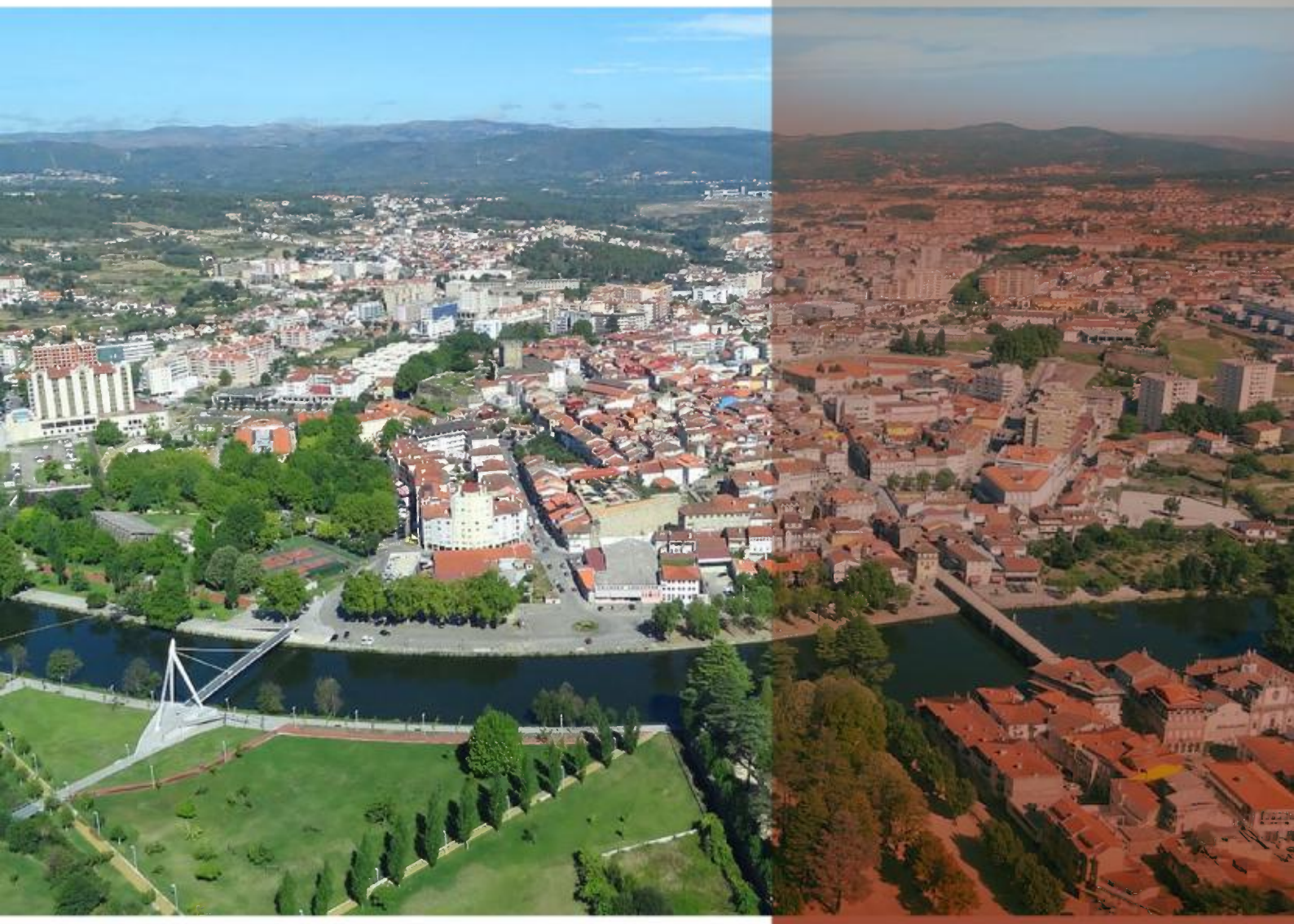
REVISÃO DO PLANO DIRETOR MUNICIPAL DE CHAVES

Estudo Prévio

Estudos de Caraterização

4-Acessibilidades



Novembro 2015

GIPP, Lda.

pdm revisão plano diretor municipal de CHAVES

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO/ENQUADRAMENTO 3
2. ESTRADAS 11
2.1. REDE RODOVIÁRIA SOB JURISDIÇÃO DA ESTRADAS DE PORTUGAL (EP) 11
2.2. REDE VIÁRIA MUNICIPAL 13
3. ESTACIONAMENTO 15
4. INFRAESTRUTURAS DE TRANSPORTE 19
5. TRANSPORTES COLETIVOS 23
5.1. TRANSPORTES COLETIVOS URBANOS 24
5.2. TRANSPORTES COLETIVOS INTERURBANOS 27
6. TRANSPORTES ESCOLARES 32
7. TÁXIS 37
8. CICLOVIAS 38

ÍNDICE DE FIGURAS

FIGURA 1: GRANDES CORREDORES DE ACESSIBILIDADE E CONETIVIDADE PREVISTOS NO PNPOT 5
FIGURA 2: MAPA RESUMO DOS PROJETOS DE INVESTIMENTO PRIORITÁRIOS 2014-2020 E CORREDORES PRINCIPAIS DO PNPOT E RTE - T 8
FIGURA 3: REDE RODOVIÁRIA PRINCIPAL 12
FIGURA 4: REDE RODOVIÁRIA MUNICIPAL 14
FIGURA 5:PARQUES DE ESTACIONAMENTO DA CIDADE 15
FIGURA 6: INFRAESTRUTURAS DE TRANSPORTES 19
FIGURA 7: PARQUE EMPRESARIAL DE CHAVES 21
FIGURA 8: REDE DE TRANSPORTES URBANOS DE CHAVES 25
FIGURA 9: REDE DE TRANSPORTES INTERURBANOS 31
FIGURA 10: REDE DEDICADA DE CICLOVIAS 38

1. INTRODUÇÃO/ENQUADRAMENTO

O presente documento, integrado nos trabalhos de revisão do Plano Diretor Municipal de Chaves tem como objetivo a caraterização das infraestruturas e sistemas de transportes que servem o município.

Apresenta-se o enquadramento legal, caracteriza-se a rede rodoviária, nos seus diferentes âmbitos, o estacionamento e os transportes públicos, de forma a avaliar eventuais deficiências que orientem a proposta do PDM, no sentido de as colmatar.

Em primeiro lugar e do ponto de vista estratégico importa recordar as políticas definidas a nível nacional, em particular as estabelecidas no **PLANO ESTRATÉGICO DOS TRANSPORTES E INFRAESTRUTURAS (PETI3+),** publicado através da **Resolução do Conselho de Ministros n.º 61-A/2015, de 20 de agosto.**

As medidas e prioridades de investimento estabelecidas no PETI3 têm por base um conjunto de outros instrumentos de política nacional e comunitária, salientando-se:

- **ESTRATÉGIA DE FOMENTO INDUSTRIAL PARA O CRESCIMENTO E O EMPREGO 2014-2020**

A Resolução do Conselho de Ministros n.º 91/2013, de 23 de dezembro, aprovou a Estratégia de Fomento Industrial para o Crescimento e o Emprego 2014-2020, a qual estabelece nove eixos de atuação prioritária.

O desenvolvimento das infraestruturas logísticas é um dos nove eixos de atuação, referindo aquele documento que:

"Apesar dos investimentos realizados ao longo das últimas décadas nas várias infraestruturas de transporte verificam-se ainda alguns constrangimentos, sobretudo ao nível da capacidade de transporte de mercadorias, sendo esses constrangimentos mais visíveis ao nível da ferrovia. Notam-se ainda lacunas na integração numa plataforma logística de dimensão internacional, tanto ao nível terrestre como marítimo, que permita às empresas portuguesas ter acesso aos mercados internacionais sem desvantagens no campo logístico.
(…)
No horizonte temporal 2014-2020, pretende-se que as infraestruturas do País tenham um papel crucial como facilitadores da atividade económica do tecido empresarial português e, em particular, na promoção da atividade exportadora e no reforço da competitividade dos produtos nacionais em mercados externos."

- **PROGRAMA NACIONAL DA POLÍTICA DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO**

"O Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT) foi aprovado pela Lei n.º 58/2007, de 4 de setembro, sendo um instrumento de desenvolvimento territorial de natureza estratégica que estabelece as grandes opções com relevância para a organização do território nacional, consubstancia o quadro de referência a considerar na elaboração dos demais instrumentos de gestão territorial e constitui um instrumento de cooperação com os demais Estados Membros para a organização do território da União Europeia".

Para a concretização do objetivo estratégico "reforço da competitividade territorial de Portugal e a sua integração nos espaços ibérico, europeu, atlântico e global" são definidos um conjunto de objetivos específicos, entre os quais se inclui a "melhoria dos sistemas e infraestruturas de suporte à conectividade internacional de Portugal no quadro ibérico, europeu, atlântico e global".

No quadro deste objetivo específico, o PNPOT incorpora um conjunto de orientações que importa recordar:

"As plataformas marítimo-portuárias, aeroportuárias e os sistemas de transportes terrestres assumem um papel chave de suporte à conectividade internacional e de afirmação de Portugal no Mundo.
Neste contexto, o país deve conjugar as vertentes de integração europeia e ibérica com a valorização da sua vertente atlântica, considerando nesta última os aspetos especificamente relacionados com a integração e o papel estratégico das Regiões Autónomas. Este é um dos caminhos mais profícuos para Portugal se afirmar no seio da União Europeia.
As decisões de investimento em infraestruturas de transportes dos níveis superiores, bem como nas plataformas logísticas, não devem ser tomadas apenas numa ótica de serviço público. O apoio à eficiência e competitividade internacional das atividades económicas deve assumir uma importância primordial na determinação dessas decisões, garantindo-se, em contrapartida, que o essencial dos custos correspondentes ao investimento e à exploração desses sistemas seja suportado pelas atividades beneficiadas. Tal não obsta a que o Estado surja como promotor quando necessário e que as condições da oferta possam refletir critérios de equidade e de coesão territoriais".

É ainda estabelecido que, complementarmente aos transportes marítimos e à integração da rede ferroviária nacional na rede ibérica e europeia, *é de considerar que o projeto da Rede Rodoviária Transeuropeia constitui um instrumento válido para o reforço da coesão europeia em termos económicos e sociais.*

Assim, o PNPOT estabelece os grandes corredores nos quais se devem inserir as principais ligações com a Europa e o resto do mundo bem como os projetos de infraestruturas estruturantes de transportes que as concretizam, através dos modos ferroviário, rodoviário, marítimo-portuário e aeroportuário.

São então definidos três corredores principais:

- *Um corredor principal ao longo da fachada Atlântica, ligando a Galiza, o arco metropolitano do Porto, o sistema metropolitano do centro litoral, o arco metropolitano de Lisboa e o arco metropolitano do Algarve;*

- *Um corredor internacional horizontal principal a norte, ligando o arco metropolitano do Porto e o sistema metropolitano do centro litoral a Salamanca e ao resto da Europa;*
- *Um corredor internacional horizontal principal a sul, ligando o arco metropolitano de Lisboa a Madrid e ao resto da Europa.*

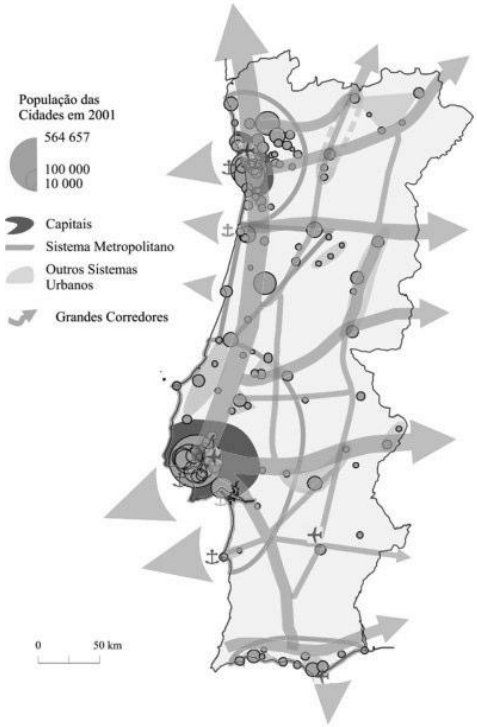


Figura 1: Grandes corredores de acessibilidade e conetividade previstos no PNPOT

Neste enquadramento e tendo presente as alterações à estratégia estabelecida no PNPOT relativa, por exemplo, ao transporte ferroviário de alta velocidade, o PTI3 estabelece os seguintes **objetivos estratégicos para o horizonte 2014-2020:**

A. Contribuir para o crescimento económico, apoiando as empresas Portuguesas e a criação de emprego:

1. Reduzir os custos de contexto que incidem sobre as exportações Portuguesas por via do aumento da competitividade e eficiência do setor dos transportes;
2. Promover a maior integração de Portugal no espaço económico europeu, designadamente através do gradual desenvolvimento da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE –T);
3. Potenciar o papel das infraestruturas e serviços de transportes no desenvolvimento do setor do turismo nacional e promover a melhoria das condições de acolhimento e da qualidade do serviço e informação ao público nos transportes, contribuindo para o grau de satisfação dos passageiros, em particular dos turistas;

4. Alavancar as vantagens competitivas de Portugal decorrentes do seu posicionamento geoestratégico, na interceção de grandes corredores internacionais marítimos e aéreos;
5. Promover o aumento da concorrência entre os operadores nos segmentos de mercadorias e passageiros.

B. Assegurar a competitividade do setor dos transportes e a sua sustentabilidade financeira para os contribuintes portugueses:

1. Prosseguir o esforço de reformas estruturais;
2. Consolidar a sustentabilidade financeira presente e futura do setor, aliviando o peso das responsabilidades transferidas para as futuras gerações;
3. Focar a intervenção direta do Estado nas áreas que constituem o seu verdadeiro papel, promovendo a participação da iniciativa privada nas áreas em que oferece maior eficiência e valor acrescentado na prossecução dos objetivos da política de transportes.

C. Promover a coesão social e territorial, bem como a sustentabilidade ambiental, **assegurando a mobilidade e acessibilidade de pessoas e bens em todo o país:**

1. Assegurar a mobilidade e acessibilidade de pessoas e bens em todo o território nacional, de forma eficiente e adequada às necessidades;
2. Implementar o princípio da equidade de oportunidades no acesso ao sistema de transportes, promovendo a coesão social e territorial;
3. Reorganizar e fortalecer o papel da regulação no setor dos transportes;
4. Assegurar uma clara, racional e equilibrada alocação de competências na planificação, organização e financiamento do sistema de transportes;
5. Promover uma redução continuada dos impactes ambientais do setor dos transportes, promovendo a utilização dos modos de transporte mais sustentáveis do ponto de vista energético e ambiental;

O PTI3 estabelece também as seguintes **prioridades de intervenção para os projetos de investimento a concretizar no horizonte 2014-2020:**

A) Promoção da competitividade e eficiência da economia e do sistema de transportes:

1) Projetos que contribuam para o aumento da eficiência, através:

i) Da resolução dos principais constrangimentos da rede, em especial no que concerne aos corredores principais do PNPOT e corredores internacionais da RTE-T;

ii) Do aumento da sustentabilidade operacional do sistema de transportes por via da redução dos custos de operação e manutenção e/ou maximização do grau de cobertura dos custos de operação e manutenção.

2) Projetos que contribuam para o aumento da competitividade da economia, através da captação e aumento do potencial de tráfego:

i) De mercadorias;

ii) De passageiros.

B) Fomento da intermodalidade entre modos e redes de transportes:

1) Projetos de ligação aos principais pólos de tráfego:

i) De mercadorias, designadamente portos, plataformas logísticas/terminais multimodais e parques/unidades industriais;

ii) De passageiros, designadamente aeroportos e portos de cruzeiro, núcleos urbanos densos, interfaces e equipamentos públicos/serviços/indústria.

C) Enquadramento na política de transportes:

1) Projetos inseridos nas políticas públicas de transporte de âmbito nacional, designadamente:

i) No PET;

ii) Nos grandes corredores de transporte previstos no PNPOT ou noutros instrumentos de planeamento territorial, designadamente o PRN.

2) Projetos inseridos nas políticas de transporte de âmbito europeu, designadamente:

i) Projetos que se integrem no desenvolvimento da rede principal da RTE-T;

ii) Projetos que se integrem no desenvolvimento da rede global da RTE-T.

D) Sustentabilidade financeira e disponibilidade de fontes de financiamento:

1) Projetos que apresentem um elevado grau de sustentabilidade financeira e comportabilidade para o Estado e para os quais seja possível a mobilização de fontes de financiamento privado e comunitário, através de:

i) Cofinanciamento de investimento no âmbito do programa Portugal 2020 ou do programa Connecting Europe Facility;

ii) Captação de fontes externas de financiamento ao investimento (incluindo investimento privado) sem recurso do Estado;

iii) Minimização do esforço financeiro do Estado e do Setor Empresarial do Estado ao longo da sua vida útil.

E) Nível de maturidade:

1) *Projetos cujo nível de maturidade permita, com uma razoável margem de segurança, assegurar a sua execução durante no horizonte 2020:*

i) Projetos já iniciados ou projetos para os quais já exista pedido de informação prévia ou outros estudos técnicos, ambientais e de execução que revelem a maturidade dos mesmos;

ii) Projetos cujo prazo de execução não exceda o período de elegibilidade do programa de financiamento comunitário PORTUGAL2020, extensível a 2022.

F) Coesão social e territorial:

1) *Projetos que contribuam para o aumento da coesão social e territorial, designadamente:*

i) Projetos estruturantes para o desenvolvimento de regiões do interior do país;

ii) Projetos que permitam a ligação de nós e eixos da rede principal a zonas que disponham de menor cobertura da rede de transportes.

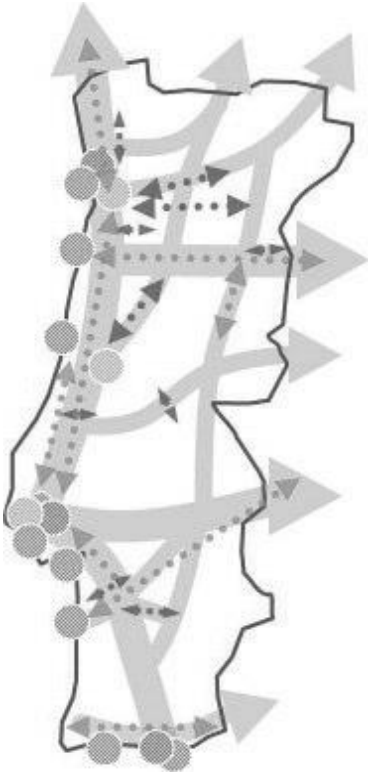


Figura 2: Mapa resumo dos projetos de investimento prioritários 2014-2020 e corredores principais do PNPOT e RTE - T

No quadro dos investimentos prioritários e com interesse ainda que indireto para Chaves está previsto apenas o túnel do Marão da A4. Porventura porque as restantes grandes infraestruturas já estão concretizadas, como é o caso da plataforma logística transfronteiriça e as autoestradas A7 e A24 (esta com ligação à rede Espanhola - autovia de las Rias Bajas – A-52).

O PTI3+, publicado a 20 de agosto de 2015, faz referência à necessidade de um novo regime jurídico dos serviços públicos de transporte de passageiros embora este já existisse desde 9 de junho de 2015, data de publicação em diário da república, anexo à Lei n.º 52/2015.

O **regime jurídico dos serviços públicos de transporte de passageiros (RJSPTP)** estabelece "o regime aplicável ao planeamento, organização, operação, atribuição, fiscalização, investimento, financiamento, divulgação e desenvolvimento do serviço público de transporte de passageiros, por modo rodoviário, fluvial, ferroviário e outros sistemas guiados, incluindo o regime das obrigações de serviço público e respetiva compensação".

Do RJSPTP importa salientar a forma de contratação e tipos de contrato que agora se preveem, e que permitem ultrapassar um dos grandes constrangimentos do quadro legal anterior que atribuía aos operadores a iniciativa quanto aos serviços a explorar e que limitava, na prática:

- *A oferta dos serviços públicos de transportes de passageiros a nível nacional exclusivamente aqueles serviços que se mostrem viáveis numa ótica puramente comercial, não tomando assim em conta critérios de coesão territorial e social, intermodalidade, redução da utilização do transporte individual, da fatura energética e das emissões de CO2;*
- *O poder de intervenção e os instrumentos à disposição do poder central e local no planeamento e organização dos serviços públicos de transporte de passageiros;*
- *A pressão competitiva neste setor, um dos principais fatores de promoção da competitividade e eficiência da economia.*

Agora a iniciativa é das **autoridades de transportes**, passando a ser da responsabilidade, por exemplo:

- *Dos **municípios** as competências na organização dos sistemas públicos de transporte de passageiros de âmbito municipal;*
- *Das **comunidades intermunicipais** as competências na organização dos sistemas públicos de transporte de passageiros de âmbito regional.*

O RJSPTP estabelece o princípio da equidade de oportunidades dos cidadãos no acesso aos sistemas públicos de transporte de passageiros, quando dele necessitem, a custos sustentáveis, promovendo a coesão social e territorial.

Para o efeito estabelece níveis mínimos de serviço público de transporte de passageiros a serem assegurados em todo o território nacional, em especial nas zonas de baixa densidade populacional.

Para efeitos de especificação e monitorização, os níveis mínimos de serviço público de transporte de passageiros são definidos através dos seguintes critérios:

a) **Cobertura territorial** (Todos os lugares com mais de 40 habitantes devem ter acesso a serviço público de transporte de passageiros flexível);

b) **Cobertura temporal** (horários ajustados às necessidades da população e ao período de funcionamento dos equipamentos e serviços públicos, comércio e emprego/Ligações entre um local e a respetiva sede de concelho, no mínimo em três dias da semana);

c) **Comodidade** (deslocações entre um local e uma sede de concelho com um transbordo no máximo e tempo médio de espera em transbordo não superior a 15 minutos);

d) **Dimensionamento do serviço** (assegurar que as taxas de ocupação são iguais ou inferiores ao número homologado de lugares sentados e em pé disponibilizados);

e) **Informação ao público** (informação sobre o serviço, percurso, paragens com identificação dos interfaces e horários, tarifas e títulos de transporte disponibilizados).

As autoridades de transportes poderão financiar-se através das receitas tarifárias geradas ou provenientes da venda de cartões de suporte, de receitas de outras atividades, nomeadamente do estacionamento, de receitas de taxas ou de contribuições já existentes, de contrapartidas financeiras de exploração comercial e publicidade nos serviços de transportes.

A regulamentação da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, conforme previsto no seu artigo 15.º, deveria ter ocorrido no prazo de 90 dias a contar da data da sua publicação, o que ainda não se verificou.

2. ESTRADAS

Neste ponto faz-se uma breve caracterização da rede rodoviária, distinguindo a rede sob jurisdição da EP (rede rodoviária nacional e rede desclassificada ainda não entregue ao município) da rede municipal.

2.1. REDE RODOVIÁRIA SOB JURISDIÇÃO DA ESTRADAS DE PORTUGAL (EP)

A rede rodoviária sob jurisdição da EP compreende a incluída no Plano Rodoviário Nacional (PRN2000) e as antigas estradas nacionais que, tendo sido desclassificadas, ainda não foram entregues ao município. No concelho de Chaves existem os seguintes troços:

Rede Nacional Fundamental

- IP3/A24, entre a fronteira de Vila Verde da Raia e o limite de concelho de Vila Pouca de Aguiar, integrado na concessão SCUT Interior Norte.

Rede Nacional Complementar sob a jurisdição da EP

- EN 103, entre o IP3 e Chaves (Km166+000) e entre Chaves (Km168+050) e o limite do concelho de Valpaços;
- EN 213, entre Chaves (Km 0+250) e o limite do concelho de Valpaços;
- EN 311, entre o limite do concelho de Boticas e Vidago (IP3).

Rede desclassificada sob a jurisdição da EP

- EN 2, entre Chaves (Km 2+250) e o limite de concelho de Vila Pouca de Aguiar;
- EN 103, entre o limite do concelho de Boticas e o IP3 (aprox. Km 158+590);
- EN 103-5, entre o entroncamento com a EN103 (km 0+000) e a fronteira de Vila Verde da Raia.

O cartograma seguinte ilustra a rede rodoviária que se encontra sob jurisdição da EP e os troços das vias desclassificadas pelo Plano Rodoviário Nacional e já transferidas para a CM de Chaves.

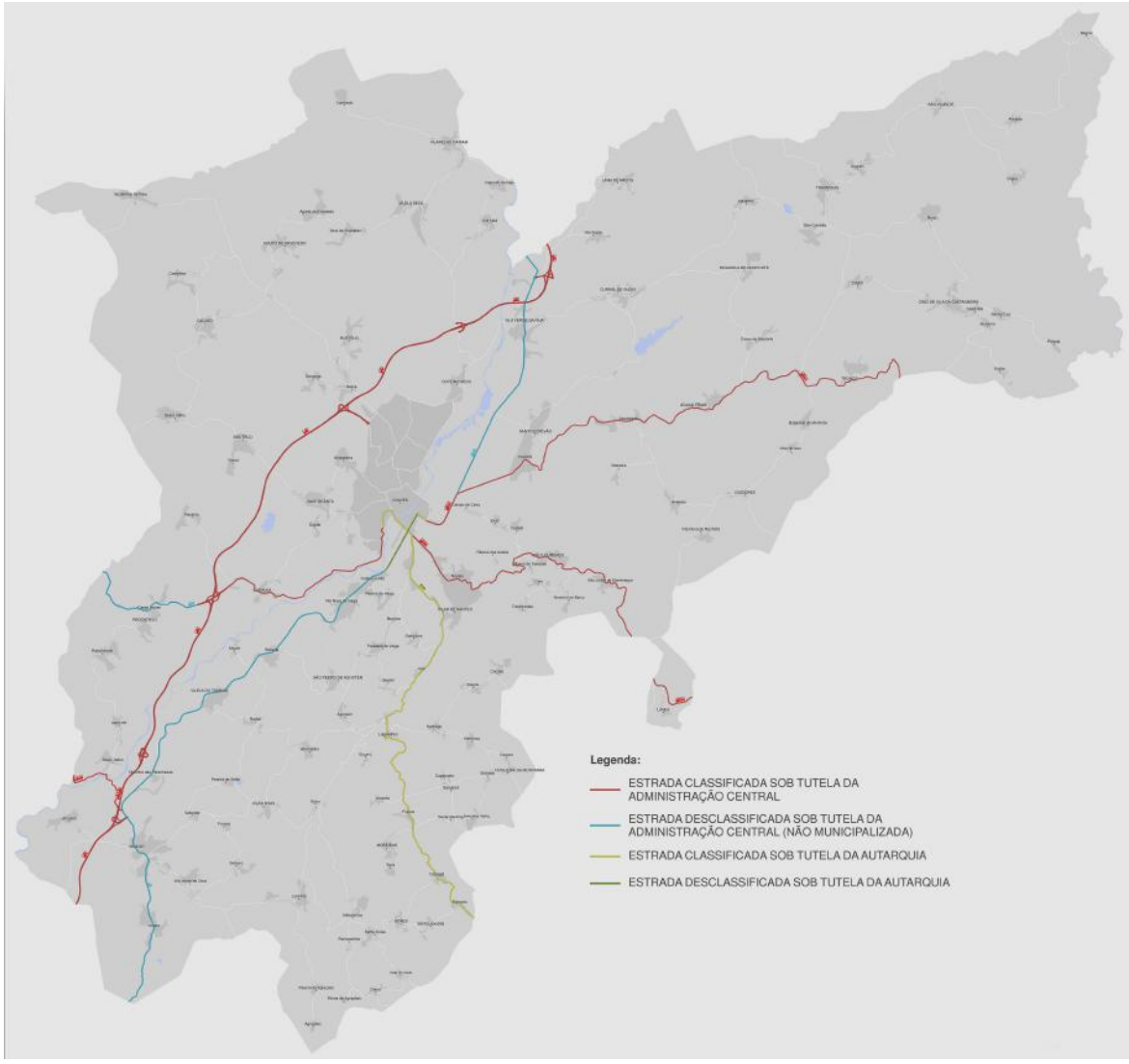


Figura 3: Rede rodoviária principal

A Lei n.º 34/2015, de 27 de abril, aprova o novo Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional (ERRN) sendo que as suas disposições se aplicam às estradas que integram a rede rodoviária nacional bem como às estradas regionais (ER) e às estradas nacionais (EN) desclassificadas e ainda não entregues aos municípios.

2.2. REDE VIÁRIA MUNICIPAL

Na rede rodoviária municipal integram-se as estradas e caminhos municipais, como tal classificadas, outras vias não classificadas e as antigas estradas nacionais que foram desclassificadas pelo PRN 2000 e já entregues ao município.

No âmbito das suas competências a CM da Chaves, em reunião ordinária realizada no dia 31 de janeiro de 2014 aprovou a atualização do cadastro das estradas e dos caminhos municipais.

O enquadramento legal é o seguinte:

- **Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, que estabelece o regime jurídico das autarquias locais:**

Artigo 33.º - Competências materiais

1 - Compete à câmara municipal: ee) Criar, construir e gerir instalações, equipamentos, serviços, redes de circulação, de transportes, de energia, de distribuição de bens e recursos físicos integrados no património do município ou colocados, por lei, sob administração municipal.

- **Lei n.º 2110, de 19 de agosto de 1961, que promulga o regulamento geral das estradas e caminhos municipais:**

Artigo 2º -

1 - É das atribuições das Câmaras Municipais a construção, conservação, reparação, polícia e cadastro e arborização das estradas e caminhos municipais.

Artigo 38º

(único) As Câmaras Municipais, em colaboração com a Direção-Geral dos serviços de urbanização, providenciarão no sentido de o cadastro das suas vias de comunicação se manter atualizado.

A listagem das estradas e caminhos municipais aprovada é apresentada em anexo e corresponde ao ilustrado no cartograma seguinte e no qual, apenas como referência e para se perceber a relação, também se identificaram as vias da rede nacional e as que, não o sendo, ainda estão sob jurisdição da EP. Distinguem-se ainda as vias municipais que, integradas no tecido da cidade, constituem a rede urbana.

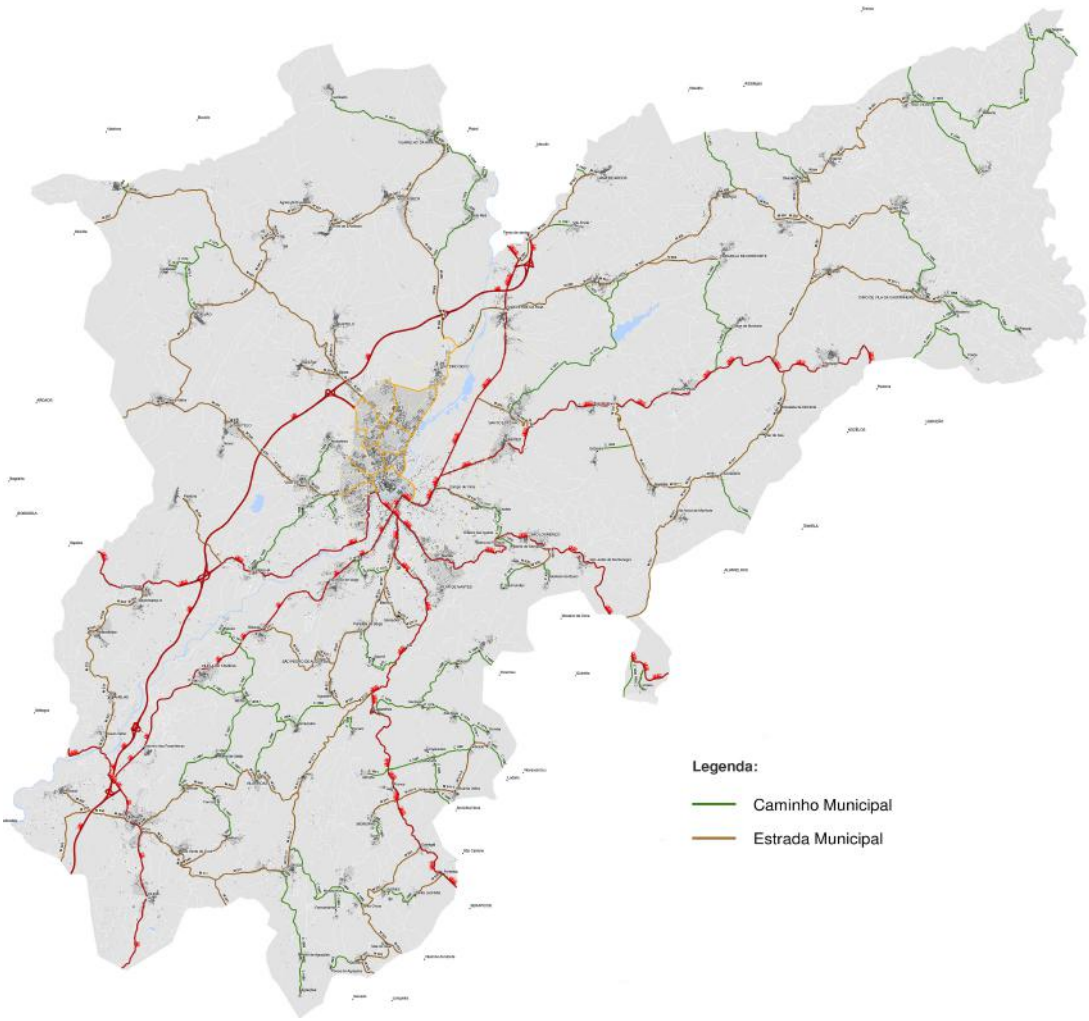


Figura 4: Rede rodoviária municipal

Relativamente ao estado de conservação constata-se que muitos troços das vias municipais carecem de obras de beneficiação em especial de repavimentação, sendo notório o desgaste nos arruamentos urbanos envolventes do centro antigo da cidade. Verificam-se ainda várias limitações no traçado de vias importantes de ligação com os municípios vizinhos, em particular com Montalegre, através da EM 507.

Esta ligação tem um caráter estruturante intermunicipal, e é nesse contexto que deverá ser avaliada pela CIM do Alto Tâmega no âmbito do Plano Intermunicipal de Mobilidade que se encontra em elaboração. Acresce que alguns investimentos desta ligação já foram concretizados, como é exemplo a ponte da Assureira (foto seguinte) e que continua sem acessos, que aguardam financiamento.

3. ESTACIONAMENTO

As questões relativas ao estacionamento apenas se colocam na cidade. A figura seguinte ilustra os parques de estacionamento existentes e o respetivo modo de utilização.

O estacionamento condicionado está essencialmente associado às superfícies comerciais, sendo portanto estacionamento privado de utilização pública e gratuito, ou aos estabelecimentos de ensino e saúde com acesso condicionado.

O estacionamento pago é localizado no centro histórico ocorrendo tanto em parque encerrado como em baias associadas aos arruamentos e com recurso a parcómetro.

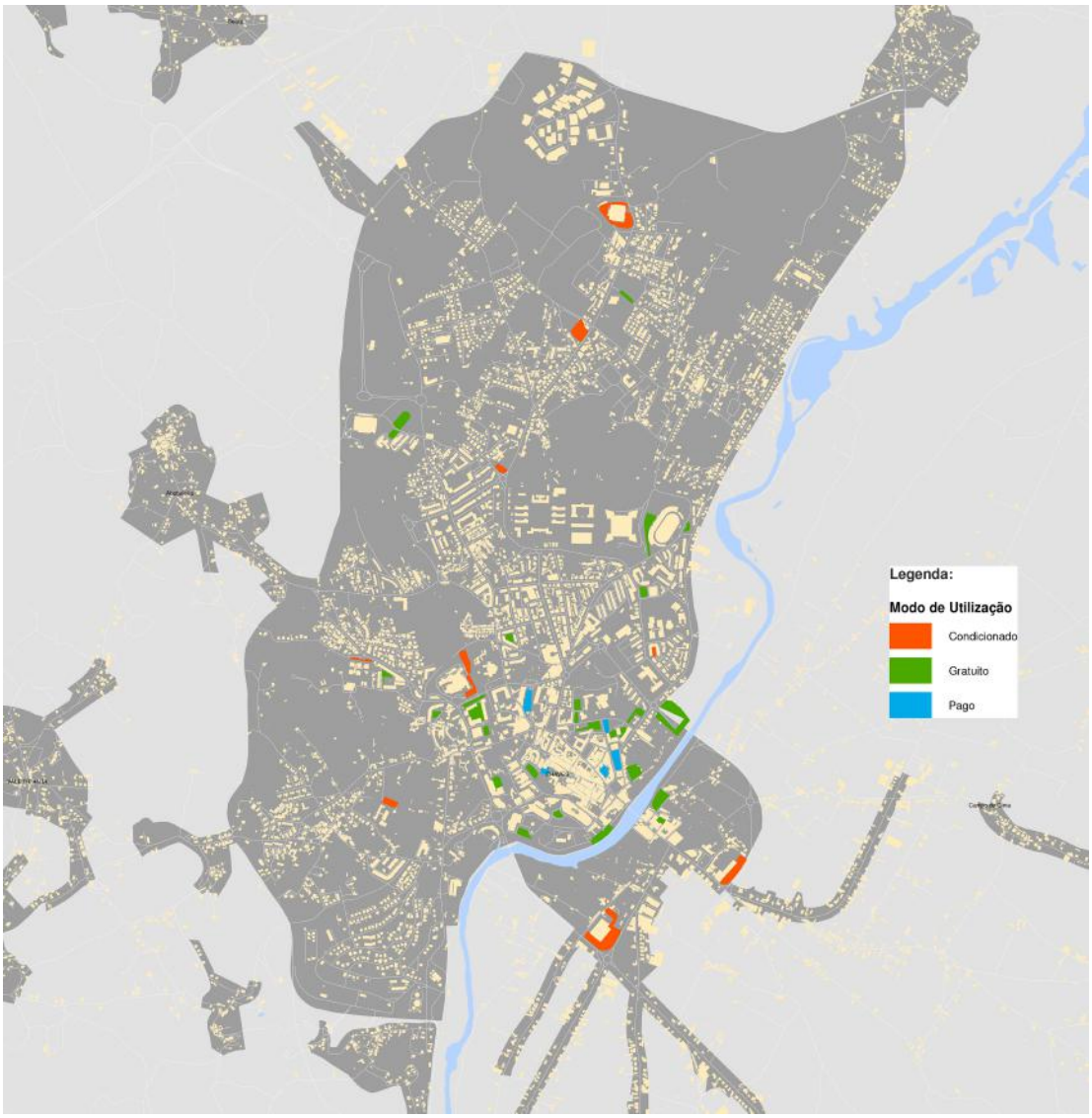


Figura 5:Parques de estacionamento da cidade

Salienta-se o designado Parque de Estacionamento do Centro Histórico de Chaves, localizado no quarteirão da Adega Faustino, a funcionar à cerca de um ano e gerido pela empresa municipal "Gestão de Equipamentos do Município de Chaves, (GEMC) EM-SA"[1].

De acordo com o regulamento de funcionamento o Parque tem uma capacidade total de 132 lugares de estacionamento para veículos ligeiros, distribuídos da seguinte forma:

a) 45 lugares no Piso -1;
b) 41 lugares no Piso 0;
c) 46 lugares no Piso 1.

Os regimes de utilização do Parque são o da "Rotatividade com pagamento por fração de tempo", de "Avença por período de tempo determinado", de "Avença de 24 horas" ou de "Outras avenças".

Dentro da "Avença por período de tempo determinado", existem os seguintes regimes de utilização do Parque:

a) "Avença diurna mensal" (das 8 às 20 horas);
b) "Avença noturna mensal" (das 19 às 9 horas).

Dentro da "Avença de 24 horas", existem os seguintes regimes de utilização do Parque:

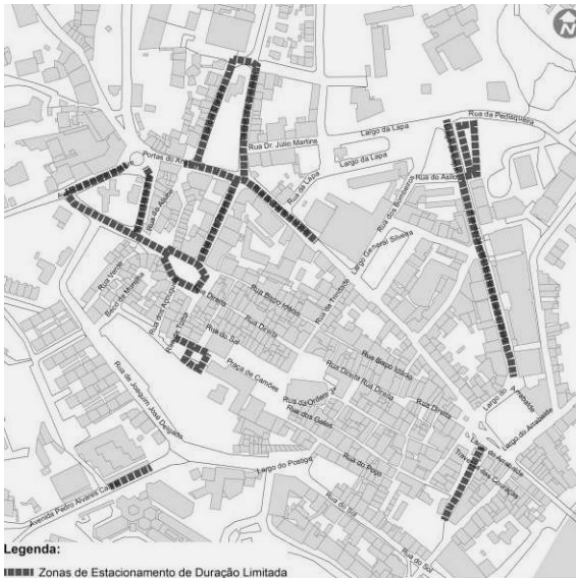
a) "Para não residentes no centro histórico";
b) "Para residentes no centro histórico":

Para os residentes no centro histórico existem tarifas diferenciadas em função das duas zonas que foram consideradas (imagem seguinte).

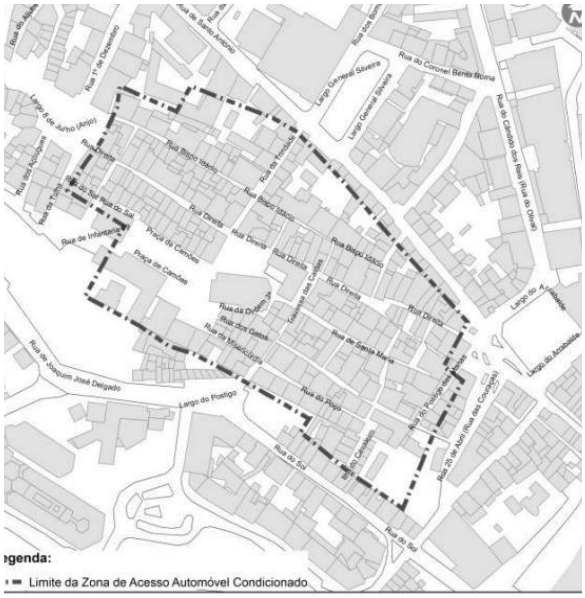
[1] No setor do estacionamento e transportes públicos a GEMC, EM-SA tem, entre outras atribuições:
a) Implantar e gerir o sistema de estacionamento público pago na cidade de Chaves;
b) Apoiar a instalação de Parques de Estacionamento e supervisionar a gestão dos respetivos equipamentos;

A GEMC-EM-SA tem competências na implementação, gestão e supervisão do sistema de estacionamento público pago na cidade de Chaves. O regulamento geral aplicável define as vias e espaços públicos sujeitos ao regime de estacionamento de duração limitada ou de acesso automóvel condicionado e que são:

Zonas de Estacionamento de Duração Limitada: *zonas em que o estacionamento só é permitido mediante pagamento de uma taxa, em determinados períodos, e em que existam limites máximos de tempo de permanência dos veículos, sendo que a verificação do cumprimento dessas condições poderá ser feita através de dispositivos mecânicos ou eletrónicos dotados de relógio e que emitam títulos de estacionamento mediante pagamento em numerário ou por outros meios legalmente aceites.*



Zonas de Acesso Automóvel Condicionado: *zonas em que o acesso e o estacionamento apenas são permitidos a determinado tipo de utilizadores e cujo controle é exercido através de sinalização, que poderá ser complementada por meios eletromecânicos, informáticos ou eletrónicos.*



O direito ao acesso e ao estacionamento nas Zonas Condicionadas constitui-se mediante a aquisição de um título válido, que pode assumir a seguintes modalidades:

Para **Zonas de Estacionamento de Duração Limitada**, os seguintes:

a) Talão de estacionamento;
b) Cartão de estacionamento de residente;
c) Cartão de estacionamento de comércio.

Para **Zonas de Acesso Automóvel Condicionado**, os seguintes:

a) Cartão de residente;
b) Cartão de comércio;
c) Cartão de outros serviços;
d) Cartão de visitante.

As zonas de estacionamento de duração limitada pretendem garantir a rotatividade de estacionamento na via pública, permitindo o parqueamento por períodos de curta duração, nas zonas delimitadas para o efeito, com uma oferta global de 371 lugares.

Apesar da oferta de parqueamento existente na cidade e dos regulamentos para as zonas condicionadas constata-se uma grande indisciplina no estacionamento e desrespeito pelos regulamentos o que pressupõe insuficiências de atuação das entidades responsáveis e contribui para uma imagem de certa desqualificação ambiental, com especial impacto nas zonas nobres da cidade e que importa ultrapassar.

4. INFRAESTRUTURAS DE TRANSPORTE

No concelho de Chaves referenciam-se as seguintes infraestruturas de transportes:

- Aeródromo Municipal de Chaves
- Estação Rodoviária Auto Viação do Tâmega (escritórios e terminal)
- Heliporto (Bombeiros Vidago)
- Heliporto (Hotel Casino de Chaves)
- Plataforma Logística Internacional
- Rodonorte (escritórios e paragem)
- Socitransa (escritórios e paragem)

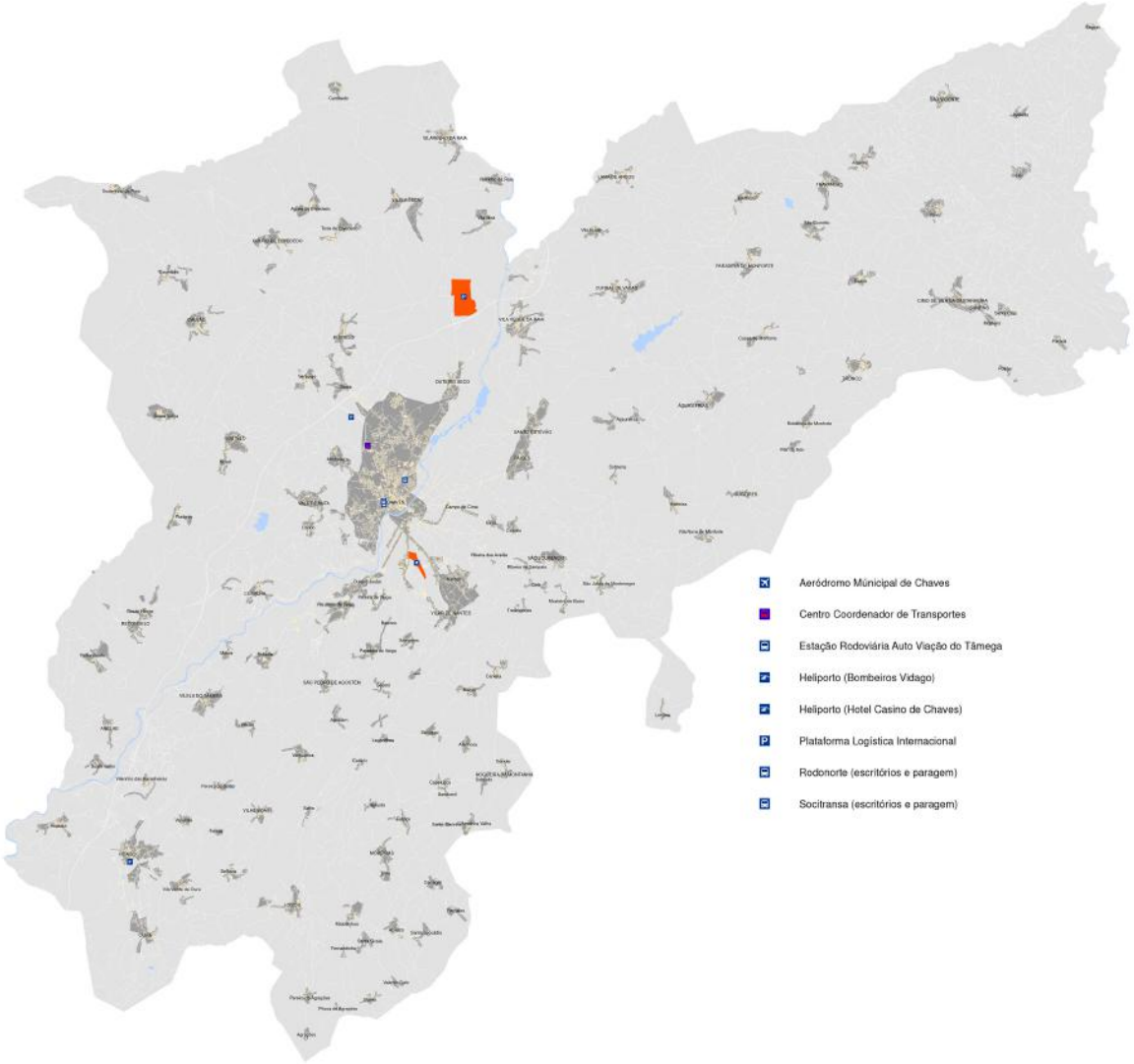


Figura 6: Infraestruturas de transportes

O centro coordenador de transportes ainda não existe, embora seja uma aspiração antiga e com terrenos reservados para a sua instalação junto ao nó da A4, no acesso à cidade (Fonte do Leite).

Das restantes infraestruturas importa salientar o **Aeródromo de Chaves** e o **Parque Empresarial**, onde se localiza a plataforma logística.

- **Aeródromo Municipal de Chaves**

O aeródromo municipal de Chaves é uma infraestrutura que tem potencial para uma utilização mais efetiva, com condições para ser transformado em aeroporto secundário e ser integrado, por exemplo, na rota das carreiras diárias que se efetuam entre Lisboa e Vila Real e Bragança e, ainda, no âmbito da cooperação transfronteiriça, em particular no quadro do projeto da eurocidade Chaves/Verin.

Nas instalações do atual aeródromo existe um aero-clube e a Associação de Paraquedistas do Alto Tâmega.

Em 2012 o aeródromo registou os seguintes movimentos:
Movimento total de aeronaves: 741
Total de passageiros embarcados: 756
Total de passageiros desembarcados: 726

No quadro seguinte indicam-se os movimentos aeronáuticos registados em 2013, que refletem um ligeiro acréscimo relativamente aos de 2012, anteriormente indicados.

01. Pessoal ao Serviço a 31 de dezembro	Nº	4
02. Movimento Total de Aeronaves	Nº	774
Aterragens	Nº	387
Descolagens	Nº	387
02.1 Transporte de Passageiros	Nº	0
02.2 Combate a Incêndios	Nº	0
02.3 Associativo	Nº	0
02.4 Instrução	Nº	258
02.5 Paraquedismo	Nº	0
02.6 Trabalho Aéreo	Nº	0
02.7 Militar	Nº	4
02.8 Emergência Médica	Nº	64
02.9 Privados	Nº	448
03. Total de Passageiros	Nº	1786
03.1 Total de Passageiros Embarcados	Nº	777
03.2 Total de Passageiros Desembarcados	Nº	753
03.2 Total de Trânsito Direto	Nº	256

- **Parque Empresarial de Chaves** (http://www.chaves.pt/Default.aspx?ID=70)

Na prossecução dos objetivos estabelecidos pela Autarquia de Chaves no âmbito do desenvolvimento municipal, foi adotada a estratégia de criar uma área de localização empresarial, articulada com um área de inovação tecnológica, nas imediações da área urbana da cidade, beneficiando de uma relação de proximidade com a cidade e de uma localização privilegiada face às novas acessibilidades regionais transfronteiriças (IP3).

Fazem parte desta nova centralidade empresarial e de inovação tecnológica os seguintes projetos/empreendimentos:

Parque de Atividades;
Plataforma Logística;
Mercado Abastecedor

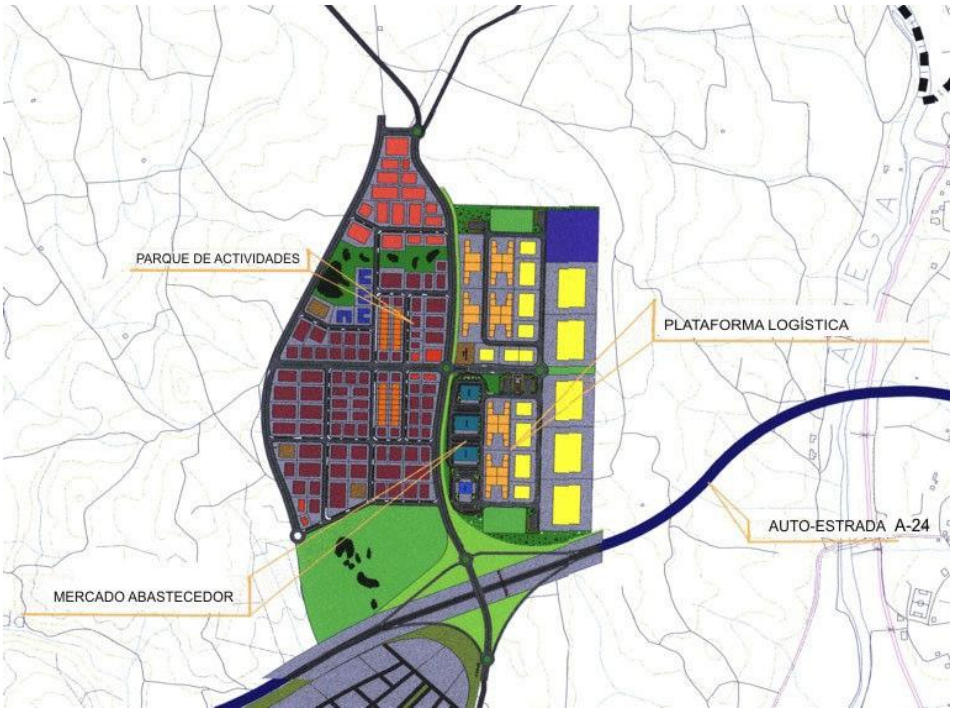


Figura 7: Parque empresarial de Chaves

Parque de atividades

O projeto do Parque de Atividades de Chaves abrange uma área de terreno de 91.978m2, e propõe a integração de várias funções ligadas à atividade produtiva – indústria, armazenagem, atividade oficinal, e serviços de apoio à atividade empresarial.
A organização deste parque prevê a criação de espaços industriais isolados para unidades de média dimensão, espaços modulares destinados à criação de novas empresas e espaços de serviço e apoio.
O projeto do Parque de Atividades, configura uma operação de loteamento, e nesta primeira fase desenvolve -se numa área de terreno com 91.978,00m2. As principais características do loteamento podem ser descritas da seguinte forma:

Loteamento organizado em dois setores – A e B – e uma estrutura em forma de quarteirões; Constituição de 29 lotes de dimensão variada entre os 2000m2 e os 7.042m2 totalizando uma área de 63.734,63m2;
Lotes destinados à atividade industrial, armazenagem e dois lotes destinados a serviços – lotes A1 e A2.

Mercado abastecedor da região de Chaves

Este empreendimento pretende oferecer um conjunto de produtos e serviços de qualidade, autenticidade e genuinidade aos atuais e potenciais clientes, renovando a imagem tradicional do Mercado e projetando-o na Região como pólo de referência no abastecimento de produtos agroalimentares frescos. Trata-se, pois, de um moderno centro logístico, especializado na comercialização de produtos agroalimentares frescos (hortofrutícolas, carnes e charcutaria, etc.), produtos alimentares não perecíveis e flores, bem como produtos não alimentares.
Destinado ao comércio grossista de produtos alimentares e à prossecução de outras atividades complementares. Este equipamento, a instalar numa área de 5,5 hectares, é composto por um edifício de mercado com 2.000 m2 de área coberta e por três edifícios de entreposto com áreas entre 4.950 m2 e 3.850 m2. Integra-se na Zona de Localização de Atividades Económicas de Chaves.
Constitui, este equipamento, um espaço privilegiado de negócio entre Portugal e a Galiza.

Plataforma logística

A plataforma logística de Chaves é uma infraestrutura inserida no Plano Portugal Logístico (Programa de Desenvolvimento do Sistema Logístico Nacional), que define a rede nacional de plataformas logísticas - RNPL, criada para apoiar o parque empresarial da região e é uma das 4 plataformas transfronteiriças que integram a RNPL. Trata-se de uma estrutura de iniciativa municipal, apoiada por fundos comunitários.

A Plataforma Logística de Chaves abrange uma área de terreno de 98.942,00m2, e desenvolve-se em diferentes áreas com vocações distintas e específicas designadamente, armazéns e atividades logísticas, edifícios de serviços e comércio, áreas verdes e infraestruturas comuns. A Plataforma prevê a instalação de atividades de logística, armazenagem, serviços e comércio e visa o desenvolvimento empresarial integrado.
Situa-se numa zona de fronteira (a 12 km da A52 – Autovia das Rias Baixas/Verin) e junto ao nó da autoestrada (A24), o que lhe permite uma fácil ligação a toda a rede de autoestradas de Portugal e Espanha.

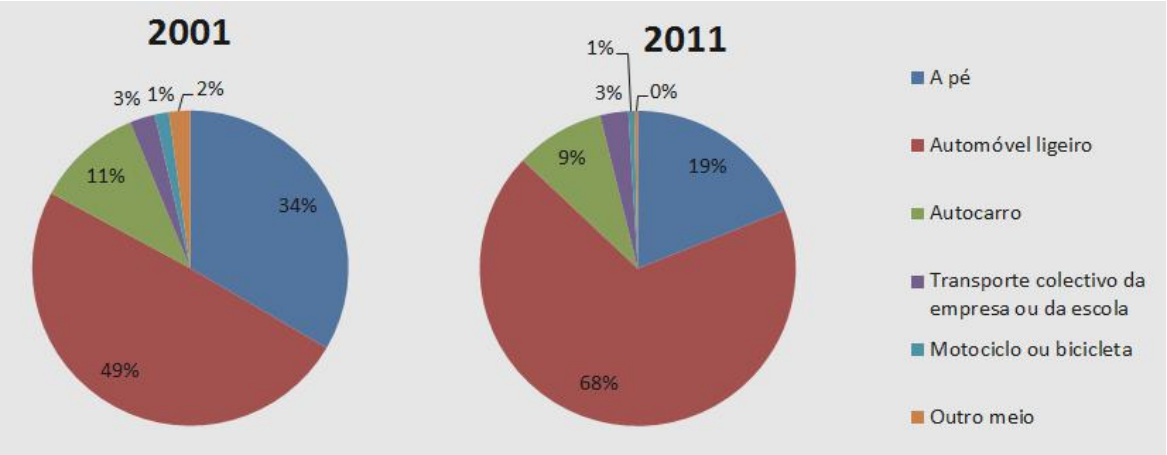
Ponto nodal no processo de circulação das mercadorias, onde é possível executar várias funções – diretas ou complementares, consubstanciando os seguintes setores:
- *Parque Logístico Multifuncional;*
- *Centro de Transportes de Mercadorias;*
- *Centro de Transferência Modal (porto seco);*
- *Zona de Serviços e Apoio;*
- *Parque de Estacionamento de Pesados e Ligeiros.*

Possui uma área de 100 hectares, disponibilizando, desde já, um espaço de 10 hectares infra estruturados (rede de gás natural, telecomunicações, eletricidade, água, águas residuais e recolha de lixo).

5. TRANSPORTES COLETIVOS

Previamente à caracterização dos sistemas de transportes coletivos implementados no concelho importa fazer algumas considerações sobre a mobilidade e deslocações pendulares. Na ausência de inquéritos à mobilidade apresentamos os dados disponíveis no INE relativos às deslocações na cidade, ilustrados no gráfico seguinte para a cidade de Chaves, retirado do Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano (PEDU).

Em 2011 a duração média dos movimentos pendulares na cidade foi de cerca de 15 minutos, valor que se situa abaixo da média nacional que ronda os 20 minutos, segundo dados dos Censos de 2011.



Apesar da curta duração média das deslocações pendulares o recurso ao automóvel aumentou significativamente entre 2001 e 2011 (de 49% para 68%) e, inversamente, as deslocações a pé reduziram-se de 34% para 19%. Globalmente, os modos suaves (a pé ou de bicicleta) são muito reduzidos, o que não seria de esperar para deslocações de curta duração.

Outros dados de mobilidade disponíveis, ainda que remontando a 2007 e 2008, são os constantes do Plano de Mobilidade Sustentável de Chaves. Deste documento importa reter as conclusões, em forma de matriz SWOT e que a seguir se transcreve.

Pontos fortes:

- *A dimensão reduzida da cidade (curtas deslocações) favorece a implementação e a estruturação de uma política de mobilidade dirigida para os modos suaves;*
- *Topografia favorável ao modo a pé, bem como à utilização da bicicleta;*
- *Principais equipamentos acessíveis a distancias reduzidas, o que é favorável aos modos suaves.*

Oportunidades:

- *A elevada densidade populacional e o elevado grau de concentração de atividades diversas origina um contexto de forte proximidade entre a função residencial e o emprego, o que diminui a necessidade de deslocações em transporte individual;*
- *Papel fundamental do centro no padrão de deslocações do concelho (facilidade na programação de deslocações pendulares);*
- *Distância média das viagens reduzida.*

Pontos fracos:

- *Excessiva e desarticulada oferta de estacionamento, prejudicial quer à mobilidade pedonal quer à valorização do espaço público;*
- *Insegurança na circulação pedonal, provocada pela ausência e descontinuidade dos passeios nas áreas envolventes ao centro.*

Ameaças:

- *Acessibilidade extremamente favorecida no que diz respeito ao automóvel (nomeadamente no acesso ao centro histórico);*
- *Peso demasiado elevado do automóvel na repartição modal;*
- *Propagação em massa das tipologias unifamiliares, o que dificulta a implementação de um sistema integrado de transporte coletivo;*
- *Invasão abusiva do automóvel dos espaços pedonais e a consequente desumanização dos mesmos.*

Apesar das desatualizações evidentes (as conclusões não refletem, por exemplo, as intervenções recentes ao nível da requalificação do espaço público e da implementação do sistema de transportes coletivos urbanos) algumas destas considerações ainda mantêm atualidade e deverão ser ponderadas na definição da estratégia municipal.

5.1. TRANSPORTES COLETIVOS URBANOS

Desde maio de 2010 está em funcionamento o sistema de transportes urbanos de Chaves (TUC), decorrente de uma parceria estabelecida entre a CM de Chaves e a Auto-Viação do Tâmega. O Relatório dos quatro anos de funcionamento (maio de 2010 a abril de 2014) é o documento mais recente que avalia o seu funcionamento neste período.

As conclusões sobre a evolução dos transportes públicos urbanos, indicam que nestes quatro anos *foram transportados 676.641 passageiros, correspondendo a uma média mensal de 14.097 passageiros e a uma média diária de, aproximadamente, 705 passageiros. A evolução do número de passageiros transportados tem variado, aumentando cerca de 9% entre os 1º e 2º anos em análise, decrescendo depois cerca de 9% entre o 2º e o 4º anos, observando-se uma tendência para a redução do número de passageiros nos anos mais recentes*.

A imagem seguinte, ilustra a rede dos transportes urbanos da cidade.

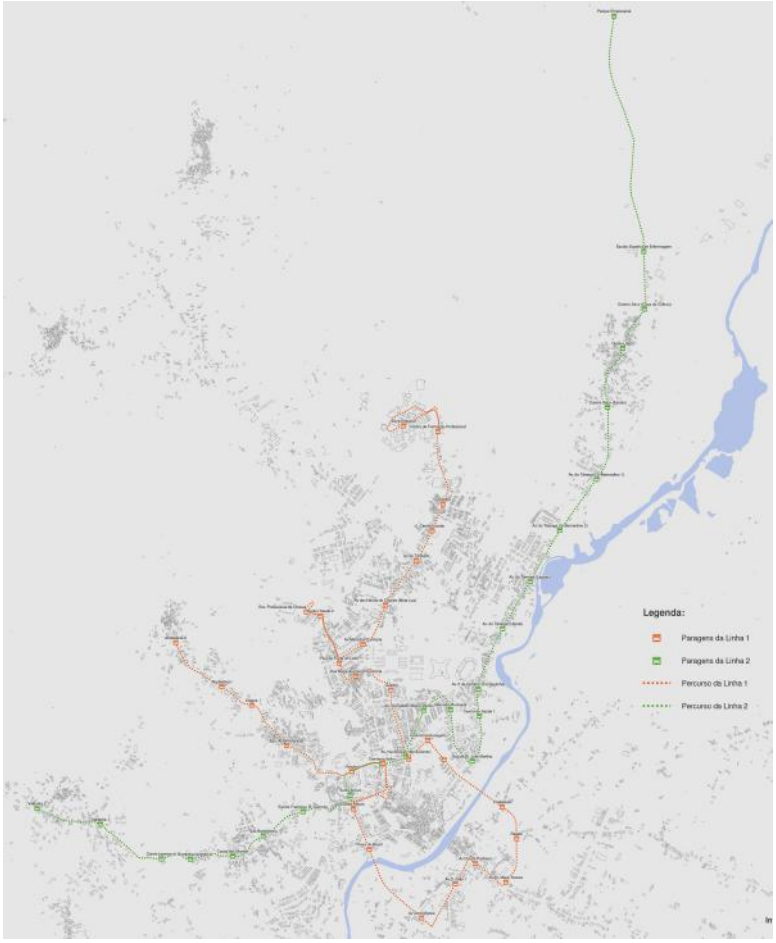


Figura 8: Rede de transportes urbanos de Chaves

A rede é composta por duas linhas:

- **Linha 1:** Percurso nos dois sentidos entre o Centro de Formação Profissional e Abobeleira II. Realiza 19 viagens, entre as 7:30 e as 19:30 h, com 30 paragens ao longo do percurso. Cada percurso demora 29 minutos, estando as paragens sucessivas localizadas sensivelmente à distância média de 1 minuto.

- **Linha 2:** Percurso nos dois sentidos entre a Escola Superior de Enfermagem e Valdanta II. Realiza 19 viagens, entre as 7:30 e as 19:24 h, com 24 paragens ao longo do percurso. Cada percurso demora 24

minutos, estando as paragens sucessivas localizadas sensivelmente à distância média de 1 minuto. Cinco destas viagens iniciam-se e terminam no Parque Empresarial.

As paragens do Hospital, Cemitério Velho e Monumento fazem enlace entre Linhas

Este sistema utiliza uma frota com as seguintes características, conforme indicado em http://www.tuc.pt/:

- Lotação: 35 lugares sentados e 34 lugares em pé;
- Equipado com sistema de rebaixamento lateral para entrada de passageiros;
- Rampa manual rebatível de acesso a deficientes;
- Equipado com ar condicionado;
- Varão de apoio com pegas para passageiros transportados a pé;
- Equipado com grampos no pavimento para fixar as cadeiras de rodas.

Os tarifários em vigor, conforme informação constante no site oficial, são os seguintes:

Tarifário:	
Bilhete simples	0,90 €
Passes mensais	24,00 €
Bilhetes pré-comprados -10 viagens	7,00 €
Bilhetes pré-comprados -10 viagens (reformados e estudantes)	6,00 €
Bilhetes pré-comprados - 20 viagens	13,00 €
Bilhetes pré-comprados - 20 viagens (reformados e estudantes)	11,00 €
Passe mensal 4_18 Escalão A (com 60% de desconto)	9,60 €
Passe mensal 4_18 Escalão B (com 25% de desconto)	18,00 €
Passe mensal 4_18 Escalão Social + (com 25% de desconto)	18,00 €
Passe mensal Sub_23 Ação Social (com 60 % de desconto)	9,60 €
Passe mensal sub_23 Escalão Social + (com 25% de desconto)	18,00 €

Por razões que importa avaliar o serviço de transportes públicos urbanos não é suficientemente atrativo, sendo preocupante a baixa taxa de utilização e, principalmente, a tendência de redução do n.º de passageiros transportados e que pode levar, a prazo, à sua suspensão.

5.2. TRANSPORTES COLETIVOS INTERURBANOS

Rede de transportes expresso

O **serviço público de transporte de passageiros expresso** é, de acordo com o RJSTTP, o serviço público de transporte de passageiros realizado para ligações diretas e semidiretas interurbanas entre aglomerados ou centros urbanos, complementares ao serviço público de transporte de passageiros intermunicipal e inter-regional.

Os centros urbanos com os quais existem ligações deste tipo a partir de Chaves são: Braga, Bragança, Coimbra, Lisboa e Porto. As linhas, número de horários e frequência são os indicados no quadro seguinte, sendo com o Porto a ligação mais frequente, mesmo em dias úteis.

A particularidade destas ligações é de assentar, predominantemente, nas sextas feiras e domingos, portanto para satisfazer necessidades de deslocação relacionadas com os fins de semana.

Linha	N.º horários por sentido	Frequência
Braga-Chaves (via Guimarães) - 552	Braga-Chaves (3)	1 - domingos 1 - domingos (período escolar) 1 - sextas (período escolar)
	Chaves-Braga (3)	1 - sextas (período escolar) 1 - domingos (período escolar) 1 - sextas (período escolar)
Bragança-Vidago (via Valpaços) - 517	Bragança-Vidago (3) Vinhais-Vidago (1)	1 - diária 2 - domingos 1 - sextas (período escolar)
	Chaves-Bragança (6)	1 - diária 1 - domingos 1 - sextas (período escolar) 1 - sextas 1 - dias úteis e sábados 1 - sexta e domingo
Chaves-Coimbra (via IP4-A4-Barragem Crestuma) - 931	Coimbra-Chaves (1)	1 - sextas
Chaves-Lisboa - 804	Chaves-Lisboa (3)	1 - diária 1 - domingos 1 - dias úteis
	Lisboa-Chaves (3)	1 - diária 1 - sextas 1 - diária exceto sábados
Chaves-Lisboa (via Porto) - 330	Chaves-Lisboa (1)	1 - domingos
Chaves-Porto - 614	Chaves-Porto (8)	3 - dias úteis 1 - diária 3 - domingos 1 - dias úteis e sábados
	Porto-Chaves (4)	2 - dias úteis e sábados 1 - diária 1 - dias úteis
Chaves-Porto (por A4) - 352	Porto-Chaves (1)	1 - dias úteis
Chaves-Porto (via Marão) - 799	Chaves-Porto (3)	1 - dias úteis 1 - sextas (período escolar) 1 - feriados

	Porto-Chaves (3)	2 - domingos 1 - dias úteis e sábados
Lisboa-Vinhais - 653	Lisboa-Vinhais (1)	1 - dias úteis e sábados
	Vinhais-Lisboa (1)	1 - dias úteis e sábados

Rede de transportes municipais e intermunicipais

Esta rede visa satisfazer as necessidades de deslocação dentro do município e entre municípios dentro da mesma comunidade intermunicipal, sem prejuízo de algumas ligações entre comunidades intermunicipais contíguas.

No quadro seguinte identificam-se as linhas, n.º de horários, frequência e tempo de duração destas ligações.

Linha	N.º horários por sentido	Frequência - duração
Carregal-Vidago - 97	Carregal-Vidago (1)	dias úteis (escolar) - 1 h
	Vidago-Carregal (1)	dias úteis (escolar) - 1 h
Chaves-Boticas (por Ardãos) - 5	Chaves-Boticas (4)	2- dias úteis - 45 m 1- dias úteis (escolar) - 45 m 1- dias úteis (férias) - 45 m
	Boticas-Chaves (5)	3- dias úteis - 45 m 1- dias úteis (escolar) - 45 m 1- dias úteis (férias) - 45 m
Chaves-Bustelo - 91	Chaves-Bustelo (1)	dias úteis (escolar) -18 m
	Chaves-Sanjurge (1)	dias úteis (escolar) -35 m
Chaves-Casas Monforte - 93	Casas Monforte-Chaves (1)	dias úteis (escolar) - 24 m
	Chaves-Casas Monforte (1)	dias úteis (escolar) - 35 m
Chaves-Dorna - 21	Chaves-Dorna (2)	diário - 55 m
	Dorna-Chaves (2)	diário - 55 m
Chaves-Lamadarcos - 16	Chaves-Lamadarcos (6)	diário - 24 m
	Lamadarcos-Chaves (6)	diário - 24 m
Chaves-Mirandela - 17	Chaves-Mirandela (3)	dias úteis - 1,30 h
	Mirandela-Chaves (3)	dias úteis - 1,30 h
Chaves-Montalegre (Braga) - 58	Chaves-Montalegre (2)	diário - 1,18 h
	Chaves-Braga (2)	diário - 3,49 h
	Chaves-Venda Nova (1)	diário - 2,15 h
	Montalegre-Chaves (5)	diário - 1,18 h
	Boticas-Chaves (1)	diário - 36 m

Chaves-Moreiras - 22	Chaves-Capeludos da Montanha (2)	diário - 1,05 h
	Capeludos da Montanha-Chaves (2)	diário - 1,05 h
Chaves-Murça - 20	Chaves-Murça (4)	dias úteis - 1,23 h
	Murça-Chaves (4)	dias úteis - 1,23 h
Chaves-Régua - 59	Chaves-Régua (7)	4-dias úteis - 2,32 h 3-diário - 2,32 h
	Régua-Chaves (4)	3-dias úteis - 2,32 h 1-diário 2,32 h
Chaves-S. Vicente (Via Mairos) - 23	Chaves-Mairos (1)	diário - 0,36 h
	Chaves-Orjais (2)	diário - 1,07 h
	Mairos-Chaves (1)	diário - 0,36 h
	Orjais-Chaves (3)	diário - 1,07 h
Chaves-Travancas - 24	Chaves-Argemil da Raia (1)	diário - 1,16 h
	Chaves-Travancas (2)	diário - 1,18 h
	Argemil da Raia-Chaves (1)	diário - 1,16 h
	Travancas-Chaves (2)	diário - 1,18 h
Chaves-Tresmundes - 95	Tresmundes-Chaves (1)	dias úteis (escolar) - 35 m
	Chaves-Tresmundes (1)	dias úteis (escolar) - 35 m
Chaves-Valoura - 25	Chaves-Valoura (2)	diário - 1,00 h
	Valoura-Chaves (2)	diário - 1,00 h
Chaves-Valpaços - 14	Chaves-Valpaços (4)	diário - 55 m
	Valpaços-Chaves (3)	diário - 55 m
Chaves-Ventuzelos - 94	Chaves-Ventuzelos (1)	dias úteis (escolar) - 45 m
	Ventuzelos-Chaves (1)	dias úteis (escolar) - 40 m
Chaves-Vidago (Ventuzelos) - 86	Chaves-Vidago (2)	dias úteis - 40 m
	Vidago-Chaves (2)	dias úteis - 40 m
Chaves-Vila Nova Monforte - 92	Vila Nova Monforte-Chaves (1)	dias úteis (escolar) - 45 m
	Chaves-Vila Nova Monforte (1)	dias úteis (escolar) - 45 m
Chaves-Vila Real - 26	Chaves-Vila Real (10)	7- dias úteis - 1,34 h 3- diário - 1,34 h
	Vila Real-Chaves (11)	7- dias úteis - 1,34 h 3- diário -1,34 h 1- sáb., dom. e fer. - 1,34 h
Chaves-Vilar de Perdizes - 18	Chaves-Soutelinho da Raia (3)	2 - dias úteis (escolar) - 53 m 1 - dias úteis (férias) - 53 m
	Chaves-Vilar de Perdizes (1)	dias úteis - 1,05 h

	Soutelinho da Raia – Chaves (3)	2 - dias úteis (escolar) - 53 m 1 - dias úteis (férias) - 53 m
	Vilar de Perdizes – Chaves (1)	dias úteis - 1,05 h
Chaves-Vilarelho da Raia - 29	Chaves – Cambedo (3)	diário - 49 m
	Cambedo-Chaves (3)	diário - 49 m
Chaves-Vinhais - 30	Chaves-Vinhais (3)	diário - 1,57 h
	Rebordelo-Vinhais (1)	diário - 55 m
	Vinhais-Chaves (3)	diário - 2,01 h
Romainho-Chaves - 9	Romainho-Chaves (2)	diário - 1,27 h
	Rebordondo-Chaves (2)	dias úteis (escolar) -29 m
	Chaves-Romainho (2)	diário - 1,27 h
	Chaves-Rebordondo (2)	dias úteis (escolar) - 29 m
Vidago-Anelhe - 98	Vidago-Anelhe (1)	dias úteis (escolar) - 29 m
Vidago (Escola C+S) - Vilas Boas - 81	Vidago (Escola C+S)-Arcossó (2)	diário - 9 m
	Vidago (Escola C+S)-Loivos (2)	diário - 15 m
	Vilas Boas-Vidago (Escola C+S) (1)	diário - 13 m
	Loivos-Vidago (Escola C+S) (1)	diário - 15 m
	Arcossó-Vidago (Escola C+S) (1)	diário - 9 m
	Vidago-Vilas Boas- (Escola C+S) (2)	diário - 13 m
Vilarinho Seco-Chaves - 2	Vilarinho Seco-Chaves (2)	diário - 1,34 h
	Vilarinho Seco-Boticas (2)	dias úteis (escolar) - 40 m
	Chaves-Vilarinho Seco (3)	2- diário - 1,34 h 1- dias úteis - 1,34 h
	Boticas-Vilarinho Seco (1)	dias úteis (escolar) - 40 m
Vilarinho Seco (p/Soutelo)- Chaves- 83	Vilarinho Seco-Chaves (6)	diário - 58 m
	Chaves-Vilarinho Seco (5)	diário - 58 m

A figura seguinte ilustra a territorialização das ligações denotando, numa primeira leitura, que praticamente todos os lugares do município são servidos. Cruzada a informação com o quadro anterior constata-se que muitos dos lugares apenas dispõem de transporte público durante o período escolar e com uma frequência reduzida, muitas vezes apenas com uma ligação diária em cada sentido.

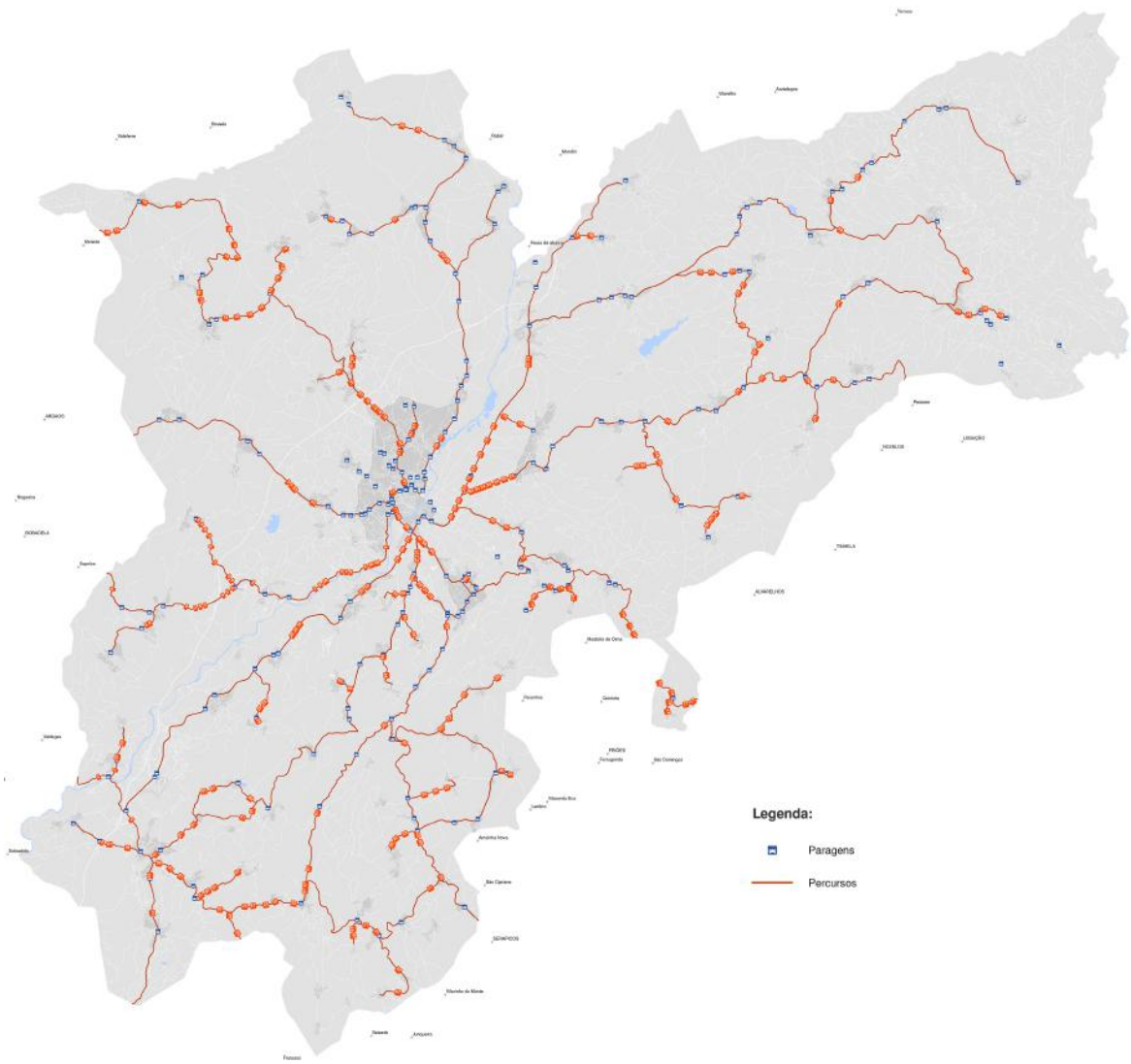


Figura 9: Rede de transportes interurbanos

O exposto é uma situação típica de territórios de baixa densidade onde a reduzida procura não justifica por parte das operadoras uma organização mais centrada na lógica do serviço público, sendo necessário encontrar, com base no novo enquadramento legal, soluções flexíveis de transporte de passageiros que eliminem as situações de isolamento das populações e cumpram os serviços mínimos estabelecidos.

6. TRANSPORTES ESCOLARES

A organização e financiamento do serviço público de transporte escolar é uma competência dos municípios, sendo assegurado com recurso a meios próprios do município, através de serviços especializados de transporte escolar ou do serviço público de passageiros regular existente na área geográfica.

Os quadros seguintes indicam o n.º de crianças/alunos transportados no ano letivo de 2014/2015, através de circuitos especiais para os jardins de infância, recurso a transportes privados para crianças/alunos com necessidades educativas especiais e em transporte público para os 2.º e 3.º ciclos do ensino básico e para o ensino secundário.

	CIRCUITOS ESPECIAIS													
	JARDINS DE INFÂNCIA 2014-2015													
	Caneiro	Vilela do Tâmega	Casas Novas	Nantes	Cinochaves	S. Lourenço	Outeiro Jusão	Valdanta	Vidago	Bustelo	Mairos	Vila Verde da Raia	Abrigo Berta Montalvão	**Totais**
Abobeleira								2						**2**
Agrela										2				**2**
Anelhe									2					**2**
Argemil da Raia											1			**1**
Bóbeda		1												**1**
Calvão										1				**1**
Carregal													1	**1**
Casas dos Montes					6									**6**
Couto de Ervededo										3				**3**
Curalha			7											**7**
Lamadarcos												1		**1**
Loivos									1					**1**
Matosinhos													1	**1**
Moreiras				2										**2**
Nogueira da Montanha				1										**1**
Oura									1					**1**
Paradela											3			**3**
Pastoria			3											**3**
Pereiro Agrações													1	**1**
Ribeira de Sampaio						1								**1**
Sto António Monforte												2		**2**
S. Julião						1								**1**

S. Pedro de Agostém	3													**3**
S. Vicente da Raia											1			**1**
Samaiões	4													**4**
Soutelinho da Raia										1				**1**
Soutelo								1						**1**
Sta Leocádia													1	**1**
Torre de Ervededo										1				**1**
Tresmundes						2								**2**
Várzea					3									**3**
Ventuzelos	1													**1**
Vila Frade												1		**1**
Vila Nova de Veiga							8							**8**
Vila Verde de Oura									2					**2**
Vilarinho Paranheiras									1					**1**
Vilas Boas									5					**5**
Totais	**8**	**1**	**10**	**3**	**9**	**4**	**8**	**3**	**12**	**8**	**5**	**4**	**4**	**79**

TRANSPORTES PRIVADOS - ANO LETIVO 2014-2015					
Alunos com NEE					
	JI Chaves	EB2,3 Dr. Francisco G. Carneiro	UAEM Caneiro	Esc. Sec. Dr. António Granjo	EB1 Caneiro
Aregos		1			
Couto		1			
Casas dos Montes	1				
Lombo				1	
Loivos					1
Outeiro Seco					1
Oura			1		
Quinta Hera			1		
Santa Leocádia		1			
Vidago				1	
Totais	**1**	**3**	**2**	**2**	**2**

TRANSPORTES PÚBLICOS - ANO LETIVO 2014/2015											
	Escolas E. B. 2,3 e Secundárias										
	Esc.Sec. Dr.Júlio Martins		Esc. Sec. Fernão de Magalhães		Esc. Sec. Dr. António Granjo		E.B. 2,3 Dr. Francisco Carneiro	E.B. 2,3 Nadir Afonso	E. B. 2,3 Vidago		
	3º ciclo	Secundário	3º ciclo	Secundário	3º ciclo	Secundário	2º ciclo	2º ciclo	2º ciclo	3º ciclo	Totais
Abobeleira							3				**3**
Agostém	1						1				**2**
Alanhosa						1					**1**
Agrela			1					1			**2**
Águas Frias			1	1							**2**
Amoínha Velha	1						1	1			**3**
Anelhe									7	6	**13**
Arcossó									5	5	**10**
Argemil da Raia		1			1	4					**6**
assureiras	8	2	4		1			2			**17**
Avelelas	6	1	1		1						**9**
Bairro da Trindade	1							1			**2**
Bairro dos Retornados	7							1			**8**
Bobadela	3			2				1			**6**
Bóbeda	1				3	4	6				**14**
Bolideira	2							1			**3**
Bustelo	7	3						9			**19**
Calvão	2							2			**4**
Cambedo		1	1					2			**4**
Campinas	2						3				**5**
Campo da Roda							2				**2**
Campo de Cima	13	1	1		2	2	1	5			**25**
Carregal		4	1								**5**
Casas de Monforte	4		2					2			**8**
Casas Novas		4	1		1	2	2				**10**
Castelões	4	2									**6**
Cela	1	1									**2**
Cimo V. Castanheira	5	7				1		6			**19**
Couto de Ervededo	4	3	3	2				1			**13**
Curalha	2	4		2	6	5	8	1			**28**

Dadim		2						1			**3**
Dorna		1									**1**
Estrada S. Caetano								1			**1**
Eiras	1		1				1				**3**
Escola Agrícola						1		1			**2**
Faiões	22	11	2	2		3		15			**55**
Fornelos						1					**1**
France	1	2				2	1				**6**
Fronteira	2	1						1			**4**
Izei							1				**1**
Lamadarcos	3							1			**4**
Lameirão			1								**1**
Loivos /Peto						2			5	12	**19**
Lagarelhos							1				**1**
Maços						1	1				**2**
Mairos	7	2					3	4			**16**
Moreiras						1	2				**3**
Mosteiró de Cima		1			1						**2**
Mosteiró de Baixo		1	1								**2**
Moure							1				**1**
Nantes	4	1	6	2	7	1	7				**28**
Nogueira da Montanha					1	2					**3**
Oucidres	1	1						1	5		**8**
Oura		1		1						11	**13**
Outeiro Juzão					4		4				**8**
Outeiro Seco	10	3	1	2				8			**24**
Paradela	6	5		1		1		5			**18**
Paradela de Veiga	4	4	1								**9**
Pastoria					3	4	7				**14**
Pereira de Veiga							2				**2**
Peto de Lagarelhos		1									**1**
Raio X					2						**2**
Rebordondo	4	8			1	4	8				**25**
Redial				1	2		1				**4**
Redondelo					2	2	8				**12**
Roriz	1							3			**4**
S.Bernardino 1	1							1			**2**
S.Bernardino 2								1			**1**
S. Cornélio		4									**4**
S. Julião		1			1		1	1			**4**
Soutelo	1	6			5	5	5				**22**
S. Lourenço	4	3	3	1		1	3				**15**

S. Pedro de Agostém	4				1	1	3				**9**
Samaiões	1				1		5				**7**
Sandomil		1									**1**
Sanfins Castanheira	2	1		1				3			**7**
Sanjurge	3			1							**4**
Santiago do Monte					1						**1**
Seara	1	3									**4**
Seara Velha			1			1	5				**7**
Selhariz		1							1	3	**5**
Sesmil		1			1	1					**3**
Sobreira	1							2			**3**
Soutelinho da Raia	2	3	1					1			**7**
Sta Marinha						2					**2**
Stª Cruz	2	4	4								**10**
Stº António Monforte	12	19	3					7			**41**
Stº Estevão	18	2	3			1		13			**37**
Souto Velho									2	1	**3**
Torre de Ervededo	9	4				1		1			**15**
Traslar		2			2	2					**6**
Travancas	2	2				1		1			**6**
Tresmundes				1	1	2					**4**
Tronco	4	8	1								**13**
Urzeira		2									**2**
Valdanta	3	1	1	1			4				**10**
Ventuzelos					2	2	4				**8**
Vidago		25		13							**38**
Vila Frade	5	1	1					1			**8**
Vila Meã	2										**2**
Vila Nova de Veiga	14	6	2	2	2	4	7	9			**46**
Vila Nova Monforte			1								**1**
Vila Verde da Raia	8	10	4	5	3	3		3			**36**
Vila Verde de Oura									4	8	**12**
Vilar de Nantes	4	5			12	12	8	1			**42**
Vilarelho da Raia		2						3			**5**
Vilarinho das Paranheiras		6		1					2	3	**12**
Vilarinho da Raia								1			**1**
Vilas Boas									9	4	**13**
Vilela do Tâmega	2	3		2	3	3	4				**17**
Vilela Seca	6	2		1				1			**10**
Totais	**251**	**207**	**54**	**45**	**73**	**86**	**124**	**127**	**40**	**53**	**1060**

7. TÁXIS

Seguidamente apresenta-se o quadro com o número de licenças de táxi atribuídas no município e que totalizam 61, concentrando-se a maioria delas na cidade e em Vidago.

De salientar que, além das viaturas tradicionais de 5 lugares, também existem carrinhas de 7 e 9 lugares afetas a este serviço, por norma nos meios rurais.

Freguesia - Área de Serviço	Lotação do Táxi	N.º de licenças
Ervededo	5	1
Soutelinho da Raia	9	1
Santa Maria Maior - **Largo do Arrabalde**	5	15
Vidago	5	7
Vidago - Arcossó - Selhariz -Vilarinho das Paranheiras - **Selhariz**	5	1
Loivos	7	1
Madalena	5	2
Santa Maria Maior	5	1
Calvão	5	1
São Vicente da Raia	9	1
Paradela de Monforte - Chaves	9/5	2
Santa Maria Maior e Madalena	5	3
Águas Frias	9	1
Santa Maria Maior - **Rua das Longras**	5	1
Santa Maria Maior - **Rua do Olival**	5	6
Santa Maria Maior - **Rua 28 de maio**	5	1
Curalha	7	1
S. Lourenço	9	1
S. Pedro de Agostém	5	1
Redondelo	5	1
Vila Verde da Raia - **Fronteira**	5	2
Eiras	5	1
Sto. António de Monforte	9	1
Vilela Seca	5	1
Chaves	5	2
Loivos - Largo do Cruzeiro	9	1
Sto. António de Monforte - Curral de Vacas	5	1
Lamadarcos	5	1
Sanfins da Castanheira	9	1
Vila Meã - Vilarelho da Raia	5	1
	Total	**61**

8. CICLOVIAS

Por fim justifica-se uma referência aos modos suaves de deslocação, em particular os cicláveis, ainda que apenas focada nas infraestruturas, existentes ou projetadas, na medida em que não há informação relativa a movimentos pendulares, embora se tenha a noção de que são insignificantes comparativamente com o modo de deslocação automóvel.

Ainda assim a estratégia do município tem sido, recentemente, de aproveitar a construção das novas infraestruturas viárias para nelas integrar canais dedicados à bicicleta.

A imagem seguinte, retirada do Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano (PEDU), ilustra a rede de ciclovias existente e prevista na cidade.

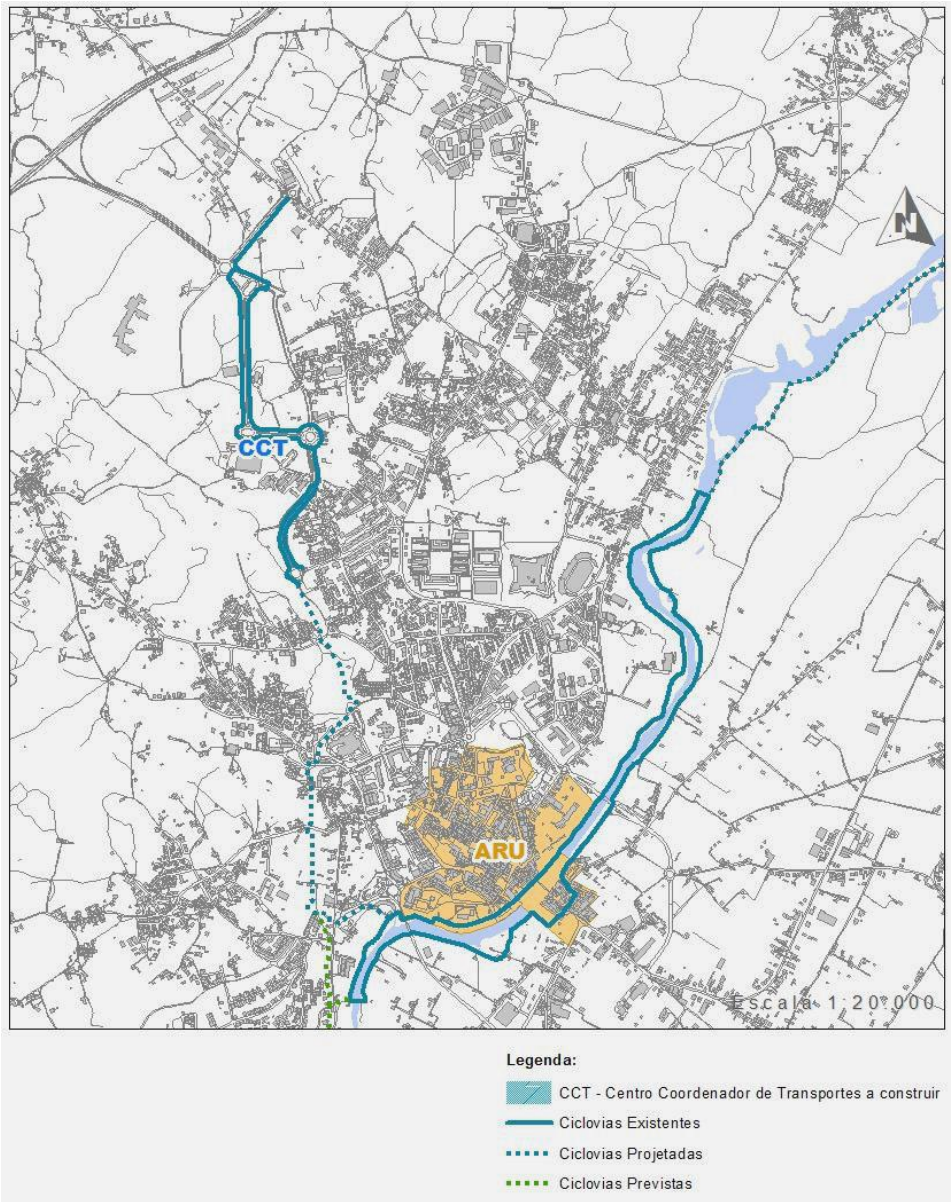


Figura 10: Rede dedicada de ciclovias

No âmbito do Programa Polis foi executada a ciclovia ribeirinha, em ambas as margens do Tâmega, entre o açude dos Agapitos, a juzante, e o açude de ETA, a montante. Este percurso tem um caráter essencialmente de recreio e de lazer estando inserido num contexto de parque urbano (foto seguinte).

A ciclovia associada à rede viária construída a partir do nó da A24, em direção à cidade, poderá ser mais vocacionada para deslocações casa trabalho, principalmente quando estiver concluído o troço projetado para sul, já que, atualmente, é periférica ao centro da cidade e aos pólos potenciadores da sua utilização como serão os estabelecimentos de ensino ou as áreas empresariais/industriais.

De referir que está prevista a execução de ciclovia até Verin, ao longo das margens do Tâmega, apoiando-se em caminhos existentes e também para sul, para Vila Pouca de Aguiar, aproveitando o canal da antiga linha de caminho de ferro.

Anexo:

A - Estradas Municipais

N.º de classificação	Designação	Pontos extremos e intermédios
EM 501	EN 103 (Bolideira) a S. Vicente	EN 103 (Bolideira) - EM 501-1 - EM 501-2 - EM 502 - Travancas - Argemil - CM 1053 (São Vicente)
EM 501-1	Ramal para Sanfins	EM 501 - Dadim - CM 1058 (Cimo de Vila da Castanheira) - CM 1064 (Sanfins)
EM 501-2	Ramal para Roriz	EM 501 - Roriz
EM 502	Circular Externa de Chaves (Outeiro Seco) à EM 501	Circular Externa de Chaves (Outeiro Seco) - EN 103-5 (Vila Verde da Raia) – CM 1074 - Santo António de Monforte - CM 1074-1 - EM 503 - Mairos - São Cornélio – M 501
EM 503	EM 502 a Paradela de Monforte	EM 502 - Paradela de Monforte
EM 504	EN 103-5 a Lamadarcos	EN 103-5 - CM 1061 - CM 1402 - Lamadarcos
EM 505	EN 103-5 à EN 103 por Santo Estêvão	EN 103-5 - CM 1074 (Santo Estêvão) - EN 103
EM 506	Circular Externa de Chaves (Outeiro Seco) a Vilarelho da Raia	Circular Externa de Chaves (Outeiro Seco) - IP3 - CM 1052 - EM 507-1 (Vilela Seca) - CM 1052 - CM 1051 (Vilarelho da Raia)
EM 507	Circular Externa de Chaves (Seara) ao limite do concelho (Montalegre)	Circular Externa de Chaves (Seara) - EM 507-3 (Sanjurge) - EM 507-2 (Bustelo) - EM 527 (Lamas da Campina) - CM 1075 – CM 1403 (Soutelinho da Raia) - limite do concelho (Montalegre)
EM 507-1	Ramal para a EM 506 (Vilela Seca)	EM 507 (Lama de Campina) - Couto de Ervededo - Agrela de Ervededo - Torre de Ervededo - EM 506 (Vilela Seca)
EM 507-2	Ramal para Bustelo	EM 507 (Seara) - Bustelo
EM 507-3	Ramal para Sanjurge	EM 507 (Seara) - Sanjurge
EM 527	Limite do Concelho (Boticas) à EM 507 (Lamas da Campina)	Limite do Concelho (Boticas) - EM 535 (Seara Velha) – CM 1075-1 (Calvão) - EM 507 (Lamas da Campina)
EM 533	EN 103 (Casas Novas) à EN 311 (Praia de Vidago)	EN 103 (Casas Novas) – Redondelo – Rebordondo – Anelhe – Souto Velho - EN 311 (Praia de Vidago)
EM 534	EN 103 a Pastoria	EN 103 - Pastoria
EM 535	Circular Externa de Chaves (Casas dos Montes) à EM 527 (Seara Velha)	Circular Externa de Chaves (Casas dos Montes) - CM 1057 - CM 1055 - CM 1056 (Valdanta) - Soutelo - EM 527 (Seara Velha)
EM 536	EN 103 (Chaves) ao CM 1077 (Eiras)	EN 103 (Chaves) - Campo de Cima - CM 1077 (Eiras)
EM 537	ER 314 a EM 311-3 (Peto de Lagarelhos)	ER 314 - CM 1073 - EM 537-2 - CM 1070 (Paradela de Veiga) - EM 537-1 - Agostém - CM 1068 - EM 311-3 Peto de Lagarelhos)
EM 537-1	EM 537 a EN 2 (Bóbeda)	EM 537 - São Pedro de Agostém - EN 2 (Bóbeda)
EM 537-2	EM 537 (Barroco) à ER 314, por Samaiões	EM 537 (Barroco) - Samaiões - ER 314
EM 539	EN 213 a Cela	EN 213 - CM 1083 - CM 1076 - Cela
EM 540	ER 314 (Fornelos) ao CM 1066 (Santa Leucádia)	ER 314 (Fornelos) - CM 1066 (Santa Leucádia)

EM 541	EN 103 à EN 206 (proximidades de Argeriz)	EN 103 - Bobadela de Monforte - Vilar de Iseu - CM 1086 (Oucidres) - EM 541-1 – Vila Nova de Monforte - limite do concelho (Valpaços)
EM 541-1	Ramal para a EN 103 (Assureiras)	EM 541- Avelelas - CM 1059 - EN 103 (Assureiras)
EM 541-2	ER 314 (France) a Nogueira da Montanha	ER 314 (France) – Santa Marinha - CM 1085 – Amoinha Velha - CM 1081 (Sobrado) - CM 1079-1 - Nogueira da Montanha
EM 546	EM 311 a Selhariz	EM 311 – Selhariz
EM 547	EM 311 a EN 2 (Pedras Salgadas)	EM 311 – Vila do Conde – Valoura – Barbadães de Baixo – Eiris – Bornes – EN 2 (Pedras Salgadas)
EM 549	EM 311-3 (Seixo) a EN 2 (Pedras Salgadas)	EM 311-3 (Seixo) - CM 1068 - Vilas Boas - CM 1067-1 - CM 1087 - CM 1067 (Valverde) - EN 2 (Vidago) – Capeludos de Aguiar – Freixeda – Vilela da Cabougueira – Ponte de Avelames – EN 2 (Pedras Salgadas)
EM 550	EN 2 (Vidago) a Arcossó	EN 2 (Vidago) - EM 549 - Arcossó
EM 553	ER 314 (Carregal) ao limite do concelho (Valpaços)	ER 314 (Carregal) - CM 1066 (Adães) - CM 1060 (Santa Ovaia) - EM 553-1 (Vale do Gato) - Dorna - CM 1063 - limite do concelho (Valpaços)
EM 553-1	EM 553 (Vale do Galo) ao limite do concelho (Valpaços)	EM 553 (Vale do Galo) - limite do concelho (Valpaços)
EM 570	ER 314 a Moreiras	ER 314 (France) – Moreiras
EM 311	EN 2 (Vidago) a EN 311-3 (Loivos)	EN 2 (Vidago) - Vila Verde de Oura - EM 546 - EM 547 – CM 1089 - Loivos
EM 311-3	EN 311 (Loivos) - ER 314 (Peto de Lagarelhos)	EM 311 (Loivos) - CM 1060 - EM 549 - Seixo - CM 1069 - EM 537 - ER 314 (Peto de Lagarelhos)

B - Caminhos Municipais

N.º de classificação	Designação	Pontos extremos e intermédios
CM 1051	EM 506 (Vilarelho da Raia) a Cambedo	EM 506 (Vilarelho da Raia) - Cambedo
CM 1051-1	EM 506 (Vilarelho da Raia) ao limite do concelho (Rabal - Espanha)	EM 506 (Vilarelho da Raia) - limite do concelho (Rabal - Espanha)
CM 1052	EM 506 a Vilarelho da Raia (EM 506)	EM 506 - Vila Meã – Vilarinho da Raia - Vilarelho da Raia (EM 506)
CM 1052-1	CM 1052 (Vilarinho da Raia) ao limite do concelho (Rabal - Espanha)	CM 1052 (Vilarinho da Raia) - limite do concelho (Rabal - Espanha)
CM 1053	EM 501 (São Vicente) ao limite do concelho (Vinhais)	EM 501 (São Vicente) – CM 1054 - Aveleda - Segirei - limite do concelho (Vinhais)
CM 1053-1	CM 1053 (São Vicente) ao limite do concelho (Terroso - Espanha)	CM 1053 (São Vicente) - limite do concelho (Terroso - Espanha)
CM 1053-2	CM 1053 (Segirei) ao limite do concelho (Tomonte e Soutochão - Espanha)	CM 1053 (Segirei) - limite do concelho (Tomonte e Soutochão - Espanha)
CM 1054	CM 1053 a Orjais	CM 1053 – Orjais
CM 1055	EN 103 (Curalha) à EM 535	EN 103 (Curalha) - Cando – EM 535
CM 1056	EM 535 (Vale de Anta) a Abobeleira	EM 535 (Vale de Anta) - Abobeleira
CM 1057	EM 535 (Casas dos Montes) a Granjinha	EM 535 (Casas dos Montes) - Granjinha
CM 1058	EM 501-2 (Roriz) a EM501- 1(Cimo de Vila da Castanheira)	EM 501-2 (Roriz) - EM501-1 (Cimo de Vila da Castanheira)
CM 1059	EM 541 - 1 a Sobreira	EM 541-1 – Sobreira
CM 1060	EM 311 (Loivos) a EM 553 (Santa Ovaia)	EM 311-3 (Loivos) - Matosinhos - CM 1060-1 – EM 553 (Santa Ovaia)
CM 1060-1	Ramal para Fernandinho	CM 1060 - Fernandinho
CM 1061	EM 504 a Vila Frade	EM 504 - Vila Frade
CM 1062	EN 103 à EM 503 (Paradela de Monforte)	EN 103 - Casas de Monforte - EM 503 (Paradela de Monforte)
CM 1063	EM 553 a Póvoa de Agrações	EM 553 - Póvoa de Agrações
CM 1064	EM 501-1 (Sanfins) a Polide	EM 501-1 (Sanfins) – Mosteiro – CM 1064-1 - Polide
CM 1064-1	Ramal para a EN 103	CM 1064 - limite do concelho (proximidades de Lebução - Valpaços)
CM 1065	EM 501-1 (Sanfins) a Parada	EM 501-1 (Sanfins) – Santa Cruz - Parada
CM 1066	EM 553 (Adães) a EM 540 (Santa Leucádia)	EM 553 (Adães) - EM 540 (Santa Leucádia)
CM 1067	EN 2 à EM 549 (Valverde)	EN 2 - CM 1067-2 - Redial - CM 1068-1 - CM 1067-1 (Pereira de Selão) - EM 549 (Valverde)
CM 1067-1	Ramal para a EM 549 (Proximidade de Vilas Boas)	CM 1067 (Pereira de Selão) - EM 549 (proximidade de Vilas Boas)

CM 1067-2	CM 1067 (Redial) à EN 2 (Vilela do Tâmega)	CM 1067 (Redial) - EN 2 (Vilela do Tâmega)
CM 1068	EM 537 (Proximidades de Agostém) à EM 549 (Vilas Boas)	EM 537 (Proximidades de Agostém) - Ventuzelos – CM 1068-1 - EM 549 (Vilas Boas)
CM 1068-1	CM 1068 (Ventuzelos) ao CM 1067 (Redial)	CM 1068 (Ventuzelos) – CM 1067 (Redial)
CM 1069	EM 311-3 a Escariz	EM 311-3 - Escariz
CM 1070	ER 314 à EM 537 (Paradela de Veiga)	ER 314 - Sesmil - EM 537 (Paradela de Veiga)
CM 1072	EN 2 a Moure	EN 2 – Moure
CM 1073	EN 2 (Outeiro Jusão) a EM 537	EN 2 (Outeiro Jusão) - Pereira da Veiga - EM 537
CM 1074	EM 502 (Santo António de Monforte) a EM 505 (Santo Estêvão)	EM 502 (Santo António de Monforte) - CM 1074-1 - Nogueirinhas - EM 505 (Santo Estêvão)
CM 1074-1	Variante a Santo António de Monforte	C 1074 - M 502
CM 1075	EM 507 a Castelões	EM 507 - CM 1075-1 - Castelões
CM 1075-1	CM 1075 (Castelões) à EM 527 (Calvão)	CM 1075 (Castelões) - EM 527 (Calvão)
CM 1076	EM 539 a Tresmundes	EM 539 - Tresmundes
CM 1077	EM 536 (Eiras) a EN 213	EM 536 (Eiras) - Castelo – EN 213
CM 1078	EN 213 a Ribeira de Sampaio	EN 213 - Ribeira de Sampaio
CM 1079	ER 314 (Lagarelhos) a Gondar	ER 314 (Lagarelhos) - CM 1080 (Santiago) - Alanhosa – CM 1079-1 - Gondar
CM 1079-1	CM 1079 à EM 541-2 (Sobrado)	CM 1079 - EM 541-2 (Sobrado)
CM 1080	CM 1079 (Santiago) ao limite do concelho (Valpaços)	CM 1079 (Santiago) - Maços - Carvela - limite do concelho (Valpaços)
CM 1081	Almorfe à EM 541-2 (Sobrado)	Almorfe - ER 314 - Sandomil - EM 541-2 (Sobrado)
CM 1082	EM 541-2 (Nogueira da Montanha) a Celeiros	EM 541-2 (Nogueira da Montanha) - limite do (Valpaços) concelho (Valpaços)
CM 1083	EM 539 a Mosteiró de Baixo	EM 539 - Mosteiró de Baixo
CM 1084	EN 213 a Limãos	EN 213 - Limãos
CM 1085	CM 1081 (Sandomil) a Amoinha Nova (Valpaços)	CM 1081 (Sandomil) - EM 541-2 (Santa Marinha) - limite do concelho (Valpaços)
CM 1086	EM 541 (Oucidres) a EM 543 (Proximidades de Tinhela - Valpaços)	EM 541 (Oucidres) – limite do concelho (Valpaços)
CM 1087	EM 546 (Selhariz) a EM 549	EM 546 (Selhariz) - Fornos - EM 549
CM 1088	EM 570 (Moreiras) a Torre	EM 570 (Moreiras) – Torre
CM 1089	EM 311 (Loivos) a Agrações	EM 311 (Loivos) - Pereiro de Agrações - Agrações
CM 1098	EN 213 (Barracão) à EM 543 (Monsalvarga)	EN 213 (Barracão) - limite do concelho (Valpaços)

CM 1400	EM 501 (Travancas) ao limite do concelho (Arzádegos - Espanha)	EM 501 (Travancas) – limite do concelho (Arzádegos - Espanha)
CM 1401	EM 502 (Mairos) ao limite do concelho (Vilarelho - Espanha)	EM 502 (Mairos) - limite do concelho (Vilarelho - Espanha)
CM 1402	EM 504 (Lamadarcos) ao limite do concelho (Mandín - Espanha)	EM 504 (Lamadarcos) – limite do concelho (Mandín - Espanha)
CM 1403	EM 507 (Soutelinho da Raia) ao limite do concelho (Bousés - Espanha)	EM 507 (Soutelinho da Raia) - limite do concelho (Bousés - Espanha)

Chaves, outubro 2015