

PLANO MUNICIPAL DE AMBIENTE

RELATÓRIO FINAL

ANEXO 4 - PLANO DE ACESSIBILIDADES E MOBILIDADE NO CONCELHO DE VILA FRANCA DE XIRA

Março 2021

ANEXO 4 - PLANO DE ACESSIBILIDADES E MOBILIDADE NO CONCELHO DE VILA FRANCA DE XIRA

A CMVFX promoveu um estudo - Plano Local e Municipal de Promoção de Acessibilidades – cujos trabalhos se desenvolveram de 2007 até culminarem num relatório de 2010, indo ainda a tempo de integração no Plano Estratégico de Ambiente (PEA) Plano Local e Municipal de Promoção de Acessibilidades apresenta um conjunto de propostas destinadas à melhoria da intermodalidade rodoferroviária no Concelho de Vila Franca de Xira e a criação de 1750 lugares de estacionamento junto a estas interfaces. Entre as medidas consideradas incluíram-se a melhoria dos acessos rodoviários às estações ferroviárias e interfaces, em especial nas horas de ponta, pressupõe o descongestionamento da EN10 e EN1 e a construção de variantes a estas duas vias (ICVM 2010).

A Freguesia de Vila Franca de Xira teve também direito ao seu plano local de acessibilidade.

Ressalva-se que as medidas que visem apenas melhorias de acessibilidades sem a conjugação de outras medidas relativas à mobilidade e gestão da procura são potenciadoras do uso do transporte individual, que a médio prazo conduzirá ao novo congestionamento das vias e, ainda, à expansão urbana.

Reconhece-se que se deve dar prioridade aos transportes públicos de elevada qualidade e aos modos de deslocação amigos do ambiente e à integração dos mesmos no planeamento dos usos do solo. As novas acessibilidades rodoviárias devem por isso inserir-se nesta filosofia, como um complemento e não como elemento dominante.

Aquando da revisão do Plano Local e Municipal de Promoção de Acessibilidades considerou-se que deverão ser definidas medidas que promovam e fomentem a circulação pedonal e de bicicletas, quer enquanto lazer, quer para pequenas deslocações. Considerou-se ainda que este Plano deverá avaliar as potencialidades obtidas pelo eventual descongestionamento dos tecidos urbanos, através de soluções “amigas do ambiente”, tais como o prolongamento do Metro de Superfície de Algés e de Odivelas, passando por Loures, até ao Concelho de Vila Franca de Xira.

Verificam-se pontualmente dificuldade de atravessamento rodoviário pela Estrada Nacional 10 em ambos os sentidos, especialmente em horas de ponta, onde se geram constrangimentos e acumulação de tráfego em pontos específicos do percurso – semáforos à entradas das cidades e na ligação entre a EN10 e Estrada de Arruda à entrada de Alhandra, bem como nos acessos a essas vias de comunicação, terminais rodoferroviários e outras centralidades.

A questão da mobilidade aparece retomada noutros estudos e é comum à generalidade da Área Metropolitana de Lisboa. Destaca-se aqui que “A mobilidade continua a ser uma importante fragilidade da Região de Lisboa e Vale do Tejo, sendo de assinalar a persistente opção pelo transporte individual nas deslocações pendulares.”, e que “Quanto à organização do sistema de transportes” (Prioridade 4 do Programa Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa-PROT AML) apesar das melhorias introduzidas, persistem fragilidades no funcionamento do sistema, sendo ainda expressiva a opção pelo transporte individual para percorrer as maiores distâncias das deslocações pendulares, utilizado em 55% destas deslocações. Salienta-se o facto de, em 2011, pelo menos 40% da população residente nos concelhos da AML trabalhar ou estudar noutro município.

Esperam-se melhorias no sistema, com o reforço de competências atribuído à Área Metropolitana de Lisboa no domínio do sistema de mobilidade, em termos de planeamento, organização, operação, atribuição, fiscalização, investimento, financiamento, divulgação e desenvolvimento do serviço público de transporte de passageiros. (CCDR-LVT, 2017).

Em novembro de 2018 foi aprovada em reunião de Câmara Municipal e na Assembleia Municipal de Vila Franca de Xira a delegação de competências municipais na Área Metropolitana de Lisboa no domínio dos serviços públicos de transporte rodoviário de passageiros, a exemplo de outros municípios da AML.

Em 2019 o Fundo Ambiental, do Ministério do Ambiente e da Transição Energética (MATE), lançou o Programa de Apoio à Redução do Tarifário dos Transportes Públicos (PART)¹. O Despacho n.º 1234-A/2019, de 4 de fevereiro, veio regular o Programa de Apoio à Redução Tarifária nos Transportes Públicos (PART) previsto no Artigo 234.º da Lei n.º 71/2018, de 31 de dezembro - Lei do Orçamento do Estado para o ano de 2019². Trata-se de uma medida de apoio refletindo a opção de 21 Comunidades Intermunicipais (CIM) e 2 Áreas Metropolitanas (AM) que está a beneficiar vários milhões de utentes de transportes nas áreas abrangidas, com a redução dos custos dos passes sociais.

Ainda é cedo para avaliar a taxa de transferência para os transportes coletivos nas deslocações pendulares dos cidadãos residentes nas áreas abrangidas pois a medida é muito recente.

Reconhece-se que é um incentivo muito claro para o uso de transportes coletivos em alternativa ao transporte individual e que é suscetível de vir a trazer vários impactes positivos, para o ambiente e para o ordenamento do território a médio e longo prazo.

¹ URL <https://www.fundoambiental.pt/avisos-2019/programa-de-apoio-a-reducao-tarifaria-part.aspx> [consultado em 28/04/2019]

² URL: <http://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/Noticias/Documents/2019/FAQ.PDF> [consultado em 28/04/2019]

SEGURANÇA RODOVIÁRIA

A sinistralidade rodoviária é uma das principais preocupações de governos e cidadãos. A Organização Mundial de Saúde estima que os acidentes rodoviários sejam a quinta causa de morte e invalidez em 2030 (CMVFX, 2017).

Durante o ano de 2016 e relativamente a 2015, o Concelho de Vila Franca de Xira sofreu um aumento de acidentes com vítimas na ordem dos 8%. Nos valores referentes a feridos graves ocorreu uma diminuição, na ordem dos 4,5%. Nos feridos leves ocorreu um acréscimo na ordem de 10,5%. Nos acidentes com vítimas mortais há a considerar um decréscimo de 33,3% (Conselho Municipal de Segurança, 2017).

No contexto da AML em 2001, o Concelho registou, 4 acidentes com vítimas por cada 1 000 habitantes, valor superior à região onde se insere, sendo que, a partir dessa data passou a registar valores inferiores aos da AML. Alcançou o valor mais baixo, em 2015, com 2,1 acidentes com vítimas por cada 1 000 habitantes. O índice de gravidade (correspondente ao número de vítimas mortais por cada 100 acidentes com vítimas) vindo a aumentar desde 2009 (ano que registou o valor mais baixo desde 2007), notando-se uma tendência crescente, embora com flutuações (CMVFX, 2017). O mês de maio 2016 foi o mês com maior número de acidentes com vítimas, com o mês novembro 2016 a apresentar um índice de gravidade mais elevado. O maior índice de acidentes ocorreu durante o dia, sendo o período onde foi registado 50% das vítimas mortais. 79,3% do total dos acidentes ocorreram com bom tempo, assim como, metade das vítimas mortais. O maior número de ocorrências surge dentro das localidades, no entanto, os valores referentes às vítimas mortais ocorreram fora das localidades. A UF de Castanheira do Ribatejo e Cachoeiras apresenta os piores resultados, registando metade das vítimas mortais, mas é na União de Freguesias de Alverca do Ribatejo e Sobralinho que se registou um maior número de feridos graves no período de referência (2016). A maioria das vítimas mortais são condutores e peões. Cabe aos veículos ligeiros a maioria das ocorrências com vítimas mortais, assim como a maioria dos feridos, seguido dos veículos de duas rodas (Conselho Municipal de Segurança, 2017).

Da análise dos dados deste estudo, verifica-se que a maioria dos acidentes em 2016 envolvendo vítimas mortais e feridos que abarcam peões e condutores, ocorrem com veículos ligeiros, dentro das zonas urbanas, com mais vítimas mortais fora das zonas urbanas, durante o dia, com bom tempo, com incidência particular nos meses de maio e novembro.

Neste sentido, sugere-se que, aquando da revisão do plano de acessibilidades, se proceda à avaliação e à eventual proposta de medidas que fomentem a redução dos valores de sinistralidade.

MOBILIDADE E TRANSPORTES

De acordo com os resultados provisórios do Inquérito à Mobilidade nas Áreas Metropolitanas do Porto (AMP) e de Lisboa (AML), realizado pelo INE em 2017, verifica-se o predomínio do automóvel nos dados sumariados a seguir:

- A população móvel representou, face ao total da população residente, 78,9% na AMP e 80,4% na AML;
- O número médio de deslocações/dia por pessoa móvel situou-se em 2,72 na AMP e 2,60 na AML;
- As deslocações efetuadas pelos residentes da AMP e AML duraram em média 21,8 minutos e 24,3 minutos, respetivamente;
- Deslocações intramunicipais representaram 71,0% na AMP e 65,4% na AML no total de deslocações com origem e destino na respetiva área metropolitana;
- O principal motivo das deslocações foi o trabalho (30,3% do total na AMP e 30,8% na AML);
- O automóvel foi o principal meio de transporte nas deslocações realizadas pelos residentes nas áreas metropolitanas, de forma mais marcante na AMP (67,6% das deslocações) do que na AML (58,9%), considerando todos os dias da semana em geral.

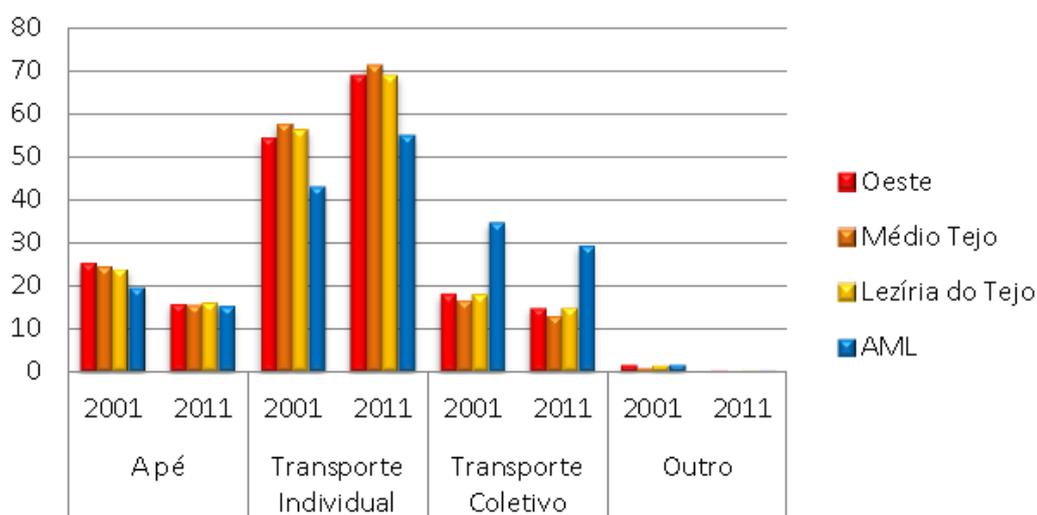


Figura A4.1 Meio de transporte mais utilizado nos movimentos pendulares (N.º)

Fonte: CCDR-LVT (2017b)

Numa análise à Região de Lisboa e Vale do Tejo (RLVT) (figuras A4.1 e A4.2), o meio de transporte mais utilizado nos movimentos pendulares da RLVT continua a ser o transporte individual, registando um incremento em 2011, sendo o transporte mais utilizado para percorrer a maior distância da viagem, o que poderá justificar o decréscimo do transporte coletivo e o decréscimo das deslocações a pé para o trabalho e / ou escola, sendo ainda expressiva na AML com 55% das deslocações pendulares, num contexto metropolitano com maior oferta de transportes coletivos (CCDR-LVT, 2017b).

Este padrão de mobilidade conduz a níveis já elevados de dependência energética /carbónica, pelo que deverão ser potenciadas novas formas de mobilidade e reponderadas as opções de residência / trabalho / escola, na perspetiva de diminuição das distâncias percorridas (CCDR-LVT, 2017b).

No caso da AML, a proporção de deslocações em que o trabalho constituiu o principal motivo da deslocação foi mais elevada nos municípios de Vila Franca de Xira (35,3%), Sesimbra (34,2%), Sintra (33,5%), Loures (32,7%) e, comparativamente, menos expressiva em Setúbal (24,8%) e Moita (26,9%) (INE, 2018).

Na AML, apenas o Município de Lisboa registou um número de deslocações de entrada superior ao número de residentes, 110 entradas por 100 habitantes. Com valores superiores a 70 entradas por 100 habitantes destacavam-se, ainda, os Municípios de Oeiras, Alcochete, Amadora, Palmela, Loures e Odivelas. Os Municípios de Mafra, Vila Franca de Xira, Setúbal e Sintra registavam um número inferior a 50 entradas por 100 habitantes (INE, 2018)



Figura A4.2 Número de deslocações/dia totais e por pessoa móvel, por Concelho de residência
Fonte: INE (2018)

Na AML, as mulheres efetuaram maior número de deslocações por dia (2,62 por indivíduo móvel), comparativamente com os homens (2,58), não obstante a população feminina evidenciar menor proporção de população móvel (INE, 2018).

Na AML, destacou-se a população entre 25 e 44 anos com um peso de 31,1% (+1,5 p.p. face ao escalão 45-64 anos) contribuindo para 32,7% do total de deslocações (+3,0 p.p. que o escalão etário seguinte), correspondendo a 2,74 deslocações por dia (2,61 no caso da população 45-64 anos) (INE, 2018).

Na AML, Mafra (80,4%), Setúbal (79,9%), Vila Franca de Xira (74,9%) e Cascais (71,3%) registaram uma proporção de deslocações intramunicipais mais elevada e em Oeiras (54,4%), Alcochete (56,3%), Amadora (57,1%), Loures (58,1%) e Odivelas (58,6%) esta proporção foi menos expressiva. Destaca-se que 27% das deslocações entre municípios da AML tinham Lisboa como o município de destino (INE, 2018).

AM Lisboa

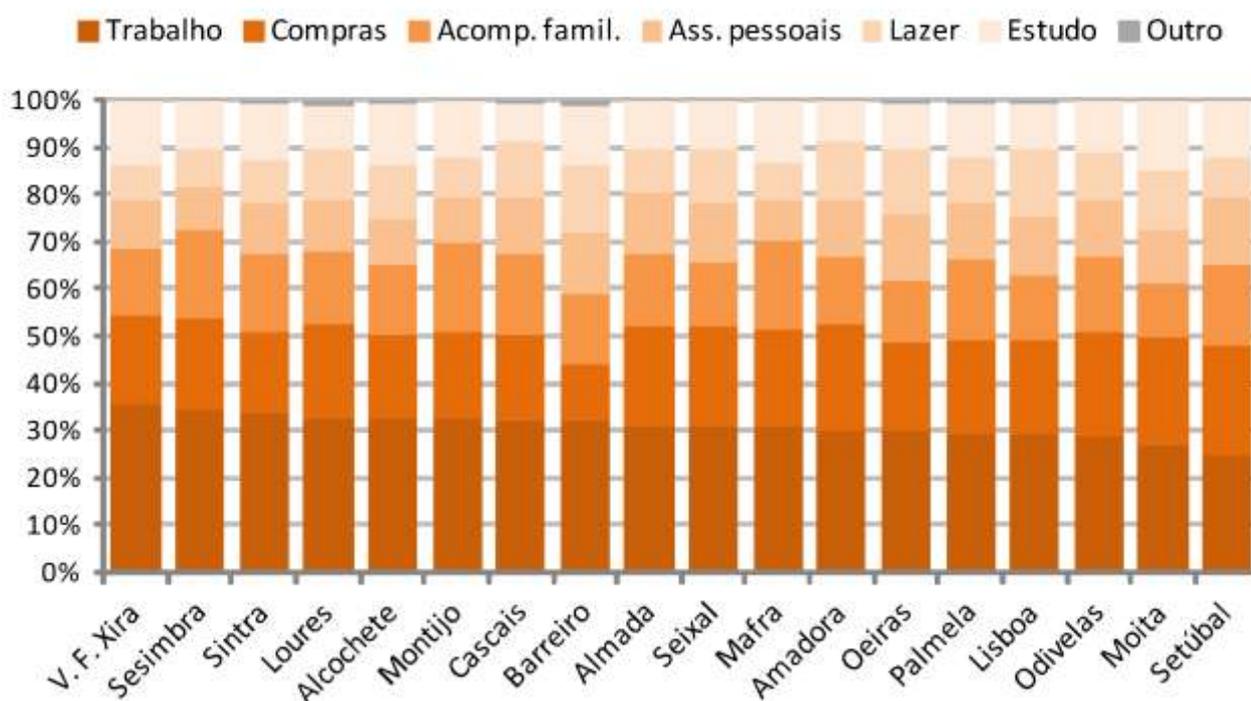


Figura A4.3.- Deslocações/dia por Concelho por motivo da deslocação

Fonte: INE (2018)

Na AML, verifica-se que nos fins-de-semana (figura A4.4, a seguir) as deslocações para compras eram mais expressivas (36,1% do total) que nos dias úteis (14,0%). Tendo em conta apenas as deslocações ao fim-de-semana, as deslocações por lazer ascenderam a 22,5%, acima das deslocações por assuntos pessoais (INE, 2018).

AM Lisboa

Unidade: %

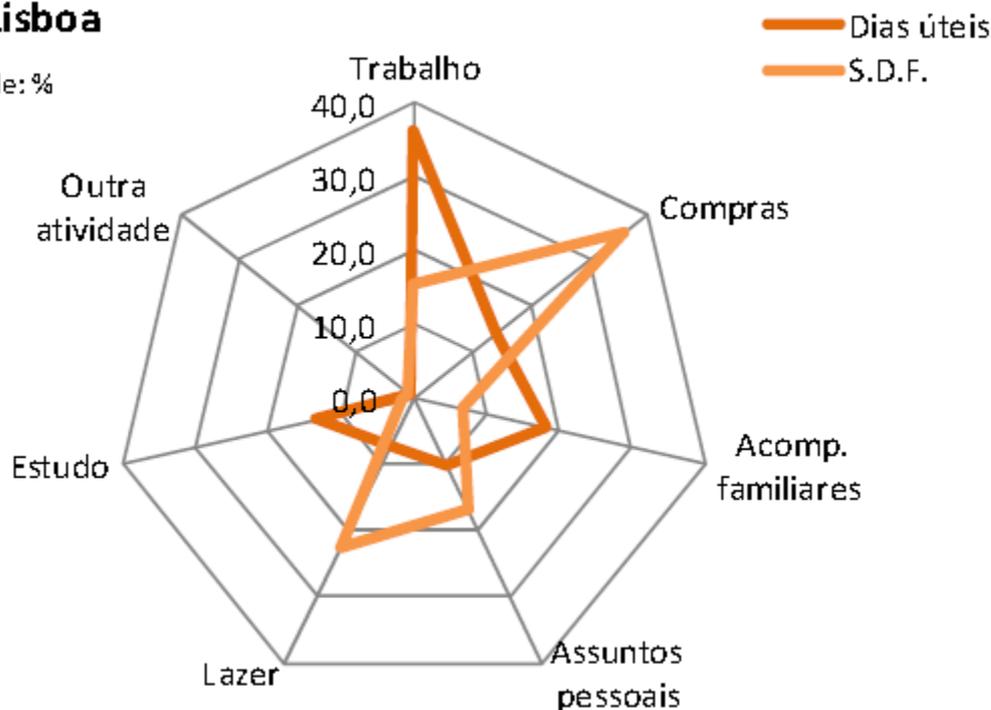


Figura A4.4- Distribuição do número de deslocações por motivo de deslocação (excluindo “regresso a casa”)
 Fonte: INE (2018)

Sobressai, nos dados estatísticos (figura A4.5), o transporte individual motorizado como principal meio de transporte (59,8%). Nos dias úteis, a representatividade do transporte individual motorizado era 57,3%. No conjunto dos dias da semana, destacou-se o automóvel (ligeiro de passageiros) como principal meio de transporte nas deslocações, que foi a opção em 58,9% dos casos na AML. Nas deslocações nos dias úteis, o automóvel pesou 56,3% na AML (INE, 2018).

As deslocações, principalmente por modos suaves (pedonal ou bicicleta, Figura A4.6), atingiram 23,5% na AML, percentagens semelhantes às que se obtêm quando se consideram apenas os dias úteis e particularmente expressivos entre as deslocações para compras (38,9% na AML) (INE, 2018).

A Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2030 (ENMAC2030), aprovada em julho 2019, vem aumentar a pressão para a implantação no terreno de vias cicláveis e para o estímulo à mobilidade em bicicleta, bem como para a redução drástica da sinistralidade de peões e ciclistas.

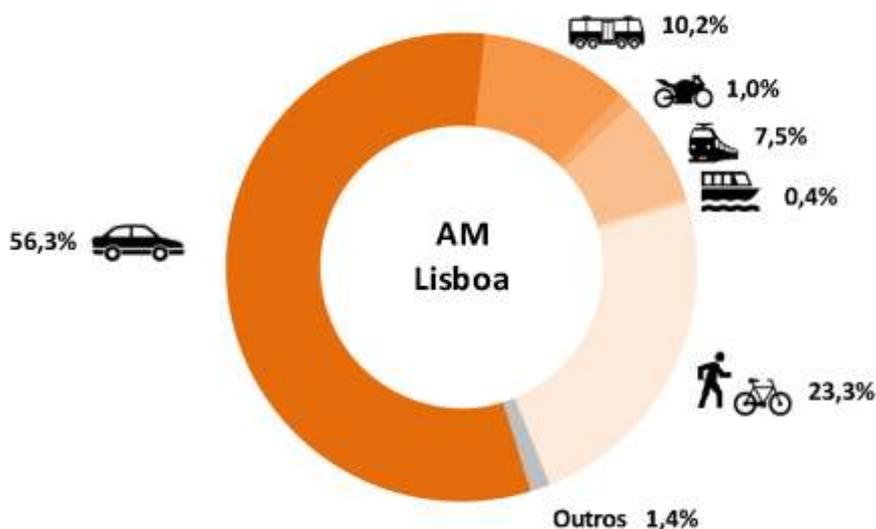


Figura A4.5 - Distribuição do número de deslocações por principal meio de transporte, nos dias úteis (globalidade dos meios de transporte)
 Fonte: INE (2018)

Na falta de dados mais pormenorizados e recentes para o Concelho, temos que para os movimentos pendulares verificou-se que em 2011, o peso das movimentações intraconcelhias (35,97%), juntamente com a população que entra no Concelho para trabalhar/estudar (10,44%) resulta num balanço positivo (46,41%), suplantando o peso da população que sai do concelho para trabalhar/estudar (30,70%). Os principais movimentos intraconcelhios verificam-se, em 2011, fundamentalmente no interior da freguesia de residência quer para fins de trabalho quer de estudo. (CMVFX, 2015; CMVFX, 2017).

Esperam-se, ainda, melhorias no sistema, com o reforço de competências atribuído à Área Metropolitana de Lisboa no domínio do sistema de mobilidade, em termos de planeamento, organização, operação, atribuição, fiscalização, investimento, financiamento, divulgação e desenvolvimento do serviço público de transporte de passageiros. (CCDR-LVT, 2017) e também a recente medida de simplificação e alteração do sistema tarifário das áreas metropolitanas de Lisboa.