

**PLANO DIRETOR MUNICIPAL  
FIGUEIRÓ DOS VINHOS**



**07. REDE VIÁRIA, MOBILIDADE E  
TRANSPORTES**

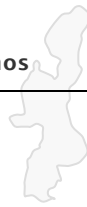
junho 2015  
câmara municipal de figueiró dos vinhos  
lugar do plano, gestão do território e cultura





## ÍNDICE

1. Introdução.....	3
2 . Rede Viária.....	5
2.1. Enquadramento .....	5
2.2. Plano Nacional Rodoviário PRN2000.....	8
2.3. Caracterização da Rede Viária.....	9
2.4. Rede Nacional Fundamental.....	10
2.4.1. Rede Nacional Complementar .....	11
2.4.2. Rede Nacional de Autoestradas .....	12
2.4.3. Estradas Regionais .....	12
2.4.4. Rede Viária Municipal .....	13
2.4.5. Estradas Municipais .....	14
2.4.6. Caminhos Municipais.....	14
2.4.7. Estradas Nacionais Desclassificadas sob Jurisdição da Câmara Municipal.....	14
2.5. Hierarquia viária .....	16
2.6. Perfis Tipo Propostos .....	19
2.7. Pontos de Conflito .....	20
3. Mobilidade e Transportes.....	23
3.1. Introdução .....	23
3.2. Padrões de Mobilidade.....	25
3.2.1. Proporção de população residente que trabalha ou estuda noutra município .....	25
3.2.2. Tempo Gasto em Média numa ida para o local de trabalho / estudo.....	26
3.2.3. Modos de Transporte .....	27
3.2.4. Transportes de Passageiros .....	28
3.2.5. Transportes Rodoviários Concelhios.....	28
3.2.6. Transportes Rodoviários de Longa Distância.....	29
3.2.7. Transportes Escolares e Rede Social.....	31
4. Conclusão.....	35



# 1. INTRODUÇÃO

A análise das questões relacionadas com a rede viária e transportes são fundamentais para o planeamento e ordenamento territorial, pois delas, depende o nível das acessibilidades de qualquer município, região ou país, e por consequência, o respetivo desenvolvimento socioeconómico e cultural.

Esta importância, assume hoje um papel tão relevante, que ainda se discute, se é o planeamento dos transportes que deve condicionar o ordenamento do território ou o ordenamento do território que deve condicionar o planeamento dos transportes. É nesta difícil e complexa tarefa, acrescida da multidisciplinaridade que lhe está associada, que o planeamento, enquanto instrumento de ordenamento do território, tem de ser capaz de integrar e articular com todas as restantes áreas que desenham os territórios de hoje.

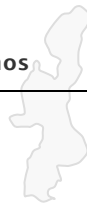
De resto, os territórios surgem na época contemporânea, não como territórios estáticos mas como territórios dinâmicos, ou seja como *territórios de mobilidade*. Por outras palavras, sobre os territórios atravessam, efetivamente, fluxos de pessoas, bens e informação.

Daí que, em qualquer estratégia a definir, será necessário verificar a sua capacidade de mobilidade, ou seja, analisar a distribuição e densidade da rede viária e dos transportes, assim como as suas potencialidades e debilidades, de forma a possibilitar a criação de medidas capazes de melhorar as acessibilidades, num contexto de desenvolvimento sustentável a diferentes escalas territoriais.

É neste contexto, de caracterização da rede viária e transportes, que se desenvolverá este trabalho, evidentemente, à escala do Concelho de Figueiró dos Vinhos, não obstante a permanente ligação com a rede viária onde se enquadra, com o objetivo de integrar o Plano Diretor Municipal e de, posteriormente, aquando da proposta de ordenamento, introduzir as necessárias e pontuais medidas para a devida correção dos problemas que se propõem solucionar.

Assim, esta análise incidirá essencialmente, sobre a caracterização das acessibilidades, mobilidade e transportes, a sua caracterização apresenta a seguinte metodologia:

- Enquadramento da Rede Municipal no espaço Regional;
- Identificação da Rede Viária Municipal e sua distribuição;
- Registo das vias de hierarquia superior existentes, isto é, dos principais eixos de atravessamento do Concelho, análise do seu percurso e das suas funções – em particular, das suas ligações às vias municipais principais;



- Caracterização das antigas estradas nacionais, que desempenharam desde sempre, funções de grande importância nas acessibilidades do Concelho;
- Avaliação da disposição das vias Municipais e da sua articulação com a sede do Concelho e com as sedes das freguesias.
- Proposta de Perfis Tipo;
- Avaliação dos Pontos de Conflito e Índices de Sinistralidade, situação dos pontos negros do Concelho;
- Avaliação dos Padrões de Mobilidade e dinâmicas existentes e das suas tendências, bem como dos problemas e reptos que se colocam relativamente às acessibilidades e à mobilidade.
- As práticas que afetam o Concelho de Figueiró dos Vinhos.
- A oferta existente no Concelho de Figueiró dos Vinhos em matéria de Transportes Públicos existentes e novas formas de mobilidade, bem como orientações para a melhoria da mobilidade concelhia.



## 2. REDE VIÁRIA

### 2.1. ENQUADRAMENTO

A rede viária do Concelho de Figueiró dos Vinhos é relativamente suficiente para irrigar os principais povoamentos concelhios, não obstante a heterogeneidade de tipologias de povoamento verificadas, face à variedade topográfica e de relevo que o território possui desde a zona mais norte do concelho à zona mais a sul. De qualquer forma, as vias existentes, dotam este concelho de boas acessibilidades, o que constitui, de resto, uma potencialidade, com consequências imediatas na forma de comunicar, comercializar e distribuir.

É fundamental considerar que Figueiró dos Vinhos, não obstante ser alvo de inúmeras debilidades resultantes do facto de ser um concelho “fronteiriço” de três distritos, a designar Coimbra, Leiria e Castelo Branco, o que lhe proporciona alguma dificuldade logística, do ponto de vista das acessibilidades rodoviárias, tem conseguido superar os eventuais problemas, apresentando, para além de uma relativa densidade de vias de comunicação municipais, um conjunto de estradas nacionais que fazem o seu perfeito enquadramento às diferentes escalas territoriais.

A figura seguidamente apresentada territorializa o conteúdo anterior, mostrando as vias principais existentes nesta Região Centro do Continente que permitem a sua acessibilidade e mobilidade, e espacializa territorialmente a sua geografia nas ligações predominantes que possui com Coimbra, capital da Região Centro a que pertence, e Leiria, capital do Distrito onde está inserido.

A figura.2. permite ainda visualizar o enquadramento do concelho de Figueiró dos Vinhos a uma outra escala, tornando-se evidente a sua ligação com Leiria, como já referido, e com toda a orla litoral desta região do centro de Portugal.

Nesta análise, é importante sublinhar, a notória importância da sede do Concelho, que apesar da sua excentricidade relativamente ao principal eixo litoral, está numa proximidade muito reduzida de um vértice convergente de importantes ligações principais, colocando-a a poucos minutos das principais estradas nacionais, e, conseqüentemente reduzindo essa inicial excentricidade, o que lhe permite comunicar com o norte e o sul de Portugal de uma forma rápida e bastante acessível.

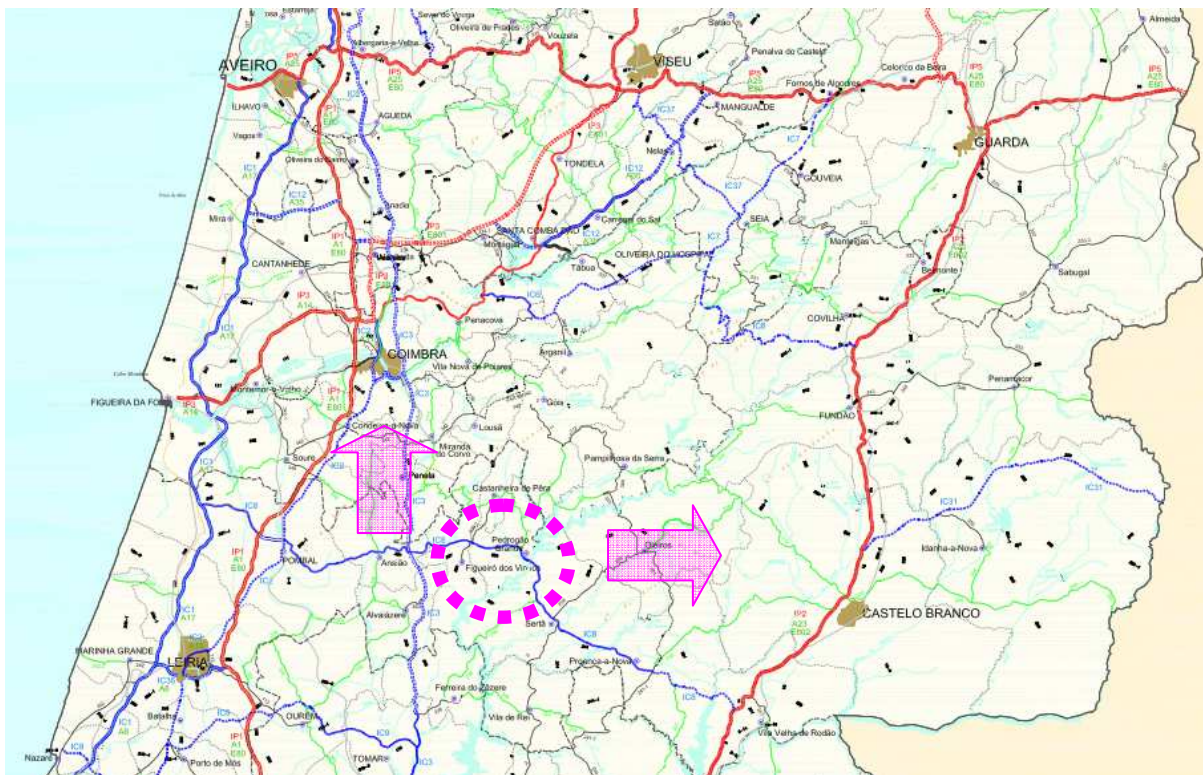


Figura 1. Rede Viária Nacional da Região Centro

Fonte : [www.estradasdeportugal.pt](http://www.estradasdeportugal.pt), março 2015

Porém, a análise mais localizada da rede viária do concelho de Figueiró dos Vinhos, condicionada pelas circunstâncias topográficas, em particular no norte do concelho, permite constatar uma cobertura que embora suficiente, é de certa forma deficiente em termos de características de conservação das mesmas.

Deve referir-se que uma parte da rede municipal não está em muito bom estado de conservação e além disso, o respetivo traçado foi em muitos casos fortemente condicionado pela topografia local e pela adoção de soluções de mínimo custo, o que conduziu a traçados sinuosos e perfis transversais que não são os mais apropriados.

Relativamente à ligação com os concelhos limítrofes com os quais tem algumas afinidades e relações de complementaridade, a situação embora bastante aceitável, como por exemplo com Pedrógão Grande através do Itinerário Complementar 8 (IC 8), já é suscetível de melhoria em relação a Castanheira de Pera.

De qualquer forma, hoje, Figueiró dos Vinhos, não obstante não ter itinerários principais confluentes ao seu centro, está rodeado por esses eixos principais, em particular o IC 3/A13 e o IC 8 que, em pouco tempo de viagem, permitem a ligação aos centros adjacentes mais importantes. De resto, esta possibilidade de não ter as grandes vias a atravessar o território e tê-las mesmo ao lado, já não se apresenta, do ponto de vista do ordenamento do território, como uma fragilidade, mas evidentemente, como uma potencialidade, uma

vez que não permite as grandes ruturas na continuidade do território próprias da implementação destes “gigantes” traçados.

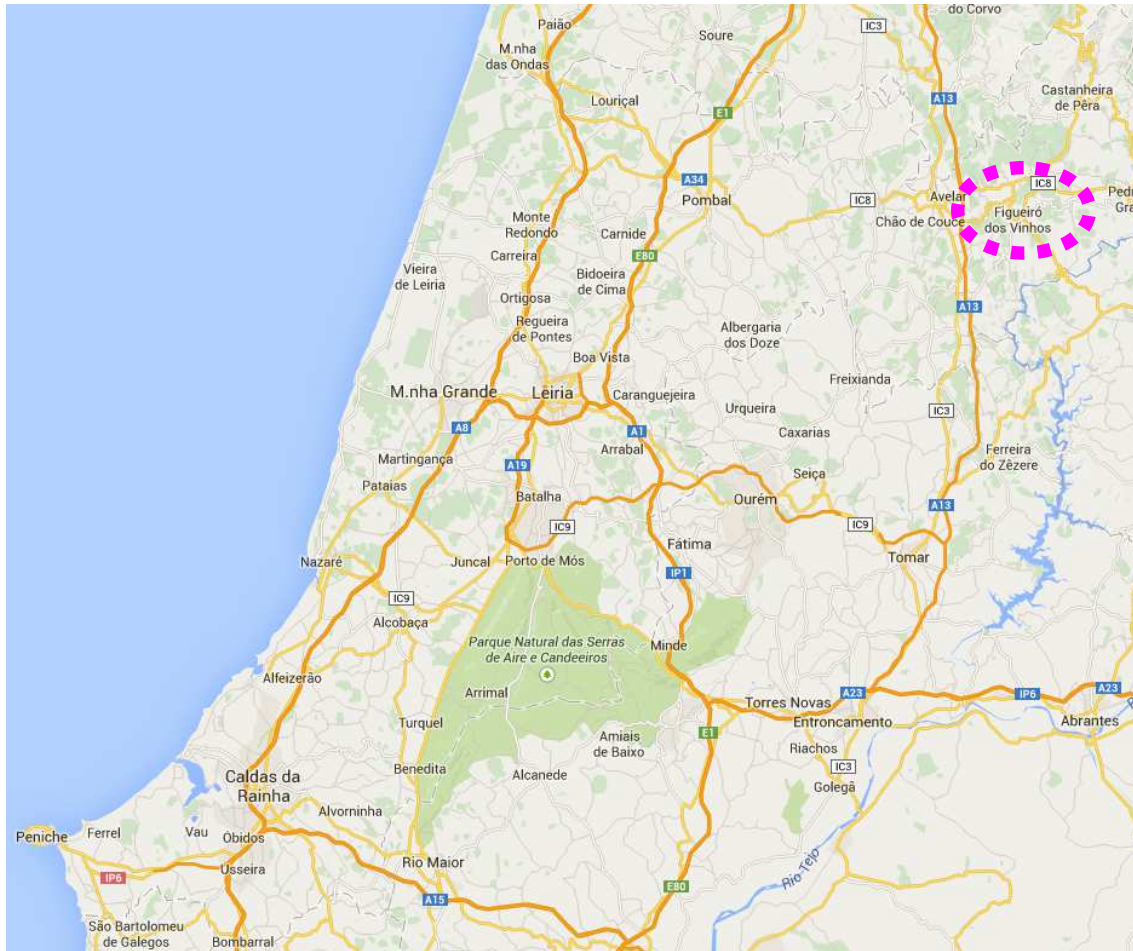
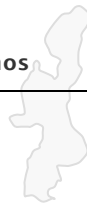


Figura 2. Rede Viária Nacional do Distrito de Leiria.

Fonte : google.maps, março 2015

Importa ainda referir a relativa curta distância ao Itinerário Principal 1 (IP 1) que, através da ligação a poente, facilita a permeabilidade no território nacional.

Em suma, e do ponto de vista das acessibilidades, o concelho de Figueiró dos Vinhos está bem servido, o que o coloca ao mesmo nível de qualquer cidade média do centro do país.



## 2.2. PLANO NACIONAL RODOVIÁRIO PRN2000

Em Portugal, e até 1985, as grandes diretrizes da política rodoviária estavam definidas no Plano Rodoviário Nacional de 1945. Entretanto, com uma melhoria das condições económicas deu-se um rápido desenvolvimento do tráfego automóvel, tanto a nível de características, como em volumes de tráfego que, apesar das inúmeras alterações avulsas àquele diploma legal, o tornou obsoleto, sobretudo a partir dos anos setenta.

Assim, em 1985, foi aprovado um novo Plano Rodoviário Nacional ( PRN ' 85 ), definido através do Decreto-Lei n.º 380 / 85 de 26 de setembro, que se transformou num instrumento estruturante da rede viária, nas duas últimas décadas, quer a nível nacional quer a nível concelhio. A Rede Nacional definida então integrava apenas duas categorias de estradas, que constituíam a Rede Nacional Fundamental ( os Itinerários Principais ), e a Rede Nacional Complementar ( os Itinerários Complementares e as Estradas Nacionais ), e procedia a uma ' desclassificação ' de inúmeras vias cuja gestão se transpunha para as Autarquias Locais.

Mais recentemente, deu-se a atualização do PRN 85, consubstanciada no Plano Rodoviário Nacional 2000 ( PRN ' 2000 ), publicado no Decreto-Lei n.º 222/98 de 17 de julho, e alterado pela Lei n.º 98/99 de 26 de julho e pelo Decreto-Lei n.º 182/2003 de 16 de agosto e classifica as estradas da seguinte forma: Rede Rodoviária Fundamental - Itinerários Principais (IP); Rede Rodoviária Complementar - Itinerários Complementares (IC) e Estradas Nacionais (EN); Estradas Regionais.

O presente diploma tem como objetivos assumidos, potenciar o correto e articulado funcionamento do sistema de transportes rodoviários, o desenvolvimento de potencialidades regionais, a redução do custo global daqueles transportes, o aumento da segurança da circulação, a satisfação do tráfego internacional e a adequação da gestão da rede.

Com o intuito de corrigir muitas das assimetrias que ainda se verificam no desenvolvimento socioeconómico do País, situação que o Concelho de Figueiró dos Vinhos não está imune, o PRN2000 advoga ser necessário aumentar a densidade da rede viária nas zonas fronteiriças, promover o fecho de malhas viárias, assim como melhorar a acessibilidade de alguns Concelhos. Preconiza também a melhoria qualitativa da rede rodoviária, com especial relevo para a defesa ambiental em meio urbano, para os dispositivos de combate à sinistralidade nos mais diversos planos e para os instrumentos de informação necessários à boa gestão e utilização das infraestruturas em causa.

Todas estas intenções devem ser ponderadas e articuladas com os instrumentos de ordenamento do território, nomeadamente com o PDM, que deve assumir uma visão estratégica da rede viária concelhia através da concertação com a sua envolvente supra – municipal, de forma a se conseguir, localmente, melhorar as condições de circulação, comodidade e segurança do tráfego.



Quadro 1. Resumo da evolução da rede viária de Figueiró dos Vinhos no âmbito dos diferentes Planos Rodoviários Nacionais

PRN	Rede Viária Nacional		Rede Viária Municipal	
	Itinerários Complementares	Estradas Nacionais	Estradas Regionais	Estradas Municipais
'45	-	EN 236-1 EN 237 EN 347 EN 350	-	-
'85	IC 8	EN 236-1 EN 347	-	Ex-EN 237 Ex-EN 350
2000	IC 8 IC3/A13	EN 236-1	ER 347	Ex-EN 237 Ex-EN 350

### 2.3. CARATERIZAÇÃO DA REDE VIÁRIA

O concelho de Figueiró dos Vinhos é servido diretamente por um Itinerário Complementar (IC), Estradas Nacionais (EN), Estradas Regionais (ER), Estradas Municipais (EM) e Caminhos Municipais (CM). A figura seguinte mostra a densidade viária de Figueiró dos Vinhos e de toda a área envolvente evidenciando os Itinerários Principais.

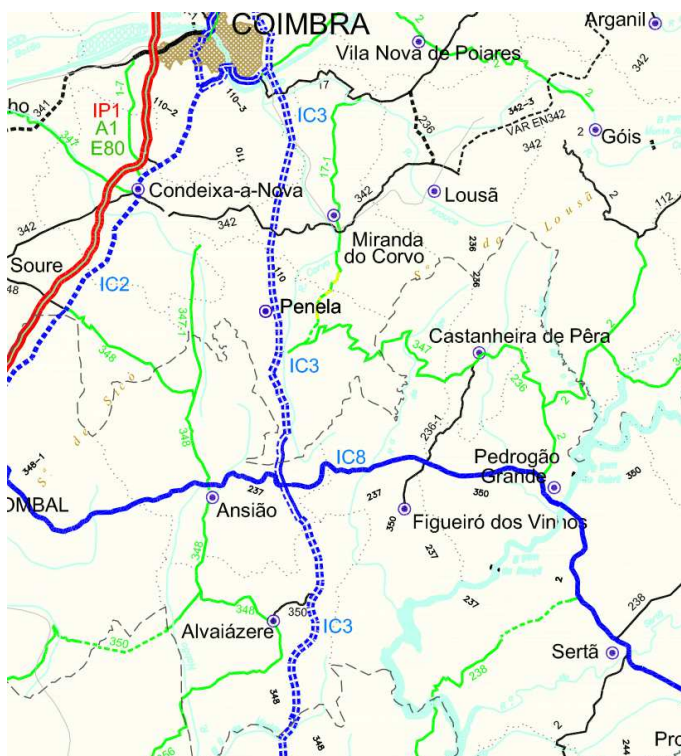


Figura 3. PRN 2000 - Rede Rodoviária do Concelho

Fonte : [www.estradasdeportugal.pt](http://www.estradasdeportugal.pt), março 2015



Saliente-se o IC 3 / A13 e o IC 8, podendo ainda ser referida a A1 a partir do entroncamento com o IC 8 em Pombal. Estes eixos permitem a ligação estrutural ao Norte e ao Sul do país, em particular, Coimbra, Leiria e Tomar, e, a nascente ao Distrito de Castelo Branco.

O esquema que se segue mostra, a uma escala mais reduzida, os principais eixos viários de ligação a Figueiró dos Vinhos.

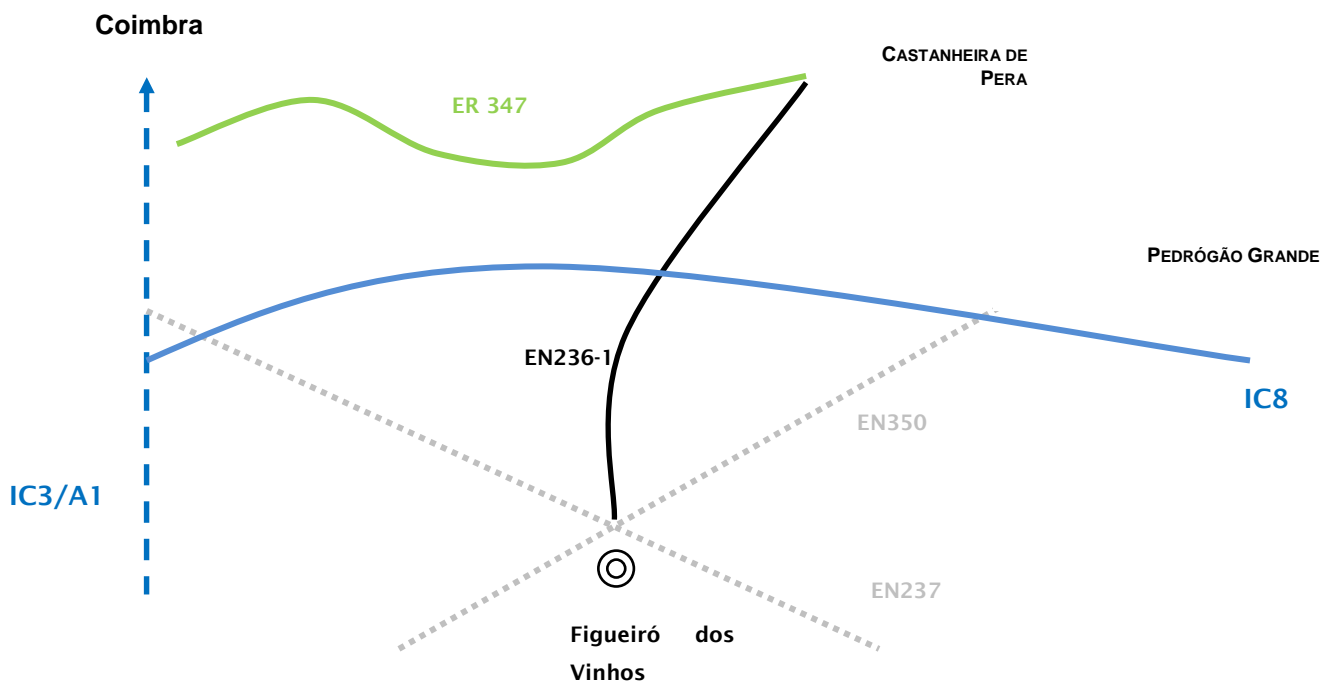


Figura 4. Esquema dos principais eixos de ligação a Figueiró dos Vinhos

## 2.4. REDE NACIONAL FUNDAMENTAL

As estradas pertencentes à rede nacional fundamental, formada pelos itinerários principais (IP), constituem as vias de maior interesse nacional, servindo de apoio a toda a rede rodoviária nacional e asseguram a ligação entre os centros urbanos com influência supradistrital e destes com os principais portos, aeroportos e fronteiras.

Contudo, no território do concelho de Figueiró dos Vinhos não existe nenhuma via desta categoria de Estradas da Rede Nacional.



## 2.4.1. Rede Nacional Complementar

A Rede Nacional Complementar é formada pelos Itinerários Complementares (IC) e pelas Estradas Nacionais (EN). Assegura a ligação entre a rede nacional fundamental e os centros urbanos de influência concelhia ou supraconcelhia, mas infradistrital.

### Itinerários Complementares

Os Itinerários Complementares são as vias que, no contexto do Plano Rodoviário Nacional, estabelecem as ligações de maior interesse regional, bem como as principais vias envolventes e de acesso nas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto.

O Concelho é servido diretamente pelo itinerário complementar (IC8) e também o itinerário complementar IC3/A13.

#### ➤ IC8

Este eixo viário, de extrema importância a nível regional, atravessa o Concelho de Figueiró dos Vinhos no sentido Oeste/Este estabelecendo ligação entre o litoral e o interior, com o seguinte percurso: Figueira da Foz, Pombal, Figueiró dos Vinhos, Pedrogão Grande, Sertã, Proença-a-Nova, Castelo Branco. Quando concluída em toda a sua extensão, fará a ligação entre o IC1/A17 e o IP2/A23, perto de Vila Velha de Rodão.

#### ➤ IC3

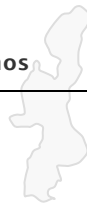
O IC3 itinerário complementar que se desenvolve no limite a poente do concelho de Figueiró dos Vinhos, assegura a ligação entre Setúbal e Coimbra passando pelos concelhos do Montijo, Entroncamento e Tomar.

### Estradas Nacionais

Tal como os Itinerários Complementares, as Estradas Nacionais (EN), asseguram a ligação entre a rede nacional fundamental e os principais centros urbanos. No concelho de Figueiró dos Vinhos encontra-se classificada como EN a seguinte via:

#### ➤ Estrada Nacional 236-1 – EN 236-1

Esta via constitui a mais importante ligação, em particular à sede do concelho de Figueiró dos Vinhos. É composta por um traçado mais irregular, face à existência de uma topografia de relevo que induz a vias mais sinuosas e, conseqüentemente, de menor fluidez. É ainda, uma via caracterizada pela mistura de tráfego local e de atravessamento entre Figueiró dos Vinhos e Castanheira de Pera. É também esta via



que permite o acesso ao atual IC 8, itinerário esse extremamente importante nas ligações a nascente, a referir Castelo Branco e a poente, a Pombal.

## 2.4.2. Rede Nacional de Autoestradas

No PRN as estradas com características de autoestrada assumem um estatuto de rede própria (Rede Nacional de Autoestradas), sobreposta às Redes Fundamental e Complementar. Cada uma das Autoestradas tem uma numeração própria, independente da numeração dos troços de IP ou IC, aos quais se sobrepõe.

A sobreposição dos vários tipos de estradas da rede rodoviária nacional (Autoestradas, IP's, IC's, EN's), cada uma com uma numeração própria, torna o sistema de identificação e sinalização das estradas portuguesas muito complexo, e de difícil compreensão para o utilizador.

Esta situação é agravada ainda, pelo facto de apesar de os dois sistemas de classificação serem paralelos (e portanto independentes mas inter-relacionáveis), ser normal aparecer apenas um deles.

No caso do Concelho de Figueiró dos Vinhos, o seu território é atravessado pela seguinte via desta categoria:

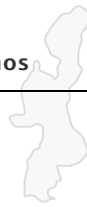
### ➤ A13

Esta via, trata-se do IC3 convertido em A13 no âmbito da Subconcessão Pinhal Interior, que cruza o concelho a poente, assegurando a ligação para a Norte a Coimbra e para Sul a Tomar.

## 2.4.3. Estradas Regionais

As comunicações públicas rodoviárias do continente com interesse supramunicipal e complementar à rede rodoviária nacional são asseguradas por Estradas Regionais, que no caso do Concelho de Figueiró dos Vinhos se encontram na jurisdição da EP, SA. De acordo com o PRN, estas asseguram uma ou várias das seguintes funções:

- a) Desenvolvimento e serventia das zonas fronteiriças, costeiras e outras de interesse turístico;
- b) Ligação entre agrupamentos de concelhos constituindo unidades territoriais;
- c) Continuidade de estradas regionais nas mesmas condições de circulação e segurança.



O Concelho de Figueiró dos Vinhos, é atravessado pelas seguintes Estradas Regionais:

➤ **Estrada Regional 347 – ER 347**

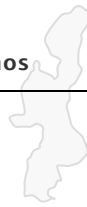
Esta via estabelece a ligação para poente de Figueiró dos Vinhos ao concelho de Penela, ou seja, à ligação do IC 3, assumindo por isso, uma importante ligação aos itinerários complementares.

É uma via que se desenvolve no norte do concelho, permitindo a ligação da freguesia de Campelo aos concelhos adjacentes, em particular entre a Povoação de Espinhal e Castanheira de Pera e dando acesso às praias fluviais de Alge e Campelo. Estabelece também uma importante ligação aos itinerários principais, em particular ao IC 3 em Penela, atravessando Castanheira de Pera. As estradas não incluídas no plano rodoviário nacional integram as redes municipais.

## 2.4.4. Rede Viária Municipal

O território do Concelho de Figueiró dos Vinhos apresenta genericamente um grande aglomerado correspondente à Sede de Concelho, a partir do qual são distribuídas as vias que dão acesso aos pequenos povoaamentos concelhios que nele se encontram dispersos. Esta rede viária é consideravelmente razoável para estabelecer as ligações, não obstante a heterogeneidade de tipologias de povoamento verificadas, face à variedade da topografia do relevo que o território possui. É no aspeto fronteiriço que representa do ponto de vista do distrito a que pertence que se denotam as principais fragilidades nas acessibilidades.

A Rede Viária Municipal de Figueiró dos Vinhos é constituída por Estradas e Caminhos Municipais assim como Estradas Nacionais que foram desclassificadas e estão sob gestão municipal, normalmente irradiam das Estradas de nível superior, estabelecendo as ligações aos pequenos aglomerados e permitindo alternativas à saída para os concelhos vizinhos de Pedrógão Grande, a Nascente e Castanheira de Pera, a Norte. Para além das vias com este carácter, existem ainda as antigas estradas nacionais que, com as alterações introduzidas pelo PRN, foram desclassificadas passando a estradas municipais, perdendo a sua importância a nível regional, mas constituindo o esqueleto da rede viária a nível concelhio, como ligação entre as várias freguesias e permitindo, ainda, o estabelecimento de algumas ligações de importância interconcelhia.



## 2.4.5. Estradas Municipais

As Estradas Municipais classificam-se, de um modo geral, como as vias de acesso às povoações e sedes de freguesia e as que correspondem a fecho de estrada das redes viárias de interesse regional, constituindo os caminhos municipais as ramificações dessas redes destinadas a servir os aglomerados menos importantes.

Assim como principais estradas municipais que servem o Concelho de Figueiros dos Vinhos, temos: EM 517, EM 521, EM 524, EM 525.

## 2.4.6. Caminhos Municipais

Os caminhos municipais têm como função ligar às estradas nacionais e municipais aos aglomerados populacionais que não estiverem diretamente servidos por aquelas vias.

Atualmente no território concelhio verifica-se a presença dos seguintes Caminhos Municipais: CM 1111, CM 1124, CM 1124-1, CM 1125, CM 1126, CM 1127, CM 1128, CM 1130, CM 1131, CM1132, CM 1131-1, CM 1133, CM 1134, CM 1135, CM 1135-1, CM 1136, CM 1138, CM 1139, CM 1140, CM 1141, CM 1142, CM 1143, CM 1144, CM 1145, CM 1145-1, CM 1146, CM 1146-1, CM 1146-2, CM 1442, CM 1447, CM 1447-1

## 2.4.7. Estradas Nacionais Desclassificadas sob Jurisdição da Câmara Municipal

Desta rede fazem parte as vias ou troços que se encontram desclassificados pelo PRN 2000 e que se encontram sob gestão do município. Neste domínio encontram-se as seguintes:

### ➤ EN 237

Esta via liga Figueiró dos Vinhos a Pontão e ao IC 3 ( a ponte ) e permite, a sudeste, a ligação à Sertã. Por outro lado, esta via permite a nível local, a ligação com a freguesia de Bairradas. Convém no entanto referir que, com a construção do IC 8 libertou-se parte do tráfego de atravessamento entre Pontão e Sertã que esta via albergava, o que favoreceu a qualidade do nível de serviço desta via.



➤ **EN 350**

É uma estrada que estabelece importantes ligações interconcelhias e concelhias, permitindo a ligação de Figueiró dos Vinhos ao concelho vizinho de Pedrógão Grande e a sudoeste à freguesia de Arega seguidamente, através de outras vias de inferior hierarquia, o acesso sudoeste ao IC 3. Esta via constituiu ainda a única ligação boa à Foz Alge.

➤ **EN 236-1**

O troço da EN 236-1 (do km 12+150 até ao 13+140), sensivelmente desde o Parque Empresarial de Figueiró dos Vinhos e a Vila, encontra-se municipalizada.

## 2.5. HIERARQUIA VIÁRIA

No âmbito da revisão do PDM, e tendo em linha de conta as características das diferentes vias, nomeadamente ao nível de serviço, traçado e ligações que estabelecem, tipo de ocupação circundante, foi estabelecida a seguinte hierarquia viária para o Concelho de Figueiró dos Vinhos.

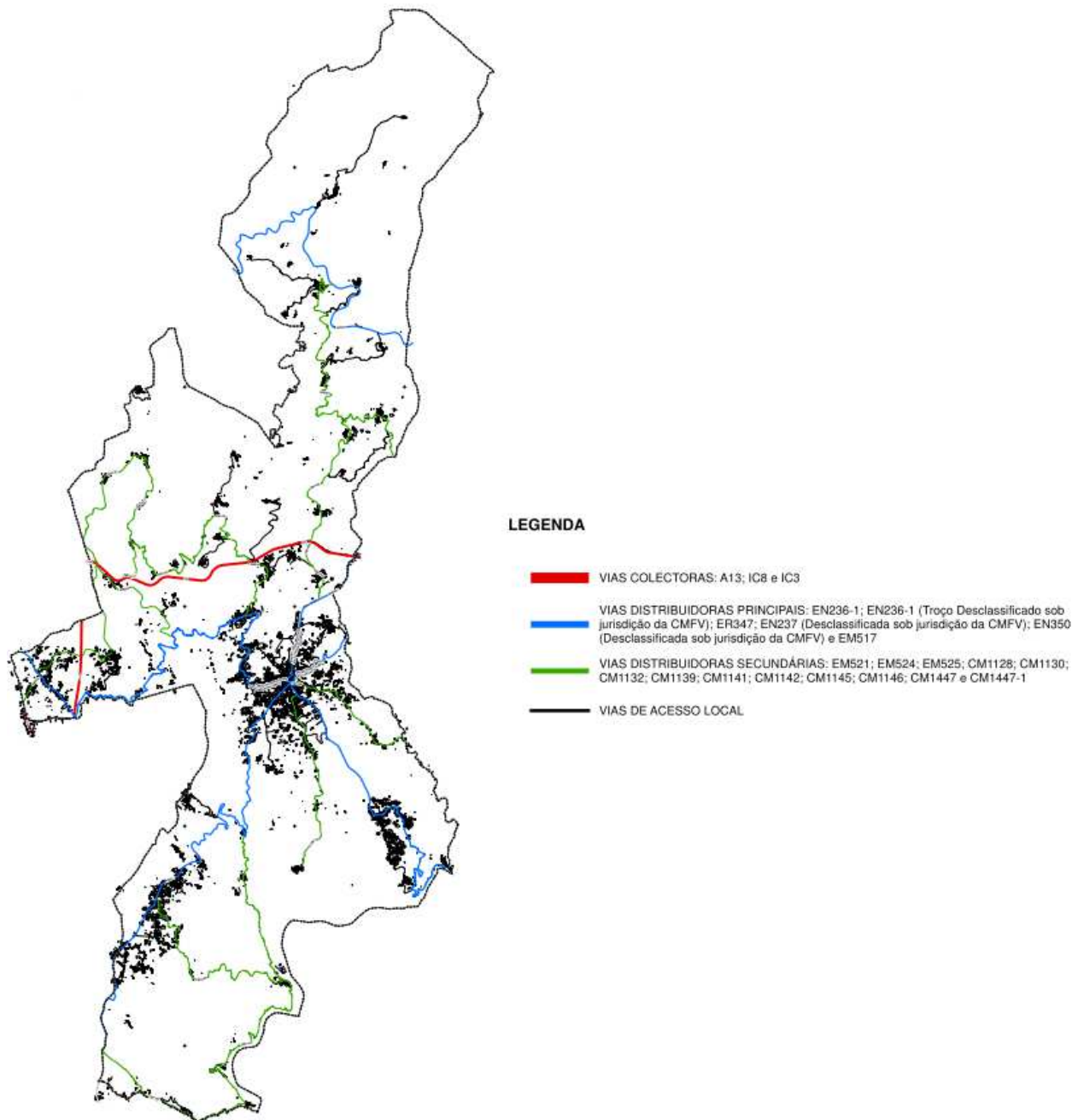


Figura 5. Hierarquia Viária





A hierarquia está assente em 4 níveis, sendo eles:

- Vias Coletoras;
- Distribuidoras Principais;
- Vias Distribuidoras Secundárias;
- Vias de Acesso Local.

### **Vias Coletoras**

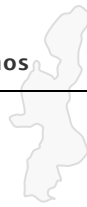
As Vias Coletoras correspondem a vias que integram a rede nacional complementar, que estabelecem as ligações de maior interesse a nível regional, assegurando a ligação entre a rede nacional fundamental e os centros urbanos de influência concelhia ou supra - concelhia mas infra -distrital.

São Vias Coletoras o IC8, que consiste num importante eixo de ligação de Figueiró dos Vinhos a Pombal e Castelo Branco e, futuramente, o IC3 que assegura a ligação entre Setúbal e Coimbra e a A13 que permite a ligação a Coimbra e a Tomar.

### **Vias Distribuidoras Principais**

As Vias Distribuidoras Principais correspondem a vias cujo principal objetivo é o da distribuição do tráfego municipal, da sua ligação com os municípios vizinhos numa lógica de inter municipalidade. São vias onde se pretende garantir níveis significativos de fluidez e capacidade de tráfego, constituindo as principais entradas e saídas do Concelho na sua ligação com os aglomerados envolventes, assumindo um papel estruturante à escala do Concelho.

São vias Distribuidoras Principais a EN 236-1 em toda a sua extensão, que assume uma ligação importante, em particular à sede do concelho de Castanheira de Pera, a ER 347 que estabelece importantes ligações interconcelhias, permitindo a ligação de Figueiró dos Vinhos aos concelhos vizinhos de Penela e de Castanheira de Pera, e ligações concelhias, permitindo a ligação entre os lugares de Alge, Campelo, Ribeira Velha e Porte. A EN 237 desclassificada, que liga Figueiró dos Vinhos a Pontão e ao IC 3 e permite, a sudeste, a ligação a Sertã. A nível local faz ligação a Bairradas. De referir que, com a construção do IC 8, libertou-se parte do tráfego entre Pontão e Sertã que esta via albergava, e que veio por isso auxiliar a qualidade do nível de serviço desta via. A EN 350 desclassificada, que estabelece importantes ligações interconcelhias e concelhias, permitindo a ligação de Figueiró dos Vinhos ao concelho vizinho de Pedrógão Grande e a sudoeste à freguesia de Arega. A EM 517, que faz a ligação entre Figueiró dos Vinhos, por Arega e o IC 3 ( em Cabaços ).



### **Vias Distribuidoras Secundárias**

A Rede de Vias Distribuidoras Secundárias é constituída pelas vias que estabelecem as ligações da rede principal municipal às sedes de freguesia assim como a ligação entre estas e as acessibilidades aos diferentes lugares a partir das sedes de freguesia e da rede municipal, promovem a articulação entre lugares.

São vias distribuidoras secundárias, a EM 521, via importante na ligação de Campelo à sede do concelho, a EM 525 a poente desde o entroncamento com a EN 237 desclassificada que liga ao concelho de Ansião, a EM 524 desde a Aldeia Ana de Aviz para norte ligando ao CM 1447 que se estende pelo CM 1447-1 e pelo CM 1132. O CM 1128 desde o entroncamento com a ER 347 para sul passando pela Aldeia Fundeira e Fontão Fundeiro estendendo-se por parte do CM 1130 até ao entroncamento com a EN 236-1. O CM 1141 paralelo à EN 237 desclassificada, desde a vila estendendo-se para sul. O CM 1139 para nascente desde a vila até ao limite do concelho com Pedrogão Grande. O CM 1145 desde a Arega até à Foz de Alge. E o CM 1142 desde o entroncamento com a EN350 desclassificada para Sul até a Foz de Alge prolongando-se ao longo do CM 1146 no limite sul do concelho até ao entroncamento com a EM 517.

### **Vias de Acesso Local**

Desta categoria fazem parte as restantes vias, nomeadamente a rede de arruamentos dos aglomerados populacionais, caminhos e acessos a propriedades e explorações agrícolas e florestais.



## 2.6. PERFIS TIPO PROPOSTOS

Com base na descrição e hierarquização apresentada, inclusive em algumas fragilidades assinaladas figura-se relevante a definição e estruturação de perfis tipos para os diferentes níveis hierárquicos cruzando-os com a realidade de Figueiró dos Vinhos, território urbano e o espaço rural.

Quadro 2. Perfis transversais tipo (mínimos) segundo a hierarquia viária definida

	<b>Espaço Urbano (Figueiró dos Vinhos – Área Urbana Imediata e Alargada)</b>	<b>Espaço Urbano (Aglomerados Secundários)</b>	<b>Espaço Rural</b>
<b>Vias Coletoras</b>	Perfis definidos pela EP (Estradas de Portugal) ou pela EP e Câmara Municipal de Figueiró dos Vinhos.		
<b>Vias Distribuidoras Principais</b>			
<b>Vias Distribuidoras Secundária Nível 1</b>	Faixa de Rodagem 7,5 m Estacionamento Longitudinal 2,25 m Passeios 3.00 m Caldeira para Árvores 1,00 (opcional) Possibilidade de Inserção de Ciclovia 2 sentidos 1,50 m (opcional) (1)		
<b>Vias Distribuidoras Secundária Nível 2</b>	Faixa de Rodagem 6,5m Estacionamento Longitudinal 2,5 m Passeios 2 x 2,25 m Caldeira para Árvores 1,00 (opcional) Possibilidade de Inserção de Ciclovia 2 sentidos 1,50 m (opcional) (1)		
<b>Caminhos de Servidão e Acessos Locais</b>	Faixa de 6,00 m Berma ou passeio de 1,50m	Via de 2 sentidos de tráfego com faixa de 3,00 m Berma de 1,50m	

(1) A aplicação destes dados depende do volume de tráfego, das condições físicas do território e, da necessidade de promover meios de locomoção alternativos como a bicicleta.

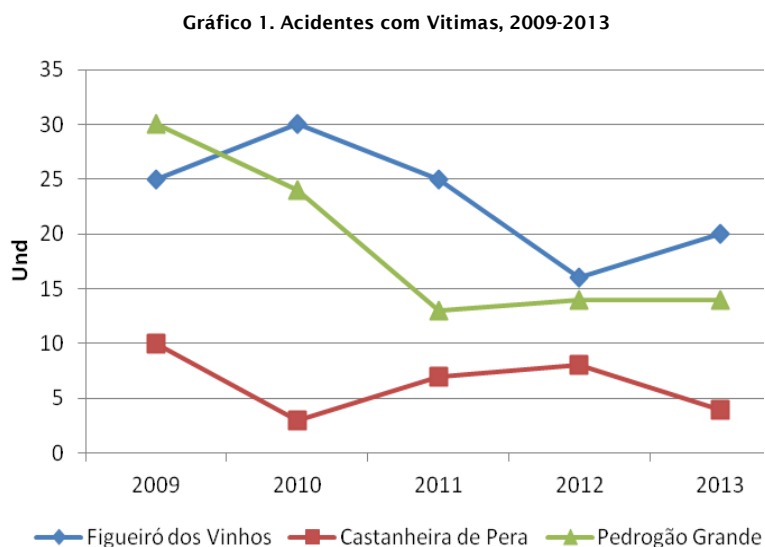
A criação de novos arruamentos e a qualificação dos existentes dentro de áreas com morfologia inequivocamente urbana e contínua, ou na ausência desta, os perfis dos arruamentos podem adotar soluções alternativas mediante o desenvolvimento e realização de estudos de sistemas de circulação tendo por base os valores mínimos recomendáveis e definidos por lei.



## 2.7. PONTOS DE CONFLITO

Analisar os dados da sinistralidade é fundamental num estudo sobre a rede viária, pois vai permitir a identificação de problemas e posteriormente um melhor enquadramento para o conjunto de soluções adequadas às suas resoluções. Sendo que, para além disso, não podemos ignorar que uma das atuais políticas do Estado Português, é a redução dos níveis de sinistralidade.

Por intermédio do gráfico seguinte, relativo aos acidentes com vítimas entre 2009 e 2013, verificamos no número de acidentes com vítimas no concelho aumentaram de 2009 para 2010, diminuindo entre 2010 e 2012, contudo no último ano de análise verificou-se de novo um ligeiro aumento. Ressalta ainda que em comparação com os concelhos vizinhos de Castanheira de Pera e Pedrogão Grande regista um número em média superior de acidentes com vítimas.



Fonte: ANSR, Relatórios Anuais, 2009, 2010, 2011, 2012 e 2013

Através da observação do quadro seguinte podemos constatar que, embora tenha ocorrido oscilações no número de acidentes com vítimas no concelho, o índice de gravidade tem baixado quando comparado por exemplo com 2010. Comparativamente com os concelhos vizinhos, Castanheira de Pera e Pedrogão Grande assim como em média no conjunto de concelhos do distrito de Leiria, Figueiró dos Vinhos apresenta uma situação menos favorável, visto que os índices de sinistralidade em média neste concelho tem sido superior.

Quadro 3. Acidentes com vítimas entre 2009 a 2013

Acidentes com Vítimas 2009 a 2013										
Ano	Unidade Geográfica	Acidentes com vítimas	Total de vítimas	Vítimas mortais	%	Feridos Graves	%	Feridos Leves	%	Índice Gravidade
2009	Distrito de Leiria	2296	3014	60	100	208	100	2746	100	2,6
	<b>Figueiró dos Vinhos</b>	<b>25</b>	<b>29</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>29</b>	<b>1,1</b>	<b>0</b>
	Castanheira de Pera	10	10	0	0	0	0	10	0,4	0
	Pedrógão Grande	30	41	0	0	6	2,9	35	1,3	0
2010	Distrito de Leiria	2264	2953	52	100	195	100	2706	100	2,3
	<b>Figueiró dos Vinhos</b>	<b>30</b>	<b>47</b>	<b>3</b>	<b>5,8</b>	<b>7</b>	<b>3,6</b>	<b>37</b>	<b>1,4</b>	<b>10</b>
	Castanheira de Pera	3	3	0	0	0	0	3	0,1	0
	Pedrógão Grande	24	30	1	1,9	6	3,1	23	0,8	4,2
2011	Distrito de Leiria	1919	2489	53	100	138	100	298	100	2,8
	<b>Figueiró dos Vinhos</b>	<b>25</b>	<b>28</b>	<b>1</b>	<b>1,9</b>	<b>1</b>	<b>0,7</b>	<b>26</b>	<b>1,1</b>	<b>4</b>
	Castanheira de Pera	7	7	0	0	0	0	7	0,3	0
	Pedrógão Grande	13	19	0	0	1	0,7	18	0,8	0
2012	Distrito de Leiria	1745	2376	38	100	157	100	2181	100	2,1
	<b>Figueiró dos Vinhos</b>	<b>16</b>	<b>20</b>	<b>1</b>	<b>2,6</b>	<b>1</b>	<b>0,6</b>	<b>18</b>	<b>0,8</b>	<b>6,3</b>
	Castanheira de Pera	8	11	0	0	0	0	11	0,5	0
	Pedrógão Grande	14	17	1	2,6	4	2,5	12	0,6	7,1
2013	Distrito de Leiria	1644	2094	31	100	160	100	1903	100	1,9
	<b>Figueiró dos Vinhos</b>	<b>20</b>	<b>22</b>	<b>1</b>	<b>3,2</b>	<b>2</b>	<b>1,3</b>	<b>19</b>	<b>1</b>	<b>5</b>
	Castanheira de Pera	4	4	0	0	1	0,6	3	0,2	0
	Pedrógão Grande	14	18	0	0	2	1,3	16	0,8	0

Fonte: ANSR, Relatórios Anuais, 2009, 2010, 2011, 2012 e 2013



De acordo com os dados recolhido pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) a via mais problemática, no sentido de maior número de mortos e de feridos graves é o IC8. As restantes vias onde aconteceram acidentes com ocorrência de vítimas mortais foram a EM 525 e o CM 1134. A maioria dos acidentes dos quais resultam feridos graves/vítimas mortais são essencialmente decorrentes de colisões e despistes.

**Quadro 4. Localização de acidentes com mortos ou feridos graves**

Via	Km	Natureza Acidente	N.º Mortos	N.º Feridos Graves
IC8	75,25	Desp. c/transp. Disp. Ret. Lateral	0	1
IC8	77,2	Despiste Simples	0	1
IC8	76,6	Col. Lat. c/outro veic. mov.	2	0
IC8	75,2	Desp. s/ disp. Retenção	0	1
EM 525		Desp. c/ comotamento	1	2
EM 526		Desp. c/ col. c/veic. Imobil./obst.	0	1
EM 517	64	Col. Lat. c/outro veic. mov.	0	1
CM 1134	0,1	Despiste Simples	1	0
Estrada Municipal		Colisão Frontal	0	1
Rua Major Neutel de Abreu		Desp. c/disp. De retenção	0	1
Terreno Integ.		Desp. c/disp. De retenção	1	0

Fonte: ANSR, Relatórios Anuais, 2009, 2010, 2011, 2012 e 2013



## 3. MOBILIDADE E TRANSPORTES

### 3.1. INTRODUÇÃO

Enquanto organizadores da forma de concentração, de promoção económica e de fatores de competitividade sólidos e de espaço de influência de cidades, os sistemas de urbano territoriais devem ser entendidos como um fundamental elemento estratégico de progresso e desenvolvimento.

A problemática da densidade torna-se um problema na observação que se faz às carências de desenvolvimento. Regiões com baixa densidade populacional, falta de agentes qualificados que se dirigem para áreas de maior dinamismo, centros urbanos com falta de modelo de desenvolvimento urbano, baixa densidade de relações estratégicas sustentáveis e de complementaridade com outros sistemas urbanos, parecem ser ângulos negativos que se põem no desenvolvimento destas.

Mas, na era da informação e da mobilidade cujo crescimento é francamente exponencial têm vindo a alterar-se os horizontes espaciais de referência alterando-se a noção territorial que temos até hoje. Em simultâneo com a mobilidade e rapidez de informação, afigura-se como imperativo a mobilidade, rapidez, conforto e segurança de pessoas, bens e serviços. Estas condições são capazes de inverter os aspetos mais restritivos ao desenvolvimento regional.

Neste teor e no prosseguimento de um desenvolvimento acompanhado, sustentado e proporcionador de efeitos de coesão territorial, os meios de transporte são indispensáveis e constituem a base do sistema de mobilidade de pessoas e mercadorias.

Como pedra basilar dos meios de transporte temos as infraestruturas e vias de comunicação que permitem a articulação e fluxo de movimentos de transportes.

È então natural que a melhoria das infraestruturas de comunicação e transporte constituam anseios das comunidades e sejam entendidos como formas de coesão territorial.

Simultaneamente a Coesão Social estará associada à já referida coesão territorial, para a qual o sistema de comunicações e transportes tanto contribuem.

Torna-se evidente na contemporaneidade que a mobilidade de pessoas associada a outras vantagens – emprego, habitação e outras – constitui um importante fator de competitividade dos indivíduos, empresas, territórios e cidades.



Os transportes são um elemento fundamental na estruturação do desenvolvimento das pessoas e dos territórios. Por seu lado assegurar que os territórios assentam em bases de proximidade são elementos fundamentais para o estabelecimento de conexões imediatas e na obtenção de sinergias locais.

A localização e posição geográfica de Figueiró dos Vinhos em relação aos principais eixos e polos nacionais, foram significativamente alteradas com a introdução da nova rede rodoviária, que introduz implicações diretas nos cenários e perspetivas de desenvolvimento da região, e no modo de relacionamento em rede.

Atendendo à Rede de Cidades e Vilas na Região Centro, com especial ênfase para a envolvente a Figueiró dos Vinhos, e pese embora a sua situação algo marginalizante relativamente ao eixo Lisboa – Porto, e relativamente à rede de cidades formada pelas capitais de distrito, atualmente, o Concelho beneficia da proximidade de uma diversificada rede de acessibilidades que lhe permite estabelecer fáceis ligações que garantem o acesso aos principais centros urbanos, Porto e Lisboa e mais próximos, a Coimbra e Leiria.

Este enquadramento regional, permite que, atualmente, o Concelho possa estabelecer uma diversificada rede de inter-relações com os outros concelhos e centros urbanos vizinhos. E é na dupla situação, que se vem referindo, de ‘território - à - margem’ versus ‘localização central’ que se pode jogar o papel da afirmação de Figueiró dos Vinhos enquanto território - charneira.

Um território - charneira que se afirma sobretudo no reforço das inter-relações com os centros urbanos vizinhos de Castanheira de Pera e de Pedrógão Grande, com os quais tem afinidades naturais, mas também com Ansião e Alvaiázere.

A criação de dinâmicas de rede torna-se fundamental em territórios cujos contextos se enquadram de forma multirrelacional. Estas redes são potenciadas através da concretização efetiva de sistemas de transportes e de comunicação que interligam os diversos pontos do território e as suas sedes de atividades humanas.

O estabelecimento destas dinâmicas propicia o crescimento das chamadas economias de escala, que garantem fatores de sucesso, de competitividade, mas que só são conseguidas por intermédio de melhoradas condições de acessibilidade e mobilidade em território concelhio bem como supramunicipal.





## 3.2. PADRÕES DE MOBILIDADE

A escolha dos indicadores de mobilidade encontra-se relacionada com a análise das práticas de mobilidade que afetam o território de Figueiró dos Vinhos. Têm por objetivo procurar sistematizar uma melhor compreensão das dinâmicas existentes e das suas tendências, bem como dos problemas e dos desafios que se apresentam associados às questões da mobilidade urbana. Assim, os Indicadores estudados foram: a proporção de população residente que trabalha ou estuda noutra Município, os principais meios de transporte utilizados nas deslocações por motivos de trabalho e estudo e o tempo médio gasto nessas deslocações.

### 3.2.1. Proporção de população residente que trabalha ou estuda noutra município

Através da análise do local de trabalho e estudo percebe-se um pouco as dinâmicas de mobilidade existentes, isto é, se os principais movimentos pendulares ocorrem intrafreguesia(s), interfreguesia(s) e/ou entre o Município e outros.

Ao observar a proporção de população residente que trabalha ou estuda noutra município, verificamos que Figueiró dos Vinhos, de acordo com o apresentado no quadro seguinte, apresentou, em 2011, um decréscimo generalizado da população que se desloca por uma questão de trabalho ou estudo. Esta situação reflete as recentes dinâmicas demográficas nomeadamente, a diminuição da população. Podemos ainda verificar pela leitura do quadro que a maioria da população trabalha ou estuda na freguesia de residência

Quadro 5. População residente empregada ou estudante segundo o local de trabalho ou estudo

Unidade Geográfica	Na freguesia onde reside			Noutra freguesia do município			Noutro município			No estrangeiro		
	2001	2011	var. %	2001	2011	var. %	2001	2011	var. %	2001	2011	var. %
Pinhal												
Interior	37460	29939	20,1	17493	18617	-6,4	19617	19731	-0,6	807	882	-9,3
Norte												
Castanheira de Pera	1233	1013	-17,8	69	39	-43,5	408	352	-13,7	8	29	262,5
<b>Figueiró dos Vinhos</b>	<b>2349</b>	<b>1523</b>	<b>-35,2</b>	<b>523</b>	<b>434</b>	<b>-17,0</b>	<b>956</b>	<b>904</b>	<b>-5,4</b>	<b>59</b>	<b>36</b>	<b>-39,0</b>
Pedrógão Grande	1189	988	-16,9	245	249	1,6	550	473	-14,0	20	12	-40,0

Fonte: INE, Censos 2001 e 2011

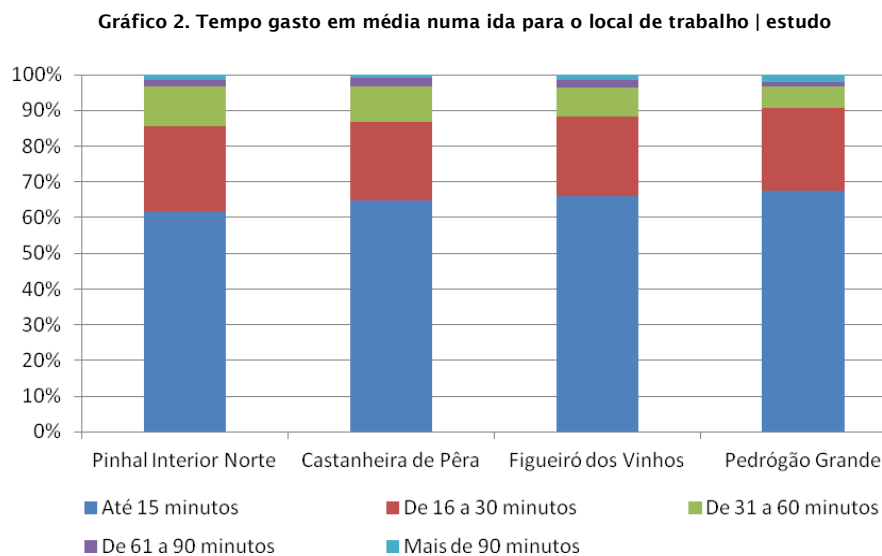


No conjunto dos municípios, tomados como referência, Figueiró dos Vinhos é a par do município de Pedrógão Grande, o concelho que gera maior número de deslocações por motivo de trabalho e/ou estudo para o exterior do seu território concelhio.

Estes dados são importantes na medida em que podem determinar o maior ou menor volume de movimentos pendulares efetuados a partir de Figueiró dos Vinhos e logo os diferentes graus de congestionamento das principais entradas e saídas do município.

### 3.2.2. Tempo Gasto em Média numa ida para o local de trabalho / estudo

Relativamente ao tempo médio gasto pelos residentes do município para efetuar estes percursos, a maioria (66%) não atinge os 15 minutos, facto comum aos municípios limítrofes de Castanheira de Pera e Pedrógão Grande. Podendo-se assim concluir que os locais de trabalho/estudo não são muito distantes dos locais de residência, possibilitando grandemente a introdução de modos de transporte, nomeadamente os mais ecológicos.



Fonte: INE, Censos 2011

Em segundo lugar temos as deslocações que implicam uma viagem de tempo médio de 16 a 30 minutos, em terceiro surgem as deslocações com um tempo médio de 31 a 60 min. Ao nível da sub-região e dos concelhos vizinhos a realidade é a mesma do que ao nível do concelho.



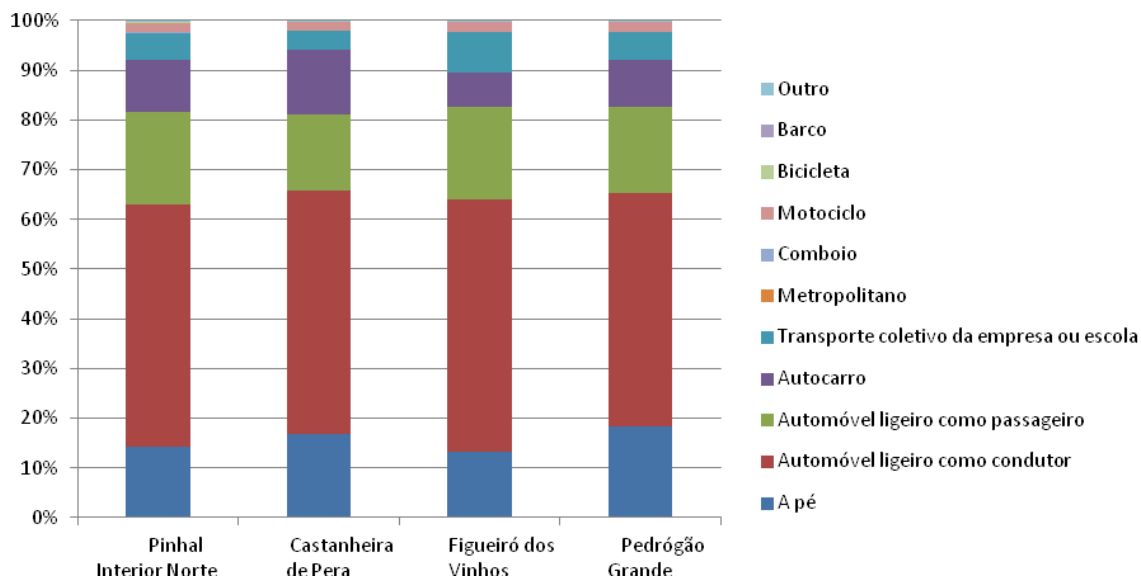
### 3.2.3. Modos de Transporte

Quanto ao principal modo de transporte usado nos trajetos efetuados para os locais de trabalho e estudo, em 2011, Figueiró dos Vinhos segue a mesma tendência da sub-região do Pinhal Interior Norte em que se insere, isto é, apresenta como modo de transporte mais usado pela população o automóvel como condutor (50,7%).

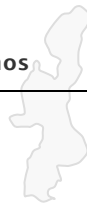
O segundo modo de transporte com maior representatividade no Concelho diz respeito à deslocação de automóvel mas como passageiro (18,7%), seguido da deslocação a pé (13,3%), sendo que os restantes modos encontram-se repartidos pelo transporte coletivo da empresa/escola (8,3%), Autocarro (6,8%), e motociclo | Bicicleta (2%).

Comparativamente com os concelhos vizinhos o município de Figueiró dos Vinhos apresenta uma maior dependência do automóvel nas suas deslocações, do que em Castanheira de Pera e Pedrogão. Por outro lado estes possuem uma dependência maior do uso do autocarro quando comparado com Figueiró do Vinhos.

Gráfico 3. Modos de Transporte



Fonte: INE, Censos 2011



### 3.2.4. Transportes de Passageiros

Assiste-se nos dias de hoje, nos locais sujeitos a uma baixa e muito baixa densidade, a um progressivo desaparecimento da oferta de transportes públicos rodoviários fora dos principais eixos inter urbanos ou nos locais em que o transporte escolar se encontra a decrescer; são frequentes os casos de carreiras licenciadas que optam apenas pelo período escolar, dado que o número de utentes fora deste período não compensa face as despesas efetuadas nestas operações. A descida da população escolar e o encerramento de escolas aponta para um duplo agravamento da questão: aumento do custo do transporte por aluno e maior retraimento na oferta de carreiras acentuando o isolamento populacional.

Como qualquer Concelho Português de interior, este também não foge à regra, no que respeita aos Transportes Públicos. A localização geográfica, não coincidente com nenhuma Área Metropolitana ou afim, associada ao tipo de povoamento disperso e de relevo sinuoso, faz desta matéria uma questão ainda pouco desenvolvida.

Os serviços de transporte público do Concelho resumem-se a transportes rodoviários, que se podem resumir a três categorias:

- Transportes rodoviários concelhios
- Transportes rodoviários de longa distância
- Transportes escolares

### 3.2.5. Transportes Rodoviários Concelhios

A oferta de transportes públicos de passageiros em modo rodoviário e à escala regional, assenta em carreiras de carácter interurbano operadas por empresas de transportes rodoviários. A situação das empresas de transporte público interurbano de passageiros é relativamente pouco desafogada com o sucessivo encerramento de carreiras rurais fora dos principais eixos de ligação interurbana. Muitas carreiras subsistem associada ao transporte de alunos, cuja situação se revela deficitária fora do período escolar, potenciando-se soluções mais associadas ao transporte individual.

Genericamente, o serviço de transportes públicos prestados no Concelho de Figueiró parece limitar-se aos níveis de serviço mínimos. O serviço prestado não abrange de igual forma todo o território, nem responde à variedade de necessidades de deslocação (ver figura seguinte.)



	Dias úteis					Sábados
FIGUEIRÓ DOS VINHOS	-	-	8.30	-	18.00	-
PONTE VALE TÁBUAS	-	7.35	-	-	-	-
PONTÃO	7.10	-	9.05	-	18.35	7.10
AVELAR	7.15	8.00	9.10	9.15	18.40	7.15
CASAIS CABRA	7.30	-	9.26	9.31	18.55	7.31
PENELA	7.40	-	9.35	9.40	19.00	7.40
VILA SECA (X)	8.00	-	9.55	-	-	8.00
MARCO PEREIROS	8.14	-	10.09	-	-	8.24
COIMBRA (TERM. ROD.)	8.30	-	10.25	-	-	8.40
COIMBRA (TERM. ROD.)	-	-	11.15	17.40	-	18.15
MARCO PEREIROS	-	-	11.31	17.56	-	18.31
VILA SECA (X)	-	-	11.45	18.10	-	18.55
PENELA	7.20	9.00	12.05	18.30	-	19.15
CASAIS CABRA	7.28	9.08	12.13	18.39	-	19.23
AVELAR	7.50	9.25	12.35	18.55	-	19.40
PONTÃO	7.55	-	12.40	19.05	-	19.45
PONTE VALE TÁBUAS	-	-	12.47	-	-	-
FIGUEIRÓ DOS VINHOS	8.30	-	13.15	-	-	-

■ Excepto férias escolares

Figura 6. Carreiras normais com passagem por Figueiró dos Vinhos

Fonte: www.transdev.pt, março 2015

### 3.2.6. Transportes Rodoviários de Longa Distância

Relativamente aos transportes de longa distância, estes ajustam-se mais à procura, com tempos de viagem mais adaptados às distâncias exercidas e com mais conforto. Porém, muitos destes transportes ditos 'expressos' não funcionam em interface com os transportes públicos concelhios, sendo mesmo desarticulados em percursos e tempos. Esta nítida segmentação de mercado evidencia a necessidade de uma coordenação, não obstante pelo facto de existir em Figueiró um Terminal de Transportes.



Quadro 6. Transporte de passageiros em autocarro com serviço em Figueiró dos Vinhos

Empresa	Carreira	Percurso	Distância km	Horários	Tarifa euros	Frequência	Transbordo
				09:15		2ª a Sab. Exceto Feriados	
				14:20		6.ªs e 5ªas se Véspera de Feriado	
Rede Expressos	Figueiró - Porto	Figueiró – Coimbra - Porto	177	16:15	17.00	Exceto sab. Dom.	Sim
				19:45		6.ªs e 5ªas se Véspera de Feriado, Dom. e 2ªs se véspera de feriado	
Rede Expressos	Figueiró – Lisboa	Figueiró, Pontão Cabaços, Tomar, Torres Novas, Lisboa	199	8:25 e 16:55	13.80	2ª a Sab. Exceto Feriados Dom. e 2ªs se véspera de feriado	Não
Rede Expressos	Figueiró - Lisboa	Figueiró, Pontão Cabaços, Tomar, Torres Novas, Santarém, Lisboa	199	13:55	13.80	6.ªs e 5ªas se Véspera de Feriado	Não
Rede Expressos	Figueiró - Lisboa	Figueiró, Avelar, Ansião, Pombal, Leiria, Caldas da Rainha, Marinha Grande, Lisboa Ou Figueiró, Avelar, Ansião, Pombal, Leiria, Caldas da Rainha, Batalha, Rio Maior, Alcoentre, Lisboa	199	9:15	13.80	2ª a Sab. Exceto Feriados Ou 2.ª a 6.ª	Não
Rede Expressos	Figueiró - Lisboa	Figueiró, Coimbra, Lisboa Ou Figueiró, Coimbra, Leiria, Lisboa	199	14:10 16:10 16:50 19:40	13.80	6.ªs e 5ªas se Véspera de Feriado 2.ª a 6.ª 2.ª a 6.ª 6ªs e Dom	Sim
Rede Expressos	Figueiró Coimbra	Figueiró - Coimbra	63	9:15 14:10 16:10 19:40	9.00	2ª a Sab. Exceto Feriados 6.ªs e 5ªas se Véspera de Feriado 2ª a Dom. 6ªs e Dom	Não



				9:15		2ª a Sab. Exceto Feriados	Não
				14:10		6.ªs e 5ªs se	Sim
Rede Expressos	Figueiró - Leiria	Figueiró, Coimbra, Leiria	77	16:10	12.80	Véspera de Feriado	Sim
				19.40		2ª a Dom.	Sim
						6ªs e Dom	Sim
Rede Expressos	Figueiró Pedrógão	Figueiró – Pedrógão Grande	33	21:45	8.00	6.ªs e 5ªs se Véspera de Feriado	Não

Fonte: Rede Expressos, [www.rede-expressos.pt](http://www.rede-expressos.pt), março de 2015

## 3.2.7. Transportes Escolares e Rede Social

### 3.2.7.1. Transportes Escolares

A oferta de serviço de transporte destina-se a todos os alunos do ensino básico e secundário, entre o local de residência e o local dos estabelecimentos de ensino que frequentam, oficial ou particular e cooperativo com contrato de associação e paralelismo pedagógico, que residam a mais de 3 km ou 4 km dos estabelecimentos de ensino.

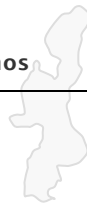
Ao município é concedido a gestão dos circuitos de transporte escolar e garante da sua realização, pois, à mesma são transferidas as competências no âmbito da organização, financiamento e funcionamento do controle dos transportes escolares (Decreto-Lei nº 299/84 de 5 de setembro).

Na preparação de cada ano letivo, o Plano de Transportes Escolares é submetido à apreciação da Câmara Municipal, depois de discutido pelo CCTE (Conselho Consultivo dos Transportes Escolares, art.º 9º do D.L. 299/84, de 05/09).

O transporte escolar é gratuito para os alunos sujeitos à escolaridade obrigatória, e relativamente aos alunos do ensino secundário é comparticipado, nos termos a definir em simultâneo pelos Ministérios da Administração Interna e Educação (Decreto-Lei nº 299/84 de 5 de setembro)

Os transportes escolares são realizados por vários modos de transporte, tendo em conta a satisfação da rede de equipamentos escolares distribuídos pelo Concelho. Essa cobertura é realizada por um esquema tripartido de transporte de alunos: veículos privados da Câmara Municipal, veículos de aluguer, fretados exclusivamente para o transporte escolar e carreiras públicas de transporte.

Os estudos preconizados pela Carta Educativa de Figueiró dos Vinhos apresentam um sistema bem articulado, embora apenas 44% dos alunos do concelho faz uso da oferta de transportes escolares. Dos



alunos que fazem uso deste tipo de transporte escolar, 40,2% utilizam os transportes disponibilizados pela Câmara Municipal e 59,5% utilizam como meio de transporte os autocarros da Rodoviária da Beira Litoral. (Transdev) Poucos são os alunos que apontam um tempo de percurso casa e escola superior a 1h00, sendo que este valor não chega a 1%.

Em síntese, é possível afirmar que a acessibilidade no território do município é razoável, estando a rede de transportes predominantemente organizada em função da sede do município e ajustada às necessidades de funcionamento da rede escolar. Importa, neste sentido, referir a importância do acordo alcançado entre a Autarquia e a empresa de transportes público, Rodoviária da Beira Litoral, S.A. (TRANSDEV) que, ao assegurar parte dos transportes de alunos no município, permite que todos os munícipes, em período letivo, possam beneficiar deste tipo de serviços.

### **3.2.7.2. Rede Social**

O diagnóstico da Rede Social de Figueiró dos Vinhos aponta em termos de transportes uma rede de transportes públicos muito insuficiente. Assim sendo, o número de utilizadores vai decaindo, criando baixos índices de utilização, o que cria dificuldades na deslocação sobretudo na deslocação dos mais idosos.

Uma das principais propostas deste diagnóstico aponta para elaboração de protocolos da Câmara com entidades no sentido de estrategicamente se poder desenvolver novas alternativas à população do concelho que se encontra constringida pelas dificuldades de deslocação, ou abrangida por necessidades especiais de locomoção, idosos, pessoas com dificuldades motoras. Pensamos que apostar em tais alternativas contribui em muito para a Coesão Social.

### **3.2.7.3. Transporte Público Individual**

De acordo com o Instituto de Seguros de Portugal, em 2013, foram objeto de seguros 11 veículos Praça (qualquer veículo automóvel ligeiro, de aluguer sem taxímetro), e 2 Táxis no concelho de Figueiró dos Vinhos.

### **3.2.7.4. Transporte Individual Privado**

Os dados relativos ao parque automóvel são da responsabilidade do Instituto de Seguros de Portugal e reportam-se aos anos de 2009 a 2013.

O concelho de Figueiró dos Vinhos, em 2013, apresentava um total de 4 598 veículos, representando apenas cerca de 1% do parque automóvel do distrito de Leiria. Relativamente ao número de ligeiros estes representam 64% do total de veículos segurados do concelho.





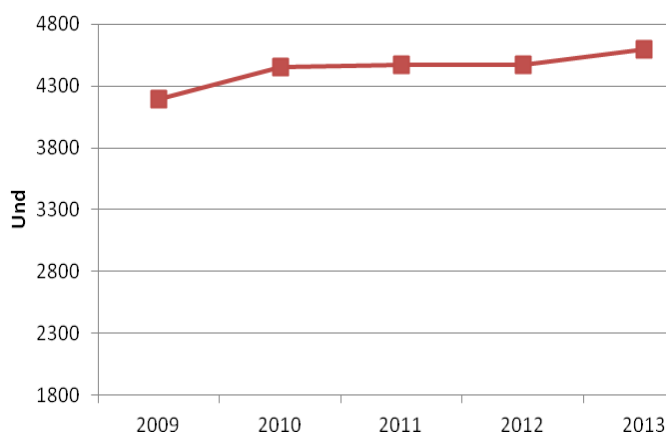
Quadro 7. Parque automóvel seguro, 2013

Unidade Geográfica	Total de veículos	Total de ligeiros	% de ligeiros
Distrito de Leiria	372 778	252 736	68%
Figueiró dos Vinhos	4 598	2 956	64%

Fonte: Instituto de Seguros de Portugal, março 2015

Analisando a evolução a nível do concelho de Figueiró dos Vinhos, pelo gráfico seguinte podemos observar que nos últimos anos tem-se assistido a um aumento parque automóvel.

Gráfico 4. Evolução Parque Automóvel, seguro, concelho 2009-2013



Fonte: Instituto de Seguros de Portugal, março 2015

### **Transporte Público vs Transporte individual**

No quadro seguinte apresenta-se um comparativo de tempos e custos de viagem, entre o transporte individual e o transporte público.

Quadro 8. Quadro comparativo de tempos e custos de viagem a partir de Figueiró, por automóvel e autocarro.

Modo	Porto		Coimbra		Lisboa		Pedrogão Grande	
	h	Eur	h	Eur	h	Eur	h	Eur
Automóvel	2:21	32.19	1:09	10.59	2:34	34.50	0.25	2.61
Autocarro (expresso)	3:15	17.00	1.15	9.00	3.05	13.80	0.40	8.00

1. Cálculos efetuados a partir do Via Michelin, em [www.viamichelin.com](http://www.viamichelin.com)

2. Considerando as viagens com menor duração a partir da informação da Rede Expressos em [www.rede-expressos.pt](http://www.rede-expressos.pt).

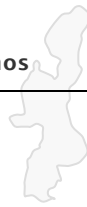


Com se pode observar no quadro anterior, a perda de competitividade nos tempos de viagem é contrabalançada nas tarifas praticadas que se mostram mais económicas no autocarro em viagens mais longas.

Embora as viagens em transporte individual se tornem mais dispendiosas em termos de custo, elas apresentam uma vantagem nos tempos de viagem dificilmente batíveis pelos transportes públicos. Tal facto pode ser ainda aliado à grande capacidade de permeabilidade do transporte individual, conseguindo chegar praticamente a todos os pontos, sem restrições de horários, e apesar de ser mais dispendioso, é mais apetecível nas opções e no conforto.

A população residente em zonas de baixa densidade fora das áreas de influência dos locais de paragem dos transportes, não vem alternativas, no âmbito de transportes, sobretudo a um nível urbano, em que se faça a inter relação e contribua para a inter modalidade entre os diversos serviços de transportes.

Como se disse no início desta parte, a fraca cobertura e os baixos níveis de serviço agravam assim a mobilidade do tecido social mais desfavorecido, e daqueles que são dependentes dos meios de transporte público, sobretudo as crianças e jovens, idosos, e mulheres.



## 4. CONCLUSÃO

A definição concreta de uma estrutura tem forte influência nas interações espaciais, e constitui um elemento preponderante na estruturação do território, assumindo-se antes de tudo como um elemento fundamental de organização do espaço, estabelecendo o seu ‘ esqueleto ’.

Ora, no âmbito da elaboração ( no caso a revisão ) de um Plano Diretor Municipal esse facto não pode obviamente ser omitido. Para além da simples definição de uma proposta de rede viária municipal ‘ per si ’, interessa sobretudo a definição de uma rede viária que seja capaz de responder aos desafios que se vão colocando em termos de circulação, bem como à sua fundamental articulação com o desenvolvimento urbano que se programa para o Concelho.

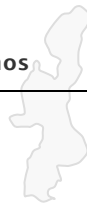
Incontestavelmente aliado à rede viária o entendimento das necessidades e fragilidades em matéria de transportes e mobilidade no panorama do concelho constituem, como já foi referido, ainda mais desafios, e julga-se que quanto maior forem as possibilidades de se oferecer, a todos os níveis, em todos os locais, para todas as idades e para todas as condições, alternativas competitivas ao transporte individual, mais se contribuirá para uma região qualificada.

Atualmente as estratégias que são sugeridas na prossecução de níveis de sustentabilidade do sistema em termos de mobilidade e dos transportes, contam com os conceitos associados:

- Diversificação de oferta de modos de transporte
- Redução do espaço automóvel nos centros das cidades e nas urbanizações periféricas
- Introdução de veículos movidos a energias alternativas
- Gestão de procura de transportes
- Informação especializada em matéria de serviços de transportes, suas características, facilidades, preços, sistemas de pagamentos e bilhética.

O aumento da mobilidade das pessoas, reforçando a coesão das estruturas urbanas e suburbanas, promovendo o relacionamento interurbano segundo estratégias assumidas de coesão, e ainda viabilizando a oferta de transportes públicos em territórios de baixa densidade, constitui um grande desígnio, por forma a melhorar as condições de competitividade dos indivíduos e das atividades, ou seja, dos centros urbanos e dos aglomerados, quer isoladamente quer como rede de serviços, sem inviabilizar a sobrevivência de espaços que se encontram à marginalizados relativamente aos principais eixos de comunicação.

Outros desígnios são o da diminuição da dependência do transporte individual (por razões ambientais, energéticas e de qualificação urbana), o incremento de todos os modos de transporte para as diferentes escalas territoriais (no âmbito da constituição de oferta diversificada mas integrada em termos de conceção de redes, interfaces, tarifários e bilhética), e a atuação sobre a procura de transportes alternativos (para maximizar a utilização da oferta pública disponibilizada e condicionar comportamentos indesejáveis).



De um modo mais concreto, na área do concelho de Figueiró dos Vinhos assume-se como um fator primordial potenciar a formação de soluções alternativas nas zonas de baixa utilização de transportes. Tal prioridade encontra dois grandes desafios: a formação de autoridades regionais / intermunicipais de transportes, com efetivos poderes de coordenação e concertação de redes e operadores, e a criação de soluções alternativas (serviços a pedido) em zonas de baixa utilização.

Para a sua concretização importa dotar as autarquias de meios capazes de financiamento das componentes de serviço público, definindo-se eventualmente formas de contratação e de subvenção de alguns serviços, em complemento com o apoio à criação de agrupamentos de empresas (ou a sua fusão), tendo em vista a exploração de transportes alternativos, abrangendo pequenas empresas, taxistas, associações locais, concelhos vizinhos, etc.