemente (i.e., Variante a Faro, Variante do Troto no concelho de Albufeira, Variante a São Brás de Alportel). No que concerne à procura este modelo tinha sido desenvolvido e calibrado com a procura de tráfego a 2012, com base num vasto conjunto de contagens e inquéritos realizados.

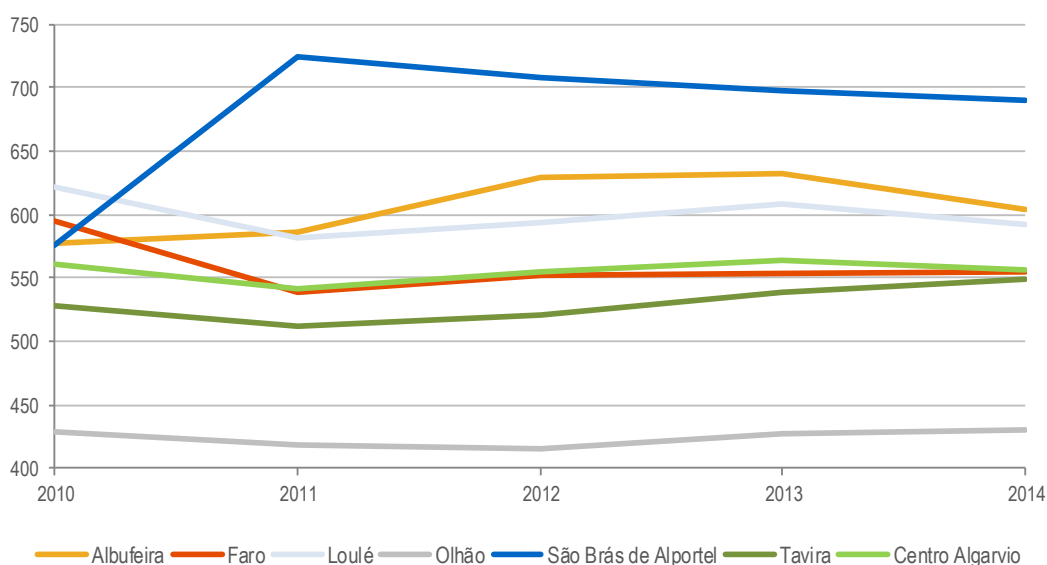
No âmbito do PAMUS do Centro Algarvio procedeu-se à atualização da rede rodoviária com as vias construídas recentemente, à atualização dos valores de tráfego na EN/ER 125 e na A22 com base nos valores publicados recentemente pelo IMT.

## 5.2. TAXA DE MOTORIZAÇÃO

Atendendo à elevada dependência em relação ao automóvel individual nas deslocações pendulares da população do Centro Algarvio, considerou-se relevante perceber a evolução da taxa de motorização (veículos ligeiros e mistos). A análise pretende aferir da tendência quanto à propriedade de automóvel individual, aspeto que tenderá a atuar no complexo de fatores que influenciam as escolhas modais da população.

Concretizando, este indicador permite perceber que no Centro Algarvio o rácio de veículos por habitante é semelhante à média da NUTS II Algarve (Figura 5.1). De facto, em 2014 (Quadro 5.1), tanto o Centro Algarvio como a região do Algarve detinham um rácio de 556 veículos/1.000 habitantes. Os municípios de São Brás de Alportel (690 veículos/1.000 habitantes), Albufeira (604 veículos/1.000 habitantes) e Loulé (593 veículos/1.000 habitantes) eram os municípios com taxas mais elevadas.

FIGURA 5.1 – EVOLUÇÃO DA TAXA DE MOTORIZAÇÃO (2010-2014)



Fonte: INE, Censos 2011, Anuários Estatísticos (2010/12/14); Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões, Parque Automóvel Seguro (2010-2014)

QUADRO 5.1 – TAXA DE MOTORIZAÇÃO POR MUNICÍPIO – 2014

Concelhos	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Albufeira</b>	577	587	630	632	604
<b>Faro</b>	596	539	552	554	555
<b>Loulé</b>	623	582	593	609	593
<b>Olhão</b>	429	418	416	428	430
<b>São Brás de Alportel</b>	575	724	709	698	690
<b>Tavira</b>	528	513	521	538	549
<b>Centro Algarvio</b>	<b>562</b>	<b>542</b>	<b>555</b>	<b>563</b>	<b>556</b>

Fonte: INE, Censos 2011, Anuários Estatísticos (2010/12/14); Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões, Parque Automóvel Seguro (2010-2014)

Quanto à evolução registada, é possível perceber que os concelhos apresentam tendências díspares. Se no caso de Olhão ocorre uma estabilização desde 2010, em Albufeira e Tavira registam-se acréscimos ligeiros e em Faro e Loulé verificam-se quebras moderadas da taxa de motorização. São Brás de Alportel, com uma taxa de mais de 700 veículos

por 1.000 habitantes em 2011, representava à data o maior crescimento da mesma face a 2010. No entanto e após uma ligeira quebra entre 2012, apresenta uma tendência de estabilização da taxa de motorização, que é, no entanto, a mais elevada do Centro Algarvio.

### 5.3. POSTOS DE CARREGAMENTO DE VEÍCULOS ELÉTRICOS

Atualmente apenas os municípios de Faro e Loulé são os dois únicos concelhos do Centro Algarvio onde é possível aceder a pontos de carregamento elétrico, sendo que existem 8 pontos disponíveis de carregamento normal no centro do aglomerado urbano de Faro (distribuídos por 3 arruamentos) e 4 pontos de carregamento rápido na área de serviço de Loulé na A22 (2 pontos em cada área de serviço).

Contudo, de acordo com o Despacho n.º 8808/2015 do Diário da República, 2ª Série – N.º154 – 10 de agosto de 2015, todos os concelhos da região em estudo passarão a ter pontos de carregamento normal, estando previstos pontos nas localizações identificadas no quadro abaixo.

**QUADRO 5.2 – PONTOS DE CARREGAMENTO NORMAL PREVISTOS**

Concelhos	Localização	Número de pontos
Albufeira	Av. dos Descobrimentos	2
Loulé	Av. da Marina	2
Olhão	Av. 5 de Outubro	2
São Brás de Alportel	Rua Doutor Victorino J. Rodrigues Passos Pinto	2
Tavira	Rua Doutor Marcelino Franco	2

Fonte: Despacho n.º 8808/2015 do Diário da República, 2ª Série – N.º154 – 10 de agosto de 2015

### 5.4. HIERARQUIZAÇÃO DA REDE VIÁRIA

A hierarquização da rede rodoviária baseou-se na avaliação de parâmetros tais como as características físicas (capacidade, geometria, velocidades), funcionais (tipologia de ligações que asseguram designadamente nacionais, regionais, interconcelhias ou locais), a hierarquização definida nos Planos Diretores Municipais dos vários municípios e a importância para o desenvolvimento económico e atividade turística.

A cada nível hierárquico deverá estar associado um conjunto de características que permitam responder adequadamente às funções que desempenha e escoar os volumes de tráfego que regista. Assim, a cada nível hierárquico está associado um perfil tipo, bem como um conjunto de requisitos operacionais (largura de vias, velocidades permitidas, permissão de estacionamento, entre outras).

No Quadro 5.3 apresentam-se os parâmetros considerados na definição da hierarquia da rede viária e no Quadro 5.4 apresentam-se as funções, características físicas e operacionais das vias por nível hierárquico definido.

QUADRO 5.3 – DESCRIÇÃO DOS PARÂMETROS DE HIERARQUIZAÇÃO DA REDE VIÁRIA

Parâmetros	Descrição
Funções	Estabelece a tipologia de ligações e funções a assegurar por cada nível hierárquico
Características físicas	Define os perfis transversais tipo por nível hierárquico
Acessos	Estabelece as condições de acesso às vias por nível hierárquico
Características operacionais	Indica a velocidade regulamentada (mínima e máxima permitidas sem cargas) e capacidades das vias por nível hierárquico
Permissão de estacionamento e cargas e descargas	Estabelece as condições em que podem processar o estacionamento e as operações de carga e descarga
Circulação de peões	Define as condições para a circulação pedonal
Transportes coletivos	Define as condições em que pode ocorrer as paragens para entrada e saída de passageiros e os espaços dedicados à circulação dos veículos

Tendo em consideração os critérios mencionados definiu-se a seguinte hierarquia viária:

- **1º nível – Rede estruturante regional** – desempenha uma função estruturante a nível regional (supramunicipal), sendo composta por vias de grande capacidade e velocidades de circulação elevadas. Inclui todas as Autoestradas e Itinerários Principais da Rede Rodoviária Nacional que servem o Centro Algarvio, assegurando as ligações deste território ao restante território nacional e as principais ligações entre os concelhos integrantes do presente estudo;
- **2º Nível – Rede de distribuição principal** – assegura essencialmente ligações entre os concelhos da área de intervenção do Centro Algarvio, algumas ligações intraconcelhias de maior distância, bem como acessos à rede de 1º nível, articulando esta com a rede de distribuição secundária. É composta por vias de capacidade considerável e fluxos de tráfego elevados, e evita cruzar o centro de aglomerados urbanos;
- **3º Nível – Rede de distribuição secundária** – assegura ligações intraconcelhias e a distribuição entre aglomerados urbanos, assim como o encaminhamento do tráfego para vias de nível hierárquico superior;
- **4º Nível – Rede distribuidora local** – assegura a distribuição ao nível local, ou seja, internamente aos bairros, assim como a articulação entre a rede de distribuição secundária e a rede de acesso local;
- **5º Nível – Rede de acesso local** – assegura o acesso ao edificado e não apresenta qualquer função de distribuição ou escoamento de tráfego.

Note-se que pelo âmbito do PAMUS as redes de nível 4 e 5 não foram abrangidas ainda que algumas tenham sido incluídas no modelo de transportes por forma a assegurarem as ligações da rede local à rede rodoviária estruturante da região.

Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável do Centro Algarvio

Fase 1 – Caracterização e Diagnóstico

**QUADRO 5.4 – PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS DAS VIAS RODOVIÁRIAS DO CENTRO ALGARVIO**

Parâmetros	Nível 1	Nível 2	Nível 3	Nível 4
<b>Designação</b>	Rede estruturante regional	Rede de distribuição principal	Rede de distribuição secundária	Rede distribuidora local
<b>Funções</b>	Assegura as principais ligações da região ao exterior e ligações intermunicipais de maior distância.	Função estruturante de escala municipal e supramunicipal. Assegura ligações intermunicipais e municipais	Distribuição de tráfego das vias locais para as de nível superior (rede de distribuição principal)	Distribui interna nos aglomerados
<b>Nº mínimo de vias por sentido</b>	2+2	1+1	1+1	1+1
<b>Separação de sentidos</b>	Obrigatória	Desejável	-	-
<b>Acessos</b>	Restrito aos nós	Interseções desniveladas, com regulação de tráfego ou ordenada	Interseções de nível com regulação de tráfego ou ordenadas	Livre
<b>Velocidade base (km/h)</b>	80-120 Km/h	40-90 Km/h	30-50 Km/h	<30 km/h
<b>Capacidade por sentido (veic/h)</b>	3 000 – 6 000	1 400 – 3 000	1 000 – 2 200	n.a.
<b>Permissão de estacionamento</b>	Interdito	Preferencialmente interdito. Se autorizado com regulamentação própria, sujeito a alterações operacionais na via	Autorizado com regulamentação própria, sujeito a alterações operacionais na via	Livre e preferencialmente ordenada
<b>Cargas e descargas</b>	Interdito	Ordenadas	Ordenadas	Preferencialmente ordenadas
<b>Circulação pedonal</b>	Interdito	Segregada	Segregada	Segregada ou livre
<b>Transportes coletivos</b>				
<b>Corredores dedicados</b>	Interdito	Preferencialmente em sitio próprio	Autorizados	Autorizada
<b>Paragens</b>	Interdito	Autorizadas preferencialmente em sitio próprio	Preferencialmente em sitio próprio	Sitio próprio ou livre

Integram a rede de **1º nível** (Rede Estruturante Regional) do Centro Algarvio as seguintes vias:

- IP1/A2 /Setúbal – Alcácer do Sal – Castro Verde – Albufeira) – este itinerário principal integra a totalidade do traçado da A2 (Autoestrada do Sul), estabelecendo a ligação entre a península de Setúbal e as regiões do Alentejo e Algarve e assegurando a principal ligação externa do Centro Algarvio ao restante território nacional;
- IP1/A22 (Albufeira – Loulé – Faro – Olhão – Tavira) – a restante extensão do IP1 na região algarvia corresponde à A22 (Via do Infante) que atravessa longitudinalmente o território do Algarve, ligando o Centro Algarvio aos concelhos vizinhos e a Espanha;
- IC1 (Valença – Espanha) – eixo viário que atravessa o litoral de Portugal Continental cujo extremo a sul se situa no Algarve na interseção com a Estrada Nacional 125. Articula-se com a A22 no nó de Albufeira/Guia;
- IC4 (Sines – Faro) – eixo viário cuja construção entre Sines e Lagos nunca foi concretizada, tem o seu traçado coincidente com a A22 no Algarve, desdobrando-se, no concelho de Faro, num troço que estabelece a ligação ao centro da cidade.

A rede de **2º nível** (rede distribuição principal) é constituída pelas vias que integram as Estradas Nacionais e Regionais, e que asseguram ligações eminentemente interconcelhias e as ligações da rede de 1º nível aos principais aglomerados populacionais dos municípios apresentando-se no Quadro 5.5 as que integram este nível hierárquico.

**QUADRO 5.5 – VIAS QUE INTEGRAM A REDE DE NÍVEL 2**

Vias	Descrição	Concelhos
<b>EN2</b>	Eixo viário transversal ao território do Centro Algarvio, que estabelece a ligação entre Castro Verde e Faro.	Loulé, Olhão, Faro, São Brás de Alportel
<b>EN2-6</b>	Eixo que estabelece a ligação entre a EN2 em Estoi e Olhão (Entroncamento com a EN125)	Faro - Olhão
<b>EN270</b>	Esta via é também longitudinal ao Centro Algarvio e desenvolve-se a norte da A22, iniciando-se e terminando na EN125	Loulé, Tavira, São Brás de Alportel
<b>EN395</b>	Eixo viário que estabelece a ligação do IC1 à cidade de Albufeira	Albufeira
<b>ER396/EN396</b>	Via que liga os centros urbanos de Quarteira e Loulé, estabelecendo a ligação destes à EN125 e a A22	Loulé
<b>EN398</b>	Via que estabelece ligação entre a A22 e a EN125, a oeste de Olhão	Olhão
<b>EN124</b>	Eixo que se desenvolve a norte da EN125 e A22 e atravessa longitudinalmente a região algarvia pelo Barrocal, estabelecendo a ligação entre Silves e Alcoutim.	Loulé, São Brás de Alportel e Tavira
<b>EN125/ER125</b>	Eixo longitudinal de atravessamento da região entre Sagres e Vila Real de Santo António Constitui como uma alternativa não portajada ao IP1/A22 em algumas deslocações assegurando ligações intermunicipais entre concelhos vizinhos.	Albufeira, Faro, Loulé, Olhão e Tavira
<b>EN125-10</b>	Estabelece a ligação entre o Aeroporto Internacional de Faro e Faro (IC4)	Faro

A rede de **3º nível** (rede de distribuição secundária) desempenha, no “Centro Algarvio”, um papel de distribuição do tráfego proveniente das vias dos dois níveis superiores pelo território dos diversos municípios, bem como ligações de menor importância entre diferentes eixos viários estruturantes. Internamente aos aglomerados urbanos, sobretudo os localizados na faixa litoral, a função estruturante e de distribuição dos grandes volumes de tráfego cabe também às vias deste nível. As vias de 3º nível bem como as que integram os restantes níveis hierárquicos apesar de se representarem na Figura 5.2 não se descrevem no presente documento por abrangerem um número significativo de vias.

FIGURA 5.2 – HIERARQUIZAÇÃO DA REDE RODOVIÁRIA DO CENTRO ALGARVIO



## 5.5. COBERTURA DA REDE

É importante que a rede viária estruturante garanta uma adequada cobertura do território, o que passa por assegurar que a distribuição dos percursos seja realizada recorrendo aos diferentes níveis hierárquicos da rede.

Procede-se assim, à análise da cobertura territorial da rede viária por nível hierárquico. Como se pode constatar da análise da Figura 5.3 e Quadro 5.6 a rede estruturante regional (correspondente à rede rodoviária principal e complementar do PRN 2000) e a rede de distribuição principal (correspondente grosso modo às Estradas Regionais e Estradas Nacionais), são as que detêm um menor peso, com uma extensão de cerca de 203Km e 380Km respetivamente representam cerca de 5,1% e 9,4% da rede do Centro Algarvio. Face ao peso da sua extensão são também as que apresentam menor cobertura territorial, que no caso da rede estruturante regional ascende aos 0,10Km/km<sup>2</sup> e da rede de distribuição principal aos 0,19km/km<sup>2</sup>.

Em termos de representatividade segue-se a rede de distribuição secundária com cerca de 648 Km e uma densidade de 0,32Km/ km<sup>2</sup> e as redes de distribuição local e de acesso local com maiores densidades que ascendem aos 0,39 km/km<sup>2</sup> e 1,01 km/km<sup>2</sup> Respetivamente. Em termos gerais, esta situação é compreensível face ao importante papel que as vias de proximidade e acesso local desempenham nas viagens em transporte individual, dado que constituem o primeiro e último elo de ligação ao edificado.

QUADRO 5.6 – EXTENSÃO E DENSIDADE DA POR NÍVEL HIERÁRQUICO

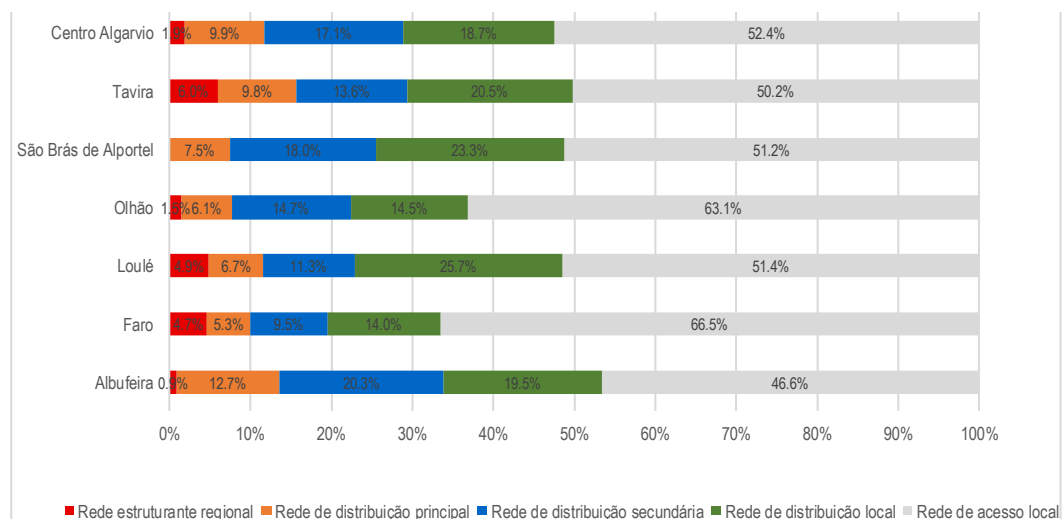
Hierarquia funcional	Extensão		Densidade (km/km <sup>2</sup> )
	KM	%	
Rede estruturante regional	203	5.1%	0.10
Rede de distribuição principal	380	9.4%	0.19
Rede de distribuição secundária	647	16.1%	0.32
Rede de distribuição local	771	19.1%	0.39
Rede de acesso local	2026	50.3%	1.01
<b>Total</b>	<b>4028</b>	<b>100.0%</b>	<b>2.02</b>

Fonte: Modelo de Transportes

Na Figura 5.3 apresenta-se a **extensão da rede viária por nível hierárquico por município**, sendo de frisar que:

- Globalmente, a rede de acesso local representa cerca de metade da extensão de rede viária na AI (cerca de 50,3%);
- Os concelhos de Faro e Olhão são os que apresentam maiores valores percentuais correspondentes à rede de acesso local na área de intervenção (com mais de 60% da rede dos concelhos neste nível hierárquico) e, em situação inversa destaca-se o concelho de Albufeira com 46,6% da rede do concelho neste nível hierárquico;
- Os concelhos de Faro, Loulé e Tavira são os que a rede de 1º nível (rede estruturante regional) apresenta maior peso relativo (4,7%, 4,9% e 6% do total da rede de cada concelho), sendo que São Brás de Alportel é o único município do Centro Algarvio que não é servido por nenhuma via deste nível hierárquico;
- Com exceção de Albufeira em que o peso das vias de distribuição primária ascende aos 12,7% do total da rede deste concelho, nos restantes o peso é inferior a 10%, variando entre os 5,3% em Faro (peso mais baixo) e os 9,8% em Tavira (peso mais elevado a seguir a Albufeira). Seguem por ordem decrescente de peso os concelhos de São Brás de Alportel (7,5%), Loulé (6,7%) e Olhão (6,1%);
- A maior representatividade das vias de distribuição secundária regista-se nos concelhos de Albufeira (20,3%) e São Brás de Alportel (18%) e Loulé, sendo Faro o município com menor peso relativo deste nível hierárquico (9,5%). Nos restantes concelhos o peso destas vias oscila entre os 11,3% em Loulé e os 14,7% em Olhão.

FIGURA 5.3 – REPARTIÇÃO PERCENTUAL DA EXTENSÃO DA REDE VIÁRIA POR NÍVEL HIERÁRQUICO



Fonte: Modelo de Transportes



## 5.6. MODELAÇÃO DA REDE RODOVIÁRIA

Para o cálculo dos indicadores de acessibilidade e de desempenho da rede procedeu-se à modelação da rede rodoviária com recurso ao *software* de modelação de transportes *AIMSUN*, ferramenta importante para avaliação de indicadores associados à oferta/procura para a construção de cenários atuais e futuros.

Note-se que o modelo foi elaborado no âmbito do EMI e atualizado com as vias concretizadas recentemente. Na construção do modelo atendeu-se a um conjunto de características físicas e operacionais da rede rodoviária, a saber:

- Extensão das vias;
- Capacidade por via e por sentido de circulação;
- Número de vias por sentido;
- Velocidade base de circulação (calculado pelo modelo);
- Características das interseções.

### 5.6.1. Velocidade teórica

Para construção do modelo de transportes procedeu-se à definição das velocidades teóricas de circulação, para as quais se atendeu a um conjunto de parâmetros, tais como: a velocidade máxima permitida pelo Código da Estrada, características geométricas das infraestruturas viárias, existência de travessias pedonais e limitadores de velocidade e ocupação periférica. Na Figura 5.4 apresentam-se as velocidades teóricas definidas para a rede rodoviária do Centro Algarvio.

FIGURA 5.4 – VELOCIDADE TEÓRICA NA REDE RODOVIÁRIA DO CENTRO ALGARVIO



Fonte: Modelo de Transportes

## 5.6.2. Capacidade

A capacidade teórica de um troço de via corresponde ao volume máximo de tráfego que a via pode escoar nesse troço determinado período horário, que no caso do PAMUS corresponde à capacidade horária por sentido de circulação. A capacidade das vias por sentido foi aferida em função do número de vias de circulação, funções desempenhadas pelas vias em termos de ligações asseguradas e geometria das interseções.

Como se pode constatar da análise da Figura 5.5 as maiores capacidades correspondem *grasso modo* às vias da rede estruturante regional (autoestradas, itinerários principais e complementares) com capacidades superiores a 2000 veículos/hora/ sentido. A rede de distribuição primária e secundária apresenta capacidades que oscilam entre os 1000 veículos/hora/ sentido e os 3000 veículos/hora/ sentido.

FIGURA 5.5 – CAPACIDADE DA REDE RODOVIÁRIA



Fonte: Modelo de Transportes

## 5.6.3. Acessibilidades em transporte individual

### 5.6.3.1. Tempos de deslocação entre sedes de concelho

Com recurso ao modelo de transportes elaborado procedeu-se ao cálculo dos tempos de deslocação com a rede em vazio (não considerando o tráfego) entre sedes de concelho do Centro Algarvio (Quadro 5.7) e destas às restantes sedes de concelho do Algarve (Quadro 5.7), tendo em consideração o caminho mais rápido considerado pelo modelo.

No que concerne aos tempos de ligação entre sedes de concelho do Centro Algarvio de notar que:

- No concelho de Albufeira, apenas a ligação ao município de Loulé se encontra abaixo dos 30 minutos (22.8 min), sendo que o maior tempo de percurso corresponde à ligação ao município de Tavira localizado no extremo oposto do Centro Algarvio e que ronda os 40 minutos;

Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável do Centro Algarvio

Fase 1 – Caracterização e Diagnóstico

- Nos restantes municípios do Centro Algarvio todos os tempos de ligação são inferiores a 30 minutos.

**QUADRO 5.7 – MATRIZ DE TEMPOS DE VIAGEM ENTRE SEDES DE CONCELHO DO CENTRO ALGARVIO (MIN)**

Sedes de concelho	Albufeira	Faro	Loulé	Olhão	S.Brás de Alportel	Tavira
<b>Albufeira</b>	-	32.6	20.8	36.3	32.2	40.0
<b>Faro</b>	-	-	18.9	10.5	17.0	26.6
<b>Loulé</b>	-	-	-	22.8	12.3	25.6
<b>Olhão</b>	-	-	-	-	19.4	20.1
<b>S. Brás de Alportel</b>	-	-	-	-	-	20.2
<b>Tavira</b>	-	-	-	-	-	-

Fonte: Modelo de Transportes

No que concerne aos tempos de ligação das sedes de concelho do Centro Algarvio às restantes sedes de concelho do Algarve constata-se que:

- Relativamente às ligações ao Sotavento Algarvio, Tavira é o concelho que apresenta melhores acessibilidades com um tempo médio de ligação que ronda os 34 minutos, seguindo-se os concelhos de Olhão e São Brás de Alportel ambos com tempos médios a rondar os 47 minutos. Os restantes 3 concelhos apresentam tempos médios de ligação superiores a 50 minutos.
- Os concelhos de Alcoutim (Sotavento Algarvio) e de Aljezur e Vila do Bispo (estes dois últimos no Barlavento Algarvio), pela sua localização mais periférica na região são os que apresentam piores acessibilidades relativamente ao território do Centro Algarvio (com tempos médios de ligação superiores a 65 minutos);
- Nas ligações ao Barlavento Algarvio os municípios de Albufeira e Loulé são os que possuem melhores acessibilidades com tempos médios de ligação de 44 minutos e 47 minutos, respetivamente. Seguem-se os municípios de Faro (57 minutos) e de São Brás de Alportel (55 minutos) e, por fim, os municípios de Olhão (61 minutos) e de Tavira (63 minutos).

**QUADRO 5.8 – MATRIZ DE TEMPOS DE VIAGEM DAS SEDES DE CONCELHO DO CENTRO ALGARVIO AO BARLAVENTO E SOTAVENTO (MIN)**

Concelho	Albufeira	Faro	Loulé	Olhão	São Brás de Alportel	Tavira
<b>Sotavento (Tempo médio de ligação)</b>	<b>69</b>	<b>52</b>	<b>52</b>	<b>47</b>	<b>47</b>	<b>34</b>
<b>Alcoutim</b>	81	66	68	62	64	50
<b>Castro Marim</b>	61	46	44	38	39	26
<b>Vila Real de Stº António</b>	65	45	45	40	38	25
<b>Barlavento (Tempo médio de ligação)</b>	<b>44</b>	<b>57</b>	<b>47</b>	<b>61</b>	<b>55</b>	<b>63</b>
<b>Aljezur</b>	60	68	60	76	70	78
<b>Lagoa</b>	25	40	28	40	37	45
<b>Lagos</b>	46	60	49	65	56	65

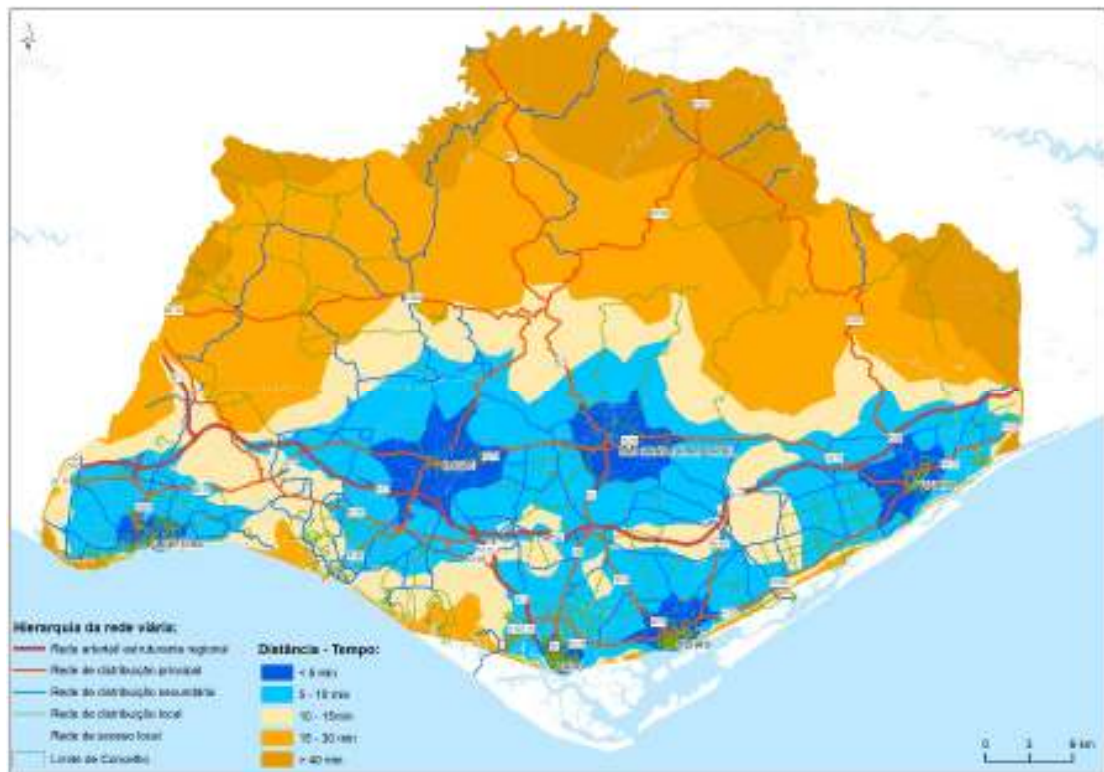
Concelho	Albufeira	Faro	Loulé	Olhão	São Brás de Alportel	Tavira
Monchique	48	62	51	68	60	67
Portimão	42	47	38	52	42	52
Silves	31	44	35	45	43	49
Vila do Bispo	57	75	65	81	74	84

Fonte: Modelo de Transportes

### 5.6.3.2. Isócronas às sedes de concelho

Na Figura 5.6 representam-se as isócronas calculadas a partir das sedes de concelho do Centro Algarvio, constatando-se que na generalidade dos concelhos a maioria do território encontra-se a menos de 30 minutos da respetiva sede administrativa, excetuando-se os concelhos de Loulé (nomeadamente as freguesias do Ameixial, Salir e Alte) e Tavira (a freguesia de Cachopo). Consta-se ainda que os menores tempos associados às viagens realizadas estão localizados na zona litoral a sul da EN270 (onde existe uma maior densidade de rede rodoviária) e, em particular, no corredor limitado entre esta via e a EN125.

FIGURA 5.6 – MAPA DE ISÓCRONAS ÀS SEDES DE CONCELHO DO CENTRO ALGARVIO



Fonte: Modelo de Tráfego

As viagens mais penalizadoras a partir dos concelhos em estudo registam-se para norte, ao longo do território que tem a Serra como principal unidade territorial, facto que se compreende pela orografia mais acidentada, inexistência de vias pertencentes ao 1º nível hierárquico e menor densidade de oferta de rede viária.

É importante notar também que a representação gráfica das isócronas não cobre grande parte do território correspondente à ria Formosa devido à quase inexistência de rede viária nesta faixa. Ainda de referir que as sedes de concelho do Centro Algarvio apresentam uma distribuição relativamente favorável de vias locais e de distribuição secundária, como patenteia a maior abrangência das áreas limitadas pelas isócronas até aos 15 minutos, que cobre a quase totalidade da faixa litoral onde se localizam os aglomerados urbanos mais populosos.

Constata-se ainda que ao nível da localização dos principais eixos viários, o caráter arterial de vias como a A22, EN125 e IC4 (vias estruturantes da rede regional), o que é corroborado pela convergência das isócronas em torno das mesmas, agilizando a acessibilidade regional e interconcelhia.

## 5.7. PROCURA DE TRAFEGO

A caracterização da procura de tráfego apresentada no presente subcapítulo baseia-se nas contagens e inquéritos realizados no âmbito do EMI e do Plano de Mobilidade e Transportes de Olhão (ambos em 2012/2013), os quais permitiram a elaboração de matrizes origem/destino. Estas foram atualizadas com os dados de tráfego para as vias A22 e EN 125 de 2015 publicados pelo IMT.

Nas Figuras 5.7 e 5.8 apresentam-se a localização dos postos de contagem e postos dos inquéritos realizados.

FIGURA 5.7 – LOCALIZAÇÃO DOS POSTOS DE INQUÉRITO REALIZADOS



Fonte: PMT Olhão e Trabalhos de Campo EMI

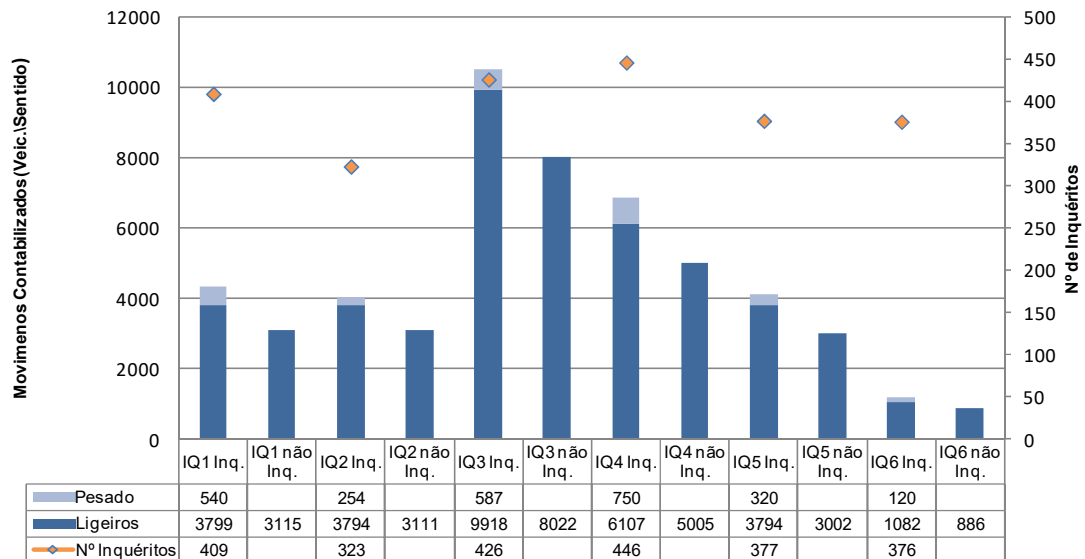
FIGURA 5.8 – LOCALIZAÇÃO DOS POSTOS DE CONTAGEM



Fonte: PMT Olhão e Trabalhos de Campo EMI

Na Figura 5.9 apresenta-se uma síntese dos volumes de tráfego contabilizados nos postos de contagem e inquérito realizados no EMI e no PMT de Olhão (nos dois sentidos), bem como o número de inquéritos obtidos por posto. No conjunto dos cinco postos de inquérito obtiveram-se 2 357 inquéritos válidos. Os resultados obtidos permitem realizar uma caracterização da procura. Note-se que desde a data de realização dos trabalhos de campo apresentados não se perspetiva que tenham ocorrido alterações significativas nos volumes de tráfego dado que se tem registado uma tendência generalizada em todo o país para a redução do número de viagens motorizadas.

FIGURA 5.9 – VOLUMES DE TRÁFEGO CONTABILIZADOS NOS POSTOS DE INQUÉRITO AO TI



Fonte: Inquéritos ao Transporte Individual, março 2012

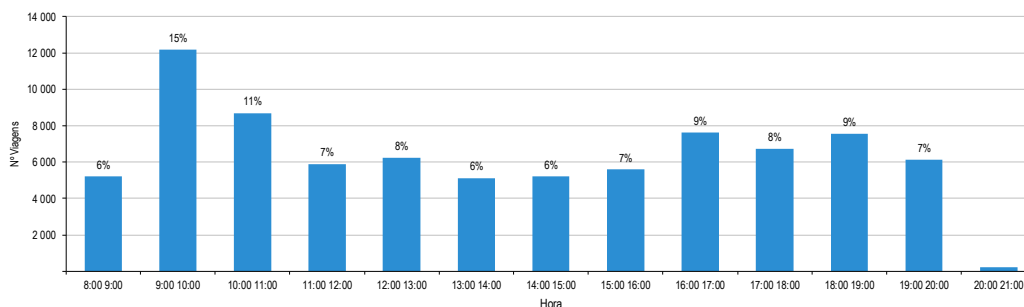
## 5.7.1. Caracterização das viagens

### 5.7.1.1. Distribuição horária

Um dos fatores fundamentais para caracterizar a procura de TI é a distribuição horária das viagens realizadas neste modo, a qual se apresenta na Figura 5.10, podendo concluir-se os períodos de maior procura se registam entre as 09h00 e as 11h00 (25% das viagens), entre as 16h00 e as 19h00 (26%) e no período da hora de almoço, entre as 12h00 e as 13h00 (8%).

Nos restantes períodos registam-se volumes de tráfego inferiores, sendo estes mais reduzidos no período das 20:00h às 21:00h. De referir ainda que a análise aqui efetuada reflete apenas os períodos de inquérito dos trabalhos de campo, sendo por este facto difícil de obter valores para os períodos horários que se encontram fora desta análise.

FIGURA 5.10 – DISTRIBUIÇÃO HORÁRIA DO INÍCIO DAS VIAGENS EM TI



Fonte: Inquéritos ao Transporte Individual, março 2012

### 5.7.1.2. Duração média das viagens

Cerca de 241 832 das viagens realizadas no Centro Algarvio 30% têm duração inferior a 20 minutos e 24% das viagens com duram mais de 60 minutos (Quadro 5.9).

QUADRO 5.9 – DURAÇÃO MÉDIA DAS VIAGENS POR CONCELHO

Minutos	10	20	30	40	50	60	70	80	90
<b>Albufeira</b>	17%	37%	13%	7%	9%	10%	2%	0%	5%
<b>Faro</b>	3%	7%	11%	8%	20%	20%	8%	8%	15%
<b>Loulé</b>	8%	17%	25%	20%	8%	10%	4%	3%	5%
<b>Olhão</b>	10%	25%	26%	13%	9%	8%	3%	1%	5%
<b>S. B. de Alportel</b>	7%	31%	31%	11%	9%	8%	2%	0%	1%
<b>Tavira</b>	5%	12%	17%	20%	20%	11%	4%	4%	7%
<b>Centro Algarvio</b>	8%	22%	21%	13%	12%	11%	4%	3%	6%

Fonte: Inquéritos ao Transporte Individual, março 2012

A análise da duração média por concelho permite concluir que:

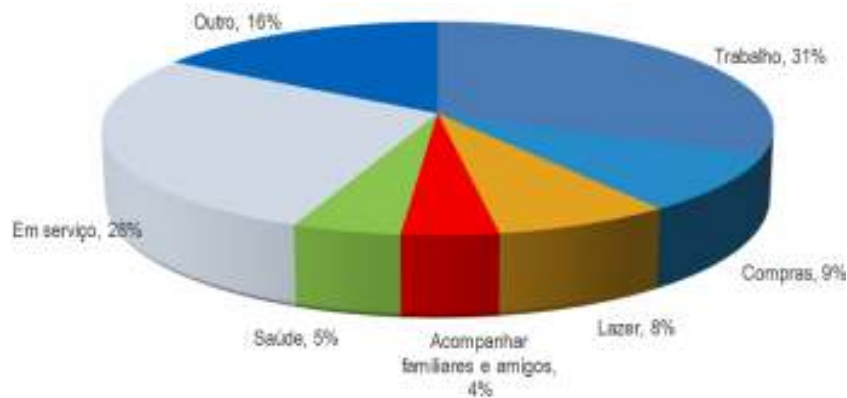
- Albufeira, Olhão e São Brás de Alportel são os concelhos com maior percentagem de viagens de curta duração, ou seja, com durações inferiores a 20 minutos (54%, 38% e 35% respetivamente);
- Faro e Tavira são os concelhos em que as viagens apresentam maior duração (51% e 26% das viagens têm duração média superior a 50 minutos respetivamente), seguindo-se o concelho de Loulé em que esta percentagem é de 17%.

### 5.7.1.3. Motivos das viagens

No que se refere à análise dos motivos de viagem declarados e porque o motivo “ir para casa” é o dominante, uma vez que a generalidade dos residentes realiza a viagem de regresso, optou-se pela não inclusão deste motivo na análise.

Assim, e não considerando o motivo de “ir para casa” mais de 50% das viagens são regulares, ou seja, 31% por motivo trabalho e 28% “em serviço”. Os restantes motivos assumem pesos menos representativos: 16% por outros motivos, 9% compras, 8% em lazer, 5% por motivo saúde e 4% para acompanhar familiares e amigos (Figura 5.11).

FIGURA 5.11 – MOTIVO DAS VIAGENS EM TI POR CONCELHO

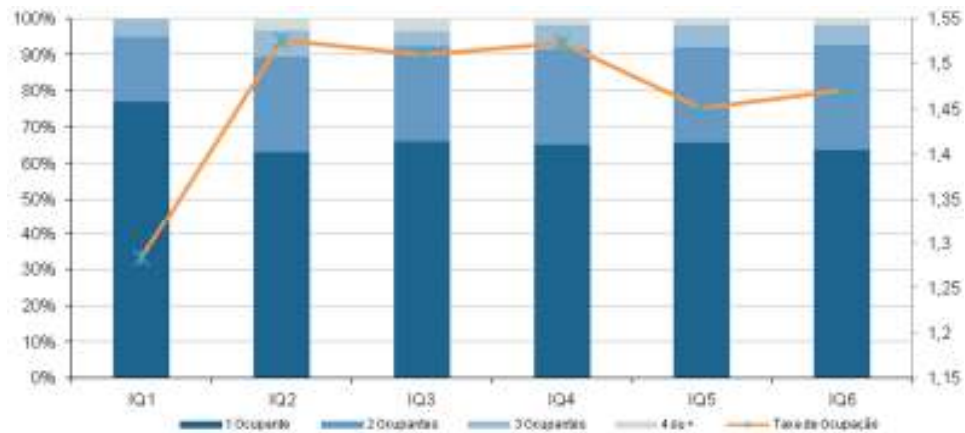


Fonte: Inquéritos ao Transporte Individual, EMI, março 2012

### 5.7.1.4. Ocupação dos veículos

No que concerne ao número de ocupantes dos veículos (Figura 5.12) constata-se que, em todos os postos, mais de 65% dos veículos têm apenas 1 ocupante, sendo de 25% os que têm 2 ocupantes, 7% os que têm 3 ou mais ocupantes e apenas 3% com 4 ou mais ocupantes. A taxa média de ocupação é de 1,4 ocupantes por veículo, sendo que esta é significativamente mais baixa (1,3 ocupantes) no posto de inquérito IQ1.

FIGURA 5.12 – NÚMERO DE OCUPANTES DO VEÍCULO



Fonte: Inquéritos ao Transporte Individual, março 2012



### 5.7.2. Procura de tráfego nas principais vias

A análise da procura de tráfego na rede é apresentada em UEVL's (unidades equivalentes de veículos ligeiros), para o período de maior solicitação de tráfego na rede, neste caso o PPM. Os volumes apresentados resultam da afetação das matrizes de viagens em transporte individual à rede viária devidamente modelada e calibrada, tendo em consideração o atraso calculado na rede, nos respetivos períodos de análise.

Nas Figuras 5.13 e 5.14 representam-se as cargas horárias resultantes da afetação das matrizes de TI para o respetivo período. A análise permite concluir que nos dois períodos em análise as vias que apresentam maiores volumes de tráfego são de nível hierárquico superior, correspondentes aos eixos que asseguram ligações interconcelhias, a saber:

- **A22**, com volumes entre 2000 e os 3000 veículos/hora nos dois sentidos nos troços compreendidos entre Albufeira e Faro (nó do IC4) e entre Faro (nó EN 2) e Olhão apresentando os restantes troços valores inferiores entre os 1000 e os 2000 veículos/hora nos dois sentidos
- **IC4**, que se constitui como um dos principais acessos a Faro e articula o centro deste aglomerado com a EN125 e a A22, é também a principal via de acesso ao aeroporto, apresentando volumes de tráfego superiores a 3000 veículos/hora nos dois sentidos;
- **ER125/EN125**, que se constitui como uma via estruturante em todo Centro Algarvio, assegurando deslocações intermunicipais de proximidade, bem como ligações locais. Em vários, esta via municípios articula as ligações da rede local à A22. Destacam-se como troços com maiores volumes de tráfego os seguintes Albufeira-Boliqueime e Faro-Olhão- Fusetá (em todos os troços com mais de 3000 veículos/hora nos dois sentidos). O troço urbano de Olhão é igualmente um dos troços com elevada procura. Ainda com volume muito significativo o troço Loulé-Almancil e Olhão – Tavira (entre 1000 e 2000 veículos/hora nos dois sentidos);
- **EN2**, nos troços de acesso a Faro a partir da A22 detém volumes significativos de tráfego (entre 2000 e 3000 veículos/hora nos dois sentidos). Após o cruzamento da A22 os volumes de tráfego os volumes de tráfego são muito reduzidos;
- **EN 125-4**, que assegura a ligação Loulé – Quarteira detém igualmente volumes de tráfego elevados no período em análise (entre 2000 e 3000 veículos/hora nos dois sentidos);
- **EN 395**, que estabelece a ligação de Albufeira a Ferreiras e articula com a EN 125 e A22 detém igualmente volumes assinaláveis (entre 1000 e 2000 veículos/hora nos dois sentidos);
- Para além das vias supracitadas, em algumas vias de acesso e distribuição dos principais aglomerados urbanos registam-se igualmente volumes de tráfego significativos neste período.

FIGURA 5.13 – REPRESENTAÇÃO DAS UEVL NO PPM



Fonte: Modelo de tráfego

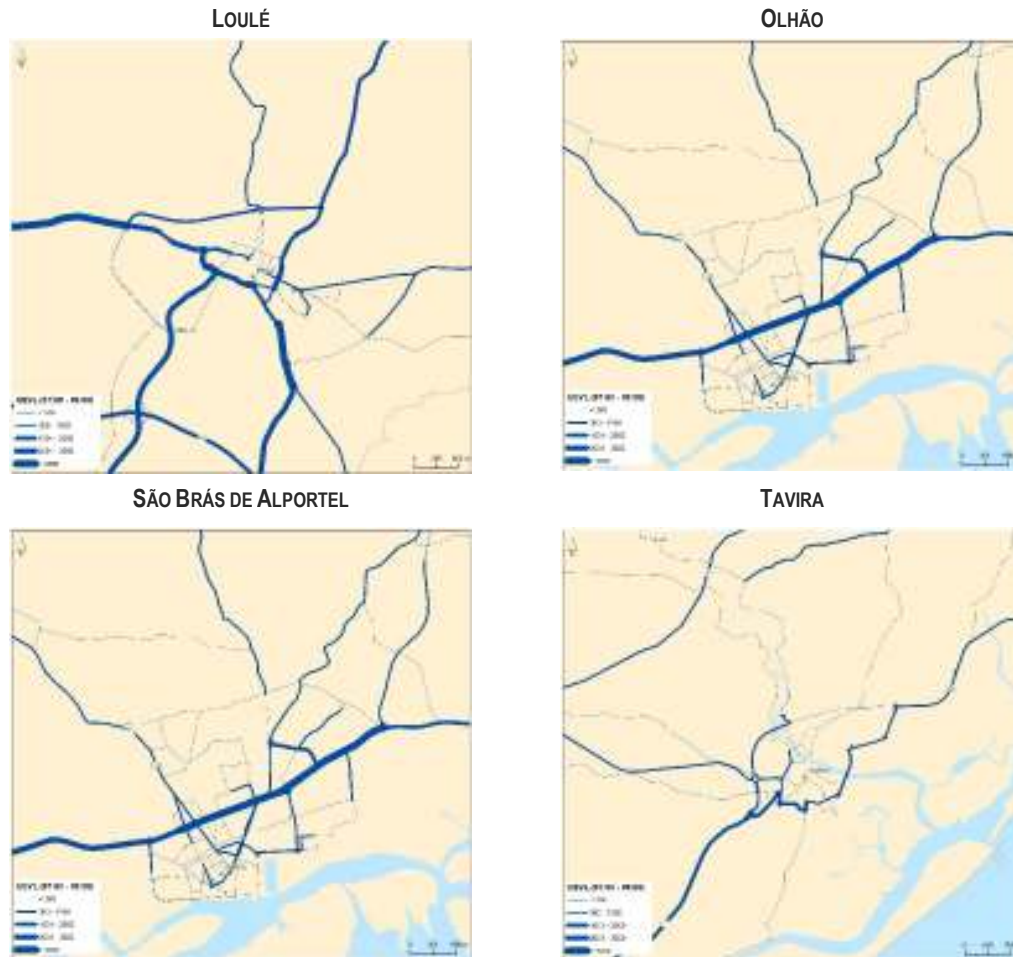
FIGURA 5.14 – REPRESENTAÇÃO DAS UEVL NO PPM NOS CENTROS URBANOS

ALBUFEIRA



FARO





Fonte: Modelo de tráfego

### 5.7.3. Saturação da rede

Para avaliação do desempenho da rede procurou-se avaliar a saturação da rede, procurando assim perceber se as infraestruturas rodoviárias dispõem de capacidade para suportar os volumes de tráfego registados nos períodos de maior solicitação, o PPM. Considera-se que a rede apresenta níveis de serviço próximos da sua capacidade quando estes são superiores a 80%.

Os níveis de saturação encontram-se representados na Figura 5.15, constatando-se que os principais estrangulamentos se verificam nos acessos à cidade de Albufeira e Faro.

FIGURA 5.15 – SATURAÇÃO NAS PRINCIPAIS VIAS DA REDE DO CENTRO ALGARVIO



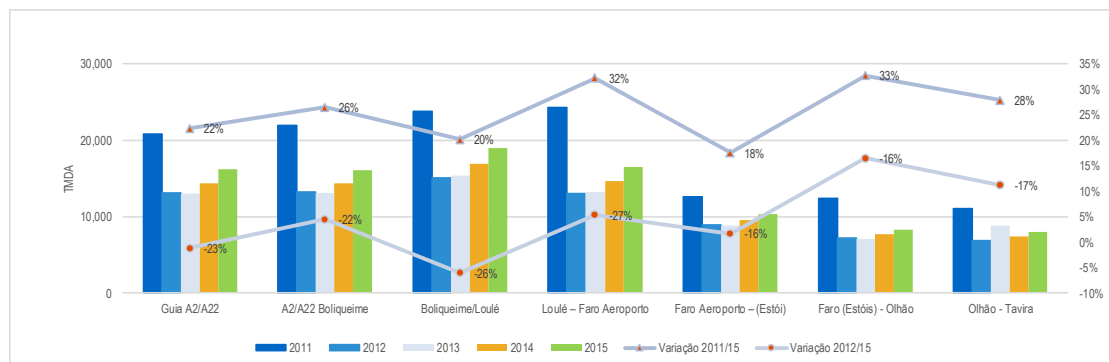
Fonte: Modelo de tráfego

#### 5.7.4. Evolução do tráfego na A22 e EN125

A análise do TMDA na A22 (Figura 5.16) no período 2011 – 2015 evidencia ritmos diferenciados, verificando-se decréscimo significativos de 2011 para 2012 em todos os troços, uma estabilização no período 2012-2013 e um ligeiro crescimento entre 2014 e 2015, ainda que não atingindo os níveis de tráfego registados no primeiro ano em análise.

Note-se que esta via é uma ex-SCUT, tendo sido introduzido o pagamento de portagens em 2013, o que associado à crise económica do país que tem induzido uma redução das viagens motorizadas (não só em TI como também em TP), são fatores que contribuíram para a redução do TMDA registada.

FIGURA 5.16 – TRÁFEGO MÉDIO DIÁRIO NA A22

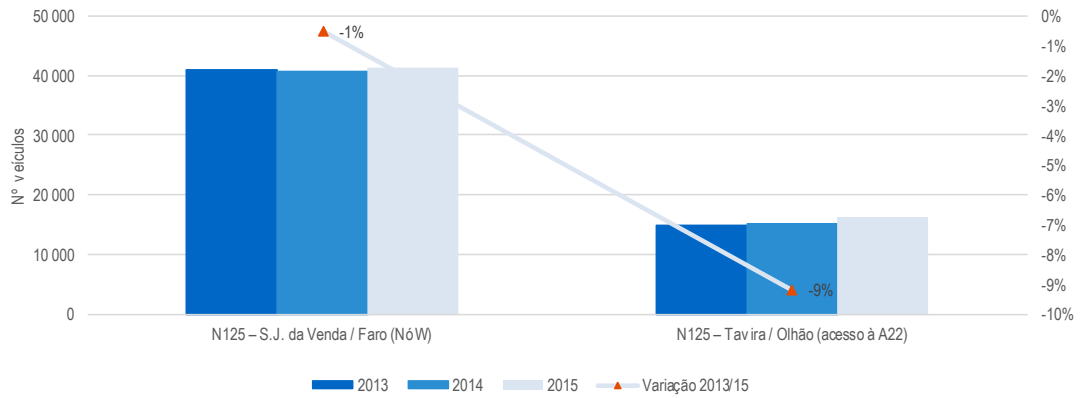


Fonte: IMT, 2016

Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável do Centro Algarvio  
 Fase 1 – Caracterização e Diagnóstico

Relativamente à evolução do TMD na EN 125 entre 2013 e 2015 (Figura 5.17) constata-se que no troço São João da Venda – Faro se tem mantido estável, registando-se um decréscimo de 9% no troço Tavira – Olhão.

**FIGURA 5.17 – TRÁFEGO MÉDIO DIÁRIO NA EN125**



Fonte:CCDR Algarve, 2016



## 6. TRANSPORTE PÚBLICO

### 6.1. TRANSPORTE FERROVIÁRIO

#### 6.1.1. Caracterização da infraestrutura

O território do Centro Algarvio é servido pela **Linha do Algarve** que atravessa longitudinalmente a região entre Lagos e Vila Real de Santo António, numa extensão de 140 km, dos quais 72 km e 15 estações e apeadeiros nos concelhos do Centro Algarvio (Figura 6.1).

Este território é igualmente servido pela **Linha do Sul**, ainda que de forma periférica, o que permite a ligação desta região ao resto do país e a Espanha. Estas duas linhas articulam-se em Tunes, sendo que o troço compreendido entre Tunes e Faro é comum a ambas. De notar que o concelho de São Brás de Alportel não é servido pela linha do Algarve.

FIGURA 6.1 – ACESSIBILIDADES RODOVIÁRIAS PESADAS NO CENTRO ALGARVIO



Fonte: CP e IP, SA

As características de operação na Linha do Algarve são diferenciadas entre os vários troços, a saber:

- **Vila Real de Santo António – Faro**, não eletrificado, onde circulam comboios regionais e de mercadorias, com um máximo de 200 metros de comprimento. Este troço apresenta um gabarito do tipo CPb (4.350 mm de altura e 3.150 mm de largura), permitindo velocidades entre os 90 e os 120 km/h;

- **Faro – Tunes** – eletrificado, comum à linha do Algarve e à linha do Sul. É troço com maior oferta de serviços, já que é onde circulam os serviços de longo curso com ligação a Lisboa e ao resto do país (Alfapendular e Intercidades). É neste troço que gabarito é maior, do tipo CPb+ (4.500 mm de altura e 3.440 m de largura), permitindo uma velocidade máxima entre os 120 e os 160 km/h;
- **Tunes – Lagos**, não eletrificado, também denominado Ramal de Lagos e onde circulam serviços regionais, e cujo gabarito é do tipo CPb (4.350 mm de altura e 3.150 mm de largura). Neste troço não circulam comboios de mercadorias, podendo os comboios de passageiros atingir velocidades entre os 50 e os 90 km/h.

As características apresentadas por esta infraestrutura não propiciam a utilização generalizada deste modo de transporte enquanto alternativa relevante ao modo rodoviário. As características da linha, associadas ao seu estado de conservação e nível de equipamentos e infraestruturas de apoio condicionam a exploração dos serviços e atratividade do modo ferroviário. Os principais constrangimentos reportam-se: (i) estado de conservação e tipologia de infraestruturas e equipamentos; (ii) sinalização rodoviária das estações e apeadeiros; (iii) passagens de nível; (iv) tipologia de material circulante afeto à exploração, (v) intermodalidade entre o transporte ferroviário, o transporte individual e o transporte público rodoviário. Note-se que os constrangimentos identificados ao nível da infraestrutura são limitativos para a alteração da atual oferta de serviços.

FIGURA 6.2 – LINHA DO ALGARVE



Fonte: PAMUS Centro Algarvio, julho 2016

Outro aspeto relevante prende-se com a localização periférica das estações face aos principais aglomerados urbanos do Centro Algarvio (e.g. estações de Loulé – Quarteira em Loulé e de Albufeira-Ferreiras em Albufeira), o que justifica que o transporte ferroviário não se constitua como uma opção para a população residente nestes aglomerados.

Na região do Algarve o único terminal de mercadorias localiza-se em Loulé, não existindo acesso ferroviário aos portos de Faro e Portimão, nem qualquer ligação ferroviária entre o Algarve e a Andaluzia.

### 6.1.2. Cobertura da rede

Para a análise da cobertura da rede ferroviária procedeu-se ao traçado das áreas de influência para cada estação ferroviária, dadas pelos *buffers* dos 500 e dos 1.000 metros (Figura 6.3). Na área de influência das 15 estações e apeadeiros localizados no “Centro Algarvio residem cerca de 84 mil habitantes e cuja repartição por estação se apresenta no Quadro 6.1.



FIGURA 6.3 – ÁREA DE INFLUÊNCIA DAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS



Fonte: CP, IP, SA

QUADRO 6.1 – POPULAÇÃO RESIDENTE NA AI DA ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS (RAIOS DE 500 E 1.000 METROS)

Estação/Apeadeiro	População abrangida (hab)	
	Buffer 500 m	Buffer 1.000 m
Albufeiras-Ferreiras	1.869	3.170
Boliqueime	75	320
Loulé-Quarteira	546	1.050
Almancil	1.074	3.988
Parque das Cidades	661	1.510
Faro	4.415	11.348
Bom João	7.483	18.021
Olhão	11.864	26.273
Fuseta A	1.867	2.693
Fuseta	831	1.426
Livramento	440	743
Luz	925	1.355
Tavira	1.938	5.473
Porta Nova	3.048	6.467
Conceição	470	974
<b>Total</b>	<b>37.506</b>	<b>84.811</b>

Fonte: INE, Censos 2011

Para um *buffer* de 1.000 metros de raio, a população residente contida na área de influência das estações ferroviárias corresponde a cerca de 1/3 da população do Centro Algarvio.

Apesar da relação entre as áreas correspondentes ao buffer de 500 m e de 1.000 m das estações ser de 1 para 4, a relação média entre as populações abrangidas é de apenas 2,3 para o total das estações ferroviárias, rácio que varia entre 1,4 (estação da Fuseta A) e 4,3 (Boliquireime).

De notar que existe população residente no *buffer* dos 1.000 metros de mais que uma estação (caso das estações de Faro e Bom João, Fuseta e Fuseta A e Tavira e Porta Nova), tendo-se retirado as duplicações à estimativa de população integrada nas áreas de influência das estações.

### 6.1.3. Caracterização da oferta

Na linha do Algarve existem duas tipologias de serviço asseguradas pela CP – Comboios de Portugal: (i) Serviços de longo curso (Alfa Pendular e Intercidades) que asseguram as ligações externas da região e (ii) Serviços regionais que, como referido anteriormente, asseguram as ligações entre Lagos e Vila Real de Santo António.

No que se refere ao **serviço de longo curso**, a oferta diária é de 10 circulações entre Lisboa (com ligação ao Porto) e Faro (5 em cada sentido), efetuados por comboios alfa pendular ou intercidades com paragens em Albufeira-Ferreiras, Faro e Loulé. No que concerne ao serviço alfa pendular, a oferta diária é de 2 circulações por sentido e a duração da viagem é de 3 horas para Lisboa e 5h40min para o Porto. Quanto ao serviço de Intercidades, efetuam-se 3 circulações por dia em cada sentido sendo a duração da viagem para Lisboa 3h30 min.

Relativamente aos restantes estações e apeadeiros do Centro Algarvio localizados nos concelhos de Olhão e Tavira, o tempo de deslocação nos comboios de longo curso depende consideravelmente do tempo de transbordo de/para o serviço regional em Faro.

No Quadro 6.2 apresentam-se os tempos de percurso para ligação entre Lisboa e as estações do Centro Algarvio, sendo que a duração para as estações de Olhão e Tavira varia consoante o tempo necessário para realizar o transbordo para o serviço regional.

QUADRO 6.2 – TEMPO DE PERCURSO DOS SERVIÇOS DE LONGO CURSO

Serviço	Partida de Lisboa	Duração Albufeira	Duração Loulé	Duração Faro	Duração Olhão	Duração Tavira
AP	8h23	2h36	2h48	3h00	3h21	3h46
IC	10h02	3h04	3h16	3h28	4h03	4h33
IC	14h02	3h07	3h19	3h30	3h59	4h24
IC	17h32	3h06	3h18	3h30	4h30	4h55
AP	18h23	2h37	2h49	3h00	3h39	4h04

Fonte: CP, julho 2016

Como é possível constatar pela análise do Quadro 6.3, o tempo de transbordo é em média de 21 minutos, contudo, em alguns serviços registam-se tempos de transbordo elevados (e.g. 49 minutos entre o serviço de Intercidades com chegada a Faro as 21h02 minutos e o serviço regional com partida de Faro as 21h51 minutos).

QUADRO 6.3 – TEMPOS MÉDIOS DE TRANSBORDO ENTRE OS SERVIÇOS DE LONGO CURSO E O REGIONAL

Serviço	Partida de Lisboa	Chegada a Faro	Tempo transbordo (Faro)
AP	8h23	11h23	11 min (11:34)
IC	10h02	13h30	25 min (13h55)
IC	14h02	17h32	19 min (17h51)
IC	17h32	21h02	49 min (21h51)

Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável do Centro Algarvio

Fase 1 – Caracterização e Diagnóstico

Serviço	Partida de Lisboa	Chegada a Faro	Tempo transbordo (Faro)
AP	18h23	21h23	28 min (21h51)
Serviço	Partida de Faro	Chegada a Lisboa	Tempo transbordo (Faro)
AP	07h00	10h05	16 min (06h44)
IC	08h24	11h56	14 min (08h10)
IC	13h54	17h26	11 min (13h43)
IC	15h05	18h05	22 min (14h43)
AP	17h56	21h26	17 min (17h39)

Fonte: CP, julho 2016

Considerando os **serviços regionais**, a oferta existente disponibiliza deslocações nos seguintes troços:

- Lagos – Faro, com 9 circulações diárias por sentido em dia útil, 8 aos sábados e 7 aos domingos. Considerando o Centro Algarvio, o serviço regional faz paragens nas estações de Albufeira-Ferreiras, Boliqueime, Loulé, Almancil, Parque das Cidades e Faro.
- Faro – Vila Real de Santo António, com 13 circulações diárias por sentido e 10 no fim de semana. Dentro do limite do Centro Algarvio o comboio efetua paragens nas estações de Faro, Bom João, Olhão, Fuseta-A, Fuseta, Livramento, Luz, Porta Nova, Tavira, Conceição.

Assim, é possível constatar que a organização da oferta na linha do Algarve permite realização de viagens diretas entre Faro, Olhão e Tavira e entre Albufeira, Loulé e Faro, sendo que deslocações entre Albufeira e Olhão ou Tavira implicam transbordo em Faro.

Os tempos médios de viagem entre as estações do Centro Algarvio estão representados no Quadro 6.4 e evidenciam a influência do tempo de transbordo no tempo total de deslocação, especialmente entre Albufeira e Olhão/Tavira (tempo médio de transbordo em Faro para realização deste percurso constitui 20 minutos).

**QUADRO 6.4 – TEMPOS MÉDIOS DAS DESLOCAÇÕES INTERCONCELHIAS (MIN)**

Estações	Albufeira	Loulé	Faro	Olhão	Tavira
Albufeira	-	14	31	64	90
Loulé	-	-	14	48	74
Faro	-	-	-	10	37
Olhão	-	-	-	-	25

Fonte: CP, julho 2016

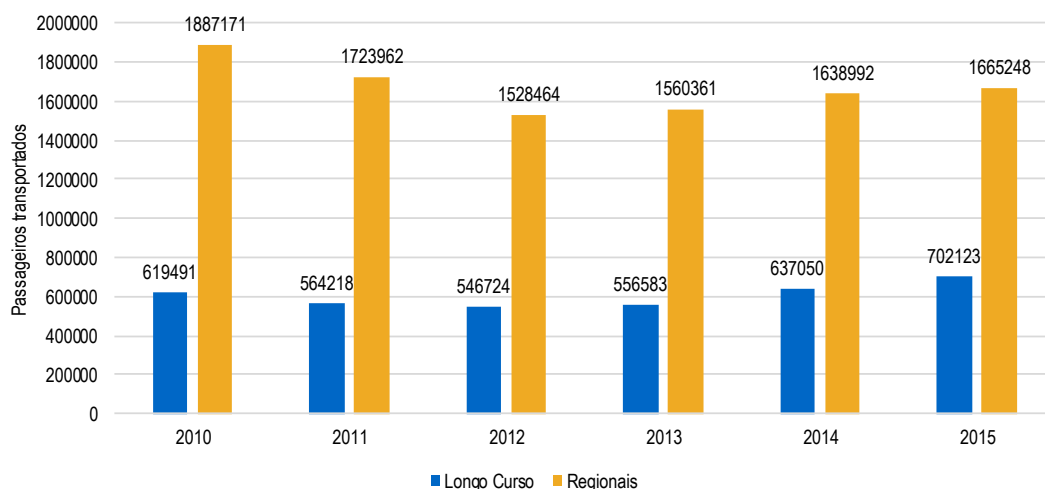
#### 6.1.4. Caracterização da procura

Em 2015, movimentaram-se, no sistema ferroviário do Algarve, cerca de 2,37 milhões de passageiros, dos quais 1,67 milhões (70,3%) nos serviços regionais e os restantes 28% nos serviços de longo curso.

A **evolução da procura** de serviços ferroviários no Algarve tem vindo a evoluir de acordo com a tendência apresentada na Figura 6.4, podendo concluir-se que:

- Registou-se, entre 2010 e 2015 uma quebra de 11,8% na procura dos serviços regionais de transporte ferroviário;
- Esta quebra deve-se, no entanto, à diminuição da procura registada entre 2010 e 2012 (-19%), já que desde então tem-se registado um aumento do número de passageiros transportados nos serviços regionais ferroviários que servem o Algarve em cerca de 7,2% entre 2012 e 2015;
- Esta tendência é extensível aos serviços de longo curso, que embora tenham registado um aumento de procura de cerca de 80 mil passageiros entre 2010 e 2015 (+13,3%) registaram uma quebra da procura, entre 2010 e 2012 de quase 12% para desde então terem crescido mais de 25%;
- Conclui-se assim pelo retomar da importância deste modo de transporte, o qual pode assumir um papel muito importante na ligação do Algarve ao resto do país e mesmo nas ligações intrarregionais.

FIGURA 6.4 – EVOLUÇÃO DA PROCURA NOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO DO ALGARVE



Fonte: CCDR Algarve, Boletins Temáticos – Mobilidade e Transportes

De acordo com o Estudo de Viabilidade Técnica, Económica e de Mercado da Linha do Algarve (2006), bem como com o Estudo de Avaliação económica e Financeira de Investimentos no Sistema Ferroviário do Algarve, a procura média, em dia útil de inverno, à data da realização dos mesmos, na linha do Algarve era de cerca de 5.830 passageiros em ambos os sentidos.

De acordo com o estudo de viabilidade supracitado, estimava-se que no período de verão se registasse um acréscimo de cerca de 7% relativamente a valores homólogos registados no período de inverno. Esta variação não era, no entanto, homogénea nos dois troços. No troço Lagos/Faro o fluxo de passageiros registava-se no período do Verão um acréscimo de 8% relativamente ao período de Inverno. No troço Faro/ Vila Real de Santo António verificava-se a tendência inversa com um decréscimo (18%) quando se transita do período de inverno para o de verão.

Registavam-se ainda decréscimos significativos de procura do dia útil para os dias de fim-de-semana, estimando-se, á data, que para o dia de sábado corresponda a uma quebra de cerca de 40%.

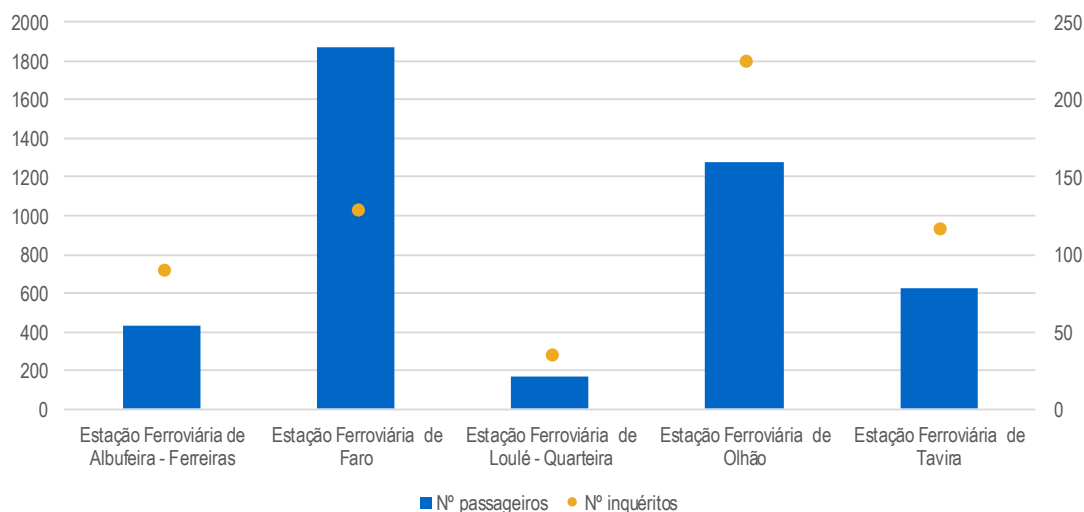
No que concerne à **procura por estação**, esta centrou-se nas estações e apeadeiros localizados no Centro Algarvio, tendo-se recorrido mais uma vez aos trabalhos de campo realizados no âmbito da elaboração do EMI, realizados em março de 2012, a saber:

- Contagens realizadas no âmbito do presente estudo nas estações de Albufeira, Loulé, Faro e Tavira;
- Contagens realizadas no âmbito do PMT de Olhão na estação ferroviária de Olhão.

Os trabalhos realizados incidiram sobre a contagem de passageiros (entradas e saídas) nas estações de Albufeira-Ferreiras, Loulé, Faro, Olhão e Tavira, por se considerar que estas são as mais importantes em termos de movimentação de passageiros, tendo-se realizado os trabalhos no período entre as 07h30 e as 19h30. As contagens realizadas incidiram neste período de 12 horas, o qual concentra 90% da procura. Os valores totais diários resultaram de estimativas realizadas pelo consultor.

Na Figura 6.5 apresenta-se a síntese dos trabalhos de campo realizados. No total das cinco estações foram contabilizados cerca 4.381 passageiros e realizados 597 inquéritos.

FIGURA 6.5 – TRABALHOS DE CAMPO REALIZADOS NAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS



Fonte: EMI, dezembro 2012

Nas restantes estações e apeadeiros a procura apresentada foi a recolhida no Estudo de Viabilidade dos Serviços Ferroviários na Linha do Algarve.

Os valores de procura por estação apresentam-se no Quadro 6.5 e na Figura 6.6 podendo-se concluir que:

- As estações de Faro e Olhão eram as que apresentavam maior movimento de passageiros (2 051 e 1 404 respetivamente), sendo as únicas no território do Centro Algarvio com volumes superiores a 1 000 passageiros/dia;
- Entre os 500 e os 1 000 passageiros/dia encontravam-se as estações e apeadeiros de Bom João, Fuzeta A e Tavira;
- Entre os 100 e os 500 passageiros/ dia encontravam-se as estações e apeadeiros de Albufeira, Loulé, Fuzeta, Porta Nova, Luz e Conceição;

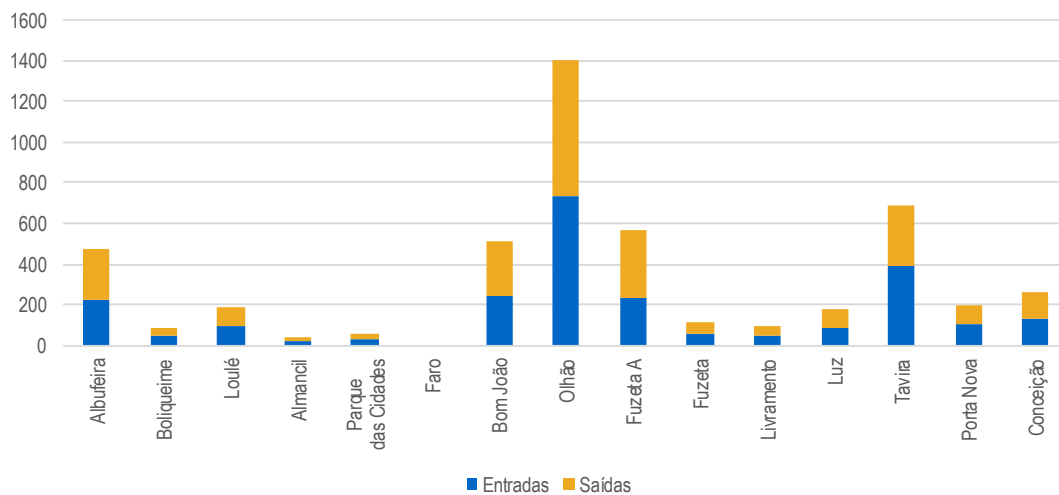
- Os apeadeiros de Almancil, Boliqueime, Parque das Cidades e Livramento registavam movimentos diários muito reduzidos (inferiores a 100 passageiros/dia).

**QUADRO 6.5 – MOVIMENTO DE PASSAGEIROS EM DIA ÚTIL**

Estações	Entradas	Saídas	Total
Albufeira	223	254	477
Boliqueime	45	38	83
Loulé	95	91	186
Almancil	16	22	38
Parque das Cidades	26	29	55
Faro	1.007	1.044	2.051
Bom João	246	267	513
Olhão	738	666	1.404
Fuzeta A	238	334	572
Fuzeta	58	52	110
Livramento	48	49	97
Luz	84	96	180
Tavira	393	298	691
Porta Nova	103	93	196
Conceição	132	132	264
<b>Total</b>	<b>3.452</b>	<b>3.465</b>	<b>6.917</b>

Fonte: EMI, dezembro de 2012 e Estudo de Viabilidade dos Serviços Ferroviários na Linha do Algarve, 2008

**FIGURA 6.6 – MOVIMENTO DIÁRIO DE PASSAGEIROS POR ESTAÇÃO**



Fonte: EMI, dezembro 2012

#### 6.1.4.1. Caracterização das viagens

Como se pode constatar da análise dos dados da procura sistematizados no Quadro 6.6, 12 pares origem/destino concentravam em 2012 cerca de 63% da procura ferroviária, sendo de destacar como pares O/D mais significativos, Olhão – Faro (16%) e Faro – Olhão (10%), deslocações entre as estações no município de Faro (6%), Faro – Loulé (5%), Albufeira – Faro (5%). Restantes pares origem/destino com peso inferior a 5% da procura diária.

**QUADRO 6.6 – PRINCIPAIS ORIGENS/DESTINOS EM TRANSPORTE FERROVIÁRIO (CONCELHO)**

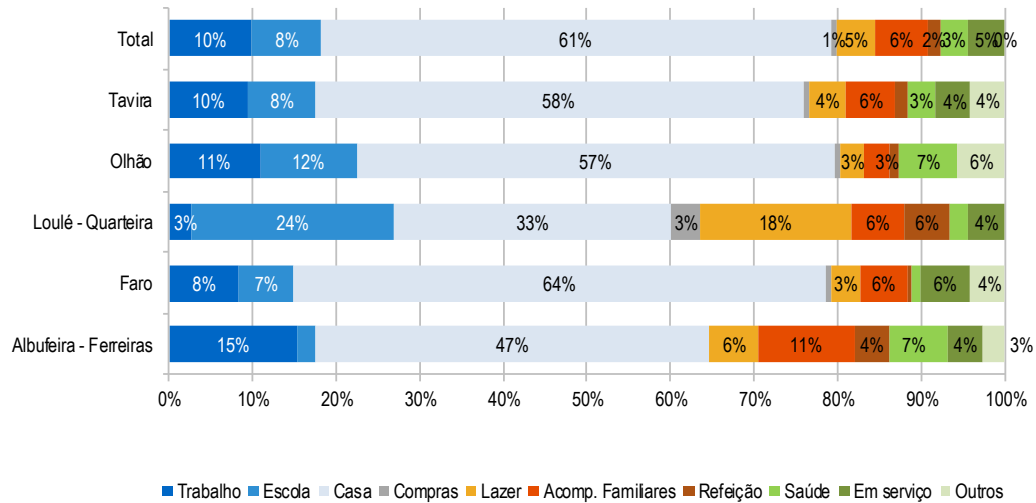
Origens/Destinos	Passageiros	%
Olhão – Faro	686	16%
Faro – Olhão	419	10%
Olhão – Olhão (estações no mesmo concelho)	264	6%
Faro – Loulé	212	5%
Albufeira – Faro	202	5%
Faro – Tavira	190	4%
Tavira – Faro	187	4%
Tavira – Vila Real de Santo António	157	4%
Tavira – Tavira (estações no mesmo concelho)	132	3%
Faro – Portimão	107	2%
Tavira – Olhão	97	2%
Faro – Silves	90	2%
Restantes O/D	1 638	37%

Fonte: EMI, dezembro 2012

A análise dos **motivos das viagens**<sup>3</sup> (Figura 6.7) evidencia o predomínio de viagens pendulares, ou seja, por motivo trabalho e/ou escola que representam mais de 60% em todos os postos de inquérito. As viagens por motivo lazer têm apenas um peso significativo na estação de Loulé-Quarteira (18%) e acompanhar familiares representa 11% do motivo das viagens na estação de Albufeira-Ferreiras. Os restantes motivos representam menos de 10% das viagens em todas as estações.

<sup>3</sup> Da análise foram retiradas as viagens de regresso a casa cujo peso é superior a 60%.

FIGURA 6.7 – MOTIVOS DAS VIAGENS DOS INQUIRIDOS



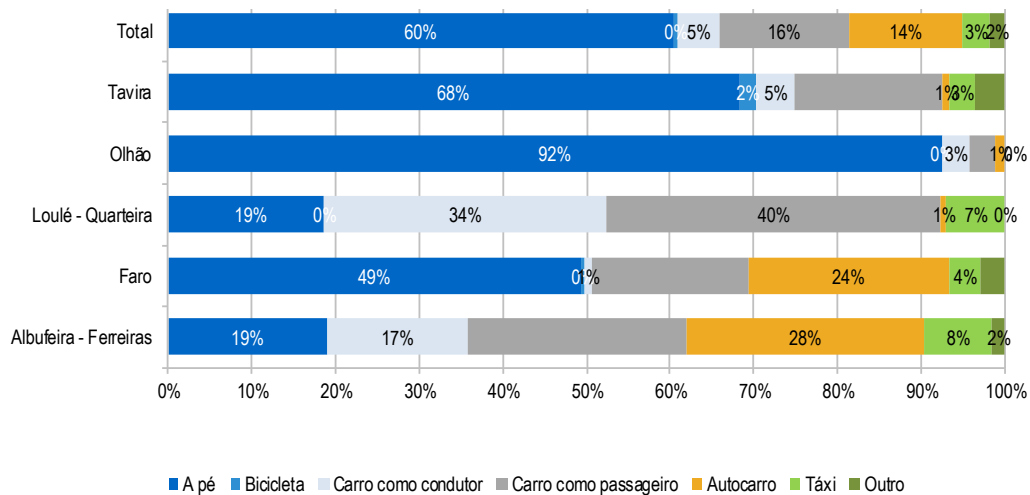
Fonte: EMI, dezembro 2012

No que concerne ao **modo de acesso às estações**, verifica-se uma discrepância significativa entre as várias estações (Figura 6.8).

Para as estações localizadas em Faro, Olhão e Tavira, cuja localização é relativamente central face aos aglomerados urbanos, o modo mais utilizado é o pedonal, 49%, 92% e 68% respetivamente. Nas estações de Albufeira-Ferreiras e Loulé- Quarteira o automóvel é o mais utilizado nos acessos, sendo preferido por cerca de 43% dos inquiridos (17% “carro como condutor” e 26% “carro como passageiro”) e 74% (34% “carro como condutor” e 40% “carro como passageiro”), respetivamente. Igualmente de frisar que as estações de Albufeira- Ferreiras e Faro dispõem de uma quota significativa de utilizadores que utiliza o transporte público rodoviário (28% e 24% respetivamente), o que evidencia uma boa qualidade destes serviços de transportes urbano às estações.

Note-se ainda que a data de realização dos trabalhos de campo (dezembro 2012) não existia um serviço de transporte público rodoviário na estação de Loulé – Quarteira (disponibilizado recentemente), pelo que é provável que a atual repartição modal nos acessos a esta estação tenha sido alterada.

FIGURA 6.8 – MODO DE ACESSO ÀS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS



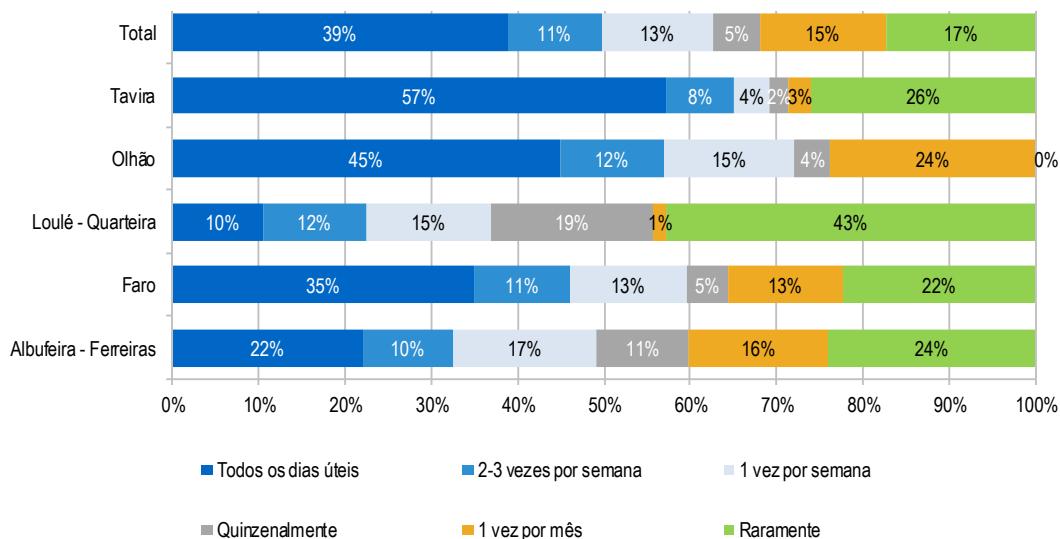
Fonte: EMI, dezembro 2012



Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável do Centro Algarvio

Fase 1 – Caracterização e Diagnóstico

FIGURA 6.9 – FREQUÊNCIA DE UTILIZAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO FERROVIÁRIO



Fonte: EMI, dezembro 2012

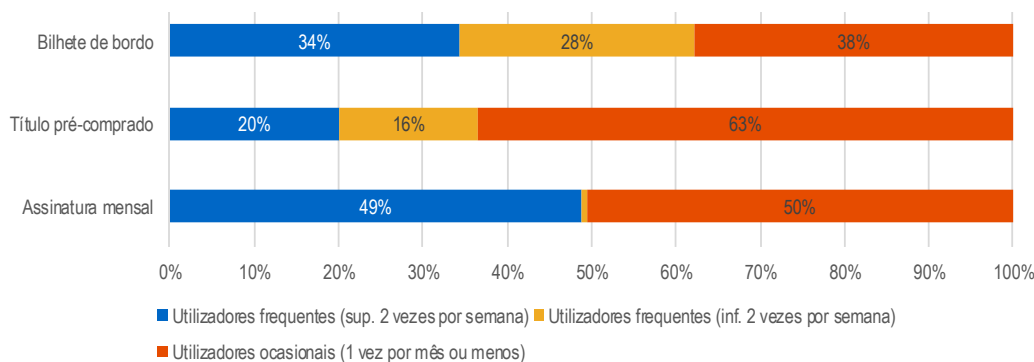
No que se refere à **frequência de realização das viagens** em transporte coletivo ferroviário, mais de 57% dos inquiridos realizam pelo menos uma viagem uma vez por semana (Figura 6.9), com exceção dos inquiridos na estação ferroviária de Loulé - Quarteira, em 43% declarou realizar as viagens em comboio raramente.

No que concerne aos **títulos de transporte** utilizados constatava-se que (Figura 6.10):

- 48% dos utilizadores do Transporte Coletivo Ferroviário detinham título pré-comprado, sendo que, em cerca de 36% dos casos, são utilizadores frequentes;
- 49% dos utilizadores que detêm título de assinatura mensal, são utilizadores que realizam mais de 2 viagens por semana.

Caso não existisse transporte coletivo ferroviário, 47% dos inquiridos referiram que o modo alternativo que utilizariam seria o “Autocarro”, seguido do “Carro como passageiro (38%).

FIGURA 6.10 – TÍTULO DE TRANSPORTE UTILIZADO VS FREQUÊNCIA DE UTILIZAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO FERROVIÁRIO



Fonte: EMI, dezembro 2012

### 6.1.4.2. Perfil dos Utilizadores do Transporte Coletivo Ferroviário

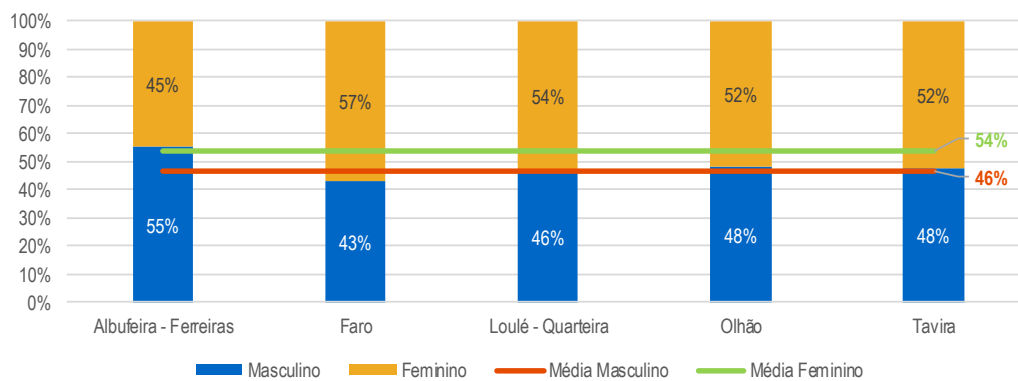
No presente subcapítulo apresenta-se uma breve caracterização dos utilizadores do transporte coletivo ferroviário (TCF), tendo por base a informação recolhida nos inquéritos efetuados nas estações ferroviárias, traçando-se assim um perfil tipo dos utilizadores deste modo de transporte.

Da análise aos resultados dos inquéritos, conclui-se para a área de intervenção do estudo que:

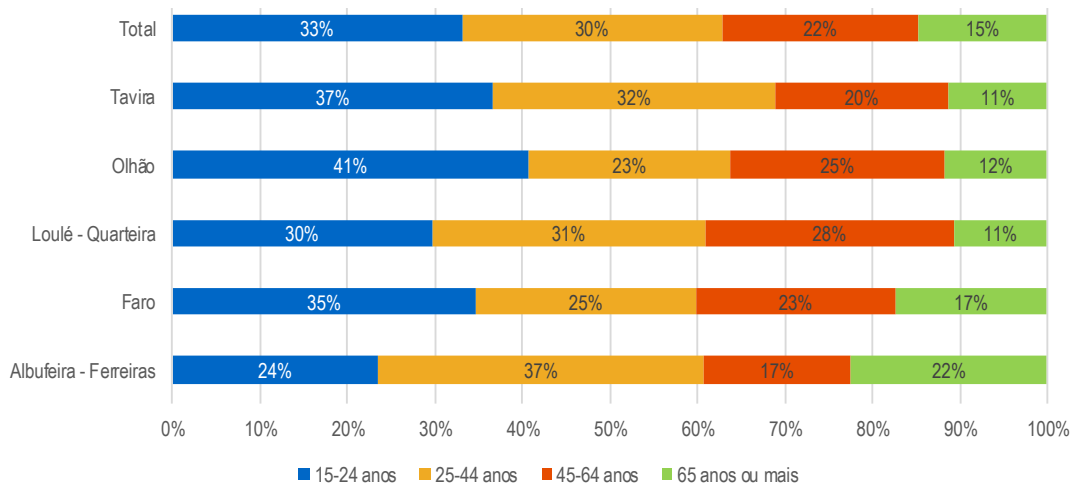
- Cerca de 54% dos utilizadores do TCF eram do sexo feminino e cerca de 46% são do sexo masculino;
- De um modo geral, os utilizadores do TCF tinham uma distribuição uniforme das idades, com 33% dos 15 aos 24 anos, 30% dos 25 aos 44 anos, 22% dos 45 aos 64 anos e 15% com 65 ou mais anos.

Na Figura 6.11 e na Figura 6.12, apresentam-se as principais características dos utilizadores do Transporte Coletivo Ferroviário por estação, no que se refere a sexo e idade.

**FIGURA 6.11 – CARACTERÍSTICAS DOS UTILIZADORES DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO (SEXO)**



**FIGURA 6.12 – IDADE DOS UTILIZADORES DO TRANSPORTE PÚBLICO FERROVIÁRIO**



### 6.1.4.3. Avaliação da Qualidade dos Serviços Ferroviários

Tendo por base a informação recolhida nos inquéritos efetuados nas estações ferroviárias no âmbito do EMI, apresenta-se no presente subcapítulo uma breve avaliação da qualidade dos serviços ferroviários.

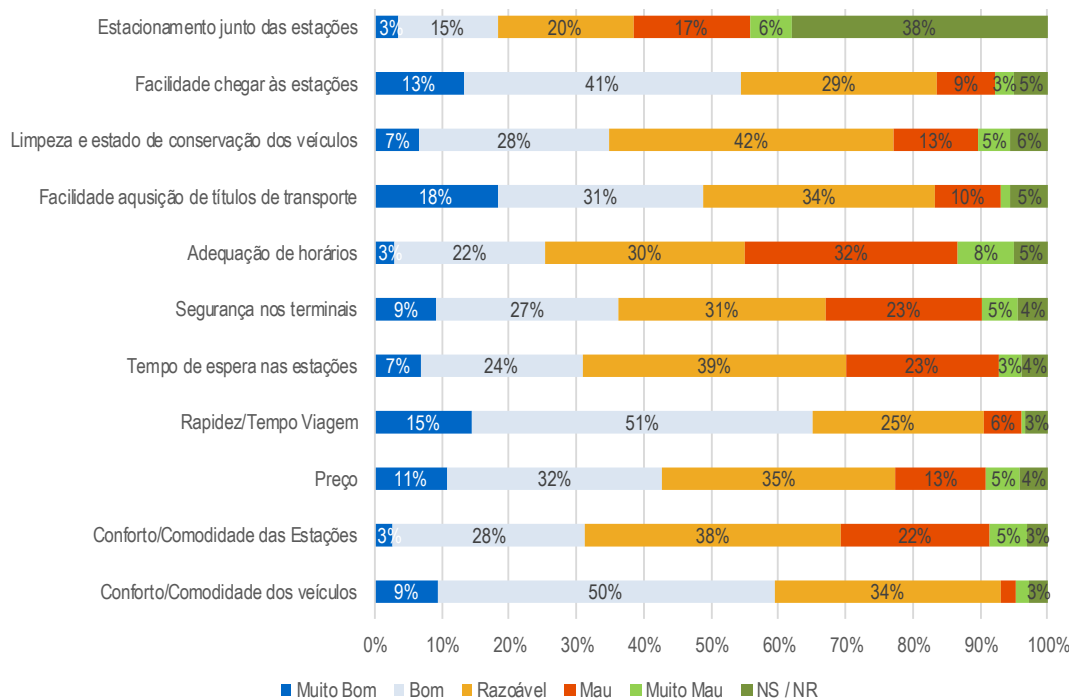
Da análise aos resultados pode concluir-se que:

- Face ao conjunto de parâmetros analisados, os serviços de transporte coletivo ferroviário são considerados pelos utilizadores de “Razoáveis”;
- Contudo verificam-se exceções, das quais se salienta:
  - Pela positiva: os parâmetros – “Rapidez/Tempo Viagem”, “Conforto/Comodidade dos veículos” e “Facilidade em chegar às estações”, os quais são considerados como “Bons” por 51%, 50% e 41% dos inquiridos, respetivamente;
  - Pela negativa: o parâmetro “Adequabilidade dos Horários”, o qual 32% dos inquiridos considera como “Mau”.

Na Figura 6.13 apresentam-se os principais resultados, com base nos inquéritos efetuados, sobre a qualidade dos serviços ferroviários.

Solicitou-se também aos inquiridos que destacassem três **aspectos que mais privilegiam para a escolha do comboio**. No Quadro 6.7 sintetizam-se os aspetos identificados, em que 22% das respostas indicam que o preço é um fator decisivo na escolha do transporte coletivo a utilizar, tal como a rapidez da viagem (19%), o conforto (13%) e uma viagem sem transbordos (10%).

**FIGURA 6.13 – QUALIDADE DOS SERVIÇOS DO TRANSPORTE COLETIVO FERROVIÁRIO**



Fonte: EMI, dezembro 2012



## 6.2. TRANSPORTE FLUVIAL ÀS ILHAS BARREIRA

O transporte de passageiros por via fluvial no Centro Algarvio e excluindo as ligações de âmbito predominantemente turístico e de lazer asseguradas por táxis marítimos ou por transporte informal, assume relevo nas ligações às ilhas da Ria Formosa (Faro, Olhão, Fuseta e Tavira), as quais se encontram representadas na Figura 6.15.

FIGURA 6.15 – LIGAÇÕES FLUVIAIS DE TP NO CENTRO ALGARVIO<sup>4</sup>



### 6.2.1. Quantificação da oferta

#### Ligações Fluviais no concelho de Faro

Como referido anteriormente, o transporte de passageiros por via fluvial realiza-se a partir de Faro para a ilha do Farol, Deserta, Praia de Faro e Culatra. No caso específico da ilha de Faro, este modo de transporte constitui-se como uma alternativa ao modo rodoviário. No caso das restantes ilhas, trata-se do único modo de transporte de acesso às mesmas. No caso específico da ligação de Faro à ilha da Culatra esta só funciona no período de 25 de junho a 4 de setembro.

No Quadro 6.8 sistematiza-se o número de ligações diárias nos dois sentidos, sendo de frisar o reforço significativo da oferta no período de verão em todas as ligações. No caso das ligações à praia de Faro esta trata-se de uma opção importante como estratégia para a redução do tráfego rodoviário na ilha, contudo, a ligação apresenta alguns estrangulamentos decorrentes de se realizar no interior do Parque Natural da Ria Formosa.

<sup>4</sup> A ligação à Ilha Deserta é assegurada por empresas marítimo-turísticas, não sendo por isso uma ligação de TP.

**QUADRO 6.8 – NÚMERO DE LIGAÇÕES DIÁRIAS NOS DOIS SENTIDOS EM FARO (2016)**

Ligações	Distância (m)	4 junho a 24 junho	25 junho a 4 setembro	5 setembro a 30 setembro
Faro – Ilha do Farol	4.225 m	4	10	4
Faro – Culatra	7.828 m	-	4	-
Faro – Praia de Faro	18.748 m	4	12	4

Fonte: [www.silnido.com](http://www.silnido.com), agosto2016

As **ligações para a Ilha Deserta** realizam-se durante todo o ano sendo efetuadas por empresas marítimo-turísticas, nas quais a maioria dos passageiros são visitantes ou turistas. Existem atualmente 4 empresas a efetuar estas ligações, sendo que apenas duas efetuam travessias regulares, as restantes apenas realizam a ligação por reserva no âmbito de passeios turísticos mais alargados à Ria Formosa. Apresenta-se no Quadro 6.9 as empresas que ligam Faro à Ilha Deserta e o número de ligações diárias que efetuam. Estas ligações, que incluem passeios pela globalidade da Ria Formosa custam entre 25 e 30 Euros por pessoa.

**QUADRO 6.9 – NÚMERO DE LIGAÇÕES DIÁRIAS NOS DOIS SENTIDOS ENTRE FARO E A ILHA DESERTA (2016)**

Empresa	Faro – Ilha Deserta	Ilha Deserta - Faro
Animaris	2	6
Formosamar	3	3
Lands	Por reserva	
Natura Algarve	Por reserva	

Fonte: site da Câmara Municipal de Faro, agosto2016

#### **Ligações Fluviais no concelho de Olhão**

Em **Olhão** existem ligações fluviais regulares durante todo o ano às Ilhas da Culatra, Farol e Armona e ainda ligações entre a Fuseta e a Praia de Armona, realizadas apenas durante o período de verão e que em abril e maio se realizam de hora e hora, quanto no restante período a sua frequência depende da chegada de passageiros ao cais. No Quadro 6.10 apresenta-se o número médio de ligações entre Olhão e as ilhas da Ria Formosa.

**QUADRO 6.10 – NÚMERO DE LIGAÇÕES DIÁRIAS NOS DOIS SENTIDOS EM OLHÃO (2016)**

Ligações	Distância navegação	1 a 30 junho e 1 a 20 setembro	2 julho a 31 agosto	21 setembro a 31 março	1 abril a 31 maio
Olhão - Armona	3.257 m	18	27	8	12
Olhão – Culatra - Farol	10.504 m	12	14	8	8

Fonte: [www.cm-olhao.pt](http://www.cm-olhao.pt), agosto2016

#### **Ligações Fluviais no concelho de Tavira**

Em Tavira, apenas existe uma ligação fluvial regular ao longo de todo o ano entre Quatro Águas e a Ilha de Tavira. As restantes ligações: Tavira – Ilha de Tavira, Santa Luzia – Terra Estreita e Cabanas – Praia de Cabanas apenas funcionam a partir de abril ou mesmo de julho. No Quadro 6.11 encontra-se o número de ligações existentes nos dois sentidos.

Refira-se que a ligação Cabanas-Praia de Cabanas apenas se efetua no verão, sem frequência definida, dependendo da chegada de passageiros ao cais.

**QUADRO 6.11 – NÚMERO DE LIGAÇÕES DIÁRIAS NOS DOIS SENTIDOS EM TAVIRA (2016)**

Ligações	Distância de navegação	janeiro a março	abril a junho	julho a setembro	outubro a dezembro
Quatro Águas – Ilha de Tavira	546 m	n.d.	n.d.	50	n.d.
Tavira – Ilha de Tavira	2.891 m	0	n.d.	46	n.d.
Santa Luzia – Terra Estreita	662 m	0	16 (maio) 20 (1 a 12 junho) A cada 30 min (13 – 30 junho)	A cada 15 min (1 julho a 11 setembro) A cada 30 min (12 a 18 setembro)	0

n.d. – informação não disponível

Fonte: [www.passeios-ria-formosa.com](http://www.passeios-ria-formosa.com), agosto2016

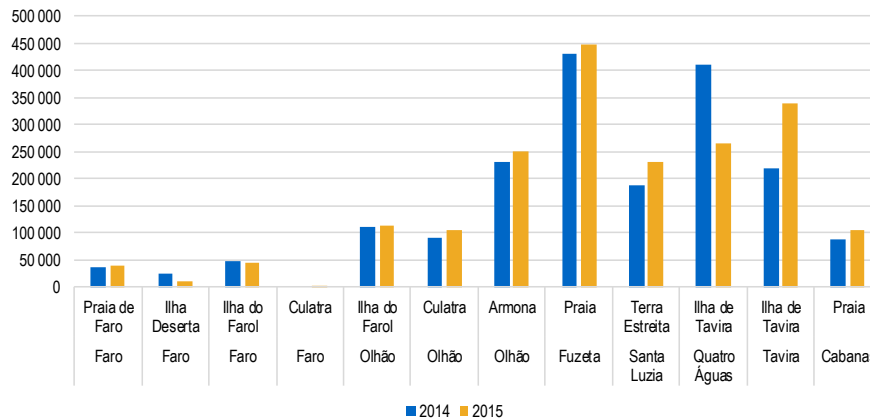
### 6.2.2. Quantificação da procura

Em 2015 mais de 1,9 milhões de passageiros utilizaram as ligações fluviais identificadas, valor superior ao registado em 2014 – 1,87 milhões de passageiros.

A análise por ligação, apresentada na Figura 6.16, permite concluir que:

- As ligações com maior procura são as da Fuzeta – Praia e de Tavira – Ilha de Tavira, com 447.774 e 337.900 passageiros respetivamente;
- Apenas as ligações com origem/destino em Faro apresentam menos de 50.000 passageiros por ano, indiciando uma menor procura desta cidade como ponto de partida para as ilhas barreira da Ria Formosa, nomeadamente a ilha do Farol e a ilha da Culatra acessíveis a partir de Olhão e cuja procura anual, em 2015 foi superior a 100.000 passageiros;
- Destas destaca-se Faro – Culatra com cerca de 2.000 passageiros, não se tendo registado procura nesta ligação no ano anterior e Faro - Ilha Deserta com cerca de 9 mil passageiros em 2015, menos 14 mil que os registados em 2014;
- Existe alguma regularidade na procura por ligação, com os valores da mesma a serem constantes entre 2014 e 2015. Como exceção apresentam-se as ligações Quatro Águas – Ilha de Tavira e Tavira - Ilha de Tavira, tendo a primeira perdido cerca de 144 mil passageiros enquanto a segunda viu a procura crescer em cerca de 119 mil passageiros.

**FIGURA 6.16 – EVOLUÇÃO DA PROCURA FLUVIAL POR LIGAÇÃO NO CENTRO ALGARVIO – 2014/2015**



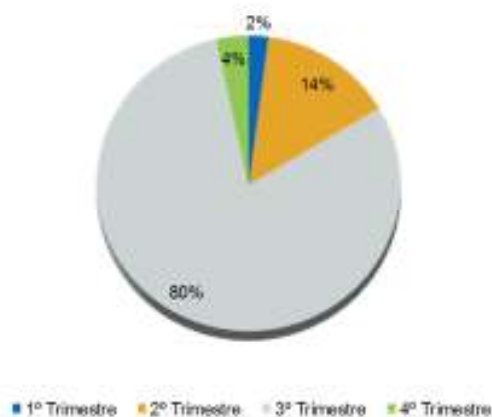
Fonte: CCDR Algarve – agosto 2016

Estas ligações servem mesmo par origem/destino e é efetuada pela mesma empresa pelo que se considera ser, na sua globalidade, uma procura estável, cuja repartição pelos dois cais de Tavira se associa apenas a uma potencial proximidade de “Tavira” a áreas de grande concentração turística na cidade.

Importa ainda analisar a procura sazonal, já que, e como referido, esta se concentra nos meses de maio a setembro com incidência nos 3 meses de verão – julho, agosto e setembro.

A leitura da Figura 6.17 permite aferir que 80% da procura anual se concentra nos meses suprarreferidos – julho, agosto e setembro, seguindo-se os meses de abril, maio e junho com 14%. O período entre outubro e março apenas regista 4% da procura, iniciando o fraco peso que transporte fluvial tem na mobilidade pendular dos residentes.

**FIGURA 6.17 – REPARTIÇÃO DA PROCURA NAS LIGAÇÕES FLUVIAIS DO CENTRO ALGARVIO POR TRIMESTRE (2016)**



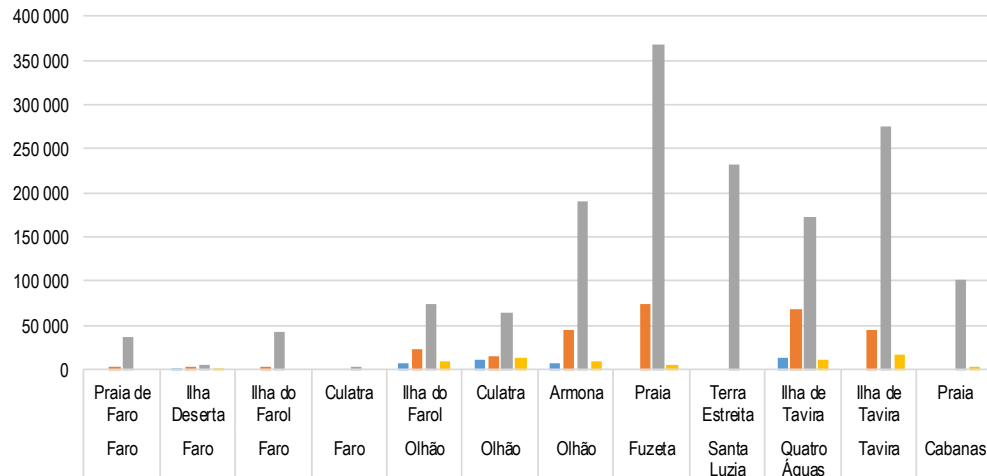
Fonte: CCDR Algarve – agosto 2016

A Figura 6.18 confirma o afirmado anteriormente, podendo concluir-se que a concentração da procura no 3º trimestre do ano ocorre em todas as ligações fluviais, ocorrendo algumas onde a procura neste período atinge os 100% como é o caso das ligações Faro – Culatra e Santa Luzia – Terra Estreita.

Com mais de 90% da procura concentrada nestes meses aparecem as ligações Faro – Praia de Faro (92,22%), Faro – Ilha do Farol (94,12%) e Cabanas – Praia de Cabanas (96,71%), enquanto as ligações Faro – Ilha Deserta e Olhão – Culatra são as que apresentam uma procura mais dispersa ao longo do ano, com menos de 65% dos seus passageiros anuais a registarem-se entre julho e setembro.



FIGURA 6.18 – REPARTIÇÃO DA PROCURA POR LIGAÇÃO FLUVIAL DO CENTRO ALGARVIO POR TRIMESTRE (2016)



### 6.3. TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO RODOVIÁRIO

#### 6.3.1. Introdução

O atual sistema de transporte público rodoviário na região do Centro Algarvio consiste em três tipos da oferta:

- **Serviço expresso e longo curso**, assegurada por Rede de Expressos, Renex, Eva, Internorte e ALSA, que permite realização de viagens de longo curso e internacionais sem transbordo;
- **Serviço de transporte público urbano**, atualmente disponível em todos os concelhos do Centro Algarvio menos São Brás de Alportel;
- **Serviço interurbano**, representado por carreiras intraconcelhias e interconcelhias de Eva Transportes e Frota Azul.

#### 6.3.2. Serviços Expresso e Longo Curso

A oferta do serviço expresso no Centro Algarvio permite ligações diretas a Évora, Lisboa e Porto, sendo que os percursos efetuados incluem também paragens em Beja, Castelo Branco, Coimbra, Leiria, Portalegre, Viseu. Em termos da quantificação da oferta, maior número de circulações observa-se entre os concelhos do Centro Algarvio e Lisboa.

É de salientar que São Brás de Alportel apresenta-se como único concelho do Centro Algarvio que não dispõe de serviço expresso.

Comparando a oferta de serviços expresso, nota-se que a oferta no período de verão cresce por aproximadamente 24% em comparação com o período escolar. O Quadro 6.12 apresenta as frequências por operador e serviço, considerando o período entre 1 de julho e 15 de setembro como período de verão quando ocorre maior aumento da oferta.

QUADRO 6.12 – OFERTA DE SERVIÇOS EXPRESSO

Percurso	Frequência dia útil (dois sentidos) - P.Verão	Frequência dia útil (dois sentidos) - Resto ano	Frequência no fim de semana - P.Verão	Frequência no fim de semana - Resto ano	Período horário	Centro Algarvio
<b>Rede de Expressos</b>						
Lagos - Lisboa	6	2*	6	2*	1h30 - 19h30	Albufeira
V.R. Stº António - Lisboa - Porto	1	1	1	1	18h15	Tavira, Olhão, Faro, Alancil, Quarteira, Vilamoura, Albufeira
Faro - Lisboa	6	3**	6	3**	7h - 22h30	Quarteira, Vilamoura, Albufeira
Faro - Évora	4	4	4	4	11h15 - 16h30	Quarteira, Vilamoura, Albufeira, Alancil
Faro - Porto	2	2	2	2	8h15 - 8h30	Quarteira, Vilamoura, Albufeira
V.R. Stº António - Porto	2	0	2	0	8h	Tavira, Olhão, Faro, Alancil, Quarteira, Vilamoura, Albufeira
<b>EVA</b>						
V.R. Stº António - Lisboa	12	10	10	8***	6h15 - 20h30	Tavira, Olhão, Faro, Albufeira
Lagos - Lisboa	12	12	10	7****	5h45 - 20h30	Albufeira
Loulé - Lisboa	12	10	10	8	5h45 - 20h30	Alancil, Quarteira, Vilamoura
<b>RENEX</b>						
Lisboa – V.R. Stº António	12	12	11*****	11*****	5h30 - 00h	Faro, Olhão, Tavira, Alancil
Lisboa - Loulé	12	12	11*****	11*****	01h00 - 00h	Albufeira, Quarteira, Vilamoura

\* A oferta é reforçada com mais 2 circulações nos dois sentidos as sextas-feiras e sábados

\*\* A oferta é reforçada com mais duas circulações nos dois sentidos as sextas-feiras e domingos

\*\*\* A oferta é reforçada com mais uma circulação aos domingos

\*\*\*\* A oferta é reforçada com mais duas circulações aos domingos

\*\*\*\*\* A oferta é reforçada com mais uma circulação aos sábados

Fonte: Horários dos operadores de transportes, julho 2016

Considerando tempo de deslocação até Lisboa, a viagem a partir de Tavira demora em média 4h30 minuto. Deslocações entre Lisboa e Faro demoram entre 3h15 minutos e 4h30 minutos. Para Loulé o tempo médio da viagem constitui 4 horas e para Albufeira 3h30 minutos. É de notar que existem variações no tempo de deslocação bastante significativas dependente da carreira. Relativamente às deslocações para Évora, o tempo médio da viagem a partir de Faro é de 4h15 e a de Albufeira 3h15.

No tocante às deslocações entre o Centro Algarvio e Porto, as viagens com a origem em Faro têm duração média de 8h30 minutos e de 9h15 minutos a partir de Tavira. As ligações a partir de Albufeira demoram em média 8h20 minutos.

### 6.3.3. Transporte Urbano

No Centro Algarvio existe oferta de serviços urbanos de transporte rodoviário nas cidades de Albufeira, Loulé, Olhão, Quarteira, Faro e Tavira. As principais características destes serviços são apresentadas de seguida, para cada um dos aglomerados urbanos acima identificados.

#### 6.3.3.1. Município de Albufeira

Os serviços de TPR urbanos de Albufeira são asseguradas por 4 linhas que funcionam de segunda-feira a domingo, com um intervalo médio de passagem de 30 minutos nos horários seguintes:

- **Linha Vermelha, Vermelha 2, Verde e Azul** – das 07h00 às 20h00 de maio a outubro e das 07h00 às 22h00 de junho a setembro;
- **Linha Laranja** – das 06h30 às 21h30 de outubro a maio e das 06h30 às 23h30 de junho a setembro.

Os circuitos das carreiras encontram-se representados na Figura 6.19.

FIGURA 6.19 – PERCURSO DOS CIRCUITOS URBANOS DE ALBUFEIRA



Fonte: Município de Albufeira, julho 2016

Este serviço é efetuado por 12 veículos, cujas características são apresentadas no Quadro 6.13. A **idade média da frota** é de 4,3 anos, possibilitando todo o transporte de pessoas com mobilidade reduzida.

**QUADRO 6.13 – CARACTERIZAÇÃO DA FROTA DOS TRANSPORTES URBANOS DE ALBUFEIRA**

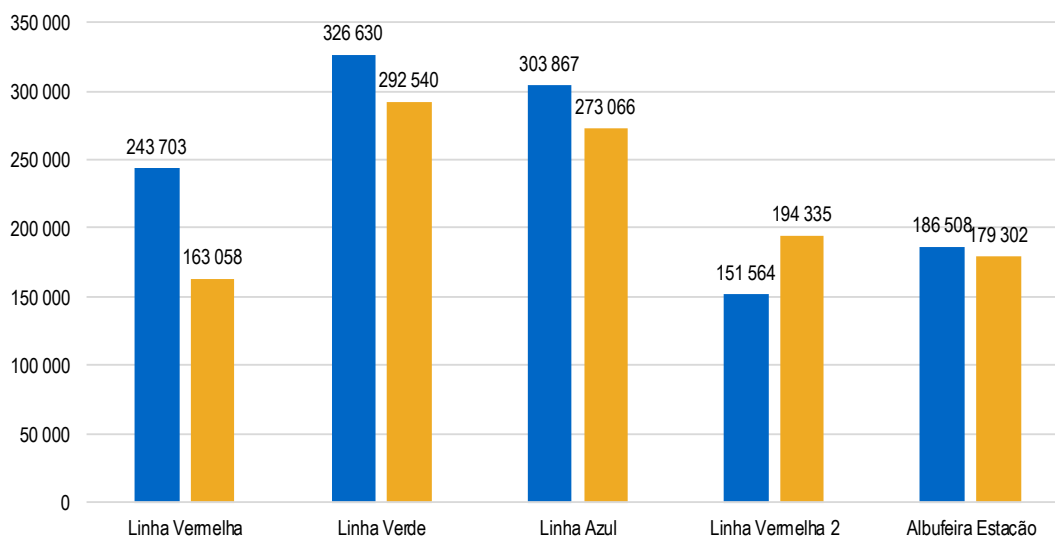
Ano de matrícula	Número de autocarros	Lugares sentados	Lugares cadeira de rodas
2004	2	31	1
2008	2	33	1
2010	2	27	1
2015	4	33	1
2015	4	15	1

Fonte: Município de Albufeira, julho 2016

A procura nos serviços urbanos em 2015 foi cerca de 1,1 milhões de passageiros, menos 210 mil passageiros que em 2014. Analisando a procura por linha (Figura 6.20) conclui-se que:

- Apenas a linha vermelha 2 conheceu um incremento da procura entre 2014 e 2015, a qual liga o Terminal Rodoviário à Estrada do Vale das Pedras permitindo a ligação a todos os restantes circuitos urbanos de Albufeira;
- A maior procura regista-se nas Linhas Verde e Azul, as quais congregam, no global, cerca de 51% do total de procura. Estas linhas que ligam o centro de Albufeira às zonas residenciais mais periféricas, permitem a mobilidade pendular dos residentes mantendo o seu importante peso na procura dos serviços urbanos.
- A maior quebra de procura registou-se na Linha Vermelha que liga o Terminal Rodoviário à Marina e que, no período em análise perdeu cerca de 80 mil passageiros, o que representa uma quebra de cerca de 33% face ao ano anterior.

**FIGURA 6.20 - EVOLUÇÃO DA PROCURA ANUAL DOS SERVIÇOS URBANOS - ALBUFEIRA**



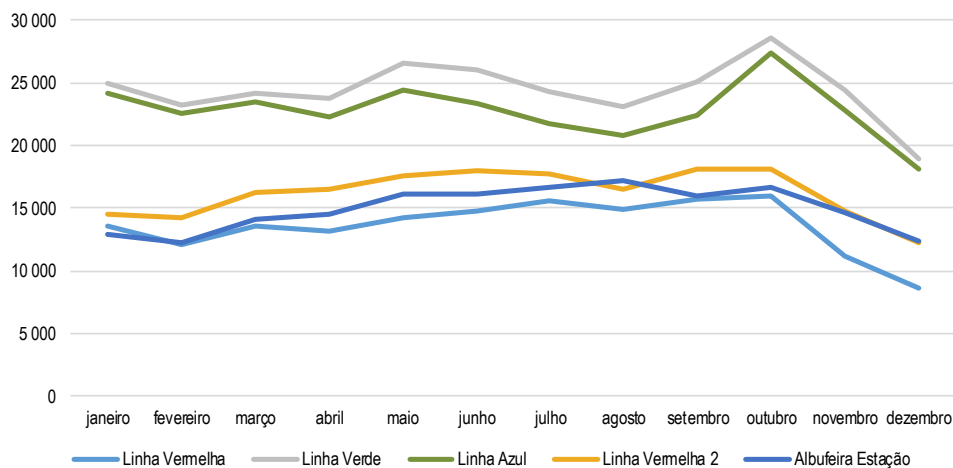
Fonte: Município de Albufeira, julho 2016

Relativamente à procura ao longo do ano (Figura 6.21), pode observar-se que a mesma é relativamente estável ao longo do ano, não sendo visível o efeito da sazonalidade nos meses de verão, existindo linhas, que inclusive, veem a sua procura diminuir, o que permite aferir da importância deste serviço para a população residente mais do que para suprimir necessidades dos visitantes.

Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável do Centro Algarvio

Fase 1 – Caracterização e Diagnóstico

FIGURA 6.21 – EVOLUÇÃO DA PROCURA MENSAL ANUAL DOS SERVIÇOS URBANOS – ALBUFEIRA (2015)



Fonte: Município de Albufeira, julho 2016

6.3.3.2. Município de Faro

De acordo com informação disponibilizada pela autarquia existem duas tipologias de transporte rodoviário urbano: (i) a rede Próximo, com 13 linhas e (ii) os minibus que asseguram 3 percursos dentro da cidade de Faro. Estes encontram-se concessionados à empresa EVA Transportes apresentando-se no Quadro 6.14 as características dos mesmos e na Figura 6.22 os seus percursos.

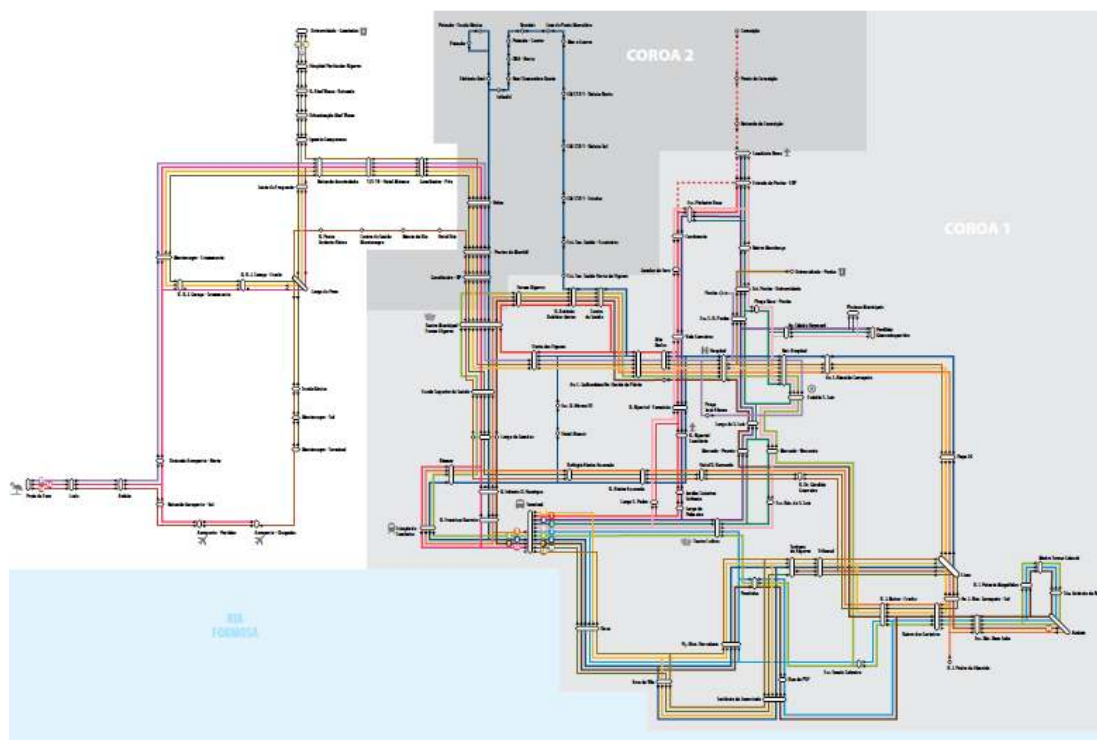
QUADRO 6.14 – OFERTA DE SERVIÇOS URBANOS -FARO

Carreira	Percurso	Frequência dia útil (2 sentidos)	Frequência Sábado (2 sentidos)	Período de Funcionamento (DU)
<b>Próximo</b>				
1	Continente/Centro de Saúde/Fórum	48	-	07h30 – 21h30
1a	Rua de Alportel/Continente/Conceição	7	-	09h00 – 16h30
2	Bom João/Atalaia	56	-	07h00 -21h30
3	Mercado/Piscinas/Penha	56	-	07h30 – 21h30
3a	Mercado/Piscinas/Penha/Cemitério	22	-	08h00 – 15h45
4	Patacão/Mar e Guerra/Hospital	2	-	07h55 – 13h30
5	Bom João/Fórum/Mercado	56	-	07h00 – 21h30
14	Atalaia – Praia de Faro	14	5	07h00 – 17h00
14a	Praia de Faro – terminal rodoviário	4	4	07h40 – 20h55
15	Terminal Rodoviário Montenegro	10	4	07h30 – 22h00
16	Terminal Rodoviário – Praia de Faro	26	27	05h00 – 00h30
17	São Luís – Praia de Faro	9	9	08h10 – 20-50

Carreira	Percurso	Frequência dia útil (2 sentidos)	Frequência Sábado (2 sentidos)	Período de Funcionamento (DU)
18	Gambelas – Terminal Rodoviário	36	8	07h20 – 00h10
19	Gambelas – Terminal Rodoviário	14	11	06h25 – 20h35
<b>Circuitos de Minibus</b>				
8	Mar e Guerra – Braciais	40	4	07h50 – 19h50
9	Braciais – Mar e Guerra	32	8	07h20 – 19h26
10	Fórum – Centro de Saúde	36	20	09h05 – 20h15
11	Centro de Saúde - Fórum	36	16	09h25 – 20h35

Fonte: site da Câmara Municipal de Faro – agosto 2016

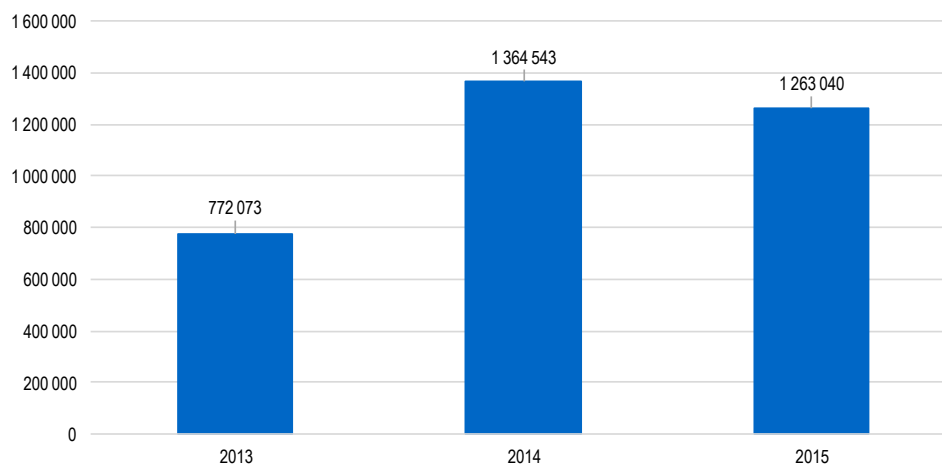
FIGURA 6.22 – PERCURSO DOS CIRCUITOS URBANOS DE FARO



Fonte: site dos serviços de transporte urbanos Próximo, outubro 2016

A procura registada nos serviços urbanos de transporte rodoviário encontra-se representada na Figura 6.23, podendo concluir-se do incremento da procura entre 2013 e 2015 (+63,6%), muito embora o maior crescimento se tenha registado entre 2012 e 2014 (+76,3%), a que se seguiu uma quebra de 7,4% entre 2014 e 2015. De referir ainda que, nos primeiros seis meses de 2016 a procura foi já de 830 mil passageiros, o que representa uma procura média diária de 4.561 passageiros, valor superior ao registado no período 2013 a 2015, em que a procura média diária foi, respetivamente de 2.115, 3.738 e 3.460 passageiros/dia, considerando 365 dias por ano.

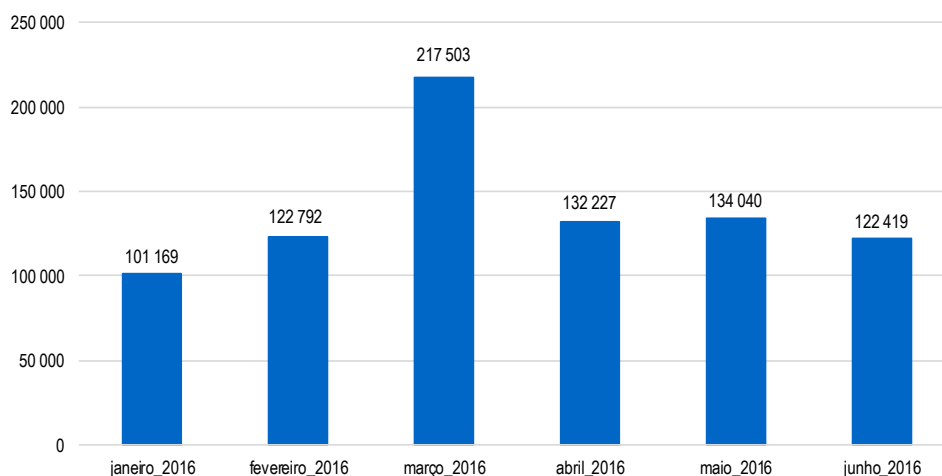
**FIGURA 6.23 – EVOLUÇÃO DA PROCURA ANUAL DOS SERVIÇOS URBANOS – FARO**



Fonte: Município de Faro, agosto 2016

A análise da Figura 6.24, onde se apresenta a procura mensal do primeiro semestre de 2016, não aponta para um aumento da procura com o aproximar da época estival, sendo Março o mês de maior procura, no qual a mesma quase duplica face aos restantes meses do semestre em análise, o que pode ser justificado com ser o mês das férias da Páscoa no qual a população visitante deste sub-região aumenta, registando-se maior procura nos serviços urbanos de transporte, principalmente no que aos circuitos que servem o aeroporto e as interfaces modais diz respeito.

**FIGURA 6.24 – EVOLUÇÃO DA PROCURA MENSAL DOS SERVIÇOS URBANOS – FARO (2015)**



Fonte: Município de Faro, agosto 2016

### 6.3.3.3. Município de Loulé

Em Loulé existem três serviços urbanos, que funcionam de segunda a sábado de manhã, com intervalos médios de passagem de 30 minutos, cujas características se encontram apresentadas no Quadro 6.15, enquanto na Figura 6.25 se

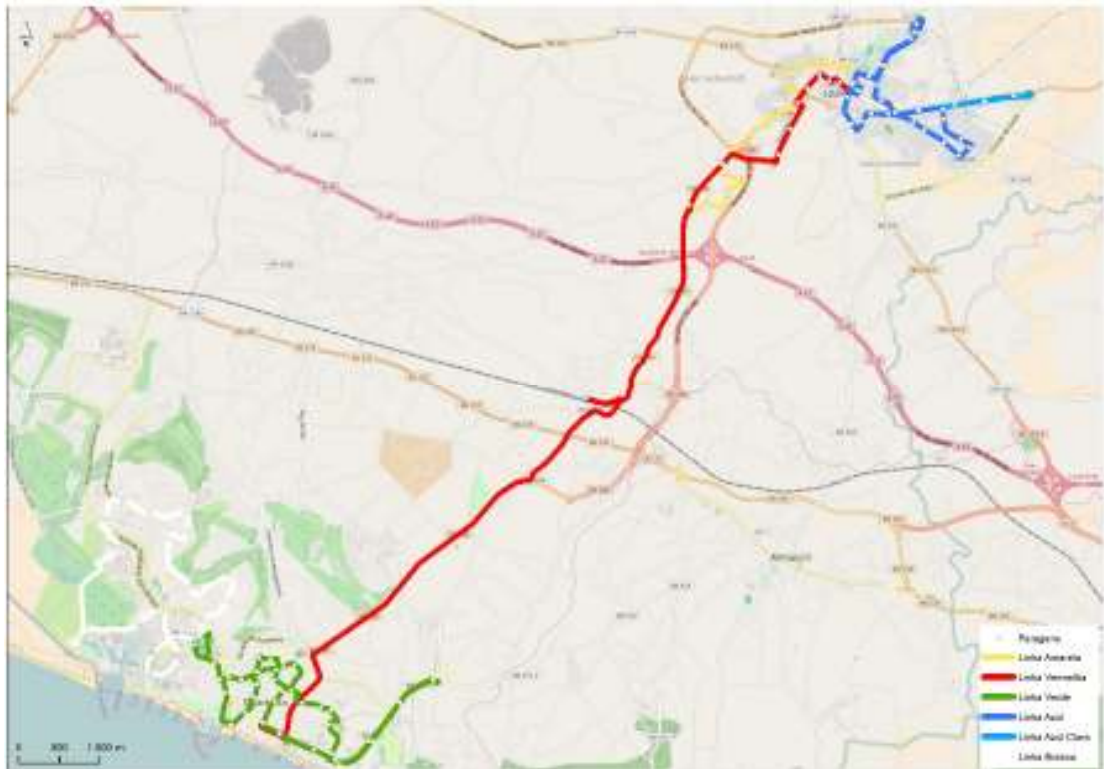
apresentam os circuitos de transporte rodoviário urbanos do município de Loulé, incluindo os que servem os aglomerados urbanos de Quarteira e Vilamoura.

**QUADRO 6.15 – OFERTA DE SERVIÇOS URBANOS - LOULÉ**

Carreiras	Frequência dia útil (2 sentidos)	Frequência Sábado (2 sentidos)	Período de Funcionamento (DU)
Linha Amarela	24	7	07h30 – 19h00
Linha Azul	24	7	07h30 – 19h00
Linha Azul Clara	6	4	09h30 – 19h00

Fonte: site da Câmara Municipal de Loulé – agosto 2016

**FIGURA 6.25 – PERCURSO DOS CIRCUITOS URBANOS DE LOULÉ, VILAMOURA E QUARTEIRA**



Fonte: site da Câmara Municipal de Loulé – agosto 2016

Entre Loulé e Quarteira foi recentemente implementado um serviço *shuttle* que liga a Avenida 25 de Abril em Loulé à estação ferroviária de Loulé-Quarteira – a Linha Vermelha, a qual funciona durante todo o ano, com seis ligações diárias em dia útil e cinco ligações ao fim-de-semana.

Em Quarteira existe igualmente um circuito urbano – Linha Verde, composto por um percurso único, circular, que liga a este aglomerado a Vilamoura, e apenas funciona entre 11 de julho e 11 de setembro, com carreiras de 25 em 25 minutos no período diurno e de 30 em 30 minutos no período noturno. No Quadro 6.16 as características do referido circuito.

Também em Vilamoura se encontra implementado um serviço de transporte urbano de passageiros, a Linha Branca. Esta linha apenas funciona entre 11 de julho e 11 de setembro, tem um percurso circular e as frequências e período de funcionamento apresentam-se também no Quadro 6.16.



QUADRO 6.16 – OFERTA DE SERVIÇOS URBANOS – QUARTEIRA

Linha Verde	Frequência dia útil (2 sentidos)	Frequência Sábado (2 sentidos)	Período de Funcionamento (DU)
<b>Linha Verde - Quarteira</b>			
Período diurno	39	33	07h30 – 19h40
Período noturno	10	10	20h00 – 00h30
<b>Linha Branca – Vilamoura</b>	19	16	07h45 – 00h30

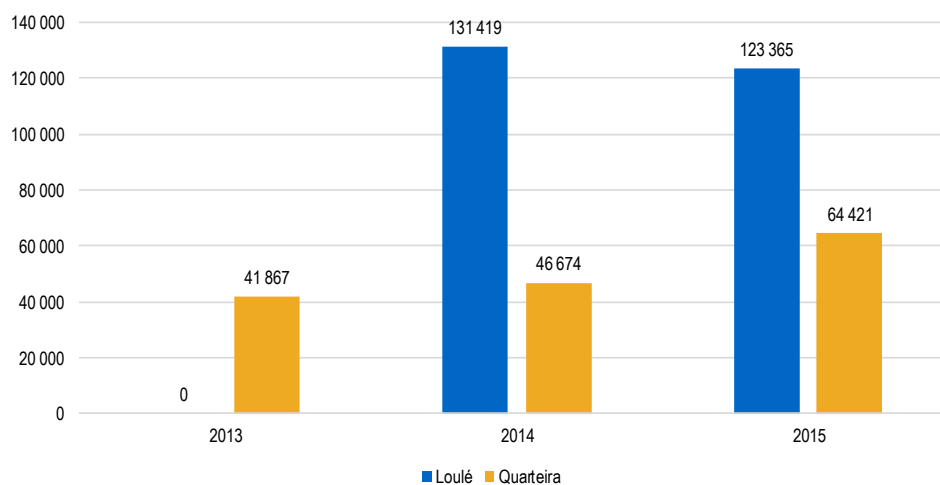
Fonte: site da Câmara Municipal de Loulé – agosto 2016

A **frota** dos serviços de transporte urbanos de Loulé é composta por 2 veículos com capacidade para 25 lugares sentados e acesso a pessoas com mobilidade reduzida. O circuito de Quarteira é efetuado apenas por um veículo, igualmente com lotação de 25 lugares e acesso a pessoas com mobilidade reduzida.

Neste município os serviços urbanos são explorados diretamente pelo município, através da empresa municipal Loulé Concelho Global.

A **procura**, como se pode observar na Figura 6.26, foi, em 2015, de 123.365 passageiros em Loulé e de 64.421 passageiros em Quarteira. Note-se que não foi possível obter valores de procura mensais, nem qualquer dado de procura para o ano de 2016 ou para o circuito urbano da cidade de Loulé em 2013.

FIGURA 6.26 – EVOLUÇÃO DA PROCURA ANUAL DOS SERVIÇOS URBANOS – LOULÉ (2015)



Fonte: Câmara Municipal de Loulé – agosto 2016

#### 6.3.3.4. Município de Olhão

Em Olhão existem dois circuitos urbanos compostos por duas carreiras circulares (com trajetos coincidentes em sentidos opostos), com uma extensão aproximada de 17 km e frequência de hora a hora. Estes circuitos funcionam apenas de segunda a sábado de manhã e apresentam horários distintos. Estes circuitos encontram-se apresentados na Figura 6.27, estando as suas características apresentadas no Quadro 6.17.

FIGURA 6.27 – PERCURSO DOS CIRCUITOS URBANOS DE OLHÃO



Fonte: site da Câmara Municipal de Olhão – agosto 2016

QUADRO 6.17 – OFERTA DE SERVIÇOS URBANOS – OLHÃO

Carreira	Frequência dia útil (2 sentidos)	Frequência Sábado (2 sentidos)	Período de Funcionamento (DU)
<b>Linha Amarela</b>	13	7	07h45 – 19h45
<b>Linha Verde</b>	13	6	07h15 – 19h15

Fonte: site da Câmara Municipal de Olhão – agosto 2016

A frota afeta a estes serviços é composta por 2 minibus a diesel com lotação para 15 lugares sentados e 8 lugares de pé, e uma idade média de 5 anos. Ambos os veículos possuem ar condicionado, rampa de acesso e permitem o transporte de pessoas com mobilidade reduzida.

A procura média mensal de ambas as linhas era, em 2015, cerca de 7.600 passageiros, correspondente a uma procura média anual de 14.636 passageiros, mais 441 passageiros que em 2014 (Quadro 6.18).

QUADRO 6.18 – PROCURA DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE URBANOS – OLHÃO

Carreira	Procura média mensal 2015	Procura média anual 2014	Procura média anual 2015
<b>Linhas Amarela e Verde</b>	19	16	07h45 – 00h30

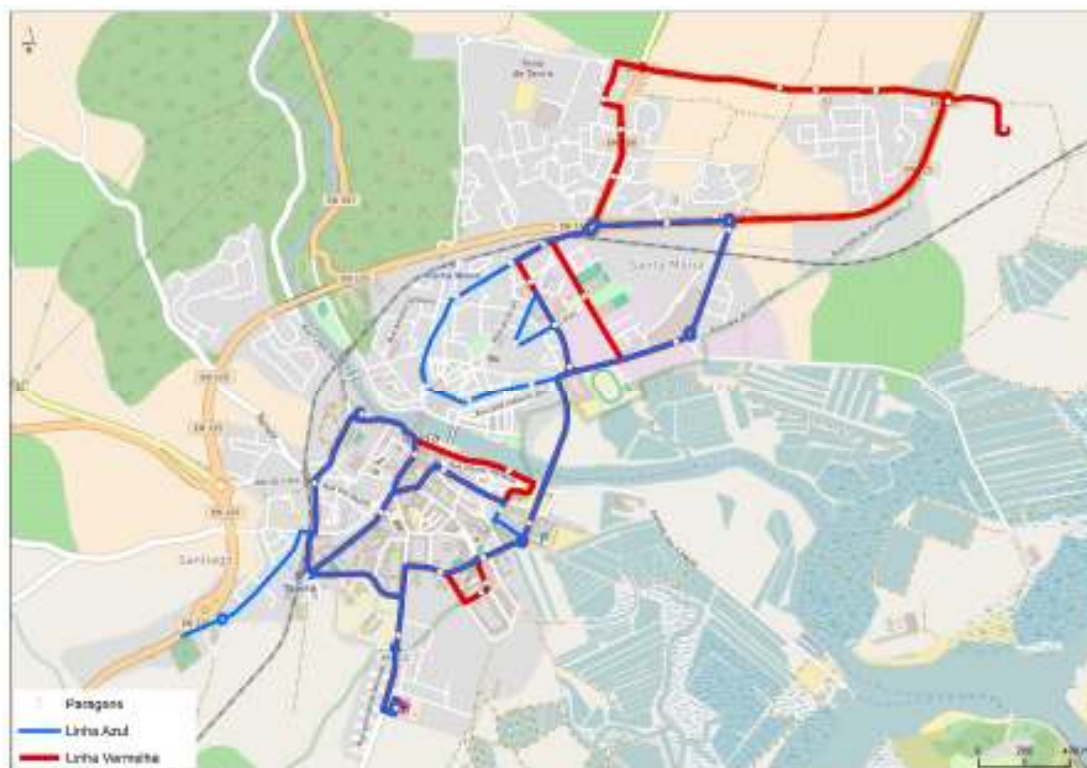
Fonte: Município de Olhão, outubro 2016

### 6.3.3.5. Município de Tavira

Existem dois circuitos urbanos no município de Tavira, designados por “Sobe e Desce”, a Linha Vermelha e a Linha Azul. Ambas são carreiras circulares, exploradas mediante contrato com a EVA Transportes e que funcionam de segunda a sábado de manhã com frequência de passagem sensivelmente horária.

O percurso destes serviços encontra-se na Figura 6.28 e as suas características no Quadro 6.19.

FIGURA 6.28 – PERCURSO DOS CIRCUITOS URBANOS DE TAVIRA



Fonte: site da Câmara Municipal de Tavira – agosto 2016

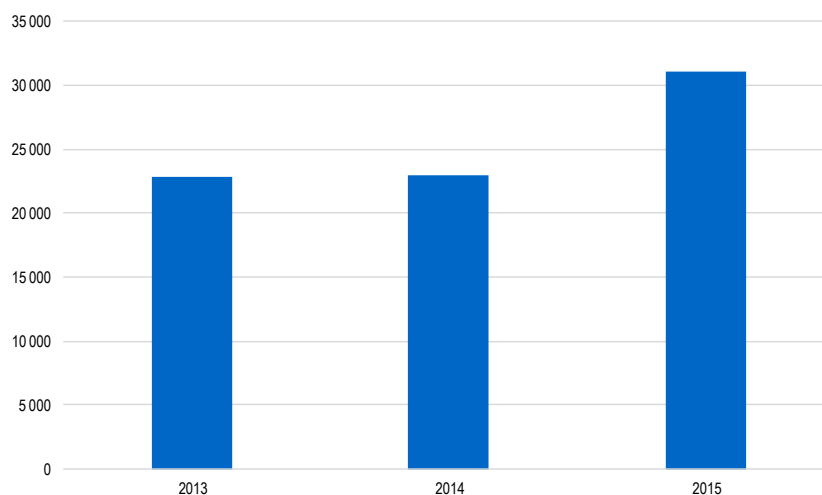
QUADRO 6.19 – OFERTA DE SERVIÇOS URBANOS – TAVIRA

Carreira	Frequência dia útil (2 sentidos)	Frequência Sábado (2 sentidos)	Período de Funcionamento (DU)
Linha Vermelha	10	5	07h15 – 19h15
Linha Azul	7	-	08h30 – 18h35

Fonte: site da Câmara Municipal de Tavira – agosto 2016

A procura cifrava-se, em 2015, nos 31 mil passageiros, valor ligeiramente superior ao registado no ano anterior (+35%). De referir que não foi possível obter dados de procura discriminados por linha nem para o primeiro semestre de 2016.

**FIGURA 6.29 – EVOLUÇÃO DA PROCURA ANUAL DOS SERVIÇOS URBANOS – TAVIRA**



Fonte: Câmara Municipal de Tavira – agosto 2016

#### 6.3.4. Transporte Interurbano

No que concerne ao transporte público rodoviário interurbano o Centro Algarvio é servido exclusivamente pelo operador EVA Transportes que opera neste território com níveis de oferta diferenciados entre período escolar e não escolar e em dia útil e de fim-de-semana, que se sintetizam no Quadro 6.20. No PE a oferta é de 105 carreiras em dia útil a que acresce cerca de mais 43 variantes, oferta que decresce para 43 carreiras ao fim-de-semana que se desdobram em mais 10 variantes. Neste período cada carreira apresenta em média 2.4 percursos variantes em dia útil e 3.2 percursos variantes em dia de fim-de-semana.

Relativamente ao PNE, verifica-se um decréscimo significativo da oferta de cerca de 37% do número de carreiras em dia útil (passando a oferta para cerca de 71 carreiras, a que crescem 22 variantes) e de 41% das carreiras em dia de fim-de-semana (passando para 26 circulações a que crescem 6 variantes em dias de fim-de-semana).

No que concerne ao número de circulações a oferta é também bastante diferenciada entre PE e PNE, a saber:

- PE, ascende às 265 circulações em dia útil e às 204 circulações em dias de fim-de-semana;
- PNE, regista-se um decréscimo para as 201 circulações em dia útil (-24%) e 107 circulações ao fim-de-semana (-24%).

**QUADRO 6.20 – OFERTA DE TCR NO PE E PNE**

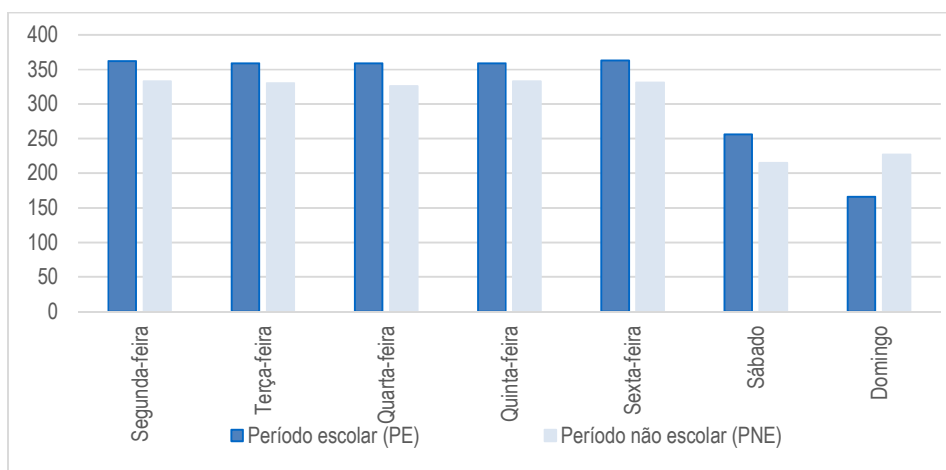
Municípios	Período escolar (PE)		Período não escolar (PNE)	
	Dia útil	Fim-semana	Dia útil	Fim-semana
<b>Nº de carreiras</b>	105	43	71	26
<b>Nº de variantes</b>	43	10	22	6
<b>Nº médio variantes/carreiras</b>	2.4	4.5	3.2	4.6
<b>Nº circulações</b>	265	204	201	107
<b>Varição nº carreiras PE/PNE</b>	37%	41%	--	--
<b>Varição nº circulações PE/PNE</b>	24%	48%	--	--

Fonte: SIGGESC, agosto 2016

Em suma, o transporte escolar reveste-se de grande importância enquanto segmento que suporta a existência de uma oferta de transporte público regular em algumas freguesias mais rurais com menor densidade, situação traduzida pelo decréscimo de oferta registada no período não escolar.

Em termos de **distribuição semanal da oferta** (Figura 6.30) constata-se que não se registam oscilações significativas entre os vários dias úteis, registando-se as variações mais significativas entre os dias úteis e os sábados e domingos, tal como descrito anteriormente.

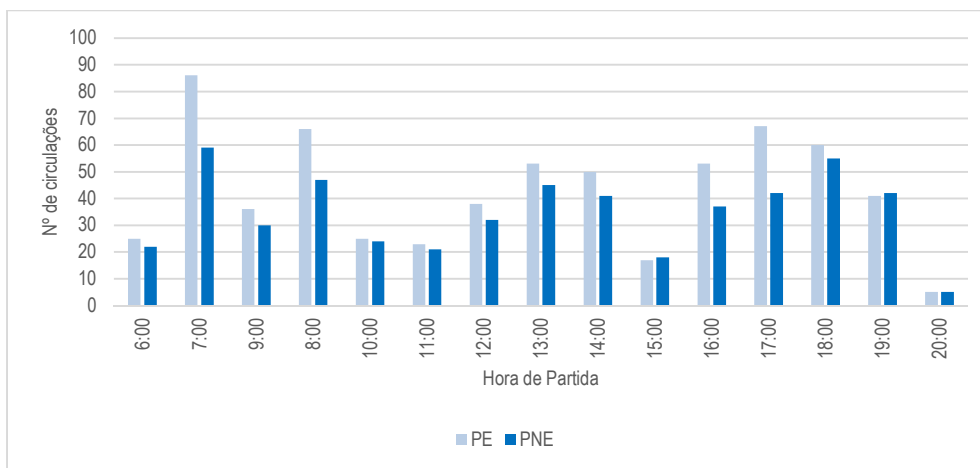
FIGURA 6.30 – DISTRIBUIÇÃO SEMANAL DA OFERTA (Nº DE CIRCULAÇÕES)



Fonte: SIGGESC, agosto 2016

No que se refere à **distribuição horária** do número de circulações constata-se que a mesma é semelhante nos períodos escolar e não escolar. As horas que concentram maior número de partida de circulações são das 7h00 às 8h00, das 08h às 9h00, das 12h00 às 14h00, das 17h00 às 18h00 e das 18h00 às 19h00. Estas seis horas concentram cerca de 59% da oferta diária de circulações em dia útil no PE e 56% no PNE.

FIGURA 6.31 – DISTRIBUIÇÃO HORÁRIA DA OFERTA (Nº DE CIRCULAÇÕES EM DIA ÚTIL)



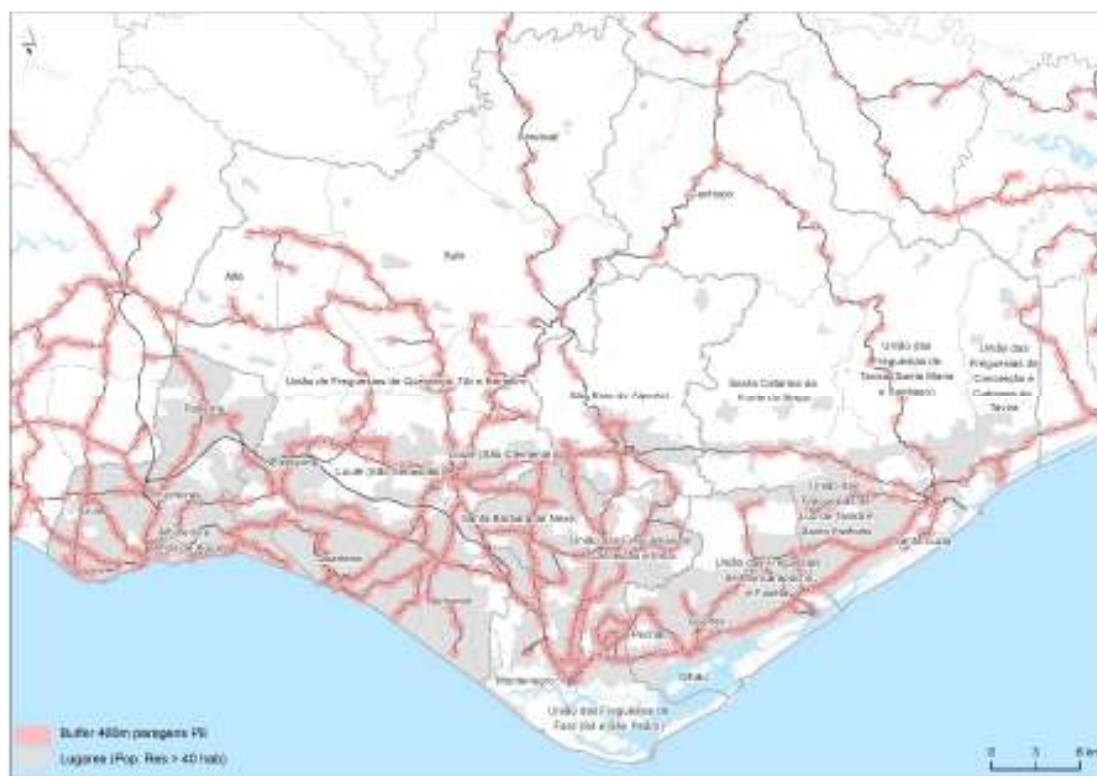
Fonte: SIGGESC, agosto 2016

A análise da **cobertura territorial** da rede de transporte público rodoviário permite a compreensão das escolhas modais dos residentes e visitantes. Para esta análise considerou-se que a área de influência das paragens (dada pelo raio dos 400 metros e correspondente à distância admitida como razoável para o acesso pedonal<sup>5</sup>).

No Período Escolar (PE) estima-se que cerca de 28% da população residente no Centro Algarvio não se encontra coberta por um serviço de transporte público rodoviário interurbano. No Período Não Escolar (PNE) a percentagem de população não coberta ascende aos 48%. Ainda de referir que os níveis de cobertura em ambos os períodos analisados variam significativamente entre os 6 concelhos do Centro Algarvio.

Assim, os concelhos de Albufeira (72% no PE e 62% no PNE), Faro (95 no PE e 68% no PNE) e São Brás de Alportel (77% em ambos os períodos) são os que apresentam uma maior percentagem de população coberta. Em situação inversa encontra-se o concelho de Tavira com 55% da população coberta no PE e 43% no PNE. Por fim, de referir os índices de cobertura dos municípios de Loulé e Olhão que apesar de deterem 73% da população coberta no PE, no PNE este valor decresce significativamente para os 41%.

**FIGURA 6.32 – COBERTURA DA REDE PE**



Fonte: SIGGESC, agosto 2016

<sup>5</sup> Estimativa realizada para cerca de 8 minutos de percurso pedonal considerando uma velocidade de locomoção de 0,8 metros/segundo.

FIGURA 6.33 – COBERTURA DA REDE PNE



Fonte: SIGGESC, agosto 2016 <sup>5</sup>

QUADRO 6.21 – POPULAÇÃO RESIDENTE SERVIDA PELA REDE DE TP

Municípios	Período Escolar		Período Não Escolar		Variação PE/PNE (%)
	Nº residentes	%	Nº residentes	%	
Albufeira	29.486	72%	25.241	62%	14%
Faro	61.643	95%	43.907	68%	29%
Loulé	51.309	73%	29.136	41%	43%
Olhão	33.053	73%	18.701	41%	43%
São Brás de Alportel	8.230	77%	8.230	77%	0%
Tavira	14.389	55%	8.265	32%	43%
<b>Total</b>	<b>186.615</b>	<b>72%</b>	<b>135.057</b>	<b>52%</b>	<b>28%</b>

Fonte: INE, Censos 2011 e SIGGESC, agosto 2016

No sentido de aferir sobre o cumprimento do critério de serviços mínimos estabelecido no Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP, lei nº 52 de 2015) analisou-se a **cobertura de serviços por lugar**,

estimando-se a população não servida por lugar, de acordo com o legislado que estabelece que todos os lugares com mais de 40 habitantes devem ter ligação às sedes de concelho 3 vezes por semana.<sup>6</sup>

A análise da cobertura dos serviços por lugar foi efetuada para o PE e o PNE, de forma a desagregar as diferenças existentes entre os dois períodos e encontra-se no Quadro 6.22 e Quadro 6.23. Constata-se que, em período escolar, existem 418 lugares com défice de oferta dos quais 273 têm mais que 40 habitantes e que, como referido no RJSPTP, deveriam possuir uma oferta mínima de transporte de 3 ligações às sedes de concelho. No tocante ao período não escolar, são 441 os lugares com défice de oferta de TP, em que 297 lugares têm mais que 40 habitantes. Observa-se assim, numa primeira instância, que a percentagem de população não servida por TCR no período não escolar é superior ao período não escolar, período este em que há reforço de circulações, sobretudo no início da manhã e no final da tarde (correspondendo ao início e fim do dia escolar).

Dos lugares assinalados com défice de oferta, grande parte não apresenta qualquer tipo de oferta de TCR, existindo assim a necessidade de criação de novos serviços que abranjam estes lugares. O total de residentes em lugares com oferta de transporte deficitária é de cerca de 19.268 habitantes em PE, em que cerca de 16.667 habitantes deviam ser abrangidos pelos serviços mínimos de TCR regulados pelo RJSPTP. No PNE, cerca de 18.076 habitantes deviam ser abrangidos por uma oferta mínima de 3 ligações por semana às sedes de concelho.

Analisando a **distribuição por concelho**, verifica-se que:

- No PE, os concelhos de Loulé e Tavira são os concelhos que detêm o maior número de lugares com défice de oferta (141 lugares com 16.332 habitantes e 99 lugares com 6.891 habitantes, respetivamente). Seguem-se Albufeira (62 lugares e 13.306 habitantes), Faro (59 lugares e 9.229 habitantes), Olhão (30 lugares e 8.171 habitantes) e São Brás de Alportel (27 lugares e 8.002 habitantes). No entanto, São Brás de Alportel é o que detém maior percentagem de população não abrangida pelo serviço de TCR (cerca de 75,1%), seguindo-se Albufeira (33%), Tavira (26%), Loulé (23%), Olhão (18%) e Faro (14%).
- No PNE, verifica-se mais uma vez que os concelhos de Loulé e Tavira detêm o maior número de lugares com défice de oferta (158 lugares com 17.747 habitantes e 100 lugares com 8.604 habitantes, respetivamente). Seguem-se Faro (63 lugares e 10.165 habitantes), Albufeira (60 lugares e 14.300 lugares), Olhão (33 lugares e 8.934 habitantes) e São Brás de Alportel (27 lugares com 8.002 habitantes), sendo que neste último concelho não existe diferença no serviço de TCR nos dois períodos referidos. Contudo, São Brás de Alportel é o que detém maior percentagem de população não abrangida pelo serviço de TCR (cerca de 75,1%), seguindo-se Albufeira (36%), Tavira (33%), Loulé (25%), Olhão (20%) e Faro (16%).

---

<sup>6</sup> Note-se que a população dispersa não se encontra contabilizada neste apuramento, pelo que os valores são inferiores aos dos valores da cobertura de população abrangida pelas paragens de TPR.



Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável do Centro Algarvio

Fase 1 – Caracterização e Diagnóstico

**QUADRO 6.22 – LUGARES COM DÉFICE DE OFERTA – PE**

Concelho	Lugares sem oferta		Lugares com oferta < 3 ligações		Total
	Lugares <40 hab	Lugares >40 hab	Lugares <40 hab	Lugares >40 hab	
<b>Albufeira</b>					
Nº lugares	6	22	0	34	<b>62</b>
População	145	3.547	0	9.614	<b>13.306</b>
% População	0,4%	8,8%	0,0%	23,9%	<b>33%</b>
<b>Faro</b>					
Nº lugares	5	18	5	31	<b>59</b>
População	172	2.404	136	6.517	<b>9.229</b>
% População	0,3%	3,7%	0,2%	10,1%	<b>14%</b>
<b>Loulé</b>					
Nº lugares	56	34	9	42	<b>141</b>
População	1.077	3.378	175	11.702	<b>16.332</b>
% População	1,5%	4,8%	0,2%	16,6%	<b>23%</b>
<b>Olhão</b>					
Nº lugares	3	14	1	12	<b>30</b>
População	41	3.883	2	4.245	<b>8.171</b>
% População	0,1%	8,6%	0,0%	9,4%	<b>18%</b>
<b>São Brás de Alportel</b>					
Nº lugares	7	7	0	13	<b>27</b>
População	228	958	0	6.816	<b>8.002</b>
% População	2,1%	9,0%	0,0%	63,9%	<b>75,1%</b>
<b>Tavira</b>					
Nº lugares	48	28	5	18	<b>99</b>
População	938	2.497	113	3.343	<b>6.891</b>
% População	3,6%	9,5%	0,4%	12,8%	<b>26%</b>
<b>Total</b>					
Nº lugares	125	123	20	150	<b>418</b>
População	2.601	16.667	426	42.237	<b>61.931</b>
% População	1,0%	6,5%	0,2%	16,4%	<b>24%</b>

Fonte: INE, Censos 2011 e SIGGESC, agosto 2016

**QUADRO 6.23 – LUGARES COM DÉFICE DE OFERTA – PNE**

Concelho	Lugares sem oferta		Lugares com oferta < 3 ligações		Total
	Lugares <40 hab	Lugares >40 hab	Lugares <40 hab	Lugares >40 hab	
<b>Albufeira</b>					
Nº lugares	5	21	1	33	<b>60</b>
População	145	3.531	21	10.603	<b>14.300</b>
% População	0,4%	8,8%	0,1%	26,4%	<b>36%</b>
<b>Faro</b>					
Nº lugares	5	21	4	33	<b>63</b>
População	172	3.031	102	6.860	<b>10.165</b>
% População	0,3%	4,7%	0,2%	10,6%	<b>16%</b>
<b>Loulé</b>					
Nº lugares	55	36	10	57	<b>158</b>
População	1.076	3.927	203	12.541	<b>17.747</b>
% População	1,5%	5,6%	0,3%	17,8%	<b>25%</b>
<b>Olhão</b>					
Nº lugares	4	16	1	12	<b>33</b>
População	65	4.014	2	4.853	<b>8.934</b>
% População	0,1%	8,8%	0,0%	10,7%	<b>20%</b>
<b>São Brás de Alportel</b>					
Nº lugares	7	7	0	13	<b>27</b>
População	228	958	0	6.816	<b>8.002</b>
% População	2,1%	9,0%	0,0%	63,9%	<b>75,1%</b>
<b>Tavira</b>					
Nº lugares	48	29	4	19	<b>100</b>
População	938	2.615	83	4.968	<b>8.604</b>
% População	3,6%	10,0%	0,3%	19,0%	<b>33%</b>
<b>Total</b>					
Nº lugares	124	130	20	167	<b>441</b>
População	2.624	18.076	411	46.641	<b>67.752</b>
% População	1,0%	7,0%	0,2%	18,1%	<b>26%</b>

Fonte: INE, Censos 2011 e SIGGESC, agosto 2016

No que se refere às **acessibilidades interconcelhias** em TPR constata-se a inexistência de ligações diretas entre todos os concelhos do Centro Algarvio, nomeadamente entre Albufeira e os concelhos de Olhão, São Brás de Alportel e Tavira, entre Loulé e os concelhos de Olhão e Tavira e entre Olhão e São Brás de Alportel.

Verifica-se ainda que os tempos de deslocação em transporte público rodoviário (Quadro 6.24) entre alguns destes concelhos são relativamente elevados e pouco competitivos com os do transporte individual (casos por exemplo das deslocações Faro – Tavira, que em TI rondam os 32 minutos e em TP os 60 minutos e Faro – Loulé, que em Ti rondam os 24 minutos e em TP os 40 minutos).

**QUADRO 6.24 – TEMPOS DE DESLOCAÇÃO EM TCR ENTRE SEDES DE CONCELHO – LIGAÇÕES DIRETAS**

Concelhos	Albufeira	Faro	Loulé	Olhão	São Brás de Alportel	Tavira
<b>Albufeira</b>	-	00:50	00:40	-	-	-
<b>Faro</b>	-	-	00:40	00:15	00:35	01:00
<b>Loulé</b>	-	-	-	-	00:25	-
<b>Olhão</b>	-	-	-	-	-	00:40
<b>São Brás de Alportel</b>	-	-	-	-	-	00:40 (*)
<b>Tavira</b>	-	-	-	-	-	-

(\*) Ligação efetuada apenas à segunda e quarta-feira

Fonte: SIGGESC, agosto 2016

Para as ligações em que é necessário realizar transbordo constata-se que o mesmo ocorre em Faro, apresentando-se no Quadro 6.25 o **tempo mínimo de viagem entre sedes de concelho**. No caso das ligações que não são asseguradas por serviços de TCR diretos a estimativa do tempo de percurso inclui o tempo de transbordo que permite o tempo mínimo de viagem (nem sempre coincidente com o tempo mínimo de transbordo). Os tempos de transbordo variam entre os 5 e 20 minutos, o que aumenta significativamente o tempo de deslocação em transporte coletivo rodoviário face ao uso do transporte individual.

**QUADRO 6.25 – TEMPOS DE DESLOCAÇÃO EM TCR ENTRE SEDES DE CONCELHO – LIGAÇÕES DIRETAS E COM TRANSBORDO**

Concelhos	Albufeira	Faro	Loulé	Olhão	São Brás de Alportel	Tavira
<b>Albufeira</b>	-	00:50	00:40	01:15	01:45	01:55
<b>Faro</b>	-	-	00:40	00:15	00:35	01:00
<b>Loulé</b>	-	-	-	01:00	00:25	01:45
<b>Olhão</b>	-	-	-	-	01:05	00:40
<b>São Brás de Alportel</b>	-	-	-	-	-	00:40 (*)
<b>Tavira</b>	-	-	-	-	-	-

(\*) Ligação efetuada apenas à segunda e quarta-feira

Fonte: SIGGESC, agosto 2016

No Quadro 6.26 e Quadro 6.28 apresentam-se as **frequências** diárias dos serviços existentes, expressas pelo número de circulações diárias nos dois sentidos, em período escolar e não escolar, respetivamente. Verifica-se assim que as diferenças entre o número de circulações diárias entre sedes de concelhos para o PE e o PNE são mínimas, cerca de uma circulação diária apenas, estando a oferta diferenciada ao nível intraconcelhio.

O maior número de ligações interurbanas realiza-se entre Faro e Olhão em que duas carreiras asseguram cerca de 94 circulações nos dois sentidos, seguindo-se por ordem de importância as ligações entre Faro e Albufeira (em que quatro carreiras asseguram cerca de 72 circulações em dia útil) e a ligação Faro – Loulé em que duas carreiras asseguram 48 circulações, para o período escolar, menos uma circulação por ligação em período não escolar.

Ainda com um número expressivo de circulações diárias destacam-se as ligações Faro – Tavira, Faro – São Brás de Alportel e Olhão – Tavira, com cerca de 22 circulações diretas nos dois sentidos (21 circulações no período não escolar).

Apresenta-se também, no Quadro 6.27 e Quadro 6.29, o número médio de circulações diárias efetuadas por carreira em ambos os sentidos. Como se pode constatar da análise dos referidos quadros, nas ligações entre sedes de concelho registam-se diferenças mínimas na oferta entre a frequência do serviço de TCR entre PE e PNE, pelo que o número médio de circulações efetuadas por carreira também é próximo.

**QUADRO 6.26 – NÚMERO DE CIRCULAÇÕES ENTRE SEDES DE CONCELHO (DIÁRIO, 2 SENTIDOS) - PE**

Concelho	Albufeira	Faro	Loulé	Olhão	São Brás de Alportel	Tavira
Albufeira	-	72	16	-	-	-
Faro	-	-	48	94	21	22
Loulé	-	-	-	-	5	-
Olhão	-	-	-	-	-	22
São Brás de Alportel	-	-	-	-	-	6 (*)
Tavira	-	-	-	-	-	-

(\*) Ligação efetuada apenas à segunda e quarta-feira

Fonte: SIGGESC, agosto 2016

**QUADRO 6.27 – Nº MÉDIO DE CIRCULAÇÕES POR CARREIRA (DIÁRIO, 2 SENTIDOS) - PE**

Concelhos	Albufeira	Faro	Loulé	Olhão	São Brás de Alportel	Tavira
Albufeira	-	18	16	-	-	-
Faro	-	-	24	47	11	22
Loulé	-	-	-	-	5	-
Olhão	-	-	-	-	-	22
São Brás de Alportel	-	-	-	-	-	6
Tavira	-	-	-	-	-	-

(\*) Ligação efetuada apenas à segunda e quarta-feira

Fonte: SIGGESC, agosto 2016

**QUADRO 6.28 – NÚMERO DE CIRCULAÇÕES ENTRE SEDES DE CONCELHO (DIÁRIO, 2 SENTIDOS) - PNE**

Concelhos	Albufeira	Faro	Loulé	Olhão	São Brás de Alportel	Tavira
Albufeira	-	71	14	-	-	-
Faro	-	-	47	93	21	21
Loulé	-	-	-	-	5	-
Olhão	-	-	-	-	-	21
São Brás de Alportel	-	-	-	-	-	6 (*)
Tavira	-	-	-	-	-	-

(\*) Ligação efetuada apenas à segunda e quarta-feira

Fonte: SIGGESC, agosto 2016

**QUADRO 6.29 – Nº MÉDIO DE CIRCULAÇÕES POR CARREIRA (DIÁRIO, 2 SENTIDOS) - PNE**

Concelhos	Albufeira	Faro	Loulé	Olhão	São Brás de Alportel	Tavira
Albufeira	-	18	14	-	-	-
Faro	-	-	24	47	11	21
Loulé	-	-	-	-	5	-
Olhão	-	-	-	-	-	22
São Brás de Alportel	-	-	-	-	-	6 (*)
Tavira	-	-	-	-	-	-

(\*) Ligação efetuada apenas à segunda e quarta-feira

Fonte: SIGGESC, agosto 2016

## 6.4. TÁXIS

Desde 1998 que os municípios detêm competências em matéria de transportes de aluguer de veículos ligeiros de passageiros, tendo-lhes sido atribuído o objetivo de promover a melhoria da prestação destes serviços, os quais correspondem a necessidades essencialmente locais.

As responsabilidades dos municípios no âmbito da organização e acesso ao mercado encontram-se sintetizadas no Quadro 6.30, sem prejuízo da coordenação da mobilidade a nível nacional. Complementarmente, a intervenção da administração central em matéria de acesso ao mercado limita-se, na atualidade, apenas à resolução de questões de transporte de táxi com natureza supraconcelhia, em que o polo gerador não tenha tradução local e a coordenação do transporte não se confina a um município.

**QUADRO 6.30– COMPETÊNCIAS MUNICIPAIS NO DOMÍNIO DO TRANSPORTE DE ALUGUER EM VEÍCULOS LIGEIRAS DE PASSAGEIROS**

Acesso ao Mercado	Organização do Mercado
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Licenciamento dos veículos;</li> <li>• Fixação dos contingentes;</li> <li>• Atribuição de licenças (através de concurso público aberto a entidades licenciadas pelo IMT – Instituto de Mobilidade e Transportes);</li> <li>• Atribuição de licenças de táxis para pessoas com mobilidade reduzida (extra-contigente).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Definição dos tipos de serviços;</li> <li>• Fixação dos regimes de estacionamento;</li> <li>• Poderes ao nível da fiscalização e em matéria contraordenacional.</li> </ul>

Fonte: Pesquisas bibliográficas – fevereiro 2016

Os táxis assumem-se assim como um modo de transporte capaz de satisfazer necessidades diferenciadas, desempenhando um papel de grande importância na mobilidade urbana e de complementaridade com outros modos de deslocação, apesar das tarifas praticadas serem consideravelmente superiores aos restantes serviços de transporte público.

Não competindo diretamente com o transporte coletivo, constituem-se como um modo importante para algumas deslocações, nomeadamente turistas e viagens de negócios, desempenhando ainda um papel importante no transporte social, já que asseguram muitas vezes o transporte, urgente ou não urgente de doentes, e ainda o acesso das populações mais isoladas aos centros urbanos prestadores de serviços.

No âmbito do PMUS do Centro Algarvio importa avaliar o nível de serviço proporcionado por este modo de transporte em cada concelho, recorrendo-se para tal à análise do número de táxis por cada 1.000 habitantes e à localização das praças de táxis. Importa ainda avaliar a importância deste modo de transporte no contexto das deslocações dos residentes, com base nos apuramentos de informação do inquérito à mobilidade (efetuado no âmbito do EMI) e utilizado como base no presente PAMUS.

O **contingente de táxis** no Centro Algarvio é de aproximadamente 282 viaturas, sendo que 105 delas estão atribuídas a Albufeira, 75 em Faro, 51 em Loulé, 25 em Tavira, 20 em Olhão e 8 em São Brás de Alportel.

A **capitação média** no Centro Algarvio é de **1,09 táxis por 1.000 habitantes**, variando entre os 2,57 em Albufeira e os 0,57 em Olhão. De referir que à exceção de Albufeira, Faro e Tavira, nos restantes concelhos os valores são inferiores aos recomendados nos manuais de planeamento de transportes que apontam para um valor de 0,9 táxis por 1.000 habitantes.

**QUADRO 6.31– NÚMERO DE TÁXIS POR 1.000 HABITANTES POR CONCELHO**

Concelhos	Nº de licenças	Pop. Residente 2011	Nº táxis/1.000 hab
Albufeira	105	40.828	2,57
Faro	75	64.560	1,16
Loulé	51	70.622	0,72
Olhão	26	45.396	0,57
São Brás de Alportel	8	10.662	0,75
Tavira	25	26.167	0,96
<b>Centro Algarvio</b>	<b>282</b>	<b>258.235</b>	<b>1,09</b>

Fonte: Municípios (2016) e EMI (2012)

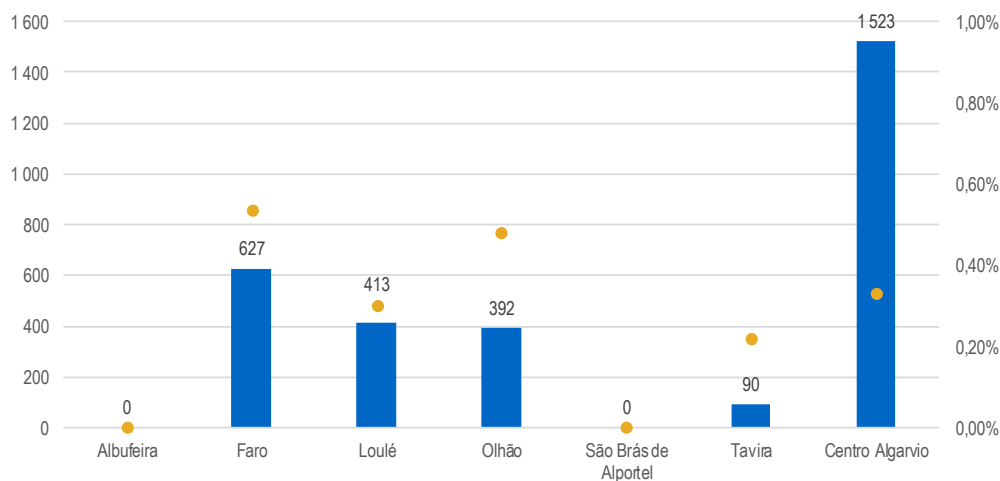
No Centro Algarvio existem **42 praças de táxi**, das quais 27 se localizam no concelho de Albufeira, 7 em Faro, 5 em Loulé e 1 em cada um dos restantes municípios. De referir que em Olhão existem ainda 3 locais de estacionamento reservados a táxis, mas que não são consideradas praças.

No que se refere à procura, os resultados do inquérito à mobilidade efetuado no âmbito do EMI e do PMT de Olhão apontam para que, diariamente, sejam realizadas cerca de 1.180 viagens diárias de táxis pelos residentes, representando este modo uma quota de 0,3% na repartição modal das viagens do Centro Algarvio.

Analisando o número de viagens por concelho (Figura 6.34) constata-se:

- Nos concelhos de Albufeira e São Brás de Alportel não foi contabilizada nenhuma viagem de táxi;
- Faro apresenta-se como o concelho com maior número de viagens em (627), sendo seguido por Loulé (413 viagens) e por Olhão (392 viagens);
- Em Tavira apenas foram realizadas 90 viagens, o que representa 0,22% do total de viagens realizadas neste concelho;
- É em Faro que o táxi apresenta uma maior quota modal – cerca de 0,54%, correspondente a 627 viagens.

FIGURA 6.34 – VIAGENS DE TÁXI REALIZADAS E RESPETIVA QUOTA POR CONCELHO



Fonte: EMI e PMT de Olhão (2012)

## 6.5. SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO

### Transporte ferroviário

O Centro Algarvio é servido pela Linha do Algarve, que o atravessa numa extensão de 72 km e 15 estações e apeadeiros.

As condições apresentadas por esta infraestrutura não propiciam a utilização generalizada deste modo de transporte enquanto alternativa ao modo rodoviário. O facto de a linha ser em via única e não eletrificada (entre Faro e Tavira) impõe constrangimentos em termos de exploração uma vez que os cruzamentos entre comboios apenas se efetuam nas estações, o que causa tempos de espera significativos, aumentando a possibilidade de atrasos e condicionando uma oferta mais regular e fiável para os passageiros.

Com exceção do troço comum à Linha do Sul (troço Tunes – Faro), o resto da linha do Algarve (Faro – Vila Real de Santo António e Tunes – Lagoa) está, em modo geral, em mau estado de conservação, sendo o material circulante antiquado e pouco adequado a um nível de serviço de qualidade.

A localização das estações, face aos principais aglomerados urbanos, é relativamente favorável entre Faro e Vila Real de Santo António, mas desfavorável entre Faro e Lagos (em particular em Loulé, Quarteira, Albufeira e Lagoa), já que se situam por norma afastadas dos mesmos, o que significa que o transporte ferroviário não se constitua como uma opção para a população residentes nestes aglomerados. Os problemas de exploração da linha identificados decorrem essencialmente das características da infraestrutura (não eletrificada em grande parte do seu percurso) e da necessidade de investimentos ao nível do material circulante, que limitam um serviço com maior fiabilidade, maior rapidez e maior conforto para os passageiros.

O serviço de transporte ferroviário é assegurado pela CP – Comboios de Portugal, EP, que explora as duas tipologias de serviço existentes no Algarve: os serviços de Longo Curso (Linha do Sul) e os serviços regionais (Linha do Algarve).

Relativamente aos serviços de Longo Curso, a CP realiza duas tipologias de serviços que asseguram ligações diretas entre os concelhos de Albufeira, Loulé e Faro e o resto do país:

- Serviço alfa pendular, com uma oferta diária de 2 circulações por sentido e uma duração de cerca de 2h30 para Albufeira e de 3h00 para Loulé, apresentando ainda uma ligação até ao Porto;
- Serviços intercidades, com uma oferta de 3 ligações diárias por sentido, com paragens no Centro Algarvio, nas mesmas estações do serviço alfa pendular e duração que pode chegar às 3h30 no caso de Faro.

Para as restantes estações do Centro Algarvio, nomeadamente para os concelhos de Olhão e Tavira, os utilizadores do serviço de longo curso terão obrigatoriamente de efetuar transbordo para o serviço regional em Faro.

No que concerne ao transporte ferroviário regional são realizados os seguintes serviços no Centro Algarvio:

- Lagos – Faro, com 9 circulações diárias por sentido em dias úteis, com paragens no Centro Algarvio nas estações de Albufeira-Ferreiras, Boliqueime, Loulé, Almancil, Parque das Cidades e Faro;
- Faro – Vila Real de Santo António, com 13 ligações diárias por sentido e paragens no Centro Algarvio nas estações de Faro, Bom João, Olhão, Fuseta-A, Fuseta, Livramento, Luz, Porta Nova, Tavira e Conceição.

A organização da oferta dos serviços regionais da linha do Algarve não permite a realização de viagens diretas entre todos os concelhos do Centro Algarvio, pelo que as ligações entre os concelhos de Albufeira e Loulé e os concelhos de Olhão e Tavira implicam a realização de transbordo em Faro. São Brás de Alportel não tem qualquer ligação ferroviária.

Para deslocações interconcelhias de curta distância (como por exemplo as que se realizam no eixo Loulé – Faro – Olhão), se contabilizados o custo e tempo total da viagem (do local de origem do residente até ao seu destino final e não apenas até à estação de destino) constata-se que as condições de utilização do modo ferroviário são muito penalizadoras, sendo o custo equivalente ou superior ao da utilização do transporte individual.

No que concerne à procura média na linha do Algarve, a mesma cifrou-se, em 2015 nos 1,67 milhões de passageiros nos serviços regionais e a cerca de 700 mil passageiros nos serviços de longo curso. As condições de operação supracitadas, associadas à ausência de intermodalidade na generalidade das estações são fatores justificativos dos reduzidos índices de procura registados neste modo de transporte.

Da análise da procura por estação verifica-se que:

- As estações de Faro e Olhão eram as que apresentavam maior movimento de passageiros/dia (2.051 e 1.404 respetivamente), sendo as únicas do Centro Algarvio com volumes superiores a 1.000 passageiros/dia;
- Entre os 500 e os 1.000 passageiros/dia encontravam-se as estações e apeadeiros de Bom João, Fuzeta A e Tavira;
- Entre os 100 e os 500 passageiros/dia encontravam-se as estações e apeadeiros de Albufeira, Loulé, Fuzeta, Porta Nova, Luz e Conceição;
- Os apeadeiros de Almancil, Boliqueime, Parque das cidades e Livramento registavam movimentos diários muito reduzidos (inferiores a 100 passageiros/dia).

#### Transporte fluvial

O transporte de passageiros por via fluvial no Centro Algarvio, excluindo as viagens de âmbito predominantemente turístico/lazer, assume relevo nas ligações às ilhas da Ria Formosa (Faro, Olhão, Fuseta e Tavira).

No caso das ligações à ilha de Faro, esta pode tratar-se de uma opção importante estratégica para a redução do tráfego rodoviário, contudo a ligação apresenta alguns estrangulamentos decorrentes de se realizar no interior do Parque Natural da Ria Formosa.

A frequência das ligações fluviais no Centro Algarvio varia muito de ligação para ligação e consoante a época do ano, sendo mais elevada no verão (80% da procura concentra-se no 3º trimestre do ano), de forma a responder à procura que aumenta consideravelmente neste período.



No concelho de Faro as ligações de TP assumem especial relevância as 4 ligações para a ilha do Farol e Praia de Faro, a que se somam outras 4 ligações para a ilha da Culatra no período de verão. De ressaltar que no período de verão a oferta de transporte fluvial para a ilha do Farol e a Praia de Faro passa respetivamente a ser de 10 e 12 ligações/diárias.

Em Olhão existem ligações regulares durante todo o ano às ilhas da Culatra, Armona e Farol, sendo a oferta, no período de menor procura de 8 ligações diárias nos dois sentidos, chegando, durante a época alta (julho e agosto) às 27 ligações/diárias no caso da ilha da Armona e às 14 no caso da ligação Olhão – Culatra – Farol.

Em contrapartida, no concelho de Tavira apenas a ligação Quatro Águas – Ilha de Tavira se efetua durante todo o ano, enquanto as ligações Tavira – Ilha de Tavira e Santa Luzia – Terra Estreita apenas se realizam de abril a setembro. Existe ainda uma ligação entre Cabanas de Tavira e Praia de Cabanas sem que, no entanto, haja uma periodicidade diária definida, já que a oferta vai-se adequando à procura ao longo do dia.

A procura é elevada, tendo sido, em 2015 de mais de 1,9 milhões de passageiros, concentrando-se a maioria da procura nas ligações com origem/destino em Tavira – cerca de 1,05 milhões de passageiros.

Nas ligações à ilha de Faro o modo fluvial constitui-se como uma alternativa ao TI, pelo que importa avaliar a possibilidade de reforço da oferta no período de verão. Realizando-se estas ligações numa área de elevada sensibilidade ambiental (Parque da Reserva Natural da Ria Formosa), a introdução de barcos movidos a energias alternativas deverá ser uma solução a avaliar.

#### Transporte coletivo rodoviário

Relativamente à oferta de serviços, no Centro Algarvio, esta é dominada pela EVA Transportes, a qual explora os serviços interurbanos existentes em todo o território em análise e os serviços urbanos dos aglomerados de Albufeira, Olhão e Tavira mediante contratos de exploração estabelecidos com estes municípios e, em Faro em regime de concessão.

A aposta dos municípios na criação de serviços de transporte urbanos revela a preocupação destas entidades no assegurar das deslocações intraconcelhias, indo assim ao encontro das necessidades das populações e do evidenciado nos inquéritos à mobilidade (mais de 75% das viagens em todos os concelhos eram de caráter intraconcelhio).

Existem ainda os serviços expresso que estabelecem ligações entre cinco dos municípios que constituem o território do Centro Algarvio (São Brás de Alportel apresenta-se como o único concelho sem ligações expresso) e o resto do país, sendo Lisboa o destino da maioria da oferta.

A ocupação do território influencia claramente a estruturação da oferta de transportes coletivos rodoviários, pelo que na zona interior do território, onde se localizam algumas freguesias com menor concentração da população e de atividades económicas, a oferta de serviço regular de transportes é muito reduzida (predomínio de carreiras com baixo nível de oferta diário) ou inexistente, como é o caso das freguesias mais rurais, com menor densidade de ocupação: Pademe, Alte, Benafim/Tôr/Querença, Salir, Ameixial, Cachopo, Estói e Santa Catarina da Fonte do Bispo.

Em termos de cobertura da rede de TCR estima-se que 24% da população residente no Centro Algarvio (61.931 residentes) não esteja coberta por um serviço de transporte coletivo rodoviário sendo que este valor varia significativamente de concelho para concelho. Os concelhos com maior défice de oferta, ou seja, com maior percentagem de população não coberta por rede de TCR são São Brás de Alportel (75%) e Albufeira (33%) no período escolar e São Brás de Alportel (75%) e Tavira (33%) no período não escolar.

Ainda no que se refere à cobertura constata-se que a oferta existente não cumpre com os requisitos do estabelecido no Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, existindo 273 lugares com mais de 40 habitantes no

PE e 297 lugares com mais de 40 habitantes no PNE que não se encontram abrangidos por uma oferta mínima de 3 ligações por semana às sedes de concelho.

Igualmente de referir a inexistência de serviços de TP regulares diretos entre as seis sedes de concelho do Centro Algarvio, bem como de tempos de ligação relativamente elevados em algumas destas ligações que justificam que o TP seja pouco competitivo com o TI.

No sentido de colmatar estas deficiências ao nível da cobertura da rede de transportes públicos, os municípios de Centro Algarvio asseguram serviços de transporte escolar e social em veículos do município ou através de contratualização com privados ou instituições privadas de solidariedade social, através dos quais garantem o acesso das populações de sítios mais isolados às vilas e a equipamentos de educação, saúde e solidariedade social.

Um aspeto importante a melhorar prende-se com a articulação entre os modos rodo e ferroviário, praticamente inexistente em todos os concelhos. A não integração tarifária entre os modos de transporte constitui-se como um entrave à utilização dos TC.

### Táxis

O contingente de táxis identificado no Centro Algarvio resume-se a um total de 282 licenças, cuja maioria – cerca de 37%, se encontra atribuída no município de Albufeira (105 licenças) e distribuindo-se as restantes por Faro (75), Loulé (51), Olhão (26), Tavira (25) e São Brás de Alportel (8). Albufeira possui assim os maiores valores de oferta, apresentando 2,57 táxis por cada 1.000 habitantes.

Dos apuramentos do inquérito à mobilidade, as viagens com recurso a este modo são, de um modo geral, pouco significativas, correspondendo 41% (total de 627 viagens diárias) ao concelho de Faro, 27% (413 viagens diárias) a Loulé, cerca de 26% (392 viagens diárias) ao concelho de Olhão e os restantes 6% (90 viagens diárias) a Tavira. Nos concelhos de Albufeira e São Brás de Alportel não foram declaradas viagens neste modo de transporte.

Apesar de globalmente, o táxi apresentar uma quota de repartição modal muito reduzida, cerca de 0,3%, este modo de transporte apresenta algumas potencialidades se for analisado sob uma perspetiva intermunicipal, designadamente para colmatar algumas carências de oferta que se verificam por parte dos restantes modos de transporte público.

## 7. INTERMODALIDADE

### 7.1. NOTA INTRODUTÓRIA

As condições de intermodalidade, nas suas diferentes dimensões (i.e. integração física e funcional, comunicação e informação ao público), constituem um aspeto determinante do aumento da eficiência do funcionamento do sistema de transportes, tendendo a contribuir para:

- Reforçar a articulação e, desta forma, promover uma lógica de funcionamento em rede, potenciadora da geração de sinergias e complementaridades entre modos de transporte;
- Reduzir os tempos de espera e de transbordo entre serviços/modos de transporte;
- Diversificar a oferta de serviços, permitindo uma planificação dos percursos mais adequada às suas necessidades de deslocação;
- Aumentar a inteligibilidade do sistema de transportes, possibilitando que os clientes tomem decisões mais informadas;
- Melhorar as condições de conforto na utilização do sistema de transportes.

Assim, a análise das condições de intermodalidade abordadas no presente capítulo incide sobre: (i) **interfaces** enquanto infraestruturas estruturantes da rede de transportes, estabelecendo uma conexão entre os diversos modos; (ii) as **paragens de autocarro** enquanto pontos fulcrais de acesso ao sistema de TP; (iii) a **informação e comunicação ao público** e (iv) **bilhética e tarifário**.

#### 7.1.1. Interfaces existentes

Uma interface de transporte constitui-se como um importante ponto de conexão das redes, por se constituir como o ponto de articulação entre diferentes subsistemas, incluindo-se, nas mesmas, desde as paragens de transporte coletivo rodoviário, às estações ferroviárias e aos terminais fluviais.

Contudo, e porque os pontos de correspondência internos aos vários modos são inúmeros (i.e., o número de paragens de serviços de transporte público rodoviário ascende a 1.430), a presente análise incide apenas sobre os que se consideram ser estruturantes em termos de organização do sistema intermunicipal.

No sentido de avaliar a rede de interfaces no Centro Algarvio, identificou-se em cada concelho as estações ferroviárias, os terminais rodoviários e os terminais fluviais locais, por se considerar que estas interfaces desempenham um papel estruturante na organização do sistema de transportes regional.

No caso dos terminais rodoviários, estes desempenham um importante papel no acesso a serviços de transporte interconcelhios, o mesmo não se podendo afirmar das estações ferroviárias, que apesar de um forte potencial, pela fraca quota de utilização deste modo na sua região, não desempenham um papel relevante ao nível do transporte regional. Relativamente aos terminais fluviais, estes asseguram as ligações às praias da Ria Formosa, tendo por isso uma área de influência local.

Assim, no total foram considerados 8 terminais rodoviários, 15 estações/apeadeiros ferroviários e 3 terminais fluviais (Figura 7.1).

FIGURA 7.1 – LOCALIZAÇÃO DAS INTERFACES DE TRANSPORTE DO CENTRO ALGARVIO



Fonte: PAMUS Centro Algarvio

Para a avaliação de cada interface atendeu-se a um conjunto de aspetos tais como: as valências dos serviços complementares oferecidos aos utilizadores do sistema de transportes públicos, facilidade de transbordos, oferta de serviços de transporte, condições de acolhimento e espera proporcionadas, estacionamento proporcionado, etc.

No Anexo II apresenta-se uma caracterização detalhada dos terminais rodoviários e estações ferroviárias localizadas na área de intervenção do PAMUS.

A caracterização sumária de cada uma das interfaces identificadas incidiu sobre os seguintes aspetos:

- **Inserção urbana da infraestrutura** – analisando a sua localização e inserção face ao aglomerado urbano em que se localiza;
- **Oferta dos modos de transporte presentes** – sintetizando-se a oferta dos vários modos de transporte presentes (em dia útil);
- **Infraestrutura e ambiente da estação, de apoio à espera, sinalética** – em que se avaliam os serviços presentes na interface (como por exemplo: café/bar), a qualidade das condições de espera proporcionadas (existência de lugares sentados, abrigos), nível de equipamento (sinalização, avisos sonoros) e disponibilização de informação;
- **Estacionamento** – em que se analisa a oferta e procura nos parques de estacionamento da interface, assim como áreas para táxis, *park&ride* e *kiss&ride* e na via pública;
- Oferta e procura de **serviços de transporte presentes**;
- **Envolvente da estação** – em que se efetua uma breve caracterização do espaço urbano da envolvente, bem como das condições de articulação física com outros modos de transporte e condições de acesso pedonal.

O conjunto de aspetos analisados permitiram efetuar (i) a hierarquização da rede que se apresenta no ponto 7.2.1 e (ii) uma avaliação global das condições de funcionamento destas infraestruturas que se apresenta no ponto 7.2.2.

### 7.1.2. Hierarquização das interfaces

Para efeitos de **tipificação e classificação funcional** das interfaces definiu-se uma hierarquia tendo em consideração os seguintes aspetos:

- Modos de transporte presentes;

**Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável do Centro Algarvio**

Fase 1 – Caracterização e Diagnóstico

- Características das instalações e informação aos passageiros;
- Oferta e procura de transporte;
- Inserção urbana.

Face às características e papel desempenhado pelas várias infraestruturas analisadas definiu-se uma hierarquização em três níveis distintos, cujos critérios se encontram sintetizados no Quadro 7.1.

**QUADRO 7.1 – CRITÉRIOS DEFINIDOS PARA A DEFINIÇÃO DOS NÍVEIS HIERÁRQUICOS**

Nível Hierárquico	Inserção urbana	Modos presentes	Passageiros movimentados/dia
<b>1º Nível (Principal)</b>	Localizado num aglomerado urbano principal, deve deter uma área de influência supraconcelhia	Rodo/ferroviário preferencialmente. Pode deter apenas um destes modos desde que articule serviços de longo curso com serviços regionais e/ou urbanos	>1 000
<b>2º Nível (Secundário)</b>	Localizada em centros urbanos secundários	Rodoviário ou ferroviário Deter apenas serviços regionais e/ou urbanos	500 - 1000
<b>3º Nível (Local)</b>	Localizada em centros urbanos secundários ou fora dos aglomerados urbanos	Rodoviário ou ferroviário ou fluvial Deter apenas serviços regionais e/ou urbanos	<500 Ou <1000 nos terminais fluviais que funcionam apenas no período de Verão

Fonte: PAMUS Centro Algarvio

No Quadro 7.2 apresenta-se uma avaliação das interfaces de acordo com os critérios de avaliação definido, podendo-se concluir que os terminais rodoviários de Faro, Loulé e Albufeira se constituem como as principais interfaces do Centro Algarvio. Apesar de não assegurarem a desejável articulação rodo/ferroviária, garantem a articulação entre os serviços expressos e os serviços regionais e urbanos, movimentando diariamente volumes muito significativos de passageiros. No caso específico do terminal de Faro o mesmo dista poucos metros da estação ferroviária.

A par destes terminais está a estação ferroviária de Faro que desempenha igualmente papel de interface principal, articulando os modos rodo e ferroviário e os serviços regionais da linha do Algarve (Faro – Vila Real de Santo António com o Faro – Lagos) com os serviços inter-regionais (Alfa Pendular e Intercidades).



QUADRO 7.2 – SÍNTESE DA AVALIAÇÃO DAS INTERFACES

Nível Hierárquico	Interfaces	Inserção urbana	Tipologia de Serviços Presentes		Nº serviços			Procura diária (pass)	Estacionamento	
			Rodoviário	Ferroviário	Rodoviário	Ferroviário	Fluvial		Parque dedicado	Via pública
<b>Concelho de Albufeira</b>										
1	Terminal Rod. Albufeira	Razoável	Exp/Interurbano/urb	Inexistente	358	n.a	n.a	2.600	Sim, não tarifado	Não
1	Estação Ferroviária de Albufeira/Ferreiras	Razoável	Urb	LC/Reg	30	28	n.a	430	Sim, não tarifado	Sim, não tarifado
<b>Concelho de Faro</b>										
1	Terminal Rod. Faro – Serviços Expresso e Interurbanos	Central	Exp/Interurbano	Inexistente	309	n.a	n.a	2.100	Sim, tarifado	Sim, tarifado e não tarifado
1	Terminal Rod. Faro – Serviços Urbanos	Central	Urb	Inexistente	207	n.a	n.a	1.020	Sim, tarifado	Sim, tarifado e não tarifado
1	Estação Ferroviária de Faro	Central	Urb	LC/Reg	n.a	110	n.a	2600	Não	Sim, não tarifado
1	Aeroporto de Faro	Periférica	Urb	Inexistente	58	n.a	n.a	n.d.	Sim, tarifado	Não
3	Terminal Fluvial de Faro – Cais Comercial e Cais das Portas do Mar	Razoável	Inexistente	Inexistente	n.a	n.a	56 (***)	260 (**)	Não	Sim, tarifado
<b>Concelho de Loulé</b>										
3	Apeadeiro de Boliqeime (*)	Periférica	Inexistente	Reg	n.a	18	n.a	83	Não	Sim, não tarifado
2	Estação Ferroviária de Loulé	Periférica	Inexistente	LC/Reg	2	28	n.a	170	Não	Sim, não tarifado
3	Apeadeiro Almancil (*)	Razoável	Inexistente	Reg	n.a	18	n.a	38	Não	Sim, não tarifado
1	Terminal Rod. Loulé	Central	Exp/Interurbano/urb	Inexistente	286	n.a	n.a	1.200	Não	Sim, não tarifado
2	Terminal Rod. Quarteira	Central	Exp/Interurbano	Inexistente	130	n.a	n.a	1.500	Não	Sim, não tarifado
3	Estação Ferroviária do Parque das Cidades (*)	Periférica	Inexistente	Reg	n.a	18	n.a	55	Não	Sim, não tarifado

Nível Hierárquico	Interfaces	Inserção urbana	Tipologia de Serviços Presentes		Nº serviços			Procura diária (pass)	Estacionamento	
			Rodoviário	Ferroviário	Rodoviário	Ferroviário	Fluvial		Parque dedicado	Via pública
<b>Concelho de Olhão</b>										
1	Estação Ferroviária de Olhão	Central	Inexistente	Reg	n.a	26	n.a	1.276	Não	Sim, não tarifado
3	Estação Ferroviária da Fuseta (*)	Periférica	Inexistente	Reg	n.a	26	n.a	110	Não	Não
3	Estação Ferroviária da Fuseta-A (*)	Razoável	Inexistente	Reg	n.a	26	n.a	572	Não	Sim, não tarifado
2	Terminal Rod. Olhão	Central	Exp/Interurbano/urb	Inexistente	249	n.a	n.a	920	Não	Sim, não tarifado
3	Terminal Fluvial de Olhão	Central	Inexistente	Inexistente	n.a	n.a	71 (***)	1.300 (**)	Não	Sim, tarifado
<b>Concelho de S. Brás de Alportel</b>										
2	Terminal Rod. S. Brás de Alportel	Central	Exp/Interurbano	Inexistente	50	n.a	n.a	280	Não	Não
<b>Concelho de Tavira</b>										
2	Terminal Rod. Tavira	Central	Exp/Interurbano/urb	Inexistente	155	n.a	n.a	320	Não	Sim, tarifado e não tarifado
2	Estação Ferroviária de Tavira	Razoável	Urb	Reg	19	26	n.a	630	Não	Sim, não tarifado
3	Apeadeiro Conceição (*)	Razoável	Inexistente	Reg	n.a	26	n.a	134	Não	Sim, não tarifado
3	Apeadeiro Porta Nova (*)	Razoável	Inexistente	Reg	n.a	26	n.a	196	Não	Não
3	Apeadeiro Luz (*)	Periférica	Inexistente	Reg	n.a	26	n.a	180	Não	Não
3	Livramento (*)	Periférica	Inexistente	Reg	n.a	26	n.a	40	Não	Não
3	Terminal Fluvial de Tavira - Quatro Águas	Periférica	Inexistente	Inexistente	n.a	n.a	50 (***)	725 (**)	Sim, tarifado	Sim

(\*) Valores de entradas e saídas de passageiros reportam-se aos dados do "Estudo de viabilidade do sistema ferroviário do Algarve", 2007. Nas restantes estações e terminais os valores apresentados referem-se às contagens realizadas no âmbito da elaboração do EMI em 2012.

(\*\*) Procura estimada a partir dos dados disponibilizados pela Doca Pesca relativos à procura anual nas ligações fluviais para 2015

(\*\*\*) serviços no período de verão. No período de inverno, o terminal de Olhão reduz 35 ligações.

Urb – Serviços Urbanos

Exp – Serviços Expresso

n.a. – Não aplicável



### 7.1.3. Avaliação global das condições de funcionamento das interfaces

No que concerne aos terminais rodoviários constata-se que existem no Centro Algarvio realidades diferenciadas quanto às condições de funcionamento das interfaces analisadas.

Dos seis municípios localizados apenas Olhão não dispõe de um terminal rodoviário, sendo que os restantes estas infraestruturas são propriedade dos municípios encontrando-se a ser exploradas pelo operador EVA transportes mediante contrato celebrado para o efeito. Constitui-se como exceção o terminal de serviços de longo curso e interurbanos de Faro, que é propriedade do operador.

#### 7.1.3.1. Terminal rodoviário do município de Albufeira

O terminal rodoviário dos Calijos é uma infraestrutura recente (inaugurado em 2005) apresenta uma localização periférica relativamente ao núcleo urbano de Albufeira, o que dificulta as deslocações em modo pedonal. Por se tratar de uma infraestrutura recente apresenta um *layout* funcional e adequado às funções que desempenha, acolhendo serviços rodoviários de longo curso, interurbanos e urbanos.

Dispõe de um bom nível de equipamento, com informação sonora e painel de informação em tempo real. Dispõe ainda de serviços complementares como cafetaria, sala de espera, bilheteiras, entre outros (Figuras 7.2 e 7.3).

FIGURA 7.2 – TERMINAL RODOVIÁRIO DE ALBUFEIRA – ZONA EXTERIOR



FIGURA 7.3 – TERMINAL RODOVIÁRIO DE ALBUFEIRA – ZONA INTERIOR



Fonte: PAMUS Centro Algarvio, agosto 2016

#### 7.1.3.2. Terminais rodoviários do município de Faro

Existem atualmente dois terminais rodoviários com condições diferenciadas de funcionamento e ao nível das condições de acolhimento dos passageiros: (i) terminal de serviços de longo curso e interurbanos; (ii) terminal de serviços urbanos.

No que concerne ao **terminal de serviços de longo curso e interurbanos**, este funciona numa antiga garagem no R/C do edifício do Hotel EVA no centro de Faro. É uma infraestrutura antiga sem condições de embarque/desembarque dos passageiros, nem de acolhimento, estando subdimensionada para o elevado volume de passageiros que movimenta diariamente.

No caso do terminal rodoviário de serviços expressos e interurbanos de Faro (Figuras 7.4 e 7.5), a construção de um novo terminal, com melhores condições de operação e de acolhimento para os passageiros é um fator de atratividade para o

sistema, podendo vir a constituir-se como uma nova centralidade para a cidade de Faro, à semelhança do que acontece noutras cidades. Note-se que o atual terminal se localiza no centro da cidade de Faro, induzindo diariamente a circulação automóvel (nomeadamente de pesados) nesta área urbana, contribuindo para a degradação da qualidade do ambiente urbano numa área de vocação pedonal.

Apesar de se terem vindo a estudar várias localizações alternativas, e da reconhecida urgência da sua construção, não existe ainda uma aprovação definitiva para a localização desta infraestrutura.

**FIGURA 7.4 – TERMINAL RODOVIÁRIO DE FARO**



**FIGURA 7.5 – ENTRADA NO TERMINAL DE FARO**



Fonte: PAMUS Centro Algarvio, agosto 2016

O terminal de transportes urbanos (Figuras 7.6 e 7.7), localizado ao lado do terminal de serviços de longo curso e interurbanos é uma infraestrutura recente (em funcionamento desde setembro de 2015) servindo apenas as carreiras urbanas deste município, dispondo de adequadas condições de embarque/desembarque e de espera para os passageiros. A concretização deste terminal constituiu uma melhoria significativa para o sistema de transportes do município, pois anteriormente estes serviços de transporte efetuavam paragem na Avenida da República.

Nas traseiras do novo terminal existe um parque de estacionamento tarifado com capacidade para cerca de 50 veículos e que pode ser utilizado pelos utilizadores dos dois terminais rodoviários. Ainda de notar a localização central destes terminais, facilmente acessível a pé a partir do centro da cidade, e a sua proximidade à estação ferroviária de Faro.

**FIGURA 7.6 – TERMINAL RODOVIÁRIO DE FARO – SERVIÇOS URBANOS**



**FIGURA 7.7 – TERMINAL RODOVIÁRIO DE FARO – SERVIÇOS URBANOS**



Fonte: PAMUS Centro Algarvio, agosto 2016

### 7.1.3.3. Terminal Rodoviário do município de Loulé

Localizado no centro da cidade junto ao parque municipal, acolhe os serviços de longo curso e interurbanos, sendo que os serviços urbanos efetuam paragem nos arruamentos adjacentes ao terminal (Figuras 7.8 e 7.9).

Localizado no centro do aglomerado urbano, induz diariamente um volume significativo de tráfego motorizado que poderia ser desviado do centro de Loulé. Acresce ainda que não dispõe de estacionamento dedicado (tipo *park&ride*), pelo que os seus utilizadores parqueiam as viaturas no espaço público na envolvente.

FIGURA 7.8 – TERMINAL RODOVIÁRIO DE LOULÉ



FIGURA 7.9 – TERMINAL RODOVIÁRIO DE LOULÉ



Fonte: PAMUS Centro Algarvio, agosto 2016

Apesar da existência deste terminal, seria desejável a construção de um novo terminal mais periférico ao centro urbano com condições para acolher todos os serviços de transporte (incluindo os urbanos) e que permitisse o desvio do tráfego dos transportes públicos do centro do aglomerado.

#### 7.1.3.4. Terminal Rodoviário do município de Olhão

O município de Olhão não dispõe de terminal rodoviário, sendo que as carreiras de transporte público efetuam paragem na via pública (Rua General Humberto Delgado). Esta infraestrutura atualmente é constituída por uma sala localizada na cave de um edifício onde funciona uma bilheteira, uma casa de banho e uma sala de espera para os passageiros (Figuras 7.10 e 7.11). O parqueamento de veículos pesados de TP efetua-se na via pública.

As paragens localizadas na via pública não dispõem de plataforma de embarque, nem de sinalização informativa sobre os serviços, nem de abrigos para resguardo dos passageiros. Apesar de localizada a cerca de 100m da estação ferroviária, as acessibilidades pedonais não potenciam a intermodalidade entre os modos rodo/ferroviário. Note-se ainda que as instalações atualmente existentes não são acessíveis por pessoas com mobilidade reduzida e que não existe parque de estacionamento dedicado.

FIGURA 7.10 – TERMINAL RODOVIÁRIO DE OLHÃO



FIGURA 7.11 – TERMINAL RODOVIÁRIO DE OLHÃO



Fonte: PAMUS Centro Algarvio, agosto 2016

#### 7.1.3.5. Terminal Rodoviário do município de São Brás de Alportel

Localizado perto do centro, o terminal de São Brás de Alportel é facilmente acessível a pé. De um modo geral, este possui condições apropriadas para a função que desempenha, disponibilizando os serviços básicos para o seu correto funcionamento (Figuras 7.12 e 7.13).

Movimenta um fraco volume de passageiros, o que justifica o horário reduzido das bilheteiras e as dimensões reduzidas das infraestruturas de apoio e espera aos passageiros. Contudo, considera-se que não disponibiliza informação suficiente sobre os serviços prestados, uma vez que os utilizadores não podem recorrer (ao longo de todo o dia) ao serviço de bilheteira, o que dificulta o esclarecimento de dúvidas sobre horários, percursos e tarifas e ainda a aquisição de títulos de transporte.

No que concerne o estacionamento, adjacente ao edifício existe um parque de estacionamento não tarifado com capacidade para cerca de 50 viaturas, no entanto carece de organização pois este não só serve a interface, mas também a procura na envolvente urbana.

**FIGURA 7.12 – TERMINAL RODoviÁRIO DE SÃO BRÁS DE ALPORTEL – ZONA EXTERIOR**



**FIGURA 7.13 – TERMINAL RODoviÁRIO DE SÃO BRÁS DE ALPORTEL – ZONA INTERIOR**



Fonte: PAMUS Centro Algarvio, agosto 2016

#### 7.1.3.6. Terminal Rodoviário do município de Tavira

Localizado junto ao centro histórico, disponibiliza de boas condições de acolhimento aos passageiros, tais como sala de espera, café e outros serviços complementares. Facilmente acessível a pé a partir do centro histórico, não dispõe de estacionamento dedicado, pelo que este se efetua num parque existente na via pública, junto ao terminal (Figuras 7.14 e 7.15).

**FIGURA 7.14 – TERMINAL RODoviÁRIO DE TAVIRA – ZONA EXTERIOR**



**FIGURA 7.15 – TERMINAL RODoviÁRIO DE TAVIRA – ZONA INTERIOR**



Fonte: PAMUS Centro Algarvio, agosto 2016

A forte procura de estacionamento urbano na envolvente condiciona o estacionamento dos veículos de potenciais utilizadores dos serviços de TP interurbano.

O município dispõe de um projeto para a realocação deste terminal junto à estação ferroviária, o qual potenciará a intermodalidade e uma maior utilização do sistema de transportes públicos no município, e a construção de um parque de estacionamento para utilizadores quer do modo rodoviário quer do modo ferroviário.

#### 7.1.3.7. Estações e apeadeiros ferroviários

No que concerne às estações e apeadeiros ferroviários, verificam-se situações distintas de funcionamento. Por um lado, existem infraestruturas em bom estado de conservação que desempenham adequadamente a sua função (e.g. estação de Albufeira-Ferreiras). Por outro lado, existem outras infraestruturas que, pela sua localização periférica face aos aglomerados urbanos e aos fracos níveis de procura registados, apresentam condições deficitárias de funcionamento (e.g. apeadeiros ferroviários como Porta Nova, Fuseta A, Luz de Tavira e Livramento).

FIGURA 7.16 – APEADEIRO DE PORTA NOVA



FIGURA 7.17 – APEADEIRO DA FUSETA A



FIGURA 7.18 – APEADEIRO DE LUZ DE TAVIRA



FIGURA 7.19 – APEADEIRO DO LIVRAMENTO



Fonte: PAMUS Centro Algarvio, agosto 2016

De um modo geral, constata-se que as situações mais problemáticas ocorrem em algumas estações e apeadeiros ferroviários, em que a tipologia de serviço existente atualmente na linha e os fracos níveis de oferta e procura registados têm conduzido à falta de investimento na modernização e conservação da infraestrutura, encontrando-se com nível de equipamento mínimo para o seu funcionamento e sem pessoal de apoio na estação/ apeadeiro. Alguns dos edifícios de apoio e plataformas encontram-se em mau estado de conservação (e.g. Luz de Tavira, Livramento).

Constata-se ainda que são poucos os que possuem interface com o transporte coletivo rodoviário (modo fundamental para a adução de passageiros a muitas destas infraestruturas) e/ou mesmo estacionamento de *park&ride* junto às estações. Por fim, de referir que são poucas as interfaces rodo/ferroviárias existentes no Centro Algarvio, dado que a

generalidade dos terminais existentes não se localiza junto a estações/apeadeiros o que constitui uma condicionante à intermodalidade e à atratividade do sistema de transportes públicos (e.g., Albufeira, Loulé, Tavira).

#### 7.1.3.8. Aeroporto de Faro

Localizado a cerca de 8 km do centro da cidade, o aeroporto de Faro insere-se na freguesia de Montenegro, encontrando-se delimitado a oeste, sul e este, pela Ria Formosa. No que concerne aos serviços necessários de apoio aos passageiros, o aeroporto possui áreas comerciais, com lojas, restaurante, bar e cafetaria. O terminal possui ainda serviços bancários/multibanco, agências de câmbio, rent-a-car, correios, farmácia, balcões de companhias aéreas, posto de informação, e máquinas de *vending*.

As acessibilidades em transportes públicos asseguradas pelas carreiras urbanas de Faro (linha 14, em funcionamento das 07h às 21h e linha 16, das 05h às 00h30), que estabelecem as ligações à cidade de Faro e às interfaces de transportes públicos urbanas e interurbanas. É, contudo, de referir a inexistência de um serviço de transporte em canal dedicado com frequências elevadas que assegure a desejável ligação rápida ao aeroporto.

Nos últimos anos, a empresa responsável pela gestão do aeroporto tem vindo a reforçar as acessibilidades em modos suaves através da construção de ciclovias na sua envolvente, ainda que estas se encontrem ainda limitadas pela ausência de uma verdadeira rede urbana que potencie uma maior utilização diária deste modo de transporte. O aeroporto de Faro criou ainda três áreas com equipamentos para montagem e desmontagem de bicicletas, uma na zona do *check-in* e duas na sala de recolha de bagagens (Figura 7.21).

FIGURA 7.20 – AEROPORTO DE FARO



FIGURA 7.21 – AEROPORTO DE FARO - MONTAGEM DE BICICLETAS



Fonte: <http://www.aeroportodefaro.com>

No que concerne ao estacionamento, existem diversos parques tarifados localizados em frente ao terminal dedicados a estacionamento de curta duração e um situado a norte da aerogare de longa duração. Desde maio de 2015 que existem novas regras para a tomada e largada de passageiros no aeroporto, tendo sido criado uma área de *kiss&fly* de acesso gratuito, localizada junto às partidas, que pode ser utilizada por particulares e operadores turísticos por período de tempo limitado a 10 minutos (Figuras 7.22 e 7.23).

FIGURA 7.22 – AEROPORTO DE FARO – KISS&FLY



FIGURA 7.23 – AEROPORTO DE FARO - KISS&FLY



Fonte: <http://www.aeroportodefaro.com>

### 7.1.3.9. Terminais fluviais

No Centro Algarvio existem ainda 3 terminais fluviais de abrangência local e que asseguram o embarque e desembarque de passageiros para as ilhas barreira (Faro, Olhão e Tavira) e outros dois que funcionam apenas no período de Verão (Cabanas e Santa Luzia).

Estas infraestruturas assumem maior importância no período de Verão em que asseguram o transporte de passageiros para as praias da Ria Formosa, sendo constituídas apenas por cais de embarque e não dispoem de um edifício de apoio à espera. Apesar da sua menor relevância ao nível da estruturação do sistema de transportes do Centro Algarvio, é de notar que a interface de Faro regista condições deficitárias de funcionamento, face ao número de passageiros transportados diariamente, pelo que no período de Verão se colocam questões de segurança dos passageiros que aguardam pelo embarque e que foram fila de espera junto à linha ferroviária.

FIGURA 7.24 – TERMINAL FLUVIAL DE TAVIRA – QUATRO ÁGUAS



Igualmente de referir que apenas o terminal de Quatro Águas tem estacionamento junto ao cais. A disponibilidade de estacionamento é um aspeto importante no período de verão em especial em Faro e Olhão, onde os utilizadores destes serviços causam uma forte pressão na via pública.

#### 7.1.4. Condições de acolhimento das paragens de TPR

A par dos terminais rodoviários, as paragens de autocarro constituem-se também como infraestruturas de suporte ao transporte rodoviário enquanto pontos integrantes na largada e tomada de passageiros em pontos estratégicos dos aglomerados urbanos. Muitas destas constituem-se ainda como locais de transbordo entre serviços rodoviários.

Note-se que no âmbito do PAMUS do Centro Algarvio, não foi possível efetuar um levantamento exaustivo das condições de acolhimento das cerca de 1.430 paragens de transporte público rodoviário de passageiros, contudo o conhecimento adquirido pela equipa consultora e pelos municípios permitiu efetuar uma análise qualitativa das mesmas, que se apresenta seguidamente.

No que concerne as **paragens de serviços urbanos**, constata-se que na sua generalidade são infraestruturas com abrigo de espera para passageiros (Figuras 7.25 e 7.26), em bom estado de conservação, dispoindo das condições necessárias para o bom e correto funcionamento do serviço de TPR.

Ainda assim existem em quase todos os municípios carências ao nível destas infraestruturas seja porque algumas não dispõem de abrigos, que por não propiciarem condições de acessibilidade a pessoas com mobilidade reduzida quer por se encontrarem em mau estado de conservação.

FIGURA 7.25 – PARAGEM DE AUTOCARRO  
ALBUFEIRA



FIGURA 7.26 – PARAGEM DE AUTOCARRO LOULÉ



Fonte: PAMUS Centro Algarvio, agosto 2016

Relativamente às **paragens de serviços interurbanos**, são mais frequentes as situações em que estas se encontram em mau estado de conservação, em que vários não contemplam um abrigo de espera para passageiros e alguns são de difícil acesso pedonal (em especial as paragens que se localizam fora dos aglomerados urbanos). Estas paragens necessitam de melhorar as condições de espera dos utilizadores de TPR, como colocar um pequeno abrigo que inclua um banco para os utilizadores poderem esperar pelo autocarro, ou mesmo melhoria das acessibilidades pedonais.

FIGURA 7.27 – PARAGEM DE AUTOCARRO  
FARO



FIGURA 7.28 – PARAGEM DE AUTOCARRO  
ALBUFEIRA





FIGURA 7.29 – PARAGEM DE AUTOCARRO FARO



FIGURA 7.30 – PARAGEM DE AUTOCARRO OLHÃO



Fonte: PAMUS Centro Algarvio, agosto 2016

Face ao exposto, é importante que se realizem investimentos ao nível da melhoria das condições de acesso e acolhimento nas paragens identificando-se como intervenções prioritárias: (i) paragens nas interfaces de transportes públicos; (ii) paragens com maior movimento de passageiros; (iii) paragens que se constituem como importantes pontos de transbordo da rede de TPR.

## 7.2. INFORMAÇÃO E COMUNICAÇÃO AO PÚBLICO

No que concerne à **informação ao público**, constata-se que a disponibilização de informação é efetuada por cada operador em detrimento de informação integrada da rede de transportes, o que torna difícil ao passageiro ter informação disponível sobre a viagem que pretende realizar, nomeadamente no que concerne à seleção do modo de transporte, do serviço, da tarifa a pagar ou mesmo do horário mais adequado para a realização da viagem.

Salienta-se o papel crescente na região dos turistas que recorrem aos voos *low cost*, e da redução progressiva do peso dos voos *charter*, com tudo incluído. Estas alterações no perfil dos turistas na região têm implicações na procura de serviços de transporte público, sendo cada vez maior a necessidade de disponibilização de informação na *internet* de forma a permitir o adequado planeamento das viagens, um fator de atratividade turística da região. Note-se que esta não é uma questão exclusiva do Centro Algarvio, mas que se aplica de uma forma generalizada a toda a região.

Nos **serviços ferroviários**, a CP disponibiliza informação nas estações e apeadeiros sobre os serviços (apenas horários dos serviços, Figura 7.31), sendo poucas as que dispõem de informação sonora e audiovisual sobre os mesmos. A maioria das estações e apeadeiros não fornece outro tipo de informação relevante para os utentes tal como o telefone dos táxis, a planta da envolvente, informação sobre serviços rodoviários de TP (quando existem).

Em várias estações e apeadeiros a informação encontra-se colada no exterior dos edifícios, não estando protegida das condições climáticas (Figura 7.32).

FIGURA 7.31 – INFORMAÇÃO DISPONÍVEL – ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE BOLIQUEIME



FIGURA 7.32 – INFORMAÇÃO DISPONÍVEL – APEADEIRO D4 FUSETA- A



FIGURA 7.33 – INFORMAÇÃO DISPONÍVEL – ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE OLHÃO



FIGURA 7.34 – INFORMAÇÃO DISPONÍVEL – APEADEIRO DE BOLIQUEIME



Fonte: PAMUS Centro Algarvio, agosto 2016

A CP disponibiliza um *site de internet* em que disponibiliza os horários e percursos que faz ao longo de todo o país, para cada serviço ferroviário.

Sendo o Centro Algarvio uma região em que o turismo assume um papel muito relevante, considera-se importante a disponibilização de informação em inglês que permita a orientação dos turistas. Ainda mais relevantes no caso dos apeadeiros por não possuírem pessoal de apoio nas estações.

Nos serviços rodoviários, a generalidade dos **terminais rodoviários** dispõe de equipamentos audiovisuais e sonoros (à exceção do terminal de São Brás de Alportel e de Olhão), fornecendo informação sobre o horário dos serviços.

FIGURA 7.35 – INFORMAÇÃO DISPONÍVEL – TERMINAL RODOVIÁRIO SÃO BRÁS DE ALPORTEL



FIGURA 7.36 – INFORMAÇÃO DISPONÍVEL – TERMINAL RODOVIÁRIO TAVIRA



Fonte: PAMUS Centro Algarvio, agosto 2016

A operadora EVA disponibiliza informação sobre horários e tarifário dos serviços expressos e interurbanos nos terminais rodoviários e também em *site* de *internet* próprio. A generalidade dos municípios disponibiliza ainda nos seus *sites* informação sobre a respetiva rede de transporte urbanos.

Em todos os municípios verifica-se que a maioria das **paragens de TPR** não dispõem de informação sobre os serviços rodoviários interurbanos, sendo uma importante lacuna para a atratividade do sistema de transportes públicos. Contudo, as paragens de TPR dos serviços urbanos dispõem na sua maioria de informação acerca dos horários e percursos do transporte público rodoviário (Figuras 7.37 e 7.38).

Na generalidade, registaram-se ainda lacunas importantes ao nível da disponibilização de informação sobre serviços de transporte, tais como, tarifários, serviços de transporte complementar, táxis, planta dos serviços e da envolvente à interface. Mais uma vez se realça o facto de não existir em qualquer serviço de transporte informação integrada, tanto horários, percursos e tarifas, o que contribui negativamente para a intermodalidade nas viagens dos utilizadores de transporte público.

**FIGURA 7.37 – INFORMAÇÃO DISPONÍVEL –  
PARAGEM DE AUTOCARRO TAVIRA**



**FIGURA 7.38 – INFORMAÇÃO DISPONÍVEL –  
PARAGEM DE AUTOCARRO FARO**



## 7.3. BILHÉTICA E TARIFÁRIO

A análise da bilhética e do tarifário praticado é importante pois permite avaliar a atratividade do transporte público, seja rodoviário como ferroviário, assim a análise desenvolvida incide sobre a bilhética existente e o tarifário praticado em ambos os modos.

### 7.3.1. Modo ferroviário

No que concerne o transporte público ferroviário, a análise inclui o serviço regional e os serviços alfa-pendular e intercidades.

#### Serviço Regional

Relativamente ao serviço regional ferroviário, este é operado pela CP e vai desde Lagos a Vila Real de Santo António, encontrando-se os seis municípios da área de intervenção no centro da ligação, da estação de Albufeira-Ferreiras ao apeadeiro de Conceição. Este serviço disponibiliza títulos de transporte tais como o bilhete simples e assinaturas (30, 60 ou 90 dias), tal como apresentado nas figuras seguintes.



É de referir que, apesar de existir um título de transporte integrado como identificado anteriormente, não existem títulos de transporte intermodais ou combinados entre serviços de TP e T1+TP, isto é, os títulos apresentados são apenas passíveis de serem utilizados nos serviços ferroviários.

**QUADRO 7.3 – TARIFÁRIO DOS SERVIÇOS DE LONGO CURSO**

Percurso	Alfa-pendular		Intercidades	
	Conforto	Turística	1ª classe	2ª classe
Lisboa – Albufeira	27,80€	21,20€	25,80€	20,20€
Lisboa – Loulé	29,30€	21,70€	26,30€	20,70€
Lisboa - Faro	29,80€	22,20€	27,80€	21,20€

Fonte: CP, julho 2016

Quanto à aquisição e ao carregamento dos títulos de transportes, estes são efetuados por norma nas bilheteiras ou através dos quiosques disponíveis nas estações, que neste caso apenas existe na estação ferroviária de Faro. No caso dos apeadeiros e da estação da Fuseta, os utilizadores devem levar o seu título de transporte pré-comprado ou comprá-lo a bordo dado que nas estações e apeadeiros não é possível adquirir/carregar os mesmos, apresentando-se como uma lacuna importante para os turistas. Para recarregamento de títulos mensais, devem-se utilizar as bilheteiras ou uma caixa de multibanco. De notar que a aquisição dos títulos de transporte do serviço alfa-pendular e intercidades pode ser feita também *online*, através do *site de internet* da CP, em agências de viagens e através da linha de atendimento CP.

### 7.3.2. Modo rodoviário

No que concerne o transporte público rodoviário, a análise inclui os serviços urbanos existentes em cada município e os interurbanos. Na generalidade dos municípios, este serviço dispõe de bilhética que permite o carregamento de títulos de transporte em suporte eletrónico.

#### Serviços Urbanos

Em **Albufeira** existem vários títulos de transporte, utilizados na rede de transportes urbanos Giro:

- Bilhete de bordo (1,40€);
- Bilhete turístico, sem limite de viagens para um dia (4,0€);
- Cartão recarregável de 5 ou 10 viagens (4,0€/8,0€), acrescentando 3€ do cartão recarregável;
- Títulos mensais - passe normal (18,0€), passe sénior (11,0€) e passe escolar (8,0€).

Este sistema tarifário não se encontra articulado com os serviços interurbanos, nem com o modo ferroviário.

Em **Faro** existem também vários títulos de transporte, neste caso consoante o circuito efetuado, utilizados na rede de transportes urbanos Próximo:

- Bilhete de bordo - coroa 1 (1,05€), coroa 2 (1,69€) e linhas (2,22€);
- Bilhete diário (5,29€);
- Bilhete pré-comprado - simples (0,76€), PXM1 (0,73€), PXM2 (1,21€), PXM3 (1,40€) e PXM4 (1,70€);

- Títulos mensais - variam de acordo com o circuito (PXM1, PXM2, PXM3, PXM4, PXM13, PXM14, PXM23, TOTAL) e com o tipo de utilizador (normal, estudante, 4\_18 escalão A, B e Social +, Sub23 escalão A e B e sénior) e as tarifas são as apresentadas no quadro seguinte:

**QUADRO 7.4 – TÍTULOS MENSAIS – SERVIÇOS URBANOS DE FARO**

Título de transporte	Normal	Estudante	4_18 A Sub23 A	4_18 B 4_18 S+ Sub23 B	Sénior
PXM1	12,71 €	10,59 €	5,10 €	9,55 €	10,59 €
PXM2	22,78 €	20,13 €	9,10 €	17,10 €	20,13 €
PXM3	28,40€	-	11,35 €	21,30 €	-
PXM4	33,17 €	-	13,27 €	24,90 €	-
PXM13	41,11 €	38,99 €	16,45 €	30,85 €	38,99 €
PXM14	45,88 €	43,76 €	18,35 €	34,40 €	43,76 €
PXM23	51,18 €	48,53 €	20,45 €	38,40 €	48,53 €
TOTAL	55,95 €	53,30 €	22,40 €	41,95 €	53,30 €

Fonte: Próximo, julho 2016

- Títulos combinados entre os serviços urbanos e os serviços interurbanos e as tarifas são as apresentadas no quadro seguinte:

**QUADRO 7.5 – PASSES MENSAIS – SERVIÇOS COMBINADOS**

Assinatura mensal de linha				
Kms	Código	Passes Combinado A	Passes Combinado B	Passes Combinado AB
		Interurbanas+PXM1	Interurbanas+PXM3	Interurbanas+PXM4
<b>Até 4</b>	1	34,69 €	48,81 €	53,11 €
<b>5 a 8</b>	2	45,80 €	59,92 €	64,21 €
<b>9 a 12</b>	4	55,70 €	69,82 €	74,11 €
<b>13 a 16</b>	5	66,41 €	80,53 €	84,82 €
<b>17 a 20</b>	6	75,40 €	89,52 €	93,81 €
<b>21 a 24</b>	7	85,29 €	99,41 €	103,7 €
<b>25 a 28</b>	8	94,28 €	108,40 €	112,69 €
<b>29 a 32</b>	9	101,15 €	115,27 €	119,56 €
<b>33 a 36</b>	10	109,08 €	123,20 €	127,50 €
<b>37 a 40</b>	11	113,42 €	127,54 €	131,83 €
<b>41 a 44</b>	12	117,81 €	131,93 €	136,22 €
<b>45 a 48</b>	14	122,46 €	136,58 €	140,87 €
<b>49 a 52</b>	15	126,05 €	140,16 €	144,46 €
<b>53 a 56</b>	16	131,96 €	146,08 €	150,37 €
<b>57 a 60</b>	17	133,17 €	147,29 €	151,58 €
<b>61 a 80</b>	18	134,73 €	148,85 €	153,14 €
<b>81 a 100</b>	27	137,97 €	152,09 €	156,38 €

O passe 4\_18 escalão B, Social + e Sub23 Social+ usufruem de 25% de desconto sobre os valores apresentados no quadro.

O passe 4\_18 escalão A e Sub23 Apoio Social no Ensino Superior usufruem de 60% de desconto sobre os valores apresentados no quadro.

Fonte: EVA transportes, agosto 2016

## Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável – Centro Algarvio

### Fase 1 – Caracterização e Diagnóstico

Mais uma vez se refere que este sistema tarifário não se encontra articulado com os serviços interurbanos, nem com o modo ferroviário.

No concelho de **Loulé** existem vários títulos de transporte, incluindo assinaturas anuais:

- Bilhete de bordo – cidade (0,80€) e *shuttle* (1,0€);
- Bilhete turístico – 24h (2,0€) e 48h (3,0€);
- Bilhete pré-comprado 10 bilhetes – normal (3,20€) e sénior (2,55€), acrescentando 3,0€ da emissão do cartão;
- Títulos mensais – normal (10,60€, acrescentando 5,0€ da emissão do cartão), jovem (5,30€, acrescentando 2,50€ da emissão do cartão), sénior (5,30€, acrescentando 2,50€ da emissão do cartão) e sénior social (4,25€, acrescentando 2,50€ da emissão do cartão);
- Títulos anuais – normal (106,0€+5,0€), jovem (53,0€+2,50€), sénior (53€+2,50€) e sénior social (42,40€+2,50€);

Em **Olhão** existem também títulos diferenciados, que vão desde os bilhetes simples ou pré-comprados aos passes mensais, que funcionam unicamente para o serviço de transportes urbanos:

- Bilhete simples (0,80€);
- Bilhete pré-comprado de 5 viagens (2,50€);
- Títulos mensais – normal (12,50€), escolar (10,0€) e sénior (7,50€).

As tarifas em vigor para os títulos de transporte existentes no serviço urbano de **Tavira** denominado por Sobe e Desce são as seguintes:

- Bilhete a bordo (1,0€);
- Bilhete pré-comprado - normal (0,75€), jovem (0,50€) e sénior (0,50€);
- Títulos mensais – normal (12,50€), jovem (7,50€) e sénior (6,50€);
- Por cada cartão de Identificação (contrato) 2,00€.

No que concerne o município de São Brás de Alportel, este não possui um serviço de transporte urbano.

### Serviços Interurbanos

Os serviços interurbanos no Centro Algarvio são operados pela EVA transportes, que disponibiliza vários títulos de transporte diferenciados entre si, tais como bilhetes simples, pré-comprados (5 ou 10 viagens), a bordo, títulos mensais (passe normal e estudante) e passes turísticos (3 ou 7 dias). As tarifas relativamente aos mesmos podem ser consultadas nos quadros que se seguem (Quadro 7.6 a 7.8).

No que concerne os títulos das carreiras não automatizadas (bilhetes simples), verifica-se que o preço vai diminuindo à medida que a distância aumenta, com custos que variam entre 1,0€ para viagens até 2km e os 7,20€ para viagens de 100km, no caso de bilhete inteiro.

As carreiras automatizadas praticam preços superiores às não automatizadas em viagens de menor distância e preços inferiores à medida que a distância aumenta, com custos que variam entre 2,25€ para viagens até 2km e os 5,90€ para viagens de 100 km. Neste caso, o preço de bilhetes pré-comprados nas duas modalidades apresentadas (5 ou 10 viagens) é inferior no caso de o bilhete ser comprado avulso.

**QUADRO 7.6 – CARREIRAS NÃO AUTOMATIZADAS – SERVIÇOS INTERURBANOS**

Não automatizadas - Bilhetes simples					
Kms	Inteiro	Meio	Kms	Inteiro	Meio
Até 2	1,00 €	0,50 €	91 a 95	7,10 €	3,55 €
3 e 4	1,35 €	0,68 €	96 a 100	7,20 €	3,60 €
5 e 6	1,80 €	0,90 €	101 a 110	7,50 €	3,75 €
7 e 8	2,00 €	1,00 €	111 a 120	7,60 €	3,80 €
9 e 10	2,10 €	1,05 €	121 a 130	7,70 €	3,85 €
11 e 12	2,20 €	1,10 €	131 a 140	8,00 €	4,00 €
13 e 14	2,30 €	1,15 €	141 a 150	8,10 €	4,05 €
15 e 16	2,45 €	1,23 €	151 a 160	8,25 €	4,13 €
17 e 18	2,65 €	1,33 €	161 a 170	8,30 €	4,15 €
19 e 20	2,80 €	1,40 €	171 a 180	8,40 €	4,20 €
21 e 22	3,05 €	1,53 €	181 a 190	8,80 €	4,40 €
23 e 24	3,20 €	1,60 €	191 a 200	8,85 €	4,43 €
25 a 28	3,40 €	1,70 €	201 a 210	9,15 €	4,58 €
29 a 32	3,60 €	1,80 €	211 a 220	9,20 €	4,60 €
33 a 36	3,85 €	1,93 €	221 a 230	9,25 €	4,63 €
37 a 40	4,10 €	2,05 €	231 a 240	9,30 €	4,65 €
41 a 44	4,20 €	2,10 €	241 a 250	9,40 €	4,70 €
45 a 48	4,30 €	2,15 €	251 a 260	9,50 €	4,75 €
49 a 52	4,45 €	2,23 €	261 a 270	9,70 €	4,85 €
53 a 56	5,85 €	2,93 €	271 a 280	10,00 €	5,00 €
57 a 60	5,95 €	2,98 €	281 a 290	10,10 €	5,05 €
61 a 65	6,30 €	3,15 €	291 a 300	10,20 €	5,10 €
66 a 70	6,35 €	3,18 €	301 a 310	10,30 €	5,15 €
71 a 75	6,45 €	3,23 €	311 a 320	10,45 €	5,23 €
76 a 80	6,65 €	3,33 €	321 a 330	10,90 €	5,45 €
81 a 85	6,80 €	3,40 €	331 a 340	11,50 €	5,75 €
86 a 90	6,95 €	3,48 €	341 a 350	11,65 €	5,83 €

Fonte: EVA transportes, julho 2016

**QUADRO 7.7 – CARREIRAS AUTOMATIZADAS – SERVIÇOS INTERURBANOS**

Automatizadas						
Kms	Módulo	Bilhete a bordo	Pré-comprado			
			Inteiro		Meio	
			5 viagens	10 viagens	5 viagens	10 viagens
Até 2	1	2,25 €	5,50 €	10,95 €	5,50 €	10,95 €
3 e 4		2,25 €	5,50 €	10,95 €	5,50 €	10,95 €
5 e 6	2	2,25 €	7,05 €	14,05 €	5,50 €	10,95 €



Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável – Centro Algarvio

Fase 1 – Caracterização e Diagnóstico

Automatizadas						
Kms	Módulo	Bilhete a bordo	Pré-comprado			
			Inteiro		Meio	
			5 viagens	10 viagens	5 viagens	10 viagens
7 e 8		2,25 €	7,05 €	14,05 €	5,50 €	10,95 €
9 e 10	3	3,25 €	8,55 €	17,05 €	5,50 €	10,95 €
11 e 12		3,25 €	8,55 €	17,05 €	5,50 €	10,95 €
13 e 14		3,25 €	8,55 €	17,05 €	5,50 €	10,95 €
15 e 16		3,25 €	8,55 €	17,05 €	5,50 €	10,95 €
17 e 18	4	4,10 €	10,95 €	21,90 €	5,50 €	10,95 €
19 e 20		4,10 €	10,95 €	21,90 €	5,50 €	10,95 €
21 e 22		4,10 €	10,95 €	21,90 €	5,50 €	10,95 €
23 e 24		4,10 €	10,95 €	21,90 €	5,50 €	10,95 €
25 a 28	5	4,30 €	14,35 €	28,65 €	7,20 €	14,35 €
29 a 32		4,30 €	14,35 €	28,65 €	7,20 €	14,35 €
33 a 36	6	4,60 €	16,40 €	32,80 €	8,20 €	16,40 €
37 a 40		4,60 €	16,40 €	32,80 €	8,20 €	16,40 €
41 a 44	7	4,70 €	20,00 €	40,00 €	10,00 €	20,00 €
45 a 48		4,70 €	20,00 €	40,00 €	10,00 €	20,00 €
49 a 52		4,70 €	20,00 €	40,00 €	10,00 €	20,00 €
53 a 56	8	5,50 €	24,50 €	49,00 €	12,25 €	24,50 €
57 a 60		5,50 €	24,50 €	49,00 €	12,25 €	24,50 €
61 a 65	9	5,50 €	24,00 €	49,00 €	12,25 €	24,50 €
66 a 70		5,50 €	24,50 €	49,00 €	12,25 €	24,50 €
71 a 75	10	5,50 €	24,50 €	49,00 €	12,25 €	24,50 €
76 a 80	11	5,50 €	24,50 €	49,00 €	12,25 €	24,50 €
81 a 85		5,50 €	24,50 €	49,00 €	12,25 €	24,50 €
86 a 90	12	5,90 €	25,70 €	51,40 €	12,85 €	25,70 €
91 a 95		5,90 €	25,70 €	51,40 €	12,85 €	25,70 €
96 a 100		5,90 €	25,70 €	51,40 €	12,85 €	25,70 €

Fonte: EVA transportes, julho 2016

Existe ainda a possibilidade de adquirir um título de transporte que permite realizar viagens durante o mês inteiro, designado por passe normal, em que podem ser adquiridos descontos consoante a idade e os apoios sociais associados: os passes 4\_18 B, 4\_18 S+ e Sub 23 S+ são títulos com desconto de 25% sobre a tarifa do passe normal e os restantes usufruem de 60% sobre a mesma (Quadro 7.8).

QUADRO 7.8 – PASSES MENSAIS – SERVIÇOS INTERURBANOS

Assinatura mensal de linha			
Kms	Passe Normal	4_18 B 4_18 S+ Sub23 S+	4_18 A Sub23*
Até 4	26,70 €	20,05 €	10,70 €
5 a 8	38,10 €	28,60 €	15,25 €
9 a 12	48,10 €	36,10 €	19,25 €
13 a 16	59,40 €	44,55 €	23,75 €
17 a 20	69,15 €	51,85 €	27,65 €
21 a 24	79,15 €	59,35 €	31,65 €
25 a 28	89,30 €	67,00 €	35,70 €
29 a 32	96,75 €	72,55 €	39,80 €
33 a 36	105,20 €	78,90 €	42,10 €
37 a 40	110,00 €	82,50 €	44,00 €
41 a 44	114,40 €	85,80 €	45,75 €
45 a 48	118,95 €	89,20 €	47,60 €
49 a 52	122,80 €	92,10 €	49,10 €
53 a 56	126,75 €	95,05 €	50,70 €
57 a 60	131,10 €	98,35 €	52,45 €
61 a 80	133,30 €	100,00 €	53,30 €
81 a 100	136,55 €	102,40 €	54,60 €
101 a 105	138,65 €	-	-

\* Apoio social no ensino superior

Fonte: EVA transportes, julho 2016

Acresce ainda aos bilhetes e títulos apresentados nos quadros anteriores o **passo turístico** que está disponível em duas modalidades, de 3 e 7 dias, com o preço de 29,10€ e 36,25€ respetivamente.

É de notar que todos os títulos de transporte apresentados, e respetivas tarifas, não são passíveis de utilizados noutros operadores de transportes nem em outro modo transporte (modo ferroviário, por exemplo). Apresenta-se como exceção o passe combinado apresentado pela EVA Transportes e pela Próximo, em que é possível usufruir de um cartão eletrónico personalizado com viagens ilimitadas para um mês de carregamento, que combina as carreiras interurbanas da EVA com as carreiras urbanas de Faro, reguladas pelo Próximo. As respetivas tarifas foram já apresentadas anteriormente.

Verifica-se assim que o facto de não existir um sistema de bilhética integrado, incluindo um tarifário integrado, se apresenta como uma lacuna do serviço de transportes existente o que tem consequências (negativas) na intermodalidade.

Quanto à aquisição dos títulos de transportes, esta é efetuada nas bilheteiras existentes nos terminais rodoviários. É também possível comprar o título de transporte em pontos de vendas estratégicos da região do Centro Algarvio, tais como imobiliárias, agências de viagens e centros comerciais.

### 7.3.3. Modo fluvial

No que concerne o sistema de bilhética e tarifário do modo fluvial, relativamente a embarques e desembarques nos terminais já referenciados ao longo deste capítulo, verifica-se que existem apenas duas modalidades de títulos de transporte (adulto e criança), sendo possível comprar o bilhete de ida ou de ida e volta.

Faro

Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável – Centro Algarvio

Fase 1 – Caracterização e Diagnóstico

A partir do terminal fluvial das Portas do Mar é possível realizar viagem até à ilha do Farol, Culatra, à Praia de Faro e à Ilha Deserta pelos preços apresentados no quadro seguinte, através da operadora Sinildo Transportes (Quadro 7.9).

**QUADRO 7.9 – TARIFÁRIO TERMINAL FLUVIAL DAS PORTAS DO MAR, FARO**

Percurso		Ilha do Farol	Ilha da Culatra	Praia de Faro
Ida e volta	Adulto	5,00 €	6,00 €	3,00 €
	Criança	2,50 €	3,00 €	1,50 €
Ida	Adulto	2,80 €	3,50 €	1,80 €
	Criança	1,40 €	1,80 €	0,90 €

Fonte: Sinildo Transportes, julho 2016

Olhão

A partir do terminal de Olhão é possível realizar viagem até à ilha da Armona e até à ilha da Culatra/Farol, em que os preços constam no Quadro 7.10.

**QUADRO 7.10 – TARIFÁRIO TERMINAL FLUVIAL DE 4 ÁGUAS, TAVIRA**

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

Fonte: PMT Olhão, julho 2016

Quanto à aquisição dos títulos de transporte, esta é efetuada nos quiosques existentes nos respetivos terminais.

Tavira

A partir do terminal fluvial de Quatro Águas é possível realizar viagem até à ilha de Tavira e, ainda no município de Tavira, ir de Santa Luzia a Terra Estreita pelos preços indicados no quadro seguinte, através da operadora Sinildo Transportes (Quadro 7.11). Este último percurso inclui também um título semanal de transporte para criança e adulto.

**QUADRO 7.11 – TARIFÁRIO TERMINAL FLUVIAL DE 4 ÁGUAS, TAVIRA**

Ligações	Ida ou volta	Ida e volta	Criança (ida e volta)	Passe semanal
Quatro Águas – Ilha de Tavira	0,90€	1,50€	0,80€	-
Tavira – Ilha de Tavira	1,30€	2,00€	0,90€	-
Santa Luzia – Terra Estreita	1,50€	2,00€	1,50€	8,50€ – criança 12,00€ - adulto

Fonte: Sinildo Transportes, julho 2016

## 7.4. SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO

É sabida a importância do funcionamento das interfaces de transportes na organização das cadeias de transportes e na minimização dos impactos causados pelos transbordos, aspeto crucial para a atratividade do sistema de transportes públicos coletivos e para uma menor utilização do transporte individual em 'carro próprio'.

A **organização do sistema de transportes** do Centro Algarvio encontra-se estruturado em torno de:

- Oito terminais rodoviários (Albufeira, Loulé, Quarteira, Faro, São Brás de Alportel, Olhão e Tavira);
- Três terminais fluviais (Faro, Olhão e Tavira);
- Quinze estações e apeadeiros ferroviários da Linha do Algarve;
- Um aeroporto (Faro).

Contudo, o **papel** desempenhado por estas infraestruturas é **muito diferenciado**, destacando-se pela sua importância em termos de modos presentes, número de serviços e movimentação de passageiros os terminais rodoviários de Albufeira, Loulé, Faro e estações ferroviárias de Faro e Olhão.

Num nível inferior classificam-se diversas interfaces ferroviárias que estabelecem articulação apenas com o transporte individual e, em alguns casos, com o modo pedonal.

No que concerne à localização destas infraestruturas importa referir a **localização periférica** de **algumas** destas interfaces **face aos principais aglomerados urbanos**, como os apeadeiros de Boliqueime, Conceição e Livramento e ainda a estação ferroviária de Loulé.

Note-se que a inserção urbana destas infraestruturas, bem como as acessibilidades rodoviárias e oferta e regime de tarifação do estacionamento são um fator importante na sua atratividade e área de influência/captação de passageiros para o sistema de transportes coletivos.

Relativamente às **condições de funcionamento** constata-se que existem no Centro Algarvio realidades diferenciadas. Por um lado, existem infraestruturas recentes, em bom estado de conservação que desempenham adequadamente a sua função (referem-se a título exemplificativo o terminal rodoviário de Albufeira e três interfaces de faro: a estação ferroviária, o novo terminal rodoviário de serviços urbanos e o aeroporto). Por outro lado, existem outras que, pela sua localização periférica, face aos aglomerados urbanos e aos fracos níveis de procura registados apresentam condições deficitárias de funcionamento, não oferecendo um nível de serviços adequado face às funções que poderiam desempenhar no sistema de transportes e não tendo condições para a captação de novos passageiros face às atuais condições de funcionamento.

De um modo geral, constata-se que as **situações mais problemáticas** ocorrem: em **algumas estações e apeadeiros ferroviários**, em que a tipologia de serviço existente atualmente na linha e os fracos níveis de oferta e procura registados têm conduzido à falta de investimento na modernização e conservação da infraestrutura, encontrando-se com nível de equipamento mínimo para o seu funcionamento e mesmo sem pessoal de apoio na estação/ apeadeiro.

Outras situações existem em que pelo papel estruturante que desempenham na organização do sistema de transportes regional, ao nível da oferta e procura de serviços, se encontram subdimensionados e a **necessitar de novas instalações** (caso do **terminal rodoviário de Faro, serviços longo curso e interurbanos**).

Existem ainda alguns terminais rodoviários que pelas características que apresentam se considera que deverão ser relocados (e.g., **terminal rodoviário de serviços expressos e interurbanos** de Faro e terminal rodoviário de Loulé). Pelo papel estruturante que desempenham na organização do sistema de transportes regional, ao nível da oferta e procura de serviços, considera-se que estes se encontram subdimensionados e a necessitar de novas instalações.

Um outro aspeto importante prende-se com a inexistência de verdadeiras interfaces de transportes. No caso dos terminais rodoviários estes permitem o transbordo entre diferentes tipologias de serviços de transporte coletivo rodoviário (serviços

---

**Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável – Centro Algarvio**

## Fase 1 – Caracterização e Diagnóstico

expresso, serviços interurbanos e serviços urbanos), apresentando de um modo geral uma boa inserção urbana e condições adequadas às funções que desempenham.

Ainda de referir que na generalidade das estações e dos apeadeiros ferroviários constata-se que são poucos os que possuem interface com o transporte coletivo rodoviário (modo fundamental para a adução de passageiros a muitas destas infraestruturas) e mesmo estacionamento de *park&ride* junto às estações.

A inexistência de um tarifário integrado e de títulos combinados (TI+TP, entre o TPR e o TPF e mesmo entre os serviços de TPR urbanos e interurbanos) é uma condicionante importante a uma maior utilização do transporte público coletivo. A implementação de um tarifário intermodal, que abranja não só o território do Centro Algarvio como a restante região, é uma medida importante para uma maior atratividade do sistema de transportes públicos.



## 8. TRANSPORTE ESCOLAR

Com a publicação do Decreto-Lei n.º 299/84, de 5 de setembro foi transferida para as autarquias a competência em matéria de organização, financiamento e controle de funcionamento dos Transportes Escolares, tendo o Decreto-Lei n.º 144/2008, de 28 de julho transferido para os municípios a responsabilidade do transporte escolar dos alunos do 3º ciclo do ensino básico.

A aplicação da legislação em vigor relativa ao transporte escolar do ensino obrigatório envolve os municípios, as escolas e os operadores de transporte, quer ao nível da organização da oferta dos serviços, quer na co-subvenção do seu custo, sendo gratuito para os alunos que se encontram a frequentar o ensino obrigatório.

Refere ainda o Decreto-Lei n.º 55/2009, de 2 de março, que o transporte escolar se constitui como um apoio social aos alunos que frequentam estabelecimentos de ensino básico e secundário que não sejam acessíveis a pé, a partir do local de residência e que não possam utilizar transportes públicos coletivos para efeito da deslocação entre a residência e o estabelecimento de ensino.

É ainda garantido o transporte escolar dentro da área de residência aos alunos com dificuldades de locomoção ou que necessitem de se deslocar para frequência de modalidades de educação especial.

Aos municípios cabe elaborar para cada ano letivo um Plano de Transportes Escolares, com base nas estimativas de alunos a transportar para os vários estabelecimentos de ensino, bem como organizar a(s) modalidade(s) em que os alunos são transportados.

Em Portugal, o transporte escolar é realizado em diferentes modalidades de acordo com as especificidades de cada município, nomeadamente dimensão da cobertura geográfica, população escolar a servir e poder económico das autarquias.

No presente subcapítulo apresenta-se uma análise da organização dos serviços de transporte escolar nos seis municípios do Centro Algarvio, bem como, sempre que possível, dos custos associados ao mesmo, de acordo com a informação disponibilizada pelas autarquias.

### 8.1. MUNICÍPIO DE ALBUFEIRA

O município de Albufeira recorre a duas modalidades distintas para assegurar o transporte escolar:

- **Serviços regulares de transportes públicos rodoviários e ferroviários** assegurados pelos operadores CP, EVA Transportes e Frota Azul e ainda pelo serviço de transporte urbano GIRO, que asseguram o transporte de cerca de 1.900 alunos (88,5% do total de alunos beneficiários de serviços de transporte escolar) do ensino básico e secundário de várias localidades do concelho;
- **Circuitos especiais assegurados por viaturas do município** que transportam cerca de 248 alunos (11,5%) que frequentam os jardins-de-infância, ensino básico e secundário.

No que concerne aos custos associados ao transporte escolar constata-se que, apesar de 88,5% dos alunos terem sido transportados em serviços de transporte regulares dos vários operadores, o custo com os títulos de transporte destes alunos representa apenas 65,4% dos custos que a autarquia tem com o transporte escolar, sendo o custo médio por aluno de cerca de 163 €.

Este valor tem vindo a diminuir desde 2013 (Quadro 8.1). O número de alunos transportados em serviços de transporte público tem-se mantido constante enquanto o valor pago pelo município a estas entidades tem diminuído, tendo o custo por aluno diminuído cerca de 7,2€ nos últimos anos.

**QUADRO 8.1 – ALUNOS TRANSPORTADOS EM SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO NO MUNICÍPIO DE ALBUFEIRA**

Operador de transporte	2013/2014	2014/2015	2015/2016
<b>Número de alunos</b>	<b>1.900</b>	<b>1.900</b>	<b>1.900</b>
<b>Custo total</b>	<b>324 106,25 €</b>	<b>313 143,00 €</b>	<b>310 430,50 €</b>
EVA, Giro e Frota Azul	316 572,30 €	300 168,00 €	299 857,50 €
CP	2 218,95 €	7 830,00 €	5 535,00 €
Passes (novos e 2ª vias)	5 315,00 €	5 145,00 €	5 038,00 €
<b>Custo por aluno</b>	<b>170,58 €</b>	<b>164,81 €</b>	<b>163,38 €</b>

Fonte: Município de Albufeira, agosto 2016

Relativamente aos circuitos assegurados pelos veículos dos municípios, estes asseguram o transporte de 11,5% dos alunos que beneficiam de transporte escolar, mas representam cerca de 34,6% dos custos, sendo o custo médio por aluno de cerca de 663 €, valor que tem vindo a aumentar desde 2013, muito embora o número de circuitos e de alunos transportados tenha vindo a diminuir (Quadro 8.2). Note-se, no entanto, que o valor global despendido pelo município de Albufeira neste serviço diminui no mesmo período.

**QUADRO 8.2 – ALUNOS TRANSPORTADOS EM CIRCUITOS ESPECIAIS DE TRANSPORTE ESCOLAR NO MUNICÍPIO DE ALBUFEIRA**

Indicadores	2013/2014	2014/2015	2015/2016
<b>Número de alunos</b>	295	296	248
<b>Número de circuitos</b>	20	19	17
<b>Custo total</b>	170 258,24 €	167 915,50 €	164 377,60 €
<b>Custo por aluno</b>	<b>577,15 €</b>	<b>567,28 €</b>	<b>662,81 €</b>

Fonte: Município de Albufeira, agosto 2016

O custo médio anual por aluno ronda os 221€, ascendendo o custo total deste serviço a mais de 474 mil euros (Quadro 8.3). Salieta-se o esforço do município na otimização do transporte escolar no seu território, tendo, nos últimos 3 anos conseguido reduzir o custo com este serviço (menos 20 mil euros, o que representa uma quebra de 4% face a 2013/2014). Também o custo global por aluno sofreu uma quebra, embora de apenas 4,2€ (-1,9%).

**QUADRO 8.3 – TRANSPORTE ESCOLAR NO MUNICÍPIO DE ALBUFEIRA - SÍNTESE**

	2013/2014	2014/2015	2015/2016
<b>Número de alunos</b>	2.195	2.196	2.148
<b>Custo total</b>	494 364,49 €	481 058,50 €	474 808,10 €
<b>Custo por aluno</b>	<b>225,22 €</b>	<b>219,06 €</b>	<b>221,05 €</b>

Fonte: Município de Albufeira, agosto 2016

## 8.2. MUNICÍPIO DE FARO

Em Faro o transporte escolar é assegurado por 3 modalidades distintas, a saber:



- **Carreiras de transporte público rodoviário** e fluvial que asseguram o transporte de cerca de 89% dos alunos subsidiados (8.462 alunos, dos quais apenas 77 em transporte fluvial, sendo os restantes transportados em carreiras regulares de transporte público rodoviário).

Quanto aos custos associados ao transporte de alunos em serviços de transporte público o mesmo cifra-se em cerca de 338 mil euros/ano, dos quais 7.584€ destinam-se ao transporte fluvial de 77 alunos, o que representa um custo por aluno de 98,51€. O custo por aluno transportado em carreiras de transporte coletivo rodoviário é de cerca de 40€, valor que se tem mantido estável ao longo dos últimos 3 anos.

**QUADRO 8.4 – ALUNOS TRANSPORTADOS EM SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO NO MUNICÍPIO DE FARO**

	2013/2014	2014/2015	2015/2016
<b>Número de alunos</b>	<b>8.237</b>	<b>8.561</b>	<b>8.462</b>
Transporte público rodoviário	8.115	8.527	8.385
Transporte fluvial	122	34	77
<b>Custo total</b>	<b>319 412,80 €</b>	<b>343 973,98 €</b>	<b>338 415,94 €</b>
Transporte público rodoviário	310 232,80 €	334 192,48 €	330 831,02 €
Transporte fluvial	9 180,00 €	9 781,50 €	7 584,92 €
<b>Custo por aluno</b>	<b>38,78 €</b>	<b>40,18 €</b>	<b>39,99 €</b>
Transporte público rodoviário	38,23 €	39,19 €	39,46 €
Transporte fluvial	75,25 €	287,69 €	98,51 €

Fonte: Município de Faro, agosto 2016

- **Circuitos especiais assegurados por viaturas do município** que transportam cerca de 913 alunos (9,6%) que frequentam os jardins-de-infância, ensino básico e secundário, e cujo custo total é de 65.164,67€, o que representa um custo por aluno de 71,37€;
- **Circuitos especiais contratualizados**, assegurados por táxis ou veículos de instituições privadas de solidariedade social ou outras, que embora transporte apenas 1% dos alunos beneficiários deste serviço (99 alunos), representam 19% dos custos (94.769€), o que representa um custo por aluno de 957,26€, valor muito superior ao verificado para as restantes modalidades.

No global, e como se pode observar Quadro 8.5, o município de Faro despende cerca de meio milhão de euros no transporte escolar de 9.474 alunos, o que representa um custo de 52,60€ por aluno, valor que tem vindo a aumentar ligeiramente nos últimos 3 anos (+3,6% que em 2013), muito embora o valor global despendido tenha aumentado cerca de 5,8% para um crescimento do número de alunos de cerca de 2,2%.

**QUADRO 8.5 – TRANSPORTE ESCOLAR NO MUNICÍPIO DE FARO**

	2013/2014	2014/2015	2015/2016
<b>Número de alunos</b>	<b>9.271</b>	<b>10.255</b>	<b>9.474</b>
<b>Custo total</b>	<b>470 874,44 €</b>	<b>520 996,78 €</b>	<b>498 349,71 €</b>
<b>Custo por aluno</b>	<b>50,79 €</b>	<b>50,80 €</b>	<b>52,60 €</b>

Fonte: Município de Faro, agosto 2016

### 8.3. MUNICÍPIO DE LOULÉ

Em 2011/12, e segundo dados do EMI<sup>7</sup>, beneficiavam de transporte escolar cerca de 2.098 alunos, dos quais 63% eram transportados em serviços de transporte público rodoviário e ferroviário (1.320 alunos), 23% (479 alunos) eram transportados em circuitos especiais e 14% (299 alunos) em circuitos assegurados por viaturas dos municípios.

O custo total anual do transporte escolar ascende aos 1.317.636€, dos quais cerca de 40% se reportam aos custos em transportes públicos, 12% aos custos de transporte em viaturas municipais e 48% aos custos dos circuitos especiais. O custo médio por aluno é de 397€ nas carreiras de transporte público e 525€ nas viaturas municipais. Nos circuitos especiais, efetuados por entidades privadas, o custo por aluno, mais que duplica relativamente ao valor associado ao transporte por veículos municipais – 1.330€, sendo o custo médio total por aluno de 628€.

QUADRO 8.6 – TRANSPORTE ESCOLAR NO MUNICÍPIO DE LOULÉ

	2011/2012
<b>Número de alunos</b>	<b>2.098</b>
Transportes públicos	1.320
Circuitos especiais	479
Circuitos em viaturas do município	299
<b>Custo total</b>	<b>1.317.636 €</b>
Transportes públicos	523.674 €
Circuitos especiais	636.962 €
Circuitos em viaturas do município	157.000 €
<b>Custo por aluno</b>	<b>628 €</b>
Transportes públicos	397 €
Circuitos especiais	1.330 €
Circuitos em viaturas do município	525 €

Fonte: Município de Loulé, 2013

### 8.4. MUNICÍPIO DE OLHÃO

Em Olhão, os serviços de transporte escolar são efetuados através de 3 modalidades distintas, a saber:

- **Serviços de transporte público rodoviário e ferroviário**, que transportavam cerca de 67% dos alunos beneficiários deste serviço (214 alunos, dos quais 140 em transporte público rodoviário e 74 em transporte público ferroviário).

No que respeita aos custos associados ao transporte de alunos em serviços de transporte público o mesmo cifra-se em cerca de 97,5 mil euros/ano, valor constante desde 2013/14, muito embora o número de alunos transportados tenha aumentado. Cerca de 92% deste valor (90 mil euros) destina-se a subsidiar o transporte rodoviário, o que representa um custo por aluno de cerca de 643€, valor cerca de 7% mais baixo que o registado em 2013/2014. Quanto ao transporte ferroviário de alunos o mesmo custa ao município de Olhão cerca de 7.500€/ano, representando um custo aproximado por aluno de 101€/ano. No global, cada aluno que usufrui de serviços deste benefício em transporte público custa ao município de Olhão cerca de 456 €/ano.

<sup>7</sup> À data da elaboração do presente relatório não foi possível obter informação mais atualizada para este município.

**QUADRO 8.7 – ALUNOS TRANSPORTADOS EM SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO NO MUNICÍPIO DE OLIÃO**

	2013/2014	2014/2015	2015/2016
<b>Número de alunos</b>	<b>194</b>	<b>197</b>	<b>214</b>
Transporte público rodoviário	130	130	140
Transporte ferroviário	64	67	74
<b>Custo total</b>	<b>97 500,00 €</b>	<b>97 500,00 €</b>	<b>97 500,00 €</b>
Transporte público rodoviário	90 000,00 €	90 000,00 €	90 000,00 €
Transporte ferroviário	7 500,00 €	7 500,00 €	7 500,00 €
<b>Custo por aluno</b>	<b>502,58 €</b>	<b>494,92 €</b>	<b>455,61 €</b>
Transporte público rodoviário	692,31 €	692,31 €	642,86 €
Transporte ferroviário	117,19 €	111,94 €	101,35 €

Fonte: Município de Olhão, setembro 2016

- **Circuitos assegurados em viaturas do município**, que transportavam 31,5% dos alunos beneficiários destes serviços (101 alunos em 2015/2016) e cujo custo de transporte ascende aos 140 mil euros, o que representa um custo por aluno de 1.386 €/ano.
- **Circuitos especiais contratualizados**, destinados a alunos com mobilidade reduzida e consequentemente com necessidades especiais de transporte. Nesta modalidade foram transportados, no ano letivo de 2015/2016, 6 alunos, cujo custo de transporte ascendeu aos 10 mil euros/ano, o que representa um custo por aluno de 2 mil euros por ano.

No global, e como se pode observar Quadro 8.5, o município de Olhão despende cerca de 245 mil euros no transporte escolar de 320 alunos, o que representa um custo de 773,4€ por aluno, valor que tem vindo a aumentar ligeiramente nos últimos 3 anos (+3% que em 2013), fruto essencialmente do aumento do número de alunos transportados em circuitos especiais contratualizados e em viaturas do município.

**QUADRO 8.8 – TRANSPORTE ESCOLAR NO MUNICÍPIO DE OLIÃO**

	2013/2014	2014/2015	2015/2016
<b>Número de alunos</b>	<b>296</b>	<b>305</b>	<b>320</b>
<b>Custo total</b>	<b>221 500,00 €</b>	<b>233 500,00 €</b>	<b>247 500,00 €</b>
<b>Custo por aluno</b>	<b>748,31 €</b>	<b>765,57 €</b>	<b>773,44 €</b>

Fonte: Município de Olhão, setembro 2016

## 8.5. MUNICÍPIO DE SÃO BRÁS DE ALPORTEL

No concelho de São Brás de Alportel o transporte escolar é assegurado por 9 viaturas do município transportam cerca de 220 alunos e ainda por operadores públicos no caso dos alunos que estudam fora do concelho, participando a Câmara Municipal o título de transporte de 56 alunos. O custo anual destes serviços ascende aos 57.835€, cabendo a maior parte à comparticipação de títulos de transporte em carreiras públicas – 34.000€, o que corresponde a um custo por aluno de cerca de 607€, valor bastante superior aos 108€/aluno associados ao transporte de alunos nas viaturas municipais.

**QUADRO 8.9 – TRANSPORTE ESCOLAR NO MUNICÍPIO DE SÃO BRÁS DE ALPORTEL**

	2013/2014	2014/2015	2015/2016
<b>Número de alunos</b>			<b>276,00 €</b>
Transporte público	nd	nd	56
Circuitos especiais . município	nd	nd	220
<b>Custo total</b>			<b>57 835,55 €</b>
Transporte público	nd	nd	34 000,00 €
Circuitos especiais . município	23 527,66 €	23 205,71 €	23 835,55 €
<b>Custo por aluno</b>			<b>209,55 €</b>
Transporte público	nd	nd	607,14 €
Circuitos especiais . município	nd	nd	108,34 €

Fonte: Município de São Brás de Alportel, setembro 2016

## 8.6. MUNICÍPIO DE TAVIRA

O município de Tavira recorre a duas modalidades distintas para assegurar o transporte escolar:

- **Serviços regulares de transportes públicos rodoviários e ferroviários** assegurados pelos operadores CP, EVA Transportes e pelo serviço urbano de transporte rodoviário Sobe e Desce, nos quais são transportados 401 alunos, valor que tem vindo a aumentar nos últimos 3 anos.

No total estes alunos custaram à autarquia, em subsídios de transporte, cerca de 147.364 €, dos quais a maioria (93,8%) corresponde a títulos de transporte rodoviário. No global o município gastou por ano, 367,49€ por cada aluno participado, sendo o custo por aluno bastante mais elevado no transporte rodoviário (404,12€) do que no transporte ferroviário (155,20€).

**QUADRO 8.10 – ALUNOS TRANSPORTADOS EM SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO EM TAVIRA**

	2013/2014	2014/2015	2015/2016
<b>Número de alunos</b>	<b>309</b>	<b>339</b>	<b>401</b>
Transporte público rodoviário	249	274	342
Transporte público ferroviário	60	65	59
<b>Custo total</b>	<b>142 232,60 €</b>	<b>149 080,76 €</b>	<b>147 364,22 €</b>
Transporte público rodoviário	132 258,76 €	140 531,19 €	138 207,52 €
Transporte público ferroviário	9 973,84 €	8 549,57 €	9 156,70 €
<b>Custo por aluno</b>	<b>460,30 €</b>	<b>439,77 €</b>	<b>367,49 €</b>
Transporte público rodoviário	531,16 €	512,89 €	404,12 €
Transporte público ferroviário	166,23 €	131,53 €	155,20 €

Fonte: Município de Tavira, setembro 2016

- **Circuitos especiais** assegurados por viaturas do município que transportaram 288 alunos no ano letivo 2015/2016, valor inferior aos 317 transportados no ano letivo de 2013/2014 e ainda por veículos da Cruz Vermelha Portuguesa que garantem o transporte de 13 alunos do município com necessidades educativas especiais.

Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável – Centro Algarvio

Fase 1 – Caracterização e Diagnóstico

De referir que a estimativa de custos de transporte de alunos em viaturas do município foi efetuada com base no custo por aluno estimado no âmbito da Conta Pública do Sistema de Transportes do EMI, já que não foi possível à autarquia estimar os mesmos. Esta estimativa tem por base o número de alunos transportados, os quilómetros percorridos e o custo-quilómetro obtido através dos dados enviados, à data da realização do EMI, relativos aos veículos camarários.

Dos cerca de 281 mil euros gastos em transporte escolar em circuitos especiais, a grande maioria (94%) corresponde a custos com veículos do município que transportam 95,6% dos alunos beneficiários desta modalidade de transporte escolar, com um custo ano de 920,58€/aluno.

Os alunos com necessidades educativas especiais, nomeadamente mobilidade reduzida, custam à autarquia, cada um, por ano letivo, 1.228,24€.

**QUADRO 8.11 – ALUNOS TRANSPORTADOS EM CIRCUITOS ESCOLARES DO MUNICÍPIO EM TAVIRA**

	2013/2014	2014/2015	2015/2016
<b>Número de alunos</b>	<b>317</b>	<b>293</b>	<b>301</b>
Circuitos especiais . município	317	292	288
Circuitos especiais . contratualizados	-	-	13
<b>Custo total</b>	<b>310 723,20 €</b>	<b>287 957,03 €</b>	<b>281 093,56 €</b>
Circuitos especiais . município	291 823,20 €	268 808,75 €	265 126,44 €
Circuitos especiais . contratualizados	18 900,00 €	19 148,28 €	15 967,12 €
<b>Custo por aluno</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>933,87 €</b>
Circuitos especiais . município	920,58 €	920,58 €	920,58 €
Circuitos especiais . contratualizados	-	-	1 228,24 €

Fonte: Município de Tavira, setembro 2016

No global o município de Tavira despende, anualmente cerca de 412.490€ em transporte escolar de 702 alunos, o que representa um custo médio por aluno de 587,59€.

**QUADRO 8.12 – TRANSPORTE ESCOLAR EM TAVIRA**

	2013/2014	2014/2015	2015/2016
<b>Número de alunos</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>702</b>
<b>Custo total</b>	<b>434 055,80 €</b>	<b>417 889,51 €</b>	<b>412 490,66 €</b>
<b>Custo por aluno</b>			<b>587,59 €</b>

Fonte: Município de Tavira, setembro 2016

## 8.7. SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO

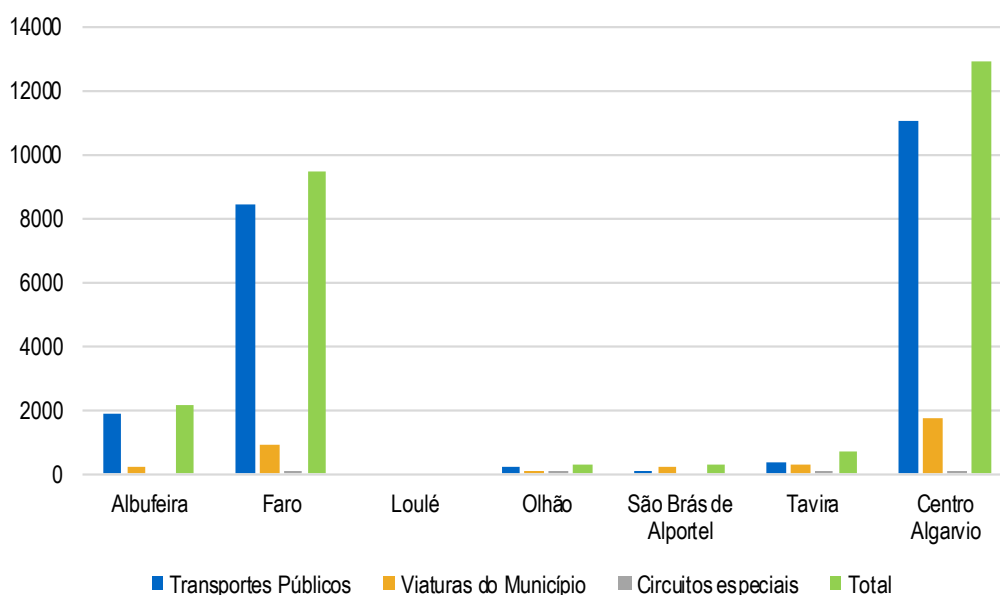
No presente subcapítulo pretende-se efetuar uma síntese do funcionamento do TE nos municípios do Centro Algarvio em termos de número de alunos transportados e de custos associados. Esta análise reporta-se ao ano letivo de 2015/2016, e não inclui o município de Loulé, por até ao momento não ter sido recebida qualquer informação deste município sobre a presente temática.

No ano letivo 2015/2016 em análise foram transportados e/ou subsidiados pelos municípios, cerca de 13.000 alunos, dos quais a grande maioria (11 mil alunos, o que corresponde a cerca de 85% do total) foram transportados em serviços regulares de transporte público, seguindo-se os alunos transportados em viaturas dos municípios (1.770 alunos) e os alunos transportados em circuitos especiais (117 alunos), a maioria dos quais ou por residir em locais isolados não abrangidos pela rede de transporte regular ou pelos circuitos de transporte escolar municipais ou por possuírem necessidades especiais, nomeadamente mobilidade reduzida, o que obriga a que o seu transporte seja efetuado em viaturas adaptadas para o efeito (ambulâncias).

Da análise da Figura 8.1 pode concluir-se que o transporte em serviços regulares de transporte público é o mais representativo em Albufeira, Faro e Olhão, sendo ultrapassado pelo número de alunos transportados em viaturas do município apenas em São Brás de Alportel (cerca de 80% dos alunos que beneficiam de transporte escolar neste município são transportados em viaturas municipais). Em Tavira a distribuição dos alunos pelas diversas tipologias de transporte escolar identificadas é mais equilibrada com cerca de 41% dos alunos a serem transportados em viaturas municipais e 57% em serviços de transporte regular da EVA ou da CP.

O peso do transporte em circuitos especiais é quase residual na maioria dos municípios, sendo mais elevado em Tavira (1,9%) e não se registando a existência desta tipologia de serviço em Albufeira e São Brás de Alportel.

**FIGURA 8.1 – ALUNOS BENEFICIÁRIOS DE TRANSPORTE ESCOLAR NOS MUNICÍPIOS DO CENTRO ALGARVIO**



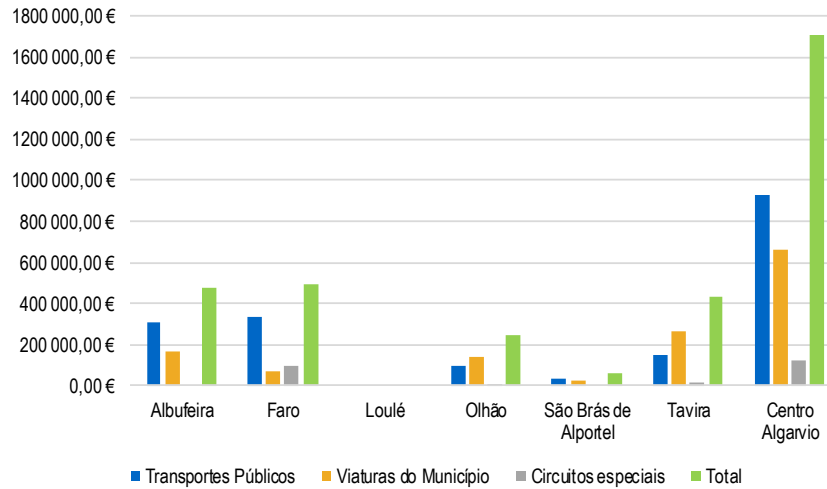
Fonte: Municípios do Centro Algarvio, 2016

Em 2015/2016 o valor anual dos custos de transporte escolar nos municípios do Centro Algarvio era de cerca de 1.706.951,1€, dos quais 927.710,7€ (54%) se reportam a custos com transporte de alunos em serviços de transporte coletivo (rodoviário, ferroviário e fluvial) e 658.504,3€ (39%) a alunos em viaturas dos municípios. - Figura 8.2.

O custo com alunos em circuitos especiais ascende aos cerca de 120 mil euros, o que representa cerca de 7% dos custos totais.

Esta tendência é generalizada para todos os municípios em análise, à exceção de Tavira, onde o custo com o transporte escolar em viaturas municipais é superior ao do transporte público, representando cerca de 62% dos custos deste município com transporte escolar.

**FIGURA 8.2 – CUSTOS ANUAIS DOS MUNICÍPIOS DO CENTRO ALGARVIO COM O TRANSPORTE ESCOLAR – 2015/2016**



Fonte: Municípios do Centro Algarvio, 2016

Analisando o custo médio por aluno (Figura 8.3) constata-se que o custo de transporte escolar em circuitos de transporte escolar é superior em todos os municípios ao custo médio por aluno transportado em qualquer uma das outras tipologias de transporte escolar, sendo 17 vezes superior em Faro (cerca de 957€/aluno quando o custo por aluno em transporte coletivo é de aproximadamente 40€ e em viaturas por município pouco ultrapassa os 70€.

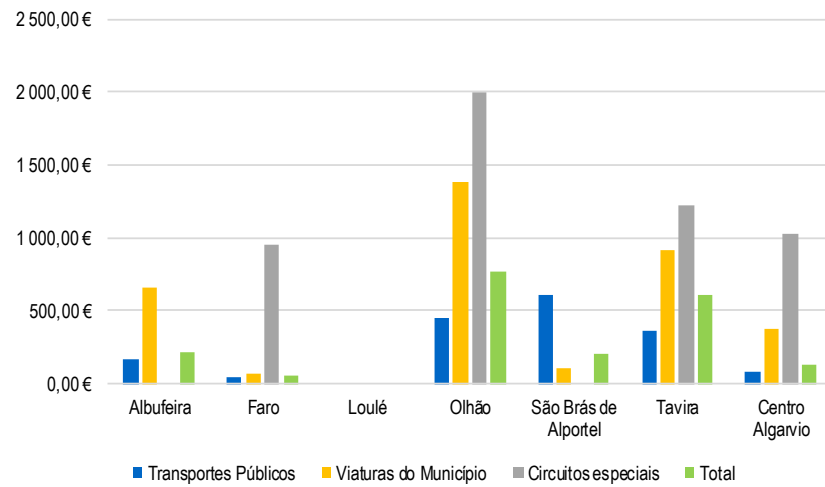
É no entanto Olhão que apresenta um custo por aluno em transporte especial mais elevado – cerca de 2.000 euros/aluno, fruto deste transporte ser efetuado em ambulâncias com capacidades reduzidas e sem que possa existir ganhos de eficiência na junção de percursos ou circuitos. Também em Tavira os circuitos especiais apresentam custos por aluno bastante elevados ascendendo aos 1.228€.

É igualmente de referir que os custos médios de tipologia de transporte variam significativamente de município para município, em especial os relativos ao transporte assegurado por viaturas municipais, o que poderá estar relacionado com o processo de apuramento dos custos de cada município.

Assim os custos mais elevados são apresentados por Olhão com o valor médio relativo ao transporte de alunos em viatura própria superior a 1.300€. Nos restantes municípios os valores variam ainda assim significativamente, sendo da ordem dos 920€/aluno em Tavira e de 663€/aluno em Albufeira, para em São Brás de Alportel e Faro serem bastante mais baixos - 108€/aluno e 71€/aluno respetivamente.

No transporte escolar em serviços regulares (rodoviário, ferroviário e fluvial) os custos por aluno transportado apresentam menores variações com São Brás de Alportel a apresentar o valor mais elevado - 607€/aluno, fruto da sua localização periférica no contexto do Centro Algarvio que obriga a deslocações maiores para acesso a determinados estabelecimentos escolares localizados em Faro ou Olhão, por exemplo. Olhão e Tavira apresentam valores na ordem dos 456€ e 368€ por aluno enquanto Albufeira e Faro são os municípios que menos custos por aluno têm nos transportes públicos - 163€ e 40€.

**FIGURA 8.3 – CUSTOS MÉDIOS ANUAIS DOS MUNICÍPIOS DO CENTRO ALGARVIO COM O TRANSPORTE ESCOLAR – 2015/2016**



Fonte: Municípios do Centro Algarvio, 2016



## 9. MODOS SUAVES

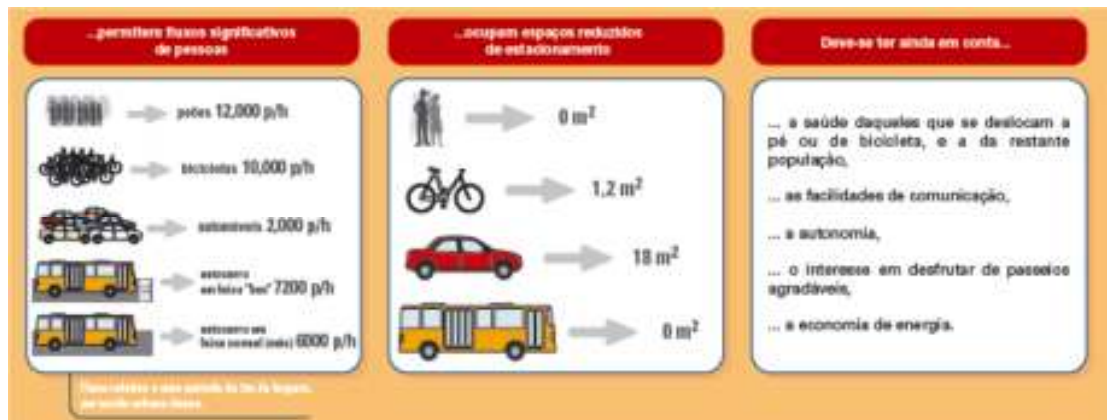
### 9.1. INTRODUÇÃO

Os modos suaves, vocacionados para deslocações de curta distância, constituem-se como uma alternativa importante nas deslocações urbanas, apresentando inúmeras vantagens para os utilizadores, para o ambiente e para a sociedade em geral, contribuindo para:

- **Eficiência do sistema de transportes**, dado que se constituem como modos mais rápidos em meios urbanos congestionados, permite uma maior flexibilidade de percursos, tem um baixo custo de aquisição e de manutenção e necessita de menor espaço para estacionamento (de bicicletas);
- **Saúde dos seus utilizadores**, ao promover a prática de exercício físico, atenua os níveis de sedentarismo (está provado que caminhar diariamente no mínimo 30 minutos reduz o risco de doenças cardiovasculares, obesidade, doenças oncológicas e osteoarticulares, com benefícios evidentes na melhoria na saúde física e mental e aumento do bem-estar);
- **Qualidade do ambiente urbano e eficiência energética do setor**, dado que pela redução das viagens motorizadas se contribui para a diminuição da emissão de poluentes atmosféricos, ruído e controlo energético.

Em suma, o pedonal e o ciclável são os modos mais eficientes em meio urbano, seguindo-se os modos motorizados.

FIGURA 9.1 – COMPARAÇÃO DA EFICIÊNCIA DOS MODOS SUAVES COM OS MODOS MOTORIZADOS



Fonte: O ruído e a cidade, Instituto do Ambiente, 2004

Os municípios assumem um papel importante na promoção de condições favoráveis à utilização dos modos suaves tendo vindo a realizar nos últimos anos importantes investimentos, nomeadamente na criação de infraestruturas de suporte a estas deslocações.

O crescimento das áreas urbanas para as periferias em detrimento dos núcleos urbanos consolidados, a ausência de serviços de apoio nas novas áreas em expansão, associados a um aumento da complexidade dos padrões de mobilidade da população são fatores que têm contribuído para uma menor utilização do modo pedonal. Relativamente ao modo ciclável, o recurso à sua utilização nas deslocações quotidianas é ainda reduzido, quer pela inexistência de uma verdadeira rede de percursos cicláveis na maioria dos principais aglomerados urbanos que permitam a sua utilização com

adequadas condições de conforto e segurança, quer mesmo por questões culturais associadas à falta de hábito de recurso a este modo de transporte.

Atente-se que a crise económica dos últimos anos deve ser encarada como uma oportunidade para a promoção destes modos de transporte, dado que se tem assistido a uma redução significativa das viagens motorizadas. Refere-se ainda a consciencialização, por parte da população, do impacto das viagens motorizadas na libertação de gases de efeito estufa que por si tem contribuído para a adoção de comportamentos ambientalmente responsáveis, no qual a bicicleta poderá desempenhar um grande protagonismo.

Nesse contexto, é fundamental garantir infraestruturas pedonais e cicláveis adequadas às principais necessidades de mobilidade, considerando a utilização destes modos *per se*, ou como modos de acesso a outros modos de transporte.

A caracterização da rede de infraestruturas existentes e previstas tem como base a informação disponibilizada pelos municípios do Centro Algarvio. A análise da procura dos modos suaves suportou-se nos resultados do Inquérito à Mobilidade desenvolvido no âmbito do EMI para o modo pedonal e nos dados do STRAVA para as deslocações cicláveis.

A atratividade do ambiente urbano é um fator determinante para a realização de viagens pedonais, pelo que é importante assegurar boas condições de conforto e segurança, tais como orografia favorável, largura mínima dos passeios, espaço de circulação desobstruído, boas condições de iluminação pública, pavimento confortável e bom estado de conservação.

## 9.2. MODO CICLÁVEL

### 9.2.1. Nota Introdutória

O modo ciclável é frequentemente encarado como uma forma de deslocação alternativa e, por essa razão, remetido para segundo plano comparativamente aos meios despendidos para resolver os problemas inerentes aos restantes modos.

Ora, sendo este passível de competir com qualquer outra forma de deslocação de curta distância e materializando uma alternativa bastante compensatória, pelas vantagens económicas, ambientais e benefícios de saúde subjacentes à sua utilização, é fundamental proceder a um diagnóstico integrado que se apresenta neste capítulo.

Contudo, é de registar que a procura associada a este modo de transporte se encontra maioritariamente relacionada com os motivos “desporto” e “lazer”, sendo pouco expressivo o peso da sua utilização na cadeia regular de viagens, em especial nas deslocações de carácter interconcelhio.

Como principais tarefas pretende-se proceder à identificação e caracterização dos principais percursos cicláveis existentes e dos eixos, municipais e intermunicipais, com maior potencial de transferência das deslocações para este modo.

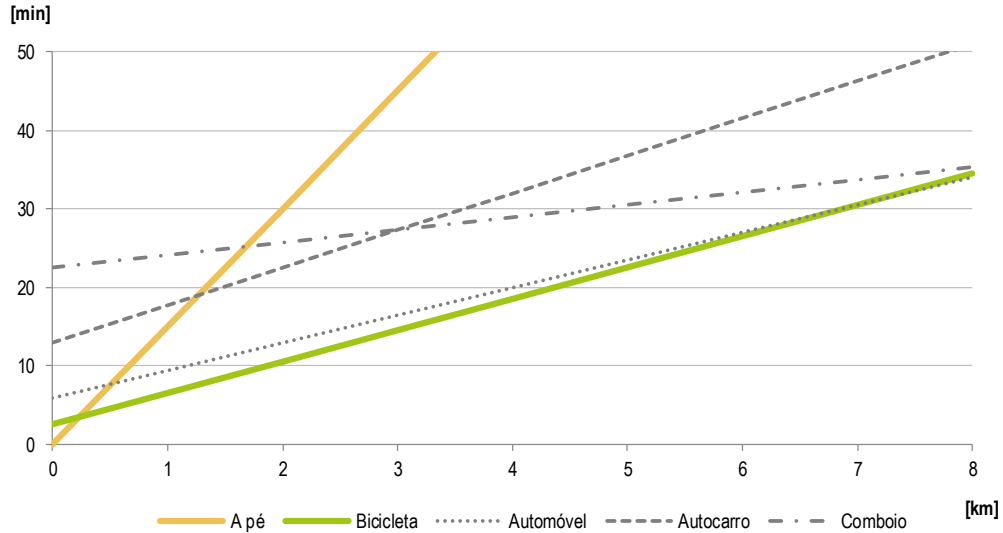
Como principais fatores que exercem influência sobre a escolha da bicicleta e, conseqüentemente, sobre a quota que representa na repartição modal destacam-se:

- Razões sociais e culturais históricas;
- Condições climatéricas e orográficas;
- Tipos e características das infraestruturas, destacando as condições de segurança e continuidade dos percursos;
- Envolvente urbana, volume e velocidade de tráfego motorizado.

Apesar de ser vista como uma alternativa de deslocação económica e ambientalmente sustentável, com benefícios para a saúde e benefícios financeiros evidentes, considera-se que a bicicleta apenas é competitiva, regra geral, em distâncias

inferiores a 10 km (Figura 9.2), pelas velocidades de circulação reduzidas (cerca de 20 km/h) e esforço despendido durante a locomoção.

FIGURA 9.2– COMPARAÇÃO DOS TEMPOS DE DESLOCAÇÃO ENTRE O MODO CICLÁVEL E OS RESTANTES MODOS



Fonte: Adaptado de Comissão Europeia (2000) "Cidades para Bicicletas, Cidades de Futuro"

Conclui-se, portanto, que as infraestruturas existentes devem ter subjacentes normas de conceção, que devem salvaguardar as necessidades específicas de mobilidade que os ciclistas possuem e, assim, contribuir para que a bicicleta seja, mais do que competitiva, uma alternativa atrativa a curtas distâncias.

Em Portugal, é evidente o papel pouco significativo que este modo de transporte desempenha na cadeia quotidiana de viagens, sendo utilizado como alternativa de deslocação essencialmente associada a motivos de recreio e lazer.

Relativamente ao território do Centro Algarvio o mesmo apresenta características diferenciadas para utilização deste modo de transporte. A faixa litoral com características orográficas mais favoráveis à utilização deste modo, e uma faixa mais interior – o barrocal, cujas características orográficas propiciam a sua utilização mais para fins turísticos e recreio e lazer.

Percursos existentes e previstos e equipamentos de apoio

No âmbito do anterior Quadro Comunitário foi criado o projeto da Ecovia do Litoral do Algarve que percorre todo o litoral da região, numa extensão de 214Km desde o Cabo de São Vicente (Vila do Bispo) até Vila Real de Santo António, atravessando, todos os concelhos do território do Centro Algarvio à exceção de São Brás de Alportel.

Este projeto, que incluía três outras ecovias (Guadiana, Costa Vicentina e Interior) visava:

- Dotar a região de uma infraestrutura de qualidade;
- Colocar o Algarve no mapa das Vias Verdes Europeias;
- Criar uma infraestrutura com a capacidade de incrementar de forma ambientalmente sustentável a fruição do território;
- Aumentar a qualidade e a intensidade de circulação não motorizada entre núcleos urbanos.

FIGURA 9.3 – ESQUEMA DIRETOR DAS ECOVIAS DO ALGARVE



Fonte: AMAL – Comunidade Intermunicipal do Algarve

Este projeto é da responsabilidade da AMAL enquanto entidade gestora cabendo aos municípios a responsabilidade de execução das empreitadas e manutenção das infraestruturas.

O nível de concretização da Ecovia do Litoral é diferenciado entre os vários municípios do Centro Algarvio, sendo que existem vários troços concretizados em via dedicada e outros onde a ecovia é em via partilhada, só é reconhecível pela marcação horizontal de cor azul no pavimento e pela sinalização vertical criada especificamente para este projeto e colocada em alguns locais estratégicos. Existem ainda diversos troços em antigos caminhos rurais de terra batida, onde apenas existe sinalização vertical.

FIGURA 9.4 – ECOVIA DO LITORAL



Fonte: Municípios do Centro Algarvio, agosto 2016

Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável – Centro Algarvio

Fase 1 – Caracterização e Diagnóstico

Atendendo a que a Ecovia deve ser considerada como a espinha dorsal da rede ciclável intermunicipal da região do Algarve, potenciando as deslocações pendulares, considera-se que é necessário retomar este projeto, no sentido de avaliar os troços que atualmente se realizam em via partilhada ou em terra batida. Note-se que, no caso específico dos troços em via partilhada sinalizados com as marcações de cor azul, estas foram desaparecendo com o tempo, existindo locais sem qualquer identificação, o que dificulta a sua utilização. Acresce ainda que alguns dos troços partilhados se realizam em vias urbanas com volumes de tráfego significativos em que se considera deverá ser repensada a possibilidade de criação de via dedicada. Outro aspeto significativo prende-se com o estado de degradação de alguma sinalização vertical.

Para além da ecovia supracitada, vários municípios do Centro Algarvio têm vindo a concretizar alguns percursos cicláveis de caráter municipal e que se descrevem seguidamente.

Em **Albufeira**, e para além da Ecovia do Litoral que atravessa longitudinalmente todo o município, desde a zona dos Salgados/Galé até aos Olhos de Água, ao longo da EM526 e da Estrada de Albufeira, a rede ciclável municipal é constituída por mais 3 troços, dois dos quais articulados com a Ecovia, a saber: (i) um junto à Marina que se inicia na Rua das Caravelas e contorna o empreendimento de apartamentos localizado na Rua Duarte Pacheco Pereira articulando com a Ecovia do Litoral; (ii) outro que liga a Avenida dos Descobrimentos à zona do parque de campismo de Albufeira e que é paralela à EN395; (iii) o terceiro e mais extenso inicia-se em Montechoro, junto às escolas seguindo o seu percurso pelo caminho dos Brejos, CM128, Torre da Mosqueira estendendo-se até à rotunda de ligação à EN125, não se articulando com outros percursos cicláveis.

FIGURA 9.5 – REDE CICLÁVEL EXISTENTE EM ALBUFEIRA



Fonte: Município de Albufeira, 2016

De referir que a generalidade do traçado da Ecovia do Litoral no município de Albufeira desenvolve-se em vias de utilização partilhada, sendo que em algumas das mesmas se registam níveis de tráfego rodoviário significativos. São exemplos desta situação os troços ao longo da EM526 e Estrada de Albufeira os quais registam alguma procura e, face aos volumes de tráfego registados nestas vias e ao seu perfil, carecem da melhoria das condições de circulação para os ciclistas através do estudo da possibilidade de concretização de pistas segregadas.

Note-se ainda que a sinalização vertical da Ecovia do Litoral encontra-se, nalguns locais, bastante degradada, necessitando de substituição, como se pode observar na **Erro! A origem da referência não foi encontrada.6**, onde se apresenta igualmente uma imagem da ecovia em via partilhada, sinalizadas apenas horizontalmente com um traço azul.

**FIGURA 9.6 – FOTOGRAFIAS DA REDE CICLÁVEL DE ALBUFEIRA**



**SINALIZAÇÃO VERTICAL DA ECOVIA EM ALBUFEIRA**



**ECOVIA EM ALBUFEIRA**



**FAIXA CICLÁVEL NA MARINA DE ALBUFEIRA**



**PISTA CICLÁVEL EM ALBUFEIRA**



**POSTO DE ALUGUER DE BICICLETAS ELÉTRICAS -  
SALGADOS**



**PARQUEAMENTO DE BICICLETAS – PRAIA DOS  
SALGADOS**

## Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável – Centro Algarvio

### Fase 1 – Caracterização e Diagnóstico

Apesar da orografia do concelho se constituir como uma condicionante ao recurso a este modo de transporte nas deslocações quotidianas, existe potencial para a concretização de alguns percursos de ligação entre os principais aglomerados, designadamente entre Albufeira e Ferreiras servindo no seu percurso alguns polos de comércio e serviços e equipamentos (e.g. parque de campismo, estação ferroviária de Albufeira-Ferreiras).

O município tem vindo a colocar equipamentos para estacionamento de bicicletas na via pública, os quais se encontram identificados na figura anterior. Para além destes parqueamentos, existem ainda outros localizados junto a alguns estabelecimentos hoteleiros que não se encontram na figura anterior. Igualmente de frisar que vários empreendimentos turísticos localizados na zona da Galé/Salgados disponibilizam bicicletas elétricas para aluguer aos hóspedes.

No município de **Faro** a rede de percursos cicláveis é constituída pela Ecovia do Litoral, a qual na sua generalidade se desenvolve em vias partilhadas ou em caminhos secundários de terra batida, estabelecendo a ligação entre importantes polos geradores/attractores de viagens, como a Ilha de Faro, o Aeroporto e o Polo de Gambelas da Universidade do Algarve, as Pontes de Marchil e segue o percurso paralelo à linha do caminho-de-ferro até ao centro da Cidade. Na cidade segue o seu percurso pela Avenida Comunidade Lusíada, atravessa o centro histórico, segue a partir do centro da cidade percurso Avenida Eng.º Joaquim Lopes Belchior e tem o seu término na rotunda do Instituto Português da Juventude, efetuando a ligação ao município de Olhão.

A rede ciclável do município é ainda constituída:

- Percurso ciclável urbano de Faro em via dedicada (pista ciclável), que estabelece a ligação entre a Rotunda do IPJ e a rotunda da Ribeira das Lavadeiras, junto ao Complexo Desportivo de Faro, numa extensão de 6,7Km. O traçado desenvolve-se quase todo em duas vias separadas (pistas cicláveis unidireccionais), sendo que na Rua do troço de atravessamento da Rua do Cais se desenvolve em via única (pista ciclável bidirecional). O troço do percurso ciclável apresenta na Avenida Aníbal Cruz Guerreiro é coincidente com o da Ecovia do Litoral do Algarve. Note-se que alguns troços deste percurso ciclável necessitam de intervenções de reabilitação do pavimento e pintura.
- Percurso ciclável em via dedicada (pista ciclável) que estabelece a ligação do Parque das Cidades (junto ao Estádio do Algarve) à rotunda da estação de tratamento da Algar.

A rede ciclável existente (Ecovia e rede municipal) é apresentada na Figura 9.7, podendo concluir-se, da análise da mesma, a não existência de uma verdadeira rede ciclável, contínua e coerente, que permita a utilização deste modo de transporte, de forma segura em todo o território da cidade de Faro e que potencie este modo de transporte nas deslocações quotidianas de curta distância. O restante território do município não dispõe de infraestruturas cicláveis.

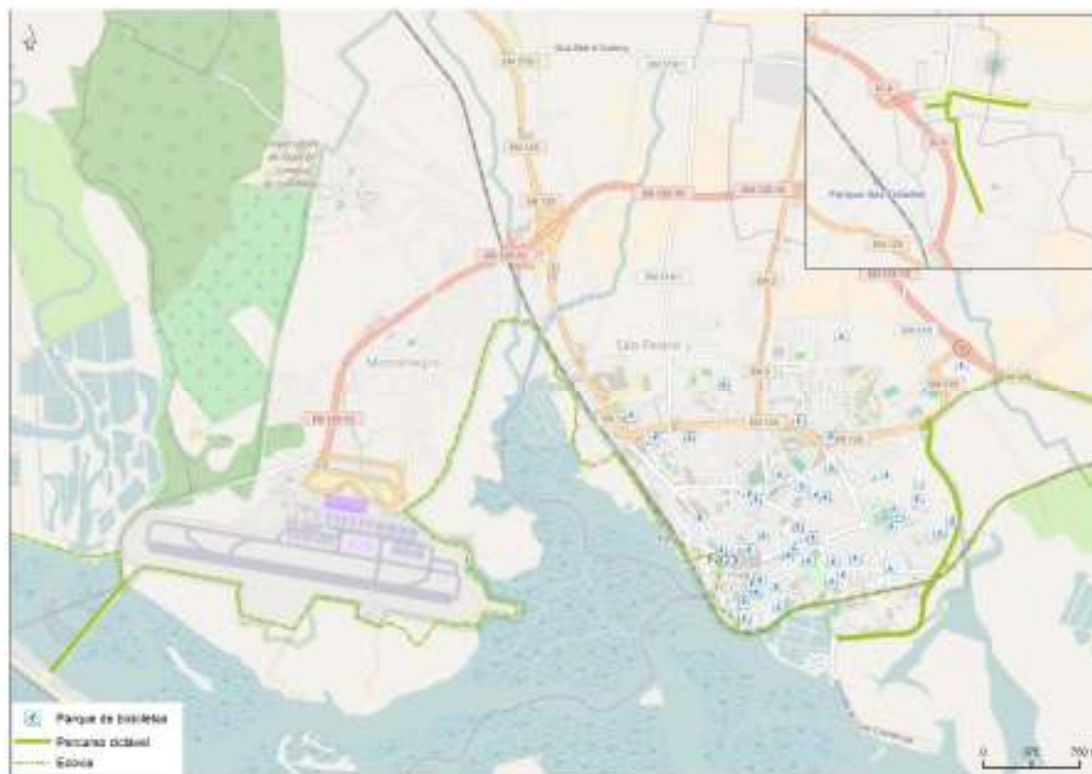
**FIGURA 9.7 – FOTOGRAFIAS DA REDE CICLÁVEL DE FARO**



Fonte: PMT de Faro, outubro 2014

Em Faro existem ainda 45 locais de parqueamentos de bicicletas, localizados na cidade e que, muito embora não servindo de forma direta os percursos cicláveis existentes, permitem o estacionamento de bicicletas junto das zonas comerciais e de serviços, promovendo assim a utilização deste modo em meio urbano.

FIGURA 9.8 – REDE CICLÁVEL EXISTENTE NO MUNICÍPIO DE FARO



Fonte: Município de Faro, agosto de 2016 e PMT de Faro, outubro 2014

Em Loulé, os percursos cicláveis concentram-se nos aglomerados de Vilamoura e Quarteira, apresentando-se os mesmos na **Erro! A origem da referência não foi encontrada.**10. A ecovia do Litoral do Algarve atravessa o território deste município longitudinalmente nas freguesias de Almancil e Quarteira, desenvolvendo-se, entre a Quinta do Lago e Quarteira em via partilhada (via banalizada), e em via dedicada (pista ciclável) no restante território do município de Loulé.

FIGURA 9.9 – FOTOGRAFIAS DA REDE CICLÁVEL DE VILAMOURA



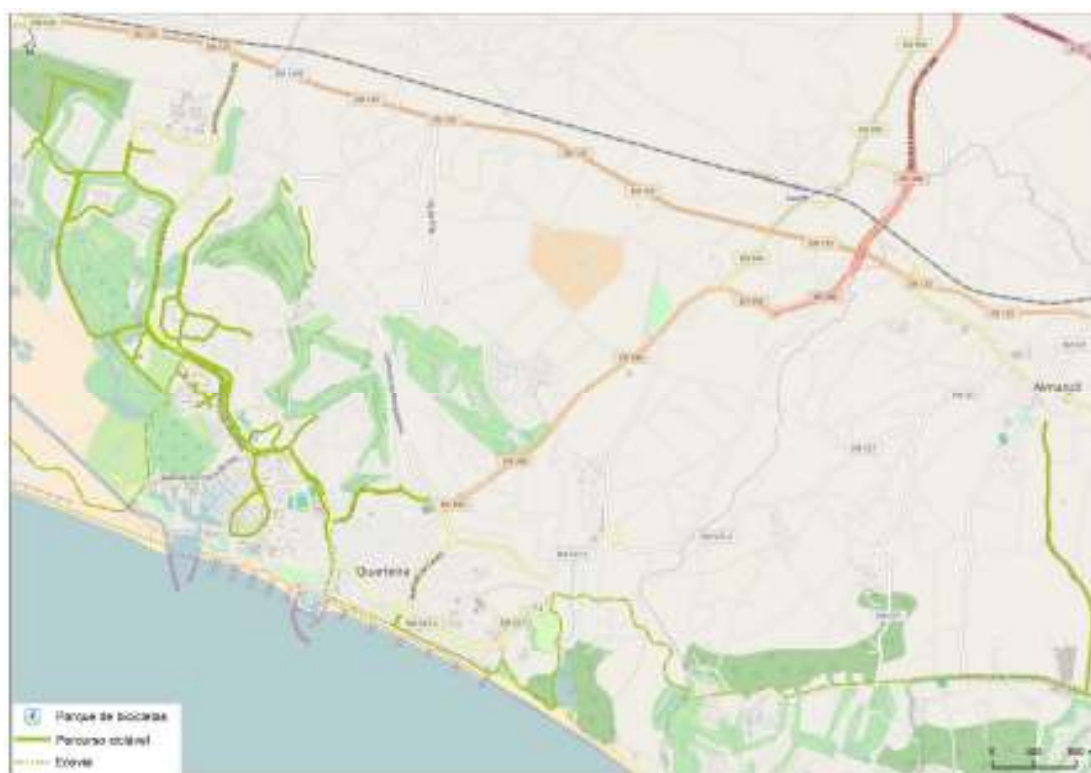
Para além da Ecovia, o município tem vindo a apostar na criação de uma rede de percursos cicláveis urbanos em Vilamoura, a qual apresenta uma extensão de cerca de 22Km e estabelece a ligação entre os principais polos geradores/attractores de viagens deste aglomerado (i.e., polos de concentração de comércio e serviços, praias, marina,



hotéis e aldeamentos turísticos), constituindo-se como uma rede de referência em toda a região. Quase todos os percursos são em vias segregadas (pistas e faixas cicláveis), sendo que em alguns troços as vias cicláveis são partilhadas com os peões.

Para além das ligações cicláveis de Vilamoura, existe ainda um percurso que estabelece a ligação deste aglomerado a Quarteira através de uma pista junto ao eixo Estrada de Quarteira / Avenida Carlos Mota Pinto. Em Quarteira este percurso articula-se com a Ecovia do Litoral do Algarve.

**FIGURA 9.10 – REDE CICLÁVEL EXISTENTE NO MUNICÍPIO DE LOULÉ**



Fonte: Município de Loulé, agosto de 2016

Estes percursos cicláveis assumem uma vocação mista, assegurando não só deslocações urbanas entre importantes locais do aglomerado de Vilamoura, mas também a ligação a Quarteira e às praias. Note-se que, no período de verão a acessibilidade às praias é muito relevante não só no município de Loulé como para todo o Algarve.

Existe ainda um percurso ciclável que liga a zona de Quinta do Lago ao centro do aglomerado de Almancil, e que se desenvolve em via dedicada. Este percurso estabelece uma ligação importante deficitária em termos de transportes públicos, pelo que o modo ciclável contribui para suprir esta carência. Note-se que na sede de concelho não existem quaisquer vias cicláveis.

De referir que no sentido de promover a utilização do modo ciclável a autarquia tem vindo a colocar alguns parqueamentos de bicicletas no espaço público, destacando-se ainda a iniciativa de colocação de em todas as escolas do município.

Em **Olhão**, e para além da Ecovia do Litoral do Algarve existe também um percurso ciclável na Rua Calouste Gulbenkian, entre o Parque de Campismo (na zona da Quinta do Marim) e o viaduto de acesso à Zona Industrial de Olhão, com uma extensão total de 700 metros em via dedicada (pista ciclável).

**FIGURA 9.11 – FOTOGRAFIAS DA REDE CICLÁVEL DE OLHÃO**



Fonte: Google maps, setembro 2016

A Ecovia do Litoral do Algarve em Olhão, desenvolve-se, na grande maioria do seu traçado em via partilhada (via banalizada), sendo exceção o troço da zona de Marim que deverá desenvolver-se em via segregada (pista ciclável). O percurso da Ecovia encontrava-se sinalizado na generalidade dos troços urbanos com marca horizontal azul (à semelhança do que acontece noutros municípios) e com sinalização vertical específica. Relativamente à linha azul, esta marcação desapareceu em muitos dos troços, o que dificulta a identificação da do percurso.

**FIGURA 9.122– REDE CICLÁVEL EXISTENTE NA CIDADE DE OLHÃO**



Fonte: Município de Olhão, setembro 2016

O município tem vindo a desenvolver um esforço de promoção dos modos cicláveis no centro da cidade, com a implementação de diversos parqueamentos para bicicletas, todos localizados na zona ribeirinha e no centro histórico de Olhão, de forma a facilitar o acesso, neste modo de transporte, a serviços e comércio.

Inserida no Programa Polis da Ria Formosa, encontra-se prevista a construção do Parque Ribeirinho Poente de Olhão, na Avenida 5 de Outubro, que inclui a concretização de uma pista ciclável cujo traçado poderá igualmente ser incluído na Ecovia do Litoral do Algarve.

**São Brás de Alportel** é o único município do Centro Algarvio não atravessado pela Ecovia do Litoral. No entanto possui, na sede de concelho, cerca de 6,5 km de percursos cicláveis que, como se pode observar pela análise da **Erro! A origem da referência não foi encontrada.** 13 ligam a escola secundária pela Circular Norte à rotunda do Intermarché, seguindo depois para o centro da cidade. Da Circular Norte saem ainda dois troços que ligam esta ao campo de jogos e a outros locais na zona norte da cidade, permitindo a ligação aos principais polos geradores/atratores do município.

FIGURA 9.13 – REDE CICLÁVEL EXISTENTE NO MUNICÍPIO DE SÃO BRÁS DE ALPORTEL



Fonte: Município de São Brás de Alportel, julho 2016

FIGURA 9.14 - FOTOGRAFIAS DA REDE CICLÁVEL DE SÃO BRÁS DE ALPORTEL



No concelho de **Tavira**, a Ecovia do Litoral do Algarve atravessa o concelho na longitudinal, estabelecendo a ligação entre os principais aglomerados da faixa litoral do município (Santa Luzia, Tavira e Cabanas de Tavira), ainda que em alguns dos troços (nomeadamente na cidade de Tavira), esta se desenvolva em via partilhada (via banalizada).

O município tem vindo a realizar investimentos na construção de alguns percursos cicláveis, no sentido de criar uma verdadeira rede ciclável municipal, nomeadamente entre Tavira e Santa Luzia, entre Cabanas de Tavira e Conceição e ainda entre a cidade de Tavira e o Cais de Quatro Águas, para além de um percurso urbano no centro histórico de Tavira. Estes percursos estão representados na **Erro! A origem da referência não foi encontrada.15**.

FIGURA 9.15 – REDE CICLÁVEL EXISTENTE NO MUNICÍPIO DE TAVIRA



Fonte: Município de Tavira, setembro 2016

Os percursos atualmente existentes permitem potenciar a utilização deste modo de transporte em algumas deslocações pendulares da população, uma vez que estabelecem ligações entre importantes polos populacionais do município.

Para além dos investimentos em percursos cicláveis, o município tem vindo ainda a implementar parqueamentos de bicicletas nos principais aglomerados urbanos servidos pelos percursos cicláveis existentes.

FIGURA 9.16 - FOTOGRAFIAS DA REDE CICLÁVEL DE TAVIRA



FAIXA CICLÁVEL LUZ DE TAVIRA - TAVIRA



PARQUEAMENTO DE BICICLETAS EM TAVIRA

Em construção encontra-se já a extensão do percurso ciclável de Conceição que visa ligar os dois troços atualmente existentes e estender os mesmos percorrendo todo o aglomerado urbano.

No Quadro 9.1 apresenta-se uma  **síntese dos percursos cicláveis**  nos municípios do Centro Algarvio, concluindo-se pela existência de cerca de 156 km de percursos cicláveis, a grande maioria das quais se desenvolvem em vias banalizadas (aproximadamente 104 km), muitas das vezes em partilha com vias rodoviárias de elevado volume de tráfego, mal sinalizadas e que oferecem pouca segurança aos utilizadores.

De referir ainda a existência de 50 km de pistas cicláveis, grande parte das quais (24,9 km) localizadas no concelho de Loulé (aglomerados de Vilamoura, Quarteira e Quinta do Lago). Iguamente de referir a existência de uma extensão significativa de pistas cicláveis em Albufeira (7,7km), Faro (7,6km) e São Brás de Alportel (6,5km). Nos concelhos de Olhão e Tavira a extensão destas pistas é de 0,7km e 1,8km, respetivamente.

Complementa a rede ciclável do Centro Algarvio 5,75km de faixas cicláveis localizadas nos concelhos de Albufeira (1,9km), Loulé (1,19km) e Tavira (1,5km).

Inicialmente muitos dos percursos cicláveis, incluindo a Ecovia do Algarve, eram utilizados essencialmente com fins de recreio e lazer. Contudo, em muitos municípios tem-se vindo a apostar na criação de percursos cicláveis urbanos e interurbanos (ligação entre aglomerados urbanos) que possibilitam o recurso a este modo de transporte nas deslocações quotidianas. Estes percursos apresentam assim uma função mista, porquanto tenham sido desenhados para servir zonas essencialmente turísticas, assumem hoje um papel relativamente importante nas deslocações pendulares da população, ligando aglomerados urbanos importantes desta sub-região e permitindo o acesso a zonas de grande concentração de equipamentos, comércio e serviços nas quais, devido ao esforço dos municípios, existem diversos parqueamentos de bicicletas que suportam e facilitam estas deslocações.

Note-se a função eminentemente de mobilidade urbana dos percursos cicláveis de São Brás de Alportel e Vilamoura, que visam essencialmente ligar os principais equipamentos de ensino e desporto existentes no município e estes ao centro da cidade.

QUADRO 9.1 – PRINCIPAIS PERCURSOS CICLÁVEIS EXISTENTES NOS MUNICÍPIOS DO CENTRO ALGARVIO

Municípios	Tipologia (km)				Função		
	Via banalizada <sup>8</sup>	Faixa ciclável <sup>9</sup>	Pista ciclável <sup>10</sup>	Total	Mista	Mobilidade urbana	Recreio e lazer
Albufeira	21,2	1,9	7,7	30,8	x		x
Faro	17,8	0	7,6	25,3	x		x
Loulé	19,9	1,19	24,9	45,9			
Olhão	21	0	0,7	21,7			x
São Brás de Alportel	0	1,16	4,9	6,5	x	x	x
Tavira	22,6	1,5	1,8	25,9	x	x	x
<b>Centro Algarvio</b>	<b>102,5</b>	<b>5,75</b>	<b>47,6</b>	<b>156,1</b>			

Fonte: EMI (2012) e Municípios do Centro Algarvio (2016)

Relativamente à presença de equipamentos para estacionamento das bicicletas junto às interfaces de transportes verifica-se a existência dos mesmos em algumas estações e apeadeiros (e.g. estação de Albufeira-Ferreiras), contudo, a generalidade destas infraestruturas não dispõe ainda destes equipamentos, pelo que se deverá constituir como uma aposta estratégica no horizonte do PAMUS do Centro Algarvio. Ainda de referir que os parqueamentos existentes são abertos e não protegidos.

### 9.2.2. Sistemas partilhados de bicicletas

O único sistema partilhado de bicicletas existente no Centro Algarvio é o *Vilamoura Public Bikes*, gerido pela Inframoura e o qual pode ser utilizado em toda a área de Vilamoura, tanto nas zonas comerciais/turísticas como nas residenciais. As bicicletas utilizadas por este sistema foram concebidas exclusivamente para Vilamoura, com o objetivo de serem de manuseamento cómodo e fácil.

Este serviço é exclusivo a clientes da Inframoura e funciona através da aquisição de um cartão pessoal, que é reconhecido pelo sistema numa relação de um-para-um entre cliente e bicicleta. Cada utilização tem um período que não pode exceder os 45 minutos, descontando-se o eventual tempo utilizado para além deste período do valor da caução paga.

A adesão ao sistema pode ser efetuada por 1 mês, 3 meses ou 1 ano, sendo o custo mensal de 20,00€, o trimestral de 25,00€ e o anual de 35,00€. O valor da caução é de 5,00€ (mensal e trimestral) ou de 10,00€ (anual).

O *Vilamoura Public Bikes* cobre a totalidade da rede ciclável de Vilamoura, estando distribuído por um total de 41 estações, com um total de 336 pontos de ancoragem:

- 1 com 20 pontos de ancoragem;
- 2 com 16 pontos de ancoragem;
- 9 com 10 pontos de ancoragem;
- 8 com 8 pontos de ancoragem;
- As restantes 21 com 6 pontos de ancoragem.

<sup>8</sup> Via banalizada: coexistência - o ciclista partilha o espaço com o tráfego motorizado, o percurso apresenta sinalização horizontal indicativa da presença de ciclistas.

<sup>9</sup> Faixa ciclável: separação visual - o ciclista dispõe do seu espaço de circulação delimitado contíguo à faixa de rodagem.

<sup>10</sup> Pista ciclável: separação física - o ciclista é fisicamente segregado da circulação motorizada mediante uma infraestrutura ciclável dedicada.

O sistema assenta numa rede conexas e contínua, sinalizada, com uma extensão de cerca de 20 km, sendo o mesmo apresentado na **Erro! A origem da referência não foi encontrada.17**.

FIGURA 9.17 – MAPA DO SISTEMA PARTILHADO DE BICICLETAS *VILAMOURA PUBLIC BIKES*



Fonte: Adaptado de <http://www.inframoura.pt/pt/rede>, setembro de 2016

### 9.2.3. Transporte de bicicletas nos transportes públicos

A complementaridade entre o modo ciclável e os TP revela-se como um dos aspetos essenciais para promover uma mobilidade urbana multimodal sustentável no Centro Algarvio, pelo que o transporte de bicicletas nos transportes públicos constitui-se como um fator de atratividade tanto para o modo ciclável como para a utilização do transporte público.

Na área de intervenção do PAMUS do Centro Algarvio apenas o transporte ferroviário permite o transporte de bicicletas, muito embora na linha do Algarve este serviço se efetue com alguns constrangimentos face ao material circulante em

serviço. Este serviço permite que cada passageiro transporte uma bicicleta de forma gratuita, desde que autorizados pelo operador de revisão e venda, e não coloquem em risco o bom funcionamento da operação. O transporte apenas é permitido em carruagens e locais designados para o efeito.

Na rede de expressos rodoviários que serve o Centro Algarvio apenas é possível o transporte de bicicletas desdobráveis e embaladas, sendo as mesmas consideradas bagagem pessoal e transportadas na bagageira.

Nos serviços interurbanos da EVA e nos serviços urbanos de transporte coletivo de passageiros não é permitido o transporte de bicicletas.

#### 9.2.4. Procura do modo ciclável

Como referido anteriormente a procura deste modo de transporte, nomeadamente nas deslocações quotidianas é ainda muito pouco expressiva, sendo a sua quota na repartição modal muito reduzida.

Acresce que a quantificação da procura do modo ciclável é difícil, sendo por isso necessário recorrer a fontes de informação alternativas aos tradicionais inquéritos realizados no âmbito dos planos de mobilidade sustentável. Assim, no presente estudo recorreu-se aos dados do STRAVA, que permite a quantificação das viagens declaradas por um conjunto de utilizadores que recorrem à utilização desta aplicação.

De salientar que a interpretação dos dados de procura apresentados no presente subcapítulo deve ser efetuada com as devidas reservas, uma vez que representa apenas as viagens declaradas pelos utilizadores desta aplicação.

Como se pode constatar dos dados apresentados no Quadro 9.2, desde 2013 que se registou um acréscimo significativo do número de viagens declaradas em todos os concelhos do Centro Algarvio. De frisar ainda que o maior número de viagens declaradas se regista nos municípios de Albufeira onde ascende às 10.005, Faro que ronda as 343 e Loulé que ascende às 4.060. Nos restantes municípios o valor anual é inferior às 60 viagens.

**QUADRO 9.2 – EVOLUÇÃO DAS VIAGENS REALIZADAS INICIADAS POR CONCELHO POR ANO**

Concelhos	2013	2014	2015	2016*
<b>Albufeira</b>	2.239	3.722	10.005	5.719
<b>Faro</b>	141	2	343	201
<b>Loulé</b>	1.658	235	4.060	3.063
<b>Olhão</b>	10	1	32	55
<b>São Brás de Alportel</b>	15	1	36	34
<b>Tavira</b>	4	0	25	16
<b>Total</b>	<b>4.626</b>	<b>4.094</b>	<b>18.355</b>	<b>11.368</b>

\*Os dados relativos a 2016 reportam-se apenas às viagens declaradas nos 6 primeiros meses do ano.

Fonte: Strava, 2016

Analisando a informação do Quadro 9.3 relativa às viagens declaradas em 2015 (ano mais recente para o qual se dispõe de dados para todo o ano), em função do motivo da mesma (pendular ou se realizada por motivo lazer) constata-se que:

- Nos concelhos de Albufeira (79%), de Loulé (77%) e de São Brás de Alportel (61%) a maioria das viagens reportam-se ao motivo lazer;
- Nos concelhos de Faro e Tavira, pelo contrário predominam as viagens pendulares com um peso de 56% e 60%, respetivamente;
- Em Olhão o peso de ambas as tipologias de viagem é semelhante (50%).



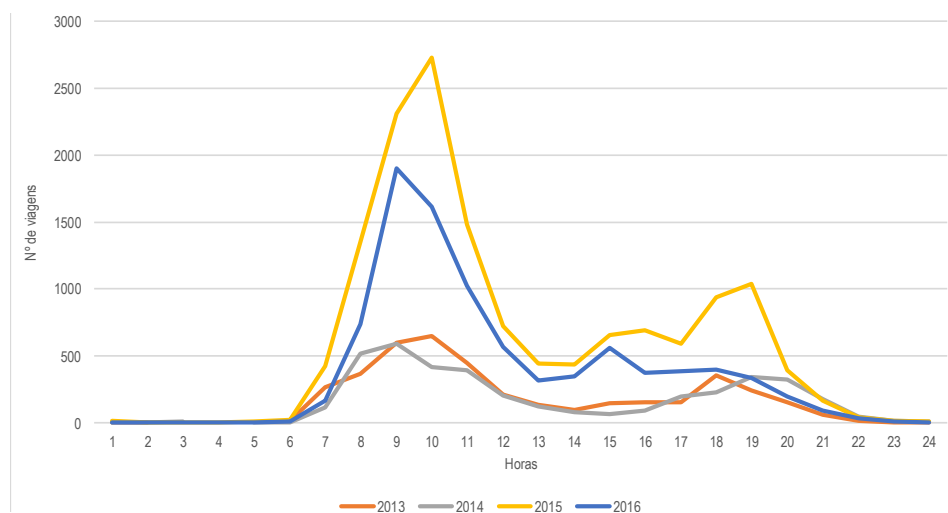
**QUADRO 9.3 – VIAGENS POR DECLARADAS POR MOTIVO LAZER E PENDULARES (2015)**

Concelhos	Lazer		Pendulares		Total
	Nº	%	Nº	%	
<b>Albufeira</b>	7.932	79%	2.073	21%	10.005
<b>Faro</b>	150	44%	193	56%	343
<b>Loulé</b>	3.137	77%	923	23%	4.060
<b>Olhão</b>	16	50%	16	50%	32
<b>São Brás de Alportel</b>	22	61%	14	39%	36
<b>Tavira</b>	10	40%	15	60%	25
<b>Total</b>	<b>11.267</b>	<b>78%</b>	<b>3.234</b>	<b>22%</b>	<b>14.501</b>

Fonte: Strava, 2016

No que concerne à distribuição horária das viagens (Figura 9.18), conclui-se sobre a persistência, ao longo dos anos, de um padrão regular de horário preferencial para a realização das mesmas, constatando-se que o período horário de maior procura é entre as 08h00 e as 10h00, concentrando, em 2015, 49,5% da procura, seguindo-o período compreendido entre as 17h00 e as 19h00 com 13,6% da procura. No período noturno (das 22h00 às 05h00) a procura é muito pontual e sem representatividade.

**FIGURA 9.18 – DISTRIBUIÇÃO HORÁRIAS DAS VIAGENS**



Fonte: Strava, 2016

A análise das origens/destino das viagens representada na Figura 9.19 permite concluir que os percursos com maior procura correspondem:

- No concelho de Albufeira à Av. Infante Dom Henrique, à Estrada de Albufeira na zona de Olhos de Água (troço coincidente com a Ecovia do litoral) e na Estrada de Santa Eulália que estabelece a ligação à Ecovia e na Rua da Torres da Medronheira (superiores a 200 viagens). Igualmente com procura significativa registo para a Praia dos Salgados/ Galé e Estrada dos Salgados (troços coincidentes com a Ecovia), na zona da Marina de Albufeira, Avenida

dos Descobrimentos (também sobre a Ecovia), Rua Almirante Gago Coutinho (arruamento de acesso restrito a residentes, Av. Dr. Francisco Sá Carneiro (na zona da Oura), e em diversos arruamentos urbanos na zona da Balaia e da Aldeia das Açoteias (entre 100 e 200 viagens);

- No concelho de Loulé, especificamente em Vilamoura na Marina também entre as 100 e 200 viagens.

FIGURA 9.19 – ORIGEM/DESTINO DAS VIAGENS REALIZADAS NO CENTRO ALGARVIO



Fonte: Strava, 2016

### 9.3. MODO PEDONAL

De uma forma geral, pode afirmar-se que o “andar a pé” se afigura uma alternativa competitiva para curtas distâncias (inferiores a 2/3 km), como se apresenta na Figura 9.2. Com efeito, considerando que o peão se desloca a uma velocidade média de 1,2 m/s (que pode descer até valores na ordem dos 0,8 m/s no caso da locomoção de utilizadores com mobilidade condicionada, como por exemplo os idosos), é possível percorrer 2 km em cerca de 30 minutos.

#### 9.3.1. Rede pedonal estruturante

##### 9.3.1.1. Município de Albufeira

O **centro histórico da cidade de Albufeira** e as áreas centrais da **Oura** e de **Olhos de Água** são os locais com maior apetência para a realização de viagens pedonais, pela concentração de comércio e serviços.

Apesar da orografia acidentada da cidade de Albufeira que, como referido no capítulo 4, em muito contribui para o facto de este ser o município do Centro Algarvio com menor quota de utilização deste modo (12,72%), as condições de circulação pedonal no espaço público são uma preocupação para este município.

**Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável – Centro Algarvio**

Fase 1 – Caracterização e Diagnóstico

O centro da cidade de Albufeira tem sido alvo de várias intervenções de requalificação no âmbito das quais se criaram vias pedonais ou com prioridade de circulação ao peão, as quais se encontram representadas na Figura 9.22. É, contudo, de referir que em alguns arruamentos se registam constrangimentos decorrentes do espaço público se encontrar concessionado à restauração, que face ao elevado volume de tráfego pedonal (designadamente de turistas) em alguns períodos do ano dificulta as condições de circulação.

**FIGURA 9.20 – VIAS PEDONAIS DO CENTRO DE ALBUFEIRA**



Fonte: Levantamentos de campo, setembro 2016

Outra particularidade na rede pedonal deste município prende-se com o meio mecânico de apoio (escada rolante) existente na zona da baixa que estabelece a ligação da Praça dos Pescadores (localizada na zona da baixa de Albufeira) à zona do “Pau da Bandeira” (localizada na zona alta), que, contudo, não permite a acessibilidade a pessoas com mobilidade reduzida.

**FIGURA 9.21 – ZONA BAIXA DO CENTRO DE ALBUFEIRA**



Outra particularidade na rede pedonal deste município prende-se com o meio mecânico de apoio (escada rolante) existente na zona da baixa que estabelece a ligação da Praça dos Pescadores (localizada na zona da baixa de Albufeira) à zona do “Pau da Bandeira” (localizada na zona alta), que, contudo, não permite a acessibilidade a pessoas com mobilidade reduzida.

Os aglomerados da Oura e Olhos de Água têm essencialmente uma vocação turística, detendo alguns arruamentos com vocação pedonal. No caso dos Olhos de Água reporta-se à Rua 25 de Abril, de acesso à praia e na Oura à Av. Sá Carneiro cuja a circulação automóvel é reservada a residentes.

Por fim, é de referir a inexistência de um Plano Municipal de Promoção das Acessibilidades para Todos.

**FIGURA 9.22 – VIA PEDONAL – OLHOS DE ÁGUA E OURA**



Fonte: PAMUS Centro Algarvio, setembro 2016

### 9.3.1.2. Município de Faro

A baixa da cidade de Faro e o centro histórico são os locais com maior apetência para a realização de deslocações pedonais neste município. Nestas áreas a rede pedonal é constituída por vias exclusivamente pedonais e vias com prioridade aos peões, localizadas nas *zonas comerciais mais nobres e emblemáticas da cidade*<sup>11</sup> as quais são identificadas na Figura 9.24.

Reconhecendo a importância destas áreas para o desenvolvimento sustentável da cidade e para a dinamização das atividades económicas, o município criou um regulamento específico – Regulamento das Zonas Pedonais da Baixa de Faro, no qual estabelece as condições de acesso de veículos automóveis e regulamenta as operações de cargas e descargas.

**FIGURA 9.23 – VIAS PEDONAIS DA BAIXA DE FARO**



<sup>11</sup> Regulamento das zonas pedonais da baixa de Faro, Edital nº 433/2010 e publicado no DR de 7 de setembro de 2010

FIGURA 9.24 – VIAS PEDONAIS DO CENTRO DE FARO



Fonte: PMT Faro, outubro 2014

O núcleo histórico da cidade de Faro (Vila Adentro) é igualmente uma zona onde importa privilegiar o modo pedonal. O reduzido perfil dos arruamentos e a morfologia urbana explicam o subdimensionamento de passeios assim como a existência de pavimento irregular e pouco confortável para os utilizadores do modo pedonal. A aliar ao perfil dos arruamentos, acresce ainda a circulação automóvel que em nada contribui que estas deslocações se realizem em adequadas condições de segurança.

FIGURA 9.25 – VIAS PEDONAIS DO NÚCLEO HISTÓRICO DE FARO



Prosseguindo o esforço de requalificação do espaço público dedicado ao modo pedonal, o município de Faro criou três áreas de reabilitação urbana apoiadas pelo Regime Jurídico da Reabilitação Urbana<sup>12</sup>: Vila Adentro, Bairro Ribeirinho e Bairro da Mouraria. Refere o município de Faro que no âmbito das intervenções de requalificação a realizar, deverá melhorar-se a qualidade funcional e patrimonial dos espaços públicos e garantir as acessibilidades, incentivando as deslocações pedonais nestas áreas.

FIGURA 9.26 – ÁREAS DE REABILITAÇÃO URBANA DE FARO



FIGURA 9.27 – ÁREA DE INTERVENÇÃO DO PLANO DE INTERVENÇÃO DAS ACESSIBILIDADES DE FARO



Fonte: PMT Faro, outubro 2014

Por fim, de referir que o município elaborou um plano de intervenção das acessibilidades que permitiu identificar as principais barreiras e pontos negros existentes na área de intervenção do plano e no qual se perspectivava a criação de um circuito acessível no centro urbano de Faro.

### 9.3.1.3. Município de Loulé

A rede pedonal estruturante do município de Loulé abrange o centro dos aglomerados urbanos de Loulé, Quarteira e Vilamoura. O município, consciente da importância deste modo, cuja quota de utilização é a segunda maior no Centro Algarvio ascendendo aos 29,92%, tem vindo a concretizar diversos projetos de requalificação da rede.

Em Loulé, esta rede abrange um conjunto de arruamentos do centro da cidade, onde se tem vindo a proceder à repavimentação de algumas zonas (e.g. Praça da República), à colocação de elementos dissuasores de estacionamento ilegal e ao alargamento de passeios. Na Figura 9.28 encontram-se representadas as principais vias de vocação pedonal.

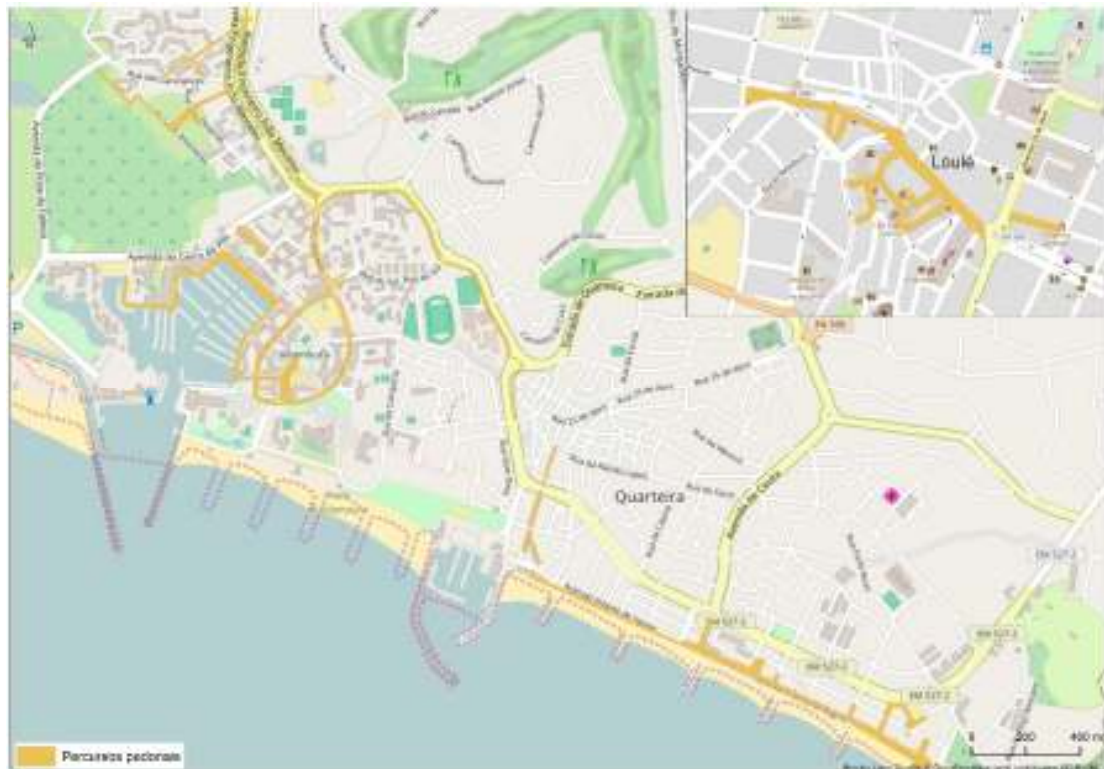
No aglomerado de Quarteira, o município interveio na requalificação da Av. Marginal, alterando o perfil desta via por forma a dar prioridade aos peões e a restringi-la à circulação pedonal em diversos troços. No centro histórico deste aglomerado, existem outros arruamentos que pelo seu reduzido perfil transversal e por estabelecerem a ligação à Av. Marginal, deveriam ser exclusivamente pedonais ou com circulação condicionada a residentes. Igualmente de referir que o

<sup>12</sup> Decreto-Lei n.º 307/2009 de 23 de outubro

estacionamento ilegal em alguns arruamentos centrais, nomeadamente na época de maior procura turística, constitui-se como uma condicionante à circulação pedonal.

No que concerne ao aglomerado de Vilamoura, têm-se realizado importantes investimentos ao nível de uma criação de uma rede pedonal, sendo que para além das vias vocacionadas para o lazer, os principais arruamentos de vocação pedonal correspondem à envolvente da Marina de Vilamoura.

**FIGURA 9.28 – VIAS DE VOCAÇÃO PEDONAL DE LOULÉ**



Fonte: PAMUS Centro Algarvio, setembro 2016

#### 9.3.1.4. Município de Olhão

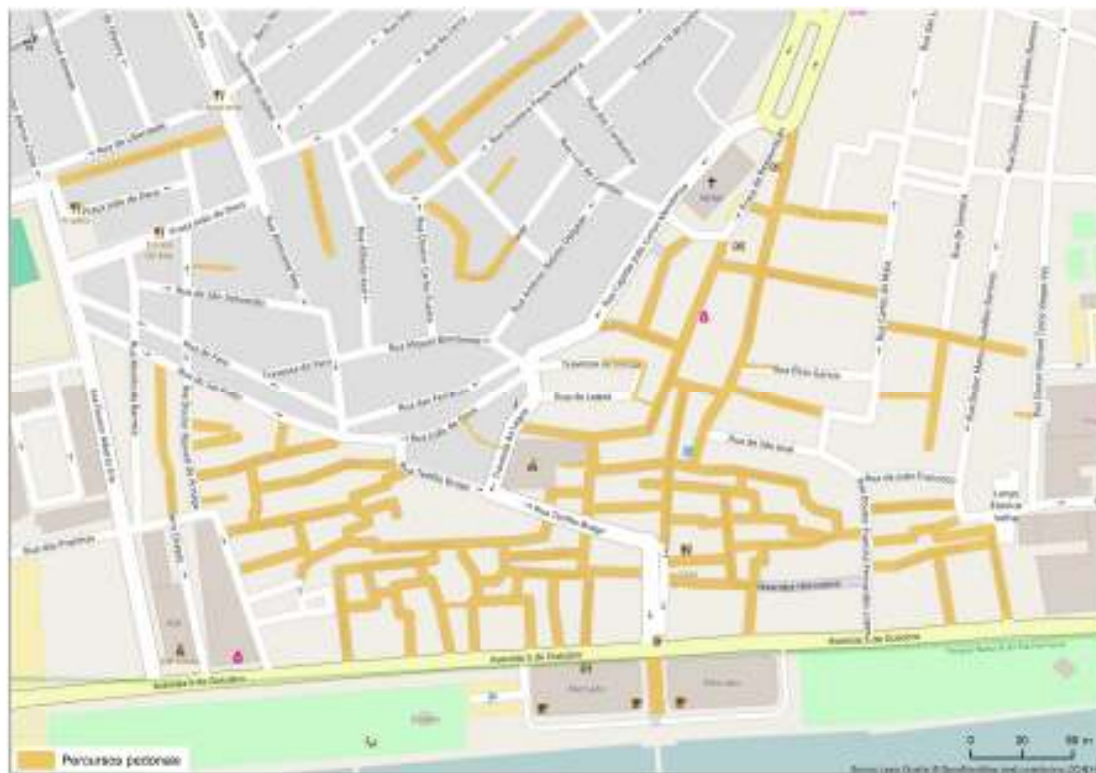
Neste município, o centro histórico da cidade de Olhão é o local com maior apetência para a realização destas viagens detendo um conjunto significativo de arruamentos exclusivamente pedonais. A requalificação do espaço público tem sido ao longo dos anos uma preocupação efetiva do município, que tem vindo a concretizar várias intervenções de requalificação no centro histórico, no âmbito das quais privilegiou os espaços de circulação dedicados aos peões. Na Figura 9.29 representam-se os arruamentos pedonais no centro de Olhão.

De notar que a quota de utilização do modo pedonal em Olhão ascende aos 26,50%, cifrando-se acima da média do conjunto dos municípios do Centro Algarvio (24,91%).

Para além do centro histórico, existem outras áreas no centro da cidade de Olhão, que pela concentração de comércio e serviços e pelos fluxos pedonais existentes justificam a melhoria das condições de circulação, dos quais se destacam a envolvente à estação ferroviária.

Igualmente de referir que este município não dispõe de um Plano de Promoção das Acessibilidades para Todos, ainda que este seja um dos projetos previstos no plano de ação do PMT de Olhão.

**FIGURA 9.29 – VIAS PEDONAIS DO CENTRO DE OLHÃO**



Fonte: PMT Olhão, maio 2012

#### 9.3.1.5. Município de São Brás de Alportel

O município de São Brás de Alportel tem vindo a realizar nos últimos anos importantes investimentos na concretização de vias pedo-cicláveis no centro deste aglomerado. Esta intervenção visa dar início à concretização de uma rede pedonal e ciclável, existindo projetos de expansão para dar continuidade às vias já concretizadas. De referir que São Brás de Alportel é o município do Centro algarvio com maior quota de utilização do modo pedonal (33,42%).

Os projetos concretizados visaram a repavimentação e a construção de alguns passeios, sendo estas vias mistas – coexistindo tráfego pedonal e ciclável. Note-se que a dimensão e as características físicas deste aglomerado propiciam a promoção da utilização deste modo de transporte, pelo que existe um conjunto de arruamentos no centro do mesmo com vocação pedonal.

Este município tem vindo ainda a proceder ao ordenamento do estacionamento, com vista a eliminação das situações associadas ao estacionamento ilegal em cima dos passeios, através da colocação de pilaretes ao longo dos mesmos e a criação de espaços de proteção ao peão em alguns arruamentos do centro histórico com reduzido perfil transversal.



**FIGURA 9.30 – VIAS PEDONAIS NO CENTRO HISTÓRICO DE SÃO BRÁS DE ALPORTEL**



Fonte: PAMUS Centro Algarvio, setembro 2016

**FIGURA 9.31 – VIAS PEDO-CICLÁVEIS DE SÃO BRÁS DE ALPORTEL**



Fonte: Município de São Brás de Alportel, agosto 2016

#### 9.3.1.6. Município de Tavira

No município de Tavira, as principais áreas de vocação pedonal reportam-se ao centro dos aglomerados de Tavira, e Cabanas e Santa Luzia. Neste município a quota de utilização do modo pedonal é de 23,36% (abaixo da média do Centro Algarvio que cifra nos 24,91%).

Em Tavira, a principal zona pedonal corresponde à área central da cidade, delimitada pela Praça da República, Rua Alexandre Herculano, Rua Guilherme Gomes Fernandes, Travessa D. Brites e Rua do Cais, com extensão à Ponte

Romana. Existem ainda outros arruamentos com vocação pedonal, localizados quer no centro histórico quer nas imediações de importantes equipamentos escolares e de saúde e da estação ferroviária.

É, contudo, de frisar as intervenções de requalificação da rede pedonal que têm vindo a ser realizadas pela Autarquia e que resultaram na rede atualmente existente. Conscientes da importância da promoção deste modo de transporte, o município pretende realizar um plano de mobilidade pedonal. Igualmente de referir que não dispõe de um Plano de Promoção das Acessibilidades para Todos.

Na Figura 9.32 apresentam-se identificadas as vias pedonais do centro de Tavira.

**FIGURA 9.32 – VIAS PEDONAIS DO CENTRO DE TAVIRA**



Fonte: Município de Tavira, agosto 2016

**FIGURA 9.33 – VIAS PEDONAIS DO CENTRO HISTÓRICO DE TAVIRA**



Fonte: PAMUS Centro Algarvio, setembro 2016

No aglomerado de Cabanas, realizaram-se intervenções de requalificação da frente ribeirinha que visaram a melhoria das condições de circulação pedonal na Av. da Ria Formosa e na Rua Capitão Jorge Ribeiro. Nas imediações da Av. da Ria Formosa existem outros arruamentos que, pelo seu perfil, deveriam ser exclusivamente dedicados à circulação pedonal.

No aglomerado de Santa Luzia, procedeu-se à requalificação da frente ribeirinha que abrangeu as faixas pedonais (alargamento, repavimentação e colocação de mobiliário urbano) ainda que se tenha mantido o tráfego automóvel.

**FIGURA 9.34 – VIAS PEDONAIS DE CABANAS E SANTA LUZIA**



Fonte: Google maps, setembro 2016

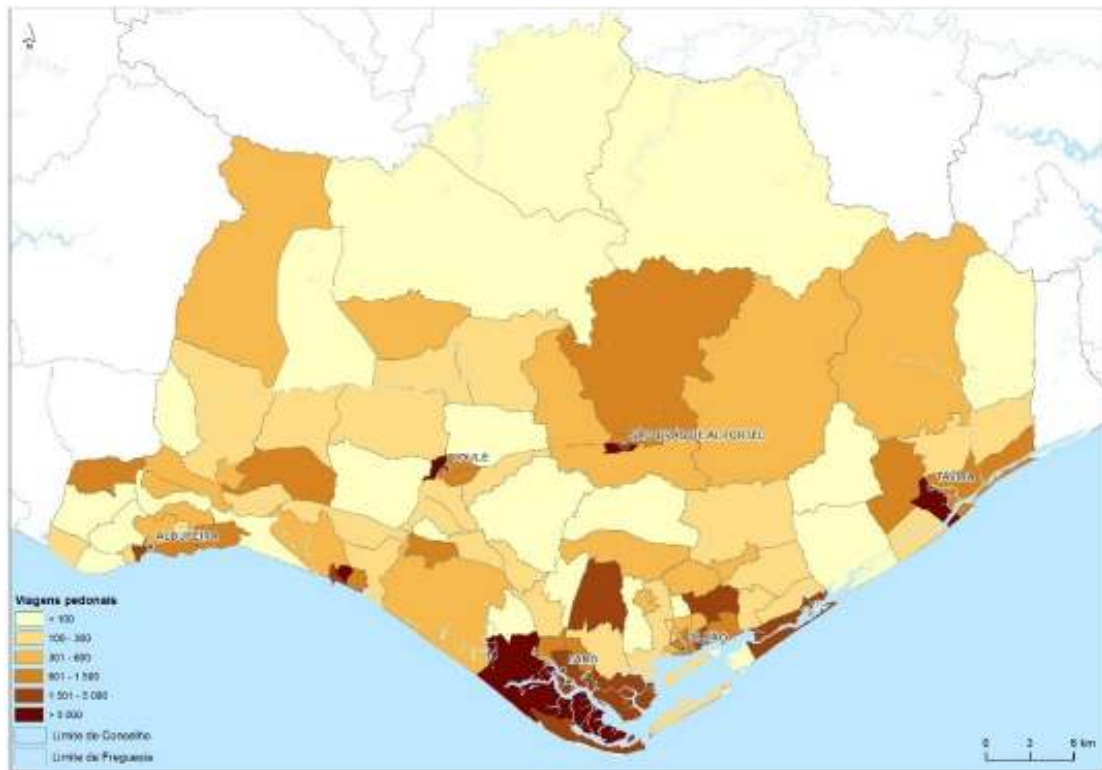
### 9.3.2. Procura do modo pedonal

Para a quantificação da procura do modo pedonal recorreu-se à informação nos inquéritos à mobilidade realizados no âmbito do EMI, apurada à zona. O apuramento realizado e representado na Figura 9.35 incidu sobre o número de viagens com destino em cada zona.

Como se pode constatar da análise da Figura 9.35, as zonas de maior concentração de viagens correspondem:

- Com mais de 5.000 viagens/dia às zonas centrais dos aglomerados urbanos de Faro, Quarteira, Loulé e Tavira;
- Entre 1.500 e 5.000 viagens/dia às zonas centrais dos aglomerados de Olhão, São Brás de Alportel e Vilamoura.

FIGURA 9.35 – VIAGENS REALIZADAS A PÉ COM DESTINO NO CENTRO ALGARVIO



Fonte: PAMUS Centro Algarvio, setembro 2016

## 9.4. SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO

### Modo ciclável

A rede ciclável do Centro Algarvio é constituída pela Ecovia do Litoral que atravessa toda região entre Sagres e Vila Real de Santo António, atravessando a faixa litoral do Centro Algarvio dos concelhos de Albufeira, Faro, Loulé, Olhão e Tavira e que se constitui como a via estruturante da região. Associado à sua concretização foi implementada um conjunto de sinalética identificativa. De notar que o percurso atual não favorece algumas ligações interurbanas (e.g. Olhão – Tavira), ao que acresce o facto de alguns troços serem realizados em via partilhada em meio urbano, em vias com volumes significativos de tráfego rodoviário. Em alguns destes troços a sinalização da ecovia efetua-se com marca rodoviária horizontal de cor azul, que foi desaparecendo com o tempo, pelo que a ecovia não se encontra sinalizada.

A Ecovia do Litoral é complementada por um conjunto de percursos cicláveis executados localmente, que apresentam algumas potencialidades para articular o nível intermunicipal com o acesso local. Apesar da não existência de uma verdadeira rede ciclável no Centro Algarvio, os investimentos realizados em alguns municípios permitem começar a caminhar no sentido da sua concretização, importando agora planear adequadamente a concretização de um conjunto de troços que permitam articular as vias existentes.

Importa referenciar a rede de percursos cicláveis existentes em Vilamoura, associada a um sistema de bicicletas partilhadas (Vilamoura Public Bikes) como um bom exemplo de coerência e sucesso, sendo composta por uma extensão de 21,2 km e contando com 41 estações e 336 postos de ancoragem, tem atraído um número crescente de utilizadores desde a sua criação.

Contudo, crê-se que a abrangência territorial que apresenta (confinada à área de Vilamoura), não constitui ainda uma alternativa viável para deslocações intermunicipais de cariz pendular.

Considera-se que a bicicleta é passível de competir com qualquer outra forma de deslocação a curtas distâncias, pelas vantagens económicas e ambientais e os benefícios de saúde que possui, pelo que é fundamental, proceder a um diagnóstico integrado, em sede própria.

Salvaguarda-se a necessidade de ter em conta dos diversos fatores que condicionam a escolha da bicicleta (razões sociais, culturais e históricas, o clima, a orografia, as características da infraestrutura, a envolvente urbana e o volume e velocidade do tráfego motorizado são alguns dos mais importantes), bem como normas de conceção que devem salvaguardar as necessidades específicas de mobilidade que os ciclistas possuem e, assim, contribuir para que a bicicleta seja, mas do que competitiva, uma alternativa viável para deslocações pendulares de curta distância.

Apesar dos esforços despendidos na criação de uma rede estruturante da região algarvia, e, e, particular na faixa litoral, a bicicleta é um modo que na atualidade apresenta ainda uma fraca procura neste território, nomeadamente em deslocações pendulares, seguindo, a tendência registada a nível nacional.

Com efeito, registou-se, de acordo com os dados do STRAVA, uma procura quase residual, de 14.501 viagens em 2015, das quais apenas 3.232 viagens (21%) correspondiam a deslocações pendulares, sendo os restantes 79% declaradas como viagens de lazer. De notar, no entanto, que estes valores têm vindo a aumentar ao longo do tempo, com o primeiro semestre de 2016 a registar já uma procura de 9.088 viagens, indiciando uma continuação da tendência de crescimento.

#### Modo pedonal

O modo pedonal afigura-se cada vez mais como uma alternativa competitiva das deslocações de curta distância (2/3 km), de forma isolada ou integrada em cadeias de viagens mais longas, sendo utilizado, por exemplo, nas deslocações de e para interfaces de transporte.

Com efeito, no Inquérito à Mobilidade realizado foi possível identificar 3 zonas com mais de 5.000 viagens/dia declaradas (zonas centrais dos aglomerados urbanos de Faro, Quarteira e Loulé) e ainda um conjunto importante de áreas onde foram declaradas entre 1.500 e 5.000 viagens/dia (zonas centrais de Olhão, São Brás de Alportel, Tavira e Vilamoura).

A maioria dos percursos pedonais identificados localizam-se nas zonas centrais dos aglomerados urbanos, em arruamentos com maior concentração de comércio e serviços ou em zonas predominantemente turísticas.

De referir que, muito embora tenham sido feitos vários investimentos nos últimos anos na criação de uma rede pedonal estruturante, continuam a registar-se alguns pontos negros e constrangimentos fruto de: (i) situações de estacionamento ilegal em cima dos passeios, (ii) questões de morfologia em zonas antigas dos aglomerados urbanos onde é difícil a colocação de passeios ou seu alargamento ou criar espaços de proteção do peão; (iii) dimensionamento dos passeios ou colocação de mobiliário urbanos dificultam a circulação de pessoas com mobilidade reduzida.



## 10. ESTACIONAMENTO

### 10.1. NOTA INTRODUTÓRIA

O estacionamento, para além de instrumento de gestão do transporte individual, é uma das componentes vitais da funcionalidade das áreas urbanas, devendo a sua oferta e regime de exploração resultar de uma articulação entre os usos do solo e a organização do sistema de transportes. Trata-se, portanto, de uma componente importante do sistema de transportes dos municípios, enquanto elemento regulador da utilização do transporte individual e da gestão do espaço público.

No Centro Algarvio os principais constrangimentos ocorrem nos principais centros urbanos (Albufeira, Faro, Olhão, Loulé, Quarteira, Vilamoura e Tavira), em especial na época de verão em que a população presente neste território é muito superior aos restantes períodos do ano. Neste mesmo período verificam-se ainda constrangimentos em outros aglomerados relacionados com a procura balnear (e.g. Almancil, Vale do Lobo, Olhos de Água).

A análise desta temática incidiu sobre (i) o estacionamento nas interfaces; (ii) as áreas de estacionamento tarifado (na via pública e em parque); (iii) a política tarifária praticada por cada município enquanto instrumento de regulação entre oferta e procura.

### 10.2. ESTACIONAMENTO NAS INTERFACES

As interfaces constituem-se como elementos chave no sistema de transportes pois potenciam o reforço da utilização do transporte público. Sendo o estacionamento uma das componentes que condiciona a acessibilidade rodoviária dos utilizadores é importante perceber as condições de intermodalidade entre TI e TP.

Na oferta de estacionamento nas interfaces contabiliza-se o total de lugares de estacionamento existentes:

- Em parques existentes na proximidade das interfaces e que se consideraram, pela procura que apresentam como dedicados às mesmas;
- Na via pública (arruamentos em redor à interface), e identificados através de sinalização horizontal ou vertical, ou através da diferenciação do pavimento.

A informação foi sintetizada no Quadro 10.1 onde se apresenta a oferta de estacionamento nas interfaces rodoviárias, ferroviárias e fluviais do Centro Algarvio, discriminando a tipologia de estacionamento, o número de lugares existentes e, caso seja estacionamento tarifado, o tarifário aplicável.

No município de **Albufeira** regista-se a existência de parques de estacionamento dedicado não tarifado no terminal rodoviário dos Caliços com capacidade para 70 viaturas. A estação ferroviária de Albufeira-Ferreiras (localizada no aglomerado de Ferreiras) dispõe igualmente de um parque de estacionamento dedicado e não tarifado com capacidade para 50 viaturas. Na envolvente via pública na envolvente existem ainda 25 lugares não tarifados.

Em **Faro** os dois terminais rodoviários (Serviços Urbanos e Serviços Interurbanos e de Longo Curso) existentes localizam-se no centro da cidade, sendo ambos explorados pela EVA. Junto ao novo terminal de transportes urbanos existe um pequeno parque de estacionamento não tarifado e dedicado aos utilizadores de ambos os terminais com capacidade para 33 viaturas, exercendo a procura de estacionamento uma forte pressão na via pública. Esta oferta é insuficiente para a

procura diária registada, e que, de acordo com a EVA transportes é de 3.120 passageiros/dia no conjunto dos dois terminais.

A oferta é reforçada pela existência de 180 lugares de estacionamento na via pública, nos arruamentos em torno dos terminais, dos quais 150 tarifados e 30 não tarifados. De notar, no entanto, que estes lugares, pela proximidade que apresentam servem igualmente a estação ferroviária de Faro, a qual não possui nenhum parque de estacionamento dedicado. No conjunto as 3 interfaces movimentam diariamente quase 5.200 passageiros.

Quanto ao terminal fluvial das Portas do Mar, registaram-se cerca de 80 lugares não tarifados na via pública, não existindo parque dedicado para o mesmo.

O aeroporto de Faro constitui-se como uma interface de extrema importância, não apenas pelo número de passageiros que movimenta, (só no 2º trimestre de 2016 movimentou aproximadamente 2,3 milhões de passageiros, o que representa cerca de 2.100 passageiros diários), mas igualmente pelo número de viagens de trabalhadores e visitantes que gera, apresenta, na sua envolvente 6 parques de estacionamento, com um total de 914 lugares. Para além destes 6 parques, existe ainda um parque exclusivo para as *rent-a-cars* instaladas no Aeroporto e apenas um é de longa duração. Os restantes quatro parques existentes apresentam tarifários que apenas permitem o estacionamento de curta duração, sendo que dois deles oferecem lugares de *kiss&fly* (não contabilizados na oferta – 914 lugares), que permitem a permanência gratuita de veículos por períodos não superiores 10 minutos.

Relativamente ao apeadeiro ferroviário de Bom João não possui de parque dedicado, efetuando-se o estacionamento na envolvente na via pública.

Das interfaces localizadas no município de **Loulé** não dispõem de estacionamento dedicado, ainda que exista um parque de estacionamento junto ao terminal rodoviário de Loulé que pode servir esta infraestrutura.

O estacionamento dos utentes da interface rodoviária de Quarteira, efetua-se na via pública na envolvente e a oferta não é tarifada, ainda que a mesma seja insuficiente face à procura diária registada (cerca de 1.500 passageiros/dia). A existência de estacionamento dedicado no caso desta interface é especialmente importante dado que a mesma se localiza no centro deste aglomerado, onde se regista uma forte pressão na via pública.

Relativamente às estações e apeadeiros ferroviários localizados no concelho localizam-se todos fora dos principais aglomerados urbanos. Destes, a estação de Loulé- Quarteira é a mais importante pela tipologia de serviços que oferece e, conseqüentemente, volume de passageiros movimentados, pelo que, a existência de um parque de longa duração é um fator de atratividade a captação de passageiros para o modo ferroviário neste concelho.

Relativamente às interfaces de transporte público de **Olhão**, nenhuma oferece parque de estacionamento dedicado, apresentando-se como uma lacuna dos serviços de TP deste concelho. A oferta de estacionamento é realizada apenas na via pública, sendo tarifado apenas na envolvente do Terminal Fluvial, onde existem 130 lugares de estacionamento à de duração limitada. Nas restantes interfaces a oferta de estacionamento é de 20 lugares em cada, à exceção da estação ferroviária da Fuseta a qual não tem qualquer lugar de estacionamento na envolvente, o que limita o acesso a esta modo de transporte, até porque esta interface apresenta uma localização periférica face ao aglomerado urbano que serve.

De notar que o terminal rodoviário não é uma verdadeira interface efetuando-se a paragem dos veículos na via pública próximo da estação ferroviária. Apesar de localização central no centro urbano, o estacionamento dos utilizadores processa-se na via pública na envolvente, insuficiente para acolher a procura potencial gerada por esta infraestrutura. A inexistência de um parque dedicado poderá ser um fator limitativo para atração de novos utilizadores para o sistema de transportes públicos neste concelho.

**São Brás de Alportel** é o único dos municípios do Centro Algarvio não servido por transporte público ferroviário, possuindo, no entanto, um terminal rodoviário, onde se identifica um parque de estacionamento não tarifado, com cerca de 50 lugares, suficientes para acolher a procura gerada pelo terminal.



No terminal rodoviário de **Tavira** não existe um parque dedicado. O estacionamento processa-se num parque existente na via pública em frente ao terminal com cerca de 75 lugares de estacionamento. De notar que este terminal se localiza muito próximo do centro deste aglomerado urbano, onde a oferta de estacionamento é insuficiente face à procura registada. Como tal, a oferta existente na via pública é insuficiente para satisfazer a procura de longa duração gerada por este terminal. Para além deste parque existem ainda cerca de 40 lugares de estacionamento nos arruamentos envolventes, dos quais 10 tarifados.

Na envolvente do terminal fluvial de Quatro Águas existe uma vasta oferta de estacionamento, organizada em dois parques dedicados, um tarifado com 400 lugares, o qual será objetivo de intervenção no âmbito do POLIS Ria Formosa e um não tarifado com 430 lugares, distribuídos ao longo da Estrada de Quatro Águas. Para além destes dois parques identificaram-se ainda, na envolvente desta interface, 50 lugares de estacionamento na via pública, não tarifados.

A estação ferroviária de Tavira tem cerca de 30 lugares de estacionamento não tarifados na via pública, o que se verifica ser insuficiente para a procura diária registada (cerca de 630 passageiros). As estações e apeadeiros não dispõem de estacionamento dedicado.

Importa referir que nenhuma das interfaces analisadas dispõe de parques tipo *park&ride*. De notar ainda que nenhum dos parques identificados junto às interfaces é exclusivo dos utilizadores dos terminais.

É também relevante salientar que a não existência de parques dedicados nas interfaces aumenta a pressão do estacionamento na via pública por parte do TI, o que não é desejável, sobretudo nos aglomerados urbanos. Para as interfaces que dispõem de parque de estacionamento tarifado, e sendo que o estacionamento se constitui como um instrumento de gestão da utilização do transporte individual, seria importante criar títulos de transportes que ofereçam desconto na utilização dos parques, tomando-se uma forma apelativa de atrair utilizadores ao transporte público - neste momento não existe qualquer incentivo deste tipo.



**QUADRO 10.1 – SÍNTESE DA AVALIAÇÃO DO ESTACIONAMENTO NAS INTERFACES**

Hierarquia	Interfaces	Inserção urbana	Estacionamento					
			Parque			Via pública		
			Nº lugares	Tarifado	Não tarifado	Nº lugares	Tarifado	Não tarifado
<b>Concelho de Albufeira</b>								
1	Terminal Rodoviário dos Caliços	Razoável	70		x			
1	Estação Ferroviária de Albufeira/Ferreiras	Razoável	50		x	25		x
<b>Concelho de Faro</b>								
1	Terminal Rodoviário de Faro – Serviços Expresso e Interurbanos	Central	33		x	150/30 (*)	x	x
1	Terminal Rodoviário de Faro – Serviços Urbanos	Central			x		x	x
1	Estação Ferroviária de Faro	Central					x	x
1	Aeroporto de Faro	Periférica	914 (**)	x				
3	Terminal Fluvial de Faro – Portas do Mar	Razoável				80		x
3	Apeadeiro ferroviário de Bom João	Central	nd		x	n.d.	x	x
<b>Concelho de Loulé</b>								
3	Apeadeiro de Boliqeime	Periférica	-	-	-	40	-	x
2	Estação Ferroviária de Loulé	Periférica	-	-	-	30	-	x
3	Apeadeiro Almancil	Razoável	-	-	-	30	-	x
1	Terminal Rodoviário de Loulé	Central	85	-	x	80	-	x
2	Terminal Rodoviário de Quarteira	Central	-	-	-	60	-	x
3	Estação Ferroviária do Parque das Cidades	Periférica	-	-	-	10	-	x

Hierarquia	Interfaces	Inserção urbana	Estacionamento					
			Parque			Via pública		
			Nº lugares	Tarifado	Não tarifado	Nº lugares	Tarifado	Não tarifado
<b>Concelho de Olhão</b>								
1	Estação Ferroviária de Olhão	Central	-	-	-	20	-	x
3	Estação Ferroviária da Fuseta	Periférica	-	-	-	-	-	-
3	Estação Ferroviária da Fuseta-A	Razoável	-	-	-	20	-	x
2	Terminal Rodoviário de Olhão	Central	-	-	-	20	-	x
3	Terminal Fluvial de Olhão	Central	-	-	-	130	x	-
<b>Concelho de São Brás de Alportel</b>								
2	Terminal Rodoviário de São Brás de Alportel	Central	50	-	x	-	-	-
<b>Concelho de Tavira</b>								
2	Terminal Rodoviário de Tavira	Central	75	-	x	10/30 (*)	x	x
2	Estação Ferroviária de Tavira	Razoável	-	-	-	30	-	x
3	Apeadeiro Conceição	Razoável	-	-	-	20	-	x
3	Apeadeiro Porta Nova	Razoável	-	-	-	-	-	-
3	Apeadeiro Luz	Periférica	15	-	x	-	-	-
3	Livramento	Periférica	30	-	x	-	-	-
3	Terminal Fluvial de Tavira - Quatro Águas	Periférica	400/430 (*)	x	x	50	-	x

(\*) tarifado/não tarifado

(\*\*) não inclui o número de lugares disponíveis na zona de paragem kiss&fly

### 10.3. ESTACIONAMENTO NOS PRINCIPAIS AGLOMERADOS URBANOS

A análise efetuada no presente ponto, e relativa ao estacionamento nos principais aglomerados urbanos do Centro Algarvio incide sobre as áreas de estacionamento tarifado, tanto na via pública como em parques de estacionamento.

A política de tarifação do estacionamento é utilizada como medida de gestão do espaço público, normalmente em áreas de concentração de comércio, serviços e/ou equipamentos coletivos onde se registam elevados índices de procura e se pretende estimular uma maior rotatividade de ocupação, desincentivando o estacionamento de longa duração. Na impossibilidade de quantificação da oferta e procura, importa, pois, avaliar se a política de estacionamento adotada por cada município contribui para a afirmação de uma política de maior utilização do transporte público e dos modos suaves.

Na área de intervenção do PAMUS existem áreas de estacionamento tarifado nos aglomerados urbanos de todos os municípios, exceto em São Brás de Alportel, onde não se registam constrangimentos de maior, razão pela qual não foi até ao momento, necessário regular a oferta através da introdução de áreas de estacionamento de duração limitada.

Nos pontos seguintes será feita uma análise de estacionamento disponível município a município, avaliando se as áreas de estacionamento tarifado correspondem às de maior procura, quais as tarifas praticadas na via pública e nos parques, assim como as taxas de ocupação dos mesmos (sempre que os municípios disponibilizaram informação para o efeito).

#### 10.3.1. Município de Albufeira

O município de Albufeira possui uma área de estacionamento tarifada à superfície na via pública, na Av. da Liberdade, e ainda cinco parques de estacionamento, um à superfície (Parque de Superfície da Av. da Liberdade) e a quatro parques de estacionamento subterrâneos localizados no centro de Albufeira (P1 e P5), na Av. da Liberdade (P6) e junto à Marina de Albufeira (P3).

A oferta de estacionamento tarifado na Av. da Liberdade é de 132 lugares, dos quais 3 são destinados a pessoas com mobilidade reduzida, 7 a cargas e descargas durante o período da manhã e 5 encontram-se reservados a uma *rent-a-car* e à farmácia.

O valor mínimo a pagar pelo estacionamento nesta zona é de 0,40€ por 15 minutos. A tarifa horária é de 1€, em regime de somatório, sem que haja limite máximo de tempo para o estacionamento. Este estacionamento é apenas tarifado das 9h às 19h no período de inverno e das 9h às 24h no período de verão (junho a setembro). De referir ainda que a 2ª hora de estacionamento custa 2€, valor superior ao das restantes.

O facto das áreas de **estacionamento tarifado na via pública** se restringir à Av. da Liberdade, não abrangendo importantes áreas de concentração de comércio e serviços, justifica a existência de elevados índices de estacionamento ilegal em alguns arruamentos neste núcleo urbano (e.g. Av. dos Descobrimentos e sua envolvente). A ausência de uma fiscalização eficaz justifica igualmente a existência de estacionamento ilegal em vários arruamentos do centro histórico de Albufeira os quais não possuem perfil adequado para o estacionamento de veículos.

FIGURA 10.1 - ÁREAS DE ESTACIONAMENTO TARIFADO EM ALBUFEIRA



Fonte: Município de Albufeira, agosto 2016

FIGURA 10.2– ESTACIONAMENTO TARIFADO EM ALBUFEIRA – PARCÓMETRO NA AV. LIBERDADE



FIGURA 10.3– ESTACIONAMENTO TARIFADO EM ALBUFEIRA – PARQUE DE ESTACIONAMENTO À SUPERFÍCIE



Fonte: PAMUS Centro Algarvio, agosto 2016

No que concerne a oferta em **parques públicos** (explorados em regime de concessão), esta ascende aos 2.281 lugares distribuídos pelos seguintes parques:

- Parque à superfície localizado na Av. da Liberdade, com capacidade para 100 viaturas;
- Parque P1, localizado na R. José Vasconcelos/ R. Bairro dos Pescadores, com capacidade para 526 viaturas. Apesar da sua localização, serve as principais áreas de comércio e serviços deste aglomerado urbano, sendo importante reforçar a sua sinalização a partir dos principais acessos a este aglomerado urbano;
- Parque P3, localizado junto à Marina de Albufeira, com capacidade para 1.000 viaturas;

Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável – Centro Algarvio

Fase 1 – Caracterização e Diagnóstico

- Parque P5, localizado na Av. 25 de Abril, serve toda a zona da baixa de Albufeira, onde se concentra a maioria do comércio e serviços deste aglomerado e com uma capacidade para 205 viaturas;
- Parque P6, localiza-se na Av. dos Descobrimentos/ Av. da Liberdade. Comparativamente com os restantes parques do centro histórico de Albufeira, apresenta uma localização mais periférica face ao centro deste aglomerado urbano, dispondo de uma capacidade para 450 viaturas.

De referir que o parque P5 dispõe de lugares reservados para carregamento de veículos elétricos.

No Quadro 10.2 e no Quadro 10.3 apresentam-se os tarifários praticados nas várias áreas de estacionamento tarifado. Como se pode constatar, as taxas praticadas nos parques P5 e Superfície na Av. da Liberdade (2€/hora) são superiores às dos parcómetros (1€/hora), sendo que as tarifas do P6 são iguais à do estacionamento tarifado à superfície (1€/hora). O P1 é o único parque de estacionamento com tarifas diferenciadas entre o período de inverno (1€/hora) e o período de verão (1,30€/hora). Os tarifários praticados em todos os parques não incentivam o estacionamento de curta duração, uma vez que as tarifas não aumentam progressivamente em função da duração do estacionamento.

Igualmente de frisar que uma vez que as tarifas praticadas nos parques de estacionamento são semelhantes às praticadas nos parcómetros não existe um incentivo à utilização dos parques em detrimento do estacionamento na via pública, o que é ainda mais agravado pelo facto da área de estacionamento tarifado na via pública se restringir à Av. da Liberdade.

**QUADRO 10.2 – TARIFÁRIO DOS PARQUES P5, P6 E NO PARQUE À SUPERFÍCIE NA AV. DA LIBERDADE**

Período	Tarifário			
	P3	P5	P6	Superfície - Av. Liberdade
15 min	(*)	0,80 €	0,40 €	0,80 €
30 min	(*)	1,20 €	0,60 €	1,20 €
45 min	(*)	1,60 €	0,80 €	1,60 €
1h	(*)	2,00 €	1,00 €	2,00 €
Períodos seguintes	(*)	Soma-se os valores supramencionados	Soma-se os valores supramencionados	Soma-se os valores supramencionados
24h	(*)	48,00 €	24,00 €	48,00 €

(\*). Grátis nas primeiras 3 horas, não tendo sido possível obter as tarifas para estacionamento de longa duração

Fonte: Município de Albufeira, agosto 2016

**QUADRO 10.3 – TARIFÁRIO DO PARQUE P1**

Período	Tarifário	
	outubro a maio	junho a setembro
15 min	0,40 €	0,40 €
Frações seguintes de 15 min	0,20 €	0,20 €
Valor max. dia	7,00 €	10,00 €

Fonte: Município de Albufeira, agosto 2016

### 10.3.2. Município de Faro

As áreas de estacionamento tarifado de Faro estão concentradas no centro da cidade, com um total de 2.900 lugares para estacionamento de viaturas repartidos da seguinte forma: 1.752 lugares na via pública e 1.148 lugares em 3 parques de estacionamento localizados estrategicamente.

A localização das áreas de estacionamento tarifado em via pública e dos parques de estacionamento existentes encontra-se representada na Figura 10.4.

FIGURA 10.4 - ÁREAS DE ESTACIONAMENTO TARIFADO EM FARO



Fonte: Município de Faro, agosto 2016

As áreas de estacionamento tarifado em via pública estão concessionadas a duas entidades, a empresa Empark que gere 838 lugares e a empresa Masitrave que gere os restantes 914 lugares. Estas entidades são responsáveis por fiscalizar o correto estacionamento das viaturas e coletar as respetivas receitas.

Os lugares de estacionamento estão repartidos entre duas zonas, A e B, ambas com período máximo de permanência de 3h e tarifadas nos dias úteis das 9h às 19h e aos sábados entre as 9h e as 13h. As tarifas praticadas são as apresentadas no Quadro 10.4, podendo concluir-se pela sua análise que as tarifas praticadas são progressivamente crescentes, em que a taxa aumenta de acordo com o tempo de permanência. Esta política de tarifário incentiva o estacionamento de curta duração, promovendo assim a rotatividade do estacionamento disponível, nomeadamente na Zona A onde o custo da 3ª hora é quase o dobro do registado na Zona B.



**QUADRO 10.4 – TARIFÁRIO ESTACIONAMENTO NA VIA PÚBLICA EM FARO**

Zona	Período	Tarifa
<b>Zona A</b>	15 min	0,15 €
	30 min	0,30 €
	1ª hora	0,75 €
	2ª hora	1,00 €
	3ª hora	1,40 €
<b>Zona B</b>	15 min	0,10 €
	30 min	0,20 €
	1ª hora	0,45 €
	2ª hora	0,55 €
	3ª hora	0,75 €

Fonte: Município de Faro, agosto 2016

Os parques de estacionamento tarifados existentes no município de Faro estão localizados no centro do aglomerado urbano e são os seguintes:

- Parque junto ao mercado municipal: parque de estacionamento de apoio a comércio e serviços, tais como o mercado municipal e a loja do cidadão, com capacidade para 448 lugares;
- Parque Pontinha: localizado junto à Praça da Liberdade na R. de Santo António, com capacidade para 598 lugares;
- Parque no Largo do Campo da Feira: parque de estacionamento localizado na R. Aboim Ascensão, com capacidade para 102 lugares.

Os tarifários praticados nos parques acima referidos são os apresentados no Quadro 10.5, podendo concluir-se que as tarifas dos parques de estacionamento superiores às tarifas do estacionamento em via pública, o que não contribui para a diminuição da pressão do TI na via pública.

**QUADRO 10.5 – TARIFÁRIO PARQUES DE ESTACIONAMENTO FARO**

Localização	Período	Tarifa
<b>Parque Mercado Municipal</b>	15 min	0,25 €
	1ª hora	1,00 €
	2ª hora	gratuito
	3ª hora	1,00 €
<b>Parque Pontinha</b>	1h	1,50 €
	2h	3,00 €
	3h	4,50 €
<b>Parque Largo do Campo da Feira</b>	(*)	(*)

(\*) não foi possível obter as tarifas

Fonte: Município de Faro, agosto 2016

### 10.3.3. Município de Loulé

No município de Loulé as áreas de maior pressão de estacionamento correspondem aos aglomerados de Loulé, Quarteira e Vilamoura (estes dois últimos com acréscimo de pressão no período da época balnear). No período da época balnear, o estacionamento tarifado estende-se a Vale do Lobo e à Quinta do Lago.

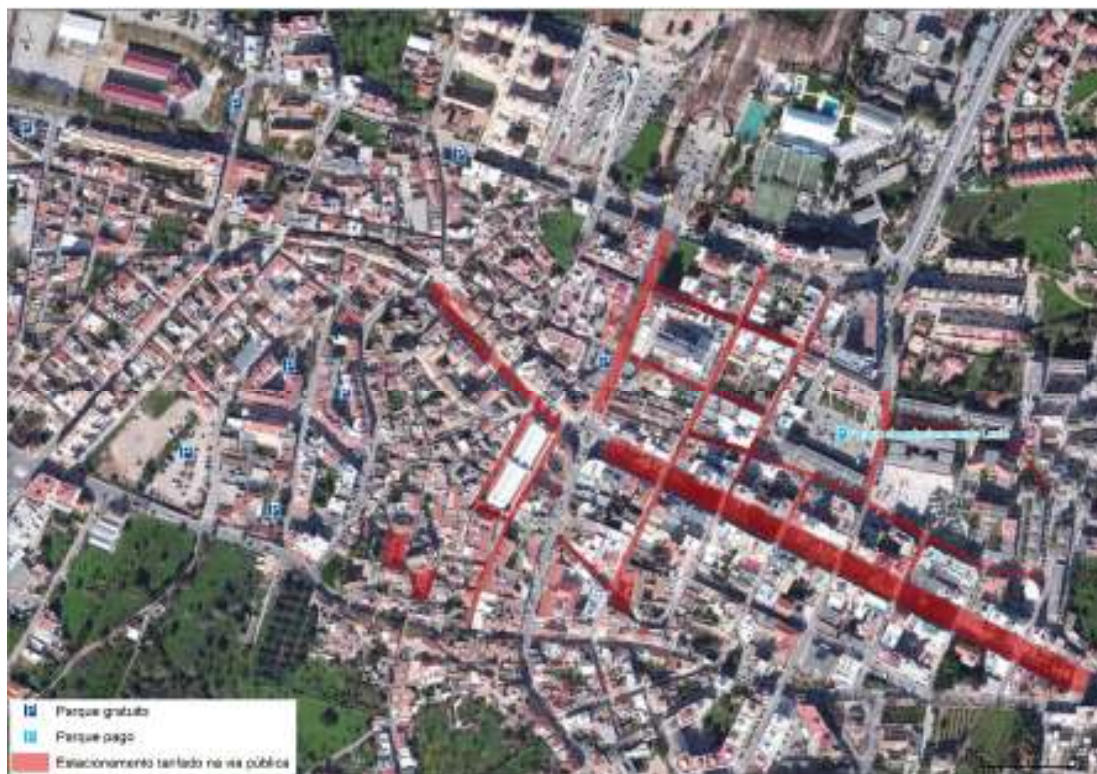
Para gestão do sistema de transportes públicos e estacionamento foi criada uma empresa municipal (Loulé Concelho Global EM), a qual tem competência pela fiscalização no domínio do estacionamento de duração limitada nas vias públicas, sendo esta credenciada pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR).

Neste município existem zonas de estacionamento de duração limitada (ZEDL) em Loulé, Quarteira, Vilamoura e Vale do Lobo, sendo que neste último aglomerado o estacionamento é tarifado apenas no período de verão (junho a setembro). Existem ainda parques de estacionamento públicos (geridos pela Loulé Concelho Global) em Loulé, Vale de Lobo e Quinta do Lago – Praia.

Regista-se ainda a existência de diversos parques geridos por entidades privadas e que colmatam as necessidades de estacionamento, nomeadamente no período de verão. Muitos destes parques são gratuitos estando associados a zonas comerciais.

A localização das ZEDL e dos parques de estacionamento existentes encontram-se representada nas Figuras que se seguem.

FIGURA 10.5 - ÁREAS DE ESTACIONAMENTO TARIFADO NO CENTRO DE LOULÉ



Fonte: Município de Loulé, agosto 2016

FIGURA 10.6 - ÁREAS DE ESTACIONAMENTO TARIFADO EM QUARTEIRA



Fonte: Município de Loulé, agosto 2016

FIGURA 10.7 - ÁREAS DE ESTACIONAMENTO TARIFADO EM VALE DO LOBO



Fonte: Município de Loulé, agosto 2016

As tarifas praticadas nas ZEDL bem como nos parques de estacionamento são apresentadas no Quadro 10.6, podendo-se concluir que o município de Loulé tem uma política de racionalização da utilização do TI, contudo não incentivam o estacionamento de curta duração, uma vez que não aumentam progressivamente em função da duração do estacionamento (no parque de estacionamento de Loulé as tarifas diminuem ao longo do período de estacionamento). Note-se que em todos os aglomerados em que existem ZEDL, a tarifa média horária praticada nestas zonas é superior à praticada nos parques de estacionamento, o que promove utilização dos parques de estacionamento e a rotatividade na via pública.

Outro aspeto positivo prende-se com a diferenciação do preço praticado entre os períodos de verão e de inverno nos aglomerados de maior procura balnear (e.g. Vilamoura).

QUADRO 10.6 – TARIFÁRIO NAS ZEDL E PARQUES DE ESTACIONAMENTO

Localização	Oferta (nº lugares)	Procura média diária	Tarifa média horária
<b>Loulé</b>			
ZEDL de Loulé	550	1389	0,80€/hora
Parque de estacionamento de Loulé	280	499	0,60€/hora
<b>Quarteira</b>			
ZEDL de Quarteira	180	122	0,80€/hora
<b>Vilamoura</b>			
ZEDL de Vilamoura	492	457	0,80€/hora (*) 1,20€/hora (**)
<b>Vale do Lobo</b>			

Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável – Centro Algarvio

Fase 1 – Caracterização e Diagnóstico

Localização	Oferta (nº lugares)	Procura média diária	Tarifa média horária
ZEDL de Vale do Lobo	365	238	1,20€/hora
Parque de estacionamento de Vale do Lobo	134	163	1,00€/hora
<b>Quinta do Lago</b>			
Parque de estacionamento Praia da Quinta do Lago	200	273	1,20€/hora
Parque de estacionamento Zona Comercial da Quinta do Lago	81	266	1,00€/hora

(\*) outubro a maio

(\*\*) junho a setembro

Fonte: Município de Loulé, agosto 2016

### 10.3.4. Município de Olhão

No centro do aglomerado urbano de Olhão existem zonas de estacionamento tarifado na via pública (cerca de 4% da oferta total de estacionamento) e um parque de estacionamento tarifado (Parque do Levante), cuja localização se apresenta na Figura 10.8.

FIGURA 10.8 – ÁREAS E PARQUES DE ESTACIONAMENTO TARIFADO EM OLHÃO



Fonte: Município de Olhão, agosto 2016

No centro de Olhão existem cerca de 600 lugares de estacionamento tarifados na via pública (dias úteis das 9h às 19h e sábados entre as 9h e as 13h), na maioria dos quais o limite máximo de permanência é de 4 horas, embora existam

alguns arruamentos onde este limite sobre para 10 horas. A tarifa horária aumenta progressivamente em função do tempo de permanência, de acordo com os valores apresentadas no Quadro 10.7. As tarifas praticadas promovem a rotatividade do estacionamento, evitando a permanência de longa duração.

**QUADRO 10.7 – TARIFÁRIO ESTACIONAMENTO NA VIA PÚBLICA EM OLHÃO**

Período	Tarifa	Tarifa média horária
30 min	0,21 €	0,42 €
1h	0,43 €	0,43 €
1h30	0,64 €	0,43 €
2h	0,96 €	0,48 €
2h30	1,33 €	0,53 €
3h	1,71 €	0,57 €
3h30	2,13 €	0,61 €
4h	2,56 €	0,64 €
...	...	...
10h	7,68€	0,77€

Fonte: Município de Olhão, agosto 2016

A entidade responsável pela gestão do sistema, fiscalização dos parquímetros e coleta de receitas é a Masitrave, em toda a zona de estacionamento tarifado na via pública.

O Parque do Levante, localizado a cerca de 500 metros dos principais equipamentos e serviços do centro urbano de Olhão, tem capacidade para aproximadamente 372 lugares, dos quais 6 reservados a pessoas com mobilidade reduzida. As tarifas praticadas são as apresentadas no Quadro 10.8.

**QUADRO 10.8 – TARIFÁRIO PARQUE DO LEVANTE**

Hora	Período	Tarifa horária
das 8h às 20h (período diurno)	1ª hora	gratuito
	2ª hora	0,44 €
	3ª hora	0,64 €
	4ª hora e seguintes	0,84 €
das 20h às 8h (período noturno)	-	0,44 €

Fonte: PMT de Olhão

Por observação do Quadro 10.8, pode-se constatar que o município de Olhão (entidade responsável pelo parque de estacionamento) pratica uma política de incentivo ao estacionamento de curta duração durante o período diurno, no qual o valor da taxa aumenta com o período de permanência, sendo que, durante o período noturno a taxa é fixa. É ainda de notar que as taxas nas primeiras horas de estacionamento atraem mais utilizadores do TI em relação ao estacionamento na via pública, o que diminui a pressão sobre a mesma (estacionamento de curta e média duração).

É, contudo, de referir, que existem algumas áreas centrais da cidade registam forte pressão de estacionamento (e.g. nas imediações da estação ferroviária), persistindo diversas situações de estacionamento ilegal e algumas áreas onde importa promover uma maior rotação.

### 10.3.5. Município de São Brás de Alportel

O município de São Brás de Alportel constitui-se como um núcleo urbano com reduzida procura de estacionamento. Neste aglomerado não existe estacionamento tarifado, quer na via pública quer em parques de estacionamento, já que não se verifica a necessidade de rotatividade de estacionamento uma vez que a oferta (não tarifada) é adequada e suficiente para a procura, cifrando-se em 143 lugares em parque e 1.671 lugares na via pública.

### 10.3.6. Município de Tavira

O município de Tavira possui, atualmente, uma área de estacionamento tarifada limitada, que consiste numa zona de parcómetros no centro do aglomerado urbano e em dois parques de estacionamento (parque de estacionamento Pedras d'el Rei e parque de estacionamento do Clube Náutico) e cuja localização se encontra assinalada na Figura 10.9.

FIGURA 10.9 – ÁREAS E PARQUES DE ESTACIONAMENTO TARIFADO EM TAVIRA



Fonte: Município de Tavira, agosto 2016

O centro histórico de Tavira apresenta uma oferta deficitária relativamente à procura, em parte por não existirem parques de estacionamento que incentivem o estacionamento de longa duração, o que obriga a que este tipo de estacionamento se faça na via pública e nos parques gratuitos existentes no centro. Contudo, existem alguns parques de estacionamento gratuitos junto à zona ribeirinha, que embora mais periféricos relativamente aos principais polos de comércio e serviços podem ser utilizados para estacionamento de maior duração.

A área de estacionamento tarifado na via pública agrega 369 lugares ao longo de 16 arruamentos urbanos, com uma tarifa horária fixa de 0,40€, o que não promove a rotatividade do estacionamento. Estes lugares de estacionamento são tarifados em dias úteis das 9h às 19h e aos sábados das 9h às 14h.

Com vista ao alargamento da área de estacionamento tarifado, está neste momento a decorrer o procedimento de concessão para as zonas que têm vindo a ser requalificadas no centro do aglomerado urbano (contabilizando no total 45 arruamentos urbanos). Estas são zonas de estacionamento de duração limitada que são diferenciadas: a Zona A, em que o estacionamento é de curta duração (duração máxima de 2h) e capacidade para 312 viaturas; Zona B, em que o estacionamento é de média duração (duração máxima de 4h) e capacidade para 561 viaturas. Como se encontra em processo de concessão, ainda não há tarifário definido para este estacionamento.

O parque de estacionamento Pedras d'el Rei, localizado em Santa Luzia, consiste sobretudo num estacionamento de apoio à Praia do Barril. Já o parque de estacionamento de Quatro Águas dá apoio ao estacionamento dos utilizadores do terminal fluvial. As tarifas do parque e a sua capacidade são apresentadas no Quadro 10.9.

**QUADRO 10.9 – TARIFÁRIO PARQUES DE ESTACIONAMENTO**

Estacionamento	Oferta (nº lugares)	Tarifa
<b>Santa Luzia</b>		
Parque de estacionamento Pedras d'el Rei	500/600	0,80€/hora
<b>Tavira</b>		
Parque de estacionamento Clube Náutico	400	7,5€/dia

Fonte: Município de Tavira, agosto 2016

#### 10.4. SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO

No presente capítulo procedeu-se à análise da oferta de estacionamento nas interfaces identificadas anteriormente no capítulo 7 “Intermodalidade” e também da oferta de estacionamento tarifado nos principais aglomerados urbanos inseridos na área de intervenção do Plano.

Sintetizam-se seguidamente as principais conclusões relativas à oferta de estacionamento que servirão de base à definição de estratégias e propostas de intervenção.

Relativamente ao estacionamento nas interfaces, contabilizou-se uma oferta total de cerca de 2.970 lugares de estacionamento para veículos ligeiros, estando estes lugares repartidos em parques de estacionamento e na via pública. A nível concelhio, verifica-se que:

- Albufeira – oferece lugares de estacionamento em parque não tarifados junto às duas interfaces, insuficientes para a procura registada, sobretudo no terminal rodoviário (2.000 passageiros/dia);
- Faro – oferta de lugares de estacionamento bastante reduzida para a procura registada nas três interfaces localizadas no centro de Faro (terminais rodoviários e estação ferroviária), sendo a maioria da oferta em via pública e tarifada (a oferta de estacionamento é a mesma para as três interfaces devido à sua localização próxima entre si). Já o aeroporto de Faro dispõe de vários lugares de estacionamento em parque tarifado (de curta duração) que promove a tomada e largada de passageiros, considerando-se suficiente para a procura registada.
- Olhão – oferta de lugares de estacionamento apenas na via pública e na sua maioria não tarifados, notoriamente insuficiente dada a procura registada em todas as interfaces;
- São Brás de Alportel – oferta de estacionamento apenas em parque dedicado (cerca de 50 lugares) não tarifado, sendo reduzida para a procura diária registada (280 passageiros/dia), principalmente por não ser exclusivo a utilizadores do terminal;



## Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável – Centro Algarvio

### Fase 1 – Caracterização e Diagnóstico

- Loulé – oferece lugares de estacionamento não tarifados maioritariamente na via pública, sendo que apenas o terminal rodoviário de Loulé dispõe de parque de estacionamento dedicado, no entanto insuficiente para a procura registada (cerca de 1.200 passageiros/dia), dado que não é tarifado nem exclusivo a utilizadores do TCR;
- Tavira – oferta de lugares de estacionamento (não tarifados na sua maioria) insuficientes em todas as interfaces identificadas, à exceção do terminal fluvial de Quatro Águas que dispõe de uma oferta de estacionamento superior à procura do terminal, no entanto estes lugares servem também os clientes dos restaurantes que se localizam junto ao mesmo.

Verificam-se assim lacunas na oferta de estacionamento junto às interfaces na maioria dos concelhos que constituem o Centro Algarvio, em que a solução passa, na maioria das situações, por uma requalificação da interface ou até mesmo na construção de uma nova infraestrutura capaz responder às necessidades dos utilizadores do sistema de transportes públicos.

Um outro aspeto importante e que deverá ser ponderado nas fases subsequentes de elaboração do presente Plano prende-se com a inexistência de uma verdadeira rede de interfaces de transporte apoiada em parques de longa duração (estacionamento do tipo *Park&Ride*). Trata-se uma solução que permite captar novos utilizadores para o sistema de transportes coletivos, com maior importância para o modo ferroviário.

Relativamente ao estacionamento tarifado nos principais aglomerados urbanos, com exceção de São Brás de Alportel, nos restantes cinco concelhos do Centro Algarvio existem estacionamento tarifado na via pública, associado à necessidade de comover uma maior rotação de veículos em áreas centrais de concentração de comércio e serviços. No caso do município de Loulé existe estacionamento tarifado na via pública em Loulé, Quarteira, Vilamoura e Vale de Lobo.

A nível concelhio, verifica-se que:

- Albufeira – oferta de lugares de estacionamento tarifado apenas numa avenida e em vários parques de estacionamento ao longo do centro do aglomerado urbano, em que as tarifas praticadas são aproximadamente iguais, contribuindo assim para o aumento da pressão do estacionamento (legal e ilegal) na via pública;
- Faro – oferece lugares de estacionamento tarifados em vários arruamentos no centro da sede de concelho repartidos em duas zonas (curta e média duração) em que a tarifa aumenta de acordo com o tempo de permanência, promovendo assim a rotatividade do estacionamento disponível; no entanto as tarifas praticadas nos parques são superiores às da via pública, incentivando o estacionamento na via pública aumentando a pressão na mesma;
- Loulé – este município oferece lugares de estacionamento tarifados em parque e na via pública, diferenciando os períodos do ano em que se encontra (período de inverno/verão) e promove uma política de racionalização da utilização do TI, contudo não incentivam o estacionamento de curta duração nem a diminuição do estacionamento na via pública dadas as tarifas praticadas;
- Olhão – oferece lugares de estacionamento tarifados na via pública e em parque, em que as tarifas praticadas promovem o estacionamento em parque e a rotatividade do mesmo;
- São Brás de Alportel – este município não oferece lugares de estacionamento tarifados;
- Tavira – oferta de lugares de estacionamento tarifados na via pública no centro do aglomerado urbano, em que a oferta deficitária relativamente à procura e as tarifas praticadas são fixas, não promovendo assim a rotatividade do estacionamento; a oferta de lugares de estacionamento tarifados em parque regista-se apenas na periferia.

Verificam-se assim problemáticas na política tarifária de estacionamento na maioria dos municípios, procurando-se incentivar a rotatividade do estacionamento e uma menor pressão de estacionamento sobre a via pública.

## 11. SEGURANÇA RODOVIÁRIA

### 11.1. NOTA INTRODUTÓRIA

No tocante à segurança rodoviária, é importante verificar as lacunas existentes nas vias que estão inseridas nos concelhos que o plano abrange, analisando a sinistralidade registada nos últimos anos.

No presente subcapítulo, serão contabilizados e analisados os acidentes com vítimas ocorridos na área de intervenção do estudo, que se reportam ao período decorrente entre 2006 e 2015.

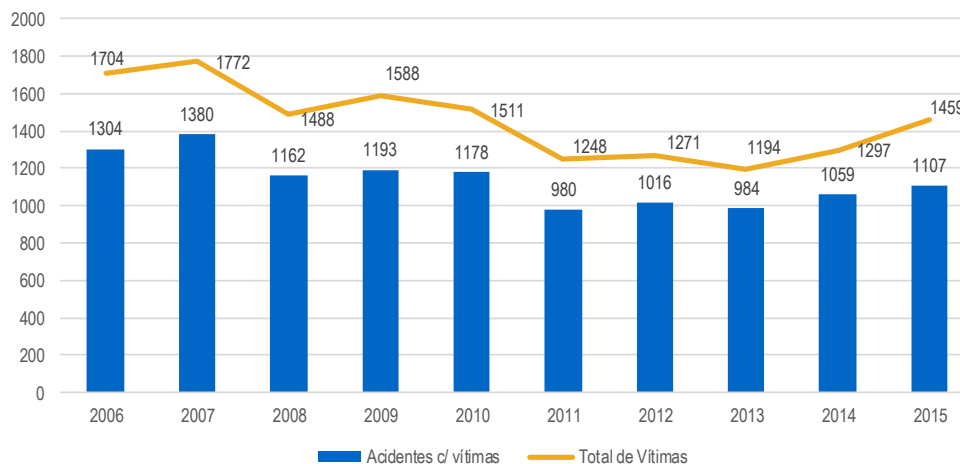
A sinistralidade é analisada do ponto de vista da sua evolução recente, apresentando-se através dos acidentes com vítimas, do número total de vítimas, do tipo de vítima e da natureza do acidente em cada concelho. É feita também uma análise relativa ao ano de 2015 (situação atual), em que os dados obtidos são referentes apenas de janeiro a novembro do mesmo ano.

A localização e identificação dos acidentes, como também das zonas de acumulação dos mesmos, permite avaliar os principais pontos de conflito entre o tráfego rodoviário e o pedonal, aos quais se deverá dar especial atenção no diagnóstico associado aos modos suaves. São ainda identificados os pontos negros, definidos pela ANSR nos seus relatórios de sinistralidade anuais, nas vias inseridas nos concelhos abrangidos pelo plano.

### 11.2. EVOLUÇÃO RECENTE DA SINISTRALIDADE (2006-2015)

Da análise aos dados da sinistralidade para os últimos dez anos (Figura 11.1), verifica-se que, em termos globais, houve um decréscimo ao longo do tempo relativamente ao número de acidentes e, por consequência, do número de vítimas, contudo houve uma ligeira subida no ano de 2007 (1.380 acidentes com 1.772 vítimas no total), sendo este o ano em que se registaram mais acidentes e vítimas. Durante o período indicado apresentam-se também dois picos: 2009 com 1.193 acidentes e 1.588 vítimas e 2015 com 1.107 acidentes e 1.459 vítimas.

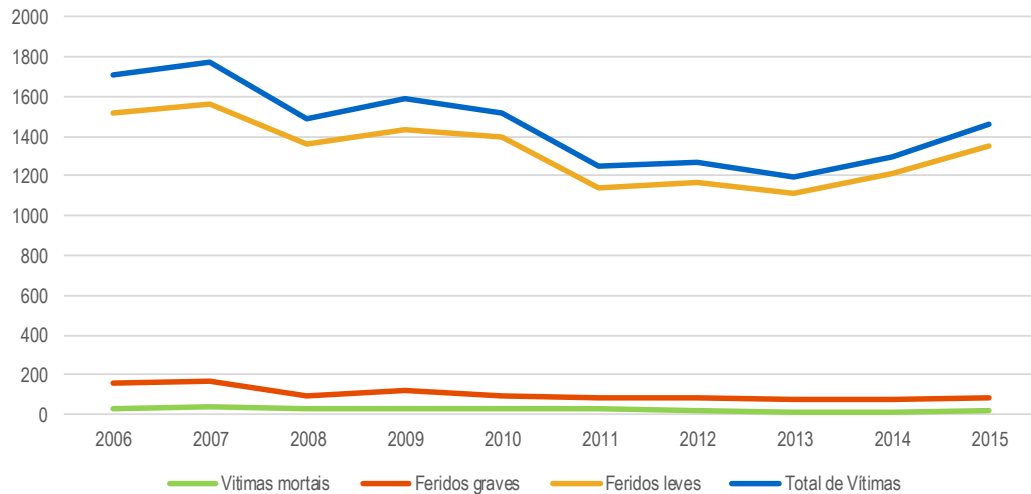
FIGURA 11.1 – EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE ACIDENTES E VÍTIMAS 2006-2015 NO CENTRO ALGARVIO



Fonte: Dados ANSR, junho 2016

Relativamente ao número e tipo de vítima (Figura 11.2), conclui-se que a maioria são feridos leves, sendo este valor próximo do total de vítimas ao longo do período suprarreferido – cerca de 91% das vítimas decorrentes dos acidentes rodoviários são feridos leves. Através da figura abaixo, verifica-se ainda uma redução do número total de vítimas de 2006 para 2015, sendo que 2007-2008 apresenta-se como o período com maior decréscimo em termos de total de vítimas, revelando ainda o baixo índice de mortalidade nos acidentes no geral, situando-se abaixo dos 2% face ao número total de vítimas (cerca de 1,7%).

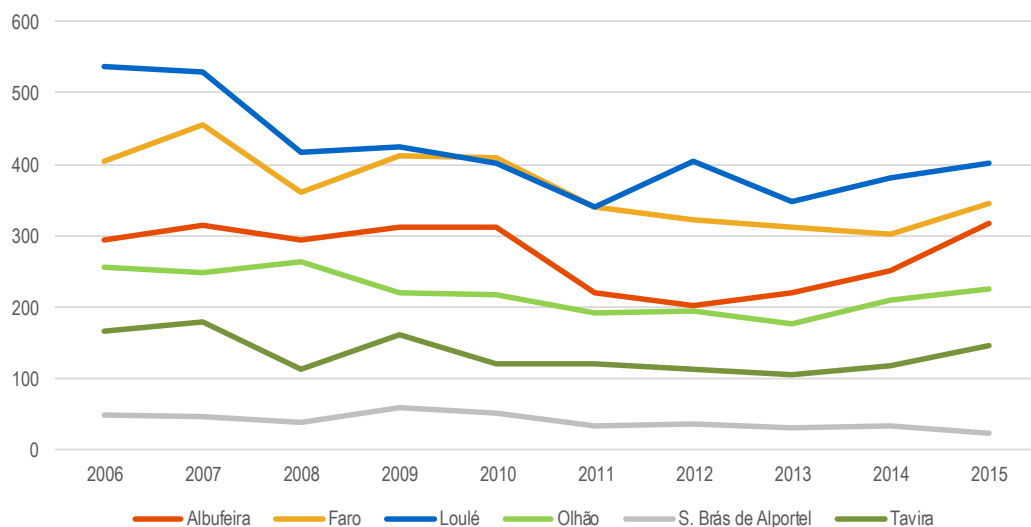
**FIGURA 11.2 – EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE VÍTIMAS 2006-2015 POR TIPO DE VÍTIMA**



Fonte: Dados ANSR, junho 2016

No tocante à análise dos dados da sinistralidade por concelho (Figura 11.3), verifica-se que São Brás de Alportel é o concelho com menor número de vítimas ao longo do período em análise, existindo uma diferença considerável deste concelho para os restantes. Loulé é o concelho que, em termos gerais, verifica um maior número de vítimas ao longo dos anos, exceto em 2010 e 2011 (em que Faro iguala o número de vítimas), sobretudo por ser o concelho com maior número de habitantes do Centro Algarvio (59.160 habitantes, Censos 2011).

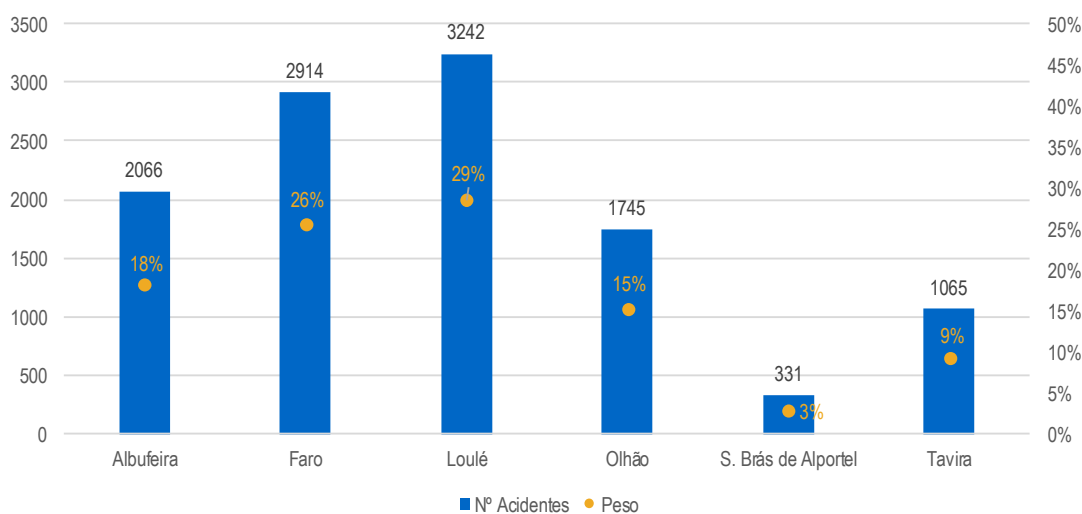
**FIGURA 11.3 – EVOLUÇÃO DO Nº DE VÍTIMAS 2006-2015 POR CONCELHO**



Fonte: Dados ANSR, junho 2016

Em termos de número total de acidentes com vítimas para os últimos dez anos (Figura 11.4), São Brás de Alportel volta a apresentar valores bastantes inferiores aos restantes, com 331 acidentes com vítimas registados. Loulé é também o concelho com maior número de acidentes (3.242), representando cerca de um terço dos acidentes ocorridos no Centro Algarvio, seguindo-se Faro com 2.914 acidentes, que é o segundo maior concelho em número de habitantes (58.051 habitantes, Censos 2011).

FIGURA 11.4 – NÚMERO TOTAL DE ACIDENTES COM VÍTIMAS DE 2006 A 2015



Fonte: Dados ANSR, junho 2016

### 11.3. SITUAÇÃO ATUAL (2015)

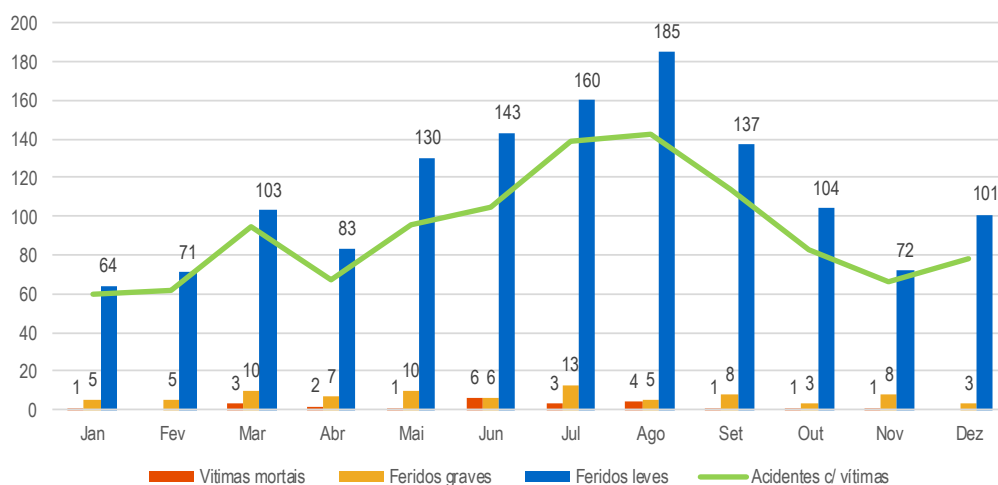
Ao longo do ano de 2015, registaram-se, na área de intervenção, 1.107 acidentes rodoviários que perfizeram um total de 1.459 vítimas, o que corresponde a um número médio de 1,32 vítimas por acidente.

Para este ano, procedeu-se a uma análise focada nos concelhos do Centro Algarvio, apresentando-se uma distribuição do número de acidentes que ocorreram e por concelho, com discriminação por tipo de vítima (vítimas mortais, feridos graves e feridos leves), tipo de acidente (despiste, colisão e atropelamento) e tipo de via (estrada nacional, estrada municipal, autoestrada, etc.).

Relativamente à distribuição do número total de vítimas por mês (Figura 11.5), verifica-se que nos meses de Verão (junho, julho, agosto e setembro), principalmente no mês de agosto, existem mais acidentes e por consequência mais vítimas, verificando-se um crescimento desde o início do ano, com exceção do mês de abril onde se observa uma descida.

Conclui-se também, mais uma vez, que os feridos leves são as vítimas predominantes nos acidentes rodoviários ocorridos.

**FIGURA 11.5 – NÚMERO TOTAL DE ACIDENTES E VÍTIMAS POR MÊS (2015)**

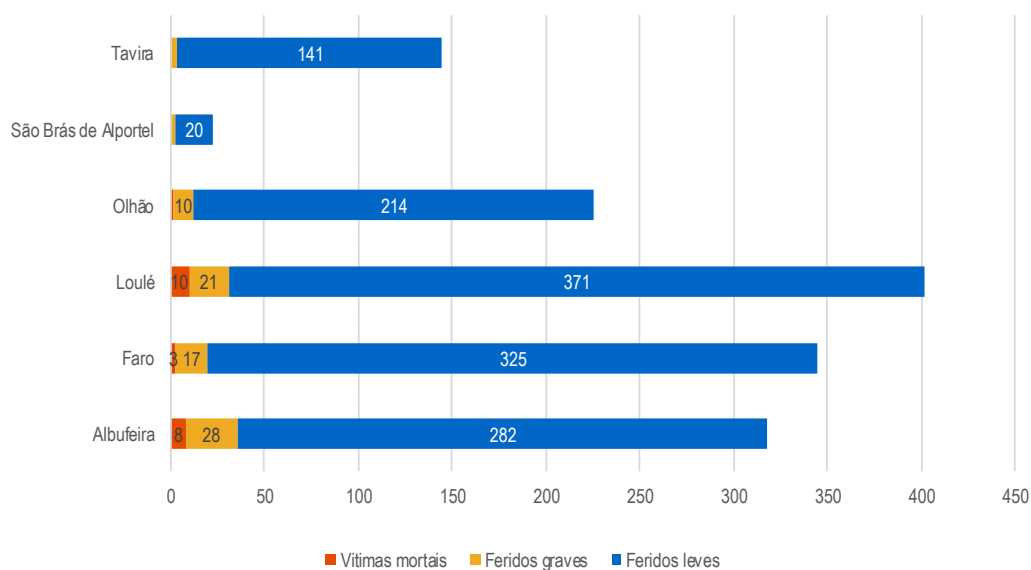


Fonte: Dados ANSR, junho 2016

Em termos da distribuição por concelho, apresentada na Figura 11.6, conclui-se que:

- Os valores máximos de feridos leves (371) verificam-se no concelho de Loulé, de feridos graves (28) no concelho de Albufeira e de vítimas mortais (10) também em Loulé;
- O máximo absoluto para o número total de vítimas ocorre no concelho de Loulé, como já verificado na análise aos últimos dez anos;
- Tavira e São Brás de Alportel são os únicos concelhos que não apresentam vítimas mortais decorrentes dos acidentes;
- De uma forma geral, Loulé é o concelho que se destaca dos outros concelhos por agregar o maior número de vítimas e São Brás de Alportel por agregar o menor número de vítimas, e neste caso apenas 20 feridos leves e 3 feridos graves.

**FIGURA 11.6 – NÚMERO TOTAL DE ACIDENTES E VÍTIMAS POR MÊS (2015)**

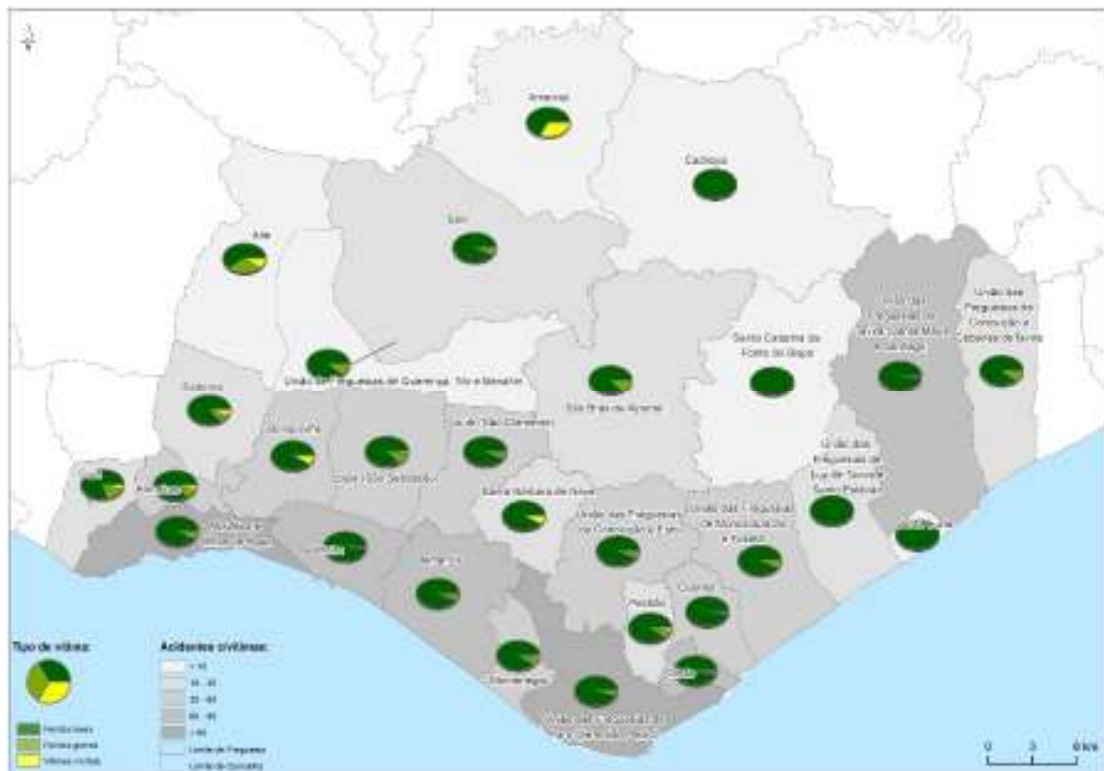


Fonte: Dados ANSR, junho 2016

Em termos de acidentes com vítimas, a freguesia de Faro (Sé e São Pedro) destaca-se por ser a freguesia que agrega mais acidentes (168), seguida da freguesia de Albufeira e Olhos de Água (139), Quarteira (87), Almancil (83), Tavira (Santa Maria e Santiago) com 79 acidentes e Olhão com 65 (Figura 11.7).

Confirma-se o peso significativo que os feridos leves assumem na maioria das freguesias, menos em Alte e Ameixial, freguesias com índice de feridos leves inferior, comparativamente às restantes. Das freguesias com maior acumulação de acidentes, Quarteira e Tavira destacam-se pelo baixo índice de feridos graves (aproximadamente 2%). Na freguesia do Ameixial, as vítimas mortais são cerca de um terço das vítimas decorrentes dos acidentes.

FIGURA 11.7 – ACIDENTES RODOVIÁRIOS E VÍTIMAS POR FREGUESIA (2015)



Fonte: Dados ANSR, junho 2016

No Quadro 11.1, apresenta-se o número de vítimas mortais, feridos graves e feridos leves pelas diversas naturezas de acidentes consideradas nos relatórios produzidos anualmente pela ANSR, observando-se que as colisões laterais representam o maior número de acidentes (230) e os que provocam o maior número de vítimas (305). Também os despistes simples provocam um elevado número de acidentes (174), originando 197 vítimas no total.

Por outro lado, as colisões foram os acidentes de natureza mais grave, tendo originado 8 vítimas mortais e 11 feridos graves ao longo de 2015, números que, comparativamente ao total de vítimas por natureza do acidente, são também os que têm maior expressão.

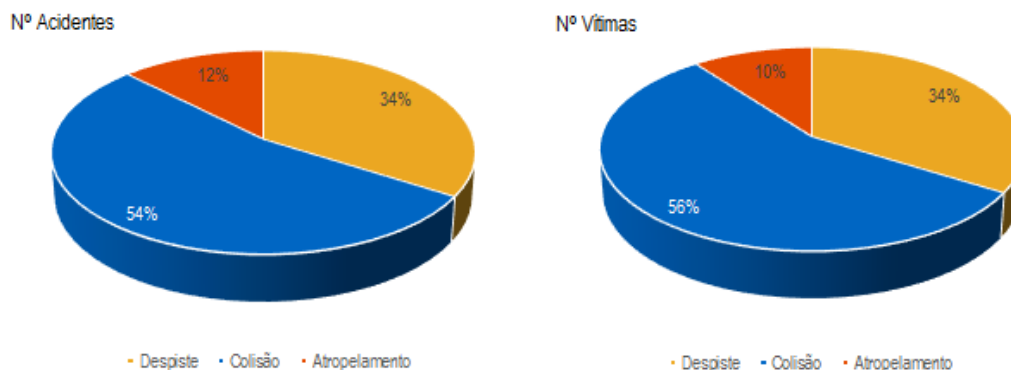
QUADRO 11.1 – ACIDENTES RODOVIÁRIOS E DE VÍTIMAS NA ÁREA DE INTERVENÇÃO DO ESTUDO POR TIPO DE ACIDENTE (2015)

Tipo de acidente	Nº Acidentes	Vítimas mortais	Feridos graves	Feridos Leves	Total de Vítimas
Despiste simples	174	2	13	182	197
Despiste com dispositivo de retenção	20	0	1	24	25
Despiste sem dispositivo de retenção	60	1	6	71	78
Despiste com transposição do dispositivo de retenção lateral	8	3	4	35	42
Despiste com capotamento	62	1	8	79	88
Despiste com colisão com veículo imobilizado ou obstáculo	49	3	3	54	60
Despiste com fuga	3	0	0	3	3
Colisão frontal	83	8	11	119	138
Colisão traseira com outro veículo em movimento	137	1	3	178	182
Colisão lateral com outro veículo em movimento	230	0	12	293	305
Colisão com veículo ou obstáculo na faixa de rodagem	38	0	6	42	48
Colisão choque em cadeia	21	0	0	40	40
Colisão com fuga	18	1	0	20	21
Colisão com outras situações	66	0	1	80	81
Atropelamento de peões	126	3	13	123	139
Atropelamento de animais	4	0	0	4	4
Atropelamento com fuga	8	0	2	6	8

Fonte: Dados ANSR, junho 2016

Analisando a natureza dos acidentes em três grandes tipologias (Figura 11.8) – despiste, colisão e atropelamento - observa-se que as colisões representam cerca de 54% do total dos acidentes verificados nos concelhos que abrangem a área de intervenção do estudo, sendo esta percentagem bastante próxima à percentagem de vítimas consequentes do mesmo tipo de acidente (56%, respetivamente). Os atropelamentos representam apenas 12% dos acidentes e 10% das vítimas, concluindo-se que as colisões e os despistes são os acidentes rodoviários mais comuns.

FIGURA 11.8 – PERCENTAGEM DE ACIDENTES E DE VÍTIMAS POR NATUREZA DO ACIDENTE (2015)



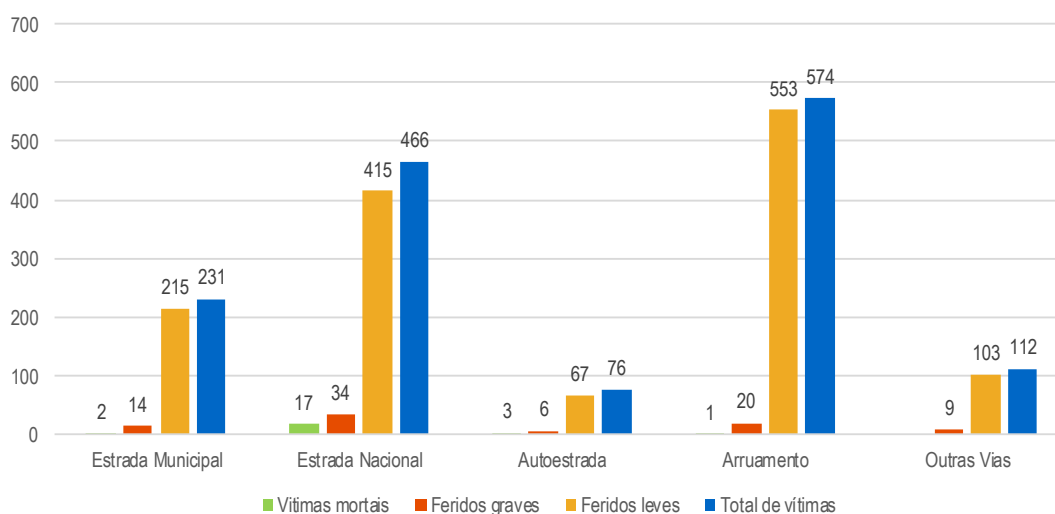
Fonte: Dados ANSR, junho 2016



No tocante ao número total de vítimas relativamente ao tipo de vítima e ao tipo de via (Figura 11.9), conclui-se que os arruamentos são as vias que agregam o maior número de vítimas (574), em que 553 são feridos leves, 20 feridos graves e apenas 1 vítima mortal.

As estradas nacionais também agregam um elevado número de vítimas (466), das quais 415 são feridos leves, 24 feridos graves e 17 vítimas mortais, sendo esta via a mais representativa destes dois últimos tipos de vítimas (6% e 4%, respetivamente).

FIGURA 11.9 – NÚMERO DE VÍTIMAS POR TIPO DE ACIDENTE E POR TIPO DE VÍTIMA (2015)



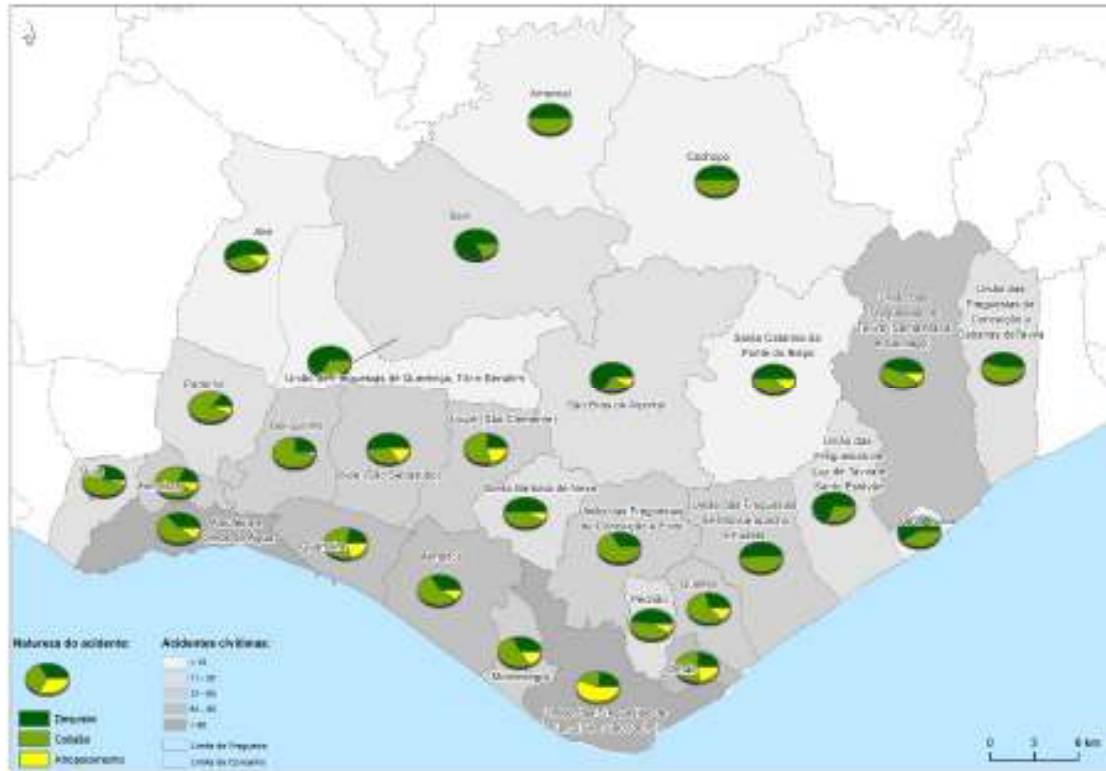
Fonte: Dados ANSR, junho 2016

O cruzamento entre a distribuição dos acidentes rodoviários por freguesia e o tipo de acidente, presentes na Figura 11.10, revela, já como analisado anteriormente, que as freguesias de Faro (Sé e São Pedro) e Albufeira e Olhos de Água são as que apresentam um maior número de acidentes com vítimas, sendo que na primeira freguesia o número de atropelamentos é o mais representativo da área de intervenção (94 atropelamentos em 168 acidentes ocorridos na freguesia, 8,5% do total dos acidentes ocorridos na área de intervenção).

Confirma-se o peso significativo que as colisões e despistes assumem na maioria das freguesias (tal como acontece em Albufeira e Olhos de Água), exceto nas freguesias de Faro (Sé e São Pedro), como já referido, Quarteira e Olhão, em que houve 94, 18 e 15 atropelamentos, respetivamente.

Em termos de despistes destacam-se as freguesias de Salir, Luz de Tavira e Santo Estevão, Querença, Tôr e Benafim e São Brás de Alportel em que os despistes representam pelo menos 67% dos acidentes ocorridos, e relativamente a colisões realçam-se as freguesias de Paderne, ferreiras e Boliquireme. As freguesias de Ameixial e Cachopo contemplam apenas 2 acidentes com vítimas em 2015.

FIGURA 11.10 – NATUREZA DOS ACIDENTES RODOVIÁRIOS NAS FREGUESIAS (2015)



Fonte: Dados ANSR, junho 2016

#### 11.4. PONTOS NEGROS (2015)

Um ponto negro define-se como um troço de estrada com extensão máxima de 200m em que ocorreram pelo menos cinco acidentes com vítimas no ano em análise e em que a soma dos indicadores de gravidade dos acidentes é superior a 20:  $IG=100 \times M + 10 \times FG + 3 \times FL$ , em que M representa o número de vítimas mortais, FG o número de feridos graves e FL o número de feridos ligeiros.

Através da identificação da localização dos acidentes rodoviários no Centro Algarvio, verificam-se pontos negros no ano de 2015; também, e de acordo com o apurado pela ANSR para os anos 2012, 2013 e 2014, há evidência de pontos negros na área em estudo, sendo Faro o único concelho identificado (EN 125 e EN 2).

Foram identificados 5 pontos negros, dos quais 3 se localizam no município de Faro, 1 no município de Albufeira e 1 em Olhão. A análise seguinte incluirá o tipo de acidente ocorrido, o tipo de vítima e uma breve descrição do lanço de estrada onde foi identificado o ponto negro.

- Ferreira, Albufeira - EN 125, km 69+700 e 69+800:
  - 5 acidentes, dos quais 4 colisões e 1 atropelamento de peões;
  - Total de 7 vítimas, 6 feridos leves e 1 vítima mortal (IG=160);
  - Troço de estrada nacional reto, sem passeios definidos e com várias interseções.
- Faro (Sé e São Pedro), Faro - EN 125, km 98+800 e 99+000:
  - 5 acidentes, em que todos são colisões;

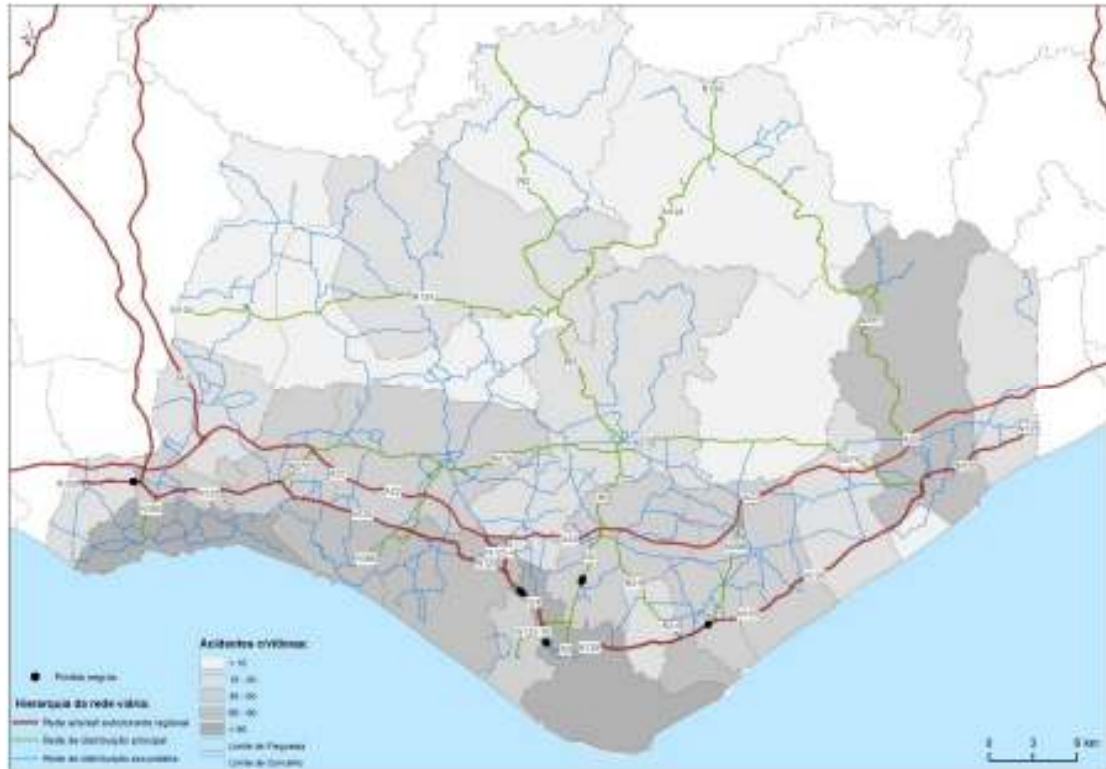
Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável – Centro Algarvio

Fase 1 – Caracterização e Diagnóstico

- Total de 8 vítimas, em que todos são feridos leves (IG=24);
- Troço de estrada nacional reto, com interseções semaforizadas e zona de serviços
- Faro (Sé e São Pedro), Faro - EN 125, km 102+900 e 103+000:
  - 5 acidentes, dos quais 3 colisões, 1 despiste e 1 atropelamento de peões;
  - Total de 7 feridos leves (IG=21);
  - Troço de estrada nacional reto com pavimento em mau estado de conservação, com interseções com zona de serviços (bomba de gasolina)
- Faro (Sé e São Pedro), Faro: EN 2, km 733+000 e 733+200:
  - 5 acidentes, dos quais 4 colisões e 1 despiste;
  - Total de 8 feridos leves (IG=24);
  - Troço de estrada nacional reto com bermas reduzidas e sem passeios definidos, e com residência à beira da estrada.
- Olhão, Olhão: EN 125, km 115+400 e 115+456:
  - 7 acidentes, dos quais 6 colisões e 1 despiste;
  - Total de 10 feridos leves (IG=30);
  - Troço de estrada nacional com pavimento em mau estado de conservação, com interseção de nível relevante e marcação rodoviária pouco visível.

Na Figura 11.11 estão representados os pontos negros supra-identificados:

FIGURA 11.11 – PONTOS NEGROS NO CENTRO ALGARVIO (2015)



Fonte: Dados ANSR, junho 2016

## 11.5. SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO

Como principais reflexões a reter relativamente à análise da sinistralidade, sintetizam-se as seguintes:

- Evolução positiva relativamente ao número e gravidade dos acidentes na área de intervenção do estudo nos últimos anos, com reduções do número de acidentes de cerca de 15% e do número total de vítimas em cerca de 14%, de 2006 para 2015, em que o número de feridos graves reduziu para metade;
- Redução do número de vítimas entre 2006 e 2015 na área de intervenção do estudo, sendo que São Brás de Alportel agrega o decréscimo mais significativo entre todos os concelhos, cerca de 52%, seguido de Loulé, com uma redução na ordem dos 25%;
- São Brás de Alportel é ainda o concelho da Região do Centro Algarvio que tem o menor número de vítimas (com uma diferença elevada para os restantes concelhos) ao longo dos últimos dez anos;
- Loulé e Faro são os dois concelhos com maior peso de acidentes com vítimas na área de intervenção (29% e 26%, respetivamente);
- Ocorrência de um número considerável de acidentes (corporais e não corporais) nos concelhos que abrangem o plano nos últimos anos, com os acidentes corporais (atropelamentos) a assumirem um peso de cerca de 12% no ano de 2015, sendo que Faro é o concelho com maior acumulação deste tipo de acidente (cerca de 15% dos acidentes com vítimas registados são atropelamentos);

---

Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável – Centro Algarvio

Fase 1 – Caracterização e Diagnóstico

- 39% do total de vítimas ocorre em meio urbano (arruamentos), reforçando ainda a necessidade de adaptação de comportamento por parte dos condutores, desempenhando aqui a intervenção sobre o espaço um papel decisivo, na medida em que as características das vias e da envolvente influenciem diretamente o comportamento dos utentes;
- Foram ainda identificados pontos negros na região no ano de 2015 em 3 concelhos, contudo existem vias em todos os concelhos da área de intervenção em que, sistematicamente, ocorrem acidentes, quer pelas condições físicas da via e pela sinalização vertical e horizontal, quer pelas velocidades praticadas pelos condutores em conjunto com as condições atmosféricas.

Globalmente, sente-se que no tocante à segurança rodoviária, quer em termos de implementação de normas mais atualizadas, quer em termos de campanhas de sensibilização destinadas aos utilizadores das vias, há ainda trabalho a fazer. As empreitadas relativamente à via, tanto de pavimentos e sinalização, deveriam ser mais frequentes, combatendo assim as lacunas existentes atualmente.



## 12. TIC E NOVOS SERVIÇOS DE MOBILIDADE

### 12.1. SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTES

Nas reuniões realizadas com os municípios na fase de arranque de elaboração do PAMUS procurou-se avaliar em que medida existiam nos sistemas inteligentes de transportes implementados ou carências ao nível da sua implementação nos vários municípios.

No conjunto dos municípios do Centro Algarvio não foi possível identificar a existência de sistemas inteligentes de transportes, contudo, várias autarquias evidenciaram a importância de se evoluir para a sua implementação em diferentes domínios.

A questão da **informação ao público em tempo real** é um aspeto considerado relevante por vários municípios, sendo que para os serviços interurbanos, ainda que seja uma medida que ultrapasse as competências dos municípios, vários apontaram como uma medida relevante a implementar. Nos municípios que dispõem de rede de transportes urbanos é igualmente uma medida relevante, em especial os detêm uma rede com dimensão significativa (i.e. Albufeira, Faro e Loulé).

Neste domínio importa ter presente o crescimento da utilização de plataformas móveis que terá como consequência a necessidade de serviços de informação mais personalizados e que obrigam a que o sistema de transportes se encontre preparado para disponibilizar a informação de suporte necessária. Numa região turística como o Algarve, em que os turistas nacionais, quer estrangeiros procuram cada vez mais planear as suas viagens autonomamente a disponibilização destes recursos é um aspeto importante para a atração deste mercado para os transportes públicos.

A organização da oferta associada à elevada procura registada justifica que em Albufeira, Faro e Tavira se implementem **sistemas centralizados de informação e gestão do estacionamento**. Estes sistemas permitem minimizar o tráfego de associado à procura de estacionamento através da disponibilização de informação relativa à oferta de estacionamento livre e encaminhando os condutores para os lugares disponíveis.

Dependendo da arquitetura destes sistemas, as informações podem ser colocadas nos principais pontos de acesso às cidades e possibilitando a otimização dos trajetos (pela indicação do caminho mais curto) até aos locais disponíveis para estacionamento.

Apontam-se como principais vantagens destes sistemas:

- Maior rentabilização dos parques de estacionamento existentes por otimização da oferta;
- Redução do congestionamento e, conseqüentemente, melhoria da qualidade do ambiente urbano;
- Obtenção de informação em tempo real sobre a procura registada e, desta forma, melhorar a gestão permanente do sistema às reais necessidades verificadas.

### 12.2. NOVOS SERVIÇOS DE MOBILIDADE

O desenvolvimento de tecnologias inteligentes com o objetivo de promover uma maior eficiência energética e ambiental nos sistemas de transportes urbanos é uma das apostas estratégicas da política europeia para o setor dos transportes e

para a promoção de cidades inteligentes, procurando assim aumentar a qualidade de vida dos cidadãos com recurso à tecnologia e à inovação.

Neste sentido tem vindo a surgir novos serviços de mobilidade suportados em novas tecnologias de informação e comunicação e, em muitos casos, direcionados para serviços móveis que permitem aos seus utilizadores reservar os serviços com recurso a estas tecnologias e com maior comodidade. São exemplo destes novos serviços no Algarve: o *blá-blá-car* e a Uber.

#### Uber

A Uber é uma plataforma tecnológica que, mediante inscrição num site, permite aos utilizadores solicitar um serviço de táxi mediante indicação da origem e do destino da viagem que pretende realizar. No ato de reserva do serviço o utilizador fica a conhecer o motorista e veículo designados para a sua realização, podendo partilhar o percurso em tempo real, garantindo assim as condições de segurança.

No Algarve os serviços da Uber encontram-se concentrados em Albufeira, Faro e Vilamoura, sendo que as viagens podem ser realizadas em toda a região. Na Figura 12.1 representa-se as rotas das viagens da Uber no Algarve entre junho e agosto de 2016.

**FIGURA 12.1 – ROTAS DAS VIAGENS DA UBER NO ALGARVE ENTRE JUNHO E AGOSTO DE 2016**



Fonte: Apresentação 60 dias de nova mobilidade no Algarve, Uber, agosto de 2016

#### Blá-Blá-Car

A Blá-Blá-Car é um site de *carpooling* que existe em Portugal desde 2012, sendo uma das maiores redes social de viagens de longa distância em carro partilhado, com mais de 30 milhões de membros e presença em 22 países. Esta rede social põe em contacto condutores e passageiros que pretendem viajar em carro partilhado e repartir o custo da viagem.

Os membros inscrevem-se no site para a realização das viagens e partilham os gastos em obter lucros. A plataforma recomenda um valor por passageiro e viagem de 0,05 euros por quilómetro, apropriada para a partilha de gastos inerentes à condução (gasolina, portagens, manutenção, seguros, impostos, etc.) e limita a contribuição máxima que os condutores podem solicitar de maneira a que não se superem o valor recomendado.

Esta plataforma encontra-se a ser publicitada em alguns importantes motores de busca e venda de viagens online como a Rumbo.



FIGURA 12.2 – IMAGEM DO SITE DA BLÁ-BLÁ-CAR



Fonte: <https://www.blablacar.pt/>, Outubro 2016

### Outros serviços regulares

Em alguns municípios do Centro Algarvio (e.g. Albufeira, Faro e Loulé) surgiu nos últimos anos um serviço ocasional de transportes direcionado para o segmento turístico que sem vindo a afirmar como um novo serviço de mobilidade – a Green Bus.

Dispondo de uma frota diversificada de veículos modernos com capacidades distintas (veículos ligeiros, carrinhas de 9 lugares e autocarros de diversas tipologias), opera essencialmente assegurando os seguintes serviços: transferes, serviços de *shuttle*, tours privados.



### 13. ANÁLISE SWOT

---

No presente capítulo apresenta-se um diagnóstico global do sistema de acessibilidades e transportes do Centro Algarvio, materializada numa análise *SWOT*, que permite obter uma visão integrada dos principais constrangimentos e potencialidades que permitirão a elaboração de um modelo que promova padrões de mobilidade mais sustentáveis e satisfaça as necessidades da população.

Tendo em consideração a abrangência de um plano desta natureza, a *SWOT* desenvolvida teve em consideração as diferentes temáticas abordadas, as quais refletem o funcionamento dos vários subsistemas de transporte, a saber: tendências demográficas, tendências socioeconómicas, padrões de mobilidade, acessibilidades e transporte individual, transporte público, intermodalidade, transporte escolar, modos suaves, estacionamento e segurança rodoviária.



Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável – Centro Algarvio

Fase 1 – Caracterização e Diagnóstico

**QUADRO 13.1 – ANÁLISE SWOT – PONTOS, FORTES, PONTOS FRACOS, OPORTUNIDADES E AMEAÇAS**

	Pontos Fortes	Pontos Fracos	Oportunidades	Ameaças
<b>Tendências demográficas e socioeconómicas</b>	<p>Dinâmica de crescimento nos seis concelhos do Centro Algarvio, que concentravam, em 2011 cerca de 57% da população do Algarve (258.235 habitantes) e registaram acréscimos entre 2001 e 2011.</p> <p>Os crescimentos mais significativos registaram-se em Albufeira (+29%), Loulé (+19%), Faro (+11%) e Olhão (+11%). São Brás de Alportel e Tavira são os concelhos com menores crescimentos (+6% e +5% respetivamente).</p> <p>Estrutura etária menos envelhecida face ao contexto da região do Algarve.</p> <p>Existência de centros urbanos consolidados nos seis concelhos (Albufeira, Faro, Loulé, Quarteira, São Brás de Alportel, Olhão e Tavira), onde predomina a mistura de usos do solo, o que privilegia a utilização de transporte urbano e de modos não motorizado (pedonal e ciclável).</p>	<p>Decréscimo populacional, entre 1991 e 2011, em várias freguesias do interior, nomeadamente as freguesias mais setentrionais de Loulé (Alte, Ameixial, Tôr/Querença/Benafim e Salir) e Tavira (Cachopo, Conceição e Cabanas de Tavira, Santa Catarina da Fonte do Bispo, Luz de Tavira e Santo Estevão e Santa Luzia) e ainda Santa Bárbara de Nexe em Faro.</p> <p>Tendência para o agravamento das desigualdades verificadas entre o litoral e o interior. A faixa litoral (sul da EN270) concentra atualmente a grande maioria da população residente no Centro Algarvio, bem como as principais infraestruturas, equipamentos e atividades económicas.</p> <p>Os contrastes litoral/interior são também evidentes na estrutura etária da população, com as freguesias do interior a apresentarem maiores índices de envelhecimento da população e conseqüentemente maiores índices de dependência de idosos.</p> <p>Povoamento disperso por lugares de pequena dimensão na faixa interior. Cerca de 35% dos habitantes do Centro Algarvio residem em lugares com menos de 500 habitantes, o que dificulta a implementação de soluções de transporte coletivos regulares com fiabilidade, exigindo o estudo de soluções alternativas adequadas aos padrões de mobilidade da população residente nestes territórios.</p>	<p>Dinamismo demográfico das freguesias localizadas na faixa litoral e persistências de estruturas etárias mais jovens e com menores índices de envelhecimento demográfico.</p> <p>Concentração do emprego em algumas freguesias do Centro Algarvio, o que permite apostar na melhoria da rede de TC que permite a acessibilidade a estes núcleos.</p>	<p>O envelhecimento populacional conduzirá a uma menor utilização do transporte individual por parte dos residentes, desempenhando o transporte coletivo um importante papel na mobilidade desta população.</p> <p>Perspetiva-se também uma maior utilização do modo pedonal para a realização de viagens de curta distância e colocando novos desafios em termos de soluções de transporte.</p>

	Pontos Fortes	Pontos Fracos	Oportunidades	Ameaças
<b>Padrões de Mobilidade</b>	<p>Elevada percentagem de residentes a exercer a sua atividade no concelho de residência (82%), o que permite inferir sobre a realização de um volume significativo de viagens intraconcelhias.</p> <p>Tendência para o aumento da distância média entre o local de residência e o local de trabalho (evidenciado pelo crescimento generalizado da proporção de população que exerce a sua atividade fora do concelho de residência, embora continue a ser a menor parte desta), o que exige o estudo de soluções de transporte interconcelhias (+20,76%).</p> <p>Importante quota de deslocações internas à AI do PAMUS do Centro Algarvio no global das viagens (intraconcelhias – 81,8% + intra Centro Algarvio 15,3%) e quotas menos relevantes de viagens externas (2,9%).</p> <p>Elevadas densidades de viagens com origem/destino no eixo Loulé – Faro – Olhão (cerca de 38 mil viagens diárias)</p> <p>Existência de importantes relações funcionais com os concelhos vizinhos localizados fora do Centro Algarvio, mas na proximidade da AI, nomeadamente Portimão, Silves e Vila Real de Santo António.</p> <p>Existência de quotas expressivas de utilização do modo pedonal (24,91%), sendo de destacar os concelhos de Loulé (29,92%), Olhão (26,50%) e São Brás de Alportel (33,42%).</p>	<p>Tendência para o decréscimo do modo pedonal nas deslocações pendulares dos ativos e estudantes (-15,6%) em parte justificada pelo aumento da distância e duração das viagens, quer pelo forte crescimento ocorrido na taxa de motorização</p> <p>Forte peso do automóvel na repartição modal (quota superior a 60% em todos os concelhos do Centro Algarvio). Destaque para os concelhos de Albufeira e Tavira com quotas de utilização do TI superiores a 70% (79,1% e 70,7%, respetivamente).</p> <p>Fraca quota de utilização do transporte coletivo (6,24%).</p> <p>A fraca expressão da utilização do TI+TC (0,23%) pelos residentes, o que evidencia os problemas associados à intermodalidade (física, lógica e tarifária) do sistema de transportes do Centro Algarvio.</p>	<p>Políticas ambientais e energéticas destinadas a reduzir a quota de utilização do TI poderão contribuir para favorecer uma repartição modal mais favorável à redução do TC.</p> <p>A criação de condições de intermodalidade, em especial entre os modos rodo e ferroviário é um aspeto importante para a atratividade do modo ferroviário, sendo fulcral para a captação de utilizadores, em especial nos concelhos em que as estações se localizam fora dos aglomerados urbanos.</p>	<p>O modelo de ocupação do território disperso em toda a faixa interior, com predominância de lugares de pequena dimensão e a presença de extensas áreas de baixa densidade, exige medidas articuladas de reorganização territorial e de articulação TI/TC.</p>
<b>Acessibilidades e TI</b>	<p>Boas acessibilidades proporcionadas por eixos viários estruturantes regionais que permitem ligações rápidas ao território do Centro Algarvio e ao território nacional (IP1, A22, IC24).</p>	<p>As viagens mais penalizadoras a partir dos concelhos em estudo registam-se para norte, facto que se compreende pela orografia mais acidentada, pela inexistência de vias pertencentes ao 1º nível hierárquico e menor densidade de oferta de rede viária neste território.</p> <p>A forte procura em transporte individual manifesta-se em níveis de congestionamento em algumas vias, que na rede em estudo nomeadamente no acesso a alguns dos principais centros urbanos (e.g. Albufeira, Faro).</p>		<p>A não concretização da variante urbana a Olhão poderá contribuir para a persistência de elevados volumes de tráfego de atravessamento do Centro Urbano na EN 125, com consequências ao nível da degradação da qualidade do ambiente urbano.</p>

Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável – Centro Algarvio

Fase 1 – Caracterização e Diagnóstico

	Pontos Fortes	Pontos Fracos	Oportunidades	Ameaças
Transportes públicos	<p>Existência de vários modos de transporte (rodoviário, ferroviário e fluvial), com destaque para o modo ferroviário que atravessa longitudinalmente o território do Centro Algarvio.</p> <p>Boa cobertura territorial de toda a faixa litoral do Centro Algarvio.</p> <p>A aposta dos municípios na criação de serviços de transporte urbano que revela a preocupação destas entidades em assegurar as deslocações intraconcelhias, indo assim ao encontro das necessidades da população e dos resultados aos inquéritos à mobilidade (mais de 83% das viagens em todos os concelhos são de caráter intraconcelhio).</p> <p>A localização das estações, face aos principais aglomerados urbanos, é relativamente favorável entre Faro, Olhão e Tavira, o que justifica que o transporte ferroviário se possa constituir como uma opção para a população residente nestes aglomerados.</p>	<p>Fraca cobertura territorial e horária no território interior do Centro Algarvio.</p> <p>Fraca frequência horária dos serviços de TC interurbanos e mesmo dos serviços de transporte urbano de alguns municípios (caso de Olhão).</p> <p>Reduzidas frequências dos serviços ferroviários, material circulante antiquado e com níveis de conforto que prejudicam a atratividade deste modo de transporte.</p> <p>Reduzida utilização do sistema de transportes coletivos, em especial do modo ferroviário.</p> <p>A localização das estações ferroviárias face aos principais aglomerados urbanos é desfavorável em especial em Loulé, Quarteira e Albufeira, já que se situam relativamente afastadas dos mesmos.</p> <p>No que concerne às acessibilidades ferroviárias, as características apresentadas pelas infraestruturas existentes não propiciam a utilização generalizada deste modo de transporte enquanto alternativa competitiva ao modo rodoviário.</p>	<p>Novo Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP) poderá induzir uma nova organização ao sistema de TP o que associado ao projeto de modernização da linha ferroviária do Algarve deverá contribuir para o aumento da quota de utilização do TP.</p> <p>A criação de corredores <i>bus</i> nas vias mais congestionadas em especial nos acessos aos centros urbanos poderá constituir para a atratividade do TC rodoviário.</p> <p>Modernização do sistema de transportes ferroviários (infraestrutura e serviços) para a melhoria da atratividade deste modo de transporte, o que é fundamental para uma repartição modal mais equilibrada e menos dependente do TI.</p> <p>O novo regime jurídico (RJSPTP) prevê a possibilidade de criação uma entidade gestora do sistema de transportes (Comunidade Intermunicipal do Algarve) com responsabilidades ao nível do planeamento, gestão e monitorização do sistema.</p>	<p>Utilização do sistema de transportes coletivos apenas por utilizadores que não possuem outra alternativa para se deslocarem.</p> <p>Sistema de TC dependente da procura escolar.</p> <p>O aumento generalizado das tarifas praticas nos sistemas de transporte coletivo desincentiva a sua utilização, favorecendo os meios de transporte individual e, por conseguinte, aumenta o congestionamento, a poluição atmosférica e em última análise, o aumento do défice de operação dos serviços de transporte público existentes no Centro Algarvio.</p>
Transporte escolar		Elevados custos dos municípios com o transporte escolar.		

	Pontos Fortes	Pontos Fracos	Oportunidades	Ameaças
<b>Interfaces e intermodalidade</b>	<p>Localização central de alguns terminais rodoviários e estações com elevado potencial de atração de passageiros para o TC (exemplos das estações ferroviárias de Olhão, Tavira e Faro e dos terminais rodoviários de Tavira e Faro).</p> <p>Existência de infraestruturas (em especial terminais rodoviários e algumas estações ferroviárias) com bom nível de desempenho.</p>	<p>Ausência de terminal rodoviário em Olhão e subdimensionamento do terminal de serviço interurbano de Faro.</p> <p>Lacunas ao nível da informação nomeadamente informação integrada sobre a rede TP, informação ao público nas paragens de transporte coletivo rodoviário e em algumas interfaces.</p> <p>Ausência de uma verdadeira rede de interfaces de transportes. Existem diversas estações e terminais rodoviários, contudo a ausência de intermodalidade invalida que estas infraestruturas desempenhem o papel de interface.</p> <p>Persistem lacunas de infraestruturização com a ausência de um terminal rodoviário em Olhão e terminal de serviços interurbanos de Faro subdimensionado.</p> <p>Ausência de integração tarifária.</p>	<p>A modernização da linha do Algarve poderá constituir uma boa oportunidade para a criação de uma verdadeira rede de interfaces e a promoção das condições de intermodalidade.</p> <p>Criação de condições de intermodalidade (TI/TC e TCR/TCF) que promovam a realização de viagens com recurso a mais que um modo de transporte.</p> <p>Promoção da integração tarifária como medida de melhoria do sistema de TC, e da sua utilização articulada, promovendo o uso de mais de um modo de transporte nas deslocações pendulares.</p>	<p>Manutenção das atuais condições de operação e exploração da linha do Algarve.</p>
<b>Modos suaves</b>	<p>Forte investimento dos municípios na criação de percursos cicláveis entre os principais aglomerados urbanos e implementação de parqueamentos de bicicletas que permite o incremento da atratividade da bicicleta enquanto modo de transporte a utilizar nas deslocações pendulares.</p> <p>Existência de ecovia que estabelece uma ligação transversal em toda a faixa litoral da região.</p> <p>Existência de um sistema de bicicletas de utilização partilhada em Vilamoura que se pode constituir como uma referência para a região.</p>	<p>Inexistência de uma verdadeira rede ciclável (exceção de Vilamoura), com falta de articulação e continuidade entre percursos, nomeadamente na ligação Olhão-Tavira e nas ligações aos aglomerados mais interiores do Centro Algarvio.</p> <p>Mau estado de conservação da sinalização horizontal e vertical de alguns troços da Ecovia Litoral.</p>	<p>Criação de uma rede ciclável estruturante da região algarvio, e em particular da faixa litoral do Centro Algarvio, bem como a criação de percursos cicláveis em meio urbano.</p>	<p>As condições topográficas de algumas zonas do território mais interior dificultam a criação de redes cicláveis atrativas e com orografia favorável.</p>
<b>Estacionamento</b>	<p>Com exceção de São Brás de Alportel, nas restantes cinco sedes de concelho do Centro Algarvio existe estacionamento tarifado na via pública associado à necessidade de promover uma maior rotação de veículos em áreas centrais onde a concentração de comércio e serviços é maior.</p>	<p>Carência de estacionamento em alguns aglomerados urbanos (i.e. Tavira).</p> <p>Políticas de estacionamento de alguns municípios não favorecem a rotatividade em áreas centrais de alguns importantes aglomerados urbanos (e.g. Albufeira, Tavira).</p> <p>Ausência de parques de estacionamento de longa duração que promovam a intermodalidade TI+TP e a racionalização do uso do TI (exemplo que contribuam para a promoção do <i>carpooling</i>).</p>	<p>A possibilidade de apostar numa rede de interfaces de transporte complementada por parques de estacionamento de longa duração (estacionamento tipo <i>park&amp;ride</i>). Trata-se de uma solução que permite captar novos utilizadores para o sistema de transportes coletivos, com maior importância para o modo ferroviário.</p> <p>Albufeira e Faro detêm características adequadas para a implementação de sistemas de informação e gestão integrada do estacionamento.</p>	<p>A fiscalização insuficiente sobre a procura de estacionamento ilegal/abusivo pode conduzir a um aumento da pressão do estacionamento nas áreas urbanas.</p>



Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável – Centro Algarvio

Fase 1 – Caracterização e Diagnóstico

	Pontos Fortes	Pontos Fracos	Oportunidades	Ameaças
Segurança rodoviária	<p>Evolução global positiva do número e gravidade dos acidentes na área de intervenção nos 10 últimos anos, com reduções no número total de vítimas na ordem dos 15%.</p> <p>Evolução bastante favorável das diversas vias que estruturam o território do Centro Algarvio, em particular nos arruamentos urbanos e nas Estradas Nacionais, onde os acidentes têm maior incidência e ainda nas autoestradas, onde se praticam velocidades de circulação mais elevadas.</p>	<p>Incremento do número de acidentes e de vítimas (nomeadamente feridos leves) nos últimos 3 anos, frute, em parte, da introdução de portagens na A22 que levou a um aumento do tráfego rodoviário nas vias alternativas (EN125), incrementando a sinistralidade.</p> <p>Cerca de 40% dos acidentes rodoviários registados em 2015 ocorreu em arruamentos urbanos, pelo que se deverá estudar a implementação de medidas de acalmia de tráfego nestes locais.</p> <p>Ocorrência de um número considerável de acidentes (corporais e não corporais) no território do Centro Algarvio nos últimos anos, com os acidentes corporais (atropelamentos) a assumirem um peso de 12% no total de acidentes.</p>	<p>Promoção da elaboração de planos municipais de segurança rodoviária.</p>	<p>Possibilidade de ocorrer uma continuação da tendência de aumento da sinistralidade nas estradas nacionais e municipais como consequência da introdução de portagens e decréscimo do tráfego na A22.</p>

