




plano diretor municipal 06.
pedrógão grande Rede Viária, Mobilidade e Transportes



junho 2015
câmara municipal de pedrógão grande
lugar do plano, gestão do território e cultura



Índice

A.	Introdução	3
B.	Rede Viária	5
B.1.	Enquadramento	5
B.2.	Caracterização da Rede Viária	7
B.3.	Evolução da Rede Viária	9
B.4.	Rede Viária	10
B.4.1.	Rede Complementar	10
B.4.2.	Estradas Regionais	11
B.4.3.	Estradas Nacionais Desclassificada Sob Jurisdição da EP	12
B.5.	Rede Viária Municipal	12
B.5.1.	Estradas Municipais	12
B.5.2.	Caminhos Municipais	14
B.6.	Hierarquia viária	15
B.6.1.	Vias Coletoras	16
B.7.	Perfis Tipo Propostos	20
B.8.	Pontos de Conflito	21
B.8.1.	Sinistralidade	21
C.	24
	Mobilidade e Transportes	24
C.1.	Introdução	24
C.2.	Padrões de Mobilidade	26
C.2.1.	Proporção de população residente que trabalha ou estuda noutro município	26
C.2.2.	Tempo Gasto em Média numa ida para o local de trabalho / estudo	27
	Fonte: As cidades em Números, 2001	27
C.2.3.	Modos de Transporte	28
	Fonte: As cidades em Números, 2001	29
C.2.4.	Transportes de Passageiros	30
C.2.5.	Transportes Rodoviários Concelhios	30
C.2.6.	Transportes Rodoviários de Longa Distância	31
C.2.7.	Transportes Escolares e Rede Social	32
C.2.8.	Transporte Público vs Transporte individual	32
D.	34
	Orientações	34



A.

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-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 dos transportes, que se desenvolverá este trabalho, evidentemente, à escala do Concelho de Pedrógão Grande, 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 encontrar.

Assim, esta análise incidirá essencialmente, sobre a caracterização da rede viária e apenas fará uma breve apresentação dos transportes existentes. A caracterização da rede viária 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;



- 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;
- Proposta de Perfis Tipo;
- Avaliação dos Pontos de Conflito e Índices de Sinistralidade, situação dos pontos negros do Concelho;

Em Termos de Mobilidade e Transportes:

- 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 Pedrógão Grande.
- A oferta existente no Concelho de Pedrógão Grande em matéria de Transportes Públicos existentes e novas formas de mobilidade, bem como orientações para a melhoria da mobilidade concelhia.



B. Rede Viária

B.1. Enquadramento

A rede viária do Concelho de Pedrógão Grande 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 Pedrógão, 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 uma relativa densidade de vias de comunicação municipais, um conjunto de estradas nacionais que fazem o seu perfeito enquadramento às diferentes escalas territoriais.

O mapa representado seguidamente na figura seguinte 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, e Castelo Branco. A Figura 2. permite visualizar o enquadramento do concelho de Pedrógão a uma outra escala, tornando-se evidente a sua ligação com Castelo Branco, como já referido, e à orla litoral desta região do centro de Portugal.

Nessa análise, é importante sublinhar, a notória localização fronteiriça da sede do Concelho, relativamente no espaço “distrito”. No entanto, apesar dessa sua excentricidade relativamente ao principal eixo do Distrito, Pedrógão Grande está numa proximidade muito reduzida de importantes ligações principais, colocando-o a poucos minutos das principais estradas nacionais e, conseqüentemente, com a sede do distrito. Por outro lado, essa localização confere-lhe algumas potencialidades, em particular a relacionadas com a curta distância à Cidade de Coimbra e a todo o litoral, de resto, o que lhe reduz essa inicial excentricidade, permitindo comunicar com o norte e o sul de Portugal de uma forma rápida e bastante acessível.

A análise mais localizada da rede viária do concelho de Pedrógão Grande permite constatar uma cobertura viária suficiente, embora de certa forma deficiente em termos de características de conservação das mesmas.

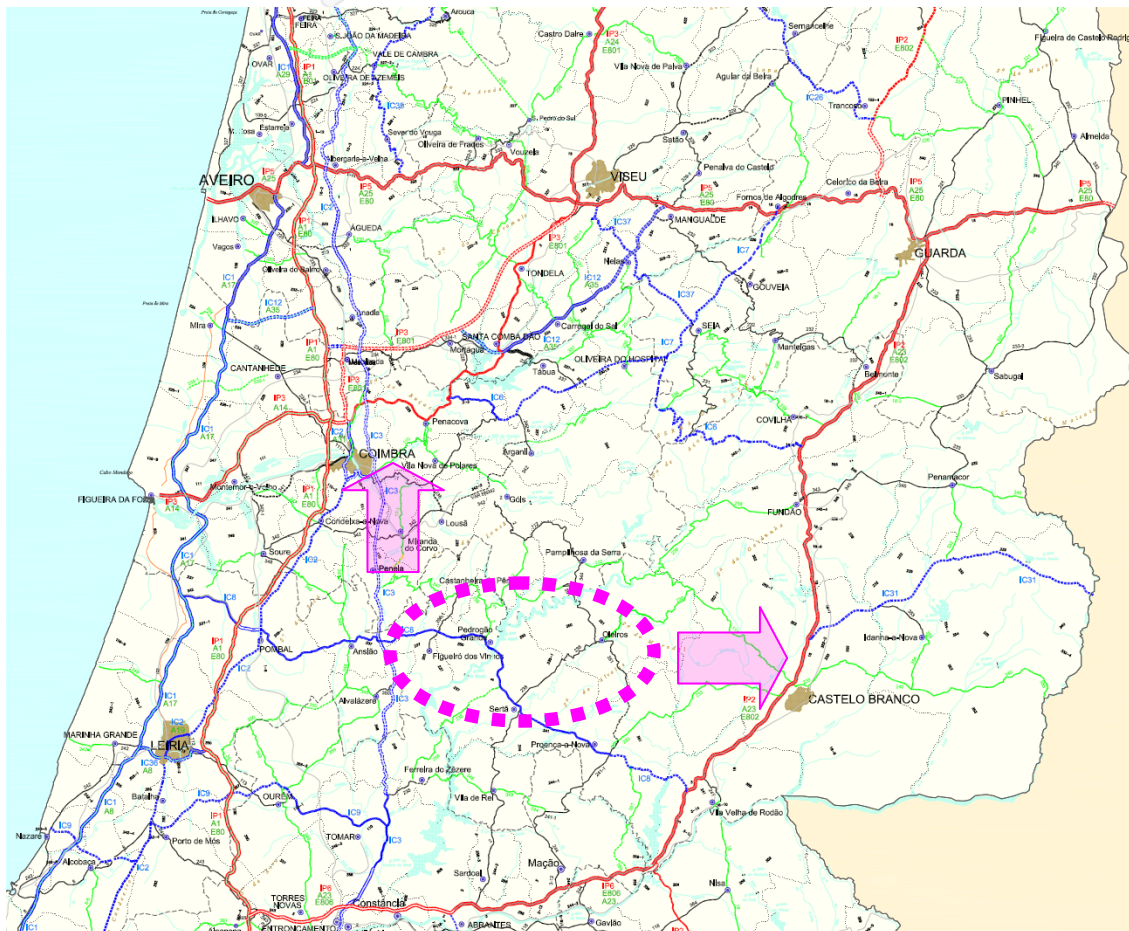


Figura 1. Rede Viária Nacional da Região Centro.

Fonte : www.iestradas.pt -[maio 2004]

O concelho é atravessado no sentido Oeste-Este pelo IC 8, o que permite a ligação entre a Figueira da Foz e Castelo Branco, por continuidade do IP 2. Também se pode considerar a reduzida distância ao IC 3 que, embora fora do Concelho, permitirá o fácil acesso tanto para o Norte como para o Sul e a interligação com os outros grandes eixos viários das redes nacionais fundamental e complementar.

No que diz respeito à ligação com os concelhos limítrofes, ligações essas extremamente importantes no desenvolvimento local de Pedrógão Grande, pelas afinidades e ligações de complementaridade que, ao longo da história foi tecendo, a situação é bastante razoável embora ainda suscetível de melhoria. Se a ligação a Figueiró dos Vinhos, Ansião e Sertã é bastante acessível pelo IC 8, já o mesmo não se sucede com a ligação a Castanheira de Pera e Pampilhosa da Serra.

De qualquer forma, Pedrógão Grande, não obstante ter reduzido número de itinerários principais confluentes ao seu território, está rodeado por esses eixos principais a poucos minutos do seu centro, a referir a A1 e o IP 2, a partir dos IC 8 e IC 3.

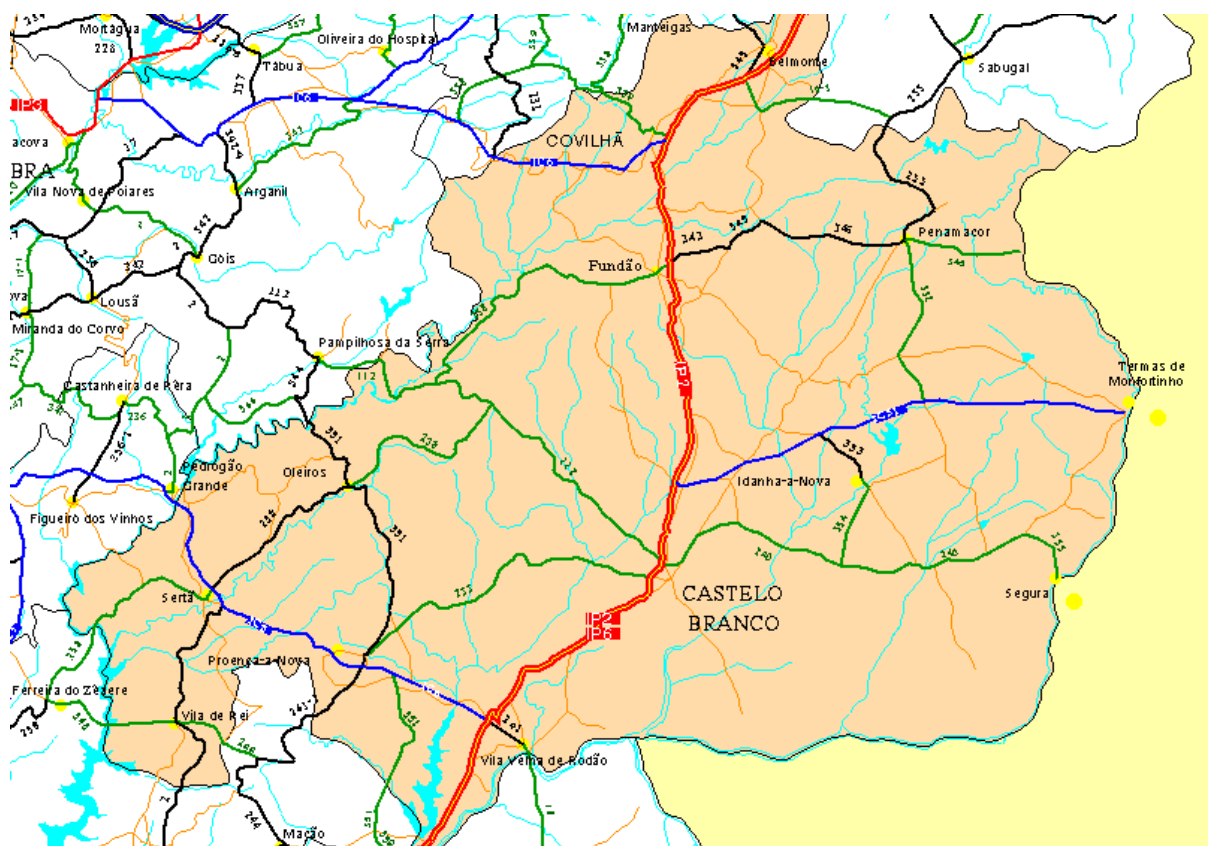


Figura 2. Rede Viária Nacional do Distrito de Castelo Branco.

Fonte : www.iestradas.pt -[maio 2004]

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.

Em suma, e do ponto de vista das acessibilidades, pode-se concluir que Pedrógão Grande está bem servido, o que o coloca ao mesmo nível de qualquer cidade média do centro do país.

B.2. Caracterização da Rede Viária

A Rede Viária é caracterizada por Estradas Nacionais (EN), Estradas Municipais (EM) e Caminhos Municipais (CM), como a seguir apresentamos. A figura seguinte mostra a densidade viária de Pedrógão Grande e de toda a área envolvente evidenciando os Itinerários Principais.

Saliente-se a proximidade do IC 3 e do 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, à sede de Distrito, a Cidade de Castelo Branco. O esquema que se segue mostra os principais eixos viários de ligação a Pedrógão Grande.



Figura 3. Rede Viária Nacional. Enquadramento dos Itinerários Principais.

Fonte : Mapas Turinta, Série Bolsomap, 6ª Edição.

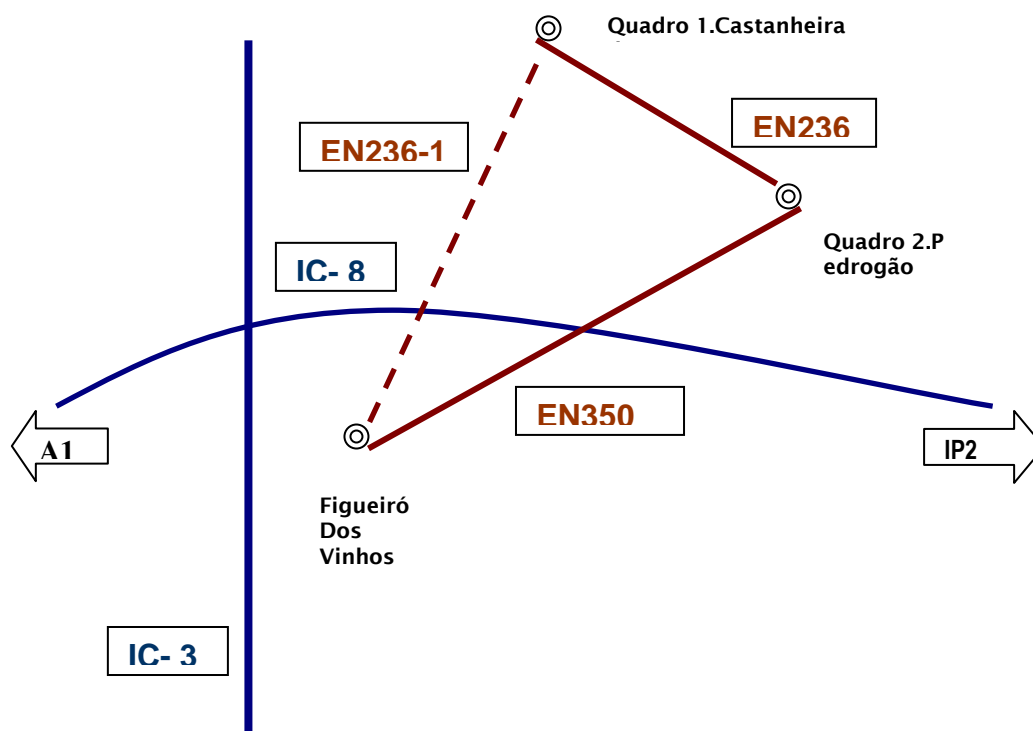


Figura 4. Esquema dos principais eixos de ligação a Pedrógão Grande.



B.3. Evolução da Rede Viária

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.

No âmbito do PRN ' 45, as vias nacionais presentes no território concelhio de Pedrógão eram as Estradas Nacionais EN 350 e EN 236-1 e a EN 236.

No ano de 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 até 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.

Ora, a implementação do PRN ' 85 veio introduzir alterações significativas na rede viária de muitos concelhos. No Concelho de Pedrógão essas alterações traduziram-se na integração na rede nacional complementar do IC 8. 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.

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

PRN	Rede Viária Complementar			Rede Viária Municipal
	It. Complementares	Estradas Nacionais	Estradas Regionais	Estradas Municipais
45	-	EN 2 EN 236 EN 236-1 EN 350	-	-
85	IC 8	EN 236-1	-	Ex-EN 2
2000	IC 8	EN 236-1	ER 2 ER 236	Ex-EN 2

A novidade pauta-se pela consideração de uma Rede Nacional de Autoestradas, transversal às restantes classificações, e das Estradas Regionais, um novo nível no âmbito das Outras Estradas da Rede Nacional Complementar.



No que concerne ao Concelho de Pedrógão Grande, esta nova versão do PRN vem de novo introduzir alterações na classificação na rede viária respeitante a este território. Esta atualização vem reclassificar as estradas nacionais EN 2, EN 236 em estradas regionais.

Quadro 2. Comunicações Rodoviárias Nacionais na área territorial do Concelho de Pedrógão Grande.

Vias	Percurso
IC 8	Pombal - Figueiró dos Vinhos - Pedrógão Grande
EN 236-1	Castanheira de Pera - Troviscal - Figueiró dos Vinhos
ER 2	Portela do Vento (entroncamento da EN 112) - Pedrógão IC 8
ER 236	Castanheira - Ouzenda (entroncamento ER 2)

B.4. Rede Viária

A rede rodoviária nacional complementar assegura a ligação entre a rede nacional fundamental e os centros urbanos de influência concelhia ou supraconcelhia, mas infradistrital. Esta rede é formada pelos itinerários complementares (IC) e pelas estradas nacionais (EN).

Enquanto se mantiverem sob a responsabilidade da administração central, as estradas regionais (ER) estão subordinadas ao enquadramento normativo das estradas da rede rodoviária nacional.

B.4.1. Rede Complementar

Atualmente no território concelhio de Pedrógão Grande verifica-se a presença das seguintes vias pertencentes à rede viária nacional complementar:

B.4.1.1. Itinerários Complementares

Este tipo de vias estabelecem as ligações de maior interesse regional.

- **Itinerário Complementar 8 (IC 8)**

Este eixo viário, de extrema importância a nível regional, atravessa o Concelho de Pedrógão Grande no sentido Oeste/Este estabelecendo ligação entre Pombal e Castelo Branco.

B.4.1.2. Estradas Nacionais

Por norma, definem-se Estradas Nacionais como as principais vias que atravessam um concelho e que o ligam aos concelhos vizinhos. Estas vias condicionam toda a restante rede viária, pelas ligações e atravessamentos que permitem, assumindo assim, um impacto significativo nas acessibilidades, entre as



sedes dos principais concelhos limítrofes. Estes eixos nacionais são também extremamente importantes nas ligações com as sedes das freguesias.

Atualmente o território concelhio possui apenas uma estrada nacional - EN 236-1, que faz a ligação Castanheira de Pera – Pedrógão, e é aqui que se faz o acesso ao IC 8.

- **Estrada Nacional 236-1 (EN 236-1)**

Esta via assume uma ligação importante, em particular entre a sede do concelho de Castanheira de Pera e Figueiró dos Vinhos, passando pelo Troviscal. 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. 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.

B.4.2. Estradas Regionais

As Estradas Regionais (ER) asseguram as comunicações públicas rodoviárias com interesse supramunicipal e complementares à rede rodoviária nacional. Este tipo de vias deve assegurar uma ou várias das seguintes funções: desenvolvimento e serventia de zonas fronteiriças, costeiras ou outras de interesse turístico; ligação entre agrupamentos de concelhos constituindo unidades territoriais; continuidade de estradas regionais nas mesmas condições de circulação e segurança.

- **Estrada Regional 2 (ER 2)**

Esta é uma via que assume grande importância ao estabelecer a ligação entre os concelhos vizinhos de Góis e Sertã, passando pelo centro Pedrógão Grande.

- **Estrada Regional 236 (ER 236)**

Constitui, a partir do entroncamento com a ER 2, a mais importante saída da parte norte para o concelho vizinho de Castanheira de Pera, em particular à sede deste Concelho. 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 este Município e o de Castanheira de Pera.



B.4.3. Estradas Nacionais Desclassificada Sob Jurisdição da EP

Trata-se de vias ou troços que se encontram desclassificados pelo PRN 2000 mas que no entanto ainda se encontram sob jurisdição da EP. Neste domínio encontram-se a seguinte:

- **Estrada Nacional 350 Desclassificada (EN 350 Desclassificada)**

É o eixo viário que permite a ligação mais importante entre Pedrógão Grande e Figueiró dos Vinhos, tornando-se um eixo vital nas acessibilidades do Município com o exterior e em particular com as freguesias sul do concelho pela importante função na distribuição do tráfego local. Este eixo viário também assume um importante carácter regional, uma vez que faz o acesso a Leiria – Sede do Distrito.

B.4.4. Rede Viária Municipal

As estradas não incluídas no plano rodoviário nacional integram a rede municipal.

B.4.4.1. Estradas Municipais

As Estradas Municipais constituem uma extensa rede de estradas asfaltadas e são vias predominantemente de carácter radial, tendo em conta a geografia específica das sedes dos concelhos vizinhos e a topografia do terreno. As principais estradas municipais são as EM 512, EM 513, EM 515, EM 516, EM 521 e a ex-EN 2.

**Quadro 3. Comunicações Rodoviárias Municipais na área territorial do Concelho de Pedrógão Grande.**

Vias	Percurso
EM 512	ER 2 (Venda da Gaita) – Escalos do Meio – Vermelho – Moita – EN 236-1
EM 513	EN 236-1 – Várzeas – Vila Facaia – Ex-EN 350 (Lameira)
EM 514	Pedrógão Grande – Cotovia
EM 515	Ex-EN 350 (proximidades de Soalheira) – Graça – Atalaia – EN 237
EM 516	ER 2 (Pedrógão Grande) – Troviscais – Mosteiro
EM 521	ER 347 (Campelo) – Vilas de Pedro – EN 236-1
ex-EN 2	Barragem - Entroncamento ER 2
Variante Vila Facaia	EN 236-1 – Adegas – IC8

▪ **Estrada Municipal 512 (EM 512)**

Via de ligação transversal entre o Centro/Norte de Pedrógão Grande e o Sul de Castanheira de Pera, entre as vias ER 2 e EN 236-1.

▪ **Estrada Municipal 513 (EM 513)**

Esta via representa um importante papel na hierarquia da rede viária municipal na acessibilidade à freguesia de Vila Facaia, através das ligações à EN 236-1 e à estrada municipal, Ex-EN 350.

▪ **Estrada Municipal 514 (EM 514)**

Via com troço relativamente curto que faz a ligação entre a Vila de Pedrógão Grande e o alto da Cotovia.

▪ **Estrada Municipal 515 (EM 515)**

Esta estrada constitui um elemento importante na rede viária municipal na acessibilidade à freguesia da Graça, estabelecendo a ligação entre a estrada municipal – EN 350 desclassificada – a freguesia e o concelho vizinho da Sertã.

▪ **Estrada Municipal 516 (EM 516)**

Via de acesso do nó do IC8 de Adegas ao nó de acesso da EN 236-1 de Alagoa.

▪ **Estrada Municipal 521 - (EM 521)**

Via que serve sobretudo o a área Norte do Concelho de Figueiró dos Vinhos, mas que atravessa o território de Pedrógão Grande, na área Oeste, fazendo a ligação à EN 236-1.

▪ **EX - Estrada Nacional 2 (EX-EN 2)**

Troço da Estrada Nacional 2 desclassificada, que atravessa o aglomerado urbano da Vila de Pedrógão Grande, e que assume assim a sua característica intrínseca de via urbana.



▪ **Variante a Vila Facaia**

É uma variante que faz a ligação do nó IC8, de Adegas a Vila Facaia. Tem início na saída da localidade de Adegas, passando do lado Nascente de Vila Facaia, entre as localidades de Casal D'Além e do Casal do Porto, até atingir o CM 1158 e alcançar a EN236-1 no Alto da Alagoa.

B.4.4.2. Caminhos Municipais

Os principais Caminhos Municipais do concelho de Pedrógão Grande são CM 1139, CM 1157-1, CM 1158, CM 1160, CM 1161, CM 1161-1, CM 1162, CM 1163, CM 1164, CM 1165, CM 1166, CM 1167, CM 1167-1, CM 1168, CM 1169, CM 1169-1, CM 1170, CM 1172, CM 1173, CM 1175, CM 1176, CM 1176-1, CM 1177, CM 1181 e CM 1438. A referir a importância do CM 1173 e CM 1170 na ligação com a freguesia de Graça e com o acesso à EM 515 e a EM 1176 em relação às povoações de Romão, Agria e Sobreiro, uma vez que é a única via de acesso à EM 350 e a Pedrógão Grande.

B.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 Pedrógão Grande.

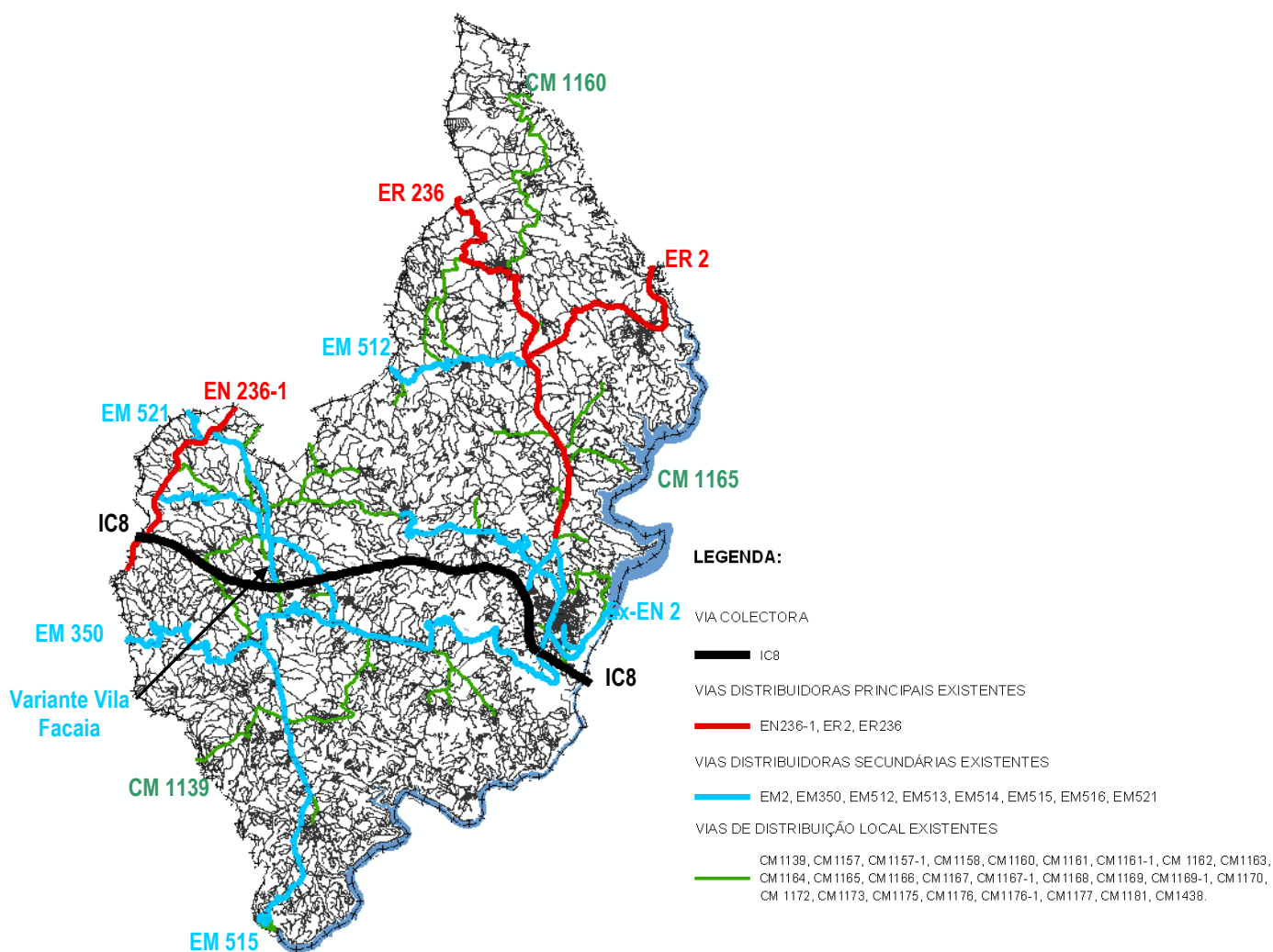


Figura 5. Hierarquia Viária.



O conjunto de vias que constituem a rede viária que serve o município de Pedrógão Grande distribui-se hierarquicamente, segundo o nível de serviço que conferem, da seguinte forma:

B.5.1. Vias Coletoras

As **Vias Coletoras** (a preto) 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 atravessa o Concelho no sentido Oeste/Este. Este Itinerário Complementar desempenha um papel preponderante a nível regional, uma vez que estabelece uma importante ligação entre o litoral e o interior do país, sublinhando-se o facto de ser o principal eixo de acessibilidade entre Coimbra e Castelo Branco.

As **Vias Distribuidoras Principais** (a vermelho) 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, que assume uma ligação importante, em particular por ser o elo de ligação ao IC8 e também à sede do concelho de Castanheira de Pera e Figueiró Dos Vinhos

Das duas estradas que compõem a Rede Regional (ER2 e ER 236), é importante salientar a ER2 que passa pelo centro de Pedrogão Grande e estabelecesse uma importante ligação com os Concelhos vizinhos de Góis e Sertã.

As **Vias Distribuidoras Secundárias**, (a azul) de um modo geral ao nível do seu perfil transversal, principalmente nos aglomerados urbanos e troços com uma maior ocupação marginal apresentam algumas deficiências no que se refere ao perfil transversal pois em muitas destas situações não existem passeios.



São vias distribuidoras secundárias a, ex-EN 2, a variante de Vila Facaia, EM 350, EM 512, EM 513, EM 514, EM 515, EM 516, EM 521, nível regional a EM 350 tem uma elevada importância, uma vez que estabelece a ligação a Leiria.

As **Vias Distribuidoras Locais Existentes**, a (Verde), surgem como vias que estabelecem a ligação à rede secundária e principal e que proporcionam a ocupação marginal. Além disso caracterizam-se sobretudo por estabelecer as ligações complementares entre freguesias e os lugares do Concelho.

São vias de distribuição local CM 1139, CM 1157-1, CM 1158, CM 1160, CM 1161, CM 1161-1, CM 1162, CM 1163, CM 1164, CM 1165, CM 1166, CM 1167, CM 1167-1, CM 1168, CM 1169, CM 1169-1, CM 1170, CM 1172, CM 1173, CM 1175, CM 1176, CM 1176-1, CM 1177, CM 1181 e CM 1438.



Quadro 4. Rede Viária no Concelho de Pedrógão Grande.

Classificação		N.	Aglomerados Servidos	Percurso no Concelho		Comp. km
Atual	Anterior			Início	Fim	
IC	*	8	Pedrógão Grande	Limite do Concelho	Limite do Concelho	11,8
EM	EN	2	Barragem do Cabril, Pedrógão Grande	Barragem Cabril	Pedrógão Grande	13,1
ER	EN	2	Pedrógão Grande, Vale do barco, Valongo, Tojeira, Venda da Gaita, Louriceira	Pedrógão Grande	Ponte de Mega	
ER	EN	236	Venda da Gaita, Derreada Fundeira, Derreada Cimeira	Venda da Gaita (EN 2)	Limite do Concelho	5,7
EN	EN	236-1	Salvador, Barraca da Boavista, Alagoa	Limite do Concelho	Limite do Concelho	7,0
EN desc.	EN	350	Pedrógão Grande, Lameiras, Mó Grande, Casalinho, Mó Pequena, Maneira Cimeira, Outão, Pinheiro Bordalo, Soalheira, Vale das Zebras	Pedrógão Grande (EN 2)	Limite do Concelho	16,0
EM	EM	512	Coelhal, Escalos do Meio, Venda da Gaita	Limite do Concelho	EN 2	3,8
EM	EM	513	Barraca da Boavista, Várzeas, Vila Facaia, Casal de Além, Casal da Pevide, Casal do Cume, Pinheiro do Bolim, Lameira Cimeira	EN 236-1	EN 350	6,3
EM	EM	514	Pedrógão Grande, Pero Lobo, Cotovia	Pedrógão Grande	Cotovia	0,8
EM	EM	515	Pinheiro Bordalo, Altardo, Cepos, Ladeira, Casal da Graça, Graça, Casal da Francisca, Cabeço do Penedo, Atalaia Fundeira	EN 350	Limite do Concelho (EN 237)	8,0
EM	EM	516	Pedrógão Grande, Troviscais Fundeiros, Mosteiro	EN 2	Mosteiro (CM 1167)	6,0
EM	EM	517	Vila Facaia, Adega	EN236-1	Adega (junto IC8)	4,0
EM	EM	521	-	EN 236-1	Limite do Concelho	1,2
CM	CM	1139	Ladeira, Chã, Covais, Cabeço dos Covais, Vale Neto	Graça	Limite do Concelho	3,0
CM	CM	1157-1	Salaborda Nova, Casinhas	Limite do Concelho	EM 1167-1	0,6
CM	CM	1158	Vila Facaia	EN 236-1	EM 513	2,0
CM	CM	1160	Derreada Cimeira, Horta Cimeira	EN 236	Limite do Concelho	9,0
CM	CM	1161	Picha	EN 236	Picha	1,5
CM	CM	1161-1	Pesos Cimeiros, Ouzenda	EN 2	EN 2	3,5
CM	CM	1162	Escalos Cimeiros, Regadas Fundeiras	EM 512	Limite do Concelho	3,5
CM	CM	1163	Escalos do Meio, Regadas Cimeiras	EN 236	Derreada Fundeira	0,5
CM	CM	1164	Escalos Fundeiros	EN 2	Escalos Fundeiros	1,0
CM	CM	1165	Tojeira, Pesos Fundeiros	EN 2	Limite do Concelho	2,0
CM	CM	1166	Valongo	EN 2	Valongo	0,8
CM	CM	1167	Vila Facaia, Casal de Além, Vale da Nogueira, Campelos, Mosteiro	EM 513	EM 516	3,6
CM	CM	1167-1	Salaborda Nova, Salaborda Velha	Limite do Concelho	CM 1167	2,0
CM	CM	1168	Pobrais	EN 236-1	EM 513	1,7
CM	CM	1169	Figueira, Areeiro, Pinheiro Bordalo	EN 236-1	EN 350	4,3

Classificação		N.	Aglomerados Servidos	Percurso no Concelho		Comp. km
Atual	Anterior			Início	Fim	
CM	CM	1157	-	CM 1158	Castanheira de Pera	0,9
CM	CM	1169-1	Vila Facaia, Nodeirinho, Figueira	CM 1169	EM 513	1,3
CM	CM	1170	Vila Facaia, Pé da Lomba, Adega, Cumedá, Ramalho	EM 513	EN 350	2,0
CM	CM	1172	Marinha, Casal da Marinha, Lapa	Graça	Marinha	1,0
CM	CM	1173	Casal da Francisca, Atalaia Cimeira, Fadas Boas	EM 515	Atalaia Fundeira	1,0
CM	CM	1175	Senhora dos Milagres	EM 514	Senhora dos Milagres	0,8
CM	CM	1176	Mó Grande, Terras, Sobreiro	EN 350	Mingacho	2,9
CM	CM	1176-1	Terra das Almas, Romão, Agria	CM 1176	Agria	1,8
CM	CM	1177	Mó Pequena, Marroquil, Carreira	Marinha	Mó Pequena	2,8
CM	CM	1181	Vale do Barco	EN 2	Vale do Barco	0,8
CM	CM	1438	Troviscais Fundeiros, Troviscais Cimeiros	EM 516	Troviscais Cimeiros	4,2
	PG	1		CM 1160	Limite do Concelho	1,0
	PG	2		CM 1160	Limite do Concelho	0,4
	PG	3		CM 1160	Castelo	0,8
	PG	4		CM 1160	Conhal	1,7
	PG	5		CM 1162	EN 236	0,9
	PG	6		EN 236	Casal do Neto	0,9
	PG	7		EM 512	CM 1162	1,6
	PG	8		CM 1161-1	Louriceira	2,0
	PG	9		EM 512	Coelhal	0,5
	PG	10		EM 516	CM 1438	2,2
	PG	11		EM 513	CM 1167	1,8
	PG	12		EN 350	EN 236-1	1,5
	PG	13		EN 350	CM 1169	1,3
	PG	14		EN 2	EN 2	2,3
	PG	15		EM 515	Limite do Concelho	1,3
	PG	16		EN 350	CM 1139	1,4
	PG	17		Carvalheira Pequena	CM 1172	2,0
	PG	18		CM 177	CM 1176-1	2,0
	PG	20		CM 1176-1	CM 1176	0,7

IC Itinerário Complementar. | EN Estrada Nacional. | ER Estrada Regional. | EM Estrada Municipal. | Caminho Municipal.
PG Vias inventariadas no âmbito do PDM'95 e que não se encontram classificadas.

FONTE: Câmara Municipal de Pedrógão Grande, agosto de 2010.

B.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 Pedrogão Grande, território urbano e o espaço rural.

Quadro 5. Quadro de perfis transversais tipo (mínimos) segundo a hierarquia viária definida.

	Espaço Urbano (Pedrogão Grande – Área Urbana Imediata e Alargada)	Espaço Urbano (Aglomerados Secundários)	Espaço Rural
Vias Coletoras	Perfis definidos pela EP (Estradas de Portugal) ou pela EP e Câmara Municipal de Pedrogão Grande.		
Vias Distribuidoras Principais			
Vias Distribuidoras Secundária	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)		
Vias Distribuidoras Locais	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)		
Caminhos de Servidão e Acessos Locais	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.

B.7. Pontos de Conflito

B.7.1. Sinistralidade

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.

Quadro 6. Acidentes com vítimas entre 2007 a 2012

Acidentes com Vítimas 2007 a 2012										
Ano	Unidade Geográfica	Acidentes com vítimas	Total de vítimas	Vítimas mortais	%	Feridos Graves	%	Feridos Leves	%	Índice Gravidade
2007	Distrito de Leiria	2414	3240	77		196		2967		3,2
	Figueiró dos Vinhos	27	25	1	1,3	2	1	22	0,7	4,3
	Castanheira de Pera	10	15	0	0	0	0	15	0,5	0
	Pedrógão Grande	27	35	0	0	4	2	31	1	0
	Distrito de Leiria	2287	3060	57		189		2814		2,5
2008	Figueiró dos Vinhos	25	30	0	0	2	1,1	28	1	0
	Castanheira de Pera	5	11	0	0	2	1,1	9	0,3	0
	Pedrógão Grande	18	29	0	0	4	2,1	25	0,9	0
	Distrito de Leiria	2296	3014	60		208		2746		2,6
	Figueiró dos Vinhos	25	29	0	0	0	0	29	1,1	0
2009	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
	Distrito de Leiria	2264	2953	52		195		2706		2,3
	Figueiró dos Vinhos	30	47	3	5,8	7	3,6	37	1,4	10
	Castanheira de Pera	3	3	0	0	0	0	3	0	0
2010	Pedrógão Grande	24	30	1	1,9	6	3,1	23	0,8	4,2
	Distrito de Leiria	1191	2489	53		138		2298		2,8
	2011									



	Figueiró dos Vinhos	25	28	1	1,9	1	0,7	26	1,1	4
	Castanheira de Pera	7	7	0		0		7	0,3	0
	Pedrógão Grande	13	19	0		1	0,7	18	0,8	0
	Distrito de Leiria	1775	2376	38		157		2181		2,1
	Figueiró dos Vinhos	16	20	1	2,6	1	0,6	18	0,8	6,3
	Castanheira de Pera	8	11	0	0,0	0	0,0	11	0,5	0
2012	Pedrógão Grande	14	17	1	2,6	4	2,5	12	0,6	7,1

Fonte: ANSR, Relatórios Anuais, 2007 - 2012

Através da análise ao quadro 7.1 podemos identificar que, o número de acidentes com vítimas no município, depois de uma redução entre o ano de 2007 e o ano de 2008 (de 9 acidentes) aumentou para 30 acidentes em 2009, tendo vindo a decrescer para atingir o valor mais baixo em 2011. Para o Distrito de Leiria, no qual se insere o Concelho de Pedrógão Grande, a tendência do ano de 2007 para o ano de 2008 foi positiva, assistindo-se a uma redução significativa no número de acidentes com vítimas, no entanto entre o ano de 2008 e o ano de 2009 houve um ligeiro aumento no número de acidentes. Nos anos seguintes o número de acidentes diminuiu.

Apesar do aumento significativo no número de acidentes entre o ano de 2008 e 2009 o município de Pedrógão Grande apresenta um índice de gravidade de 0. Isto significa que apesar de existirem mais acidentes o número de vítimas mortais foi zero. Infelizmente em 2010 e 2012 o índice de gravidade foi de 4,2 e 7,1, respetivamente em consequência de uma vítima mortal em cada um dos anos.

De acordo com os dados recolhido pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) as vias mais problemáticas, no sentido de maior número de feridos graves são o IC8, EN350, EN2 e a EM 515. As restantes vias onde aconteceram acidentes com ocorrência de feridos graves são o CM 1176, CM1167, EM516, EM1162 e numa Estrada Municipal (quadro 7.2). A maioria dos acidentes referidos anteriormente são essencialmente de despiste simples e colisões. O IC8 é a via mais problemática onde ocorreu uma vítima mortal entre 2007 e 2012, o maior número de acidentes e o maior número de feridos graves. Também há a lamentar um morto na R. S. Sebastião.



Quadro 7. Localização de acidentes com mortos ou feridos graves

Via	Km	Natureza Acidente	N.º Mortos	N.º Feridos Graves
CM 1167	0,01	Despiste c/ col. c/ veíc. Imóvil./obst.	0	1
CM 1176		Despiste c/colisão	0	1
EM 516		Despiste simples	0	1
		Despiste simples	0	1
EM		Colisão Frontal	0	1
	312,7	Despiste simples	0	1
		Despiste simples	0	1
EN 2	314,7	Despiste simples	0	1
		Despiste c/colisão	0	1
EM 515		Atropelamento	0	1
	84,2	Colisão trás.	0	2
	85,2	Colisão Frontal	0	1
	85,8	Colisão tras. c/ outro veí. Mov.	0	1
	91,6	Disp. c/ transp. disp. ret. lateral	0	1
IC8	92,35	Colisão Frontal	1	1
	74,95	Despiste c/ capotamento	0	1
	0,01	Colisão Frontal	0	1
EN350	74,4	Despiste com colisão com veículo imobil.	0	1
-		Despiste com capotamento	0	1
EM1162		Despiste com capotamento	0	1
Rua São Sebastião		Colisão com veículo ou obstáculo na faixa...	1	0

Fonte: ANSR, Relatórios Anuais, 2007 - 2012



C. Mobilidade e Transportes

C.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.

É 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 Pedrogão Grande 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 de Pedrogão Grande, e pese embora sua a 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 Pedrogão Grande enquanto território – charneira.

Um território – charneira que se afirma sobretudo no reforço das inter-relações com os centros urbanos vizinhos de Castanheira de Pera, Figueiró do Vinhos, com os quais tem afinidades naturais, mas também com Góis e Sertã.

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.



C.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 Pedrógão Grande. 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 noutro Município, os principais meios de transporte utilizados nas deslocações por motivos de trabalho e estudo e o tempo médio gasto nessas deslocações.

C.2.1. Proporção de população residente que trabalha ou estuda noutro município

Quadro 8. População residente empregada ou estudante segundo o local de trabalho ou estudo, 1991-2001

Unidade Geográfica	Na freguesia onde reside			Noutra freguesia do município			Noutro município			No estrangeiro		
	1991	2001	var. %	1991	2001	var. %	1991	2001	var. %	1991	2001	var. %
Pinhal Interior Norte	42537	37460	-11,9	13216	17493	32,4	11090	19617	76,9	-	807	-
Castanheira de Pera	1982	1233	-37,8	33	69	109,1	154	408	164,9	-	8	-
Figueiró dos Vinhos	2606	2349	-9,9	482	523	8,5	629	956	52	-	59	-
Pedrógão Grande	1476	1189	-19,4	142	245	72,5	252	550	118,3	-	20	-

Fonte: INE, Recenseamentos Gerais da População e Habitação. Dados comparativos 1991 - 2001

Ao observar a proporção de população residente que trabalha ou estuda noutro município, verificamos que Pedrógão Grande, de acordo com o apresentado no quadro 7,3, apresenta, em 2001, 27% da sua população a trabalhar ou a estudar noutro município, sendo ainda de constatar que este fenómeno registou um aumento de 118,3% na década 1991-2001, correspondendo a um valor que pode ser marcante na análise das recentes dinâmicas demográficas do Concelho.

No conjunto dos municípios, tomados como referência em 2001, Pedrógão Grande é a par do município de Figueiró dos Vinhos, o concelho que gera maior número de deslocações por motivo de trabalho e/ou estudo para o exterior do seu território concelhio, visto Castanheira de Pera apresentar uma percentagem de população a estudar ou trabalhar fora do município na ordem dos 11%.

Os últimos dados referentes a 2011 permitem constatar que ocorreu um decréscimo generalizado em todas as variáveis em estudo. De fato a população residente em Pedrógão Grande que se desloca por motivos profissionais ou de estudo diminuiu para todas as deslocações: dentro da freguesia onde reside, para outra freguesia do município, para outro município e para o estrangeiro. Estes dados são sintomáticos duma quebra demográfica assinalável da população empregada e estudante.



Ainda assim assistiu-se a um ligeiro aumento, em termos do peso relativo, da população concelhia que se desloca para fora do concelho trabalhar ou estudar.

Quadro 9. População residente empregada ou estudante segundo o local de trabalho ou estudo, 2001-2011

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 Norte	37460	20890	-44,2	17493	12228	-30,1	19617	14786	-24,6	807	833	3,2
Castanheira de Pera	1233	743	-39,7	69	25	-63,8	408	203	-50,2	8	29	262,5
Figueiró dos Vinhos	2349	1117	-52,4	523	231	-55,8	956	667	-30,2	59	35	-40,7
Pedrógão Grande	1189	692	-41,8	245	155	-36,7	550	344	-37,5	20	10	-50,0

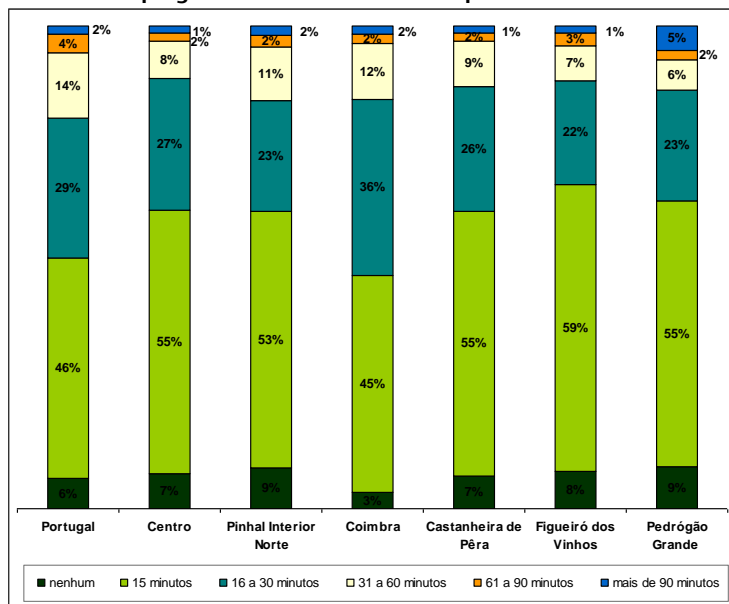
Fonte: INE, Censos 2001, 2011

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

C.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 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.

Gráfico 1. Tempo gasto em média numa ida para o local de trabalho | estudo

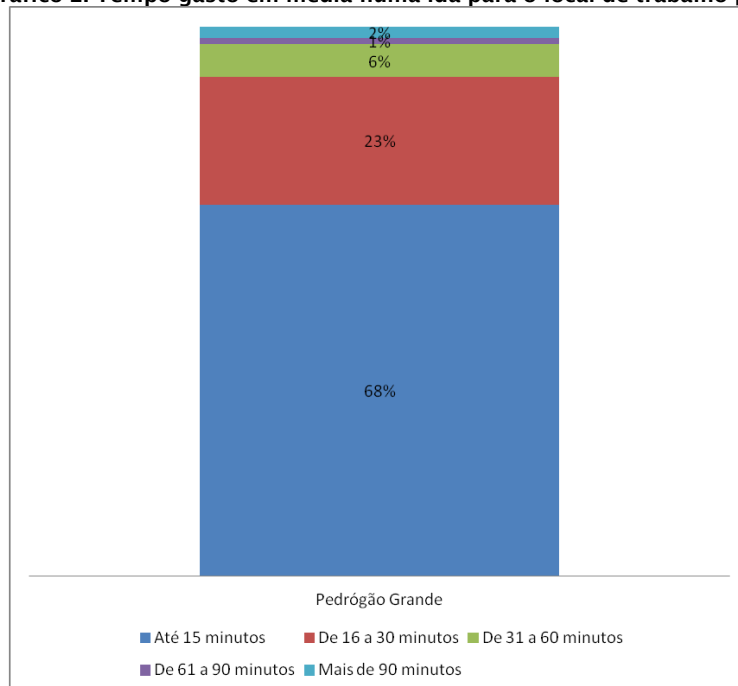


Fonte: As cidades em Números, 2001



Os dados de 2011 revelam que o tempo médio gasto nas deslocações para o local de trabalho ou estudo do concelho de Pedrógão Grande se manteve semelhante a 2001, com a maioria da população a efetuar deslocações inferiores a 15 minutos (68%). É possível verificar que ocorreu entre 2001 e 2011 uma diminuição das deslocações mais longas em contrapartida com o aumento das deslocações mais curtas.

Gráfico 2. Tempo gasto em média numa ida para o local de trabalho | estudo



Fonte: INE, Censos 2011

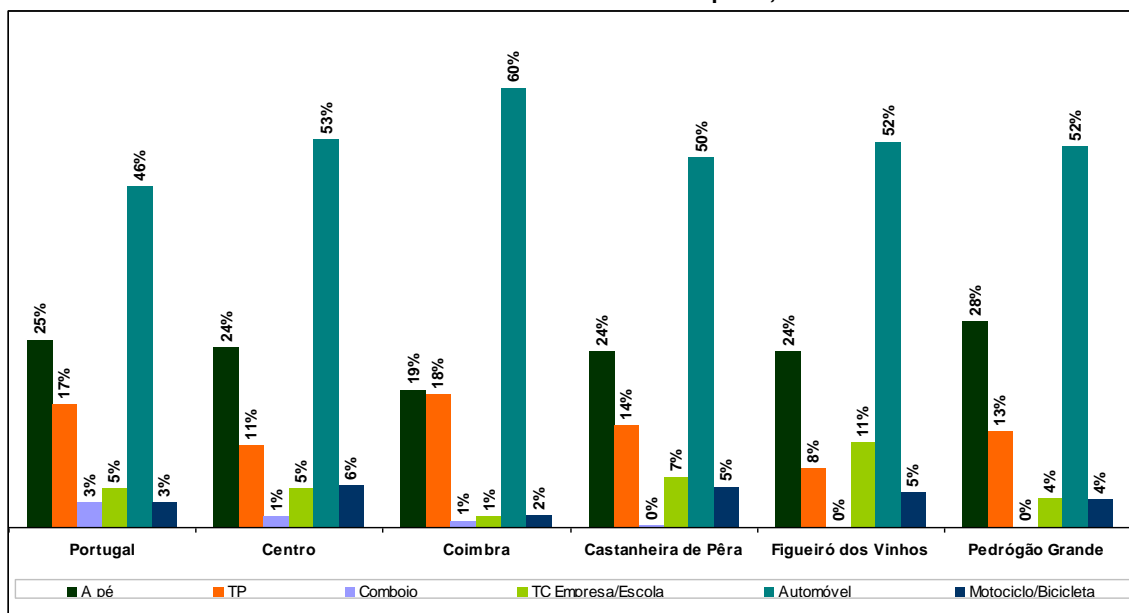
C.2.3. Modos de Transporte

Quanto ao principal modo de transporte usado nos trajetos efetuados para os locais de trabalho e estudo, Pedrógão Grande segue a mesma disposição do País e Região em que se insere, isto é, apresenta como modo de transporte mais usado pela população o automóvel, com 52%.

O segundo modo de transporte com maior representatividade no Concelho diz respeito à deslocação a pé (com 28%), sendo que os restantes modos encontram-se repartidos pelo transporte público (13%), transporte coletivo da empresa/escola (4%) e motociclo | Bicicleta (4%). De referir, que o modo de transporte comboio não registou qualquer valor justificado pelo Concelho não ser provido deste tipo de transporte

Comparativamente com a região Centro o município apresenta uma menor dependência do automóvel, ainda que apenas um ponto percentual mas uma maior utilização do transporte público e coletivo.

Gráfico 3. Modos de Transporte, 2001

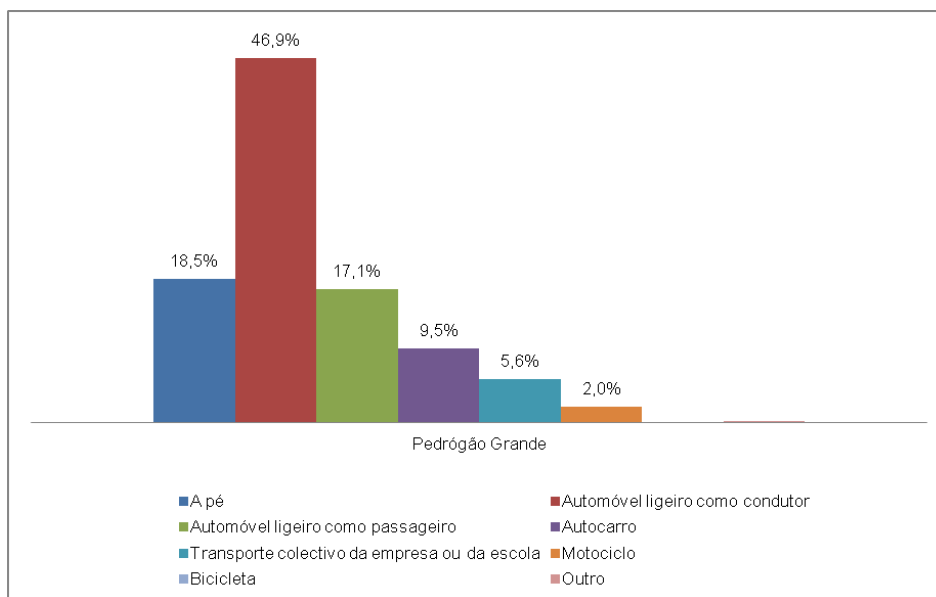


Fonte: As cidades em Números, 2001

O gráfico seguinte revela os dados referentes a 2011 para o concelho de Pedrógão Grande quanto ao principal modo de transporte usado nos trajetos efetuados para os locais de trabalho e estudo. Consta-se que o automóvel continua a ser o veículo mais utilizado com cerca de 47%.

O segundo modo de transporte com maior representatividade no Concelho diz respeito à deslocação a pé (com 18,5%) tendo-se verificado uma diminuição acentuada em relação a 2001, acompanhado de perto das pessoas que se deslocam como passageiros nos automóveis (17,1%). Os dados indicam um aumento do transporte coletivo de passageiros, neste caso, o autocarro.

Gráfico 4. Modos de Transporte, 2011



Fonte: INE, Censos 2011



C.2.4. Transportes de Passageiros

Panorama Genérico

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

C.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 que obtém licenças junto da autoridade nacional de transportes (DGTTF).

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.

Embora com algumas operadoras a prestar serviços a nível concelhio, as suas frequências são muito reduzidas, pelo que a população que os utilize tem de despende de muito tempo para efetuar as suas deslocações.

C.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 Pedrogão um Terminal de Transportes.

Quadro 10. Transporte de passageiros em autocarro com serviço em Pedrogão Grande

Empresa	Carreira	Percurso	Distância km	Horários	Tarifa euros	Frequência	Transbordo
Rede Expressos	Pedrogão G. – Porto	Pedrogão G. – Coimbra – Porto	193	09:00	15:50	2ª a Sab. Exceto Feriados	Sim
				13:55		6.ªs ou 5ªas se Véspera de Feriado	
				15:55		6.ªs ou 5ªas se Véspera de Feriado, Domingos ou 2ªs se véspera de feriado	
				17:55		6.ªs e 5ªas se Véspera de Feriado, Dom. e 2ªs se véspera de feriado	
Rede Expressos	Pedrogão G – Lisboa	Pedrogão G. – Lisboa	202	7:45	12.90	2ª a Sab. Exceto Feriados	Não
				13:15		6.ªs ou 5ªas se Véspera de Feriado	
				16:15		Dom. ou 2ªs se véspera de feriado	
Rede Expressos	Pedrogão G – Lisboa	Pedrogão G. – Coimbra - Lisboa	202	9:00	12.90	2ª a Sab. Exceto Feriados	Sim
				13:55		6.ªs ou 5ªas se Véspera de Feriado	
				15:55		Exceto Sab. e Dom (se 2ª for feriado realiza-se domingo)	
Rede Expressos	Pedrogão G – Lisboa	Pedrogão G. – Sertã – Lisboa	202	14.45	12.90	2ª a 6ª as, Exceto Feriados	Sim
Rede Expressos	Pedrogão G.- Coimbra	Pedrogão G. – Coimbra	79	9:00	9.00	2ª a Sab. Exceto Feriados	Não
				13:55		6.ªs ou 5ªas se Véspera de Feriado	
				15:55		2ª a 6ª as e Domingo	
Rede Expressos	Pedrogão G.- Leiria	Pedrogão G. – Coimbra – Leiria	152	9:00	12.00	2ª a Sab. Exceto Feriados	Sim
				13:55		6.ªs ou 5ªas se Véspera de Feriado	
				15:55		2ª a 6ª as e Domingo	

Fonte: Rede Expressos, www.rede-expressos.pt julho de 2010



C.2.7. Transportes Escolares e Rede Social

C.2.7.1. Transportes Escolares

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.

Neste sentido, os alunos do 2º e 3º CEB são quem mais usufrui do transporte, com 173 alunos (39,4% dum total total de 439 alunos servidos por transportes). Quase todo o universo populacional do pré-escolar e do 1º ciclo do ensino básico, excetuando o JI da Santa Casa e a EB1 de Pedrógão Grande, têm uma necessidade premente deste serviço.

Relativamente à EB2,3 a rede de transportes Trandev, que serve o concelho de Pedrógão Grande, altera propositadamente os horários para coincidir com a entrada e saída dos alunos da escola. Relativamente à Escola Tecnológica e Profissional da Zona de Pinhal, esta dispõe de transporte próprio, assegurando deste modo, as viagens dos seus alunos. As restantes escolas de Pedrógão Grande têm o seu transporte assegurado pela CMPG, enquanto as escolas da Graça e de Vila Facaia, têm o seu transporte assegurado pelas respetivas juntas de Freguesia.

Os estudos preconizados pela Carta Educativa de Pedrógão Grande referem que 51,8%, dos alunos do concelho faz uso da oferta de transportes escolares sendo que na sua maioria se deslocam na freguesia de Pedrógão Grande e esperam no ponto de paragem até 15 minutos

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.

C.2.8. Transporte Público vs Transporte individual

Ao nos determos relativamente aos dados respeitantes ao transporte por autocarro (carreiras regulares) pode-se concluir que existe alguma oferta. A oferta diz respeito a 6 carreiras expresso regulares.

Quadro 7.1. Quadro comparativo de tempos e custos de viagem a partir de Pedrogão Grande, por automóvel e autocarro

Modo	Lisboa		Porto		Coimbra		Leiria	
	h	€	h	€	h	€	h	€
Automóvel ¹	2:26	24,39	2:15	24,24	1:10	7,62	1:19	10,81
Autocarro ²	3:45	12,90	3:30	15,50	1:15	9,00	3:05	12,00

1. Cálculos efetuados a partir do ViaMichelin, em www.viamichelin.com, para a viagem menos demorada, considerando custo de 1,30 €/l para combustível, consumo de 7l/100km, e as taxas de portagens quando aplicável, em vigor em fevereiro de 2008.

2. Considerando as viagens com menor duração a partir da informação da Rede Expressos em www.rede-expressos.pt.

Com se pode observar no quadro 7.6., 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.



D. Orientações

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 Pedrogão Grande 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