

// Plano de Ação da Rede Viária Municipal

COMUNIDADE INTERMUNICIPAL DAS TERRAS DE TRÁS - OS - MONTES

GESTLUZ CONSULTORES // X-SCAPES // JUNHO 2015



Terras de
Trás-os-Montes
Comunidade Intermunicipal



O NOVO NORTE
PROGRAMA OPERACIONAL
REGIONAL DO NORTE



QUADRO
DE REFERÊNCIA
ESTRATÉGICO
NACIONAL
PORTUGAL 2007-2013



UNIÃO EUROPEIA
Fundo Europeu de
Desenvolvimento Regional

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	48

ANEXO I. ACESSIBILIDADE EM DISTÂNCIA-TEMPO (MINUTOS)

ANEXO II. INVENTARIAÇÃO E MAPA DE ESTRADAS

ANEXO III. INVENTARIAÇÃO DE PROJECTOS

ÍNDICE DE FIGURAS E QUADROS

Figura 1. Sistema urbano na envolvente territorial às Terras de Trás-os-Montes.....	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 das Terras de Trás-os-Montes 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 das Terras de Trás-os-Montes 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 nas Terras de Trás-os-Montes.	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

ÍNDICE DE CARTOGRAMAS

A.01	Rede Viária no Concelho de Vinhais	B.09	Rede de Equipamentos Educativos do Ensino Secundário
A.02	Rede viária no Concelho de Bragança	B.10	Rede de Equipamentos de Saúde: Serviços de Urgência
A.03	Rede Viária no Concelho de Macedo de Cavaleiros	B.11	Rede de Equipamentos de Saúde: Centros de Saúde
A.04	Rede Viária no Concelho de Mirandela	B.12	Centros Polarizadores de Atividades (Emprego e Estudo)
A.05	Rede Viária no Concelho de Vimioso	B.13	Nós de Acesso a Itinerários Principais ou Complementares
A.06	Rede Viária no Concelho de Miranda do Douro	B.14	Acessibilidade em Tempo a Escolas do Ensino Pré-Escolar
A.07	Rede Viária no Concelho de Vila Flor	B.15	Acessibilidade em Tempo a Escolas do 1º Ciclo
A.08	Rede Viária no Concelho de Alfândega da Fé	B.16	Acessibilidade em Tempo a Escolas do 2º e 3º Ciclos
A.09	Rede Viária no Concelho de Mogadouro	B.17	Acessibilidade em Tempo a Escolas Secundárias
A.10	Rede Viária nas Terras de Trás-os-Montes - Proposta de Hierarquização	B.18	Acessibilidade em Tempo a Serviços de Urgência
B.01	Macrossistema urbano	B.19	Acessibilidade em Tempo a Centros de Saúde
B.02	Rede Transeuropeia de Transportes	B.20	Acessibilidade em Tempo aos Aglomerados Sede de Concelho
B.03	População Residente por Freguesia, Census, 2011	B.21	Acessibilidade em Tempo a Centros Estruturantes Regionais
B.04	Densidade Populacional por Freguesia, Census 2011	B.22	Acessibilidade em Tempo à Cidade do Porto
B.05	Sistema Urbano Regional	B.23	Acessibilidade em Tempo a Itinerários Principais ou Complementares
B.06	Rede de Equipamentos Educativos do Ensino Pré-Escolar	B.24	Saídas Motivadas por Trabalho ou Estudo (em % da População Residente)
B.07	Rede de Equipamentos Educativos do 1º Ciclo	B.25	Saldo de Saídas/Entradas Motivadas por Trabalho ou Estudo (Concelho)
B.08	Rede de Equipamentos Educativos do 2º e 3º Ciclos	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 das Terras de Trás-os-Montes no âmbito territorial correspondente aos nove municípios integrados na Comunidade Intermunicipal das Terras de Trás-os-Montes, designadamente Alfândega da Fé, Bragança, Macedo de Cavaleiros, Miranda do Douro, Mirandela, Mogadouro, Vila Flor, Vimioso e Vinhais.

Os Municípios que constituem a Comunidade Intermunicipal das Terras de Trás-os-Montes (CIM-TTM) 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 das Terras de Trás-os-Montes, 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 crescimento.

Apesar da forte dinamização que a rede viária surtiu nos últimos anos, a acessibilidade inter e intramunicipal nos Municípios das Terras de Trás-os-Montes permanece reduzida, particularmente entre as sedes de concelho, as grandes áreas metropolitanas nacionais e o espaço internacional

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 das Terras de Trás-os-Montes, 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 das Terras de Trás-os-Montes.

B. MACRO ENQUADRAMENTO E CARATERIZAÇÃO

Os Municípios que constituem a Comunidade Intermunicipal das Terras de Trás-os-Montes (CIM-TTM) apresentam uma população no seu conjunto de 117.527 habitantes (INE, Census 2011), representando 3% da população da Região Norte, para um território com 5.544 km², ou seja 26% do território da Região Norte.

Efetivamente os municípios das Terras de Trás-os-Montes constituem uma vasta e relevante área territorial, representativa de ¼ do território da Região Norte, pese embora essa representatividade não se verifique em termos da sua ocupação populacional.

Trata-se de um território caracteriza-se uma baixa densidade de ocupação do território com 21 habitantes por km², quando comparado com a média regional (Região Norte) de 173 habitantes por km².

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 por um povoamento concentrado, com aglomerados populacionais dispersos.

O sistema urbano é composto por cerca de 500 aglomerados populacionais, na sua generalidade com uma população inferior a 200 habitantes.

Os principais centros urbanos no território são afirmados pelas cidades de Bragança, Mirandela, e Macedo de Cavaleiros, onde reside 37% da população das Terras de Trás-os-Montes, complementado pela rede de aglomerados sedes de Concelho: Mogadouro, Vila Flor, Miranda do Douro, Vinhais, Alfândega da Fé e Vimioso.

Apenas dois outros aglomerados, que não sedes de concelho, apresentam uma população superior a 1.000 habitantes: Sendim (1.366 hab.) em Miranda do Douro e Izedo (1.002 hab.) ao Sul do Concelho de Bragança.

O sistema urbano sub-regional é ainda complementado por um conjunto de aglomerados de dimensão intermédia entre 500 a 1000 habitantes: Torre de Dona Chama, Argozelo, Bemposta, Rebordelo, Morais e Carvalhais.

Contrabalançando esta concentração populacional, perto de 50% da população das Terras de Trás-os-Montes residem em 487 aglomerados, bastante dispersos no vasto território desta sub-região, e que têm uma população inferior a 500 habitantes e uma população média de 113 habitantes.

No geral a sub-região das Terras de Trás-os-Montes 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 Autoestrada Transmontana (IP4 / A 4 / E 82) e a perspetiva de melhoria no âmbito do IP 2 / E 802.

Estas duas realidades, em termos do sistema urbano sub-regional, com cerca de metade 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 municipal, que cruze e assegure as ligações entre as vias da Rede Nacional, as sedes de Concelho e os aglomerados populacionais das Terras de Trás-os-Montes, 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.

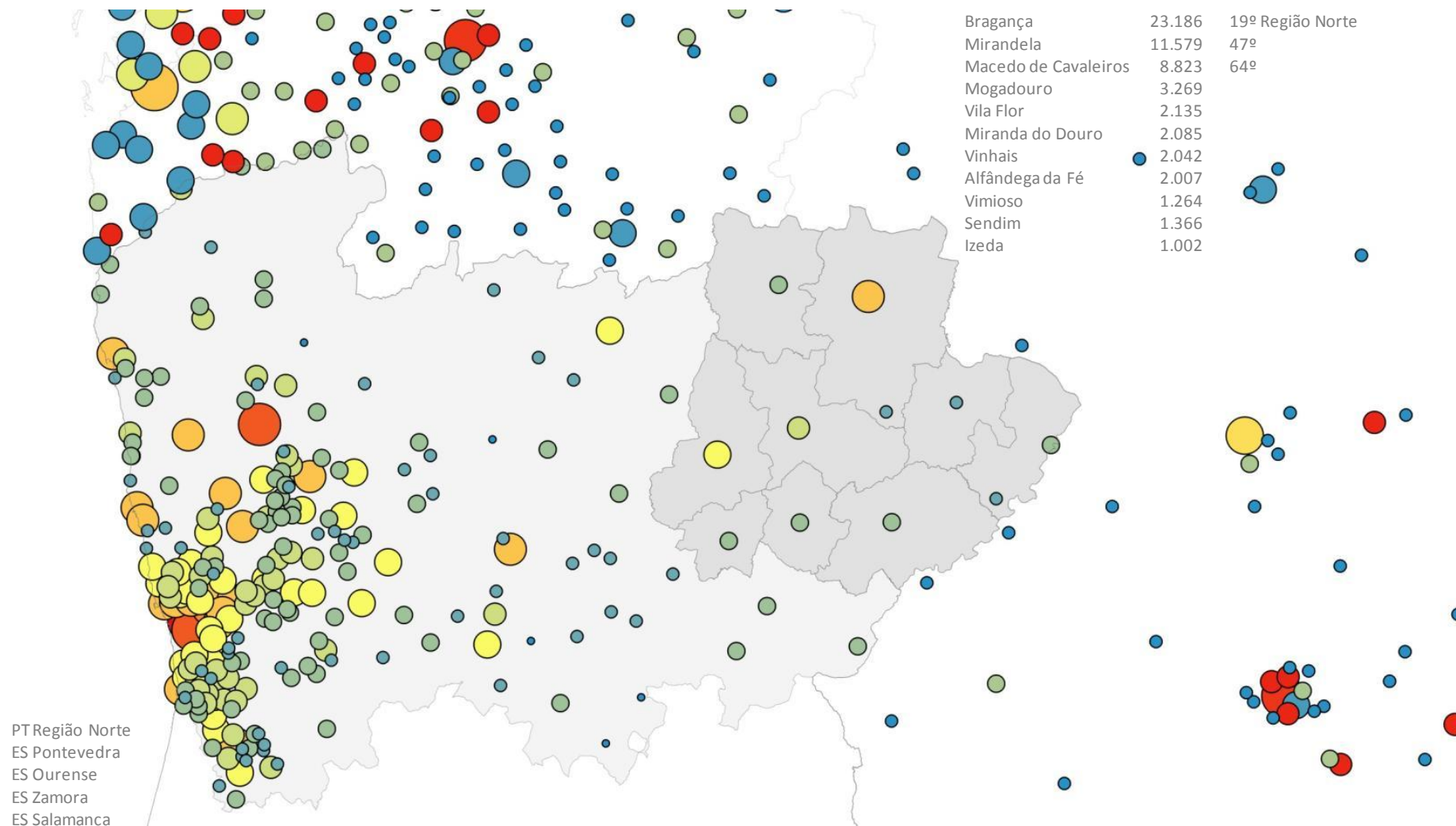


Figura 1. Sistema urbano na envolvente territorial às Terras de Trás-os-Montes.

Enquadramento do Sistema Urbano Sub-Regional no Sistema Urbano Envolvente: Região Norte e Províncias de Espanha (Pontevedra, Salamanca, Ourense, Zamora).
Agglomerados populacionais com mais de 1.00 habitantes e aglomerados sedes de concelho.

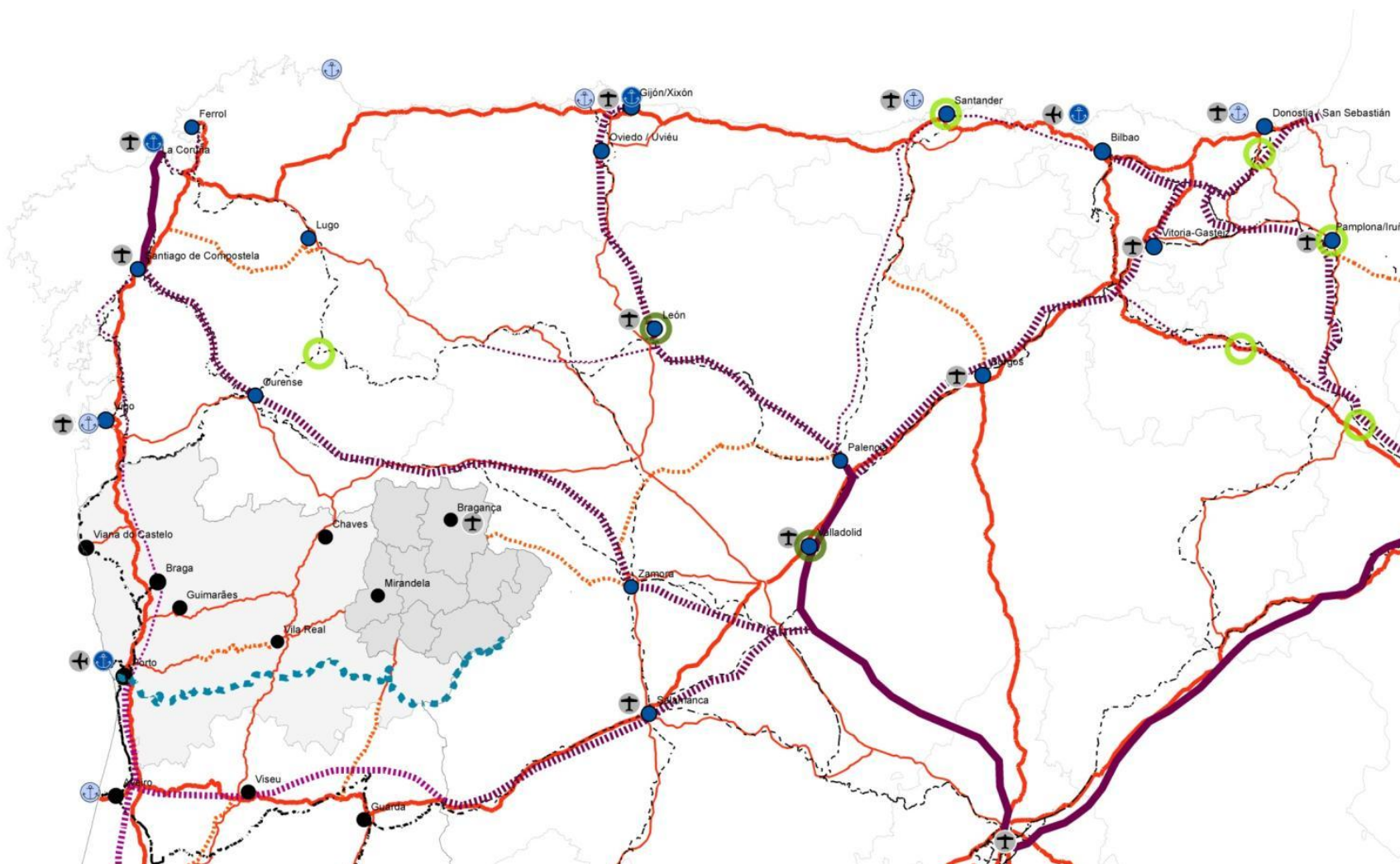


Figura 2. Enquadramento territorial relativamente às Redes Transeuropeias de Transportes.

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.

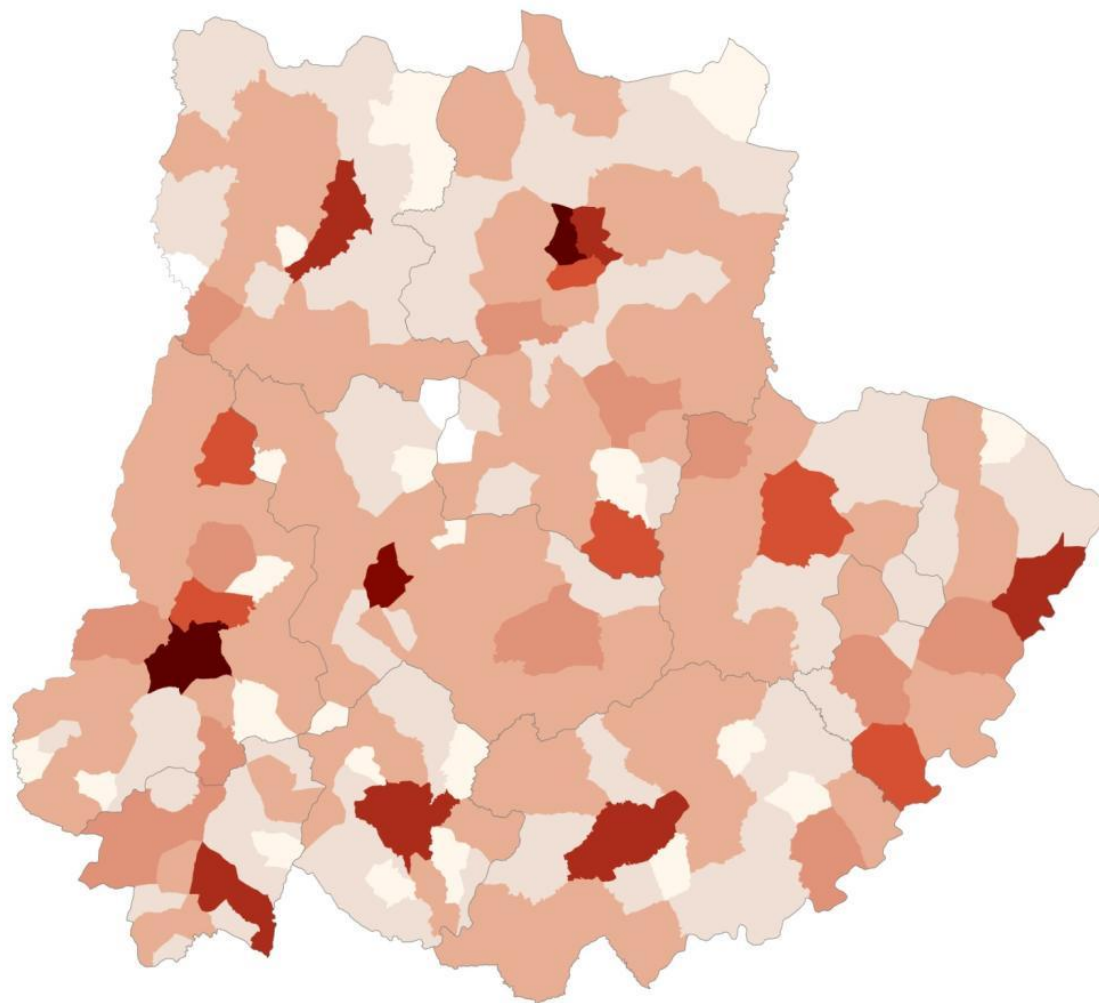


Figura 3. Número de habitantes por freguesia

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

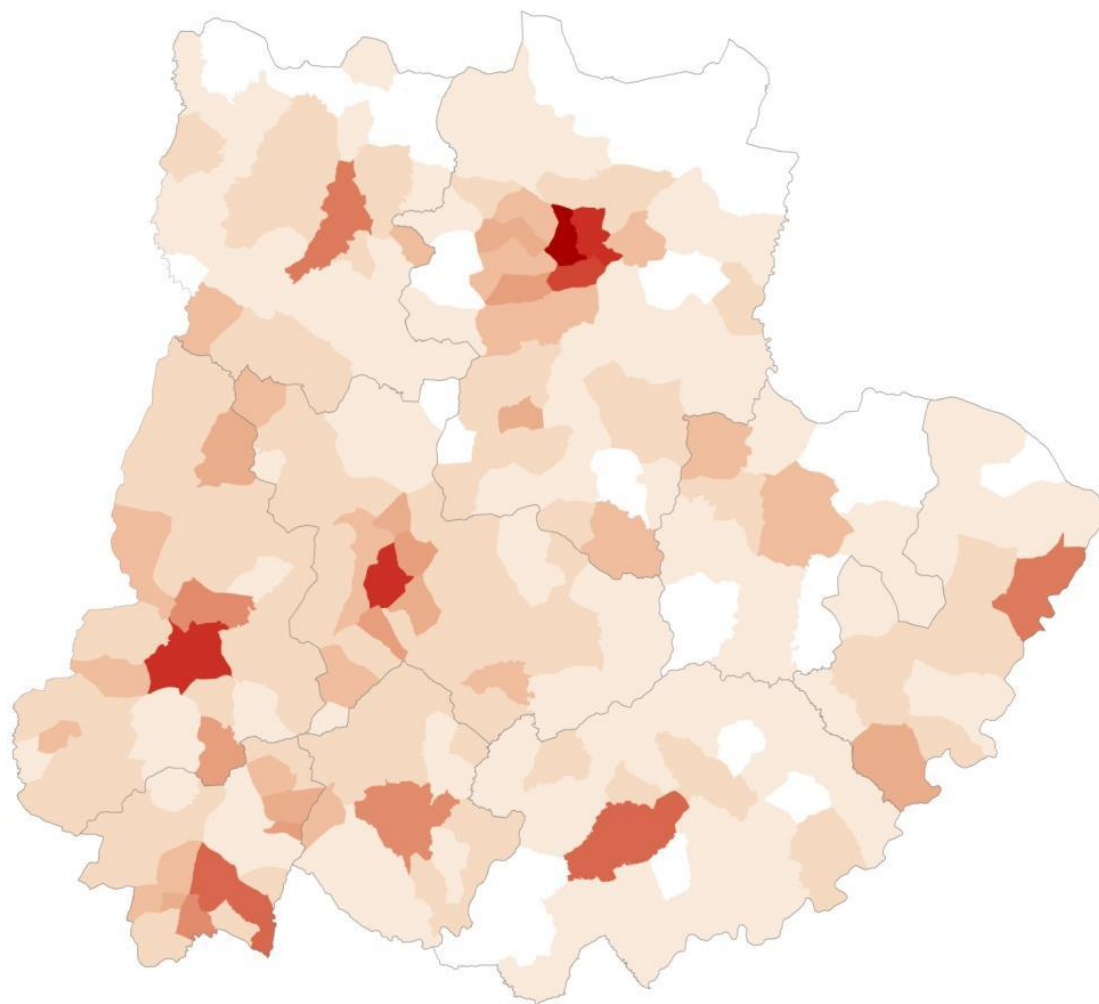
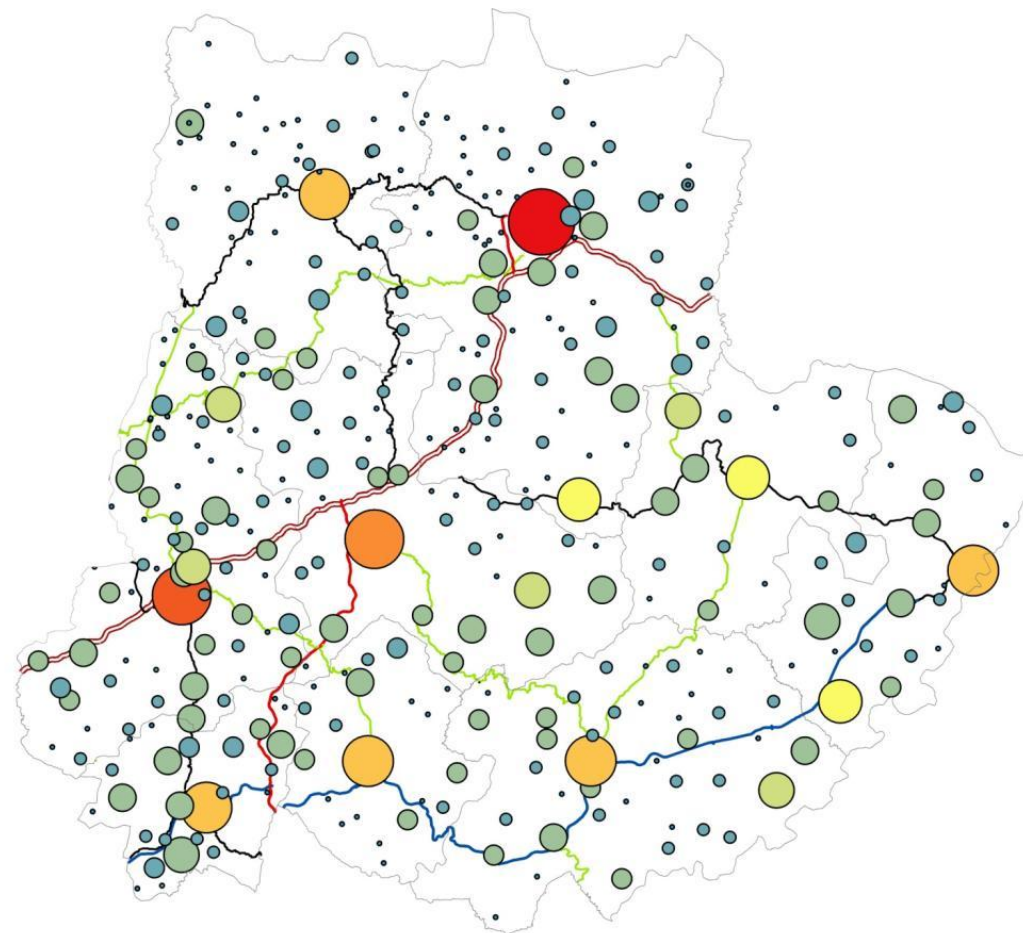


Figura 4. Densidade Populacional por freguesia

Densidade populacional (número de habitantes por km²), por freguesia, Censur 2011, CAOP 2012.1.

BGC Bragança	23.186
MDL Mirandela	11.579
MCD Macedo de Cavaleiros	8.823
MGD Mogadouro	3.269
VFL Vila Flor	2.135
MDR Miranda do Douro	2.085
VNH Vinhais	2.042
AFE Alfândega da Fé	2.007
MDR Sendim	1.366
VMS Vimioso	1.264
BGC Izeda	1.002
MDL Torre de Dona Chama	825
VMS Argozelo	701
MGD Bemposta	566
VNH Rebordelo	559
MCD Morais	553
MDL Carvalhais	542
VFL Seixo de Manhoses	469
MDR Palaçoulo	458



IPS / ICS
IP 4 / A 4 / E 82
IP 2 / E 802
IC 5
Estradas Nacionais
EN 103
EN 213
EN 214
EN 215
EN 316
EN 317
EN 218
Estradas Regionais
ER 206
ER 216
ER 218
ER 219
ER 221
ER 315

Figura 5. Sistema urbano sub-regional das Terras de Trás-os-Montes 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 das Terras de Trás-os-Montes, 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 qualidade 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 a um 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 corrente, 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, estão presentes neste território dois serviços de Urgência Médico-Cirúrgica, em Bragança e Mirandela, complementada por Serviços de Urgência Básica em Macedo de Cavaleiros e no Mogadouro, com os Concelhos de Vinhais, Vimioso, Miranda do Douro, Vila Flor e Alfândega da Fé, 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 das Terras de Trás-os-Montes, com especial ênfase para as Cidades de Bragança, Mirandela e Macedo de Cavaleiros, os principais centros polarizadores internos.

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 das Terras de Trás-os-Montes.

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 Vinhais e Vimioso, Concelhos sem qualquer ponto de acesso às redes principais ou complementares no seu território.

A concretização recente do Itinerário Complementar 5 veio atenuar o défice de acessibilidade às redes principais ou complementares ao sul deste território, pese embora se mantenham ainda vastas áreas sem ligação franca a estas redes.

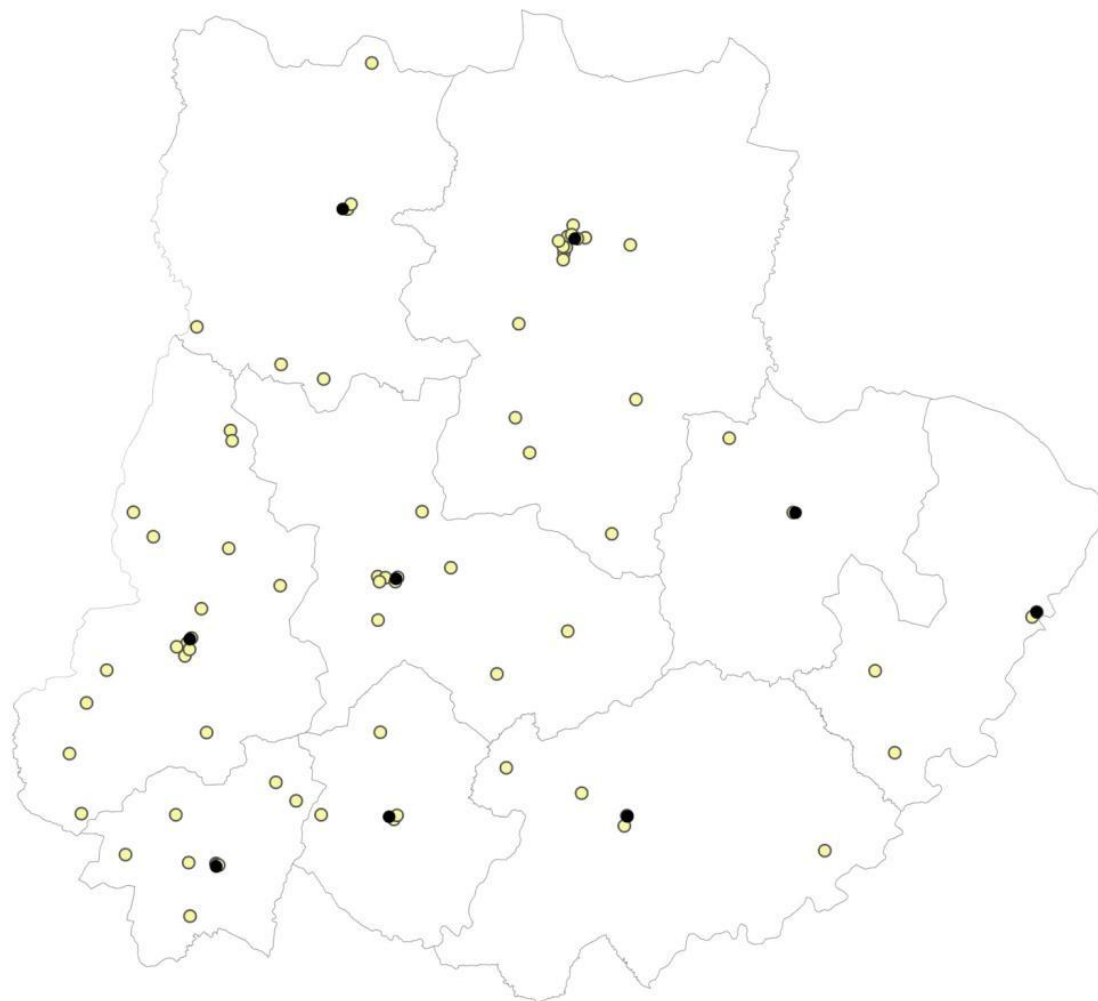


Figura 6. Cobertura territorial dos equipamentos educativos: escolas com ensino pré-escolar.

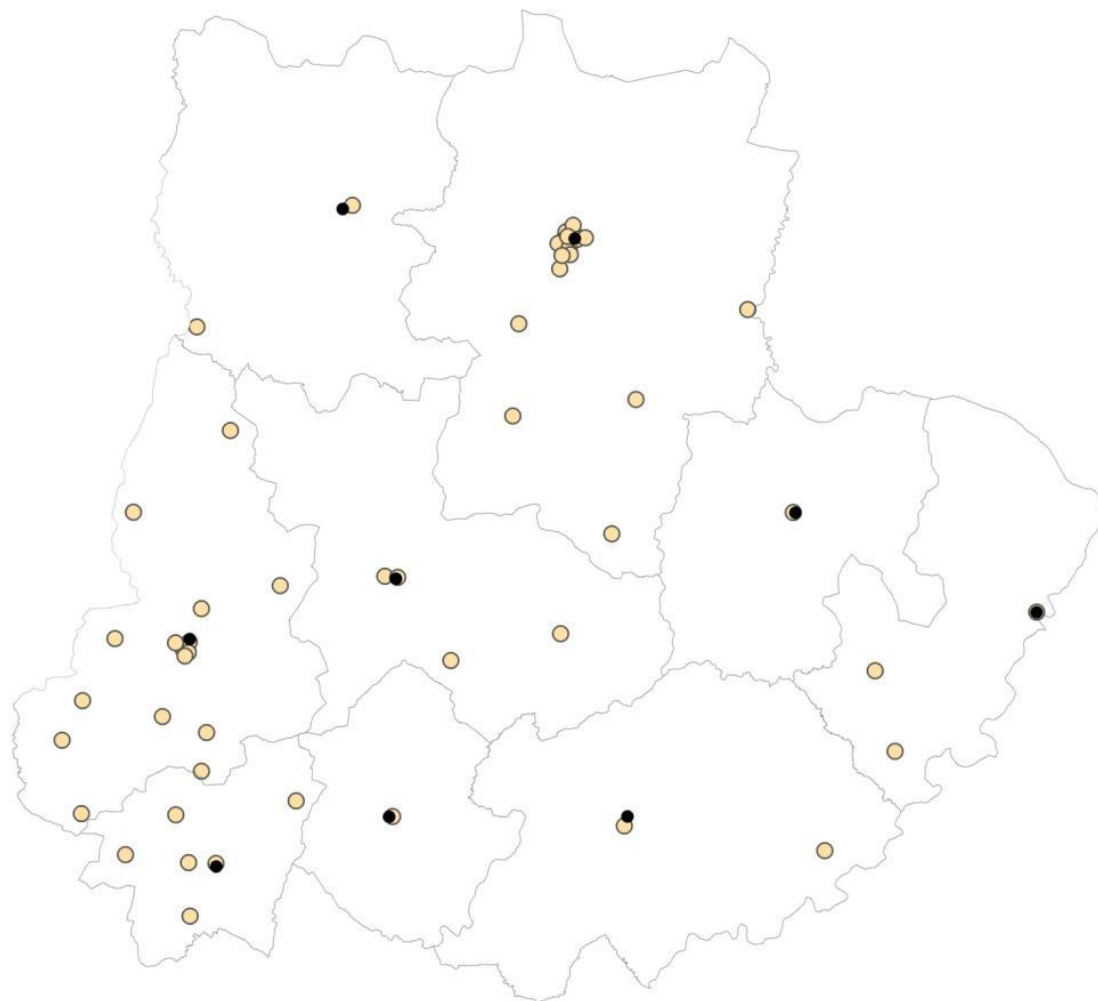


Figura 7. Cobertura territorial dos equipamentos educativos: escolas com 1º ciclo do ensino básico.

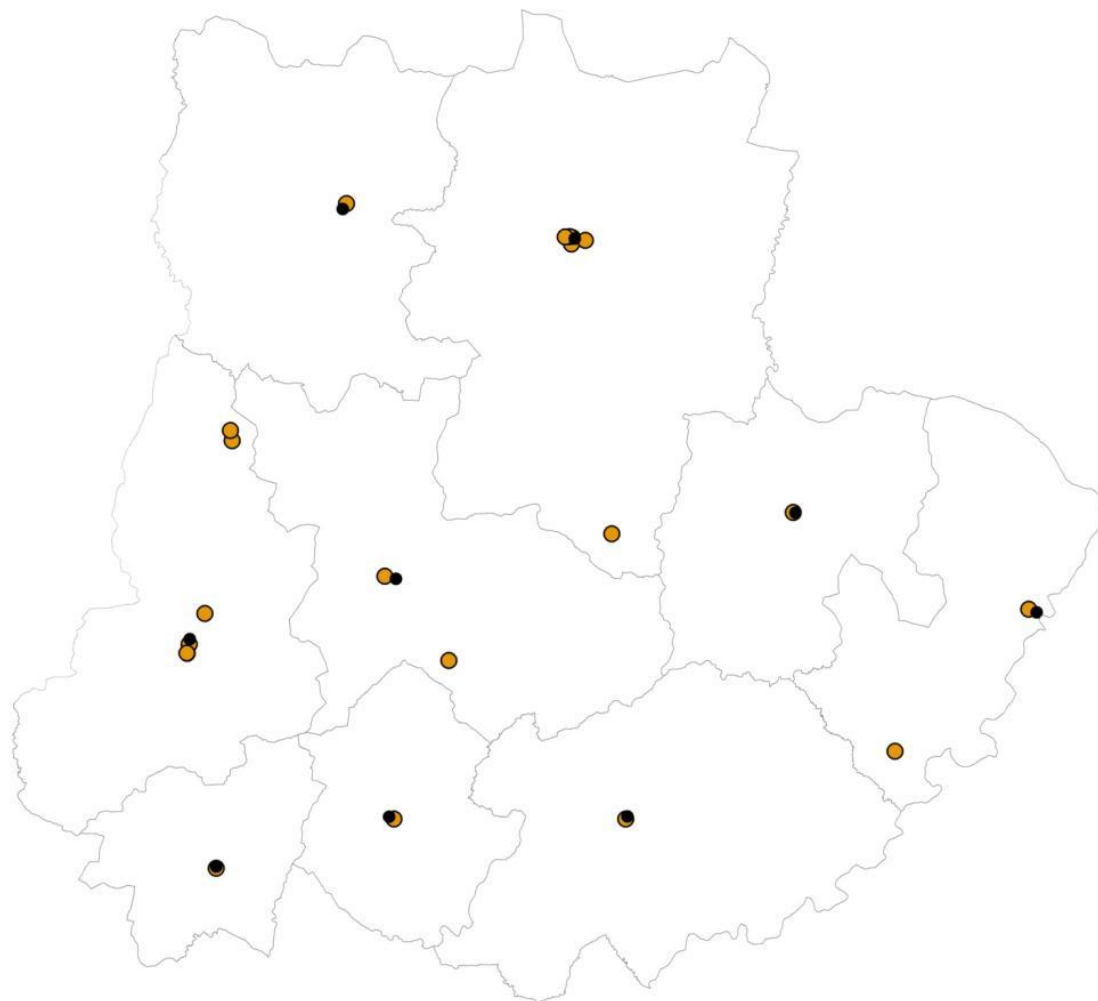


Figura 8. Cobertura territorial dos equipamentos educativos: escolas com 2º e 3º ciclos do ensino básico.

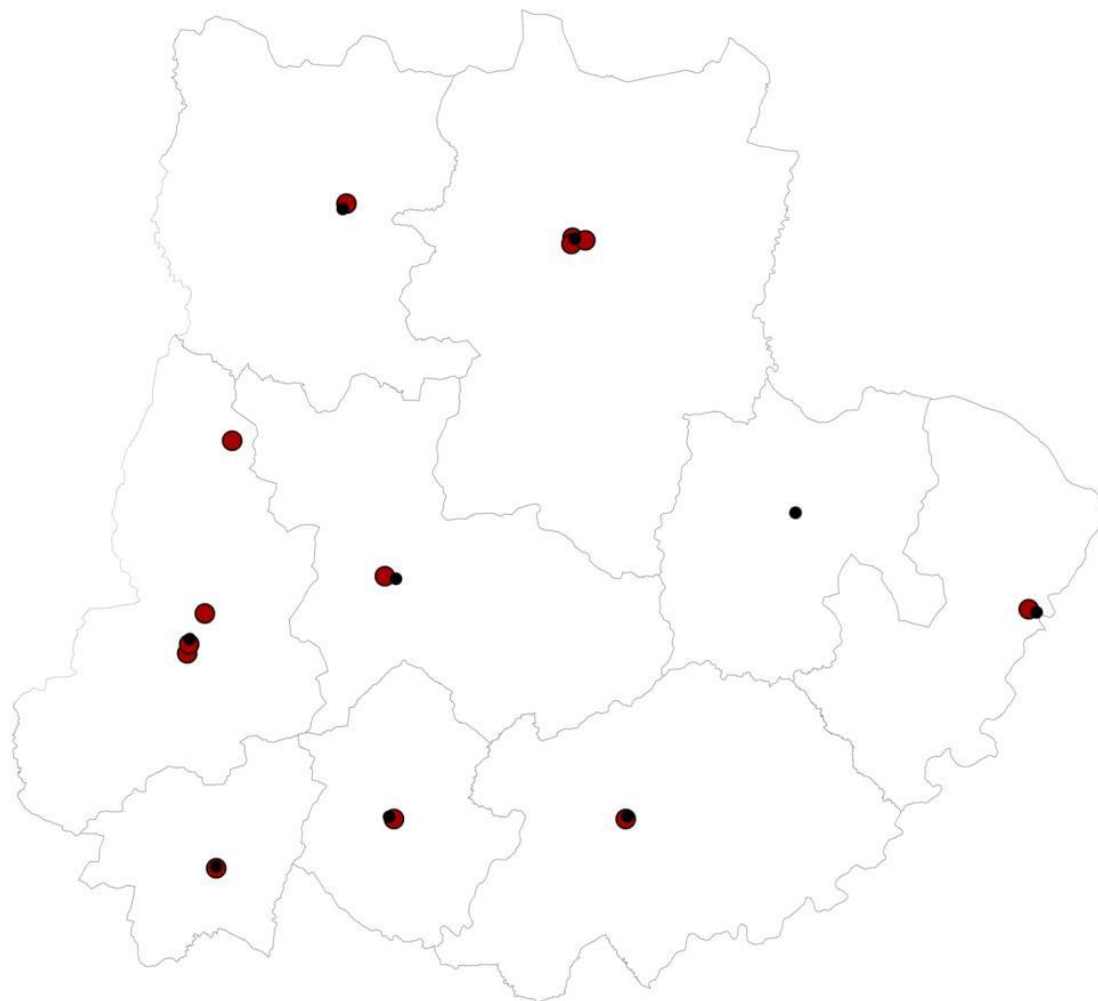


Figura 9. Cobertura territorial dos equipamentos educativos: escolas com ensino secundário.

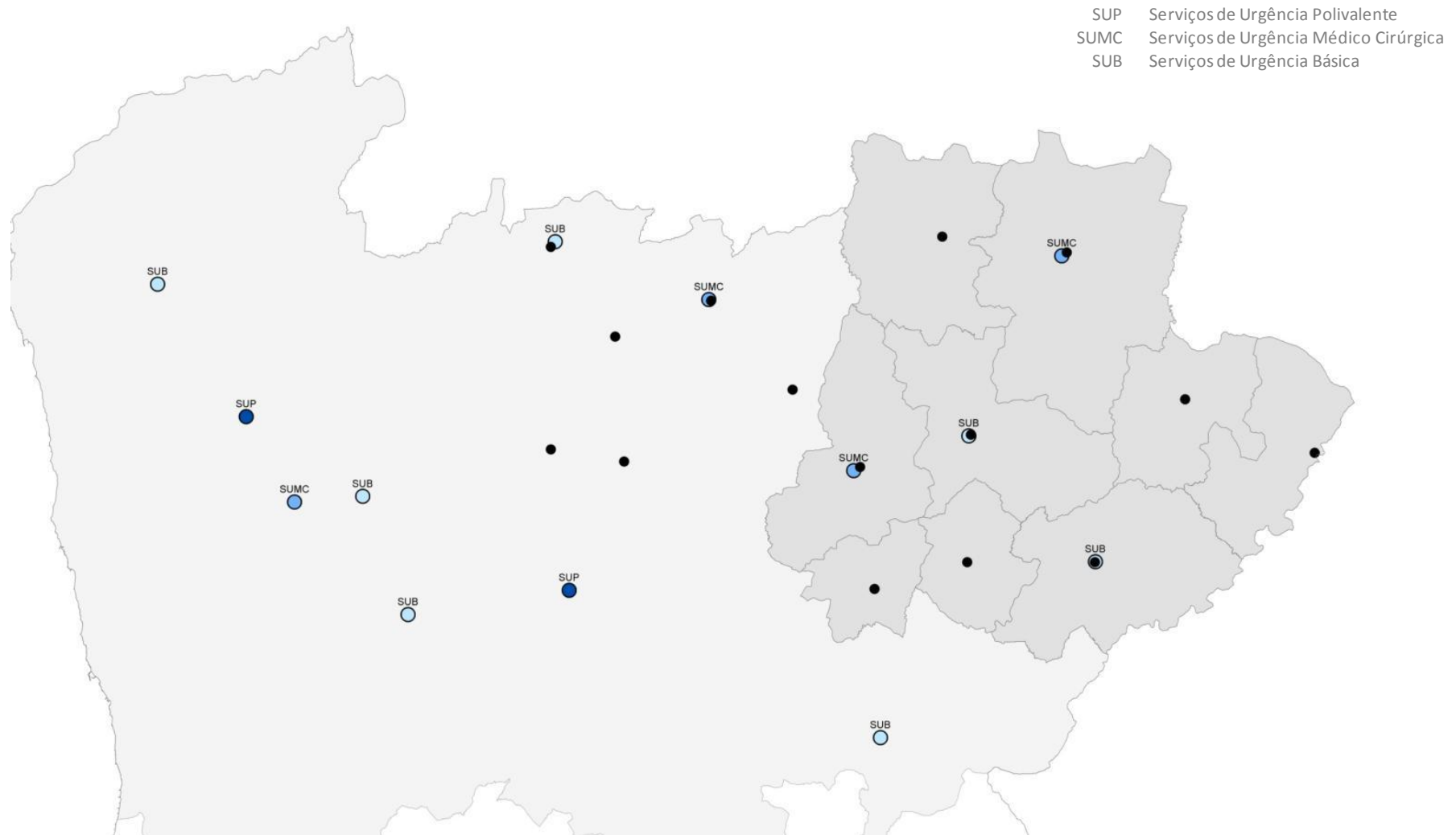


Figura 10. Cobertura territorial de equipamentos e serviços de saúde: serviços de urgência, por tipologia, no território das Terras de Trás-os-Montes e na região envolvente.

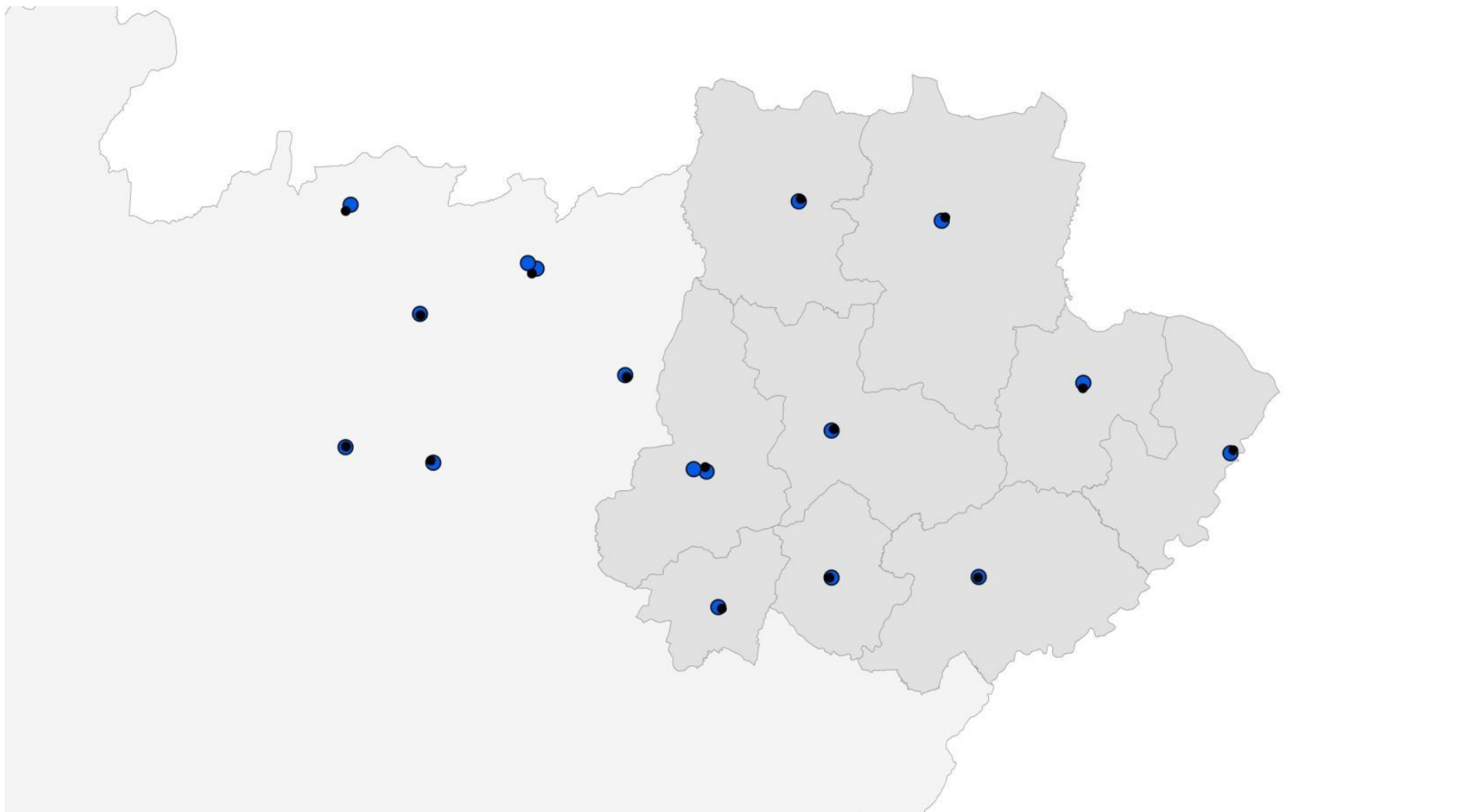


Figura 11. Cobertura territorial de equipamentos e serviços de saúde: centros de saúde.

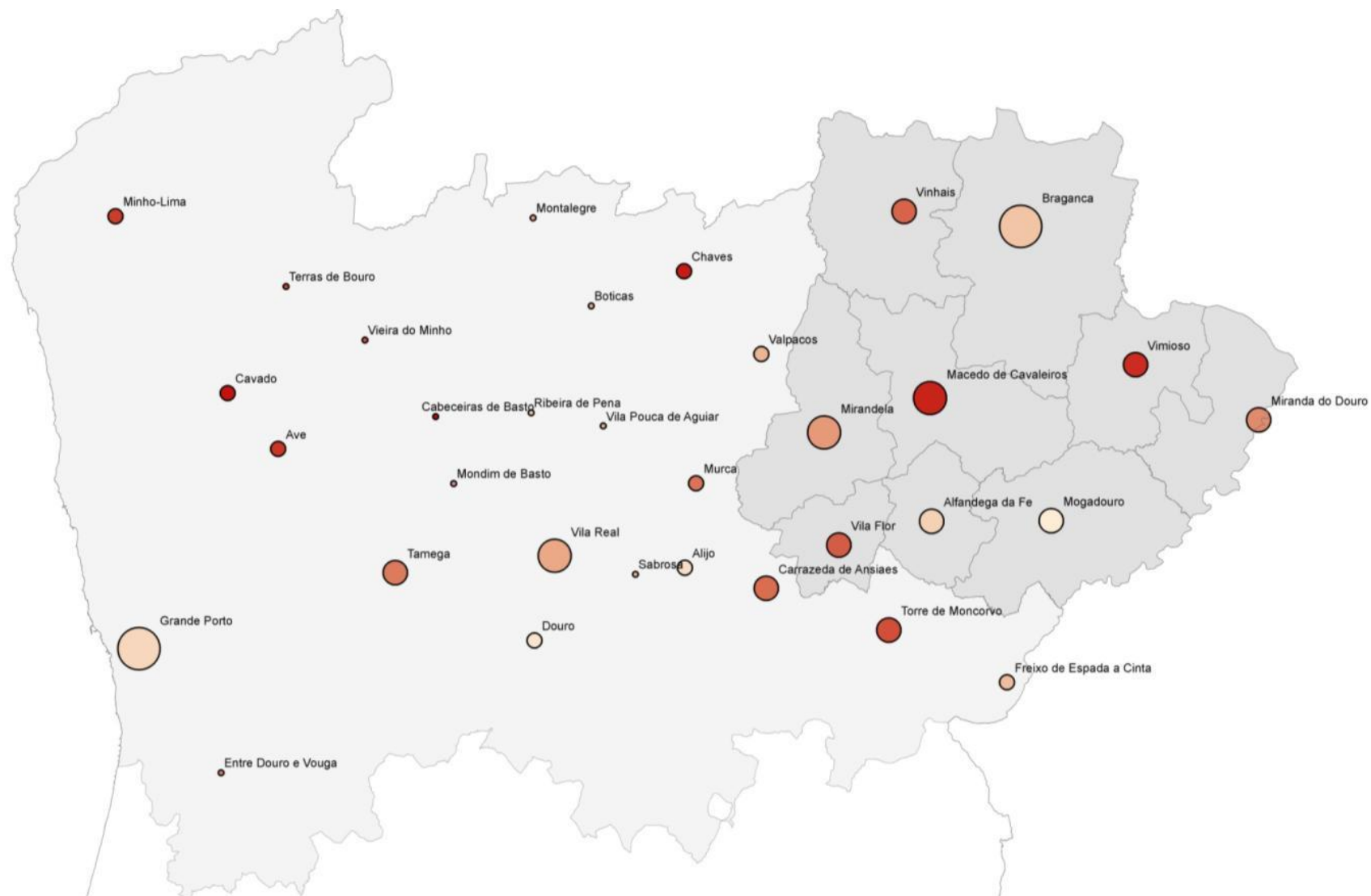


Figura 12. Centros polarizadores de emprego relativamente à população que reside nas Terras de Trás-os-Montes.

Centros polarizadores dos habitantes dos municípios das Terras de Trás-os-Montes que trabalham e/ou estudam em município diferente daquele em que residem!

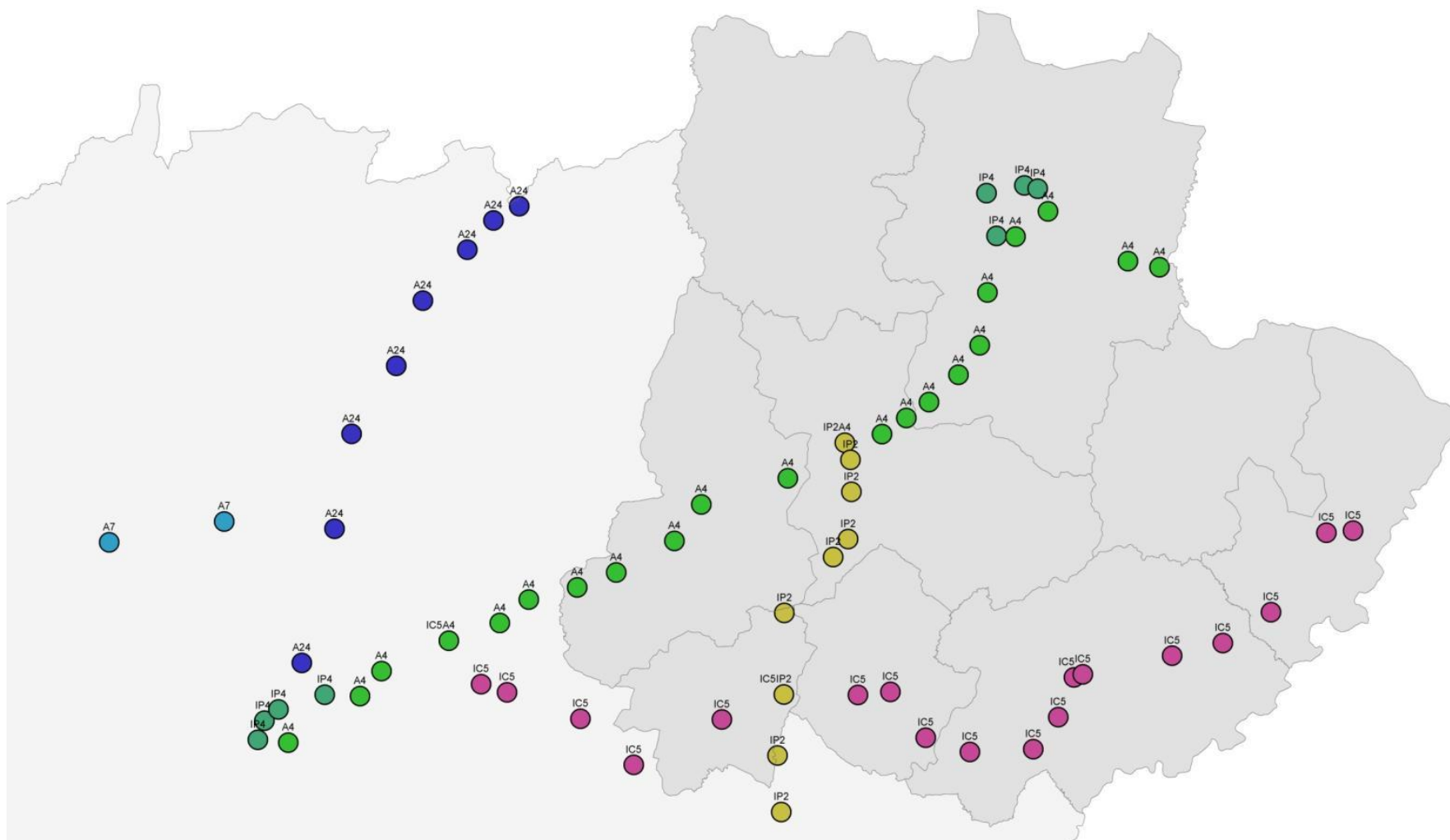


Figura 13. Nós de acesso a itinerários principais ou complementares.

D. NÍVEIS DE ACESSIBILIDADE (DISTÂNCIA EM TEMPO)

Como se referiu no ponto anterior, a acessibilidade depende simultaneamente da maior ou menos 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 tempo 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 consideráveis, com realce para Vinhais, Mogadouro, Vimioso e Miranda do Douro.

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 sobretudo em Vimioso, áreas de Miranda do Douro e Mogadouro, Sul de Bragança e Nascente de Macedo de Cavaleiros e Noroeste de Vinhais.

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 cessibilidade a serviços de saúde não programada, com especial referência para ocorrências de urgência, com 51% da população a um tempo mínimo ótimo de 15 minutos do serviço de urgência mais próximo, 28% da população dista a 30 minutos, e 21% 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. Bragança, Mirandela, Macedo de Cavaleiros e Mogadouro, municípios onde existem sediados serviços de urgência, os tempos de acesso são menores, mas Municípios como Alfândega da Fé (32), Vimioso (37), Vinhais (38) e Miranda do Douro (40) apresentam tempos médios superiores a 30 minutos, num claro défice 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.

O exercício revela nesta matéria défices de acessibilidade muito acentuados, com especial relevo nas áreas a Noroeste de Vinhais e em vastas áreas no vale do Douro, com áreas muito distantes em tempo aos principais focos urbanos da região.

As populações de Alfândega da Fé (34) distam a mais de 30 minutos de um centro estruturante mais próximo, de Vinhais (41) e Vimioso (45) até 45 minutos, as populações de Mogadouro (55) estão quase a uma hora de tempo ao centro estruturante mais próximo e as populações de Miranda do Douro (69) estão, em média, inclusive com um tempo de acesso superior a uma hora.

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 nas áreas Norte e Nascente das Terras de Trás-os-Montes.

O tempo médio de acesso da região ao Porto é de 138 minutos com o tempo mínimo de 95 minutos verificável no extremo Poente de Mirandela, com o tempo máximo superior a 3 horas verificável em vastas áreas de Miranda do Douro, Mogadouro, Norte de Bragança e Vinhais.

Neste aspeto os tempos variam em função da maior proximidade ou afastamento do eixo proporcionado pela A4, com alguma complementaridade a Sul pelo IC 5, mas pouco significativo, apesar de tudo para melhorar o panorama dos concelhos de Mogadouro (162), Vimioso (167) e sobretudo de Miranda do Douro (187), com tempo médio superior a 3 horas.

A acessibilidade às redes nacionais de itinerários principais ou complementares foi melhorada recentemente com o IC 5, mas ainda assim subsistem áreas com défices de cobertura e de acessibilidade muito significativos, com destaque para Vimioso e áreas a Nascente de Macedo de Cavaleiros, e praticamente toda a extensão do Concelho de Vinhais. Com efeito Vimioso (23) e Vinhais (32) são os territórios com maiores tempos de deslocação ao nó de um itinerário principal ou complementar mais próximo.

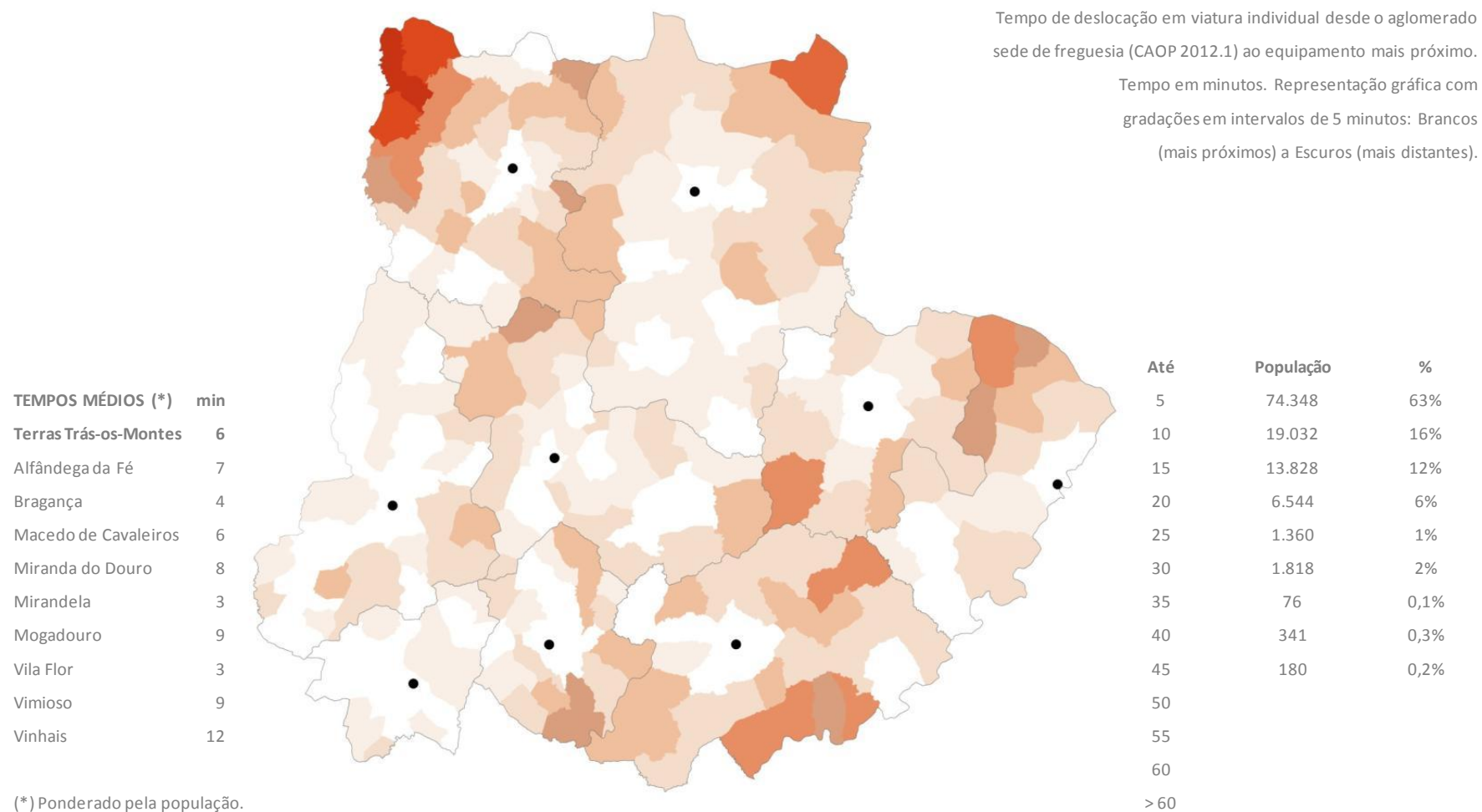


Figura 14. Níveis de acessibilidade em distância-tempo a escolas com ensino pré-escolar.

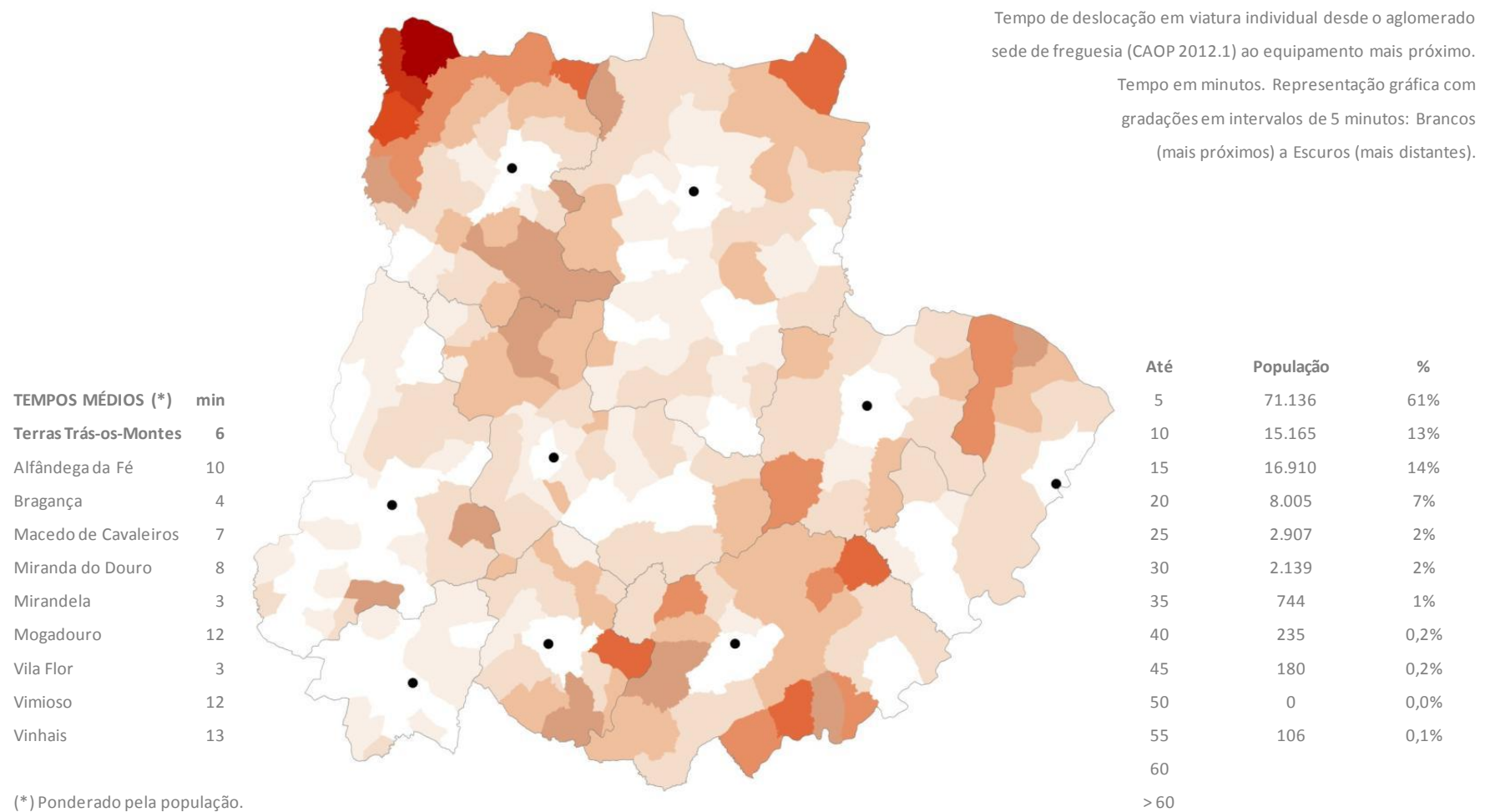


Figura 15. Níveis de acessibilidade em distância-tempo a escolas com 1º ciclo do ensino básico.

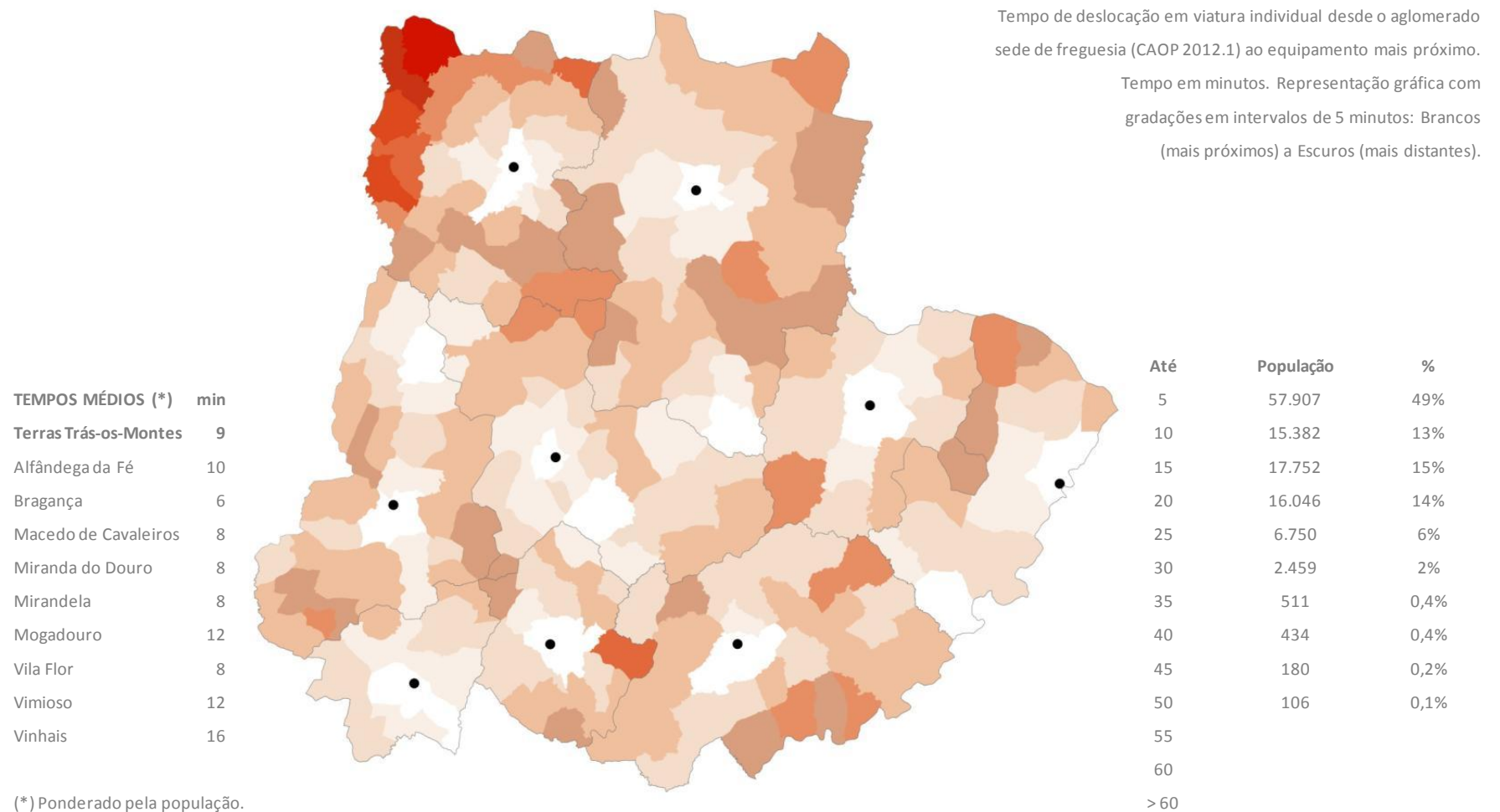


Figura 16. Níveis de acessibilidade em distância-tempo a escolas com 2º e 3º ciclos do ensino básico.

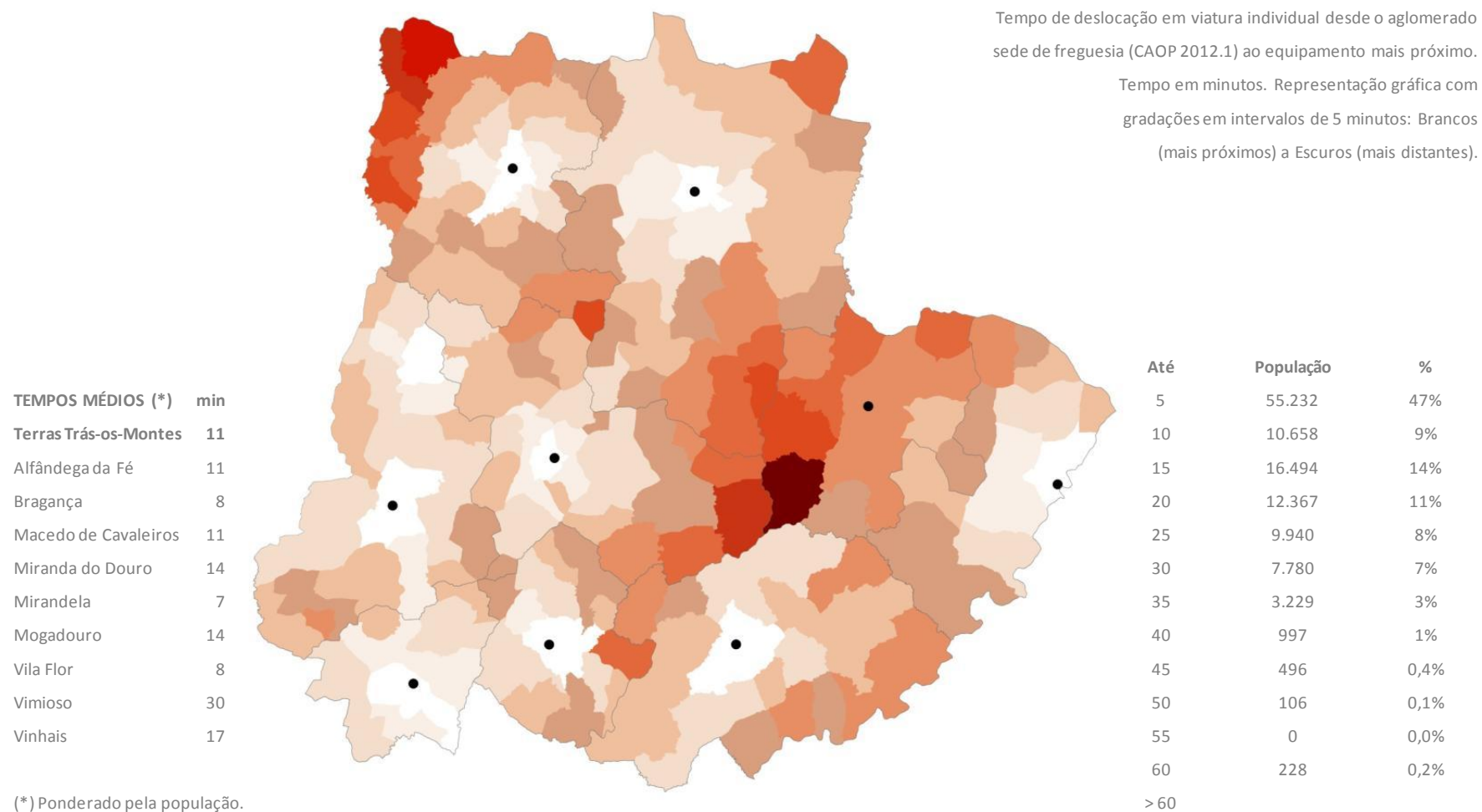


Figura 17. Níveis de acessibilidade em distância-tempo a escolas com ensino secundário.

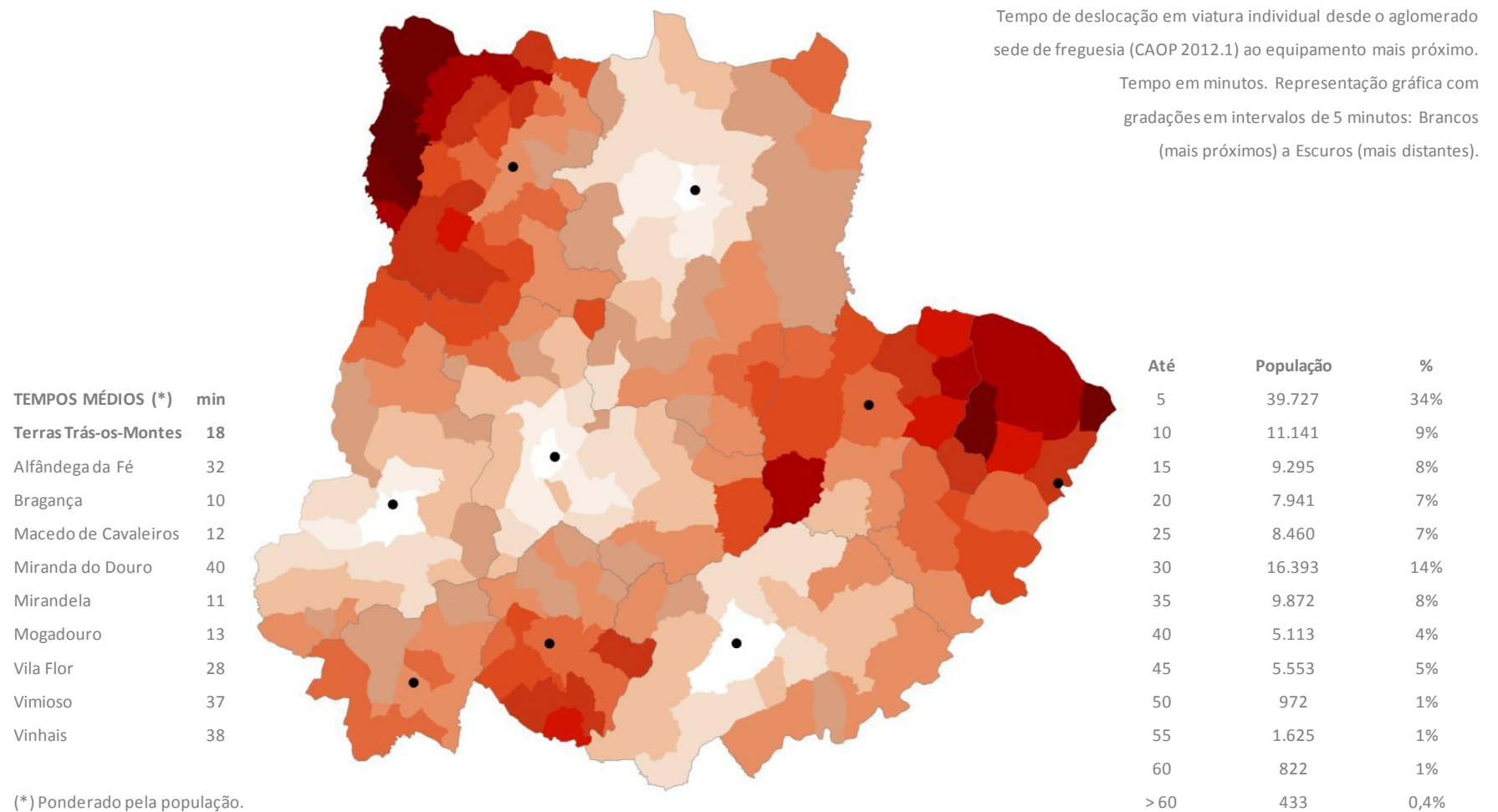


Figura 18. Níveis de acessibilidade em distância-tempo a serviços de urgência.

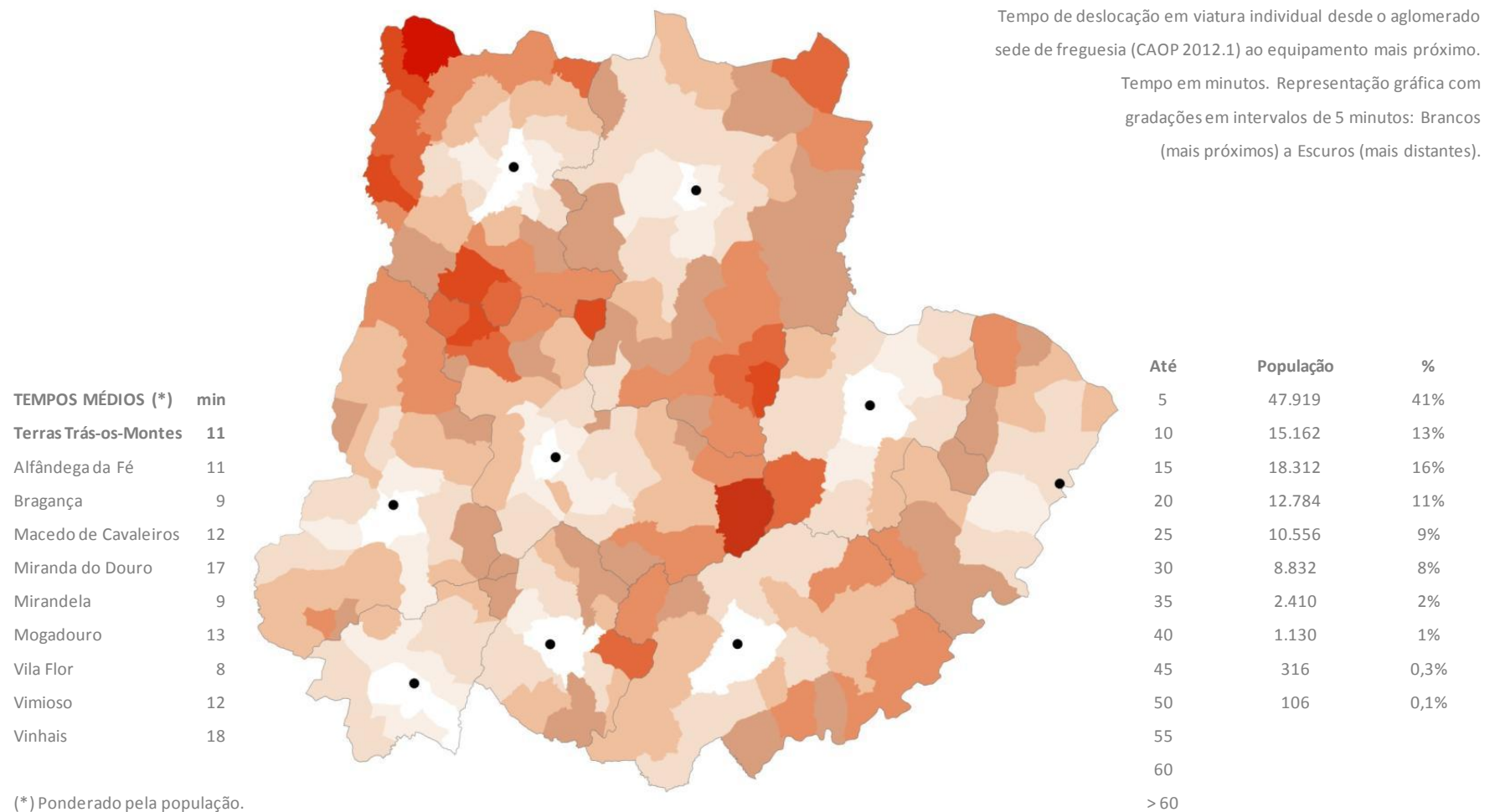


Figura 19. Níveis de acessibilidade em distância-tempo a centros de saúde.

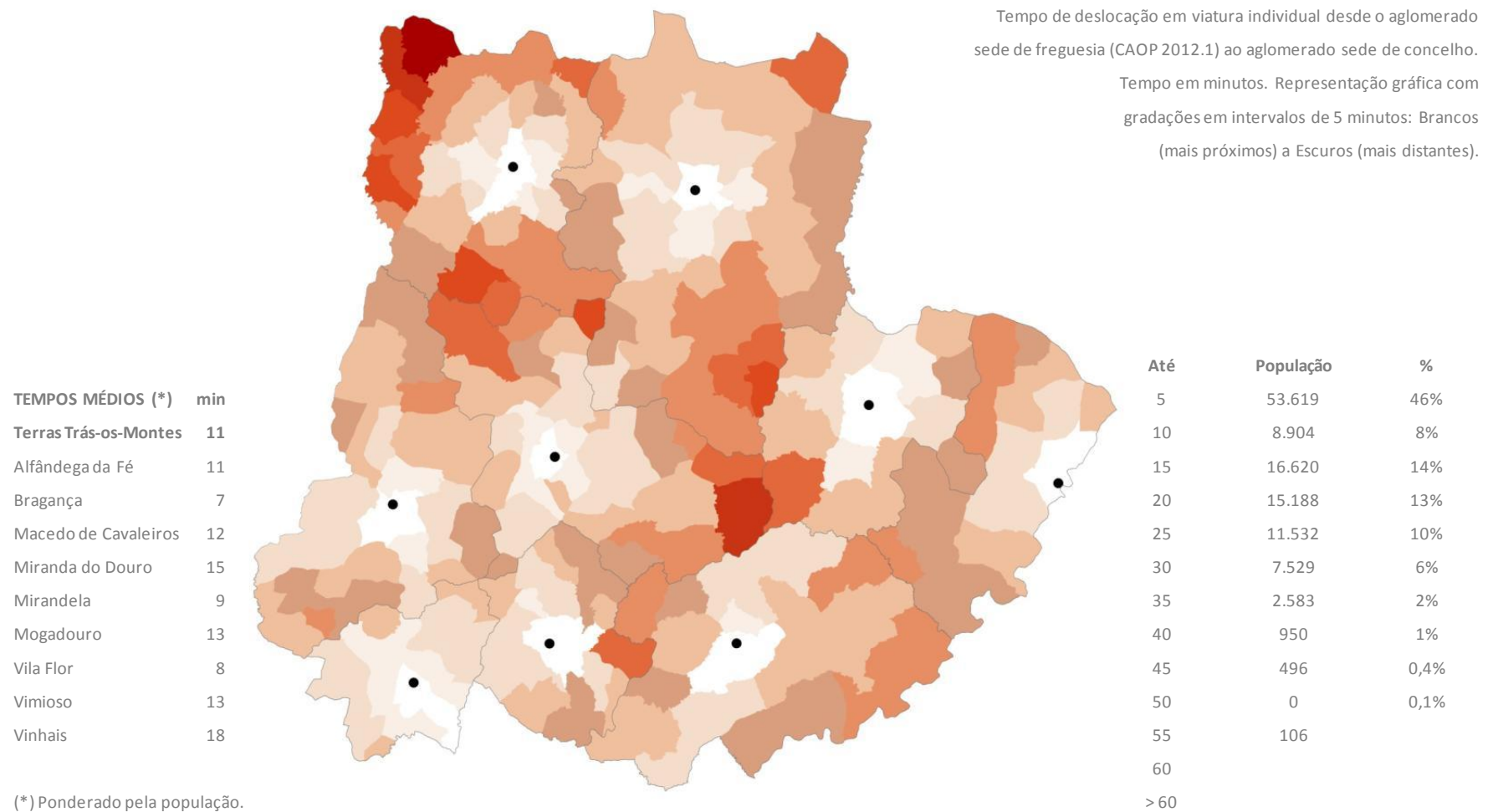


Figura 20. Níveis de acessibilidade em distância-tempo à sede de concelho correspondente a partir do aglomerado sede de freguesia.

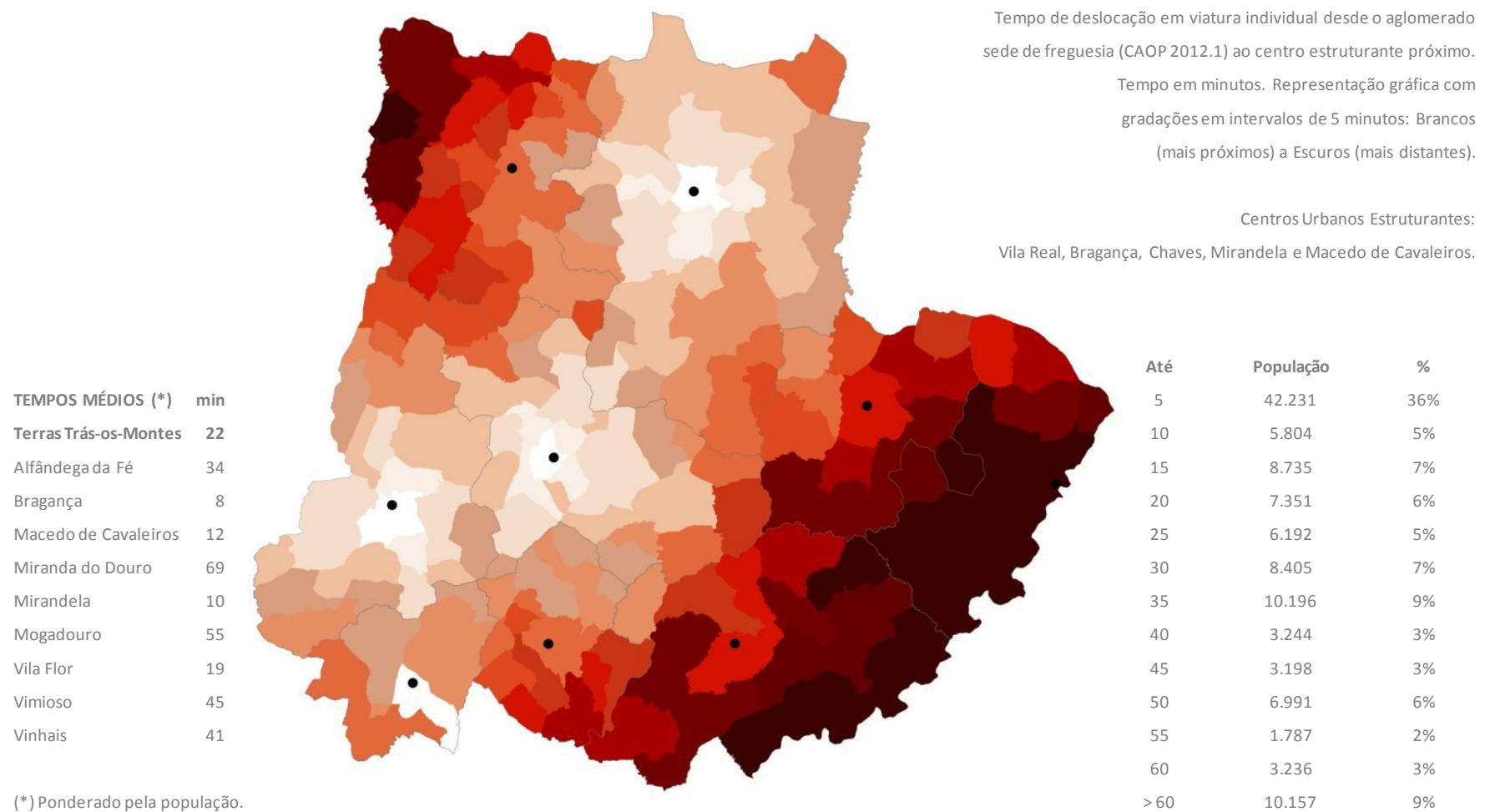


Figura 21. Níveis de acessibilidade em distância-tempo aos centros estruturantes regionais.

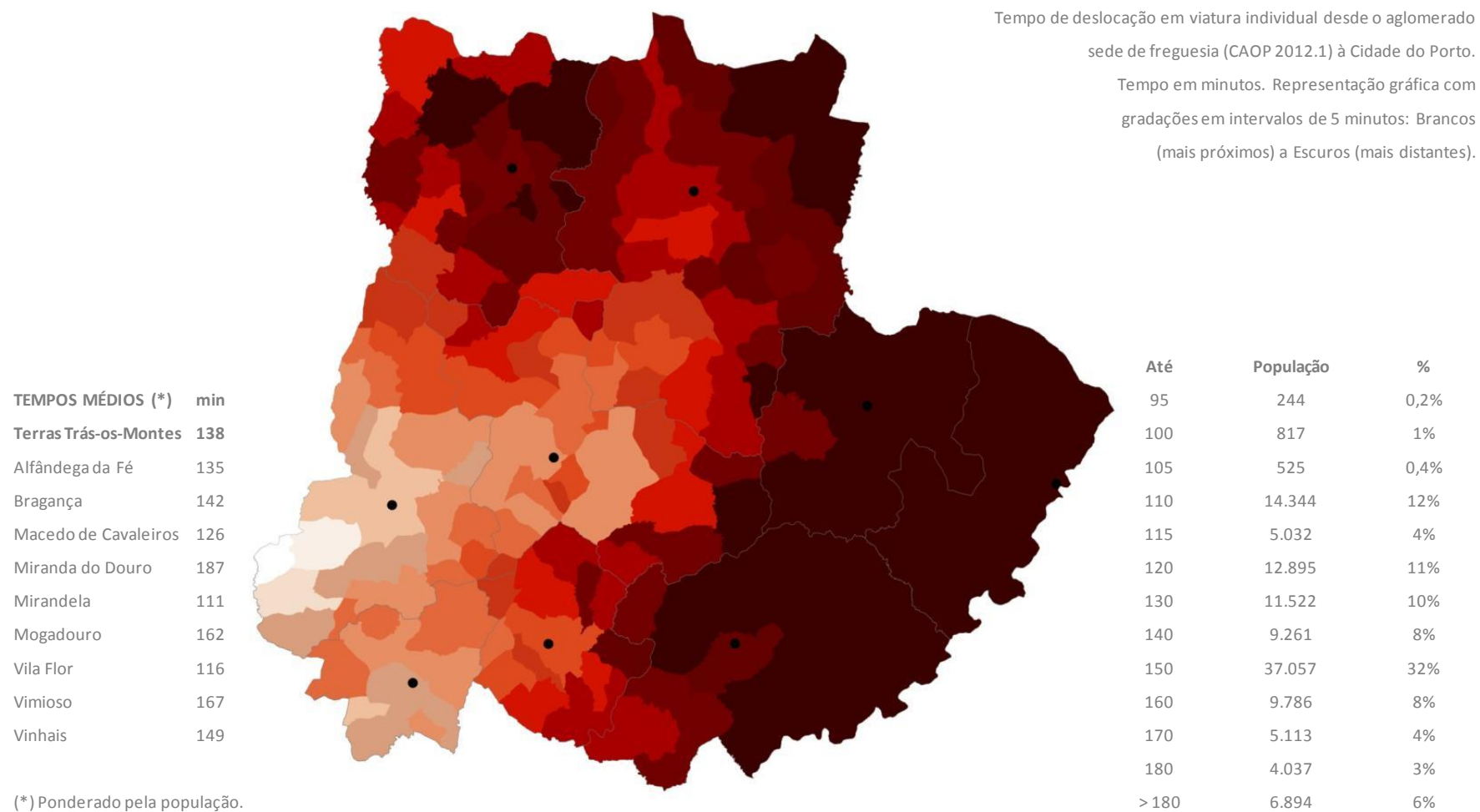


Figura 22. Níveis de acessibilidade em distância-tempo à Cidade do Porto.

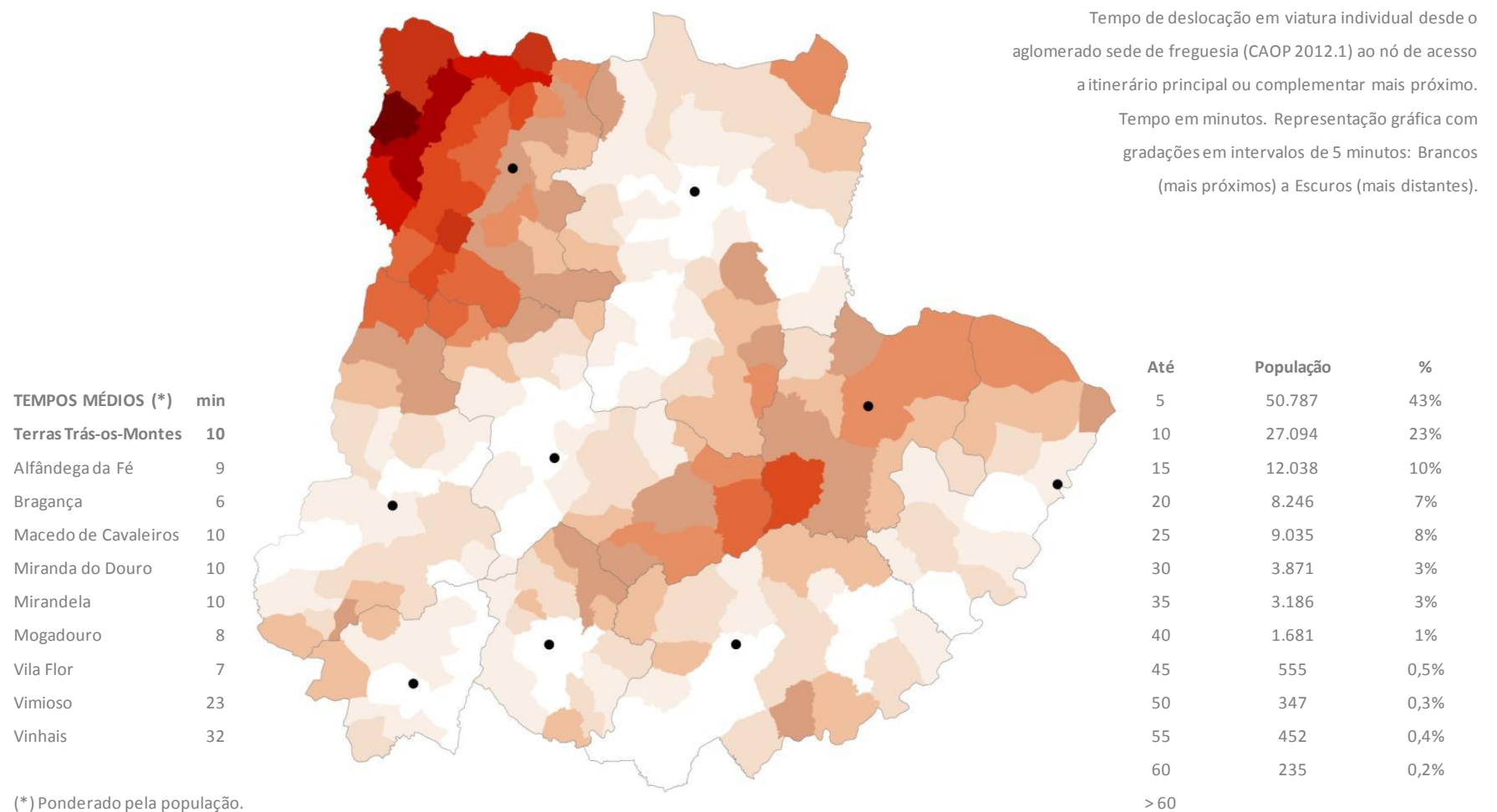


Figura 23. Níveis de acessibilidade em distância-tempo a itinerários principais ou complementares.

E. REDE VIÁRIA MUNICIPAL

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.

Este levantamento considerou as fontes de informação fornecidas pelas bases cartográficas digitais disponibilizadas pelos Municípios, bem como considerou ainda 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 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 15, se assume EN 0015;
- O 11º caractere corresponde ao ramal oficial da via, por exemplo 103-7;
- 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
AFE	Alfândega da Fé	1	IP	Itinerário Principal
BGC	Bragança	2	IC	Itinerário Complementar
MCD	Macedo de Cavaleiros	3	EN	Estrada Nacional
MDR	Miranda do Douro	4	ER	Estrada Regional
MDL	Mirandela	5	EM	Estrada Municipal
MGD	Mogadouro	6	CM	Caminho Municipal
VFL	Vila Flor			
VMS	Vimioso			
VNH	Vinhais			

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 carácter 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:

- 31XX – Vinhais
- 32XX – Bragança
- 33XX – Mirandela
- 34XX – Macedo de Cavaleiros
- 35XX – Vimioso
- 36XX – Miranda do Douro
- 37XX – Vila Flor
- 38XX – Alfândega da Fé
- 39XX – Mogadouro.

O resultado plasmado no mapa do inventário de estradas existentes nas Terras de Trás-os-Montes é apresentado no Quadro I, com um total de 2.997,80 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 2.273,40 km. Os Concelhos com menos

cobertura em termos da densidade de km linear de rede viária por km² são Vimioso, Miranda do Douro e Mogadouro. No oposto Vila Flor e Mirandela são os Concelhos com maior densidade de vias por km² do seu território.

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 nas Terras de Trás-os-Montes por Concelho e por hierarquia viária.

Município	IP	IC	EN	ER	EM	CM	Total	km / km2	%
Alfândega da Fé	0,00	21,40	0,00	20,00	118,20	26,80	186,40	0,58	6,2%
Bragança	60,80	0,00	28,60	27,90	405,50	103,30	626,10	0,53	20,9%
Macedo de Cavaleiros	32,40	0,00	22,50	43,00	208,60	70,30	376,80	0,54	12,6%
Miranda do Douro	0,00	18,20	24,10	0,00	121,30	55,30	218,90	0,45	7,3%
Mirandela	36,10	0,00	20,30	64,30	194,10	108,10	422,90	0,64	14,1%
Mogadouro	0,00	43,00	0,00	51,70	193,30	71,70	359,70	0,47	12,0%
Vila Flor	14,50	17,90	31,90	0,00	121,40	41,00	226,70	0,85	7,6%
Vimioso	0,00	0,00	34,10	27,90	73,90	50,30	186,20	0,39	6,2%
Vinhais	0,00	0,00	64,10	19,70	193,60	116,70	394,10	0,57	13,1%
TOTAL	143,80	100,50	225,60	254,50	1629,90	643,50	2.997,80	0,54	100,0%
%	4,8%	3,4%	7,5%	8,5%	54,4%	21,5%	100,0%		

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

A rede de estradas nas Terras de Trás-os-Montes integra 244,30 km de itinerários principais e/ou complementares, atravessando todos os concelhos da sub-região, com exceção dos territórios de Vimioso e de Vinhais que não dispõem de serviço direto no seu município à rede hierárquica superior do Plano Rodoviário Nacional.

A extensão de estradas classificadas no âmbito do Plano Rodoviário Nacional em Estradas Nacionais ou Estradas Regionais é de 480,1 km, representando 16,0% da extensão total das vias presentes no território.

Em extensão, o Concelho de Bragança é o que apresenta a maior dimensão em termos lineares da rede viária presente no seu território (626,1 km), embora com uma densidade de km linear por área /superfície territorial de 0,53 km/km² em linha com a média verificada nas Terras de Trás-os-Montes (0,54km/km²).

O Município de Mirandela tem uma extensão de 422,9 km, seguindo-se os territórios de Vinhais (394,1 km), Macedo de Cavaleiros (376,8 km), Mogadouro (359,7 km), Vila Flor (226,7 km), Miranda do Douro (218,9 km), Alfândega da Fé (186,4 km) e Vimioso (186,2 km).

Em termos de densidade linear por área, o Município que apresenta a melhor cobertura territorial é Vila Flor com 0,85 km/km², secundado pelo Município de Mirandela (0,64 km/km²).

Os territórios dos municípios de Alfândega da Fé (0,58 km/km²), Vinhais (0,57 km/km²), Macedo de Cavaleiros (0,54 km/km²), e Bragança (0,53 km/km²) apresentam índices de cobertura em torno da média sub-regional das Terras de Trás-os-Montes (0,54 km/km²).

Os municípios de Mogadouro (0,47 km/km²), Miranda do Douro (0,45 km/km²) e especificamente Vimioso (0,39 km/km²) apresentam índices de cobertura territorial mais reduzidos e inferiores à média sub-regional.

Se se considerar apenas a extensão das vias da rede de estradas municipais e caminhos municipais, aquelas diretamente dependentes dos municípios, a extensão total na região das Terras de Trás-os-Montes ascende a 2.273,4 km de vias, representando 75,9% do total de vias presentes neste território.

Uma extensão significativa de vias, relevante e determinante para efetuar 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.

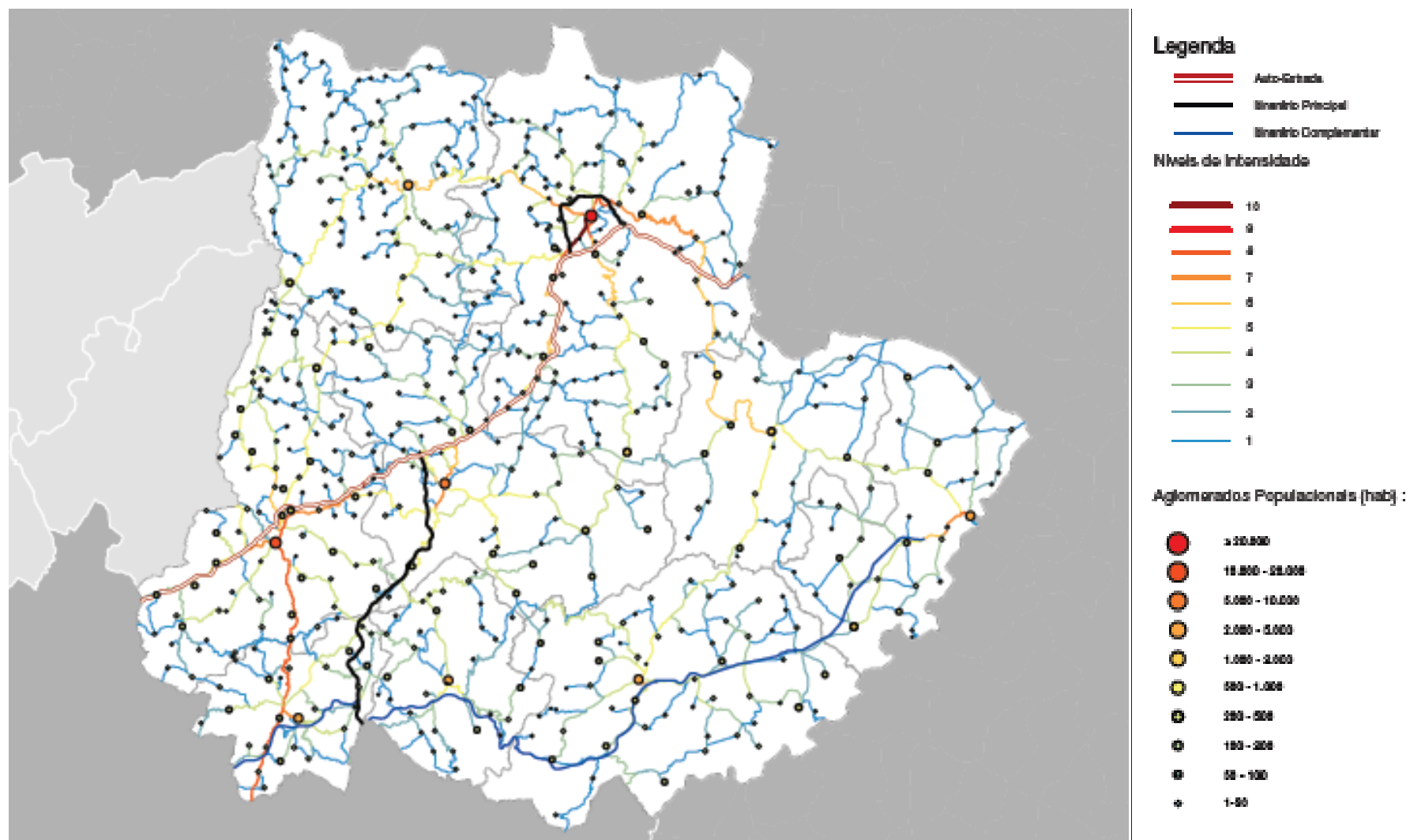


Figura 24. Cartograma de intensidade de fluxos sobre a rede viária motivados por trabalho ou estudo.

Intensidade Viária

Com a inventariação do mapa de estradas existentes na sub-região das Terras de Trás-os-Montes, 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 das Terras de Trás-os-Montes [Figura 24].

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, infraestruturas 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 das Terras de Trás-os-Montes, sendo proposta uma hierarquização em quatro níveis.

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

Hierarquia	Descrição
Nível 1	1A • Conetividade transnacional, nacional e ligações aos centros regionais populacionais e de atividades; 1B • Ligações entre aglomerados urbanos Sedes de Concelho.
Nível 2	Conetividade intermunicipal e acessibilidade aos centros urbanos secundários.
Nível 3	Conetividade intermunicipal / intramunicipal e acessibilidades aos aglomerados urbanos.
Nível 4	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
EN 103	Limite do Concelho com Chaves – Rebordelo – EM 529 – EM 511 – EM 514 – EM 530 – EM 512 – Sobreiró de Cima – EM 513-A – EM 513-B – EM 316 – Vinhais – EM 505 – Vila Verde – EM 506 – Ponte de Castrelos – EM 517 – EM 504 – EM 503 – Grandais – IP 4 (Bragança)
EN 213	Limite do Concelho com Valpaços – EM 213 – A 4 – A 4 / EM 15 – EM 578 – EM 603 – Cachão – EM 604 – EM 314 – EM 214 – EN 214 / EN 215
EN 214	EN 213 / EN 215 – Samões – Carvalho de Egas – EM 324 / EM 609 – EM 625 – Carrizado de Ansiães
EN 215	EN 213 / EN 214 – EM 215 – IC 5 – EM 215 – EM 608 – EM 610 – EM 102
EN 218	ER 218 – ER 219 – Vimioso – EM 218-2 – EM 546 – Caçarelhos – EM 569 – Genísio – EM 544 – EM 543 – Malhadas – EN 221 – Miranda do Douro – Espanha
EN 221	EN 218 – Vale de Mira – IC 5
EN 316	Vinhais – Nunes – Romariz – EM 516 – EM 531 – ER 206 – EM 537 – Espadanedo – EM 535 – EM 15
EN 317	EM 15-5 – Vinhas – Bagueixe – EM 217 – EM 567 – Santulhão – Carção – EN 218 / ER 218
ER 206	Limite do Concelho com Valpaços – Cruzamento da Bouça – Ferradosa – EM 534 – EM 532 – EM 206-1 – Vila Nova da Rainha – Lamalonga – EM 536 – EM 529 – EM 537 – Figueiras – Penhas Juntas – EM 515 – Edrosa – EN 316 – EM 517 – EM 519 – EM 15 – IP 4
ER 216	EM 15 – IP 2 – EM 552 – EM 102 – EM 565-1 – EM 216 – EM 563 – EM 564 – Olmos – Chacim – EM 576 – EM 575 – Peredo – EM 215 / EM 592 – EM 217 – EM 598 – Vale da Madre – EM 593-1 – ER 219 – Mogadouro
ER 218	A 24 – Paçô de Rio Frio – EM 547 – EM 218-2 – Argoselo – EM 218 – EN 218 / EN 317
ER 219	EN 218 – Campo de Víboras – EM 600 – EM 600-3 – EM 599 – Zona Industrial – ER 216
ER 221	Mogadouro – IC 5 – EM 596 – Limite do Concelho com Freixo de Espada à Cinta

Composição da Rede Viária – Nível 1 (continuação)

Via	Percurso / Trajeto
ER 315	EN 103 – EM 532 – EM 533 – EM 534 – Bouça – ER 206 – EM 555 – EM 556 – EM 557 – EM 558 – Vale de Juncal – A 4 – EM 206-1 – EM 15 – Cedães – Cedainhos – Vale de Asnes – EM 102 – Sambade – Alfândega da Fé – EM 215 – IC 5 (Nascente) Alfândega da Fé – IC 5 (Poente)
EM 15	A 4 / EN 213 – EM 213 – Mirandela / EN 213 – EM 206-1 – ER 315 EM 102 – A 4 – EN 316 – EM 535 – A 4 / EM 548 (Azibo) IP 4 / ER 206 – Rotunda das Cantarias – Bragança
EM 15-5	Limite do Concelho com Macedo de Cavaleiros – EN 317
EM 102	EM 15 – EM 565 – Macedo de Cavaleiros – EM 216 – EM 102-B – IP 2
EM 102-B	EM 102 – IP 2
EM 103	IP 4 – EM 503 – EM 518 – Bragança
EM 103-7	Bragança – EM 308-3 – EM 218 – IP 4 – EM 502 – Rabal – EM 501-1 – França – EM 308 – Portelo – Espanha
EM 215	EN 215 – Vila Flor – EN 215
EM 217	EM 217-1 – EM 217-1 – EM 901 – São Pedro de Sarracenos – EM 525 – EM 524 – Paredes – EM 541 – EM 537 – EM 539 – EM 540 – Izeda – EN 317 – EM 566 – Morais – Lagoa – ER 216
EM 218	EM 103-7 – Bragança (Av. Sabor - Av. Zamora) – IP 4 – Quinta das Carvas
EM 218-3	Quinta das Carvas – EM 501-1 – Aeródromo
EM 221	IC 5 - Mogadouro IC 5 – Duas Igrejas – EM 568
EM 221-2	Sendim – EM 569 – IC 5
EM 568	EM 221 – IC 5

Composição da Rede Viária – Nível 2

Via	Percurso / Trajeto
EN 215	EN 216 / EM 592 – Limite do Concelho com Alfândega da Fé
EM 15	A 4 – EM 102-1
EM 102	EM 102-B – EM 102-1 – EM 563 – IP 2
EM 102-1	EM 15 – Limite do Concelho com Macedo de Cavaleiros EM 102 – Cortiços – EM 572 – Limite do Concelho com Bragança
EM 103-6	EM 308 / EM 509 – Sobreiró de Cima
EM 206-1	ER 206 – Torre de Dona Chama – EM 535 – EM 553 – EM 562 – EM 554 – EM 560 – Valbom dos Figos – EM 559 – Vila Nova das Patas – ER 315 – EM 15
EM 214	EN 213 – EM 603 – IP 2
EM 215	Macedo de Cavaleiros – EM 590 – ER 315
EM 218	Quinta das Carvas – Gimonde – EM 308 – Milhão – EM 218-1 – A 24 / IP 4
EM 221	EM 221-7 – EM 601
EM 221-7	EM 221 – EM 596-3 – EM 596 – Cardal do Douro – Espanha
EM 308	EM 511 – EM 103-6 / EM 509 EM 308-3 – EM 504
EM 308-3	EM 308 – Carragosa – EM 502 – Vila Nova – EM 103-7

Composição da Rede Viária – Nível 2 (continuação)

Via	Percurso / Trajeto
EM 314	Mirandela – Vieiro – EM 629 – IP 2 – Abreiro – EM 582 – Limite do Concelho com Murça
EM 316	EN 103 – Rio de Fornos – EM 508 / EM 308
EM 324	EN 214 / EM 609 – Valtorno – EM 623 – EM 626 – Limite do Concelho com Carraceda de Ansiães
EM 504	EN 103 – Espinhosela – Terroso – EM 308
EM 511	EN 103 – Vale de Arneiro – São Jomil – Ferreiros – EM 308
EM 529	EN 103 – EM 529-1 – Nuzedo de Baixo – Ervedosa – ER 206
EM 535	EM 536 – EM 535-1 – Ferreira – EM 549 – EN 316 – Podence – EM 15
EM 536	ER 206 – Vilarinho de Agrochão – EM 535
EM 537	ER 206 – Agrochão – Murçós – EN 316 – Rebordainhos – Quinta de Arufe – EM 15 – A 24
EM 563	EM 102 – ER 216
EM 564	EN 216 – EM 564-1 – EM 564-2 – Limãos – Morais / EM 217
EM 582	EM 15 – EM 582-1 – Avidagos – EM 582-2 – EM 314

Composição da Rede Viária – Nível 3

Via	Percurso / Trajeto
EM 15	ER 315 – EM 559 – Vilar de Ledra – EM 560
EM 15-4	EM 15 – EM 584 – São Pedro de Vale do Conde – EM 585 – Valverde da Gestosa – EM 604
EM 15-5	A 4 / EM 15 – Vila Franca – Macedo de Cavaleiros
EM 102	Mirandela (limite do Concelho) – EM 578 – Trindade – EM 586 – EM 57 / EM 603 – EM 606 – IP 2 / IC 5 – Sampaio – EM 608 – EN 215 – Limite do Concelho com Torre de Moncorvo
EM 214	IP 2 – Trindade
EM 215	IC 5 / ER 315 – EM 614 – EM 587 – EM 611 – Limite do Concelho com Torre de Moncorvo
EM 218-2	ER 218 – Outeiro – Pinelo – EM 542-2 – EM 542 – EN 218
EM 221	EM 568 – EM 221-6 – Sendim – EM 221-7 EM 601 – EM 597 – EM 596-2 – EM 221-3 – EM 600 – EM 595 – Santiago – EM 594-1 – EM 594-2 – IC 5 ER 221 – Zava – EM 594 – IC 5 – Castelo Branco – IC 5 / EM 221 / EM 315
EM 221-2	IC 5 – Atenor – Teixeira
EM 221-3	EM 221 – Variz
EM 221-6	EM 221 – Picote – Barrocal do Douro – Barragem do Picote
EM 308	EM 509 – Seixas – Tuizelo – EM 316 – Salgueiros – Landedo – EM 507 – Moimenta – EM 505 – Zeine – Fontes Transbaceiro – Parâmio – Vilarinho – EM 504 EM 103-7 – Aveleda – EM 501 – Varge – Rio de Onor – Guadramil – Deilão – Vila Meã – São Julião – Palácios – EM 218

Composição da Rede Viária – Nível 3 (continuação)

Via	Percurso / Trajeto
EM 315	ER 315 – EM 592 – IC 5 IC 5 – Meirinhos – IC 5 / ER 221 / EM 221
EM 501	EM 218-3 – EM 308
EM 501-1	EM 103-7 – Baçal – EM 218-3
EM 505	EN 103 – Paçó – EM 505-1 – EM 506 – Mofreita – EM 308
EM 509	EM 103-6 / EM 308 – Gestosa – EM 510 – Passos – Pinheiro Novo – Pinheiro Velho – Contim – EM 308
EM 515	ER 206 – Vilar de Peregrinos
EM 516	EN 316 – Vila Boa de Ousilhão
EM 517	EN 103 – Castrelos – Conlelas – Alimonde – Carrazedo – ER 206
EM 518	Grandais – Fontes Barrosas – Formil – Gostei – EM 519 – EM 103
EM 519	ER 206 – Bairro da Mosca – Nogueira – Castanheira – EM 518
EM 523	São Julião – A 4 / EM 218-1
EM 524	EM 217 – Carocedo – Grijó de Parada
EM 528	EM 15 - Sortes
EM 529	EM 532 – Vinhais

Composição da Rede Viária – Nível 3 (continuação)

Via	Percurso / Trajeto
EM 529-1	EM 529 – Vale das Fontes – Mirandela (limite do Concelho)
EM 530	EN 103 – Espinhoso
EM 532	ER 315 – Vilar de Ouro – EM 529 – São Pedro Velho – ER 206
EM 535	EM 206-1 – Nozelos – Arcas – EM 536
EM 535-1	EM 535 - Murçós
EM 537	A 24 – Pinela – EM 217 -
EM 539	Vale de Nogueira – Salsas – Serapicos – EM 217
EM 540	EM 217 – Calvelhe – Paradinha Velha – Coelhoso
EM 541	EM 217 – Parada – Coelhoso
EM 542	Miranda do Douro – Pena Branca – EM 542-1 – Ifanes – Constantim – Cicouro – São Martinho de Angueira – Avelanoso – Vale de Frades – EM 542-2 – EM 218-2
EM 542-1	EM 542 – Paradela – Espanha
EM 543	EN 218 – Póvoa
EM 544	EN 218 – São Martinho de Angueira

Composição da Rede Viária – Nível 3 (continuação)

Via	Percurso / Trajeto
EM 545	Caçarelhos – EM 546 – Angueira – EM 542 – Espanha
EM 549	Ala – Corujas – EM 535
EM 553	EM 206-1 – EM 553-2 – EM 553-1 – Sezulfe – EM 15
EM 553-1	EM 553 – Carrapatinha – Ala
EM 560	EM 15 – Avantos – EM 561 – Paradela – Mascarenhas – EM 206-1
EM 561	Alvites – EM 560
EM 562	EM 206-1 – Múrias
EM 564-2	EM 564 – Salselas – CM 1108
EM 566	EM 217 – Gralhós – EM 566-1 – Talhas
EM 567	EN 317 – Avinhó – Matela
EM 568	IC 5 – EM 569 – Silva – CM 3606
EM 569	EN 218 – Vilar Seco – EM 568 – Águas Vivas – Palaçoulo – Prado Gatão – EM 221-2
EM 571	EM 15 - Suções
EM 575	EM 215 – Lombo

Composição da Rede Viária – Nível 3 (continuação)

Via	Percurso / Trajeto
EM 576	ER 315 – Vila Nova – Soeima – EM 590 – Gebelim – EN 215
EM 578	EN 213 – Freixeda – IP 2 – EM 102
EM 584	Rego de Vide – Cobro – EM 15-4 – CM 1079
EM 586	EM 102 – Valbom – Vilares de Vilarça – Pombal – Vilarelhos – EM 587
EM 587	EM 102 / EM 603 – EM 586 – Santa Justa – Eucísia – EM 215
EM 588	ER 315 – EM 588-1
EM 588-1	EM 588 – Pombal
EM 592	EM 315 – Parada – Vilarchão – Vilar Seco – Castro Vicente – EN 216 / EN 215
EM 593	ER 216 – Remondes – EM 593-1 – EM 593-2 – Paradela – EM 593-3 – Valverde – Meirinhos
EM 593-1	ER 216 – Remondes
EM 593-3	EM 593 – Mogadouro
EM 595	EM 221 – EM 595-1 – EM 595-2 – EM 596 – Peredo de Bemposta
EM 596	ER 221 – EM 596-1 – Vilarinho dos Galegos – EM 595-2 – Ventozelo – EM 595 – EM 596-4 – EM 506-2 – Lamoso – Bemposta – EM 221-7
EM 596-2	EM 596 – Tó – EM 221 / IC 5

Composição da Rede Viária – Nível 3 (continuação)

Via	Percurso / Trajeto
EM 596-3	EM 221-7 – Urrós
EM 598	ER 216 – Soutelo
EM 600	EM 221 – Variz – EM 600-1 – Vilarça – EM 600-3 – EM 600-2 – São Martinho do Peso – ER 219
EM 600-1	EM 600 – Saldanha
EM 602	Duas Igrejas – Vila Chã da Braciosa
EM 603	EM 102 / EM 587 – Vale Frechoso – EM 214
EM 604	EN 213 – EM 15-4 – Vilas Boas – EM 604-1 – EN 213
EM 609	EN 214 / EM 324 - Seixo de Manhoses
EM 629	EM 314 – Freixiel
CM 1079	Bronceda – EM 584 – EM 213 / EM 15
CM 1092	EM 584 – Fonte da Urze
CM 1108	EM 564-2 – Valdrez – Bragança (limite de Concelho)
CM 1159	Soutelo – Viduedo – Sampaio
CM 3308	EM 582 – Rego de Vide

F. PLANO DE AÇÃO DA REDE VIÁRIA MUNICIPAL

Apesar da dinamização e da qualificação da rede viária municipal nos últimos anos, o território das Terras de Trás-os-Montes 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 das Terras de Trás-os-Montes 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 das Terras de Trás-os-Montes, 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, 26% 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 das Terras de Trás-os-Montes conclui pela necessidade em termos de acessibilidades de âmbito inter e intramunicipal, 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 das Terras de Trás-os-Montes 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 das Terras de Trás-os-Montes 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 das Terras de Trás-os-Montes 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 subespaços, 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 intermunicipal
Reforço da estruturação do sistema urbano sub-regional com ligações inter e intramunicipais
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.