

VOL V • ACESSIBILIDADES, MOBILIDADE E TRANSPORTES

REVISÃO DO PLANO DIRETOR MUNICIPAL DE OURÉM
ESTUDOS DE CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO
MUNICÍPIO DE OURÉM • DEZEMBRO DE 2011



EQUIPA TÉCNICA:

- **COORDENAÇÃO GERAL:**
JOSÉ MANUEL ALHO
- **COORDENAÇÃO TÉCNICA:**
EUGÉNIA LOPES
- **ELABORAÇÃO:**
JOSÉ MANUEL LOPES
- **COLABORAÇÃO:**
TIAGO MARQUES

Índice

Índice de Figuras	5
Índice de Quadros	6
Índice de Gráficos	7
Siglas e Acrónimos	9
1 Introdução	11
2 Enquadramento	13
2.1 Enquadramento Setorial	13
2.2 Enquadramento Face às Políticas Europeias	14
2.2.1 Livro Branco dos Transportes	15
2.2.2 Livro Verde: Para uma Nova Cultura de Mobilidade	16
2.2.3 Programa de Ação Europeu: Reduzir para Metade as Vítimas da Estrada ...	17
2.2.4 Plano de Ação: Transportes de Mercadorias e Logística	18
2.2.5 Plano de Ação para a Mobilidade Urbana	18
2.2.6 Um Futuro Sustentável para os Transportes	19
2.2.7 Rede Transeuropeia de Transportes	19
2.3 Enquadramento Face às Políticas Nacionais	20
2.3.1 Plano Rodoviário Nacional 2000	21
2.3.2 Plano Estratégico de Transportes 2008-2020	23
2.3.3 Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária	25
2.3.4 Outros Planos e Programas	25
2.4 Enquadramento Face aos Instrumentos de Gestão Territorial em Vigor	28
2.4.1 Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território	29
2.4.2 Plano Regional de Ordenamento do Território do Oeste e Vale do Tejo	30
2.5 Estudo da Rede de Transporte a Pedido para o Médio Tejo	33
3 Mobilidade da População	35
3.1 População Residente	35
3.2 Movimentos Pendulares	39
3.2.1 Principais Movimentos Identificados	39
3.2.2 Modos de Transporte Utilizados nos Movimentos Pendulares	41
3.2.3 Duração Média dos Movimentos Pendulares	42
3.3 Outros Indicadores	44
3.4 A Questão Particular da Cidade de Fátima	47
3.5 Plano de Mobilidade da Cidade de Ourém	50
3.6 Matriz SWOT – Enquadramento Setorial e Mobilidade da População	52

4	Acessibilidades	53
4.1	Acessibilidades Rodoviárias	53
4.1.1	Rede Viária – Acessibilidades Externas	54
4.1.2	Rede Viária – Acessibilidades Internas	59
4.1.3	Densidade da Rede	65
4.1.4	Rede Rodoviária – Caracterização Física das Estradas Municipais	66
4.1.5	Estacionamentos nas Cidades de Ourém e Fátima	74
4.1.6	Acessibilidades Ferroviárias	75
4.1.7	Percursos Pedestres e Cicláveis	76
4.1.8	Acessibilidades Locais	79
4.2	Matriz SWOT – Acessibilidades	81
5	Transporte Coletivo	83
5.1	Transporte Coletivo Rodoviário	83
5.1.1	Estudo de Mobilidade e Transportes em Fátima	90
5.1.2	Táxis	90
5.2	Transporte Coletivo Ferroviário	92
5.3	Matriz SWOT – Transporte Coletivo	94
6	Fluxos de Tráfego	95
7	Contributos para a Revisão	97
8	Conclusões e Notas Finais	99
9	Bibliografia	101
	Anexo 1 – Objetivos da Política Sectorial do XIX Governo (até junho de 2011)	105
	Anexo 2 – Horários e Paragens de Comboios no Município	107
	Anexo 3 – Hierarquia Atual da Rede Rodoviária	109

Índice de Figuras

Figura 1: Eixo Prioritário n.º 3 da Rede Transeuropeia de Transportes	20
Figura 2: Níveis de serviço segundo o <i>Highway Capacity Manual</i>	22
Figura 3: Enquadramento do Município de Ourém no PRN – 2000	23
Figura 4: Corredores Previstos na Estratégia Nacional para o Setor Ferroviário	26
Figura 5: Distribuição das Plataformas Logísticas por Tipologia	27
Figura 6: Sistema Urbano e Acessibilidades em Portugal	30
Figura 7: Modelo Territorial Previsto no PROT-OVT	31
Figura 8: Distribuição da População Residente no Município de Ourém por Freguesia	37
Figura 9: Movimentos Pendulares em Estudo ou Trabalho da População Residente em 2001 (n.º de indivíduos)	40
Figura 10: Duração dos Movimentos Pendulares da População Residente Empregada ou Estudante (2001)	44
Figura 11: Traçado da A1 junto ao Concelho de Ourém e Respetivos Acessos	56
Figura 12: Traçado da Rede Nacional Complementar no Concelho de Ourém	57
Figura 13: Traçado do IC 9 no Município de Ourém	58
Figura 14: Tempos de Viagem entre a Cidade de Ourém e as Sedes de Freguesia do Município	61
Figura 15: Traçado da Rede de Estradas Municipais	62
Figura 16: Traçado da Rede de Caminhos Municipais	63
Figura 17: Estado de Conservação das Estradas Municipais.....	74
Figura 18: Rede Ferroviária no Concelho de Ourém	76
Figura 19: Percurso Pedestre Bairro/Casal Farto	77
Figura 20: Oferta de Transporte Coletivo (linhas existentes)	85
Figura 21: Densidade de Táxis Licenciados por Freguesia	92

Índice de Quadros

Quadro 1: Diretrizes do PROT-OVT a ter em conta no Planeamento Municipal.....	33
Quadro 2: Proporção de Indivíduos por Faixa Etária e População Total, por Freguesia	38
Quadro 3: Distribuição da População Residente em 2001 por Principal Meio de Vida	39
Quadro 4: Deslocações Pendulares por Freguesia em 2001	41
Quadro 5: Meio de Transporte Utilizado nos Movimentos Pendulares.....	42
Quadro 6: Duração Média dos Movimentos Pendulares da População Residente Empregada ou Estudante (2001)	43
Quadro 7: Veículos Novos Vendidos por 1000 Habitantes (2007).....	46
Quadro 8: Acidentes de Viação por Tipo de Via, Vítimas Mortais e Densidade de Acidentes por Extensão do Território (NUT III - Médio Tejo em 2009)	46
Quadro 9: Matriz das Ligações Principais com Origem em Ourém (cidade)	54
Quadro 10: Nós Existentes na Autoestrada n.º 1 e sua Localização na Rede	55
Quadro 11: Rede Nacional Complementar que Serve o Concelho de Ourém	57
Quadro 12: Matriz das Ligações Entre a Cidade de Ourém e as Sedes de Freguesia	60
Quadro 13: Rede de Estradas Municipais	62
Quadro 14: Rede de Caminhos Municipais	64
Quadro 15: Densidade da Rede Rodoviária por Freguesia (km/km ²)	66
Quadro 16: Caracterização Física das EM	69
Quadro 17: Caracterização Física das EM (continuação)	70
Quadro 18: Caracterização Física das EM (continuação)	71
Quadro 19: Oferta de Transporte Coletivo em Ourém (horários praticados)	86

Índice de Gráficos

Gráfico 1: População Residente no Concelho de Ourém por Ano e Faixas etárias.....	36
Gráfico 2: Proporção de Utilização do Automóvel nas Deslocações (2001)	45
Gráfico 3: Distribuição dos Fluxos Médios Diários de Entradas em Fátima pela A1	48
Gráfico 4: Distribuição dos Fluxos por Hora, Mínimos, Máximos e Médios de Entradas em Fátima pela A1	49
Gráfico 5: Contingente de Táxis Licenciados por Freguesia	91
Gráfico 6: Tráfego Médio Diário Anual Durante os Meses de 2010	95



Siglas e Acrónimos

ANSR	Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária
APA	Agência Portuguesa do Ambiente
CCDR	Comissão de Coordenação e Desenvolvimento
CNC	Centro Nacional de Cultura
CCE	Comissão das Comunidades Europeias
CP	Comboios de Portugal
DL	Decreto-Lei
EM	Estrada Municipal
EN	Estrada Nacional
ENSR	Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária
EP	Estradas de Portugal
ER	Estrada Regional
FE-UCP	Faculdade de Engenharia da Universidade Católica Portuguesa
IC	Itinerário Complementar
ICNB	Instituto para a Conservação da Natureza e Biodiversidade
IGT	Instrumentos de Gestão do Território
IMTT	Instituto da Mobilidade e Transportes Terrestres
INAC	Instituto Nacional de Aviação Civil
INE	Instituto Nacional de Estatística
INIR	Instituto Nacional de Infraestruturas Rodoviárias
IP	Itinerário Principal
MOPTC	Ministério da Administração Interna
MOPTC	Ministério das Obras Públicas Transportes e Comunicações
NUT	Nomenclatura de Unidade Territorial para fins estatísticos
PDM	Plano Diretor Municipal
PET	Plano Estratégico dos Transportes
PIB	Produto Interno Bruto
PMOT	Plano Municipal de Ordenamento do Território
PNPOT	Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território
PNPR	Plano Nacional de Prevenção Rodoviária
PRN	Plano Rodoviário Nacional
PROT-OVT	Plano Regional de Ordenamento do Território do Oeste e Vale do Tejo
PU	Plano de Urbanização
PUF	Plano de Urbanização de Fátima
RT	Rodoviária do Tejo
SWOT	<i>Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats</i>
TC	Transporte Coletivo
TI	Transporte Individual
TMD	Tráfego Médio Diário
UE	União Europeia
Vd.	Vide



1 Introdução

A mobilidade de bens e pessoas é uma componente fundamental da vida em sociedade, tema que é por isso aqui abordado, simultaneamente com o estudo das acessibilidades e transportes.

Considerando a globalização crescente, inicia-se este estudo por um enquadramento com as políticas europeias, concentrando-nos depois nas políticas nacionais e regionais. Como cerne da questão é apresentada uma caracterização e diagnóstico das acessibilidades, mobilidade e transportes do Concelho.

Por fim realiza-se uma análise de *Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats* (SWOT) dos temas abordados, bem como alguns contributos para a revisão do Plano Diretor Municipal (PDM).

2 Enquadramento

O território do município de Ourém encontra-se integrado no território da Europa, de Portugal, e a nível regional do Oeste e Vale do Tejo, sendo por isso importante um conhecimento das políticas europeias, nacionais e regionais no que respeita às acessibilidades, mobilidade e transportes.

2.1 Enquadramento Setorial

A política setorial dos transportes, mobilidade e acessibilidades tem vindo a sofrer evoluções constantes, fruto de preocupações ambientais crescentes e de novos paradigmas económicos, cuja orientação é a de racionalizar o setor, dotá-lo de mais eficiência, competitividade e performances ecológicas.

Nesse âmbito o Governo assume, nas grandes opções do plano e no seu programa de governo, que a base da sua política de transportes é a **mobilidade sustentável**, em prol da competitividade da **economia** e das empresas portuguesas.

O objetivo desta política é assegurar a melhoria da mobilidade de pessoas e mercadorias, dinamizando o funcionamento da economia e aumentando a eficiência energética pela redução dos impactes ambientais.

Trata-se de um programa reformador que enuncia maioritariamente medidas de racionalização económica, evidentes para os diferentes modos (vd. Anexo 1).

Sumariamente, essas medidas pretendem resolver os défices operacionais crónicos existentes e as dívidas financeiras crescentes e insustentáveis, quer do transporte ferroviário, quer do transporte rodoviário público.

A dinamização da economia sustenta-se no melhoramento das infraestruturas aeroportuárias e portuárias, bem como do transporte ferroviário de mercadorias, em particular nas ligações aos portos e centros de produção, sempre orientados para o comércio externo. Nesse âmbito, é proposto o desenvolvimento estrutural em bitola europeia para os corredores de tráfego internacional.

Os três eixos de atuação definidos são:

- Promover o transporte público e melhorar a eficiência dos operadores, de modo a alcançar os resultados operacionais estruturalmente positivos. Encontrar formas de minorar eventuais aumentos tarifários, sobretudo para com os cidadãos de menor rendimento, através de medidas de discriminação de preços;

- Reestruturar a dívida financeira histórica. O plano assentará na redução da dívida, através da alienação de ativos não essenciais na privatização de empresas participadas;
- Promover uma clarificação do modelo de relacionamento do Estado com os diversos operadores na área dos transportes, explorando sinergias, definindo e contratualizando o serviço público e assegurando transparência e compromisso com melhorias de produtividade.

Relativamente às infraestruturas rodoviárias foram também traçados alguns objetivos, como seja o rever do modelo de gestão e financiamento das Estradas de Portugal, do Plano Rodoviário Nacional (PRN), melhorar a qualidade das infraestruturas existentes, designadamente na eliminação de eventuais estrangulamentos, reforçar o princípio do utilizador pagador e a segurança rodoviária, de modo a que prossiga uma redução de sinistralidade, com especial enfoque nas estradas nacionais (EN).

O programa define ainda outras medidas relevantes para o setor dos transportes, a suspensão do projeto nacional de "Alta Velocidade", a elaboração da nova versão do Plano Estratégico dos Transportes (PET), a revisão, modernização e simplificação do quadro regulador do setor, definindo as prioridades de financiamento, entre outras.

Estas disposições nacionais traduzir-se-ão na composição de vários planos e estratégias nacionais (alguns cujo interesse para o presente estudo setorial justifica a sua inclusão neste documento) e advêm também das preocupações internacionais, em particular das emanadas pela União Europeia, sobre a forma de Directivas, Regulamentos ou Recomendações.

2.2 Enquadramento Face às Políticas Europeias

Dos diversos documentos ressaltam com particular importância para a concepção da estratégia nacional do setor os seguintes documentos:

- **Livro Branco dos Transportes** e sua revisão;
- **Livro Verde: Para uma Nova Cultura de Mobilidade;**
- **Programa de Ação Europeu: Reduzir para Metade as Vítimas da Estrada;**
- **Plano de Ação: Transportes de Mercadorias e Logística;**
- **Um Futuro Sustentável para os Transportes;**
- **Rede Transeuropeia de Transportes.**

2.2.1 Livro Branco dos Transportes

Este documento surgiu como forma de mitigação das dificuldades sentidas pela Comunidade Europeia em pôr em prática uma política de transportes comum, que já tinha sido prevista pelo Tratado de Roma e pelo Tratado de Maastricht, no qual foi introduzido o conceito de rede transeuropeia de transportes.

Embora o primeiro livro branco tenha sido publicado em 1992, no ano de 2001 verificava-se um aumento de tráfego e de mobilidade das pessoas que criou a necessidade da sua readaptação.

A comissão propôs neste livro várias dezenas de medidas de intervenção na tentativa de reequilibrar os modos de transportes pela revitalização do caminho de ferro, pela promoção do transporte marítimo e fluvial e controlo do crescimento desmesurado do transporte aéreo¹.

Os objetivos destas medidas eram os seguintes:

- **Transporte rodoviário:** Reforçar a qualidade do setor rodoviário, promovendo a aplicação da regulamentação existente através do reforço das sanções e dos controlos;
- **Transporte ferroviário:** Revitalizar o caminho de ferro pela criação de um espaço ferroviário integrado, eficiente, competitivo e seguro, assim como implementar uma rede dedicada ao transporte interno de mercadorias;
- **Transporte aéreo:** Controlar o crescimento do transporte aéreo, combater a saturação do espaço aéreo e preservar o nível de segurança, assegurando ao mesmo tempo a proteção do ambiente;
- **Transporte marítimo e fluvial:** Desenvolver as infraestruturas, simplificar o quadro regulamentar pela criação de balcões únicos e integrar redes sociais, a fim de criar verdadeiras autoestradas do mar;
- **Intermodalidade:** Reequilibrar a distribuição entre os diversos modos de transporte, mediante uma política dedicada em prol da intermodalidade, da promoção dos transportes ferroviário, marítimo e fluvial;
- **Suprimir os estrangulamentos e possibilitar a instalação da rede transeuropeia:** Realizar as grandes infraestruturas previstas pelo programa de redes transeuropeias, assim como os grandes projetos;

¹ - Em resposta à estratégia de desenvolvimento sustentável aprovada pelo Conselho Europeu de Gotemburgo, em junho de 2001.

- **Utentes:** Colocar os utentes no centro da política de transportes, isto é, combater a sinistralidade, harmonizar as sanções e favorecer o desenvolvimento de tecnologias seguras e menos poluentes.

2.2.2 Livro Verde: Para uma Nova Cultura de Mobilidade

Em 2007 a Comissão Europeia publicou um documento que elaborou com o recurso a uma consulta pública alargada, cujos contributos verteram na identificação dos principais eixos de uma abordagem estratégica para o setor, propondo uma reflexão conjunta a ser desenvolvida e aprofundada pelos países membros, consubstanciada num esforço comum que permitisse encorajar a procura de soluções inovadoras e ambiciosas, principalmente ao nível dos transportes urbanos, e de forma a que as cidades e vilas se tornem mais fluidas, seguras, menos poluídas e mais acessíveis.

Em Portugal, com base nesse documento foi criada uma plataforma de audiência pública com a recolha de contributos relacionados com 7 temas: vilas e cidades condicionadas, vilas e cidades mais verdes, transportes urbanos mais Inteligentes, transportes urbanos mais acessíveis, transportes urbanos mais seguros, criação de uma nova cultura de mobilidade e recursos financeiros.

Com base nestes contributos o Instituto de Mobilidade e Transportes Terrestres (IMTT) procedeu à compilação de um documento que denominou de **Resposta Portuguesa ao Livro Verde**, com o objetivo de definir estratégias que levem ao **aumento de fluidez nas cidades**, à **redução da poluição**, à consolidação de um sistema de **transportes urbanos inteligentes e mais acessíveis**.

Como resultado desse trabalho é assinalada a necessidade de existir **articulação entre o planeamento e a gestão urbanística e o planeamento e a gestão das acessibilidades, mobilidade e transportes**, bem como entre as **disciplinas de planeamento, ordenamento do território, gestão urbana e desenho urbano**, que devem acautelar de raiz a integração de transportes coletivos economicamente viáveis e de modos suaves.

Para além dessas necessidades é ainda referida a importância de uma mais eficaz **articulação entre modos de transporte**, dentro de um equilíbrio entre a coexistência desses modos e de uma repartição modal justa, devendo-se nesse contexto equacionar medidas de restrição do transporte individual, para promover o transporte coletivo, cabendo às cidades o papel de definir o número de automóveis que aceitam receber. Ainda nesse âmbito, o IMTT reforçou a necessidade de aplicação do princípio da consignação das receitas de mais-valias urbanísticas e das receitas de restrição automóvel, a canalizar para as políticas de favorecimento e qualificação do transporte coletivo.

2.2.3 Programa de Ação Europeu: Reduzir para Metade as Vítimas da Estrada

Este programa de ação, elaborado em 2003, foi uma das respostas da Comissão Europeia ao Livro Branco publicado em 2001, com intuito de reduzir até 2010 o número de mortos por acidente viário para metade.

O objetivo global era o de reduzir a sinistralidade rodoviária em sentido lato, já que em 2003 morriam nas estradas da Europa 10 000 jovens entre os 15 e os 24 anos, 7 000 peões e 1 800 ciclistas, além de que os custos económicos dessa sinistralidade representavam 2% do Produto Interno Bruto (PIB) da União Europeia (UE).

Segundo o diagnóstico da Comissão os problemas de segurança rodoviária derivavam de vários fatores, nomeadamente ao nível comportamental dos condutores, mas também pela proteção insuficiente das vias e veículos e existência de pontos negros.

A resolução desses problemas, segundo o programa de ação, passaria pela implementação de várias medidas por parte das autoridades comunitárias, estatais e locais que levassem ao incentivo:

- De melhores comportamentos pelos utilizadores;
- Ao aproveitamento dos progressos técnicos para aumentar a segurança rodoviária;
- À melhoria das infraestruturas rodoviárias;
- À dinamização da segurança no transporte comercial de mercadorias e passageiros;
- À promoção de um melhor socorro e assistência às vítimas;
- A uma mais eficaz recolha, análise e difusão dos dados relativos a acidentes.

No que diz respeito à melhoria das infraestruturas viárias² o documento refere a importância de serem acauteladas, em projeto, considerações técnicas que promovam a segurança dos condutores, pela aplicação do conceito de estrada auto-explicável que permitirá uma melhoria da condução pela disponibilização de informação sobre velocidades, bem como pela criação de um ambiente protetor com separadores laterais e bermas.

O programa de ação reafirma o previsto no Livro Branco quando este introduz a necessidade de uma análise e exame de segurança aos projetos de vias, nomeadamente pelo estudo de impacto sobre a segurança na zona considerada.

² - Uma das medidas que mais se relaciona com o âmbito de competências atribuídas às Câmaras Municipais

Ainda a esse respeito, é prevista a execução de uma nova diretiva que no futuro venha regulamentar as avaliações de impacto na segurança rodoviária, as auditorias de segurança, a gestão da segurança da rede rodoviária e as inspeções de segurança.

Em suma, deste espírito legislativo extrai-se a necessidade de considerar também em sede de planeamento urbano as questões técnicas e normas de segurança a implementar a nível municipal, particularmente na conceção e manutenção da rede viária.

2.2.4 Plano de Ação: Transportes de Mercadorias e Logística

A logística de mercadorias tem forte implicação ao nível dos transportes, com particular relevância nos níveis de mobilidade urbana, na qual a sua inadaptação resulta muitas vezes em conflitos que se repercutem no aumento da quantidade e volume dos congestionamentos urbanos.

Em 2007 foi publicado este plano de ação para a área da logística de mercadorias, que viria a ser alvo de uma resposta portuguesa sobre a égide do IMTT.

Esses documentos baseavam a sua intervenção num paradigma de sustentabilidade com a identificação de várias acções para o setor.

Dessas ações selecionam-se as mais importantes para o estudo em apreço, especialmente a implementação de **sistemas inteligentes de transportes**, que permitam melhorar a interação entre operadores logísticos, na concepção de uma rede global, a adoção de uma **gestão integrada das redes de logística sob uma abordagem “verde”**, onde se seleccione o modo por distância tendo também em conta os custos ambientais da operação e ainda uma **intervenção sobre a logística urbana**, na qual haja uma abordagem global, em que seja ponderado o planeamento e uso de solo, as questões ambientais relevantes, e se conceba uma rede eficiente assente numa lógica de capilaridade, pela qual as mercadorias fluem da periferia para o interior das cidades em modos suaves e de baixo impacto (evitar camiões de grandes dimensões no interior das cidades).

2.2.5 Plano de Ação para a Mobilidade Urbana

Ainda de interesse para o estudo da mobilidade em contexto urbano, a Comissão Europeia promoveu em 2009 uma comunicação relativa à mobilidade urbana integrada no Livro Verde. Trata-se de um plano de ação ambicioso que deve ser ponderado nas ações das autoridades locais e regionais.

De relevância na elaboração de um documento como um PDM importa reter os temas focados: promover políticas integradas, ação centrada nos cidadãos, tornar os transportes mais ecológicos, partilhar experiências e conhecimentos e otimizar a mobilidade urbana.

Por sua vez estes temas preveem ações que vão desde a elaboração pelas autoridades locais de planos de mobilidade sustentável, o incentivo à utilização de transportes urbanos sustentáveis, a promoção de melhores acessibilidades para pessoas com mobilidade reduzida, melhores acessos às zonas verdes, criação de observatórios de mobilidade urbana, implementação de estratégias para as mercadorias e a logística urbana e implementação dos sistemas inteligentes de transporte.

2.2.6 Um Futuro Sustentável para os Transportes

A comunicação da Comissão Europeia relativa aos transportes foi elaborada após envolvimento com várias partes interessadas e diversos peritos na área dos transportes. Foram identificadas seis grandes tendências e desafios que devem nortear o futuro da política de transportes nas próximas décadas: envelhecimento, migração e mobilidade interna, desafios ambientais, disponibilidade de recursos energéticos, urbanização e globalização.

O documento refere, em resposta às tendências identificadas, vários objetivos. De entre eles deve-se **garantir que as infraestruturas são devidamente mantidas e que as obras de conservação são coordenadamente executadas**, permitindo a redução do número de acidentes e do custo de exploração, bem como dos congestionamentos, poluição e ruído.

É enunciada também a inclusão de **sistemas inteligentes de transporte**, quer nos veículos quer nas infraestruturas, mas acima de tudo ressalta deste documento a necessidade de uma **ação eficaz e coordenada**, uma vez que a problemática relativa aos transportes é transversal e requer uma abordagem global pelas diferentes entidades.

2.2.7 Rede Transeuropeia de Transportes

As redes transeuropeias de transportes, previstas no Tratado de Maastricht, foram consideradas em 1994 no Conselho Europeu de Essen como a base necessária para o êxito do mercado interno europeu, garante da mobilidade sustentável e da segurança do abastecimento energético. Essa conceção tem vindo a ser desenvolvida por esse organismo, com ênfase em projetos ferroviários e marítimos, dos quais foram escolhidos trinta como prioritários. Cinco desses projetos têm interesse para o território nacional.

Pela proximidade à área do plano em revisão destacam-se o **projeto n.º 3 – linhas ferroviárias de alta velocidade do Sudoeste da Europa**, que permitirá a conexão com as linhas de alta velocidade do centro e norte da Europa e o **projeto prioritário n.º 8 – ligação multimodal Portugal/Espanha/resto da Europa**, que inclui um conjunto de infraestruturas rodoviárias, ferroviárias e aeroportuárias ao longo de três corredores estruturantes. O eixo n.º 8 já se encontra construído (integra na área do plano a A1 e Linha do Norte). Já o traçado do eixo n.º 3 pode ser observado na figura seguinte.

Figura 1: Eixo Prioritário n.º 3 da Rede Transeuropeia de Transportes



Fonte: IMT

2.3 Enquadramento Face às Políticas Nacionais

Os objetivos programáticos do legislador nacional face às políticas de mobilidade, acessibilidade e transportes foram sendo construídos por iniciativa própria ou em resposta às alterações e conceções comunitárias. Desses programas e estratégias setoriais

identificam-se como relevantes para a revisão do PDM o **Plano Rodoviário Nacional (2000)**, o **Plano Estratégico dos Transportes (PET) (2008-2020)** e a **Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária**. Fazem-se ainda referências subsidiárias a outras preocupações setoriais, nomeadamente ao **Plano Nacional de Promoção da Bicicleta e Outros Modos Suaves**, o programa **Portugal Logístico**, a **Estratégia para o Setor Ferroviário** e a **Estratégia para o Setor Aeroportuário**.

Complementarmente aborda-se o enquadramento do concelho de Ourém, face às políticas de mobilidade, acessibilidades e transportes constantes no Programa Nacional de Política de Ordenamento do Território (PNPOT) e no Plano Regional de Ordenamento do Território do Oeste e Vale do Tejo (PROT-OVT).

2.3.1 Plano Rodoviário Nacional 2000

O Plano Rodoviário Nacional – PRN 2000, foi aprovado pelo DL n.º 222/98, de 17 de julho³, e procedeu à reformulação do PRN 85, após este diploma ter estado mais de dez anos em vigor, período no qual a rede rodoviária nacional sofreu grande impulso, pelo desenvolvimento socioeconómico verificado após a adesão de Portugal à União Europeia.

Este plano setorial tem como objeto a definição, dos objetivos e restrições da rede rodoviária nacional do continente, com interesse nacional e internacional. Essa rede é composta pela denominada rede nacional fundamental e complementar.

A **rede fundamental** integra os itinerários principais (IP), vias de comunicação de maior interesse nacional, que servem de base e apoio a toda a rede rodoviária nacional e asseguram a ligação entre centros urbanos com influência supra-distrital e destes com os principais portos e aeroportos.

A **rede complementar** é formada pelos itinerários complementares (IC) e pelas estradas nacionais (EN) e assegura a ligação nacional fundamental entre centros urbanos de influência concelhia e supra-concelhia, mas infra-distrital.

Para além destas redes o PRN 2000 enquadra ainda as **autoestradas**, elementos da rede específicos para tráfego motorizado que não servem as propriedades limítrofes.

Sobre os níveis de serviço o PRN refere que as características geométricas e os regimes de funcionamento devem permitir que nos IP se assegurem níveis de serviço B, e nos IC e EN

³ - Com alterações introduzidas pela Lei 98/99, de 26 de julho, pelo DL n.º 182/2003, de 16 de Agosto e pela Declaração de Rectificação 19º-D/98, de 30 de outubro.

níveis de serviço C, de acordo com os cálculos desenvolvidos pela escola americana, particularmente no *Highway Capacity Manual*⁴ (vd. Figura 2).



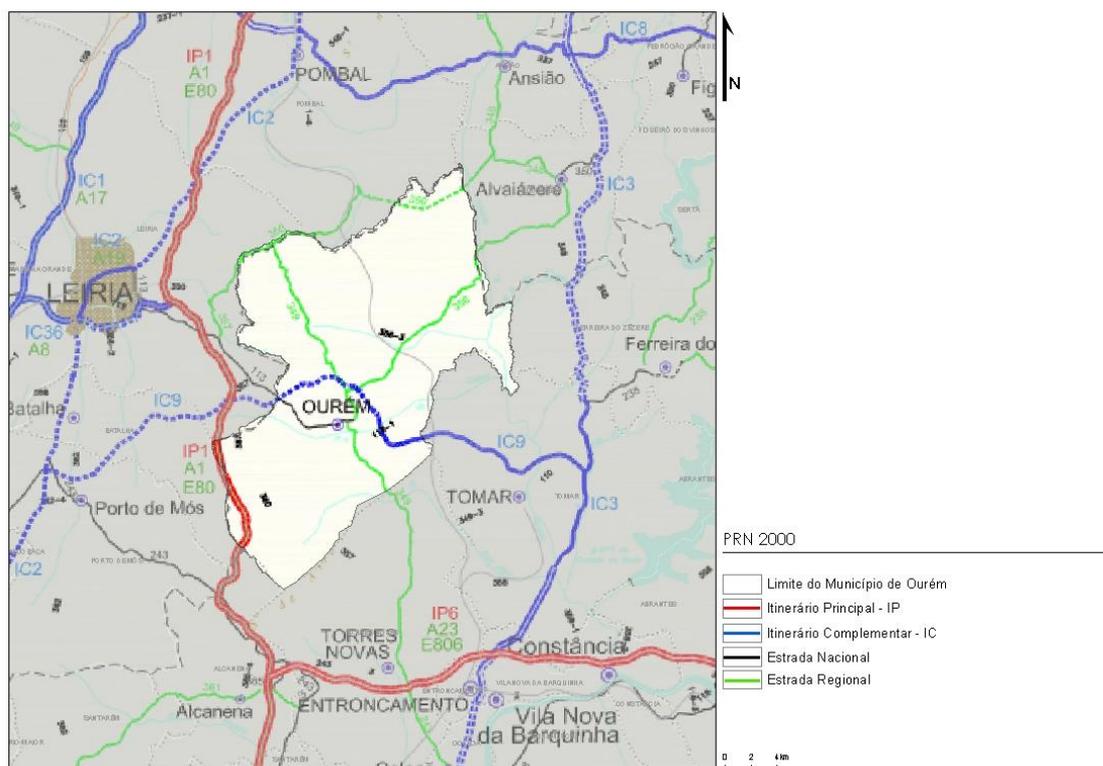
Fonte: State of Florida Department of Transportation

Em complemento à rede fundamental e complementar o plano identifica ainda as **estradas regionais** (ER), fundamentais no complemento entre a rede nacional e as **estradas municipais** (EM), não incluídas no PRN 2000 e que compõem a rede capilar que é servida pela rede regional e nacional.

Na figura seguinte observa-se o excerto do PRN 2000 com incidência sobre o município de Ourém que contêm as principais ligações existentes e previstas para a região.

⁴ - Principal referência bibliográfica na Engenharia de Tráfego Rodoviário.

Figura 3: Enquadramento do Município de Ourém no PRN – 2000



Fonte: PRN 2000

Como se percebe o concelho de Ourém é servido a sul pela autoestrada A1, que estabelece a ligação entre Lisboa e Porto sobre o eixo rodoviário (IP 1 no mapa) e une Castro Marim a Valença, com nós, entre outros, em Santarém, **Fátima**, Leiria, Pombal e Coimbra.

No que respeita aos IC o PRN 2000 prevê o estabelecimento do IC 9 (encontra-se em fase de construção), que permitirá a ligação transversal este/oeste ao município de Ourém, ligando-o a Nazaré, Alcobaça, Batalha, Tomar, Abrantes e Ponte de Sor, onde fará a conexão com o IC 13, que liga nas suas extremidades Montijo a Portalegre.

Em termos de ER a ligação sudeste/noroeste é assegurada pela ER 349 formando o eixo Espite/Torres Novas, enquanto a ligação entre a cidade de Ourém e o norte do concelho é assegurada pela ER 356, a qual em Palmá se conecta com a ER 350 com o traçado a interseccionar transversalmente uma franja do território concelhio a norte.

Finalmente o PRN 2000 identifica ainda a EN 113, entre Leiria (IC 2), Ourém.

2.3.2 Plano Estratégico de Transportes 2008-2020

Este documento prospetivo foi publicado em 2009 pelo Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, com vista à prossecução de uma política de mobilidade sustentável resultado da análise integrada do setor dos transportes.

Ao longo deste plano setorial é feito o enquadramento do setor dos transportes nos instrumentos da política comunitária, a análise e o diagnóstico, a identificação dos objetivos a prosseguir, cenários a equacionar e meios e medidas a mobilizar para os alcançar.

A principal meta referida é o alcançar de um sistema de transportes cómodo, seguro, respeitador do ambiente e eficiente do ponto de vista económico, que contribua para a coesão social e territorial e apoie a economia nacional na sua integração a nível europeu e mundial.

Esse macroobjectivo é depois subdividido em outros objetivos estratégicos e operacionais, dos quais se seleciona de seguida aqueles que mais se relacionam com o procedimento de revisão do PDM em curso.

Nesses termos o PET refere como objetivos:

- A necessidade **das redes de transporte público estarem em permanente adequação à dinâmica da procura**, promovendo coberturas supra-municipais⁵, para que possam também **responder a períodos de baixa procura** e em **áreas de fraca densidade populacional**;
- Que as redes e serviços de transporte público urbano **asseguem boa cobertura territorial em vários períodos do dia, a conectividade entre periferias** e entre estas e os centros, potenciando a intermodalidade;
- Que os serviços de **transporte coletivos** sejam facilmente **inteligíveis**, acessíveis, seguros e cómodos para os clientes;
- Que haja uma **repartição modal entre transporte individual e coletivo** mais equilibrada a favor do transporte público;
- Que se verifique um crescimento na utilização dos **modos suaves na mobilidade urbana**;
- Completar e racionalizar as redes viárias das principais aglomerações urbanas através de uma **correta hierarquização** (acesso e distribuição de tráfego) e definição de um **Programa de Variantes, visando a fluidez do tráfego urbano**;
- Existência de **Planos de Mobilidade** a nível municipal e supra municipal articulados, em vigor e periodicamente revistos;
- Institucionalização de formas de **articulação do planeamento de transportes com o planeamento do território** e com a política energética e ambiental.

⁵ - Em oposição ao estipulado no Regulamento da CE n.º 1370/2007, de 23 de Outubro, relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros.

Finalmente o PET propõe ainda que se estabeleça a colaboração com os municípios e as entidades governamentais que tenham a seu cargo o ordenamento do território com o fim de endogeneizar a preocupação da mobilidade sustentável nos instrumentos de gestão do território, bem como possam financiar formas de mobilidade sustentável.

2.3.3 Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária

Para fazer frente aos números dramáticos de sinistralidade rodoviária verificados em Portugal foi aprovado em 2003 o Plano Nacional de Prevenção Rodoviária (PNPR), que tinha como objetivo geral a redução em 50% do número de vítimas mortais e feridos graves até 2010.

Já em 2008 a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), em conjugação com uma instituição de ensino superior, definiu a Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR) para o período de 2008/2015.

Neste documento, foram identificados, dos objetivos estratégicos e operacionais, aqueles que mais diretamente se relacionam com a atuação dos municípios, mesmo que não estejam diretamente sobre responsabilidade destes, mas cujas políticas e orientações municipais não devem colidir com a sua concretização. Esses objetivos são:

- Melhoria do ambiente rodoviário em meio urbano;
- Defesa e proteção da estrada e da zona envolvente;
- Implementação do conceito de estrada auto-explicativa adequando a hierarquia à função da via;
- Incremento da utilização das novas tecnologias para gestão e informação de tráfego em tempo real;
- Fiscalização do estacionamento em meio urbano e comportamento dos peões.

2.3.4 Outros Planos e Programas

Aborda-se ainda o enquadramento do processo de revisão do PDM noutros planos ou programas de incidência nacional, mas com relevância para o estudo das acessibilidades, mobilidade e transportes na área do município de Ourém.

2.3.4.1 Orientações Estratégicas para o Setor Ferroviário

As orientações estratégicas para o setor ferroviário emanam do documento com o mesmo nome, publicado em 2006 pelo ministério competente. Nesse trabalho, conforme

a figura seguinte, o concelho de Ourém integra o corredor ferroviário que faz parte da rede convencional, mais precisamente a Linha do Norte.

Para a rede convencional, são atribuídos diversos objetivos estratégicos e investimentos a concretizar entre 2006 e 2013, como a modernização da Linha do Norte, a promoção de melhores ligações inter-regionais assegurando fiabilidade, segurança e rapidez (velocidades na ordem dos 160 km/h), além da interligação com a rede de alta velocidade e as plataformas logísticas, conforme o Plano Portugal Logístico.

Figura 4: Corredores Previstos na Estratégia Nacional para o Setor Ferroviário



Fonte: CP, Estratégia Nacional para o Setor Ferroviário

2.3.4.2 Orientações Estratégicas para o Setor Aeroportuário

Este trabalho elaborada em 2006 estabelece as orientações estratégicas para o setor aeroportuário nacional, refletindo as grandes preocupações e os desafios setoriais, sem descurar a intermodalidade, suas formas e infraestruturas.

Na estratégia nacional é reforçado o papel do Aeroporto de Lisboa, Porto e Faro e são identificados os aeródromos e os heliportos que devem fazer parte desta estratégia pela sua complementaridade.

Não há nenhuma referência ao aeródromo da Giesteira ou à Pista de Ultra-Leves do Sobral, contudo o concelho integra o principal corredor intermodal definido e que une os aeroportos de Lisboa e Porto.

2.3.4.3 Plano Portugal Logístico

Este plano lançado em maio de 2006 tinha como objetivo criar um novo padrão face à importância geoestratégica nacional, afirmando um País no centro do Atlântico e não como periferia da Europa.

A estratégia era prosseguida pela alocação de 12 plataformas logísticas, conforme se apresenta na figura seguinte. A mais próxima do concelho de Ourém localiza-se em Castanheira do Ribatejo, nas proximidades de Lisboa.

Figura 5: Distribuição das Plataformas Logísticas por Tipologia



Fonte: PET

2.3.4.4 Plano Nacional de Promoção da Bicicleta e Outros Modos Suaves

Com a importância crescente dada ao conceito de mobilidade sustentável, enquanto novo paradigma a aplicar à mobilidade no seu geral, foi aprovada pela Resolução da Assembleia da República n.º 3/2009, de 5 de fevereiro, a recomendação ao Governo para se elaborar um plano com vista à promoção de transportes mais sustentáveis.

Esse plano deveria atingir vários objetivos, entre os quais, o **aumento da percentagem de ciclistas até 2012**, o desenvolvimento de **campanhas de sensibilização para o uso de outros modos**, o reforço no meio escolar da **aprendizagem da utilização da bicicleta e outros modos de transporte de mobilidade suave** em segurança, a promoção do **diálogo e a reflexão entre entidades públicas e os diferentes níveis de poder e responsabilidade**, apoio à **implementação de projetos piloto em espaço urbano** em interação com o sistema de transporte público e o **fomento do cicloturismo**.

Em resposta a essa solicitação o Despacho n.º 11125/2010, de 7 de julho, veio criar o grupo de trabalho para a elaboração do plano.

Embora não estejam ainda publicados quaisquer conclusões relativas a esse trabalho é fundamental que um estudo como o presente caderno setorial, contenha as principais orientações para o setor, visto servir de base à implementação de um plano cujo horizonte temporal é de 10 anos.

2.4 Enquadramento Face aos Instrumentos de Gestão Territorial em Vigor

Existe uma relação de cumplicidade entre o planeamento do território e o setor da mobilidade e transportes, pois as orientações para este setor devem ser acauteladas no planeamento e ordenamento do território, do mesmo modo que no traçar de políticas territoriais deve ser levado em consideração todas as razões relativas às acessibilidades, mobilidade e transporte das pessoas e bens.

Nessa lógica de complementaridade, pelo papel orientador, referem-se aqui as principais estratégias que emanam do Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT) e do Plano Regional de Ordenamento do Território do Oeste e Vale do Tejo (PROT-OVT), uma vez que ambos regulam as opções territoriais que a administração pública deve prosseguir para este território, aos quais também a revisão do PDM de Ourém está vinculada.

2.4.1 Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território

O PNPOP estabelece as grandes opções com relevo na organização do território nacional, traduzidas no modelo territorial desse plano e que se encontram coadjuvadas pelo quadro de referência do ordenamento e desenvolvimento territorial.

Este programa constitui um referencial relativamente aos estudos e trabalhos com incidência no território, incluindo naturalmente os contornos e intervenções relativas às acessibilidades, mobilidade e transportes, cujas diretrizes este caderno deverá não só respeitar, como ainda contribuir para a sua concretização.

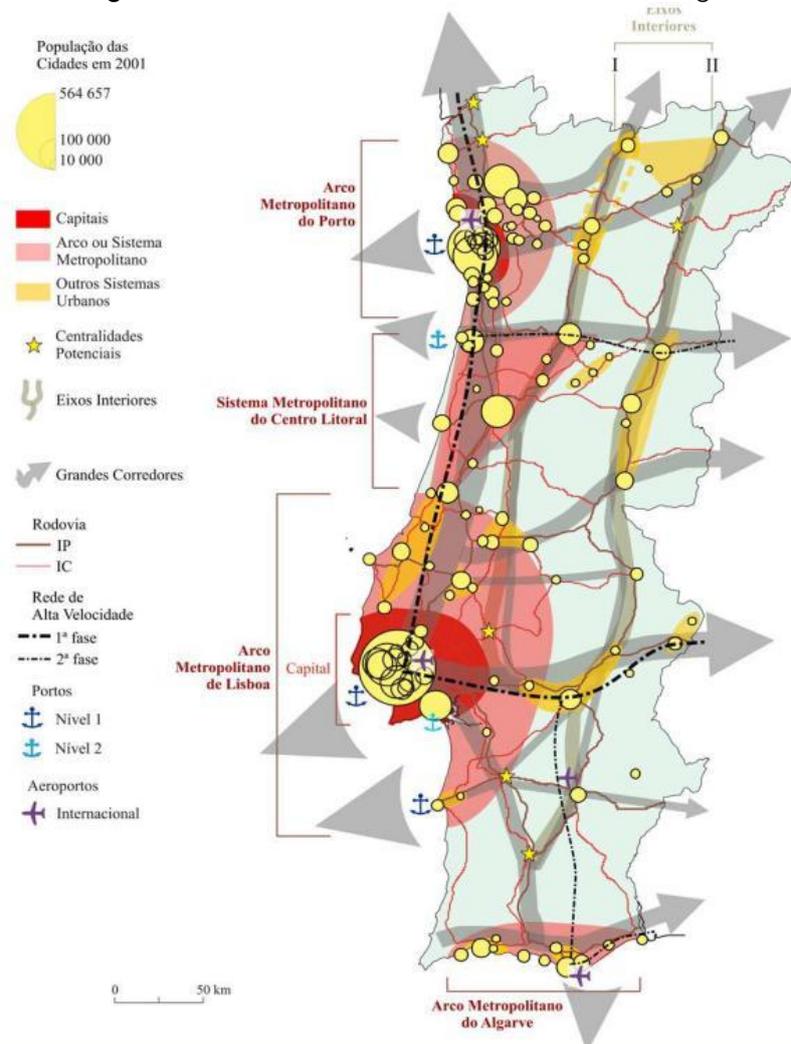
Para o PNPOP o sistema de mobilidade e transportes é considerado parte integrante do sistema urbano, para o qual se regista no nosso país um subdesenvolvimento dos sistemas aeroportuário, portuário e ferroviário, e uma deficiente intermodalidade com a excessiva dependência da rodovia.

Como forma de ultrapassar esta situação, em particular na região do Oeste e Vale do Tejo na qual se integra o município de Ourém, o documento propõe várias opções estratégicas que importa acautelar nos procedimentos de planeamento do território, como seja a promoção de um sistema de mobilidade e transportes mais eficaz, eficiente e sustentável ao serviço da estruturação dos sistemas urbanos e do desenvolvimento das atividades logísticas.

Outras orientações patentes neste documento visam que a organização do espaço nacional pelo recurso a novas acessibilidades possa conferir melhorias de centralidade a certas localizações-chave em áreas frágeis do ponto de vista urbano, aumentando a sua capacidade de projeção, além de que a estrutura das acessibilidades internas possa facilitar o funcionamento em rede e a abertura dos núcleos ao exterior, articulando-se vários modos de transportes numa lógica de complementaridade, especialização e eficiência.

Na figura seguinte observa-se o sistema urbano e as conectividades em Portugal Continental com o município de Ourém a ladear o triângulo estratégico Tomar, Torres-Novas, Abrantes, inserido parcialmente no eixo de conectividade Norte-Sul, com a identificação dos polos de Ourém e Fátima.

Figura 6: Sistema Urbano e Acessibilidades em Portugal



Fonte: PNPOT

2.4.2 Plano Regional de Ordenamento do Território do Oeste e Vale do Tejo

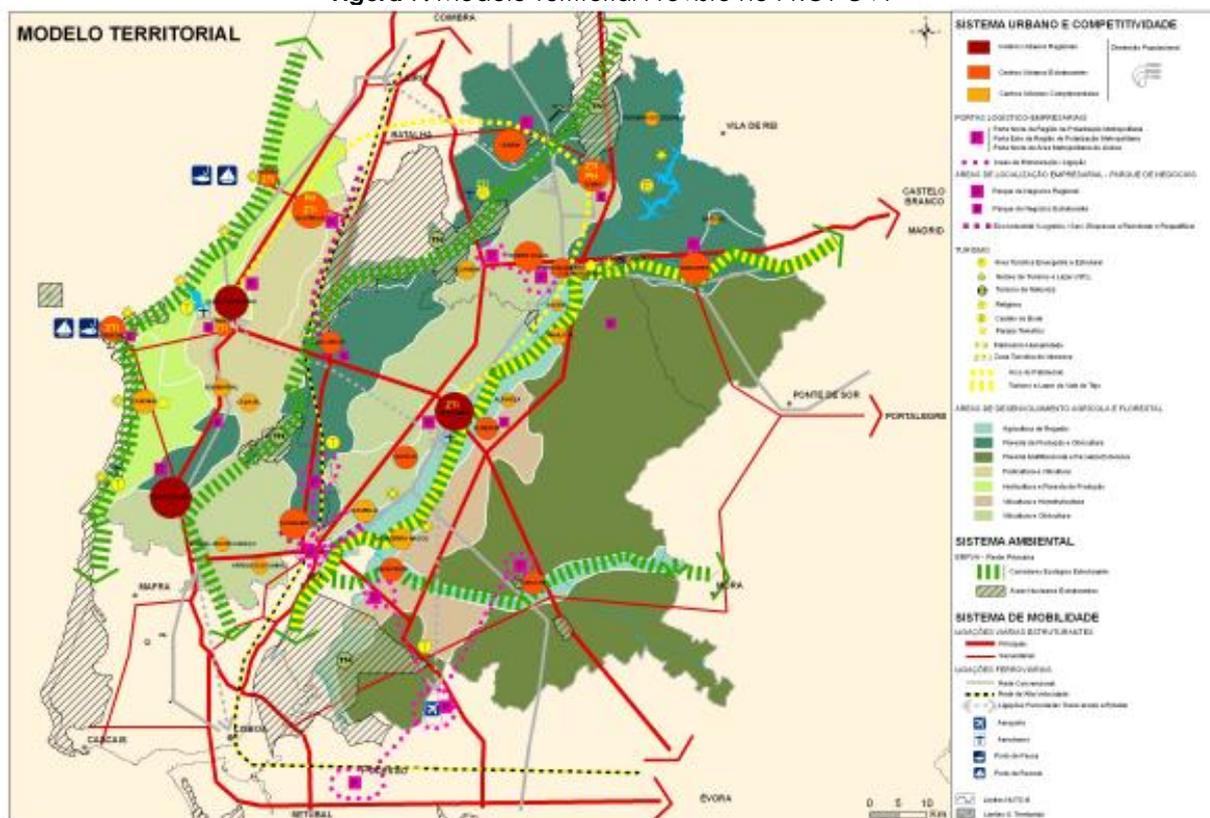
O PROT-OVT foi aprovado pela resolução do Conselho de Ministros n.º 64-A/2009, de 6 de agosto, com a finalidade regulamentar o ordenamento do território das regiões do Oeste e Vale do Tejo.

Segundo este Instrumento de Gestão Territorial (IGT) esta região encontra-se integrada num território de polarização funcional da Área Metropolitana de Lisboa, o que representa uma disponibilidade de significativos recursos estratégicos mas também uma vulnerabilidade à lógica de desenvolvimento e expansão metropolitanas.

O PROT-OVT prevê um sistema de mobilidade que assenta numa rede de infraestruturas físicas rodoviárias e ferroviárias construídas e noutras propostas, com intuito de reforçar a malha existente. O plano pretende o complemento da rede viária principal programada, a melhoria das condições de acessibilidade proporcionadas pela ferrovia, mediante a modernização das linhas existentes e a construção de troços de conexão, que visam incrementar qualidade na conectividade da rede e o aumento da utilização do modo ferroviário, num contexto de promoção do transporte público, em detrimento do transporte individual.

Na figura seguinte apresenta-se o modelo territorial proposto para o PROT-OVT.

Figura 7: Modelo Territorial Previsto no PROT-OVT



Fonte: PROT-OVT

Conforme pode observar-se o concelho de Ourém integra o corredor ecológico estruturante, as áreas nucleares estruturantes e o arco do património e turismo religioso, com Fátima a ser considerada zona turística de interesse. Quanto à acessibilidade concelhia, identifica-se a A1, a linha ferroviária convencional e salienta-se a **previsão de uma ligação ferroviária transversal a estudar**.

Além do modelo referido, o plano regional enuncia as orientações que devem nortear a atuação da administração pública no setor da mobilidade. As principais orientações para o sistema de mobilidade são:

- 1- “A organização e ocupação do território deverão obedecer a princípios de racionalidade, limitando as dispersões que se traduzem em incrementos de mobilidade, consumo energético e, conseqüentemente, de degradação ambiental.”;
- 2- “A estrutura e organização preconizada no Esquema de Modelo Territorial devem estar articuladas com as redes e sistemas de transportes, tendo em conta os diferentes subsistemas urbanos e funcionais identificados e o necessário reforço da atratividade do transporte público.”;
- 3- “As decisões no âmbito do sistema de transporte devem guiar-se, aos diversos níveis, por objetivos de promoção da intermodalidade e interoperabilidade dos diferentes modos de transporte, de modo a proporcionar serviços de qualidade e fiabilidades nas deslocações de pessoas e mercadorias.”;
- 4- “O desenvolvimento da rede de transportes coletivos de passageiros deverá constituir a principal base para a consolidação de uma política de mobilidade sustentável, onde prevaleça a coerência energética e ambiental, promovendo a complementaridade modal com particular ênfase para os modos suaves, situação de maior impacto nos meios urbanos.”;
- 5- “As decisões estratégicas devem ser orientadas e centradas na satisfação das necessidades e interesses de deslocação dos clientes atuais e potenciais, numa perspetiva de economia, conforto, articulação, complementaridade e exploração conectiva de serviços de transportes públicos.”;
- 6- “A rede rodoviária deve ser devidamente hierarquizada e articulada entre o nível superior (IP e IC) e os níveis regional e local, adequando a capacidade das vias e dos nós às necessidades decorrentes do modelo territorial.”.

Além destas orientações é ainda criada uma matriz de diretrizes onde se identificam as principais orientações a ser tomadas para a prossecução dos objetivos definidos no PROT--OVT. No quadro seguinte apresentam-se aquelas que têm relevância para a administração local.

Quadro 1: Diretrizes do PROT-OVT a ter em conta no Planeamento Municipal

Diretrizes	Concretização
As câmaras municipais, em sede de PMOT, podem contemplar localizações alternativas para aeródromos civis, tendo por base a melhoria de condições de descollagem e aterragem e a minimização de impactes nos aglomerados populacionais e no ambiente	PMOT
Hierarquia funcional da Rede Viária Municipal, definindo a articulação sub-regional, a ligação entre setores urbanos e aos equipamentos estruturantes, interfaces e serviços, e atividades geradoras de tráfego	PDM
Delimitação das áreas de influência das interfaces promovendo a intermodalidade e interoperabilidade	PDM
Definir os critérios para a localização de parques empresariais e plataformas logísticas, tendo em consideração os mais adequados níveis de acessibilidade, dando preferência ao modo ferroviário	PDM
Níveis adequados de serviço em transporte público	PU
Adequação de acessibilidades/infraestruturas, espaços canais de acesso rodoviário e acolhimento de transporte público	PU
As câmaras municipais desenvolvem Planos/Projetos de Ordenamento de Interfaces e respetivas acessibilidades tendo em conta as barreiras físicas	PU
As câmaras municipais, no âmbito dos PMOT e dos Regulamentos Municipais, exigem para a atividade e localização de instituições e empresas com mais de 100 trabalhadores à elaboração e aplicação de Planos de Deslocações de Empresas	PMOT

Fonte: PROT-OVT

2.5 Estudo da Rede de Transporte a Pedido para o Médio Tejo

33

O estudo da rede acima referida, responsabilidade da Comunidade Intermunicipal do Médio Tejo, encontra-se em elaboração, prevendo-se a implementação de uma rede de transportes supra-municipal, que possibilite uma poupança de escala na exploração da rede de transportes.

Ainda se encontram em aberto diferentes possibilidades, como seja o reforço do número de circulações na rede existente, a diminuição do percurso da rede e possível ampliação mediante pedido, etc..

3 Mobilidade da População

Pretende-se enquadrar neste capítulo o concelho de Ourém face a alguns indicadores que possam caracterizar a procura dos sistemas de mobilidade, nomeadamente pela análise da estrutura da população, das necessidades de deslocação e principais fluxos identificados. É dada atenção aos grandes padrões de mobilidade e modos de transporte, sem esquecer a mobilidade urbana dos aglomerados em particular de Ourém e Fátima.

3.1 População Residente

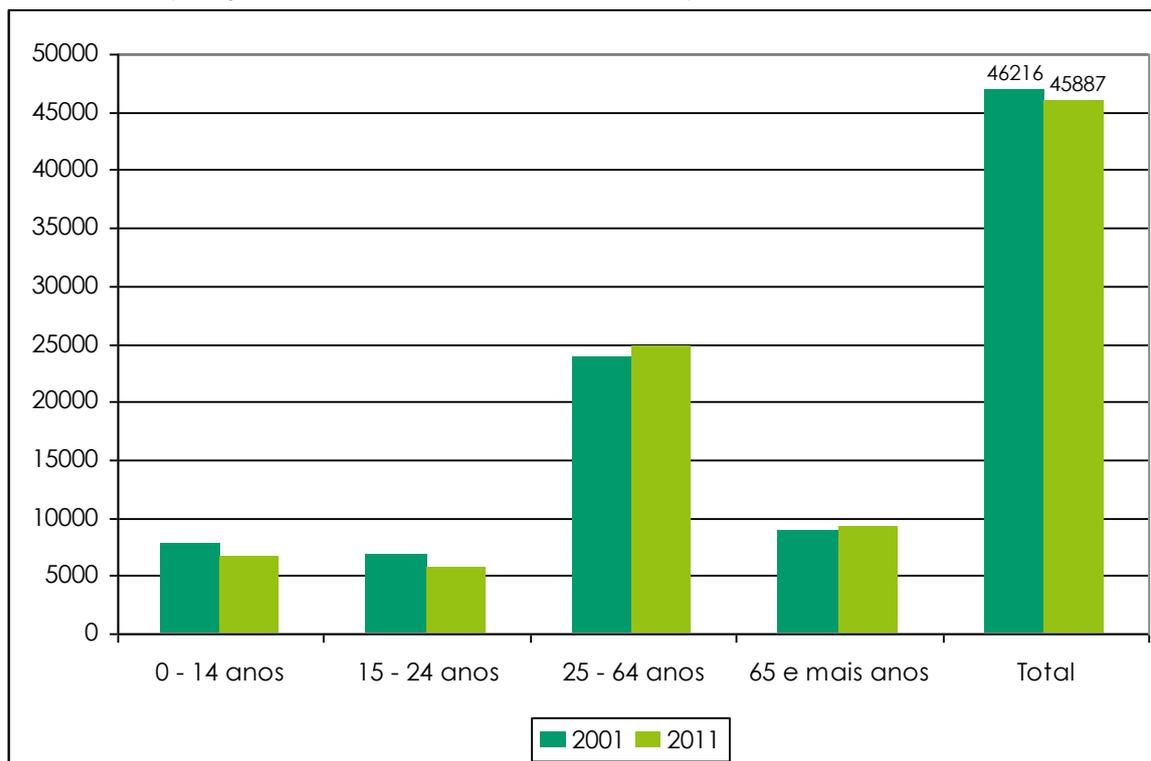
Neste subcapítulo analisa-se a procura potencial dos sistemas de mobilidade e transportes, cuja caracterização será desenvolvida com maior detalhe no caderno socioeconómico.

Em 2011, segundo dados preliminares dos Censos Populacionais do Instituto Nacional de Estatística (INE), residiam no município de Ourém 45 932 habitantes, o que significava um decréscimo populacional de 0,61% face a 2001 e um acréscimo de 11,46% face a 1991. Como não se encontram ainda disponíveis os dados populacionais estratificados para 2011, fez-se a ponderação matemática da dimensão desses extratos, tendo em conta o quantitativo populacional de 2011 e a proporção que esses extratos tinham de acordo com as estimativas populacionais do INE para 2009.

Segundo a estrutura etária de então, 53,85% da população, encontrava-se na faixa etária entre os 25 e os 64 anos e que conjuntamente com os 12,14% de indivíduos com idades entre os 15 e os 24, consubstanciavam quase 66% da população em idade ativa, com necessidades expectáveis de deslocações diárias.

Os indivíduos entre os 0 e os 14 anos não atingiam os 15% nessa estimativa populacional, que significava um ligeiro decréscimo relativo a 2001. Como se observa também no gráfico, os extratos etários com flutuações positivas foram os dos 25-64 anos e dos 65 ou mais anos, que sugere uma ligeira tendência de envelhecimento por parte da população residente.

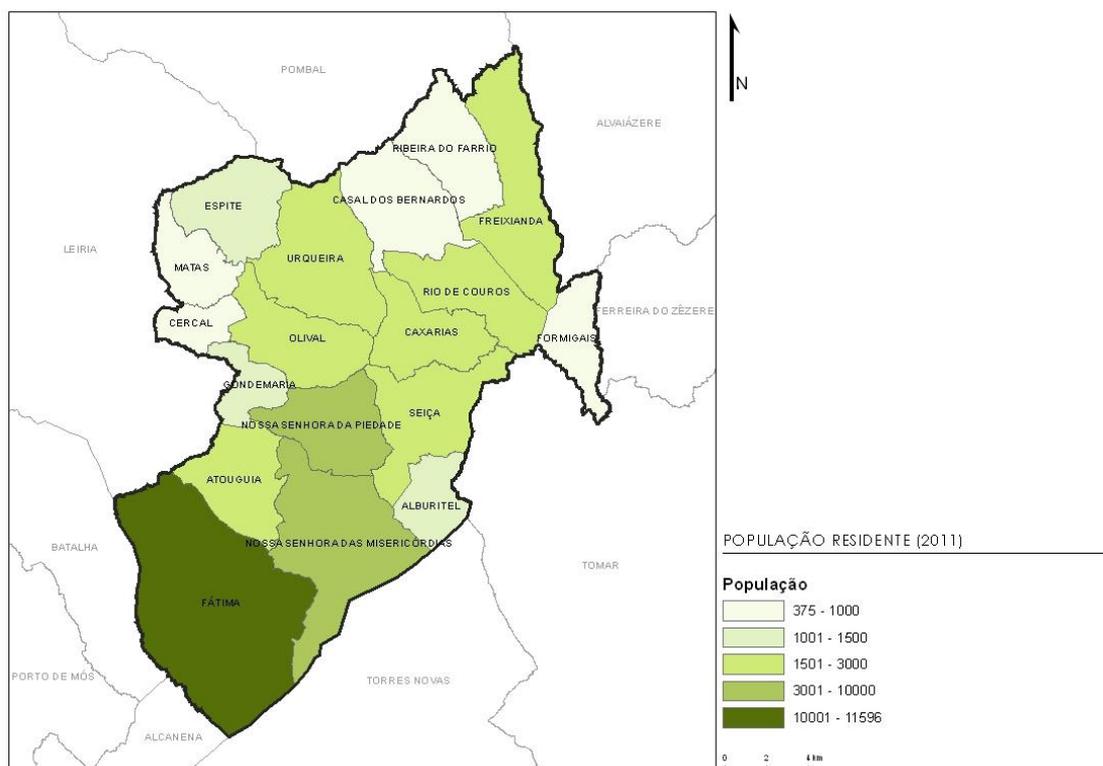
Gráfico 1: População Residente no Concelho de Ourém por Ano e Faixas etárias



Fonte: Município de Ourém com base em dados do INE de 2001 e 2011

Quanto à distribuição da população por freguesias denota-se uma polarização na freguesia de Fátima, onde residem 11 596 habitantes, seguindo-se as freguesias de Nossa Senhora da Piedade e Nossa Senhora das Misericórdias com 7 217 e 5 077 habitantes, respetivamente. Formigais é a freguesia que menos habitante possui, 375 (vd. figura seguinte).

Figura 8: Distribuição da População Residente no Município de Ourém por Freguesia



Fonte: Município de Ourém com base em dados do INE de 2011

A estrutura etária por freguesia segue a tendência verificada para o concelho, de acordo com o apresentado no quadro seguinte. Confirma-se a tendência atrás identificada, pela qual a maioria da população integrava em 2001 a faixa etária entre os 25 e os 64 anos.

Quadro 2: Proporção de Indivíduos por Faixa Etária e População Total, por Freguesia

Freguesia	Proporção de indivíduos entre os 0 e os 14 anos	Proporção de indivíduos entre os 15 e os 24 anos	Proporção de indivíduos entre os 25 e os 64 anos	Proporção de indivíduos com mais de 65 anos	População total
Alburitel	14,62%	13,50%	53,05%	18,83%	1163
Atouguia	18,21%	13,62%	51,22%	16,95%	2460
Casal dos Bernardos	13,54%	15,56%	47,65%	23,25%	1041
Caxarias	14,64%	13,65%	51,92%	19,79%	2234
Cercal	18,19%	17,08%	49,89%	14,84%	896
Espite	13,02%	11,22%	45,57%	30,20%	1275
Fátima	18,29%	13,79%	51,73%	16,19%	10302
Formigais	9,68%	17,34%	44,59%	28,38%	444
Freixianda	16,22%	12,86%	46,53%	24,39%	2792
Gondemaria	15,86%	16,72%	49,61%	17,81%	1280
Matas	16,83%	15,21%	48,19%	19,77%	1052
N.ª S.ª da Piedade	19,85%	14,02%	53,08%	13,05%	6712
N.ª S.ª das Misericórdias	17,98%	15,29%	51,64%	15,10%	5207
Olival	14,50%	13,25%	48,12%	24,13%	2159
Ribeira do Fárrio	16,89%	14,56%	48,22%	20,33%	900
Rio de Couros	17,56%	14,65%	49,44%	18,35%	2136
Seiça	11,23%	13,45%	48,02%	27,30%	2253
Urqueira	14,61%	13,82%	46,54%	25,03%	1910

Fonte: INE dados de 2001

38

Tendo ainda em conta os dados de 2001, no quadro seguinte mostram-se os principais meios de vida e a sua representatividade para a população residente no concelho de Ourém. Percebe-se que o principal meio de vida da população resulta dos rendimentos provenientes do seu trabalho (como seria expectável pela forte proporção de população ativa), seguindo-se a população que vive a cargo da família e aquela que está aposentada/reformada.

Quadro 3: Distribuição da População Residente em 2001 por Principal Meio de Vida

Principal meio de vida	Proporção da população residente
Trabalho	41,59 %
Subsídio temporário por acidente	0,27 %
Subsídio de desemprego	0,55 %
Outros subsídios temporários	0,12 %
Rendimento mínimo garantido	0,19 %
Pensão/Reforma	21,93 %
Rendimento de propriedade ou empresa	0,55 %
Apoio social	0,34 %
A cargo da família	33,05 %
Outra situação	1,43 %

Fonte: INE dados de 2001

3.2 Movimentos Pendulares

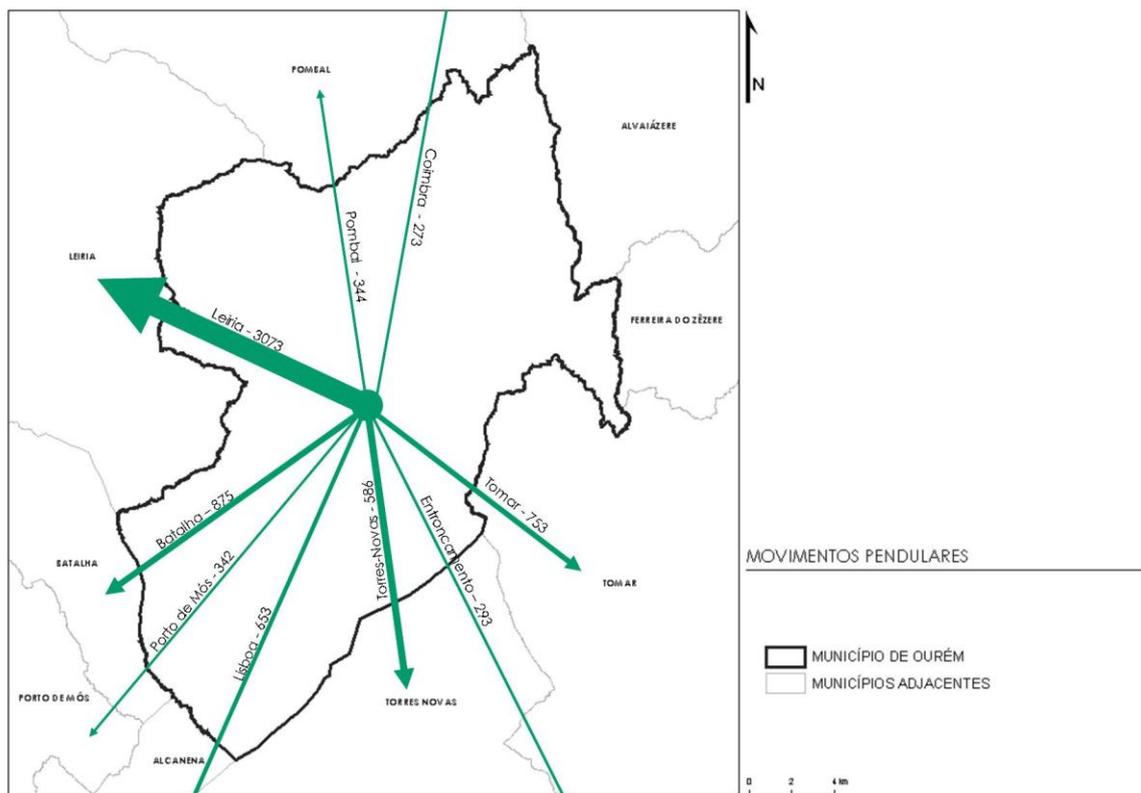
3.2.1 Principais Movimentos Identificados

A análise dos movimentos pendulares realizados pela população residente, empregada ou estudante, é fundamental para que se possa avaliar as principais solicitações ao sistema de transportes, uma vez que esta variável reflete a procura permanente do sistema de mobilidade, através do número de deslocações diárias de ida e volta da população.

Segundos dados de 2001 identificavam-se 7 192 indivíduos que se deslocavam diariamente para fora do concelho de Ourém, dos quais 3 073 faziam-no para o município de Leiria, 875 para o município da batalha e os restantes para outros sete municípios.

Na figura seguinte identificam-se os fluxos resultantes desses movimentos pendulares.

Figura 9: Movimentos Pendulares em Estudo ou Trabalho da População Residente em 2001 (n.º de indivíduos)



Fonte: Elaborado com base em dados do INE de 2001

Quanto à análise dos dados por freguesia verifica-se que as freguesias urbanas de Fátima e Nossa Senhora da Piedade são aquelas onde mais movimentos pendulares são executados no interior dos seus territórios, conforme se refere no quadro seguinte. As deslocações pendulares dos residentes em Seiça são maioritariamente no interior do concelho, mas para fora dessa freguesia, enquanto a freguesia de Matas é aquela de onde provêm mais deslocações pendulares para fora do concelho.

Quadro 4: Deslocações Pendulares por Freguesia em 2001

Freguesia	Deslocações pendulares na freguesia de residência	Deslocações pendulares para outra freguesia do concelho	Deslocações pendulares para outro concelho
Alburitel	36 %	50 %	14 %
Atouguia	38 %	50 %	12 %
Casal dos Bernardos	36 %	40 %	24 %
Caxarias	56 %	31 %	23 %
Cercal	27 %	37 %	36 %
Espite	48 %	18 %	34 %
Fátima	81 %	6 %	13 %
Formigais	38 %	43 %	19 %
Freixianda	66 %	17 %	13 %
Gondemaria	38 %	44 %	18 %
Matas	34 %	27 %	39 %
N.º S.ª da Piedade	70 %	19 %	11 %
N.º S.ª das Misericórdias	49 %	42 %	8 %
Olival	41 %	49 %	10 %
Ribeira do Fárrio	49 %	35 %	16 %
Rio de Couros	35 %	45 %	20 %
Seiça	28 %	58 %	14 %
Urqueira	39 %	48 %	13 %

Fonte: INE dados de 2001

3.2.2 Modos de Transporte Utilizados nos Movimentos Pendulares

Ainda segundo o estudo censitário de 2001, a maioria da população residente no concelho de Ourém usava o automóvel como condutor nas suas deslocações pendulares⁶ (41,64%), seguindo-se as deslocações a pé (23,16%) e em automóvel como passageiro (11,87%).

O quadro seguinte revela a forte prevalência modal do transporte individual (TI) face aos outros modos de transporte. A freguesia de Espite é aquela onde a maior percentagem de movimentos pendulares são feitos a pé, ultrapassando inclusive as freguesias urbanas de Ourém e Fátima. A freguesia de Ribeira do Fárrio é o território do concelho de Ourém que regista percentualmente mais movimentos pendulares executados com recurso a

⁶ - Incluindo as deslocações pendulares realizadas para fora do município e no interior deste.

autocarros da empresa/escola, enquanto Urqueira é a freguesia onde mais deslocações são feitas com recurso a motociclo ou bicicleta.

Quadro 5: Meio de Transporte Utilizado nos Movimentos Pendulares

Freguesia/ Município	Vai a pé	Auto-carro	Com-boio	TC da empresa/ escola	TI como com-dutor	TI como pas-sageiro	Moto-ciclo ou bicicleta	Outros/ Não se aplica
Alburitel	19,29%	11,78%	1,62%	3,09%	47,28%	12,96%	3,09%	0,88%
Atouguia	19,07%	14,83%	0,38%	6,84%	44,80%	10,08%	3,55%	0,44%
Casal dos Bernardos	20,35%	13,72%	1,55%	5,09%	39,16%	11,06%	8,85%	0,22%
Caxarias	21,40%	11,91%	3,66%	4,50%	40,55%	9,08%	6,66%	2,25%
Cercal	15,89%	11,96%	0,37%	13,83%	39,25%	9,16%	5,42%	4,11%
Espite	30,79%	15,07%	0,49%	4,05%	34,20%	7,29%	6,81%	1,30%
Fátima	27,78%	4,88%	0,29%	5,08%	43,48%	14,56%	2,09%	1,84%
Formigais	23,98%	12,76%	0,51%	9,18%	35,20%	8,16%	9,18%	1,02%
Freixianda	23,31%	9,94%	0,41%	12,06%	27,22%	13,61%	8,15%	5,30%
Gondemaria	16,25%	13,22%	0,41%	19,42%	35,81%	6,89%	5,79%	2,20%
Matas	18,72%	18,36%	0,36%	11,05%	37,43%	6,60%	6,24%	1,25%
N.ª S.ª da Piedade	29,81%	4,73%	0,87%	2,83%	44,45%	13,61%	2,59%	1,11%
N.ª S.ª das Misericórdias	20,66%	13,02%	0,31%	5,38%	43,55%	12,48%	3,81%	0,79%
Olival	19,16%	15,05%	1,03%	1,78%	44,11%	9,25%	8,97%	0,65%
Ribeira do Fárrio	19,76%	17,83%	0,72%	22,89%	24,58%	6,02%	7,47%	0,72%
Rio de Couros	17,70%	19,60%	1,09%	8,89%	36,84%	8,98%	5,99%	0,91%
Seiça	12,31%	13,94%	2,99%	4,34%	48,69%	11,86%	4,80%	1,09%
Urqueira	16,58%	15,47%	1,82%	5,66%	39,13%	9,40%	10,72%	1,21%
Concelho	23,16%	10,34%	0,87%	6,12%	41,64%	11,87%	4,50%	1,50%

Fonte: INE dados de 2001

3.2.3 Duração Média dos Movimentos Pendulares

A duração média em minutos dos movimentos pendulares era em 2001, para a NUT II do Centro, de 17,17 minutos, enquanto para o concelho de Ourém esse valor era mais reduzido, cerca de 15,63 minutos. Nas freguesias de Fátima e Alburitel registavam-se os tempos mais curtos dos movimentos pendulares da população residente 12,83 e 13 minutos respetivamente (vd. Quadro 6).

Quadro 6: Duração Média dos Movimentos Pendulares da População Residente Empregada ou Estudante (2001)

Freguesia/ Município	Duração (minutos)
Alburitel	13,00
Atouguia	13,22
Casal dos Bernardos	21,04
Caxarias	17,04
Cercal	21,17
Espite	17,46
Fátima	12,83
Formigais	19,56
Freixianda	20,63
Gondemaria	19,87
Matas	20,98
N.ª S.ª da Piedade	13,91
N.ª S.ª das Misericórdias	13,51
Olival	14,21
Ribeira do Fárrio	18,90
Rio de Couros	27,22
Seiça	16,35
Urqueira	19,43
Concelho	15,63
Região Centro	17,17

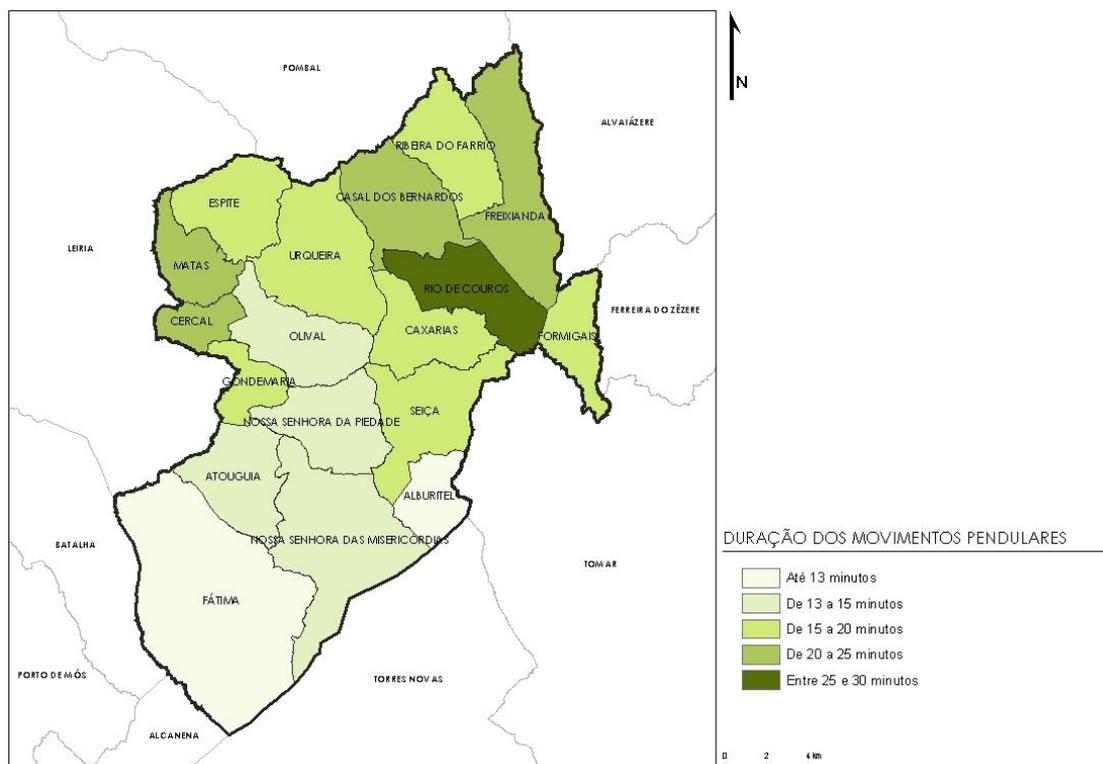
Fonte: INE dados de 2001

A análise espacial da duração dos movimentos pendulares é importante na inferência de correlações que possam ser determinantes para a sua ocorrência, como seja as condições da rede de transporte e das acessibilidades.

Na figura seguinte identifica-se uma assimetria entre a parte sul e parte norte do concelho de Ourém, onde os tempos de percurso são mais elevados. A freguesia de Rio de Couros apresenta uma duração média dos movimentos pendulares 12 minutos superior à do município.

Verifica-se também uma tendência para o aumento da duração dos movimentos pendulares nas freguesias localizadas junto dos limites do município (Cercal e Matas, por exemplo), facto que pode advir dos movimentos pendulares terem como destino os municípios vizinhos (Leiria, no caso).

Figura 10: Duração dos Movimentos Pendulares da População Residente Empregada ou Estudante (2001)



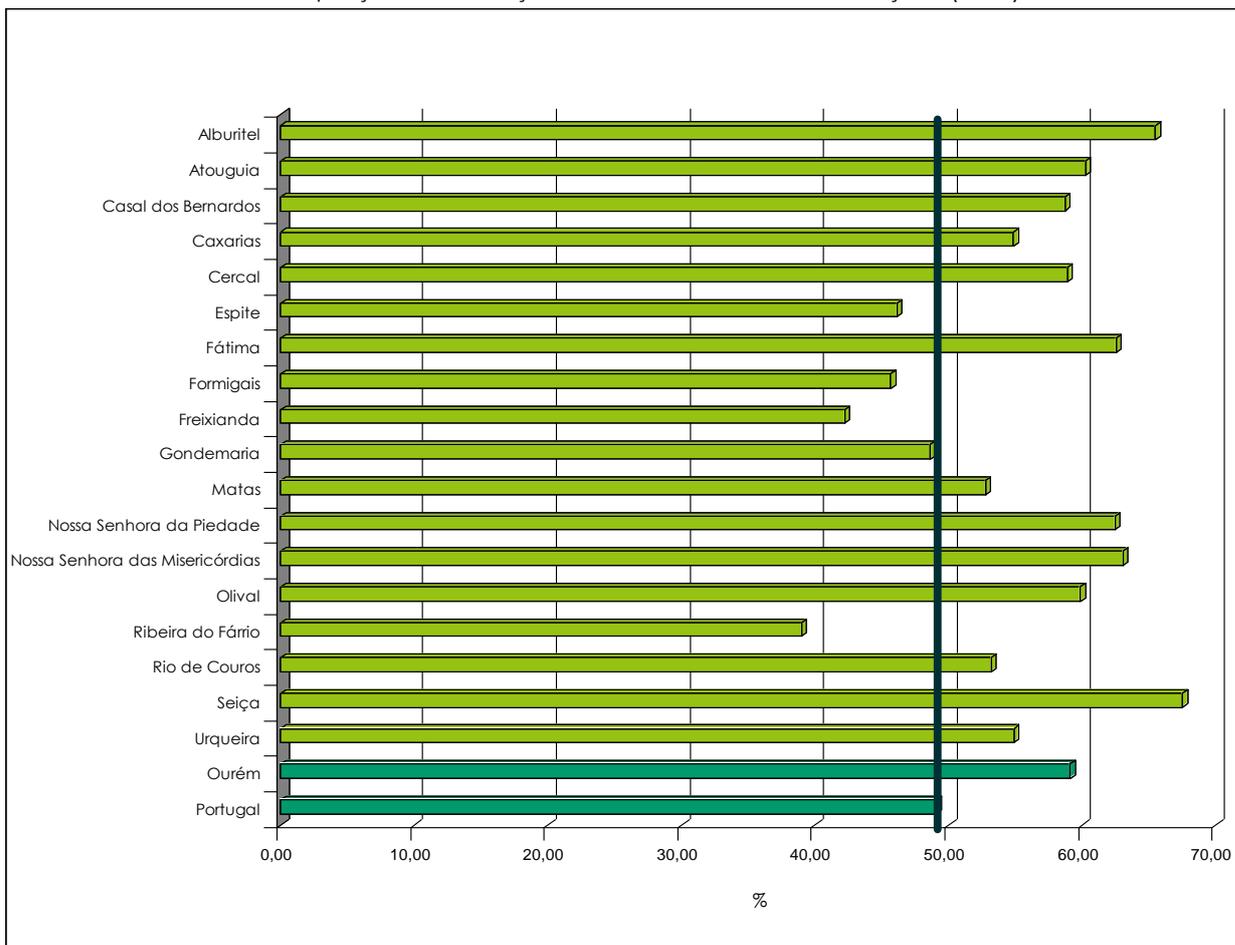
Fonte: Município de Ourém com base em dados do INE de 2001

3.3 Outros Indicadores

Em 2001 a maioria dos movimentos pendulares⁷ eram feitos com recurso a automóvel, realidade que era também extensiva ao total das deslocações efetuadas pela população residente. Nesse sentido 59,12% da mobilidade dos ourenses era feita em automóvel, com Alburitel e Seixa a superarem mesmo o valor de 65%. Estes dados, conforme o gráfico seguinte, revelam uma utilização fortemente baseada no TI com um valor médio 10% acima do de referência para o país.

⁷ - Como apresentado no quadro n.º 3.

Gráfico 2: Proporção de Utilização do Automóvel nas Deslocações (2001)



Fonte: INE dados de 2001

A dependência do transporte individual repercute-se em impactes negativos nos níveis de serviço da rede rodoviária mas também pelas implicações ambientais associadas. Nesse contexto e segundo o INE, em 2008, a população do concelho de Ourém consumia em combustível automóvel 1,2 toneladas equivalentes em petróleo *per capita*, o que era à data o dobro do combustível necessário em média para a população portuguesa, 0,60 toneladas *per capita*.

A prevalência do automóvel face a outros transportes não se repercutia todavia ao nível da renovação do parque automóvel de ligeiros, que em 2007 para Ourém era inferior à média nacional, às médias da NUT II e da NUTIII.

Por cada mil habitantes venderam-se nesse ano cerca de 16 automóveis ligeiros, menos 8 que a média nacional, 2 pesados e um trator agrícola (vd. quadro seguinte).

Quadro 7: Veículos Novos Vendidos por 1000 Habitantes (2007)

Unidade de Referência	Total	Ligeiros	Pesados	Tratores Agrícolas
Portugal	24,76	23,63	0,59	0,53
Centro	20,52	18,69	0,81	1,03
Médio Tejo	17,98	16,44	0,82	0,72
Ourém	16,58	14,05	1,70	0,83

Fonte: INE dados de 2007

Finalmente no que respeita à sinistralidade rodoviária, segundo estatísticas de 2009, Ourém foi o município do Médio Tejo onde se registaram mais mortes devido a acidentes rodoviários, seis mortos, seguindo-se os concelhos de Abrantes, Alcanena e Tomar com três cada.

Esse número resultou de 270 acidentes com vítimas, valor que excedia em 176 acidentes a média da região NUT III do Médio – Tejo (vd. quadro 6). Apesar desses valores, como se pode também observar no quadro seguinte, é o município do Entroncamento que possui o maior número de acidentes com vítimas por km².

Quadro 8: Acidentes de Viação por Tipo de Via, Vítimas Mortais e Densidade de Acidentes por Extensão do Território (NUT III - Médio Tejo em 2009)

Unidade de Referência	Acidentes com vítimas (feridos ou mortes)	Autoestradas	Estradas Nacionais	Outras Vias	Mortes	N.º de Acidentes com vítimas (feridos ou mortes)/km ²
Abrantes	133	11	47	75	3	0,19
Alcanena	57	22	14	21	3	0,45
Constância	14	5	4	5	1	0,17
Entroncamento	28	4	1	23	0	2,04
Ferreira do Zêzere	49	0	8	41	0	0,26
Ourém	270	11	70	189	6	0,65
Sardoal	14	0	9	5	2	0,15
Tomar	176	0	40	136	3	0,50
Torres Novas	155	16	39	100	4	0,57
Vila Nova da Barquinha	46	11	16	19	0	0,93

Fonte: INE dados de 2009

3.4 A Questão Particular da Cidade de Fátima

A cidade de Fátima assume natural relevo no contexto concelhio, fruto da sua projeção mediática a nível mundial. Essa mediatização induz procura nos sistemas de mobilidade e transportes que importa estudar separadamente.

Estima-se que afluam anualmente a Fátima cerca de 5 milhões de turistas, distribuídos ao longo do ano de forma pouco uniforme, com predominância entre os meses de Maio e outubro quando a cidade chega a atingir os 300 000 visitantes por dia⁸.

Segundo o “Estudo Sobre o Perfil do Peregrino de Fátima”⁹, o turismo religioso desta cidade baseia-se fortemente nas peregrinações, potenciadas pela posição geográfica da cidade (115 km do aeroporto de Lisboa e proximidade a outros pontos turísticos) e pelas condições de acessibilidade, nomeadamente a A1 e, em certa medida, a linha ferroviária do norte.

O mesmo trabalho refere que existem ainda algumas lacunas, a nível aeroportuário, ao nível da ausência de rodovias transversais (ligação a Tomar, Batalha e Alcobaça que já se encontra em construção), a falta de uma ligação ferroviária direta, a existência de um terminal rodoviário deficiente, o mau estado de conservação das ruas e estradas e a sinalética urbana deficiente.

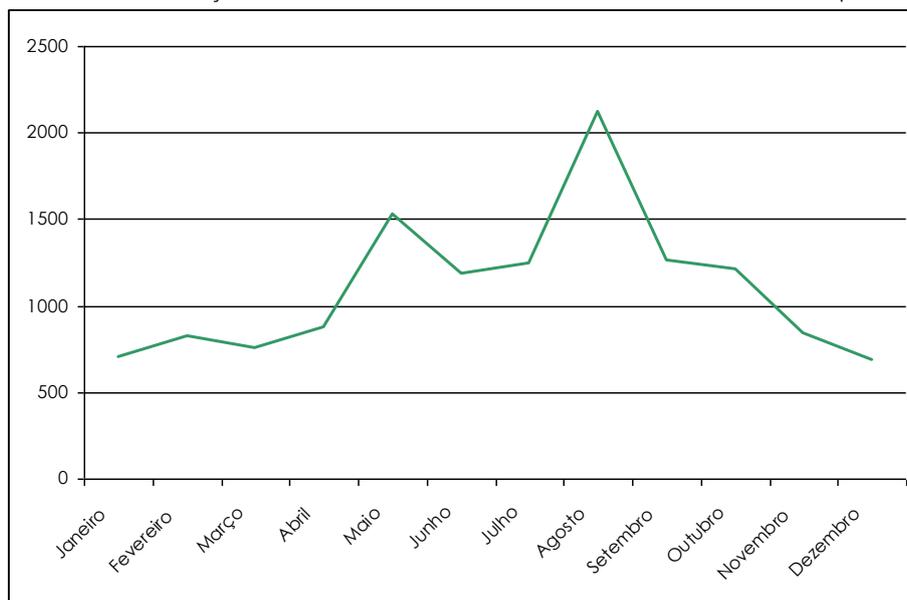
Segundo as contagens feitas pela Brisa, na saída da A1 em Fátima no ano de 2004, o mês de agosto era aquele em que mais veículos entraram na cidade, 65 690, valor que significava uma média diária de 2 119 veículos por dia.

Como se pode observar no gráfico seguinte existiu um aumento de entradas na cidade de Fátima entre os meses de maio e de outubro, espaço temporal em que entraram em Fátima pela A1 uma média diária de 1 425 veículos¹⁰, enquanto entre Outubro e Maio apenas se registaram 781.

⁸ - Segundo Estudo de Mobilidade e Transportes em Fátima, 2006.

⁹ - Elaborado em 2007.

¹⁰ - Alguns desses veículos eram autocarros.

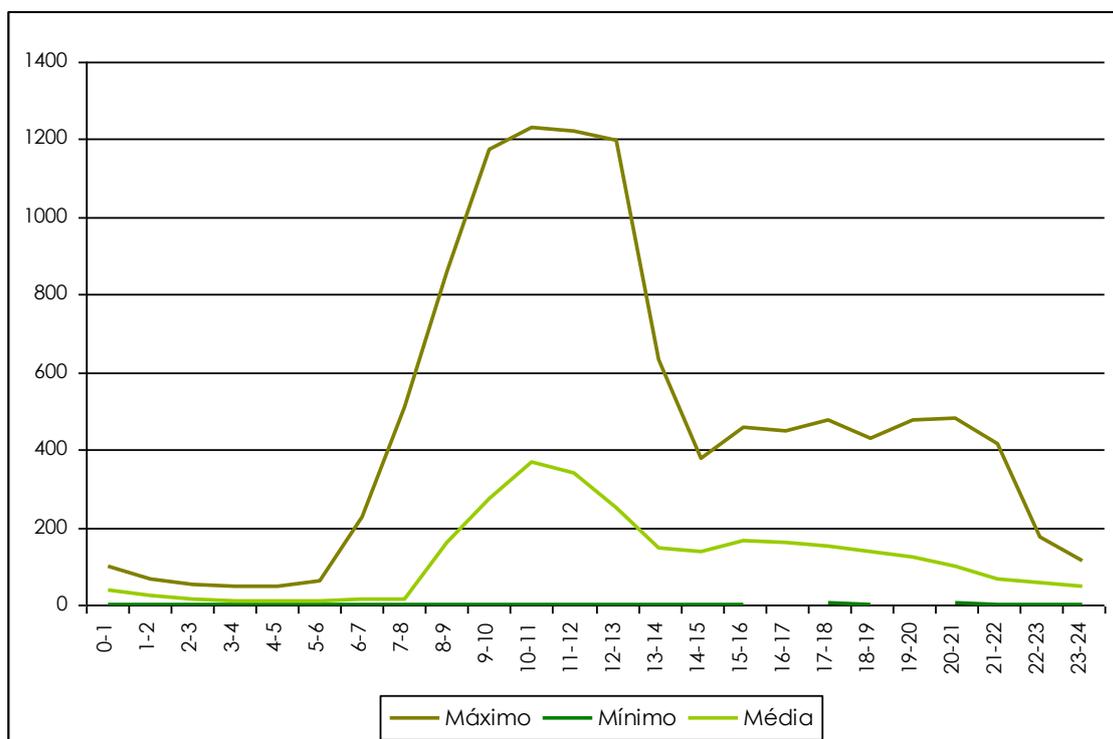
Gráfico 3: Distribuição dos Fluxos Médios Diários de Entradas em Fátima pela A1

Fonte: Dados da BRISA (2004), citados no Estudo de Mobilidade e Transportes em Fátima.

Em termos horários havia também uma dispersão dessas entradas ao longo do dia, embora em média 54% fossem feitas entre as 9 e as 14 horas. Como se percebe também no gráfico a flutuação entre o número mínimo de entradas (quase sempre 0 exceto das 17 às 18 horas e das 20 às 21 em que se registaram 3) e o número máximo é significativa, com um desvio-padrão máximo de 1 231 para o horário das 10 às 11 horas.

Estes dados revelam o perfil comportamental tipo dos peregrinos de Fátima que usam o transporte individual, deslocando-se para a cidade de manhã onde participam nas cerimónias religiosas e depois do almoço regressam à sua proveniência.

Gráfico 4: Distribuição dos Fluxos por Hora, Mínimos, Máximos e Médios de Entradas em Fátima pela A1



Fonte: Dados da BRISA (2004), citada no Estudo de Mobilidade e Transportes em Fátima

Além do uso do TI importa referir ainda aqueles peregrinos que fazem os seus percursos até à Cidade Santuário a pé. Esse fenómeno é importante na análise da mobilidade da cidade como também da sua envolvente, criando a necessidade de existirem faixas pedonais e passeios com dimensões e características que permitam que essa mobilidade seja executada em segurança.

Denota-se naturalmente um maior fluxo de peregrinos a pé nos dias que antecedem as celebrações do 13 de maio, junho, julho, agosto, setembro e outubro, embora se identifiquem também peregrinos nas vias próximas de Fátima um pouco por todo o ano. Não existem contabilizações rigorosas desse número de peregrinos a pé, mas o Santuário de Fátima divulgou no seu site que afluíram à cidade por ocasião do 13 de maio de 2004 25 000 peregrinos, e cerca de 30 000 para a celebração do 13 de Maio de 2005.

Finalmente de salientar, no âmbito do Projeto Fátima 2017 (comemorações do centenário das aparições), estão previstas várias intervenções na cidade, as quais irão alterar as condições de mobilidade e acessibilidade existentes. Prevê-se, entre outras intervenções, a redefinição da hierarquia viária, o reperfilamento de arruamentos,

reestruturação dos principais eixos, promoção dos transportes públicos, implementação de uma circular à cidade, etc..

3.5 Plano de Mobilidade da Cidade de Ourém

O plano de mobilidade para a cidade de Ourém foi elaborado em 2008, integrado no projeto de mobilidade sustentável para alguns municípios selecionados, iniciativa conjunta de vários organismos que integravam o Grupo de Trabalho de Ambiente e Transportes, coordenados pela Agência Portuguesa do Ambiente (APA) e pelo Centro de Estudos dos Sistemas Urbanos e Regionais do Instituto Superior Técnico.

O projeto foi subdividido em três partes. A **1ª fase** compreendeu o diagnóstico, a **2ª** a identificação de objetivos e definição do conceito de intervenção e a **3ª** a concretização da proposta de intervenção. Essa proposta foi subdividida em ações imediatas (de 1 a 2 anos), em ações de curto prazo (até 5 anos) e em ações de médio prazo (até 10 anos).

Segundo este plano, de um modo geral, não se identificavam grandes problemas de mobilidade na cidade de Ourém que pudessem afetar o desempenho económico, a vivência e a qualidade de vida diária dos seus habitantes. Apesar disso, pelo aumento da taxa de motorização detetaram-se algumas dificuldades ao nível do estacionamento (criando problemas de circulação e logo mobilidade), da ausência de ligações urbanas norte/sul e da excessiva dependência do transporte rodoviário (em particular o transporte individual) mesmo para curtas distâncias.

Como forma de ultrapassar e melhorar essa situação foram identificadas **áreas de intervenção prioritária**, conforme se apresenta de seguida:

- Atuações de projeto urbano integrado;
- Acalmia de tráfego em áreas mais sensíveis;
- Potenciação de estacionamento dissuasor;
- Materialização de serviço de transportes coletivos urbanos complementar;
- Melhoria de acessibilidade universal em espaço público e edificado;
- Ligação da pista ciclável a outras áreas urbanas;
- Conectividade das superfícies comerciais com o centro urbano e contenção dos seus impactes na mobilidade urbana e estacionamento.

Este instrumento também identificava o conceito de multimodalidade proposto, que era assente em quatro elementos essenciais, a saber: na rede viária, no transporte coletivo, nos estacionamentos e nos modos suaves, pedonal e ciclável.

As propostas de intervenção, com intuito de tornar a mobilidade urbana sustentável eram várias, consistindo na criação de zonas de velocidade reduzida (30 km/h), alargamento das áreas pedonais, criação de uma rede ciclável, de novos estacionamentos, novas linhas de transporte coletivo e de um teleférico para o castelo.

Tais propostas de intervenção não tinham carácter vinculativo, conforme referido pelos autores e algumas delas carecem de estudos complementares que deverão ser ponderadas não só nesta revisão do PDM como principalmente em sede de elaboração do Plano de Urbanização (PU) da cidade.

3.6 Matriz SWOT – Enquadramento Setorial e Mobilidade da População

<p style="text-align: center;">Pontos Fortes</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Localização do território face à A1 e à Linha do Norte e arco da Unesco, conforme consta no PROT-OVT. ▪ Proximidade à rede transeuropeia. ▪ Média de deslocações pendulares intra-freguesia de 56%, superior ao Médio-Tejo. ▪ A existência de uma política de intervenção de fundo para a cidade de Fátima, enquanto polo gerador de deslocações (Fátima 2017). ▪ A forte proporção da população em idade ativa, cujo principal meio de vida é o trabalho, o que confere importância ao setor dos transportes e também capacidade económica de intervenção pública nesse setor. 	<p style="text-align: center;">Pontos Fracos</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Consumo de combustível fóssil per capita superior à média nacional. ▪ Forte dependência do automóvel. ▪ Duração dos movimentos pendulares elevada para algumas freguesias. ▪ Renovação ténue do parque automóvel. ▪ Sinistralidade rodoviária superior à dos restantes municípios do Médio-Tejo. ▪ Assimetria entre a parte Norte e a Sul do município. ▪ A forte atratividade de Fátima em termos de deslocações, concentrada em pequenos períodos temporais que provoca a saturação das infraestruturas existentes.
<p style="text-align: center;">Oportunidades</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ A inclusão do território concelhio nos principais programas setoriais, e nos diferentes planos existentes, com vista à melhoria da eficiência dos sistemas de mobilidade e transportes. ▪ A existência de estudos realizados quer ao nível municipal, quer ao nível regional, o que revela a importância do setor para a decisão pública. ▪ A possibilidade de articulação agora criada entre o planeamento do território e o planeamento das acessibilidades e transportes. ▪ A imergência de novos conceitos, como seja a mobilidade sustentável e os modos suaves de transportes. 	<p style="text-align: center;">Ameaças</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aumento dos preços dos combustíveis fósseis. ▪ Envelhecimento da população e possível desinvestimento no setor dos transportes. ▪ O agudizar das assimetrias entre o Sul/Norte do município. ▪ Estagnação do efetivo populacional.

4 Acessibilidades

Apresentam-se de seguida os principais eixos de acessibilidades ao concelho, principalmente as rodoviárias, ferroviárias e pedestres, já que não existe ligação direta do transporte fluvial, marítimo e aéreo¹¹.

Nos percursos pedestres de destacar os caminhos para Fátima, considerando as peregrinações anuais e os milhares de peregrinos que se deslocam a pé à cidade.

4.1 Acessibilidades Rodoviárias

As acessibilidades rodoviárias revestem-se atualmente de particular importância no contexto da mobilidade, enquanto elemento fundamental do modo de transporte mais abrangente e que tem revelado maior capacidade de atração.

De facto o desenvolvimento económico e social verificado no século XX deveu-se em certa medida à disseminação do transporte rodoviário, à expansão das redes e ao aumento e melhoria do parque automóvel.

Esse domínio do transporte rodoviário tende a ser quebrado pelos diferentes mecanismos e programas europeus, que tentam, numa lógica de intermodalidade reequilibrar e distribuir os fluxos pelos diferentes modos.

Contudo a médio prazo não se prevê uma substituição drástica de modo de transporte, antes uma readaptação¹², pelo que se deve acautelar uma configuração da rede viária, uma hierarquização, níveis de serviço, transporte público rodoviário e partilha com outros modos mais suaves, que garantam o equilíbrio ambiental, a satisfação das necessidades das populações, da economia e que em último sejam garante da competitividade dos territórios.

O concelho de Ourém possui um padrão de mobilidade e uma estrutura espacial fortemente baseada no transporte rodoviário, pelo que o estudo das acessibilidades rodoviárias é fundamental na compreensão sistémica e global do território, no traçar de políticas e de instrumentos de gestão territorial.

Segundo o PET o município de Ourém localiza-se, quanto ao tempo médio de percurso para o transporte rodoviário ligeiro, a 1h – 1h30 de Lisboa, e entre 1h – 2h para o transporte pesado, quando em conta esteja a parte sul ou norte do concelho.

¹¹ - Existem dois aeródromos no município de Ourém, um em Giesteira – Fátima, e outro de pequenas dimensões nas proximidades do lugar do Sobral – Nossa Senhora das Misericórdias. Ambas as infra-estruturas não estão licenciadas pelo Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC).

¹² - Alterações tecnológicas ao nível das viaturas e das vias, em particular pela introdução dos sistemas inteligentes de transportes e alternativas de consumo.

No quadro seguinte apresenta-se a matriz das principais ligações estabelecidas com origem na cidade de Ourém pelo recurso a transporte individual. Preencheu-se com suporte no site *Google Maps*, o qual devolvia a distância percorrida, tempos médios de viagem e percurso referência dessas viagens.

Quadro 9: Matriz das Ligações Principais com Origem em Ourém (cidade)

Destinos	Lisboa	Porto	Coimbra	Santarém	Leiria	Alcanena
Distância	131 km	206 km	98 km	74 km	26 km	33 km
Tempo	1h 26	2h 06	1h 12	1h	34 min	48 min
Velocidade Média	90Km/h	96 km/h	84 km/h	72 km/h	48 km/h	42 km/h
Percurso	A1	A1 e A20	A1	A1	EN 113	EM 360
Destinos	Batalha ¹³	Tomar	Alvaiázere	Ferreira do Zêzere	Pombal	Torres Novas
Distância	30 km	22 km	33 km	39 km	62 km	25 km
Tempo	49 min	26 min	51 min	42 min	51 min	34 min
Velocidade Média	36 km/h	48 km/h	36 km/h	54 km/h	72 km/h	42 km/h
Percurso	EN 356	EN 113 e IC9	EM 356	EN 113 e IC9	A1	ER 349

Fonte: Dados obtidos com recurso ao *Google Maps*

Como se pode observar existe uma grande discrepância para os diferentes destinos quanto ao indicador velocidade média. Nesse sentido é de referir que as deslocações a Lisboa e Porto são aquelas em que cujo indicador velocidade média apresenta uma melhor performance (90 km/h e 96 km/h), por outro lado as deslocações às cidades de Alvaiázere e Batalha são aquelas onde pior rendimento se observa, 36 km/h.

4.1.1 Rede Viária – Acessibilidades Externas

As acessibilidades rodoviárias distinguem-se pela sua função principal, já que enquanto umas promovem principalmente a mobilidade, outras vocacionam-se mais para a acessibilidade local.

Nesses termos as acessibilidades externas assumem particular importância enquanto canais de transferência de fluxos, cuja função principal é a de assegurar a deslocação entre regiões, em detrimento de uma distribuição de fluxos a nível local.

As acessibilidades externas dividem-se essencialmente em dois níveis, os quais integram a rede rodoviária nacional:

¹³ - Embora segundo conste no PROT-OVT este percurso entre Ourém e Batalha era feito a uma velocidade média de 51 Km/h, uma das velocidades médias mais baixas entre aglomerados urbanos da região do Oeste e Vale do Tejo.

- Rede Nacional Fundamental;
- Rede Nacional Complementar.

O concelho de Ourém possui uma densidade de rede rodoviária nacional de 0,18 km de extensão por cada km², densidade que é superior à média para o Médio-Tejo 0,14 km/km² e à média nacional 0,13 km/km².

4.1.1.1 Rede Nacional Fundamental

A Rede Nacional Fundamental é composta no município de Ourém pela **Autoestrada n.º1**, que liga as cidades de Lisboa e Porto e que faz parte do eixo definido no PRN 2000 como IP1. Esse eixo estabelece nas suas extremidades a ligação entre Valença e Castro Marim e é composto, além da A1, pela A3 Valença – Minho, A20 Porto – Gaia, A12 Lisboa – Palmela, A2 Palmela – Tunes e A22 Tunes – Castro Marim.

A A1 possui cerca de 303 km de extensão e serve o eixo urbano mais significativo do nosso país, com 30 nós ao longo do seu percurso (vd. quadro seguinte).

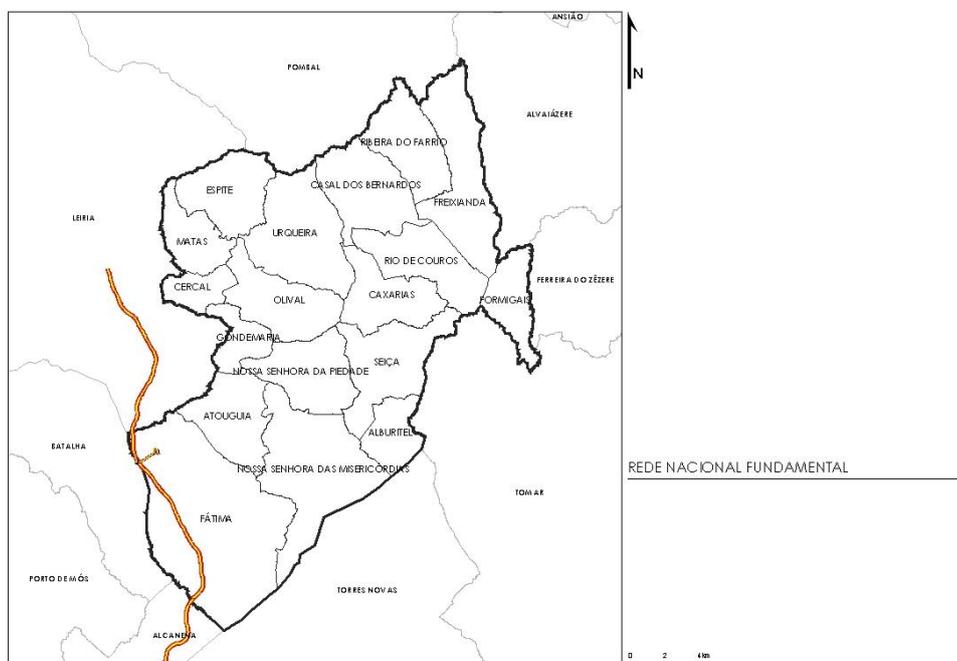
Quadro 10: Nós Existentes na Autoestrada n.º 1 e sua Localização na Rede

Nós existentes	Ponto na Rede (km)
Lisboa	
Sacavém	0
S. João da Talha	4
S. Iria da Azóia	7
Alverca	14
Vila Franca de Xira	20, 21, 23 e 25
Nó A1/A10	30
Carregado	31
Aveiras de Cima	46
Cartaxo	57
Santarém	65
Nó A1/A15	67
Torres Novas A1/A23	94
Fátima/Ourém	114
Leiria	129
Pombal	153
Condeixa	181
Coimbra	189, 197
Mealhada	209
Aveiro	232
Albergaria	247
Estarreja	258
Feira	274
Espinho	284
Feteira	288
Carvalhos	292
Jaca	294
S. Ovídio	296
Coimbrões	298
Afurada	302
Ponte da Arrábida Norte	303
Porto	

Fonte: Brisa

Na figura seguinte mostra-se o traçado da A1, que entra no município de Ourém nomeadamente na freguesia de Fátima, numa extensão de cerca de 11,1 km e respetivos acessos (cerca de 3,4 km de vias de acesso).

Figura 11: Traçado da A1 junto ao Concelho de Ourém e Respetivos Acessos



Fonte: Base de Dados Geográficos do Município de Ourém

4.1.1.2 Rede Nacional Complementar

A Rede Nacional Complementar é composta pelas estradas nacionais (EN), pelas estradas regionais (ER) e pelos itinerários complementares (IC), e têm como objetivo assegurar a ligação nacional fundamental entre centros urbanos de influência concelhia e supra-concelhia, mas infra-distrital.

O concelho de Ourém é servido pela EN 113 (11.8 km de extensão) e pela EN 356, ao longo de 1,5 km.

Segundo o Decreto-Lei n.º 182/2003 a estrada EN 113, sobreposta ao corredor do IC 9, deverá ser transferida para património municipal.

Quanto às estradas regionais, o concelho é servido pela ER 349, ER 350 e ER 356.

Está previsto completar a ER 350 ligando Caranguejeira (ER 357) a Almoester (ER 348).

Enquanto à ER 356 existiu um Auto de Transferência para o município em 1993 tendo sido posteriormente classificada como estrada regional pelo PRN 2000, em 1998.

No quadro n.º 11 apresentam-se os troços das estradas nacionais e regionais que interseitam o território concelhio, com a indicação da extensão e das freguesias servidas.

Como se pode verificar as freguesias de Casal dos Bernardos, Ribeira do Fário, Cercal, Gondemaria e Formigais não são servidas por qualquer troço rodoviário da rede nacional.

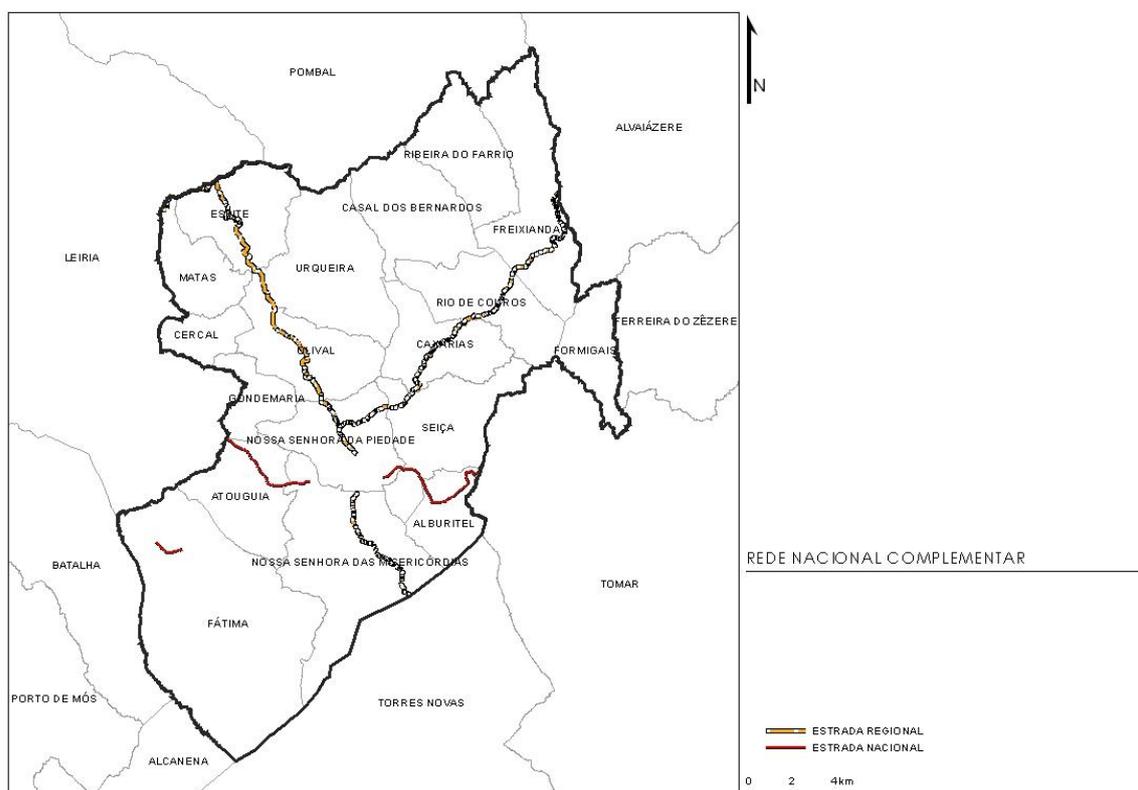
Quadro 11: Rede Nacional Complementar que Serve o Concelho de Ourém

Via	Extensão no município	Freguesias servidas
EN 113	11,8 km	N.ª Senhora das Misericórdias, Atouguia, Alburitel, Seiça e N.ª Senhora da Piedade
EN 356	1,5 km	Fátima
ER 349	23,9 km	N.ª Senhora das Misericórdias, N.ª Senhora da Piedade, Olival, Urqueira e Espite
ER 350	7,3 km	Matas, Espite e Freixianda
ER 356	18,4 km	Freixianda, Rio de Couros, Caxarias, Seiça e N. Sª da Piedade

Fonte: Base de Dados Geográficos do Município de Ourém

Na imagem seguinte identificam-se os troços da rede nacional complementar que servem o território concelhio de Ourém.

Figura 12: Traçado da Rede Nacional Complementar no Concelho de Ourém



Fonte: Base de Dados Geográficos do Município de Ourém

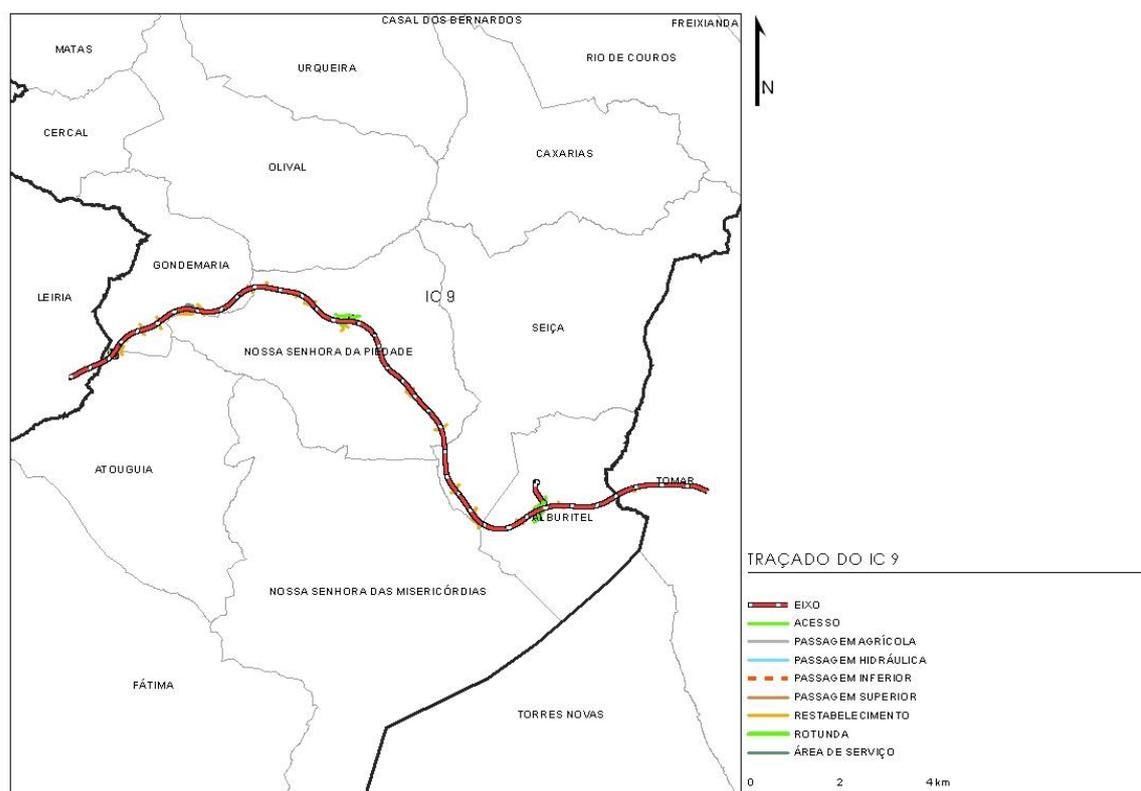
4.1.1.2.1 O Caso Particular do IC 9

Como referido anteriormente encontra-se em construção o IC 9, previsto no PRN 2000, que atravessará transversalmente o município na direção este/oeste, num eixo que se estabelece desde Nazaré, passando por Alcobaça, Batalha, Ourém, Tomar, Abrantes e culminando em Ponte de Sor, onde fará a ligação com o IC 13 (eixo que une Montijo a Portalegre). O prazo previsto para conclusão do troço que interceta o município é em março de 2012.

O IC 9 terá uma extensão de aproximadamente 16 km no município de Ourém, com nós de ligação em Alburitel, Pinheiro (freguesia de Nossa Senhora da Piedade) e Escandarão (freguesia de Atouguia).

Além dessas freguesias atravessa ainda parte do território da freguesia de Seiça e de Gondemaria (vd. Figura 12).

Figura 13: Traçado do IC 9 no Município de Ourém



Fonte: Base de Dados Geográficos do Município de Ourém

4.1.2 Rede Viária – Acessibilidades Internas

As acessibilidades internas servem, numa lógica local, a distribuição dos fluxos rodoviários pelos seus destinos finais, nas quais prevalece a função de acessibilidade face à de mobilidade.

Nesse sentido a rede viária municipal tem como função principal assegurar a deslocação entre as freguesias do município e entre estas e os municípios vizinhos. Numa escala de maior proximidade as restantes vias locais permitem garantir a distribuição dos fluxos entre os diferentes lugares e no interior destes.

De modo a perceber de que forma se executam as ligações entre a sede do município e as restantes sedes de freguesia foi novamente elaborada uma matriz de ligações, com base no site *Google Maps*, de modo a aferir as distâncias espaciais e temporais que medeiam esses territórios.

De salientar que, para a escala territorial em causa, os dados devolvidos representam apenas valores indicativos, uma vez que o sistema referido não integra todas as acessibilidades rodoviárias existentes.

Dessa análise percebe-se que, em média, as sedes de freguesia encontram-se a 19 min da cidade de Ourém, com a sede de freguesia de Nossa Senhora das Misericórdias (no interior das muralhas do castelo) a distar apenas 5 min por automóvel, em oposição aos 37 min necessários para chegar ao lugar da Ribeira do Fárrio.

A maioria das freguesias são acedidas a uma velocidade média de 36 km/h, com as outras performances a variarem entre os 48 km/h para Alburitel e os 30 km/h para Nossa Senhora das Misericórdias.

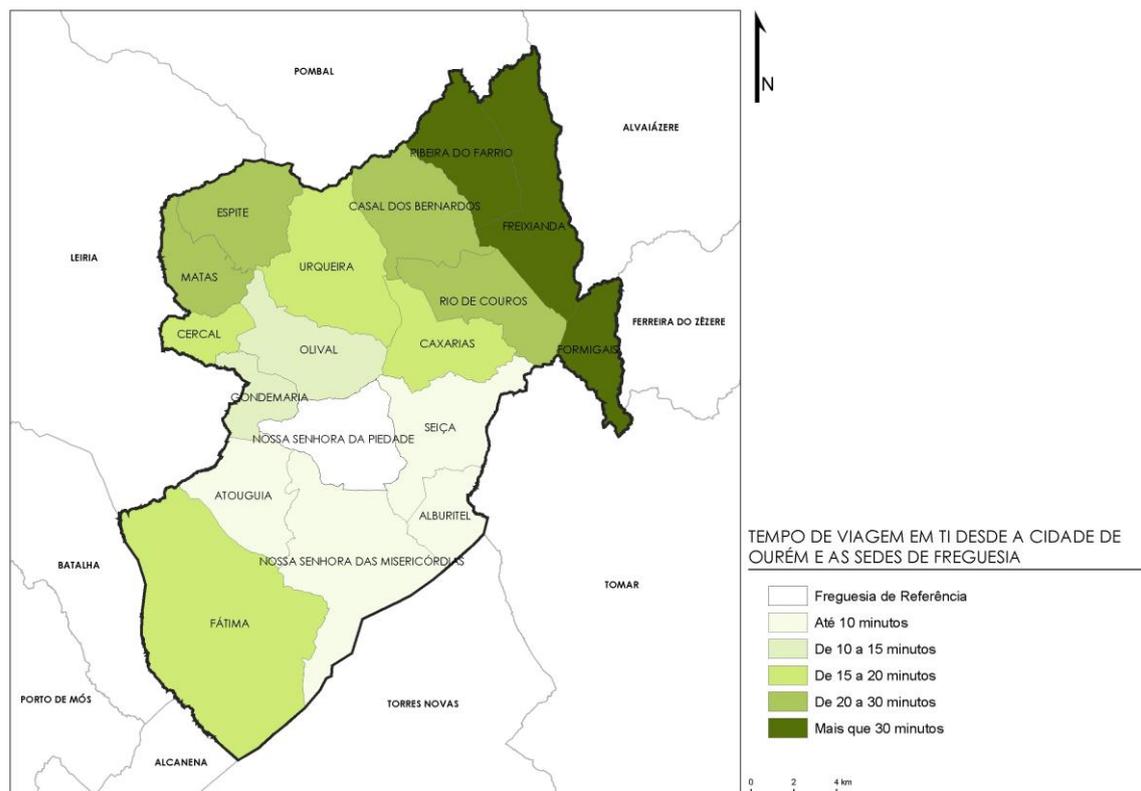
Quadro 12: Matriz das Ligações Entre a Cidade de Ourém e as Sedes de Freguesia

Destinos	Alburitel	Atouguia	Casal dos Bernardos	Caxarias	Cercal	Espite
Distância	6,3 km	5 km	16,9 km	11,4 km	10,8 km	16,2 km
Tempo	8 min	9 min	27 min	19 min	18 min	24 min
Velocidade Média	48 km/h	36 km/h	36 km/h	36 km/h	36 km/h	42 km/h
Percurso	EN 113	EN 113	ER 356	ER 356	EM 532-2	ER 349
Destinos	Fátima	Formigais	Freixianda	Gondemaria	Matas	N.ª S. das Misericórdias
Distância	11,1 km	19,3 km	19,7 km	7,1 km	17,1 km	2,6 km
Tempo	19 min	32 min	31 min	11 min	25 min	5 min
Velocidade Média	36 km/h	36 km/h	36 km/h	36 km/h	42 km/h	30 km/m
Percurso	EN 113 e EM 561	ER 356 e EM 525	ER 356	EM 532-2	ER 349	ER 349
Destinos	Olival	Ribeira do Fárrio	Rio de Couros	Seiça	Urqueira	
Distância	8,2 km	22,1 km	13,8 km	5,6 km	12,3 km	
Tempo	12 min	37 min	23 min	8 min	19 min	
Velocidade Média	42 km/h	36 km/h	36 km/h	42 km/h	36 km/h	
Percurso	ER 349	ER 356	ER 356	EN 113	ER 349	

Fonte: Dados obtidos com recurso ao Google Maps

No mapa seguinte encontram-se representados os tempos de viagem entre a cidade de Ourém e as restantes sedes de freguesia do concelho de Ourém, à exceção da freguesia de Nossa Senhora da Piedade cuja sede se localiza na cidade.

Figura 14: Tempos de Viagem entre a Cidade de Ourém e as Sedes de Freguesia do Município



Fonte: Base de Dados Geográficos do Município de Ourém

Em termos de infraestrutura as acessibilidades internas correspondem à rede rodoviária municipal, a qual se pode desagregar em três níveis:

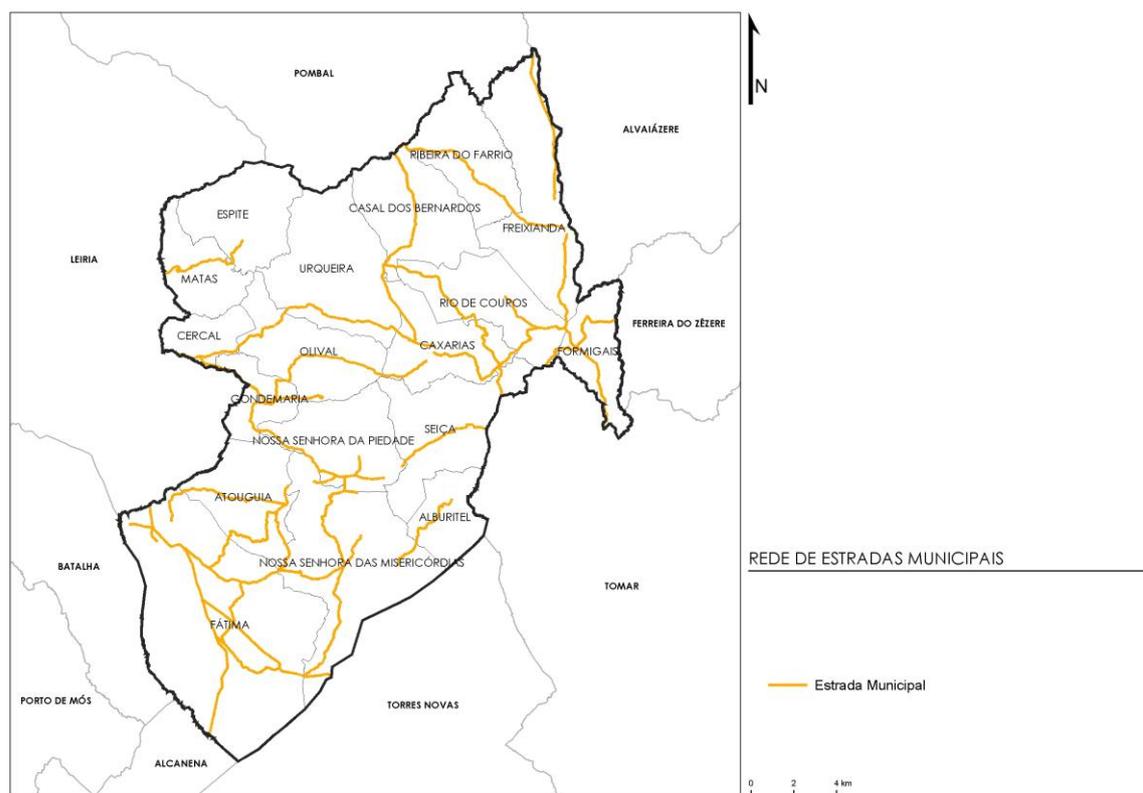
- Estradas Municipais (que incluem as estradas nacionais desclassificadas);
- Caminhos Municipais;
- Estradas, Outros Caminhos e Vias locais.

Os caminhos e vias locais integram arruamentos, aceiros, estradas, caminhos florestais, bem como outras estradas e caminhos de menor significado.

4.1.2.1 Estradas Municipais

O município de Ourém é servido por 26 estradas municipais, que perfazem no território municipal uma extensão de 195,1 km. Essas estradas municipais localizam-se um pouco por todo o território concelhio, como se percebe da interpretação da figura seguinte.

Figura 15: Traçado da Rede de Estradas Municipais



Fonte: Base de Dados Geográficos do Município de Ourém

No quadro n.º 13 faz-se a referência aos troços de estradas municipais existentes, com a indicação das freguesias servidas e da extensão respetiva.

Quadro 13: Rede de Estradas Municipais

Via	Extensão	Freguesias servidas
EM 113	3,7 km	N.ª Senhora da Piedade
EM 113-1	4,9 km	N.ª Senhora da Piedade, Seiça
EM 349	2,4 km	N.ª Senhora da Piedade, N.ª Senhora das Misericórdias
EM 356	13,3 km	Fátima, Atouguia
EM 356-3	1,4 km	Caxarias
EM 357	8,5 km	Fátima, N.ª Senhora das Misericórdias
EM 360	9,3 km	Fátima
EM 501	7,3 km	Freixianda
EM 502	9,6 km	Freixianda, Ribeira do Fárrio, Casal dos Bernardos
EM 503	11,1 km	Casal dos Bernardos, Urqueira, Caxarias
EM 504	5,5 km	Espite, Matas
EM 505	13,1 km	Caxarias, Urqueira, Olival, Cercal
EM 522	6,1 km	Caxarias, Olival
EM 523	7,2 km	Olival, Gondemaria, Cercal
EM 523-1	3,9 km	Olival, Gondemaria
EM 523-2	6,8 km	N.ª Senhora da Piedade, Gondemaria
EM 524	5,8 km	Rio de Couros, Formigais
EM 525	9,3 km	Rio de Couros, Formigais
EM 559	13,8 km	Alburitel, N.ª Senhora das Misericórdias, Fátima

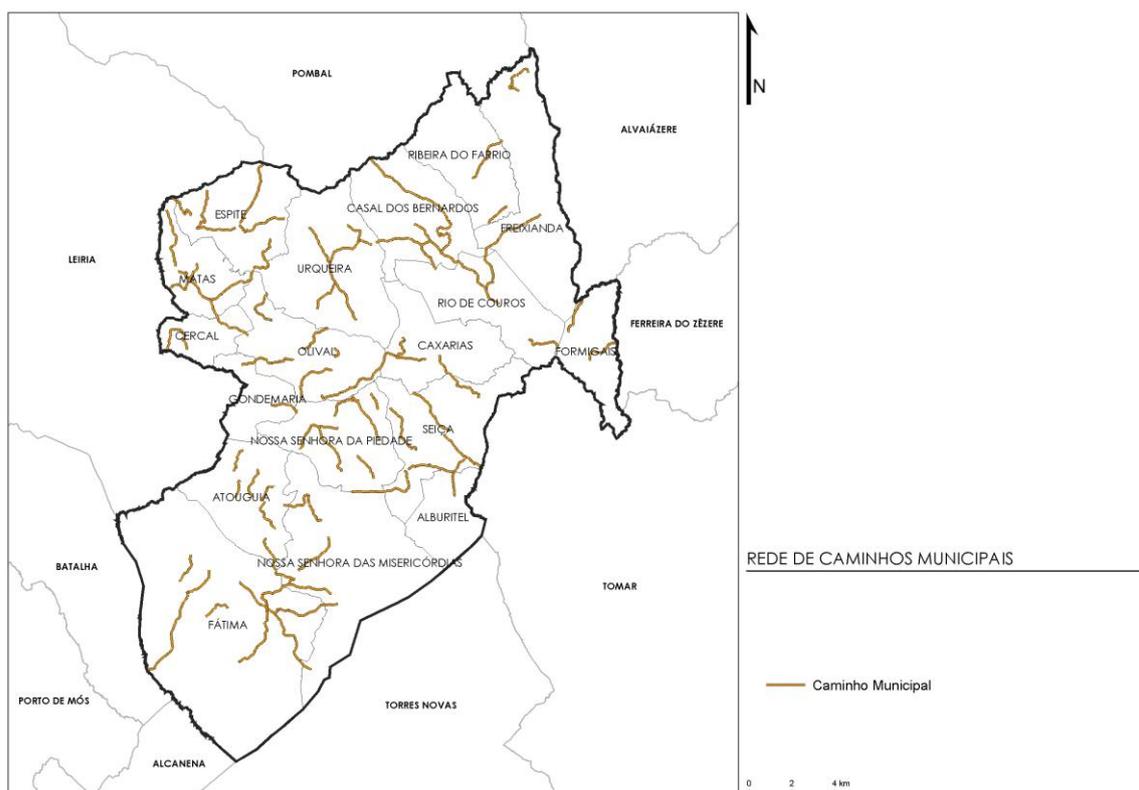
Via	Extensão	Freguesias servidas
EM 559-1	3,4 km	Atouguia, N.ª Senhora das Misericórdias, Fátima
EM 559-2	3,5 km	Fátima
EM 560	15 km	N.ª Senhora das Misericórdias, Fátima
EM 561	7,1 km	Atouguia, Fátima
EM 604	4,8 km	Freixianda, Rio de Couros
EM 606	7,4 km	Rio de Couros, Caxarias
EM 607	10,9 km	Casal dos Bernardos, Rio de Couros, Caxarias e Seiça

Fonte: Base de Dados Geográficos do Município de Ourém

4.1.2.2 Caminhos Municipais

A rede de caminhos municipais é composta por 168,8 km de extensão, distribuídos por 60 vias distintas que se distribuem um pouco por todo o território municipal. Na figura seguinte está representado o traçado dessas vias, enquanto no quadro n.º 14 se discriminam esses troços por extensão e por freguesia.

Figura 16: Traçado da Rede de Caminhos Municipais



Fonte: Base de Dados Geográficos do Município de Ourém

Quadro 14: Rede de Caminhos Municipais

Via	Extensão	Freguesias servidas
CM 1001	4,2 km	Espite
CM 1002	3,3 km	Espite
CM 1003	3 km	Matas
CM 1004	1,9 km	Matas, Espite
CM 1005	5,1 km	Olival, Cercal, Matas
CM 1006	2,5 km	Matas
CM 1007	5,2 km	Espite, Urqueira, Matas
CM 1008	2,7 km	Espite
CM 1009	2,8 km	Cercal
CM 1011	5,3 km	Urqueira
CM 1012	2,0 km	Urqueira
CM 1013	1,2 km	Urqueira
CM 1014	2,1 km	Urqueira
CM 1016	5,9 km	Rio de Couros, Casal dos Bernados
CM 1017	2,8 km	Casal dos Bernardos, Urqueira
CM 1018	1,4 km	Casal dos Bernardos, Rio de Couros
CM 1019	8,0 km	Casal dos Bernardos
CM 1020	4,7 km	Rio de Couros, Casal dos Bernardos, Freixianda
CM 1021	0,8 km	Freixianda
CM 1022	1,3 km	Ribeira do Fário
CM 1023	2,7 km	Ribeira do Fário, Freixianda
CM 1024	2,2 km	Freixianda
CM 1026	1,9 km	Formigais
CM 1027	1,6 km	Formigais
CM 1029	1,8 km	Rio de Couros, Formigais
CM 1030	3,2 km	Caxarias, Seiça
CM 1031	1,4 km	Caxarias
CM 1032	0,7 km	Olival
CM 1033	1,9 km	Olival
CM 1034	3,1 km	Olival
CM 1035	2,6 km	Olival
CM 1036	2,7 km	Seiça e Caxarias
CM 1038	2,8 km	Seiça
CM 1039	0,8 km	N.ª Senhora da Piedade
CM 1040	4,2 km	N.ª Senhora da Piedade
CM 1041	2,7 km	N.ª Senhora da Piedade
CM 1042	2,8 km	Olival, Gondemaria
CM 1043	1,5 km	Gondemaria, N.ª Senhora da Piedade
CM 1044	1,2 km	Atouguia
CM 1045	0,8 km	Atouguia
CM 1046	1,6 km	Atouguia
CM 1047	2,8 km	Atouguia
CM 1048	2,4 km	N.ª Senhora das Misericórdias
CM 1049	0,8 km	Seiça
CM 1050	2,5 km	Seiça
CM 1051	3,3 km	Seiça, Alburitel
CM 1052	1,2 km	Alburitel, Seiça
CM 1054	1,5 km	Fátima
CM 1055	6,2 km	Fátima
CM 1056	1,4 km	Fátima
CM 1057	8,9 km	Fátima, N.ª Senhora das Misericórdias, Atouguia

Fonte: Base de Dados Geográficos do Município de Ourém

Via	Extensão	Freguesias servidas
CM 1058	5,9 km	Fátima, N.ª Senhora das Misericórdias
CM 1059	3,4 km	Fátima, N.ª Senhora das Misericórdias
CM 1060	2,2 km	N.ª Senhora das Misericórdias
CM 1446	1,4 km	N.ª Senhora da Piedade
CM 1448	2,1 km	Olival
CM 1450	3,3 km	N.ª Senhora das Misericórdias, Atouguia
CM 1464	2,6 km	N.ª Senhora da Piedade
CM 1470	2,9 km	Seiça, N.ª Senhora da Piedade, N.ª Senhora das Misericórdias
CM 1472	3,2 km	Caxarias, Olival

Fonte: Base de Dados Geográficos do Município de Ourém

4.1.2.3 Estradas, Outros Caminhos e Vias Locais

A rede municipal de caminhos e vias locais é formada por todo um conjunto de vias de hierarquia inferior, que não são incluídos na rede nacional, nem nas estradas e caminhos municipais.

Essa rede é composta por arruamentos, aceiros, estradas, caminhos florestais e outras vias de menor significado.

Na sua totalidade os troços que formam essa rede têm uma extensão de cerca de 3 500 km, localizados dispersamente por todo o território municipal.

O anexo 3 contém o cartograma com a rede viária e respetiva hierarquia que serve o concelho de Ourém, onde se identifica também os caminhos e as vias locais existentes.

4.1.3 Densidade da Rede

Um indicador importante das taxas de cobertura da rede viária e dos índices médios de acessibilidade dos aglomerados é a “densidade da rede viária”. Este descritor representa a extensão linear da rede viária por área territorial.

No quadro 15 indica-se a densidade da rede rodoviária por freguesia e por tipo de rede. A freguesia de Fátima com 0,2 km/km², é a única servida pela rede rodoviária fundamental, enquanto a freguesia de Espite com 0,5 km/km² é a freguesia com maior densidade de rede rodoviária complementar.

Quanto às vias municipais Caxarias e Gondemaria possuem a maior densidade de estradas municipais, 1 km/km², Matas a maior densidade de caminhos municipais, 0,9 km/km², e a freguesia de Atouguia a maior densidade de caminhos e vias locais 10,7 km/km².

Quando se tem em conta a totalidade dos troços de rede viária existente a freguesia de Atouguia possui a maior densidade 12,0 km/km² enquanto a freguesia de Formigais possui a menor, apenas 5,8 km/km².

Quadro 15: Densidade da Rede Rodoviária por Freguesia (km/km²)

Freguesia	Rede Rodoviária Fundamental (A1)	Rede Rodoviária Complementar (EN, ER)	Estradas Municipais (EM)	Caminhos Municipais (CM)	Caminhos e Vias Locais (Outros)	Densidade Total
Alburitel	0,0	0,4	0,3	0,1	6,9	7,7
Atouguia	0,0	0,2	0,7	0,4	10,7	12,0
Casal dos Bernardos	0,0	0,0	0,3	0,7	10,5	11,4
Caxarias	0,0	0,3	1,0	0,3	6,0	7,6
Cercal	0,0	0,0	0,6	0,5	6,4	7,6
Espite	0,0	0,5	0,1	0,7	8,0	9,3
Fátima	0,2	0,1	0,5	0,3	8,2	9,2
Formigais	0,0	0,0	0,8	0,3	4,7	5,8
Freixianda	0,0	0,2	0,5	0,2	10,4	11,3
Gondemaria	0,0	0,0	1,0	0,3	9,3	10,5
Matas	0,0	0,1	0,3	0,9	10,1	11,4
N.ª S.ª da Piedade	0,0	0,3	0,49	0,6	8,6	9,9
N.ª S.ª das Misericórdias	0,0	0,2	0,5	0,3	8,5	9,5
Olival	0,0	0,4	0,5	0,6	7,8	9,3
Ribeira do Fárrio	0,0	0,0	0,4	0,2	10,1	10,7
Rio de Couros	0,0	0,2	0,6	0,3	6,6	7,7
Seiça	0,0	0,1	0,3	0,6	7,4	8,4
Urqueira	0,0	0,02	0,2	0,3	8,5	9,1

Fonte: Base de Dados Geográficos do Município de Ourém

4.1.4 Rede Rodoviária – Caracterização Física das Estradas Municipais

Neste ponto do estudo faz-se uma breve caracterização física das EM existentes, com base num trabalho de campo desenvolvido em 2006, no qual foi feita a caracterização dessas vias por recurso a cortes de amostragem.

Dado que decorreram 5 anos após os trabalhos, os dados apresentados foram alvo de uma validação por parte da Divisão de Obras Municipais desta Câmara. Os levantamentos não foram executados para a EM 349, 356 e 524.

Por cada EM, conforme se pode observar no quadro seguinte, são enumerados e descritos os pontos de amostragem estudados, o tipo de pavimento, o estado de conservação global da via, algumas das patologias identificadas e perfil transversal médio.

Esse perfil total médio é calculado pela média das diversas amostragens, tal como acontece com a plataforma.

A dimensão das restantes componentes, bermas, valetas e passeios, é calculada pela média da sua ocorrência nas amostragens (excluindo os valores de 0), ou seja, quando se apresenta o valor para a berma esquerda de 2,7 (2), significa que em média a dimensão dessa berma é de 2,7, existindo em duas amostragens realizadas nessa via.

As tipologias de pavimento identificadas foram de 3 tipos:

- **Binder:** Quando a camada superficial provém ainda da aplicação da primeira camada do pavimento em macadame betuminoso denso;
- **Semi-penetração:** Quando se está na presença de uma camada de pavimento em que a penetração betuminosa por aglutinante não atinge toda a espessura da camada;
- **Desgaste:** Quando no pavimento existe esta camada.

•
O estado de conservação foi avaliado de acordo com quatro graus qualitativos, Bom, Razoável, Mau e Muito Mau.

- **Bom:** Pavimento sem sinais visíveis de degradação, apresentando geralmente um pavimento “liso” (com poucos abatimentos), ausência generalizada de fissuras e lombas;
- **Razoável:** Pavimento sem sinais visíveis de degradação consideráveis, podendo pontualmente surgir abatimentos, fissuras e lombas;
- **Mau:** Pavimentos com sinais de degradação generalizada, apresentando com frequência patologias a nível de abatimentos, fissuras, lombas, águas freáticas, drenagem de águas pluviais e roturas pontuais;
- **Muito Mau:** Pavimento em situações extremas de degradação, evidenciando falhas graves ao nível de betuminoso, dos abatimentos e acentuado agravamento das patologias referidas no item anterior.

Quadro 16: Caracterização Física das EM

Via	Pontos de amostragem	Tipo de Pavimento	Perfil Transversal Médio (m)							Estado de Conservação	Algumas patologias pontuais	
			Plataforma	Bermas	Passeios	Valetas	Total					
EM 113	6	Desgaste	8,5 (6)	2,7 (2)	2,1 (3)	3,7 (1)	1,50 (2)	1,5 (3)	1,2 (1)	12,7 (6)	Mau	Abatimentos, lombas, roturas e fissuras no pavimento.
EM 113-1	7	Binder e Desgaste	4,8 (7)	0,8 (4)	1,0 (5)	-	-	1,2 (6)	1,0 (4)	7,6 (7)	Mau	Abatimentos, roturas e fissuras no pavimento, drenagem superficial obstruída. (Em beneficiação e alargamento).
EM 356- 3	2	Desgaste	7,6 (2)	-	-	1,8 (2)	1,7 (2)	-	-	11,0 (2)	Bom	-
EM 357	15	Desgaste	7,1 (15)	1,9 (10)	2,0 (14)	2,20 (1)	2,20 (1)	1,8 (3)	-	11,0 (15)	Razoável (74,3%) Muito Mau (25,7%)	Abatimentos, lombas e roturas no pavimento.
EM 360	10	Binder e Desgaste	6,6 (10)	1,7 (10)	1,9 (9)	1,30 (1)	-	1,5 (1)	1,20 (1)	10,4 (10)	Muito Mau	Abatimentos, cortes, roturas, e fissuras no pavimento, drenagem superficial obstruída.
EM 501	11	Desgaste	6,2 (11)	0,9 (10)	0,9 (8)	-	-	1,3 (7)	1,6 (8)	9,0 (11)	Bom	Lomba, rotura no pavimento, pavimento vitrado, drenagem superficial obstruída.
EM 502	15	Desgaste	6,3 (15)	1,0 (11)	1,0 (11)	3,0 (1)	1,5 (1)	1,1 (9)	1,2 (9)	9,4 (15)	Razoável	Abatimentos, lombas, roturas e fissuras no pavimento, pavimento vitrado, drenagem superficial obstruída. Identificou-se uma caixa de visita fissurada.
EM 503	17	Desgaste	6,8 (17)	1,0 (13)	1,0 (8)	2,1(3)	1,5 (3)	1,2 (10)	1,2 (12)	10,3 (17)	Bom	Abatimento, lombas, roturas no pavimento, pavimento vitrado, drenagem superficial obstruída.
EM 504	9	Binder e Desgaste	5,6 (9)	1,4 (8)	1,2 (5)	-	-	1,1 (3)	1,4 (5)	8,7 (9)	Mau (66%) Razoável (34%)	Deformação no pavimento, lombas, roturas e fissuras no pavimento. Drenagem superficial obstruída.

Quadro 17: Caracterização Física das EM (continuação)

Via	Pontos de amostragem	Tipo de Pavimento	Perfil Transversal Médio (m)					Estado de Conservação	Algumas patologias pontuais			
			Plataforma	Bermas	Passeios	Valetas	Total					
EM 505	19	Binder e Desgaste	6,8 (19)	1,4 (3)	1,5 (3)	2,1 (1)	2,1 (1)	1,3 (14)	1,2 (7)	9,2 (19)	Razoável	Abatimentos, fissuras e roturas no pavimento, drenagem superficial obstruída.
EM 522	8	Desgaste	6,3 (8)	1,1 (5)	1,0 (2)	-	-	1,2 (2)	1,2 (7)	8,4 (8)	Razoável	Abatimentos e roturas no pavimento.
EM 523	10	Desgaste	6,1 (10)	1,2 (7)	1,4 (2)	-	-	1,0 (5)	1,2 (7)	8,9 (10)	Razoável	Abatimentos, deformações, roturas e fissuras no pavimento. Drenagem superficial obstruída.
EM 523-1	6	Semi-penetração e Binder	5,9 (6)	0,9 (5)	1,2 (4)	-	-	1,0 (3)	1,4 (3)	8,3 (6)	Mau	Abatimentos, roturas e fissuras no pavimento. Drenagem superficial obstruída.
EM 523-2	9	Desgaste	5,2 (9)	1,4 (4)	1,7 (6)	1,6 (2)	2,6 (1)	1,0 (4)	1,6 (4)	8,6 (9)	Razoável	Abatimentos, lombas, roturas e fissuras no pavimento. Pavimento virado.
EM 525	14	Desgaste	5,4 (14)	1,3 (8)	1,7 (12)	-	-	1,1 (11)	1,1 (1)	8,2 (14)	Razoável	Abatimentos, lombas, roturas, fissuras no pavimento. Drenagem superficial obstruída.
EM 559	16	Desgaste	6,0 (16)	1,1 (8)	1,4 (10)	1,1 (1)	1,6 (1)	1,0 (5)	0,9 (6)	7,8 (16)	Razoável	Abatimentos, lombas, roturas e fissuras no pavimento. Drenagem superficial obstruída, presença de águas freáticas.
EM 559-1	4	Desgaste	5,5 (4)	-	-	-	-	1,4 (2)	1,7 (2)	7,3 (3)	Mau	Abatimentos, roturas e fissuras no pavimento. Drenagem superficial obstruída.
EM 559-2	4	Semi-penetração e Binder	5,3 (4)	1,5 (3)	1,0 (3)	-	-	2,1 (1)	1,6 (1)	8,5 (4)	Razoável	Abatimentos, lombas, e roturas no pavimento. Drenagem superficial obstruída.

Quadro 18: Caracterização Física das EM (continuação)

Via	Pontos de amostragem	Tipo de Pavimento	Perfil Transversal Médio (m)					Estado de Conservação	Algumas patologias pontuais			
			Plataforma	Bermas	Passeios	Valetas	Total					
EM 560 (Parte do troço foi requalificado em 2009)	20	Desgaste	6,0 (20)	1,4 (14)	1,2 (14)	1,9 (1)	-	1,1 (5)	1,5 (7)	8,4 (20)	Razoável Bom	Abatimentos, lombas, fissuras no pavimento. Presença de raízes de árvores. Drenagem superficial obstruída.
EM 561	10	Desgaste	6,3 (10)	1,7 (4)	1,5 (4)	1,3 (2)	1,4 (3)	1,6 (6)	1,3 (7)	9,5 (10)	Razoável	Abatimentos, lombas no pavimento. Drenagem superficial obstruída.
EM 604	11	Semi-Penetração, Binder, Desgaste	5,8 (11)	1,4 (8)	1,6 (5)	1,1 (1)	1,1 (1)	0,9 (4)	1,5 (6)	8,9 (11)	Razoável (51,0%) Muito Mau (49,0%)	Abatimentos, lombas, roturas e fissuras no pavimento. Drenagem superficial obstruída e presença de águas freáticas.
EM 606	12	Semi-Penetração, Binder	4,9 (11)	1,3 (9)	1,3 (6)	-	-	1,2 (2)	1,3 (5)	7,5 (12)	Muito Mau (76,0%) Razoável (24,0%)	Abatimentos, roturas, fissuras no pavimento. Raízes de árvores. Drenagem superficial obstruída.
EM 607	20	Semi-Penetração, Binder	5,9 (20)	1,3 (16)	1,3 (17)	-	-	1,4 (11)	1,3 (12)	8,8 (20)	Mau (64,3%) Muito Mau (20,2%) Razoável (15,5%)	Abatimentos, lombas, roturas, raízes de árvores, pavimento vidrado. Drenagem superficial obstruída.

Fonte: Município de Ourém



Analisando os resultados obtidos no trabalho de campo percebe-se que em média houve 11 pontos de amostragem por cada EM estudada, variando desde 2 pontos para a EM 356 – 3, até aos 20 para as EM 560 e 607.

Da totalidade destas infraestruturas 16 (70%) apresentam um pavimento superficial ao nível da camada de desgaste, com as restantes vias a terem pavimentos superficiais mistos, intercalando ao longo dos diferentes troços camada de desgaste, binder e semi-penetração.

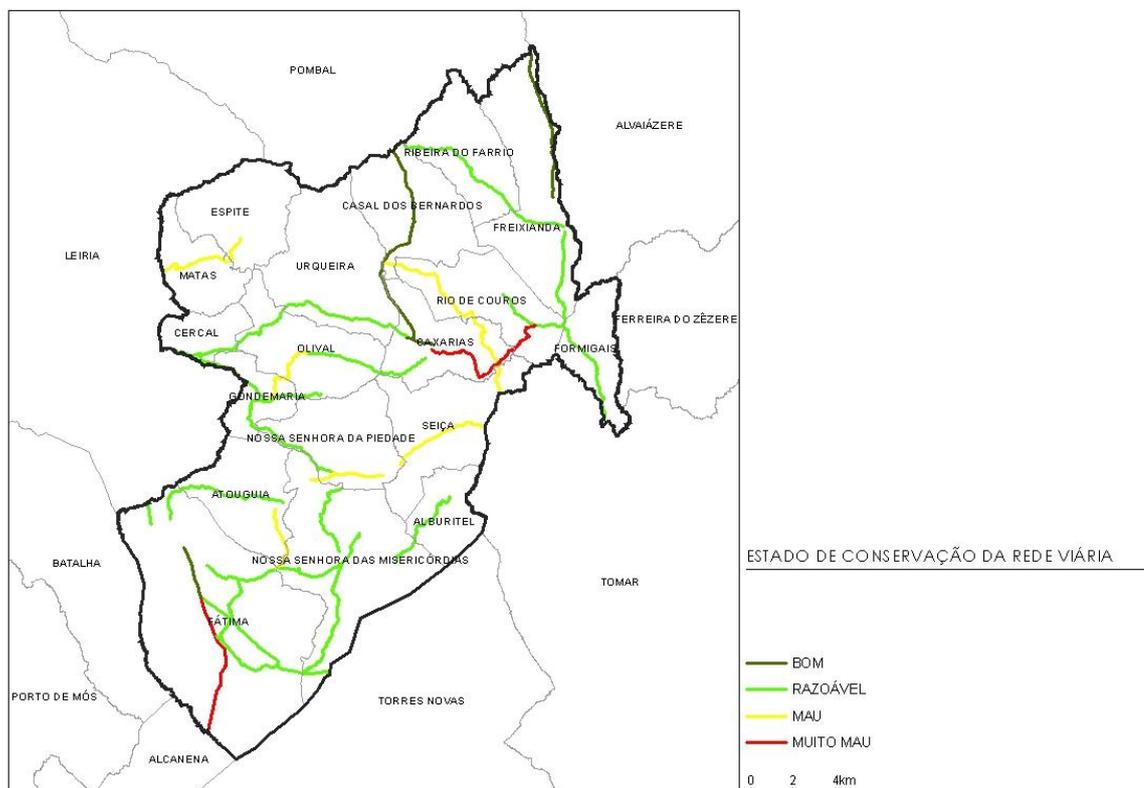
Quanto ao estado de conservação, 11 das 23 vias (48%), foram consideradas como tendo um estado de conservação razoável, duas (9%) com estado de conservação bom, três (13%) em mau estado, e uma em muito mau estado (4%). As restantes vias possuem estado de conservação distintos de acordo com os diferentes troços (vd. Figura seguinte).

Em média o perfil transversal das 23 vias consideradas é de 9,1 metros, com plataforma média de 6,1 metros, dimensões que ficam aquém das normas de traçado da antiga Junta Autónoma de Estradas e do perfil previsto no PDM (14 metros) para dimensionamento e remodelação das vias existentes.

Para esses valores contribuem:

- Uma berma esquerda média de 1,2 m, existente em 64% dos pontos de amostragem;
- Uma berma direita média de 1,3 metros, existente em 59% dos pontos de amostragem;
- Um passeio esquerdo com uma média de 1 metro, existente apenas em 7% da amostra;
- Um passeio direito de 0,8 metros, existente em 6% da amostra;
- Uma valeta esquerda de 1,2 metros, existente em 48% da amostra;
- E uma valeta direita de 1,2 metros, existente em 42% das amostras.

Figura 17: Estado de Conservação das Estradas Municipais



Fonte: Base de Dados Geográficos do Município de Ourém

4.1.5 Estacionamentos nas Cidades de Ourém e Fátima

Com a crescente utilização dos transportes individuais, um dos principais problemas das cidades relaciona-se com a falta de espaços para o estacionamento dos veículos que diariamente se deslocam para os centros urbanos.

Com base no levantamento efetuado no Projeto de Mobilidade Sustentável de Ourém, existem nesta cidade 1 713 lugares de estacionamento na via pública, sendo 55 reservados para táxis, junta de freguesia, cargas e descargas, etc.. Desses lugares, 153 são tarifados.

Existe ainda o parque de estacionamento subterrâneo do edifício da Câmara Municipal com capacidade para cerca de 350 veículos.

O estacionamento existente tem-se revelado suficiente, havendo no entanto algum estacionamento ilegal nalgumas zonas da cidade. À quinta-feira verifica-se uma taxa de ocupação superior ao normal e logo mais estacionamento ilegal devido à feira e mercado semanal.

Na cidade de Fátima existem cerca de 1 290 lugares na via pública, sendo 72 reservados para táxis, cargas e descargas, hotéis, etc.. Desses, encontram-se 182 lugares tarifados.

Em parques de estacionamento de apoio ao Santuário identificam-se cerca de 3 200 lugares para veículos ligeiros (considerando 45m² para os parques em terra batida) e 126 lugares para pesados.

Existe um sobredimensionamento do estacionamento na cidade de Fátima, sendo apenas insuficiente para as grandes peregrinações à cidade. Isto não invalida que exista estacionamento ilegal nalguns arruamentos da cidade no dia a dia.

4.1.6 Acessibilidades Ferroviárias

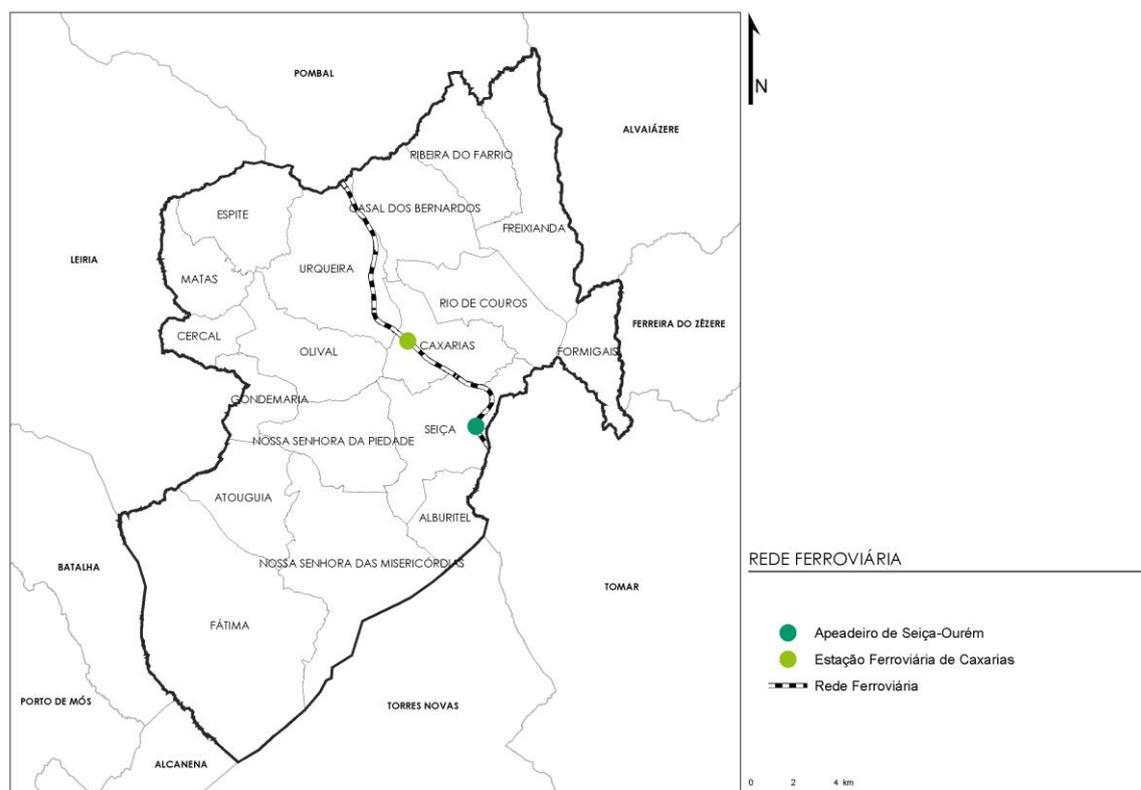
O município de Ourém encontra-se integrado no principal eixo ferroviário do país, o que permite alguma centralidade modal ao território municipal. Esse eixo é formado pela Linha do Norte, que une as cidades de Lisboa, na Estação de Santa Apolónia à cidade do Porto, na estação da Campanhã.

Para além da conexão dessa linha a vários ramais e concordâncias¹⁴ o eixo ferroviário da linha do norte liga-se à **Linha do Sul** junto à cidade de Lisboa, à **Linha do Oeste** junto de Lisboa e de Alfarelos, à Linha da **Beira Baixa** no Entroncamento, à **linha da Beira Alta** em Pampilhosa e às linha de **Leixões** e do **Minho** na cidade do Porto.

No território concelhio a linha ferroviária do Norte interceta as freguesias de Seiça, Caxarias e Urqueira, numa extensão de 34,3 km. Na figura seguinte mostra-se o traçado da rede ferroviária no concelho com a identificação das duas paragens existentes: a estação de Caxarias e o apeadeiro de Seiça-Ourém.

¹⁴ - Como por exemplo a Linha da Matinha, Concordância de Xabregas, Linha de Cintura, Concordância de Sete Rios, de Setil Norte, Ramal de Tomar, Concordância de Verride, Ramal da Figueira da Foz, do Porto de Aveiro, à Linha do Vouga, etc..

Figura 18: Rede Ferroviária no Concelho de Ourém



Fonte: Base de Dados Geográficos do Município de Ourém

4.1.7 Percursos Pedestres e Cicláveis

A dinamização dos modos suaves de transporte faz parte da política europeia que aspira a uma melhor repartição modal e uma maior sustentabilidade nas deslocações. Esses modos devem ser incentivados, quer pela partilha de infraestruturas já, quer pela dinamização de infraestruturas próprias, como sejam os percursos pedestre e cicláveis. Segundo Tovar (2010) existem em Portugal quase 3 500 km de percursos pedestres homologados¹⁵, distribuídos por todo o território nacional, com exceção para o arquipélago dos Açores.

A região Norte é aquela onde mais km homologados existem, cerca de 29 %, seguido da região Centro e Algarve com 22% cada.

Grande parte dos percursos corresponde a percursos de pequena rota (71%), ou seja percursos que se percorrem numa jornada, geralmente com extensão inferior a 30 km.

¹⁵ - Quando reconhecidos pela Federação de Campismo e Montanhismo de Portugal como instalação desportiva identificada por marcas, obedecendo a exigências precisas no traçado, marcação e manutenção, nomeadamente no que respeita à segurança dos praticante e à preservação do meio.

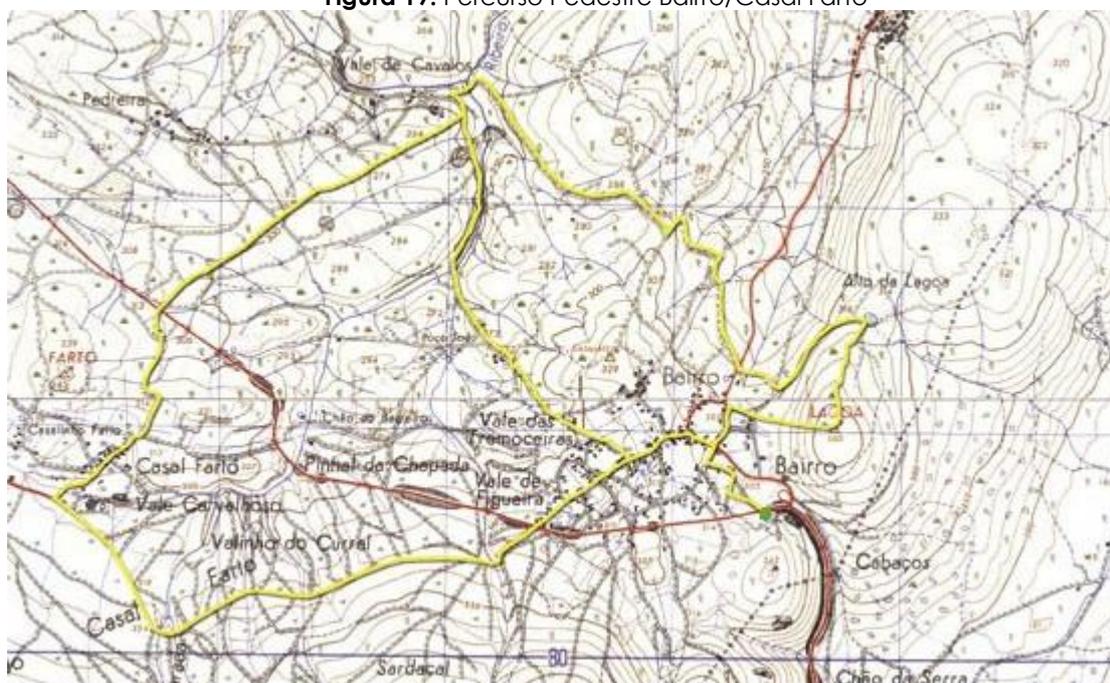
No município de Ourém está homologado apenas um caminho pedestre, inserido na tipologia de pequena rota¹⁶, que se inicia e termina no Monumento Natural das Pegadas dos Dinossauros da Serra de Aire, na localidade do Bairro (N. S.^a das Misericórdias).

Este percurso tem uma extensão de 10 km e é gerido pelo Parque Natural da Serra de Aire e Candeeiros.

Segundo o Instituto de Conservação da Natureza e da Biodiversidade (ICNB) trata-se de grosso modo de um percurso em triângulo, que liga os núcleos populacionais de Bairro, Vale de Cavalos e Casal Farto, que pode também ser percorrido em bicicleta.

Neste percurso encontra-se um ponto com 360 metros de altitude, onde existe uma lagoa e um parque de merendas, de onde se alcança uma vista panorâmica que extravasa os limites do Parque. No lugar de Vale de Cavalos encontram-se um conjunto de casas construídas em pedra, de arquitetura natural, enquanto o Casal Farto é conhecido por alguns aspetos curiosos do património construído, como sejam, um relógio de sol inscrito na cimalha de uma das casas e uma capela que remonta aos Templários, inserida num conjunto de habitações de Turismo Rural.

Figura 19: Percurso Pedestre Bairro/Casal Farto



Fonte: Imagem disponível no site do ICNB

¹⁶ - Identificam-se pela sigla PR, seguida do Número de Registo e de três letras que seguem a nomenclatura utilizada nas letras designativas de concelho pelo IMTT. É sinalizado no terreno com marcas a cores vermelho e amarelo.

Existe também um outro percurso pedestre no município devidamente marcado e assinalado, mas que não se encontra ainda homologado. Trata-se do percurso pedestre do Agroal, com condições similares aos percursos de pequena rota, que se encontra enquadrado num território Rede Natura, com características paisagísticas únicas. O grande ponto de referência deste percurso é a nascente do Agroal, associada a um canhão fluvio-cársico riquíssimo, cuja galeria ripícola alberga várias espécies de fauna e flora.

Além destes percursos existem outros com características para homologação, a qual deverá ser ponderada no futuro.

Finalmente de assinalar que essa homologação poderia ser concertada com a Federação de Campismo e Montanhismo, enquadrada na definição da Grande Rota Transeuropeia, cuja rota-7 atravessa vários países europeus, desde Lisboa a Skopje na Macedónia, sobre responsabilidade da *European Ramblers Association*, em articulação com as entidades nacionais competentes.

Quanto às ciclovias existem no município duas infraestruturas com essas características, uma com cerca de 1km localizada no Parque Linear da cidade de Ourém, e uma outra adjacente à estrada de Minde, desde o perímetro urbano de Fátima até à rotunda Sul, numa extensão de quase 2,5 km.

4.1.7.1 Caminhos de Fátima

Afluem a Fátima cerca de 100 000 peregrinos por ano. Segundo o Centro Nacional de Cultura (CNC) e a Associação Espaço Jacobeus (que dinamiza e promove o Caminho Português de Santiago), esses milhares de peregrinos que se deslocam a Fátima utilizam predominantemente percursos asfaltados com intenso tráfego automóvel, correndo por isso diversos riscos.

Na tentativa de minimizar esses riscos o CNC em 1999, sobre orientação do Arquiteto Paisagista Gonçalo Ribeiro Teles e em parceria com o então Ministério do Ordenamento Territorial, concebeu um projeto, à escala nacional, que contemplava a sinalização de caminhos e percursos alternativos, sempre que possível em trilhos de terra batida ou caminhos rurais e quando isso não fosse viável em estradas rurais com pouco trânsito.

Esses percursos pretendiam-se os melhores face a critérios como a distância, relevo, beleza paisagística, monumental e infraestruturas de apoio.

Os percursos previstos à data eram o "Caminho do Tejo", desde Lisboa, o "Caminho do Norte" com saída no Porto, o "Caminho do Nordeste" com saída de Bragança, o

“Caminho das Beiras” com saída da Guarda e Covilhã, o “Caminho do Além-Tejo” com saídas em Faro, Beja e Évora e finalmente os dois “Caminhos da Costa”, com saídas de Sintra e Aveiro.

Em 2003 foi estabelecido o **Caminho do Tejo**, ligando o Parque das Nações em Lisboa a Fátima, passando por Vila Franca de Xira, Azambuja, Santarém e Alcanena. Foi ainda criado um logótipo, foram colocados os marcos e editado um Guia do Peregrino do Caminho do Tejo, pela *Reader's Digest*.

Atualmente encontram-se referências a este caminho em diversos guias internacionais, editados em Espanha, França e Inglaterra, em sites de *internet*, onde inclusivamente se encontra o percurso georreferenciado. Foi também criada a Associação de Amigos dos Caminhos de Fátima que fazem a dinamização das peregrinações.

Em 2006 foi criado o **Caminho do Norte**, que pretendia ligar a cidade do Porto a Coimbra e Fátima, mas foi alargado a Valença e Ponte de Lima, consubstanciando-se assim simultaneamente como Caminho Português de Santiago de Compostela e o Caminho de Fátima, pela colocação de uma seta azul que significava a direção de Fátima e de uma seta amarela orientado os peregrinos para Santiago.

Contudo, pela longa extensão do percurso, houve dificuldades na marcação *in loco* do percurso, como se referia em 2011 por ocasião do estudo de implementação da rota das Carmelitas. Esse percurso não é praticamente utilizado e é recorrente assistir-se, ao longo do ano e sobretudo nos períodos das comemorações, à peregrinação de milhares de pessoas ao longo da principal estrada nacional EN 1.

Em 2010 a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional (CCDR) do Centro promoveu um estudo para o estabelecimento de uma nova rota de Caminhos de Fátima, com 111,1 km, ligando o Carmelo de Santa Teresa e a Cova da Iria, no Santuário de Fátima, denominada a **Rota das Carmelitas**.

Essa rota coincidiria em parte com o Caminho do Norte, com o restante percurso a ser feito por outros caminhos alternativos que, segundo o estudo, seriam preferíveis aos existentes. O projeto previa ainda várias formas de marcação e divulgação.

Atualmente ainda não se avançou para a concretização dessas ações, estando o projeto a aguardar financiamento.

Está também em estudo o Caminho da Nazaré.

4.1.8 Acessibilidades Locais

No âmbito da implementação e desenvolvimento dos Planos Locais de Promoção de Acessibilidades a Comunidade Intermunicipal do Médio-Tejo encomendou um estudo

com vista à diminuição de barreiras arquitetónicas e à promoção e desenvolvimento de cidades para todos.

É objetivo desse trabalho – Plano Intermunicipal de Acessibilidade Local, a elaboração de Planos Locais de Promoção da Acessibilidade, para os aglomerados de Abrantes, Rossio, Pego, Tramagal, Entroncamento, Ourém, Fátima e Tomar.

Esses planos locais conterão um plano operativo, orientado, que vise a identificação detalhada de problemas na área de estudo e sua mitigação, pelo desenvolvimento de novas acessibilidades com design inclusivo, a eliminação de barreiras, a implementação de medidas tipificadas baseadas num normativo técnico de acessibilidade específico para as áreas de estudo.

As orientações que vierem a ser emanadas desse documento serão fundamentais no traçar de opções de planeamento na revisão do PDM de Ourém, mas especialmente no desenvolvimento dos atos de planeamento nas cidades de Ourém e de Fátima, consoante os resultados e as opções que deles resultarem.

4.2 Matriz SWOT – Acessibilidades

<p style="text-align: center;">Pontos Fortes</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Inserção do município na rede rodoviária fundamental. ▪ Proximidade em tempo de percurso às cidades de Lisboa e Porto. ▪ Existência de uma vasta rede rodoviária. ▪ Inserção do município na rede ferroviária nacional. ▪ Vários caminhos pedestres com características e com uma inserção paisagista que justifica a sua homologação. ▪ Oferta de estacionamento nos principais centros urbanos com capacidade para suprir as necessidades. ▪ Existência de <i>stakeholders</i> atentos à necessidade de implementação dos caminhos de Fátima. 	<p style="text-align: center;">Pontos Fracos</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Algumas freguesias não integram a rede rodoviária complementar. ▪ Elevado tempo médio de percurso entre a parte sul e centro do município e a parte norte. ▪ Assimetrias existentes entre freguesias quanto à densidade de rede rodoviária. ▪ Elevados tempos médios de percurso entre a cidade de Ourém e as vilas de Alvaiázere e Batalha. ▪ Perfis transversais exíguos face ao papel a desempenhar pelas diversas vias. ▪ Falta de uma estratégia coerente e articulada para os caminhos de Fátima. ▪ Incoerência na classificação hierárquica de alguns troços da rede viária.
<p style="text-align: center;">Oportunidades</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Construção do IC 9 e melhoria das acessibilidades transversais Este-Oeste. ▪ Articulação entre o IC 9 e a ER 356, melhorando os tempos de percurso ao norte do município. ▪ Melhoria das condições de acessibilidade e de circulação na ER 356. ▪ Estabelecimento de uma estratégia articulada e concertada para a definição e dinamização dos Caminhos de Fátima. ▪ Homologação de vários percursos pedestres e inclusão do nosso território na Grande Rota Transeuropeia. ▪ Conclusões do Plano Intermunicipal de Acessibilidades Locais. ▪ Correções à hierarquia da rede viária, de forma a torná-la mais coerente e funcional. 	<p style="text-align: center;">Ameaças</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Perda de competitividade económica e social dos territórios norte. ▪ Dificuldades de coexistência de modos e do estabelecimento de uma política de <i>traffic sharing</i> equilibrada, dada a predominância do tráfego automóvel face a outros modos de transporte. ▪ Contexto de retração económica que pode dificultar os investimentos na qualificação das infra-estruturas de transporte. ▪ Degradação do estado de conservação das infra-estruturas de transporte.

5 Transporte Coletivo

O uso e a dinamização do transporte coletivo (TC) são fundamentais na implementação de uma política de transportes sustentável. Dada a sua importância é estudada neste capítulo a oferta de TC existente no município de Ourém, em especial o TC rodoviário e ferroviário.

Pela sua especificidade o transporte escolar é estudado conjuntamente com os equipamentos escolares, no caderno respetivo.

5.1 Transporte Coletivo Rodoviário

O concelho de Ourém é servido por 29 carreiras de transporte colectivo rodoviário, as quais são maioritariamente exploradas pela Rodoviária do Tejo (RT) – neste conjunto existe apenas uma carreira operada pela Transdev/Joalto que serve a freguesia de Freixianda, estabelecendo ligação a Pombal. Nestas carreiras existe um número muito significativo de linhas intra-concelhias (18), sendo 7 inter-regionais e 4 inter-concelhias, abrangendo somente concelhos do Médio Tejo.

Existe ainda a Rede Expressos que opera diversas circulações a partir de (ou que tocam em) Fátima, proporcionando ainda ligações que permitem deslocações dentro do Médio Tejo, designadamente segundo os eixos Abrantes – Tomar - Ourém – Fátima; Torres Novas – Alcanena – Fátima; Fátima – Alcanena e Freixianda – Ourém – Fátima.

As carreiras inter-concelhias da RT estabelecem ligação a boa parte das sedes de concelho localizadas no Médio Tejo (com exceção de Entroncamento, Vila Nova da Barquinha, Ferreira do Zêzere, Sardoal e Mação) e igualmente a Leiria, Nazaré e Santarém. Estas servem a maior parte do concelho de Ourém, com exceção das freguesias de Gondemaria e Ribeira do Fárrio, sendo que a maioria passa ou têm um dos extremos na sede de concelho (as exceções são a RT574, RT872 e RT979 que têm extremo em Fátima).

As linhas que têm uma abrangência inter-regional são a RT510 Abrantes – Nazaré, RT574 Fátima – Santarém, RT606 Leiria – Vila Nova (Paialvo), RT909 Espite – Leiria, RT934 Cabaços – Ourém – Leiria e a RT979 Cova Iria – Soutocico, para além da já referida carreira da Transdev/Joalto que estabelece ligações a Pombal. Com funções de ligação inter-concelhia dentro Médio Tejo, destacam-se a RT245 Freixianda – Tomar, RT603 Leiria – Torres Novas, RT785 Fátima – Fátima (Est. Chão de Maçãs) e a RT872 Fátima – Torres Novas.

As carreiras intra-concelhias servem praticamente todo o concelho, permitindo na maioria dos casos ligações à sua sede, sendo Alburitel a única freguesia que não é

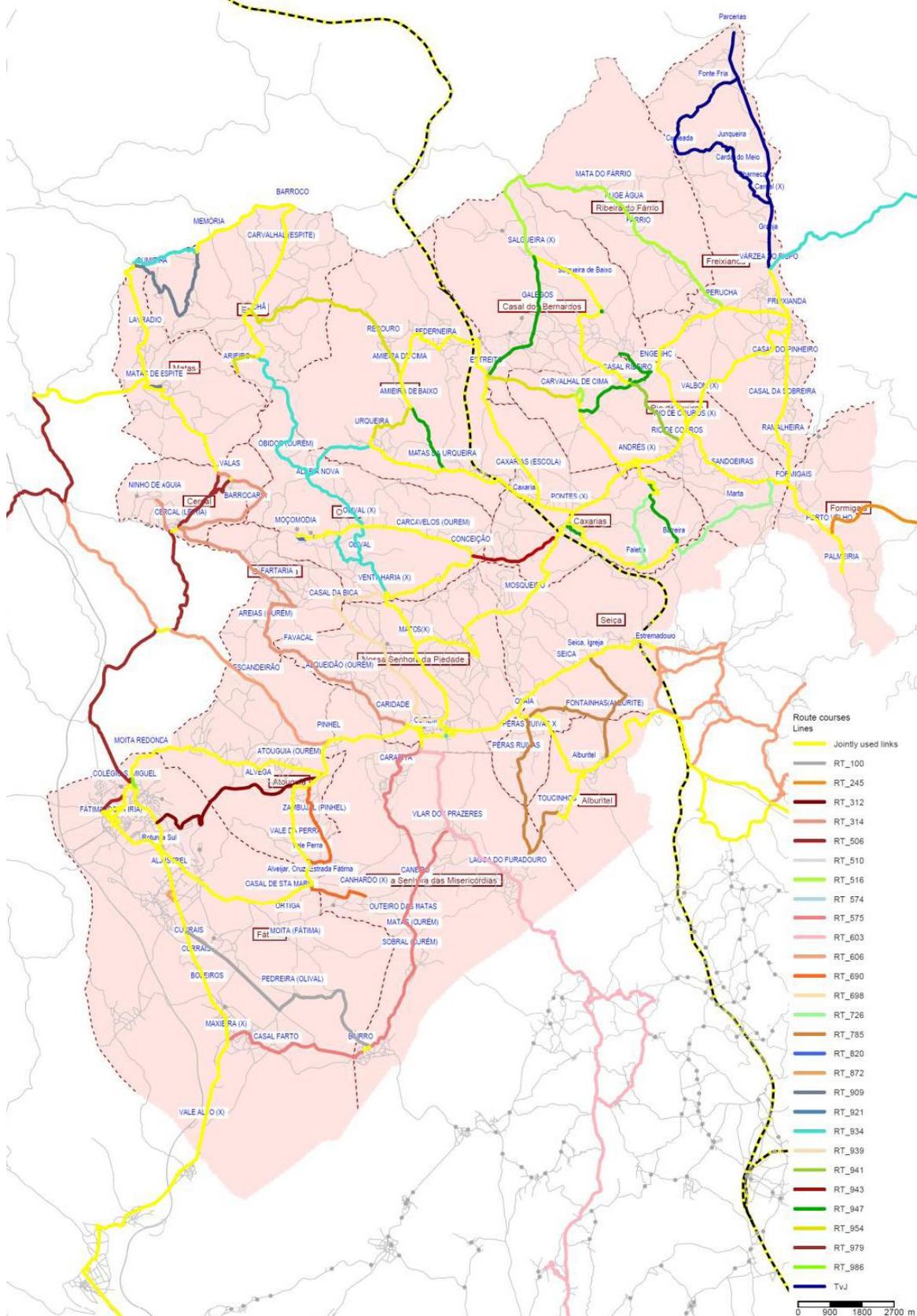
servida por este tipo de carreiras (é somente servida por carreiras inter-concelhias, designadamente pela RT785 que apresenta várias variantes que cobrem os diversos lugares desta freguesia).

As linhas estritamente de âmbito concelhio são a RT100 Bairro – Fátima, RT206 Fátima – Ourém, RT312 Fátima – Fátima Estação, RT314 Lagoa da Pedra – Ourém, RT506 Abrantes – Leiria, RT516 Vale da Meda – Ourém, RT575 Fátima – Ourém, RT690 Fátima – Ourém, RT698 Olival – Ourém, RT726 Caxarias – Rio de Couros, RT820 Moçomodia – Ourém, RT921 Ourém – Palmaria, RT939 Freixianda – Palmaria, RT941 Freixianda – C. Bernardos, RT943 Caxarias – Tomareis, RT947 Casal Ribeiro – Ourém; RT954 Arieiro – Ourém e RT986 Fátima – Caxarias Estação.

Na Figura 18 identificam-se as diferentes linhas que servem o concelho de Ourém e na Quadro 19 apresentam-se as circulações (horários) destas linhas, referenciando a sua periodicidade semanal e anual.

De notar que praticamente todas estas carreiras possuem horários que se adaptam ao transporte dos alunos dos estabelecimentos escolares dos 2º e 3º Ciclo do Ensino Básico e Ensino Secundário, possibilitando a existência de uma oferta regular de quase todos os aglomerados do concelho ao centro da cidade em dias úteis do período escolar.

Figura 20: Oferta de Transporte Coletivo (linhas existentes)



Fonte: Estudo da Rede de Transportes e do Serviço de Transporte a Pedido para o Médio-Tejo

REVISÃO DO PLANO DIRETOR MUNICIPAL DE OURÉM

ESTUDOS DE CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO

DOCUMENTO ENTREGUE À CCDRLVT - VERSÃO DEZ 2011

Quadro 19: Oferta de Transporte Coletivo em Ourém (horários praticados)

OPERAÇÃO	Nº	CARREIRA Designação sentido	Horário		Frequência semanal							Frequência		Extremos de viagem		
			Partida	Chegada	SEG	TER	QUA	QUI	SEX	SAB	DOM	Período Escolar	Período Férias	Paragem Início	Paragem Fim	
RODOTEJO	RT_100	BAIRRO - FÁTIMA (C.ÍRIA)	>	7:10	7:15	1	1	1	1	1	0	0	1	0	PEDREIRA (OLIVAL)	BAIRRO
RODOTEJO	RT_100	BAIRRO - FÁTIMA (C.ÍRIA)	>	7:30	7:35	1	1	1	1	1	0	0	1	0	PEDREIRA (OLIVAL)	BAIRRO
RODOTEJO	RT_100	BAIRRO - FÁTIMA (C.ÍRIA)	>	17:20	17:40	1	1	1	1	1	0	0	1	0	FÁTIMA (C.ÍRIA)	BAIRRO
RODOTEJO	RT_206	FÁTIMA (C.ÍRIA)-OURÉM	<	14:28	14:54	0	0	0	1	0	0	0	1	0	CANHARDO (X)	FÁTIMA (C.ÍRIA)
RODOTEJO	RT_206	FÁTIMA (C.ÍRIA)-OURÉM	>	9:10	9:45	0	0	0	1	0	0	0	1	1	FÁTIMA (C.ÍRIA)	OURÉM
RODOTEJO	RT_245	FREIXIANDA-TOMAR	<	18:10	19:13	1	1	1	1	1	0	0	0	1	TOMAR	FREIXIANDA
RODOTEJO	RT_245	FREIXIANDA-TOMAR	<	19:15	20:18	1	1	1	1	1	0	0	1	0	TOMAR	FREIXIANDA
RODOTEJO	RT_245	FREIXIANDA-TOMAR	>	7:10	8:13	1	1	1	1	1	0	0	1	1	FREIXIANDA	TOMAR
RODOTEJO	RT_312	FÁTIMA (C.ÍRIA)-FÁTIMA (EST.)	<	17:00	17:15	1	1	1	1	1	0	0	1	0	OURÉM	FÁTIMA (C.ÍRIA)
RODOTEJO	RT_312	FÁTIMA (C.ÍRIA)-FÁTIMA (EST.)	>	9:10	9:25	1	1	1	1	1	0	0	1	0	FÁTIMA (C.ÍRIA)	OURÉM
RODOTEJO	RT_314	LAGOA DA PEDRA-OURÉM	<	11:00	11:40	1	1	1	1	1	0	0	1	0	OURÉM	LAVRADIO
RODOTEJO	RT_314	LAGOA DA PEDRA-OURÉM	<	11:00	11:40	0	0	0	1	0	0	0	0	1	OURÉM	LAVRADIO
RODOTEJO	RT_314	LAGOA DA PEDRA-OURÉM	<	14:20	15:07	1	1	1	1	1	0	0	1	0	OURÉM	LAVRADIO
RODOTEJO	RT_314	LAGOA DA PEDRA-OURÉM	<	14:20	15:07	0	0	0	1	0	0	0	0	1	OURÉM	LAVRADIO
RODOTEJO	RT_314	LAGOA DA PEDRA-OURÉM	<	18:20	19:07	1	1	1	1	1	0	0	1	0	OURÉM	LAVRADIO
RODOTEJO	RT_314	LAGOA DA PEDRA-OURÉM	>	7:12	7:59	1	1	1	1	1	0	0	1	0	LAVRADIO	OURÉM
RODOTEJO	RT_314	LAGOA DA PEDRA-OURÉM	>	8:55	9:42	0	0	0	1	0	0	0	1	1	LAVRADIO	OURÉM
RODOTEJO	RT_314	LAGOA DA PEDRA-OURÉM	>	11:40	12:27	0	0	0	1	0	0	0	0	1	LAVRADIO	OURÉM
RODOTEJO	RT_314	LAGOA DA PEDRA-OURÉM	>	11:40	12:27	1	1	1	1	1	0	0	1	0	LAVRADIO	OURÉM
RODOTEJO	RT_506	ABRANTES-LEIRIA	<	17:35	17:55	1	1	1	1	1	0	0	1	0	FÁTIMA (C.ÍRIA)	OURÉM
RODOTEJO	RT_506	ABRANTES-LEIRIA	>	8:30	8:50	1	1	1	1	1	0	0	1	0	OURÉM	FÁTIMA (C.ÍRIA)
RODOTEJO	RT_506	ABRANTES-LEIRIA	>	10:45	11:05	0	0	0	1	0	0	0	1	1	OURÉM	FÁTIMA (C.ÍRIA)
RODOTEJO	RT_506	ABRANTES-LEIRIA	>	13:45	14:12	1	1	1	1	1	0	0	1	0	OURÉM	FÁTIMA (C.ÍRIA)
RODOTEJO	RT_510	Ourem-Tomar	<	7:40	8:17	1	1	1	1	1	0	0	1	1	OURÉM	TOMAR
RODOTEJO	RT_510	ABRANTES-NAZARÉ	<	8:30	10:36	1	1	1	1	1	1	1	1	1	FÁTIMA / Nazaré	ABRANTES
RODOTEJO	RT_510	ABRANTES-NAZARÉ	<	12:30	14:46	1	1	1	1	1	0	0	1	1	FÁTIMA / Nazaré	ABRANTES
RODOTEJO	RT_510	ABRANTES-NAZARÉ	<	13:00	14:56	0	0	0	0	0	1	1	0	1	FÁTIMA / Nazaré	ABRANTES
RODOTEJO	RT_510	ABRANTES-NAZARÉ	<	13:00	14:56	0	0	0	0	0	1	0	0	1	FÁTIMA / Nazaré	ABRANTES
RODOTEJO	RT_510	ABRANTES-NAZARÉ	<	18:40	20:44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	FÁTIMA / Nazaré	ABRANTES
RODOTEJO	RT_510	ABRANTES-NAZARÉ	<	20:19	22:14	0	0	0	0	0	1	0	1	1	FÁTIMA / Nazaré	ABRANTES
RODOTEJO	RT_510	ABRANTES-NAZARÉ	>	6:45	9:00	1	1	1	1	1	1	1	1	1	ABRANTES	FÁTIMA / Nazaré
RODOTEJO	RT_510	ABRANTES-NAZARÉ	>	11:45	13:55	1	1	1	1	1	1	1	1	1	ABRANTES	FÁTIMA / Nazaré
RODOTEJO	RT_510	ABRANTES-NAZARÉ	>	16:10	18:26	1	1	1	1	1	0	0	1	1	ABRANTES	FÁTIMA / Nazaré
RODOTEJO	RT_510	ABRANTES-NAZARÉ	>	16:10	18:26	0	0	0	0	0	1	1	1	1	ABRANTES	FÁTIMA / Nazaré
RODOTEJO	RT_516	VALE DA MEDA-OURÉM	<	11:10	11:26	1	0	0	0	0	0	0	1	1	FREIXIANDA	VALE DA MEDA
RODOTEJO	RT_516	VALE DA MEDA-OURÉM	<	12:10	12:26	0	0	0	1	0	0	0	1	1	FREIXIANDA	VALE DA MEDA
RODOTEJO	RT_516	VALE DA MEDA-Freixinada	<	13:20	13:39	1	1	1	1	1	0	0	1	0	FREIXIANDA (Esc.)	VALE DA MEDA
RODOTEJO	RT_516	VALE DA MEDA-OURÉM	<	14:20	15:28	1	1	1	1	1	0	0	1	0	OURÉM	VALE DA MEDA
RODOTEJO	RT_516	VALE DA MEDA-OURÉM	<	16:45	17:05	1	1	1	1	1	0	0	1	0	OURÉM	CAXARIAS (EST.)
RODOTEJO	RT_516	VALE DA MEDA-Freixinada	<	16:50	17:21	1	1	1	1	1	0	0	1	0	FREIXIANDA	C. BERNARDOS
RODOTEJO	RT_516	VALE DA MEDA-OURÉM Grou	<	18:25	19:17	1	1	1	1	1	0	0	1	0	OURÉM	MATA DO FÁRRIO
RODOTEJO	RT_516	VALE DA MEDA-OURÉM	<	18:50	19:04	1	1	1	1	1	0	0	0	1	FREIXIANDA	MATA DO FÁRRIO
RODOTEJO	RT_516	VALE DA MEDA-OURÉM Gou	>	7:13	8:17	1	1	1	1	1	0	0	1	0	VALE DA MEDA	OURÉM
RODOTEJO	RT_516	VALE DA MEDA-OURÉM Gou	>	7:40	7:54	1	1	1	1	1	0	0	0	1	MATA DO FÁRRIO	FREIXIANDA
RODOTEJO	RT_516	VALE DA MEDA-OURÉM	>	7:50	8:23	1	1	1	1	1	0	0	1	0	FREIXIANDA (Esc.)	CAXARIAS (Esc.)
RODOTEJO	RT_516	VALE DA MEDA-OURÉM Gou	>	8:10	8:25	1	1	1	1	1	0	0	1	0	VALE DA MEDA	FREIXIANDA (Esc.)
RODOTEJO	RT_516	VALE DA MEDA-OURÉM Gou	>	9:05	9:19	1	0	0	0	0	0	0	1	1	MATA DO FÁRRIO	FREIXIANDA
RODOTEJO	RT_516	VALE DA MEDA-OURÉM Gou	>	11:28	11:44	1	1	1	1	1	0	0	1	0	VALE DA MEDA	FREIXIANDA
RODOTEJO	RT_574	FÁTIMA (C.ÍRIA)-SANTARÉM	<	7:44	7:55	1	1	1	1	1	0	0	1	1	MAXEIRA (X)	FÁTIMA (C.ÍRIA)
RODOTEJO	RT_574	FÁTIMA (C.ÍRIA)-SANTARÉM	<	10:45	11:50	1	1	1	1	1	0	0	1	1	Pernes	FÁTIMA (C.ÍRIA)
RODOTEJO	RT_574	FÁTIMA (C.ÍRIA)-SANTARÉM	<	17:15	18:29	1	1	1	1	1	0	0	1	1	Pernes	FÁTIMA (C.ÍRIA)
RODOTEJO	RT_574	FÁTIMA (C.ÍRIA)-SANTARÉM	<	17:16	17:26	1	1	1	1	1	0	0	1	1	MINDE	MAXEIRA (X)
RODOTEJO	RT_574	FÁTIMA (C.ÍRIA)-SANTARÉM	>	7:15	8:28	1	1	1	1	1	0	0	1	1	FÁTIMA (C.ÍRIA)	Pernes
RODOTEJO	RT_574	FÁTIMA (C.ÍRIA)-SANTARÉM	>	12:30	13:49	1	1	1	1	1	0	0	1	1	FÁTIMA (C.ÍRIA)	Pernes
RODOTEJO	RT_574	FÁTIMA (C.ÍRIA)-SANTARÉM	>	17:04	17:14	1	1	1	1	1	0	0	1	1	MAXEIRA (X)	MINDE
RODOTEJO	RT_574	FÁTIMA (C.ÍRIA)-SANTARÉM	>	17:20	18:11	1	1	1	1	1	0	0	0	1	FÁTIMA (C.ÍRIA)	ALCANENA
RODOTEJO	RT_575	FÁTIMA (C.ÍRIA)-OURÉM	<	7:15	7:24	1	1	1	1	1	0	0	1	0	BAIRRO	MAXEIRA (X)
RODOTEJO	RT_575	FÁTIMA (C.ÍRIA)-OURÉM	<	7:15	7:37	1	1	1	1	1	0	0	0	1	BAIRRO	FÁTIMA (C.ÍRIA)
RODOTEJO	RT_575	FÁTIMA (C.ÍRIA)-OURÉM	<	7:35	7:57	1	1	1	1	1	0	0	1	0	BAIRRO	FÁTIMA (C.ÍRIA)
RODOTEJO	RT_575	FÁTIMA (C.ÍRIA)-OURÉM	<	8:05	8:50	1	1	1	1	1	0	0	1	0	OURÉM	FÁTIMA (C.ÍRIA)
RODOTEJO	RT_575	FÁTIMA (C.ÍRIA)-OURÉM	<	11:30	11:52	1	1	1	1	1	0	0	1	0	OURÉM	BAIRRO
RODOTEJO	RT_575	FÁTIMA (C.ÍRIA)-OURÉM	<	13:45	14:12	1	1	1	1	1	0	0	1	0	OURÉM	BAIRRO
RODOTEJO	RT_575	FÁTIMA (C.ÍRIA)-OURÉM	<	16:30	17:05	1	1	1	1	1	0	0	1	1	OURÉM	MAXEIRA (X)
RODOTEJO	RT_575	FÁTIMA (C.ÍRIA)-OURÉM	<	18:40	19:04	1	1	1	1	1	0	0	1	1	OURÉM	BAIRRO
RODOTEJO	RT_575	FÁTIMA (C.ÍRIA)-OURÉM	>	6:55	7:37	1	1	1	1	1	0	0	1	0	FÁTIMA (C.ÍRIA)	OURÉM
RODOTEJO	RT_575	FÁTIMA (C.ÍRIA)-OURÉM	>	7:40	8:22	1	1	1	1	1	0	0	0	1	FÁTIMA (C.ÍRIA)	OURÉM
RODOTEJO	RT_575	FÁTIMA (C.ÍRIA)-OURÉM	>	7:50	8:12	1	1	1	1	1	0	0	1	0	BAIRRO	OURÉM
RODOTEJO	RT_575	FÁTIMA (C.ÍRIA)-OURÉM	>	11:55	12:17	1	1	1	1	1	0	0	1	0	BAIRRO	OURÉM
RODOTEJO	RT_575	FÁTIMA (C.ÍRIA)-OURÉM	>	17:28	17:59	1	1	1	1	1	0	0	1	1	MAXEIRA (X)	OURÉM
RODOTEJO	RT_575	FÁTIMA (C.ÍRIA)-OURÉM	>	17:40	18:18	1	1	1	1	1	0	0	1	0	FÁTIMA (C.ÍRIA)	OURÉM
RODOTEJO	RT_575	FÁTIMA (C.ÍRIA)-OURÉM	>	18:45	19:27	1	1	1	1	1	0	0	1	0	FÁTIMA (C.ÍRIA)	OURÉM

RODOTEJO	RT_603	LEIRIA-TORRES NOVAS	<	8:05	8:17	1	1	1	1	1	0	0	1	0	L FURADOURO	OURÉM
RODOTEJO	RT_603	LEIRIA-TORRES NOVAS	<	8:05	9:12	1	1	1	1	1	0	0	1	1	TORRES NOVAS	FÁTIMA (C.IRIA)
RODOTEJO	RT_603	LEIRIA-TORRES NOVAS	<	11:15	11:27	0	0	0	0	0	0	0	0	1	L FURADOURO	OURÉM
RODOTEJO	RT_603	LEIRIA-TORRES NOVAS	<	11:45	11:57	1	1	1	1	1	0	0	1	0	L FURADOURO	OURÉM
RODOTEJO	RT_603	LEIRIA-TORRES NOVAS	<	13:53	14:05	1	1	1	0	1	0	0	1	0	L FURADOURO	OURÉM
RODOTEJO	RT_603	LEIRIA-TORRES NOVAS	<	14:45	15:57	1	1	1	1	1	0	0	1	1	TORRES NOVAS	FÁTIMA (C.IRIA)
RODOTEJO	RT_603	LEIRIA-TORRES NOVAS2	<	16:45	17:41	1	1	1	1	1	0	0	1	1	TORRES NOVAS	OURÉM
RODOTEJO	RT_603	LEIRIA-TORRES NOVAS	<	18:40	19:25	1	1	1	1	1	0	0	1	1	TORRES NOVAS	OURÉM
RODOTEJO	RT_603	LEIRIA-TORRES NOVAS2	>	6:55	7:51	1	1	1	1	1	0	0	0	1	OURÉM	TORRES NOVAS
RODOTEJO	RT_603	LEIRIA-TORRES NOVAS3	>	7:10	7:57	1	1	1	1	1	0	0	1	0	OURÉM	TORRES NOVAS
RODOTEJO	RT_603	LEIRIA-TORRES NOVAS	>	9:30	10:41	1	1	1	1	1	0	0	1	1	FÁTIMA (C.IRIA)	TORRES NOVAS
RODOTEJO	RT_603	LEIRIA-TORRES NOVAS	>	11:00	11:12	0	0	0	0	1	0	0	0	1	OURÉM	L FURADOURO
RODOTEJO	RT_603	LEIRIA-TORRES NOVAS	>	11:30	11:42	1	1	1	1	1	0	0	1	0	OURÉM	L FURADOURO
RODOTEJO	RT_603	LEIRIA-TORRES NOVAS	>	13:40	13:52	1	1	1	0	1	0	0	1	0	OURÉM	L FURADOURO
RODOTEJO	RT_603	LEIRIA-TORRES NOVAS	>	14:30	15:45	1	1	1	1	1	0	0	1	1	FÁTIMA (C.IRIA)	TORRES NOVAS
RODOTEJO	RT_603	LEIRIA-TORRES NOVAS	>	18:25	18:46	1	1	1	1	1	0	0	1	1	OURÉM	CASAS DE IGREJA
RODOTEJO	RT_606	LEIRIA-VILA NOVA (PAIALVO)	<	7:30	8:32	1	1	1	1	1	0	0	1	1	TOMAR	Olivais, Leiria
RODOTEJO	RT_606	Tomar-Ourém(3)	<	13:50	14:42	0	0	1	0	1	0	0	1	0	TOMAR	OURÉM
RODOTEJO	RT_606	LEIRIA-VILA NOVA (PAIALVO)	<	15:40	16:17	1	1	1	1	1	0	0	1	1	TOMAR	OURÉM
RODOTEJO	RT_606	Tomar-Ourém(2)	<	17:30	18:19	1	1	1	1	1	0	0	1	0	TOMAR	CHÃO DE MAÇS
RODOTEJO	RT_606	Tomar-Ourem(1)	<	18:45	19:59	1	1	1	1	1	0	0	1	1	TOMAR	OURÉM
RODOTEJO	RT_606	Ourem-Tomar (1)	>	7:25	8:19	1	1	1	1	1	0	0	1	0	OURÉM	TOMAR
RODOTEJO	RT_606	Ourém-Tomar(2)	>	7:25	8:24	1	1	1	1	1	0	0	0	1	OURÉM	TOMAR
RODOTEJO	RT_606	Ourém-Tomar(2)	>	9:15	10:14	0	0	1	0	1	0	0	1	0	OURÉM	TOMAR
RODOTEJO	RT_606	Ourém-Tomar(2)	>	13:40	13:55	1	1	1	1	1	0	0	1	0	OURÉM	Estremadouro
RODOTEJO	RT_606	LEIRIA-VILA NOVA (PAIALVO)	>	18:18	19:22	1	1	1	1	1	0	0	1	1	Olivais, Leiria	TOMAR
RODOTEJO	RT_690	FÁTIMA (C.IRIA)-OURÉM	<	14:05	14:28	1	1	1	1	1	0	0	1	0	OURÉM	CANHARDO (X)
RODOTEJO	RT_690	FÁTIMA (C.IRIA)-OURÉM	<	18:25	18:55	1	1	1	1	1	0	0	1	0	OURÉM	CANHARDO (X)
RODOTEJO	RT_690	FÁTIMA (C.IRIA)-OURÉM	<	7:20	7:50	1	1	1	1	1	0	0	1	0	CANHARDO (X)	OURÉM
RODOTEJO	RT_690	FÁTIMA (C.IRIA)-OURÉM	>	7:20	7:50	0	0	0	1	0	0	0	0	1	CANHARDO (X)	OURÉM
RODOTEJO	RT_690	FÁTIMA (C.IRIA)-OURÉM	>	12:10	12:33	1	1	1	1	1	0	0	1	0	CANHARDO (X)	OURÉM
RODOTEJO	RT_698	OLIVAL (X)-OURÉM	<	13:45	14:20	1	1	1	1	1	0	0	1	0	OURÉM	MOÇOMODIA
RODOTEJO	RT_698	OLIVAL (X)-OURÉM	<	18:20	18:55	1	1	1	1	1	0	0	1	0	OURÉM	MOÇOMODIA
RODOTEJO	RT_698	OLIVAL (X)-OURÉM	>	7:45	8:04	1	1	1	1	1	0	0	1	0	VENTILHARIA	OURÉM
RODOTEJO	RT_698	OLIVAL (X)-OURÉM	>	11:45	12:10	1	1	1	1	1	0	0	1	0	CARCAVELOS (OUR)	OURÉM
RODOTEJO	RT_726	Caxarias-Rio de Couros2	<	7:20	7:53	1	1	1	1	1	0	0	1	0	RIO DE COUROS (X)	CAXARIAS (Esc.)
RODOTEJO	RT_726	Caxarias-Rio de Couros	<	11:30	11:55	1	1	1	1	1	0	0	1	0	RIO DE COUROS (X)	CAXARIAS (Esc.)
RODOTEJO	RT_726	Caxarias-Rio de Couros	>	17:30	17:53	1	1	1	1	1	0	0	1	0	CAXARIAS (Esc.)	RIO DE COUROS (X)
RODOTEJO	RT_785	Ourem-P Ruivas -Toucinhos	<	8:07	8:22	1	1	1	1	1	0	0	1	0	TOUCINHOS	OURÉM
RODOTEJO	RT_785	FÁTIMA (C.IRIA)-FÁTIMA - ESTAÇÃO	<	10:15	10:55	1	1	1	1	1	0	0	1	1	FÁTIMA - ESTAÇÃO	FÁTIMA (C.IRIA)
RODOTEJO	RT_785	Ourem-Alburitel -Toucinhos	<	12:15	12:29	1	1	1	1	1	0	0	1	0	TOUCINHOS	OURÉM
RODOTEJO	RT_785	Ourem-P Ruivas -Toucinhos	<	12:25	12:30	1	1	1	1	1	0	0	1	0	PÊRAS RUIVAS X	OURÉM
RODOTEJO	RT_785	Ourem-Toucinhos	>	7:55	8:07	1	1	1	1	1	0	0	1	0	VALADA (ALBURITEL)	TOUCINHOS
RODOTEJO	RT_785	Ourem-Seiça - P Ruivas	>	11:45	12:25	1	1	1	1	1	0	0	1	0	OURÉM	PÊRAS RUIVAS X
RODOTEJO	RT_785	FÁTIMA (C.IRIA)-FÁTIMA - ESTAÇÃO	>	12:00	12:48	1	1	1	1	1	0	0	1	0	FÁTIMA (C.IRIA)	FÁTIMA - ESTAÇÃO
RODOTEJO	RT_785	Ourem-P Ruiva - toucinhos	>	12:00	12:15	1	1	1	1	1	0	0	1	0	OURÉM	TOUCINHOS
RODOTEJO	RT_785	Ourem-Toucinhos	>	13:45	14:12	1	1	1	1	1	0	0	1	0	OURÉM	TOUCINHOS
RODOTEJO	RT_785	Ourem-Toucinhos	>	18:25	18:51	1	1	1	1	1	0	0	1	0	OURÉM	TOUCINHOS
RODOTEJO	RT_820	MOÇOMODIA-OURÉM	>	7:30	7:55	1	1	1	1	1	0	0	1	0	MOÇOMODIA	OURÉM
RODOTEJO	RT_820	MOÇOMODIA-OURÉM	>	9:00	9:25	0	0	0	1	0	0	0	0	1	MOÇOMODIA	OURÉM
RODOTEJO	RT_872	FÁTIMA (C.IRIA)-TORRES NOVAS	<	7:30	8:44	1	1	1	1	1	0	0	1	0	TORRES NOVAS	FÁTIMA (C.IRIA)
RODOTEJO	RT_872	FÁTIMA (C.IRIA)-TORRES NOVAS	<	17:30	18:49	1	1	1	1	1	0	0	1	0	FÁTIMA (C.IRIA)	TORRES NOVAS
RODOTEJO	RT_909	Espite-Leiria	<	13:30	13:52	0	0	1	0	0	0	0	1	0	Caranguejeira	CUMIEIRA
RODOTEJO	RT_909	Espite-Leiria	<	17:35	17:58	1	1	0	1	1	0	0	1	0	Caranguejeira	CUMIEIRA
RODOTEJO	RT_909	Espite-Leiria	<	19:05	19:43	1	1	1	1	1	0	0	1	1	Caranguejeira	ESPITE
RODOTEJO	RT_909	Espite-Leiria	>	6:40	7:19	1	1	1	1	1	0	0	1	0	ESPITE	Caranguejeira
RODOTEJO	RT_909	Espite-Leiria	>	7:40	8:19	1	1	1	1	1	0	0	0	1	ESPITE	Caranguejeira
RODOTEJO	RT_909	Espite-Leiria	>	8:10	8:33	1	1	1	1	1	0	0	1	0	CUMIEIRA	Caranguejeira
RODOTEJO	RT_921	OURÉM-PALMARIA	<	11:15	11:59	0	0	0	1	0	0	0	1	1	OURÉM	PALMEIRIA
RODOTEJO	RT_921	OURÉM-PALMARIA	<	18:32	18:44	1	1	1	1	1	0	0	0	1	RIO DE COUROS (X)	PALMEIRIA
RODOTEJO	RT_921	OURÉM-PALMARIA	<	18:58	19:10	1	1	1	1	1	0	0	1	0	RIO DE COUROS (X)	PALMEIRIA
RODOTEJO	RT_921	OURÉM-PALMARIA	>	8:05	8:26	1	1	1	1	1	0	0	0	1	PALMEIRIA	PONTES
RODOTEJO	RT_921	OURÉM-PALMARIA	>	11:10	11:27	1	1	1	1	1	0	0	1	0	PALMEIRIA	RIO DE COUROS (X)
RODOTEJO	RT_934	Ourem-LEIRIA	<	6:29	7:33	1	1	1	1	1	0	0	1	0	Caranguejeira	OURÉM
RODOTEJO	RT_934	Ourem-LEIRIA	<	7:09	8:13	1	1	1	1	1	0	0	0	1	Caranguejeira	OURÉM
RODOTEJO	RT_934	CABAÇOS-Ourem	<	9:20	10:30	1	1	1	1	1	0	0	1	1	OURÉM	Cabaços
RODOTEJO	RT_934	Ourem-LEIRIA via Mocomodía	<	11:45	12:30	1	1	1	1	1	0	0	1	0	ESPITE	OURÉM
RODOTEJO	RT_934	Ourem-LEIRIA	<	14:43	15:12	1	1	1	1	1	0	0	1	0	ESPITE	OURÉM
RODOTEJO	RT_934	Ourem-LEIRIA	<	15:39	16:46	1	1	1	1	1	0	0	1	1	Caranguejeira	OURÉM
RODOTEJO	RT_934	CABAÇOS-Ourem	<	18:00	19:10	1	1	1	1	1	0	0	0	1	OURÉM	Cabaços
RODOTEJO	RT_934	CABAÇOS-Ourem	<	18:25	19:35	1	1	1	1	1	0	0	1	0	OURÉM	Cabaços
RODOTEJO	RT_934	CABAÇOS-Ourem	>	6:55	8:05	1	1	1	1	1	0	0	1	0	Fora_ALVAÍZERE	OURÉM
RODOTEJO	RT_934	CABAÇOS-Ourem	>	7:25	8:35	1	1	1	1	1	0	0	0	1	Fora_ALVAÍZERE	OURÉM
RODOTEJO	RT_934	Ourem-LEIRIA	>	8:35	9:39	1	1	1	1	1	0	0	1	1	OURÉM	Caranguejeira
RODOTEJO	RT_934	Ourem-LEIRIA	>	11:15	11:44	1	1	1	1	1	0	0	1	0	OURÉM	ESPITE
RODOTEJO	RT_934	CABAÇOS-Ourem	>	11:20	12:30	1	1	1	1	1	0	0	1	0	Cabaços	OURÉM
RODOTEJO	RT_934	CABAÇOS-Ourem	>	13:30	14:40	1	1	1	1	1	0	0	0	1	Cabaços	OURÉM
RODOTEJO	RT_934	Ourem-LEIRIA	>	14:10	14:37	0	0	0	1	0	0	0	0	1	OURÉM	ESPITE
RODOTEJO	RT_934	Ourem-LEIRIA via Mocomodía	>	14:12	14:43	1	1	1	1	1	0	0	1	0	OLIVAL	ESPITE
RODOTEJO	RT_934	Ourem-LEIRIA via Urqueira	>	17:00	18:15	1	1	1	1	1	0	0	0	1	OURÉM	Caranguejeira
RODOTEJO	RT_934	Ourem-LEIRIA	>	18:05	19:09	1	1	1	1	1	0	0	1	0	OURÉM	Caranguejeira

RODOTEJO	RT_939	Freixianda - Palmaria	<	7:22	7:49	1	1	1	1	1	0	0	1	0	PALMEIRIA	FREIXIANDA (Esc.)
RODOTEJO	RT_939	Freixianda - Palmaria_dir	<	11:59	12:10	1	1	1	1	1	0	0	0	1	PALMEIRIA	FREIXIANDA
RODOTEJO	RT_939	Freixianda - Palmaria_dir	>	7:10	7:22	1	1	1	1	1	0	0	1	0	FREIXIANDA	PALMEIRIA
RODOTEJO	RT_939	Freixianda - Palmaria	>	13:50	14:15	1	1	1	1	1	0	0	1	0	FREIXIANDA (Esc.)	PALMEIRIA
RODOTEJO	RT_939	Freixianda - Palmaria	>	16:50	17:15	1	1	1	1	1	0	0	1	0	FREIXIANDA (Esc.)	PALMEIRIA
RODOTEJO	RT_941	Freixianda - C Bernardos	>	16:50	17:07	1	1	1	1	1	0	0	1	0	FREIXIANDA (Esc.)	C. BERNARDOS
RODOTEJO	RT_943	Caxarias-Tomareis	<	7:43	7:53	1	1	1	1	1	0	0	1	0	CONCEIÇÃO	CAXARIAS (Esc.)
RODOTEJO	RT_943	Caxarias-Tomareis	>	7:38	7:43	1	1	1	1	1	0	0	1	0	Caxarias, Largo do	CONCEIÇÃO
RODOTEJO	RT_943	Caxarias-Tomareis	>	13:30	14:02	0	0	0	1	0	0	0	1	0	CAXARIAS (Esc.)	TOMARÉIS
RODOTEJO	RT_943	Caxarias-Tomareis	>	17:30	18:02	1	1	1	1	1	0	0	1	0	CAXARIAS (Esc.)	TOMARÉIS
RODOTEJO	RT_947	CASAL RIBEIRO-OURÉM1	<	12:30	13:48	0	0	0	1	0	0	0	1	1	OURÉM	CASAL RIBEIRO
RODOTEJO	RT_947	CASAL RIBEIRO-OURÉM	<	13:45	14:58	1	1	1	1	1	0	0	1	0	OURÉM	Cacinelha
RODOTEJO	RT_947	CASAL RIBEIRO-OURÉM	<	17:30	17:48	1	1	1	1	1	0	0	1	0	CAXARIAS (Esc.)	AMIEIRA DE CIMA
RODOTEJO	RT_947	CASAL RIBEIRO-OURÉM2	<	17:30	18:03	1	1	1	1	1	0	0	1	0	CAXARIAS (Esc.)	CARVALHAL CIMA
RODOTEJO	RT_947	CASAL RIBEIRO-OURÉM	<	18:25	19:34	1	1	1	1	1	0	0	1	0	OURÉM	Cacinelha
RODOTEJO	RT_947	CASAL RIBEIRO-OURÉM	>	7:05	8:14	1	1	1	1	1	0	0	1	0	Cacinelha	OURÉM
RODOTEJO	RT_947	CASAL RIBEIRO-OURÉM2	>	8:45	9:51	0	0	0	1	0	0	0	0	1	CASAL RIBEIRO	OURÉM
RODOTEJO	RT_947	CASAL RIBEIRO-OURÉM3	>	11:15	12:04	1	1	1	1	1	0	0	1	0	CARVALHAL CIMA	CAXARIAS (EST.)
RODOTEJO	RT_954	Arieiro-Caxarias escola	<	13:30	14:17	0	0	1	0	0	0	0	1	0	CAXARIAS (Esc.)	ARIEIRO
RODOTEJO	RT_954	Arieiro-Caxarias escola2	<	17:30	18:08	1	1	1	1	1	0	0	1	0	CAXARIAS (Esc.)	ARIEIRO
RODOTEJO	RT_954	Arieiro-Caxarias escola	>	7:10	7:51	1	1	1	1	1	0	0	1	0	ARIEIRO	CAXARIAS (Esc.)
RODOTEJO	RT_979	Cova Iria - Soutocico	<	7:50	8:50	1	1	1	1	1	0	0	1	0	SOUTOCICO	FÁTIMA (C.IRIA)
RODOTEJO	RT_979	Cova Iria - Soutocico	>	17:40	18:40	1	1	1	1	1	0	0	1	0	FÁTIMA (C.IRIA)	SOUTOCICO
RODOTEJO	RT_986	FÁTIMA (C.IRIA)-CAXARIAS (EST.)	<	7:40	8:20	1	1	1	1	1	0	0	1	1	FÁTIMA (C.IRIA)	CAXARIAS (EST.)
RODOTEJO	RT_986	FÁTIMA (C.IRIA)-CAXARIAS (EST.)	<	11:30	12:10	1	1	1	1	1	0	0	1	1	FÁTIMA (C.IRIA)	CAXARIAS (EST.)
RODOTEJO	RT_986	FÁTIMA (C.IRIA)-CAXARIAS (EST.)	<	13:15	13:55	1	1	1	1	1	0	0	1	1	FÁTIMA (C.IRIA)	CAXARIAS (EST.)
RODOTEJO	RT_986	FÁTIMA (C.IRIA)-CAXARIAS (EST.)	<	17:20	18:00	1	1	1	1	1	0	0	1	1	FÁTIMA (C.IRIA)	CAXARIAS (EST.)
RODOTEJO	RT_986	FÁTIMA (C.IRIA)-CAXARIAS (EST.)	<	19:00	19:40	1	1	1	1	1	0	0	1	1	FÁTIMA (C.IRIA)	CAXARIAS (EST.)
RODOTEJO	RT_986	FÁTIMA (C.IRIA)-CAXARIAS (EST.)	>	7:00	7:40	1	1	1	1	1	0	0	1	1	CAXARIAS (EST.)	FÁTIMA (C.IRIA)
RODOTEJO	RT_986	FÁTIMA (C.IRIA)-CAXARIAS (EST.)	>	8:40	9:20	1	1	1	1	1	0	0	1	1	CAXARIAS (EST.)	FÁTIMA (C.IRIA)
RODOTEJO	RT_986	FÁTIMA (C.IRIA)-CAXARIAS (EST.)	>	12:30	13:10	1	1	1	1	1	0	0	1	1	CAXARIAS (EST.)	FÁTIMA (C.IRIA)
RODOTEJO	RT_986	FÁTIMA (C.IRIA)-CAXARIAS (EST.)	>	14:45	15:25	1	1	1	1	1	0	0	1	1	CAXARIAS (EST.)	FÁTIMA (C.IRIA)
RODOTEJO	RT_986	FÁTIMA (C.IRIA)-CAXARIAS (EST.)	>	16:20	16:40	1	1	1	1	1	0	0	1	0	OURÉM	FÁTIMA (C.IRIA)
RODOTEJO	RT_986	FÁTIMA (C.IRIA)-CAXARIAS (EST.)	>	18:15	18:55	1	1	1	1	1	0	0	1	1	CAXARIAS (EST.)	FÁTIMA (C.IRIA)
TRANSDEV	Tvj	TVJ_Freixianda_Pombal	<	7:25	8:00	1	1	1	1	1	0	0	1	0	Parcerias	FREIXIANDA
TRANSDEV	Tvj	TVJ_Freixianda_Pombal	<	14:21	14:26	1	1	1	1	1	0	0	1	1	Parcerias	S Jorge
TRANSDEV	Tvj	TVJ_Freixianda_Pombal	<	16:56	17:01	1	1	1	1	1	0	0	1	0	Parcerias	S Jorge
TRANSDEV	Tvj	TVJ_Freixianda_Pombal	<	19:20	19:25	1	1	1	1	1	0	0	1	1	Parcerias	S Jorge
TRANSDEV	Tvj	TVJ_Freixianda_Pombal	>	7:00	7:05	1	1	1	1	1	0	0	1	1	S Jorge	Parcerias
TRANSDEV	Tvj	TVJ_Freixianda_Pombal	>	8:25	8:30	1	1	1	1	1	0	0	1	1	S Jorge	Parcerias
TRANSDEV	Tvj	TVJ_Freixianda_Pombal	>	13:25	14:00	1	1	1	1	1	0	0	1	0	FREIXIANDA	Parcerias
TRANSDEV	Tvj	TVJ_Freixianda_Pombal	>	17:10	17:45	1	1	1	1	1	0	0	1	0	FREIXIANDA	Parcerias
Total Circulações Período Escolar						152	150	153	156	152	6	6	166	57		
Total Circulações Período Férias						67	65	65	80	65	6	6	57	85		

Fonte: Estudo da Rede de Transportes e do Serviço de Transporte a Pedido para o Médio-Tejo

A análise da oferta de TC por período do ano demonstra que o número de serviços disponíveis é muito superior em período escolar, face ao período de férias escolares, sobretudo na área norte do concelho.

Em dia útil, existe sempre uma oferta regular diária em todas as freguesias do concelho no período escolar, enquanto, em período de férias, registam-se perdas significativas de acessibilidade. Em freguesias como Ribeira do Fárrio, Casal dos Bernardos, Urqueira, Cercal e Gondemaria a oferta regular reduz-se nalguns casos para uma circulação diária ou mesmo para circulações semanais ocasionais.

Ao fim de semana as ofertas são similares ao longo de todo o ano, somente cobrindo as estações ferroviárias e o eixo da EN113 entre Seiça e Fátima, não servindo outras áreas concelhias.

5.1.1 Estudo de Mobilidade e Transportes em Fátima

Também de relevo para a revisão do PDM e para a revisão do Plano de Urbanização de Fátima (PUF) a encetar futuramente importa referir ainda o estudo de mobilidade e transportes para a cidade de Fátima, elaborado em 2006.

Esse trabalho enquadrava-se no âmbito da mobilidade sustentável, com o objetivo de criar as bases para a implementação de um sistema de transportes urbanos na cidade de Fátima.

Eram propostas diversas soluções de mobilidade pela introdução de transportes coletivos em diferentes circuitos urbanos, de novas formas de comunicar esses meios de transporte e de outras soluções complementares de mobilidade, como os serviços especializados para pessoas de mobilidade reduzida e a implementação de circuitos pedonais e cicláveis.

O estudo embora tenha sido arquivado por esta câmara, pode ainda vir a ser útil no delinear de intervenções para a cidade.

5.1.2 Táxis

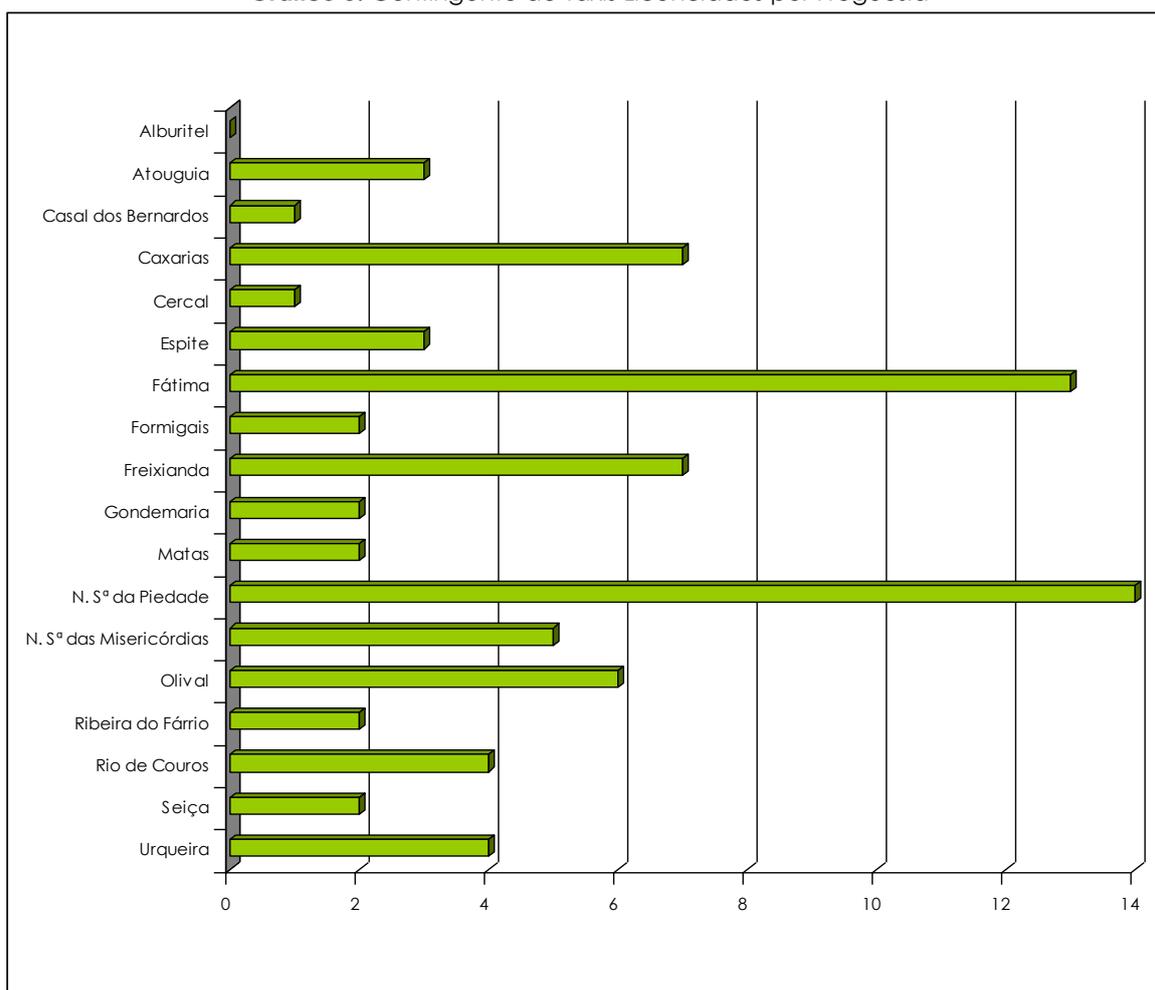
Os táxis são um tipo de transporte público individual flexível, sem uma rota regular definida, que permitem o transporte porta a porta. São importantes enquanto complemento à restante rede de transportes público, mitigando debilidades do lado da oferta.

Cabe às câmaras municipais a fixação do contingente de táxis, pela definição e atribuição do número de licenças e regulação do regime de estacionamento. Geralmente o contingente é estabelecido por freguesia, segundo a estimativa da procura para este tipo de serviço.

Na região do Médio-Tejo existem 306 táxis, 78 dos quais licenciados no município de Ourém (cerca de 25%).

As freguesias de Nossa Senhora da Piedade e Fátima, com 14 e 13 táxis respetivamente, são aquelas com o maior contingente de táxis, em oposição na freguesia Alburitel não existe nenhum táxi licenciado.

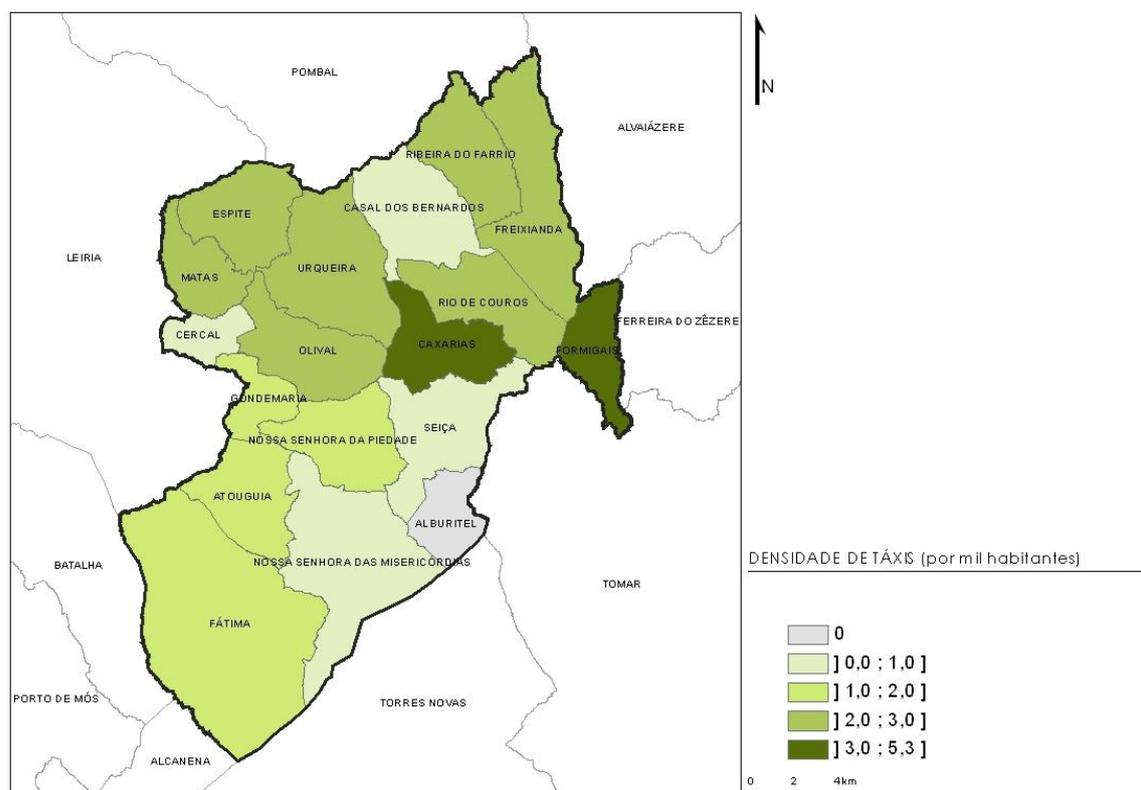
Gráfico 5: Contingente de Táxis Licenciados por Freguesia



Fonte: Município de Ourém dados de 2011

Quanto à densidade de táxis existem na região 1,39 táxis por cada mil habitantes, enquanto no município de Ourém esse rácio é superior, cerca de 1,70. Contudo, quando analisado ao nível das freguesias encontram-se assimetrias notáveis, conforme se pode observar na imagem seguinte. Formigais com uma proporção de 5,3 táxis por mil habitantes é a freguesia com melhor desempenho nesta variável.

Figura 21: Densidade de Táxis Licenciados por Freguesia



Fonte: Município de Ourém dados de 2011

5.2 Transporte Coletivo Ferroviário

Existem seis ligações diárias de Intercidades, com origem/destino em Lisboa/Guarda, Porto e Guimarães, em ambos os sentidos, que efetuam paragem em Caxarias.

Em comboio Regional existem sete ligações diárias entre Entroncamento e Coimbra e seis em sentido contrário que têm paragem em Seiça e Caxarias. Nos dias úteis existem ainda mais três ligações, para os dois sentidos, com paragem em ambas as localidades do concelho.

No sentido Entroncamento/Coimbra existe um comboio todos os dias, excepto ao sábado, com paragem em Seiça e Caxarias. Todas as 6^a Feiras existe ainda um InterRegional neste sentido com paragem apenas em Caxarias.

No sentido Coimbra/Entroncamento passa todos os dias, com paragem em Seiça e Caxarias, um comboio exceto aos sábados e outro aos domingos. No mesmo sentido, mas com paragem apenas em Caxarias, existe um comboio todos os dias excepto aos domingos e outro só aos domingos, com horários distintos.

Os comboios intercidades efetuam paragens em Caxarias entre as 9h55 e as 22h50. Já os regionais param entre as 6h00 e as 22h00. No anexo 2 apresentam-se os horários dos comboios que têm paragem na estação de Caxarias e no Apeadeiro de Seiça.

5.3 Matriz SWOT – Transporte Coletivo

<p style="text-align: center;">Pontos Fortes</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Extensão considerável da rede de TC rodoviário. ▪ 38% dessas carreiras estabelecem linhas inter-concelhias e inter-regionais. ▪ Ligação das cidades do concelho á Rede de Expressos, principalmente em Fátima. ▪ Média de Táxis <i>per capita</i> superior à média regional. ▪ Seis ligações diárias em comboio intercidades para as principais cidades do país. ▪ Ligações diárias a Coimbra e ao Entroncamento. 	<p style="text-align: center;">Pontos Fracos</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gondemaria e Ribeira do Fárrio não são servidas por carreiras inter-concelhias. ▪ Alburitel não é servido por nenhuma carreira intra-concelhia. ▪ Horários reduzidos, particularmente fora do período escolar e ao fim de semana.
<p style="text-align: center;">Oportunidades</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aumento do custo dos combustíveis e possível aumento da procura do TC. ▪ Existência um estudo para a introdução de redes de TC em Fátima. 	<p style="text-align: center;">Ameaças</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Contexto de retração económica que pode dificultar os investimentos na rede de TC. ▪ Redução do número de indivíduos em idade escolar e posterior redução do número de carreiras. ▪ Comodismo associado à dependência do transporte individual que dificulta a implementação de medidas de promoção do TC.

6 Fluxos de Tráfego

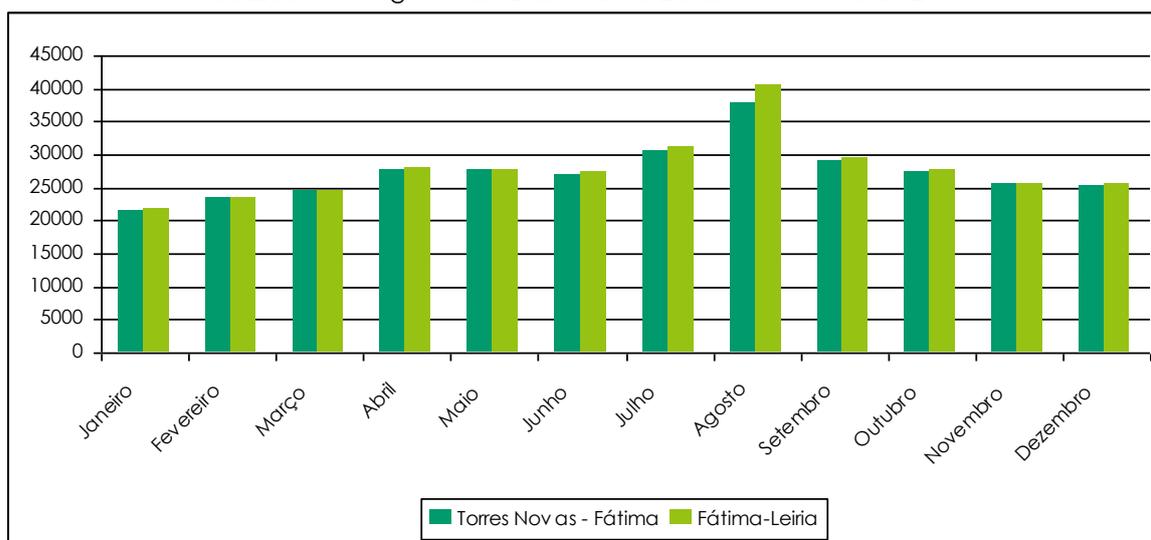
A análise de fluxos de tráfego é importante para a perceção da procura existente sobre as infraestruturas viárias.

Infelizmente só foi possível recolher as contagens de tráfego existentes para a Auto-Estrada n.º 1, disponibilizadas quer pelo Instituto de Infraestruturas Rodoviárias, IP (INIR), quer pela Estradas de Portugal (EP).

Segundo essas fontes o tráfego médio diário (TMD) anual para o sublanço de Torres Novas – Fátima, foi de 27 550, 27 309 e 27216 veículos, respetivamente para os anos de 2008, 2009 e 2010. Para o mesmo período de referência, no sublanço Fátima – Leiria, os dados foram de 28 064, 27 726 e 27674.

A distribuição mensal dos fluxos de tráfego médio diário é bastante variável, com uma polarização nos meses de verão, julho, agosto e setembro (vd. Gráfico 6).

Gráfico 6: Tráfego Médio Diário Anual Durante os Meses de 2010



Fonte: Município de Ourém com base em dados do INIR de 2010

7 Contributos para a Revisão

A caracterização e o diagnóstico do setor das acessibilidades, mobilidade e transporte, são fundamentais no traçar de melhores políticas territoriais. É nesse sentido que a revisão do PDM em curso não pode esquecer tal entendimento, procurando a cada tempo que as soluções propostas no plano sejam ponderadas face aos resultados e impactes que podem ocorrer a nível setorial.

Além disso as próprias conclusões deste trabalho, incluindo as referências existentes a nível estratégico, devem ser também internalizadas no processo de revisão, bem como as linhas de orientação e estudo abertas por este documento.

Apresentam-se de seguida algumas das medidas que podem ser equacionadas no processo de revisão do PDM:

1. Definir uma estratégia clara para a identificação e divulgação dos caminhos de Fátima, em articulação com os concelhos limítrofes e com os agentes sociais relevantes para o seu funcionamento (Santuário de Fátima, CNC, etc.).
2. Em articulação com o ponto anterior procurar melhorar as condições de acessibilidade para peões e ciclistas, pela afluência a Fátima, mas também pela implementação destes modos suaves de transporte, em alternativa ao padrão de mobilidade atual. Essa melhoria deverá passar pela concretização de passeios e bermas com dimensão adequada junto das principais vias.
3. Nos acessos particulares deverão existir lances rampeados e não passeio rebaixado, exceto em situações devidamente justificadas, de forma a tornar os passeios mais cómodos para os peões.
4. Identificação dos caminhos pedestres com características para homologação, colocando o município no topo da procura pelo turismo da natureza e património.
5. Procurar homologar no município um troço de caminho pedestre que possa vir a integrar a Grande Rota Transeuropeia.
6. Estudar conjuntamente com as Juntas de Freguesia as alterações à hierarquia da rede viária, em especial as EM e CM.

7. Assim, relativamente às EM, equacionar a hierarquia nos pontos seguintes:

- EM 502: Junção da variante da Freixianda a esta Estrada Municipal.
- EM 504: Alteração do percurso nos seguintes troços: Ruas da Fonte Fria e da Meliceira para a Av. do Pleno; Ruas das Milheiras e Padre Boucinho para a R. N. Sr.ª do Patrocínio; Rua da Escola para a R. N. Sr.ª do Patrocínio.
- EM 522: Alteração do percurso da Rua do Casal para a R. N. Sr.ª da Conceição.
- EM 523-2: Alteração do percurso para a nova passagem do IC9.
- EM 524: Alterar as Ruas da Liberdade e São João para a Rua São Bento. Equacionar a desclassificação de parte do troço em terra batida.
- EM 559: Alterar o percurso nos seguintes troços: Ruas Alfredo Lemos e dos Moinhos para a Estrada dos Moinhos ou para a nova ligação do IC9; Rua Filarmónica 1º de dezembro e Terreiro da Igreja para a via local que vai dar aos semáforos da ER 349.
- EM 606: Equacionar a desclassificação em parte do troço que se encontra em terra batida.
- EM 607: Estudar a parte do troço que se encontra com sentido único.

Para além destas situações de possíveis alterações aos traçados das EM existem outras situações relacionadas com a perda de prioridade destas vias com outras de hierarquia inferior, o que não deve acontecer.

Estas correções podem levar a alterações de traçados das EM ou da prioridade que se verifica atualmente nos cruzamentos.

8 Conclusões e Notas Finais

As acessibilidades são fundamentais para suprir as necessidades básicas dos territórios e das suas gentes, paradigma no qual a mobilidade de pessoas e bens deve ser encarada como um direito a ser respeitado, defendido e qualificado.

Pretendeu-se com o presente trabalho descrever sumariamente a situação de partida para o processo de revisão do PDM de Ourém, no que respeita às acessibilidades, mobilidade e transportes.

O trabalho desenvolvido não pode ser encarado como um fim em si mesmo, mas apenas como contributo, resumo de conclusões e ideias que serão acauteladas e tratadas na revisão deste IGT, às quais se juntarão outros entendimentos que forem sendo adquiridos ao longo dos trabalhos, pelo aprofundamento de matérias que se seguirá a esta fase de diagnóstico.

9 Bibliografia

APA. (2008). *Projecto Mobilidade Sustentável da Agência Portuguesa do Ambiente*. Amadora, In: [<http://sniamb.apambiente.pt/mobilidade>], acedido em dezembro de 2011.

Portal do Governo. (2011) *Programa do XIX Governo Constitucional*. Lisboa, In: [http://www.portugal.gov.pt/pt/GC19/Documentos/Programa_GC19.pdf], acedido em dezembro de 2011.

ANSR. (2009). *Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2008-2015*. Lisboa, Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária.

Associação de Amigos dos Caminhos de Fátima. (2011). *Site oficial*. In: [www.caminho.com.pt], acedido em dezembro de 2011.

CCE. (2003) *Comunicação da Comissão: Programa de Acção Europeu para reduzir para metade o número de vítimas da estrada na União europeia até 2010, uma responsabilidade de todos*. Bruxelas, Comissão das Comunidades Europeias.

CCE. (2006) *Livro Comunicação da Comissão ao Conselho Europeu e ao Parlamento Europeu: Manter a Europa em movimento – Mobilidade sustentável para o nosso continente (Recisão intercalar do Livro Branco da Comissão de 2001 sobre os Transportes)*. Bruxelas, Comissão das Comunidades Europeias.

CCE. (2007) *Livro Verde: Para uma nova cultura de mobilidade urbana*. Bruxelas, Comissão das Comunidades Europeias.

CCE. (2007b) *Freight Transport Logistics – Action Plan*. Bruxelas, Comissão das Comunidades Europeias.

CCE. (2009) *Comunicado da Comissão: Um futuro sustentável para os transportes: rumo a um sistema integrado baseado na tecnologia e de fácil utilização*. Bruxelas, Comissão das Comunidades Europeias.

CCE. (2009b) *Comunicado da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões: Plano de Acção para a Mobilidade Urbana*. Bruxelas, Comissão das Comunidades Europeias.

Comissão Europeia. (2001) *Livro Branco: A política Europeia de Transportes no Horizonte 2010: a Hora das Opções*. Luxemburgo, Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias.

CNC. (2011) *Site oficial*. Lisboa, In: [www.cnc.pt], acedido em dezembro de 2011.

CP. (2011) *Site oficial*. Lisboa, In: [www.cp.pt], acedido em dezembro de 2011.

EP. (2011) *Site oficial*. Lisboa, In: [www.estradasdeportugal.pt], acedido em dezembro de 2011.

FE-UCP. (2008) *Plano de Mobilidade Sustentável de Ourém*. Sintra, Faculdade de Engenharia da Universidade Católica Portuguesa.

ICNB. (2011) *Site oficial*. Lisboa, In: [www.portal.icnb.pt], acedido em dezembro de 2011.

INIR. (2011) *Site oficial*. Lisboa, In: [www.inir.pt/portal/], acedido em dezembro de 2011.

IMTT. (2008) *Resposta Portuguesa ao Livro Verde – Para uma nova cultura de mobilidade urbana*. Lisboa, Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, IP.

IMTT. (2009) *Contributo do IMTT para a consulta pública sobre a comunicação da Comissão Europeia: Um futuro sustentável para os transportes rumo a um sistema integrado, baseado na tecnologia e de fácil utilização*. Lisboa, Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, IP.

102

IMTT. (2011) *Site oficial*. Lisboa, In: [www.imtt.pt], acedido em dezembro de 2011.

MAI. (2003) *Plano Nacional de Prevenção Rodoviária*. Lisboa, Ministério da Administração Interna.

MOPTC. (2009) *Plano Estratégico de Transportes 2008-2020*. Lisboa, Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

Perform Energia. (2006) *Estudo de Mobilidade e Transportes em Fátima*. Dafundo, Perform Energia – Consultoria.

Portal do Governo. (2011) *Programa do XIX Governo Constitucional*. Lisboa, In: [http://www.portugal.gov.pt/pt/GC19/Documentos/Programa_GC19.pdf], acedido em dezembro de 2011.

TIS.PT. (2009) *Sistema Integrado de Mobilidade da Cova da Iria – Relatório de trabalhos de campo*. Lisboa, TIS.pt – Consultores em Transportes, Inovação e Sistemas.

TIS.PT. (2011) *Médio Tejo: Estudo da Rede de Transportes e do Serviço de Transporte a Pedido, Relatório fase 1 – Análise Preliminar e Diagnóstico Prospectivo*. Lisboa, TIS.pt – Consultores em Transportes, Inovação e Sistemas.

Tovar, Z. (2010) *Pedestrianismo, percursos pedestre e turismo de passeio pedestre em Portugal*, Dissertação de Mestrado em Turismo – Gestão Estratégica de Destinos Turísticos. Estoril, Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Estoril.

Legislação

Despacho para criação do grupo de trabalho com vista à elaboração do Plano Nacional de Promoção da Bicicleta e Modos Suaves: Despacho n.º 11 125/2010, de 7 de julho. Diário da República n.º 130. Lisboa, Imprensa Nacional.

Plano de Urbanização de Fátima: Resolução do Conselho de Ministros n.º 148-B/2002, de 30 de dezembro. Diário da República n.º 301. Lisboa, Imprensa Nacional.

Plano Diretor Municipal de Ourém: Resolução do Conselho de Ministros n.º 148-A/2002, de 30 de dezembro. Diário da República n.º 301. Lisboa, Imprensa Nacional.

Plano Regional do Oeste e Vale do Tejo: Resolução do Conselho de Ministros n.º 64-A/2009, de 6 de agosto. Diário da República n.º 151. Lisboa, Imprensa Nacional.

Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território: Lei n.º 58/2007, de 4 de setembro. Diário da República n.º 170. Lisboa, Imprensa Nacional.

Anexo 1 – Objetivos da Política Sectorial do XIX Governo (até junho de 2011)

- **Aumentar a qualidade de vida** dos portugueses, através da criação, ajustada aos desígnios de coesão nacional, de um sistema de mobilidade mais solidário, com mais conforto, mais segurança, melhores tempos totais de deslocação e maior fiabilidade;
- **Requalificar a mobilidade urbana**, promovendo políticas de transporte sustentável integradas em novas políticas de cidade;
- **Promover o respeito pelo ambiente**, pela transferência para modos menos poluentes seja pelo recurso a tecnologias menos agressivas, tendo em atenção as metas estabelecidas pelo Protocolo de Quioto;
- **Diminuir os custos totais de transportes**, mediante o fomento e reforço da intermodalidade e da utilização racional dos modos de transporte e ligações de maior eficiência;
- **Integrar de forma eficiente as redes de transportes ibéricas, europeias e transatlânticas**, dando-lhes coerência e condições de interoperabilidade, reforçando a competitividade nacional e o papel de Portugal como plataforma logística no espaço europeu e mundial.

Anexo 2 – Horários e Paragens de Comboios no Município

Sentido LISBOA > NORTE

Comboios	Paragens	06:00	06:09	07:00	07:09	07:39	07:52	08:12	08:30	08:08	08:09	08:38	08:54	09:16	08:24	08:40	09:07	09:27	09:52	10:42	11:06	11:42	11:55	09:48	09:55	10:11	10:25	10:37	10:47	11:15	11:37	11:45	12:17	12:39	08:11	08:38	08:44	
121	Alfa Pendular																																					
131	Alfa Pendular																																					
521	Intercidades																																					
123	Alfa Pendular																																					
541	Intercidades																																					
511	Alfa Pendular																																					
523	Intercidades																																					
182	Alfa Pendular																																					
525	Intercidades																																					
125	Alfa Pendular																																					
543	Intercidades																																					
513	Alfa Pendular																																					
133	Alfa Pendular																																					
527	Intercidades																																					
135	Alfa Pendular																																					
127	Alfa Pendular																																					
621	Alfa Pendular																																					
184	Alfa Pendular																																					
515	Intercidades																																					
137	Alfa Pendular																																					
545	Intercidades																																					
529	Intercidades																																					
129	Alfa Pendular																																					
531	Intercidades																																					

Sentido NORTE > LISBOA

Comboios	Paragens	06:09	06:23	06:47	06:52	07:08	07:24	07:32	07:47	07:21	07:18	07:31	07:42	08:12	08:21	08:41	08:07	08:20	08:32	08:46	09:02	09:16	09:32	09:46	10:02	10:09	07:35	07:49	08:25	08:48	09:38	10:08	10:29	10:56	11:11	11:19			
180	Alfa Pendular																																						
130	Alfa Pendular																																						
520	Intercidades																																						
120	Alfa Pendular																																						
510	Alfa Pendular																																						
540	Intercidades																																						
620	Alfa Pendular																																						
122	Alfa Pendular																																						
522	Intercidades																																						
124	Alfa Pendular																																						
524	Intercidades																																						
132	Alfa Pendular																																						
512	Alfa Pendular																																						
526	Intercidades																																						
186	Alfa Pendular																																						
542	Intercidades																																						
126	Alfa Pendular																																						
528	Intercidades																																						
128	Alfa Pendular																																						
134	Alfa Pendular																																						
544	Intercidades																																						
514	Alfa Pendular																																						
530	Intercidades																																						
136	Alfa Pendular																																						

LEGENDA Key

- Alfa Pendular = Favo/Lisboa/Porto/Braga/Lisboa/Faro
- Intercidades = Lisboa/Porto/Guimarães/Lisboa
- Intercidades = Lisboa/Guimarães/Lisboa
- Intercidades = Lisboa/Covilhã/Lisboa
- Alfa Pendular
- Intercidades
- Reserva obrigatória de lugar / Reservations compulsory
- Oferta de bebida de boas vindas ao lugar em Classe "Conforto" / Welcome drinks served at "Conforto" Class.
- Refeição ao lugar na Classe "Conforto" / 1ª Classe (não incluída no preço do bilhete) / Meals served at "Conforto" / 1st Class seats on request (not included in ticket price)
- Cafeteria / Snacks and drinks available
- Cafeteria e refeições ligeiras / Light meals, snacks and drinks available
- Mini-bar / Snacks and drinks available (Trolley)

OBSERVAÇÕES Remarks

- Diário/Daily
- Dirigir-se ao lugar de Favo. Consultar Horário Diário. Dogarure from Favo. For detailed schedule consult "Sentido Sul=Lisboa"
- Dirigir-se ao lugar de Lisboa. Consultar horário detalhado no verso "Sentido Lisboa=Sul". Daily. Runs to Faro. For detailed schedule consult "Sentido Lisboa=Sul"
- Efectua-se de 2ª a 6ª excepto Feriados Oficiais. / Runs from Monday to Friday, except Public Holidays.
- Efectua-se de 2ª a Sábado, excepto 7 de Abril de 2012. / Runs Monday to Saturday, except April 7, 2012.
- Efectua-se de Domingo a 6ª feira / Runs from Sunday to Friday
- Efectua-se de Domingo a 6ª feira, excepto 6 de Abril de 2012. / Runs from Sunday to Friday, except April 6, 2012
- Efectua-se de Domingo a 6ª feira, excepto Feriados Oficiais. / Runs from Sunday to Friday, except Public Holidays.

Instale um leitor de QR-Code no seu telemóvel, fotografe o código e consulte o horário sempre que quiser

Info & Vendas 808 208 208 cp.pt



COMBOIOS DE PORTUGAL

Categoria	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	
Número	4503	4507	4501	4505	4509	4511	4513	4515	821	4517	4519	4521	4523	4525	
Característica	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
Observações	5	10	5	1	5	1	1	1	13	1	1	5	1	2	
Entroncamento	P														
Lamarosa			05:50	07:04	07:46	08:45	11:48	12:46	14:08	15:47	17:39	18:53	19:55	21:31	
Paialvo			05:56	07:10	07:52	08:51	11:54	12:52		16:00	17:52	19:06	20:08	21:44	
Fungalvaz			06:00	07:14	07:56	08:55	11:58	12:56		16:04	17:56	19:10	20:12	21:48	
Fátima			06:04	07:18	08:06	08:59	12:02	13:06	14:26	16:08	18:07	19:14	20:16	21:52	
Seiça-Ourém			06:08	07:22	08:10	09:03	12:06	13:10		16:12	18:11	19:18	20:20	21:56	
Caxarias			06:13	07:27	08:15	09:14	12:11	13:15	14:33	16:17	18:16	19:23	20:25	22:01	
Albergaria dos Doze			06:21	07:35	08:23	09:22	12:19	13:23		16:25	18:24	19:31	20:33	22:09	
Litém			06:26	07:40	08:28	09:27	12:24	13:28		16:30	18:29	19:36	20:38	22:14	
Vermoil			06:30	07:44	08:33	09:31	12:28	13:33		16:34	18:33	19:40	20:42	22:18	
Pombal			06:37	07:50	08:39	09:38	12:34	13:39	14:53	16:41	18:40	19:46	20:49	22:25	
Pelariga			06:41	07:55	08:44	09:42	12:39	13:44		16:45	18:44	19:51	20:53	22:29	
Simões			06:45	07:59	08:48	09:46	12:43	13:48		16:49	18:48	19:55	20:57	22:33	
Soure			06:50	08:03	08:52	09:51	12:47	13:52		16:54	18:53	19:59	21:02	22:38	
Vila Nova de Anços			06:54	08:08	08:57	09:55	12:52	13:57		16:58	18:57	20:04	21:06	22:42	
Alfarelos	05:51	07:00	07:00	08:14	09:03	10:01	12:57	14:03	15:10	17:04	19:03	20:09	21:20	22:48	
Formoselha	05:56	07:03	07:03	08:17	09:06	10:04	13:00	14:06		17:07	19:06	20:12	21:24	22:51	
Pereira	05:59	07:06	07:06	08:20	09:09	10:07	13:03	14:09		17:10	19:09	20:15	21:27	22:54	
Amial	06:02			08:23		10:11						20:19		22:58	
Vila Pouca do Campo	06:05			08:26		10:13						20:21		23:00	
Taveiro	06:08	07:11	07:11	08:29	09:14	10:16	13:09	14:14		17:16	19:15	20:24	21:34	23:03	
Casaís	06:10	-	-	08:31	-	10:19	-	-				-	-	23:06	
Espadaneira	06:12	07:14	07:14	08:33	-	10:21	13:12	14:17				20:27	-	23:08	
Bencanta	06:15	-	-	08:36	-	10:23	-	-				-	-	23:10	
Coimbra-B	C	06:18	07:18	07:18	08:39	09:19	10:26	13:15	14:21	15:22	17:22	19:21	20:31	21:41	23:13
Coimbra-B	P	06:23	07:23	07:33	08:51	09:31	10:31	13:21	14:26	15:48	17:40	19:33	20:48	21:52	23:33
Coimbra	C	06:27	07:27	07:37	08:55	09:35	10:35	13:25	14:30	15:52	17:44	19:37	20:52	21:56	23:37

Categoria	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R
Número	4500	4502	4504	4506	4508	4510	4512	4514	4516	5416	4518	4520	820	3400
Classe	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Característica														
Observações	5	3	5	1	1	1	1	5	1	14	1	2	14	3
Coimbra	P	05:31	06:33	07:09	08:36	10:36	13:30	16:24	17:36	18:17	18:28	19:17	20:12	
Coimbra-B	C	05:35	06:37	07:13	08:40	10:40	13:34	16:28	17:40	18:21	18:32	19:21	20:16	
Coimbra-B	P	05:40	06:50	07:19	08:49	10:48	13:39	16:33	17:49	18:26	18:58	19:26	20:22	21:19
Bencanta						10:52	13:42	16:36		18:29		19:29	20:25	
Espadaneira						10:55	13:45	16:39		18:32		19:32	20:28	
Casaís						10:57	13:47			18:34		19:34	20:30	
Taveiro		05:46		07:25		10:59	13:49			18:36		19:36	20:32	
Vila Pouca do Campo				07:28		11:02	13:52			18:39		19:39	20:35	
Amial			07:30			11:05	13:55			18:42		19:42	20:38	
Pereira		05:51	07:00	07:34	08:59	11:08	13:58	16:46	17:59	18:45		19:45	20:41	
Formoselha		05:54	07:03	07:37	09:02	11:11	14:01	16:49	18:02	18:48		19:48	20:44	
Alfarelos		05:57	07:06	07:43	09:05	11:15	14:11	16:58	18:11	18:59	19:13	19:58	20:47	21:31
Vila Nova de Anços		06:03	07:11	07:49	09:11	11:20	14:17	17:05	18:17	19:05		20:04	20:53	03:13
Soure		06:08	07:16	08:04	09:16	11:25	14:22	17:10	18:22	19:10		20:09	20:58	03:22
Simões		06:12	07:21	08:09	09:20	11:30	14:27	17:14	18:27	19:14		20:14	21:02	
Pelariga		06:16	07:25	08:13	09:24	11:34	14:31	17:18	18:31	19:18		20:18	21:06	
Pombal		06:21	07:30	08:19	09:29	11:39	14:36	17:23	18:36	19:23	19:33	20:23	21:11	21:47
Vermoil		06:27	07:36	08:35	09:35	11:45	14:42	17:29	18:42	19:29		20:29	21:17	
Litém		06:32	07:41	08:40	09:40	11:50	14:47	17:34	18:47	19:34		20:34	21:22	
Albergaria dos Doze		06:38	07:46	08:45	09:45	11:55	14:52	17:40	18:52	19:40		20:39	21:27	
Caxarias		06:45	07:53	08:52	09:52	12:02	14:59	17:47	18:59	19:48	19:56	20:46	21:41	03:52
Seiça-Ourém		06:50	07:58	08:57	09:57	12:07	15:04	17:52	19:04	19:53	-	20:51	21:46	-
Fátima		06:53	08:02	09:01	10:01	12:11	15:08	17:55	19:08	19:56	20:04	20:55	21:50	03:59
Fungalvaz		06:57	08:06	09:05	10:05	12:15	15:12	17:59	19:12	20:00		20:59	21:54	
Paialvo		07:02	08:10	09:09	10:09	12:19	15:16	18:04	19:16	20:05		21:03	21:59	
Lamarosa		07:07	08:15	09:14	10:14	12:24	15:21	18:09	19:21	20:10		21:08	22:04	
Entroncamento	C	07:14	08:23	09:21	10:21	12:31	15:28	18:16	19:28	20:17	20:21	21:15	22:11	22:24

Simbologia:

- Regional
- InterRegional
- Mudança de Comboio

Observações:

- Diário
- Excepto Sábados
- Excepto Domingos
- Excepto Domingos e Feriados
- Excepto Sábados, Domingos e Feriados
- Só se efetua aos Domingos e Feriados
- Só se efetua às 6ª feiras, excepto Feriados Oficiais. Neste caso efetua-se à 5ª feira.
- Efetua-se aos Domingos, excepto se 2ª feira coincidir com Feriado Oficial. Neste caso efetua-se à 2ª feira.

Característica:

- Material Modernizado

As ligações entre comboios só são asseguradas em condições normais de circulação

Anexo 3 – Hierarquia Atual da Rede Rodoviária