

círculo redondo
consultoria e gestão



Fase I – Análise e Diagnóstico

Elaboração do
Plano de Mobilidade Escolar do Concelho de Oliveira do Hospital

Câmara Municipal de Oliveira do Hospital

PR.23.0039 | Novembro/23



Consultoria e Gestão, Lda.

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DO CONCELHO DE OLIVEIRA DO HOSPITAL

FASE I

Fase I – Análise e Diagnóstico

**Elaboração do
Plano de Mobilidade Escolar do Concelho de Oliveira do Hospital**

Câmara Municipal de Oliveira do Hospital

PR.23.0039 | Novembro/23



Circulo Redondo – Consultoria e Gestão, Lda.
Rua do Passeio Alegre, nº 20 | 4150-570 Porto

Tel.: 228 328 117 ● Telem.: 961 382 209 ● E-mail: circuloredondo@gmail.com ● NIPC: 508 724 040



Índice

Índice	3
1. Enquadramento Geral.....	4
1.1. A necessidade de promoção dos modos sustentáveis de deslocação.....	4
1.2. O plano de mobilidade escolar.....	9
2. Território Físico e Social.....	13
2.1. Breves aspetos demográficos.....	13
2.2. Os Padrões de Mobilidade da População Escolar.....	22
2.2.1. Recenseamento Geral da População.....	22
2.2.2. Inquérito à Mobilidade da População Escolar.....	32
2.3. A comunidade escolar.....	46
3. Aspetos Particulares da Mobilidade da Comunidade Escolar.....	50
3.1. A mobilidade suave e ativa no entorno escolar	50
3.2. Os transportes públicos.....	55
4. Síntese	57
5. Índice de Figuras	59
6. Índice de Tabelas.....	60
7. Índice de Gráficos	61
8. Legislação.....	63
9. Anexos.....	64

1. Enquadramento Geral

1.1. A NECESSIDADE DE PROMOÇÃO DOS MODOS SUSTENTÁVEIS DE DESLOCAÇÃO

Para a generalidade das crianças e jovens, nomeadamente até aos 18 anos de idade, a escola absorve a maioria do seu tempo diário. Durante este período, são formados grande parte dos seus hábitos, alguns deles perdurando ao longo da vida.

Todos os dias as crianças e jovens deslocam-se uma determinada distância, entre a escola e a habitação, enfrentando as primeiras dificuldades e formando a sua perceção sobre espaços públicos agradáveis, seguros e confortáveis.

É notório, através de dados recentes, nomeadamente os relacionados com os Censos, que **cada vez menos crianças se deslocam para a escola a pé ou de bicicleta**, sendo, também, menos ativas, ampliando, significativamente, a possibilidade de contrair doenças físicas derivadas, entre outras, da obesidade, e diminuição dos níveis cognitivos em relação ao seu meio físico. O mesmo ocorre com a generalidade da população, onde se inclui a restante comunidade escolar, nomeadamente a família e o pessoal docente e não docente.

Caminhar e circular de bicicleta contribuem para se alcançar o tempo mínimo recomendado pela Organização Mundial de Saúde (OMS) para se **evitar a obesidade infantil e outros problemas de saúde afetos ao sedentarismo**. Adicionalmente, ao caminhar ou utilizar a bicicleta, as crianças tornam-se mais ativas, mais conscientes do seu entorno, desenvolvendo, igualmente, competências em matéria de segurança rodoviária e de responder afirmativamente a quaisquer situações imprevistas.

São múltiplas e transversais as dimensões-chave para promoção dos modos sustentáveis de mobilidade, dos quais se destacam, essencialmente, os modos suaves e ativos, não descurando a importância da mobilidade em transporte público.

A utilização dos modos suaves e ativos no espaço público constituem-se como um ato de enorme relevância em matéria de educação, de cidadania e de qualidade para a interação social. Se

FASE I

cada ser é único, nos seus modos e atributos, o ato de andar a pé configura um contributo decisivo para o respeito pela diversidade, no tempo e no espaço.

Com o tempo e as opções gerais de desenvolvimento social, andar a pé, que sempre foi o ato mais natural de mobilidade, foi sendo substituído por meios que permitiam rapidez, privacidade e estatuto social. Andar a pé foi, assim, um ato natural interrompido, por um novo modelo de vida, que emergiu nas últimas décadas.

Esta interrupção deveu-se às alterações de comportamentos na sociedade, que deram protagonismo ao transporte motorizado, mas também foi provocada pela degradação das condições para **andar a pé e de bicicleta**, fazendo com que, entre outras, a sua universalidade fosse perdida e, consequentemente, o **acesso universal** ao lugar e ao território.

Não existem dúvidas do **potencial de sociabilidade** que o ato de andar em si encerra. Sabe-se que a **socialização** e a **humanização do território** exigem o cumprimento do binómio espaço-tempo. Espaço de proximidade e tempo para se relacionarem. Andar a pé será, de entre todos os modos de mobilidade, aquele que mais potencia estes objetivos relacionais.

A natureza humana tende a encontrar-se e a sociabilizar. Lugares com significativas dinâmicas sociais, tendem a ser procurados por mais pessoas e atividades, contribuindo, assim, para a construção de lugares vivos e atrativos. Também a **redistribuição do espaço público** originará que os espaços ganhos ao automóvel sejam convertidos para novas funções, ampliando a sociabilização. O **ambiente da rua** precisa de ser **convidativo para andar a pé e de bicicleta**, proporcionando uma maior relação entre as pessoas e o comércio de proximidade existente ou, eventualmente, até a necessidade do seu aparecimento.

Por outro lado, com a separação funcional e a segregação espacial da cidade modernista, as relações “casa-trabalho-escola-lazer” tornaram-se complexas, quer em tempo consumido, quer em distância percorrida. A necessidade de percorrer longas distâncias, associada a horários padronizados e pouco flexíveis e à ausência de funções de proximidade, impuseram o recurso ao transporte motorizado. O ritmo acelerado, os horários, as repetidas viagens de trabalho e de família, incrementaram um modo mecânico de viver o quotidiano.

Assim, importa que muita da atenção se destine à **alteração do modelo de desenho de cidade e dos territórios** que se construiu no último meio século, o que parecendo uma difícil tarefa pelos hábitos instalados e culturas dominantes, não é impossível.

FASE I

Importa que o meio ou o habitat humano permita maiores **relações de proximidade**, que as crianças possam ir a pé para a escola, que o fim de tarde possa ser vivido em família num parque de proximidade, que não seja imposta a deslocação às periferias para consumos quotidianos em centros exteriores aos perímetros habitacionais, que exista **espaço de proximidade que favoreça o andar a pé e de bicicleta**, quer nas distâncias a percorrer, quer no tempo para o realizar.

Do mesmo modo, o tempo urge em matéria do **combate às alterações climáticas**. Os eventos decorrentes do aquecimento global têm vindo a acentuar-se e são uma perigosa realidade. Inundações, incêndios, ondas de calor, esbatimento das estações do ano, perda de biodiversidade e desertificação dos solos, são algumas das consequências, e o número de perdas humanas e de destruição de bens materiais são devastadores. Os fenómenos migratórios provocados pelas alterações climáticas são cada vez mais intensos e constituem-se como os maiores no mundo.

A sua imprevisibilidade é outro dos fatores que tem contribuído para os resultados nefastos a que já se assiste e que impõe medidas de mitigação determinadas e robustas. Esta imprevisibilidade dos eventos naturais, quer no conteúdo e na forma, quer no espaço e no tempo, introduz uma incerteza sobre os seus efeitos que cria forte insegurança nas sociedades contemporâneas, particularmente nas mais desenvolvidas.

Neste contexto, as **deslocações realizadas a pé ou de bicicleta constituem opções racionais do ponto de vista energético**, em particular em relação ao transporte individual, ao consumirem menos recursos, tornando o transporte de pessoas e bens mais eficiente e com maiores benefícios para a saúde pública e individual. Na verdade, só a **transferência para modos mais sustentáveis** como **andar a pé** e de **bicicleta** e uma **maior aposta nos transportes públicos** poderão ser eficazes neste combate.

Os sistemas universais de saúde, por razões várias, expressam uma maior propensão à sua dimensão curativa do que preventiva. Por uma saúde pública que privilegie mais a prevenção da doença em relação à sua dimensão curativa, é hoje unânime a importância atribuída ao andar a pé e de bicicleta.

A utilização do transporte individual, em todos os trajetos, leva ao sedentarismo. Não surpreende, assim, os níveis ascendentes de obesidade da população, transversais a todas as faixas etárias. Segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS), a **inatividade física constitui um dos principais fatores de risco para o desenvolvimento de doenças crónicas** não transmissíveis,



FASE I

como a diabetes, a depressão, as doenças cérebro-cardiovasculares, oncológicas e respiratórias.

Um incremento da atividade física contribui para reduzir os pesados encargos públicos com o Serviço Nacional de Saúde (SNS), que são estimados em aproximadamente 900 milhões de euros por ano, diretamente associados ao sedentarismo e inatividade física.

Assim, a **alteração da cultura de mobilidade que privilegie o andar a pé e de bicicleta**, e a consequente redução das emissões de CO₂, torna-se essencial como “salva-vidas” de um elevado número de cidadãos, podendo e devendo, esta alteração comportamental, iniciar pelos mais jovens.

Por tudo isto, e num momento em que a **mobilidade sustentável** se associa à crescente atenção dada à **saúde pública**, às **alterações climáticas**, à **humanização das cidades e dos territórios**, ao enriquecimento das **sociabilidades**, à **dinâmica do comércio** tradicional, mas também à **autonomia da criança e do jovem** no espaço público e ao desenvolvimento da sua integração e participação na comunidade em que se insere, esta “Estratégia de Melhoria da Mobilidade Escolar” é fundamental nas atuais políticas públicas de educação, de cidade e cidadania, de ambiente e de mobilidade sustentável.

De resto, o plano está intrinsecamente relacionado com o definido na Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal (ENMAP)¹ e Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável (ENMAC)², nomeadamente, mas não exclusivamente, com:

- ENMAP:
 - Eixo de Intervenção 1.1.1.: Educação e Capacitação (1), com objetivo de desenvolver a capacitação e formação cívica das crianças e dos jovens, incentivando-se a que as atividades curriculares e extracurriculares contenham matérias de promoção dos modos ativos.
 - Eixo de Intervenção 1.1.2.: Educação e Capacitação (2), centradas na relevância de estabelecer programas de mobilidade escolar que possibilite criar hábitos de

¹ Resolução do Conselho de Ministros n.º 67/2023, de 7 de julho, que aprova a Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal 2030.

² Resolução do Conselho de Ministros n.º 131/2019, de 2 de agosto, que aprova a Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030.

FASE I

andar a pé e a contribuir para a construção de lugares mais amigáveis e atrativos.

- Eixo de Intervenção 4.1.1.: Infraestruturas e as pessoas com prioridade, que pretende promover a implementação de uma rede pedonal coerente, incorporando passeios, praças e ruas pedonais ou de coexistência, de forma contínua, segura e confortável, ausente de barreiras arquitetónicas e urbanísticas, acompanhada por medidas de amenização de temperaturas e do espaço urbano, contemplando mobiliário que promova a estadia e o descanso principalmente para crianças e idosos.

▪ ENMAC:

- Eixo de Intervenção 2: Capacitação e Apoio, que reforça a necessidade de intervir junto dos indivíduos e instituições no sentido de disseminar as competências essenciais para promover a alteração dos atuais padrões de mobilidade, formando crianças, adultos, profissionais e decisores para a mobilidade ativa, inclusiva e sustentável e para a cidadania rodoviária.
- Eixo de Intervenção 3: Cultura e Comportamentos, com objetivo central de mudar a cultura do cidadão face à rua, na medida em que o espaço público existe para servir, acima de tudo, as pessoas e as suas necessidades. Pretende-se, pois, promover a educação para a mobilidade ativa e sustentável e para a importância da acessibilidade e da cidadania rodoviária a partir do ensino pré-escolar, incentivando-se o uso partilhado e responsável do espaço público.

A definição desta Estratégia é, ainda, um elemento-chave para os processos e narrativas que se seguirão, no âmbito dos programas europeus de apoio, entre outros, para ações de regeneração urbana, de espaço público, de mobilidade, de igualdade de género, de integração sociocultural, de habitação, de intervenção ambiental e de promoção de equipamentos públicos.



1.2. O PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR

O Plano de Mobilidade Escolar (PME) é um documento estratégico e orientador que possibilita identificar e diagnosticar os padrões de mobilidade da população escolar, definindo um conjunto de ações coerentes e concertadas que permitam contribuir para aumentar as deslocações em modos suaves e ativos e nos transportes públicos, bem como fomentar, de forma participativa, uma nova cultura de mobilidade junto de toda a comunidade escolar.

São múltiplas as vantagens do desenvolvimento do PME, desde logo:

- Identificar os padrões de mobilidade da comunidade escolar, possibilitando conhecer o modo de deslocação utilizado no percurso casa-escola, bem como os tempos de viagem;
- Sinalizar as desconexões horárias e de cobertura territorial dos transportes públicos junto das necessidades da comunidade escolar;
- Proceder à avaliação comparativa entre a utilização prevista e a efetiva do transporte escolar;
- Identificar soluções de desenho urbano para melhoria da segurança e caminhabilidade no entorno dos estabelecimentos de educação e ensino;
- Definir caminhos seguros para as escolas em modos suaves e ativos, promovendo, a exemplo do consagrado pela ONU como boa-prática de Pontevedra, “o caminho das escolas”;
- Produzir e sustentar uma narrativa robusta de futuras candidaturas aos fundos estruturais do Portugal 2030 e demais apoios nacionais e europeus, demonstrando a maturidade das políticas públicas, nesta matéria;
- Implementar plataforma tecnológica que possibilite divulgar o PME e as ações previstas e desenvolvidas, monitorizar continuamente a evolução dos padrões de mobilidade e expandir as possibilidades de participação da comunidade.

Assim, como estrutura macro de elaboração do PME, ele contemplou uma metodologia com duas fases, a saber:



FASE I

- Fase I - Análise e Diagnóstico;
- Fase II - Definição de objetivos, desenvolvimento do plano de ação, do modelo de avaliação e de monitorização.

A **primeira fase**, designada por **Análise e Diagnóstico**, consubstancia duas grandes tarefas: a recolha de informação nas diversas fontes e a elaboração do diagnóstico da situação atual.

No que concerne à recolha de informação é fundamental obter, através de métodos estatísticos, dados sobre um grande número de indivíduos que possibilitem caracterizar, de forma geral, os elementos da comunidade escolar.

Neste particular, embora consubstancie uma tarefa robusta pelo elevado volume de informação a recolher, pretendeu-se identificar os padrões de mobilidade desta comunidade, de forma a perceber os modos de deslocação utilizados no acesso à escola, os tempos de deslocação e os motivos que originam a utilização do modo predominante.

Assim, desenvolveu-se um questionário junto da comunidade escolar que possibilitasse perceber o padrão de deslocação das crianças e jovens. Considerando as restrições em elaborar questionários a populações abaixo de determinada idade, a ação centrou-se no professor e na sala de aula.

Como complemento, considerou-se fundamental efetuar o cruzamento dos padrões de mobilidade declarados com as redes de transporte público, sejam as regulares ou as dedicadas ao transporte escolar, no sentido de aferir se as coberturas temporais e espaciais se ajustam às necessidades, mas também, e não de somenos importância, aferir as condições para a utilização dos modos suaves na envolvente próxima dos estabelecimentos de educação e ensino, com identificação dos principais problemas verificados.

Entendeu-se como objetivo principal desta fase, promover a sinalização das debilidades, para que pudessem ser definidas estratégias de melhoria que impactassem positivamente na alteração da repartição modal, favorecendo os modos mais sustentáveis de deslocação.

A **segunda fase** relaciona-se com a **Definição de Objetivos, Desenvolvimento do Plano de Ação, do Modelo de Avaliação e de Monitorização**. Após ser realizada a fase anterior, onde se identificaram o conjunto das lacunas a suprir, foi fundamental perceber a forma como esses problemas poderiam ser solucionados, definindo-se, para o efeito, objetivos que permitam alcançar os resultados desejados.



FASE I

No que concerne à **definição dos objetivos**, utilizou-se a metodologia SMART, aqui com o duplo significado de “inteligente” mas também enquanto abreviatura de Specific (específico), Measurable (mensurável), Achievable (alcançável), Relevant (relevante) e Time-bound (temporal).

Neste sentido, definem-se objetivos que sejam:

- Específicos, porquanto eles devem ser claros e inequívocos, aumentando a probabilidade de os alcançar;
- Mensuráveis, na medida em que devem permitir perceber se existe progresso tendente à sua realização com sucesso;
- Alcançável, pois, não obstante a necessidade de se ser ambicioso nas metas, é fundamental não perder a objetividade da realidade alcançável;
- Relevantes, por permitirem definir o grau de conformidade e de adequação de algo;
- Temporal, no sentido de ser realizável no tempo e possuir um prazo de execução plausível.

A **definição do plano de ação**, permite identificar as ações a concretizar nas diversas vertentes que possibilitem contribuir para mudanças focadas na resolução dos problemas sentidos, dando-se a visibilidade necessária para cabal perceção das etapas específicas que são necessárias empreender, tendentes à realização das ações na sua plenitude.

Este plano conterá fichas de ações, descrevendo a estratégia e as atividades, o calendário de execução, os responsáveis pela implementação e os eventuais parceiros, bem como os recursos (materiais ou humanos) necessários e as estimativas orçamentais (quando aplicável e/ou possível).

A **avaliação e monitorização** da implementação do plano e do seu impacto, é uma fase diretamente relacionada com a implementação, cuja responsabilidade é diretamente da autarquia e indiretamente de todos os parceiros envolvidos nas diversas ações.

Nesta etapa identifica-se, com exatidão, o que se pretende verificar em termos de cumprimento de metas e como fazê-lo no futuro. Neste sentido, será possível identificar, reduzir ou eliminar tendências não desejadas ou a influência positiva do desenvolvimento de determinados



FASE I

processos. Para este efeito, serão definidos indicadores relevantes que dependem dos objetivos definidos.



2. Território Físico e Social

2.1. BREVES ASPETOS DEMOGRÁFICOS

Na caracterização de um território é fundamental diagnosticar a sua população para melhor o compreendermos e entendermos como é que este é utilizado pelas suas populações. Estas, no seu quotidiano, deslocam-se pelo concelho originando movimentos pendulares diversos, que necessitam de ser analisados e planeados para uma melhor mobilidade de todos.

O conceito de mobilidade está diretamente associado ao padrão de ocupação do território e por consequência à distribuição dos locais de residência, serviços e de atividades económicas. No plano de mobilidade escolar é essencial a análise relativa às dinâmicas temporais e geográficas da população, em particular da população estudantil, e do modo como estas se inter-relacionam.

Efetivamente, para o desenvolvimento de um plano de mobilidade escolar importa conhecer as dinâmicas de ocupação da sua população e a sua evolução nos últimos decénios, com o intuito de se perceber a organização da mesma no território.

Atente-se ao Gráfico 1 aonde se encontra representada a taxa de variação populacional entre 2001 e 2011 e entre 2011 e 2021, nas freguesias e no concelho de Oliveira do Hospital, que atualmente possui 19.413 residentes, segundo o Recenseamento da população e habitação de 2021.

À semelhança do contexto nacional e regional, o concelho de Oliveira do Hospital apresenta uma tendência fortemente negativa naquilo que concerne à taxa de variação populacional (Gráfico 1). Em ambos os períodos assiste-se ao decréscimo da população residente, devido à sua incapacidade de rejuvenescimento populacional. De todos os valores, destaca-se positivamente a freguesia sede de concelho que regista a variação mais positiva no concelho, com 6,16 e 2,22 na primeira e na segunda década respetivamente (Tabela 1). Negativamente, destacam-se as freguesias de São Gião em ambas as décadas, a freguesia de Avô com -20,5% de variação populacional na década de 2011 a 2021.

FASE I

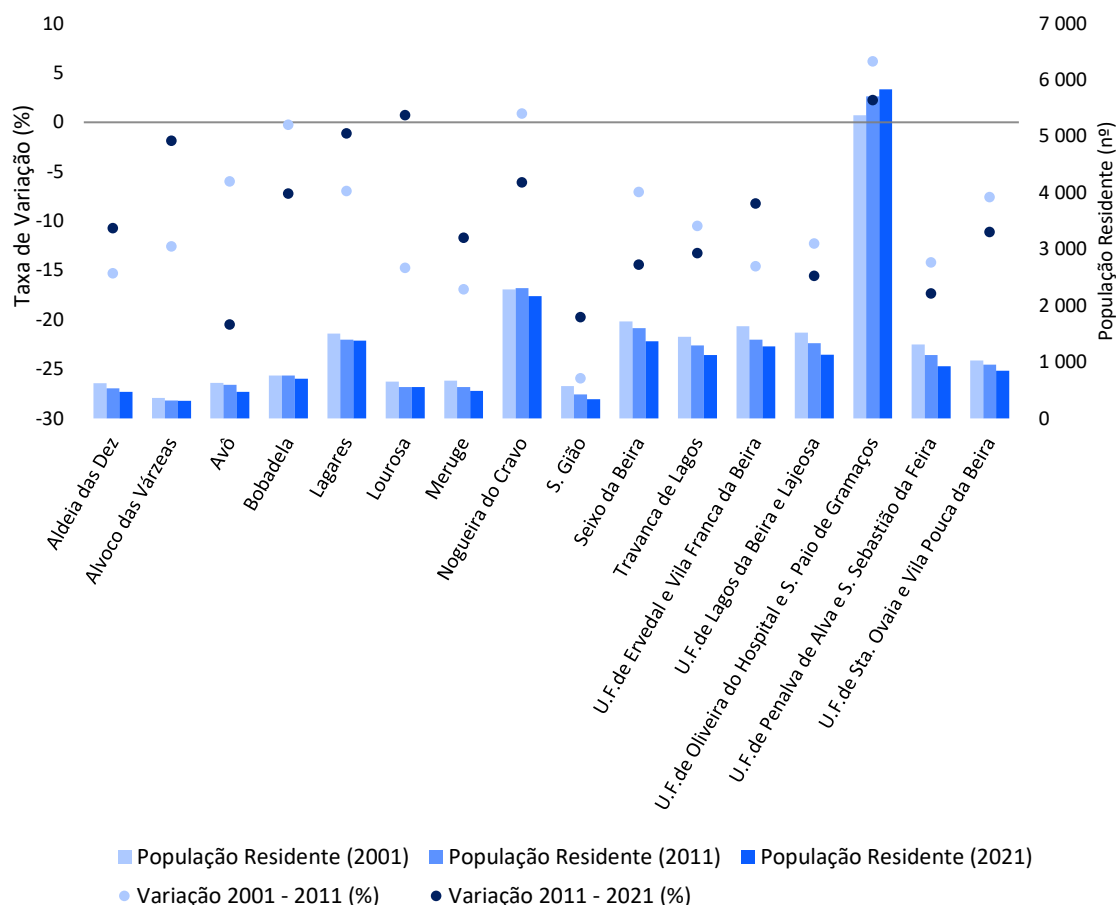


Gráfico 1. Taxa de variação da população residente por freguesia no concelho de Oliveira do Hospital

Fonte: Recenseamentos Gerais da População e da Habitação, 2001, 2011 e 2021

Tabela 1. População residente nos anos de 2001, 2011 e 2021 e respetiva variação no concelho de Oliveira do Hospital

População residente	2001	Variação 2001 - 2011 (%)	2011	Variação 2011 - 2021 (%)	2021
CONCELHO	22.112	-5,68	20.855	-6,91	19.413
Aldeia das Dez	627	-15,31	531	-10,73	474
Alvoco das Várzeas	366	-12,57	320	-1,88	314
Avô	633	-6,00	595	-20,50	473
Bobadela	761	-0,26	759	-7,25	704
Lagares	1.503	-6,99	1.398	-1,14	1.382
Lourosa	651	-14,75	555	0,72	559

FASE I

População residente	2001	Varição 2001 - 2011 (%)	2011	Varição 2011 - 2021 (%)	2021
Meruge	668	-16,92	555	-11,71	490
Nogueira do Cravo	2.289	0,87	2.309	-6,11	2.168
S. Gião	574	-25,96	425	-19,76	341
Seixo da Beira	1.722	-7,08	1.600	-14,44	1.369
Travanca de Lagos	1.448	-10,50	1.296	-13,27	1.124
U.F.de Ervedal e Vila Franca da Beira	1.632	-14,58	1.394	-8,25	1.279
U.F.de Lagos da Beira e Lajeosa	1.522	-12,29	1.335	-15,58	1.127
U.F.de Oliveira do Hospital e S. Paio de Gramaços	5.377	6,16	5.708	2,22	5.835
U.F.de Penalva de Alva e S. Sebastião da Feira	1.309	-14,21	1.123	-17,36	928
U.F.de Sta. Ovaia e Vila Pouca da Beira	1.030	-7,57	952	-11,13	846

Fonte: Recenseamentos Gerais da População e da Habitação, 2001, 2011 e 2021

O declínio da taxa de variação populacional verificado, justifica-se em grande medida pela estrutura etária da população (Gráfico 2). Em 2011, já eram evidentes as tendências de baixa natalidade, pelo estreitamento da base e do aumento da esperança média de vida pelo alargamento da metade superior. Em 2021, o cenário populacional agrava-se com aumento do número de idosos e com a diminuição do número de jovens, devido aos motivos descritos anteriormente. Assim, o concelho de Oliveira do Hospital depara-se com um problema de rejuvenescimento e de renovação populacional.

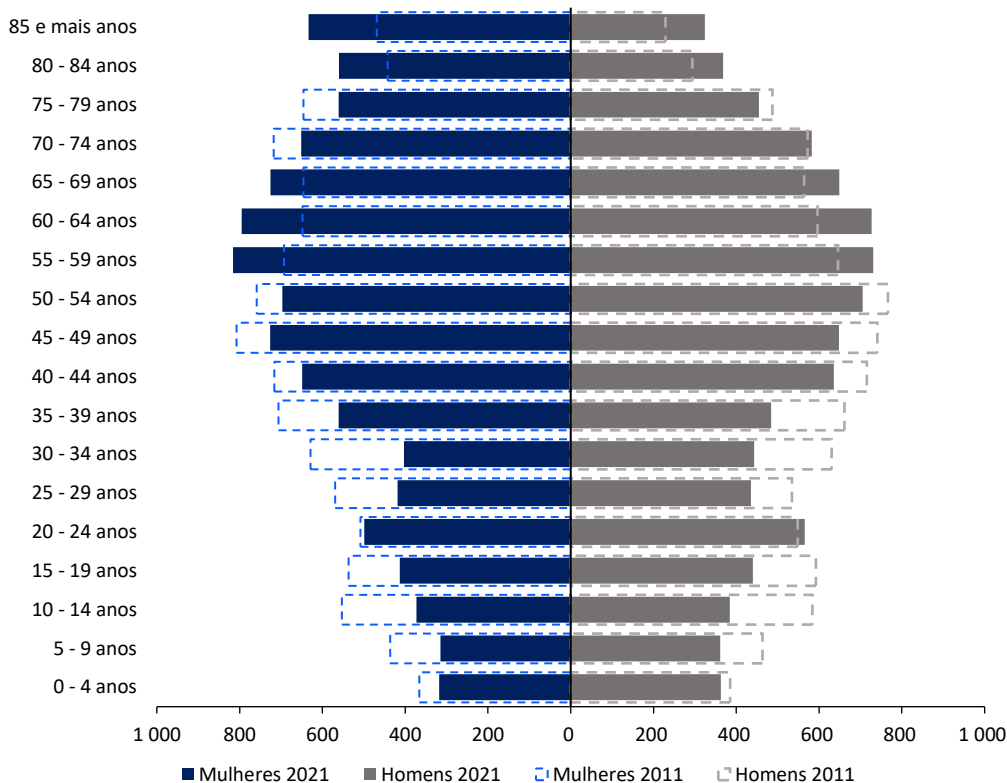


Gráfico 2. Pirâmide Etária no concelho de Oliveira do Hospital (2011 - 2021)

Fonte: Recenseamentos Gerais da População e da Habitação, 2021

À escala da freguesia (Gráfico 3), o envelhecimento populacional ainda é mais evidente naquelas freguesias que não correspondem à sede concelhia. Em todas as restantes, encontra-se uma percentagem de idosos superior e/ou uma percentagem de jovens inferior, acentuando o envelhecimento populacional e a dificuldade de renovação de gerações. Em algumas freguesias, como é o caso de Alvoco das Várzeas, São Gião a percentagem da população idosa atinge os 53,82% e os 48,68%, respetivamente. Este cenário tende a dificultar a renovação de gerações, o que reforça a dependência de jovens.

FASE I

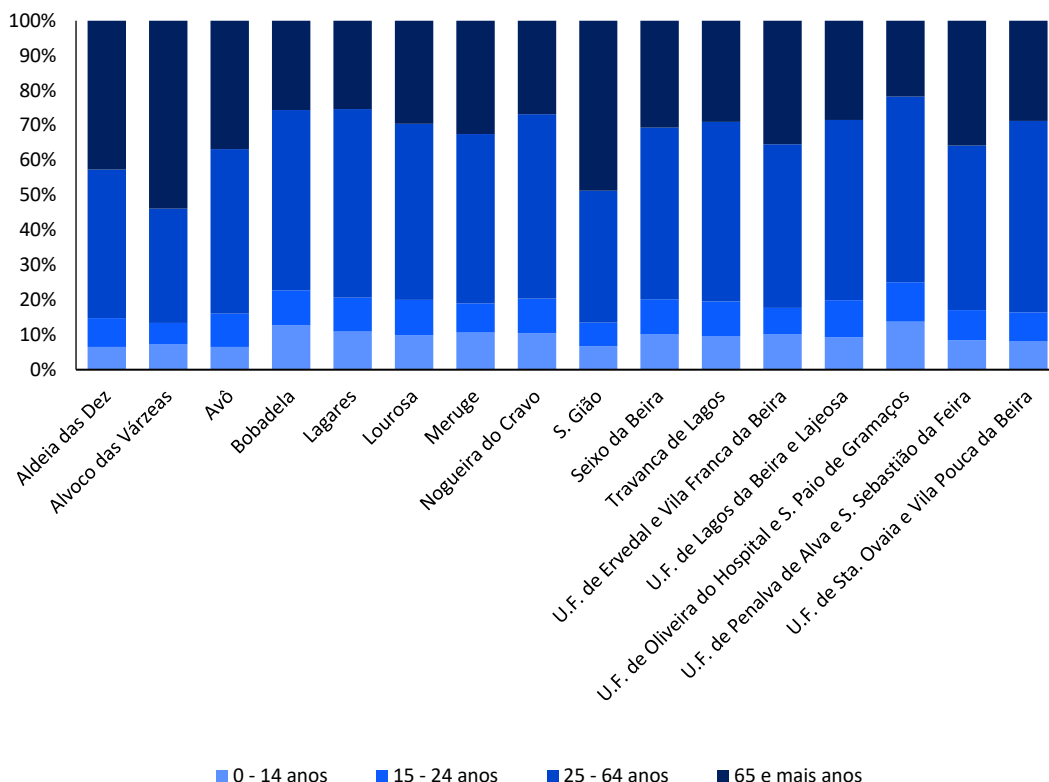


Gráfico 3. População residente por grupo etário e por freguesia

Fonte: Recenseamentos Gerais da População e da Habitação, 2021

A população residente no concelho de Oliveira do Hospital, distribui-se pelo território (de 235,5 km²) de forma dispersa (Figura 1), apesar de uma maior concentração na freguesia sede de concelho. Por concentrar em si mesma determinados serviços, gera mais emprego e por consequência atrai população. As restantes freguesias são territórios de baixa densidade populacional, e por isso revelam-se pequenos núcleos populacionais espalhados um pouco por todo o território concelhio.

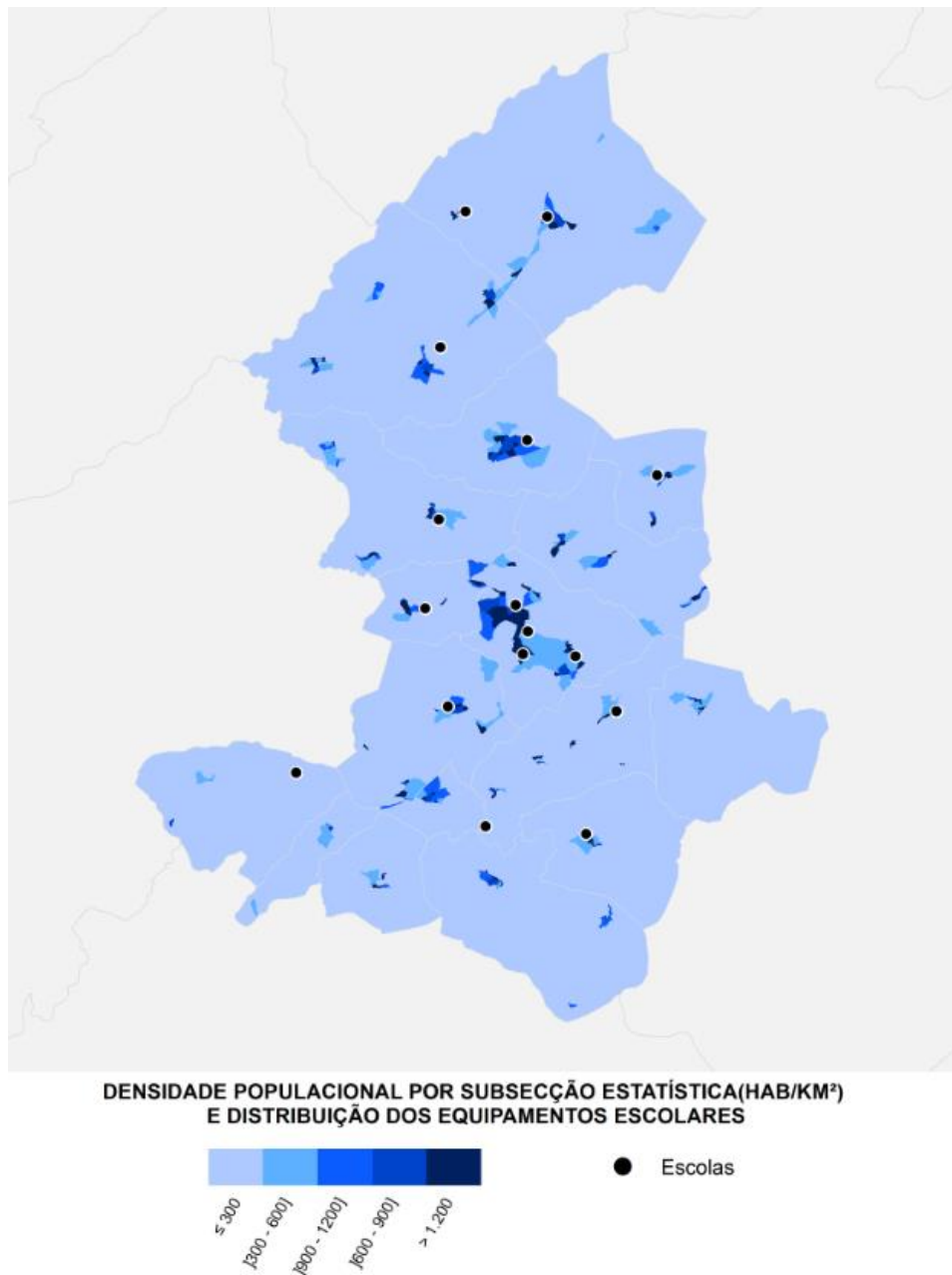


Figura 1. Densidade populacional no concelho de Oliveira do Hospital

Fonte: Recenseamentos Gerais da População e da Habitação, 2021

Quanto às habilitações da população residente (Tabela 2), denota-se que Oliveira do Hospital é um concelho com população com níveis de qualificação inferiores. Desde logo, o concelho regista um valor superior de 50% com apenas o ensino básico completo. Isto justifica-se,

FASE I

essencialmente, pela população de idade mais avançada, que devido ao reduzido nível de escolaridade obrigatória praticada na sua época, abandonou precocemente os estabelecimentos de educação e ensino.

Tabela 2. Habilitações da população residente no concelho de Oliveira do Hospital

Habilitações da população residente, no concelho (2021)	Total	Nenhum	Ensino básico	1.º ciclo	2.º ciclo	3.º ciclo	Ensino secundário	Ensino pós-secundário	Ensino superior	Curso técnico superior profissional	Bacharelato	Licenciatura	Mestrado	Doutoramento
CONCELHO	19.413	2.712	10.935	5.759	2.075	3.101	3.507	174	2.085	31	189	1.475	348	42
Aldeia das Dez	474	83	304	191	59	54	62	1	24	2	0	16	6	0
Alvoco das Várzeas	314	70	182	110	38	34	36	1	25	0	5	14	5	1
Avô	473	73	301	167	70	64	70	0	29	2	2	20	4	1
Bobadela	704	98	390	213	77	100	125	4	87	1	6	66	12	2
Lagares	1.382	214	772	381	149	242	252	13	131	1	9	93	26	2
Lourosa	559	108	324	179	52	93	89	6	32	1	5	22	4	0
Meruge	490	79	295	174	46	75	80	2	34	0	3	25	5	1
Nogueira do Cravo	2.168	304	1.267	640	278	349	364	15	218	1	14	163	33	7
S Gião	341	46	239	172	36	31	29	3	24	1	2	19	2	0
Seixo da Beira	1.369	181	879	479	164	236	213	7	89	2	9	58	17	3
Travanca de Lagos	1.124	185	649	336	129	184	196	13	81	3	3	59	14	2
U.F. de Ervedal e Vila Franca da Beira	1.279	222	705	382	149	174	216	11	125	0	16	91	14	4
U.F. de Lagos da Beira e Lajeosa	1.127	150	693	415	102	176	174	8	102	5	8	64	21	4
U.F. de Oliveira do Hospital e S Paio de Gramaços	5.835	705	2.852	1.289	561	1.002	1.284	74	920	10	96	644	157	13
U.F. de Penalva de Alva e S Sebastião da Feira	928	95	600	355	86	159	157	10	66	0	5	50	10	1
U.F. de Sta. Ovaia e Vila Pouca da Beira	846	99	483	276	79	128	160	6	98	2	6	71	18	1

Fonte: Recenseamentos Gerais da População e da Habitação, 2021

No que concerne quantidade de população residente estrangeira no concelho de Oliveira do Hospital presente no Gráfico 4, a população britânica é a que assume maior importância, com um valor superior a 20% de representatividade. A população desta nacionalidade, assim como as restantes europeias que constam no gráfico em análise, encontram em Portugal, vários motivos para alterarem a sua residência, como menores obrigações fiscais, menor custo de vida, flexibilidade de circulação com outros países europeus e também clima. Além disso, verifica-se

FASE I

a presença de população natural de outros países de língua oficial portuguesa que chegam na procura de melhores oportunidades laborais e melhores condições de vida. A freguesia sede de concelho, por ser aquela oferece mais serviços e mais emprego, é a que concentra maior quantidade de população estrangeira, cerca de 25%.

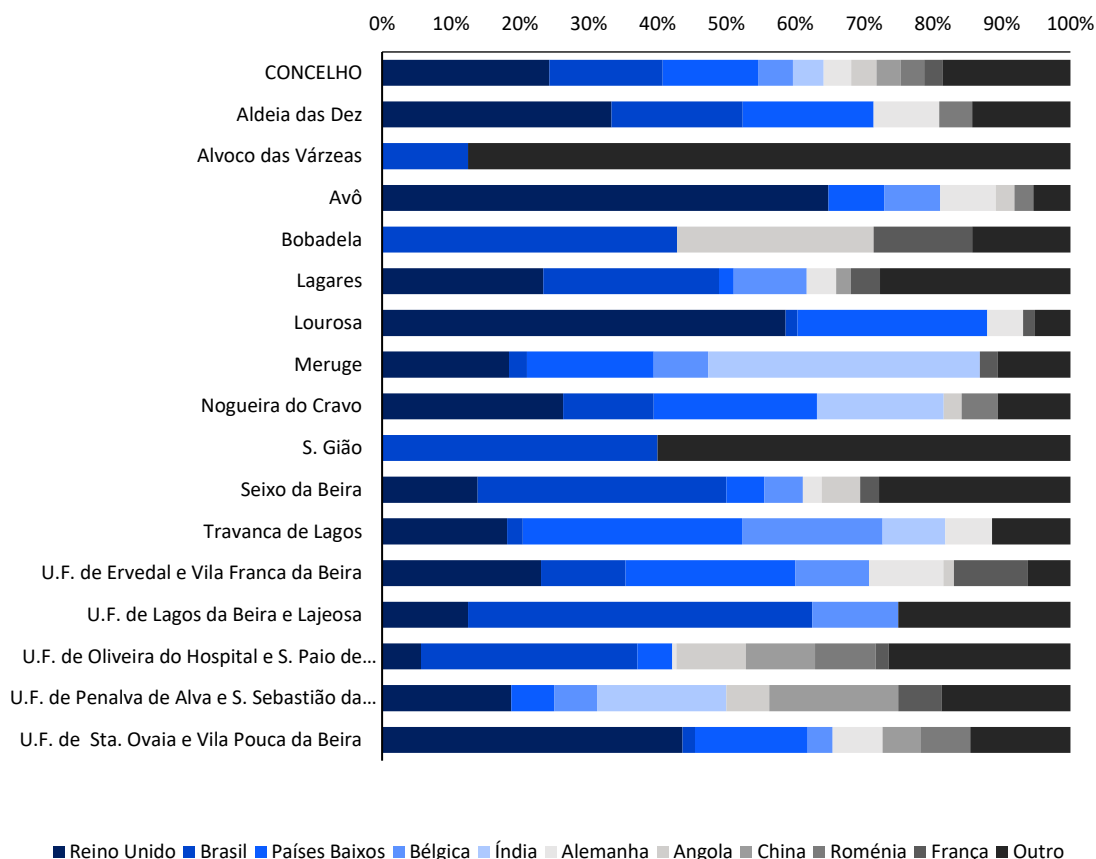


Gráfico 4. População residente por nacionalidade no concelho de Oliveira do Hospital

Fonte: Recenseamentos Gerais da População e da Habitação, 2021

Relativamente às nacionalidades da população residente estrangeira com mais títulos de residência emitidos pelo S.E.F. (Serviço de Estrangeiros e Fronteiras) (Tabela 3), para o concelho de Oliveira do Hospital, destaca-se a tendência já existente no concelho, tal como foi verificado na análise ao gráfico anterior. No caso da população indiana, mais de 90% dos títulos atribuídos são do sexo masculino, que à semelhança do resto do país, chegam a Portugal para trabalhar em profissões de mão-de-obra escassa, como a agricultura.

Tabela 3. Nacionalidades da População Residente segundo o S.E.F. no concelho de Oliveira do Hospital

Distrito	Total	TRs	VLDs	Homens (%)		Mulheres (%)	
Total Distrito	17.565	17.547	18	8.538	48,61	9.027	51,39
Total Concelho	866	866	0	475	54,85	391	45,15
Reino Unido	247	247	0	142	57,49	105	42,51
Países Baixos	164	164	0	84	51,22	80	48,78
Brasil	90	90	0	39	43,33	51	56,67
Bélgica	60	60	0	33	55	27	45
Roménia	43	43	0	23	53,49	20	46,51
Alemanha	41	41	0	23	56,1	18	43,9
Índia	41	41	0	37	90,24	4	9,76
China	26	26	0	15	57,69	11	42,31
França	21	21	0	14	66,67	7	33,33
Itália	18	18	0	12	66,67	6	33,33

TR - Autorização ou cartão de residência (< 1 ano); VLD - Visto de Longa Duração (> 1 ano)

Fonte: Serviço de Estrangeiros e Fronteiras – SEFSTAT, 2021

2.2. OS PADRÕES DE MOBILIDADE DA POPULAÇÃO ESCOLAR

2.2.1. Recenseamento Geral da População

O conceito de mobilidade atual engloba a movimentação de pessoas e bens entre uma origem e um destino que, por sua vez, pode estar associada a diferentes motivações. Este processo contempla diferentes complexidades, decorrentes do número de paragens intermédias que ocorram e da respetiva articulação entre os diferentes modos de deslocação.

A alteração dos padrões de mobilidade da população, para modos de transportes mais eficientes na sua componente económica e ambiental, só é possível através do conhecimento das necessidades e características das suas deslocações. Para o efeito é fundamental caracterizar o comportamento da população residente no que concerne aos seus padrões de mobilidade, identificando a natureza, dimensão e espacialização, em particular da população estudantil.

Segundo o INE, a definição de “movimentos pendulares” é frequentemente utilizada para designar os movimentos quotidianos da população entre o local de residência e o local de trabalho ou estudo. O conceito encerra, na sua forma mais simples, duas deslocações de uma pessoa entre dois pontos do espaço geográfico: uma ida para o local de trabalho ou estudo e o retorno para o local de residência.

Contudo, continua a ser essencial, para uma correta análise e caracterização da população de um local, conhecer os seus padrões de mobilidade - até como forma de identificar as freguesias com maior autonomia e as relações interconcelhias mais relevantes.

Este capítulo pretende refletir sobre as deslocações efetuadas no concelho de Oliveira do Hospital, analisando em particular, as diferenças entre a população empregada e estudantil, na tentativa de uma melhor compreensão das suas dinâmicas pendulares, tendências e desafios.

Para o efeito, pretende-se analisar a repartição modal e os principais fluxos de viagens dos residentes do concelho. É igualmente analisada a duração média das viagens dos residentes, bem como outros indicadores que ajudam a perceber a evolução e os moldes nos quais se configura a mobilidade no concelho Oliveira do Hospital.

FASE I

No que concerne à repartição modal das deslocações pendulares da população residente no concelho (Gráfico 5), nos Censos 2021, é evidente a maior representatividade dos movimentos com recurso ao automóvel, em particular dos realizados enquanto condutor (54,91%). Em seguida, destacam-se os movimentos realizados em automóvel enquanto passageiro, com 18,66%.

Para além destes, no que diz respeito aos modos motorizados de deslocação, destaca-se o uso do transporte público com 9,99% de quota modal e a utilização de motociclos com 1,04% de representatividade.

A utilização dos modos suaves nas deslocações pendulares representa 14,97%, dos quais 14,69% correspondem à quota modal das deslocações pedonais e o restante à utilização da bicicleta.

Estes dados vão de encontro aos apresentados a nível nacional, no respeitante à primazia da utilização do automóvel nas deslocações pendulares com 65,97%, um valor inferior aos 73,57% de Oliveira do Hospital, e a parca representatividade do uso de modos suaves de deslocação com 15,68% de quota modal a nível nacional. Comparativamente à média nacional, Oliveira do Hospital apresenta valores inferiores no modo pedonal, explicados pela excessiva utilização do automóvel num território de baixa densidade populacional.

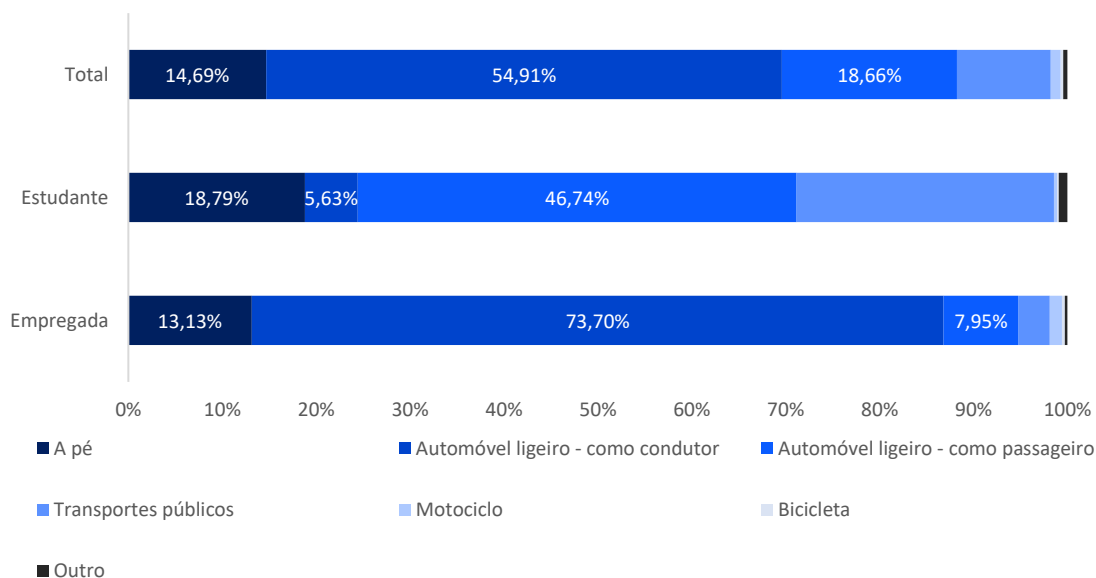


Gráfico 5. Repartição modal das deslocações pendulares da população residente, empregada e estudante, no concelho de Oliveira do Hospital

Fonte: Recenseamentos Gerais da População e da Habitação, 2021

FASE I

A utilização excessiva do modo automóvel nas deslocações pendulares tem múltiplos impactes negativos no espaço público, nomeadamente na saúde das populações, no congestionamento, na poluição atmosférica e sonora, na sinistralidade e na ocupação do espaço público por infraestruturas essenciais à sua circulação e estacionamento de veículos.

Depois da aprovação das Estratégias Nacionais para a Mobilidade Ativa Pedonal e da Ciclável para 2030, urge a implementação de medidas que visem a alteração destes modos de deslocação para outros mais sustentáveis e ativos.

Assim, a prioridade deve passar por incrementar a mobilidade ativa da população estudantil enquanto opção de mobilidade quotidiana segura e atrativa, uma vez que, para além das consequências ambientais, pode provocar danos na saúde infantil, nomeadamente, problemas de obesidade infantil. De facto, segundo o Instituto Nacional de Saúde Dr. Ricardo Jorge (INSA), em 2022, 31,9% das crianças portuguesas registavam excesso de peso e 13,5% apresentavam obesidade.

Por conseguinte, importa efetuar a análise da repartição modal das deslocações pendulares da população residente no concelho de Oliveira do Hospital por freguesias (Gráfico 6) com o intuito de perceber as diferenças relacionadas com a escolha modal dos seus habitantes a uma escala mais pormenorizada.

Relativamente à escolha do modo pedonal para as deslocações pendulares destaca-se a U.F. de Oliveira do Hospital e S Paio de Gramaços, que regista com 23,46% de representatividade. Por sua vez, São Gião, Travanca e Lagos e U.F. de Lagos da Beira e Lajeosa são as freguesias com menor quota modal de deslocações pedonais, com 5,31%, 5,86% e 5,97% respetivamente. Estes resultados são espectáveis devido à concentração de equipamentos e serviços na freguesia sede de concelho e à elevada dispersão territorial nos restantes territórios, obrigando as populações a percorrer longas distâncias.

No que diz respeito ao uso do automóvel como condutor destaca-se, com maior representatividade, a U.F. de Lagos da Beira e Lajeosa com 63,01% e com menor quota modal desta tipologia as freguesias de Aldeia das Dez, Avô e Alvoco das Várzeas, com 44,38%, 44,38% e 44,44% respetivamente.

Por conseguinte, importa analisar a quota modal relativa à utilização de transporte público, que se apresenta com maior representatividade nas freguesias de Bobadela e Travanca de Lagos, com 28,06% e 24,85% respetivamente, podendo indiciar uma menor concentração de polos geradores de viagens como por exemplo escolas.

FASE I

Por último, no que concerne à utilização de bicicleta nas deslocações pedonais verifica-se que a sua utilização é diminuta, atingindo, na melhor das hipóteses os 1,43% na U.F. de Ervedal e Vila Franca da Beira.

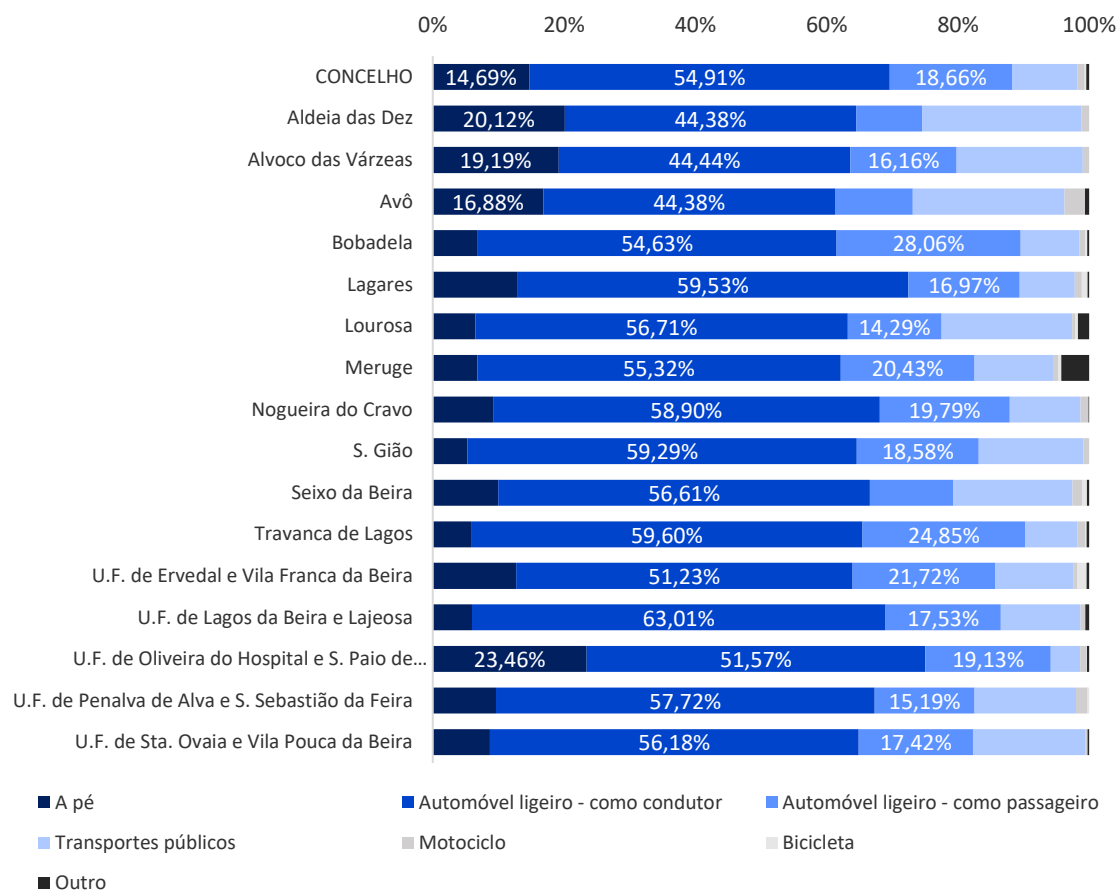


Gráfico 6. Repartição modal das deslocações pendulares da população residente por freguesia no concelho de Oliveira do Hospital

Fonte: Recenseamento Geral da População e da Habitação, 2021

A facilidade generalizada da utilização do automóvel, nomeadamente pelas acessibilidades rodoviárias proporcionadas, pelo aumento do poder de compra e consequente facilidade no acesso a automóvel, aliado à inexistência de grandes restrições à sua utilização, são alguns dos fatores responsáveis pela repartição modal verificada.

No que diz respeito à escolha do modo de deslocação pendular entre a população residente empregada e estudante, a análise ao Gráfico 8 e Gráfico 9 permitem perceber claramente as diferenças. Efetivamente, a desagregação da escolha modal da população estudante ou

FASE I

empregada permite uma melhor compreensão das dinâmicas de mobilidade, não só as associadas aos estudantes como às dos funcionários das escolas ainda que por generalização da globalidade dos empregados residentes no concelho de Oliveira do Hospital.

A maioria das deslocações da população residente empregada ocorre em automóvel ligeiro como condutor, destacando-se as freguesias de Travanca de Lagos e U.F. de Lagos da Beira e Lajeosa com 80,91% 80,72% de quota modal desta tipologia.

Importa, ainda, relevar a maior representatividade da utilização do modo pedonal nas deslocações efetuadas pelos residentes na Aldeia das Dez e Alvoco das Várzeas, com 25,41% e 21,92%.

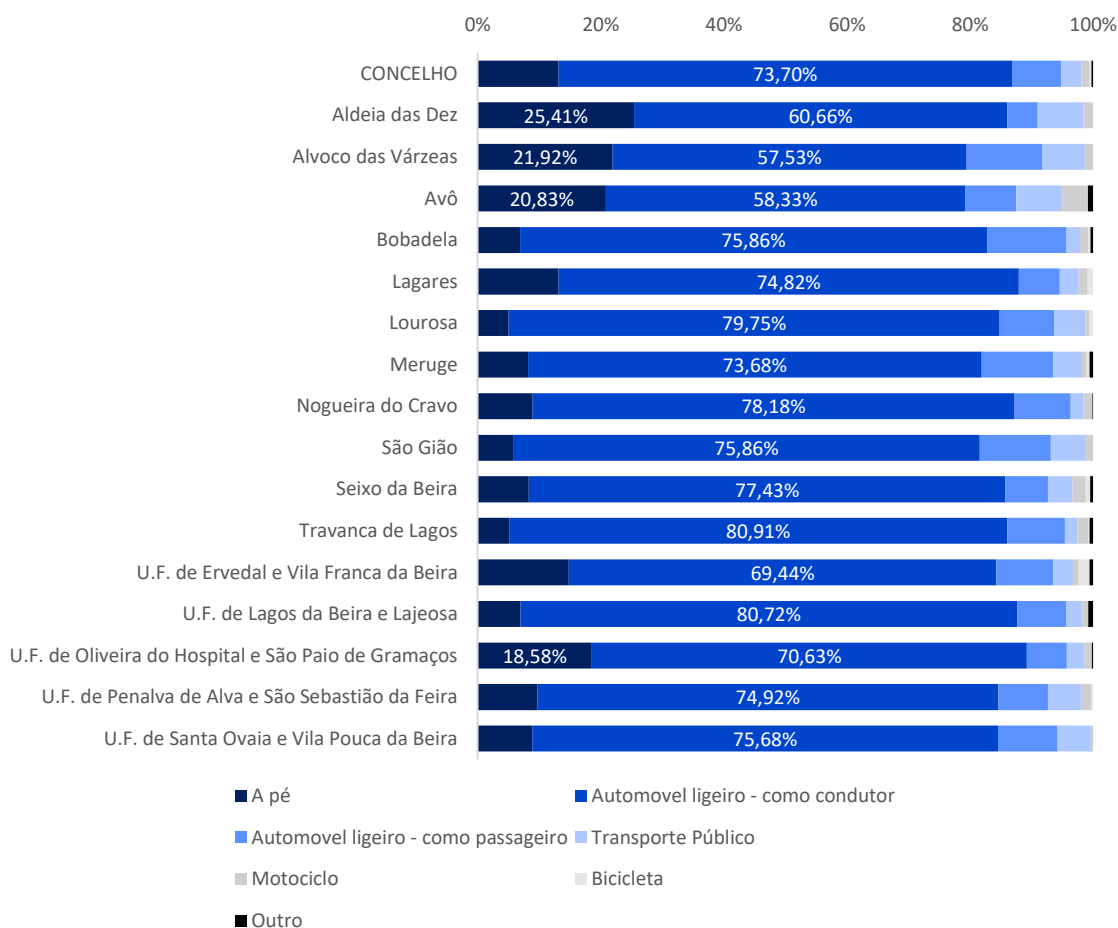


Gráfico 7. Repartição modal das deslocações pendulares da população residente empregada por freguesia do concelho de Oliveira do Hospital

Fonte: Recenseamento Geral da População e da Habitação, 2021

FASE I

No que concerne à repartição modal das deslocações pendulares da população residente estudante, verifica-se a predominância da quota das deslocações em automóvel ligeiro como passageiro na maioria das freguesias do concelho. Nas restantes prevalece a utilização do transporte público, à exceção da freguesia sede de concelho, onde o modo pedonal assume-se como a segunda classe modal com maior peso na freguesia. Facto justificável pela reduzida dimensão da cidade, proporcionando múltiplas possibilidades de deslocação a pé em tempos relativamente reduzidos

Ademais, relevam-se com elevada representatividade de deslocações pendulares com recurso ao transporte público, as freguesias de Aldeias das dez e Avô com 68,09% e 70,00%, respetivamente.

Isto é facilmente justificável pelas suas localizações periféricas relativamente à sede concelhia e por apenas possuírem ensino pré-escolar e 1º Ciclo, levando a que os estudantes dos restantes níveis de ensino tenham de se deslocar para outros territórios.

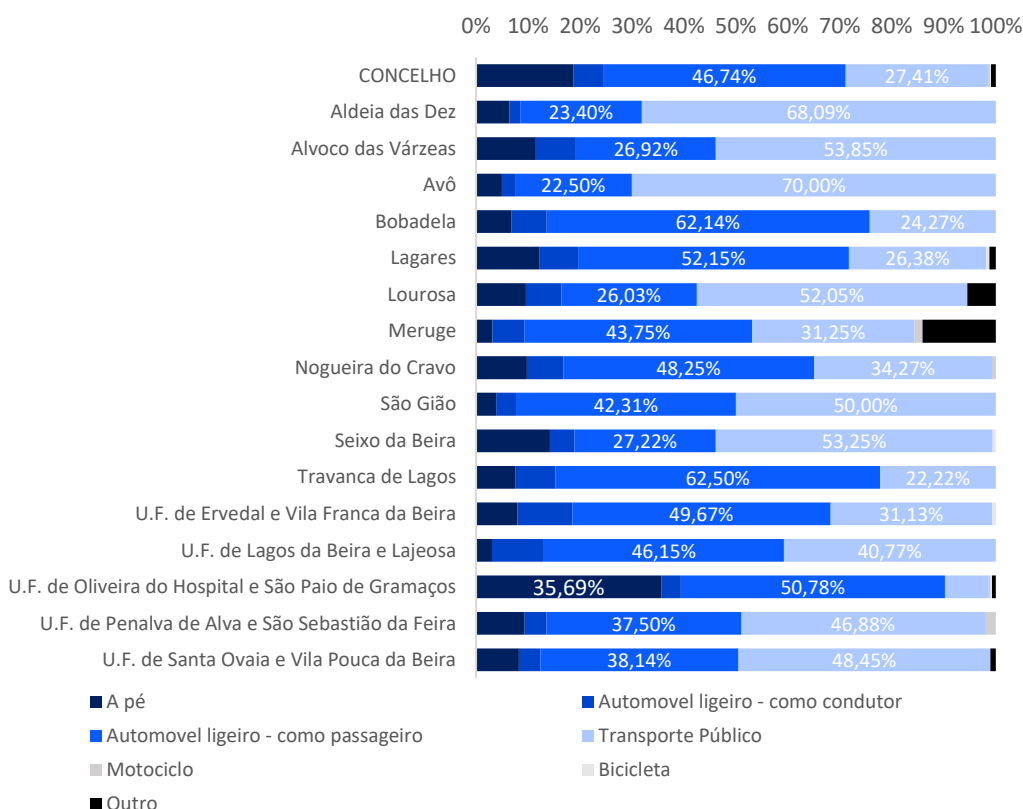


Gráfico 8. Repartição modal das deslocações pendulares da população residente estudante por freguesia do concelho de Oliveira do Hospital

Fonte: Recenseamento Geral da População e da Habitação, 2021

FASE I

No que diz respeito à duração média dos movimentos pendulares (Gráfico 9) é evidente a divergência entre as freguesias mais e menos urbanizadas, uma vez que as primeiras possuem uma maior quantidade de equipamentos de ensino ou de oferta de emprego, diminuindo, deste modo, o tempo de deslocação. De facto, se nestas o incentivo se deve associar aos modos suaves e ativos, nas freguesias com menor oferta de equipamentos, serviços e comércio, a opção pode passar pelo reforço da oferta de transporte público, como é o caso das freguesias mais periféricas à sede concelhia, uma vez que as distâncias a percorrer serão maiores.

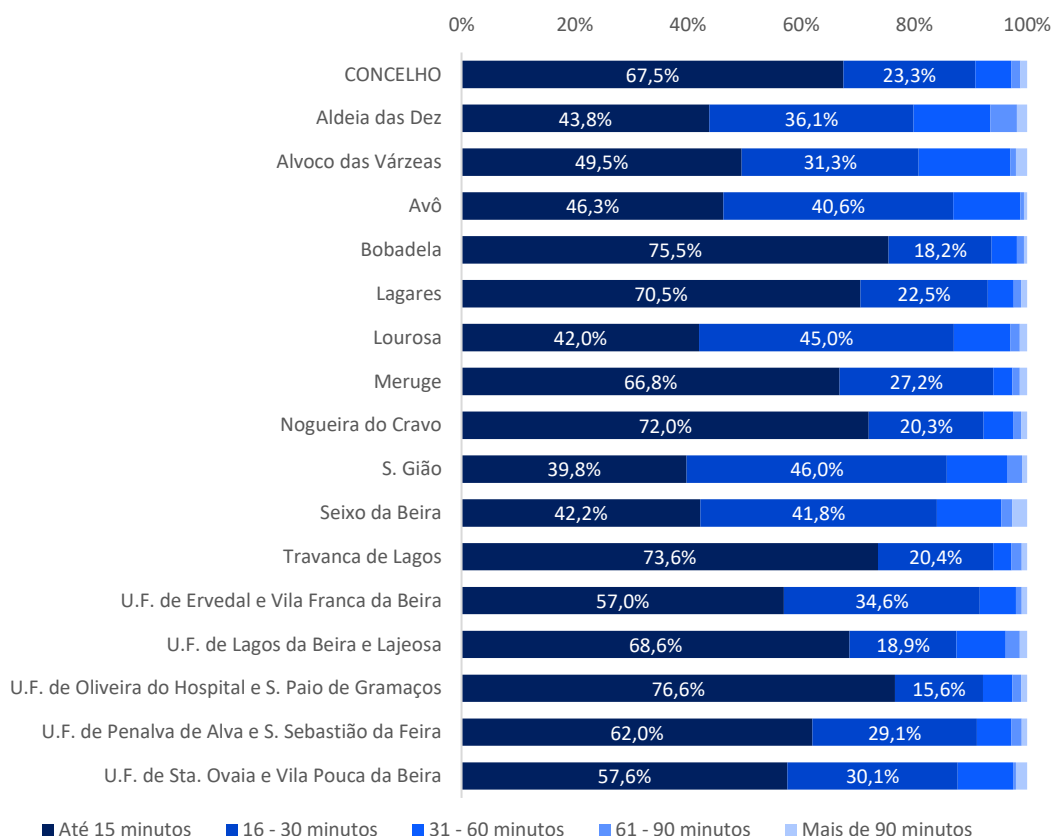


Gráfico 9. Duração dos movimentos pendulares da população residente, no concelho de Oliveira do Hospital

Fonte: Recenseamento Geral da População e da Habitação, 2021

No que concerne à diferença dos tempos de deslocação entre a população residente empregada e estudante, observável através da análise ao Gráfico 10 e Gráfico 11, verifica-se uma certa homogeneidade na representatividade das classes temporais, principalmente à escala concelhia.

FASE I

Efetivamente, a classe temporal de até 15 minutos é a que apresenta maior representatividade, tanto na população residente empregada (Gráfico 10), como na estudantil (Gráfico 11), verificando-se, portanto, que existe uma relativa proximidade entre o local de residência e o local de trabalho/estudo. Assim, e ainda que a maioria da população se desloca com recurso ao automóvel e em curtas deslocações, existe bastante potencial para promover a utilização de modos de deslocação suaves e ativos ou transportes públicos, promovendo uma maior sustentabilidade concelhia.

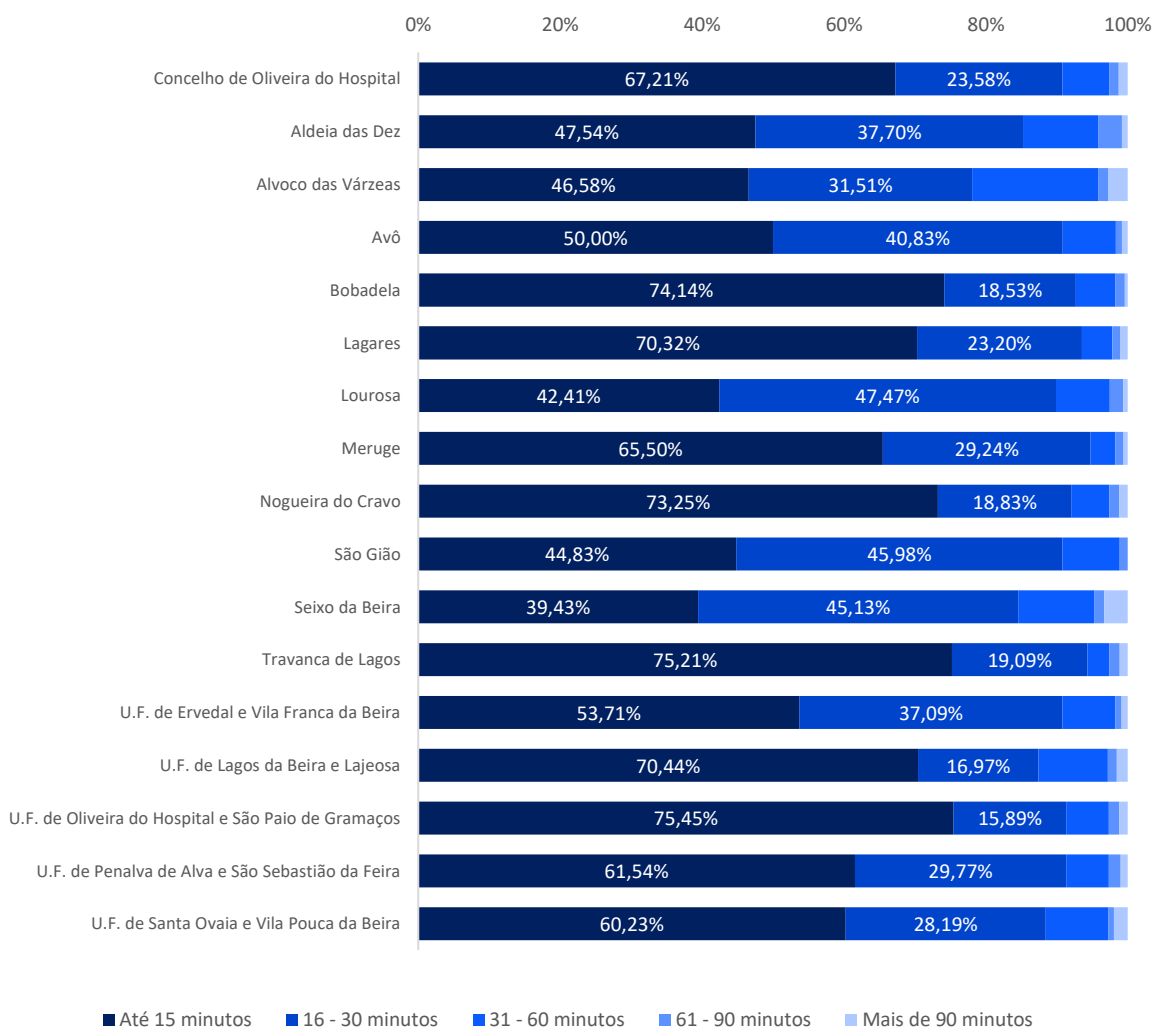


Gráfico 10. Duração dos movimentos pendulares da população empregada do concelho de Oliveira do Hospital

Fonte: Recenseamento Geral da População e da Habitação, 2021

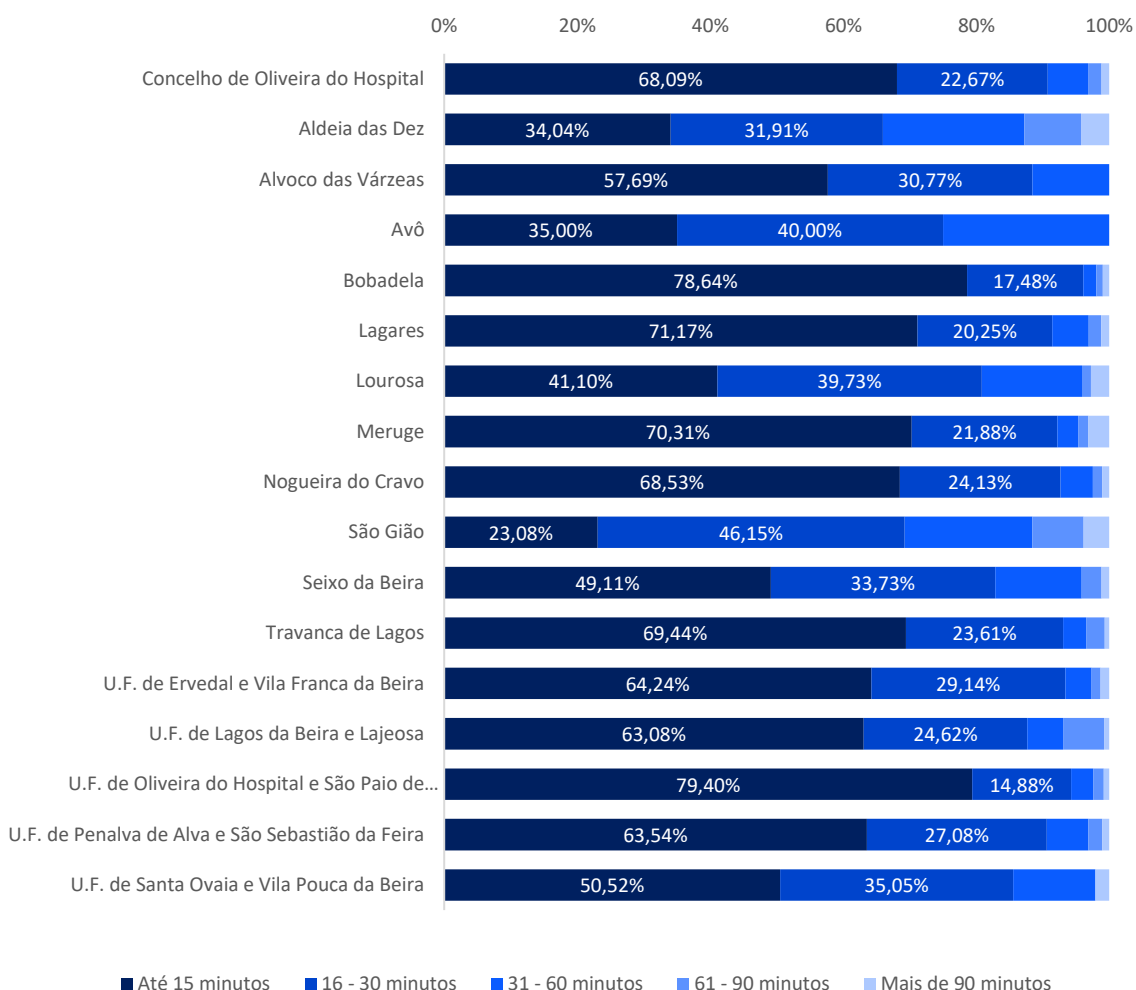


Gráfico 11. Duração dos movimentos pendulares da população estudante do concelho de Oliveira do Hospital

Fonte: Recenseamento Geral da População e da Habitação, 2021

Relativamente aos principais movimentos da população estudantil que realiza deslocações pendulares com origem ou destino no concelho de Oliveira do Hospital (Figura 2) permite percecionar uma forte conexão aos concelhos de Tábua e Coimbra, destacando-se de seguida, os concelhos limítrofes de Arganil e Seia. Para além destes, relevam-se as conexões, ainda que em menor escala, aos concelhos Cantanhede, Figueira da Foz, entre outros.

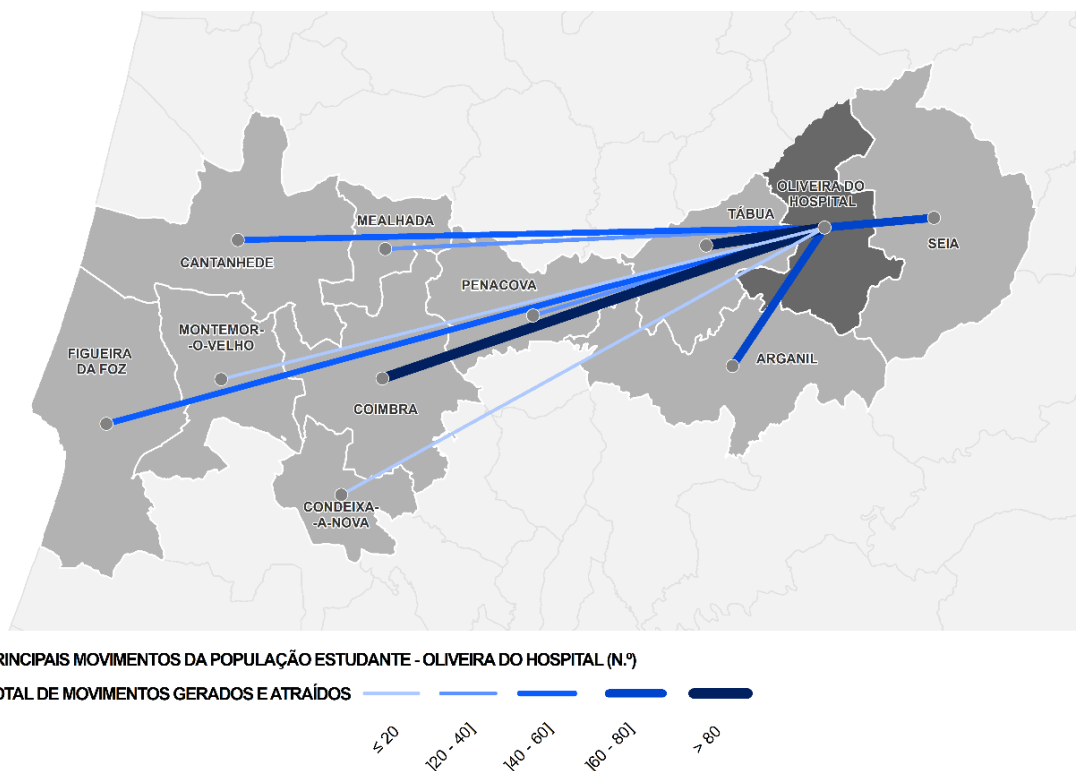


Figura 2. Principais movimentos da população estudante com origem e destino no concelho de Oliveira do Hospital

Fonte: Recenseamento Geral da População e da Habitação, 2021

2.2.2. Inquérito à Mobilidade da População Escolar

No âmbito do presente plano, foram estruturados um conjunto de inquéritos à mobilidade da população escolar com o objetivo de identificar os padrões de mobilidade desta população específica. Foi igualmente analisada a duração média das deslocações da população estudantil na globalidade dos estabelecimentos de educação e ensino participantes, bem como outros indicadores que ajudam a perceber a evolução dos últimos três anos letivos e os moldes nos quais se configura a mobilidade escolar no concelho de Oliveira do Hospital.

Neste sentido, foram convidados a participar no inquérito à mobilidade todas as instituições da rede pública e as mais relevantes afetas à rede privada, tendo os inquéritos à mobilidade sido estruturados da seguinte forma:

- Inquérito ao ensino pré-escolar: preenchido online pelos pais ou encarregados de educação dos alunos;
- Inquérito desde o 1º ciclo do ensino básico ao ensino secundário: preenchido em sala de aula pelos diretores de turma, através do "método mão no ar";
- Inquérito ao ensino superior: preenchido online pelos alunos.

Da globalidade das escolas envolvidas (18), obteve-se uma percentagem de participação significativa, atingindo-se os 83% (15).

Tal como representado no Gráfico 12, os alunos que frequentam os estabelecimentos de educação e ensino participantes no inquérito à mobilidade da população escolar do concelho de Guimarães apresentam uma elevada dependência ao automóvel para as suas deslocações pendulares, 46,9%. No que se refere ao transporte público, 17,3% utilizam o transporte escolar e 9,4% utilizam o transporte coletivo rodoviário.

No que se refere aos modos suaves e ativos, o modo pedonal é o modo de deslocação utilizado por 24,1% dos alunos e apenas 0,3% utiliza a bicicleta nas suas deslocações. Estes valores transmitem a premência da alteração das quotas modais e da introdução de uma cultura de mobilidade da população escolar assente em modos sustentáveis de deslocação.

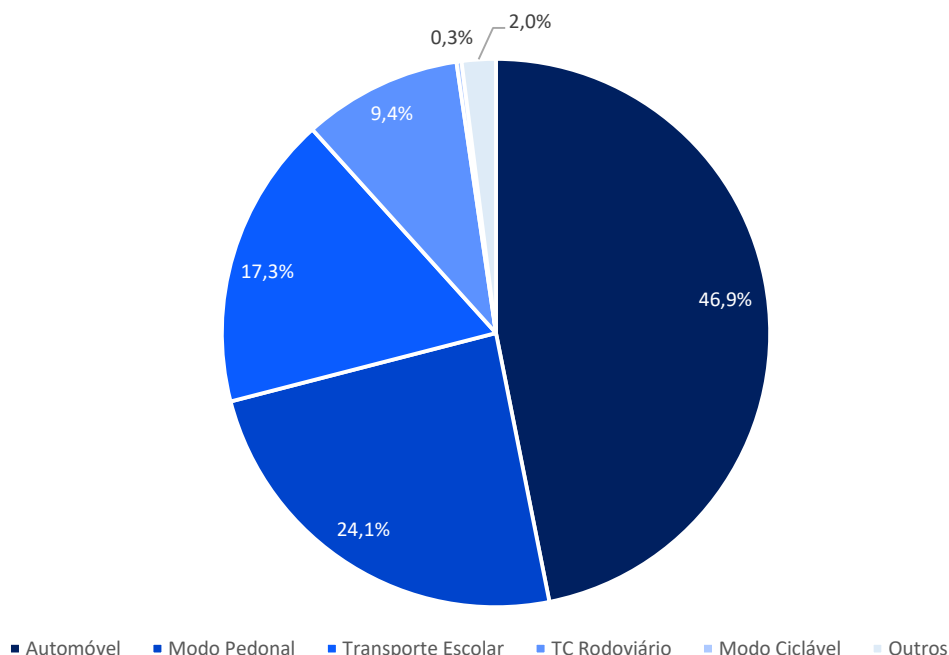


Gráfico 12. Repartição modal da globalidade dos estabelecimentos de educação e ensino participantes no inquérito à mobilidade da população escolar

Fonte: Inquérito à mobilidade da população escolar, 2023

No que se refere à duração média das deslocações dos alunos (Gráfico 13), 50,4% dos alunos afirmam que as deslocações realizadas entre casa e escola têm uma duração média entre seis a 15 minutos e 24,5% até cinco minutos. Neste contexto, o facto de 74,9% dos movimentos pendulares realizados pelos alunos dos estabelecimentos de educação e ensino apresentarem uma duração inferior a 15 minutos permite sustentar a alteração para modos de deslocação mais sustentáveis, cuja competitividade, aquando destes tempos de viagem, é significativa.

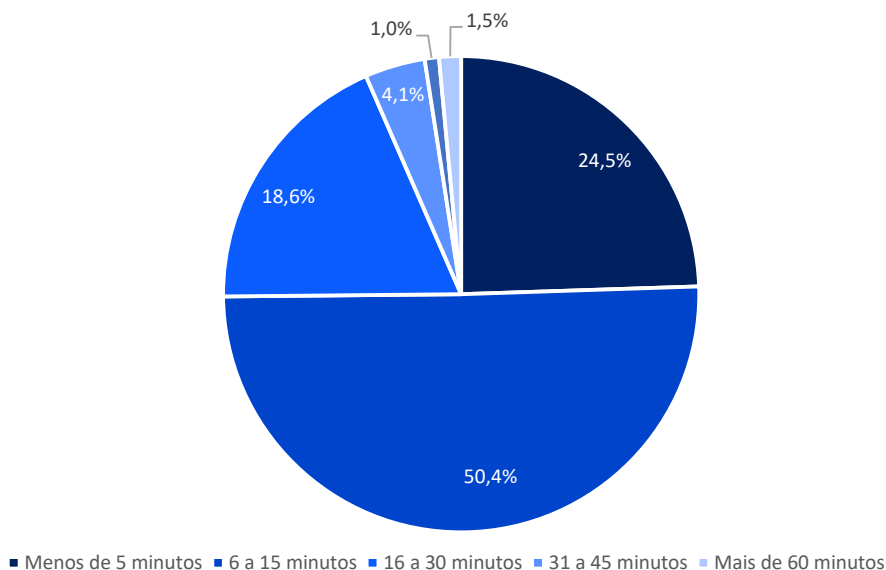


Gráfico 13. Duração média das deslocações da globalidade dos estabelecimentos de educação e ensino participantes no inquérito à mobilidade da população escolar

Fonte: Inquérito à mobilidade da população escolar, 2023

A repartição modal por nível de ensino (Gráfico 14) segue a mesma tendência que o valor global dos estabelecimentos de educação e ensino, sendo o automóvel o modo de deslocação que prevalece em quase todos os níveis de ensino considerados. No que se refere aos movimentos casa-escola e escola-casa, o automóvel é mais utilizado nas deslocações para os estabelecimentos de educação e ensino, uma vez que poderá existir uma maior coincidência nos horários de entrada da população estudante e dos seus acompanhantes do que nos horários de saída.

Observando os níveis de ensino, é perceptível que a quota do automóvel diminui à medida que os níveis de ensino vão aumentando, sendo notório particularmente no ensino secundário e superior, o que estará associado a uma maior autonomia, considerando que se destaca a utilização do transporte coletivo rodoviário e do modo pedonal.

FASE I

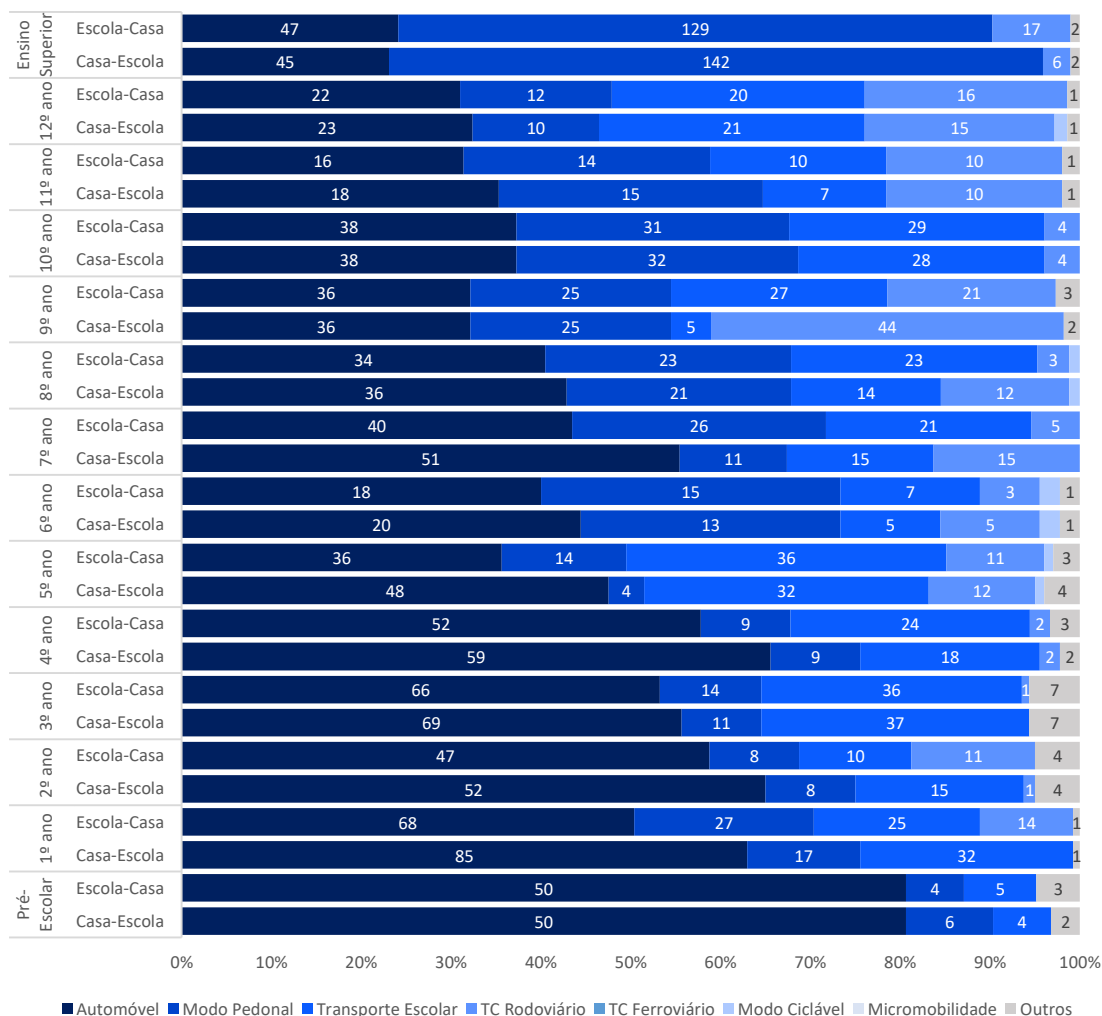


Gráfico 14. Repartição modal do movimento pendular casa-escola por nível de ensino na globalidade dos estabelecimentos de educação e ensino participantes no inquérito à mobilidade da população escolar

Fonte: Inquérito à mobilidade da população escolar, 2023

A análise ao Gráfico 15, onde se encontra refletido quem acompanha os alunos nas suas deslocações permite constatar que à medida que o nível de ensino aumenta, a percentagem de alunos que realiza as suas deslocações sozinho também aumenta. Ainda no que concerne ao perceptível aumento gradual da autonomia para se deslocarem sozinhos ao longo dos níveis de ensino, o 5.º ano do ensino básico aparenta ser o nível de ensino em que existe uma mudança na perceção por parte dos encarregados de educação sobre a capacidade dos educandos realizarem as deslocações em segurança e de forma responsável.

FASE I

Quando acompanhados, na maioria dos níveis de ensino, uma grande maioria dos alunos realiza as deslocações casa-escola acompanhado pelo pai ou pela mãe, exceto nos níveis de ensino profissional e superior em que o acompanhamento por um colega se sobrepõe.

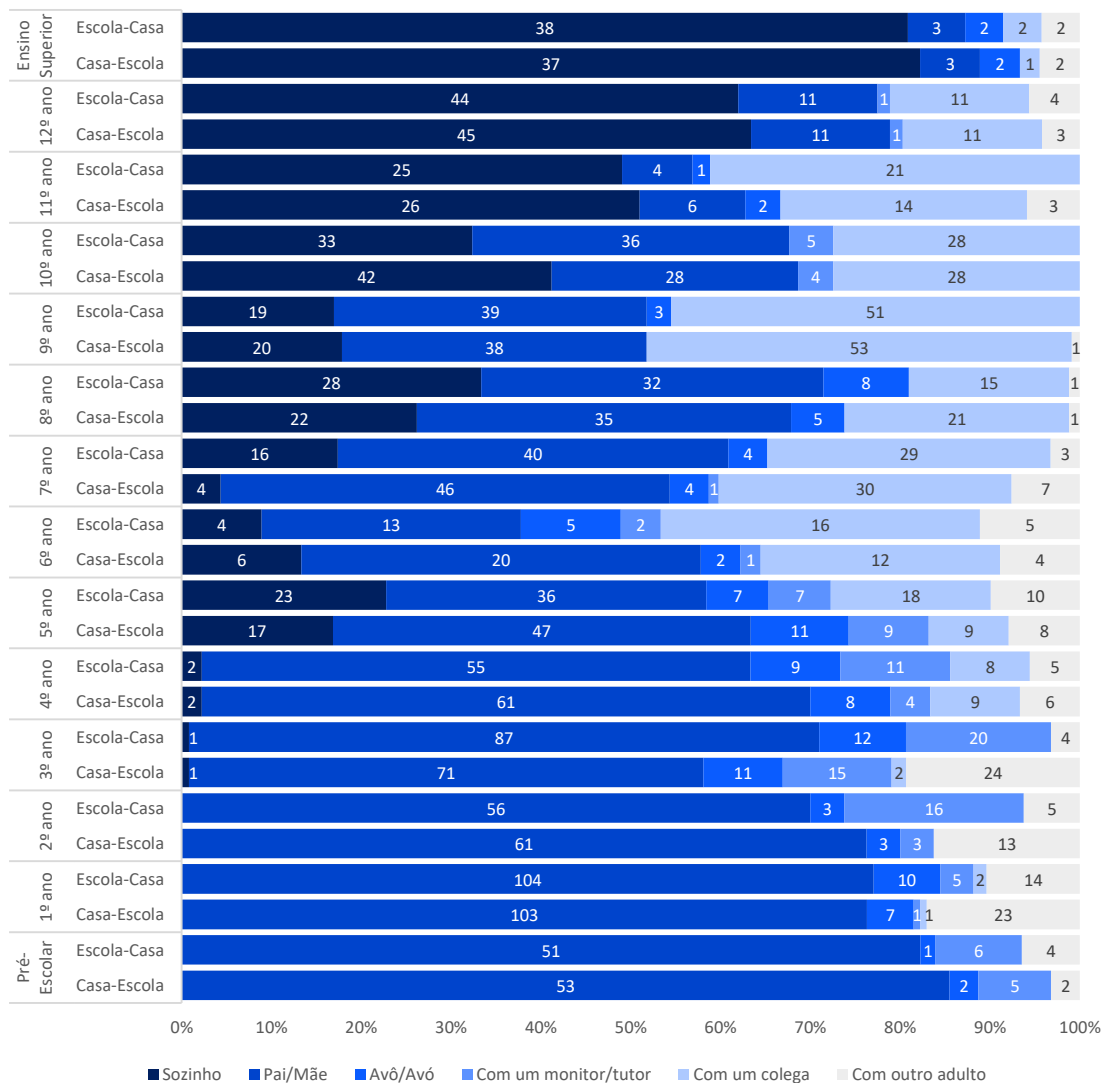


Gráfico 15. Movimento pendular casa-escola por nível de ensino na globalidade dos estabelecimentos de educação e ensino participantes no inquérito à mobilidade da população escolar, por acompanhante

Fonte: Inquérito à mobilidade da população escolar, 2023

Relacionando a duração média das deslocações e o nível de ensino (Gráfico 16), é notório que a quota de deslocações com uma duração média inferior a cinco minutos vai diminuindo e a quota de deslocações entre 16 e 30 minutos vai aumentando, o conforme o nível de ensino vai

FASE I

avanzando. Esta tendência associa-se à oferta educativa, na medida em que existe um maior número e, consequentemente, uma melhor distribuição territorial de escolas de nível de ensino mais baixo, tendo as deslocações uma duração mais reduzida para o acesso a estes estabelecimentos de educação.

Em oposição, o ensino secundário é o nível de ensino onde a duração das deslocações começa a aumentar, o que poderá ser justificada pela alteração dos modos de deslocação, ou seja, pela perda da representatividade das deslocações em automóvel, tal como observado no Gráfico 14 e essencialmente, pela maior distância da residência dos estudantes aos equipamentos de ensino, em virtude da oferta educativa de estabelecimentos com ensino secundário ser bastante inferior à verificada noutros níveis de ensino.

Da mesma forma, verifica-se igual situação no ensino profissional e o ensino superior dado o diminuto número desta tipologia de estabelecimentos, ainda com a particularidade da oferta educativa que se verifica em cada um dos estabelecimentos e que promoverá um maior número de deslocações exteriores ao concelho do que, por exemplo, uma escola de ensino básico.

FASE I

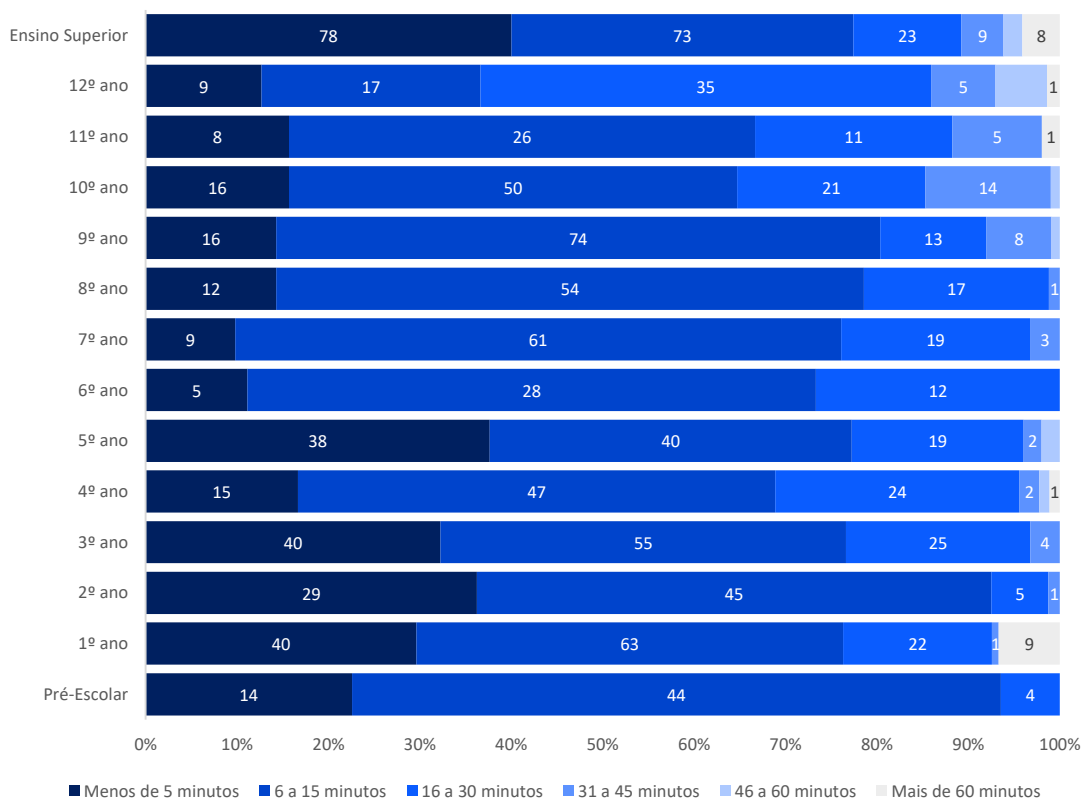


Gráfico 16. Duração média das deslocações da globalidade dos estabelecimentos de educação e ensino participantes no inquérito à mobilidade da população escolar, por nível de ensino

Fonte: Inquérito à mobilidade da população escolar, 2023

No que concerne à análise da repartição modal por escola (Gráfico 17) os equipamentos de ensino que se destacam pela maior quota modal de deslocações dos seus estudantes em automóvel são o Jardim de Infância Vale Ferreiro (com 95,0%), sendo seguido pela Escola Básica Bobadela (com 90,0%), pela Escola Básica de São Paio de Gramaços (com 81,8%), pelo Jardim de Infância Alvôco (com 75,0%) e o Jardim de Infância Seixas e Escola Básica de Travanca de Lagos (ambos com 66,7%).

A maior predominância do automóvel nestes contextos poderá estar relacionada com o facto destes estabelecimentos escolares se localizarem na periferia dos principais aglomerados urbanos concelhios, sendo estas as áreas tendencialmente desfavorecidas na relação espacial e temporal com a rede de transporte coletivo. Além disso apontam-se as evidentes fragilidades na qualidade do ambiente urbano local, mitigando a predisposição dos educandos e respetivos

FASE I

encarregados de educação para a mobilidade suave, sendo, muitas vezes, o automóvel a única alternativa viável para a satisfação das necessidades de mobilidade.

Relativamente às deslocações pendulares pedonais para os estabelecimentos de educação e ensino do concelho de Oliveira do Hospital, destacam-se, positivamente, pela elevada representatividade deste modo de deslocação, a Escola Superior de Tecnologia e Gestão de Oliveira do Hospital (ESTGOH) (com 72,8%), o Jardim de Infância Seixas e a Escola Básica de Travanca de Lagos (ambos com 33,3%) e a Escola Profissional de Oliveira do Hospital, Tábua e Arganil (EPTOLIVA).

Efetivamente, a existência de uma elevada percentagem de utilizadores do modo pedonal nas deslocações pendulares para estes estabelecimentos de ensino deve-se, na sua maioria, à maior proximidade entre os aglomerados habitacionais e os estabelecimentos de ensino, possibilitando uma deslocação mais rápida, económica e sustentável através da utilização de um modo suave de deslocação.

Para além disto releva-se a existência de inúmeros estudantes da Escola Superior de Tecnologia e Gestão de Oliveira do Hospital que apenas vivem no concelho durante o período escolar, procurando uma habitação mais próxima desse equipamento de educação e ensino e portanto, que se desloca usualmente através do modo pedonal.

No que diz respeito ao transporte público³ destacam-se as disparidades entre a representatividade da utilização deste modo de transporte nas diversas escolas concelhias. Com efeito, os estabelecimentos de ensino que se destacam pela maior utilização deste modo de deslocação são a Escola Básica de Ponte das Três Entradas (71,0%), o Centro Escolar de Nogueira do Cravo (66,7%), a Escola Básica de Cordinha (51,5%), a Escola Profissional de Oliveira do Hospital, Tábua e Arganil (39,3%) e o Jardim de Infância Lourosa (37,5%)

A maior utilização de transporte público nas deslocações para estes estabelecimentos poderá estar a relacionada com a maior faixa etária dos estudantes das escolas profissionais e superiores, o que permite uma maior autonomia destes na escolha do modo de deslocação. Para além disso releva-se o facto destes estabelecimentos escolares se localizarem nas proximidades

³ Contudo importa atentar aos valores individuais do transporte coletivo, que para efeitos da presente análise se encontram desagregados no transporte exclusivamente escolar e na rede regular. Com efeito, e no caso específico do transporte coletivo rodoviário, releva-se a necessidade de empreender uma análise mais pormenorizada ao transporte escolar, uma vez que a maior concentração de alunos que declaram a utilização do transporte regular poderá indiciar insuficiências na oferta/disponibilização deste serviço específico.

FASE I

dos aglomerados habitacionais, áreas em que por norma possuem uma maior cobertura na relação espacial e temporal com a rede de transporte coletivo.

Por fim, relativamente à utilização do modo ciclável destacam-se, pela maior representatividade deste modo de deslocação, a Escola Básica de Lagares da Beira (2,0%), a Escola Básica de Cordinha (1,0%) e a Escola Profissional de Oliveira do Hospital, Tábua e Arganil (0,6%).

De facto, releva-se a insignificância da bicicleta nos hábitos de mobilidade da população estudantil concelhia, sendo premente a concertação de uma estratégia de potenciação de alternativas de mobilidade ao automóvel, condizentes com os novos paradigmas de mobilidade urbana.



FASE I

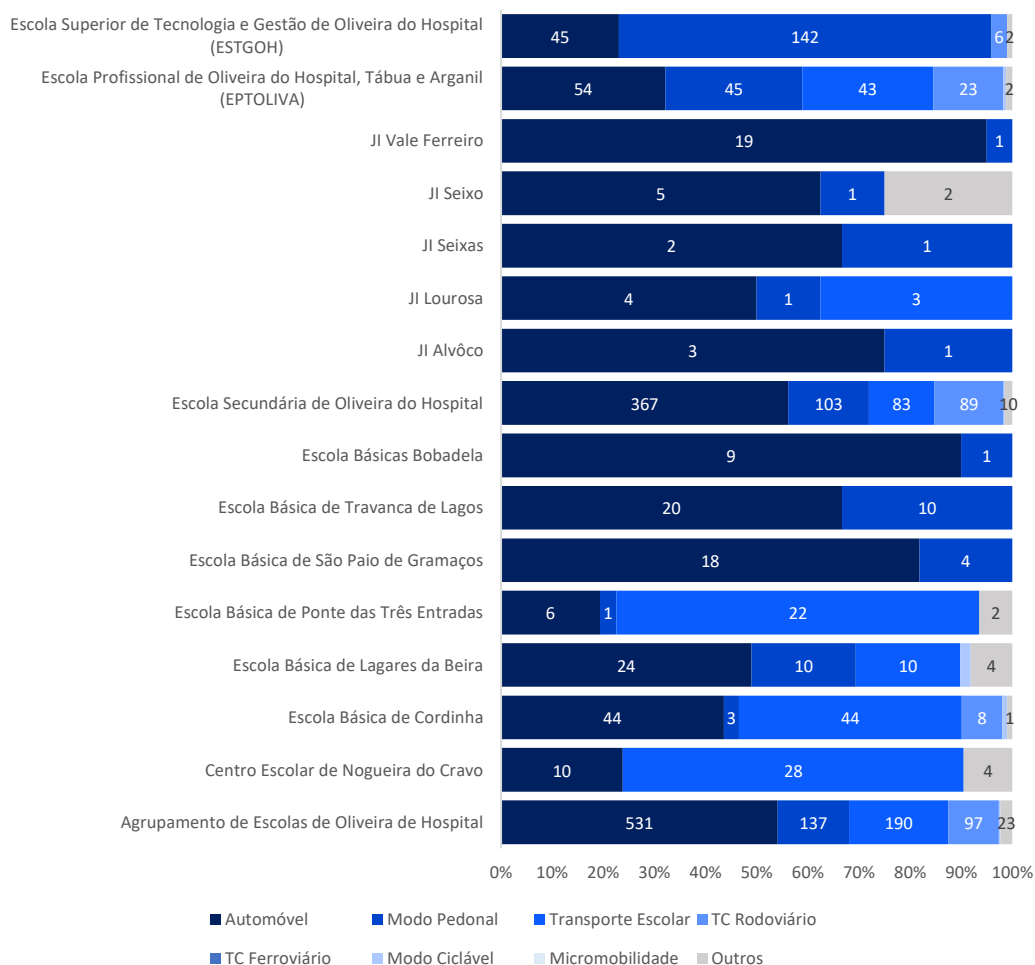


Gráfico 17. Repartição modal do movimento pendular casa-escola por nível de ensino na globalidade dos estabelecimentos de educação e ensino participantes no inquérito à mobilidade da população escolar, por escola

Fonte: Inquérito à mobilidade da população escolar, 2023

No que concerne aos movimentos pendulares, de um modo geral, os alunos matriculados fazem-se acompanhar do pai e/ou da mãe (Gráfico 18), sobretudo nos jardins-de-infância e nas escolas básicas, considerando a idade reduzida dos alunos.

Contrariamente, os valores mais elevados de deslocações “sozinho/a”, observam-se nas instituições com nível de ensino secundário, profissional e superior, nomeadamente, a Escola Secundária de Oliveira do Hospital, a Escola Profissional de Oliveira do Hospital, Tábua e Arganil e Escola Superior de Tecnologia e Gestão de Oliveira do Hospital

FASE I

Na generalidade, estes equipamentos de educação e ensino localizam-se em áreas próximas de aglomerados habitacionais. Esta proximidade entre o equipamento educativo e a residência do aluno assume um papel fundamental na autonomia do mesmo no acesso ao estabelecimento de ensino, proporcionando um maior sentimento de segurança e de salvaguarda por parte dos encarregados.

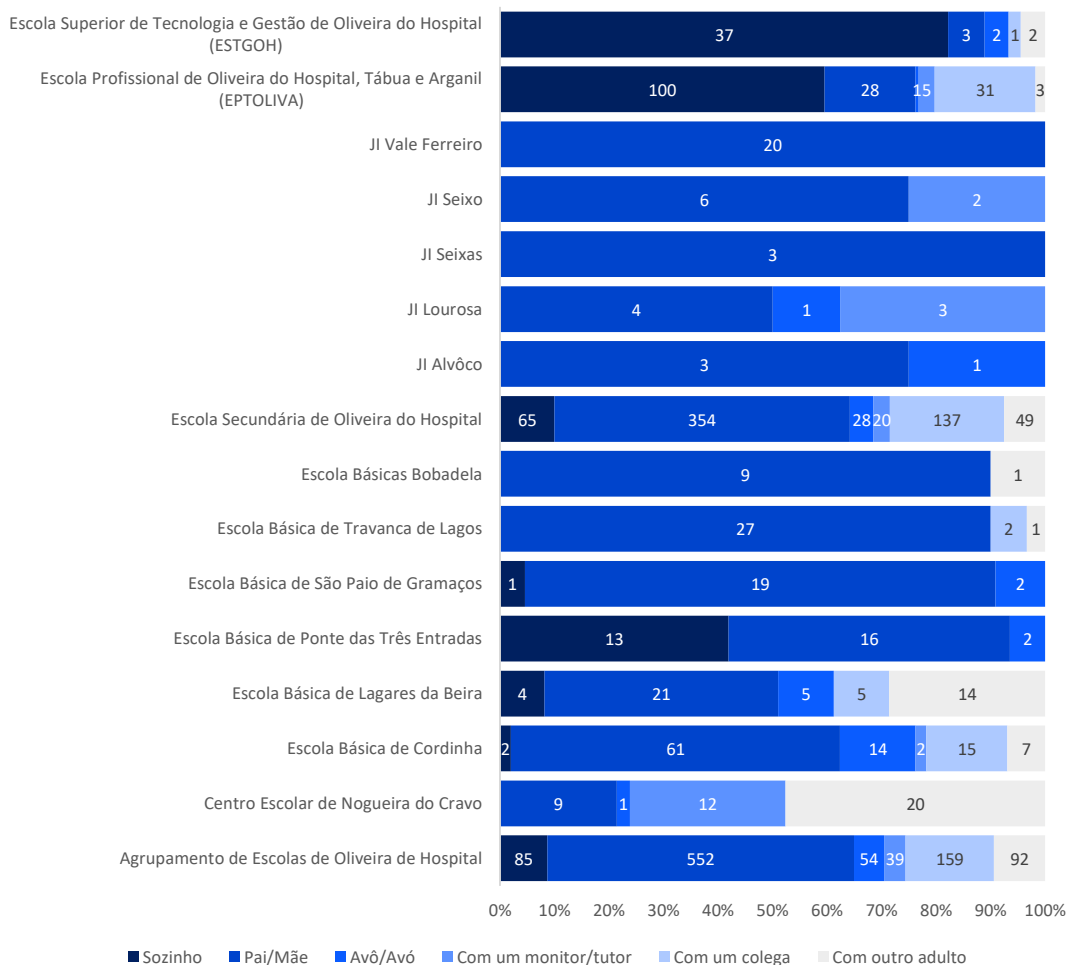


Gráfico 18. Movimento pendular casa-escola por nível de ensino na globalidade dos estabelecimentos de educação e ensino participantes no inquérito à mobilidade da população escolar, por acompanhante e por escola

Fonte: Inquérito à mobilidade da população escolar, 2023

FASE I

Relativamente à segmentação do tempo de deslocação por estabelecimento de ensino pode concluir-se através do Gráfico 19 que a maioria dos alunos matriculados demoram entre seis a 15 minutos na deslocação casa-escola e vice-versa, sendo que o segundo maior resultado obtido é de que a deslocação se realiza em menos de 5 minutos.

Relativamente aos tempos de acesso, a análise evidência o incremento dos tempos com o aumento do grau de escolaridade. Esta conclusão pode ser o resultado da menor densidade de oferta de estabelecimentos de ensino com o aumento do grau de escolaridade, bem como pelo incremento da autonomia dos alunos com o aumento das respetivas faixas etárias, resultando numa maior predisposição para a utilização de outras alternativas de transporte à dominante “boleia dos pais”.

Neste sentido, destacam-se o Jardim de Infância Lourosa, o Jardim de Infância Seixas, o Jardim de Infância Vale Ferreiro e a Escola Básica de Travanca de Lagos, como os estabelecimentos em que os alunos demoram menos tempo, em média, na deslocação casa-escola. Por oposição, os estabelecimentos em que a população estudantil demora mais tempo, em média, na sua deslocação são a Escola Profissional de Oliveira do Hospital, Tábua e Arganil (EPTOLIVA) e a Escola Superior de Tecnologia e Gestão de Oliveira do Hospital (ESTGOH).



FASE I

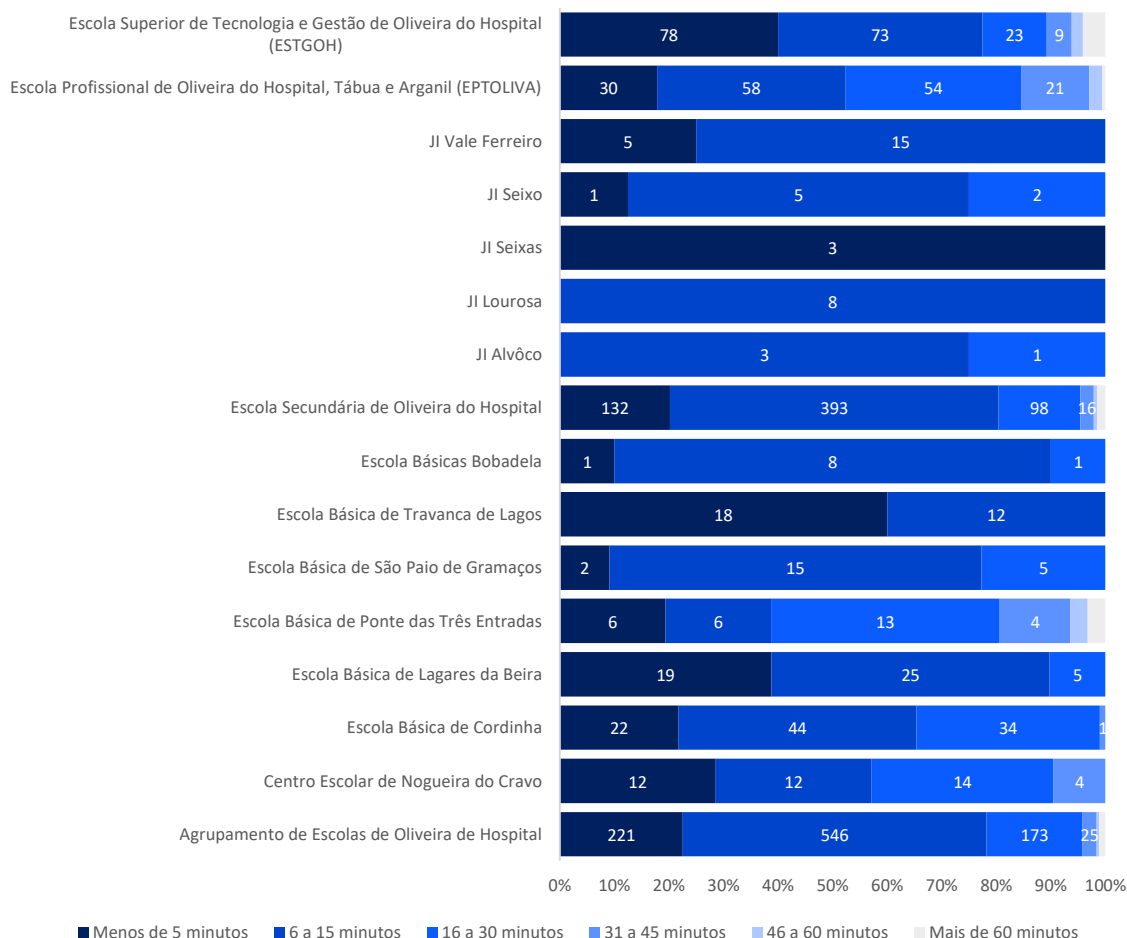


Gráfico 19. Duração média das deslocações da globalidade dos estabelecimentos de educação e ensino participantes no inquérito à mobilidade da população escolar, por nível de ensino

Fonte: Inquérito à mobilidade da população escolar, 2023

Através da disponibilização dos códigos postais de residência dos alunos, foi possível efetuar uma aproximação da distância entre o local de residência (origem) e o local de estudo (destino). Do cruzamento efetuado, foi possível constatar a existência de uma percentagem significativa de alunos (40,67%) que residem a menos de 3km da escola, constituindo-se como público preferencial para poder atrair para modos suaves e ativos de deslocação (Tabela 4).

Do mesmo modo, é pertinente considerar os alunos que residem entre os 3 e os 10km (33,96% dos alunos) como público possível de poder captar, quer para os modos suaves, quer para o

FASE I

transporte público, ficando os demais alunos (25,38%) como público mais direcionado para este último modo.

Tabela 4. Distância entre a residência dos alunos e o respetivo estabelecimento de educação e ensino (%)

Estabelecimento de educação e ensino	Até 3km	3km-10km	Mais de 10km
Centro Escolar de Nogueira do Cravo	32,90%	63,23%	3,87%
EPTOLIVA	22,56%	35,34%	42,11%
Escola Básica de Cordinha	41,77%	56,96%	1,27%
Escola Básica de Lagares	67,91%	29,85%	2,24%
Escola Básica de Lourosa	52,17%	43,48%	4,35%
Escola Básica de Ponte	22,48%	65,12%	12,40%
Escola Básica de São Paio	61,11%	25,00%	13,89%
Escola Básica de Seixo da Beira	53,66%	46,34%	0,00%
Escola Básica de Travanca de Lagos	41,51%	56,60%	1,89%
Escola Sede de Oliveira do Hospital	52,90%	35,59%	11,51%
ESTGOH	9,67%	5,29%	85,04%
Jardim de Infância Alvôco das Várzeas	50,00%	50,00%	0,00%
Jardim de Infância de Meruge	80,00%	20,00%	0,00%
Jardim de Infância de Penalva de Alva	55,56%	44,44%	0,00%
Jardim de Infância de Seixas	83,33%	16,67%	0,00%
Jardim de Infância Vale Ferreiro	63,16%	36,84%	0,00%
Total Geral	40,67%	33,96%	25,38%

Fonte: Câmara Municipal de Oliveira do Hospital, 2023



2.3. A COMUNIDADE ESCOLAR

Para o desenvolvimento do presente Plano de Mobilidade Escolar, que incide no concelho de Oliveira do Hospital, consideraram-se os estabelecimentos de educação e ensino identificados na Figura 3 e na Tabela 5.

A organização do sistema escolar do concelho de Oliveira do Hospital espelha-se no território pela Figura 3, que demonstra a territorialidade do agrupamento escolar existente e identifica individualmente os múltiplos estabelecimentos de educação e ensino.

Atualmente, o concelho possui 18 estabelecimentos de educação e ensino, 16 deles fazem parte do único agrupamento de escolas existente, os restantes dois, são a Escola Profissional de Oliveira do Hospital e a Escola Superior de Tecnologia e Gestão de Oliveira do Hospital.

Territorialmente os estabelecimentos de educação e ensino apresentam uma organização pouco coerente com o próprio território, dado existirem freguesias sem equipamento de ensino e apenas a sede concelhia possui ensino secundário.

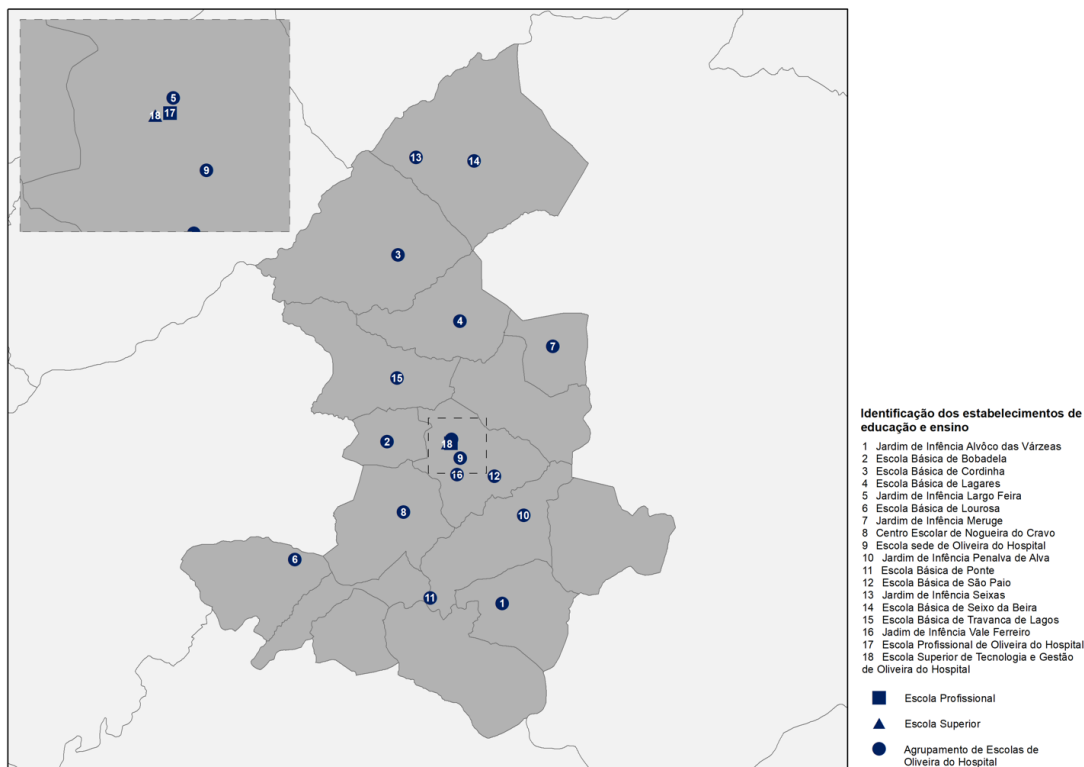


Figura 3. Identificação dos estabelecimentos de educação e ensino do concelho de Oliveira do Hospital

Fonte: Câmara Municipal de Oliveira do Hospital, 2023

FASE I

Com a Tabela 5 demonstra-se que no concelho de Oliveira do Hospital os níveis de ensino iniciam-se no pré-escolar até ao ensino superior. Os agrupamentos existentes contêm todos os níveis de ensino até ao ensino secundário. Relativamente ao ensino superior, o concelho apenas detém um estabelecimento de educação e ensino com essa capacidade e competência.

Tabela 4. Níveis de ensino dos agrupamentos escolares do concelho de Oliveira do Hospital

			1.º CEB	2.º CEB	3.º CEB	CEF	Secundário	Profissional	EFA
Agrupamento de Escolas de Oliveira do Hospital	JI Alvôco das Várzeas	x							
	EB de Bobadela	x	x						
	EB de Cordinha	x	x	x	x				
	EB de Lagares	x	x	x	x				
	JI Largo Feira	x							
	EB de Lourosa	x	x						
	JI Meruge	x							
	CE de Nogueira do Cravo	x	x						
	Escola sede de Oliveira do Hospital	x	x	x	x	x	x	x	x
	JI Penalva de Alva	x							
	EB de Ponte		x	x	x				
	EB de São Paio	x	x						
	JI Seixas	x							
	EB de Seixo da Beira	x	x						
	EB de Travanca de Lagos	x	x						
	JI Vale Ferreiro	x							

Fonte: Câmara Municipal das Oliveiras do Hospital, 2023

Relativamente aos alunos matriculados, entre os anos letivos de 2021/2022 e 2023/2024, verifica-se na globalidade um aumento, de 2.923 para 3.023. Contudo este aumento atribui-se em grande parte ao aumento constante da Escola Sede de Oliveira do Hospital que passou de

FASE I

1.230 alunos no primeiro ano letivo em análise para 1.303 no terceiro. No que respeita ao total de aluno de cada estabelecimento de ensino relevam-se a Escola Sede de Oliveira do Hospital assim como a Escola Superior de Tecnologia e Gestão de Oliveira do Hospital (ESTGOH), como é visível no Gráfico 20.

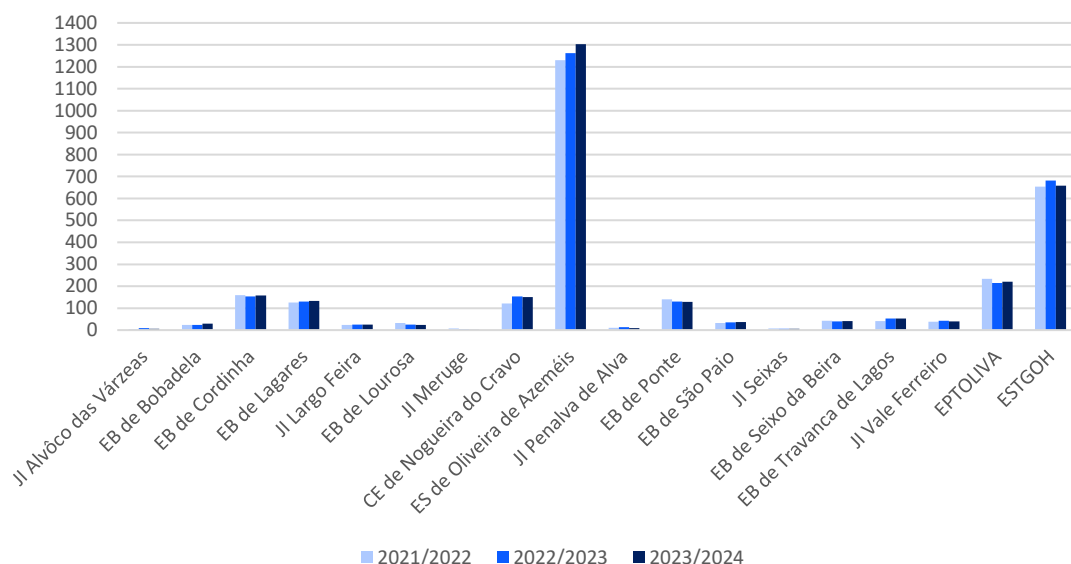
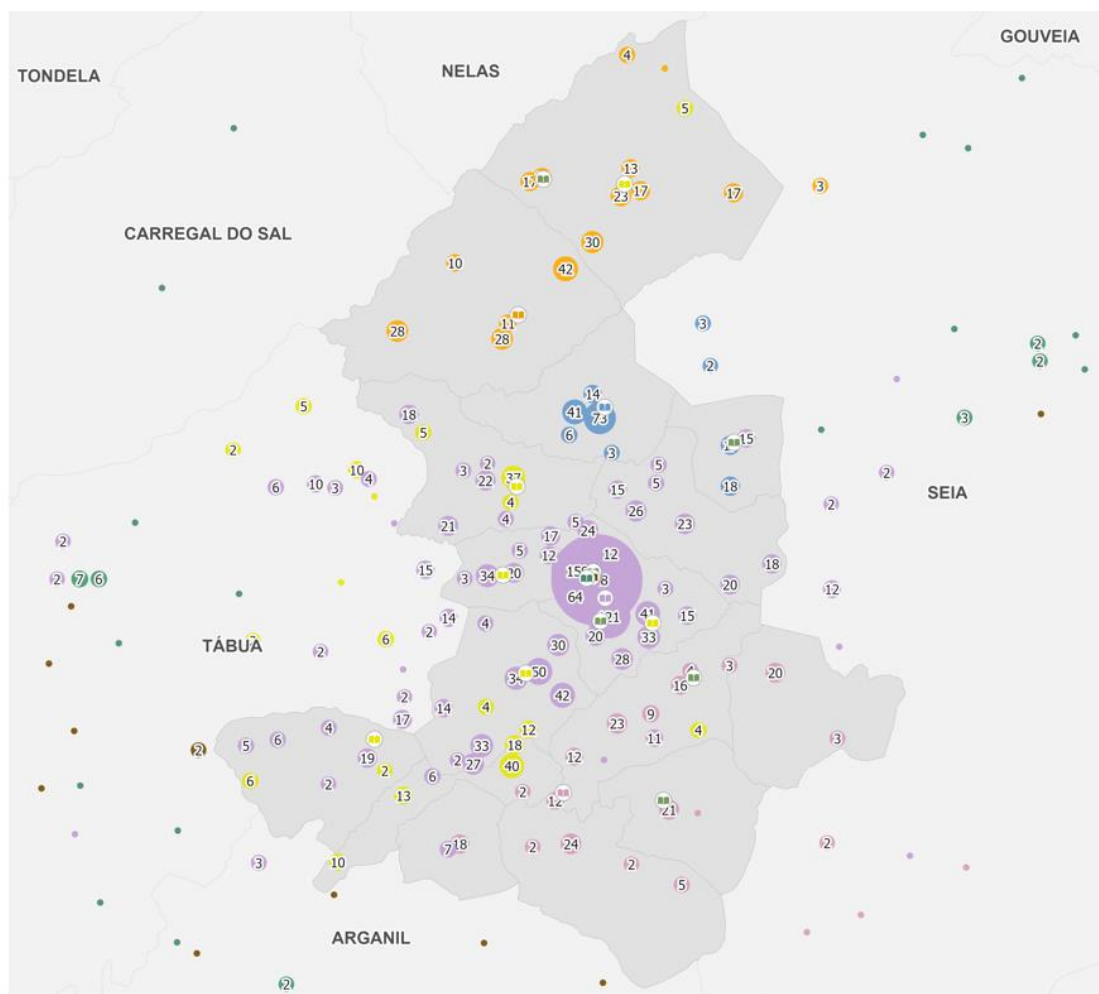


Gráfico 20. Alunos matriculados, por estabelecimento de ensino, nos anos letivos de 2021/2022, 2022/2023 e 2023/2024, no concelho de Oliveira do Hospital

Fonte: Câmara Municipal das Oliveira do Hospital, 2023

Na Figura 4 é possível observar as relações existentes entre a residência dos alunos matriculados e os seus respetivos estabelecimentos de educação e ensino. As relações de maior proximidade existente são com a Escola Sede de Oliveira do Hospital e com a Escola Básica de Lagares, dado que a grande maioria dos seus alunos residem perto das mesmas. Já a relação de menor proximidade esta relacionada com os estabelecimentos de ensino de Pré-escolar e 1º Ciclo, na sua generalidade.



Equipamentos de ensino

- Pré-escolar
- Pré-escolar e 1º Ciclo
- Escola Básica de Cordinha
- Escola Básica de Lagares
- Escola Básica de Ponte
- Escola sede de Oliveira do Hospital
- EPTOLIVA
- ESTGOH

Residência dos alunos

- Pré-escolar
- Pré-escolar e 1º Ciclo
- Escola Básica da Cordinha
- Escola Básica de Lagares
- Escola Básica de Ponte
- Escola Sede de Oliveira do Hospital
- EPTOLIVA
- ESTGOH

Figura 4. Distribuição dos alunos matriculados no concelho de Oliveira do Hospital

3. Aspetos Particulares da Mobilidade da Comunidade Escolar

3.1. A MOBILIDADE SUAVE E ATIVA NO ENTORNO ESCOLAR

No último século, como consequência do intenso processo de urbanização e da priorização do automóvel nas deslocações, o espaço público foi consumido pela infraestrutura rodoviária e pelo estacionamento, tornando-o desconfortável e inseguro para a fruição e permanência. Neste contexto, as áreas envolventes aos estabelecimentos de educação e ensino constituem-se locais de particular sensibilidade, uma vez que representam polos geradores de deslocações que atraem diretamente uma franja da população residente mais jovem.

As viagens geradas por estes estabelecimentos têm, tendencialmente e de forma crescente, vindo a ser efetuadas em transporte individual, devido a fatores como a suposta comodidade superior dos veículos automóveis ou o aumento das distâncias entre casa e o trabalho/escola. Um dos resultados do incremento do trânsito automóvel prende-se com o aumento da sensação de insegurança no espaço público, o que contribui para a redução drástica do número de crianças que se desloca a pé, de bicicleta ou de autocarro até à escola.

Ao contrário do que é observado, as áreas circundantes aos estabelecimentos de educação e ensino deveriam estabelecer-se como lugares de prioridade máxima para a acalmia de tráfego, já que aí a comunidade escolar coabita com uma elevada pressão automóvel, sendo diretamente proporcional o risco de atropelamento e as emissões de gases de efeito estufa.

Num contexto temporal e espacial cada vez mais complexo, marcado por transformações intensas e aceleradas, as intervenções no espaço público tentam dar resposta às múltiplas necessidades e aspirações das suas comunidades, de forma a promover um espaço democrático que garanta a melhoria da qualidade do ambiente urbano e, também, da saúde pública. Desta forma, no desígnio da humanização do espaço público e promoção da mobilidade sustentável, os entornos escolares devem estabelecer-se como espaços públicos acessíveis, seguros e legíveis para todos os cidadãos, com uma clara priorização dos modos suaves.

FASE I

Assim, de forma a tornar o entorno das escolas mais seguro e reverter o declínio da autonomia da população jovem, proporcionando às crianças a capacidade de desfrutar de uma forma autónoma, segura e confortável do trajeto entre casa e escola, torna-se necessário recorrer a medidas que priorizem as crianças em detrimento do transporte individual motorizado.

A qualidade do ambiente urbano é um reflexo da conceção de espaços públicos qualificados e adaptados às exigências dos cidadãos, sendo a sua avaliação um exercício de especial complexidade e árduo consenso. Com efeito, no atual paradigma de humanização dos territórios urbanos, a análise das áreas envolventes aos estabelecimentos de educação e ensino reúne obrigatoriamente o entorno escolar, enquanto espaço físico e a sua relação com o automóvel e, também, os elementos que se relacionam com a mobilidade urbana sustentável.

A avaliação da qualidade espaço público dos entornos escolares teve como base a análise de cada estabelecimento de educação e ensino, através de uma tabela de critérios que permitem verificar qualitativamente a segurança e o conforto do espaço público na envolvente dos estabelecimentos de educação e ensino.

Assim, como ponto de partida, tal como representado na Tabela 5, foram definidos critérios de avaliação do entorno escolar e dos modos sustentáveis de deslocação que permitem identificar as fragilidades e potencialidades das envolventes dos estabelecimentos de educação e ensino para a promoção de um espaço público mais seguro e confortável.

Tabela 5. Critérios de avaliação do entorno escolar e dos modos sustentáveis de deslocação

Categoria	Critério
AValiação do ENTORNO ESCOLAR	1. Uso do solo na envolvente à escola
	2. Estrutura verde na envolvente à escola
	3. Hierarquia da rede viária adjacente
	4. Identificação da limitação de velocidade na área adjacente à escola
	5. Sinalização horizontal e vertical de zona escolar nas ruas adjacentes à escola
	6. Medidas físicas de acalmia de tráfego na área adjacente à escola
	7. Problemas de congestionamento na área adjacente à escola
	8. Localização da entrada da escola
	9. Existência de áreas de tomada e largada de alunos na área adjacente à escola
AValiação dos MODOS SUSTENTÁVEIS DE DESLOCAÇÃO	10. Disponibilidade de passeios
	11. Disponibilidade de passadeiras/passagens de peões
	12. Acessibilidade para pessoas com mobilidade condicionada
	13. Disponibilidade de ciclovias e outros espaços amigáveis ao uso da bicicleta
	14. Disponibilidade de estacionamento de bicicletas
	15. Acessibilidade aos transportes públicos

FASE I

A avaliação de cada categoria – o Entorno Escolar e os Modos Sustentáveis de Deslocação - em análise resulta da média classificativa dos seus critérios constituintes. A título exemplificativo, a categoria “Avaliação do Entorno Escolar” resulta da média apurada para os nove critérios de análise associados. De igual modo, e por associação lógica, a avaliação global de cada um dos estabelecimentos de educação e ensino considerado no presente estudo resulta da média obtida na totalidade dos critérios definidos.

Desta forma, consoante as características, a quantidade ou a qualidade dos critérios de avaliação, foi atribuída a pontuação 0, 1, 2 ou 3, como representado no Anexo I e, assim, foi possível avaliar, segundo os níveis baixo ($< 0,75$), médio ($0,75 - 1,5$) e alto ($\geq 1,5$), o entorno escolar e os modos sustentáveis de deslocação e, também, o seu conjunto.

Face à complexidade da metodologia de avaliação empreendida no presente estudo, sustentada em conceitos relativos à qualidade do espaço público e às características locais que dele advêm, importa referenciar que a mesma contempla uma abordagem percetiva e sensorial. Nessa medida, assume-se, inevitavelmente, algum grau de subjetividade no método de avaliação adotado, sendo que o mesmo procura conciliar os parâmetros de avaliação quantitativa e mensurável a uma análise eminentemente qualitativa, decorrente da observação da envolvente dos estabelecimentos de educação e ensino.

Não obstante o exposto, partindo de uma análise teórica, preconiza-se uma metodologia capaz de avaliar de forma qualitativa as intervenções no espaço público, mas sobretudo serem aptas a encontrar problemas nunca antes diagnosticados, tendo em vista a valorização urbanística dos entornos escolares.

Assim, após a atribuição de pontuação aos 15 critérios estabelecidos para a avaliação do entorno escolar e os modos sustentáveis de deslocação, obteve-se, então, o seguinte resultado, visualmente identificado na Figura 5.

Na Figura 5 é possível constatar que os estabelecimentos de ensino na cidade ou próximos à cidade de Oliveira do Hospital são os que possuem melhor avaliação a nível global, sendo que se destacam o Jardim de Infância Largo Feira e a Escola Sede de Oliveira do Hospital com 1,6. Na generalidade do concelho os valores estão abaixo de 1,5, concluindo-se que existe espaço para melhoramento da envolvente dos equipamentos de ensino, sendo os casos mais urgentes de intervenção identificados a Escola Básica de Lagares e o Jardim de Infância Vale Ferreiro.

No que se refere à categoria “Avaliação do Entorno Escolar”, a maioria dos estabelecimentos escolares possui um nível inferior a 1,0, sendo que o valor mais baixo aponta-se a cinco equipamentos escolares com 0,7, a Escola Básica de Lagares, a Escola Básica de Travanca de

FASE I

Lagos, a Escola Básica de Bobadela, o centro Escolar de Nogueira do Cravo e a Escola Básica de Cordinha. Nos equipamentos com valor superior, importa destacar o Jardim de Infância Feira, com 1,6 e a Escola Superior de Tecnologia e Gestão de Oliveira do Hospital com 1,4.

Tendo em conta o Anexo II é perceptível que os critérios que se destacam positivamente nos estabelecimentos de educação e ensino do concelho de Oliveira do Hospital são a hierarquia viária, o congestionamento viário na área adjacente à escola e a disponibilidade de passeadeiras/passagens de peões, verificando-se, assim, que, em larga medida, os estabelecimentos de educação e ensino estão adjacentes a estradas ou ruas secundárias ou de acesso local, apresentam nenhum ou pouco congestionamento nos horários de entrada/saída⁴, as passeadeiras/passagens de peões estão localizadas em frente ou perto da entrada da entrada da escola.

Inversamente, os estabelecimentos de educação e ensino de Oliveira do Hospital apresentam fragilidades na estrutura verde na envolvente da escola, na identificação da limitação de velocidade na área adjacente à escola, nas medidas físicas de acalmia de tráfego na área adjacente à escola e na oferta de áreas de tomada e largada de alunos nas áreas adjacentes às escolas.

Perante esta avaliação, onde se verificam várias fragilidades em grande parte dos estabelecimentos de educação e ensino, para a efetiva melhoria do entorno escolar e promoção da utilização dos modos sustentáveis para as deslocações casa-escola, importa atuar gradualmente nos estabelecimentos de educação e ensino, priorizando os equipamentos com menor pontuação na fase seguinte.

⁴ Segundo um indicador padronizado, a nível nacional, dos níveis de congestionamento, de acordo com valores médios referentes a uma série temporal alargada.

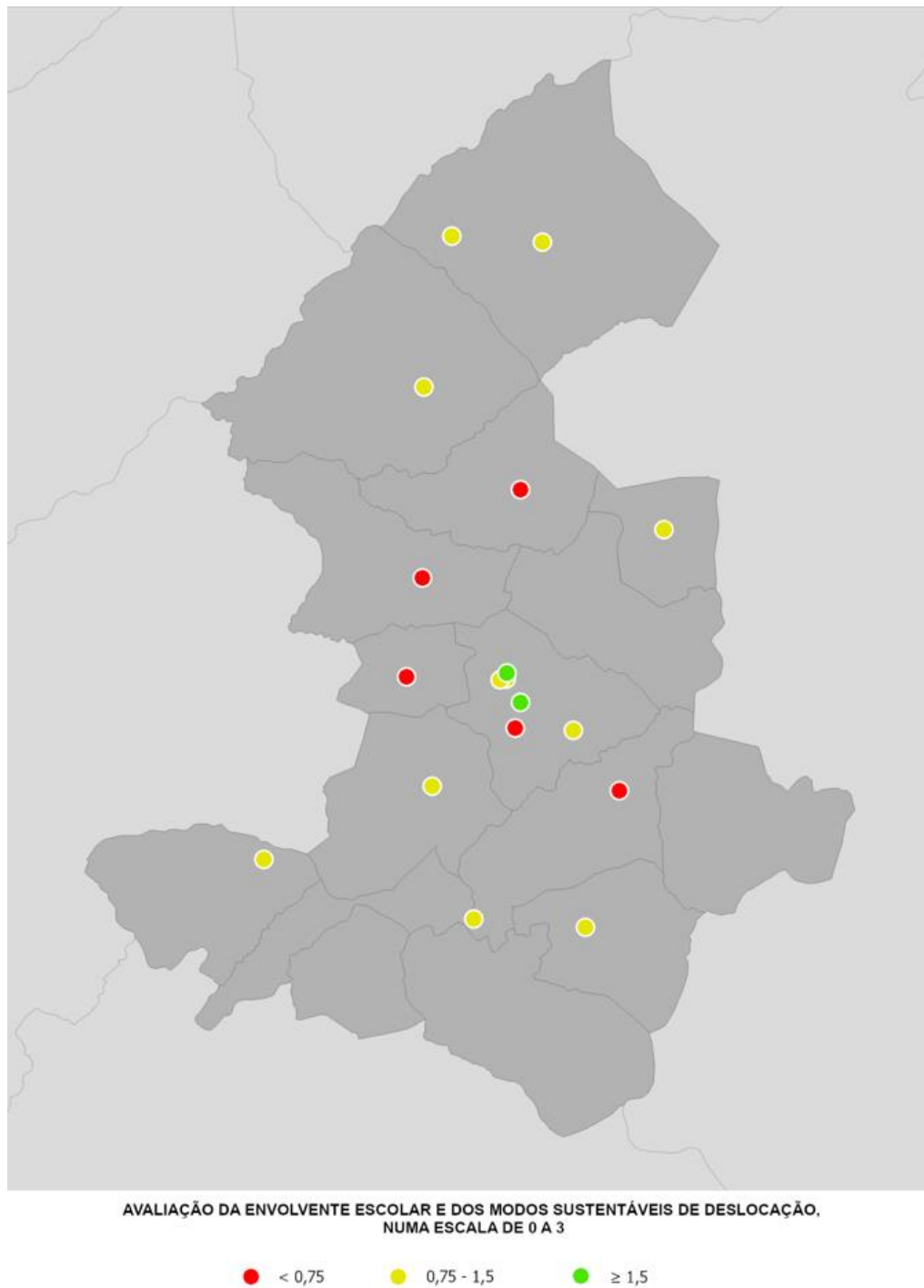


Figura 5. Avaliação da envolvente escolar e dos modos sustentáveis de deslocação, por estabelecimento de ensino

3.2. OS TRANSPORTES PÚBLICOS

Considerando o crescimento da população estudantil do concelho de Oliveira do Hospital, importa atentar para as estratégias em vigor no âmbito da mobilidade dos alunos no acesso aos estabelecimentos de educação e ensino que apresentam deficiências, tornando-se necessário alterar o planeamento tradicional de transportes que promova uma mobilidade sustentável, focada na acessibilidade para Todos.

Como estratégia de atuação, importa relevar a importância da densificação urbanística em torno dos corredores integrantes das redes de transporte coletivo, no desígnio de promover a eficiência do sistema de mobilidade escolar. Já numa perspetiva mais operacional, o transporte coletivo rodoviário (TCR) assume-se, inequivocamente, como a alternativa por excelência ao uso do transporte individual.

Uma boa aplicabilidade do sistema de transporte coletivo com uma abrangência territorial que facilite a articulação entre origens e destinos, com a concretização de medidas restritivas à utilização indiscriminada do automóvel, diminuirá a propensão da população residente para a utilização sistemática do transporte individual, sendo esta tendência marcadamente vincada nos padrões de mobilidade atuais.

Neste sentido, foi realizada uma análise espacial da abrangência atual do serviço de transporte público rodoviário nos estabelecimentos de educação e ensino do concelho de Oliveira do Hospital. Para efeitos de análise, são considerados como abrangidos os estabelecimentos localizados a uma distância nunca superior a 400 metros de uma paragem da rede regular de TCR.

O limiar definido dos 400 metros, equivalente temporalmente a cinco minutos, prende-se com a tolerância na distância de acesso ao TCR, na medida em que o grau de atratividade associado à relação intermodal entre o peão e o TCR deteriora-se gradualmente com tempos de acesso superiores ao previamente mencionado.

Ao observar a Figura 6 identificam-se as escolas existentes do concelho de Oliveira do Hospital, de acordo com a abrangência do serviço de TCR. Numa análise geral, verifica-se que a quase totalidade dos estabelecimentos de educação e ensino são abrangidos pelo serviço de TCR, com exceção do Jardim de Infância Vale Ferreiro.

FASE I

Contudo, nos estabelecimentos que são abrangidos, existem casos de pouca proximidade com a entrada dos mesmos, estando a paragem mais próxima localizada em ruas adjacentes. Dois exemplos são a Escola Básica de São Paio e o Jardim de Infância Seixas.



Figura 6. Abrangência do serviço TCR nos estabelecimentos de ensino, no concelho de Oliveira do Hospital

4. Síntese

Nas últimas décadas, a priorização do transporte individual motorizado patente nas políticas de mobilidade, que têm vindo continuamente a ser adotadas pelos decisores, resultou numa redução acentuada da utilização dos modos suaves e ativos nas deslocações casa-escola. A forte dependência da comunidade escolar do automóvel apresenta repercussões negativas não só na mobilidade, como também na saúde pública, na sustentabilidade ambiental e nas vivências urbanas.

De acordo com recenseamento geral da população (2021), no concelho de Oliveira do Hospital, as deslocações pendulares para os estabelecimentos de educação e ensino em automóvel representam 73,6% e os modos suaves e ativos apenas correspondem a cerca de 15%. A dependência do automóvel nas deslocações dos alunos do concelho é igualmente atestada pelo inquérito à mobilidade da população escolar (2023), verificando-se que mais de um terço dos alunos matriculados realizam a sua deslocação para a escola em automóvel e só 24,4% vai a pé ou de bicicleta (24,1% e 0,3%, respetivamente).

Abordando a repartição modal dos estabelecimentos de educação e ensino, importa realçar as escolas com maior representatividade dos modos mais sustentáveis de deslocação. A Escola Superior de Tecnologia e Gestão de Oliveira do Hospital, o Jardim de Infância Seixas, a Escola Básica de Travanca de Lagos e a Escola Profissional de Oliveira do Hospital, Tábua e Arganil destacam-se no modo pedonal e, por sua vez, a Escola Básica de Lagares da Beira e a Escola Básica de Cordinha no modo ciclável, apesar da escassa representatividade. Quanto ao transporte público, os alunos da Escola Básica de Ponte das Três Entradas, do Centro Escolar de Nogueira do Cravo e da Escola Básica de Cordinha são os que adotam mais este modo de deslocação.

Ainda nesta matéria, após a aproximação da distância entre o local de residência (origem) e o local de estudo (destino), apurado através dos códigos postais disponibilizados, verificou-se que 40,7% dos alunos residem a menos de 3 km do local onde estudam, distância que permite uma deslocação com recurso à mobilidade suave, confortável e competitiva. Face a esta percentagem, existem condições de alteração para modos suaves e ativos e, assim, diminuir a percentagem de 46,9% de alunos que utiliza o automóvel como modo de deslocação casa-escola.

FASE I

Na avaliação dos entornos escolares e dos modos sustentáveis de deslocação, verificou-se que a maioria dos estabelecimentos de educação e ensino de Oliveira do Hospital apresentam um nível médio na sua avaliação global, entre 0,75 e 1,5 pontos, existindo debilidades em matéria de conforto e segurança do espaço público dos entornos escolares. Contudo, a prioridade deverá ser dada ao número considerável de equipamentos escolares que apresentam avaliação global de nível baixo – Escola Básica de Bobadela, Escola Básica de Lagares, Jardim de Infância Pnelava de Alva, Escola Básica de Travanca de Lagos e Jardim de Infância Vale Ferreiro.

Em matéria de acesso ao transporte público, com especial incidência no transporte coletivo rodoviário que se apresenta como a alternativa inequívoca ao automóvel nas deslocações de maior distância, importa atentar especialmente à Escola Básica de São Paio e ao Jardim de Infância Vale Ferreiro, uma vez que se encontram a mais de 400 metros de uma paragem.





5. Índice de Figuras

Figura 1. Densidade populacional no concelho de Oliveira do Hospital	18
Figura 2. Principais movimentos da população estudante com origem e destino no concelho de Oliveira do Hospital	31
Figura 3. Identificação dos estabelecimentos de educação e ensino do concelho de Oliveira do Hospital	46
Figura 4. Distribuição dos alunos matriculados no concelho de Oliveira do Hospital ..	49
Figura 5. Avaliação da envolvente escolar e dos modos sustentáveis de deslocação, por estabelecimento de ensino	54
Figura 6. Abrangência do serviço TCR nos estabelecimentos de ensino, no concelho de Oliveira do Hospital	56



6. Índice de Tabelas

Tabela 1. População residente nos anos de 2001, 2011 e 2021 e respetiva variação no concelho de Oliveira do Hospital	14
Tabela 2. Habilitações da população residente no concelho de Oliveira do Hospital	19
Tabela 3. Nacionalidades da População Residente segundo o S.E.F. no concelho de Oliveira do Hospital	21
Tabela 4. Distância entre a residência dos alunos e o respetivo estabelecimento de educação e ensino (%)	45
Tabela 5. Critérios de avaliação do entorno escolar e dos modos sustentáveis de deslocação.....	51



7. Índice de Gráficos

Gráfico 1. Taxa de variação da população residente por freguesia no concelho de Oliveira do Hospital	14
Gráfico 2. Pirâmide Etária no concelho de Oliveira do Hospital (2011 – 2021)	16
Gráfico 3. População residente por grupo etário e por freguesia	17
Gráfico 4. População residente por nacionalidade no concelho de Oliveira do Hospital	20
Gráfico 5. Repartição modal das deslocações pendulares da população residente, empregada e estudante, no concelho de Oliveira do Hospital	23
Gráfico 6. Repartição modal das deslocações pendulares da população residente por freguesia no concelho de Oliveira do Hospital	25
Gráfico 7. Repartição modal das deslocações pendulares da população residente empregada por freguesia do concelho de Oliveira do Hospital	26
Gráfico 8. Repartição modal das deslocações pendulares da população residente estudante por freguesia do concelho de Oliveira do Hospital	27
Gráfico 9. Duração dos movimentos pendulares da população residente, no concelho de Oliveira do Hospital	28
Gráfico 10. Duração dos movimentos pendulares da população empregada do concelho de Oliveira do Hospital	29
Gráfico 11. Duração dos movimentos pendulares da população estudante do concelho de Oliveira do Hospital	30
Gráfico 12. Repartição modal da globalidade dos estabelecimentos de educação e ensino participantes no inquérito à mobilidade da população escolar	33
Gráfico 13. Duração média das deslocações da globalidade dos estabelecimentos de educação e ensino participantes no inquérito à mobilidade da população escolar	34
Gráfico 14. Repartição modal do movimento pendular casa-escola por nível de ensino na globalidade dos estabelecimentos de educação e ensino participantes no inquérito à mobilidade da população escolar	35
Gráfico 15. Movimento pendular casa-escola por nível de ensino na globalidade dos estabelecimentos de educação e ensino participantes no inquérito à mobilidade da população escolar, por acompanhante	36
Gráfico 16. Duração média das deslocações da globalidade dos estabelecimentos de educação e ensino participantes no inquérito à mobilidade da população escolar, por nível de ensino	38
Gráfico 17. Repartição modal do movimento pendular casa-escola por nível de ensino na globalidade dos estabelecimentos de educação e ensino participantes no inquérito à mobilidade da população escolar, por escola	41
Gráfico 18. Movimento pendular casa-escola por nível de ensino na globalidade dos estabelecimentos de educação e ensino participantes no inquérito à mobilidade da população escolar, por acompanhante e por escola	42



Consultoria e Gestão, Lda.

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DO CONCELHO DE OLIVEIRA DO HOSPITAL

FASE I

Gráfico 19. Duração média das deslocações da globalidade dos estabelecimentos de educação e ensino participantes no inquérito à mobilidade da população escolar, por nível de ensino	44
Gráfico 20. Alunos matriculados, por estabelecimento de ensino, nos anos letivos de 2021/2022, 2022/2023 e 2023/2024, no concelho de Oliveira do Hospital	48



8. Legislação

Resolução do Conselho de Ministros n.º 67/2023, de 7 de julho, que aprova a Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal 2030.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 131/2019, de 2 de agosto, que aprova a Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030.



9. Anexos

Anexo I. Descritivo dos critérios de avaliação do entorno escolar e dos modos sustentáveis de deslocação

Anexo II. Avaliação do entorno escolar e dos modos de deslocação, no concelho de Oliveira do Hospital



