

# // Plano de Ação da Rede Viária Municipal

COMUNIDADE INTERMUNICIPAL DO ALTO TÂMEGA

GESTLUZ CONSULTORES // X-SCAPES // MARÇO 2015



## ÍNDICE

A.	APRESENTAÇÃO .....	5
B.	MACRO ENQUADRAMENTO E CARATERIZAÇÃO.....	6
C.	COBERTURA TERRITORIAL E POPULACIONAL.....	13
D.	NÍVEIS DE ACESSIBILIDADE (DISTÂNCIA EM TEMPO) .....	23
E.	REDE VIÁRIA MUNICIPAL .....	36
F.	PLANO DE AÇÃO DA REDE VIÁRIA MUNICIPAL .....	44

ANEXO I. ACESSIBILIDADE EM DISTÂNCIA-TEMPO (MINUTOS)

ANEXO II. INVENTÁRIAÇÃO E MAPA DE ESTRADAS

## ÍNDICE DE FIGURAS E QUADROS

Figura 1. Sistema urbano na envolvente territorial ao Alto Tâmega.....	8
Figura 2. Enquadramento territorial relativamente às Redes Transeuropeias de Transportes.....	9
Figura 3. Número de habitantes por freguesia .....	10
Figura 4. Densidade Populacional por freguesia .....	11
Figura 5. Sistema urbano sub-regional do Alto Tâmega e a rede no território do Plano Rodoviário Nacional.....	12
Figura 6. Cobertura territorial dos equipamentos educativos: escolas com ensino pré-escolar.....	15
Figura 7. Cobertura territorial dos equipamentos educativos: escolas com 1º ciclo do ensino básico.....	16
Figura 8. Cobertura territorial dos equipamentos educativos: escolas com 2º e 3º ciclos do ensino básico.....	17
Figura 9. Cobertura territorial dos equipamentos educativos: escolas com ensino secundário.....	18
Figura 10. Cobertura territorial de equipamentos e serviços de saúde: serviços de urgência, por tipologia, no território do Alto Tâmega e na região envolvente.....	19
Figura 11. Cobertura territorial de equipamentos e serviços de saúde: centros de saúde.....	20
Figura 12. Centros polarizadores de emprego relativamente à população que reside no Alto Tâmega.....	21
Figura 13. Nós de acesso a itinerários principais ou complementares.....	22
Figura 14. Níveis de acessibilidade em distância-tempo a escolas com ensino pré-escolar.....	26
Figura 15. Níveis de acessibilidade em distância-tempo a escolas com 1º ciclo do ensino básico.....	27
Figura 16. Níveis de acessibilidade em distância-tempo a escolas com 2º e 3º ciclos do ensino básico.....	28
Figura 17. Níveis de acessibilidade em distância-tempo a escolas com ensino secundário.....	29
Figura 18. Níveis de acessibilidade em distância-tempo a serviços de urgência.....	30
Figura 19. Níveis de acessibilidade em distância-tempo a centros de saúde.....	31
Figura 20. Níveis de acessibilidade em distância-tempo à sede de concelho correspondente a partir do aglomerado sede de freguesia.....	32
Figura 21. Níveis de acessibilidade em distância-tempo aos centros estruturantes regionais.....	33
Figura 22. Níveis de acessibilidade em distância-tempo à Cidade do Porto.....	34
Figura 23. Níveis de acessibilidade em distância-tempo a itinerários principais ou complementares.....	35
Figura 24. Cartograma de intensidade de fluxos sobre a rede viária motivados por trabalho ou estudo.....	40
Quadro 1. Extensão da rede viária na sub-região do Alto Tâmega por Concelho e por hierarquia viária (km).....	38

## ÍNDICE DE CARTOGRAMAS

A.01	Rede Viária no Concelho de Montalegre	B.10	Rede de Equipamentos de Saúde: Serviços de Urgência
A.02	Rede viária no Concelho de Boticas	B.11	Rede de Equipamentos de Saúde: Centros de Saúde
A.03	Rede Viária no Concelho de Chaves	B.12	Centros Polarizadores de Atividades (Emprego e Estudo)
A.04	Rede Viária no Concelho de Ribeira de Pena	B.13	Nós de Acesso a Itinerários Principais ou Complementares
A.05	Rede Viária no Concelho de Vila Pouca de Aguiar	B.14	Acessibilidade em Tempo a Escolas do Ensino Pré-Escolar
A.06	Rede Viária no Concelho de Valpaços	B.15	Acessibilidade em Tempo a Escolas do 1º Ciclo
A.07	Rede Viária no Alto Tâmega - Proposta de Hierarquização	B.16	Acessibilidade em Tempo a Escolas do 2º e 3º Ciclos
B.01	Macrossistema urbano	B.17	Acessibilidade em Tempo a Escolas Secundárias
B.02	Rede Transeuropeia de Transportes	B.18	Acessibilidade em Tempo a Serviços de Urgência
B.03	População Residente por Freguesia, Census, 2011	B.19	Acessibilidade em Tempo a Centros de Saúde
B.04	Densidade Populacional por Freguesia, Census 2011	B.20	Acessibilidade em Tempo aos Aglomerados Sede de Concelho
B.05	Sistema Urbano Regional	B.21	Acessibilidade em Tempo a Centros Estruturantes Regionais
B.06	Rede de Equipamentos Educativos do Ensino Pré-Escolar	B.22	Acessibilidade em Tempo à Cidade do Porto
B.07	Rede de Equipamentos Educativos do 1º Ciclo	B.23	Acessibilidade em Tempo a Itinerários Principais ou Complementares
B.08	Rede de Equipamentos Educativos do 2º e 3º Ciclos	B.24	Saídas Motivadas por Trabalho ou Estudo (em % da População Residente)
B.09	Rede de Equipamentos Educativos do Ensino Secundário	B.25	Saldo de Saídas/Entradas Motivadas por Trabalho ou Estudo (Concelho)
		B.26	Fluxos Motivados por Trabalho ou Estudo - Níveis de Intensidade

## A. APRESENTAÇÃO

O presente documento consubstancia o Plano de Ação da Rede Viária Municipal do Alto Tâmega no âmbito territorial correspondente aos seis municípios integrados na Comunidade Intermunicipal do Alto Tâmega, designadamente Boticas, Chaves, Montalegre, Ribeira de Pena, Valpaços e Vila Pouca de Aguiar.

Os Municípios que constituem a Comunidade Intermunicipal do Alto Tâmega (CIM-AT) apresentam uma densidade populacional baixa, assente num povoamento concentrado, com aglomerados populacionais dispersos.

Atualmente as tendências verificadas apontam para o crescimento dos centros urbanos de maior dimensão e para o progressivo despovoamento das áreas mais rurais. Estas áreas manifestam uma necessidade de intervenção urgente devido à degradação contínua do património abandonado, à proliferação de situações de exclusão social e ao isolamento potenciado pelas deficiências da rede viária.

A ausência de amarrações da rede secundária com os principais eixos rodoviários nacionais e regionais em algumas áreas do Alto Tâmega, traduzida na inexistência de ligações às sedes de concelho leva a que esses territórios permaneçam afastados

de um patamar mínimo de acessibilidades rodoviárias e de bons níveis de serviços de transportes.

A forma como o sistema de transportes se encontra organizado influencia a dinâmica do território na medida em que condiciona a acessibilidade aos locais, influenciando o seu desenvolvimento.

Apesar da forte dinamização que a rede viária sofreu nos últimos anos, a acessibilidade inter e intramunicipal nos Municípios do Alto Tâmega permanece reduzida, particularmente entre as sedes de concelho, os espaços inter-regionais e as grandes áreas metropolitanas nacionais.

Este estudo contempla assim a análise, diagnóstico e caracterização da rede viária municipal, com vista a otimizar a mobilidade intermunicipal no espaço da NUT III do Alto Tâmega, garantindo melhores condições de acessibilidade em patamares mais razoáveis de distância-tempo que favoreçam a qualidade de vida dos habitantes e incrementem os níveis de competitividade económica e territorial e os fatores de coesão social e acessibilidade aos centros de oportunidades, para um desenvolvimento sustentado e harmonioso da região do Alto Tâmega.

## B. MACRO ENQUADRAMENTO E CARATERIZAÇÃO

Os Municípios que constituem a Comunidade Intermunicipal do Alto Tâmega (CIM-AT) apresentam, no seu conjunto, uma população de 94.143 habitantes (INE, Censur 2011), representando 3% da população da Região Norte, para um território com 2.922 km<sup>2</sup>, ou seja 14% do território da Região Norte.

Efetivamente os municípios do Alto Tâmega constituem uma relevante área territorial, representativa de quase 15% do território da Região Norte, pese embora essa representatividade não se verifique em termos da sua ocupação populacional.

Trata-se de um território que se caracteriza por uma baixa densidade de ocupação do território com 32 habitantes por km<sup>2</sup>, quando comparado com a média regional (Região Norte) de 173 habitantes por km<sup>2</sup>.

Essa constatação é verificável nas figuras 3 e 4, com a apresentação da população e da densidade populacional, por freguesias, e a sua relação no território.

Complementarmente, dada a dimensão do território em presença, o sistema urbano sub-regional é marcado genericamente por um povoamento concentrado, com aglomerados populacionais dispersos.

O sistema urbano é composto por 583 aglomerados populacionais, na sua generalidade com uma população inferior a 200 habitantes (85%).

O principal centro urbano no território é afirmado pela cidade de Chaves, com 18.491 habitantes, secundado pela rede de aglomerados sede de Concelho: Valpaços (4.012 habitantes), Vila Pouca de Aguiar (2.591 habitantes), Montalegre (1.789 habitantes), Boticas (1.271 habitantes), e Ribeira de Pena (899 habitantes).

O sistema urbano sub-regional é ainda complementado por um conjunto de aglomerados de dimensão intermédia em torno dos 1.000 habitantes, e que contribuem para a vivência e estruturação do território: Vidago (1.201), Nantes (998), Vilarandelo (987), Pedras Salgadas (968) e Vila Verde da Raia (961).

Contrabalançando esta concentração populacional, perto de 60% da população residente no Alto Tâmega habitam em 564 aglomerados, dispersos pelo território desta sub-região, e que têm uma população inferior a 500 habitantes e uma população média de 95 habitantes.

No geral, a sub-região do Alto Tâmega apresenta uma localização excêntrica relativamente aos grandes centros populacionais e de atividades do Noroeste Peninsular verificável no seu posicionamento em relação ao sistema urbano envolvente (Figura 1), e também replicável num posicionamento excêntrico em



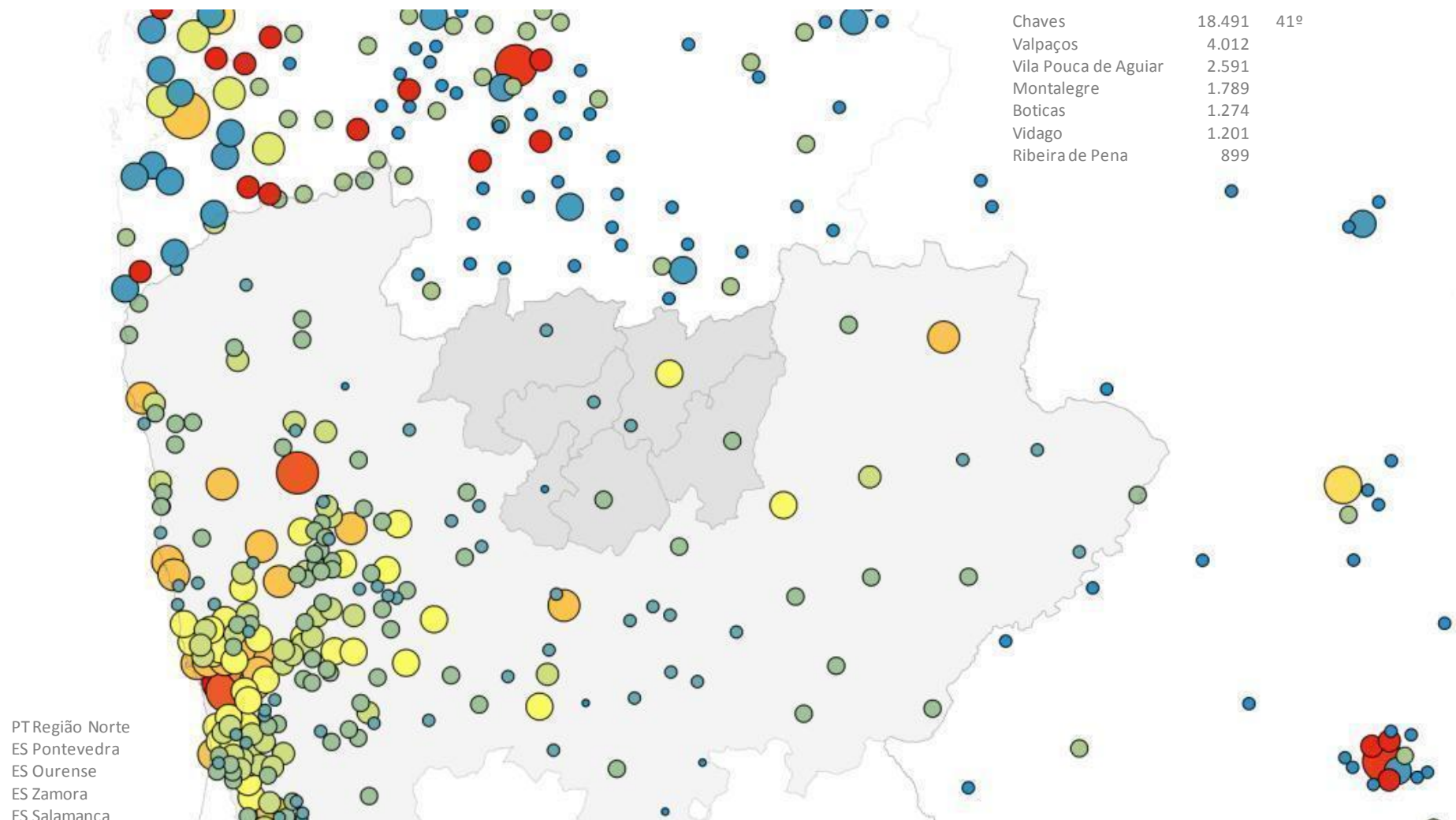
relação às redes transeuropeias de transportes (Figura 2), atenuada entretanto com a Auto-Estrada do Interior Norte (IP3 / A 24 / E 801) com ligação internacional a Espanha com a A-75 e a interligação com A-52 Autovía de las Rías Bajas, que efectua a ligação do interior (Benavente) ao litoral (Vigo) por terras espanholas junto à fronteira com o Norte de Portugal.

Estas duas realidades, em termos do sistema urbano sub-regional, com cerca de 60% da população deste território a residir em aglomerados de pequena dimensão bastantes dispersos pelo território, e a posição excêntrica em relação aos grandes centros do Noroeste Peninsular, reforçam simultaneamente a necessidade de dispor de boas acessibilidades internas e externas.

A Figura 5 mostra a verificação do fator de maior necessidade de amarração da rede inscrita no Plano Rodoviário Nacional ao sistema urbano sub-regional, a partir da qual se constata défices de cobertura e de acessibilidade dessa rede a um

conjunto determinante de aglomerados e de áreas do território não cobertos por esse tipo de vias.

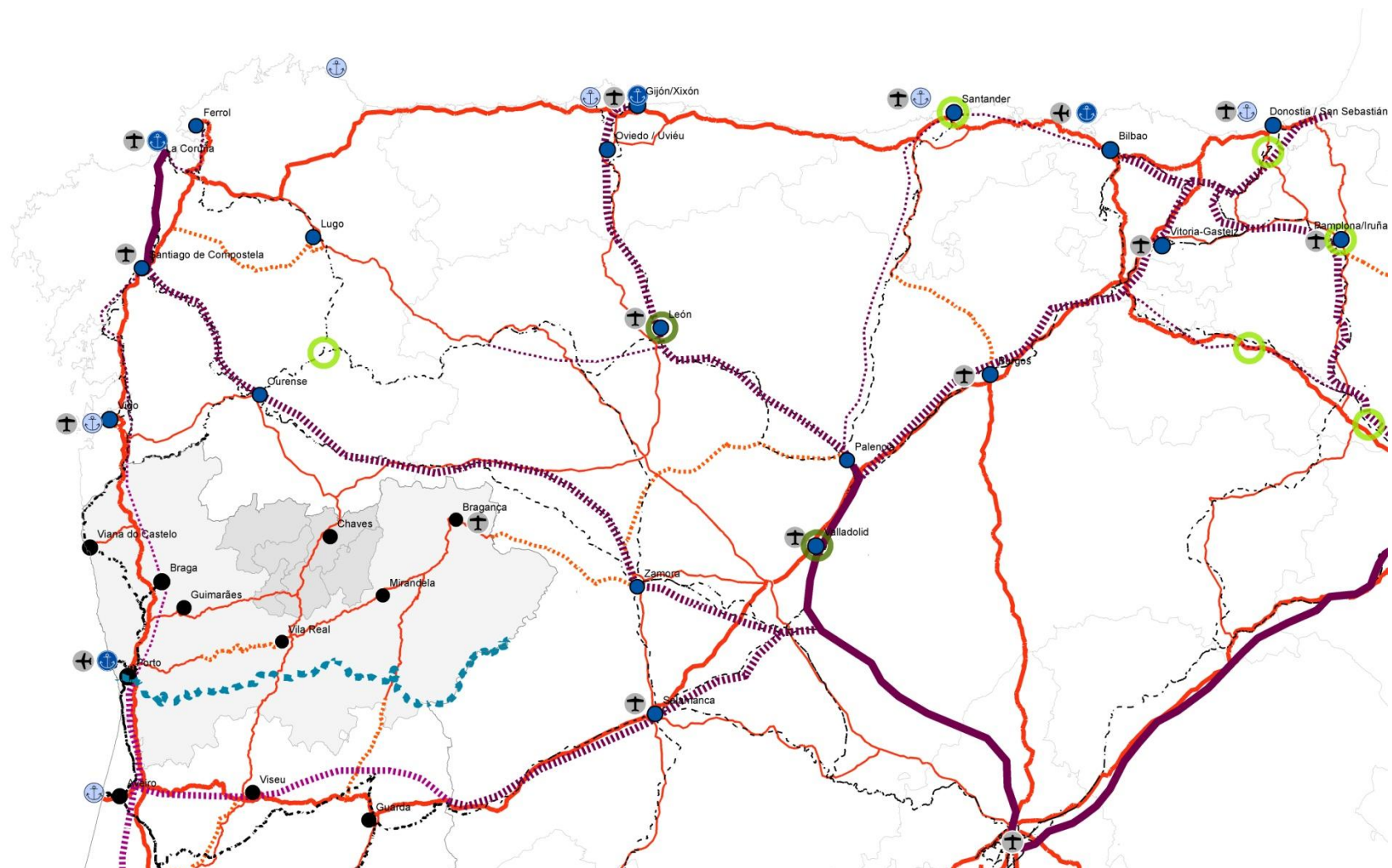
Resulta assim a necessidade de uma rede sub-regional, no âmbito da rede viária (inter)municipal, que cruze e assegure as ligações entre as vias da Rede Nacional, as sedes de Concelho, os aglomerados populacionais, plataformas logísticas e empresariais e áreas de interesse do Alto Tâmega, de modo a garantir uma adequada cobertura e acessibilidade das diferentes populações aos serviços, equipamentos e atividades essenciais para garantir níveis mínimos de qualidade de vida.



**Figura 1. Sistema urbano na envolvente territorial ao Alto Tâmega.**

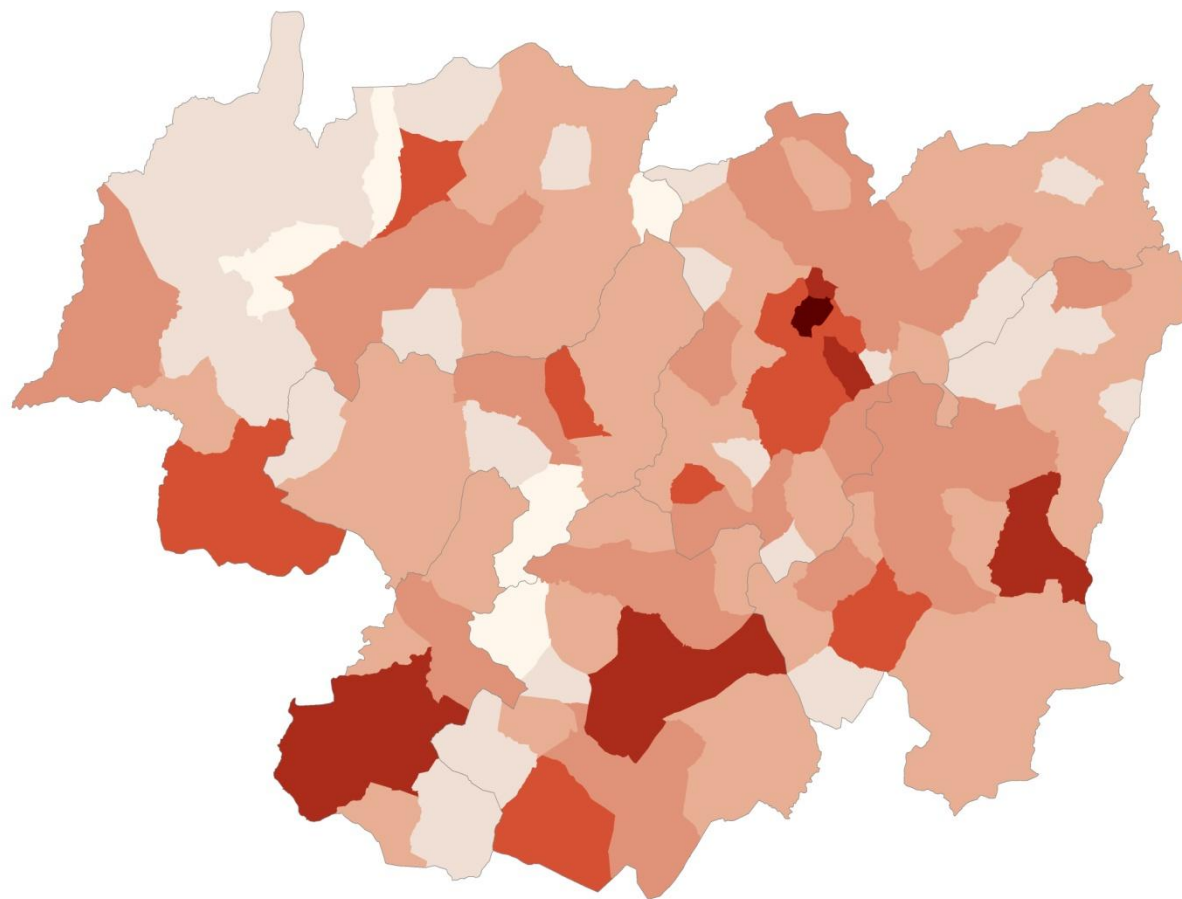
Enquadramento do Sistema Urbano Sub-Regional no Sistema Urbano Envolvente: Região Norte e Províncias de Espanha (Pontevedra, Salamanca, Ourense, Zamora).  
 Aglomerados populacionais com mais de 1.000 habitantes e aglomerados sedes de concelho.





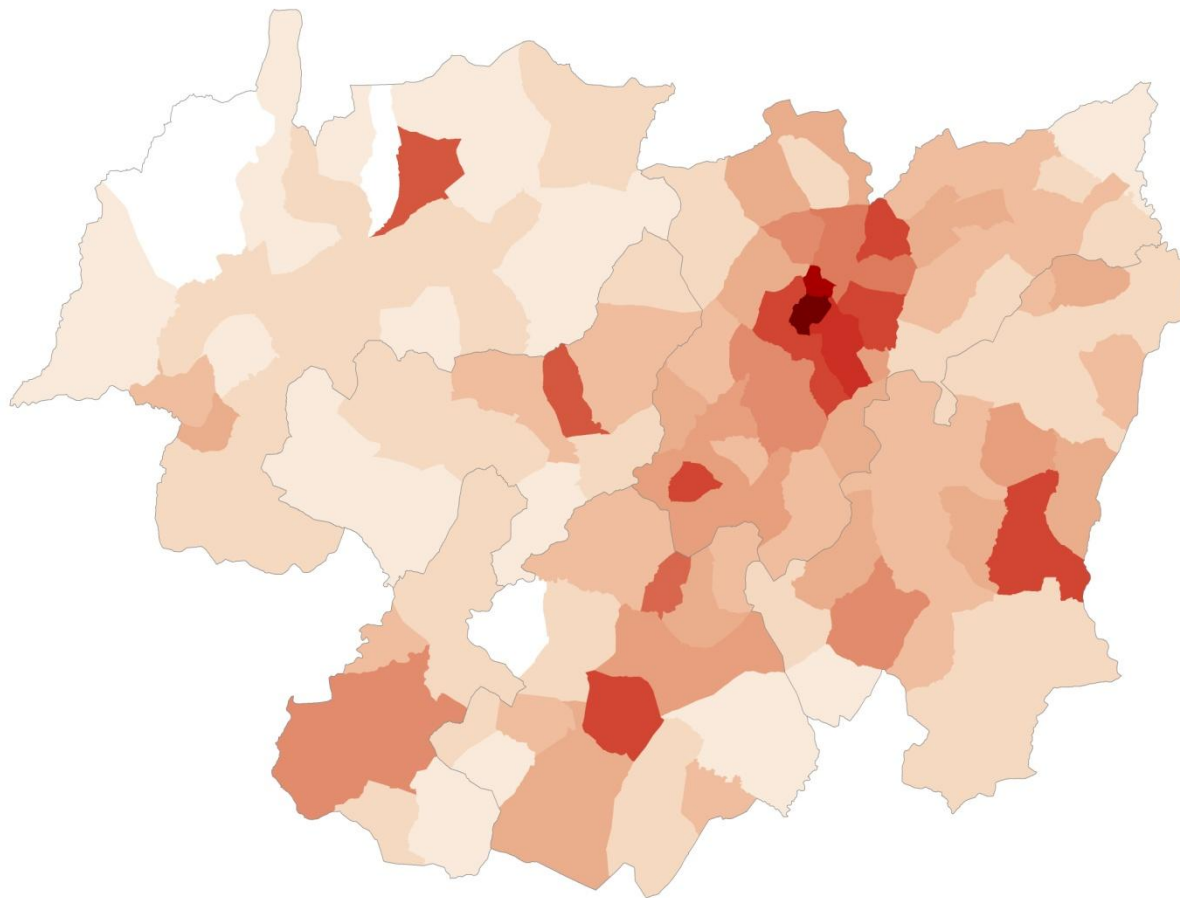
**Figura 2. Enquadramento territorial relativamente às Redes Transeuropeias de Transportes.**

Enquadramento da Sub-Região em relação às redes internacionais e nacionais de transportes e logística, por referência às redes transeuropeias de transportes terrestres rodoviários, ferroviários, aéreos e marítimos (e vias navegáveis) e plataformas logísticas.



**Figura 3. Número de habitantes por freguesia**

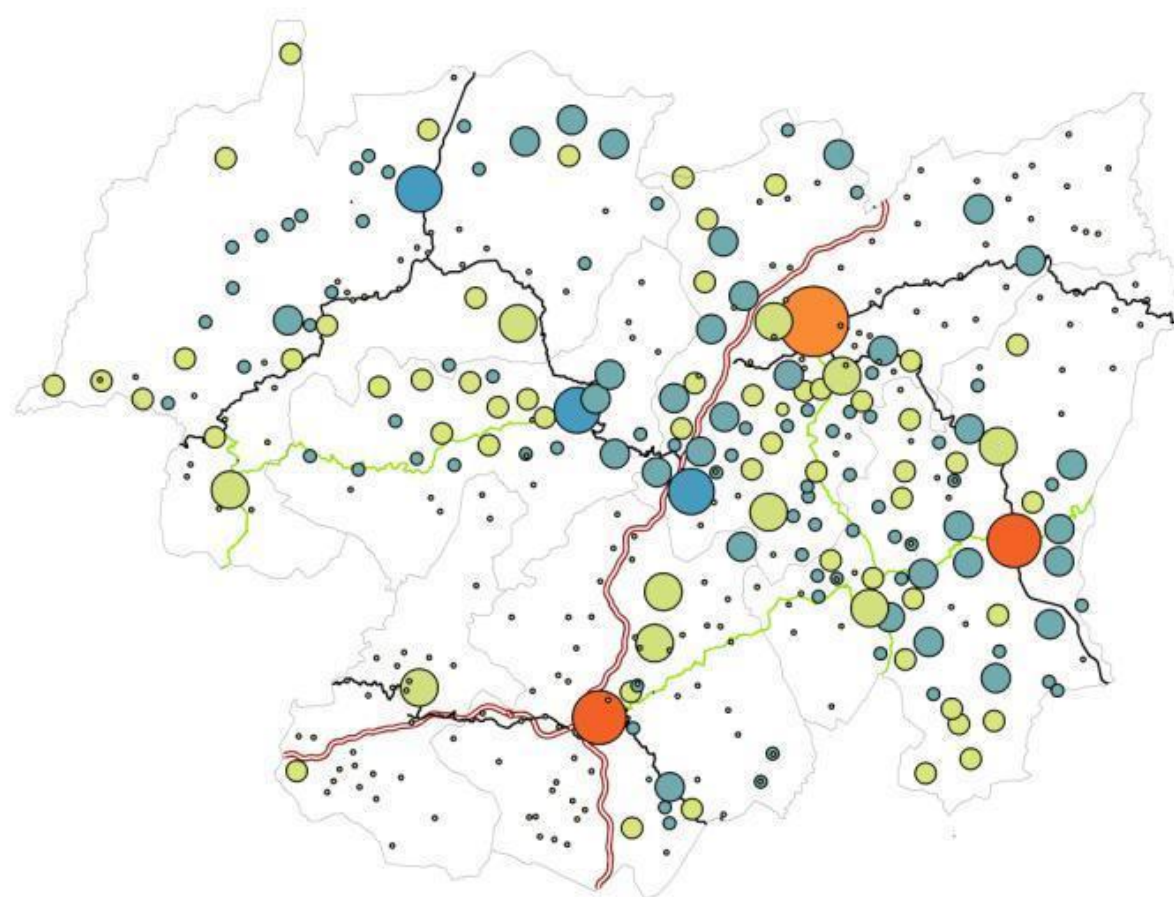
População residente, por freguesia, Censur 2011, CAOP 2012.1.



**Figura 4. Densidade Populacional por freguesia**

Densidade populacional (número de habitantes por km<sup>2</sup>), por freguesia, Censur 2011, CAOP 2012.1.

CHV Chaves	18.491
VPC Valpaços	4.012
VPA Vila Pouca de Aguiar	2.591
MTR Montalegre	1.789
BTC Boticas	1.274
CHV Vidago	1.201
CHV Nantes	998
VPC Vilarandelo	987
VPA Pedras Salgadas	968
CHV Vila Verde da Raia	961
RPN Ribeira de Pena	899
VPC Carrazedo de Montenegro	891
CHV Faiões	757
CHV Vilar de Nantes	734
VPA Sabroso de Aguiar	672
CHV Vale de Anta	642
CHV Santo Estêvão	569
MTR Salto	548
CHV Loivos	503



IPS/ICS
IP 3 / A 24 / E 801
IC 5 / A 7 / E 805
Estradas Nacionais
EN 103
EN 103-9
EN 206
EN 212 (*)
EN 213
EN 311
EN 312
Estradas Regionais
ER 206
ER 311
ER 311-1
ER 314

**Figura 5. Sistema urbano sub-regional do Alto Tâmega e a rede no território do Plano Rodoviário Nacional.**

Representatividade dos lugares censitários com dimensão populacional de 50 ou mais habitantes e a relação com as vias do Plano Rodoviário Nacional.

## C. COBERTURA TERRITORIAL E POPULACIONAL

No que se refere à necessidade de assegurar níveis melhorados de cobertura e de acessibilidade a um conjunto de equipamentos e serviços, foram identificadas duas áreas fundamentais no quotidiano da vida das populações e que se refere na cobertura e acessibilidade à educação e à saúde, e por outro lado na identificação dos principais centros polarizadores de atividades em relação à população do Alto Tâmega, bem como na cobertura e/ou facilidade de acesso ou ligação às redes regionais /nacionais /internacionais.

Neste contexto, considera-se a cobertura territorial relativamente a:

- Equipamentos educativos (desde o ensino pré-escolar ao ensino secundário);
- Equipamentos de saúde (serviços de urgência e centros de saúde);
- Centros polarizadores de atividades;
- Nós de acesso a itinerários principais ou complementares.

As redes de equipamentos educativos e de saúde são dois dos fatores essenciais de cobertura territorial para garantir serviços e liminares mínimos na vida quotidiana das populações.

A cobertura e a acessibilidade a estas redes dependem simultaneamente da maior ou menor presença destes equipamentos no território, e a sua subsidiariedade e proximidade às populações, e da qualidade e facilidade das ligações e acessibilidades rodoviárias a esses equipamentos.

O contexto recente de reestruturação das redes de equipamentos, traduzido numa retração da proximidade em relação às populações a favor da concentração de serviços e equipamentos coletivos em aglomerados de maior dimensão, traduz-se numa menor cobertura em termos territoriais, e que por si, realça desde logo uma maior necessidade de assegurar as ligações das populações residentes em aglomerados dispersos aos novos centros de serviços e de equipamentos.

Nas figuras 6 a 9 apresentam-se as localizações dos equipamentos educativos, em funcionamento no ano letivo 2013/2014, com uma clara tendência de afastamento das populações à medida que sobe o nível de ensino, marcada porém com uma retração mesmo nos níveis de ensino inferiores.

Nas figuras 10 e 11 apresentam-se as localizações dos equipamentos de saúde em termos de serviços de urgência e de centros de saúde, com um défice claro de cobertura em termos de serviços de urgência neste território ao nível da hierarquia superior de serviços de urgência polivalente, ausente neste território, e cujo serviço mais próximo se encontra localizado em Vila Real.

Num nível intermédio, este território dispõe de um serviço de Urgência Médico-Cirúrgica, em Chaves, complementada pelo Serviço de Urgência Básica em Montalegre, com os Concelhos de Boticas, Ribeira de Pena, Vila Pouca de Aguiar e Valpaços, sem serviços básicos de urgência nos seus municípios, necessitando assim de boas ligações às unidades mais próximas, sob pena de colocar em risco a vida e a satisfação das necessidades básicas das populações.

Considerando os dados do INE provenientes dos Censos de 2011 no que se refere às populações que residem numa freguesia mas que trabalham ou estudam noutra freguesia diferente daquela em que residem, identificam-se os centros polarizadores de atividades em termos de trabalho e/ou estudo das populações deste território (Figura 12).

De um modo geral as populações deslocam-se para os aglomerados sede de Concelho, no interior da sub-região do Alto Tâmega, com especial ênfase para a Cidade de Chaves, principal centro polarizador interno.

Com destino ao exterior da sub-região, o Concelho de Vila Real e o Grande Porto assumem-se como os principais destinos aglutinadores das atividades de trabalho e/ou estudo da população do Alto Tâmega, secundados por Bragança e Braga.

As ligações aos principais centros regionais, nacionais e internacionais são asseguradas em larga medida pelo acesso às redes de autoestradas que proporcionem ligações fáceis, ágeis e em velocidade operacional mais elevada, encurtando as distâncias em termos de tempos de deslocação.

Neste item considera-se assim fundamental a presença dos nós de acesso às redes de itinerários principais ou complementares, apresentados na Figura 13, com um défice de cobertura territorial sobretudo nos Municípios de Montalegre, Boticas e Valpaços, Concelhos sem qualquer ponto de acesso às redes principais ou complementares no seu território.

As Auto-Estradas A 24 e A 7 atenuam o défice de acessibilidade às principais redes nacionais e internacionais, pese embora, como se verifica, se mantenham ainda vastas áreas sem ligação franca a estas redes.





Figura 6. Cobertura territorial dos equipamentos educativos: escolas com ensino pré-escolar.



Figura 7. Cobertura territorial dos equipamentos educativos: escolas com 1º ciclo do ensino básico.



Figura 8. Cobertura territorial dos equipamentos educativos: escolas com 2º e 3º ciclos do ensino básico.



Figura 9. Cobertura territorial dos equipamentos educativos: escolas com ensino secundário.

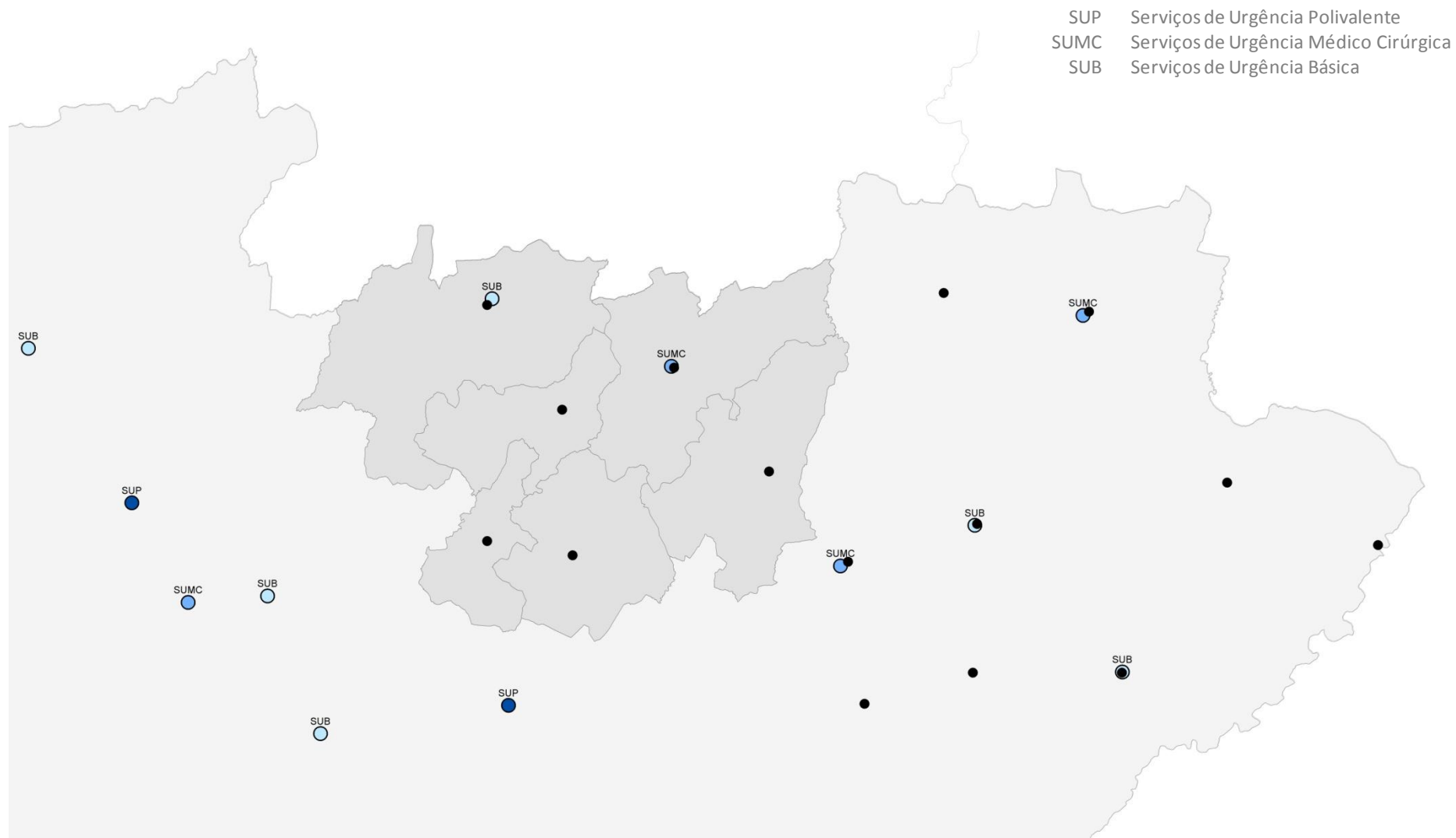


Figura 10. Cobertura territorial de equipamentos e serviços de saúde: serviços de urgência, por tipologia, no território do Alto Tâmega e na região envolvente.

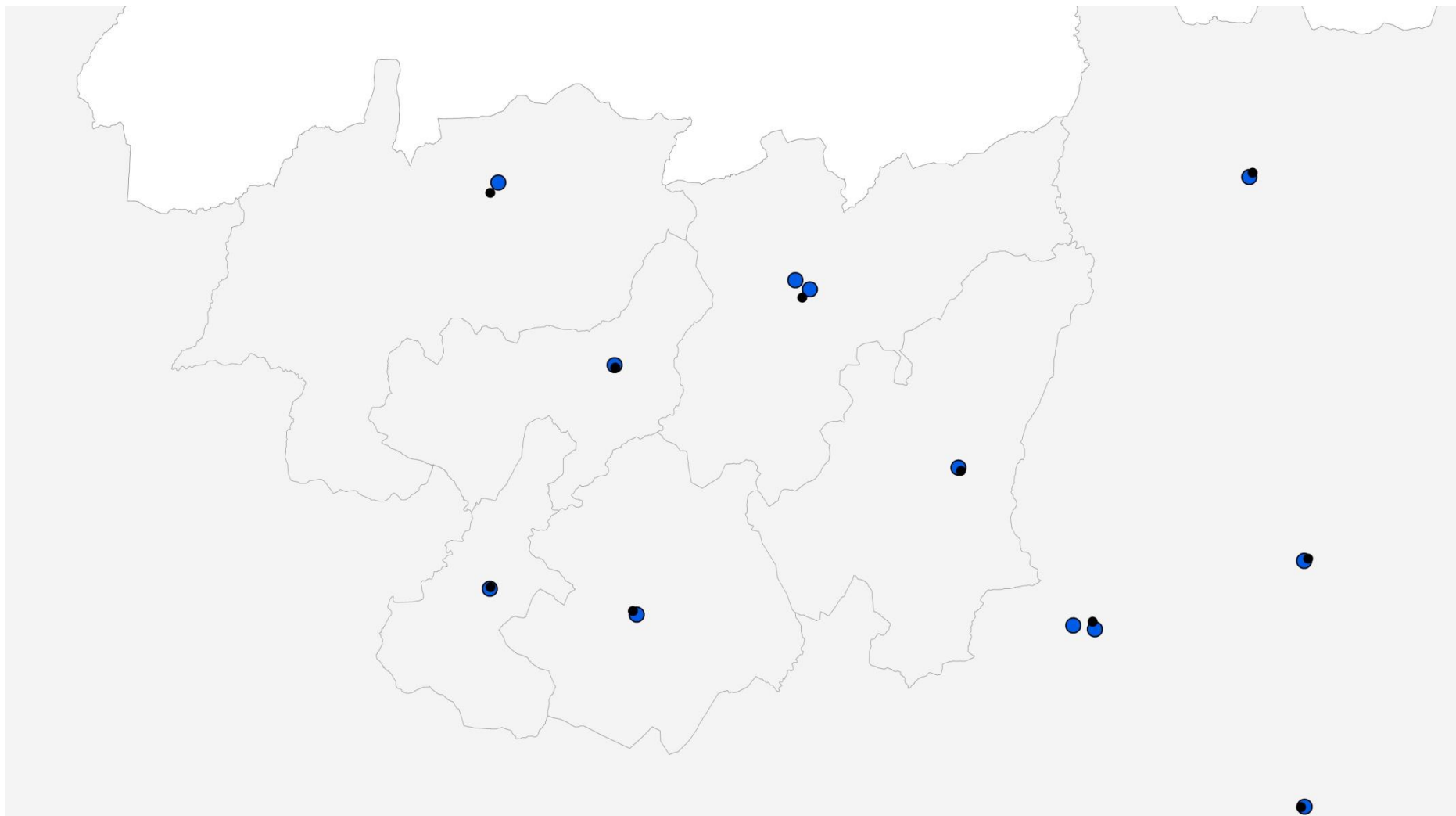
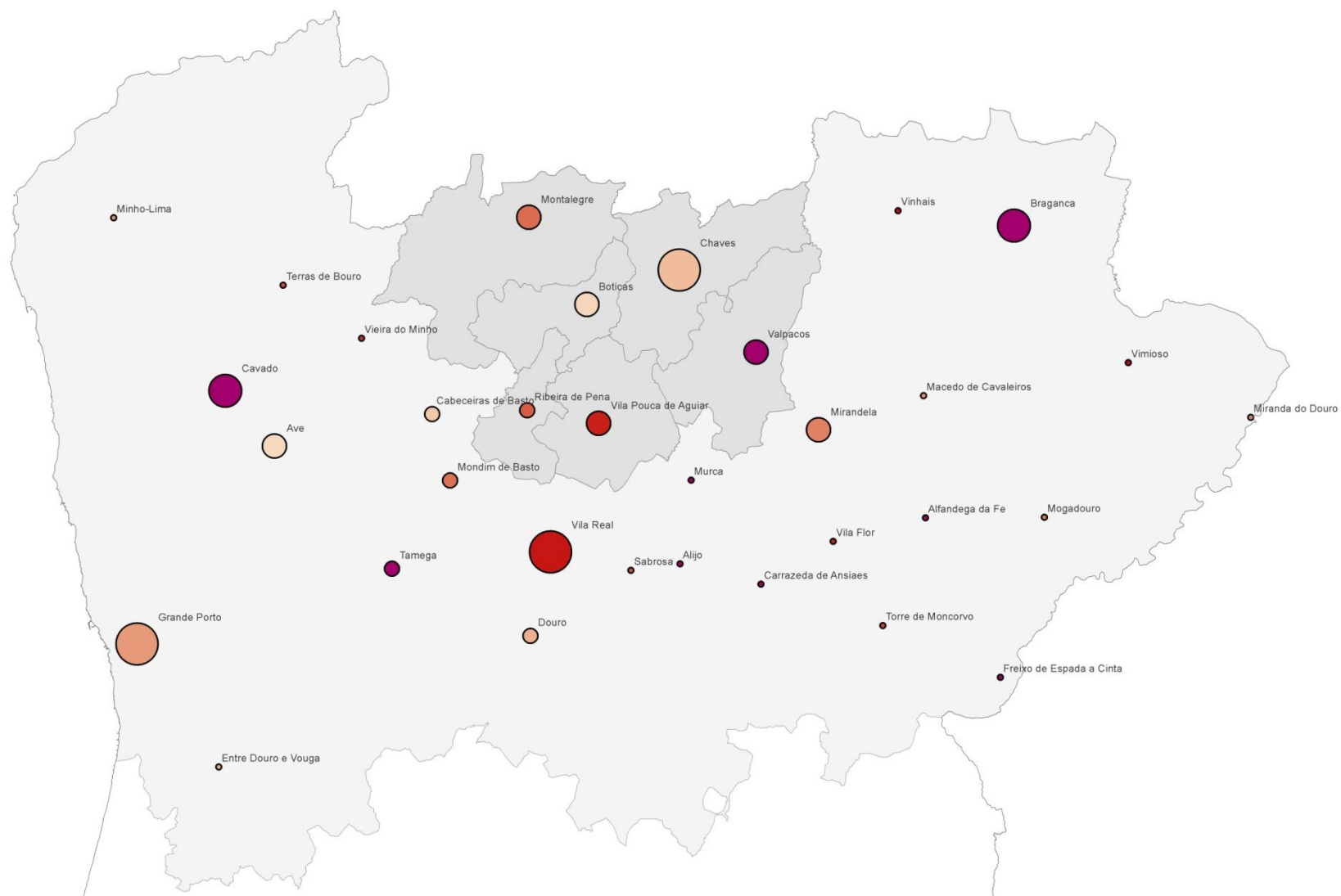


Figura 11. Cobertura territorial de equipamentos e serviços de saúde: centros de saúde.





**Figura 12. Centros polarizadores de emprego relativamente à população que reside no Alto Tâmega.**

Centros polarizadores dos habitantes dos municípios do Alto Tâmega que trabalham e/ou estudam em município diferente daquele em que residem!

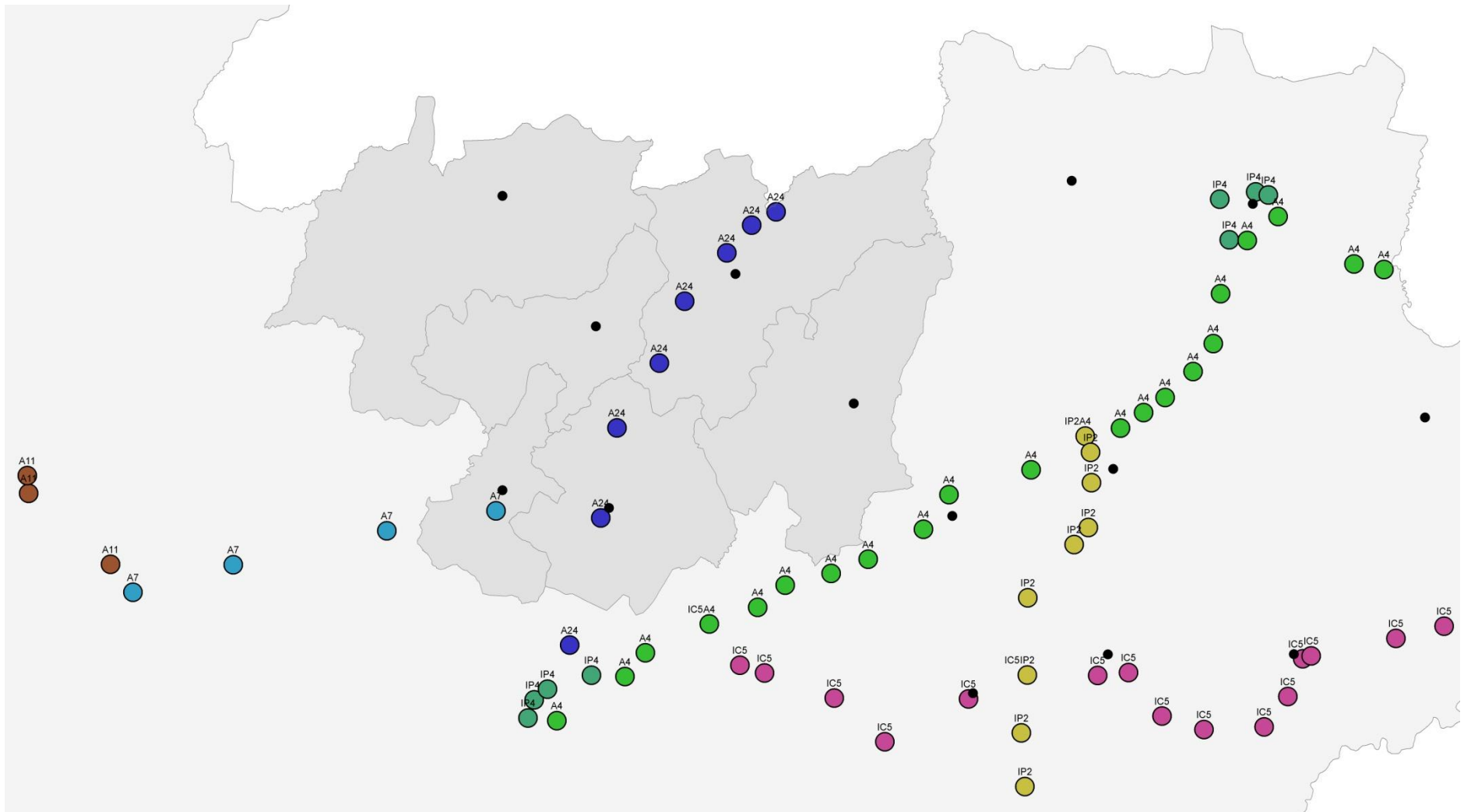


Figura 13. Nós de acesso a itinerários principais ou complementares.

## D. NÍVEIS DE ACESSIBILIDADE (DISTÂNCIA EM TEMPO)

Como se referiu no ponto anterior, a acessibilidade depende simultaneamente da maior ou menor proximidade da existência de equipamentos e serviços no território e, por outro lado, pela facilidade ou dificuldade de aceder a tais equipamentos e serviços através da deslocação pelas rodovias existentes no mesmo território.

Neste contexto, e por forma a determinar os níveis de acessibilidade, para uma dada cobertura atual de equipamentos e serviços no território, calcularam-se os tempos de deslocação aos referidos equipamentos, serviços ou centros de atividades.

Nas figuras seguintes apresentam-se graficamente os tempos mínimos de deslocação a:

- Equipamentos educativos;
- Equipamentos de saúde;
- Sedes de Concelho, Centros Estruturantes Regionais e ao Porto;
- Itinerários Principais ou Complementares.

Os tempos de deslocação são calculados para deslocações em viatura individual, em condições ótimas de circulação (transito desimpedido, boas condições climatéricas e de circulação na via), em velocidade máxima permitida por lei e adequada às vias em presença, considerando o início da viagem até ao seu destino, sem paragens, “tempos mortos”, ou períodos de preparação da viagem ou de estacionamento no destino.

Este elemento descritivo é fundamental para entender os tempos calculados como tempos mínimos ótimos nas atuais condições, cujos tempos reais são obviamente superiores aos apresentados neste exercício, em que na realidade as velocidades operacionais são sempre inferiores às condições ótimas e daí resultando em tempos reais de deslocação superiores aos apresentados.

Pese embora este *handicap*, o exercício tem a capacidade de evidenciar os tempos relativos, ou seja, de mostrar em termos territoriais as diferenças assinaláveis em termos de acessibilidade das diferentes áreas do território aos equipamentos e /ou serviços em questão, resultando assim numa clara perceção dos défices de cobertura e /ou de qualidade /quantidade das acessibilidades rodoviárias.

As acessibilidades em distância-tempo aos equipamentos educativos evidenciam, como seria de esperar da própria natureza da rede, com maior proximidade nos níveis inferiores e maior afastamento nos níveis superiores, uma maior acessibilidade com menores tempos de deslocação às escolas com níveis educativos inferiores, pese embora, mesmo a este nível, um conjunto de áreas significativas apresente já tempos de deslocação muito significativos em Montalegre e Boticas, e significativos nas orlas de Ribeira de Pena / Vila Pena de Aguiar e Chaves / Valpaços.

À medida que se consideram os níveis de ensino superiores, aumentam também os tempos de deslocação, dado que a rede é menos densa e com uma presença menos efetiva no território. Os tempos de deslocação evidenciam um aumento nas coroas envolventes às sedes de concelho, com vastas áreas com tempos de deslocação muito acentuados nessas coroas, que assumem o seu máximo nos tempos de deslocação e acessibilidade às escolas com ensino secundário.

Neste particular destacam-se os défices de acessibilidade muito evidentes no Concelho de Boticas, e de uma forma generalizada nas coroas mais distantes das sedes de Concelho, com défices de acessibilidade significativos nos territórios Nascente de Chaves / Valpaços e nas orlas dos Municípios de Vila Pouca de Aguiar / Chaves / Valpaços.

Em termos de acessibilidade a serviços de saúde, e considerando o acesso a serviços de saúde programadas no âmbito dos Centros de Saúde, os tempos de deslocação e acessibilidade são eminentemente equiparados aos tempos de acessibilidade aos aglomerados Sedes de Concelho, visto que estes serviços se organizam territorialmente por uma presença efetiva nas sedes de Concelho.

O panorama é bastante diferente se se tiver em conta a acessibilidade a serviços de saúde não programada, com especial referência para ocorrências de urgência, com 46% da população a um tempo mínimo até 20 minutos do serviço de urgência mais próximo, 37% da população dista a 30 minutos, e 16% da população está a mais de 30 minutos do serviços de urgência mais próximo.

Estes dados agravam-se se se considerar os tempos médios ponderados pela população em cada Concelho. Chaves, município onde se localiza uma unidade de Serviço de Urgência Médico-Cirúrgica, os tempos de acesso são menores (10 minutos em média territorial ponderada pela população), mas nos restantes municípios verificam-se tempos médios de acessibilidade ao serviços de urgência superiores a 20 minutos: Montalegre, onde se encontra uma unidade de Serviço Básico com 21 minutos, Valpaços e Vila Pouca de Aguiar (27), Boticas (29), e Ribeira de Pena (34) com tempo médio superior a 30 minutos, numa clara demonstração de défices de cobertura e acessibilidade

Considerando os centros polarizadores de atividades, verifica-se uma equiparação aos centros estruturantes regionais identificados no Plano Regional de Ordenamento do Território da Região Norte, assumindo-se Vila Real, Bragança, Chaves, Mirandela e Macedo de Cavaleiros como os principais focos urbanos na região e na sua envolvência imediata.

Verificam-se défices de acessibilidade acentuados nas áreas a Nascente (em Chaves na proximidade a Vinhais, e áreas entre Vila Pouca de Aguiar e Valpaços), e muito acentuados em Boticas, Ribeira de Pena, e em especial relevo em Montalegre, com áreas muito distantes, em tempo, aos principais focos urbanos da região.

As populações de Valpaços e Vila Pouca de Aguiar (29) distam cerca de 30 minutos de um centro estruturante mais próximo, os habitantes de Boticas (34) e Ribeira de Pena (38) encontram-se, em média, a mais de 30 minutos, e as populações de Montalegre (49) estão quase a uma hora de tempo ao centro estruturante mais próximo.

Em termos de acessibilidade à Área Metropolitana do Porto, principal centro estruturante e de atividades da Região Norte, simplificado pela acessibilidade à Cidade do Porto, constata-se afastamentos muito elevados e tempos de deslocação muito demorados à medida que aumenta o afastamento em relação ao eixo definido pela Auto-Estrada A24.

O tempo médio de acesso da região ao Porto é de 97 minutos com o tempo mínimo de 70 minutos verificável em Ribeira de Pena, com o tempo máximo superior a 2 horas verificável nas freguesias de Montalegre (Padornelos, Mourilhe, Tourém e Pitões das Júnias) e de Valpaços (Bouçoães, Fornos do Pinhal, Barreiros e Sonim).

Neste aspeto os tempos variam em função da maior proximidade ou afastamento do eixo proporcionado pela A 24, com alguma complementaridade a Sul pelo IC 5.

A acessibilidade às redes nacionais de itinerários principais ou complementares é dada pela A 24 e incrementada mais recentemente pelo IC 5, mas ainda assim subsistem áreas com défices de cobertura e de acessibilidade muito significativos, com destaque para a área Nascente de Chaves, Valpaços, Boticas e Montalegre.

Com efeito, Boticas (23) e Valpaços (24) distam, em média, mais de 20 minutos do nó de acessibilidade mais próximo a um IP ou IC, enquanto as áreas de Montalegre (38) são os territórios com maiores tempos de deslocação ao nó de um itinerário principal ou complementar mais próximo.

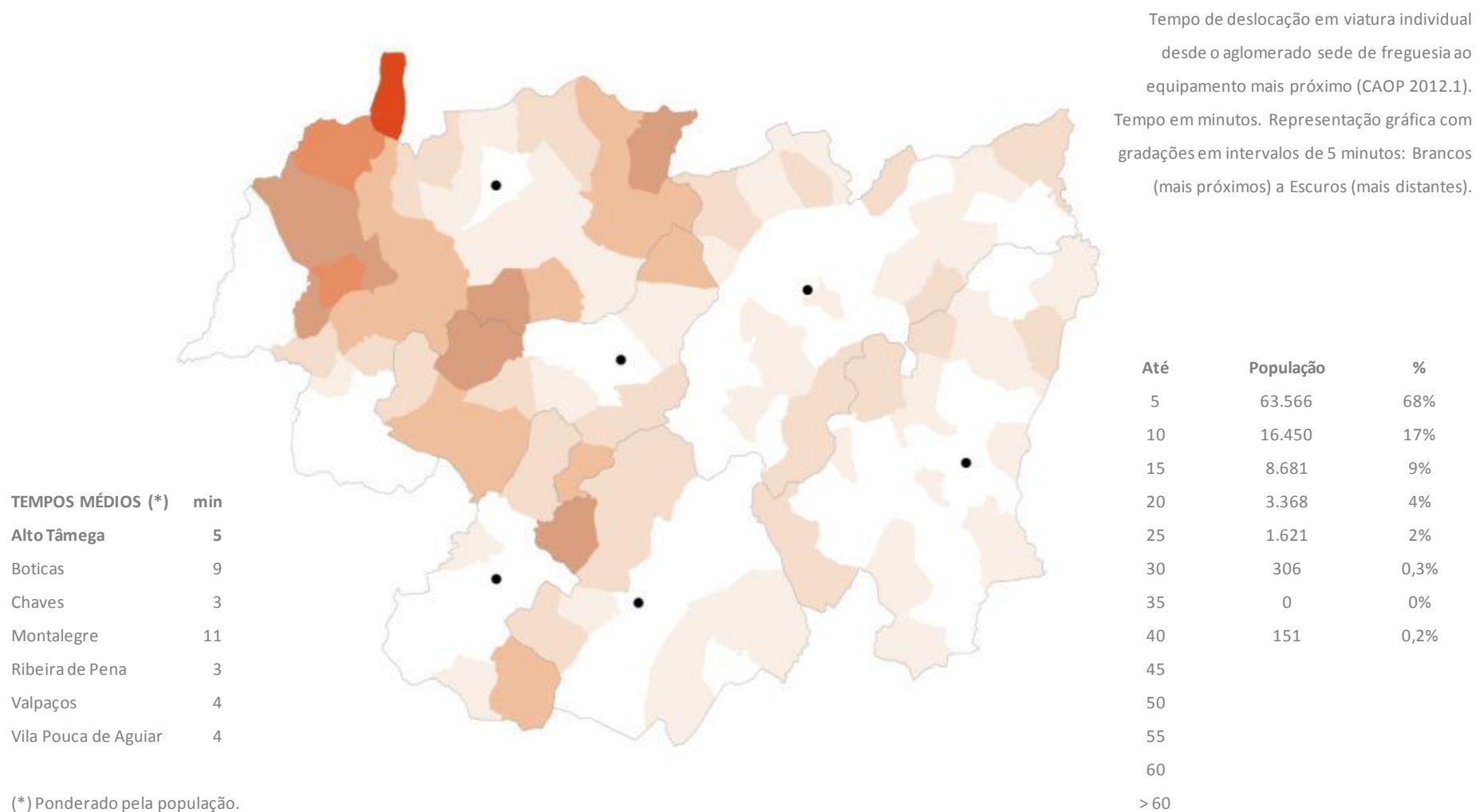


Figura 14. Níveis de acessibilidade em distância-tempo a escolas com ensino pré-escolar.



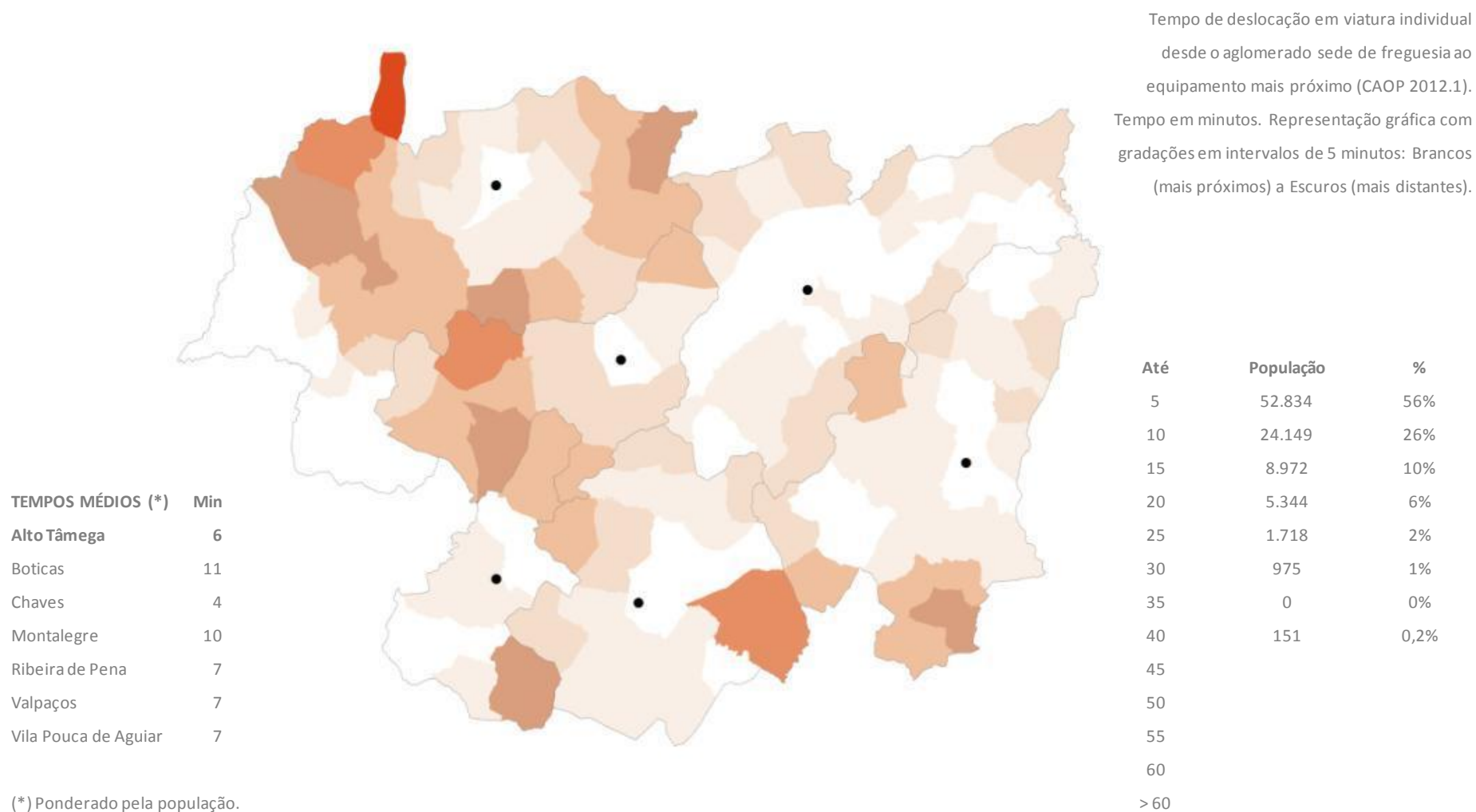


Figura 15. Níveis de acessibilidade em distância-tempo a escolas com 1º ciclo do ensino básico.

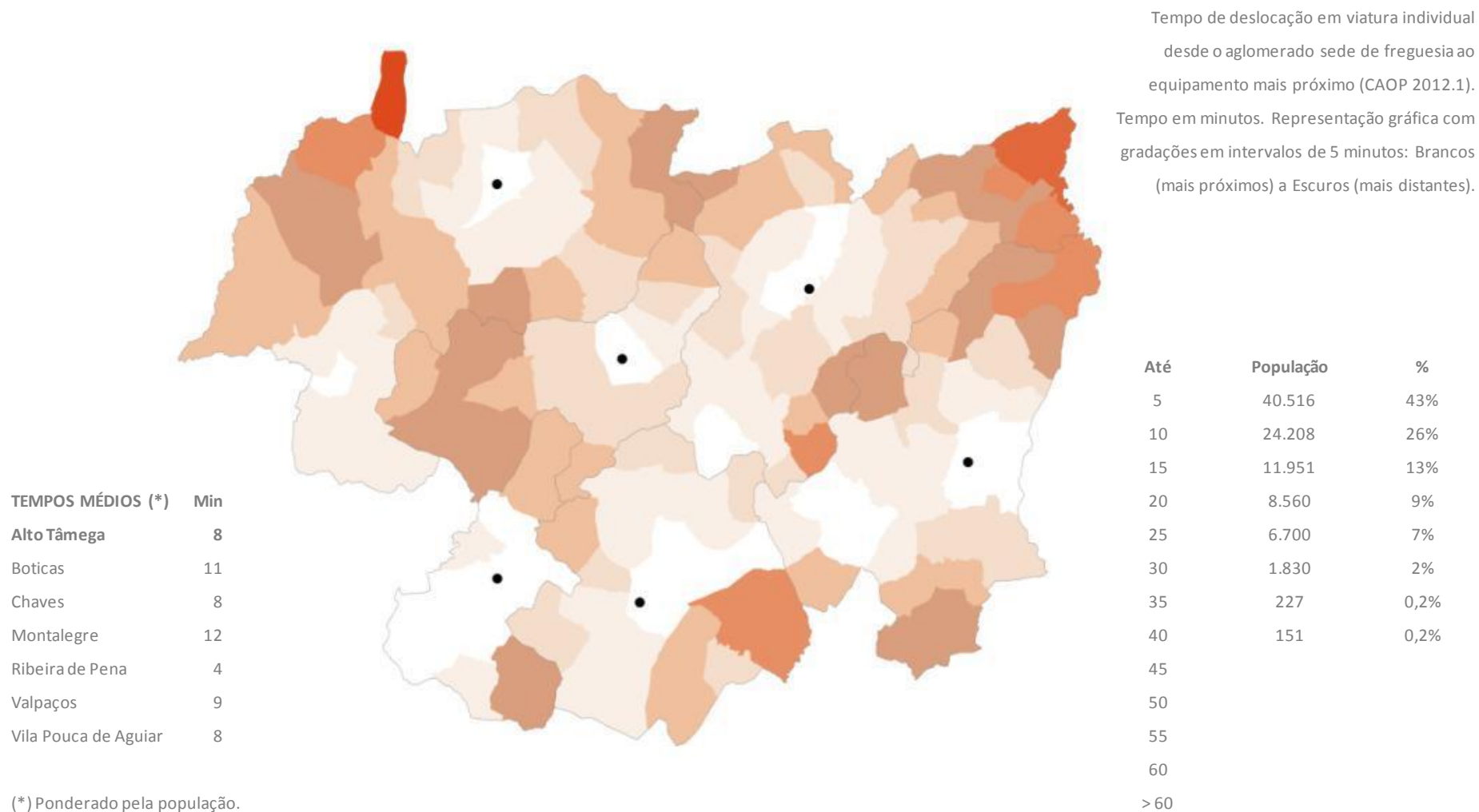


Figura 16. Níveis de acessibilidade em distância-tempo a escolas com 2º e 3º ciclos do ensino básico.

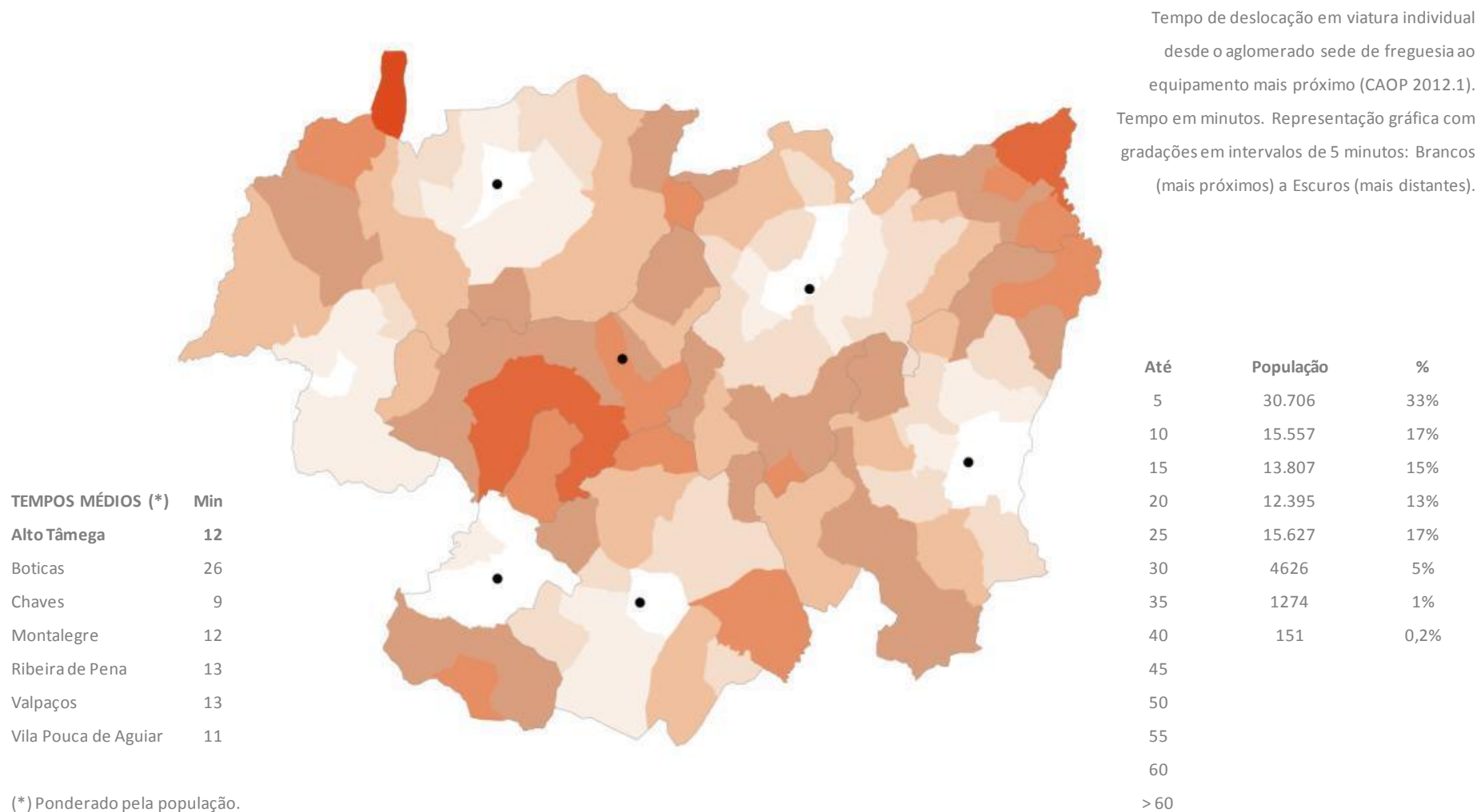


Figura 17. Níveis de acessibilidade em distância-tempo a escolas com ensino secundário.

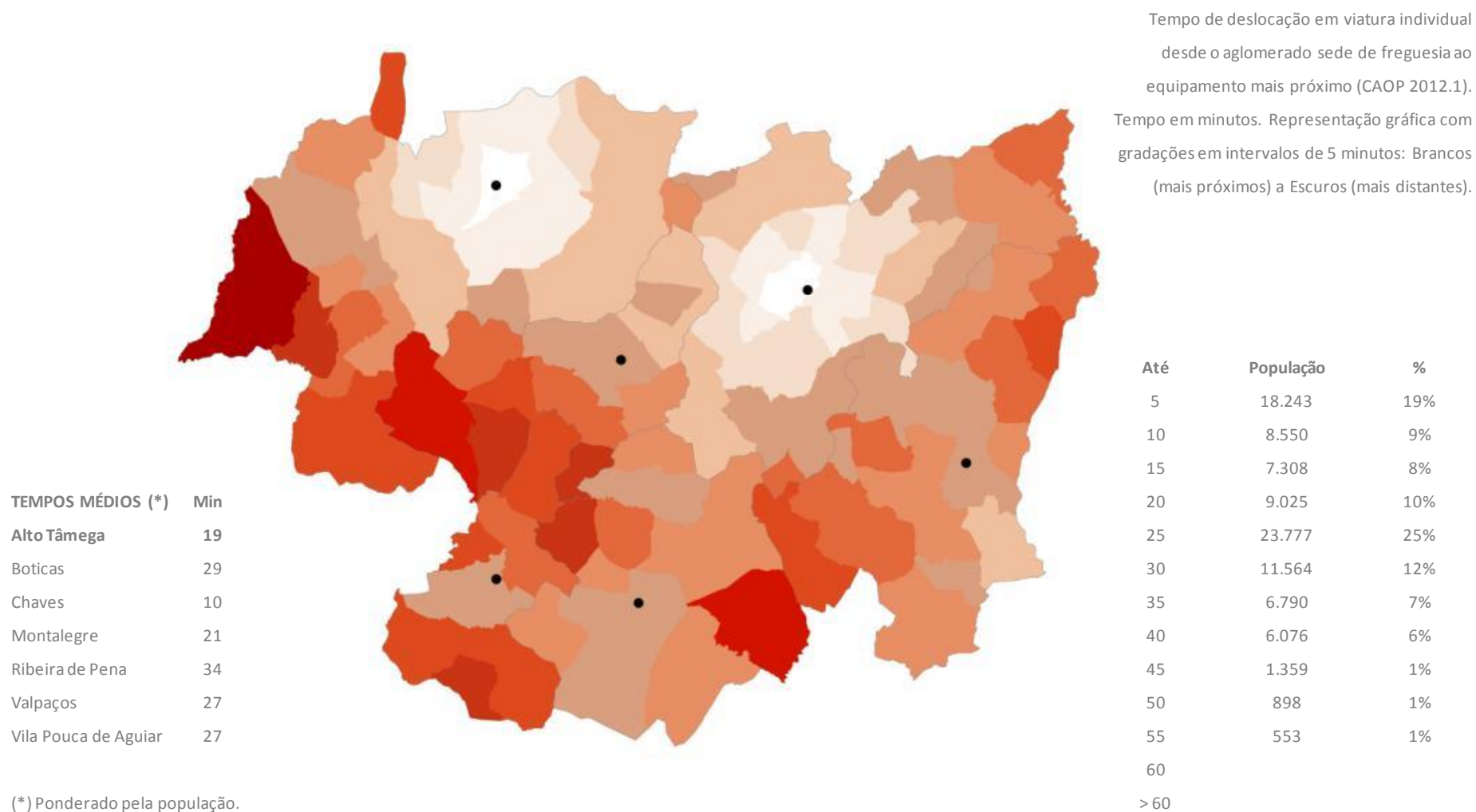


Figura 18. Níveis de acessibilidade em distância-tempo a serviços de urgência.

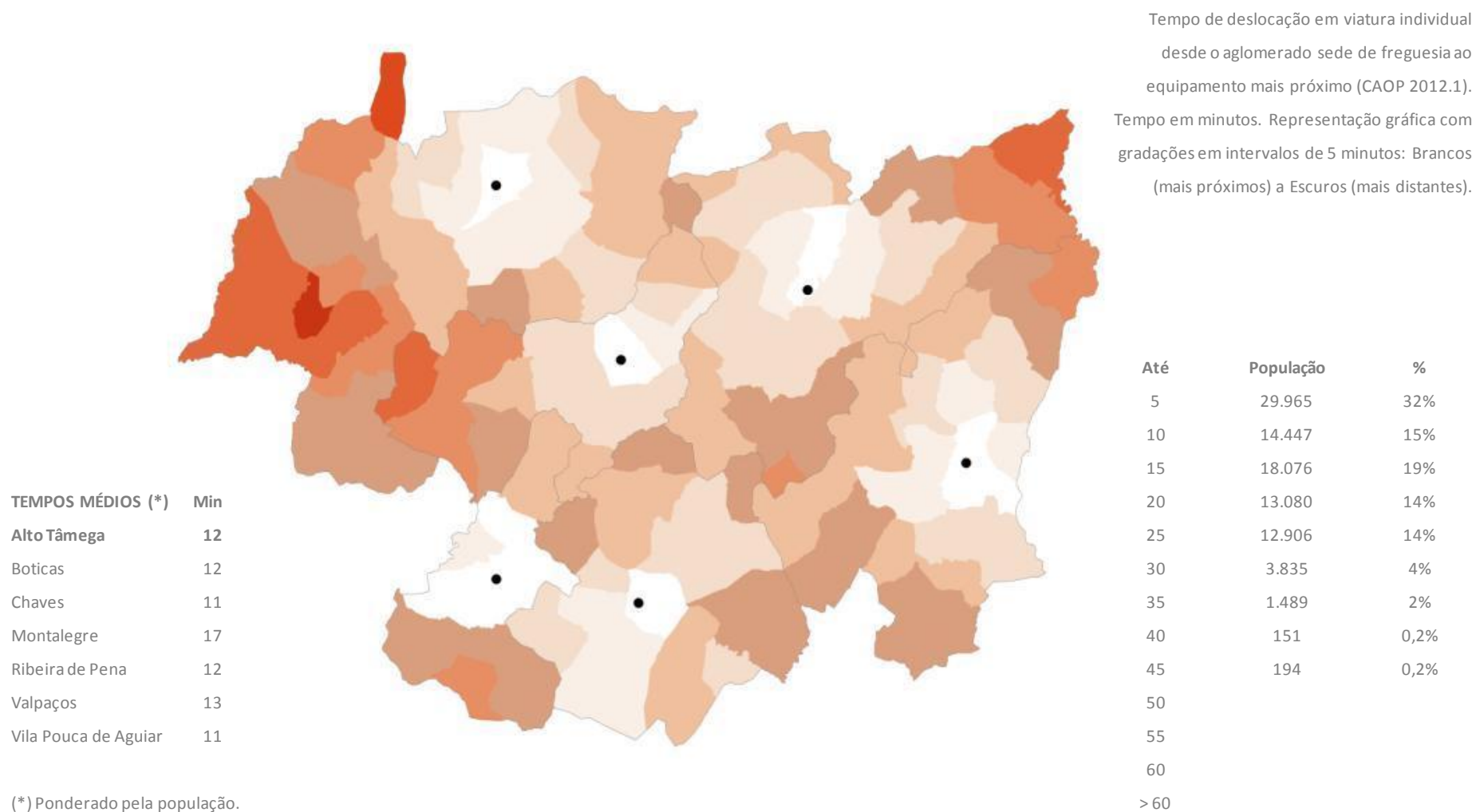


Figura 19. Níveis de acessibilidade em distância-tempo a centros de saúde.

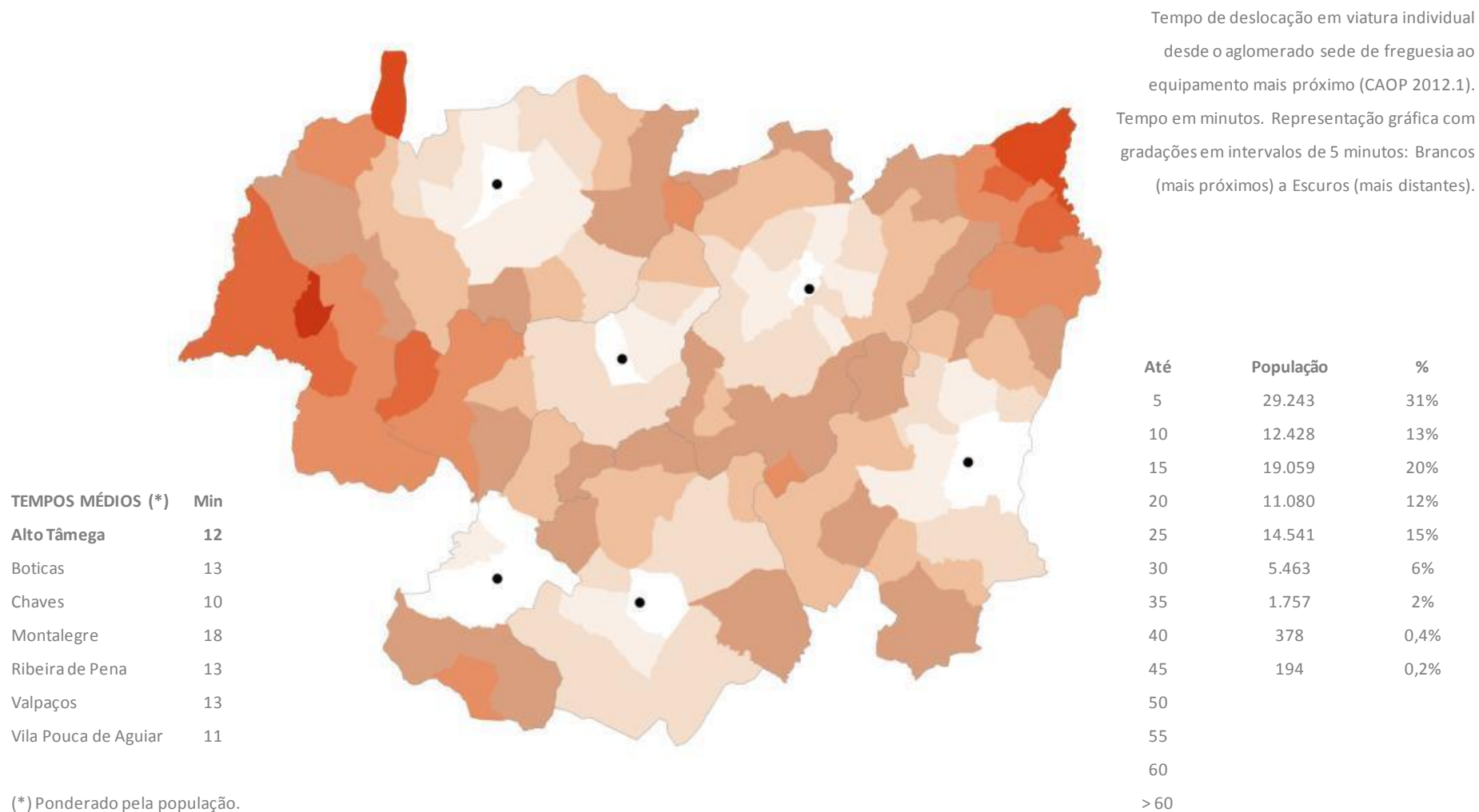


Figura 20. Níveis de acessibilidade em distância-tempo à sede de concelho correspondente a partir do aglomerado sede de freguesia.



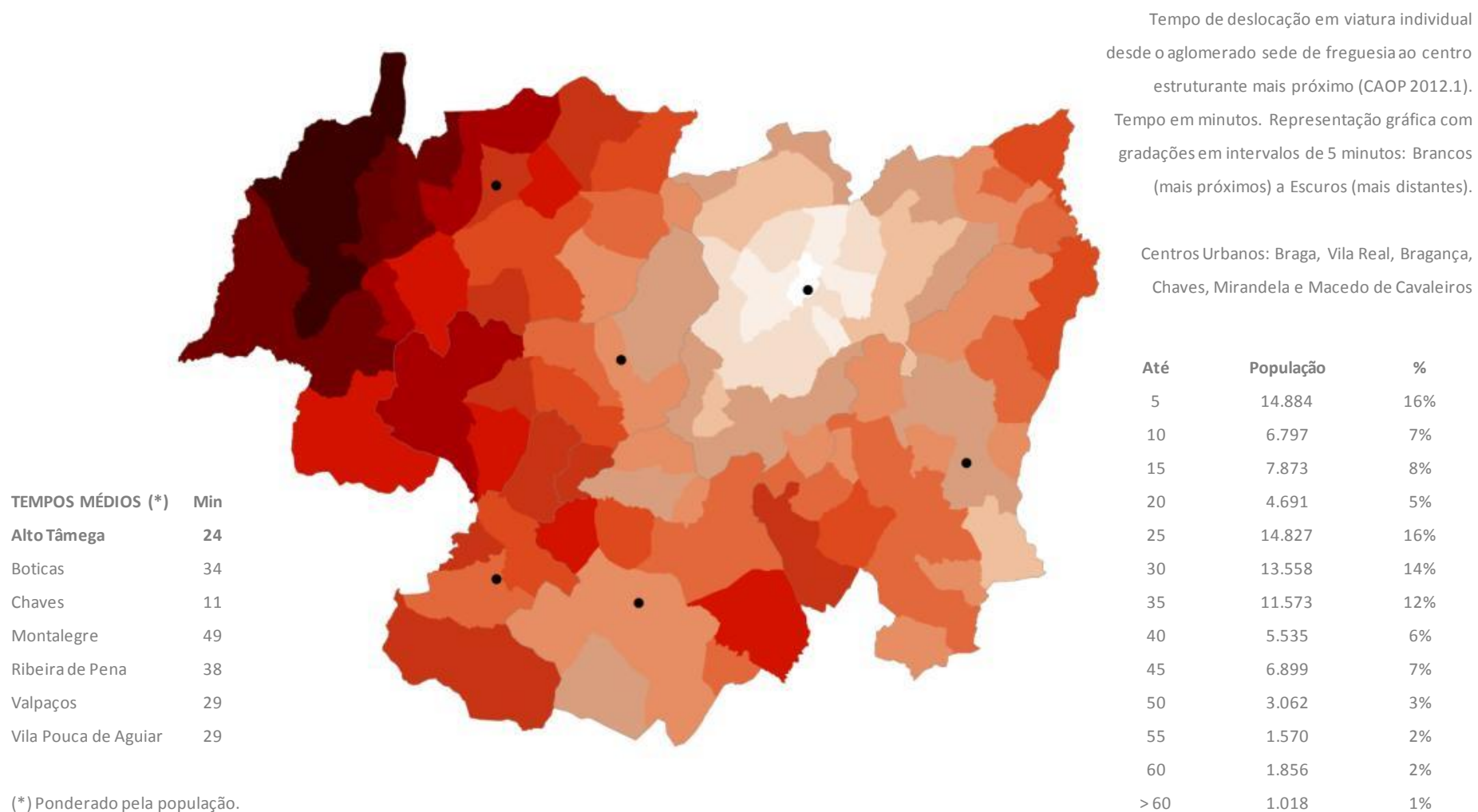


Figura 21. Níveis de acessibilidade em distância-tempo aos centros estruturantes regionais.

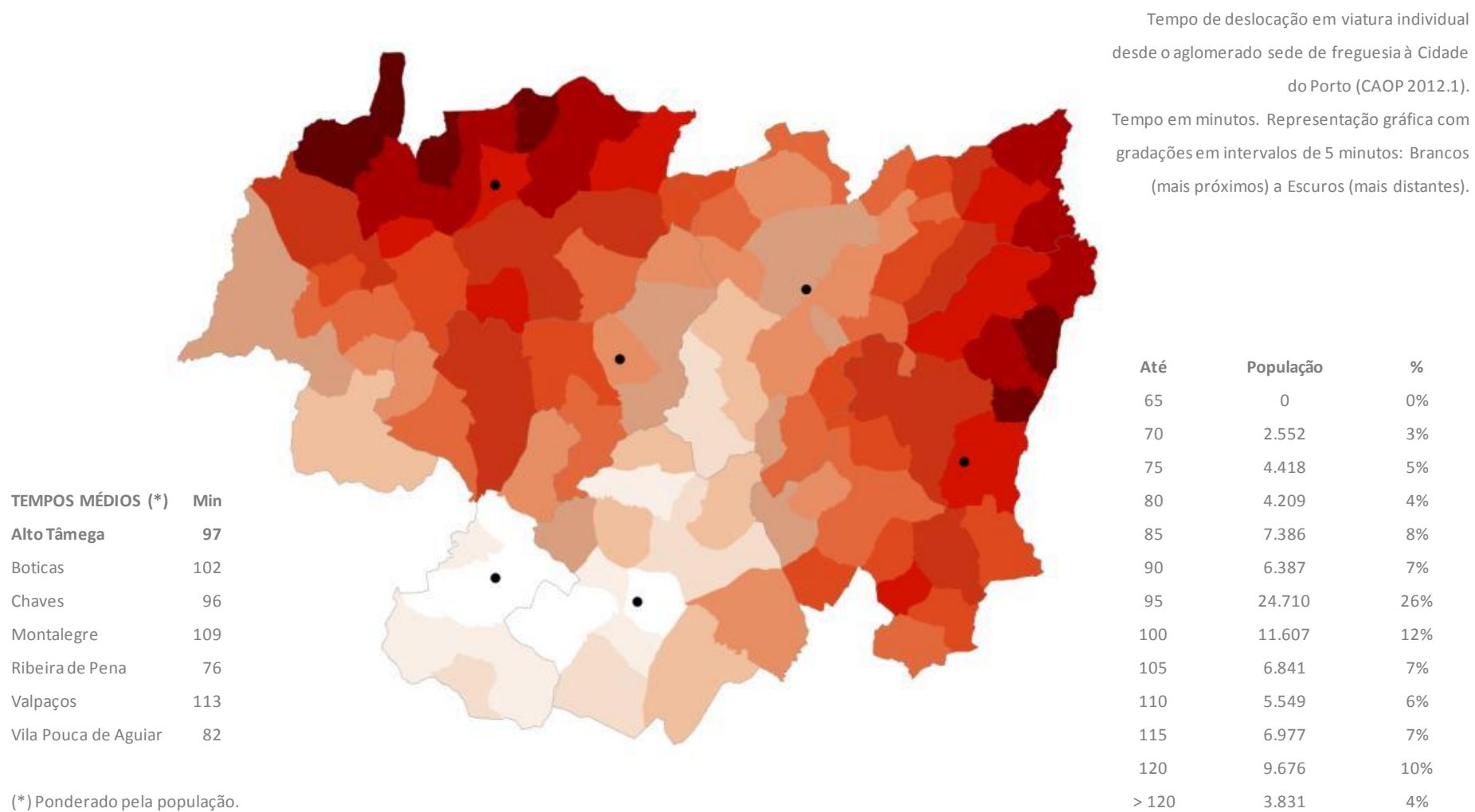


Figura 22. Níveis de acessibilidade em distância-tempo à Cidade do Porto.

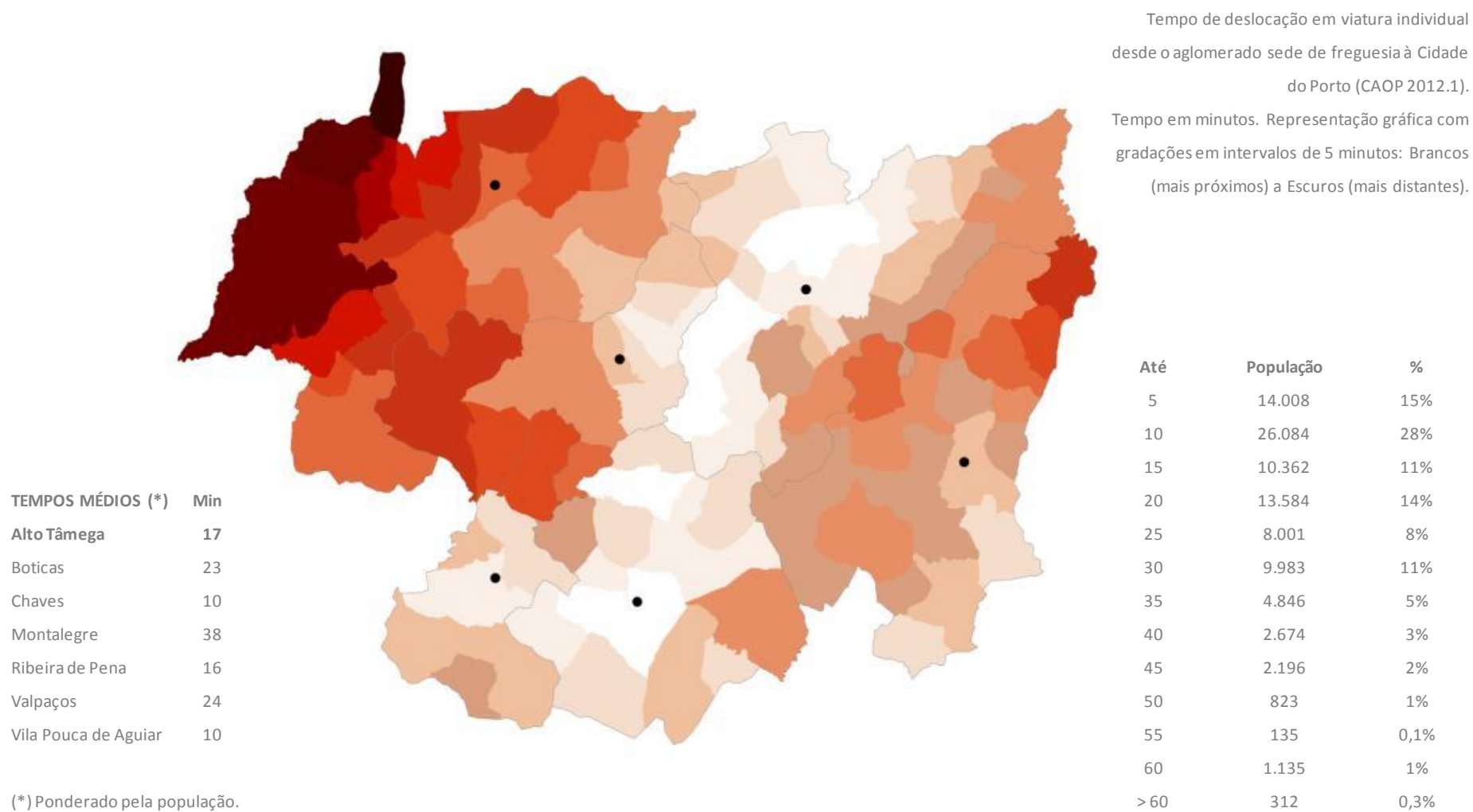


Figura 23. Níveis de acessibilidade em distância-tempo a itinerários principais ou complementares.

## E. REDE VIÁRIA MUNICIPAL

### Inventariação e Mapa de Estradas

No âmbito do presente estudo foi realizado um procedimento intensivo e exaustivo de inventariação da base existente da Rede Viária Municipal originando mapas de inventários das vias existentes.

O levantamento considerou as informações fornecidas pelas bases cartográficas digitais disponibilizadas pelos Municípios, e o cruzamento com informação das cartas militares, plano rodoviário nacional, fontes de informação oficiais (igeoe) bem como serviços de mapeamento digitais de acesso livre.

O inventário integra uma listagem exaustiva dos troços de vias identificáveis com dois pontos (início e fim do troço) com coordenadas, cujos pontos extremos correspondem ou a aglomerados populacionais e/ou ao cruzamento / encontro de duas ou mais vias, tornando-se em pontos identificáveis.

Este procedimento considera a identificação de cada troço, por vias existentes em cada Concelho, com a definição dos seus pontos extremos, com as respetivas coordenadas, a distância aproximada do troço, a via a que corresponde, e as vias e ou aglomerados que fazem parte do seu trajeto.

Este inventário é integrado na base de dados do sistema de informação geográfica e está associado a cada troço / via com um código único identitário para cada troço, criado especificamente no âmbito deste trabalho, que corresponde a um código alfanumérico composto por 13 caracteres, de acordo com a seguinte composição:

Nível / Hierarquia de Classificação			Identificação Numérica da Estrada				Troço					
V	P	C	5	E	M	0	5	4	4	1	0	1
Código do Município			Classificação da Estrada				Ramal					

No qual:

- Os 3 primeiros caracteres correspondem à abreviatura do Município;
- O 4º caractere corresponde ao nível hierárquico da via;
- O 5º e o 6º caracteres correspondem à abreviatura da hierarquia da via;
- Do 7º ao 10º caracteres inscrevem-se os números identificativos da via, sempre com 4 dígitos, sendo que no caso de vias por exemplo EN 103, se assume EN 0103;
- O 11º caractere corresponde ao ramal oficial da via, por exemplo 103-9;
- Os últimos dois caracteres correspondem ao troço considerado no âmbito da identificação dos troços da via no presente inventário.

Aos municípios e às hierarquias das vias atribuem-se os seguintes códigos:

Código	Município	Nível	Código	Hierarquia
BTC	Boticas	1	IP	Itinerário Principal
CHV	Chaves	2	IC	Itinerário Complementar
MTR	Montalegre	3	EN	Estrada Nacional
RPN	Ribeira de Pena	4	ER	Estrada Regional
VPC	Valpaços	5	EM	Estrada Municipal
VPA	Vila Pouca de Aguiar	6	CM	Caminho Municipal

Existem, porém, várias vias cuja classificação oficial não é identificável, ou não é consensual entre as várias fontes de informação consultadas, incluindo as bases fornecidas pelos municípios.

Em casos de várias identificações para a mesma via, por regra, assume-se a classificação inscrita nas Cartas Militares e/ou as disponibilizadas nas bases dos Municípios.

Ainda assim persistem vias para as quais não se identificam quaisquer classificações pelo que se assumem classificações de trabalho no âmbito do presente estudo, da seguinte forma:

- atribuição da classificação de Caminho Municipal com numeração sequencial;
- atribuição de ramal identificado com caracter alfabético associado ao caminho a que se liga (por exemplo CM 1143-A)

Para cada município é assumida um número base para a sequenciação de caminhos não identificados, considerando a seguinte escala:

- 21XX – Montalegre
- 22XX – Boticas
- 23XX – Chaves
- 24XX – Ribeira de Pena
- 25XX – Vila Pouca de Aguiar
- 26XX – Valpaços

O resultado plasmado no mapa do inventário de estradas existentes na sub-região do Alto Tâmega é apresentado no Quadro I, com um total de 2.045,4 km de estradas presentes neste território.

A extensão da rede viária municipal é composta pelas Estradas Municipais e pelos Caminhos Municipais com um total de 1.616,6 km.

Os Concelhos com menos cobertura em termos da densidade de km linear de rede viária por km<sup>2</sup> são Montalegre e Boticas. Na situação oposta, Ribeira de Pena é o concelho com maior densidade de km de rede viária por km<sup>2</sup>. Os municípios de Chaves, Valpaços e Vila Pouca de Aguiar apresentam densidades próximas entre si, e em torno da média verificada na sub-região do Alto Tâmega. Estes dados referem-se à quantidade em extensão das vias, e não à sua qualidade em termos de acessibilidade, perfil, dimensionamento, níveis de serviços ou trajeto.

**Quadro 1. Extensão da rede viária na sub-região do Alto Tâmega por Concelho e por hierarquia viária (km).**

Município	IP	IC	EN	ER	EM	CM	Total	km / km <sup>2</sup>	%
<b>Boticas</b>	0,0	0,0	20,7	30,4	80,5	92,4	<b>224,0</b>	0,696	11,0%
<b>Chaves</b>	29,7	0,0	47,6	16,7	241,3	98,1	<b>433,4</b>	0,733	21,2%
<b>Montalegre</b>	0,0	0,0	60,3	14,8	194,0	190,8	<b>459,9</b>	0,571	22,5%
<b>Ribeira de Pena</b>	0,0	15,1	15,2	0,0	87,6	95,2	<b>213,1</b>	0,980	10,4%
<b>Valpaços</b>	0,0	0,0	48,4	49,0	147,8	153,0	<b>398,2</b>	0,726	19,5%
<b>Vila Pouca de Aguiar</b>	30,1	9,8	23,0	18,0	96,8	139,1	<b>316,8</b>	0,725	15,5%
<b>TOTAL</b>	<b>59,8</b>	<b>24,9</b>	<b>215,2</b>	<b>128,9</b>	<b>848,0</b>	<b>768,6</b>	<b>2.045,4</b>	<b>0,700</b>	<b>100,0%</b>
<b>%</b>	2,9%	1,2%	10,5%	6,3%	41,5%	37,6%	<b>100,0%</b>		

IP Itinerário Principal. IC Itinerário Complementar. EN Estrada Nacional. ER Estrada Regional. EM Estrada Municipal. CM Caminho Municipal.

A rede de estradas no Alto Tâmega integra 84,7 km de auto-estradas (A 24 e A 7), atravessando os concelhos de Ribeira de Pena, Vila Pouca de Aguiar e Chaves.

A extensão de estradas classificadas no âmbito do Plano Rodoviário Nacional em Estradas Nacionais ou Estradas Regionais é de 344,1 km, representando 16,8% da extensão total das vias presentes no território.

Em extensão, o Concelho de Montalegre é o que apresenta a maior dimensão em termos lineares da rede viária presente no seu território, embora com uma baixa densidade de km linear por área /superfície territorial, evidenciando uma baixa cobertura territorial da rede de estradas (459,9 km).

O Município de Chaves tem uma extensão de 433,4 km, seguindo-se os territórios de Valpaços (398,2 km), Vila Pouca de Aguiar (316,8 km), Boticas (224,0 km) e Ribeira de Pena (213,1 km).

Se se considerar apenas a extensão das vias da rede de estradas municipais e caminhos municipais, aquelas directamente dependentes dos municípios, a extensão total na região do Alto Tâmega ascende a 1.616,6 km de vias.

Uma extensão significativa de vias, relevante e determinante para efectuar as ligações e permitir as acessibilidades aos aglomerados e às populações, representando um esforço significativo em termos de manutenção, beneficiação e gestão da rede viária municipal na sub-região, para alcançar padrões mínimos e consentâneos com a qualidade de vida das populações e a coesão territorial e social.

### Intensidade Viária

Com a inventariação do mapa de estradas existentes na sub-região do Alto Tâmega, e a sua partição por troços únicos e identificáveis, é possível a análise, por troço, da intensidade de fluxos sobre cada troço de via da rede viária.

A partir dos dados disponibilizados pelo INE, tendo em consideração a população que residindo numa freguesia, trabalha ou estuda noutra freguesia ou concelho, é possível determinar percursos-tipo com origem (freguesia) e destino (concelho), atribuindo a cada percurso o fluxo correspondente ao número de habitantes que partilham a mesma origem-destino.

A sobreposição dos percursos-tipo, e a associação dos percursos com as quantidades de atravessamento a cada troço, permitem definir o somatório de fluxos em cada troço das vias, possibilitando a determinação da intensidade de movimentos ou fluxos induzidos por motivações de trabalho ou estudo.

A quantificação absoluta dos fluxos é entretanto considerada em níveis de intensidade, tendo sido definidos 9 níveis, que possibilitam a atribuição a cada troço do seu nível de intensidade e a sua representação em termos gráficos, com uma perceção mais imediata sobre a concentração de fluxos e de tráfego sobre a rede viária no território do Alto Tâmega [Figura 24].

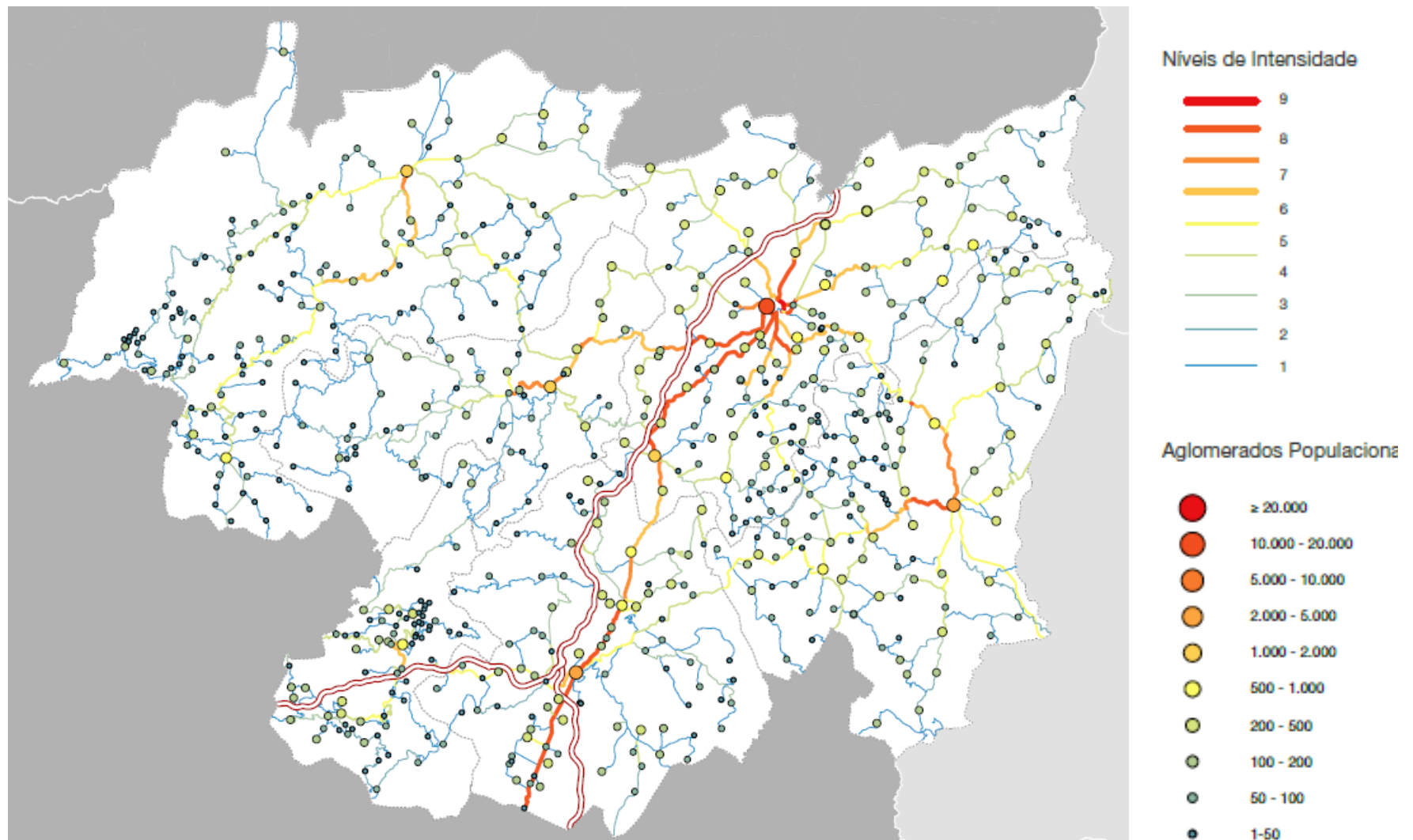


Figura 24. Cartograma de intensidade de fluxos sobre a rede viária motivados por trabalho ou estudo.



### Rede Viária Sub-Regional e Proposta de Hierarquia

A consagração da Rede Viária Sub-Regional é um instrumento determinante para a identificação das vias que constituem a rede viária essencial para assegurar a conectividade da região com o exterior e a sua acessibilidade interna, com preocupações de competitividade e de coesão territorial e social.

A partir da sistematização do trabalho realizado com a inventariação e mapeamento das vias existentes, e o seu cruzamento com os dados de acessibilidade distância-tempo, com o mapeamento e consideração dos aglomerados populacionais, pontos e localizações distintivas no território, bem assim com o cruzamento da intensidade sobre as vias decorrentes dos fluxos /deslocações motivadas por trabalho ou estudo, realiza-se o trabalho de sistematização da composição da rede viária sub-regional e da sua hierarquização.

Como fator de qualidade de vida, de coesão territorial e social, e de equidade no acesso a localizações, equipamentos, infra-estruturas e serviços, a composição da rede viária sub-regional tem a preocupação de, em primeira linha, garantir a acessibilidade a todos os aglomerados populacionais, sem exceção, independentemente da sua dimensão populacional, desde que recenseados pelo Instituto Nacional de Estatística, com referência aos aglomerados populacionais identificados no âmbito dos Censos 2011.

Por seu turno, a hierarquização da rede viária é determinada pelo nível de serviço / relevância das respetivas vias para a conectividade /acessibilidade regional do Alto Tâmega, sendo proposta uma hierarquização em quatro níveis.

A proposta de hierarquização da rede viária sub-regional considera os níveis:

Hierarquia	Descrição
<b>Nível 1</b>	1A • Conetividade transnacional, nacional e ligações aos centros regionais populacionais e de atividades; 1B • Ligações entre aglomerados urbanos Sedes de Concelho.
<b>Nível 2</b>	Conetividade intermunicipal e acessibilidade aos centros urbanos secundários.
<b>Nível 3</b>	Conetividade intermunicipal / intramunicipal e acessibilidades aos aglomerados urbanos.
<b>Nível 4</b>	Conetividade intramunicipal e acessibilidades aos aglomerados populacionais existentes.

As vias que integram os quatro níveis considerados são apresentadas nos quadros seguintes, de acordo com a hierarquia viária proposta.

O quarto nível é composto pelas vias remanescentes, não identificadas nas tabelas mencionadas, mas que se encontram inventariadas no âmbito do mapa de estradas, consistindo nas vias que assegurar as acessibilidades capilares aos aglomerados populacionais existentes, não incluindo os arruamentos urbanos.

### Composição da Rede Viária – Nível 1

Via	Percurso / Trajeto
IPS / ICS	A 24 (Vila Real – Vila Pouca de Aguiar – Chaves – Espanha) A 7 (Fafe – Ribeira de Pena – Vila Pouca de Aguiar)
EN 103	Montalegre (limite do Concelho com Vieira do Minho) – São Vicente da Chã (EN 103-9) – Sapiãos (EN 312)
EN 103	A 24 (Chaves) – Chaves – Faiões – Assureiras – Águas Frias – Bolideira – Pedome – Lebução – Lampaça – Ermida – Valpaços (limite do Concelho com Vinhais)
EN 103-9	São Vicente da Chã (EN 103) – Montalegre – Espanha
EN 206	Ribeira de Pena (limite com Cabeceiras de Basto) – Portela de Santa Eulália – IC 5 / A 7 – Carrazedo do Alvão – Lixa do Alvão – IP 3 / A 24
EN 212	Vila Pouca de Aguiar – Alfarela de Jales – Vila Pouca de Aguiar (limite do Concelho com Murça)
EN 213	Chaves – Valpaços – Valpaços (limite do Concelho com Mirandela)
EN 311	Boticas – A 24 (Chaves)
EN 312	Boticas – Sapiões
ER 206	A 24 / IP 3 – Vila Pouca de Aguiar – Valpaços – Valpaços (limite do Concelho com Mirandela)
EM 2	Chaves – A 24 (Chaves)
EM 103	Sapiãos (Boticas) – A 24 (Chaves)
EM 506	EN 103 (Chaves) – A 24 (Chaves)
EM 507	Chaves – Seara – EM 527 / EM 507-1 – EM 508 – CM 1352 (Soutelinho da Raia)
EM 508	EN 103-9 / EM 509 (Montalegre) – Meixedo – CM 1002 / CM 1352 (Meixide)
CM 1352	EM 507 (Soutelinho da Raia) – EM 508 / CM 1002 (Meixide)

### Composição da Rede Viária – Nível 2

Via	Percurso / Trajeto
ER 311	Montalegre (limite do Concelho com Cabeceiras de Basto) – Salto – ER 311-1 – Boticas
ER 311-1	EN 103 – ER 311
ER 314	EN 103 (Chaves) – Carrazedo de Montenegro – Valpaços (limite do Concelho com Murça)
EM 2	Côvelo (Vila Pouca de Aguiar) – Vila Pouca de Aguiar – Pedras Salgadas – Vidago – EN 103 / EN 213 (Chaves)
EM 103-5	Chaves / EN 103 – Vila Verde da Raia – A 24 – Espanha
EM 103-8	Montalegre (limite do Concelho com Vieira do Minho) – Vila Nova
EM 308	Montalegre (limite do Concelho com Terras de Bouro) – Montalegre – EN 103
EM 308-4	EM 103-8 – Paradela do Rio
EM 311	EM 2 – Loivos (Chaves)
EM 311-3	EM 311 – EM 537-1
EM 514	EM 308 – Paradela do Rio
EM 549	EM 2 – Vilela da Cabugueira
EM 549-1	EM 549 - Bragado
CM 1021	Vila Nova / EM 103-8 – Sidrós – EM 308

## Composição da Rede Viária – Nível 3

Via	Percurso / Trajeto
EM 213-1	EN 103 – EN 213
EM 308	EM 514 – CM 1021
EM 312	Boticas – Ribeira de Pena – EN 206 EN 206 – Ribeira de Pena (limite do Concelho com Mondim de Basto)
EM 313	EM 312 – Macieira – Ribeira de Pena (limite do Concelho com Mondim de Basto)
EM 501	Bolideira – EM 501-2
EM 501-2	EM 501 – EM 502
EM 502	Vila Verde da Raia – EM 501-2
EM 506	A 24 – Espanha
EM 507-1	EM 506 – EM 527 / EM 507
EM 507-2	Seara – Bustelo
EM 513	Covelães – Espanha
EM 519-C	ER 311 – Covas do Barroso – Campos – ER 311
EM 520	ER 311 (Boticas) – EN 103 (Montalegre)

## Composição da Rede Viária – Nível 3 (continuação)

Via	Percurso / Trajeto
EM 527	EM 103 (Boticas) – EM 507 (Chaves)
EM 533	EN 311 – Casas Novas
EM 534	EM 2 – EM 507
EM 535	Chaves – EM 527
EM 541	EN 103 (Chaves) – Barracão (Valpaços)
EM 541-1	EN 103 – EM 541
EM 543	EN 213 - Nozelos
EM 547	EM 2 (Vila Pouca de Aguiar) – EM 311 (Chaves)
EM 548	Pedras Salgadas – CM 2505
EM 551	Valpaços – Valpaços (limite do Concelho com Mirandela)
EM 556	EM 312 - Macieira
EM 573	ER 314 – EM 551

## F. PLANO DE AÇÃO DA REDE VIÁRIA MUNICIPAL

Apesar da dinamização e da qualificação da rede viária municipal nos últimos anos, o território da sub-região do Alto Tâmega apresenta consideráveis défices de cobertura e acessibilidades rodoviárias que lhe permitam garantir níveis adequados e patamares mínimos de igualdade e de oportunidades para os seus habitantes no acesso a equipamentos, serviços e atividades que lhes permitam aspirar a níveis incrementais de qualidade de vida.

Como se verificou neste exercício, vastas áreas do território apresentam défices evidentes de acessibilidades, encontrando-se afastados dos centros de atividades e de oportunidades.

Por outro lado, no atual contexto de retração na dotação e proximidade das redes de equipamentos e serviços públicos, torna-se imperioso garantir níveis mais qualificados de acessibilidades rodoviárias aos centros de serviços, bem como é determinante assegurar as ligações e amarrações do território a centros de atividades, de oportunidades, e a equipamentos específicos de valorização e reforço da competitividade dos territórios, como sejam equipamentos públicos coletivos de largo espectro ou de larga área de alcance (hospitais, escolas, centros de serviços, etc.), e infraestruturas de valorização económica (áreas logísticas, parques

empresariais, centros e equipamentos turísticos, infraestruturas diferenciadoras e dinamizadoras de atividades, polos de atratividade local e regional turística, empresarial cultural desportiva, ambiental ou afins.

O exercício evidencia claramente a existência de carências significativas em termos de construção / beneficiação da rede viária municipal no território do Alto Tâmega e região envolvente, por forma a assegurar a melhoria da qualidade e quantidade da conectividade inter e intrarregional.

A incipiente cobertura territorial das redes de equipamentos públicos, nomeadamente educativa e de saúde, e o vasto território em presença, com longas distâncias a percorrer para acesso a equipamentos e serviços, ou para garantir o acesso aos centros de atividades e oportunidades mostram tempos de acessibilidade demasiado longos e iníquos para o desenvolvimento harmonioso da região, limitadores da competitividade e dos fatores de coesão territorial e social.

É fundamental assumir a mobilidade e a conectividade como fatores decisivos de competitividade, assegurando, de forma integrada e articulada a construção e a consolidação da rede viária municipal que assegure as ligações internas aos Municípios do Alto Tâmega, estabelecendo as necessárias ligações com os focos de desenvolvimento intermunicipal, e as conexões ao exterior (regional, nacional e internacional).

Os défices de acessibilidades e os elevados tempos de deslocação resultam entre outros aspetos, dos níveis incipientes das coberturas das redes de equipamentos e de serviços, à dimensão territorial da sub-região, 14% do território da Região Norte, e à característica intrínseca do seu sistema urbano sub-regional com aglomerados populacionais dispersos neste vasto território, e resultam ainda de uma incipiente rede de acessibilidades rodoviárias, com estrangulamentos, vias com mau estado de conservação, desadequação de perfis e dimensionamento das vias, definição de trajetos com baixas velocidades de circulação e elevados índices de sinistralidade.

Assim, o atual Plano de Ação da Rede Viária Municipal do Alto Tâmega conclui pela necessidade em termos de acessibilidades de âmbito inter e intra-municipal, ao nível da melhoria das acessibilidades entre as sedes de concelho e as principais áreas urbanas e as áreas rurais, considerando a construção e/ou beneficiação da rede de estradas e pela necessidade de implementação e otimização de sistemas de gestão e monitorização da rede viária municipal do território.

O Plano de Ação da Rede Viária Municipal do Alto Tâmega tem assim como objetivo uma otimização da conectividade no âmbito da área geográfica deste território sub-regional, para melhorar as acessibilidades internas e externas dos territórios destes municípios, para a melhoria da qualidade de vida e da competitividade territorial e económica, reforçando a estruturação e hierarquização das redes rodoviárias, promovendo a competitividade regional e a capacidade para atrair e viabilizar a instalações de atividades económicas, assegurando simultaneamente a qualificação da rede viária em níveis incrementais de segurança rodoviária.

No que se refere à promoção da mobilidade urbana e tendo como principal objetivo a melhoria da conectividade e o descongestionamento das áreas urbanas e das suas periferias, pretende-se pois, melhorar a qualidade de vida e a competitividade dos territórios envolventes, reforçar a atratividade dos centros urbanos, através da construção e/ou beneficiação de vias urbanas e vias de acesso local.

Complementarmente, as intervenções a consubstanciar através do Plano de Ação deverão igualmente incidir na libertação das áreas urbanas de trânsito de atravessamento, garantindo-lhes consequentemente maior segurança rodoviária, resultando ainda na diminuição de níveis de poluição, na redução de congestionamentos na rede urbana interna e na salvaguarda da qualidade da paisagem natural e urbana.

Pretende-se implementar um conjunto de tipologias que consideram a construção de novas estradas e a beneficiação de vias existentes, para gerar condições melhoradas de acessibilidade em patamares mais aceitáveis de equidade e coesão territorial, contribuindo significativamente para a diminuição dos tempos de deslocação a serviços, equipamentos e aos principais centros de oportunidades.

### Natureza e Tipologia de intervenções

O Plano de Ação da Rede Viária Municipal do Alto Tâmega conclui assim pela definição de necessidades globais considerando tipologias de intervenção ao nível da sua natureza:

- Beneficiação de vias existentes
- Construção de novas vias
- Implementação e otimização de sistemas de gestão rodoviária

O Plano de Ação da Rede Viária Municipal do Alto Tâmega abrange operações relativas à melhoria das acessibilidades às redes internacionais, nacionais, regionais, locais e urbanas do território, que concorram para a melhoria da circulação de pessoas e bens, para a promoção da coesão territorial e integração dos diferentes sub-espacos, e para o reforço da competitividade empresarial e da atratividade territorial e a articulação das áreas urbanas com as áreas rurais ou povoamentos dispersos.

As operações têm como finalidade alcançar os seguintes objetivos:

- Melhorar a mobilidade e a acessibilidade às áreas mais periféricas, aos centros urbanos e a locais estratégicos no território;
- Melhorar a mobilidade urbana e o descongestionamento das cidades / aglomerados urbanos e suas periferias;
- Melhorar a conectividade interna e externa do território e aumentar a qualificação, ordenamento e coesão territorial e social.

As operações consideram as seguintes tipologias:

Tipologias de intervenção previstas no âmbito do Plano de Ação
Amarração / conectividade entre eixos supra municipais / municipais às redes internacionais, nacionais e regionais (IPs, ICs, ENs, ERs)
Reforço da conectividade inter-municipal
Reforço da estruturação do sistema urbano sub-regional com ligações inter e intra-municipais
Desencravamento de áreas de baixa acessibilidade
Reforço da atratividade e competitividade das áreas urbanas
Descongestionamento de áreas urbanas, qualificação de periferias ligações de vias de acesso local a redes municipais ou equipamentos específicos indutores de fluxos

Operações exemplificativas
Construção /beneficiação de ligações entre aglomerados populacionais
Construção / beneficiação de variantes a centros urbanos
Construção / beneficiação de acessos e amarrações das redes locais / municipais às redes regionais e nacionais (incluindo ligações das sedes de municípios aos itinerários principais e complementares)
Construção / beneficiação de vias de acesso e incremento de conectividade a equipamentos ou infraestruturas de interesse específico tais como plataformas logísticas, parques empresariais ou equiparados, equipamentos ou complexos turísticos, parques ou áreas temáticas, equipamentos de alcance municipal ou supramunicipal nos domínios do ambiente, do desporto, da cultura ou áreas equiparadas, ou outros equipamentos ou infraestruturas que pela sua natureza ou atividade sejam indutores de fluxos de deslocações e polarizadores de movimento e atividades.