

02 de julho de 2018

Inquérito à Mobilidade nas Áreas Metropolitanas do Porto e de Lisboa 2017

Predomínio do automóvel nas deslocações dos residentes das Áreas Metropolitanas de Porto e Lisboa

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 que:

- 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.

O Instituto Nacional de Estatística (INE) divulga os resultados provisórios do Inquérito à Mobilidade nas Áreas Metropolitanas do Porto e de Lisboa (IMob). Este inquérito abrangeu perto de 100 mil residentes nas duas áreas¹ e foi efetuado no 4º trimestre de 2017.

De acordo com as estimativas mais recentes da população residente, na Área Metropolitana do Porto (AMP) residem 1,60 milhões de pessoas e na Área Metropolitana de Lisboa (AML) residem 2,57 milhões de pessoas². No conjunto as duas áreas concentram cerca de 43,9% da população residente em Portugal. Os resultados provisórios apresentados têm como unidade geográfica elementar de referência o município.

A realização deste inquérito beneficiou do incentivo e da colaboração da AMP e da AML, e inseriu-se num programa do Eurostat visando o desenvolvimento de estatísticas sobre mobilidade. Esta nota informativa está organizada da seguinte forma: a primeira secção é dedicada à apresentação de resultados globais sobre mobilidade, nomeadamente percentagem de população móvel em ambas as áreas; a segunda disponibiliza informação sobre as deslocações,

¹ Ver nota metodológica no final do Destaque.

² Com idades entre os 6 e os 84 anos.

nomeadamente, número médio, principais fluxos de mobilidade segundo origem e destino por município; a terceira secção apresenta informação sobre os motivos das deslocações; a quarta refere-se aos meios de transporte utilizados; a quinta reúne um conjunto de indicadores sobre distâncias percorridas e tempo despendido com as deslocações; finalmente, a sexta secção resume informação sobre as perspetivas dos residentes relativamente à escolha pela utilização de transporte individual ou transporte público e às suas opiniões sobre o transporte público.

1. População móvel

População móvel nos dias úteis entre 83% e 85% nas Áreas Metropolitanas do Porto e de Lisboa

De acordo com os resultados provisórios apurados sobre o IMob, a população móvel, isto é, o conjunto de pessoas que realizaram pelo menos uma viagem com início no dia de referência do inquérito, situou-se em 78,9% do total da população residente na Área Metropolitana do Porto (AMP) e 80,4% na Área Metropolitana de Lisboa (AML). Nos dias úteis, este indicador ascendeu a 82,9% na AMP e a 85,1% na AML.

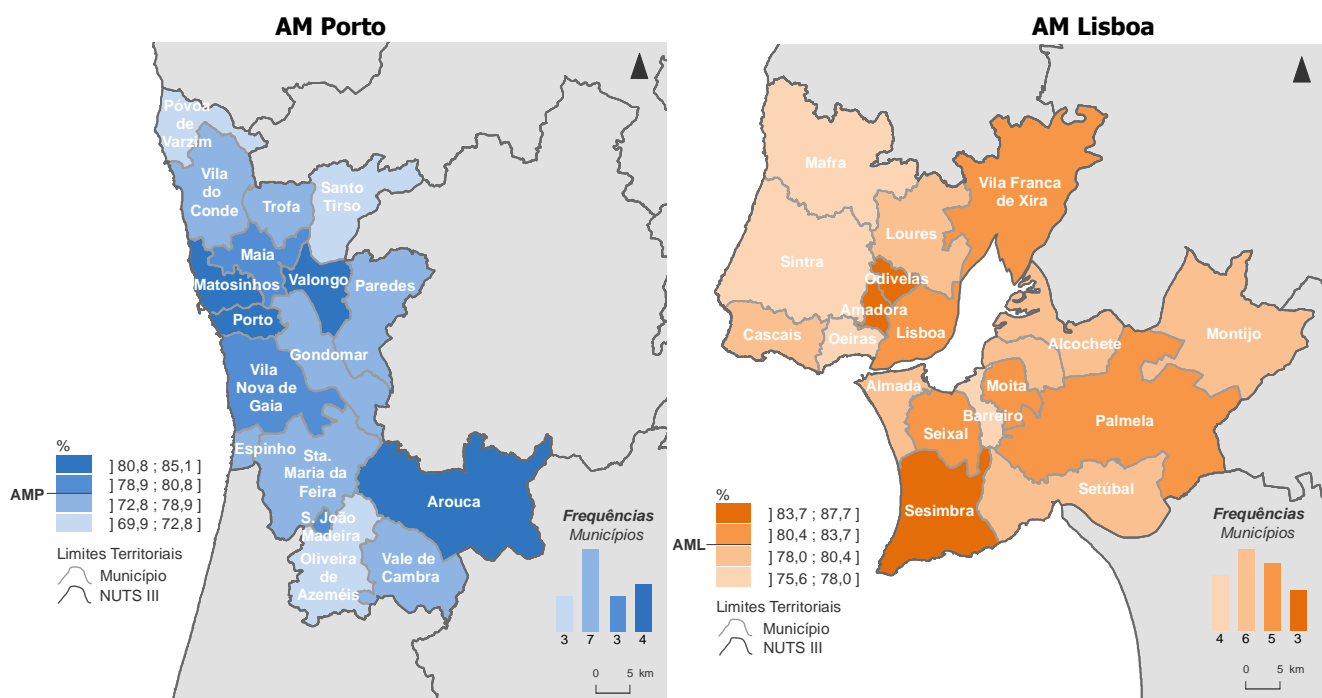
Figura 1 – População móvel por dias úteis e sábados, domingos e feriados (S.D.F.)



Na AMP, a proporção de população móvel era mais elevada nos municípios do Porto (85,0%), Matosinhos (83,0%), Valongo (82,9%) e Arouca (82,2%). Os menores valores foram registados em Oliveira de Azeméis (70,0%), Santo Tirso (71,1%) e Póvoa do Varzim (72,3%).

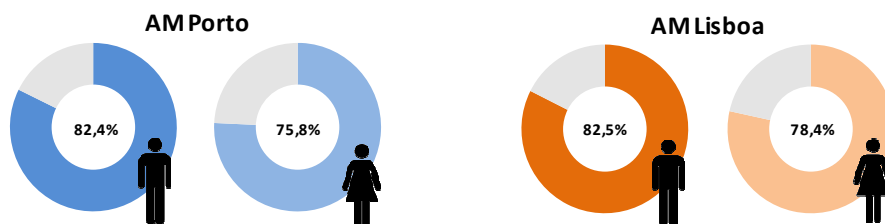
Na AML, destacaram-se Amadora (87,7%), Odivelas (84,6%), Sesimbra (83,9%), Moita e Palmela (83,6%) e Seixal (83,4%), todos com valores superiores à média da área metropolitana. A menor proporção de população móvel observou-se em Mafra (75,6%), Barreiro (76,3%), Sintra (77,0%) e Oeiras (77,7%).

Figura 2 – População móvel por município de residência



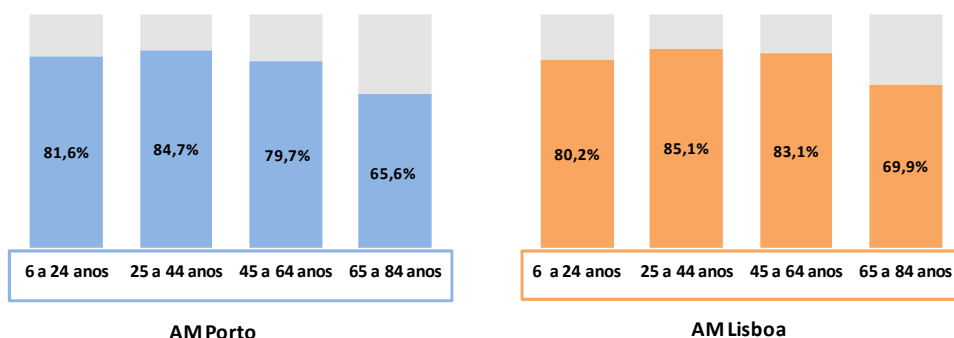
Tanto na AMP como na AML, a proporção de população móvel masculina (82,4% e 82,5%) era superior à feminina (75,8% e 78,4%), sendo na AMP (6,6 p.p.) que se verificou o maior desfasamento entre as duas populações, comparativamente com a AML (4,1 p.p.).

Figura 3 – Proporção de população móvel, por sexo



Na AMP, a população móvel apresentou pesos mais elevados nos escalões 25-44 anos (84,7%) e 6-24 anos (81,6%). Na AML, foram os escalões 25-44 anos (85,1%) e 45-64 anos (83,1%) que se destacaram. Assinalou-se, na população idosa, maior mobilidade na AML (69,9%) que na AMP (65,6%).

Figura 4 – Proporção de população móvel, por escalão etário



Cruzando o género com a idade, é de notar que, em ambas as AM, conforme se pode ver no quadro seguinte, a proporção de população móvel masculina tende a ser maior que a feminina nos escalões de idade. Pelo contrário, no escalão mais jovem, as proporções atingem valores semelhantes.

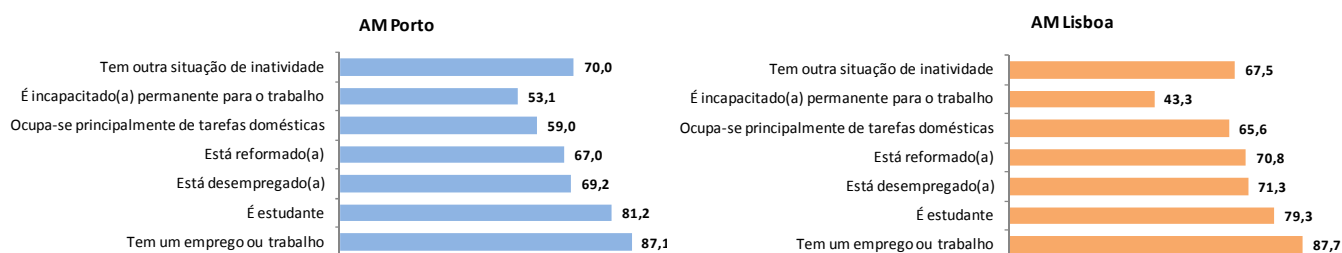
Figura 5 – Proporção de população móvel por sexo e escalão etário

Unidade: %

	AM Porto			AM Lisboa		
	População Móvel			População Móvel		
	Total	H	M	Total	H	M
Total	78,9	82,4	75,8	80,4	82,5	78,4
6-24 anos	81,6	82,8	80,4	80,2	80,0	80,3
25-44 anos	84,7	86,5	83,1	85,1	85,6	84,7
45-64 anos	79,7	82,9	76,8	83,1	85,2	81,3
65-84 anos	65,6	74,1	59,1	69,9	76,7	64,7

Tendo por referência a condição perante o trabalho, a população móvel atingiu, naturalmente, proporções mais elevadas no caso da população com emprego ou trabalho comparativamente com os totais, correspondendo a 87,1% na AMP e a 87,7% na AML, respetivamente. Destaca-se ainda o resultado elevado (81,2% na AMP e 79,3% na AML) no caso dos estudantes (6 e mais anos).

Figura 6 – Proporção de população móvel, segundo a condição perante o trabalho



2. Deslocações e origens/destinos

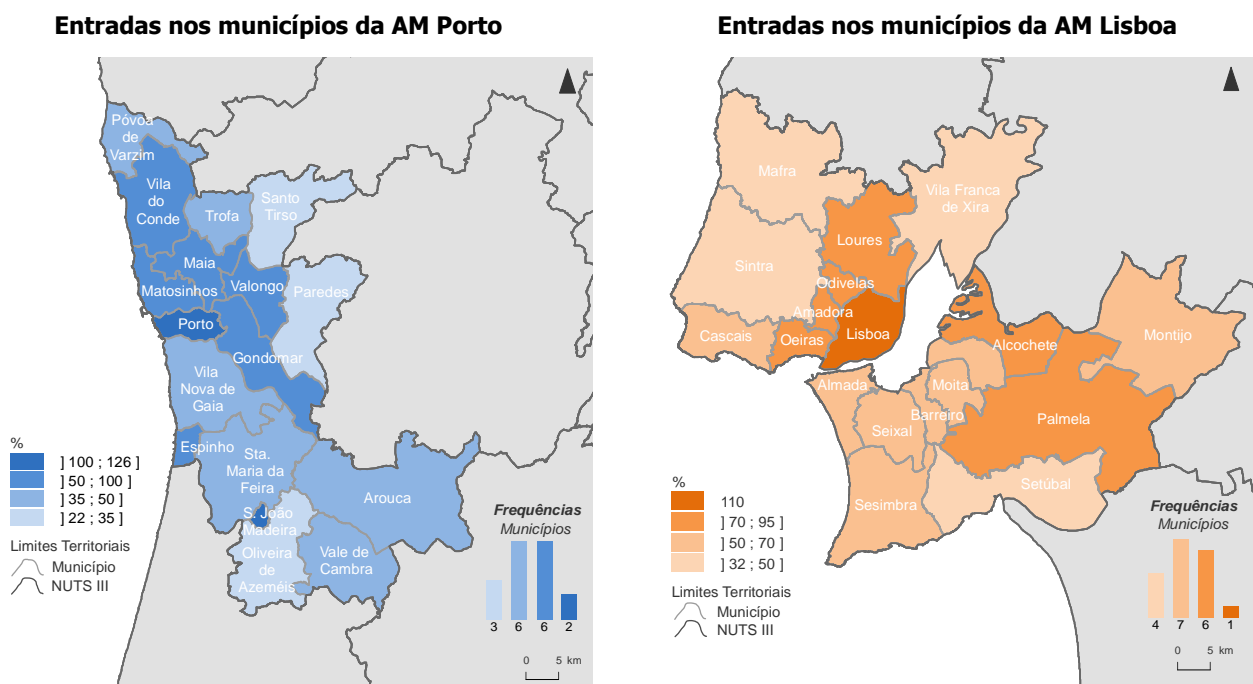
A centralidade de Lisboa e Porto nas respetivas áreas metropolitanas

O número de deslocações em cada município depende entre outros fatores da dimensão da sua população residente. Assim, para controlar este efeito, nos gráficos seguintes apresenta-se as entradas em cada município divididas pela respetiva população residente.

Na AMP, nos municípios do Porto e de São João da Madeira o número de deslocações de entrada superava o número de residentes, 126 e 116 entradas por 100 habitantes respetivamente. Espinho, Maia, Matosinhos, Valongo, Vila de Conde e Gondomar registavam, ainda, um número superior a 50 entradas por 100 habitantes. Com valores mais reduzidos, inferiores a 35 entradas por 100 habitantes, assinalam-se os municípios de Paredes, Santo Tirso e Oliveira de Azeméis.

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.

Figura 7 – Deslocações entre municípios por 100 habitantes, por município



Deslocações/dia dos residentes móveis das Áreas Metropolitanas do Porto e de Lisboa situaram-se em 2,72 e 2,60, respetivamente

Considerando os residentes na AMP, estima-se que o número de deslocações por dia tenha ascendido a 3,4 milhões.

Vila Nova de Gaia (635 mil deslocações), Porto (419 mil) e Matosinhos (359 mil) foram os municípios que mais contribuíram para o total de deslocações. As deslocações nestes municípios corresponderam, respetivamente, a 17,6%, 13,1% e 10,6% da população móvel residente na AMP.

Entre a população móvel, o número de deslocações/dia por residente na AMP situou-se em 2,72.

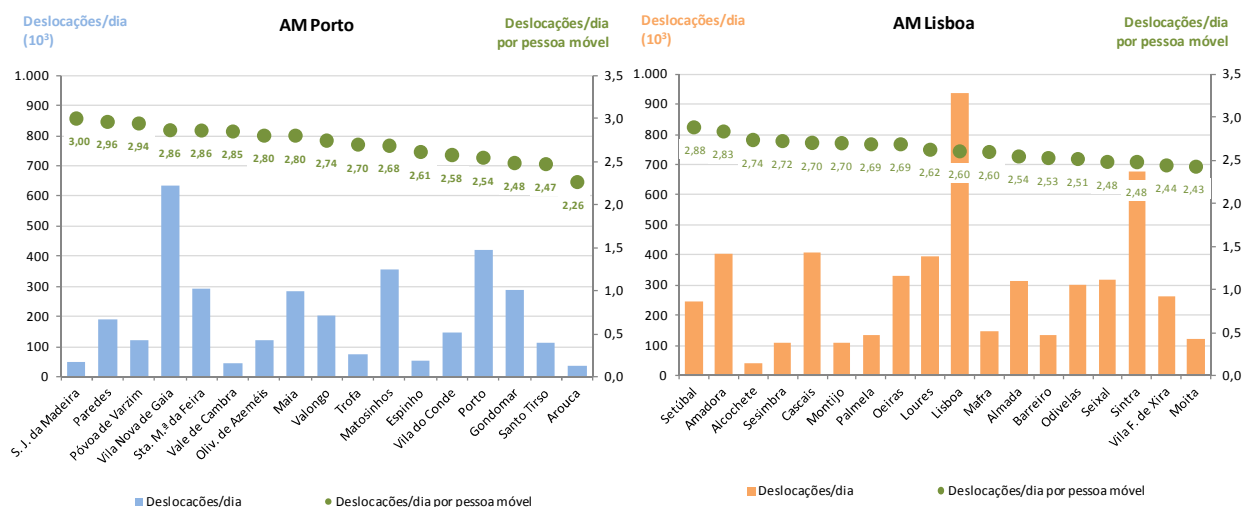
Os rácios mais elevados de deslocações por indivíduo móvel residente foram apurados nos municípios de São João da Madeira (3,00), Paredes (2,96) e Póvoa de Varzim (2,94). Os municípios de Arouca (2,26), Santo Tirso (2,47) e Gondomar (2,48) registaram os valores mais reduzidos.

Na AML, o volume total de deslocações por dia ascendeu a 5,4 milhões, destacando-se Lisboa (935 mil deslocações), Sintra (678 mil), Cascais (407 mil), Amadora (403 mil) e Loures (395 mil). Face à população móvel residente na AML, as deslocações nestes municípios corresponderam, respetivamente, a 17,4%, 13,2%, 7,3% (igual para Cascais e Loures) e 6,9% (Amadora).

No total da AML, o número de deslocações/dia dos residentes móveis foi menor que o da AMP: 2,60 deslocações.

O município com maior número de deslocações/dia dos residentes móveis foi Setúbal (2,88) seguido da Amadora (2,83). No polo oposto, situaram-se Moita (2,43) e Vila Franca de Xira (2,44).

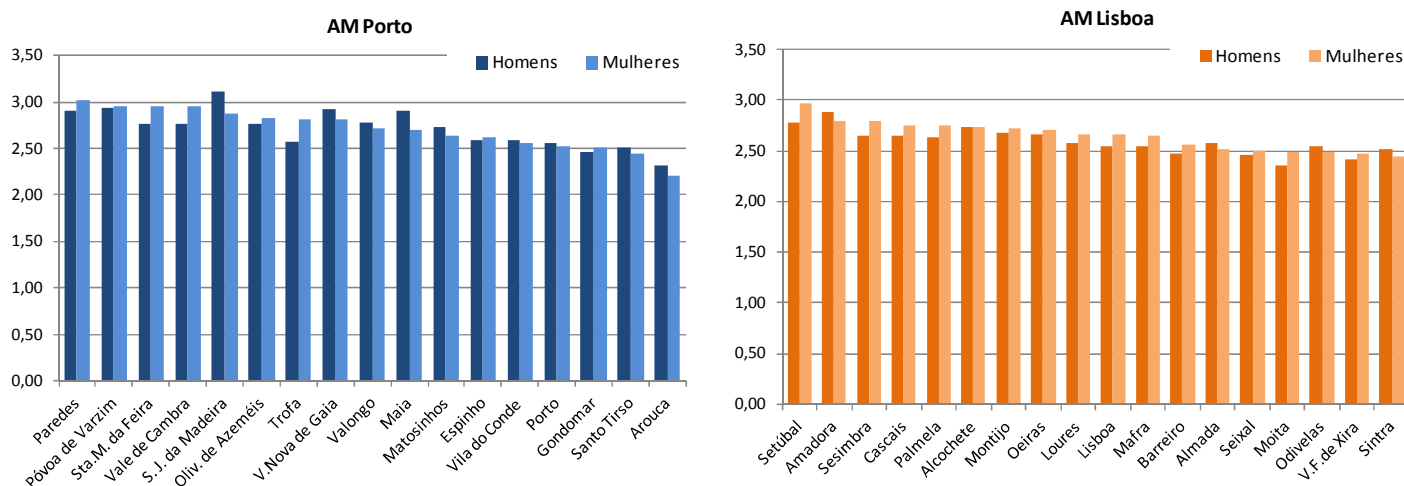
Figura 8 – Número de deslocações/dia totais e por pessoa móvel, por município de residência



Considerando a população móvel, os homens residentes na AMP efetuaram 2,74 deslocações por dia, ligeiramente acima do verificado no caso das mulheres (2,70), situação refletida na maioria dos municípios.

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.

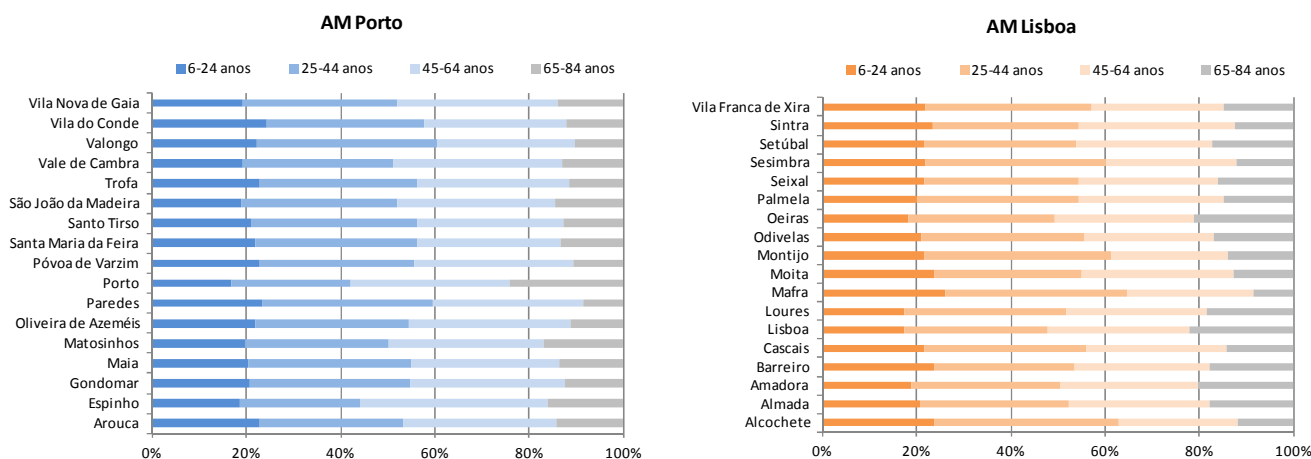
Figura 9 – Número de deslocações/dia por pessoa móvel e sexo, por município de residência



Na AMP, os residentes entre 45 e 64 anos (32,3% da população móvel) contribuíram para 32,6% das deslocações totais (2,75 deslocações/dia por pessoa móvel). Os residentes entre 25 e 44 anos, apesar de representarem -1,6 p.p. da população móvel face ao escalão acima, apresentaram um contributo semelhante para o número total de deslocações (32,5%), dado o valor mais elevado de deslocações/dia por pessoa móvel (2,89).

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).

Figura 10 – Distribuição do número de deslocações/dia por escalão etário, por município



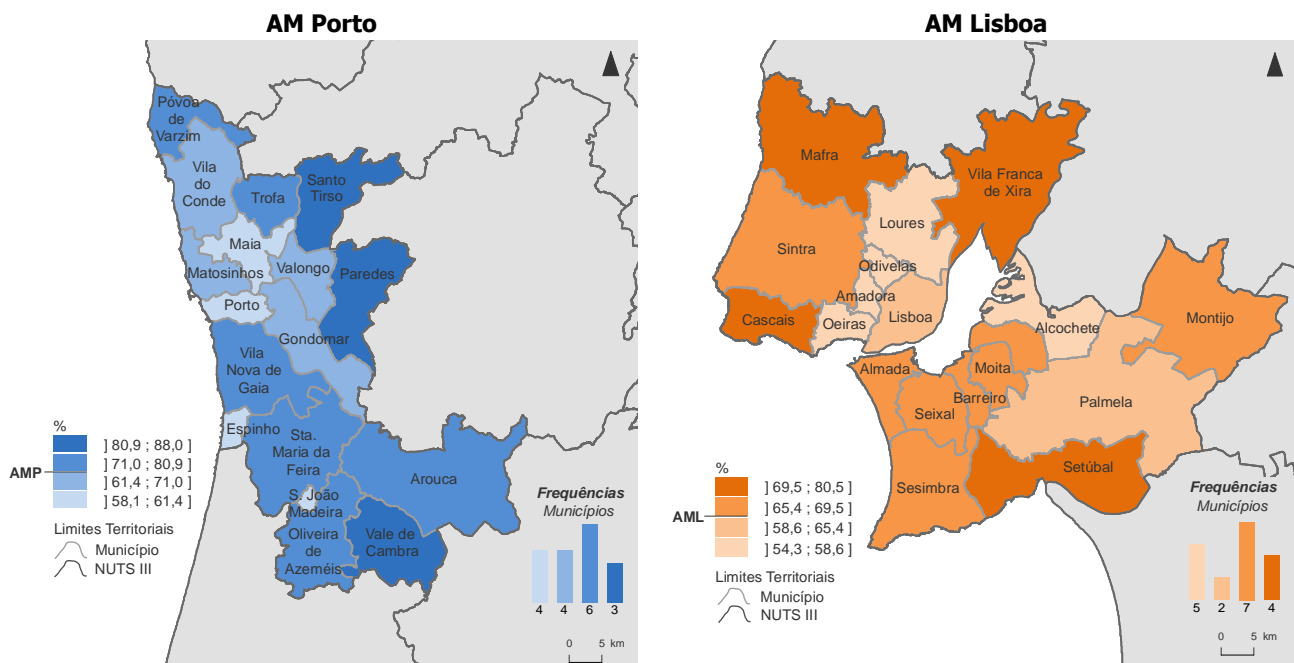
Deslocações intramunicipais representaram 71% na AMP e 65% na AML no total de deslocações com origem e destino na respetiva área metropolitana

Mais de 90% das deslocações na Área Metropolitana do Porto (94%) e na Área Metropolitana de Lisboa (97%) foram realizadas em municípios da respetiva área metropolitana, correspondendo, deste modo, a deslocações intrametropolitanas.

Segmentando estas deslocações entre as que têm origem e destino no mesmo município (intramunicipais) e as que foram realizadas entre municípios da respetiva área metropolitana, na AMP 71,0% das deslocações foram intramunicipais enquanto na AML foram 65,4%.

Na AMP, a proporção de deslocações intramunicipais foi mais elevada em Paredes (87,9%), Santo Tirso (82,8%) e Vale de Cambra (82,2%) e mais reduzida em São João da Madeira (58,2%), Espinho (58,5%), Maia (60,7%) e Porto (61,2%). 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.

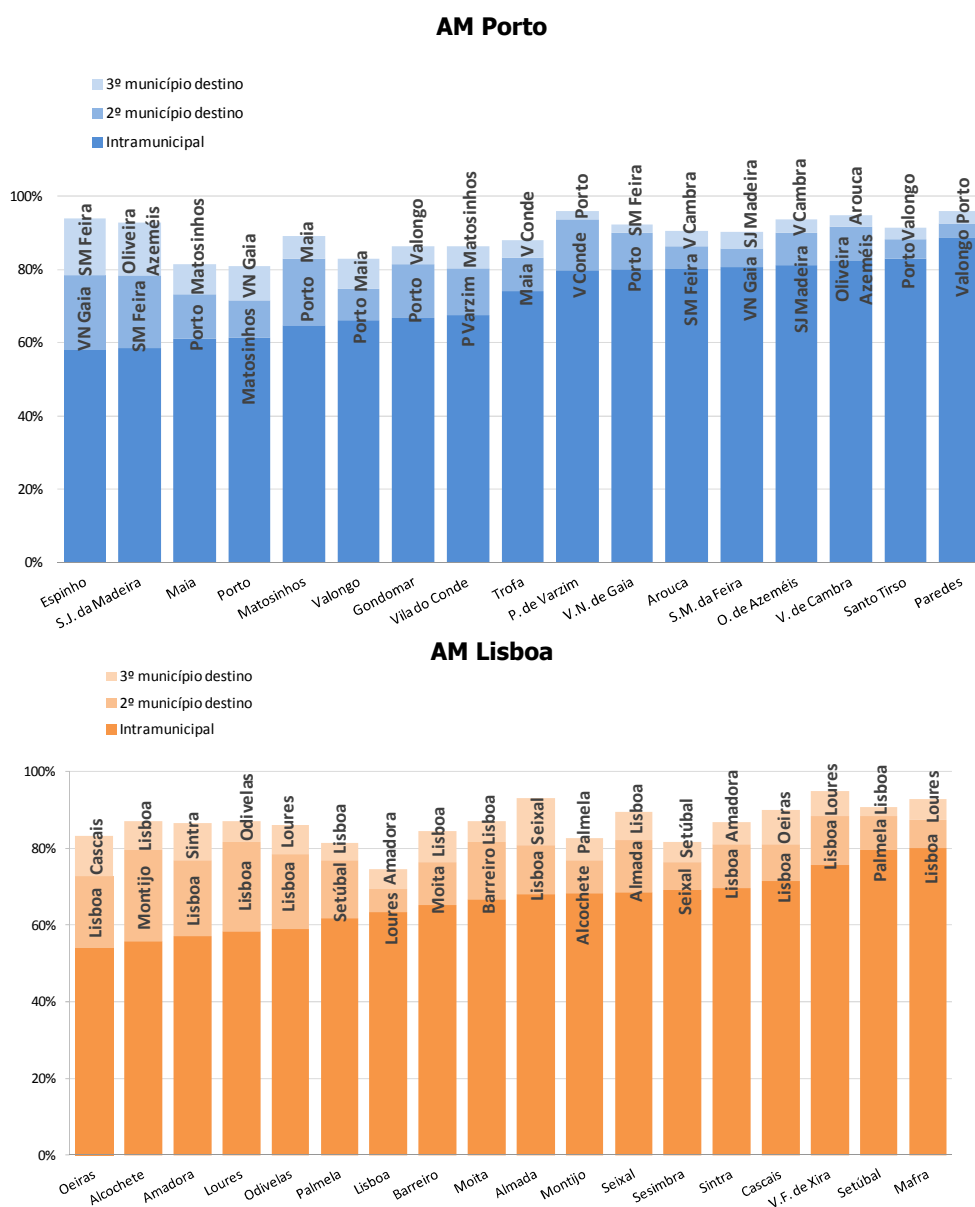
Figura 11 - Proporção de deslocações intramunicipais no total de deslocações intrametropolitanas por município



Analisando as deslocações realizadas segundo o município de destino, o município do Porto, na AMP, é o segundo ou o terceiro principal município de destino nas deslocações com origem em oito dos 17 municípios daquela área metropolitana, nomeadamente Maia, Matosinhos, Valongo, Gondomar, Póvoa de Varzim, Vila Nova de Gaia, Santo Tirso e Paredes.

No caso da AML, a centralidade do município de Lisboa nas deslocações realizadas é ainda mais vincada. Entre os 18 municípios da AML, apenas as deslocações com origem nos municípios do Montijo e de Sesimbra não apresentavam o município de Lisboa como segundo ou terceiro município de destino.

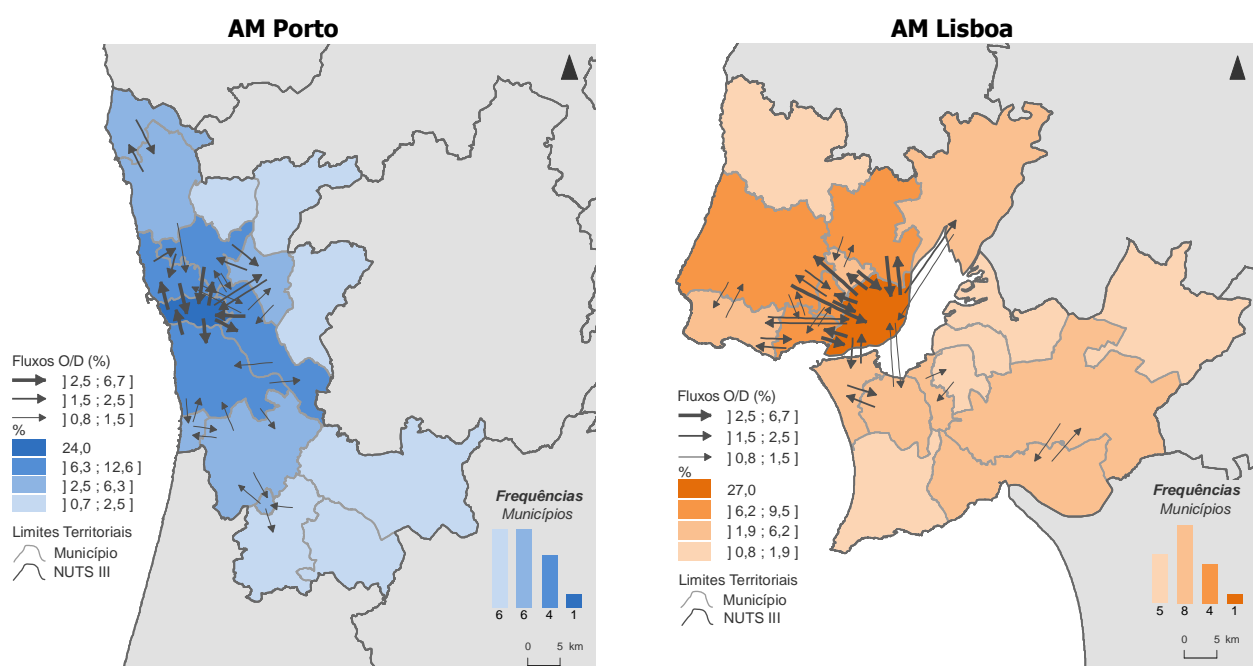
Figura 12 – Proporção de deslocações intrametropolitanas para os três principais municípios de destino, por município de origem



Cerca de 24% do total de deslocações entre municípios da AMP tinham como destino o município do Porto e 27% das deslocações entre municípios da AML tinham Lisboa como o município de destino.

As deslocações para o município do Porto tinham, principalmente, origem nos municípios contíguos de Matosinhos, Vila Nova de Gaia, Gondomar e Maia, e para o município de Lisboa as deslocações tinham, principalmente, origem nos municípios de Loures, Amadora, Sintra e Oeiras.

Figura 13 - Contributo das deslocações entre municípios metropolitanos por município de destino e fluxos de origem e destino (O/D)



Nota: Encontram-se representados apenas os fluxos origem/destino que correspondem a mais de 0,8% do total de fluxos entre municípios da respetiva área metropolitana, salientando-se, assim, primordialmente as deslocações entre municípios contíguos.

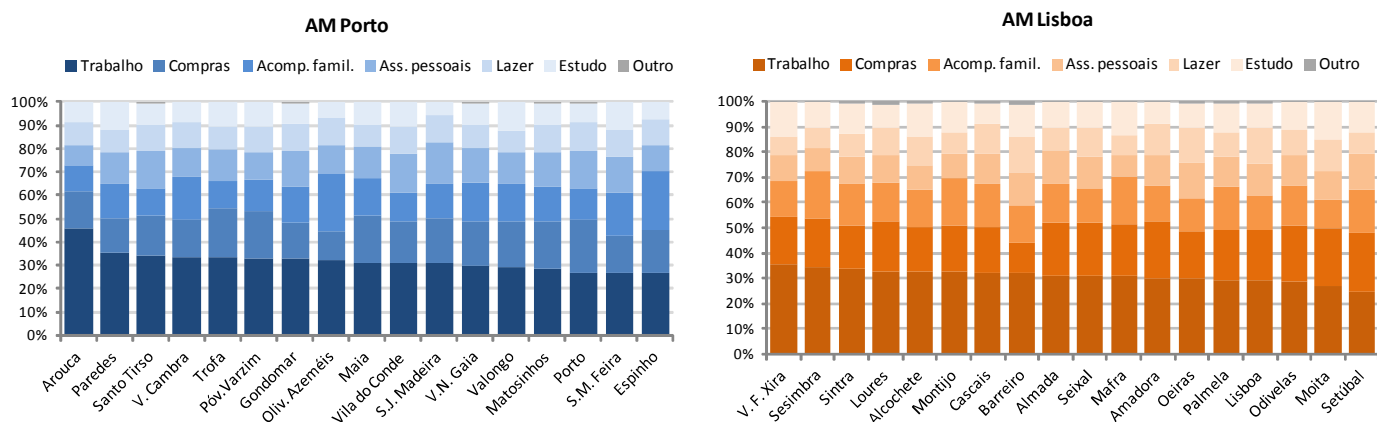
3. Motivos das deslocações³

Número de deslocações para o trabalho superior a 30% do total

O motivo trabalho correspondeu a 30,3% e 30,8% das deslocações dos residentes na AMP e AML. As deslocações motivadas por compras e assuntos particulares, em conjunto, representaram 33,2% e 31,7% das deslocações na AMP e na AML, respetivamente. Destaca-se ainda a importância do acompanhamento de familiares (incluindo de crianças de/para a escola), que esteve na origem de 15,7% das deslocações na AMP e de 15,2% na AML.

³ Nesta secção foram excluídas as deslocações que tinham como motivo principal o regresso a casa.

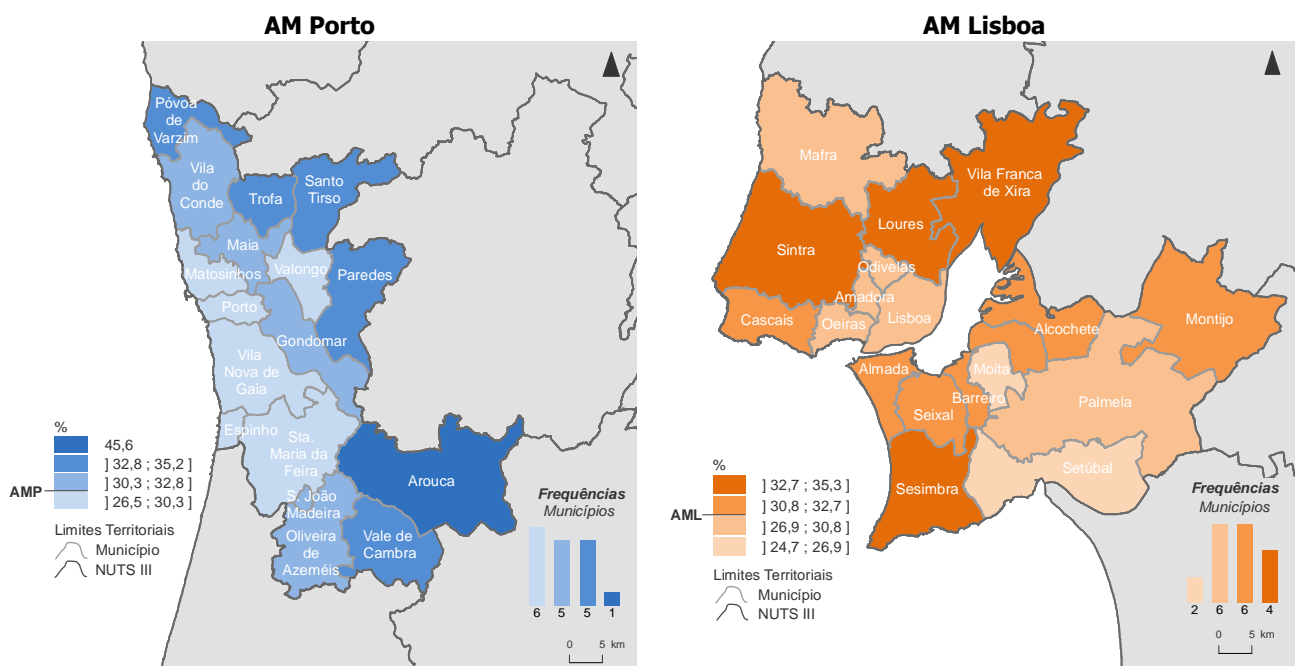
Figura 14 – Deslocações/dia por motivo da deslocação



Na AMP, Arouca foi o município com maior proporção de deslocações em que o trabalho constituía o principal motivo da deslocação (45,6%). Destacaram-se ainda com valores elevados neste indicador, os municípios de Paredes (35,1%), Santo Tirso (34,1%), Vale de Cambra e Trofa (33,2% em ambos) e Póvoa de Varzim (33,1%). Os municípios de Espinho (26,5%), Santa Maria da Feira e Porto (26,8% em ambos), Matosinhos (28,6%), Valongo (29%) e Vila Nova de Gaia (30%) registaram valores inferiores à média metropolitana.

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%).

Figura 15 – Proporção de deslocações em que o trabalho é o principal motivo da deslocação, por município de residência

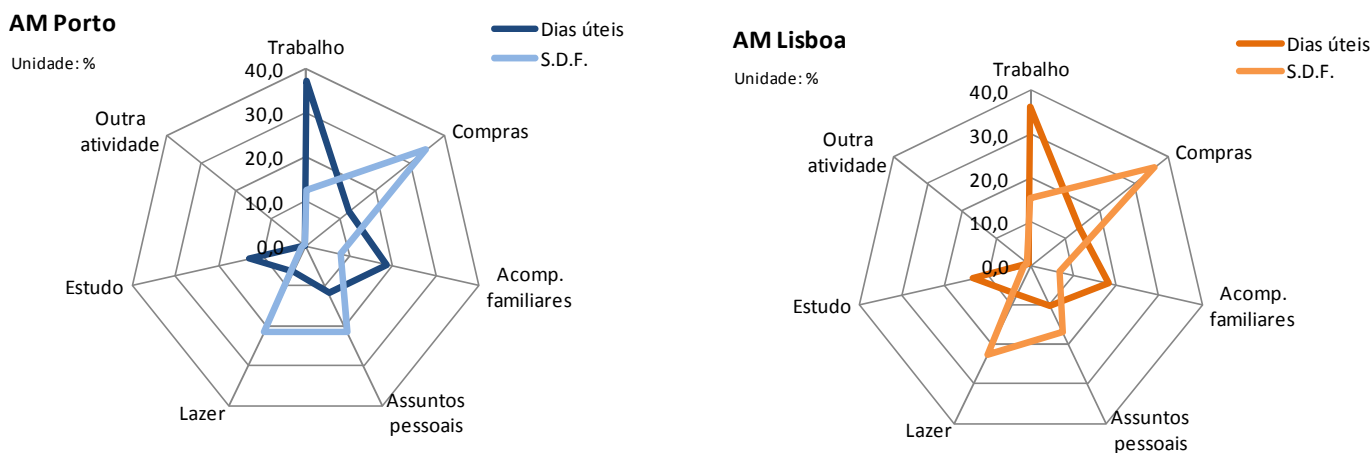


Tanto na AMP como na AML, verifica-se que nos fins-de-semana as deslocações para compras eram mais expressivas (34,6% e 36,1% do total, respetivamente) que nos dias úteis (12,3% e 14,0%, pela mesma ordem).

Tendo em conta apenas as deslocações ao fim-de-semana, as deslocações por assuntos pessoais representaram 21,7% do total na AMP (pouco acima do lazer, 21,5%), enquanto na AML as deslocações por lazer ascenderam a 22,5%, tendo sido este o segundo motivo mais expressivo.

O gráfico seguinte mostra, no entanto, que os padrões de deslocação são relativamente semelhantes nas duas áreas.

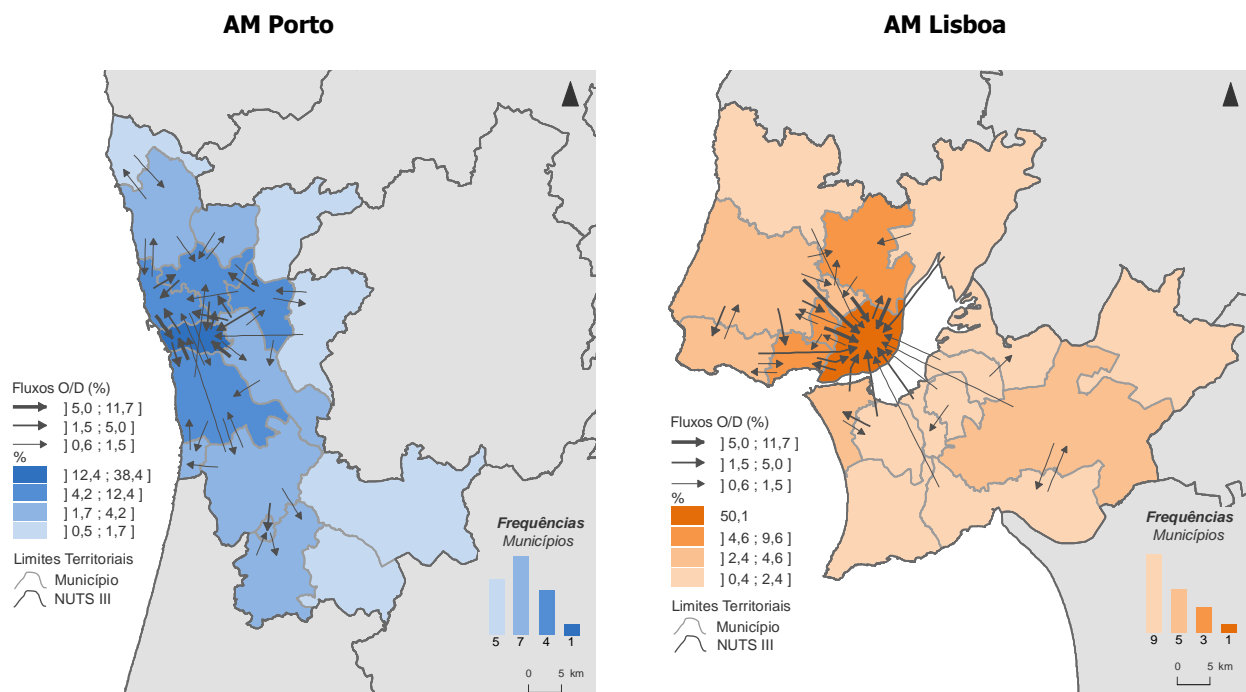
Figura 16 – Distribuição do número de deslocações por motivo de deslocação (excluindo “regresso a casa”)



Relativamente às deslocações com origem e destino nas áreas metropolitanas, 60,3% e 50,3% das deslocações realizadas por motivo de trabalho na AMP e AML, respetivamente, tiveram como origem e destino o mesmo município metropolitano (deslocações intramunicipais).

Considerando as deslocações entre municípios por motivo de trabalho, e os respetivos fluxos de origem e destino, verifica-se que, na AMP, 38,4% dessas deslocações tinham como município de destino o Porto e que, no caso da AML, este valor ascendia a 50,1% para Lisboa. As deslocações por motivo de trabalho para o município do Porto tinham, principalmente, origem nos municípios contíguos de Vila Nova de Gaia, Matosinhos, Gondomar e Maia, e as deslocações por motivo de trabalho para o município de Lisboa tinham, principalmente, origem nos municípios de Sintra, Loures, Amadora e Odivelas.

Figura 17 - Contributo das deslocações por motivo de trabalho entre municípios metropolitanos, por município de destino e fluxos de origem e destino (O/D)



Nota: Encontram-se representados apenas os fluxos origem/destino que correspondem a mais de 0,6% do total de fluxos entre municípios da respetiva área metropolitana, salientando-se, assim, primordialmente as deslocações entre municípios contíguos.

4. Meios de transporte

Automóvel destacou-se como o principal meio de transporte nas duas áreas metropolitanas

Os resultados provisórios que se apresentam de seguida devem ser interpretados tendo presente o enquadramento concetual desta operação estatística (ver nota metodológica), sendo de salientar que não foram sujeitas a observação as deslocações de não residentes nas duas áreas.

Nos resultados apurados sobressai o transporte individual motorizado como principal meio de transporte⁴, situação mais marcante na AMP (69,0%) que na AML (59,8%). Nos dias úteis, a representatividade do transporte individual motorizado era 66,5% na AMP e 57,3% na AML.

Nesta rubrica, considerando a globalidade dos dias da semana, destacou-se o automóvel (ligeiro de passageiros) como principal meio de transporte nas deslocações, que foi a opção em 67,6% dos casos na AMP e 58,9% na AML. Nas deslocações nos dias úteis, o automóvel pesou 65,2% na AMP e 56,3% na AML.

As deslocações principalmente por modos suaves (pedonal ou bicicleta) atingiram 18,9% na AMP e 23,5% na AML, percentagens em ambos os casos semelhantes às que se obtêm quando se consideram apenas os dias úteis.

⁴ Ver definição de principal meio de transporte na nota metodológica

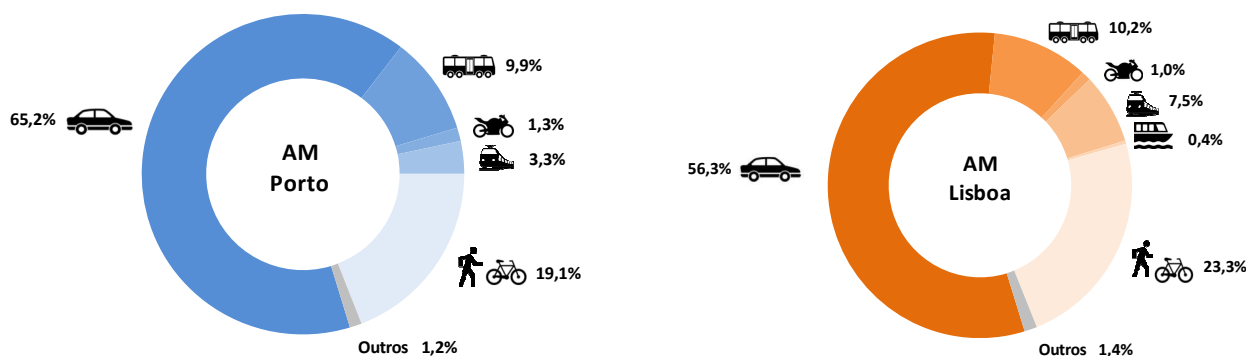
Os transportes públicos e/ou coletivos, como principal meio de transporte, representaram 11,1% na AMP e 15,8% na AML.

Estes resultados estão, contudo, condicionados pelo elevado número de deslocações a pé, bem como pelo recurso a meios distintos.

Considerando apenas o subconjunto de deslocações por transporte individual motorizado (ligeiros de passageiros e motociclos) e por transporte público/coletivo, verificou-se que o transporte público/coletivo foi o principal meio utilizado em 13,9% das deslocações dos residentes na AMP e 20,9% na AML. Nos dias úteis, estas percentagens sobem para 16,7% na AMP e 24,3% na AML.

No âmbito do transporte público/coletivo, o autocarro foi primordial para os residentes na AMP, ao corresponder a 61,0% daquele segmento, enquanto para os residentes na AML a sua expressão entre a totalidade de transporte público/coletivo se situou em 49,6%, refletindo a oferta mais diversificada de transporte ferroviário (ligeiro e pesado) e fluvial (rios Tejo e Sado), em função da diferença de geografia.

Figura 18 – Distribuição do número de deslocações por principal meio de transporte, nos dias úteis
(globalidade dos meios de transporte)



Nas duas áreas metropolitanas, o transporte individual (motorizado) só não foi maioritário nas deslocações para estabelecimento de ensino. Nas deslocações por este motivo, o transporte público/coletivo foi mais relevante, representando 31,7% na AMP e 28,1% na AML (considerando a globalidade dos dias e dos meios de transporte).

Os modos suaves⁵ (pedonal ou bicicleta) foram particularmente expressivos entre as deslocações para compras (29,6% na AMP e 38,9% na AML).

⁵ Não foram consideradas deslocações com distâncias inferiores a 200 metros.

Figura 19 – N° de deslocações segundo o meio de transporte principal, por motivo da deslocação

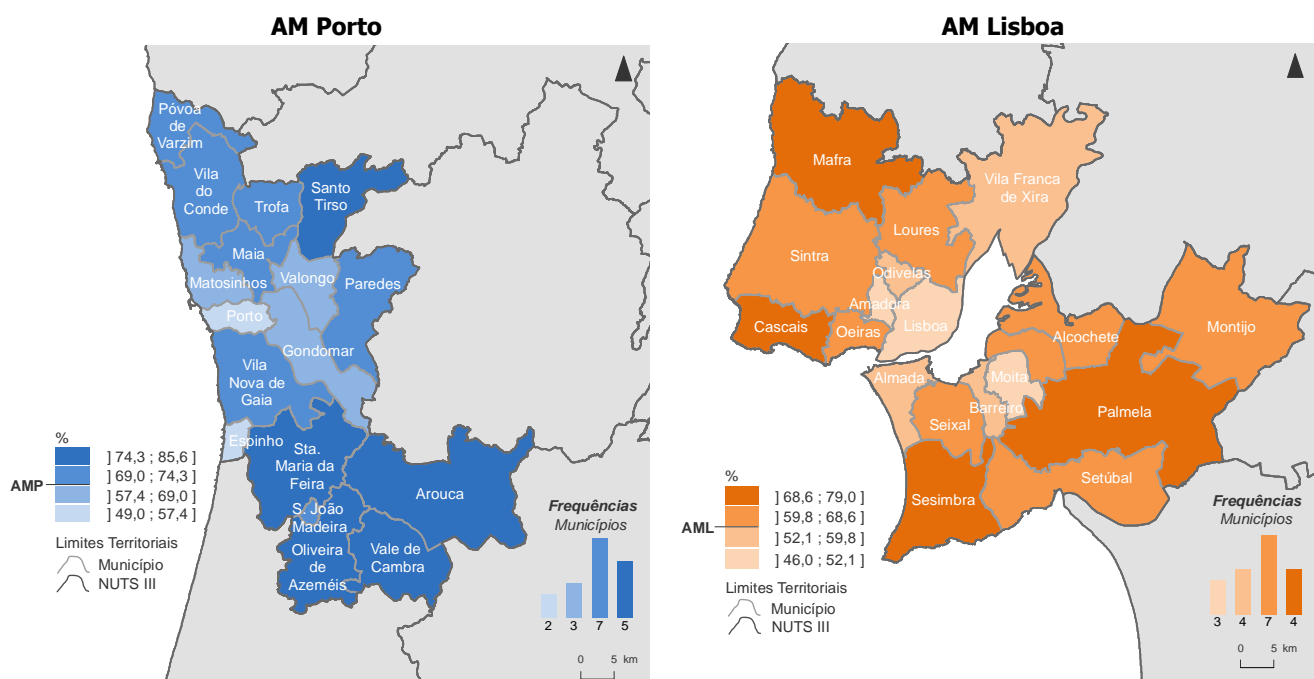
Unidade:10³

	AM Porto									AM Lisboa									
	Deslocações/dia									Deslocações/dia									
	Total	Trabalho	Compras	Acomp. famil.	Assuntos pessoais	Lazer	Estudo	Outra ativ.	Retorno a casa	Total	Trabalho	Compras	Acomp. famil.	Assuntos pessoais	Lazer	Estudo	Outra ativ.	Retorno a casa	
Total	3.426,8	584,8	357,3	303,4	282,2	207,3	185,9	6,9	1.499,0	5.385,3	931,9	600,2	460,7	360,3	339,2	318,1	19,7	2.355,1	
<i>Dos quais:</i>																			
Transporte individual	2.363,8	431,2	233,5	264,8	195,9	131,9	91,3	3,9	1.011,3	3.219,6	596,8	328,5	390,6	226,3	176,8	120,7	12,3	1.367,6	
<i>Dos quais:</i>																			
Automóvel - condutor	1.737,4	369,1	166,5	236,6	131,2	84,2	15,1	2,8	731,8	2.475,4	523,2	242,3	356,7	161,8	123,0	24,8	7,3	1.036,3	
Automóvel - passageiro	580,2	49,2	61,5	27,5	61,7	46,1	75,0	1,1	258,0	696,9	58,7	83,1	32,6	62,7	51,6	93,2	4,5	310,5	
Transporte público e/ou coletivo	381,5	74,0	16,7	9,9	36,4	14,7	58,9	1,1	169,6	849,1	216,9	34,5	17,8	68,4	34,4	89,3	2,3	385,4	
<i>Dos quais:</i>																			
Autocarro (transp. público)	232,6	38,0	11,9	5,7	25,0	9,0	36,3	0,4	106,3	421,2	90,8	20,9	8,0	37,8	19,8	43,7	1,0	199,3	
Comboio	27,2	6,0	0,2	0,8	2,8	0,9	3,4	0,1	12,9	173,8	54,0	2,4	3,1	11,9	6,4	17,3	0,2	78,4	
Metropolitano	67,7	14,9	2,9	1,9	6,5	2,5	8,8	0,4	29,7	164,5	49,1	8,2	5,7	12,3	5,8	14,8	0,7	68,0	
Modos suaves (a pé e bicicleta)	648,1	69,4	105,7	27,0	46,4	57,6	35,2	1,8	305,0	1.265,5	103,3	233,4	49,7	60,3	125,1	107,4	4,8	581,5	

Na AMP a utilização do transporte individual era mais expressiva nas deslocações feitas pelos residentes nos municípios de Oliveira de Azeméis (85,6%), Santa Maria da Feira (83,5%), Santo Tirso (77,1%), Vale de Cambra (75,8%) e Arouca (74,8%), e menos elevada no Porto (49,1%), Espinho (57,4%), Matosinhos (62,3%), Valongo (66,3%) e Gondomar (68,2%), que registavam também valores inferiores à média metropolitana.

No caso da AML, o transporte individual era mais utilizado nas deslocações dos residentes de Mafra (78,9%), Sesimbra (73,0%), Cascais (72,3%) e Palmela (70,4%) e menos utilizado nas deslocações dos residentes de Lisboa (46,1%), Amadora (51,1%) e Moita (52,1%).

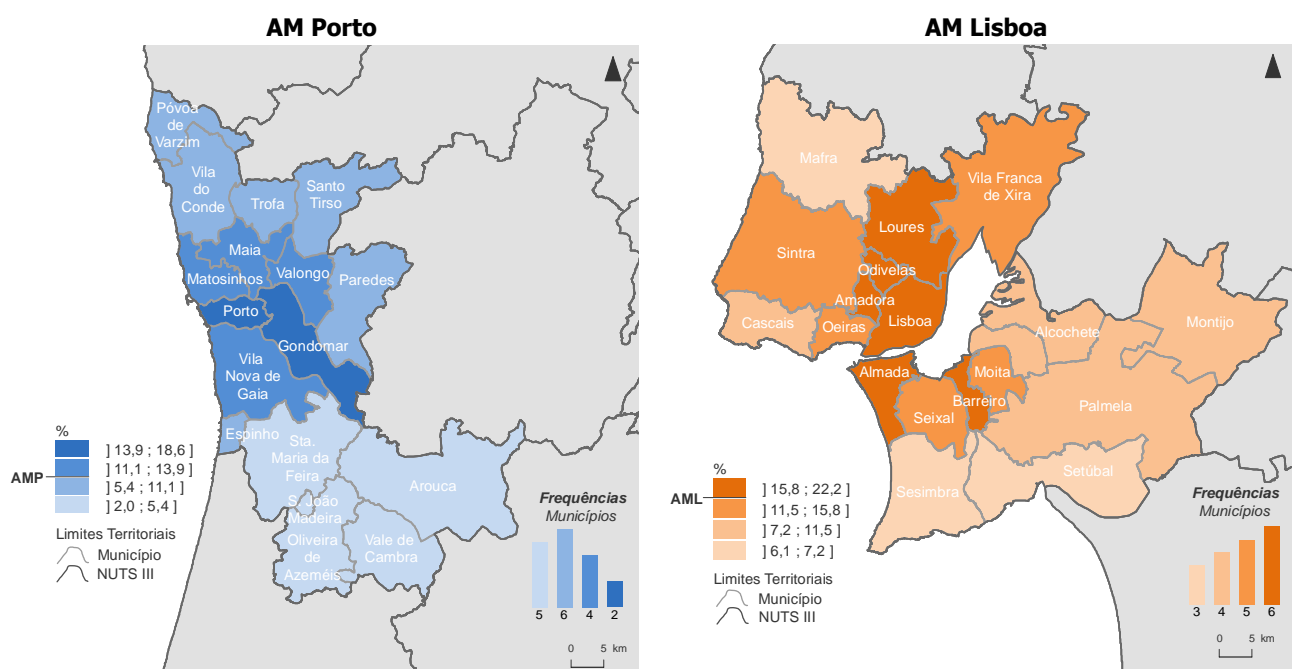
Figura 20 – Proporção de deslocações com utilização de transporte individual (automóvel, motociclo/ciclomotor) como principal meio de transporte, por município de residência



Na AMP registaram-se valores mais elevados e acima da média metropolitana no que diz respeito à utilização do transporte público/coletivo no Porto (18,5%) e Gondomar (16,8%) e ainda em quatro municípios contíguos a estes dois territórios municipais – Matosinhos (13,8%), Valongo (13,3%), Vila Nova de Gaia (11,5%) e Maia (11,2%). A utilização do transporte público ou coletivo era menos expressiva em Oliveira de Azeméis (2,0%), São João da Madeira (2,1%), Vale de Cambra (4,8%), Santa Maria da Feira (5,3%) e Arouca (5,2%).

Na AML a utilização do transporte público ou coletivo situou-se acima da respetiva média metropolitana em Lisboa (22,2%), Odivelas (19,4%), Almada (18,7%), Loures (18,5%), Barreiro (18,4%) e Amadora (18,2%). Com valores menos expressivos de utilização deste meio de transporte destacavam-se Sesimbra (6,2%), Mafra (6,8%) e Setúbal (7,1%).

Figura 21 – Proporção de deslocações com utilização de transporte público ou coletivo como principal meio de transporte, por município de residência



Nota: O transporte público ou coletivo inclui as seguintes categorias: autocarro, comboio, metropolitano, barco, transporte escolar/empresa e táxi.

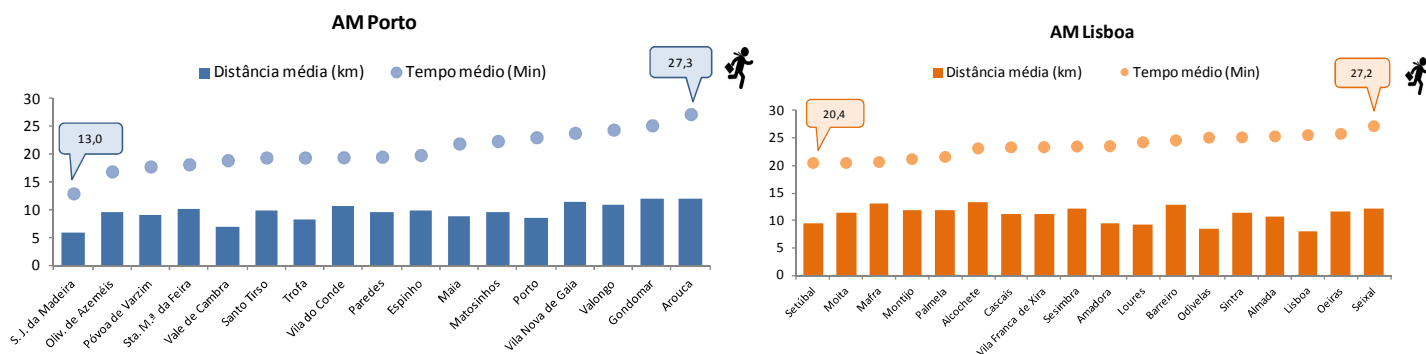
5. Tempos e distâncias⁶

As deslocações efetuadas pelos residentes na AMP tiveram em média uma duração de 21,8 minutos e uma distância de 10,1 km. Na AMP, os residentes de Arouca (27,3 minutos e 12,0 km) e Gondomar (25,3 minutos e 12,0 km) evidenciaram as deslocações com as maiores durações e distâncias médias.

⁶ Os resultados apresentados neste ponto excluem as deslocações internacionais.

Na AML, as deslocações dos residentes duraram em média 24,3 minutos para uma distância média de 10,3 km. Os residentes nos municípios do Seixal e Oeiras fizeram as deslocações com maior duração (em média 27,2 e 25,8 minutos, respetivamente). Os residentes em Alcochete e Mafra foram os que, em média, efetuaram as deslocações mais longas (13,4 km e 13,1 km, respetivamente, com durações de 23,1 e 20,6 minutos, pela mesma ordem).

Figura 22 – Tempo médio despendido e distância média percorrida em cada deslocação, por município de residência



As deslocações por motivo de trabalho tiveram em média, para os residentes na AMP, uma duração de 23,6 minutos e 12,6 km de distância, enquanto na AML se situaram em 28,9 minutos e 13,1 km.

Figura 23 – Duração média e distância média das deslocações segundo o motivo principal das deslocações

	AM Porto		AM Lisboa	
	Duração média (minutos)	Distância média (km)	Duração média (minutos)	Distância média (km)
Total	21,8	10,1	24,3	10,3
Trabalho	23,6	12,6	28,9	13,1
Compras	17,5	6,9	16,7	5,7
Acompanhar familiares/amigos	15,1	7,0	16,6	6,9
Assuntos pessoais	23,0	11,7	28,3	15,8
Lazer	25,7	12,9	27,5	13,1
Estudo	22,6	7,4	23,6	6,7
Outra atividade	26,0	15,3	24,1	11,6
Regresso a casa	22,6	10,1	24,9	10,3

Em média as distâncias percorridas nas deslocações com origem e destino nas áreas metropolitanas (excluindo-se portanto as deslocações de residentes para fora destas áreas) situaram-se em 7,2 km para a AMP e em 8,1 km para a AML, correspondendo a um tempo médio de deslocação de 20,1 e 22,9 minutos, respetivamente.

Na AMP, as deslocações intrametropolitanas tendo como destino o município de Arouca assinalavam, em média, a maior distância percorrida (10,8 km), bem como o maior tempo de deslocação (26,4 minutos). A par com Arouca, também as deslocações com destino para o Porto registaram, em média, um maior tempo de percurso (24,3 minutos).

Na AML, as deslocações intrametropolitanas realizadas para os municípios de Mafra (9,8 km), Alcochete (9,7 km) e Palmela (9,6 km) assinalavam maiores distâncias percorridas, mas em termos de tempo médio as deslocações que tiveram como destino os municípios de Lisboa e Seixal registavam, em média, valores mais elevados: 29,3 e 23,0 minutos, respetivamente.

Figura 24 – Distância média percorrida em cada deslocação intrametropolitana, por município de destino

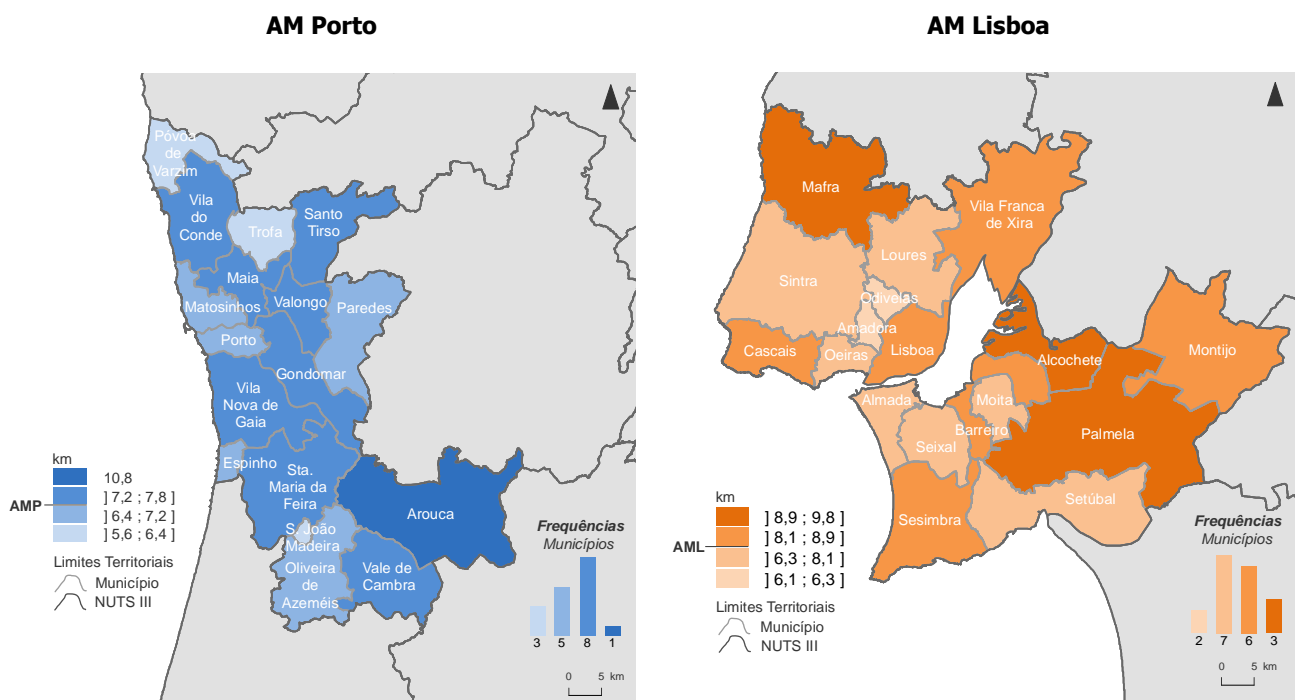
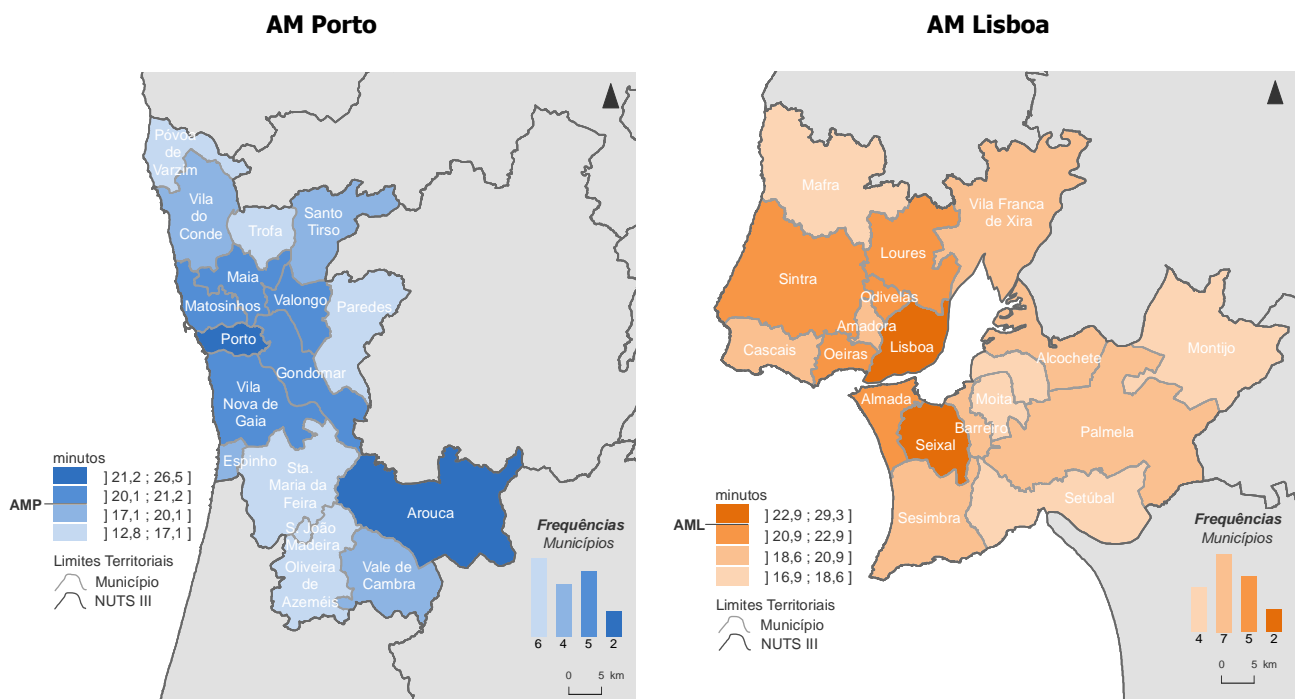


Figura 25 – Tempo médio despendido em cada deslocação intrametropolitana, por município de destino

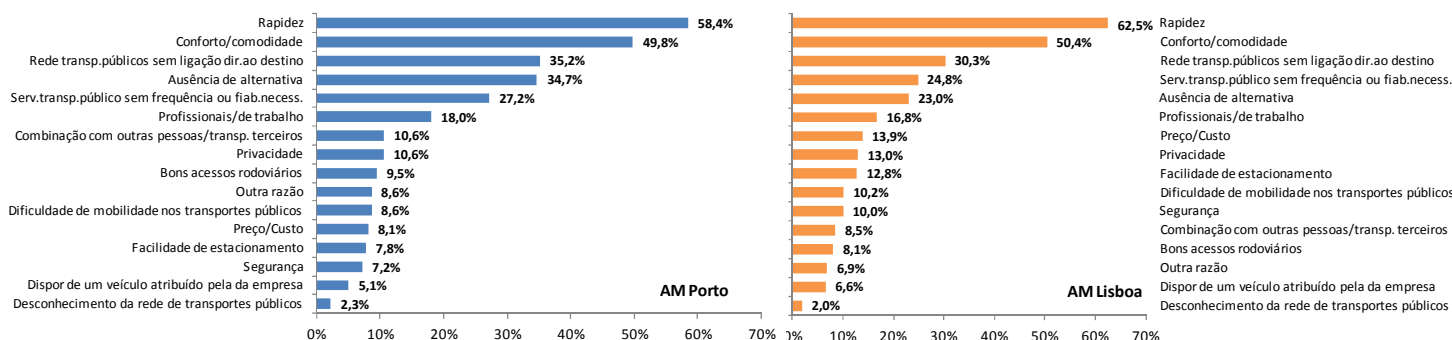


6. Opiniões

Rapidez e conforto são os critérios que mais pesaram na opção por transporte individual

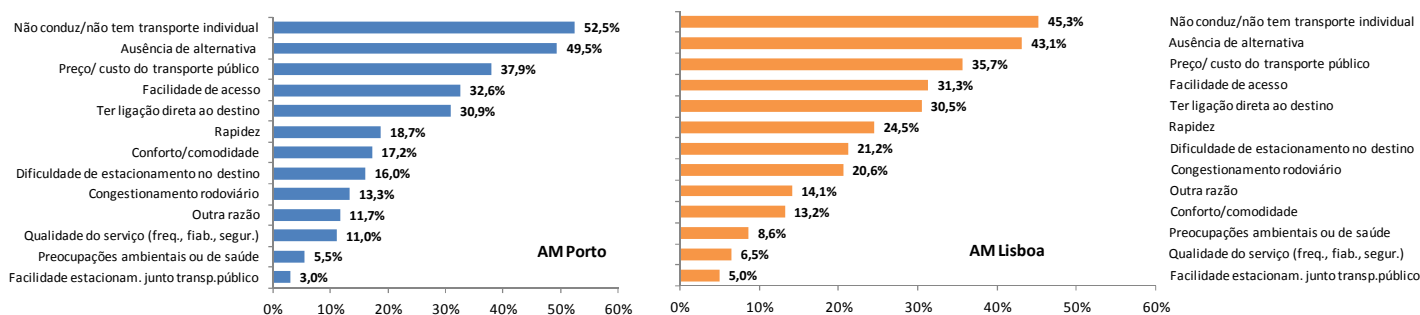
Os principais motivos que levaram os residentes nas Áreas Metropolitanas do Porto e de Lisboa a optar pelo transporte individual foram a "rapidez" (assinalado por 58,4% e 62,5% dos respondentes, respetivamente) e o "conforto" (49,8% e 50,4%, pela mesma ordem). Seguidamente, foram apontados os motivos de "rede de transportes públicos sem ligação direta ao destino", "ausência de alternativa" e "serviços de transporte público sem a frequência ou fiabilidade necessárias". A ordem apresentada foi igual para os três critérios mais relevantes entre ambas as áreas metropolitanas.

Figura 26 - Razões declaradas por residentes na AMP e AML para a utilização do transporte individual



No que concerne aos principais motivos para a utilização dos transportes públicos, o facto de "não conduzir/não ter transporte individual" foi identificado por 52,5% dos residentes na AMP e por 45,3% dos residentes na AML. A "ausência de alternativa" e o "preço/custo do transporte público" surgem imediatamente a seguir (49,5% e 37,9% na AMP e 43,1% e 35,7% na AML).

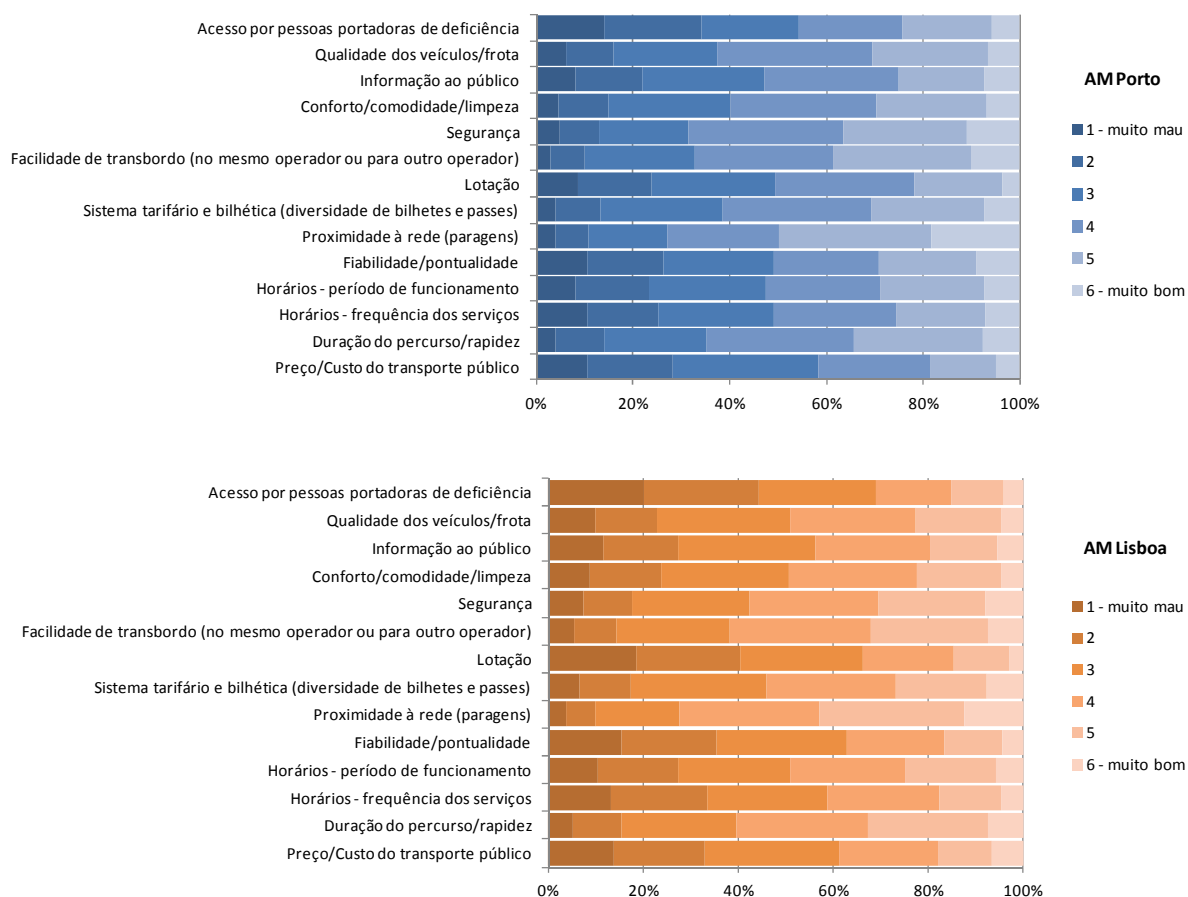
Figura 27 - Razões declaradas por residentes na AMP e AML para a utilização do transporte público



Na avaliação dos transportes públicos, os residentes nas Áreas Metropolitanas do Porto e de Lisboa destacaram especialmente a “proximidade à rede/paragens” (73% e 72%, respetivamente, de pontuações 4 ou superior, numa escala até 6). A “segurança” e a “facilidade de transbordo” foram realçadas positivamente na AMP, enquanto na AML se destacou também a “facilidade de transbordo” e ainda a “rapidez”.

Do lado negativo, os residentes da AMP salientaram o “preço/custo do transporte público” e o “acesso por pessoas portadoras de deficiência”, tendo esta última rubrica sido também referido na AML conjuntamente com a “lotação” nos serviços de transporte.

Figura 28 - Avaliação dos transportes públicos prestada pelos residentes na AMP e na AML



NOTA METODOLÓGICA

Fonte: Inquérito à Mobilidade nas Áreas Metropolitanas (AM) do Porto e de Lisboa (IMob)

Contexto: O IMob foi realizado tendo por referência as *Guidelines on Passenger Mobility Statistics, do Eurostat*, bem com as boas práticas identificadas em projetos internacionais análogos. O inquérito contou com o apoio das Áreas Metropolitanas do Porto e de Lisboa, particularmente pela mobilização dos necessários recursos, e com a sua colaboração na identificação de necessidades de informação e na sensibilização pública incentivando à resposta ao IMob.

Objetivos: Caracterizar as deslocações da população residente nas áreas metropolitanas do Porto (AMP) e de Lisboa (AML), bem como conhecer o seu perfil, opinião dos utilizadores de transporte individual ou coletivo e as motivações que conduzem às opções de transporte.

Universo de referência: População residente nos municípios das áreas metropolitanas.

Amostragem: Amostra aleatória estratificada e multifásica, baseada num zonamento assente em áreas homogéneas de acessibilidade aos transportes. Nos alojamentos selecionados foram observados todos os indivíduos neles residentes, com idades compreendidas entre 6 e 84 anos.

Período de referência: 1 dia da semana (entre os 7 dias possíveis) da semana anterior à recolha/reporte de informação, previamente fixado para cada alojamento; considerou-se cada dia das 04:00 até às 03:59 do dia seguinte.

Período de recolha/reporte: entre outubro e dezembro de 2017, numa 1ª fase por autopreenchimento Web (*Computer Assisted Web Interview-CAWI*) e numa 2ª fase com entrevistas presenciais (*Computer Assisted Personal Interview-CAPI*) aos residentes de um subconjunto de alojamentos selecionados entre os não respondentes na 1ª fase.

Entrevistas validadas: 46 080 respostas válidas, 18169 na AMP e 27911 na AML, contemplando um total de 99144 indivíduos (40393 na AMP e 58751 na AML).

Principais definições

Deslocação/ Viagem: Percurso efetuado entre uma origem e um destino final, associado a um motivo, que pode ser composto por uma ou várias etapas, podendo ser utilizados vários meios de transporte.

Neste Destaque, estão abrangidas todas as deslocações efetuadas pelos residentes nas AM com início nos dias de referência, independentemente da sua duração e dos locais de origem e/ou destino, os quais ocorrem, em diversos casos, fora das AM e fora do país. Excluiões: deslocações executadas por profissionais dos transportes ou no âmbito de outras profissões em que as viagens sucedem em permanência (atividades de distribuição nomeadamente de refeições ou de correio, polícias, etc.).

Distância da deslocação (km): Somatório das distâncias percorridas nos meios de transporte nas várias etapas da deslocação, incluindo etapas a pé antes e depois desses meios de transporte.

Duração da deslocação (minutos): Somatório dos tempos despendidos nas várias etapas da deslocação, incluindo etapas a pé antes e depois de meios de transporte motorizados e eventuais tempos de espera.

Etapas (da deslocação): Parte da deslocação/viagem realizada num único meio de transporte e sem transbordo. Considera-se também como etapa qualquer percurso a pé com pelo menos 200 metros.

Mobilidade: Capacidade individual de deslocação em função das necessidades e do interesse em viajar dos indivíduos. Os meios de transporte disponíveis e a acessibilidade proporcionada pelo sistema de transportes influenciam a mobilidade, bem como as características individuais e o contexto familiar dos indivíduos.

Modos de transporte: Formas de transporte utilizadas nas deslocações de pessoas e mercadorias, podendo ser motorizados ou não motorizados, englobando: o modo pedonal, ciclável, rodoviário, ferroviário, fluvial, marítimo e aéreo.

Meios de transporte: Classificação derivada dos modos de transporte e que considera, adicionalmente, desdobramento por tipo de veículo e outras especificidades associadas.

Principal meio de transporte: O meio utilizado na etapa com a maior extensão.

NOTA METODOLÓGICA (cont.)

Principais definições (cont.)

Motivo da deslocação: Razão pela qual se efetuou a deslocação do próprio indivíduo, independentemente de outros motivos de indivíduos que eventualmente o tenham acompanhado/que tenha acompanhado.

Pessoa móvel: Pessoa que realizou pelo menos uma viagem com início no dia de referência.

População móvel: Proporção das pessoas móveis na população total residente (do mesmo intervalo de idades).

População Residente: Conjunto de pessoas que, independentemente de estarem presentes ou ausentes num determinado alojamento no momento de observação, viveram no seu local de residência habitual por um período contínuo de, pelo menos, 12 meses anteriores ao momento de observação, ou que chegaram ao seu local de residência habitual durante o período correspondente aos 12 meses anteriores ao momento de observação, com a intenção de aí permanecer por um período mínimo de um ano.

Transporte individual: Inclui os meios privados de transporte que se encontram à disposição exclusivamente dos seus proprietários ou usufrutuários habituais. Exclui veículos de sistemas de transporte partilhados. Neste Destaque, a rubrica de transporte individual considerou apenas automóveis ligeiros de passageiros, motociclos e ciclomotores.

Transportes coletivos: Serviços de transporte operados por meios que suportam um número elevado de passageiros simultaneamente. São considerados os seguintes meios: autocarro, elétrico, elevador/ascensor, metropolitano, comboio e barco.

Nota: nem todos os transportes coletivos são considerados transportes públicos (ex.: transporte por conta própria de trabalhadores ou estudantes, por empresas e estabelecimentos de ensino, etc.).

Transportes públicos: Serviços de transporte predominantemente regulares (carreiras), mas também ocasionais ou especializados. Nota: o táxi foi considerado como transporte público.

Outros meios de transporte: Inclui os modos aéreo e marítimo, bem como todos os veículos via plataforma tecnológica ou sistemas de uso partilhado, veículos de mercadorias (ligeiros ou pesados), outros modos de transporte (motorizados ou não) e situações desconhecidas.

Agradecimentos

O INE agradece:

- A colaboração indispensável da Área Metropolitana do Porto;
- A colaboração indispensável da Área Metropolitana de Lisboa;
- Aos cidadãos que colaboraram com o INE e o Sistema Estatístico Nacional, respondendo ao inquérito.

Co-financiamento:

