



➔ Relatório da Fase I

# Plano de Mobilidade Urbana Sustentável do Alto Minho

---

Data	Nº de projeto	Cliente
13 de maio de 2026	045/2025	CIM Alto Minho

[vtm-global.com](http://vtm-global.com)

Este documento foi produzido para ser impresso em frente e verso,  
e assim reduzir o seu impacte no consumo de recursos do planeta.

## Índice

1	Introdução.....	17
2	Abordagem metodológica.....	21
2.1	Fase I - Caracterização e Diagnóstico .....	22
2.2	Fase II – Identificação de condicionantes, definição dos objetivos, avaliação de cenários e definição da visão .....	23
2.3	Fase III – Plano de ação, modelo de monitorização e governança.....	24
3	Enquadramento legal e regulamentar .....	26
3.1	Âmbito europeu .....	26
3.1.1	Horizonte Europa 2021-2027.....	27
3.1.2	Estratégia Europeia de Mobilidade Hipocarbónica.....	28
3.1.3	Projeto Europa 2030.....	28
3.1.4	Para uma Europa Sustentável até 2030.....	29
3.1.5	Acordo Verde Europeu .....	29
3.1.6	Estratégia Europeia para uma Mobilidade Sustentável e Inteligente (EEMSI) 31	
3.1.7	Novo Quadro para a Mobilidade Urbana da UE (COM/2021/811).....	32
3.1.8	Pacote "Fit for 55" e Regulamento de Emissões de Veículos .....	33
3.1.9	Quadro de Política de Segurança Rodoviária da UE (2021–2030) – Visão Zero 34	
3.2	Âmbito nacional.....	35
3.2.1	Estratégia Portugal 2030.....	35
3.2.2	Programa Nacional de Investimentos 2030 (PNI 2030) .....	37
3.2.3	Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal (ENMAP) 2030 .....	38
3.2.4	Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável (ENMAC) 2030.....	39
3.2.5	Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR) 2030 .....	40
3.2.6	Plano Nacional de Energia e Clima (PNEC) 2030 .....	41
3.2.7	Plano Nacional para as Alterações Climáticas (PNAC) 2020-2030.....	41
3.2.8	Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT).....	42

3.2.9	Roteiro para a Neutralidade Carbónica (RNC) 2050 .....	43
3.3	Âmbito regional.....	44
3.3.1	Estratégia NORTE 2030 .....	44
3.3.2	Plano Regional de Ordenamento do Território do Norte (PROT-NORTE).....	46
3.3.3	Estratégia Alto Minho 2030 .....	49
3.3.4	Estratégia Regional de Especialização Inteligente do Norte (S3 NORTE 2027 / EREI) 51	
3.3.5	Plano Intermunicipal de Adaptação às Alterações Climáticas (PIAAC) do Alto Minho 51	
3.3.6	Estratégia de Cooperação Inteligente para o Rio Minho Transfronteiriço – Smart Minho.....	52
3.3.7	Plano de Mobilidade Sustentável Transfronteiriço (PMST) .....	54
3.4	Âmbito municipal .....	55
4	Interpretação do território físico e social .....	59
4.1	Localização geográfica e caracterização topográfica do Alto Minho.....	59
4.2	Zonamento e Áreas Urbanas Funcionais (AUF).....	61
4.2.1	Critérios de identificação das AUF .....	62
4.2.2	Metodologia e fontes de dados .....	62
4.2.3	Aplicação dos critérios e identificação das AUF .....	63
4.3	Estrutura demográfica.....	67
4.3.1	População residente.....	67
4.3.2	Densidade populacional .....	68
4.3.3	Variação da população.....	68
4.3.4	Distribuição da população por grupos etários e género.....	70
4.3.5	Envelhecimento da população.....	71
4.3.6	População portadora de dificuldades.....	72
4.4	Estrutura económica .....	73
4.4.1	Dinâmicas de emprego .....	73
4.4.2	Rendimentos e poder de compra.....	74
4.4.3	Habitação .....	76

---

4.4.4	Empresas e setores de atividade.....	78
4.4.5	Atividades turísticas.....	79
4.4.6	Exportações.....	81
5	Padrões de mobilidade .....	82
5.1	Frota motorizada .....	82
5.2	Taxa de motorização .....	83
5.3	Variação da taxa de motorização.....	83
5.4	Repartição modal.....	84
5.5	Duração dos movimentos pendulares.....	86
5.6	Locais de estudo/trabalho.....	87
5.7	Deslocações pendulares.....	88
6	Polos geradores de mobilidade .....	105
6.1.1	Polos empresariais .....	105
6.1.2	Estabelecimentos escolares .....	107
6.1.3	Equipamentos de saúde.....	109
6.1.4	Atividade turística .....	110
7	Modos ativos e micromobilidade.....	112
7.1	Mobilidade pedonal .....	112
7.2	Mobilidade ciclável .....	113
7.3	Micromobilidades.....	115
7.4	Acessibilidade para pessoas portadoras de deficiência .....	116
8	Sistema de transportes públicos .....	119
8.1	Transporte público rodoviário .....	119
8.1.1	Oferta de SPTP (Serviço Público de Transporte de Passageiros).....	119
8.1.2	Caracterização das interfaces .....	124
8.1.3	Caracterização das paragens.....	125
8.1.4	Lugares não servidos por transporte público.....	126
8.1.5	Perceção da população sobre a qualidade do transporte público .....	128
8.2	Transporte público ferroviário.....	129
8.2.1	Oferta de transporte ferroviário.....	129

8.2.2	Procura de transporte ferroviário .....	131
8.3	Táxis, TVDE e mobilidade partilhada.....	133
9	Mobilidade rodoviária .....	135
9.1	Rede viária .....	135
9.1.1	Hierarquização da rede viária .....	135
9.1.2	Dados de tráfego rodoviário – contadores IMT .....	139
9.2	Estacionamento.....	142
9.3	Segurança rodoviária.....	143
10	Logística urbana.....	147
11	Mobilidade elétrica e sistemas inteligentes de transportes .....	150
11.1	Tendências europeias e nacionais .....	150
11.2	Tendências regionais e locais .....	152
12	Qualidade do ambiente urbano .....	155
12.1	Ruído .....	155
12.2	Qualidade do ar .....	157
13	Inquérito à mobilidade dos residentes .....	160
13.1	Caracterização da amostra.....	160
13.1.1	Tempo de residência nos municípios .....	162
13.1.2	Distribuição por género.....	162
13.1.3	Distribuição por faixa etária .....	163
13.1.4	Nível de escolaridade.....	164
13.1.5	Situação profissional dos respondentes .....	165
13.1.6	Situação financeira dos respondentes.....	166
13.1.7	Dimensão do agregado familiar dos respondentes .....	167
13.1.8	Respondentes portadores de deficiências.....	168
13.2	Caracterização dos padrões de mobilidade da amostra .....	169
13.2.1	Cartas de condução no agregado familiar .....	169
13.2.2	Automóveis no agregado familiar.....	170
13.2.3	Bicicletas no agregado familiar .....	171
13.2.4	Número de viagens diárias.....	172

13.2.5	Duração média das viagens regulares .....	173
13.2.6	Motivos das viagens regulares.....	173
13.2.7	Repartição modal.....	174
13.2.8	Movimentos pendulares .....	175
13.3	Desafios para a mudança de hábitos de mobilidade.....	177
13.4	Propostas de melhoria da mobilidade.....	180
14	Visão dos <i>stakeholders</i> .....	190
14.1	Rede pedonal.....	190
14.2	Rede ciclável.....	192
14.3	Acessibilidade rodoviária e gestão do tráfego .....	194
14.4	Estacionamento .....	197
14.5	Mobilidade elétrica .....	198
14.6	Transporte público .....	199
14.7	Transporte de mercadorias e qualidade ambiental.....	201
14.8	Desafios locais e medidas de melhoria da mobilidade municipal.....	203
15	Análise do PAMUS.....	205
16	Análise SWOT e PESTEL.....	208

## **Anexos**

Anexo I - Modelo de inquérito aos residentes

Anexo II - Modelo de inquérito técnico

Anexo III – Avaliação da mobilidade pedonal

Anexo IV - Resumo da situação existente - Contributos dos municípios

## Índice de Figuras

Figura 1 - Pirâmide multimodal, de acordo com os objetivos do desenvolvimento sustentável.....	17
Figura 2 - Os oito princípios do planeamento da mobilidade urbana sustentável Fonte: Adaptado de ELTIS & Rupprecht Consult, 2019.....	18
Figura 3 - Ciclo de elaboração de um PMUS.....	21
Figura 4 - Esquema metodológico de desenvolvimento do Plano.....	21
Figura 5 - Resumo da abordagem da Fase I.....	22
Figura 6 - Resumo da abordagem da Fase II.....	24
Figura 7 - Participação pública nas três fases do PMUS Alto Minho.....	25
Figura 8 - Enquadramento estratégico do PMUS Alto Minho 2.0 (âmbito europeu) .....	27
Figura 9 - Enquadramento estratégico do PMUS Alto Minho 2.0 (âmbito nacional).....	35
Figura 10 - Enquadramento estratégico do PMUS Alto Minho 2.0 (âmbito regional) .....	44
Figura 11 - Enquadramento estratégico do PMUS Alto Minho 2.0 (âmbito local) .....	55
Figura 12 - Altimetria da região do Alto Minho.....	59
Figura 13 - Declives da região do Alto Minho .....	61
Figura 14 - Núcleos urbanos principais existentes na CIM do Alto Minho .....	64
Figura 15 - Densidade populacional por subsecção estatística na CIM do Alto Minho... 64	
Figura 16 - Delimitação das AUF da CIM Alto Minho.....	66
Figura 17 - População residente por município na região do Alto Minho (2024).....	67
Figura 18 - Densidade populacional por município na região do Alto Minho (2024) .....	68
Figura 19 - Variação populacional por município na região do Alto Minho (2011-2024) .....	70
Figura 20 - Pirâmide etária de Portugal (a) e da região do Alto Minho (b) .....	70
Figura 21 - Distribuição da população ativa por município na região do Alto Minho (2021) .....	73
Figura 22 - Ganho médio mensal por município na região do Alto Minho (2022) .....	75
Figura 23 - Poder de compra per capita por município na região do Alto Minho (2021).....	75
Figura 24 - Edifícios de habitação clássica por município na região do Alto Minho (2022) .....	76
Figura 25 - Taxa de motorização por município na região do Alto Minho .....	83
Figura 26 - Variação da taxa de motorização (2014 - 2024) .....	84
Figura 27 - Quota modal por município na região do Alto Minho (2021).....	85
Figura 28 - Duração média dos movimentos pendulares por município na região do Alto Minho (2021).....	86
Figura 29 - Saídas diárias dos municípios do Alto Minho (2021).....	89
Figura 30 - Entradas diárias nos municípios do Alto Minho (2021) .....	89
Figura 31 - Matriz O/D das deslocações intermunicipais na região do Alto Minho.....	90

Figura 32 - Entradas diárias no município de Arcos de Valdevez (2021) .....	90
Figura 33 - Saídas diárias do município de Arcos de Valdevez (2021).....	91
Figura 34 - Entradas diárias no município de Caminha (2021).....	92
Figura 35 - Saídas diárias município de Caminha (2021) .....	92
Figura 36 - Entradas diárias no município de Melgaço (2021) .....	93
Figura 37 - Entradas diárias no município de Melgaço (2021) .....	94
Figura 38 - Entradas diárias no município de Monção (2021).....	95
Figura 39 - Entradas diárias no município de Monção (2021).....	95
Figura 40 - Entradas diárias no município de Paredes de Coura (2021) .....	96
Figura 41 - Saídas diárias do município de Paredes de Coura (2021).....	97
Figura 42 - Entradas diárias no município de Ponte da Barca (2021) .....	97
Figura 43 - Saídas diárias do município de Ponte da Barca (2021).....	98
Figura 44 - Entradas diárias no município de Ponte de Lima (2021).....	99
Figura 45 - Saídas diárias do município de Ponte de Lima (2021) .....	99
Figura 46 - Entradas diárias no município de Valença (2021).....	100
Figura 47 - Saídas diárias do município de Valença (2021) .....	101
Figura 48 - Entradas diárias no município de Viana do Castelo (2021).....	101
Figura 49 - Saídas diárias do município de Viana do Castelo (2021) .....	102
Figura 50 - Entradas diárias no município de Vila Nova de Cerveira (2021) .....	103
Figura 51 - Saídas diárias do município de Vila Nova de Cerveira (2021).....	103
Figura 52 - Localização das áreas de acolhimento empresarial do Alto Minho .....	106
Figura 53 - Localização dos estabelecimentos escolares por tipologia na região do Alto Minho .....	108
Figura 54 - Localização dos hospitais e centros de saúde na região do Alto Minho .....	109
Figura 55 - Empreendimentos turísticos e alojamentos locais na região do Alto Minho .....	111
Figura 56 - Distribuição da rede ciclável da região do Alto Minho .....	114
Figura 57 - Rede e-bike Rio Minho.....	116
Figura 58 - Cobertura territorial da rede de transporte público da região do Alto Minho .....	120
Figura 59 - Distribuição das circulações por operador (2025) .....	122
Figura 60 - Localização e caracterização das interfaces de transporte na CIM Alto Minho .....	124
Figura 61 – Localização espacial dos lugares não servidos por transporte público na região do Alto Minho.....	127
Figura 62 - Rede ferroviária da região do Alto Minho .....	130
Figura 63 - Localização das empresas licenciadas para transporte em táxi na região o Alto Minho .....	133

---

Figura 64 - Rede viária estruturante da região do Alto Minho por nível hierárquico ...	136
Figura 65 - Extensão da rede viária da região do Alto Minho por município e nível hierárquico .....	137
Figura 66 - Localização dos postos automáticos de contagem de tráfego do IMT no Alto Minho.....	140
Figura 67 - Evolução do TMDA em milhares nos postos de contagem do IMT no Alto Minho (2015-2024) .....	141
Figura 68 - Evolução anual de vítimas mortais, feridos graves e feridos leves no Alto Minho (2010-2024) .....	144
Figura 69 - Estrutura territorial do setor logístico na região Alto Minho .....	147
Figura 70 - Postos de carregamento elétrico na região do Alto Minho (2025) .....	154
Figura 71 - Folheto de divulgação do inquérito .....	160
Figura 72 - Número de respostas por município .....	161
Figura 73 - Origens e destinos dos movimentos pendulares da amostra .....	176
Figura 74 - Movimentos pendulares da amostra, ponderados pela população residente em cada município.....	177
Figura 75 - Nuvem de palavras das propostas de melhoria em Arcos de Valdevez .....	181
Figura 76 - Nuvem de palavras das propostas de melhoria em Caminha.....	182
Figura 77 - Nuvem de palavras das propostas de melhoria em Melgaço .....	183
Figura 78 - Nuvem de palavras nas propostas de melhoria em Monção.....	184
Figura 79 - Nuvem de palavras das propostas de melhoria em Paredes de Coura .....	185
Figura 80 - Nuvem de palavras nas propostas de melhoria em Ponte da Barca .....	185
Figura 81 - Nuvem de palavras das propostas de melhoria em Ponte de Lima.....	186
Figura 82 - Nuvem de palavras das propostas de melhoria em Valença.....	187
Figura 83 - Nuvem de palavras nas propostas de melhoria em Viana do Castelo.....	188
Figura 84 - Nuvem de palavras nas propostas de melhoria em Vila Nova de Cerveira	189
Figura 85 - Análise SWOT do sistema de mobilidade da região do Alto Minho .....	208
Figura 86 - Análise PESTEL.....	210

## Índice de Gráficos

Gráfico 1 - Evolução da população residente em Portugal e no Alto Minho (1970–2021)	69
Gráfico 2 - Índice de envelhecimento por município na região do Alto Minho (2024)...	71
Gráfico 3 - Distribuição das dificuldades por grau no Alto Minho (2021).....	72
Gráfico 4 - Distribuição da população com dificuldades por município, dificuldade e grau (2021).....	72
Gráfico 5 - Taxa de desemprego por município na região do Alto Minho (2021).....	74
Gráfico 6 - Distribuição das empresas por município (2023).....	78
Gráfico 7 - Distribuição das dormidas por município em 2024.....	80
Gráfico 8 - Exportações por município na região do Alto Minho (2024).....	81
Gráfico 9 - Frota motorizada por município na região do Alto Minho (2024).....	82
Gráfico 10 - Quota modal por município na região do Alto Minho (2021).....	85
Gráfico 11 - Local de estudo/trabalho da população móvel na região do Alto Minho (2021).....	88
Gráfico 12 - Distribuição das circulações por período do ano.....	122
Gráfico 13 - Distribuição das circulações por período do dia (período escolar).....	123
Gráfico 14 - Distribuição das circulações por período do dia (férias escolares).....	123
Gráfico 15 - Disponibilidade de infraestruturas e equipamentos nas paragens do Alto Minho.....	126
Gráfico 16 - Reclamações relativas ao serviço de transporte público na CIM do Alto Minho (2025).....	128
Gráfico 17 - Estrutura e evolução mensal da procura ferroviária (2019-2020).....	131
Gráfico 18 - Número de licenças por 1.000 habitantes no Alto Minho.....	134
Gráfico 19 - Composição da rede viária da região do Alto Minho por município, segundo o nível hierárquico.....	139
Gráfico 20 - Distribuição das vítimas mortais por via principal na região do Alto Minho (2020-2024).....	145
Gráfico 21 - Empresas de transporte de mercadorias por município e tipologia.....	148
Gráfico 22 - Registo de novos veículos elétricos e híbridos plug-in na UE-27 (2010–2023).....	150
Gráfico 23 - Número absoluto de veículos elétricos por país (2023).....	151
Gráfico 24 - Automóveis elétricos e híbridos <i>plug-in</i> no total de veículos novos por país (2023).....	152
Gráfico 25 - Distribuição regional dos postos de carregamento elétrico em Portugal por NUTS III (2025).....	153
Gráfico 26 - Evolução da eficiência horária e média anual horária de O <sub>3</sub> (2013-2023)	159
Gráfico 27 - Número de respostas por concelho – Inquérito à população.....	161

---

Gráfico 28 - Tempo de residência dos respondentes nos municípios da região do Alto Minho.....	162
Gráfico 29 - Distribuição da amostra por género.....	163
Gráfico 30 - Distribuição da amostra por faixa etária .....	164
Gráfico 31 - Distribuição dos respondentes por nível de escolaridade .....	164
Gráfico 32 - Situação profissional dos respondentes .....	165
Gráfico 33 - Regimes das atividades profissionais dos respondentes.....	166
Gráfico 34 - Autoavaliação da situação financeira por município .....	167
Gráfico 35 - Dimensão do agregado familiar dos respondentes .....	168
Gráfico 36 - Respondentes portadores de deficiências.....	168
Gráfico 37 - Posse de carta de condução.....	169
Gráfico 38 - Cartas de condução no agregado familiar .....	170
Gráfico 39 - Número de automóveis no agregado familiar dos respondentes.....	170
Gráfico 40 - Bicicletas de criança no agregado familiar.....	171
Gráfico 41 - Bicicletas de adulto no agregado familiar.....	172
Gráfico 42 - Número de viagens diárias dos respondentes por município.....	172
Gráfico 43 - Duração média das viagens regulares dos respondentes .....	173
Gráfico 44 - Motivos das viagens mais frequentes dos respondentes .....	174
Gráfico 45 - Repartição modal da amostra .....	175
Gráfico 46 - Motivos alegados para a não utilização do transporte público.....	178
Gráfico 47 - Motivos alegados para a não utilização da bicicleta/trotinete.....	179
Gráfico 48 - Motivos alegados para a não utilização do modo pedonal.....	179
Gráfico 49 - Autoavaliação municipal da rede pedonal .....	191
Gráfico 50 - Autoavaliação municipal da rede ciclável .....	193
Gráfico 51 - Autoavaliação municipal da acessibilidade rodoviária.....	195
Gráfico 52 - Autoavaliação municipal do estado de conservação da rede rodoviária...	196
Gráfico 53 - Autoavaliação municipal do estacionamento .....	197
Gráfico 54 - Autoavaliação municipal do transporte público .....	200
Gráfico 55 - Autoavaliação municipal dos serviços de táxis.....	201
Gráfico 56 - Autoavaliação municipal do transporte de mercadorias.....	202
Gráfico 57 - Autoavaliação municipal da qualidade ambiental.....	203

## Índice de Tabelas

Tabela 1 - Planos Diretores Municipais em vigência .....	57
Tabela 2 – Disposições dos PDM face à mobilidade e ao espaço público.....	58
Tabela 3 - Altitudes e declives mínimos, máximos e médios por município da região do Alto Minho .....	60
Tabela 4 - Avaliação dos critérios de identificação de AUF da CE e do IMT.....	65
Tabela 5 - Evolução do valor mediano de venda de alojamentos familiares por m <sup>2</sup> (2019-2024) .....	77
Tabela 6 - Distribuição de empresas por setor de atividade na região do Alto Minho e em Portugal (2023) .....	79
Tabela 7 - Número de dormidas nos municípios da região do Alto Minho (2017 e 2024) .....	80
Tabela 8 – Áreas de acolhimento empresarial na região do Alto Minho.....	106
Tabela 9 - Distribuição dos estabelecimentos escolares por município e tipologia na região do Alto Minho.....	107
Tabela 10 - Capacidade turística instalada por município (n.º de camas) .....	110
Tabela 11 - Equipamentos com selo Tur4all .....	117
Tabela 12 - Distribuição das paragens da rede de transporte público da CIM Alto Minho .....	120
Tabela 13 - Caracterização das interfaces de transporte da CIM Alto Minho.....	125
Tabela 14 - Lugares não servidos por transporte público na região do Alto Minho .....	127
Tabela 15 - Oferta de serviços ferroviários na Linha do Minho .....	130
Tabela 16 - Procura ferroviária trimestral por estação na CIM Alto Minho (2019-2020) .....	132
Tabela 17 - Número de licenças de táxi na região do Alto Minho.....	133
Tabela 18 - Extensão da rede viária estruturante do Alto Minho por eixo, município e nível hierárquico.....	138
Tabela 19 - Bolsas de estacionamento na CIM Alto Minho .....	142
Tabela 20 - Mortalidade rodoviária por município (2010-2024).....	145
Tabela 21 - Infraestrutura de carregamento elétrico por município da CIM do Alto Minho (2025).....	154
Tabela 22 - Análise do ruído com base na informação disponibilizada pelos municípios .....	156
Tabela 23 - Categorias de poluentes atmosféricos .....	158



## Lista de acrónimos

AECT	Agrupamento Europeu de Cooperação Territorial do Rio Minho
AFIR	<i>Alternative Fuels Infrastructure Regulation</i>
AMT	Autoridade da Mobilidade e dos Transportes
AML	Área Metropolitana de Lisboa
AMP	Área Metropolitana do Porto
ANSR	Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária
APA	Agência Portuguesa do Ambiente
ASF	Autoridade de Supervisão de Seguros e Pensões
AT	Autoridade de Transportes
AUF	Áreas Urbanas Funcionais
CAOP	Carta Administrativa Oficial de Portugal
CCDR	Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional
CDPD	Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência
CO <sub>2</sub>	Dióxido de carbono
COS	Carta de Ocupação do Solo
DGEstE	Direção-Geral dos Estabelecimentos Escolares
EEMSI	Estratégia de Mobilidade Sustentável, Inteligente e Resiliente
EIDT	Estratégia Integrada de Desenvolvimento Territorial
ENMAC	Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável
ENMAP	Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal
ENSR	Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária
EPE	Entidades Públicas Empresariais
EREI	Estratégia Regional de Especialização Inteligente
ESDL	Escola Superior de Desporto e Lazer
GEE	Gases Efeito Estufa
INE	Instituto Nacional de Estatística
IMT	Instituto da Mobilidade e dos Transportes
ITI	Instrumento Territorial Integrado
<i>MaaS</i>	<i>Mobility-as-a-Service</i> (Mobilidade como Serviço)
NUTS	Nomenclatura das Unidades Territoriais para Fins Estatísticos

---

OCDE	Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico
ODS	Objetivos do Desenvolvimento Sustentável
OE	Objetivo Estratégico
OEBT	Opções Estratégicas de Base Territorial
ONU	Organização das Nações Unidas
PAMUS	Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável
PDM	Plano Diretor Municipal
PIAAC	Plano Intermunicipal de Adaptação às Alterações Climáticas
PIB	Produto Interno Bruto
PME	Pequenas e médias empresas
PMST	Plano de Mobilidade Sustentável Transfronteiriço
PMUS	Plano de Mobilidade Urbana Sustentável
PNAC	Plano Nacional para as Alterações Climáticas
PNEC	Plano Nacional Energia e Clima
PNI	Programa Nacional de Investimentos
PNPOT	Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território
PROT	Plano Regional de Ordenamento do Território do Norte
PRR	Plano de Recuperação e Resiliência
RAA	Região Autónoma dos Açores
RAM	Região Autónoma da Madeira
RNC	Roteiro para a Neutralidade Carbónica
RTE-T	Rede Transeuropeia de Transportes (TEN-T)
SPTP	Serviço Público de Transporte de Passageiros
TI	Transporte Individual
TMDA	Tráfego Médio Diário Anual
TP	Transporte Público
TPF	Transporte Público Flexível
UCC	Unidades de Cuidados na Comunidade
UCSP	Unidades de Cuidados de Saúde Personalizados
USF	Unidades de Saúde Familiar
ZBE	Zonas de Baixas Emissões

## 1 Introdução

A mobilidade urbana sustentável constitui um elemento estratégico no desenvolvimento equilibrado e inclusivo dos territórios. Promove a coesão social, a competitividade económica e a qualidade ambiental, enquanto contribui para enfrentar os desafios climáticos e energéticos do presente e do futuro. Neste enquadramento, os Planos de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS) surgem como instrumentos integradores de planeamento, orientados para a construção de sistemas de transporte mais eficientes, acessíveis, seguros e ambientalmente responsáveis, com uma visão de médio e longo prazo.

Concebidos segundo uma abordagem transversal e participativa, os PMUS articulam mobilidade com ordenamento do território, uso do solo, ambiente, inclusão social, saúde pública e inovação tecnológica. A sua construção assenta numa base de conhecimento robusta, leitura funcional do território e envolvimento ativo dos cidadãos e partes interessadas, assegurando uma resposta holística, contextualizada e adaptada aos desafios da mobilidade contemporânea.

Um dos pilares orientadores desta abordagem é a hierarquia modal, que confere prioridade aos modos ativos e coletivos em detrimento do transporte individual motorizado. Esta lógica é representada pela pirâmide multimodal, que traduz os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) em políticas de mobilidade centradas nas pessoas, no ambiente e na eficiência sistémica.

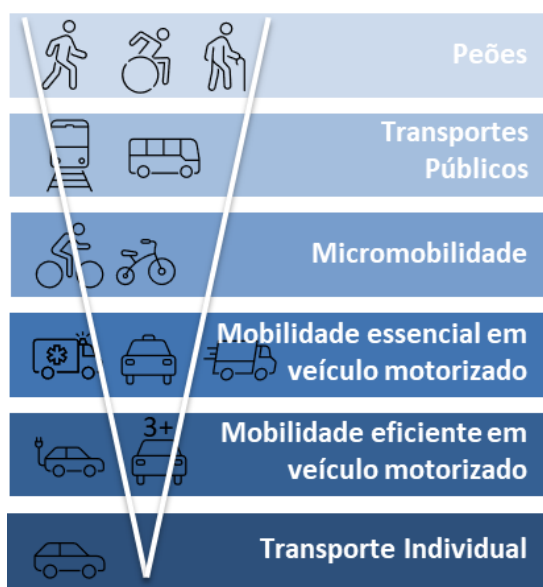


Figura 1 - Pirâmide multimodal, de acordo com os objetivos do desenvolvimento sustentável  
Fonte: VTM, adaptado do Plano de Mobilidade Sustentável (360) de Madrid (2019)

A publicação da 2.<sup>a</sup> edição das *Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan* pela Comissão Europeia (CE), em 2019, e a sua adaptação nacional pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT), em 2024, consolidaram uma nova geração de planos - designada PMUS 2.0 - que assenta numa abordagem funcional, digital, resiliente e centrada nos utilizadores. Estes planos reforçam a necessidade de monitorização contínua, bases de dados sólida, processos transparentes e inovação como fatores críticos de sucesso.

As *guidelines* europeias estruturam-se em torno de oito princípios fundamentais (Figura 2), que servem de matriz metodológica para o desenvolvimento dos planos, desde o diagnóstico até à implementação e revisão. Estes princípios incluem: o planeamento da mobilidade de forma funcional e intermunicipal, a cooperação institucional, a participação ativa dos cidadãos, a avaliação contínua, a visão estratégica de longo prazo, a integração multimodal, a monitorização com base em indicadores e a garantia de qualidade e impacto positivo nos objetivos ambientais e sociais.



Figura 2 - Os oito princípios do planeamento da mobilidade urbana sustentável  
Fonte: Adaptado de ELTIS & Rupprecht Consult, 2019

O primeiro passo consiste em planear a mobilidade urbana funcional de modo que todas as áreas funcionais e todos os cidadãos possam beneficiar de um sistema de mobilidade adequado às suas necessidades. Em segundo lugar, é necessário fomentar uma cooperação que ultrapasse as fronteiras institucionais, de modo a permitir a articulação entre os vários domínios de atividade no que concerne à melhoria da mobilidade do território. Promover a participação dos cidadãos e das restantes partes interessadas é um procedimento essencial em todos os processos de planeamento e implementação.

Outro aspeto importante no âmbito do planeamento da mobilidade urbana sustentável é avaliar o desempenho atual e futuro, permitindo assim não apenas diagnosticar a situação existente, mas também identificar lacunas e projetar potenciais linhas de desenvolvimento.

Segue-se a definição de uma visão de longo prazo e de um plano de implementação. Esta etapa é particularmente importante, uma vez que é nesta etapa que o planeamento da mobilidade é convertido em ações concretas. O plano de implementação determina as metas, as etapas, a equipa necessária a ser alocada, assim como os possíveis riscos.

O sexto princípio refere-se à necessidade de desenvolver todos os modos de transporte de forma integrada e equitativa, apostando na multimodalidade e na sua eficiência.

Providenciar a monitorização e avaliar a concretização dos objetivos e das metas permite acompanhar a evolução da realidade local de forma precisa e compreender tendências atuais e futuras. No âmbito dos PMUS, um acompanhamento e avaliação contínuos durante a fase de implementação podem originar revisões das metas e, se necessário, respetivas adaptações ao próprio plano.

Por último, a garantia de qualidade relaciona-se com a necessidade de assegurar a implementação bem-sucedida das medidas. Investir na mobilidade sustentável promove a cidade e impulsiona o desenvolvimento socioeconómico, uma vez que a melhoria dos acessos a recursos, serviços, mercado de trabalho e pontos turísticos conduz a uma maior competitividade e eficiência e a um aumento da qualidade de vida da população.

Neste quadro, a Comunidade Intermunicipal do Alto Minho (CIM Alto Minho) decidiu proceder à elaboração do novo Plano de Mobilidade Urbana Sustentável do Alto Minho (PMUS Alto Minho 2.0), dando continuidade ao PAMUS desenvolvido em 2015/2016 e incorporando os novos referenciais europeus e nacionais em matéria de acessibilidades, descarbonização, digitalização e justiça territorial. Este novo Plano insere-se no âmbito da candidatura ao Aviso n.º 5/2024 - Fundo para o Serviço Público de Transportes.

O PMUS Alto Minho segue uma estrutura metodológica faseada, garantindo coerência entre diagnóstico, definição estratégica e plano de ação. O desenvolvimento do Plano será

orientado pelos princípios da participação pública, base científica, monitorização por indicadores e alinhamento com os compromissos ambientais da União Europeia (EU).

Com base neste quadro de referência, o Plano ambiciona construir um sistema de mobilidade que:

- Garanta a inclusão territorial e social, assegurando o acesso universal, especialmente em territórios de baixa densidade e junto das populações mais vulneráveis;
- Promova a sustentabilidade ambiental e energética, reduzindo a dependência do transporte individual e favorecendo soluções de baixo carbono;
- Reforce a intermodalidade e a conectividade regional, integrando os diferentes modos de transporte numa lógica funcional e eficiente;
- Aposte na inovação tecnológica e na digitalização, enquanto fatores de capacitação para a gestão inteligente da mobilidade;
- Valorize o capital natural e turístico da Região, através de soluções de mobilidade suave, seguras e atrativas para residentes e visitantes.

Através deste Plano, a CIM Alto Minho reafirma o seu compromisso com os objetivos da neutralidade carbónica, transição energética justa, coesão territorial e melhoria da qualidade de vida, assumindo um papel de liderança regional na transformação da mobilidade.

## 2 Abordagem metodológica

O desenvolvimento do PMUS Alto Minho 2.0 seguiu a abordagem proposta pelo IMT no **Guia de Orientações para a Elaboração de Planos de Mobilidade Urbana Sustentável**, que teve como base de trabalho os documentos do Observatório da Mobilidade Urbana da UE, nomeadamente a 2.<sup>a</sup> edição das *Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan*.



Figura 3 - Ciclo de elaboração de um PMUS  
Fonte: Rupprecht Consult/IMT

Neste âmbito, o desenvolvimento do PMUS Alto Minho 2.0 foi realizado em 3 fases:

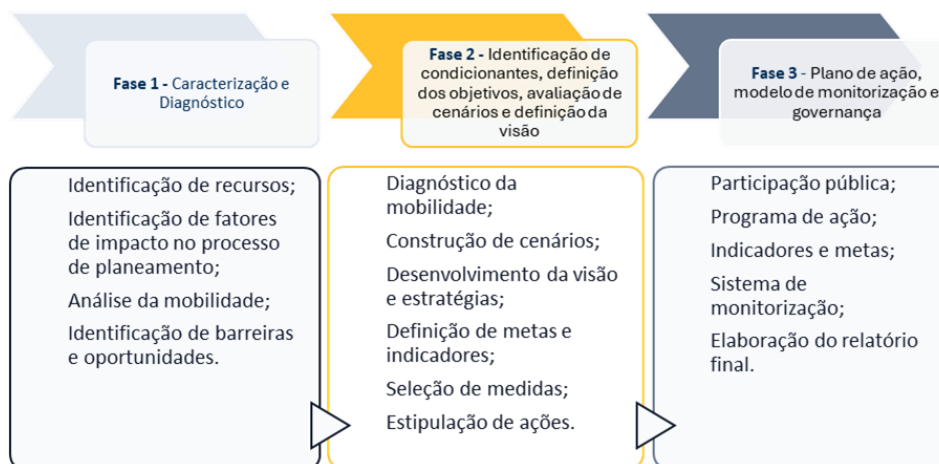


Figura 4 - Esquema metodológico de desenvolvimento do Plano

## 2.1 Fase I - Caracterização e Diagnóstico

A primeira fase do Plano consistiu na caracterização detalhada do território e no diagnóstico das condições atuais da mobilidade na região do Alto Minho. Esta etapa foi essencial para fundamentar as decisões estratégicas que se seguiram nas fases seguintes, permitindo uma compreensão profunda dos desafios e das oportunidades do sistema de mobilidade existente.

Nesta fase foram recolhidos, tratados e analisados os dados e elementos, existentes e disponíveis, correspondendo a um conjunto racional de cada uma das áreas temáticas consideradas, e foi possível identificar lacunas, padrões e tendências, pontos positivos que orientaram as linhas de desenvolvimento, na Fase II. Esta visão integral da situação atual do sistema de transportes foi complementada pela informação presente nos documentos de referência e tendências atuais no âmbito da mobilidade.

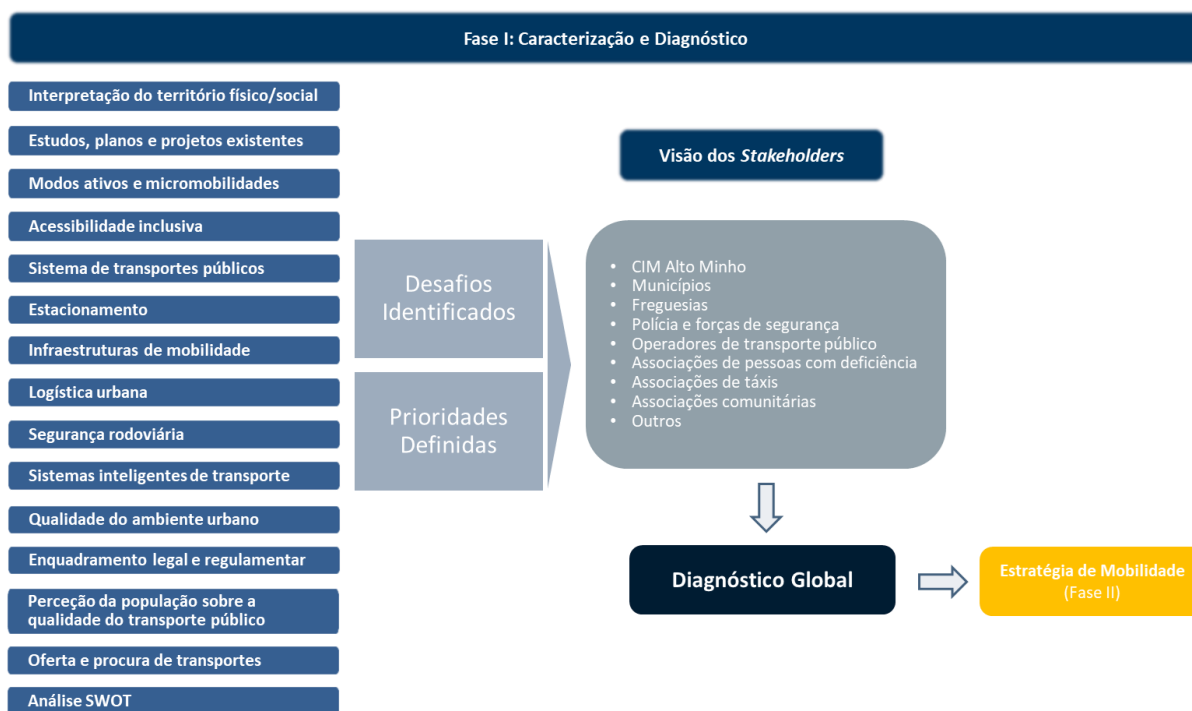


Figura 5 - Resumo da abordagem da Fase I

A infraestrutura de mobilidade constitui a base física e funcional sobre a qual assenta o sistema de transportes de uma cidade ou região. Trata-se do conjunto de elementos estruturantes que tornam possível o movimento de pessoas e mercadorias, assegurando a acessibilidade ao território, a articulação entre modos de transporte e a qualidade da vivência urbana. As infraestruturas de mobilidade refletem a forma como o espaço urbano é organizado para responder às necessidades quotidianas de deslocação da população e das atividades económicas.

Houve ainda uma revisão do PAMUS Alto Minho, na qual foi avaliado o seu contributo no período de vigência, identificadas metas atingidas, os objetivos alcançados e sublinhadas as dificuldades sentidas pela CIM na sua operacionalização.

## 2.2 Fase II – Identificação de condicionantes, definição dos objetivos, avaliação de cenários e definição da visão

A Fase II teve como objetivo estruturar as bases estratégicas do Plano, através de cinco componentes principais:

- **Identificação de condicionantes:** Realizou-se uma análise sistemática dos fatores que podiam limitar ou potenciar a estratégia de mobilidade, abrangendo dimensões legais, ambientais, sociais, económicas e tecnológicas. Esta etapa visou mapear riscos e oportunidades futuras;
- **Definição dos objetivos estratégicos:** Com base nos desafios e necessidades identificados, foram estabelecidos objetivos claros, alinhados com políticas nacionais e europeias de sustentabilidade, inclusão e coesão territorial;
- **Construção e avaliação de cenários:** Foram construídos diferentes cenários de evolução da mobilidade, considerando variáveis como demografia, tecnologia, economia e políticas públicas. Cada cenário foi avaliado quanto à sua viabilidade e impacto estratégico;
- **Formulação da visão de longo prazo:** Desenvolveu-se uma visão estratégica partilhada, assente num processo colaborativo com decisores, técnicos e sociedade civil, orientada para a mobilidade sustentável, acessível e resiliente;
- **Estratégia de intervenção global:** A estratégia consolida os princípios orientadores e eixos de ação prioritários, estruturados por áreas temáticas (ex. transporte público, mobilidade ativa, logística, digitalização, etc.), com base em critérios de impacto, viabilidade e coerência territorial.

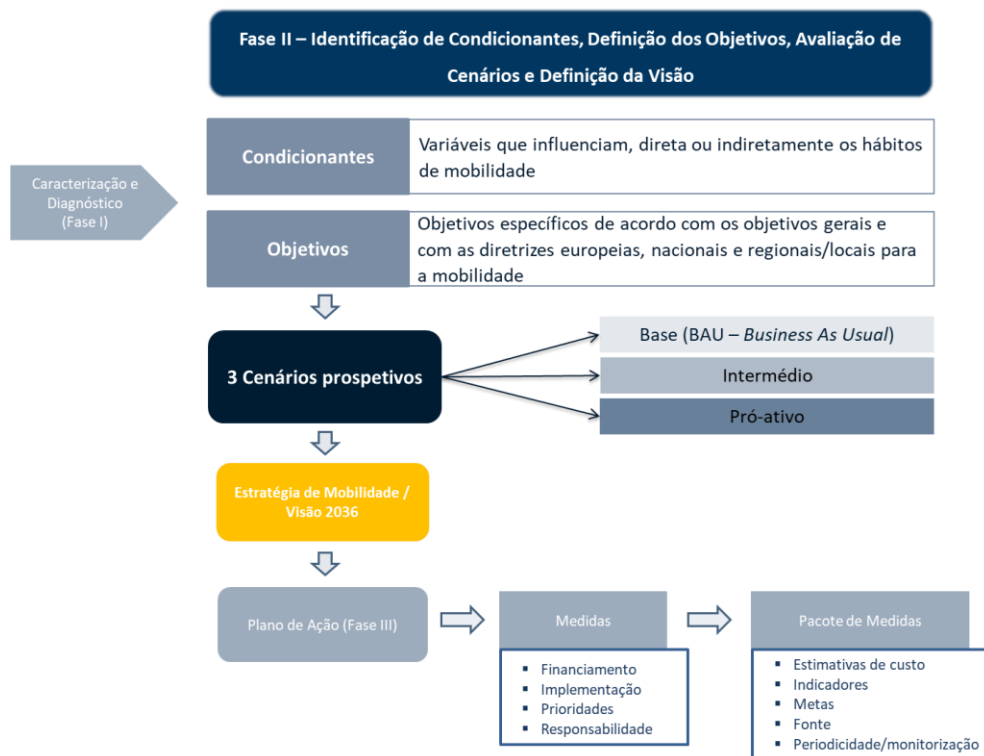


Figura 6 - Resumo da abordagem da Fase II

Esta fase incluiu também tarefas transversais como a definição metodológica, coordenação técnica, e uma sessão de apresentação intermédia.

### 2.3 Fase III – Plano de ação, modelo de monitorização e governança

A Fase III traduz a estratégia em ações concretas, articuladas e calendarizadas, assegurando a sua implementação prática. Nesta fase, foram desenvolvidas as seguintes componentes:

- **Programa de ação:** Organização das medidas em eixos estratégicos como infraestruturas, transporte coletivo, mobilidade ativa, digitalização, segurança e sensibilização;
- **Fichas de projeto:** Cada intervenção relevante é descrita numa ficha com objetivos, duração, entidades responsáveis, custos, financiamento, resultados esperados e sinergias;
- **Sistema de monitorização:** Definição de indicadores e metas temporais para avaliar o progresso e impacto do Plano, com estrutura de acompanhamento técnico e processos de revisão;

- **Modelo de governança:** Estrutura integrada e multilateral envolvendo CIM, municípios, operadores e sociedade civil, com mecanismos de coordenação técnica e política e reforço da cooperação intermunicipal;
- **Participação e comunicação pública:** A visão estratégica foi validada num processo participativo, assegurando transparência, envolvimento e apropriação social. Esta fase culminou com uma apresentação pública do Plano final.

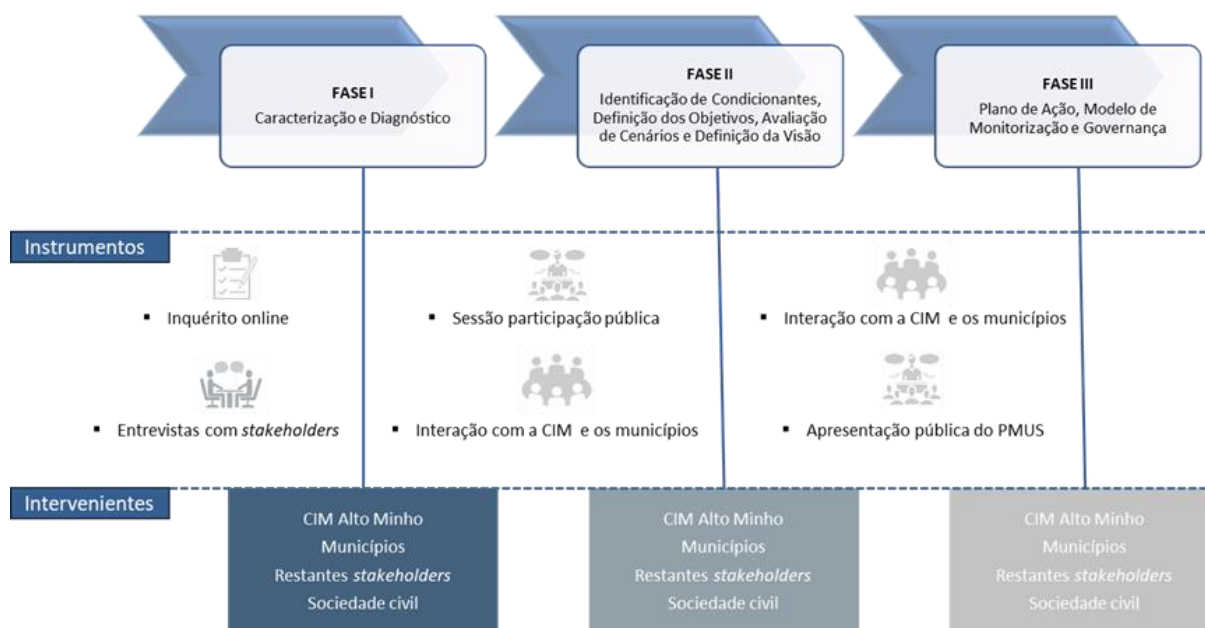


Figura 7 - Participação pública nas três fases do PMUS Alto Minho

Nesta fase foram também abordados temas emergentes como a eletrificação das frotas, a mobilidade turística, o combate à pobreza nos transportes e a proposta de um projeto-piloto de transporte flexível a aplicar a um concelho onde ainda não existe este tipo de serviço.

### 3 Enquadramento legal e regulamentar

À data de elaboração do presente PMUS, não se encontram estabelecidas metas juridicamente vinculativas ao nível NUTS III nos domínios da mobilidade, do clima, da energia, da qualidade do ar ou da segurança rodoviária.

Os objetivos europeus e nacionais estabelecidos para 2030 e 2050 vinculam o Estado Português enquanto Estado-Membro da UE e não configuram imposições quantitativas territorialmente atribuídas à CIM Alto Minho, nem estabelecem obrigações automáticas associadas à delimitação administrativa da NUTS III.

Neste enquadramento, o PMUS Alto Minho 2.0 assume uma natureza de instrumento estratégico orientado para a execução territorial das políticas públicas nacionais e europeias no domínio da mobilidade, com o objetivo de contribuir para a prossecução dos respetivos objetivos sem que estes constituam metas juridicamente imputáveis à CIM.

Com base neste contexto, o presente capítulo apresenta o enquadramento normativo e estratégico relevante para a elaboração do PMUS Alto Minho 2.0, estruturado em quatro escalas complementares: (i) europeu, (ii) nacional, (iii) regional e (iv) municipal. Assim, neste capítulo são identificados os principais instrumentos legais, de ordenamento e de planeamento com impacto direto na mobilidade, assegurando a coerência do PMUS com as políticas públicas em vigor e o alinhamento com os objetivos de descarbonização, coesão territorial e acessibilidade.

#### 3.1 Âmbito europeu

Por forma a dar resposta aos diversos desafios da mobilidade e sustentabilidade, e visando fomentar um maior consenso entre os países dos Estados-Membros, a UE delineou um conjunto de estratégias, medidas e iniciativas, apresentadas em diversos documentos estratégicos e programas de investimento. Os documentos mais relevantes são apresentados de seguida, sendo que as linhas-guia estabelecidas a nível europeu serão acomodadas no desenvolvimento da estratégia de melhoria da mobilidade da região do Alto Minho.

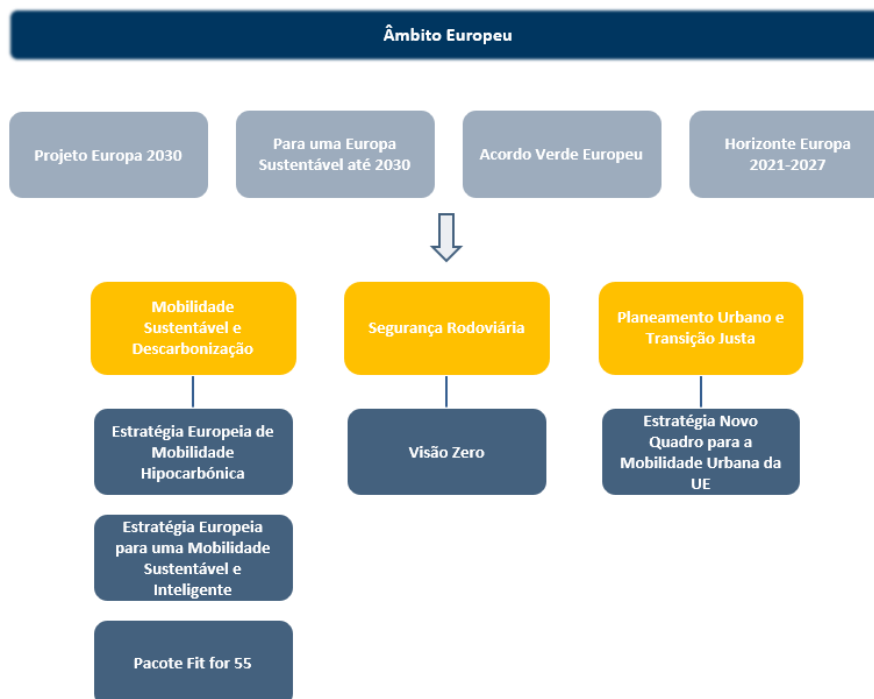


Figura 8 - Enquadramento estratégico do PMUS Alto Minho 2.0 (âmbito europeu)

### 3.1.1 Horizonte Europa 2021-2027

O Horizonte Europa 2021-2027 é um programa-quadro de investigação e inovação da UE que visa “*um futuro sustentável, justo e próspero para as pessoas e o Planeta com base em valores europeus como combater as alterações climáticas, ajudar a alcançar os objetivos de desenvolvimento sustentável e aumentar a competitividade e o crescimento da UE*”, abrangendo áreas para além da mobilidade. Este programa-quadro assenta em três pilares: a ciência de excelência, os desafios globais (entre os quais a mobilidade, a energia e o clima) e a inovação.

O Horizonte Europa 2021-2027 tem por base os resultados e o sucesso do anterior programa de investigação e inovação: o Horizonte 2020. Para o período de 2021-2027, a CE tem como principal objetivo reforçar a “*dimensão ambiental do Mecanismo Interligar a Europa, fixando uma meta de 60% do seu orçamento em benefício dos objetivos climáticos, o que permitirá reforçar a União da Energia, cumprir os compromissos assumidos pela UE ao abrigo do Acordo de Paris, e consolidar a posição de liderança mundial da Europa no combate às alterações climáticas*”.

Em particular no setor dos transportes e da mobilidade, ambiciona-se uma “*mobilidade segura, limpa e conectada através do Mecanismo Interligar a Europa*” com base numa mobilidade inteligente, sustentável, inclusiva, segura e protegida, devidamente em concordância com as propostas da «Europa em Movimento» e com a política da UE no

que se refere a infraestruturas de transportes. Este programa destaca-se pela sua relevância, por exemplo, na “*descarbonização dos transportes através da atribuição de prioridade a modos de transporte ecológicos*”.

### 3.1.2 Estratégia Europeia de Mobilidade Hipocarbónica

A necessidade de uma transição para uma mobilidade hipocarbónica nasce face ao peso significativo do setor dos transportes nas emissões de Gases Efeito Estufa (GEE) na Europa - com particular impacto nas cidades.

A Estratégia Europeia de Mobilidade Hipocarbónica prevê a necessidade de um vasto leque de ações, que assentam nos três eixos considerados como fundamentais para alavancar a neutralidade carbónica dos transportes: eficiência superior dos sistemas de transportes, aplicação de energias alternativas com baixo nível de emissões para os transportes, e utilização de veículos com nível de emissões baixo ou até nulo.

No passado, muitos progressos foram neutralizados pelo aumento da procura dos transportes. Face a isto, a eficiência do sistema de transportes deverá ser um dos principais objetivos. Isto inclui uma mudança no quadro regulamentar da UE. De acordo com este documento, a transição para uma mobilidade hipocarbónica envolverá:

- Otimizar o sistema de transporte e melhorar a sua eficiência: através de soluções digitais para a mobilidade, preços justos e eficientes dos transportes e promoção da multimodalidade;
- Aumentar a utilização de fontes de energia alternativas com baixos níveis de emissões;
- Rumo aos veículos com zero emissões.

Os transportes urbanos são responsáveis por cerca de 23% das emissões de GEE da UE, sendo um dos principais motivos para o incumprimento dos limites de poluição atmosférica em muitas zonas urbanas.

As ações a desenvolver pelas cidades incluem a implementação de incentivos para energias alternativas, a utilização de veículos com níveis reduzidos de emissões, bem como o planeamento de mobilidade urbana sustentável, que inclui a promoção da transição para uma mobilidade ativa, e a utilização de transportes públicos ou opções de mobilidade partilhada.

### 3.1.3 Projeto Europa 2030

De acordo com o Projeto Europa 2030, uma das formas mais eficazes para reduzir as emissões de carbono, bem como a dependência externa em termos de transportes, é a

poupança de energia, tendo em consideração que o grande objetivo em matéria de eficiência energética deverá ser aumentado dos 20% acordados até 2020 para 32,5% até 2030. A UE poderá prosseguir com este objetivo fixando, entre outros, objetivos de emissões mais ambiciosos para os veículos de transporte.

Para tal, é necessário que a UE reduza o uso dos combustíveis fósseis como principal fonte de combustível nos transportes, tornando-se necessário implementar normas que incentivem o uso dos biocombustíveis e a utilização de veículos elétricos e híbridos. Porém, para que tal se suceda, são necessários investimentos significativos na modernização da rede energética da UE, tornando-a uma rede energética inteligente.

### **3.1.4 Para uma Europa Sustentável até 2030**

A emissão global de GEE continua a aumentar a uma taxa alarmante, sendo que o uso de energia, o consumo excessivo de recursos e a destruição de ecossistemas são alguns dos principais fatores. No que diz respeito ao setor dos transportes, este é responsável por boa parte das emissões de GEE da UE, constatando-se que muitas áreas, sobretudo urbanas, violam os limites acordados da UE ao nível da poluição atmosférica.

No entanto, também se constata melhorias neste âmbito, pois, segundo dados da Eurostat, a parcela de energia renovável utilizada em atividades de transporte quase triplicou nos últimos dez anos. O setor da mobilidade, desde a urbana à rede transeuropeia, é essencial para uma transição para um futuro limpo e eficiente em termos de gestão de recursos e de emissões de carbono.

O documento salienta a importância das áreas urbanas no que se refere à digitalização, automação e outras soluções inovadoras, priorizando o transporte ativo (bicicleta e pedonal) e o compartilhado, como os serviços de *car-sharing* e *car-pooling*.

Por outro lado, atualmente uma das principais tendências da UE no que diz respeito aos transportes é uma maior facilidade de acesso aos transportes públicos por parte dos residentes em grandes cidades, com menos de 10% dos residentes a relatarem níveis de dificuldade altos ou muito altos no seu acesso, em comparação com mais de 37% dos residentes em áreas rurais.

### **3.1.5 Acordo Verde Europeu**

Adotado em dezembro de 2019, o Acordo Verde Europeu ou Pacto Ecológico Europeu é o principal roteiro estratégico da UE para alcançar a neutralidade climática até 2050. A mobilidade é um dos setores prioritários deste pacto, representando aproximadamente 25% das GEE na UE.

O Pacto assenta na premissa de que o crescimento económico deve ser dissociado do consumo de recursos e das emissões de carbono, promovendo uma transição ecológica justa e inclusiva. Com este objetivo, propõe um conjunto integrado de políticas públicas estruturadas em torno de vários domínios estratégicos: clima, energia, transportes, biodiversidade, agricultura, indústria, finanças sustentáveis e justiça social.

A mobilidade sustentável constitui um dos eixos fundamentais do Pacto, sendo considerada um dos setores-chave para alcançar a descarbonização. O “Plano de Ação para a Mobilidade Sustentável e Inteligente”, lançado em dezembro de 2020 como componente operacional do acordo, estabelece o objetivo de reduzir em 90% as emissões de GEE provenientes dos transportes até 2050. Este Plano incentiva fortemente os investimentos em infraestruturas de transportes limpos, intermodais e digitalmente integrados, com enfoque nos modos ativos, na ferrovia e na eletrificação da mobilidade urbana.

Entre as principais orientações políticas e medidas propostas, com relevância para os PMUS, destacam-se:

- Proibição da venda de veículos ligeiros com motor de combustão interna a partir de 2035;
- Incentivos à aquisição de veículos elétricos e híbridos *plug-in*;
- Apoio direto à elaboração e implementação de PMUS;
- Aplicação do princípio do “poluidor-pagador” através da internalização dos custos externos;
- Criação de zonas de emissões reduzidas (Zonas de Baixas Emissões – ZBE) em áreas urbanas;
- Promoção da logística urbana de zero emissões;
- Financiamento europeu para redes cicláveis e infraestruturas pedonais;
- Campanhas públicas para promoção dos modos ativos;
- Apoio à digitalização da mobilidade, integração tarifária e soluções *Mobility-as-a-Service* (MaaS);
- Implementação obrigatória de pontos de carregamento elétrico em edifícios novos e em parques públicos.

### 3.1.6 Estratégia Europeia para uma Mobilidade Sustentável e Inteligente (EEMSI)

A Estratégia de Mobilidade Sustentável, Inteligente e Resiliente (EEMSI), publicada pela CE em dezembro de 2020, constitui o principal instrumento de operacionalização do Acordo Verde no domínio da mobilidade.

Estruturada em torno de três eixos (mobilidade sustentável, inteligente e resiliente), a EEMSI define um quadro ambicioso para orientar as ações da UE até 2050, com o objetivo de reduzir drasticamente as emissões do setor dos transportes e modernizar as infraestruturas de transportes.

A EEMSI inclui um plano de ação com 82 iniciativas distribuídas em dez áreas-chave, cobrindo temas que vão desde a implementação de veículos de emissões zero até à digitalização completa dos sistemas de transporte.

De entre as metas propostas com relevância para os PMUS, destacam-se:

Até 2030:

- 30 milhões de veículos de emissões zero em circulação nas estradas europeias;
- Duplicação do tráfego ferroviário de alta velocidade;
- 100 cidades neutras em carbono;
- Instalação de 3 milhões de postos públicos de carregamento elétrico.

Até 2050:

- Rede transeuropeia de transportes (RTE-T) totalmente operacional, com elevada integração multimodal;
- Duplicação do transporte ferroviário de mercadorias;
- Quase todos os veículos ligeiros e pesados novos serão de emissões zero.

A EEMSI destaca ainda a importância da execução de várias componentes estruturais:

- PMUS e promoção de modos ativos como caminhada e bicicleta;
- Digitalização dos serviços, incluindo bilhética integrada e interoperável;
- Promoção do transporte público de baixas emissões, com incentivos à eletrificação e combustíveis alternativos.

### 3.1.7 Novo Quadro para a Mobilidade Urbana da UE (COM/2021/811)

O Novo Quadro para a Mobilidade Urbana da UE, formalmente adotado em dezembro de 2021 pela CE, constitui um elemento central do pacote legislativo “Mobilidade Sustentável e Inteligente”. Este documento reforça o papel estratégico dos PMUS enquanto instrumento obrigatório para a gestão integrada e sustentável da mobilidade em áreas urbanas, especialmente nas cidades integradas na RTE-T.

O quadro sustenta-se na evidência de que os transportes urbanos representam cerca de 70% das emissões de CO<sub>2</sub> da UE, embora apenas 23% da população resida em cidades com mais de 250.000 habitantes. O quadro propõe uma mudança sistémica de paradigma, com vista a alcançar uma mobilidade urbana neutra em carbono, acessível, segura e inclusiva e integrar os PMUS nas cadeias logísticas urbanas, incluindo a “última milha” (*last mile*) e os corredores RTE-T.

O Novo Quadro estabelece uma abordagem estruturada à mobilidade urbana, orientada por 5 eixos estratégicos - mobilidade ativa, transporte público, logística sustentável, digitalização/MaaS e monitorização via indicadores, a saber:

#### Mobilidade ativa e espaços urbanos sustentáveis

- Promoção prioritária da caminhada e bicicleta, através de redes segregadas, seguras e acessíveis;
- Criação de ZBE e zonas de coexistência modal;
- Transporte coletivo robusto como espinha dorsal;
- Reforço de corredores de elevada capacidade;
- Modernização de frotas com tecnologias limpas e vantagens no acesso viário urbano.

#### Logística urbana sustentável na “última milha”

- Definição de *microhubs* logísticos;
- Incentivo ao uso de bicicletas de carga e veículos elétricos;
- Monitorização e regulação dos horários de entrega, potenciando distribuição urbana eficiente e limpa.

#### Transformação digital e oferta MaaS

- Implementação de plataformas de *Mobility as a Service* (MaaS) com bilhética integrada e interoperável entre operadores;

- Desenvolvimento de zonas de acesso regulamentado e incentivos à partilha de dados entre serviços digitais;
- Monitorização baseada em indicadores harmonizados;
- Criação de painéis de indicadores uniformes para emissões, sinistralidade, partilha modal, congestionamento e acessibilidade;
- Recolha obrigatória de dados por parte das cidades pertencentes à TEN-T, no contexto do planeamento e financiamento europeu.

### 3.1.8 Pacote "*Fit for 55*" e Regulamento de Emissões de Veículos

O pacote "*Fit for 55*", apresentado pela CE em julho de 2021 e atualizado em 2023, constitui um conjunto integrado de reformas legislativas destinado a alinhar a legislação europeia, com o objetivo de reduzir em 55% as emissões de GEE até 2030, em relação aos valores de 1990, como parte do Pacto Ecológico Europeu.

No setor dos transportes, responsável por cerca de 25% do total de emissões de CO<sub>2</sub> da UE (dos quais aproximadamente 72% provêm dos transportes rodoviários), este pacote dinamiza uma transição ambiciosa, particularmente através da reforma do Regulamento (UE) 2019/631, que impõe metas claras para as emissões de veículos ligeiros:

- Redução de 55% das emissões de CO<sub>2</sub> em automóveis novos até 2030, face aos níveis de 2021;
- Redução de 50% nas emissões médias de carrinhas novas até 2030;
- A partir de 2035, a proibição da venda de automóveis e carrinhas com motor de combustão interna, exigindo uma transição para veículos de emissões zero.

Um elemento essencial para garantir o sucesso desta transformação é o Regulamento (UE) 2023/1804, mais conhecido como AFIR (*Alternative Fuels Infrastructure Regulation*). Embora proposto como parte do "*Fit for 55*", o AFIR constitui um ato independente e especializado para regulamentar a infraestrutura de combustíveis alternativos, aplicável desde 13 de abril de 2024.

O AFIR impõe metas obrigatórias para:

- Instalação de postos de hidrogénio com distância máxima de 200 km nos corredores rodoviários, e pelo menos um em cada nó urbano;
- Requisitos de interoperabilidade, transparência tarifária, métodos de pagamento eletrónico universais, e dados harmonizados para a interoperabilidade da rede.

### 3.1.9 Quadro de Política de Segurança Rodoviária da UE (2021–2030) – Visão Zero

O Quadro Europeu de Segurança Rodoviária 2021-2030, alinhado com a Declaração de Valeta de 2017, estabelece como objetivo principal a eliminação de mortes e feridos graves nas estradas da UE até 2050, correspondente à denominada “Visão Zero”. A Visão Zero pretende introduzir um objetivo intermédio de redução em 50% até 2030, seguindo uma abordagem sistémica conhecida como *Safe System*, que assume a falibilidade humana e implementa medidas que reduzem o impacto dos erros no ambiente viário.

- Para operacionalizar esta transição, o quadro define oito indicadores-chave de segurança rodoviária, que permitem monitorizar fatores determinantes de risco:
- Velocidade adequada ao contexto urbano (*KPI Speed*);
- Infraestruturas seguras, com foco nos utilizadores vulneráveis (peões e ciclistas) (*Infrastructure KPI*);
- Veículos equipados com ADAS (sistemas avançados de assistência), tais como travagem autónoma de emergência ou deteção de ângulo morto (*KPI Vehicle Safety*);
- Resposta estruturada e eficiente pós-acidente (*KPI Post-Crash Care*);
- Prevenção e controlo da condução sob o efeito do álcool, promovendo taxas elevadas de conformidade com os limites legais de alcoolemia (*KPI Alcohol*);
- Utilização consistente de cinto de segurança e de sistemas de retenção, em todos os lugares do veículo (*KPI Safety Belt*);
- Uso de capacete por ciclistas e utilizadores de veículos de duas rodas, assegurando níveis elevados de proteção individual (*KPI Helmet*);
- Redução da distração na condução, em particular do uso de dispositivo móvel em mão (*KPI Distraction*);

Paralelamente, a Visão Zero refere que “*onde os peões e os veículos motorizados se cruzam, a velocidade destes deve ser reduzida para 30 km/h*”; e neste contexto, são promovidas medidas de implementação coerentes com esta abordagem, nomeadamente:

- Zonas 30, vias partilhadas e redes cicláveis segregadas, assegurando que a mobilidade ativa ocorre em ambientes mais seguros, indicado
- Critérios de projeto orientados para a proteção de utilizadores vulneráveis e mecanismos de fiscalização e controlo do cumprimento das regras de trânsito.

## 3.2 Âmbito nacional

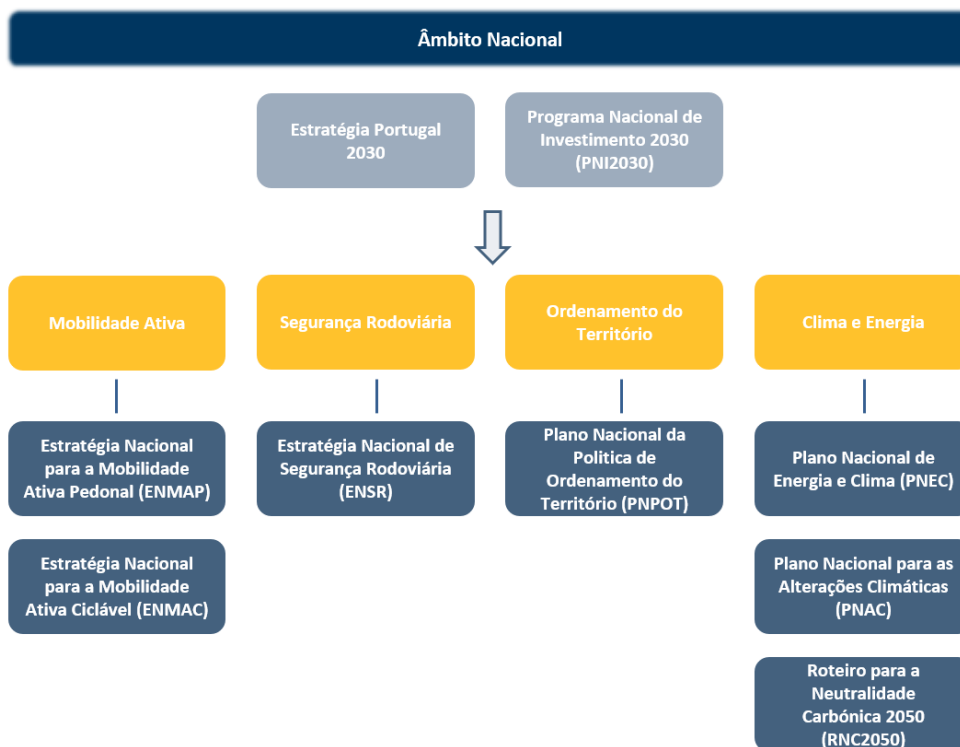


Figura 9 - Enquadramento estratégico do PMUS Alto Minho 2.0 (âmbito nacional)

O PMUS Alto Minho 2.0 ancora-se num conjunto de instrumentos estratégicos de âmbito nacional que orientam a transição para um sistema de transportes descarbonizado, inclusivo e resiliente. Os documentos em questão são apresentados, de seguida, por ordem hierárquica, sintetizando-se objetivos, metas quantificadas e eixos de intervenção.

### 3.2.1 Estratégia Portugal 2030

A Estratégia Portugal 2030 é o principal instrumento de orientação estratégica para a aplicação, em Portugal, dos fundos europeus no período de programação 2021-2027. Este documento estratégico alinha-se com os objetivos da Política de Coesão da UE e com os compromissos assumidos a nível nacional no quadro do Plano de Recuperação e Resiliência (PRR), do Acordo de Paris e da Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas. Assim, a Estratégia Portugal 2030 estabelece as prioridades de investimento para garantir um desenvolvimento económico, social e territorial equilibrado e sustentável em Portugal, promovendo também a convergência com os países europeus mais desenvolvidos.

Aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 98/2020, a Estratégia Portugal 2030 estrutura-se em torno de quatro agendas temáticas e de cinco objetivos estratégicos da UE para 2021–2027. As agendas são:

- “Pessoas Primeiro”: um melhor equilíbrio demográfico, maior inclusão, menos desigualdade;
- Inovação e qualificações como motores do desenvolvimento;
- Transição climática e sustentabilidade dos recursos;
- Uma competitividade externa baseada na especialização da economia portuguesa.

A transversalidade das políticas públicas e a coerência territorial são princípios orientadores do documento. No que respeita à mobilidade sustentável, a Estratégia Portugal 2030 assume uma abordagem integrada e multidimensional, reconhecendo que a transição para um modelo de mobilidade mais eficiente, acessível e com baixas emissões é fundamental para a neutralidade carbónica, a coesão territorial, a segurança rodoviária e a melhoria da qualidade de vida. A estratégia integra e potencia os contributos de diferentes domínios (planeamento territorial, transportes, energia, inovação, digitalização e ambiente), promovendo soluções intermodais, inteligentes e inclusivas.

A mobilidade sustentável é tratada de forma direta no âmbito da agenda “Transição Climática e Sustentabilidade dos Recursos”, em articulação com o Objetivo de Política 2 da UE: “*Uma Europa mais verde, resiliente e de baixas emissões de carbono*”. Neste contexto, a Estratégia Portugal 2030 identifica diversas prioridades e medidas específicas com impacto direto na mobilidade e nos transportes, a saber:

- Promoção de sistemas de mobilidade descarbonizados, eficientes e multimodais, com enfoque na redução das emissões de GEE e no aumento da eficiência energética nos transportes;
- Investimento em modos suaves e ativos de transporte, com especial incidência na criação de redes cicláveis e pedonais em meio urbano e interurbano, favorecendo a acessibilidade universal e a saúde pública;
- Desenvolvimento de redes de transporte coletivo sustentáveis, eficientes e interligadas, com prioridade para os corredores metropolitanos e urbanos de elevada densidade, visando a transferência modal do transporte individual para o transporte público;

- Requalificação e digitalização das infraestruturas de transporte público, com integração de soluções tecnológicas que permitam uma gestão mais inteligente e adaptativa da oferta, incluindo plataformas MaaS;
- Desenvolvimento da mobilidade elétrica, por via do reforço das infraestruturas de carregamento, da modernização das frotas e de políticas de incentivo à adoção de veículos de baixas emissões;
- Melhoria da articulação entre mobilidade, ordenamento do território e urbanismo, promovendo uma estruturação urbana mais compacta e funcional, que favoreça deslocamentos de curta distância e a utilização de modos alternativos ao automóvel;
- Aposta em soluções de logística urbana sustentável, promovendo centros de distribuição de “última milha”, veículos elétricos de transporte de mercadorias e a racionalização das cadeias logísticas;
- Fortalecimento da coesão territorial através da acessibilidade equitativa aos serviços de transporte, com especial atenção às regiões do interior, zonas rurais e áreas de baixa densidade, promovendo a equidade e inclusão sociais;
- Integração da inovação e digitalização na mobilidade, com o respetivo apoio a projetos-piloto, demonstrações tecnológicas e soluções de mobilidade inteligente, autónoma e conectada;
- Valorização do transporte ferroviário e marítimo de mercadorias, reduzindo a dependência rodoviária e promovendo corredores logísticos sustentáveis e eficientes.

### 3.2.2 Programa Nacional de Investimentos 2030 (PNI 2030)

O Programa Nacional de Investimentos (PNI) 2030 é o instrumento nacional de planeamento do ciclo 2021-2030, focado em investimentos estratégicos em quatro grandes domínios: mobilidade e transportes, ambiente, energia e regadio.

No setor dos transportes, o PNI 2030 destina-se a diversos subsectores, com investimento em áreas como mobilidade sustentável, transporte público, redes ferroviárias e rodoviárias, infraestruturas portuárias e aeroportuárias para responder às necessidades de qualificar sistemas de transportes e deslocamentos, modernizar e expandir infraestruturas ferroviárias e eletrificar ligações e fortalecer interfaces multimodais.

A nível nacional, o PNI 2030 prevê:

- A implementação de transporte público em sítio próprio nas áreas urbanas;

- A adoção de programas para a descarbonização da logística urbana, melhoria das estações, bilhética multimodal e segurança ferroviária.

### 3.2.3 Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal (ENMAP) 2030

A Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal (ENMAP) estabelece como objetivo aumentar de 26% para 40% a redução das emissões de CO<sub>2</sub> associadas ao setor dos transportes até 2030. Para atingir este objetivo, o documento apresenta como principais estratégias a facilitação do acesso ao transporte público, bem como a promoção dos modos de transporte ativos.

No âmbito da mobilidade urbana sustentável, destacam-se os seguintes eixos de intervenção:

- **Eixo de Intervenção 1.1.1: Desenvolver a capacitação e a formação cívica das crianças e jovens** - Este eixo visa fortalecer a educação cívica das crianças e jovens, incorporando temas relacionados com a promoção dos modos ativos de deslocação nas atividades curriculares e extracurriculares. O objetivo é incentivar a adoção de comportamentos sustentáveis desde cedo, contribuindo para a formação de cidadãos conscientes e responsáveis em relação à mobilidade;
- **Eixo de Intervenção 1.1.2: Estabelecer programas de mobilidade escolar pedonal** - Este eixo propõe a implementação de programas específicos de mobilidade escolar pedonal, com o intuito de cultivar hábitos de deslocação a pé entre crianças e jovens. Além de promover a atividade física, busca contribuir para a construção de ambientes urbanos mais amigáveis e atrativos, incentivando a segurança e sustentabilidade no trajeto para a escola;
- **Eixo de Intervenção 1.2.1: Incentivar a implementação, dinamização e participação em redes de trabalho nacional e internacional** - Este eixo visa estimular a cooperação e troca de experiências entre escolas e municípios a nível nacional e internacional. A criação de redes de trabalho permitirá, inequivocamente, que entidades educacionais aprendam com as experiências bem-sucedidas de outras, promovendo assim a implementação eficaz de medidas relacionadas com a mobilidade escolar;
- **Eixo de Intervenção 2.1.1: Capacitar a população para a adoção de estilos de vida ativos e saudáveis em todas as idades** - Este eixo foca-se na promoção de estilos de vida ativos e saudáveis, procurando capacitar a população em geral para a adoção de práticas que favoreçam a mobilidade ativa;

- **Eixo de Intervenção 2.1.2: Reconhecer, divulgar e fomentar boas práticas** - Este eixo tem como objetivo destacar e promover exemplos bem-sucedidos no campo da mobilidade ativa. Reconhecendo e divulgando boas práticas, pretende-se inspirar a replicação de iniciativas eficazes, contribuindo assim para a disseminação de comportamentos sustentáveis;
- **Eixo de Intervenção 3.1.1: Colocar o peão como elemento central das políticas públicas** - Este eixo destaca a importância de priorizar o peão nas políticas públicas de mobilidade, visando criar ambientes urbanos mais seguros e acessíveis para os peões.
- **Eixo de Intervenção 4.1.1: Planear e executar rede pedonal** - Focado na infraestrutura, este eixo visa o planeamento e execução de redes pedonais, incluindo a construção de passeios, passagens para peões e outras estruturas que facilitem a circulação de pessoas a pé;
- **Eixo de Intervenção 4.1.2: Apoiar medidas de acalmia de tráfego** - Este eixo propõe a implementação de medidas que visam reduzir a velocidade do tráfego, contribuindo para a segurança dos peões e incentivando a mobilidade a pé;
- **Eixo de Intervenção 5.2.1: Compensar cidadãos e empresas pelas deslocações neutras em carbono** - Este eixo recomenda a compensação de deslocações neutras em carbono, propondo incentivos financeiros para cidadãos e empresas que adotem práticas de mobilidade sustentável.

### 3.2.4 Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável (ENMAC) 2030

No mesmo enquadramento da ENMAP, e alinhada com as linhas estratégicas europeias e nacionais, surge a Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável (ENMAC) para o período 2020-2030. Em consequência das alterações climáticas, são identificados diversos riscos aos quais Portugal fica particularmente exposto, designadamente a subida do nível médio das águas do mar, as secas prolongadas e o risco agravado de incêndios.

Na ENMAC 2020-2030 é referido que o setor dos transportes é responsável por cerca de 25% das emissões de GEE. Para reduzir este valor, torna-se necessário desincentivar a utilização do automóvel particular, ao qual a maioria da população recorre para grande parte das suas deslocações. Pretende-se privilegiar a mobilidade ativa em detrimento do transporte individual motorizado, de acordo com a tendência crescente verificada nas sociedades mais desenvolvidas. Neste documento consta que a bicicleta se assume como

o modo de deslocação mais rápido e fiável nos percursos até 3 a 5 km, seguida do automóvel e posteriormente do comboio.

No seu enquadramento, este documento refere que nas últimas três décadas foram despromovidas “*de forma inaceitável atividades como brincar na rua ou ir de bicicleta para a escola*”. Assim, a utilização da bicicleta surge neste contexto como um meio de humanização das cidades e de promoção do exercício da cidadania, de participação na vida pública e de inclusão social.

Neste âmbito, foram implementados dois projetos destinados aos estudantes: “O Ciclismo Vai à Escola”, que pretendeu ensinar os alunos a pedalar e que contava com um universo de 10.000 participantes em 2018, e o U-Bike, que conferiu a alunos, professores e funcionários, do universo do ensino superior, a possibilidade de utilizarem cerca de 2.500 velocípedes tradicionais com assistência elétrica nas suas deslocações para a faculdade.

Assim, a ação governativa assenta em três grandes pressupostos: promoção do transporte público, eletrificação dos veículos e transição de utilizadores para modos de deslocação mais sustentáveis e ativos. Pretende-se “*tornar Portugal num país «orgulhosamente ativo», onde pedalar é uma atividade segura e amplamente praticada, constituindo uma opção de mobilidade acessível e atrativa, e assim maximizar benefícios para a saúde, economia, emprego, ambiente e cidadania*”, devendo qualquer cidadão poder optar naturalmente por se deslocar em bicicleta.

O conjunto de metas definidas para 2030 é:

- Quota modal de viagens em bicicleta no território nacional de 7,5% (atualmente de 3% em 2025);
- Quota modal de viagens em bicicleta nas cidades de 10% (sendo 4% em 2025);
- Extensão total de ciclovias de 10.000 km (atualmente, 5.000 km em 2025);
- Redução da sinistralidade rodoviária de ciclistas em 50% (sendo 25% em 2025).

### **3.2.5 Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR) 2030**

A Visão Zero 2030, com a nova Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária em Portugal, assume um papel fundamental na formulação do panorama de longo prazo para a política de segurança rodoviária no País. Esta estratégia visa não apenas fixar metas específicas, mas também definir objetivos estratégicos e operacionais que orientarão ações concretas.

A escolha do nome “Visão Zero 2030” reflete uma estreita sintonia com as diretrizes da UE e da Organização das Nações Unidas (ONU). Esta convergência destaca a importância de alinhar as políticas nacionais com as metas internacionais. Em linha com os padrões da UE e da ONU, a Visão Zero 2030 estabelece como objetivo a longo prazo a minimização significativa, ou idealmente a eliminação, de acidentes mortais e feridos graves até 2050.

### **3.2.6 Plano Nacional de Energia e Clima (PNEC) 2030**

O Plano Nacional Energia e Clima (PNEC) 2021-2030, representa o “*principal instrumento de política energética e climática nacional para a década 2021-2030, rumo a um futuro neutro em carbono*”. No setor dos transportes, este documento estratégico propõe uma redução de 40% das emissões até 2030 (face a 2005) e define metas de eletrificação da frota, aumento do transporte coletivo e promoção da mobilidade ativa.

O documento enuncia, e tem como particular fundamento, os compromissos assumidos por vários países em todo o mundo no Acordo de Paris: conter o aumento da temperatura média global a um máximo de 2°C acima dos níveis pré-industriais, com esforços para que não seja ultrapassada a barreira dos 1,5°C.

Entre 2005 e 2017, Portugal reduziu as suas emissões de GEE em 17,5%, sendo que a este progresso está associada uma aposta nas energias renováveis, cujo nível de incorporação subiu 26,8% nesse mesmo período. O PNEC 2021-2030 salienta que Portugal é o terceiro país da UE com maior nível de incorporação de energias renováveis.

Neste âmbito, foi definida uma visão estratégica de Portugal para o horizonte 2030: “*promover a descarbonização da economia e a transição energética visando a neutralidade carbónica em 2050, enquanto oportunidade para o país, assente num modelo democrático e justo de coesão territorial que potencie a geração de riqueza e uso eficiente de recursos*”.

Ainda que todos os setores de atividade contribuam para a redução das emissões de GEE, o setor da energia será aquele com o maior contributo para esta redução na década 2021-2030, através da transição energética e da eficiência energética.

### **3.2.7 Plano Nacional para as Alterações Climáticas (PNAC) 2020-2030**

O Programa Nacional para as Alterações Climáticas (PNAC) 2020-2030 visa garantir o cumprimento das metas nacionais em matéria de alterações climáticas. Este documento é considerado um plano de “segunda geração”, uma vez que aposta na integração da política climática nas políticas setoriais e numa maior responsabilização dos setores.

O PNAC é sustentado num processo de implementação dinâmico, dando aos diferentes setores a responsabilidade e oportunidade de identificar políticas e medidas que contribuam para o estabelecimento de metas de redução de emissões de GEE.

Os três grandes objetivos do PNAC 2020-2030 são:

- Promover a transição para uma economia de baixo carbono, gerando mais riqueza e emprego;
- Assegurar uma trajetória sustentável de redução das emissões de GEE, de forma a alcançar a meta de -30% a -40% em 2030 (em relação a 2005), para garantir o cumprimento dos compromissos nacionais, colocando Portugal em linha com os objetivos europeus e com o Acordo de Paris;
- Promover a integração dos objetivos de mitigação de emissões nas políticas setoriais.

### 3.2.8 Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT)

O PNPOT, sobretudo após a revisão aprovada pela Lei n.º 99/2019, consolida-se como o instrumento superior de gestão territorial em Portugal, servindo de referência obrigatória para todos os planos, programas e estratégias com impacto no território.

A atualização até 2030 garante o alinhamento com a Agenda 2030 da ONU, o Acordo de Paris e a Estratégia Portugal 2030, incorporando um programa de ação estruturado por domínios de intervenção, governança multinível e um sistema de indicadores para monitorização contínua.

No âmbito do Sistema de Conectividades, o PNPOT fixa metas ambiciosas: até 2030, 90% da população deverá estar a 45 minutos ou menos de um nó de transporte de alta capacidade, e todas as sedes municipais deverão dispor de redes contínuas de mobilidade ativa (ciclovias e percursos pedonais).

Além disso, este documento delinea os seguintes três eixos estratégicos principais:

- **D2 – Sistema urbano policêntrico:** pretende reforçar metrópoles como polos de internacionalização, cooperação interurbana e rural urbana, garantindo qualidade urbana;
- **D3 – Inclusão e diversidade territorial:** visa a atração demográfica, acesso universal a serviços essenciais e desenvolvimento rural e transfronteiriço;
- **D4 – Conetividade interna e externa:** prioriza infraestruturas ambientais e ecológicas, e integra acessibilidades e mobilidade, com foco na mobilidade sustentável.

Em termos de metas mensuráveis, são definidos objetivos claros:

- Pelo menos 30% das deslocações diárias em áreas urbanas principais devem ser realizadas por modos ativos ou partilhados;
- 40% dos corredores ferroviários nacionais deverão ter velocidade média superior a 120 km/h e serviço cadenciado inferior a 60 min.

Adicionalmente, este documento estratégico também exige equidade no acesso ao transporte público, estipulando que o tempo médio de acesso a serviços essenciais entre áreas metropolitanas e territórios do interior não deverá exceder 20 minutos de diferença.

### 3.2.9 Roteiro para a Neutralidade Carbónica (RNC) 2050

O Roteiro para a Neutralidade Carbónica (RNC) 2050, aprovado em julho de 2019 (RCM n.º 107/2019), define a mobilidade como um dos setores-chave para a descarbonização profunda da economia portuguesa, assumindo metas de redução entre 85% a 90% das emissões nacionais até 2050, com passos intermédios ambiciosos: 45-55% até 2030 e 65-75% até 2040, em relação a 2005, com recurso obrigatório a sumidouros naturais de carbono. O objetivo final consiste na neutralidade carbónica do setor dos transportes, através de uma conjugação de medidas territoriais, tecnológicas e comportamentais.

A estratégia do RNC 2050 para o setor da mobilidade baseia-se em cinco grandes pilares interligados:

- Eficiência energética e eletrificação da mobilidade, promovendo a substituição de veículos a combustíveis fósseis por elétricos ou movidos a hidrogénio, incluindo frotas municipais e coletivas, como autocarros e viaturas de serviço público;
- Promoção da mobilidade ativa e partilhada, com grande foco no transporte público, *carsharing*, micromobilidade e elevação das redes cicláveis e pedonais, reduzindo o recurso ao automóvel individual;
- Adoção e expansão de combustíveis alternativos, incluindo biocombustíveis avançados, eletricidade renovável e hidrogénio, que deverão representar mais de 35% da energia consumida nos transportes até 2030, chegando a 96% em 2050;
- Integração tecnológica e inovação, com investimentos em plataformas de mobilidade inteligente, veículos autónomos, gestão de procura e carregamento inteligente, fortalecendo modelos de negócio sustentáveis e eficientes;
- Planeamento territorial coerente, assegurando a articulação entre transporte, ordenamento do solo e logística com baixos níveis de carbono, nomeadamente através da estratégia comum com o PNPOT e os PMUS.

### 3.3 Âmbito regional

À escala da Região Norte, a mobilidade sustentável consolida-se como eixo estruturante de ordenamento territorial e de inovação. Os documentos que se seguem traduzem em metas operacionais a ambição europeia e nacional, acomodando-a às especificidades da região do Alto Minho e oferecendo referências diretas para o PMUS em elaboração.

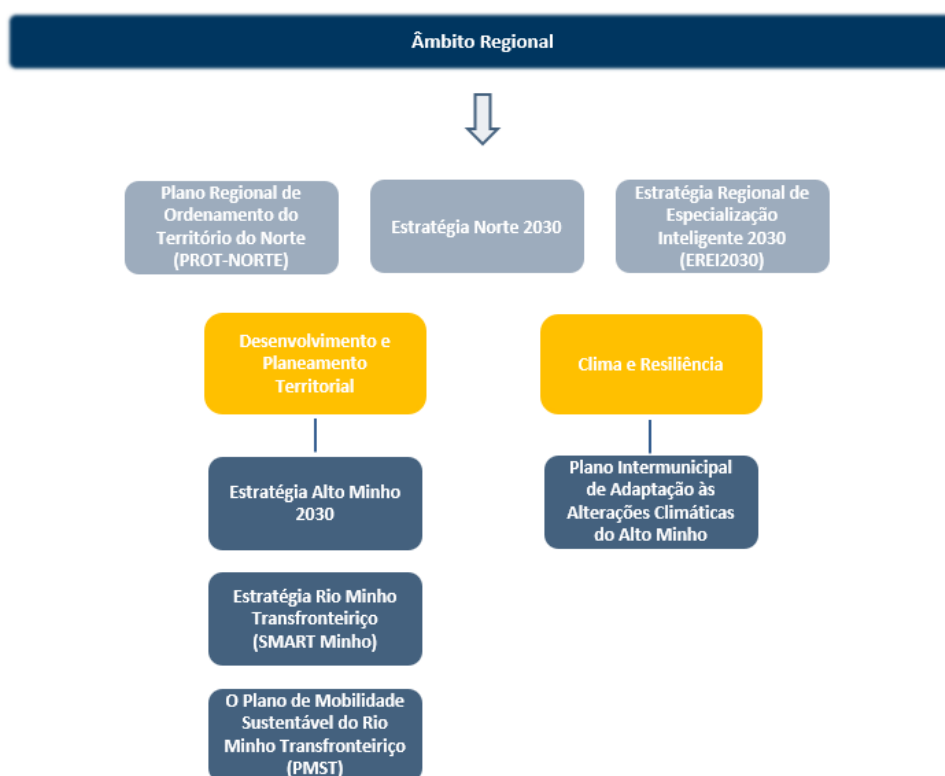


Figura 10 - Enquadramento estratégico do PMUS Alto Minho 2.0 (âmbito regional)

#### 3.3.1 Estratégia NORTE 2030

A EN2030 constitui o principal quadro estratégico regional para o período de programação 2021–2027. Aprovada pelo Conselho Regional da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDR-NORTE), esta estratégia está alinhada com o PNPO, o *Green Deal* europeu e os princípios da coesão territorial e climática definidos a nível da UE.

A EN2030 define uma visão de afirmação internacional do Norte, assente na melhoria do bem-estar das populações através da articulação entre gestão territorial, transição climática, coesão social, conhecimento e competitividade económica. Neste enquadramento, a mobilidade sustentável emerge como um eixo prioritário para a transformação ecológica e funcional do território.

A EN2030 estrutura-se em várias prioridades temáticas (EP), das quais se destacam três com relevância direta para o planeamento da mobilidade:

- **EP2A – Norte mais Verde e Hipocarbónico - OE2.1:** foco na eficiência energética e economia circular, estabelecendo a base ambiental para intervenções nos sistemas de transportes;
- **EP2B – Norte mais Verde, Hipocarbónico e Mobilidade Sustentável - OE2.8:** orientada para a descarbonização dos sistemas de transporte urbano e a promoção de soluções multimodais;
- **EP3A – Norte mais conectado - OE3.2:** consolidação das ligações rodoviárias e ferroviárias regionais, com inserção na RTE-T.

Estes eixos articulam a mobilidade urbana e regional com metas de neutralidade carbónica, reforço das interconexões e reorganização funcional das redes existentes.

No quadro do financiamento europeu do Programa Regional NORTE 2030, a EN2030 define a prioridade OE 2.8 - “*Mobilidade sem Descontinuidades*” como um dos objetivos. Os compromissos assumidos até 2030 incluem:

- Redução de 55 % das emissões de CO<sub>2</sub> dos transportes, face a 1990;
- Desenvolvimento de uma plataforma regional MaaS interoperável à escala intermunicipal, com lançamento previsto até 2028.

O Eixo EP2B consolida o quadro de ação para os centros urbanos e aglomerações intermunicipais, visando uma “*mobilidade urbana multimodal sustentável como parte do processo de transição para uma economia com zero emissões líquidas de carbono*”. O respetivo plano de ação propõe:

- Eletrificação progressiva das frotas de transporte público urbano;
- A supracitada introdução de sistemas MaaS interoperáveis à escala intermunicipal;
- Criação de uma rede regional de ciclovias utilitárias, com ligação direta às estações de transporte público;
- Implementação de bolsas de estacionamento periférico com estações de carregamento rápido.

As metas para 2029, segundo os indicadores FEDER (RSO 2.8), incluem:

- RCO58 - 80 km de novas infraestruturas cicláveis;

- RSO17 - 8 entidades intermunicipais com sistemas de transporte digitalizados;
- RCR62 - 20 milhões de utilizadores/ano em redes de transporte público novo ou modernizado;
- RCR64 - 420 mil utilizadores/ano nas novas ciclovias.

O Eixo EP3A centra-se na mobilidade regional e transfronteiriça, com o objetivo de *“desenvolver e reforçar uma mobilidade nacional, regional e local sustentável, resiliente às alterações climáticas, inteligente e intermodal.”* O plano de ação contempla:

- Modernização de linhas ferroviárias regionais não inseridas na RTE-T, nomeadamente intervenções na Linha do Douro (nos troços Marco-Régua - 2.<sup>a</sup> fase - e Régua-Pocinho), na Linha do Vouga e na Linha do Sousa, de acordo com o Programa de Eletrificação e Reforço da Rede Ferroviária Nacional.

Complementarmente, as metas operacionais até 2029 incluem:

- Utilização anual projetada de 55,2 milhões de passageiros.km;
- Compatibilidade com o sistema de gestão de tráfego ferroviário ERTMS-Nível 2, promovendo eficiência e segurança na circulação.

### **3.3.2 Plano Regional de Ordenamento do Território do Norte (PROT-NORTE)**

Complementando a orientação estratégica nacional definida pelo PNPOT, o PROT-NORTE constitui o principal instrumento de gestão territorial à escala regional no Norte de Portugal. A sua proposta de atualização para 2024 enquadra a territorialização da Estratégia NORTE 2030, compatibilizando as prioridades regionais com o ciclo de programação 2021-2027 da UE.

Este plano regional estrutura-se em torno de dez desafios territoriais e trinta e nove Opções Estratégicas de Base Territorial (OEBT), integrando ainda uma *“Agenda Transformadora”* com programa de execução, modelo de governança e sistema de monitorização. A mobilidade sustentável assume, neste contexto, um papel transversal, particularmente no domínio do *“Sistema de Conectividades”*, que visa um território *“mais conectado, acessível, digital e descarbonizado”*.

No que diz respeito à mobilidade, o PROT-NORTE propõe metas concretas a atingir até 2030, com objetivos claros e alinhados com a política climática e de coesão territorial:

- Implantação de 10 interfaces intermodais supramunicipais;
- Valor igual ou superior a 50% de deslocações casa-trabalho-escola realizadas em modos coletivos, partilhados ou ativos nas áreas metropolitanas;

- Redução de 35% das emissões do setor dos transportes, em comparação com 2005, em consonância com o PNEC 2030;
- Atingir 20 milhões de utilizadores/ano em redes de transporte público novo ou modernizado até 2029;
- Garantir um ponto de carregamento rápido (num raio inferior a 50 km) em todos os corredores regionais, suportado por rede elétrica de alta tensão (CA ou HVDC) capaz de integrar produção renovável.

À semelhança da abordagem nacional, o PROT-NORTE articula o tema da mobilidade com outras dimensões territoriais, através de eixos estratégicos que refletem prioridades políticas e técnicas:

- **D6 – Sistema de Conectividades:** refere a melhoria das infraestruturas de internacionalização, reorganização da rede rodoviária intermunicipal e promoção de transporte público multimodal;
- **Fatores distintivos "Energia" e "Neutralidade Carbónica":** aceleração da eletrificação dos usos finais, expansão da rede de combustíveis alternativos e valorização de corredores de baixo carbono;
- **D9 – Sistema Urbano:** promoção de um padrão urbano policêntrico para reduzir a dependência do automóvel nas ligações intraeixo Atlântico-Douro-Minho;

Estes eixos traduzem-se em diretrizes que reforçam a integração entre planeamento da mobilidade, transição energética e desenvolvimento urbano equilibrado.

Adicionalmente, o Programa de Execução do PROT-NORTE operacionaliza as estratégias territoriais em medidas concretas. No domínio das “*Conectividades*”, destaca-se a medida chave CON 27, com o objetivo geral de garantir um sistema regional de mobilidade, transportes e logística coerente com as metas de descarbonização e coesão territorial.

A CON 27 desdobra-se em quatro grandes focos operacionais, cada um com uma escala de intervenção predominante:

- 8.1. Afirmação de Viana do Castelo como elo relevante do eixo urbano do Litoral Norte/Galiza;
- 8.2. Corredores de internacionalização: ferrovia de altas prestações (Porto-Valença/Vigo), portos (Leixões, Viana do Castelo), aeroporto (Sá Carneiro) e via navegável do Douro;
- 8.3. Rede multimodal de transportes coletivos e interfaces: aposta em interfaces de integração modal e reforço da oferta intermunicipal;

8.4. Redução da dependência do automóvel: medidas para desincentivar o uso do transporte individual em deslocações interurbanas e de proximidade;

8.5. Rede rodoviária de intermediação: malha secundária entre a rede nacional e os centros urbanos locais, equipada com abastecimento alternativo (elétrico e hidrogénio).

No que respeita à operacionalização do Plano, destacam-se quatro áreas centrais com impacto direto nos PMUS:

- **Serviços de transporte público e logística:** lançamento de concursos rodoviários de segunda geração, com aumento mínimo de 20% da oferta e expansão da rede de plataformas logísticas multimodais;
- **Mobilidade urbana sustentável:** implementação de corredores dedicados BUS/BRT, gestão de estacionamento e micrologística e promoção ativa da mobilidade pedonal e ciclável;
- **Infraestruturas estruturantes:**
  - I. Conclusão da ligação ferroviária Porto-Valença/Vigo, integrada na RTE-T Atlântica, com cadência igual ou inferior a 60 minutos;
  - II. Reforço das capacidades portuária e aeroportuária, assegurando um *hinterland* multimodal de baixo carbono;
  - III. Desenvolvimento da malha rodoviária de intermediação, com supressão de atravessamentos urbanos críticos, completamento de ligações em falta e instalação de pontos de carregamento e abastecimento alternativo;
- **Rede integrada de plataformas logísticas,** com prioridade aos corredores ferromarítimos e à utilização da via navegável do Douro no transporte de mercadorias.

Por fim, o PROT-NORTE também inclui orientações específicas para a gestão integrada da mobilidade urbana, incentivando a adoção de medidas estruturais como:

- Hierarquização da rede viária e criação de espaços de coexistência modal;
- Priorização da mobilidade ativa nas áreas urbanas consolidadas;
- Micrologística urbana regulamentada;
- Desenvolvimento de corredores BUS+BIKE, promovendo soluções partilhadas e intermodais.

### 3.3.3 Estratégia Alto Minho 2030

A Estratégia “Alto Minho 2030” constitui o quadro de referência estratégico e territorial da CIM Alto Minho para o ciclo de programação 2021-2027, sendo o documento orientador da atuação pública intermunicipal no contexto do Portugal 2030.

Desenvolvida com base numa abordagem territorial integrada, esta estratégia alinha-se com os grandes objetivos nacionais e europeus, nomeadamente a transição climática, a coesão territorial, a digitalização dos serviços públicos e a promoção da mobilidade sustentável.

Este documento estratégico projeta uma visão clara para o território: “*Um Alto Minho competitivo, conectado, atrativo e resiliente*”. Esta visão estratégica desdobra-se em quatro eixos estratégicos temáticos, que orientam o investimento público e estruturam os planos de ação intermunicipais:

- Eixo I - Competitividade e Inovação Territorial
- Eixo II - Conectividade, Mobilidade e Transportes Sustentáveis
- Eixo III - Atratividade Territorial e Qualidade de Vida
- Eixo IV - Resiliência Territorial e Transição Climática

Desta estrutura, os três primeiros eixos têm impacto direto na mobilidade sustentável, quer ao nível da organização do sistema de transportes, quer na integração com funções urbanas, económicas e ambientais.

#### **Eixo I – Competitividade e Inovação Territorial**

Este eixo promove a valorização do território através da experimentação tecnológica e da logística sustentável. A mobilidade surge como vetor de inovação, nomeadamente através de:

- *Hubs* de teste transfronteiriços para drones logísticos entre o Minho e a Galiza;
- Instalação de *living-labs* de logística urbana de zero emissões em Viana do Castelo, Valença e Ponte de Lima, promovendo soluções replicáveis e com baixo impacto ambiental.

#### **Eixo II – Conectividade, Mobilidade e Transportes Sustentáveis**

Este eixo é o núcleo estruturante da política de mobilidade intermunicipal, agregando ações orientadas para a eficiência, descarbonização e integração modal do sistema de transportes:

- Constituição da Autoridade Intermunicipal de Transportes do Alto Minho, com competências plenas até 2026;
- Reestruturação da rede de transporte público intermunicipal, com:
  - Cadência inferior a 60 minutos entre todas as sedes de concelho;
  - Valor igual ou superior a 60% da frota com tração elétrica ou híbrida até 2029;
- Expansão da malha ciclável utilitária (180 km), com ligação a percursos estratégicos: EuroVelo 1, Ecovia do Lima e Caminho Minhoto Ribeiro;
- Implantação de 18 interfaces *Bike & Ride* e 4 nós intermodais *Park-and-Ride* com carregamento rápido e bilhética integrada num sistema MaaS;
- Desenvolvimento de uma rede logística verde, com dois portos secos (Valença e Ponte de Lima) ligados por ferrovia ao Porto de Leixões e frota de “última milha” 100% elétrica em centros urbanos;
- Reforçar a competitividade do porto de Viana do Castelo, melhorando as condições operacionais e os acessos rodoviários e ferroviários ao porto.

As metas deste eixo para 2029 incluem atingir 45% de quota modal de transportes públicos e modos ativos nas deslocações casa-trabalho-escola e uma redução de 35% das emissões de GEE no setor dos transportes, comparado a 2005.

### **Eixo III – Atratividade Territorial e Qualidade de Vida**

Neste eixo, a mobilidade é abordada como componente da acessibilidade territorial, do turismo sustentável e da equidade no acesso à cultura e ao lazer:

- Criação de 180 km de percursos pedonais acessíveis, ligando zonas naturais, aldeias e património cultural;
- Plano “Turismo + Mobilidade Verde”, com:
  - Bilhete único para transporte público e atrações turísticas;
  - *e-Shuttles* elétricos para rotas enoturísticas do Vale do Lima;
- Estabelecimento de bolsas de estacionamento dissuasor com ligação elétrica aos centros históricos de Caminha e Arcos de Valdevez.

As metas associadas a este eixo para 2029 são: atingir mais de 2,5 milhões de passageiros/ano em linhas turísticas sazonais de zero emissões e que 100% dos

equipamentos culturais regionais estejam acessíveis por transporte público a um tempo inferior a 45 minutos.

### 3.3.4 Estratégia Regional de Especialização Inteligente do Norte (S3 NORTE 2027 / EREI)

A S3 NORTE 2027 é a revisão da RIS3 Norte 2020 e constitui a “*condição favorável*” para mobilizar o Objetivo de Política 1 (OP1) do Portugal 2030 na Região Norte. O documento estabelece a visão de “*desenvolver o Norte e afirmar-se internacionalmente através do conhecimento e da competitividade económica*”, ancorada num Sistema Regional de Inovação mais coeso. Este documento define oito domínios prioritários de especialização inteligente, alinha-se com o Horizonte Europa, com o *Green Deal* e com a Estratégia NORTE 2030 e, além disso, integra um sistema de monitorização que articula indicadores de contexto, resultado e realização.

Entre os oito domínios prioritários, destaca-se o de “*Mobilidade Sustentável e Transição Energética*” (MSTE), que visa:

- Descarbonizar a indústria de componentes (baterias, compósitos leves) com  $TRL \geq 7$  até 2027;
- Estimular soluções *Mobility-as-a-Service* e logística urbana de zero emissões em cidades-piloto como Viana do Castelo;
- Fomentar veículos ligeiros partilhados e micromobilidade conectada, integrando sensores V2X desenvolvidos nos polos de I&D regionais (veículos e infraestruturas inteligentes: conectividade 5G, automação, Car-to-X).

### 3.3.5 Plano Intermunicipal de Adaptação às Alterações Climáticas (PIAAC) do Alto Minho

Aprovado em novembro de 2019 pela CIM Alto Minho, o PIAAC constitui o instrumento estratégico de referência para a adaptação às alterações climáticas na Região, abrangendo os dez municípios do distrito de Viana do Castelo. Este Plano estabelece um quadro comum de diagnóstico, avaliação de vulnerabilidades e programação de ações para o período 2020–2030, alinhado com a ENAAC 2020, o PNPOT e os ODS das Nações Unidas.

O PIAAC foi desenvolvido em três fases principais:

- Diagnóstico climático e territorial;
- Avaliação de impactos e vulnerabilidades;
- Definição de medidas de adaptação setoriais e transversais.

Com base neste processo, foram selecionados impactos prioritários, com destaque para o setor dos transportes e comunicações, o qual surge identificado como vulnerável a fenómenos extremos, particularmente cheias e ondas de calor.

**Impacto 4.2.8 – Transportes e Comunicação:** vulnerabilidade a cheias fluviais em troços ribeirinhos das ecovias, com conseqüente exigência de elevação/pavimento permeável em 12 km até 2030.

**TC.02 – Mudanças dos padrões de mobilidade** e respetivo impacto na necessidade de transporte/mobilidade de grande número de pessoas, bem como na relação com a implementação de mobilidade suave e com a coordenação com o quadro de sistemas de transporte.

**Eixo II – OII.7 Economia de baixo carbono, transportes e energia** – *“Promoção do desenvolvimento e adaptação da Economia de Baixo Carbono, dos Transportes e da Sustentabilidade na Produção e Consumo da Energia”*:

- II.7.3 - Desenvolvimento e aplicação de sistemas eficientes no transporte, armazenamento, distribuição/alimentação e consumo energético pelas entidades públicas e agentes privados;
- II.7.4 - Implementação de planos de mobilidade sustentável (ex.: ciclovias, transportes públicos) e de sistemas inteligentes e coletivos de mobilidade regionais, locais e urbanos associados a ligações internacionais de interesse;
- II.7.5 - Aposta na construção/instalação de centrais logísticas de biomassa locais para valorização energética e compostagem de resíduos orgânicos;
- II.7.7 - Instalação de sistemas de vigilância sobre infraestruturas críticas de transporte, com planos de manutenção e reabilitação de infraestruturas hidráulicas para redução de riscos;
- II.7.11 - Aposta numa Economia Digital regional e Governança Digital ou Governo Eletrónico que facilitem a mobilidade e acessibilidade aos produtos e sistemas inteligentes e eficientes.

### **3.3.6 Estratégia de Cooperação Inteligente para o Rio Minho Transfronteiriço – Smart Minho**

A Estratégia de Cooperação Inteligente para o Rio Minho Transfronteiriço, conhecida como Smart Minho, constitui uma das mais relevantes iniciativas de governança e planeamento estratégico transfronteiriço entre Portugal e Espanha, com particular foco nas sub-regiões do Vale do Minho e da Galiza. Coordenada pelo Agrupamento Europeu de Cooperação Territorial do Rio Minho (AECT Rio Minho), esta estratégia tem como

objetivo construir um espaço de mobilidade partilhada, coeso, sustentável e tecnologicamente avançado.

O seu principal objetivo é reforçar a integração funcional entre os municípios da raia minhota portuguesa, pertencentes à CIM Alto Minho, e as câmaras municipais galegas da província de Pontevedra, através de ações coordenadas nos domínios da mobilidade, ordenamento do território, cultura, ambiente e economia circular.

A mobilidade surge como eixo estratégico central como instrumento de coesão social, inovação territorial e sustentabilidade ambiental. Assim, a Estratégia Smart Minho estrutura a sua intervenção em torno dos seguintes eixos:

### **Governança partilhada e planeamento conjunto da mobilidade transfronteiriça**

- Elaboração de um Plano de Mobilidade Sustentável Transfronteiriço (PMST);
- Definição de um modelo de governação baseado no AECT Rio Minho, com participação dos municípios da CIM e da Deputación de Pontevedra;
- Harmonização normativa entre as duas margens do rio para facilitar a interoperabilidade dos sistemas de transporte e infraestruturas.

### **Promoção da mobilidade ativa e da intermodalidade suave**

- Criação e ligação de ciclovias entre Valença, Monção, Vila Nova de Cerveira e as cidades galegas de Tui, Salvaterra de Miño e Tomiño;
- Conectividade transfronteiriça de ecovias (Ecopista do Minho ↔ Rede de Vías Verdes Galegas);
- Implementação de corredores cicláveis e pedonais com sinalética comum e mapas integrados.

### **Transporte público transfronteiriço**

- Estudo e piloto de linhas de transporte público rodoviário transfronteiriço com bilhética e tarifário harmonizado;
- Análise da viabilidade da criação de uma plataforma de transporte a pedido transfronteiriço;
- Articulação com os serviços públicos (escolas, saúde, cultura) de ambas as margens.

## Inovação e digitalização

- Desenvolvimento de uma plataforma digital única de mobilidade transfronteiriça, integrando horários, modos, reservas e informação em tempo real;
- Aplicação de tecnologias de monitorização e contagem de tráfego para fins de planeamento e avaliação de impacto ambiental;
- Uso de sistemas de georreferenciação partilhados para gestão das rotas, manutenção e comunicação ao utilizador.

### 3.3.7 Plano de Mobilidade Sustentável Transfronteiriço (PMST)

A elaboração de um Plano de Mobilidade Sustentável Transfronteiriço constitui uma das ações centrais da Estratégia de Cooperação Inteligente para o Rio Minho (Smart Minho), promovida pelo AECT Rio Minho. O Plano foi desenvolvido com o apoio do programa Interreg V-A Espanha–Portugal (POCTEP) e estabelece um quadro estratégico e operativo para a promoção de uma mobilidade mais conectada, limpa, segura e acessível em ambos os lados da fronteira, tendo como objetivos principais:

- Diagnosticar os padrões de deslocação quotidiana entre os municípios fronteiriços;
- Identificar barreiras físicas, institucionais e normativas à mobilidade integrada;
- Definir um conjunto de medidas concretas para promover a mobilidade ativa, partilhada e coletiva;
- Articular as estratégias de mobilidade dos municípios da CIM Alto Minho com os concelhos galegos vizinhos;
- Facilitar o acesso conjunto a financiamento europeu para projetos binacionais de mobilidade sustentável.

Complementarmente, este plano compreende as seguintes componentes principais:

- **Diagnóstico territorial conjunto** - mapeamento das infraestruturas existentes, fluxos transfronteiriços, oferta de transporte público, redes cicláveis e peões, e acessibilidade a serviços públicos em ambos os lados da fronteira;
- **Participação cidadã e institucional** - realização de inquéritos, oficinas participativas e reuniões técnicas com municípios, operadores, cidadãos e agentes económicos dos dois lados da fronteira;
- **Definição de um cenário de mobilidade sustentável para 2030**, com metas partilhadas nos seguintes domínios:

- Aumento da quota modal ciclável e pedonal;
  - Criação de serviços de transporte público transfronteiriço com bilhética digital única;
  - Integração das redes cicláveis locais num sistema contínuo de ecovias transfronteiriças;
  - Desenvolvimento de *hubs* de mobilidade e microdistribuição urbana nas zonas fronteiriças.
- **Plano de ação** - medidas prioritárias com calendarização, estimativa de custos e possíveis fontes de financiamento (ex: CEF, FEDER, Horizon Europe, POCTEP 2021-2027).

### 3.4 Âmbito municipal

À escala da CIM Alto Minho, a política de mobilidade urbana sustentável estrutura-se nos instrumentos e projetos próprios de cada município (alguns já aprovados, outros ainda em elaboração), os quais detalham a execução local dessa estratégia (Figura 11).

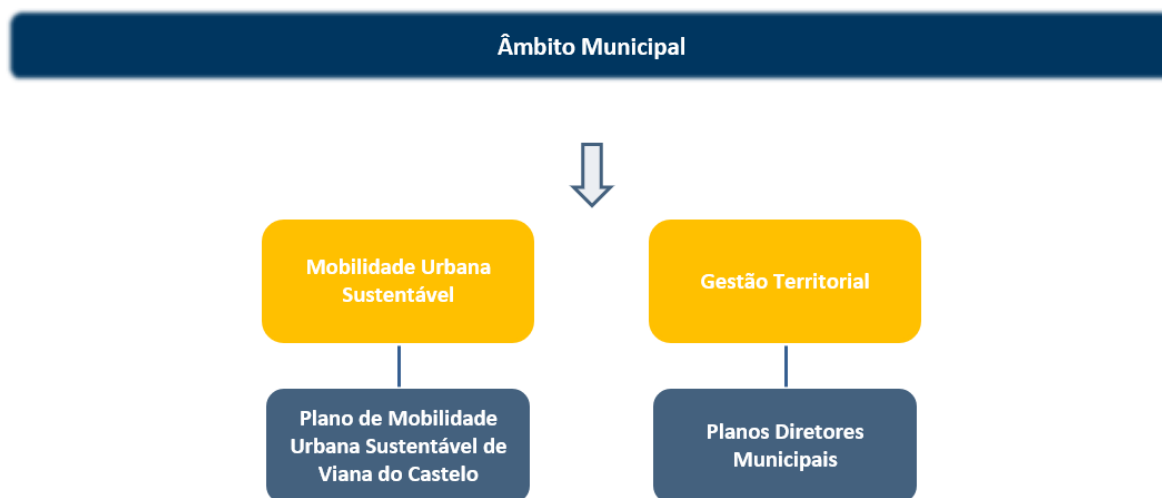


Figura 11 - Enquadramento estratégico do PMUS Alto Minho 2.0 (âmbito local)

#### 3.4.1.1 Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Viana do Castelo

Em 2023, foi apresentada a primeira fase do PMUS de Viana do Castelo, correspondente à etapa de caracterização e diagnóstico. Este instrumento estratégico visa responder aos principais desafios de mobilidade urbana no concelho, nomeadamente problemas de trânsito automóvel, estacionamento e reduzida utilização dos transportes coletivos,

promovendo simultaneamente modos de deslocação mais sustentáveis, como a caminhada e a bicicleta.

Os objetivos centrais identificados para o PMUS de Viana do Castelo incluem:

- Promover a mobilidade sustentável, incentivando modos ativos como caminhar e pedalar, bem como o uso do transporte público, assegurando acessibilidade universal, em detrimento do veículo individual;
- Reduzir a poluição atmosférica, o ruído e o consumo energético associados ao setor dos transportes;
- Melhorar a segurança rodoviária, alinhando-se com o princípio da “Visão Zero”;
- Assegurar a eficiência, integração e interoperabilidade do sistema de transportes.

Importa referir que, à data de elaboração do presente PMUS Alto Minho 2.0, o plano municipal de Viana do Castelo se encontra em fase de desenvolvimento, tendo sido divulgada apenas a fase de diagnóstico, não estando ainda publicada a versão final aprovada.

Apesar disso, os objetivos estratégicos já identificados revelam convergência com as orientações do PMUS Alto Minho 2.0, designadamente no que respeita à promoção da mobilidade ativa, ao reforço do transporte público, à descarbonização do setor dos transportes e à melhoria da segurança rodoviária.

Neste sentido, o PMUS Alto Minho 2.0 assume um papel de enquadramento e articulação intermunicipal, procurando assegurar coerência estratégica entre os instrumentos municipais existentes ou em desenvolvimento e promover soluções integradas à escala regional, especialmente no que se refere à conectividade entre concelhos, à articulação de redes de transporte público e à estruturação de corredores de mobilidade sustentável.

#### **3.4.1.2 Planos Diretores Municipais**

Os municípios constituintes da CIM Alto Minho apresentam uma realidade diversificada em termos de planeamento territorial, traduzida nas diferentes épocas de realização e revisão dos seus Planos Diretores Municipais (PDM).

A tabela abaixo resume as datas de aprovação inicial dos PDM, bem como a data e tipo da última alteração/revisão de cada PDM, conforme informação disponível nos respetivos documentos legais.

Município	Aprovação do PDM	Última Alteração/Revisão	Tipo
Arcos de Valdevez	1995	2023	Alteração por adaptação
Caminha	1996	2024	Revisão
Melgaço	1995	2021	Alteração por adaptação
Monção	1994	2019	Alteração por adaptação
Paredes de Coura	1996	2024	Revisão
Ponte da Barca	1995	2024	Retificação/Correção material
Ponte de Lima	1995	2011	Retificação/Correção material
Valença	1999	2021	Retificação/Correção material
Viana do Castelo	1991	2026*	Alteração por adaptação
Vila Nova de Cerveira	1996	2024	Alteração por adaptação

Tabela 1 - Planos Diretores Municipais em vigência  
\*Data prevista de término da revisão do PDM

De um modo geral, a maioria dos PDM estão predominantemente focados no transporte motorizado individual, porém revelando também alguns avanços na forma como incorporam as necessidades atuais em matéria de infraestruturas de mobilidade.

Alguns domínios denotam uma abordagem mais limitada que poderá ser aprofundada no PMUS Alto Minho 2.0, entre os quais se destacam a acessibilidade universal, o reforço da oferta e integração do transporte público, a promoção efetiva da mobilidade pedonal e ciclável, o enquadramento das micromobilidades e a organização da logística urbana.

Município	Enquadramento	Artigo	Texto do Artigo
<b>Caminha</b>	UOPG 4 Centro Histórico de Caminha	UOPG 4 Centro Histórico de Caminha	“Modernizar as infraestruturas urbanas. 7 — Promover a sustentabilidade ambiental, cultural, social e económica dos espaços urbanos. 11 — Promover a melhoria geral da mobilidade, nomeadamente através de uma melhor gestão da via pública e dos demais espaços de circulação e promover a inclusão para cidadãos com mobilidade condicionada. 12 — Fomentar a adoção de critérios de eficiência energética.
<b>Caminha</b>	UOPG 5 Estação - Corgo	UOPG 5 Estação - Corgo	“1 — Estimular a criação de corredores verdes que promovam a aglutinação e articulação das duas áreas urbanas da freguesia.”
<b>Monção</b>	PDM de Monção	Artigo 114.º Estacionamento	“Nos empreendimentos turísticos deverá observar-se: c) Uma zona de cargas e descargas”
<b>Monção</b>	PDM de Monção	Artigo 121.º Avaliação	“Deverá, anualmente, ser produzido um documento sobre o processo de planeamento nas linhas de desenvolvimento propostas pelo PDM. O processo deverá incidir naquilo que são vetores estratégicos de desenvolvimento do plano e cujo exercício municipal é determinante, no que se refere a: f) mobilidade e transportes: na adequação às necessidades da população e no funcionamento hierárquico das diversas redes. “
<b>Ponte de Lima</b>	PDM de Ponte de Lima	Artigo 36.º - Espaço-Canal	“1- O Espaço-canal corresponde a corredores de infraestruturas rodoviárias existentes ou previstas, fundamentais à estruturação do território e à mobilidade da população. 2- O Espaço-canal compreende apenas a rede rodoviária, hierarquizada em quatro níveis: a) Rede nacional estruturante; b) Rede distribuidora principal; c) Rede distribuidora secundária; d) Rede de acesso e penetração local.”
<b>Ponte da Barca</b>	PDM de Ponte da Barca	Artigo 2.º Estratégias e objetivos	“d) Reforço das infraestruturas e dos equipamentos necessários à preservação e acréscimo dos valores ambientais, nomeadamente reordenando as acessibilidades e prosseguindo objetivos de melhoria de qualidade de vida da população; e) Valorização do património cultural”

<b>Ponte da Barca</b>	PDM de Ponte da Barca	Artigo 12.º Sistema de corredores de transportes	“1 — O sistema de corredores de transportes engloba a rede rodoviária. b) Os sistemas de transportes coletivos enquanto modo necessário à mobilidade intra intermunicipal e fator de coesão social e territorial.”
<b>Ponte da Barca</b>	PDM de Ponte da Barca	Artigo 47.º Estacionamento	“1 — Nas novas construções, bem como naquelas que tenham sido objeto de ampliação superior a 50% da área de construção original, deve ser garantido, no interior do lote ou parcela, estacionamento próprio para responder às necessidades da operação urbanística em causa, nas condições expressas(..) Nas operações de loteamento ou operações urbanísticas de impacte relevante, deve ainda ser criado estacionamento público ou, no caso de estabelecimentos hoteleiros, de utilização comum do empreendimento, correspondente, no mínimo, às percentagens a seguir indicadas, dos valores obtidos pela aplicação do n.º 1 deste artigo: a) 20 % dos lugares privados para habitação; b) 20 % dos lugares privados para serviços; c) 20 % dos lugares privados para instalações industriais e armazéns; d) 20 % dos lugares privados para estabelecimentos hoteleiros;”
<b>Ponte da Barca</b>	PDM de Ponte da Barca	Artigo 64.º Rede estruturante secundária	“2 — Nas vias da rede estruturante secundária observam -se, quando possível, as seguintes disposições: a) Conjugação, no perfil do espaço canal viário, de passeios e ciclovia.”
<b>Valença</b>	PDM de Valença	Artigo 73.º Parâmetros Urbanísticos	“2 — A inclusão de uma rede de percursos cicláveis que estabeleça a relação desta área com a Praça-Forte de Valença, a Nossa Senhora da Cabeça, a estação, a zona de equipamentos escolares, o espaço da feira e com o futuro Centro Cultural. 4 — Deverá estudar a área da feira para promover um uso mais organizado e atrativo, bem como fomentar a sua utilização de forma segura e qualificada nos dias em que a feira não está em atividade. 5 — Reformular o espaço público garantindo canais urbanos de circulação segura nas diferentes formas de mobilidade. 6 — Dotar esta área de uma rede de espaços públicos que promovam uma utilização coletiva, formal e informal, e de complementaridade com a envolvente.”
<b>Vila Nova de Cerveira</b>	PDM de Vila Nova de Cerveira	Anexo III 2 — Espaços verdes e de utilização coletiva	“2.1 — Os espaços verdes e de utilização coletiva devem possuir a autonomia necessária para se configurarem, ao nível urbanístico, ambiental ou paisagístico como um elemento estruturante do tecido urbano.”

Tabela 2 – Disposições dos PDM face à mobilidade e ao espaço público

## 4 Interpretação do território físico e social

### 4.1 Localização geográfica e caracterização topográfica do Alto Minho

A região do Alto Minho, situada no noroeste de Portugal Continental, caracteriza-se por uma morfologia variada e uma topografia ondulada, onde se combinam áreas litorais de relevo suave com zonas interiores mais acidentadas e montanhosas. Esta diversidade geográfica tem implicações diretas na definição de estratégias de mobilidade, sobretudo no que se refere à promoção dos modos ativos.

A análise da altimetria evidencia uma distinção clara entre a faixa costeira e os territórios do interior: os concelhos de Viana do Castelo, Caminha, Vila Nova de Cerveira e Valença concentram-se maioritariamente em cotas altimétricas inferiores a 400 m, apresentando condições mais favoráveis à mobilidade pedonal e ciclável. Já os concelhos de Melgaço, Arcos de Valdevez e Ponte da Barca incluem extensas áreas com altitudes superiores a 600 m, chegando mesmo a ultrapassar os 1.400 m nas zonas de maior altitude, junto ao Parque Nacional da Peneda-Gerês.

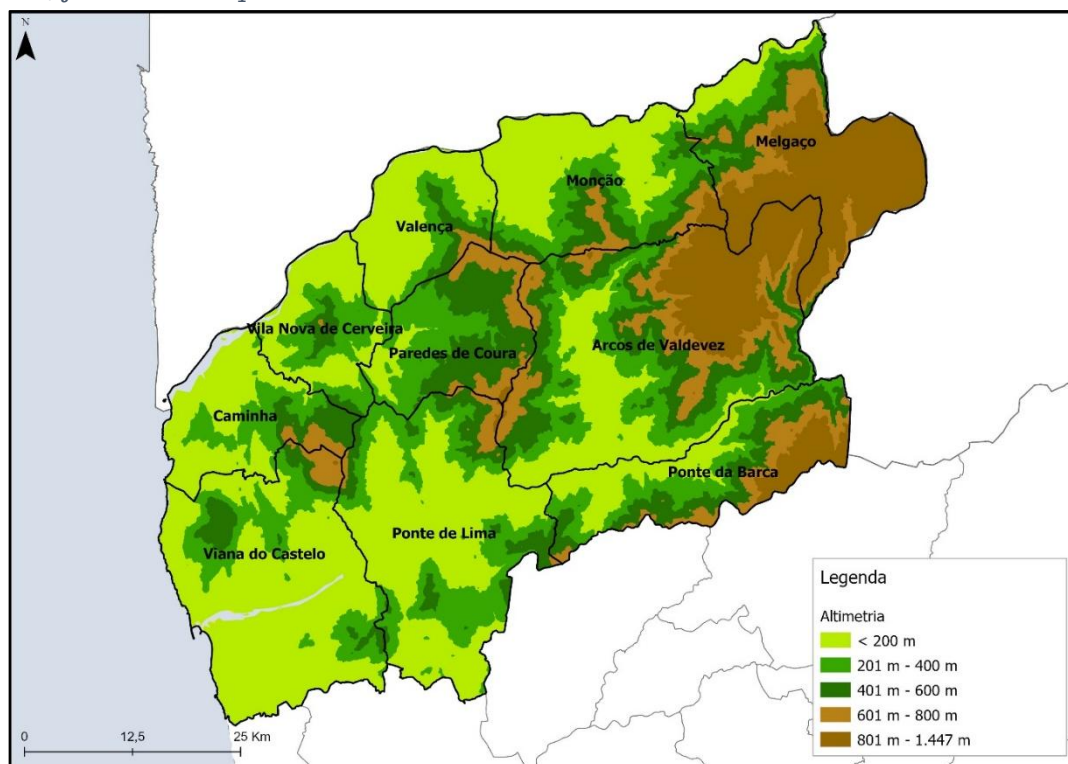


Figura 12 - Altimetria da região do Alto Minho

A predominância de terrenos mais elevados nos concelhos interiores do Alto Minho exige um planeamento mais atento às barreiras naturais impostas pelo relevo, devendo ser

consideradas soluções específicas que mitiguem o esforço físico associado às deslocações em modos ativos (andar a pé, viagens de bicicleta).

Município	Altimetria (m)			Declives (°)		
	Mínimo	Máximo	Médio	Mínimo	Máximo	Médio
Arcos de Valdevez	18	1.447	530,5	0	50,5	13,5
Caminha	0	801	200,7	0	38,9	8,2
Melgaço	18	1.333	787,0	0	45,7	12,1
Monção	4	1.109	282,2	0	39,3	9,4
Paredes de Coura	125	876	436,2	0	29,9	7,9
Ponte da Barca	25	1.354	448,5	0	45,2	13,6
Ponte de Lima	4	825	211,6	0	40,8	8,6
Valença	2	779	174,1	0	37,3	7,5
Viana do Castelo	0	817	148,0	0	39,3	6,4
Vila Nova de Cerveira	1	627	199,1	0	36,8	8,9

Tabela 3 - Altitudes e declives mínimos, máximos e médios por município da região do Alto Minho

À semelhança da altimetria, os declives naturais do terreno constituem um fator crítico na definição das condições de acessibilidade, com impacto direto sobre a viabilidade dos modos suaves. Tal como demonstrado em vários estudos, declives superiores a 5° tendem a desencorajar a adoção da bicicleta como modo de transporte e exigem maior esforço físico em percursos pedonais.

Na região do Alto Minho, todos os municípios apresentam declives médios superiores a este limiar. Os concelhos de Ponte da Barca (13,6°), Arcos de Valdevez (13,5°) e Melgaço (12,1°) destacam-se com os declives médios mais acentuados, refletindo uma orografia montanhosa, em particular nas áreas próximas ao Parque Nacional da Peneda-Gerês.

Monção (9,4°), Vila Nova de Cerveira (8,9°), Ponte de Lima (8,6°) e Caminha (8,2°) mantêm também declives médios significativos, enquanto Paredes de Coura (7,9°), Valença (7,5°) e Viana do Castelo (6,4°), apresentam condições mais moderadas, mas ainda assim exigentes para percursos em modos ativos.

Esta heterogeneidade acentua a necessidade de adaptar as propostas de mobilidade às condições locais, privilegiando percursos alternativos, intervenções de acalmia de tráfego, e eventualmente o apoio mecânico (e.g., bicicletas com assistência elétrica) em zonas com declives acentuados.

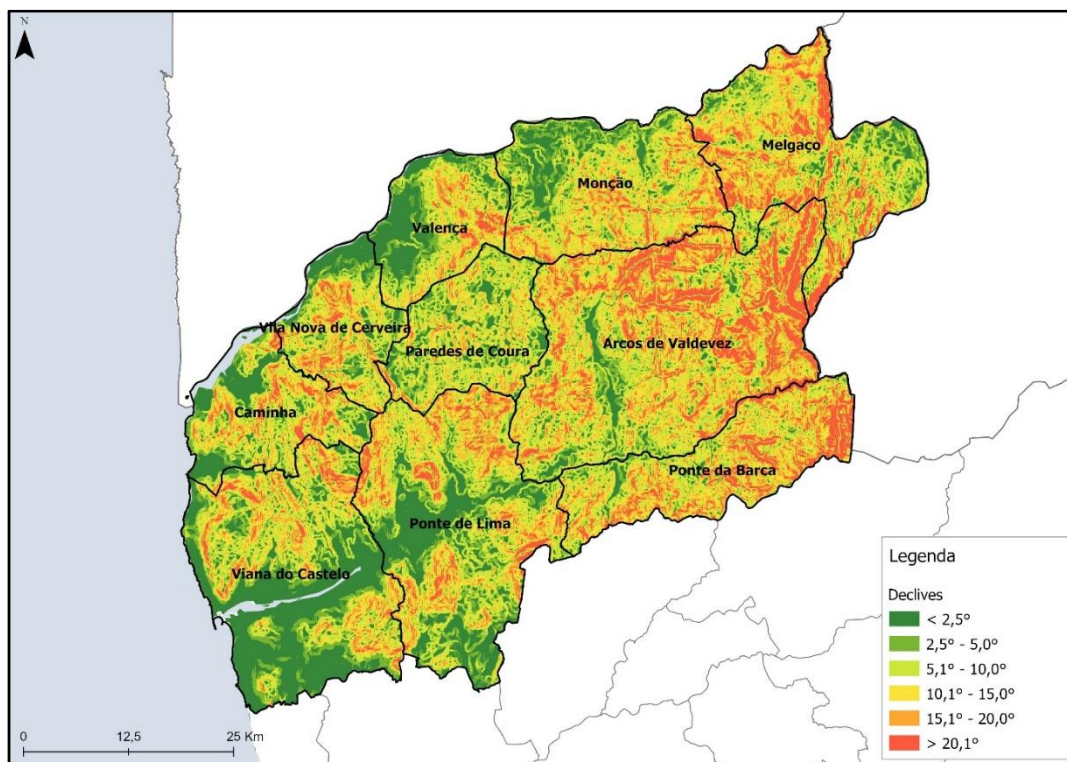


Figura 13 - Declives da região do Alto Minho

## 4.2 Zonamento e Áreas Urbanas Funcionais (AUF)

O zonamento constitui uma etapa importante na elaboração de um PMUS de 2.<sup>a</sup> geração, uma vez que permite dividir o território em unidades coerentes do ponto de vista da mobilidade e da acessibilidade. Esta segmentação serve de base para a análise das dinâmicas espaciais de deslocação da população, bem como para a definição de soluções ajustadas às necessidades reais dos cidadãos.

O processo de zonamento adotado no PMUS Alto Minho 2.0 ultrapassa as divisões administrativas convencionais (freguesias ou municípios), assentando na identificação de AUF - conceito estruturante das *Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan* (CE, 2019) e no Guião para a Elaboração de Planos de Mobilidade Urbana Sustentável (IMT, 2024). Estas diretrizes recomendam uma abordagem funcional e baseada em evidências, centrada nos fluxos efetivos de mobilidade e na concentração funcional das atividades urbanas.

Neste contexto, importa salientar que uma AUF integra não apenas o núcleo urbano, mas também a sua zona de influência funcional - geralmente composta por freguesias suburbanas ou periurbanas cuja dependência económica, social, laboral ou de serviços se encontra fortemente ligada ao núcleo urbano.

#### 4.2.1 Critérios de identificação das AUF

A identificação das AUF no território da CIM Alto Minho teve por base a combinação de critérios estabelecidos por duas abordagens complementares: a da CE e a do IMT, respetivamente, adaptadas à realidade territorial da Região.

##### Critérios da CE

- **Critério 1: Densidade populacional elevada no centro urbano** - O núcleo urbano deve apresentar uma densidade superior a 1.500 habitantes/km<sup>2</sup>, evidenciando intensidade de ocupação e estrutura morfológica urbana consolidada;
- **Critério 2: Concentração populacional significativa no centro urbano** - Pelo menos 50% da população do município deverá residir no núcleo urbano, refletindo a sua centralidade demográfica e funcional à escala municipal;
- **Critério 3: Existência de fluxos pendulares regulares** - Deve verificar-se a existência de deslocações da população residente em freguesias periféricas para o núcleo urbano.

##### Critério do IMT

Complementarmente, o IMT propõe um critério de natureza funcional, baseado nos fluxos pendulares:

- **Critério 1: Existência de fluxos pendulares regulares** - Deve verificar-se a ocorrência de deslocações da população residente em freguesias periféricas para o núcleo urbano do respetivo município, como evidência de uma relação funcional consolidada. Para efeitos operacionais, considera-se como limiar mínimo que pelo menos 15% da população ativa da freguesia se desloque para fora da freguesia de residência, dentro do mesmo município, e com destino presumível ao núcleo urbano.

#### 4.2.2 Metodologia e fontes de dados

A metodologia aplicada à identificação das AUF foi estruturada em etapas sequenciais, articulando métodos estatísticos, espaciais e funcionais, com base em dados atualizados de cobertura nacional. Esta abordagem teve como principal objetivo garantir que a delimitação das AUF assenta em relações funcionais reais e não apenas em limites administrativos ou indicadores isolados.

Neste âmbito, foram utilizadas as seguintes fontes de dados:

- Limites administrativos (CAOP 2024) – concelho, freguesia, lugar e secção/subsecção estatística;

- População residente (Censos 2021) – dados por concelho, freguesia, lugar e secção/subsecção estatística;
- Dados de mobilidade pendular (INE, Censos 2021) – comparando local de residência e local de trabalho/estudo;
- Carta de Ocupação do Solo (COS 2018/2020) – para identificação da forma física do tecido urbano.

A metodologia da CE, centrada na densidade e na concentração populacional, revela-se especialmente adequada a territórios urbanos mais consolidados, com elevada intensidade funcional. No entanto, a sua aplicação rigorosa tende a excluir territórios de baixa densidade ou com distribuição populacional dispersa, como é o caso de vários municípios da região do Alto Minho.

Importa sublinhar ainda que, embora os dados de mobilidade pendular sejam fundamentais para a aplicação dos critérios funcionais, os Censos apenas indicam a freguesia de residência e o concelho de destino, não permitindo identificar o destino exato das deslocações. Não existe qualquer desagregação adicional que permita aferir com rigor se as deslocações se dirigem ao núcleo urbano principal do município ou a outras freguesias.

A ausência de desagregação adicional limita a capacidade de distinguir se os fluxos convergem efetivamente para o núcleo urbano principal. Esta lacuna constitui uma limitação relevante à aplicação direta das metodologias da CE e do IMT, que pressupõem uma identificação concisa das relações casa-trabalho entre centros urbanos e periferias funcionais.

Com efeito, esta abordagem foi complementada pela consideração do papel das sedes de concelho e das demais áreas urbanas, enquanto polos que concentram funções de emprego, educação, saúde, comércio e serviços administrativos, assumindo uma centralidade reconhecida e operacional na organização territorial local.

#### **4.2.3 Aplicação dos critérios e identificação das AUF**

A aplicação dos critérios ajustados permitiu avaliar a coerência funcional dos centros urbanos da CIM Alto Minho. Esta avaliação combinou as duas abordagens propostas pela CE e pelo IMT, adaptando-as à realidade territorial da região do Alto Minho.

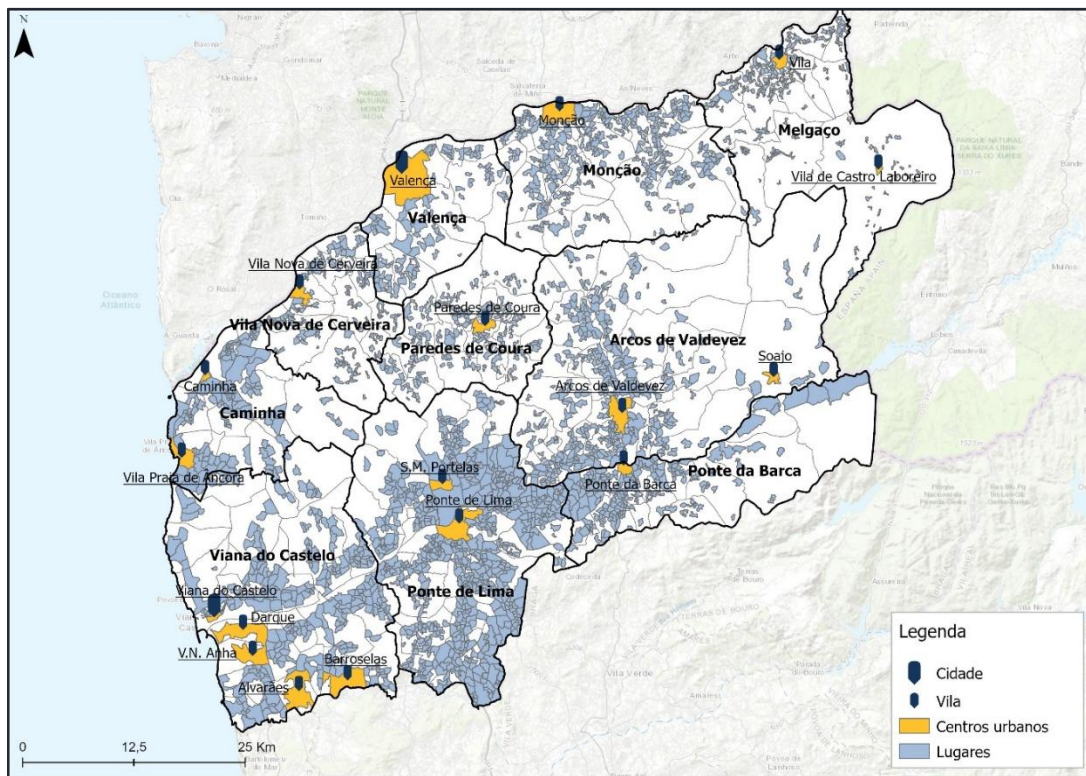


Figura 14 - Núcleos urbanos principais existentes na CIM do Alto Minho

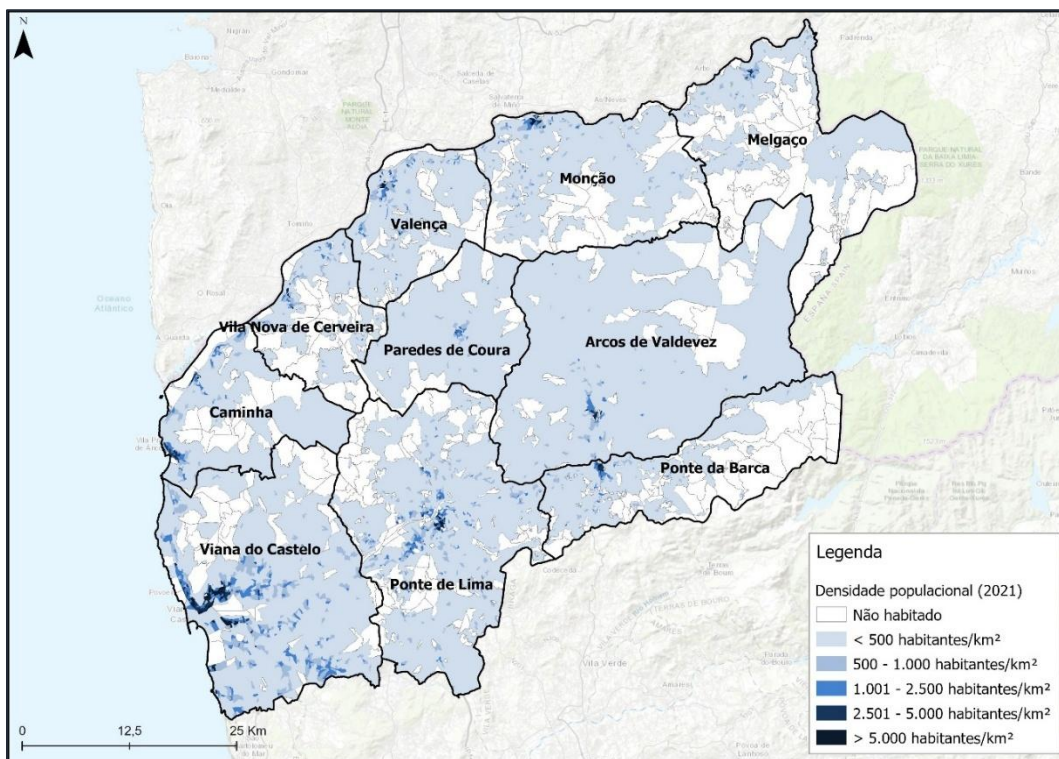


Figura 15 - Densidade populacional por subsecção estatística na CIM do Alto Minho

No território da CIM Alto Minho foram identificadas 18 áreas urbanas, correspondentes a núcleos consolidados com características morfológicas e funcionais urbanas. Estas áreas localizam-se maioritariamente nas zonas litorais e periféricas da Região, à exceção de Arcos de Valdevez, Paredes de Coura e Santa Marinha e Portela (Ponte de Lima) que apresentam localização mais interior (Figura 14).

As densidades populacionais mais elevadas registam-se nos centros urbanos de Viana do Castelo, Ponte de Lima, Darque, Caminha, Monção, Ponte da Barca e Vila Praia de Âncora, refletindo maior concentração demográfica e estrutura urbana contínua, compatível com os critérios estabelecidos para a definição de AUF (Figura 15).

Áreas urbanas	Municípios	Área (km <sup>2</sup> )	População residente	Densidade populacional	População no município	Concentração populacional	CE			IMT
							Critério 1	Critério 2	Critério 3	Critério 1
Alvarães	Viana do Castelo	2,0	2.460	1.223	86.006	2,9%	X	X	✓	X
Arcos de Valdevez	Arcos de Valdevez	1,6	4.029	2.510	20.693	19,5%	✓	X	✓	✓
Barroselas	Viana do Castelo	2,3	3.723	1.604	86.006	4,3%	✓	X	✓	X
Caminha	Caminha	0,3	1.289	3.884	15.950	8,1%	✓	X	✓	✓
Darque	Viana do Castelo	1,9	7.982	4.105	86.006	9,3%	✓	X	✓	✓
Monção	Monção	1,3	4.694	3.724	17.858	26,3%	✓	X	✓	✓
Paredes de Coura	Paredes de Coura	0,9	1.488	1.709	8.683	17,1%	✓	X	✓	✓
Ponte da Barca	Ponte da Barca	0,4	2.158	4.850	11.050	19,5%	✓	X	✓	✓
Ponte de Lima	Ponte de Lima	1,7	6.072	3.499	41.141	14,8%	✓	X	✓	✓
Santa Marinha e Portelas	Ponte de Lima	0,1	214	1.443	41.141	0,5%	X	X	✓	X
Soajo	Arcos de Valdevez	0,3	385	1.330	20.693	1,9%	X	X	X	X
Valença	Valença	2,9	6.601	2.297	13.802	47,8%	✓	X	✓	✓
Viana do Castelo	Viana do Castelo	4,3	20.097	4.674	86.006	23,4%	✓	X	✓	✓
Vila	Melgaço	0,5	1.560	3.089	7.693	20,3%	✓	X	✓	✓
Vila de Castro Laboreiro	Melgaço	0,1	96	720	7.693	1,2%	X	X	X	X
Vila Nova de Anha	Viana do Castelo	1,3	2.202	1.664	86.006	2,6%	✓	X	✓	✓
Vila Nova de Cerveira	Vila Nova de Cerveira	0,8	1.876	2.446	9.006	20,8%	✓	X	✓	✓
Vila Praia de Âncora	Caminha	1,2	3.845	3.108	15.950	24,1%	✓	X	✓	✓

Tabela 4 - Avaliação dos critérios de identificação de AUF da CE e do IMT

Apesar de nenhuma das áreas urbanas analisadas cumprir todos os critérios propostos pela CE e apenas algumas satisfazerem plenamente os requisitos do IMT (Tabela 4), a análise integrada permitiu validar a existência de onze AUF no território da CIM Alto Minho (Figura 16), com base na seguinte fundamentação:

- Cumprimento do critério de concentração populacional ( $\geq 1.500$  hab./km<sup>2</sup>);
- Presença de fluxos pendulares relevantes para o núcleo urbano;

- Papel das sedes de concelho e das restantes áreas urbanas como centros de emprego, serviços públicos, saúde e educação, assumindo uma centralidade funcional reconhecida à escala municipal.

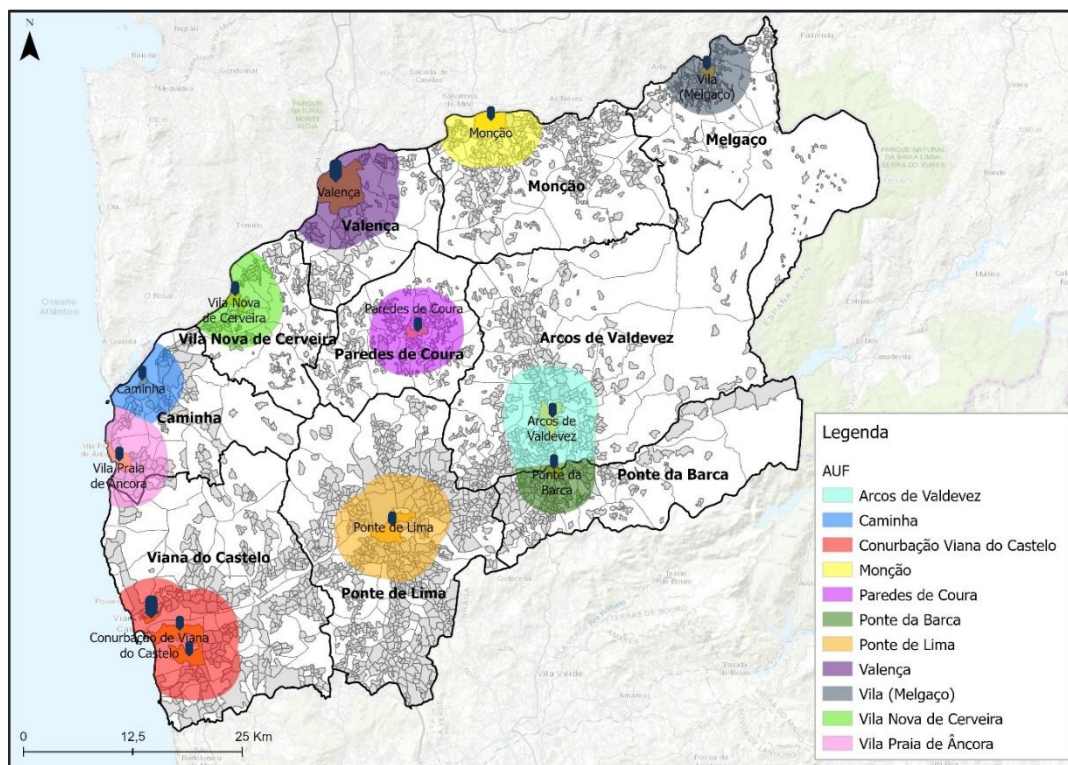


Figura 16 - Delimitação das AUF da CIM Alto Minho

Importa ainda referir que a metodologia de delimitação das AUF foi validada empiricamente através das 511 respostas obtidas no inquérito aos residentes da CIM Alto Minho. Após ponderação estatística da amostra, de forma a garantir a sua representatividade territorial, os resultados confirmaram que as onze AUF anteriormente identificadas correspondem efetivamente aos principais polos de atração de deslocamentos quotidianas (ver secção 13.2.8), recebendo fluxos regulares provenientes das restantes freguesias do respetivo município e, em vários casos, de freguesias pertencentes a municípios vizinhos. Esta validação reforça a robustez da abordagem adotada, sustentando a coerência funcional das AUF definidas no âmbito do PMUS Alto Minho 2.0.

## 4.3 Estrutura demográfica

### 4.3.1 População residente

Localizada no norte de Portugal, a CIM Alto Minho constitui uma sub-região com características demográficas distintas e marcada, essencialmente, por uma tendência de envelhecimento. Em 2024, os dez municípios da região do Alto Minho contavam com 234.645 habitantes, representando menos de 2,2% da população nacional. Esta CIM é a quarta mais populosa do Norte de Portugal.

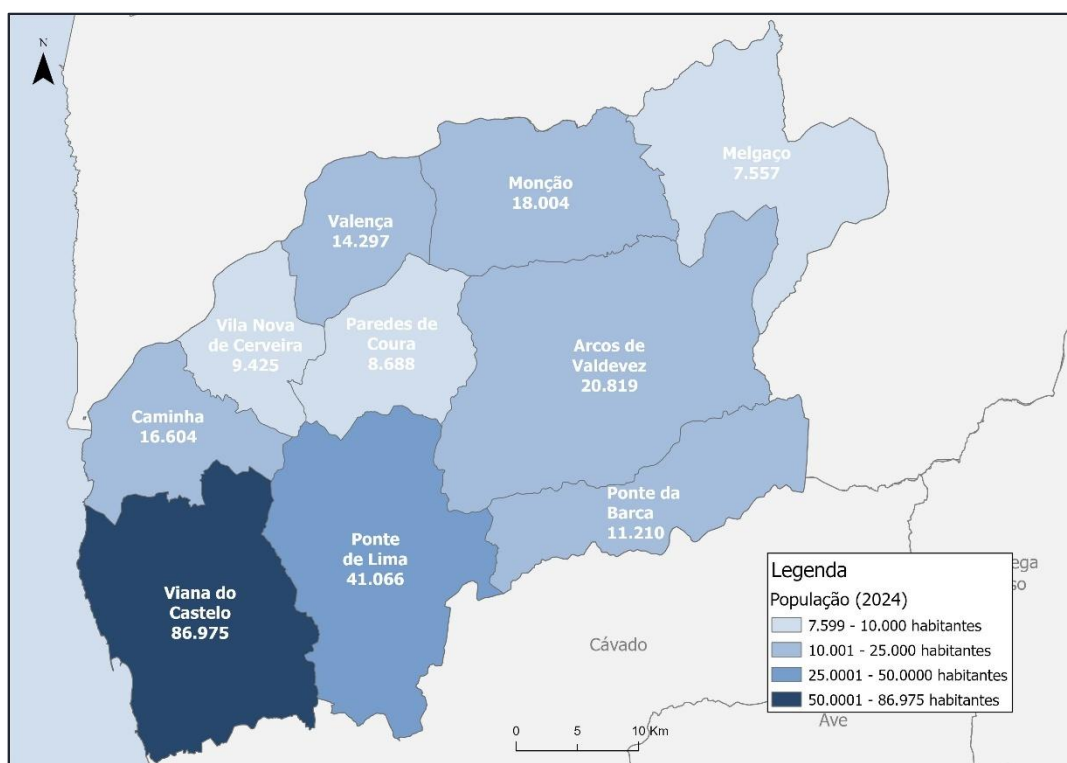


Figura 17 - População residente por município na região do Alto Minho (2024)  
Fonte dos dados: INE, 2025

A distribuição da população pelos diferentes concelhos do Alto Minho apresenta variações significativas, refletindo as dinâmicas locais e os contrastes entre os centros urbanos e as áreas mais rurais. Conforme verificado no mapa da Figura 17, assiste-se a uma forte concentração populacional no concelho de Viana do Castelo (86.975 habitantes). Efetivamente, mais de 37% da população da região do Alto Minho concentra-se na capital da Região. Os municípios de Ponte de Lima (41.066 habitantes), Arcos de Valdevez (20.819 habitantes) e Monção (18.004 habitantes) assumem-se como os mais populosos a seguir a Viana do Castelo. Por outro lado, Vila Nova de Cerveira (9.425 habitantes), Paredes de Coura (8.668 habitantes) e Melgaço (7.557 habitantes) têm menos de 10.000 habitantes.

### 4.3.2 Densidade populacional

A densidade populacional da região do Alto Minho é de aproximadamente 105 habitantes por km<sup>2</sup>, ligeiramente abaixo da média nacional, cifrada em 116 habitantes por km<sup>2</sup>.

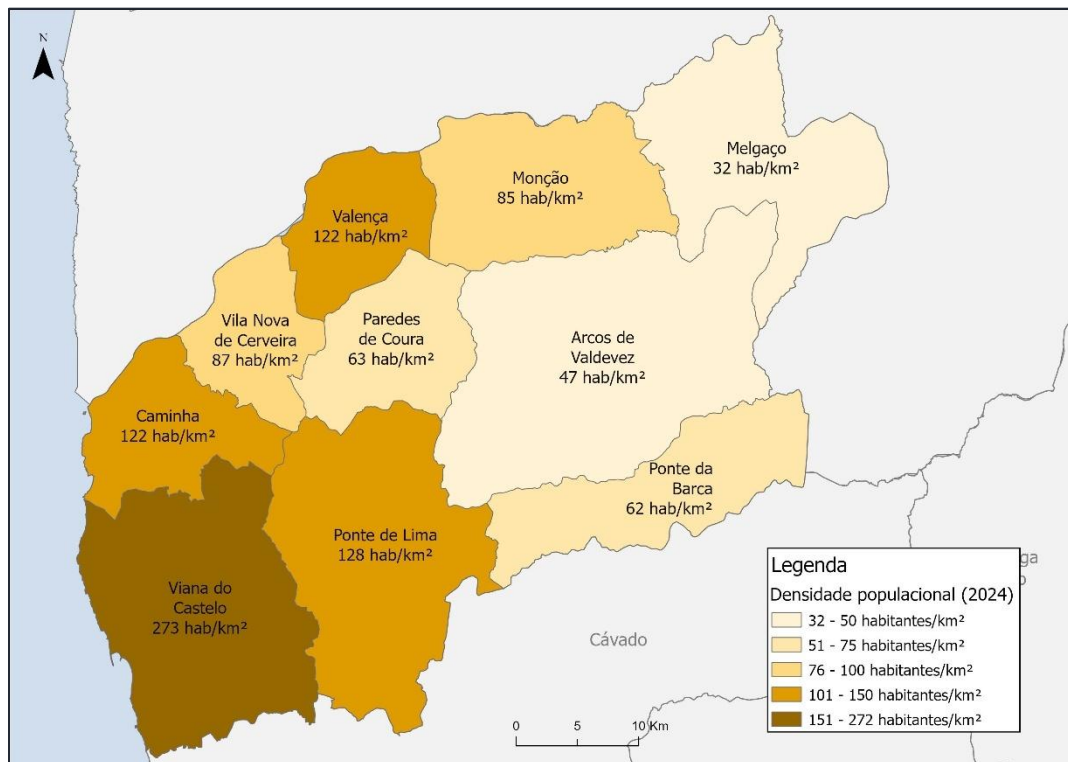


Figura 18 - Densidade populacional por município na região do Alto Minho (2024)  
Fonte dos dados: INE, 2025

O município de Viana do Castelo, fruto da sua elevada população residente no contexto regional, assume-se como aquele com a maior densidade populacional da Região (273 habitantes/km<sup>2</sup>), seguido de Ponte de Lima (128 habitantes/km<sup>2</sup>) e Valença (122 habitantes/km<sup>2</sup>). Este último, ainda que menos populoso, apresenta uma área inferior à média do território, enquanto Arcos de Valdevez e Melgaço apresentam densidades inferiores a 50 habitantes/km<sup>2</sup>.

### 4.3.3 Variação da população

Nas últimas cinco décadas, Portugal registou uma tendência geral de crescimento populacional, passando de cerca de 8,8 milhões de habitantes em 1970 para aproximadamente 10,3 milhões em 2021, correspondendo a um aumento acumulado de cerca de 17% da população nacional. Por outro lado, entre 1970 e 2021, a região do Alto Minho perdeu aproximadamente 7% da sua população residente.

Como se observa no Gráfico 1, Portugal apresentou taxas de crescimento positivas na maioria dos períodos intercensitários, com especial destaque para o intervalo entre 1970 e 1981. Já a região do Alto Minho registou uma recuperação entre 1981 e 1991, uma breve estabilização entre 1991 e 2001 e posteriormente, a partir de 2001, verificou-se uma diminuição, mais marcada na última década.

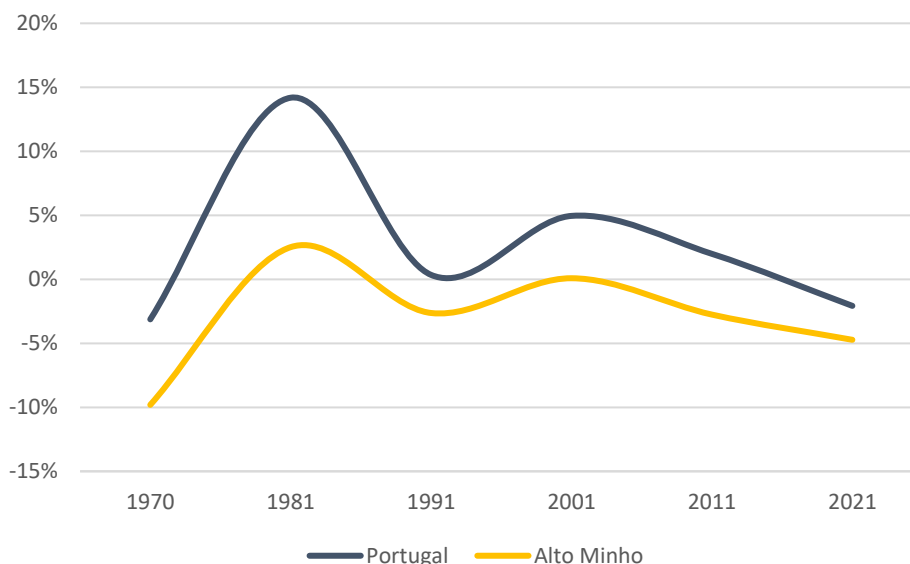


Gráfico 1 - Evolução da população residente em Portugal e no Alo Minho (1970-2021)  
Fonte dos dados: INE, 2022

Entre 2011 e 2024 quase todos os municípios perderam população, ainda que a diferentes ritmos, sendo Valença e Vila Nova de Cerveira os únicos dois municípios com acréscimos populacionais no intervalo temporal analisado (Figura 19).

Tal como se apresenta na Figura 19, seis dos dez municípios da região do Alto Minho assistiram a uma redução de mais de 5% da sua população com Melgaço (-18,0%), Arcos de Valdevez (-8,9%), Ponte da Barca (-7,1%) e Monção (-6,4%) a registarem os decréscimos populacionais mais significativos. Por sua vez, Viana do Castelo (-2,0%) e Caminha (-0,5%) também registam decréscimos populacionais, ainda que menos expressivos.

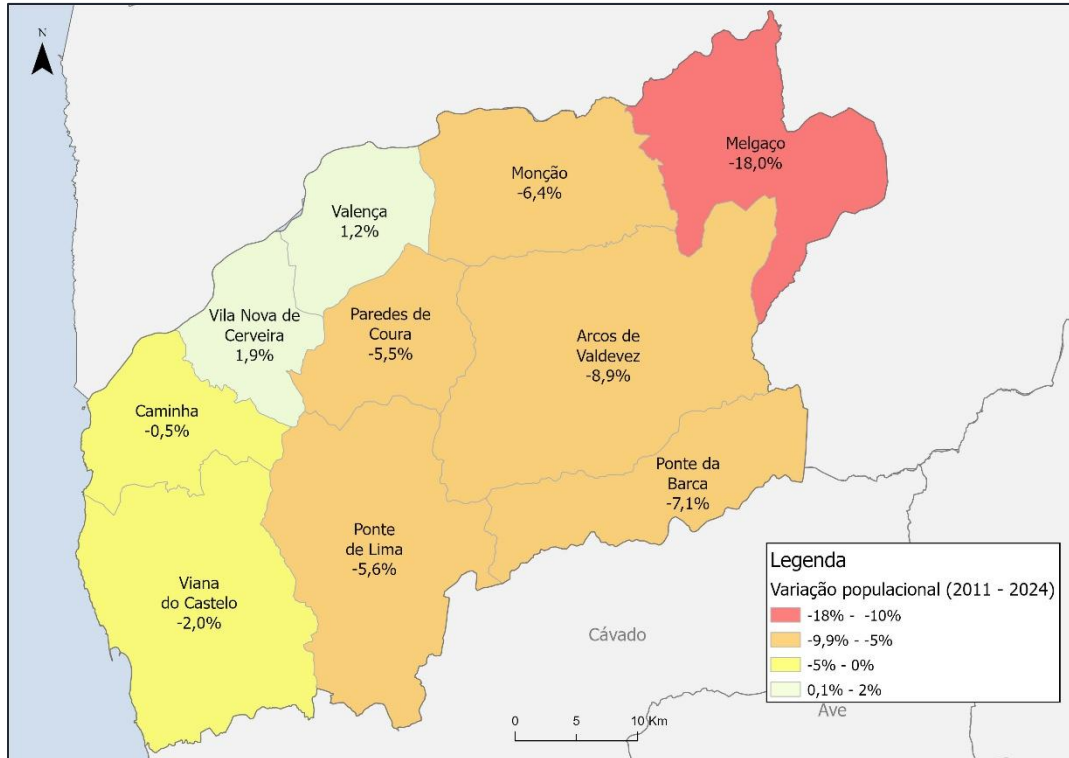


Figura 19 - Variação populacional por município na região do Alto Minho (2011-2024)  
 Fonte dos dados: INE, 2025

### 4.3.4 Distribuição da população por grupos etários e género

No que respeita à distribuição da população por grupos etários, tanto Portugal como o Alto Minho apresentam semelhanças estruturais nas suas pirâmides etárias.

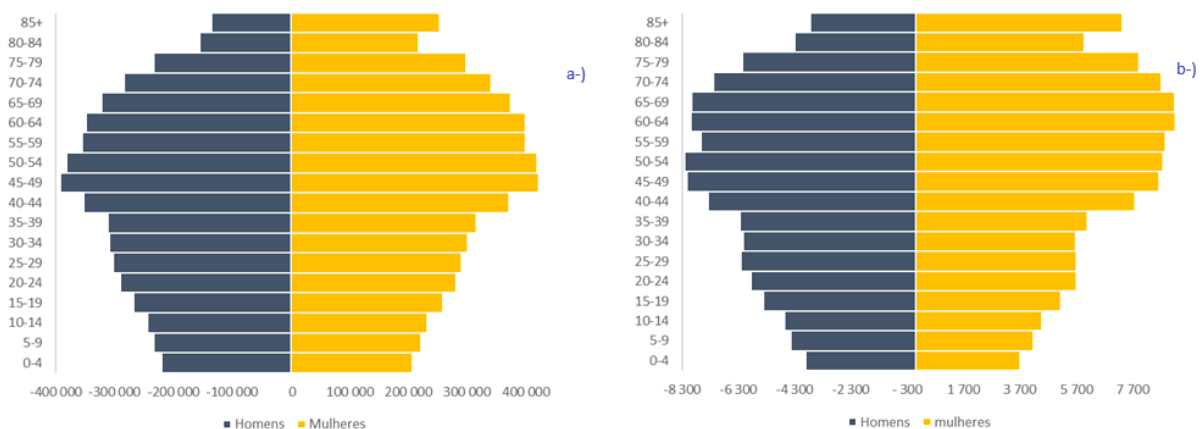


Figura 20 - Pirâmide etária de Portugal (a) e da região do Alto Minho (b)  
 Fonte dos dados: INE, 2025

Ambas os gráficos apresentam um crescente alargamento até ao intervalo de idades 45-49. Este fenómeno traduz-se num baixo número de população jovem em relação à população adulta.

Em Portugal a população com menos de 15 anos representa 12,6%, sendo que nos residentes na região do Alto Minho esse valor se fixa nos 10,8%. Por outro lado, a população com mais de 65 anos representa 24,3% da população nacional, enquanto o mesmo segmento da população residente na região do Alto Minho representa 29,2%.

#### 4.3.5 Envelhecimento da população

Em 2024, o índice de envelhecimento em Portugal era de 192,4, o que significa que o País contava com aproximadamente 192 idosos por cada 100 jovens. No mesmo ano de 2024, o índice de envelhecimento na região do Alto Minho ultrapassava os 270 idosos por cada 100 jovens.

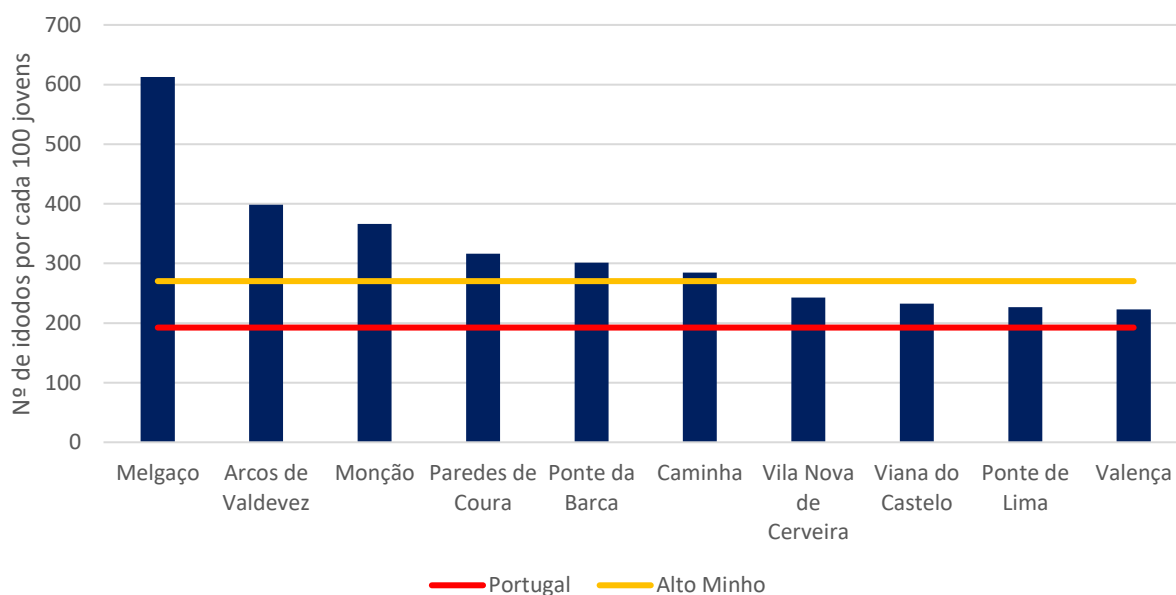


Gráfico 2 - Índice de envelhecimento por município na região do Alto Minho (2024)  
Fonte dos dados: INE, 2025

Melgaço é o município no qual o envelhecimento populacional se encontra mais acentuado, com 612 idosos por cada 100 jovens, seguido dos municípios de Arcos de Valdevez, com 398 idosos por cada 100 jovens, e Monção, com 366 idosos por cada 100 jovens.

Em contraste, abaixo da média regional encontram-se Vila Nova de Cerveira com 242 idosos por cada 100 jovens, Viana do Castelo com 232 idosos por cada 100 jovens, Ponte

de Lima com 226 idosos por cada 100 jovens e Valença com 222 idosos por cada 100 jovens. Estes dados confirmam a tendência de assimetria demográfica existente entre os diferentes municípios da região do Alto Minho.

### 4.3.6 População portadora de dificuldades

Em 2021, no conjunto dos municípios do Alto Minho, as incapacidades de natureza visual apresentam a maior prevalência entre as dificuldades reportadas (44,1%), seguindo-se as limitações motoras (33,3%) e auditivas (22,5%), valores que não são mutuamente exclusivos.

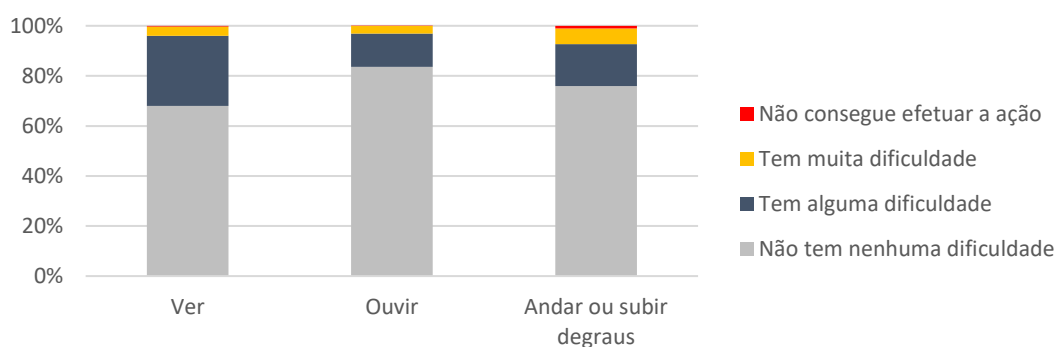


Gráfico 3 - Distribuição das dificuldades por grau no Alto Minho (2021)  
Fonte dos dados: INE, 2022

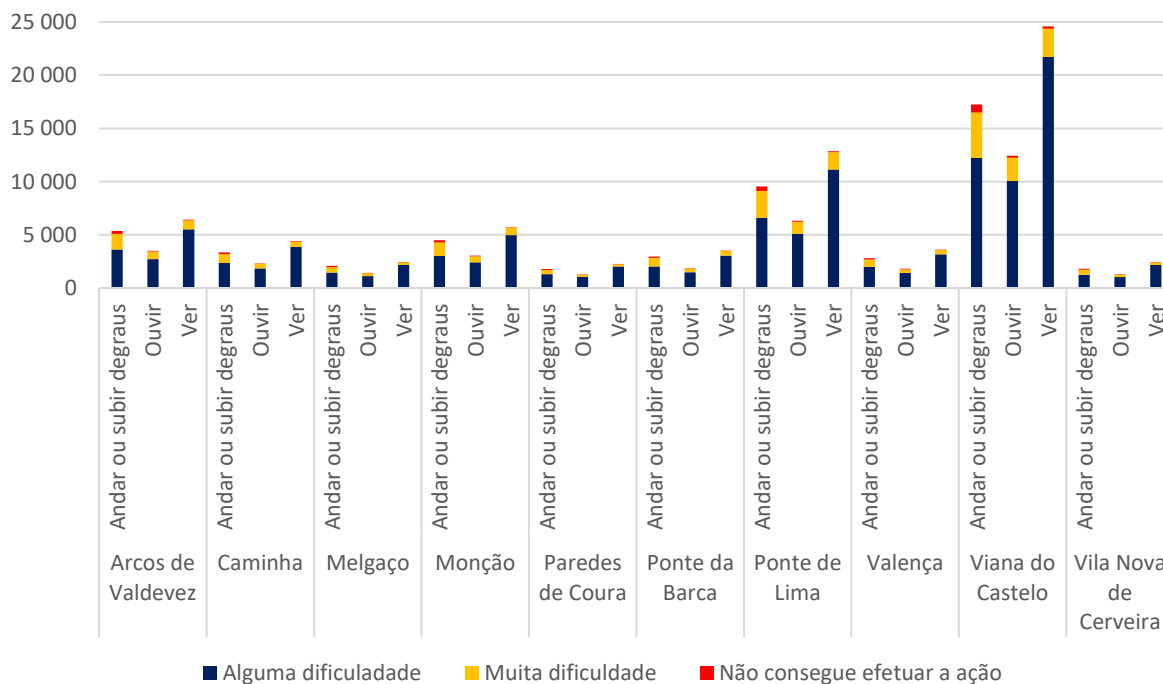


Gráfico 4 - Distribuição da população com dificuldades por município, dificuldade e grau (2021)  
Fonte dos dados: INE, 2022

As limitações de visão constituem o tipo de dificuldade frequentemente mais assinalado, sobretudo nas situações de menor gravidade. A mobilidade, em particular a capacidade de andar ou subir degraus, regista a maior proporção de residentes que indicam incapacidade total ou dificuldade severa. Viana do Castelo, Ponte de Lima, Arcos de Valdevez e Monção apresentam o maior número de população portadora de dificuldade.

## 4.4 Estrutura económica

### 4.4.1 Dinâmicas de emprego

Em Portugal, em 2021, 47,6% da população era considerada ativa, ou seja, tinha mais de 15 anos e trabalhava ou estava disponível para trabalhar. Em 2021, a população ativa da região do Alto Minho representava 43,1% da população total.

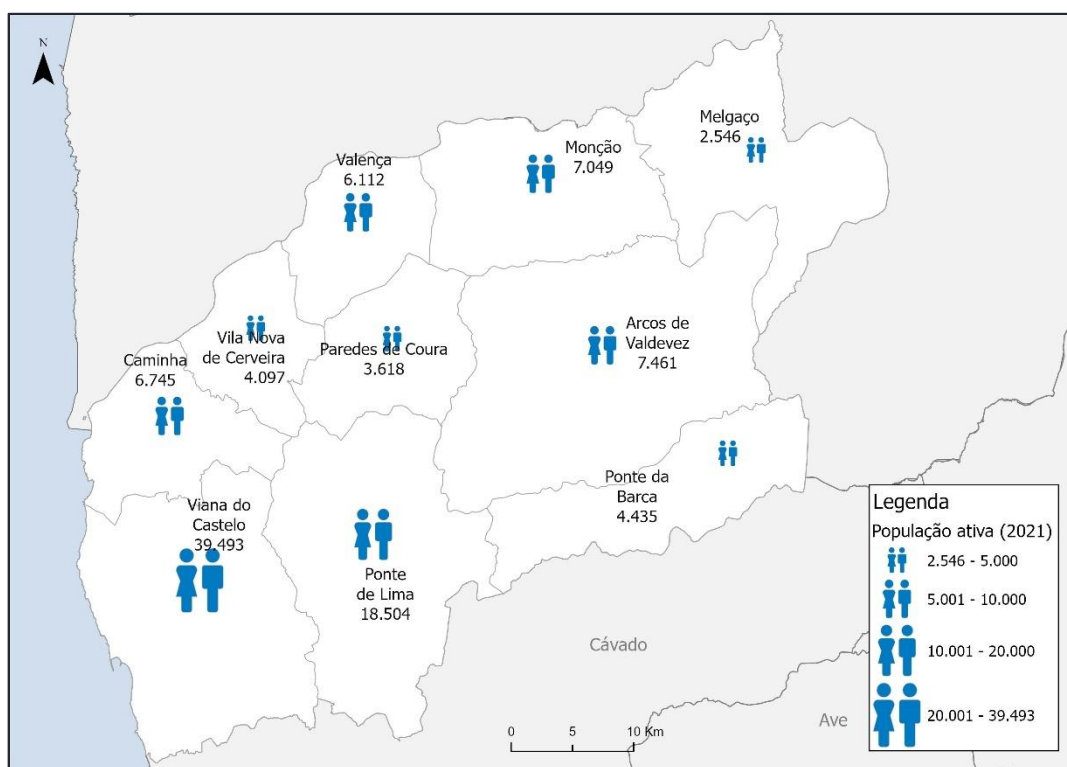


Figura 21 - Distribuição da população ativa por município na região do Alto Minho (2021)

Fonte dos dados: INE, 2022

A distribuição da população ativa acompanha, em termos absolutos, a distribuição da população residente. Assim, os quatro municípios mais populosos (Viana do Castelo, Ponte de Lima, Arcos de Valdevez e Monção) concentram também o maior número de pessoas ativas.

Por outro lado, os concelhos com menor dimensão populacional, nomeadamente Vila Nova de Cerveira, Paredes de Coura e Melgaço, apresentam naturalmente menores volumes absolutos de população ativa.

No âmbito do desemprego, a região do Alto Minho apresentava, em 2021, uma taxa de 6,0%. O município de Valença apresentava, no mesmo ano, uma taxa de desemprego de 7,5%, seguindo-se Caminha com 6,8%, Arcos de Valdevez com 6,2%, Viana do Castelo com 6,1% e Ponte de Lima com 6,0% de taxa de desemprego.

No mesmo ano de 2021, os concelhos com menores taxas de desemprego eram Melgaço, com 4,6%, Ponte de Lima com 5,2%, Monção com 5,4% e Paredes de Coura com 5,6%.

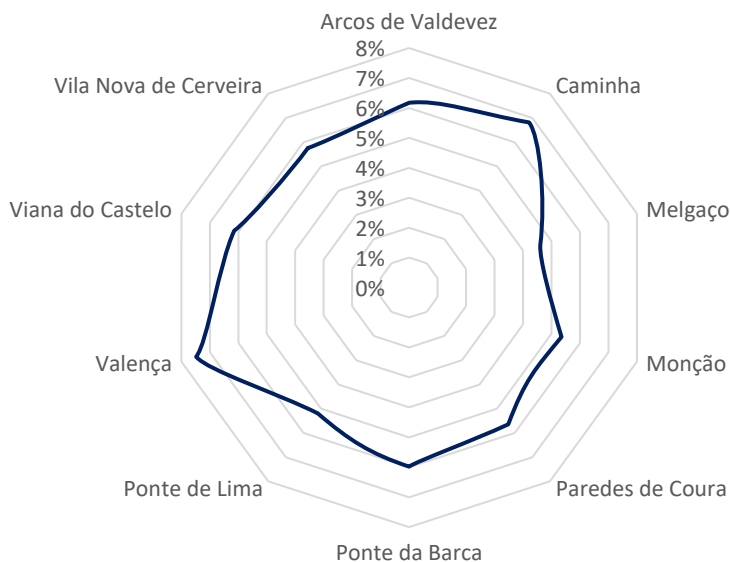


Gráfico 5 - Taxa de desemprego por município na região do Alto Minho (2021)  
Fonte dos dados: INE, 2022

#### 4.4.2 Rendimentos e poder de compra

Na região do Alto Minho, em 2022, o rendimento médio mensal cifrava-se em 1.154€. A nível municipal destacam-se Viana do Castelo, com um ganho médio mensal de 1.246€, e Vila Nova de Cerveira com 1.239€. Por outro lado, Melgaço, Caminha e Ponte de Barca apresentam rendimentos mensais de 998€, 993€ e 963€, respetivamente.

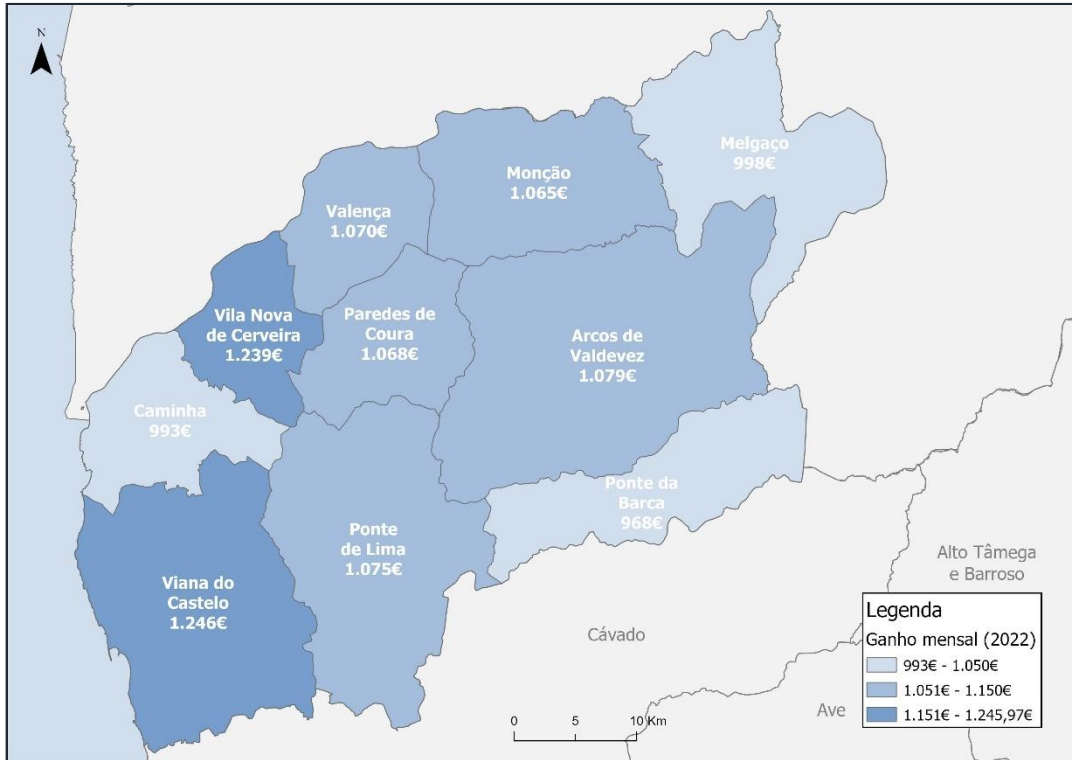


Figura 22 - Ganho médio mensal por município na região do Alto Minho (2022)  
 Fonte dos dados: INE, 2023

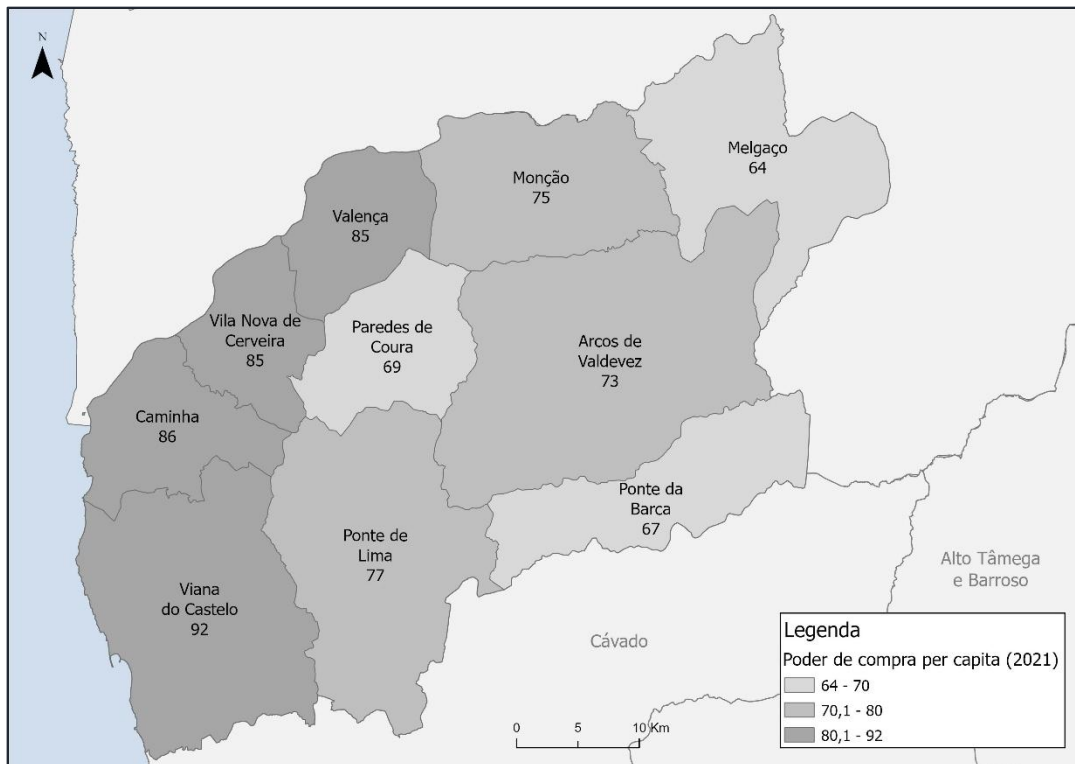


Figura 23 - Poder de compra *per capita* por município na região do Alto Minho (2021)  
 Fonte dos dados: INE, 2022

Verifica-se uma correlação direta entre os municípios com maior ganho médio mensal e os seus respetivos índices de poder de compra *per capita*, nomeadamente nos dois casos mais destacados. No entanto, a região do Alto Minho evidencia exceções relevantes, como o município de Caminha, que, apesar de apresentar o segundo ganho mensal mais baixo, regista o segundo valor mais elevado de poder de compra *per capita* da Região.

Em 2021, todos os municípios da CIM do Alto Minho apresentavam um poder de compra *per capita* inferior à média nacional. De facto, a Região, considerada no seu conjunto, registava um índice de 82,3, o que representa uma diferença significativa face à média da Região Norte, situada nos 92,9.

Viana do Castelo apresenta um poder de compra *per capita* de 92,1, seguindo-se Caminha, Vila Nova de Cerveira e Valença com poder de compra de 86,5, 84,9 e 84,8, respetivamente.

#### 4.4.3 Habitação

Em 2022 Alto Minho contava com 124.124 edifícios de habitação clássica, representando aproximadamente 4% da totalidade deste tipo de infraestruturas a nível nacional.

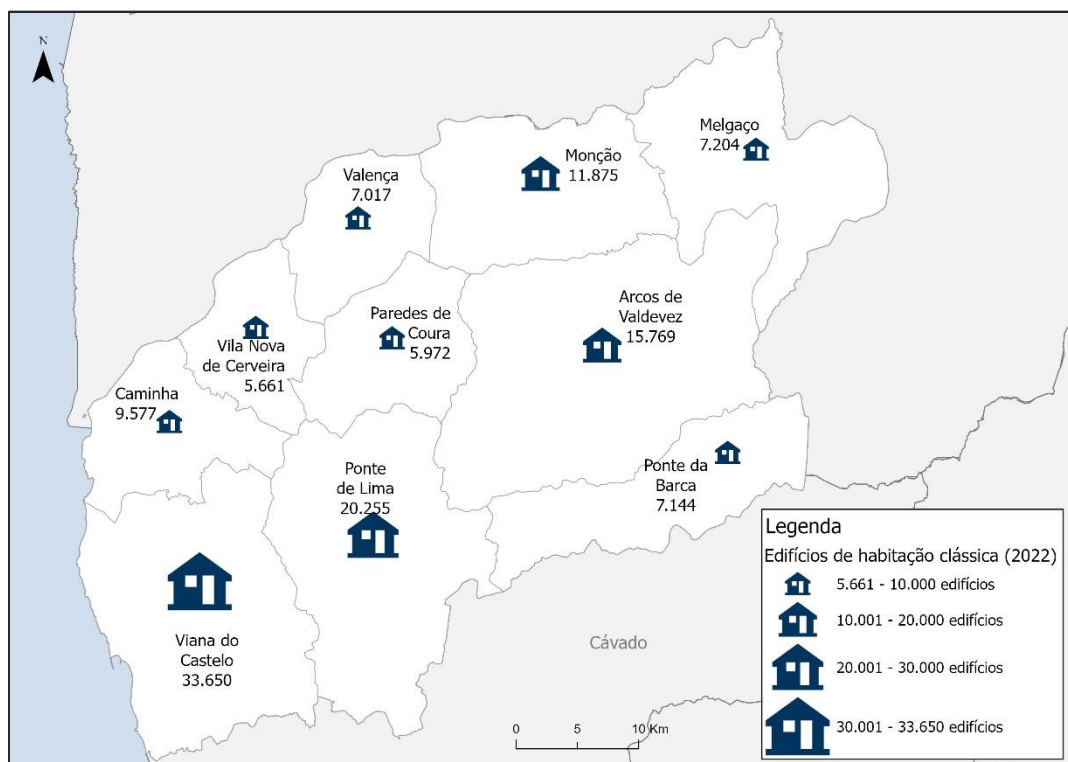


Figura 24 - Edifícios de habitação clássica por município na região do Alto Minho (2022)

Fonte dos dados: INE, 2023

Os concelhos com o maior parque edificado coincidem com os mais populosos, nomeadamente Viana do Castelo com 33.650 edifícios, Ponte de Lima com 20.255 edifícios, Arcos de Valdevez com 15.769 edifícios e Monção com 11.875 edifícios.

Por oposição, Paredes de Coura e Vila Nova de Cerveira registam os valores mais baixos em número de edifícios de habitação clássica, com valores absolutos de 5.972 e 5.661 edifícios, respetivamente.

Em 2023, no território da CIM Alto Minho, foram licenciados 616 novos edifícios para habitação familiar, o que representa cerca de 5,4% do total nacional. Os municípios de Ponte de Lima, com 142 licenciamentos, e Viana do Castelo, com 132 licenciamentos, concentraram a maior parte das novas construções.

Complementarmente, Monção (74 licenciamentos), Caminha (74 licenciamentos) e Arcos de Valdevez (58 licenciamentos) registaram valores mais reduzidos.

Em Portugal, entre 2019 e 2024 registou-se um aumento significativo do valor mediano de venda de alojamentos familiares por metro quadrado (62,4%). O território correspondente à região do Alto Minho seguiu a tendência nacional, embora de uma forma menos expressiva (47,5%).

Municípios	4.º trimestre 2019	4.º trimestre 2024	Variação (2019-2024)
Arcos de Valdevez	672 €	958 €	42,6%
Caminha	967 €	1.425 €	47,4%
Melgaço	545 €	400 €	-26,6%
Monção	658 €	1.205 €	83,1%
Paredes de Coura	513 €	708 €	38,0%
Ponte da Barca	564 €	952 €	68,8%
Ponte de Lima	902 €	1.246 €	38,1%
Valença	627 €	893 €	42,4%
Viana do Castelo	940 €	1.591 €	69,3%
Vila Nova de Cerveira	738 €	883 €	19,6%
<b>Alto Minho</b>	<b>846 €</b>	<b>1.248 €</b>	<b>47,5%</b>
<b>Portugal</b>	<b>1.094 €</b>	<b>1.777 €</b>	<b>62,4%</b>

Tabela 5 - Evolução do valor mediano de venda de alojamentos familiares por m<sup>2</sup> (2019-2024)  
Fonte dos dados: INE, 2025

Neste período de cinco anos, os municípios do Alto Minho desempenharam diferentes comportamentos no que toca à evolução do valor de venda de alojamentos familiares. Por um lado, destaca-se o município de Monção com um aumento superior a 80%

seguido de Viana do Castelo e Ponte da Barca com valores acima dos 68%. Melgaço contraria a tendência regional ao registar um decréscimo de 26,6%.

#### 4.4.4 Empresas e setores de atividade

Em 2023, na região de Alto Minho existiam 33.345 empresas correspondendo a 2,2% do total das empresas a nível nacional.

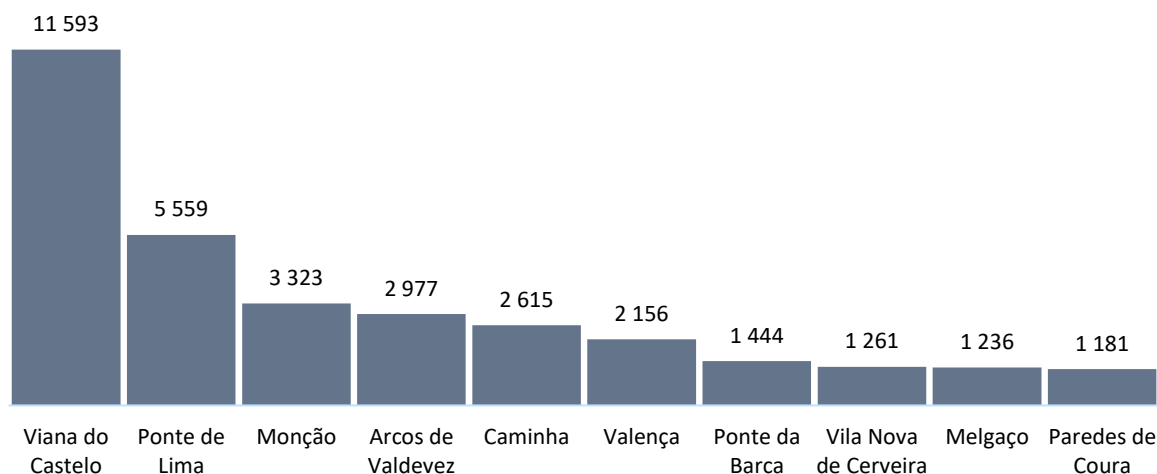


Gráfico 6 - Distribuição das empresas por município (2023)

Fonte dos dados: INE, 2024

O Gráfico 6 evidencia que o parque empresarial da CIM Alto Minho se encontra fortemente concentrado nos municípios de Viana do Castelo e Ponte de Lima, que, em conjunto, representam 51,4% do total de empresas da Região. Em contrapartida, Paredes de Coura (1.181 empresas), Melgaço (1.236 empresas) e Vila Nova de Cerveira (1.261 empresas), apesar do seu dinamismo industrial, apresentam o menor número de empresas no contexto regional. No seu conjunto, estes três municípios representam cerca de 11% do total de empresas da CIM Alto Minho.

Em 2023, o Produto Interno Bruto (PIB) da Região, a preços correntes (base 2021), ascendeu a 4.616 milhões de euros, representando 1,7% do PIB nacional. O PIB *per capita* situou-se em 19.775 euros, correspondendo a 78,2% da média nacional, fixada em 25.277€.

A estrutura económica da CIM do Alto Minho assenta em sectores da construção, agricultura, comércio, serviços e atividades de saúde. O setor primário, nomeadamente agricultura, produção animal, floresta e pesca, representa 13,7% da economia. O setor da construção representa 13,1% da economia da região.

Setores de atividade	Portugal	Alto Minho
Agricultura, produção animal, caça, floresta e pesca	8,0%	13,7%
Indústrias extrativas	0,1%	0,1%
Indústrias transformadoras	4,6%	5,4%
Eletricidade, gás, vapor, água quente e fria e ar frio	0,3%	0,3%
Captação, tratamento e distribuição de água; saneamento, gestão de resíduos e despoluição	0,1%	0,1%
Construção	7,1%	13,1%
Comércio por grosso e a retalho; reparação de veículos automóveis e motociclos	14,4%	15,6%
Transportes e armazenagem	3,6%	1,8%
Alojamento, restauração e similares	8,3%	8,8%
Atividades de informação e de comunicação	2,2%	1,1%
Atividades imobiliárias	4,3%	2,7%
Atividades de consultoria, científicas, técnicas e similares	10,3%	7,4%
Atividades administrativas e dos serviços de apoio	16,2%	10,8%
Educação	4,4%	4,8%
Atividades de saúde humana e apoio social	7,9%	6,8%
Atividades artísticas, de espetáculos, desportivas e recreativas	3,1%	2,4%
Outras atividades de serviços	5,0%	5,0%

Tabela 6 - Distribuição de empresas por setor de atividade na região do Alto Minho e em Portugal (2023)  
Fonte dos dados: INE, 2024

O setor do comércio representa 15,6% do PIB da região do Alto Minho, enquanto o setor do alojamento e restauração corresponde a 8,8%, ambos com um peso ligeiramente superior ao observado a nível nacional. Em contraste, as atividades de maior intensidade tecnológica e de conhecimento assumem menor expressão regional: as atividades de informação e comunicação representam 1,1%, as atividades de consultoria e técnicas 7,4% e as atividades administrativas e de serviços de apoio 10,8% do PIB regional.

#### 4.4.5 Atividades turísticas

O turismo representa um setor com peso significativo na economia da região do Alto Minho. Em 2024, a Região registou 985.240 dormidas, o que corresponde a 1,2% do total nacional.

O município de Viana do Castelo destaca-se como o principal destino turístico do território, ao registar 356.111 dormidas, o que corresponde a 36,1% do total regional. Por sua vez, Caminha, Ponte de Lima e Arcos de Valdevez registaram, em 2024, 121.180, 120.813 e 103.627 dormidas, respetivamente.

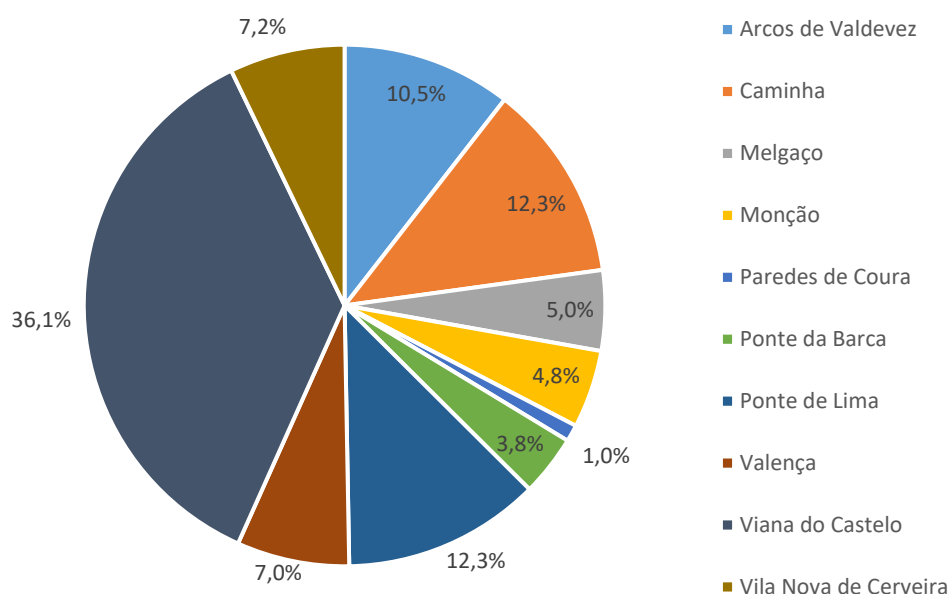


Gráfico 7 - Distribuição das dormidas por município em 2024  
Fonte dos dados: INE, 2024

Municípios	Dormidas 2017	Dormidas 2024	Varição (2017-2024)
Arcos de Valdevez	65.301	103.627	58,7%
Caminha	84.052	121.180	44,2%
Melgaço	35.529	49.111	38,2%
Monção	35.503	47.634	34,2%
Paredes de Coura	7.511	10.215	36,0%
Ponte da Barca	19.138	37.233	94,6%
Ponte de Lima	75.917	120.813	59,1%
Valença	40.491	68.819	70,0%
Viana do Castelo	223.866	356.111	59,1%
Vila Nova de Cerveira	67.698	70.497	4,1%
<b>Alto Minho</b>	<b>655.006</b>	<b>985.240</b>	<b>50,4%</b>

Tabela 7 - Número de dormidas nos municípios da região do Alto Minho (2017 e 2024)  
Fonte dos dados: INE, 2025

Entre 2017 e 2024, a região do Alto Minho registou um aumento superior a 50% no número de dormidas, refletindo uma clara tendência de crescimento da procura turística. O maior crescimento relativo foi observado no município de Ponte da Barca, com um acréscimo de 94,6% no número de dormidas no período em análise. Todos os restantes municípios registaram também aumentos expressivos, superiores a 30%, à exceção de Vila Nova de Cerveira, com um crescimento situado nos 4,1%.

#### 4.4.6 Exportações

No que respeita às exportações de bens, os dados do Gráfico 8 confirmam o perfil fortemente exportador da região do Alto Minho, com particular destaque para os municípios de Viana do Castelo - o 13.º maior exportador a nível nacional - e de Vila Nova de Cerveira. Em conjunto, estes dois concelhos concentram 73% do valor total das exportações da região, ultrapassando os 1.938 milhões de euros.

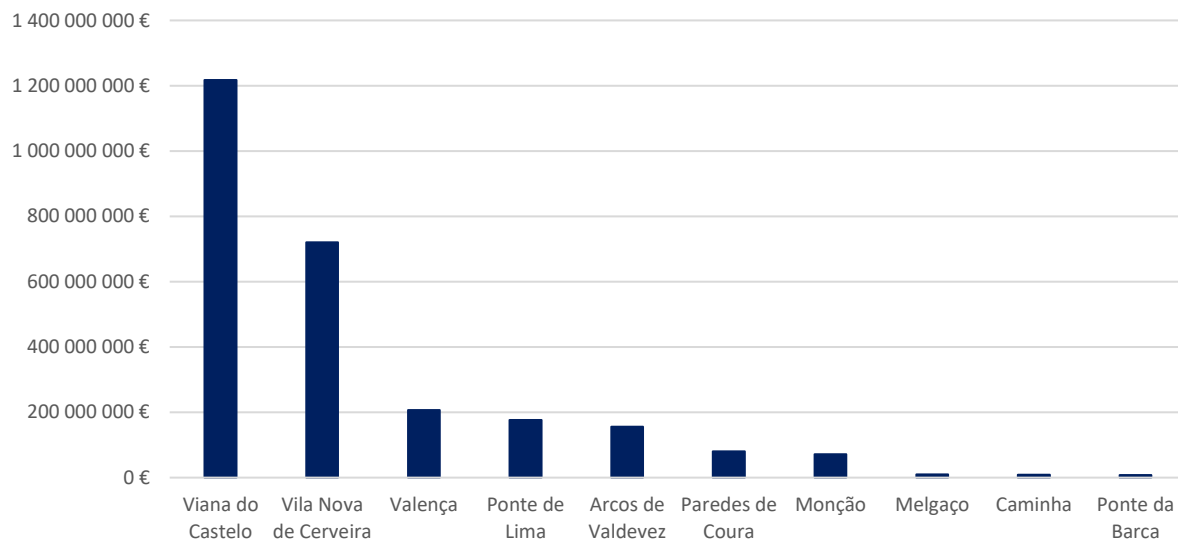


Gráfico 8 - Exportações por município na região do Alto Minho (2024)  
Fonte dos dados: INE, 2025

Em 2024, a região do Alto Minho exportou bens no valor superior a 2.650 milhões de euros, o que corresponde a aproximadamente 3% das exportações nacionais de bens. Adicionalmente, 88% das exportações da CIM Alto Minho tiveram como destino países da UE, refletindo a forte integração económica da região no espaço europeu.

## 5 Padrões de mobilidade

### 5.1 Frota motorizada

A dinâmica dos fluxos de pessoas e bens no território constitui um elemento central para a mobilidade e para o desenvolvimento integrado de uma região. Entre os diversos fatores que influenciam as decisões de deslocação, destaca-se a disponibilidade de veículo próprio, assumindo-se como um dos principais determinantes dos padrões de mobilidade.

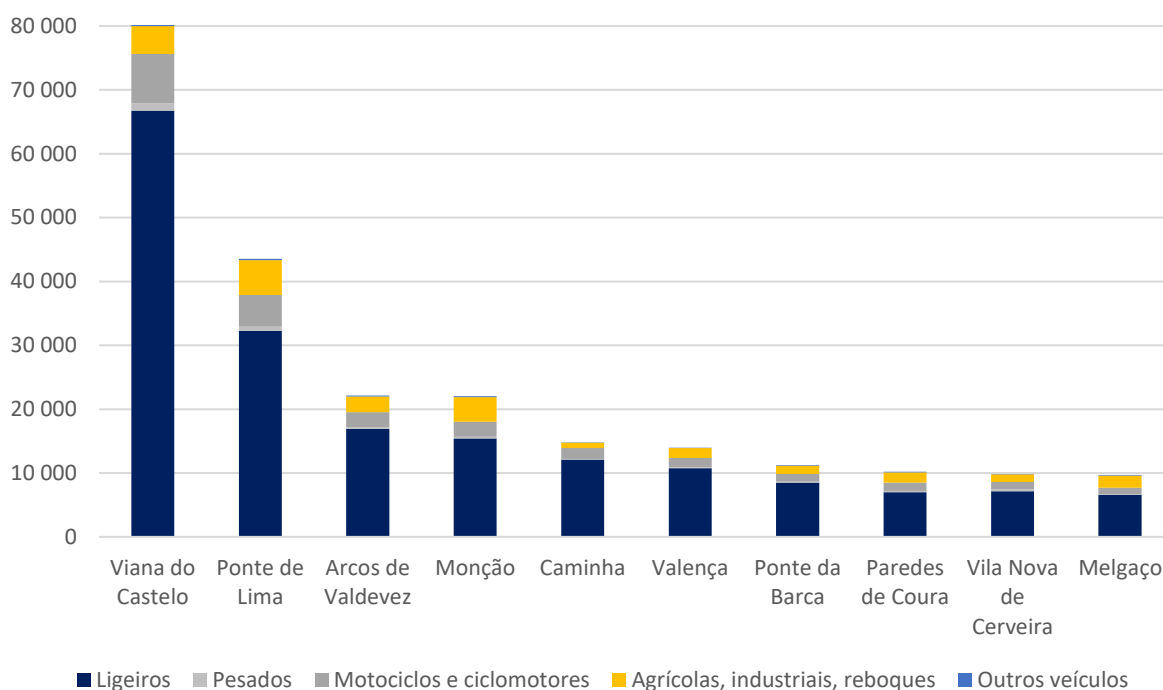


Gráfico 9 - Frota motorizada por município na região do Alto Minho (2024)  
Fonte dos dados: ASF, 2025

No total, em 2024, o território do Alto Minho contava com mais de 237.000 veículos motorizados, representando 2,6% dos veículos nacionais, 77% dos quais correspondiam a veículos ligeiros.

No conjunto do parque automóvel regional, Viana do Castelo contabiliza 80.355 veículos, Ponte de Lima regista 41.937 veículos, Arcos de Valdevez regista 22.124 e Monção regista 22.041. Note-se que o segmento de veículos do setor agrícola, indústria e reboques apresenta maior número no município de Ponte de Lima.

## 5.2 Taxa de motorização

Melgaço e Monção destacam-se como os municípios com maior taxa de motorização, registando, respetivamente, 872 e 855 veículos por 1.000 habitantes.

Viana do Castelo apresenta 768 veículos por 1.000 habitantes, valor inferior à média da CIM Alto Minho (781 veículos por 1.000 habitantes), mas superior à média nacional, fixada em 682 veículos por 1.000 habitantes.

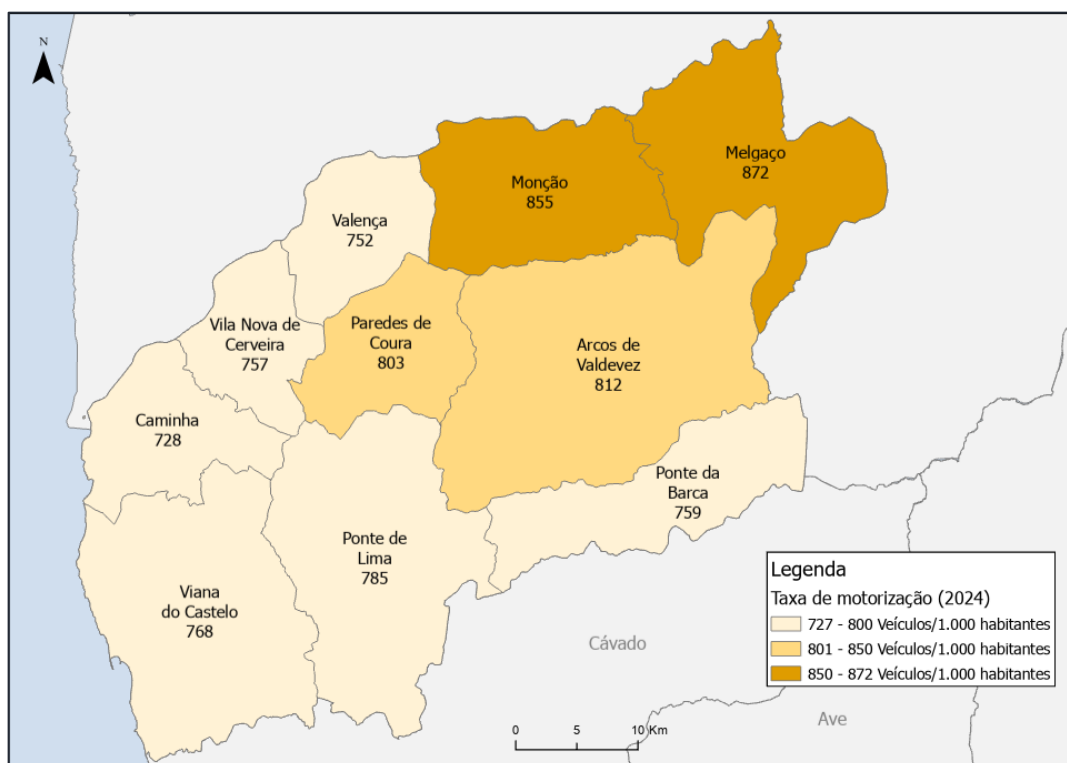


Figura 25 - Taxa de motorização por município na região do Alto Minho  
Fonte dos dados: ASF e INE, 2025

## 5.3 Variação da taxa de motorização

Entre 2014 e 2024, registaram-se alterações significativas no panorama da motorização na Região. Por um lado, verificou-se um aumento da frota automóvel; por outro, assistiu-se a uma diminuição da população residente. Esta conjugação de fatores resultou num acréscimo da taxa de motorização em todos os concelhos do Alto Minho.

A nível concelhio (ver Figura 26), Melgaço registou um aumento da frota automóvel de 46,4%, Arcos de Valdevez apresentou um crescimento de 46,6%, enquanto Valença registou a menor variação da Região, com um aumento de 26,6%.

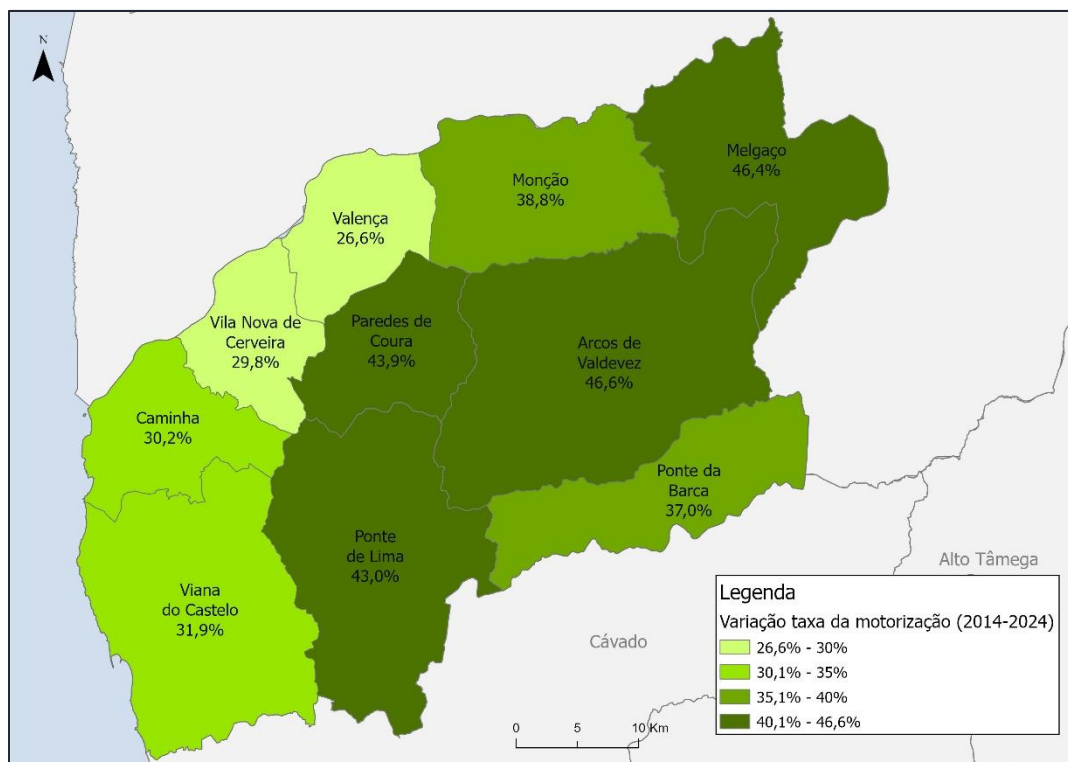


Figura 26 - Variação da taxa de motorização (2014 - 2024)  
Fonte dos dados: INE e ASF, 2025

## 5.4 Repartição modal

Conforme ilustrado no Gráfico 10 e na Figura 27, o automóvel particular representa o modo de deslocação mais utilizado em todos os municípios da região do Alto Minho, sendo maioritariamente utilizado por apenas um ocupante.

Como também pode ser observado no Gráfico 10 e na Figura 27, o segundo modo mais prevalente é o pedonal, com percentagens superiores a 10% em todos os municípios, destacando-se Melgaço com 19,5%.

Por outro lado, apesar da tendência de diminuição na utilização do transporte público, em particular do autocarro, e com a exceção do município de Caminha, este modo ainda mantém uma quota superior a 5%.

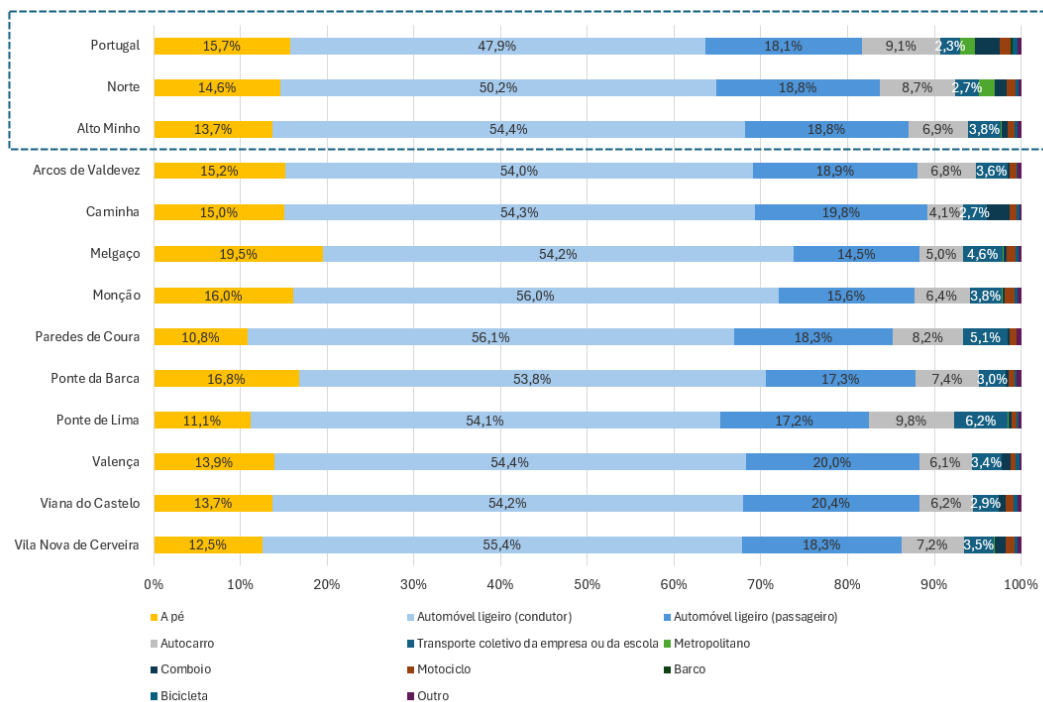


Figura 27 - Quota modal por município na região do Alto Minho (2021)  
 Fonte dos dados: INE, 2022

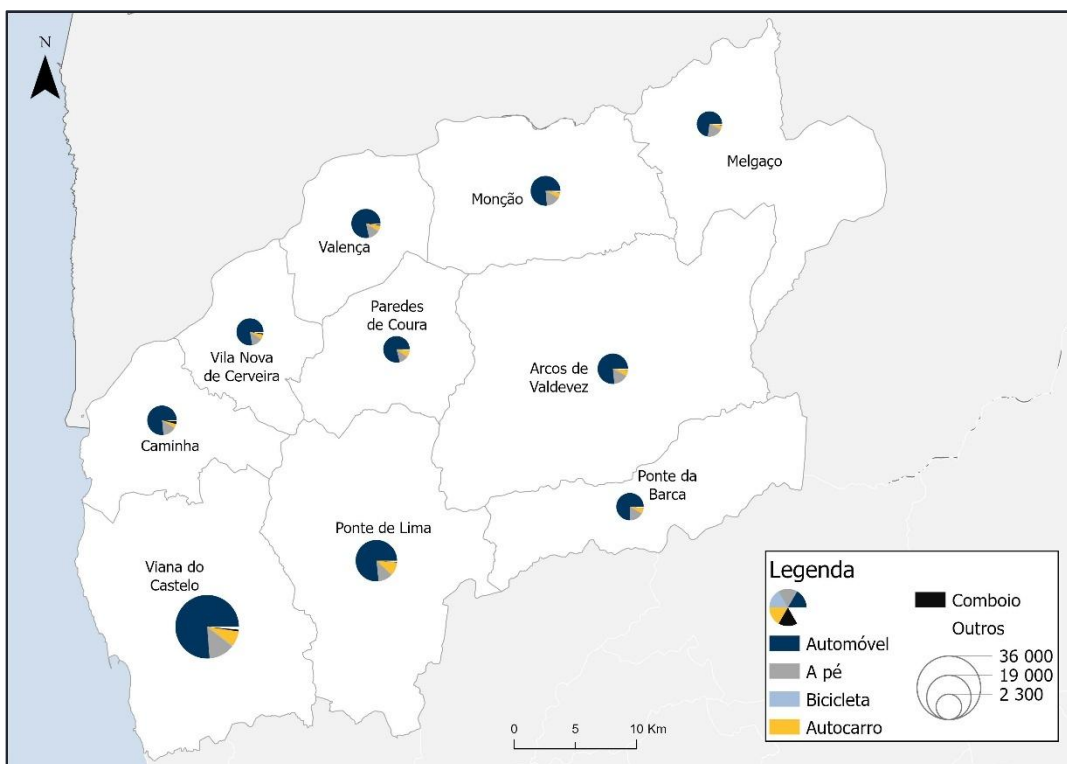


Gráfico 10 - Quota modal por município na região do Alto Minho (2021)<sup>1</sup>  
 Fonte dos dados: INE, 2022

<sup>1</sup> A presença residual do modo “metropolitano” reflete deslocações interregionais realizadas por residentes da CIM Alto Minho para territórios servidos por este sistema, como a Área Metropolitana do Porto (AMP).

## 5.5 Duração dos movimentos pendulares

A análise da duração média dos fluxos pendulares evidencia discrepâncias temporais significativas entre as deslocações efetuadas em transporte individual e aquelas realizadas em transporte público (Figura 28).

A nível nacional, as deslocações em transporte individual são, em média, 53% mais rápidas do que as realizadas em transporte público. Na região do Alto Minho, este diferencial de competitividade temporal reduz-se para 38%.

A duração média das deslocações em transporte individual é de 17 minutos, tanto a nível nacional como na região do Alto Minho. No caso do transporte público, a média situa-se nos 37 minutos a nível nacional e nos 27 minutos na região do Alto Minho.

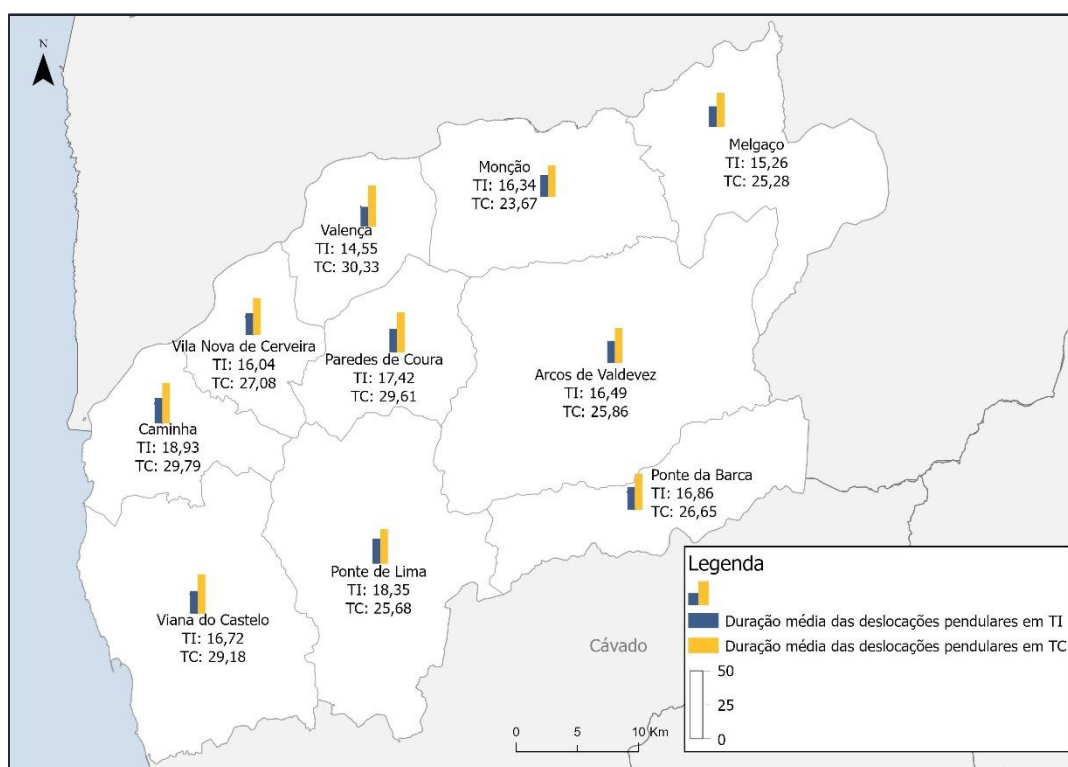


Figura 28 - Duração média dos movimentos pendulares por município na região do Alto Minho (2021)  
Fonte dos dados: INE, 2022

Valença e Melgaço são os municípios onde as deslocações pendulares em transporte individual apresentam menor duração média (14 e 15 minutos, respetivamente), enquanto Ponte de Lima e Caminha registam tempos superiores a 18 minutos.

Nos concelhos de Monção, Melgaço, Ponte de Lima e Arcos de Valdevez, as deslocações pendulares em transporte público apresentam menor duração média, com valores entre 23 e 25 minutos.

Em Valença, os tempos médios de deslocação em transporte público ultrapassam os 30 minutos, sendo o transporte individual 52% mais rápido. Já em Ponte de Lima, o diferencial temporal situa-se nos 29%, evidenciando uma menor vantagem relativa do transporte individual face ao transporte público.

## 5.6 Locais de estudo/trabalho

A análise dos movimentos pendulares constitui um elemento fundamental para compreender a organização funcional do território e os padrões reais de mobilidade da população. A relação entre o local de residência e o local de trabalho ou estudo permite identificar dinâmicas intra- e intermunicipais, aferir níveis de dependência funcional entre concelhos e avaliar a necessidade de respostas de transporte ajustadas às deslocações quotidianas.

Na CIM do Alto Minho, em média, 23,5% da população ativa exerce atividade fora do município de residência. Conforme destacado no Gráfico 11, dentro do mesmo município, 46,3% dos estudantes e trabalhadores da Região exercem a sua atividade em freguesias distintas da freguesia de residência. Este valor é significativamente superior à média nacional, que se situa nos 34,7%.

Em Arcos de Valdevez e Viana do Castelo, mais de 50% da população exerce atividade no município onde residem, mas em freguesias que não a de residência. Por outro lado, municípios como Caminha, Valença e Ponte da Barca apresentam este segmento da população com uma percentagem abaixo dos 35%.

Adicionalmente, em Viana do Castelo apenas 15,7% dos residentes trabalham ou estudam fora do município, uma percentagem consideravelmente mais reduzida do que se verifica nos restantes municípios.

Em contrapartida, registam-se movimentos pendulares significativos para o estrangeiro, sobretudo nos municípios fronteiriços dotados de pontes sobre o rio Minho, como Vila Nova de Cerveira, Valença, Monção e Melgaço. No caso de Valença, 3,7% da população exerce a sua atividade laboral ou académica fora do país, fenómeno justificado pela proximidade às cidades galegas de Tui e Vigo, bem como aos principais polos industriais do sul da Galiza, como os de Porriño.

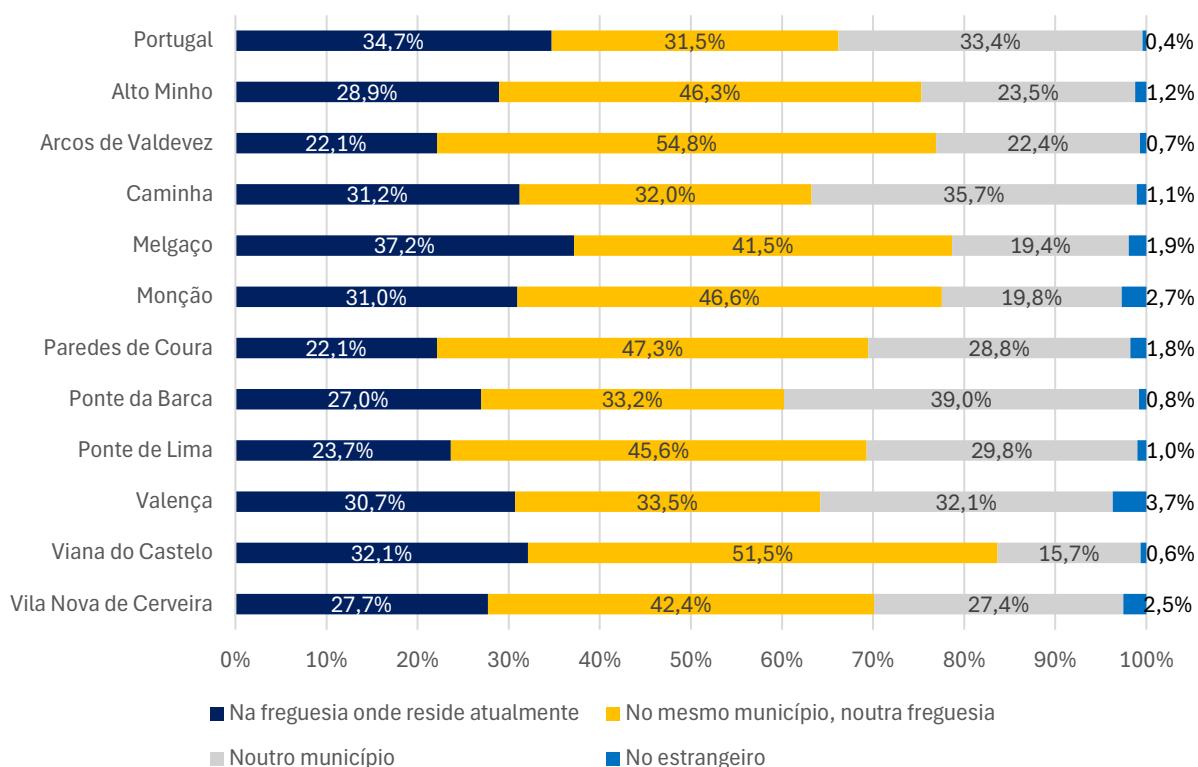


Gráfico 11 - Local de estudo/trabalho da população móvel na região do Alto Minho (2021)

Fonte dos dados: INE, 2022

## 5.7 Deslocações pendulares

A análise espacial dos fluxos pendulares permite identificar os principais polos de atração e os eixos estruturantes da mobilidade regional. A leitura integrada das deslocações casa-trabalho/estudo contribui para compreender a hierarquia funcional do território e as relações de dependência intermunicipal no contexto da CIM Alto Minho.

A Figura 29 e a Figura 30 evidenciam uma dupla centralidade regional, protagonizada pelos municípios de Viana do Castelo e Ponte de Lima, que funcionam como polos de atração de fluxos pendulares provenientes dos restantes municípios da CIM do Alto Minho, bem como de territórios exteriores, nomeadamente da CIM do Cávado.

Importa referir também que os fluxos com origem ou destino na Galiza não foram considerados nesta análise, uma vez que os dados disponíveis apenas contemplam saídas para o estrangeiro como um todo, sem permitir a distinção entre deslocações para Espanha, para determinadas regiões de Espanha (Galiza), ou para outros países. De seguida apresentam-se os fluxos desagregados por município.

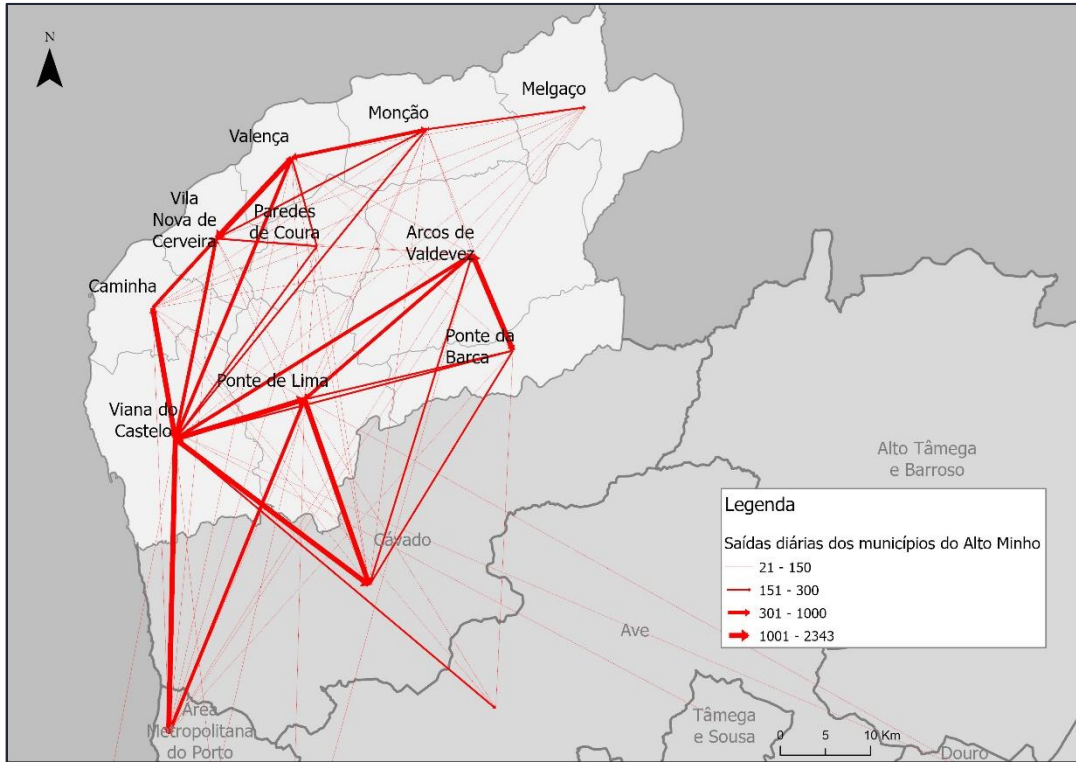


Figura 29 - Saídas diárias dos municípios do Alto Minho (2021)  
 Fonte dos dados: INE, 2022

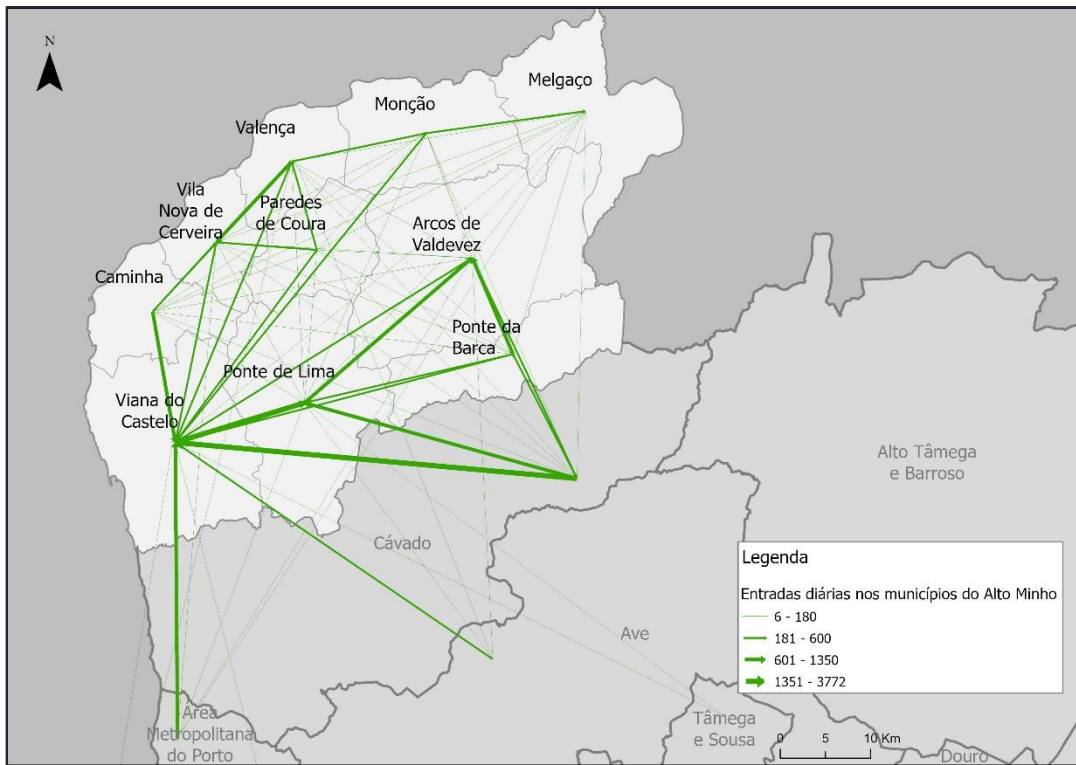


Figura 30 - Entradas diárias nos municípios do Alto Minho (2021)  
 Fonte dos dados: INE, 2022

Destino \ Origem	Arcos de Valdevez	Caminha	Melgaço	Monção	Parades de Coura	Ponte da Barca	Ponte de Lima	Valença	Viana do Castelo	Vila Nova de Cerveira
Arcos de Valdevez		47	36	85	64	403	352	51	383	42
Caminha	70		29	37	43	16	126	194	1.153	596
Melgaço	26	15		164	7	6	61	47	105	22
Monção	78	32	214		50	29	119	355	258	161
Parades de Coura	83	21	18	71		18	133	205	231	255
Ponte da Barca	1.032	19	10	39	17		252	34	192	18
Ponte de Lima	749	106	83	124	140	171		138	2.343	114
Valença	33	60	68	353	109	17	86		366	1.001
Viana do Castelo	313	555	120	174	80	116	1.336	279		309
Vila Nova de Cerveira	24	156	15	65	93	12	92	384	281	

Figura 31 - Matriz O/D das deslocações intermunicipais na região do Alto Minho  
 Fonte dos dados: INE, 2022

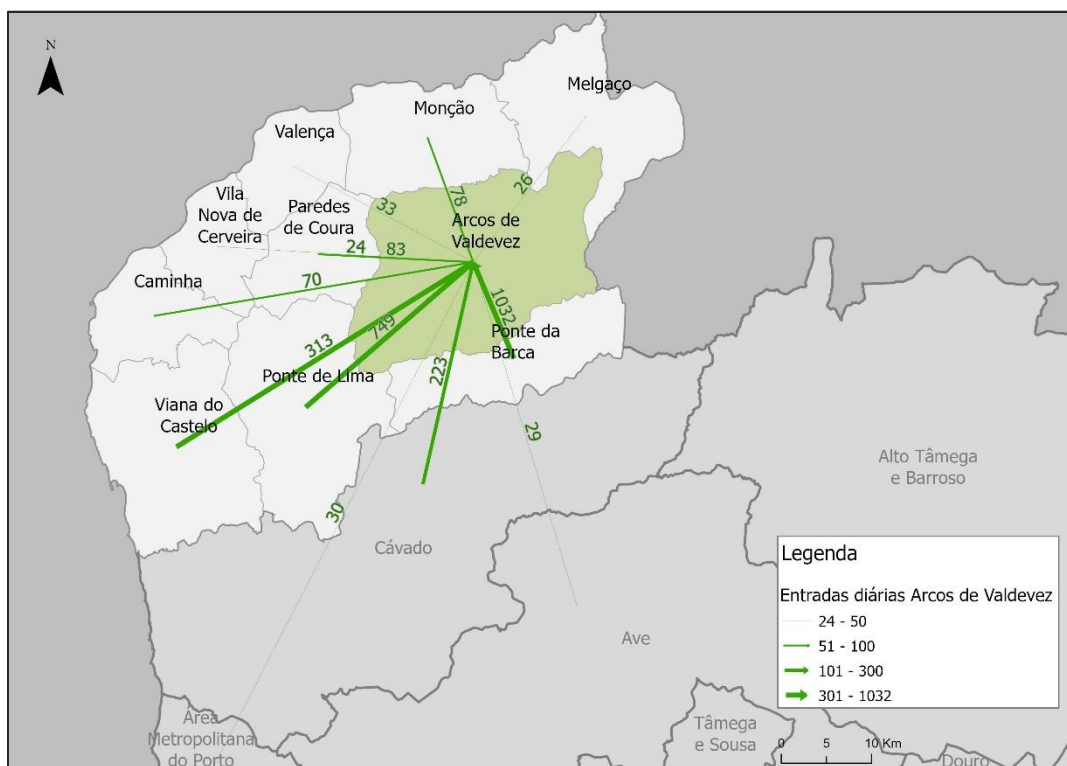


Figura 32 - Entradas diárias no município de Arcos de Valdevez (2021)  
 Fonte dos dados: INE, 2022

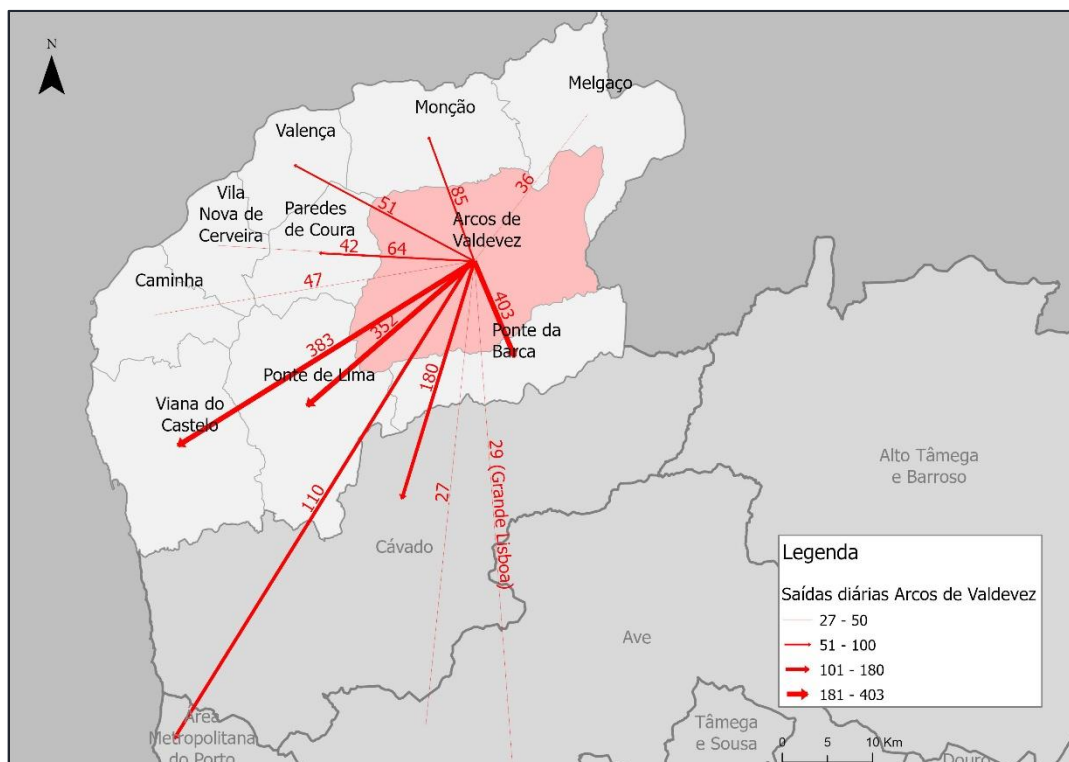


Figura 33 - Saídas diárias do município de Arcos de Valdevez (2021)  
Fonte dos dados: INE, 2022

O município de Arcos de Valdevez, sendo o terceiro mais populoso da região, regista fluxos de entrada significativos, sobretudo com os concelhos vizinhos de Ponte da Barca e Ponte de Lima (Figuras Figura 32 e Figura 33). Além disso, este município apresenta saldos pendulares positivos com quatro municípios da CIM do Alto Minho e com a CIM do Cávado, o que resulta num saldo geral também positivo. Ponte da Barca destaca-se como o principal parceiro de mobilidade, sendo responsável por 38,0% das entradas em Arcos de Valdevez e por 35,6% das saídas deste município.

Importa ainda referir que a AMP atrai mais residentes de Arcos de Valdevez do que qualquer um dos municípios localizados no Vale do Minho, evidenciando a influência exercida por este grande centro urbano sobre a mobilidade pendular da Região.

O município de Caminha apresenta um saldo pendular negativo nas deslocções diárias com todos os restantes concelhos da região do Alto Minho, à exceção de Paredes de Coura (Figura 34 e Figura 35). Diariamente, 2.526 residentes deslocam-se para trabalhar ou estudar fora do concelho, enquanto apenas 1.065 pessoas entram em Caminha com o mesmo propósito. Caminha apresenta, assim, a segunda maior proporção de população ativa que exerce atividade noutro concelho da Região.

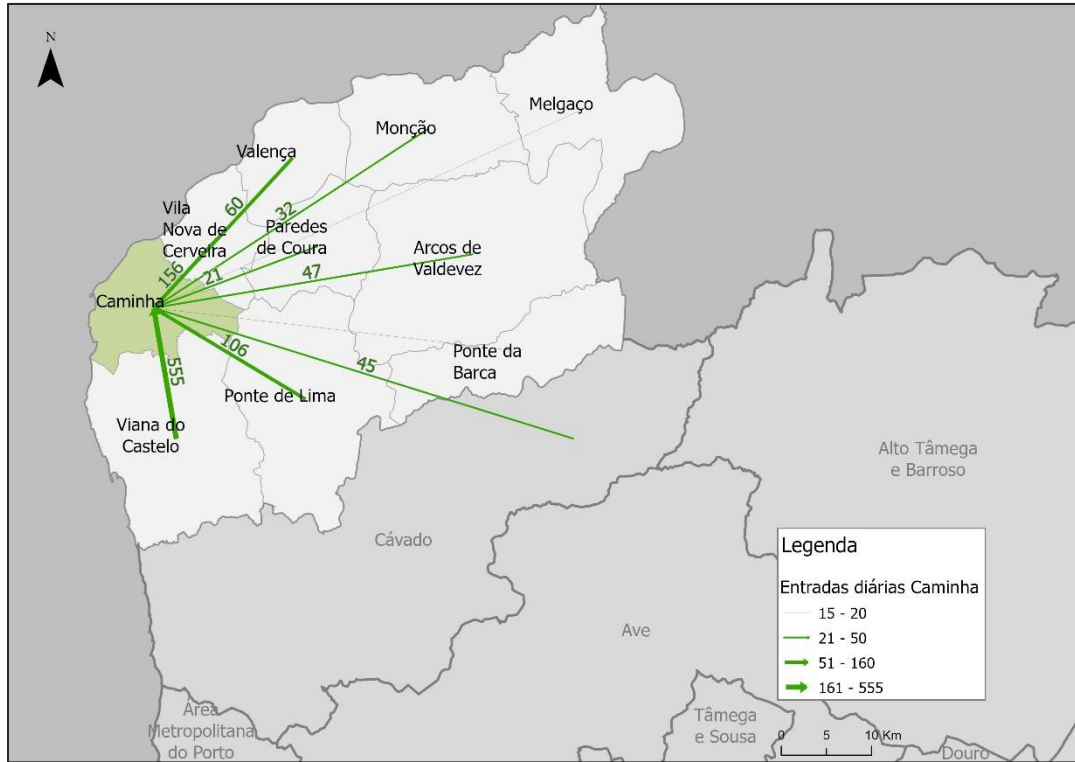


Figura 34 - Entradas diárias no município de Caminha (2021)  
 Fonte dos dados: INE, 2022

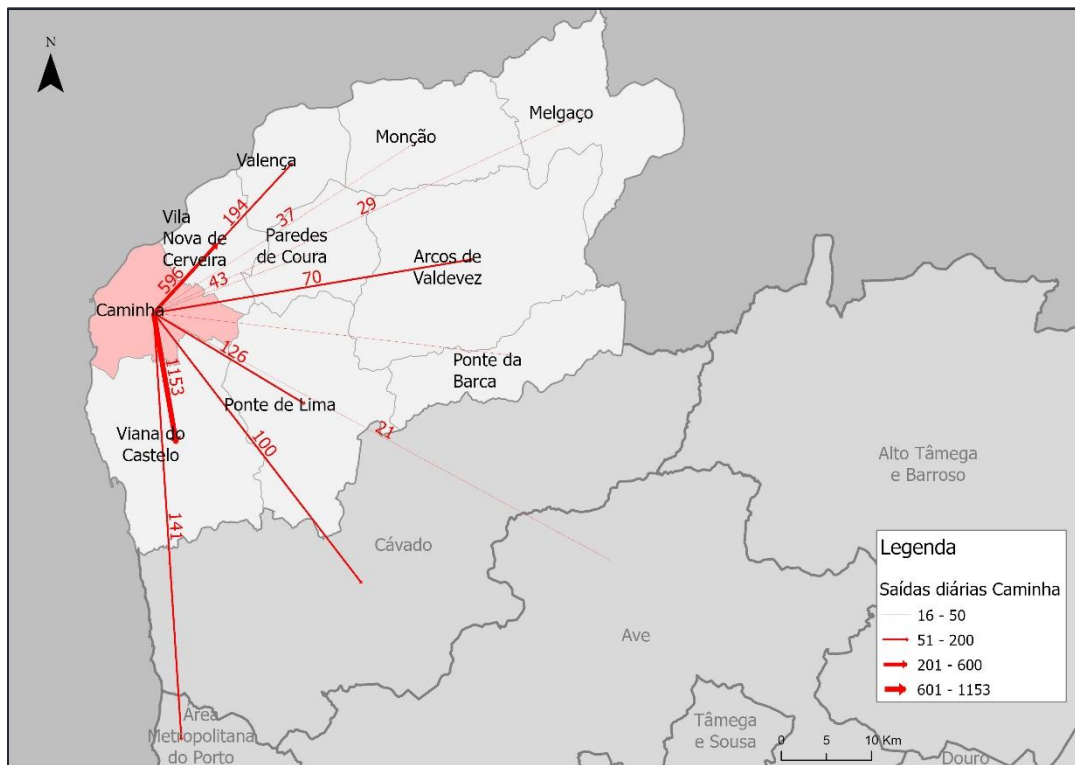


Figura 35 - Saídas diárias município de Caminha (2021)  
 Fonte dos dados: INE, 2022

Este padrão explica-se, em grande medida, pela proximidade a Viana do Castelo (destino de 52% das saídas) e a Vila Nova de Cerveira (7,6%), ambos concelhos com forte presença industrial. Contribuem igualmente para esta dinâmica as boas acessibilidades rodoviárias e ferroviárias de que Caminha dispõe, bem como a atratividade residencial das localidades de Caminha, Vila Praia de Âncora e Moledo, que se afirmam como territórios preferenciais de residência, ainda que a atividade profissional decorra noutros municípios ou na AMP.

O município de Melgaço destaca-se como um território maioritariamente recetor de deslocações pendulares, registando 678 entradas diárias face a 500 saídas (Figura 36 e Figura 37). Este saldo positivo com a maioria dos municípios da região do Alto Minho deve-se, em grande parte, ao reduzido volume de população ativa e ao elevado índice de envelhecimento característico deste concelho.

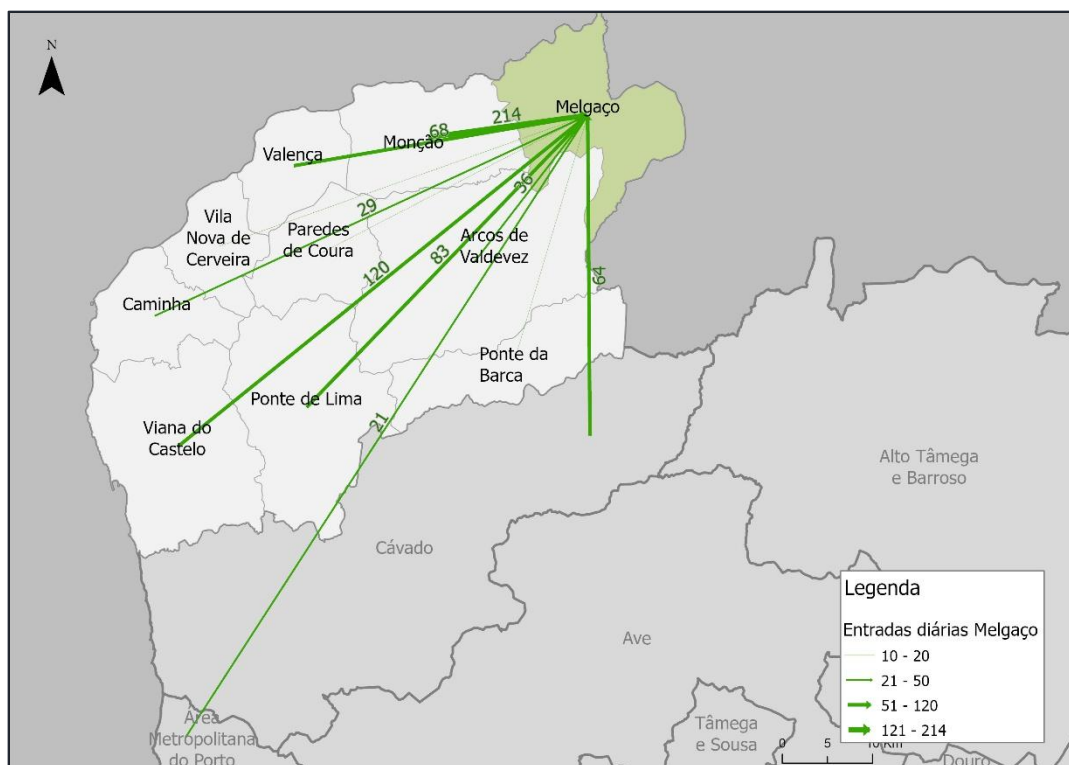


Figura 36 - Entradas diárias no município de Melgaço (2021)  
Fonte dos dados: INE, 2022

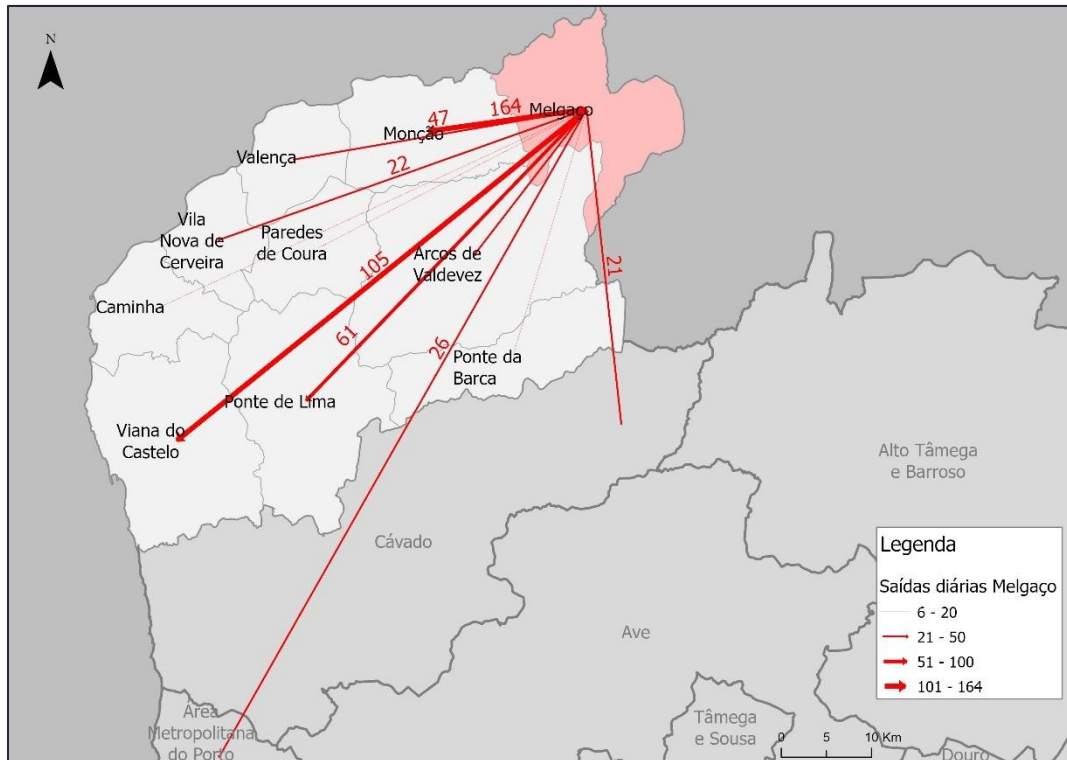


Figura 37 - Entradas diárias no município de Melgaço (2021)  
Fonte dos dados: INE, 2022

Melgaço é, de facto, um dos territórios onde menor proporção da população exerce atividade fora do concelho, apenas superado por Viana do Castelo. As acessibilidades no setor sul do Município são significativamente condicionadas pela orografia, sendo que apenas as ligações entre as vilas de Melgaço e Monção, bem como as ligações fronteiriças com Arbo e Padrenda (Galiza), oferecem condições adequadas à mobilidade pendular. A nível regional, Monção estabelece com Melgaço as ligações funcionais mais significativas, concentrando 32,8% das entradas e 31,5% das saídas diárias registadas.

O município de Monção partilha algumas características com o município de Arcos de Valdevez, nomeadamente a elevada proporção de população que trabalha ou estuda no próprio concelho. Tal como Arcos de Valdevez, Monção regista um saldo positivo nas deslocações pendulares com quatro dos restantes nove municípios da CIM Alto Minho, bem como um saldo global positivo: 1.113 entradas versus 355 saídas diárias (Figura 38 e Figura 39). Entre as ligações funcionais mais expressivas, destacam-se as estabelecidas com o município de Valença, responsável por 27,6% das entradas e saídas de e para Monção.

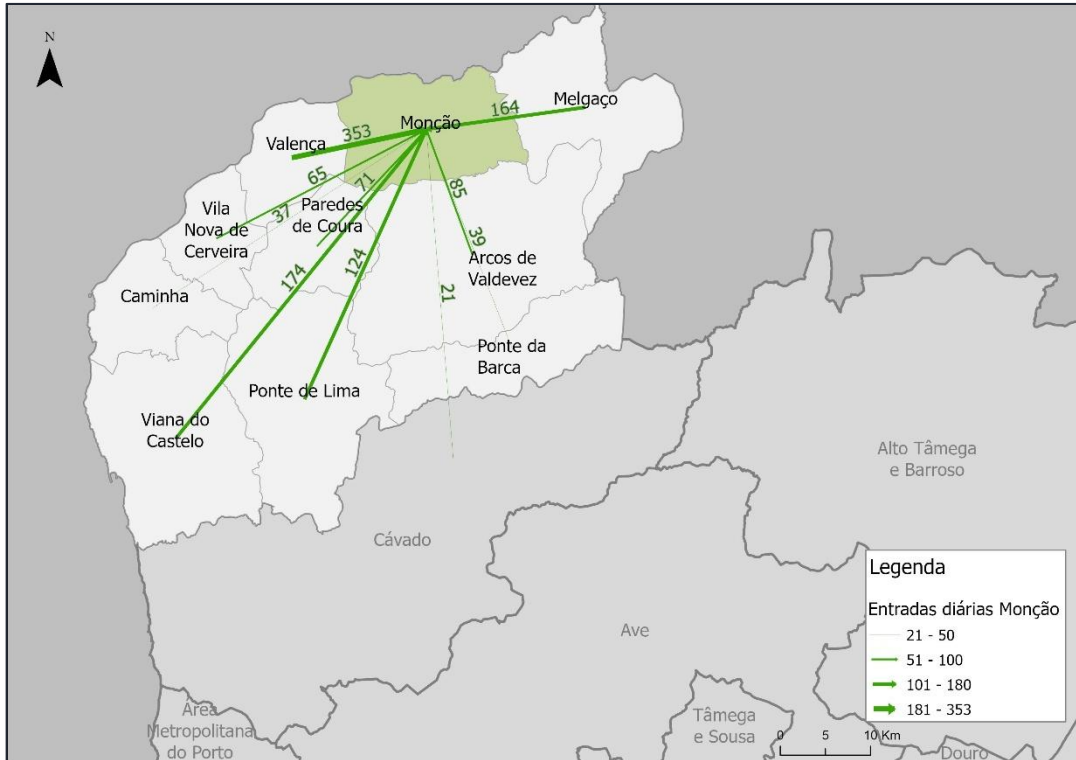


Figura 38 - Entradas diárias no município de Monção (2021)

Fonte dos dados: INE, 2022

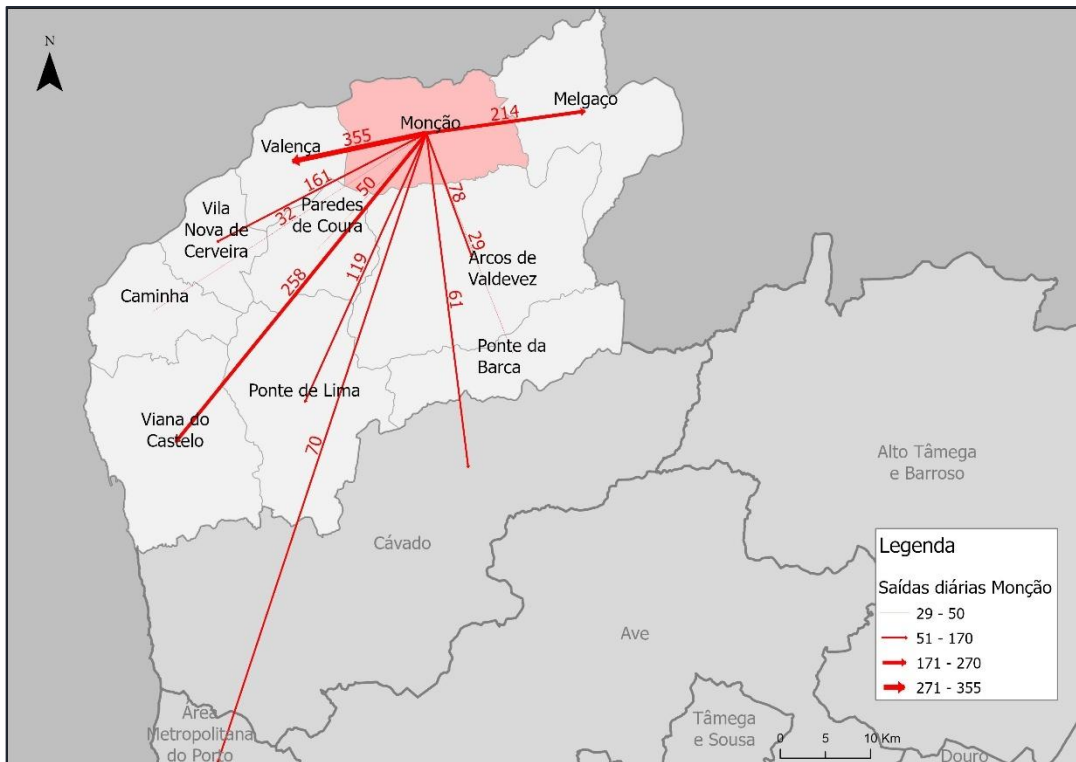


Figura 39 - Entradas diárias no município de Monção (2021)

Fonte dos dados: INE, 2022

Outro aspeto relevante é que 2,7% da população residente em Monção exerce atividade profissional no estrangeiro, representando a segunda taxa mais elevada da Região, apenas atrás de Valença. As deslocações pendulares transfronteiriças são facilitadas pela ponte sobre o rio Minho que liga Monção a Salvaterra do Miño e pelas boas acessibilidades à zona industrial de Porriño e à cidade de Ponteareas, situadas na Galiza.

O município de Paredes de Coura, tal como outros territórios do interior da região do Alto Minho, não apresenta volumes muito elevados de movimentos pendulares. Ainda assim, evidencia-se como um território predominantemente emissor de fluxos (Figura 40 e Figura 41). Importa sublinhar também que os dados analisados dizem respeito ao ano de 2021, sendo que, em 2023, foi inaugurada uma nova via de acesso à A3. Esta infraestrutura veio facilitar a ligação a Valença (destino de 18% das saídas) e à fronteira com a Galiza, bem como a Ponte de Lima (origem de 22% das entradas) e às CIM do Cávado, do Ave e à AMP.

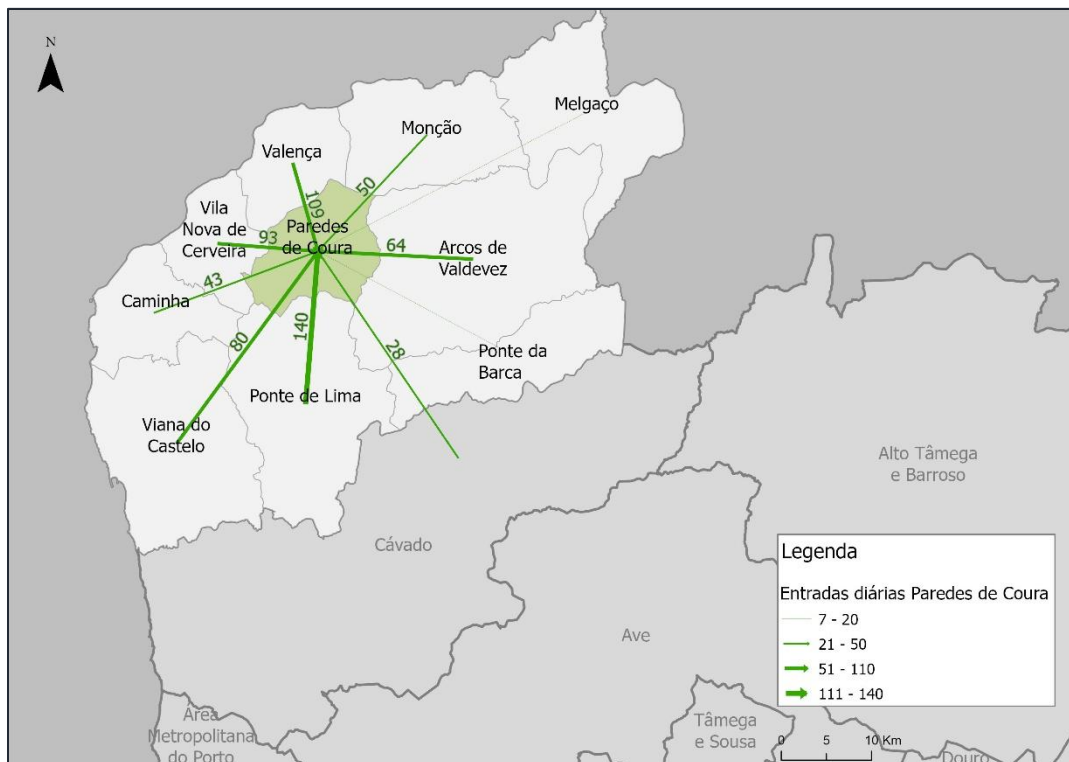


Figura 40 - Entradas diárias no município de Paredes de Coura (2021)

Fonte dos dados: INE, 2022

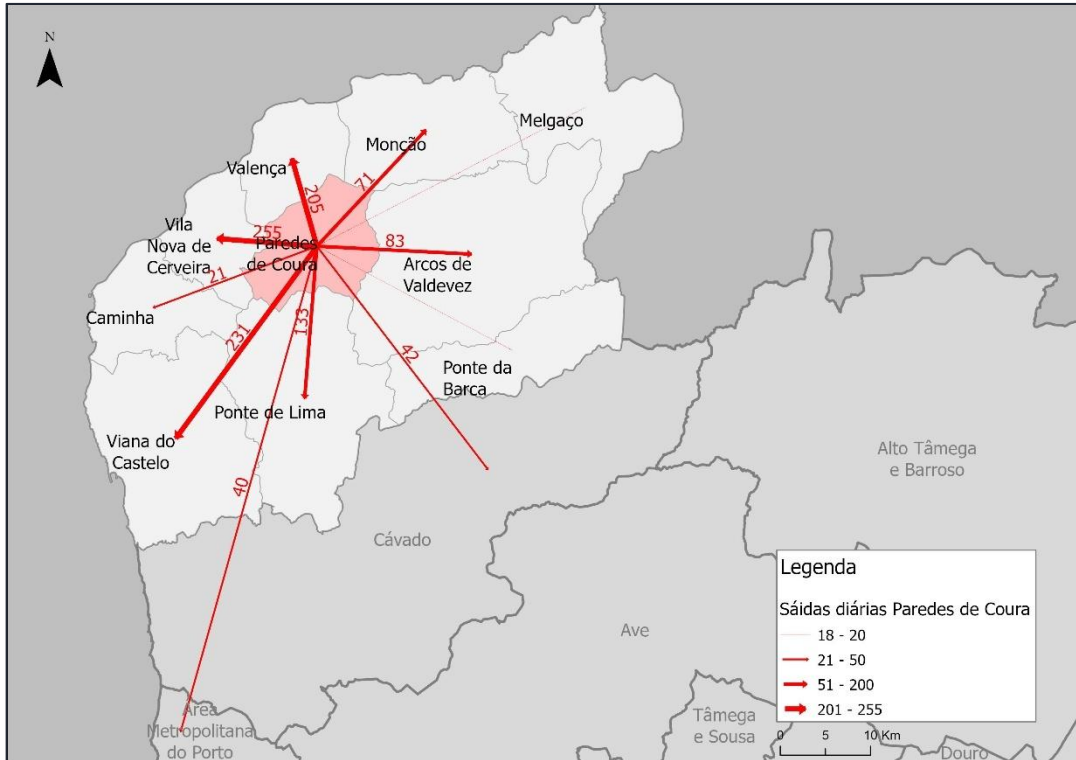


Figura 41 - Sáidas diárias do município de Paredes de Coura (2021)  
 Fonte dos dados: INE, 2022

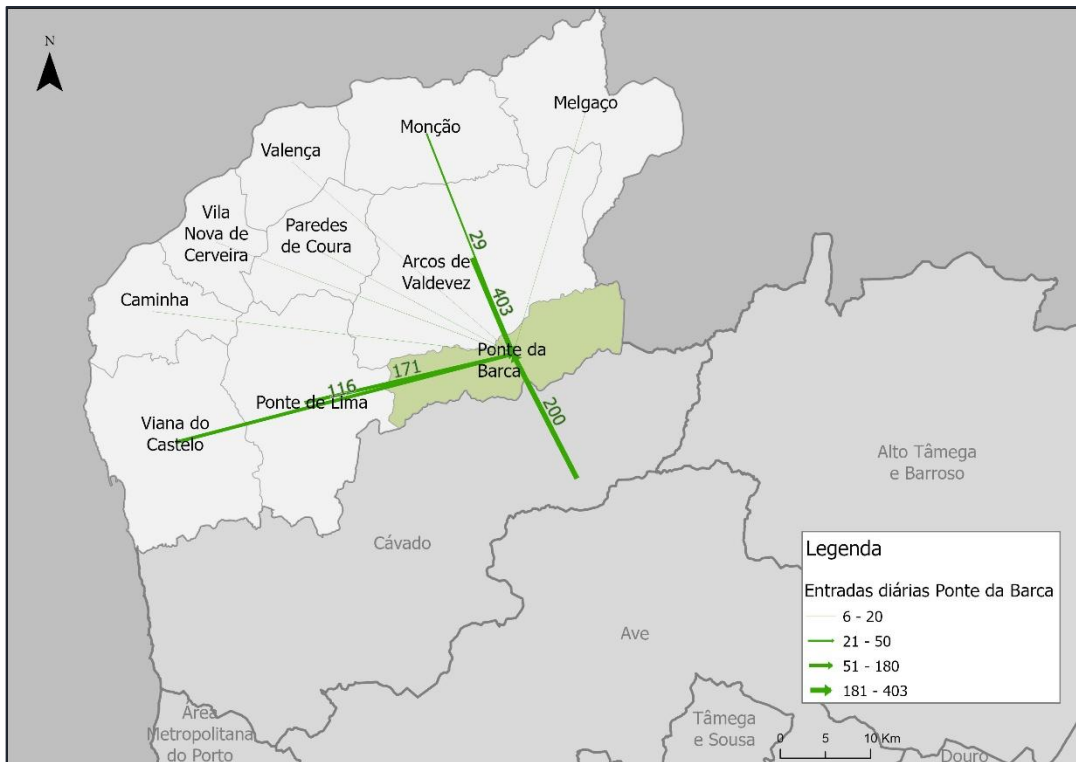


Figura 42 - Entradas diárias no município de Ponte da Barca (2021)  
 Fonte dos dados: INE, 2022

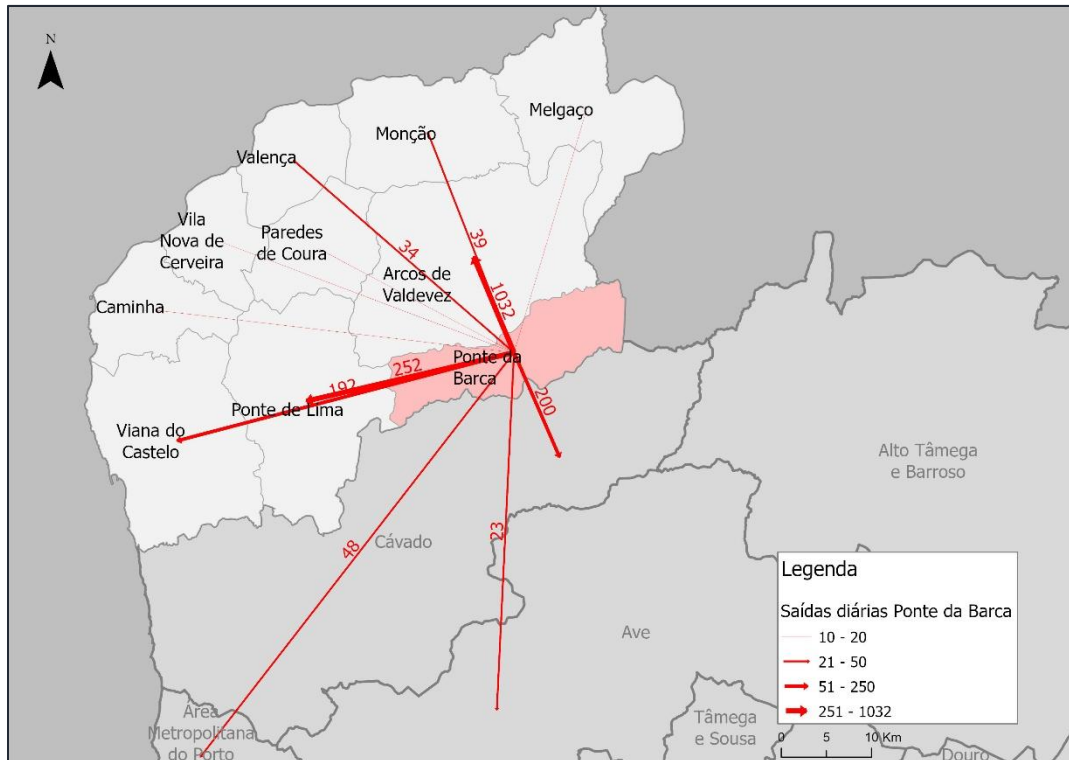


Figura 43 - Saídas diárias do município de Ponte da Barca (2021)  
Fonte dos dados: INE, 2022

O município de Ponte da Barca caracteriza-se como um território predominantemente emissor de fluxos pendulares, não apresentando um saldo positivo com nenhum dos restantes municípios (Figura 42 e Figura 43). Este município é, aliás, o concelho da região do Alto Minho com a mais elevada proporção de população que trabalha ou estuda fora do seu território.

Além disso, destaca-se a forte ligação funcional do município de Ponte da Barca com Arcos de Valdevez, que é o destino de 54,7% das saídas registadas. Este município vizinho é, simultaneamente, a principal origem das entradas em Ponte da Barca, com 403 movimentos diários, equivalentes a 44,4% do total.

O município de Ponte de Lima, dada a sua dimensão populacional e relevância económica, evidencia um elevado dinamismo nas deslocações pendulares, com destaque para as ligações funcionais a Viana do Castelo e à CIM do Cávado, que, em conjunto, representam 62,8% do total de fluxos registados (Figura 44 e Figura 45).

Apesar da intensa mobilidade, Ponte de Lima apresenta um saldo negativo com a maior parte dos municípios da região do Alto Minho. Este município destaca-se ainda pela diversidade territorial dos destinos das suas saídas, que abrangem as CIM do Douro, da Região de Aveiro e até a Área Metropolitana de Lisboa (AML).

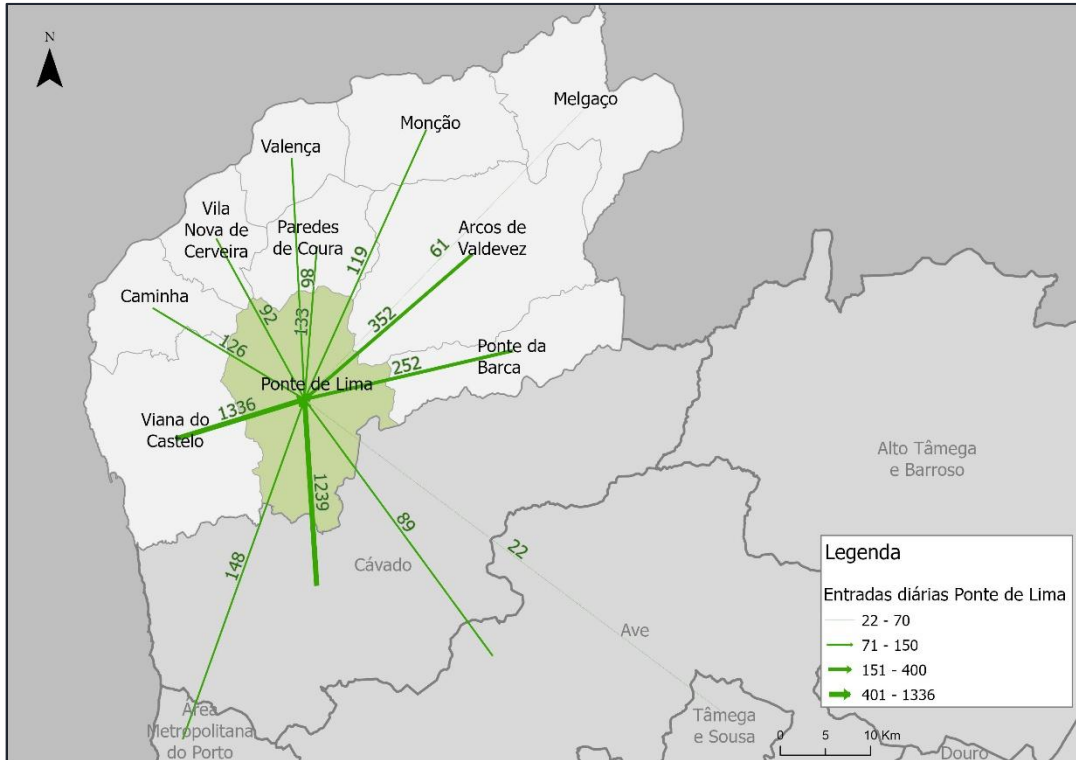


Figura 44 - Entradas diárias no município de Ponte de Lima (2021)  
Fonte dos dados: INE, 2022

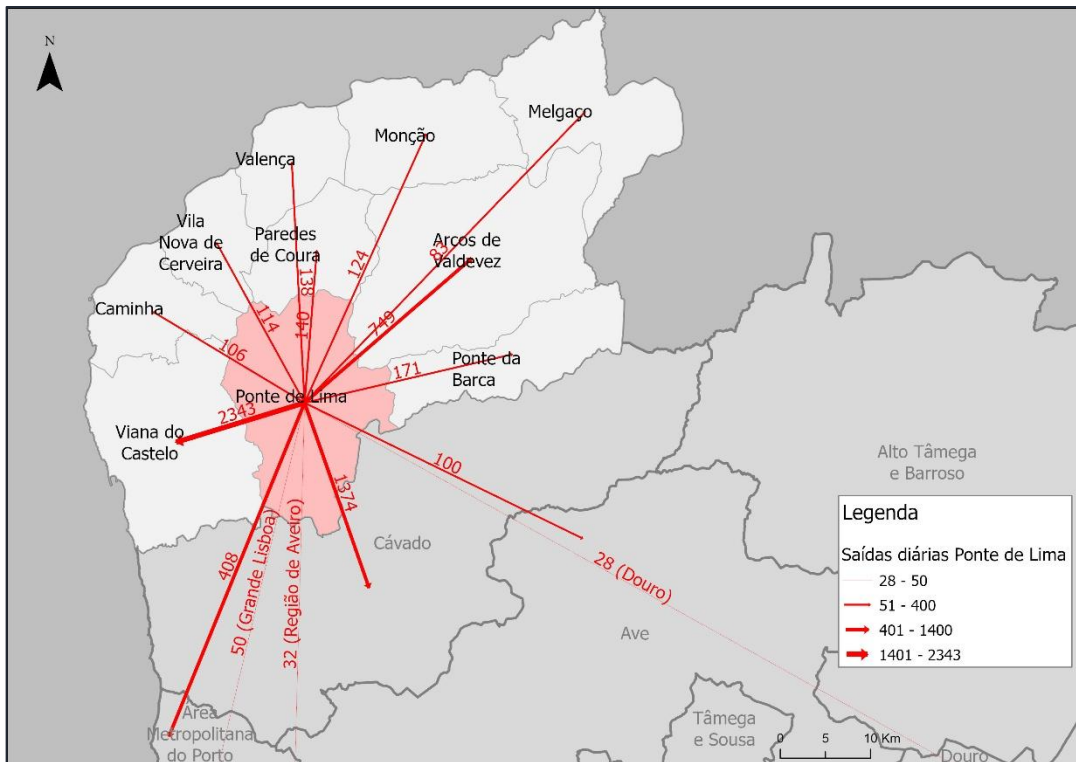


Figura 45 - Saídas diárias do município de Ponte de Lima (2021)  
Fonte dos dados: INE, 2022

Do município de Valença (Figura 46 e Figura 47) saem diariamente mais de 1.000 pessoas para trabalhar ou estudar no concelho vizinho de Vila Nova de Cerveira, o que representa 45,8% do total de saídas. Este último município, juntamente com Viana do Castelo, são os únicos com os quais Valença regista um saldo pendular negativo. Este facto ilustra a capacidade de Valença para atrair fluxos diários de forma sustentada, entre outros fatores, pela sua componente industrial e pela presença de equipamentos como a Escola Superior de Ciências Empresariais.

Valença regista a taxa mais elevada da Região de população que exerce atividade no estrangeiro. Este fenómeno é impulsionado pela existência de duas ligações transfronteiriças sobre o rio Minho: uma ponte com acesso direto ao centro da cidade de Tui e outra, em perfil de autoestrada, que assegura uma ligação eficiente a importantes áreas comerciais (Tui), polos industriais (Porriño, Vigo e Mos) e centros de serviços (Vigo), todos situados num raio inferior a 30 km da fronteira.

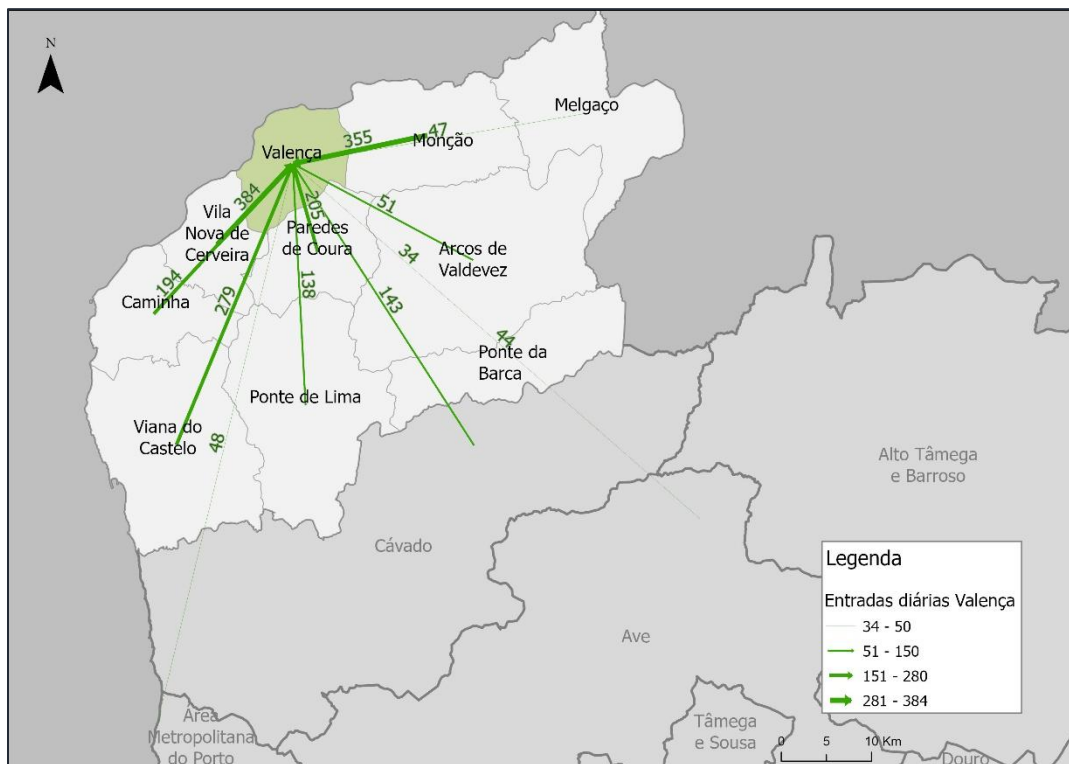


Figura 46 - Entradas diárias no município de Valença (2021)  
 Fonte dos dados: INE, 2022

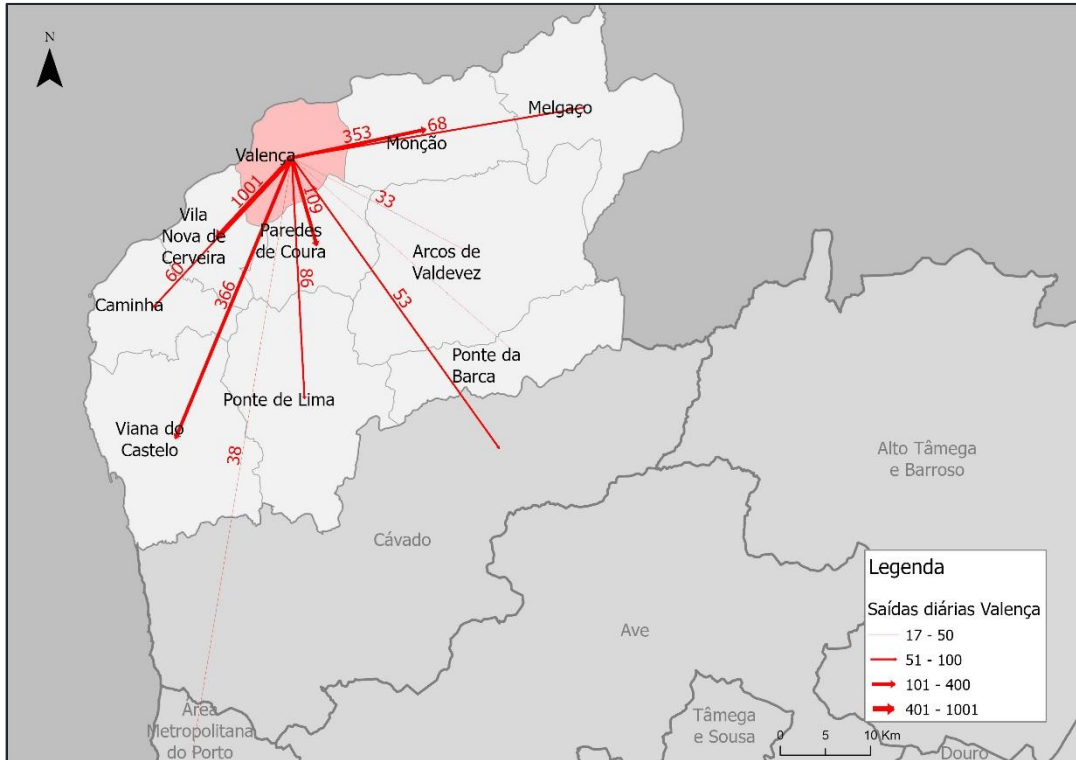


Figura 47 - Saídas diárias do município de Valença (2021)

Fonte dos dados: INE, 2022

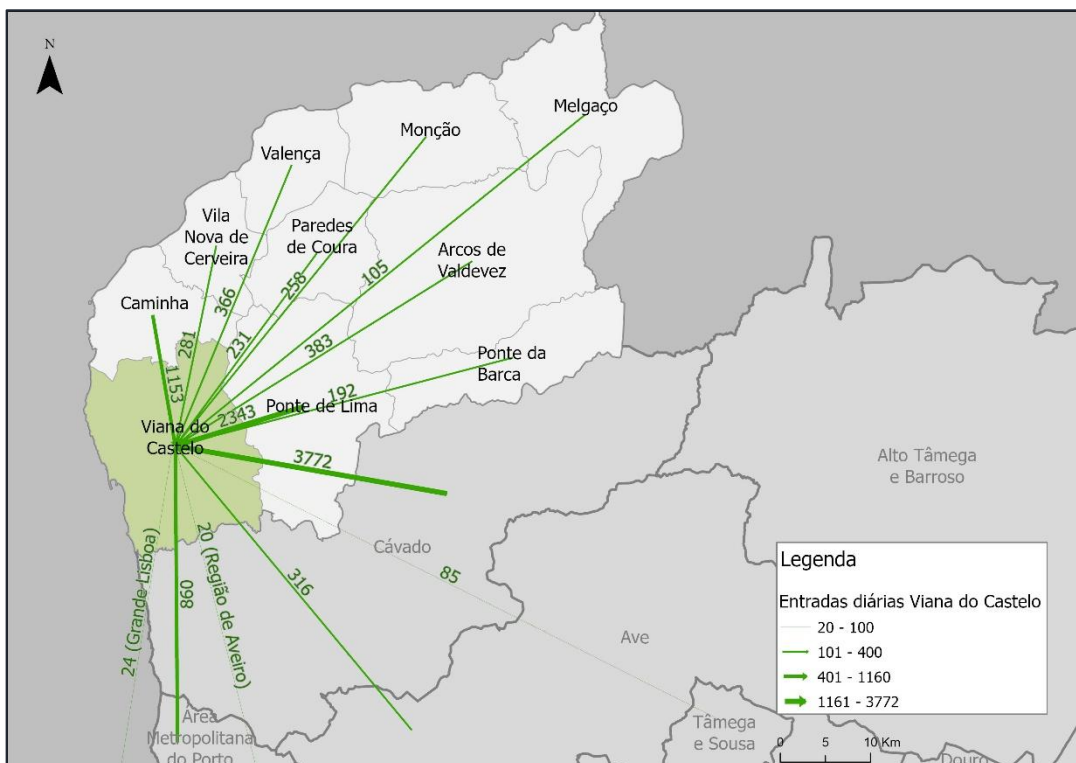


Figura 48 - Entradas diárias no município de Viana do Castelo (2021)

Fonte dos dados: INE, 2022

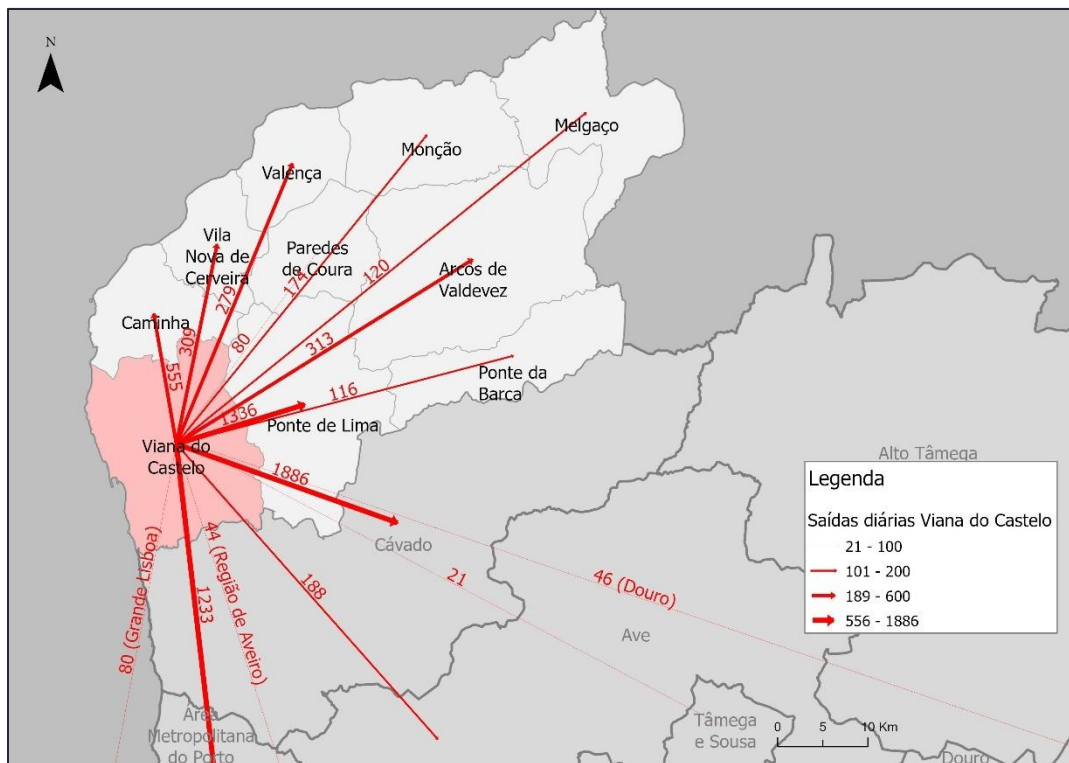


Figura 49 - Saídas diárias do município de Viana do Castelo (2021)  
 Fonte dos dados: INE, 2022

O município de Viana do Castelo afirma-se como um território central no contexto da região do Alto Minho. A presença do porto de mar, das principais instituições de ensino - incluindo o Instituto Politécnico de Viana do Castelo -, dos serviços associados à sua condição histórica de capital de distrito, bem como de um tecido industrial consolidado, conferem-lhe um papel relevante enquanto polo de atração, não apenas para os municípios vizinhos, mas também para concelhos pertencentes a outras CIM, designadamente à CIM Cávado e à AMP. Adicionalmente, a qualidade das ligações rodoviárias e ferroviárias de que o Concelho dispõe reforça este posicionamento central.

No que respeita aos fluxos pendulares (Figura 48 e Figura 49), os principais destinos da população residente em Viana do Castelo são os municípios de Ponte de Lima (19,7%), a CIM Cávado (27,8%) e a AMP (18,2%). Por sua vez, as entradas no Concelho acompanham esta tendência, tendo como origem Ponte de Lima (22,5%), a CIM Cávado (36,3%) e a AMP (8,2%).

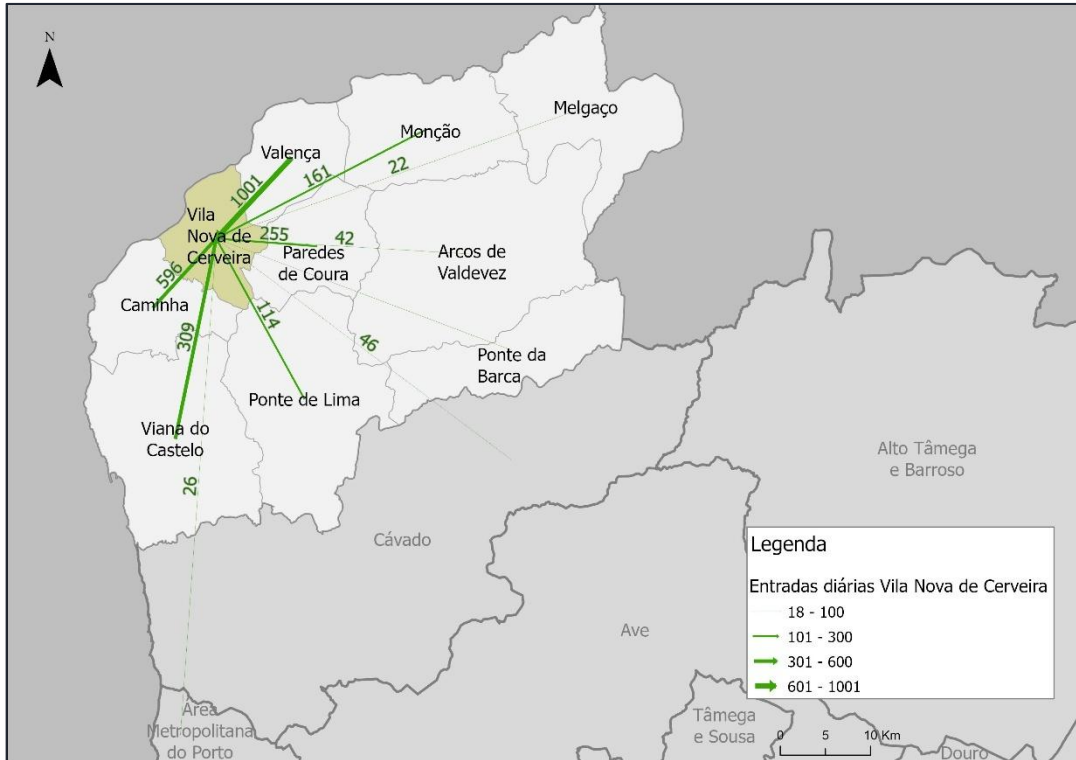


Figura 50 - Entradas diárias no município de Vila Nova de Cerveira (2021)  
 Fonte dos dados: INE, 2022

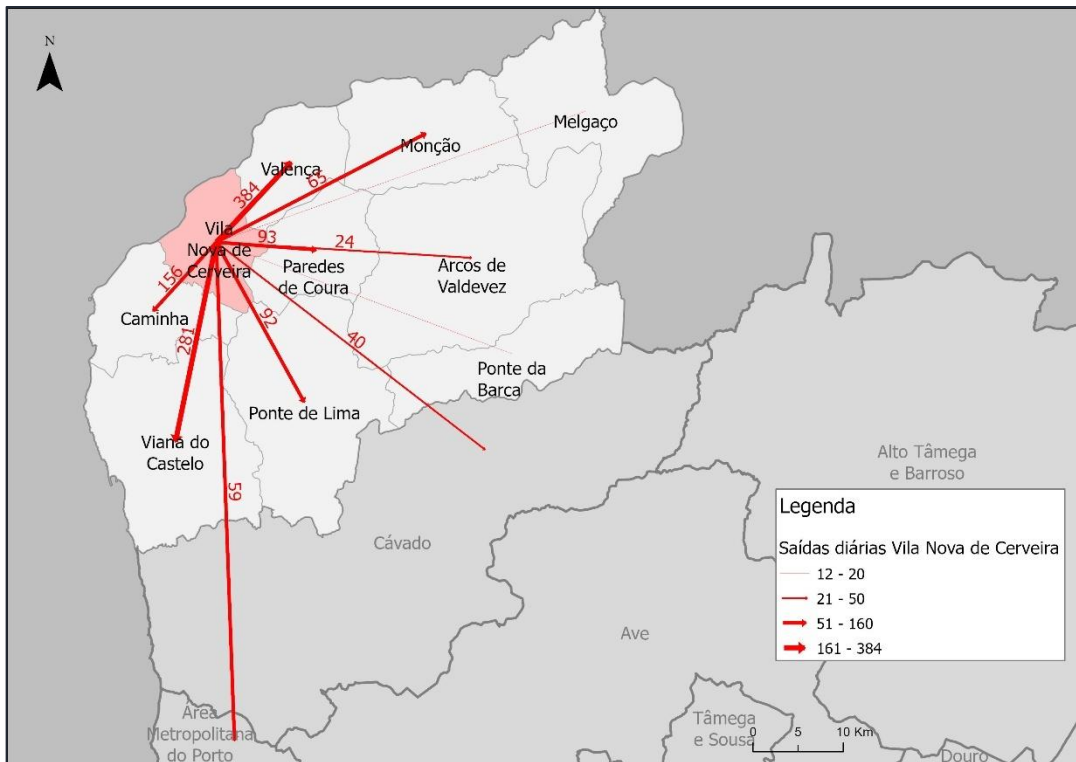


Figura 51 - Saídas diárias do município de Vila Nova de Cerveira (2021)  
 Fonte dos dados: INE, 2022

O município de Vila Nova de Cerveira, devido à sua expressiva componente industrial, assume-se como um importante gerador de fluxos de entrada, sobretudo provenientes dos concelhos vizinhos, com Caminha e Valença a representarem, em conjunto, 61,2% das entradas diárias. O Concelho regista saldo positivo nos fluxos pendulares com todos os municípios da região do Alto Minho, à exceção de Viana do Castelo (Figura 50 e Figura 51).

Apesar de dispor de ligações ferroviárias, estas acabam por não servir adequadamente as zonas industriais do Concelho, o que limita o potencial de intermodalidade. Por outro lado, Vila Nova de Cerveira beneficia da existência de uma ponte internacional que assegura a ligação direta ao município galego de Tomiño, reforçando assim o seu papel nas dinâmicas transfronteiriças.

## 6 Polos geradores de mobilidade

No âmbito do PMUS, a identificação e análise dos principais polos geradores de deslocações assume particular relevância. Estes polos, pela sua natureza e intensidade de utilização, influenciam diretamente a organização do território, a pressão sobre as infraestruturas de transporte e os padrões de mobilidade da população ativa.

### 6.1.1 Polos empresariais

Os parques e zonas empresariais constituem núcleos de atração diária de trabalhadores, fornecedores e clientes, sendo responsáveis por um volume significativo de viagens pendulares. Estas deslocações são frequentemente realizadas em transporte individual, em virtude da escassez de alternativas de transporte público adequadas. A localização, dimensão, tipologia de atividades económicas e regime de funcionamento destas áreas geram fluxos diários relevantes, com impactos diretos na mobilidade regional e transfronteiriça.

A região do Alto Minho apresenta uma rede consolidada de áreas de acolhimento empresarial distribuídas pelos dez municípios, com diferentes níveis de especialização, ocupação e acessibilidade. A análise destas zonas no contexto do PMUS é fundamental para a definição de estratégias que assegurem acessos eficientes e sustentáveis, promovendo simultaneamente a competitividade territorial e a qualidade de vida.

Neste enquadramento, e em linha com a Recomendação 2003/361/CE, importa igualmente considerar a tipologia das empresas instaladas na Região, predominantemente pequenas e médias empresas (PME), cuja estrutura organizacional e necessidades logísticas específicas exigem soluções de mobilidade ajustadas.

A maioria dos parques empresariais encontra-se localizada em áreas periféricas ou em zonas com boas acessibilidades rodoviárias, nomeadamente junto a vias estruturantes como a A28, A27 e A3. Persistem, contudo, desafios ao nível da articulação com o transporte público, designadamente a ausência de interfaces de proximidade, horários pouco compatíveis com regimes de turnos e a escassez de soluções de mobilidade suave ou transporte flexível que assegurem a ligação a áreas residenciais dispersas.

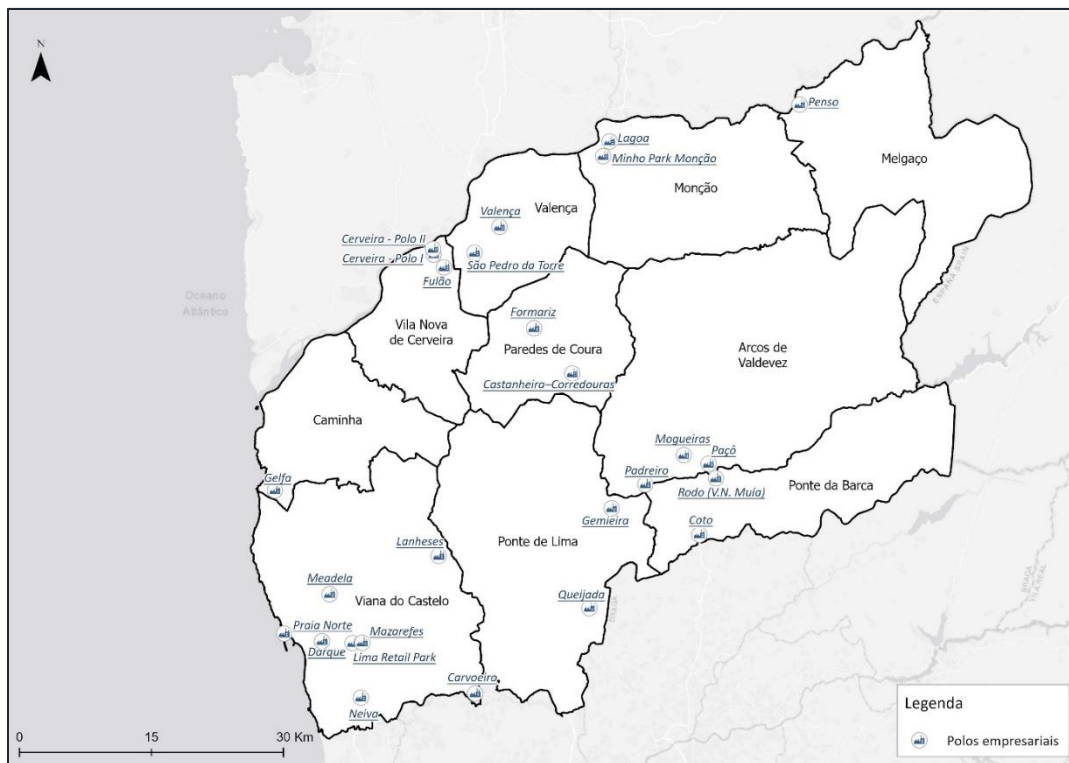


Figura 52 - Localização das áreas de acolhimento empresarial do Alto Minho

Municípios	Polos empresariais	Área total (m <sup>2</sup> )
Arcos de Valdevez	Parque Empresarial de Paçô	155.967
	Parque Empresarial de Padreiro	98.875
	Parque Empresarial de Mogueiras (Tabaçô-Souto)	194.265
Caminha	Zona Industrial da Gelfa	54.044
Melgaço	Zona Industrial do Penso	50.000
Monção	Zona Industrial da Lagoa	181.821
	Minho Park Monção	847.155
Paredes de Coura	Zona Industrial da Castanheira – Corredouras	112.400
	Parque Industrial de Formariz	437.480
Ponte da Barca	Parque Empresarial do Rodo	15.178
	Zona Industrial de Coto	68.356
Ponte de Lima	Polo Industrial e Empresarial da Gemieira	218.900
	Polo Industrial e Empresarial da Queijada	148.200
Valença	Parque Empresarial de Valença	893.257
	Polo Empresarial de São Pedro da Torre	117.111
Viana do Castelo	Parque Empresarial de Mazarefes/Zona Industrial de Darque/Lima Retail Park	663.808
	Parque Empresarial de Lanheses	597.661
	Parque Empresarial da Meadela	52.987
	Zona Industrial do Neiva	1.386.338
	Parque Empresarial da Praia Norte	154.886
Vila Nova de Cerveira	Zona de Atividades Económicas de Carvoeiro	146.199
	Zona Industrial de Cerveira – Polo I	253.000
	Zona Industrial de Cerveira – Polo II	370.000
	Zona Industrial do Fulão	450.000

Tabela 8 – Áreas de acolhimento empresarial na região do Alto Minho

Fonte dos dados: CIM Alto Minho (<https://www.altominho.pt/pt/investir/areas-de-acolhimento-empresarial/>)

Entre os parques empresariais de maior relevância destacam-se:

- Zona Industrial de Lanheses, em Viana do Castelo, com forte vocação automóvel e tecnológica, atraindo trabalhadores de vários concelhos vizinhos;
- Parque Empresarial de Vila Nova de Cerveira, com forte especialização industrial e orientação exportadora, apresentando ligações funcionais intensas ao tecido económico galego, nomeadamente Porriño, Tui e Vigo;
- Parques Empresariais de Valença e Monção, igualmente com elevada expressão exportadora, associados às infraestruturas transfronteiriças e à proximidade a polos industriais galegos como Porriño, Tui e Vigo;
- Parque Empresarial da Gemieira, em Ponte de Lima, com ocupação crescente e necessidades específicas ao nível da acessibilidade rodoviária, atendendo à pressão sobre as áreas urbanas envolventes;
- Zona Empresarial de Paredes de Coura, em fase de expansão, beneficiando recentemente de uma nova ligação à A3, que reforçou significativamente a sua acessibilidade.

### 6.1.2 Estabelecimentos escolares

A rede educativa da CIM Alto Minho integra 180 estabelecimentos de ensino, distribuídos pelos dez municípios, abrangendo todos os níveis de escolaridade - do pré-escolar ao ensino secundário -, bem como oferta profissional, artística e de educação especial.

Município	Jardim de Infância	Escola Básica	Escola Básica e Secundária	Escola Secundária	Escola Profissional	Academia/ Ensino Artístico	Educação Especial	Total
Arcos de Valdevez	7	4	1		1			13
Caminha	7	10	1		2	1		21
Melgaço	1	2	1		1			5
Monção	2	5		1	1			9
Paredes de Coura	4	1	1		1			7
Ponte da Barca	1	3		1	1			6
Ponte de Lima	5	15	1	1	2			24
Valença	3	7	1		1			12
Viana do Castelo	20	43	5	2	4	1	1	76
Vila Nova de Cerveira	1	3	2		1			7
<b>CIM Alto Minho</b>	<b>51</b>	<b>93</b>	<b>13</b>	<b>5</b>	<b>15</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>180</b>

Tabela 9 - Distribuição dos estabelecimentos escolares por município e tipologia na região do Alto Minho  
Fonte dos dados: Direção-Geral dos Estabelecimentos Escolares (DGEstE), 2025

A análise por tipologia evidencia uma predominância de Escolas Básicas (93 estabelecimentos), Jardins de Infância (51 estabelecimentos) e Escolas Básicas e Secundárias (13 estabelecimentos). Complementarmente, o território dispõe de 5 Escolas Secundárias, 15 Escolas Profissionais, 2 estabelecimentos de Ensino Artístico e 1 estabelecimento de Educação Especial.

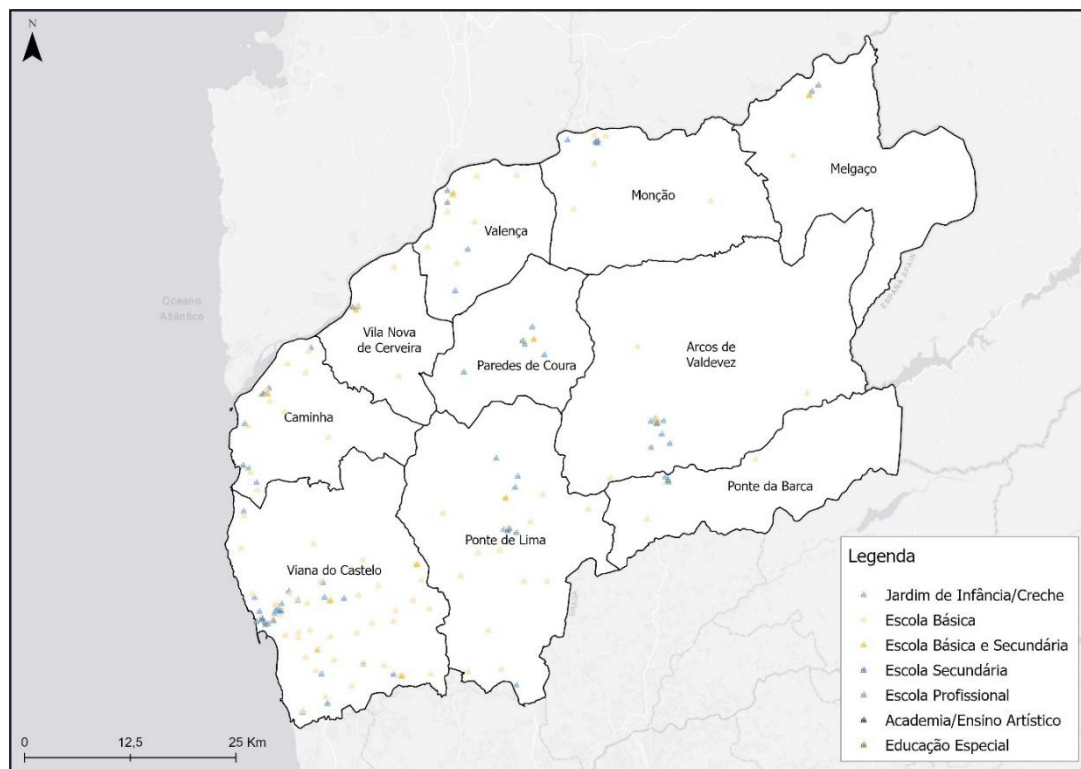


Figura 53 - Localização dos estabelecimentos escolares por tipologia na região do Alto Minho

Do ponto de vista territorial, o município de Viana do Castelo concentra o maior número de estabelecimentos (76), refletindo o seu peso demográfico e centralidade funcional na sub-região. Seguem-se Ponte de Lima (24) e Caminha (21). Os restantes municípios apresentam uma rede dimensionada à sua escala populacional, variando entre 5 e 13 estabelecimentos, o que demonstra uma cobertura territorial abrangente e proporcional às características de cada concelho.

A cobertura territorial da rede educativa assume especial relevância no contexto da mobilidade, uma vez que os percursos casa-escola representam uma componente significativa das deslocações diárias. A elevada presença de estabelecimentos de pré-escolar e ensino básico favorece deslocações de curta distância, potenciando modos ativos, como a mobilidade pedonal e ciclável, sobretudo nos centros urbanos e nas vilas sede de concelho.

### 6.1.3 Equipamentos de saúde

A oferta de equipamentos de saúde na região do Alto Minho configura uma rede consolidada e territorialmente equilibrada de infraestruturas de prestação de cuidados. Esta rede assegura a generalidade das necessidades básicas de saúde da população, constituindo um pilar essencial de coesão social e territorial.

A rede hospitalar da Região é composta por três unidades hospitalares, duas públicas - o Hospital de Santa Luzia, em Viana do Castelo, e o Hospital Conde de Bertiandos, em Ponte de Lima - e uma privada, localizada igualmente em Viana do Castelo - o Hospital Particular de Viana do Castelo. A estas infraestruturas acrescem ainda unidades privadas de menor dimensão, existentes em municípios como Ponte de Lima, Valença e Vila Nova de Cerveira.

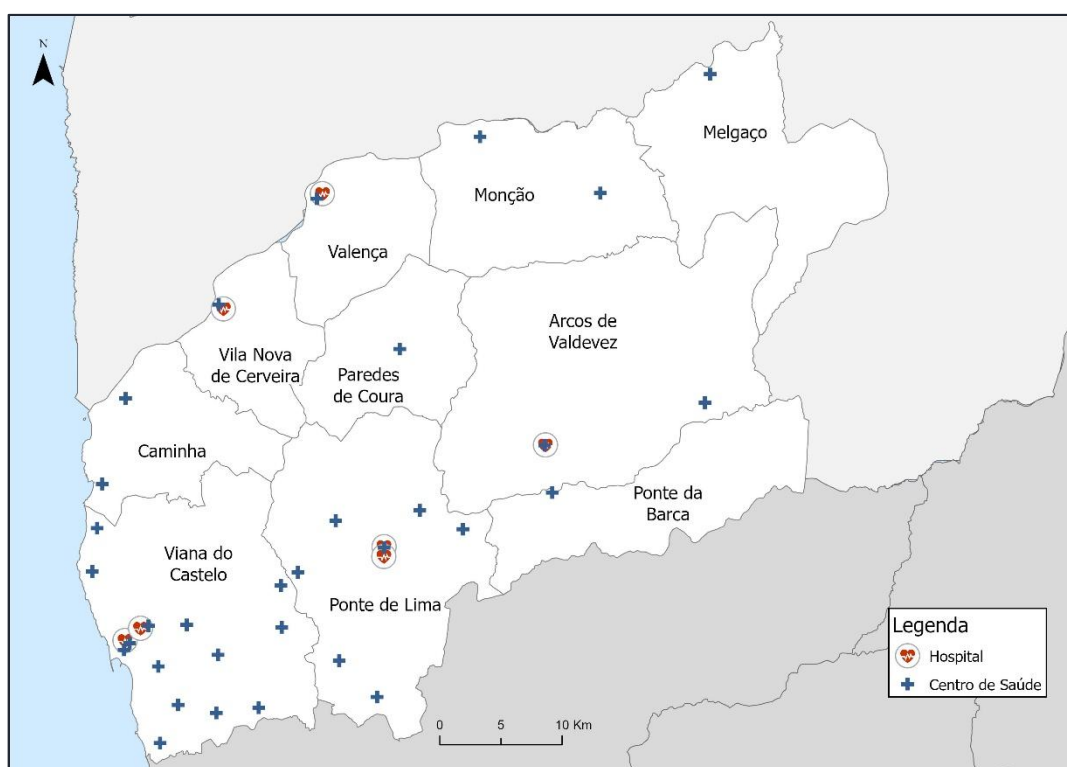


Figura 54 - Localização dos hospitais e centros de saúde na região do Alto Minho  
Fonte dos dados: Unidade Local de Saúde do Alto Minho, 2026

No que respeita aos cuidados de saúde primários, a Região dispõe de 36 unidades - USF (Unidades de Saúde Familiar), UCSP (Unidades de Cuidados de Saúde Personalizados), UCC (Unidades de Cuidados na Comunidade) e EPE (Entidades Públicas Empresariais) - distribuídas pelas sedes de município, bem como por Darque e Barroselas, incluindo as respetivas extensões de saúde. Refira-se que Vila Nova de Cerveira, Melgaço e Paredes de Coura não dispõem de extensões de saúde.

Estas infraestruturas contribuem para mitigar desigualdades no acesso à saúde e influenciam diretamente os padrões de mobilidade. A localização dos principais polos hospitalares e de cuidados especializados tende a concentrar deslocamentos, sobretudo nas áreas urbanas de maior densidade e nos concelhos que acolhem equipamentos de referência.

### 6.1.4 Atividade turística

O turismo constitui um dos principais vetores de dinamização económica da região do Alto Minho, assumindo uma relevância crescente na estrutura da mobilidade regional, quer pela atração de visitantes nacionais e internacionais, quer pelos fluxos associados aos trabalhadores e serviços ligados ao setor.

A oferta turística da CIM Alto Minho integra um total de 24.891 camas, distribuídas entre empreendimentos turísticos e alojamento local (Tabela 10). Verifica-se uma forte concentração da capacidade instalada em Viana do Castelo (20,7%) e Caminha (20,0%), que se afirmam como os principais polos turísticos do território, beneficiando da atratividade costeira e da proximidade ao litoral.

Segue-se Ponte de Lima (16,9%), reforçando o papel estruturante do eixo litoral-interior Viana do Castelo - Ponte de Lima. Arcos de Valdevez (11,0%) assume igualmente um peso relevante, associado à proximidade ao Parque Nacional da Peneda-Gerês e ao turismo de natureza.

Município	Capacidade em empreendimentos turísticos (n.º de camas)	Capacidade em alojamento local (n.º de camas)	Capacidade turística total (n.º de camas)	Peso no total da CIM (%)
Arcos de Valdevez	1.058	1.689	2.747	11,0%
Caminha	746	4.231	4.977	20,0%
Melgaço	578	261	839	3,4%
Monção	650	645	1.295	5,2%
Paredes de Coura	219	1.090	1.309	5,3%
Ponte da Barca	661	724	1.385	5,6%
Ponte de Lima	1.418	2.786	4.204	16,9%
Valença	413	810	1.223	4,9%
Viana do Castelo	2.324	2.827	5.151	20,7%
Vila Nova de Cerveira	810	951	1.761	7,1%
<b>CIM Alto Minho</b>	<b>8.877</b>	<b>16.014</b>	<b>24.891</b>	<b>100,0%</b>

Tabela 10 - Capacidade turística instalada por município (n.º de camas)

Fonte dos dados: Turismo de Portugal, 2025

Os restantes municípios apresentam valores entre 3% e 7%, evidenciando uma distribuição relativamente capilar da oferta turística, com particular incidência em territórios de menor densidade, onde o turismo constitui um importante fator de diversificação económica.

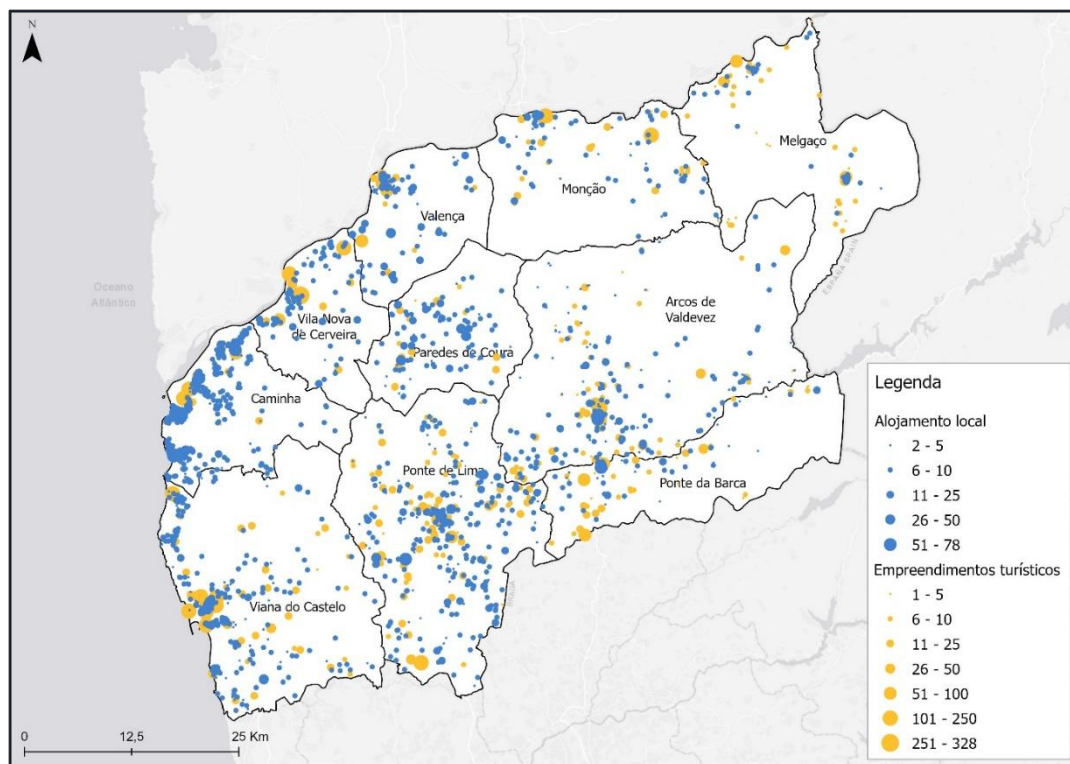


Figura 55 - Empreendimentos turísticos e alojamentos locais na região do Alto Minho  
Fonte dos dados: Turismo de Portugal, 2025

A distribuição espacial da oferta evidencia dois padrões distintos (Figura 55):

- concentração no litoral, associada ao turismo balnear e à proximidade urbana;
- valorização do interior, associada ao turismo de natureza, enoturismo e património cultural.

Importa ainda considerar que a região do Alto Minho apresenta uma sazonalidade turística significativa, especialmente nos concelhos costeiros, onde os picos de procura no período estival exercem pressão acrescida sobre a rede viária, o estacionamento urbano e os sistemas de transporte coletivo.

No contexto do PMUS Alto Minho, a atividade turística deve, por isso, ser considerada um fator estruturante na definição de políticas de mobilidade sustentável, exigindo soluções ajustadas à variação sazonal da procura e à diversidade territorial.

## 7 Modos ativos e micromobilidade

A promoção dos modos ativos e da micromobilidade constitui um eixo estratégico central na transição para um sistema de mobilidade mais sustentável, eficiente e resiliente. A utilização de modos suaves de deslocação (pedonal, ciclável e veículos ligeiros de mobilidade individual assistida) contribui para reduzir as externalidades negativas associadas ao transporte motorizado, reforçar a acessibilidade local e valorizar o espaço público urbano. Assim, a integração destes modos nas políticas municipais e intermunicipais de mobilidade exige planeamento articulado, infraestrutura adequada e uma abordagem intermodal que assegure condições de segurança, continuidade e atratividade.

### 7.1 Mobilidade pedonal

A análise dos espaços pedonais foi desenvolvida com base numa abordagem sistemática de observação dos principais locais de interesse em cada município, tendo sido selecionados os espaços mais representativos de cada AUF, de modo a assegurar uma avaliação coerente e comparável do sistema pedonal regional. Esta análise foi complementada por uma avaliação qualitativa dos elementos estruturantes da mobilidade pedonal.

A metodologia adotada assentou numa leitura integrada das condições físicas, funcionais e de acessibilidade do espaço público, permitindo identificar níveis diferenciados de desempenho e eventuais constrangimentos à circulação pedonal.

A avaliação incidiu sobre quatro dimensões principais:

- Acessibilidade e articulação com equipamentos e serviços, considerando a facilidade de acesso, segurança dos percursos, legibilidade espacial, conforto de utilização e grau de adequação às necessidades dos utilizadores;
- Continuidade e qualidade da rede pedonal, incluindo a existência de passeios e passadeiras, a articulação com o espaço público envolvente e a identificação de descontinuidades que possam comprometer a fluidez e segurança dos percursos;
- Condições físicas e acessibilidade universal, analisando o estado de conservação dos pavimentos, a presença de obstáculos, as dimensões dos passeios e as soluções destinadas a pessoas com mobilidade reduzida;
- Integração com a rodovia e transporte público, avaliando a coexistência entre peões e veículos, as condições de visibilidade e segurança, o tipo de

atravessamentos existentes e a acessibilidade às paragens e interfaces de transporte.

A aplicação desta metodologia permitiu obter uma visão integrada e comparável das condições do sistema pedonal, constituindo uma base técnica sólida para a identificação de fragilidades, oportunidades de qualificação e definição de prioridades de intervenção no espaço público. Os resultados detalhados da avaliação encontram-se sistematizados no Anexo III.

## 7.2 Mobilidade ciclável

A mobilidade ciclável na região do Alto Minho assume atualmente duas vertentes distintas: a vertente lúdico-turística, centrada na fruição do território e na valorização ambiental e paisagística, e a vertente pendular, associada às deslocações quotidianas entre casa-trabalho ou casa-escola.

Apesar dos avanços registados ao nível da oferta de infraestruturas, sobretudo em percursos de lazer, a utilização da bicicleta como modo de transporte utilitário ainda se encontra numa fase embrionária em muitos municípios da região:

- Ao nível da infraestrutura de apoio, Arcos de Valdevez detém seis bicicletários na vila, nomeadamente: Centro Coordenador de Transportes, Oficina de Criatividade Himalaya, Jardim dos Centenários, Escola EB 2,3/S, Praia Fluvial da Valeta e Piscinas Municipais;
- Caminha dispõe de vinte locais de estacionamento para bicicletas distribuídos por todas as freguesias, com maior concentração em Caminha e Vila Praia de Âncora, e uma rede de ciclovias implantada em várias localidades, nomeadamente Âncora, Vila Praia de Âncora, Moledo, Caminha, Vilarelho, Seixas e Lanhelas;
- Melgaço regista a presença de lugares de estacionamento de bicicletas junto à Escola Superior de Desporto e Lazer (ESDL);
- Monção dispõe de dois bicicletários junto à ecopista e ao centro histórico, sendo a sua infraestrutura ciclável representada pela Ecopista do Rio Minho, que liga a cidade de Valença à freguesia da Bela, atravessando parte do seu território;
- Paredes de Coura dispõe de doze pontos de estacionamento de bicicletas dispersos pelo concelho;

- Ponte da Barca assinala a existência de dois bicicletários na freguesia-sede e ciclovias localizadas nas freguesias de Paço Vedro de Magalhães e Vila Nova de Muía;
- Ponte de Lima indica não existirem bicicletários e contempla uma rede de ciclovias na Envoltente à Zona Urbana de Ponte de Lima (Feitosa, Arca e Ponte de Lima e Ribeira);
- Valença dispõe de bicicletários em três locais distintos: Avenida da Juventude, Portas do Sol e Estação da CP;
- Viana do Castelo conta uma rede ciclável tanto dentro do seu casco urbano como junto às áreas de lazer, nomeadamente ao longo do Rio Lima e da fachada Atlântica. A zona urbana dispõe de vários bicicletários, nomeadamente na Praça da República, Rua Nova de Santana e estação de caminho de Ferro;
- Em Vila Nova de Cerveira, destaca-se a existência de cerca de 100 lugares de estacionamento para bicicletas, maioritariamente concentrados no centro urbano.

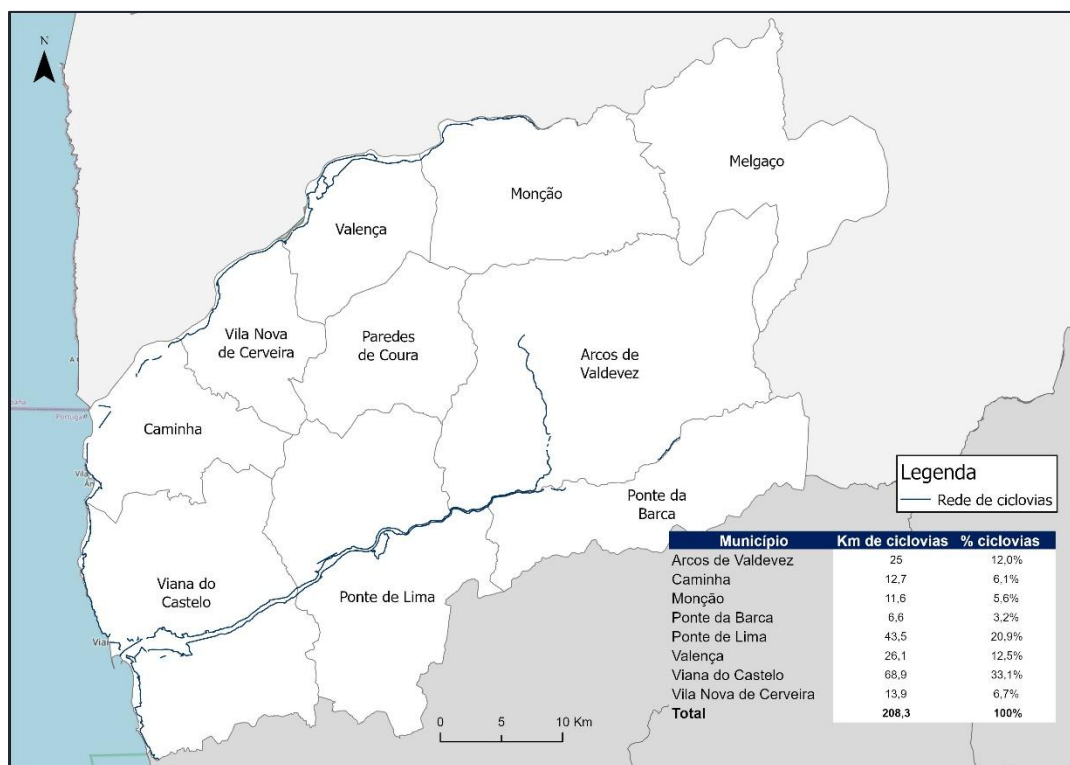


Figura 56 - Distribuição da rede ciclável da região do Alto Minho  
 Fonte: Municípios e *Open Street Map*

No total, a Região dispõe de cerca de 208 km de rede ciclável, vocacionada maioritariamente para fins lúdicos, mas com crescente potencial para deslocações pendulares. A rede ciclável apresenta uma configuração predominantemente ribeirinha e costeira, desenvolvendo-se ao longo dos rios Lima, Minho e Vez, bem como da faixa atlântica. Esta proximidade aos corpos de água confere-lhe um carácter maioritariamente recreativo e turístico.

Ainda assim, vários troços atravessam ou tangenciam centros urbanos relevantes, como Viana do Castelo, Ponte de Lima, Arcos de Valdevez, Vila Praia de Âncora, Vila Nova de Cerveira, Valença e Monção, o que lhe confere potencial funcional ao nível das deslocações pendulares.

A distribuição territorial dos 208 km revela assimetrias significativas. Viana do Castelo e Ponte de Lima concentram mais de 54% da extensão total da rede - mais de 110 km -, enquanto Melgaço, Paredes de Coura, Ponte da Barca e Monção representam menos de 10% da infraestrutura existente.

Importa referir que nesta contabilização não se incluem circuitos desportivos de competição (BTT ou ciclismo de estrada), nem projetos em desenvolvimento, como a ecovia “Onde Portugal Começa”.

### **7.3 Micromobilidades**

À data da elaboração do presente PMUS, não se encontram implementados sistemas urbanos de bicicletas partilhadas ou de trotinetes partilhadas nos municípios da CIM Alto Minho. A oferta de micromobilidade partilhada na Região é ainda incipiente, assumindo carácter pontual e predominantemente associado a iniciativas de natureza transfronteiriça ou lúdico-turística. Neste contexto, destaca-se o projeto e-bike Rio Minho, que constitui a principal experiência estruturada de micromobilidade elétrica no território.

O sistema e-bike Rio Minho serve as eurocidades Vila Nova de Cerveira-Tomiño, Valença-Tui e Monção-Salvaterra, abrangendo um total de seis municípios - três portugueses e três galegos - numa lógica de rede transfronteiriça e partilha de serviços públicos de mobilidade.

A frota disponível é composta por 42 bicicletas elétricas equipadas com sistema de georreferenciação (GPS), distribuídas da seguinte forma:

- 14 bicicletas afetas ao serviço Valença-Tui;
- 16 bicicletas no eixo Vila Nova de Cerveira-Tomiño;

- 12 bicicletas na eurocidade Monção-Salvaterra.

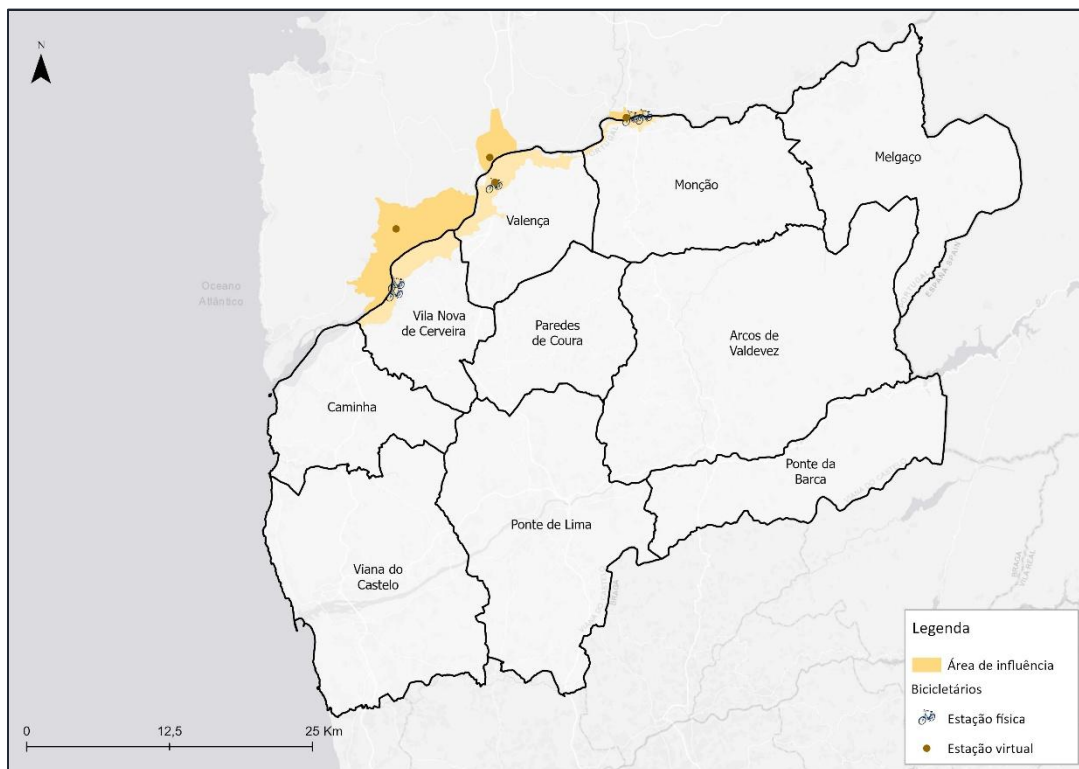


Figura 57 - Rede e-bike Rio Minho

Esta iniciativa assume particular relevância enquanto projeto piloto de mobilidade suave em contexto transfronteiriço, contribuindo para a diversificação da oferta modal e para a promoção de soluções de transporte de baixo carbono. Contudo, a sua abrangência territorial e funcional permanece circunscrita às eurocidades envolvidas, não existindo ainda sistemas de micromobilidade partilhada com cobertura urbana generalizada nos restantes municípios da Região.

#### 7.4 Acessibilidade para pessoas portadoras de deficiência

A acessibilidade constitui um princípio estruturante das políticas de mobilidade sustentável e de coesão territorial. A Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência (CDPD), adotada pela Organização das Nações Unidas (ONU) em 2006 e ratificada por Portugal em 2009, estabelece que a deficiência resulta da interação entre limitações individuais e barreiras físicas, comunicacionais e sociais existentes no meio envolvente.

Município	Equipamentos equipados de acessibilidade universal	Município	Equipamentos equipados de acessibilidade universal
Arcos de Valdevez	Paço de Giela	Ponte da Barca	Sto. António do Buraquinho Auditório Municipal
	Oficinas de Criatividade Padre Himalaya		Sto. António do Buraquinho Arquivo Municipal
	Casa das Artes		Biblioteca Municipal
	Biblioteca Municipal		Casa da Cultura
	Centro Interpretativo do Barroco		Centro Interpretativo do Património Fernão de Magalhães
	Piscinas Municipais		Festival Folk Celta
Caminha	Festival Sons do Vez	Ponte de Lima	Teatro Diogo Bernardes
	Cineteatro dos Bombeiros de Vila Praia de Âncora		Auditório Rio Lima
	Valadares Teatro Municipal de Caminha		Museu do Brinquedo/ Portas do Tempo
	Centro de Interpretação da Serra D'Arga		Museu dos Terceiros
	Museu Municipal		Centro de Interpretação da História Militar de Ponte de Lima
	Ludoteca/ Biblioteca de Vila Praia de Âncora		Festival Internacional de Jardins
Melgaço	Festival de Vilar de Mouros	Valença	Auditório CILV (ESCE-IPVC)
	Casa da Cultura		Biblioteca Municipal
	Museu de Cinema		Academia de Música da Fortaleza de Valença
	Espaço Memória e Fronteira		Núcleo Museológico de Valença
	Núcleo Museológico de Castro Laboreiro		Posto de Turismo
	Solar do Alvarinho		Fortaleza de Chocolate
Monção	Mercado Medieval	Viana do Castelo	Centro Interpretativo do Caminho Português da Costa
	Cine Teatro João Verde		Centro de Monitorização e Interpretação Ambiental CMIA
	Biblioteca Municipal		Observatório do Litoral Norte
	Museu Monção e Memórias		Funicular de Santa Luzia
	Museu do Alvarinho		Biblioteca Municipal
	Alto Minho 4DRota dos Castros		Festival de Jazz
Paredes de Coura	Feira do Alvarinho	Vila Nova de Cerveira	Centro Multiusos de Cerveira
	Centro Cultural		Arquivo Municipal
	Museu Regional		Biblioteca Municipal
	Biblioteca Municipal		Cineteatro de Cerveira
	Arquivo Municipal		Fórum Cultural de Cerveira
	Casa Conhecimento/ Loja Rural		Bienal Internacional de Arte de Cerveira
	Festival Mundo ao Contrário		

Tabela 11 - Equipamentos com selo Tur4all

Neste contexto, a mobilidade assume um papel central, sendo condição essencial para a autonomia, participação social e igualdade de oportunidades.

Em Portugal, os princípios da CDPD foram incorporados na ordem jurídica através de um conjunto de diplomas que regulam a acessibilidade ao meio físico, transportes e serviços públicos, destacando-se:

- Lei n.º 38/2004 - Bases gerais do regime jurídico da pessoa com deficiência;
- Lei n.º 46/2006 - Proibição da discriminação em razão da deficiência;
- Decreto-Lei n.º 163/2006 - Regime da acessibilidade ao meio edificado e espaço público;

- Decreto-Lei n.º 58/2008 - Acessibilidade aos transportes públicos de passageiros.

Estes diplomas estabelecem requisitos técnicos para o espaço público, edifícios, transporte coletivo e infraestruturas, promovendo o princípio do desenho universal.

No território da CIM Alto Minho, verifica-se um esforço progressivo de integração dos princípios da acessibilidade universal nas políticas de mobilidade e ordenamento do território. Contudo, esta integração apresenta ainda um carácter pouco sistematizado, não estando plenamente incorporada de forma transversal nos regulamentos municipais.

Destaca-se, contudo, o desenvolvimento do projeto “Inclusão pela Arte e Cultura no Alto Minho - Cultura para Todos”, que procedeu ao diagnóstico das condições de acessibilidade em 50 equipamentos culturais e 10 eventos/festivais da Região.

Esta iniciativa permitiu integrar diversos espaços na plataforma nacional TUR4all, reforçando a visibilidade da oferta cultural acessível e promovendo o turismo inclusivo.

## 8 Sistema de transportes públicos

### 8.1 Transporte público rodoviário

#### 8.1.1 Oferta de SPTP (Serviço Público de Transporte de Passageiros)

A rede de transporte público da CIM do Alto Minho é constituída, por um lado, pela rede de transporte intermunicipal que serve a região do Alto Minho e que estende igualmente a duas CIM vizinhas - o Cávado e a AMP - integrando um total de 108 carreiras e 1.892 paragens, e por outro, pelos transportes urbanos de Viana do Castelo (TuViana) com doze carreiras e 683 paragens. As paragens da rede da CIM e da rede municipal de Viana do Castelo foram contabilizadas de forma diferente. Por outras palavras, em diversas situações, a rede municipal considera duas paragens distintas (uma em cada lado da via), enquanto a rede intermunicipal trata essas duas estruturas como uma única paragem.

Das 1.892 paragens da rede da CIM, 1.584 (83,7%) localizam-se na região do Alto Minho, 291 (15,4%) no Cávado e 17 (0,9%) na AMP, concretamente no concelho da Póvoa de Varzim.

Os principais polos de concentração de paragens são Ponte de Lima (23,2%) e Viana do Castelo (20,7%), onde convergem a maioria das carreiras regionais e se localizam os principais terminais e interfaces intermunicipais. A elevada densidade de paragens nestes concelhos reflete não apenas a sua dimensão populacional, mas também o seu papel enquanto centros estruturantes de atividade económica e nós de articulação de múltiplos corredores de mobilidade.

Nos municípios de média dimensão, como Arcos de Valdevez (8,7%) e Monção (6,9%), a rede apresenta uma cobertura razoável, assegurando serviço às sedes de concelho e às principais localidades rurais. Em territórios de menor densidade, como Melgaço (4,0%), Ponte da Barca (3,8%) e Vila Nova de Cerveira (3,8%), o número mais reduzido de paragens implica distâncias de acesso superiores, o que pode condicionar a atratividade do transporte coletivo.

A presença de paragens em Barcelos (8,3%) e Vila Verde (3,9%) evidencia a forte ligação funcional com os territórios vizinhos, suportando fluxos pendulares de trabalho e estudo. Por sua vez, a cobertura em Braga e Esposende assume carácter mais residual, correspondendo a serviços específicos de ligação inter-regional. Em Amares e na Póvoa de Varzim registam-se apenas ligações pontuais, associadas a circuitos de maior alcance ou a serviços específicos.

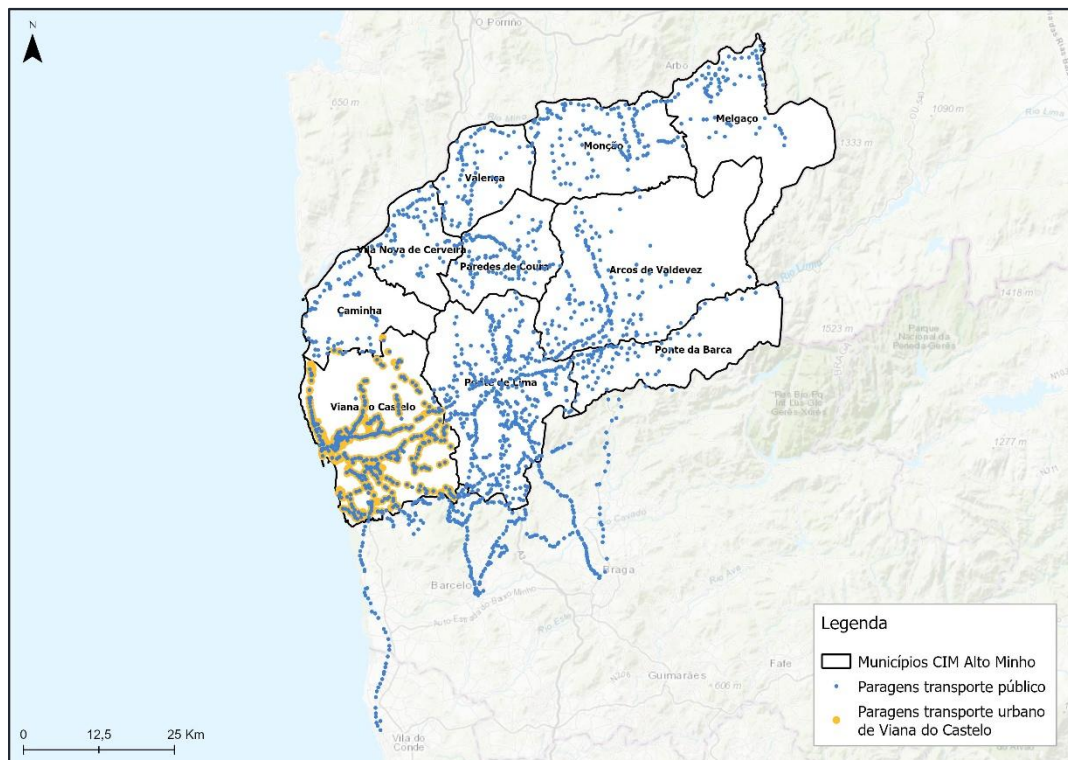


Figura 58 - Cobertura territorial da rede de transporte público da região do Alto Minho  
Fonte dos dados: CIM Alto Minho, 2025

	Municípios	N.º paragens	Peso
Alto Minho	Arcos de Valdevez	164	8,7%
	Caminha	68	3,6%
	Melgaço	75	4,0%
	Monção	131	6,9%
	Paredes de Coura	96	5,1%
	Ponte da Barca	72	3,8%
	Ponte de Lima	439	23,2%
	Valença	77	4,1%
	Viana do Castelo	391	20,7%
	Vila Nova de Cerveira	71	3,8%
	<b>CIM Alto Minho</b>	<b>1.584</b>	<b>83,7%</b>
Cávado	Amares	1	0,1%
	Barcelos	157	8,3%
	Braga	27	1,4%
	Esposende	33	1,7%
	Vila Verde	73	3,9%
	<b>CIM Cávado</b>	<b>291</b>	<b>15,4%</b>
AMP	Póvoa de Varzim	17	0,9%
	<b>AMP</b>	<b>17</b>	<b>0,9%</b>

Tabela 12 - Distribuição das paragens da rede de transporte público da CIM Alto Minho  
Fonte dos dados: CIM Alto Minho, 2025

A distribuição das paragens dos serviços de transporte público urbano de Viana do Castelo concentra-se essencialmente nas freguesias do Vale do Lima (49,2%). As

restantes paragens seguem os corredores das N13 (Areosa, Carrego, Afife), N308 e N302, existindo uma maior concentração nas freguesias mais próximas à sede de concelho.

Freguesia	N.º paragens	Peso
Afife	15	2,2%
Alvarães	15	2,2%
Amonde	6	0,9%
Anha	30	4,4%
Areosa	47	6,9%
Barroselas e Carvoeiro	14	2,0%
Cardielos e Serreleis	20	2,9%
Carreço	15	2,2%
Castelo do Neiva	23	3,4%
Chafé	24	3,5%
Darque	33	4,8%
Freixeiro de Soutelo	3	0,4%
Geraz do Lima (Santa Maria, Santa Leocádia e Moreira) e Deão	43	6,3%
Lanheses	16	2,3%
Mazarefes e Vila Fria	40	5,9%
Montaria	8	1,2%
Mujães	6	0,9%
Nogueira, Meixedo e Vilar de Murteda	27	4,0%
Outeiro	23	3,4%
Perre	39	5,7%
Santa Marta de Portuzelo	39	5,7%
São Romão de Neiva	16	2,3%
Subportela, Deocriste e Portela Susã	29	4,2%
Torre e Vila Mou	16	2,3%
Viana do Castelo (Santa Maria Maior e Monserrate) e Meadela	112	16,4%
Vila de Punhe	7	1,0%
Vila Franca	17	2,5%
<b>Total</b>	<b>683</b>	<b>100%</b>

Tabela 13 - Distribuição das paragens da rede de transporte público municipal de Viana do Castelo  
Fonte dos dados: Município de Viana do Castelo, 2026

Das 1.621 circulações semanais (744 concessionadas pela CIM do Alto Minho e 877 efetuadas pelo Município de Viana do Castelo, 1.203 (74,2%) operam ao longo de todo o ano, 311 (19,2%) realizam-se apenas no período escolar, 84 (5,2%) funcionam durante as férias escolares e 23 (1,4%) decorrem ao longo do ano, exceto em agosto ou, em alternativa, em ambos os meses de julho e agosto.

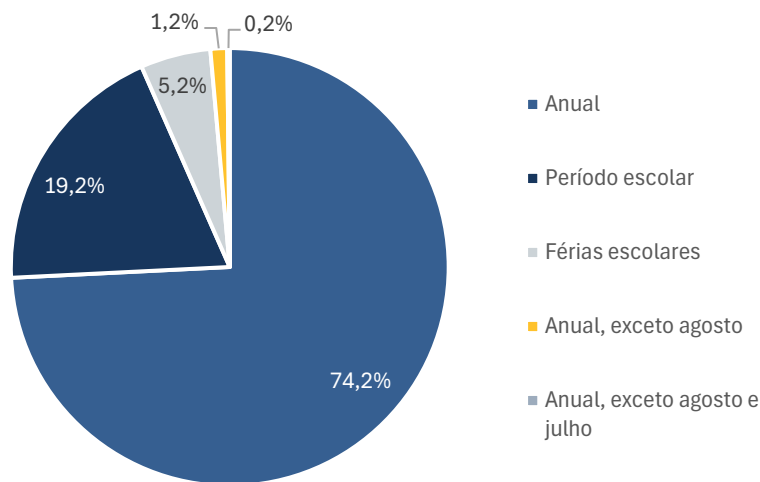


Gráfico 12 - Distribuição das circulações por período do ano  
 Fonte dos dados: CIM do Alto Minho (2025) e Município de Viana do Castelo (2026)

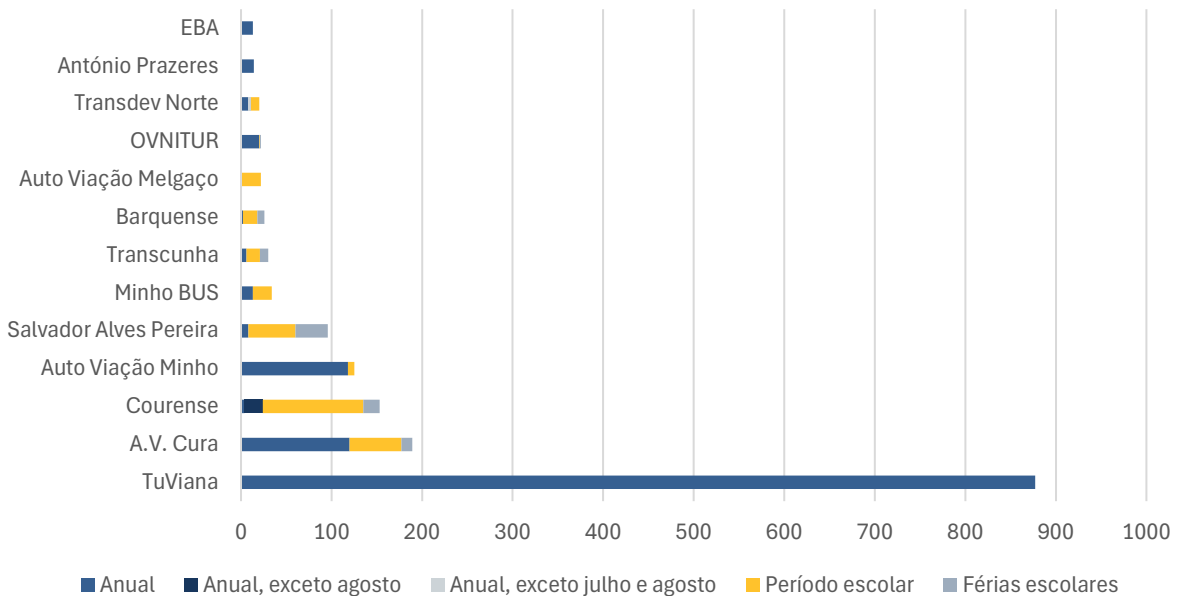


Figura 59 - Distribuição das circulações por operador (2026)  
 Fonte dos dados: CIM do Alto Minho (2025) e Município de Viana do Castelo (2026)

Na região do Alto Minho, atualmente, estão 13 operadores de transporte público em atividade, que asseguram, em conjunto, as 1.621 circulações distribuídas pelas 120 carreiras a operar no território da CIM Alto Minho. Note-se que a TuViana detém 54,1% da oferta. As quatro empresas detêm 36,8 % da oferta: A.V. Cura (11,7%), Courense (9,4%), Auto Viação Minho (7,7%) e Salvador Alves Pereira (5,9%), concentrando-se sobretudo no interior do município de Viana do Castelo e nos corredores de maior

procura, como Ponte de Lima-Viana do Castelo. Os restantes operadores, com participações que variam entre 0,8% e 2,1%, atuam em percursos específicos ou em períodos de reforço sazonal.

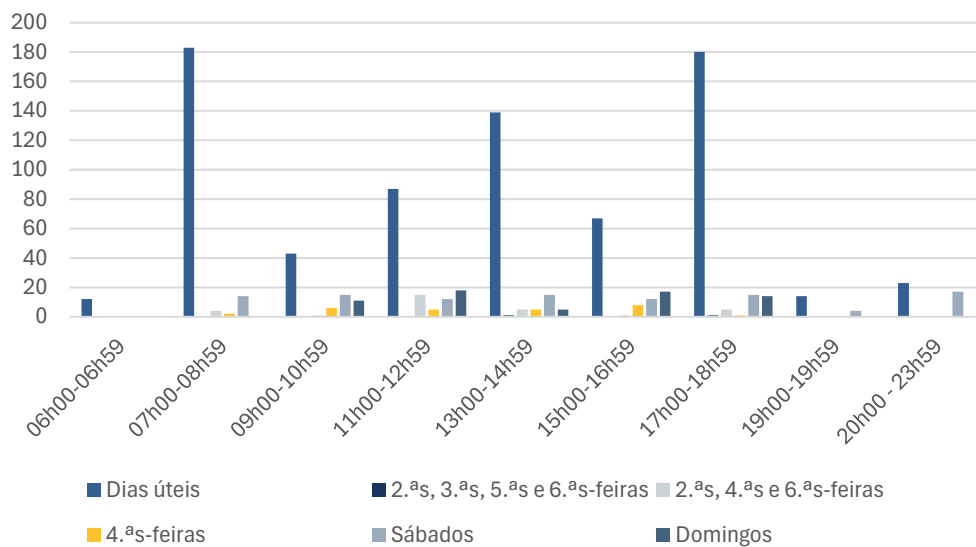


Gráfico 13 - Distribuição das circulações por período do dia (período escolar)  
 Fonte dos dados: CIM Alto Minho (2025) e Município de Viana do Castelo (2026)

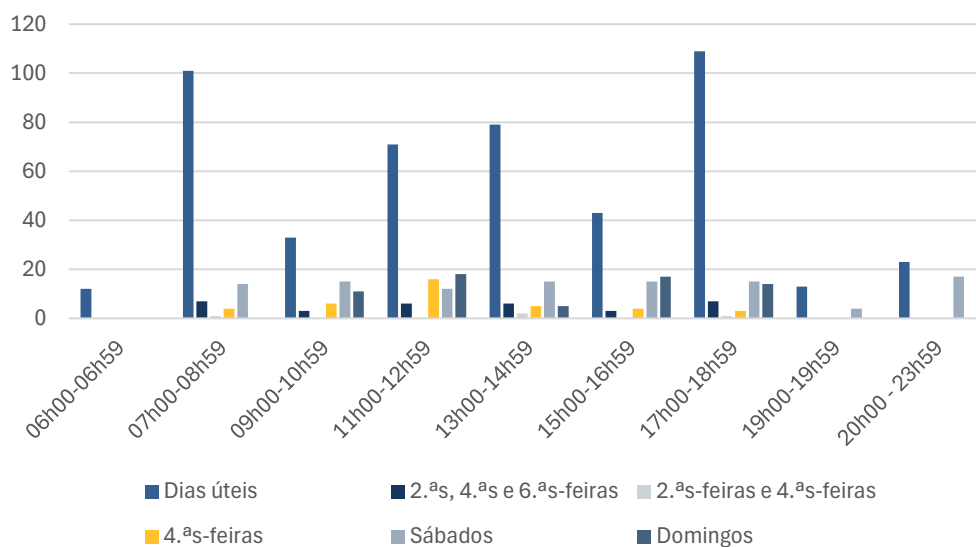


Gráfico 14 - Distribuição das circulações por período do dia (férias escolares)  
 Fonte dos dados: CIM do Alto Minho (2025) e Município de Viana do Castelo (2026)

No período escolar, mais de 60% das circulações concentram-se nas horas de ponta (07h00-08h59, 13h00-14h59 e 17h00-18h59). Durante as férias escolares, esta proporção desce para 53,2%. Aos fins de semana, a oferta apresenta-se escassa, com 105 circulações aos sábados (oito das quais em serviços intermunicipais) e 65 aos domingos

(todos no interior do município de Viana do Castelo). Esta realidade verifica-se tanto na época escolar, como também durante as férias escolares.

### 8.1.2 Caracterização das interfaces

A rede de interfaces rodoviárias da região do Alto Minho é composta por dez infraestruturas principais, distribuídas pelas sedes de concelho e por um ponto adicional de carácter estratégico em Ponte da Barca (Terras da Nóbrega). Estas infraestruturas asseguram a articulação da rede intermunicipal e constituem os principais pontos de concentração, organização e distribuição da oferta rodoviária regional.

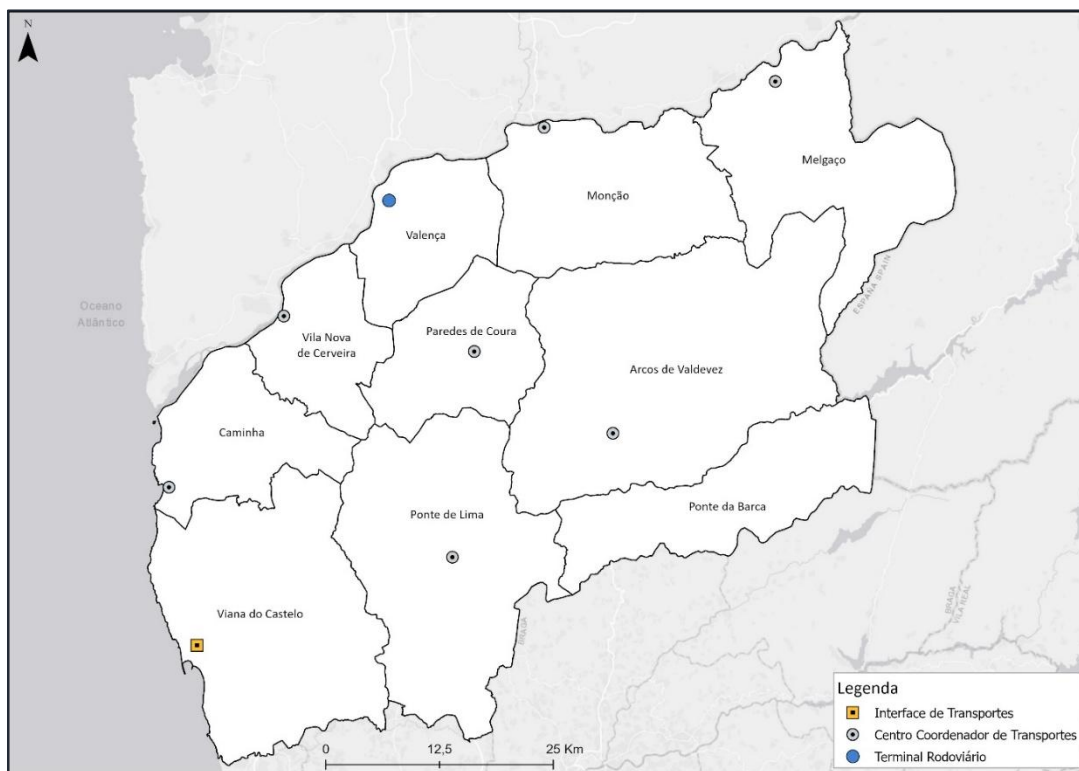


Figura 60 - Localização e caracterização das interfaces de transporte na CIM Alto Minho  
Fonte dos dados: CIM Alto Minho

De forma geral, as interfaces apresentam natureza pública e gestão municipal, desempenhando maioritariamente funções monomodais, centradas no transporte rodoviário. Excecionam-se a Interface de Transportes de Viana do Castelo e o Centro Coordenador de Transportes de Vila Nova de Cerveira, que asseguram articulação com o modo ferroviário, assumindo, assim, carácter intermodal.

Em termos de capacidade instalada, verifica-se alguma heterogeneidade. O Centro Coordenador de Transportes de Ponte de Lima destaca-se pela maior dimensão (37 cais), seguido do Centro Coordenador de Transportes de Arcos de Valdevez (17 cais) e da

Interface de Viana do Castelo (14+4 cais). As restantes infraestruturas apresentam dimensões intermédias ou reduzidas, variando entre quatro e dez cais.

No que respeita às condições de acessibilidade, todas as interfaces dispõem de soluções para pessoas com mobilidade reduzida, evidenciando conformidade com os requisitos mínimos de inclusão. A maioria das interfaces dispõe de praças de táxi, enquanto os parques de estacionamento automóvel estão disponíveis apenas em determinadas localizações.

Município	Estacionamento automóvel	Estacionamento de bicicletas	Modos de transporte	Praça de táxis	Acessibilidade mobilidade reduzida	Abrigos	Sala de espera	Instalações sanitárias	Cafetaria	Informação ao público	Bilheteiras	Tipo de concessão	Dimensão (lugares cais)
Arcos de Valdevez	Não	Não	Autocarro	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Pública	17
Melgaço	Na via pública	Não	Autocarro	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Pública	5
Monção	Na via pública	Não	Autocarro	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Pública	10
Paredes de Coura	Na via pública	Não	Autocarro	Não	Sim	Sim	Sim	Sim	Não	Sim	Sim	Pública	10
Ponte de Lima	Na via pública	Não	Autocarro	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Pública	37
Valença	Sim	Não	Autocarro	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Não	Sim	Sim	Pública	10
Viana do Castelo	Sim	Não	Autocarro Comboio	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Pública	14+4
Vila Nova de Cerveira	Sim	Não	Autocarro	Não	Sim	Sim	Sim	s.d.	Não	s.d.	s.d.	Pública	4
Vila Praia de Âncora	Sim	Sim (bicicletas partilhadas)	Autocarro	Sim	Sim	Sim	Não	Não	Não	s.d.	Não	Pública	4

Tabela 14 - Caracterização das interfaces de transporte da CIM Alto Minho

Globalmente, as interfaces rodoviárias da região do Alto Minho asseguram uma cobertura territorial coerente e desempenham um papel estruturante na organização da rede intermunicipal. Ainda assim, observam-se assimetrias ao nível da dimensão, da diversidade de serviços de apoio e do grau de integração modal, evidenciando oportunidades de qualificação funcional e de reforço da intermodalidade, particularmente nas ligações ao modo ferroviário.

### 8.1.3 Caracterização das paragens

A qualidade e a atratividade do transporte coletivo dependem, em larga medida, das condições das paragens, que constituem o primeiro ponto de contacto entre o utilizador e o serviço. A CIM Alto Minho procedeu à avaliação remota das 1.892 paragens da rede, com base em dados STePP (IMT) e imagens do *Google Street View*.

Dos 1.892 pontos de paragem existentes na região, apenas 20,1% dispõem de acesso direto por passeio pavimentado, o que significa que cerca de quatro em cada cinco passageiros têm de circular pela faixa de rodagem para aceder ao autocarro, com implicações evidentes ao nível da segurança.

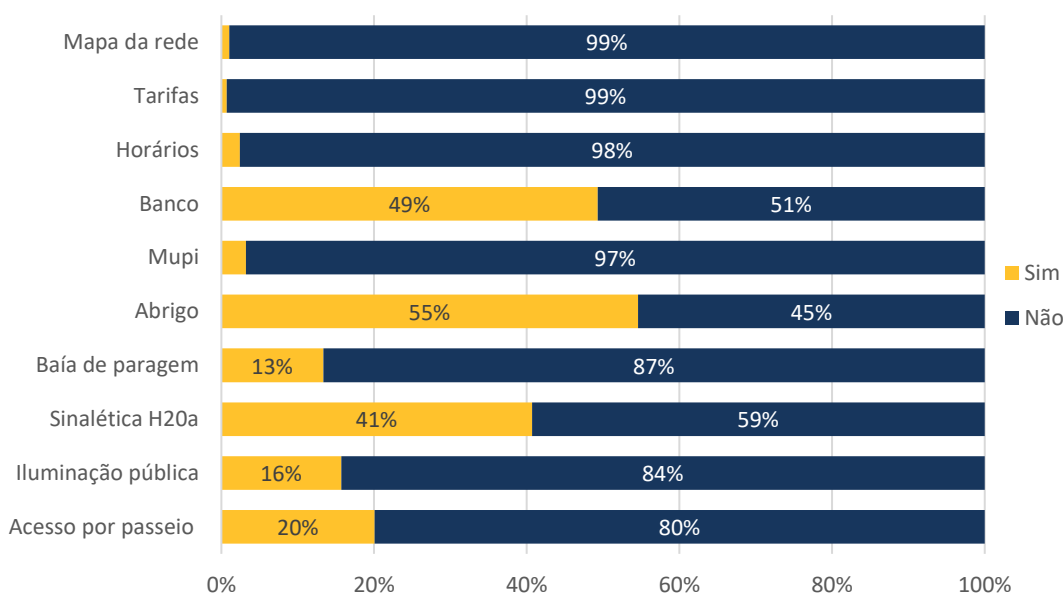


Gráfico 15 - Disponibilidade de infraestruturas e equipamentos nas paragens do Alto Minho

Fonte dos dados: CIM do Alto Minho, 2025

A iluminação pública está presente em apenas 15,7% das paragens, o que potencia a perceção de insegurança no período noturno. A sinalética específica (placa H20a) encontra-se instalada em 40,7% dos locais, mas apenas 13,4% dispõem de baía dedicada, elemento essencial para garantir condições adequadas de embarque e desembarque.

No que respeita ao conforto, 54,6% das paragens possuem abrigo e apenas 49,3% incluem banco. Os mupis, enquanto estruturas que combinam suporte informativo, proteção face às condições atmosféricas e reforço da visibilidade do ponto de paragem, têm expressão residual (3,2%). De igual modo, a disponibilização de informação ao público é reduzida: apenas 2,4% das paragens apresentam horários afixados, 1,1% disponibilizam mapa de rede e 0,7% informação tarifária.

Estas fragilidades evidenciam a necessidade de implementar um programa estruturado de qualificação das paragens, com enfoque na melhoria da acessibilidade física, no reforço da informação ao público e na elevação dos padrões de conforto, segurança e legibilidade da rede.

#### 8.1.4 Lugares não servidos por transporte público

Nos termos do Regulamento do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, todos os lugares com população residente igual ou superior a 40 habitantes, apurada pelo mais recente Censo do INE, devem dispor de serviço público de transporte de passageiros, seja ele regular ou de carácter flexível.

Esta exigência visa garantir a acessibilidade dos cidadãos aos principais equipamentos e serviços públicos, bem como às sedes de município.

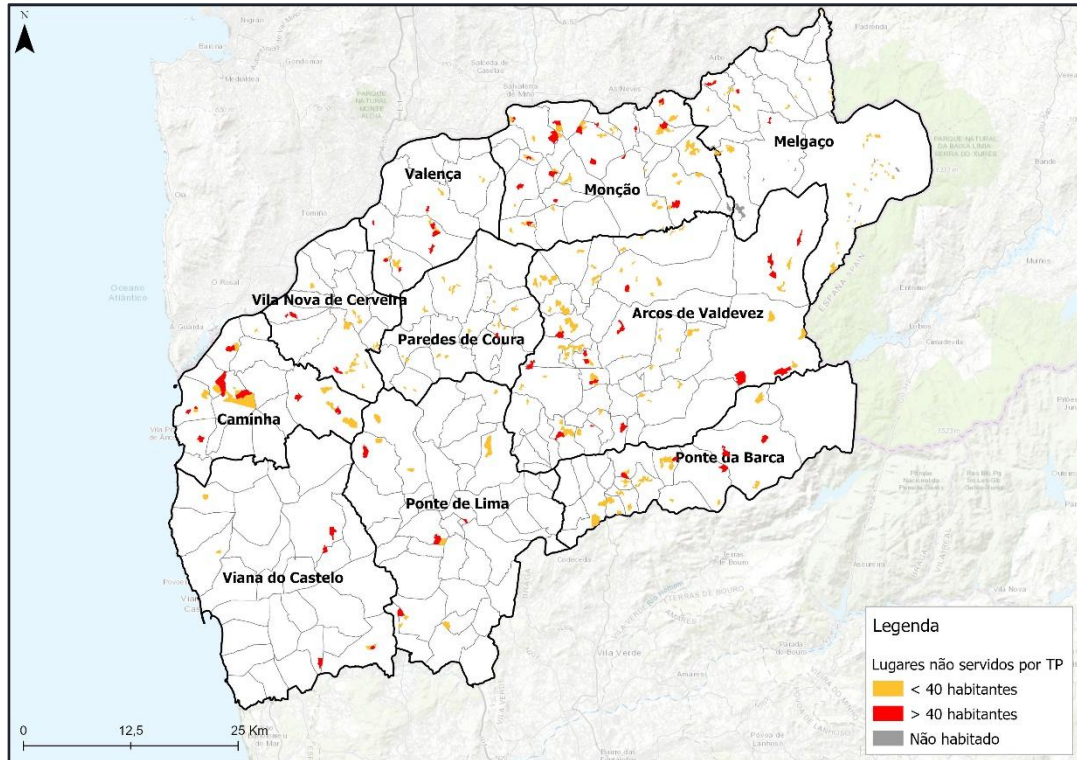


Figura 61 – Localização espacial dos lugares não servidos por transporte público na região do Alto Minho

Concelho	N.º lugares não servidos por TP	População não servida por TP
Arcos de Valdevez	17	1.095
Caminha	10	685
Melgaço	4	187
Monção	19	1.041
Paredes de Côura	1	51
Ponte da Barca	5	246
Ponte de Lima	5	287
Valença	7	393
Viana do Castelo	4	379
Vila Nova de Cerveira	3	155
<b>Alto Minho</b>	<b>74</b>	<b>4.519</b>

Tabela 15 - Lugares não servidos por transporte público na região do Alto Minho

De acordo com este preceito, procedeu-se ao levantamento dos lugares da região do Alto Minho com mais de 40 habitantes e sem qualquer cobertura por rede de transporte

público. Encontraram-se 74 localidades, que totalizam 4.519 habitantes sem acesso a transporte coletivo regular. Destacam-se os municípios de Monção (19 lugares), Arcos de Valdevez (17 lugares) e Caminha (10 lugares).

Este diagnóstico evidencia lacunas que contrariam o disposto na Lei n.º 52/2015 e sublinha a necessidade de soluções complementares, tais como serviços de transporte a pedido, trajetos-suplementares ou revisão de itinerários, para reduzir estas “ilhas” de baixa mobilidade e assegurar a coesão territorial na Região.

### 8.1.5 Perceção da população sobre a qualidade do transporte público

Em 2025, a CIM Alto Minho registou oito reclamações formais relativas ao transporte público intermunicipal, apresentadas entre abril e junho. Apesar do número reduzido, estes contributos permitem identificar padrões de insatisfação relevantes.

Metade das reclamações (4 ocorrências, correspondentes a 50% do total) referem-se à supressão de serviços em carreiras intermunicipais estruturantes, nomeadamente em ligações como Ponte de Lima-Viana do Castelo, Estorãos e Arcos de Valdevez-Ponte da Barca.

Duas reclamações (25%) reportam atrasos frequentes sem justificação, evidenciando constrangimentos ao nível da regularidade e previsibilidade da operação.

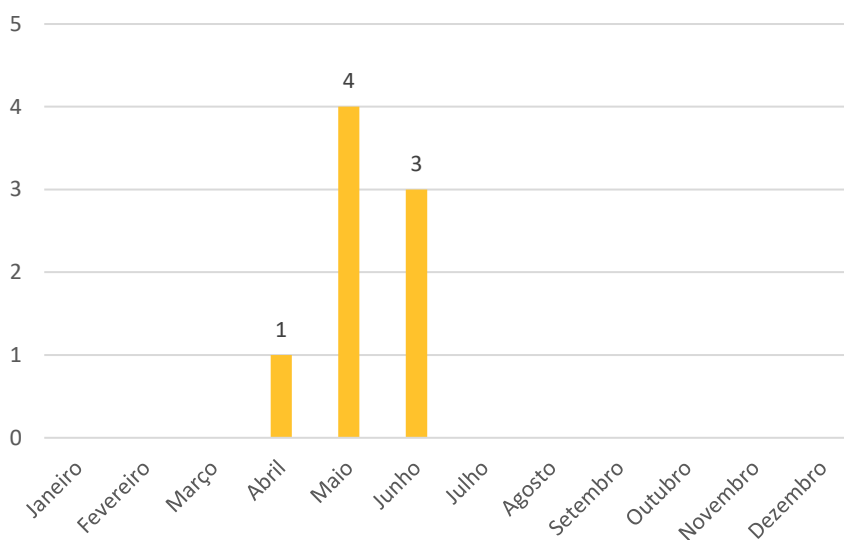


Gráfico 16 - Reclamações relativas ao serviço de transporte público na CIM do Alto Minho (2025)  
Fonte dos dados: CIM do Alto Minho, 2025

Registou-se ainda uma reclamação (12,5%) por incumprimento de horários numa ligação intermunicipal, bem como uma reclamação (12,5%) relacionada com problemas

de acessibilidade, designadamente ausência de condições adequadas para pessoas com mobilidade condicionada.

Embora quantitativamente limitados, estes dados evidenciam fragilidades ao nível da fiabilidade operacional, da regularidade do serviço e da garantia de acessibilidade universal. Torna-se, por isso, necessário reforçar os mecanismos de monitorização da operação, reduzir ocorrências de supressão e atraso, assegurar o cumprimento rigoroso dos horários contratualizados e garantir condições mínimas de acessibilidade em todas as carreiras. Adicionalmente, importa agilizar os processos de resposta aos utentes e assegurar a aplicação dos mecanismos de penalização previstos nos contratos de serviço público sempre que se verifique incumprimento das obrigações estabelecidas.

## **8.2 Transporte público ferroviário**

### **8.2.1 Oferta de transporte ferroviário**

A região do Alto Minho é servida pela Linha do Minho, que atravessa quatro dos dez municípios da região (Viana do Castelo, Caminha, Vila Nova de Cerveira e Valença). A linha assegura um total de 30 circulações diárias nos dois sentidos, distribuídas pelas categorias Regionais (R), InterRegionais (IR), Intercidades (IC) e Internacional Celta (IN).

Nos serviços Intercidades e Internacional Celta é exigida reserva antecipada de lugar, enquanto nos comboios Regionais e InterRegionais a compra do bilhete pode ser feita a bordo ou na estação, sem lugar marcado. Aos fins de semana e feriados, o número de circulações é reduzido, mas mantém-se cobertura básica para garantir a mobilidade intermunicipal.

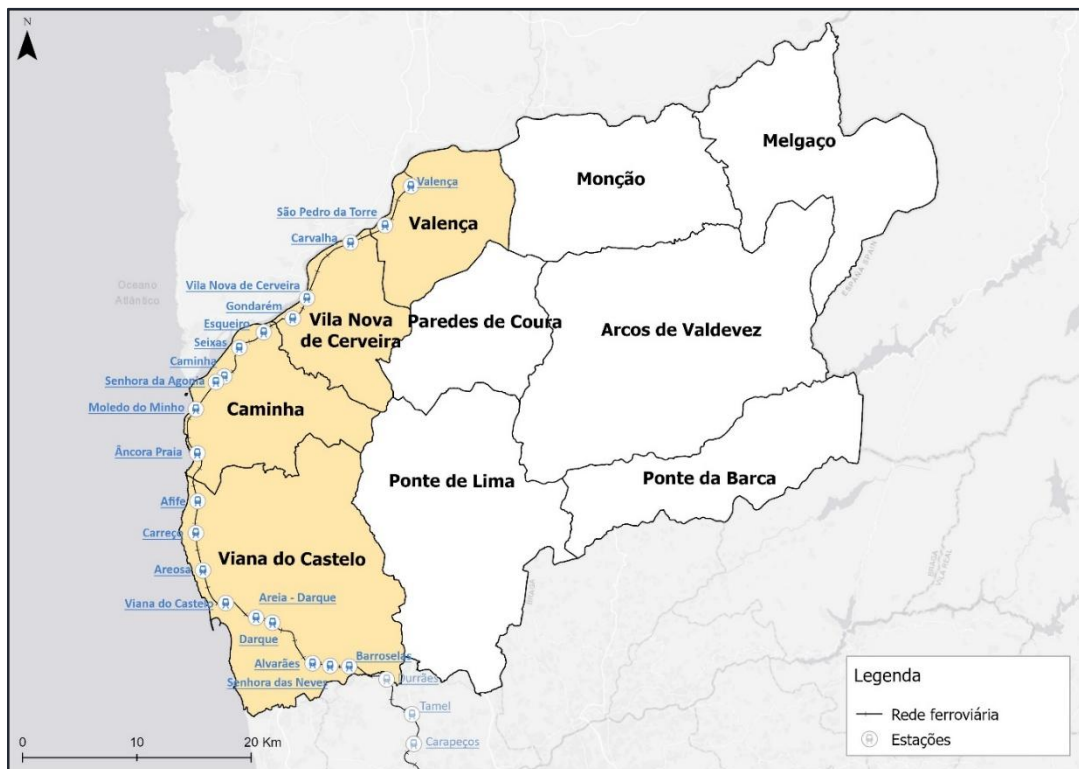


Figura 62 - Rede ferroviária da região do Alto Minho

	Categoria	Percurso	Diário	Segunda a sexta-feira, exceto feriados	Segunda-feira a sábado	Domingo a sexta-feira	Sábados, domingos e feriados	Total
Sentido Sul-Norte	IR	Porto Campanhã - Valença	4	-	-	-	-	4
		Figueira da Foz - Valença	1	-	-	-	-	1
	R	Nine - Valença	5	-	-	-	-	5
		Porto Campanhã - Viana do Castelo	1	-	-	-	-	1
	IC	Nine - Viana do Castelo	-	1	1	-	-	2
		Lisboa Santa Apolónia - Valença	-	-	-	1	-	1
IN	Porto Campanhã - Valença - Vigo-Guixar	2	-	-	-	-	2	
Sentido Norte-Sul	IR	Valença - Porto Campanhã	4	-	-	-	-	4
		Valença - Figueira da Foz	1	-	-	-	-	1
	R	Valença - Nine	2	1	-	-	-	3
		Valença - Porto Campanhã	1	-	-	-	-	1
		Viana do Castelo - Nine	3	-	1	-	-	1
	IC	Valença - Viana do Castelo	1	-	-	-	1	1
		Valença - Lisboa Santa Apolónia	-	-	1	-	-	1
	IN	Vigo-Guixar - Valença - Porto Campanhã	2	-	-	-	-	2
	<b>Total</b>		<b>23</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>30</b>

Tabela 16 - Oferta de serviços ferroviários na Linha do Minho

Fonte dos dados: Comboios de Portugal, 2025<sup>2</sup>

<sup>2</sup> Disponível em: <https://www.cp.pt/StaticFiles/horarios/regional/comboios-regionais-porto-valenca-minho.pdf>

## 8.2.2 Procura de transporte ferroviário

Em 2019, a procura ferroviária na CIM Alto Minho totalizou 719.467 passageiros, evidenciando um padrão sazonal. O terceiro trimestre concentrou o volume mais elevado de procura (211.384 passageiros), associado ao período estival e à maior intensidade de deslocações turísticas, seguindo-se o segundo trimestre (174.253 passageiros). O primeiro e o quarto trimestres apresentaram valores semelhantes, próximos dos 167.000 passageiros, revelando estabilidade na componente pendular entre outubro e março.

Em 2020 registou-se uma redução significativa da procura, que se fixou em 454.080 passageiros, correspondendo a uma quebra de cerca de 37% face ao ano anterior. A contração mais expressiva ocorreu no segundo trimestre, que passou de 174.253 passageiros em 2019 para 48.552 em 2020, representando uma diminuição próxima de 72%. Esta variação coincide com o período de maiores restrições à mobilidade impostas no contexto da pandemia COVID-19.

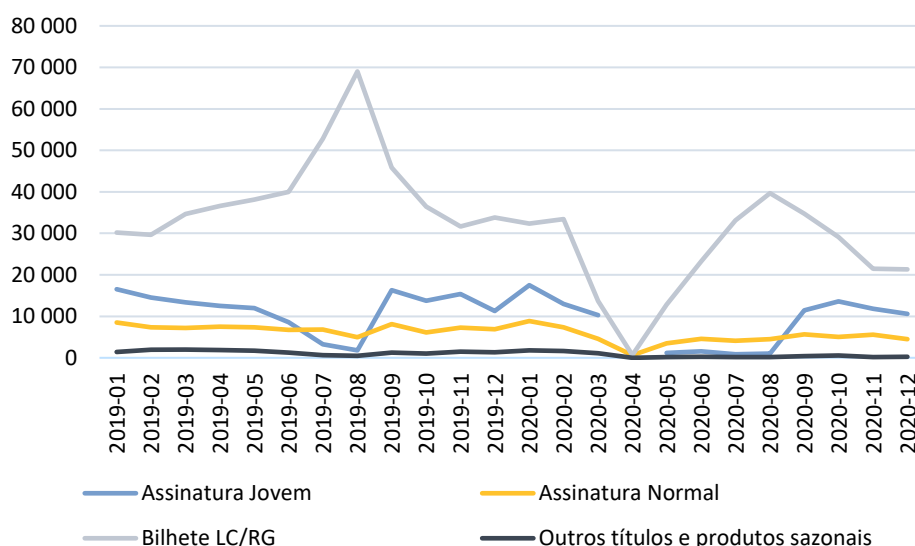


Gráfico 17 - Estrutura e evolução mensal da procura ferroviária (2019-2020)

Fonte dos dados: CIM Alto Minho/CP, 2023

No que diz respeito à estrutura da procura por tipologia de título, as assinaturas, associadas sobretudo a deslocações pendulares de trabalho e estudo, apresentam maior regularidade ao longo do período analisado, embora também tenham sofrido uma redução em 2020. Já os títulos ocasionais revelam maior volatilidade e acentuada sazonalidade, com um pico no verão de 2019 e uma quebra muito expressiva no segundo trimestre de 2020, seguida de recuperação no período estival.

A análise territorial evidencia uma forte concentração da procura nas estações estruturantes da rede. Em 2019, destacam-se Viana do Castelo, com 314.039 passageiros

no conjunto do ano, Valença (84.602 passageiros) e Barrocelas (103.660 passageiros), assumindo-se como os principais polos geradores de procura ferroviária na Região. Seguem-se Âncora Praia, Caminha e Vila Nova de Cerveira, igualmente com volumes relevantes, ainda que substancialmente inferiores aos registados em Viana do Castelo.

Em 2020 mantém-se esta hierarquia territorial, embora com redução generalizada dos volumes. Viana do Castelo continua a concentrar a maior parte dos embarques (196.323 passageiros), seguida de Valença (51.918 passageiros) e Barrocelas (61.335 passageiros), confirmando o papel estruturante destas estações no sistema ferroviário regional.

Estação	2019-Q1	2019-Q2	2019-Q3	2019-Q4	2020-Q1	2020-Q2	2020-Q3	2020-Q4
Afife	984	1 008	1 585	739	550	418	1 537	639
Alvarães	3.480	3.475	3.086	2.627	2.014	1.061	2.554	2.146
Âncora Praia	11.919	13.094	19.300	11.693	10.392	4.230	15.143	10.415
Areia - Darque	3.581	3.536	4.145	3.242	3.011	1.579	3.284	3.385
Areosa	312	416	514	241	236	129	383	267
Barrocelas	29.137	25.438	24.500	24.585	23.795	5.979	13.703	17.858
Caminha	10.242	12.118	13.492	10.744	8.732	2.763	9.159	7.043
Carreço A	289	567	676	398	491	264	583	466
Carvalha A	742	714	760	983	997	645	1.208	1.022
Darque	1.298	1.548	1.411	1.458	1.132	470	1.090	852
Esqueiro	334	379	660	383	241	181	447	445
Gondarém	249	276	359	214	171	130	296	204
Moledo do Minho	910	1.139	3.699	779	667	687	3.345	1.020
São Pedro da Torre	693	752	1.130	789	682	413	792	549
Seixas	883	914	1.219	739	512	363	942	847
Senhora da Agonia	407	362	404	319	226	158	453	334
Senhora das Neves	2.507	2.428	1.972	1.589	1.387	643	1.043	893
Valença	20.263	21.126	22.338	20.875	18.441	5.175	14.086	14.216
Viana do Castelo	68.757	73.739	97.876	73.667	62.769	20.965	58.217	54.372
Vila Nova de Cerveira	10.358	11.224	12.258	10.421	9.072	2.299	7.596	7.176
<b>CIM Alto Minho</b>	<b>167.345</b>	<b>174.253</b>	<b>211.384</b>	<b>166.485</b>	<b>145.518</b>	<b>48.552</b>	<b>135.861</b>	<b>124.149</b>

Tabela 17 - Procura ferroviária trimestral por estação na CIM Alto Minho (2019-2020)

Fonte dos dados: CIM Alto Minho/CP, 2023

A Tabela 17 evidencia esta distribuição e reforça o papel do modo ferroviário enquanto eixo estruturante da mobilidade na região do Alto Minho, com particular incidência nos principais centros urbanos e nas ligações transfronteiriças. Esta concentração territorial constitui um elemento central para a definição de medidas no âmbito do PMUS Alto Minho 2.0, nomeadamente ao nível da articulação modal, qualificação das interfaces e reforço da atratividade do transporte ferroviário.

### 8.3 Táxis, TVDE e mobilidade partilhada

Na região do Alto Minho estão licenciados um total de 228 empresas (ver Figura 63) e 335 táxis, o que equivale a uma média de 1,43 licenças por cada 1.000 habitantes. A distribuição concelhia revela variações significativas no rácio de táxis por 1.000 habitantes.

Municípios	Empresas licenciadas	N.º licenças	População	Licenças/1.000 hab.
Arco de Valdevez	34	46	20.859	2,21
Caminha	17	25	16.442	1,52
Melgaço	19	23	7.599	3,03
Monção	31	40	18.032	2,22
Parede de Coura	13	18	8.709	2,07
Ponte da Barca	21	26	11.178	2,33
Ponte de Lima	37	52	41.130	1,26
Valença	11	21	14.154	1,48
Viana do Castelo	34	68	86.780	0,78
Vila Nova de Cerveira	11	16	9.327	1,72
<b>CIM Alto Minho</b>	<b>228</b>	<b>335</b>	<b>234.210</b>	<b>1,43</b>

Tabela 18 - Número de licenças de táxi na região do Alto Minho  
Fonte dos dados: Municípios e IMT, 2025

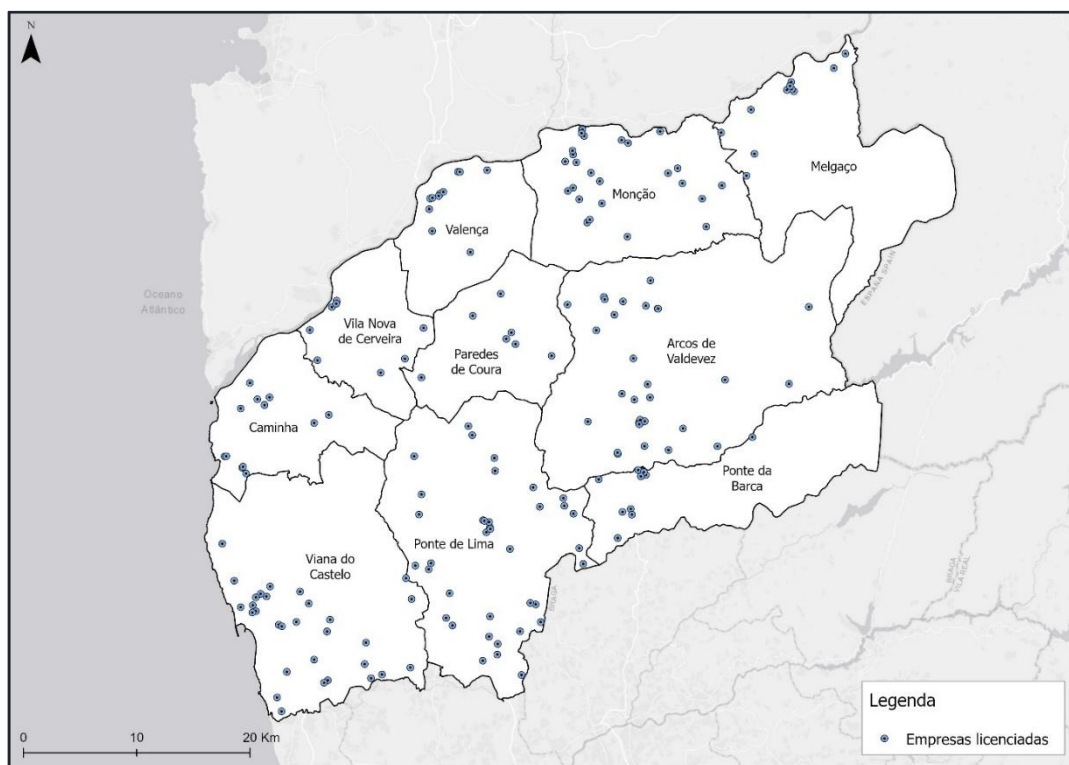


Figura 63 - Localização das empresas licenciadas para transporte em táxi na região do Alto Minho  
Fonte dos dados: Municípios e IMT, 2025

Os municípios com maiores rácios são Melgaço (3,03‰), Ponte da Barca (2,33‰), Monção (2,22‰) e Arco de Valdevez (2,21‰), todos significativamente acima da média regional. Estas áreas de menor densidade parecem privilegiar o táxi como solução de mobilidade para serviços, comércio e ligações a centros de saúde.

Por outro lado, apesar de deter o maior contingente absoluto (68 licenças), Viana do Castelo apresenta o rácio mais baixo (0,78‰), consequência da sua elevada população e de uma oferta diversificada de transportes, enquanto Ponte de Lima (1,26‰) e Valença (1,48‰) também se situam abaixo da média regional.

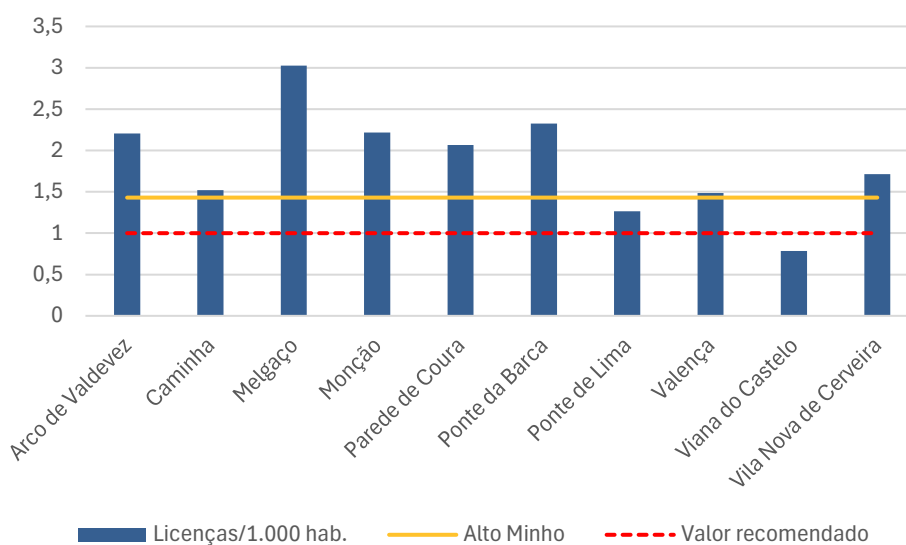


Gráfico 18 - Número de licenças por 1.000 habitantes no Alto Minho  
Fonte dos dados: Municípios e IMT, 2025

Em termos de política de contingentes, a estratégia recomendada para a região do Alto Minho passa por:

- Ajustar licenças nos concelhos cujos rácios se afastem mais da média (excesso em Melgaço ou défice em Viana do Castelo), tendo em conta sazonalidades turísticas (ex.: Ponte de Lima, Valença) e picos de procura;
- Rever a distribuição de praças de táxi, garantindo que as estações ferroviárias, unidades de saúde e centros urbanos dispõem de locais de estacionamento suficientes e bem sinalizados;
- Promover a integração tarifária e tecnológica (aplicações de chamada, validação eletrónica) para aumentar a eficiência e a atratividade do serviço.

## 9 Mobilidade rodoviária

### 9.1 Rede viária

A rede estruturante da região do Alto Minho apresenta uma organização hierarquizada, composta por autoestradas (AE), itinerários principais (IP), itinerários complementares (IC), estradas nacionais (EN), estradas regionais (ER) e estradas municipais (EM) ou caminhos municipais (CM). Esta hierarquia assegura diferentes níveis de serviço e acessibilidade, em função da importância estratégica das vias e dos fluxos de tráfego que suportam, sejam eles de âmbito local, intermunicipal, regional ou internacional.

O conjunto destas infraestruturas garante uma articulação eficiente entre os principais centros urbanos da região do Alto Minho, bem como a integração territorial com as regiões limítrofes do Norte de Portugal e com a Galiza (Espanha), reforçando o papel do território como zona de ligação transfronteiriça e de articulação entre os eixos litoral-interior.

#### 9.1.1 Hierarquização da rede viária

A hierarquização da rede viária do Alto Minho permite distinguir funções e níveis de serviço em função da importância estratégica das vias, do tipo de tráfego suportado e da escala territorial das ligações asseguradas. Esta organização garante, por um lado, a conectividade intermunicipal, interregional e transfronteiriça e, por outro, a acessibilidade de proximidade aos aglomerados urbanos, áreas industriais, zonas rurais e espaços de vocação turística e ambiental.

No contexto regional, esta hierarquização materializa-se através de um conjunto de eixos rodoviários estruturantes que organizam a mobilidade e asseguram a articulação com os territórios envolventes. Destacam-se as autoestradas A3, A28 e A27, que estruturam os principais corredores de atravessamento norte-sul e litoral-interior, bem como um conjunto de estradas nacionais com maior expressão territorial, destacando-se a EN202, EN101, EN203, EN13, EN301 e EN303, que concentram a maior parte da extensão da rede complementar e asseguram a ligação entre o litoral, os vales interiores e as zonas de montanha, bem como a articulação entre as sedes de concelho.

Com base na tipologia administrativa e funcional das vias, a hierarquia da rede viária pode ser sintetizada em quatro níveis funcionais (Figura 64):

- **Nível I - Rede estruturante principal (AE/IP)**

Integra as autoestradas e itinerários principais, responsáveis pelos corredores de maior capacidade e desempenho, assegurando as ligações de maior alcance intermunicipal,

interregional e internacional. Este nível suporta fluxos elevados de tráfego, incluindo transporte de mercadorias, e estrutura os principais eixos de atravessamento do território.

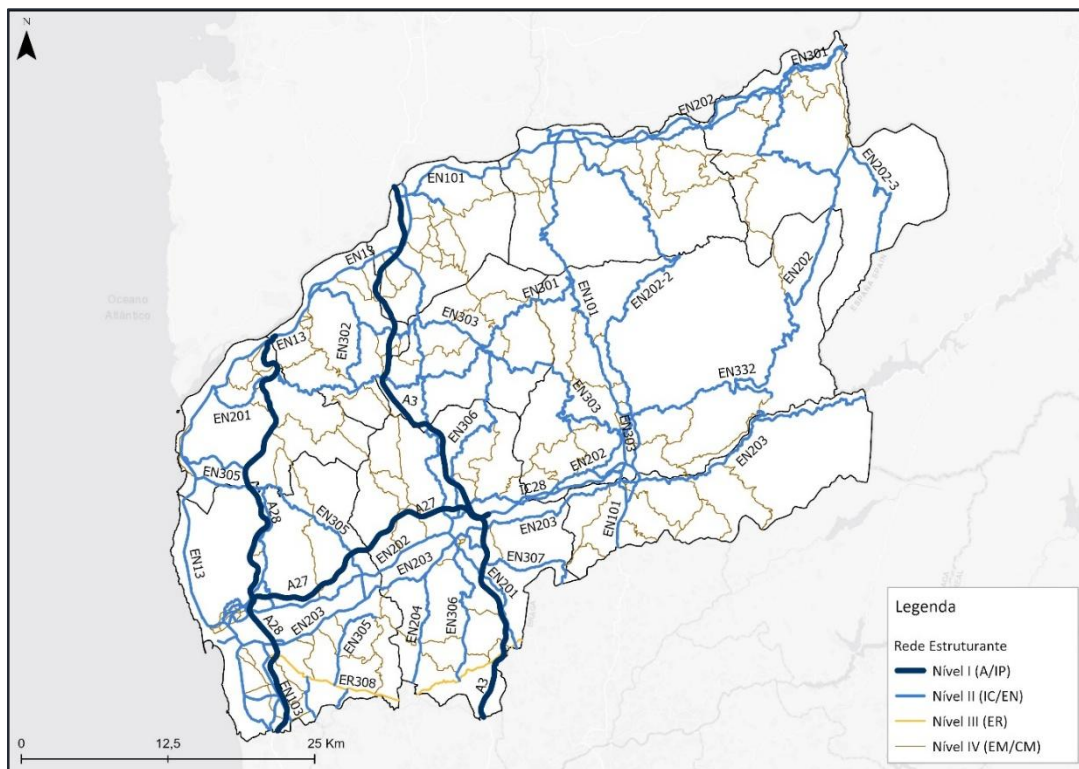


Figura 64 - Rede viária estruturante da região do Alto Minho por nível hierárquico

#### ▪ **Nível II - Rede complementar (IC/EN)**

Compreende os itinerários complementares e as estradas nacionais, garantindo a articulação entre as sedes de concelho e os principais polos urbanos e funcionais. Assegura a continuidade da rede à escala regional, funcionando como malha de suporte ao Nível I e como alternativa de ligação entre centralidades e nós estratégicos.

#### ▪ **Nível III - Rede local principal (ER)**

Engloba as estradas regionais, com função de ligação entre freguesias, áreas de atividade económica, zonas agrícolas e florestais e nós principais da rede municipal. Desempenha um papel relevante na mobilidade quotidiana e na coesão territorial, assegurando a ligação eficiente aos níveis superiores da rede.

#### ▪ **Nível IV - Rede local secundária (EM/CM)**

Inclui as estradas municipais e caminhos municipais, assegurando a distribuição local e o acesso aos núcleos urbanos de menor dimensão, áreas rurais e espaços de baixa

densidade. Este nível garante a capilaridade e cobertura territorial da rede, embora com menores níveis de serviço e maior dependência das características locais.

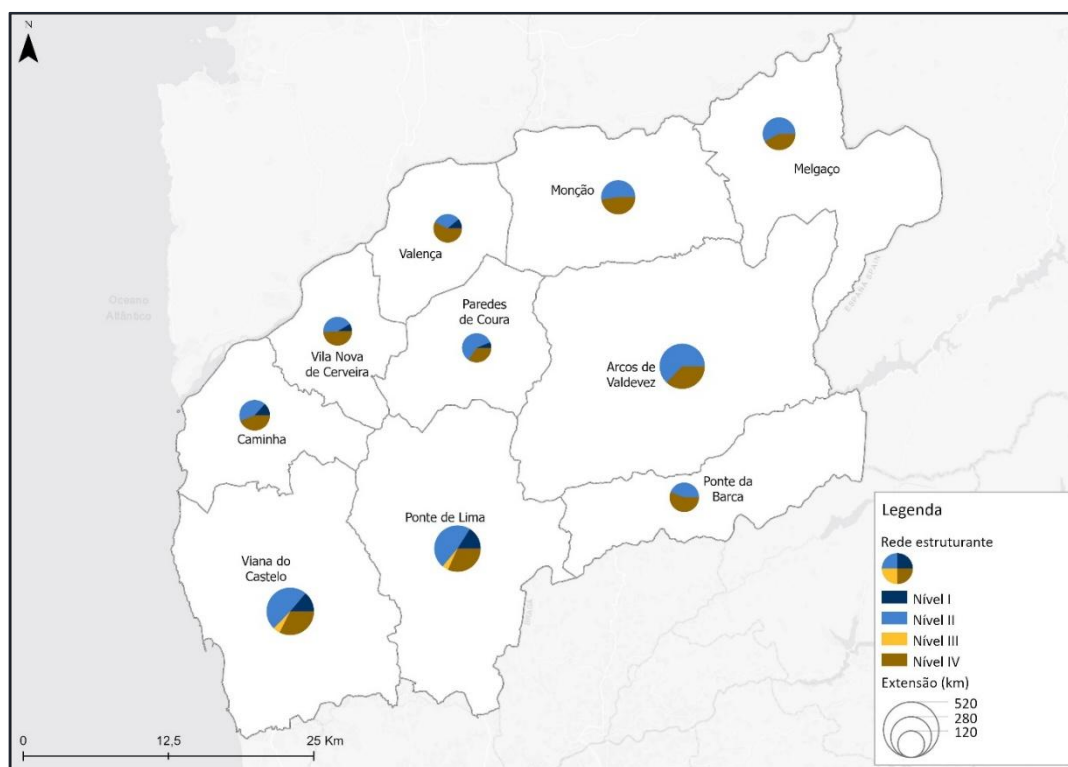


Figura 65 - Extensão da rede viária da região do Alto Minho por município e nível hierárquico

Em termos globais, a rede viária da região do Alto Minho é dominada pelo Nível II - rede complementar (IC/EN), que representa cerca de 50,4% da extensão total, evidenciando o papel estruturante das estradas nacionais na articulação intermunicipal e regional. O Nível IV - rede local secundária (EM/CM) assume igualmente um peso significativo (40,4%), refletindo a forte componente rural do território e a necessidade de uma rede capilar de acessibilidade local.

O Nível I - rede estruturante principal (A/IP) representa 7,7% da extensão total da rede, correspondendo aos principais corredores de atravessamento regional e transfronteiriço, enquanto o Nível III - rede local principal (ER) apresenta uma expressão residual (1,5%), associada à presença pontual de estradas regionais.

Nível hierárquico	Município											
	Eixo	Arcos de Valdevez	Caminha	Melgaço	Monção	Paredes de Coura	Ponte da Barca	Ponte de Lima	Valença	Viana do Castelo	Vila Nova de Cerveira	Alto Minho
I	A3					6,2		28,3	10,7		7,3	52,6
	A28		14,9							24,4	1,1	40,3
	A27							12,6		12,4		24,9
II	IC28	10,3						4,0				14,4
	EN101	27,9			23,7		9,3		11,0			71,8
	EN101-1								3,7			3,7
	EN103									2,3		2,3
	EN13		19,7						8,4	26,4	12,3	66,8
	EN13-3									12,1		12,1
	EN13-5									1,8		1,8
	EN201		0,5			11,7			25,7	7,7		45,6
	EN202	56,8		48,9	27,7			15,8		14,0		163,2
	EN202-1	3,4										3,4
	EN202-2	23,0			19,1							42,1
	EN202-3			15,7								15,7
	EN203	0,8					36,2	20,7		11,9		69,5
	EN204							10,4				10,4
	EN301	6,2	14,2	9,0		23,8					7,1	60,3
	EN302		0,1							13,1	15,8	28,9
	EN302-1									3,4		3,4
	EN302-2									6,2		6,2
	EN303	18,9				18,8					6,3	44,1
	EN305		5,9							31,1		37,0
	EN305-1									2,0		2,0
	EN306					5,7		30,6				36,3
	EN307							14,8				14,8
	EN332	4,2										4,2
	EN403				1,4							1,4
	III	ER308							10,9		12,7	

Tabela 19 - Extensão da rede viária estruturante do Alto Minho por eixo, município e nível hierárquico

À escala municipal, observam-se assimetrias significativas na composição da rede viária. A presença do Nível I é mais expressiva nos municípios diretamente atravessados pelas principais autoestradas, com destaque para Ponte de Lima, Viana do Castelo, Caminha e Valença, refletindo a influência da A3, A28 e A27.

Por sua vez, os municípios com maior componente rural e de montanha apresentam uma predominância do Nível IV, evidenciando o papel determinante da rede municipal na acessibilidade local. O Nível II assume um peso dominante em todos os municípios, com pesos mais significativos em Arcos de Valdevez e Paredes de Coura.

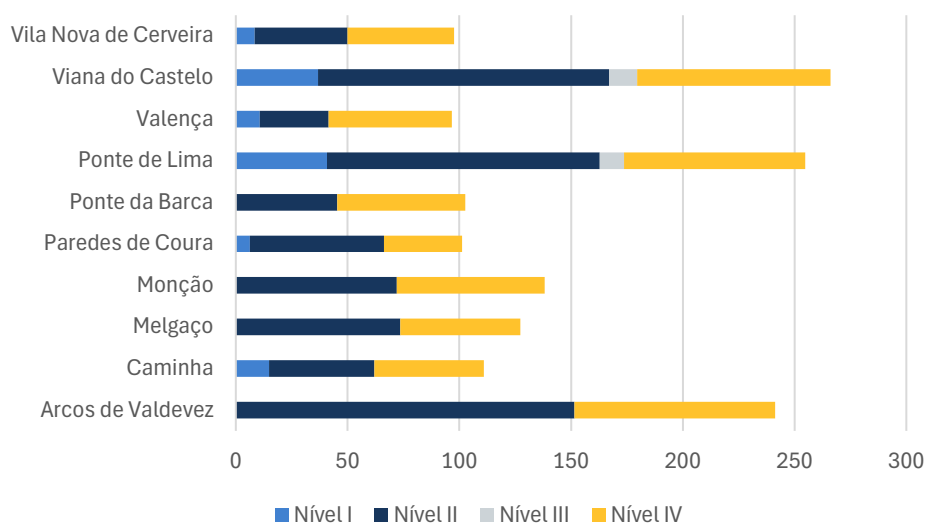


Gráfico 19 - Composição da rede viária da região do Alto Minho por município, segundo o nível hierárquico

### 9.1.2 Dados de tráfego rodoviário – contadores IMT

A monitorização do tráfego rodoviário em Portugal é assegurada por diferentes entidades públicas e concessionárias, através de redes de contagem automática que cobrem as autoestradas e os principais itinerários nacionais.

No âmbito desta monitorização, destaca-se a rede nacional de postos automáticos de contagem do IMT, que permite acompanhar a evolução dos volumes de tráfego, bem como analisar as suas tendências temporais e espaciais. A informação recolhida constitui uma base fundamental de suporte ao planeamento, dimensionamento e gestão da rede viária estruturante.

No território da CIM Alto Minho, o IMT dispõe de um conjunto de postos automáticos de contagem de tráfego, localizados maioritariamente ao longo dos principais eixos rodoviários estruturantes (A28 - 10 postos, A27 - 5 postos e A3 - 6 postos). Estes postos asseguram uma cobertura adequada dos principais corredores de atravessamento regional e transfronteiriço, permitindo caracterizar os fluxos de tráfego associados às ligações com a AMP, o interior da região e a Galiza (Espanha).

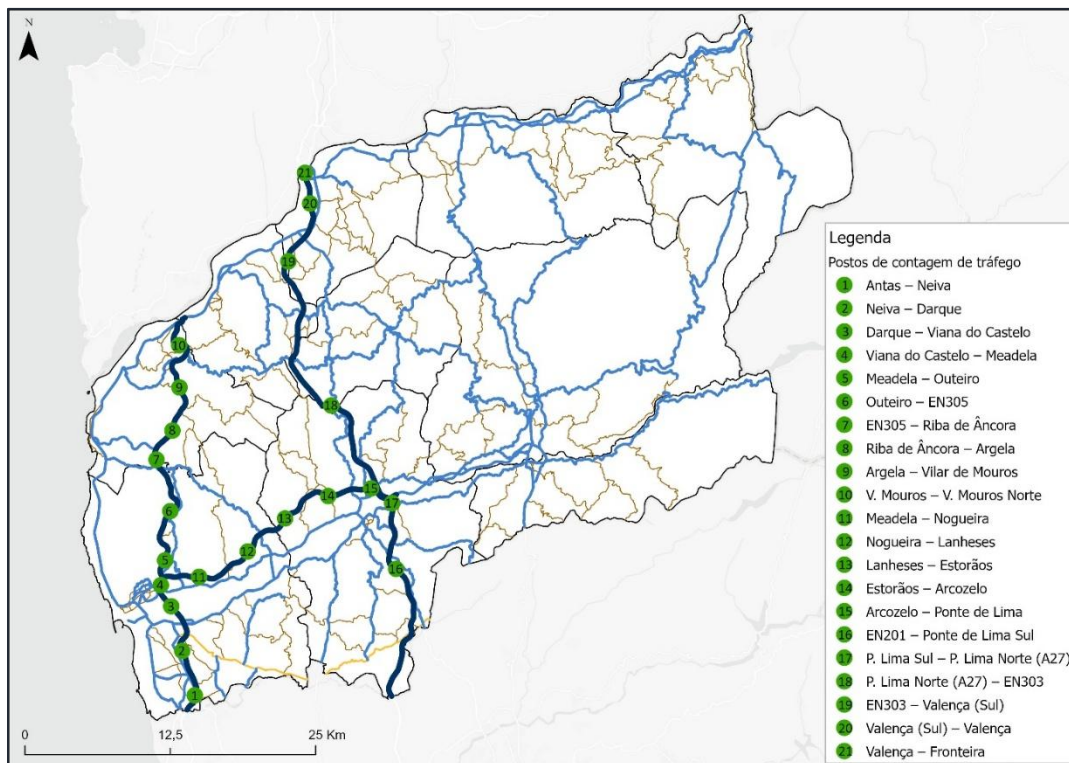


Figura 66 - Localização dos postos automáticos de contagem de tráfego do IMT no Alto Minho

A análise da evolução do Tráfego Médio Diário Anual (TMDA) nos postos de contagem do IMT, no período 2015–2024, evidencia uma tendência de crescimento sustentado dos volumes de tráfego até 2019. Em 2020, observa-se uma redução generalizada dos volumes de tráfego, associada aos efeitos da pandemia da COVID-19 nas deslocações interurbanas e de longo curso. A partir de 2021, regista-se uma recuperação progressiva, com retoma dos valores pré-pandemia, tendência que se consolida nos anos subsequentes.

Adicionalmente, verifica-se que os valores mais elevados de TMDA se concentram nos troços da A3 e da A28, refletindo o seu papel central na mobilidade regional, inter-regional e transfronteiriça, bem como na ligação ao litoral e aos principais centros urbanos.

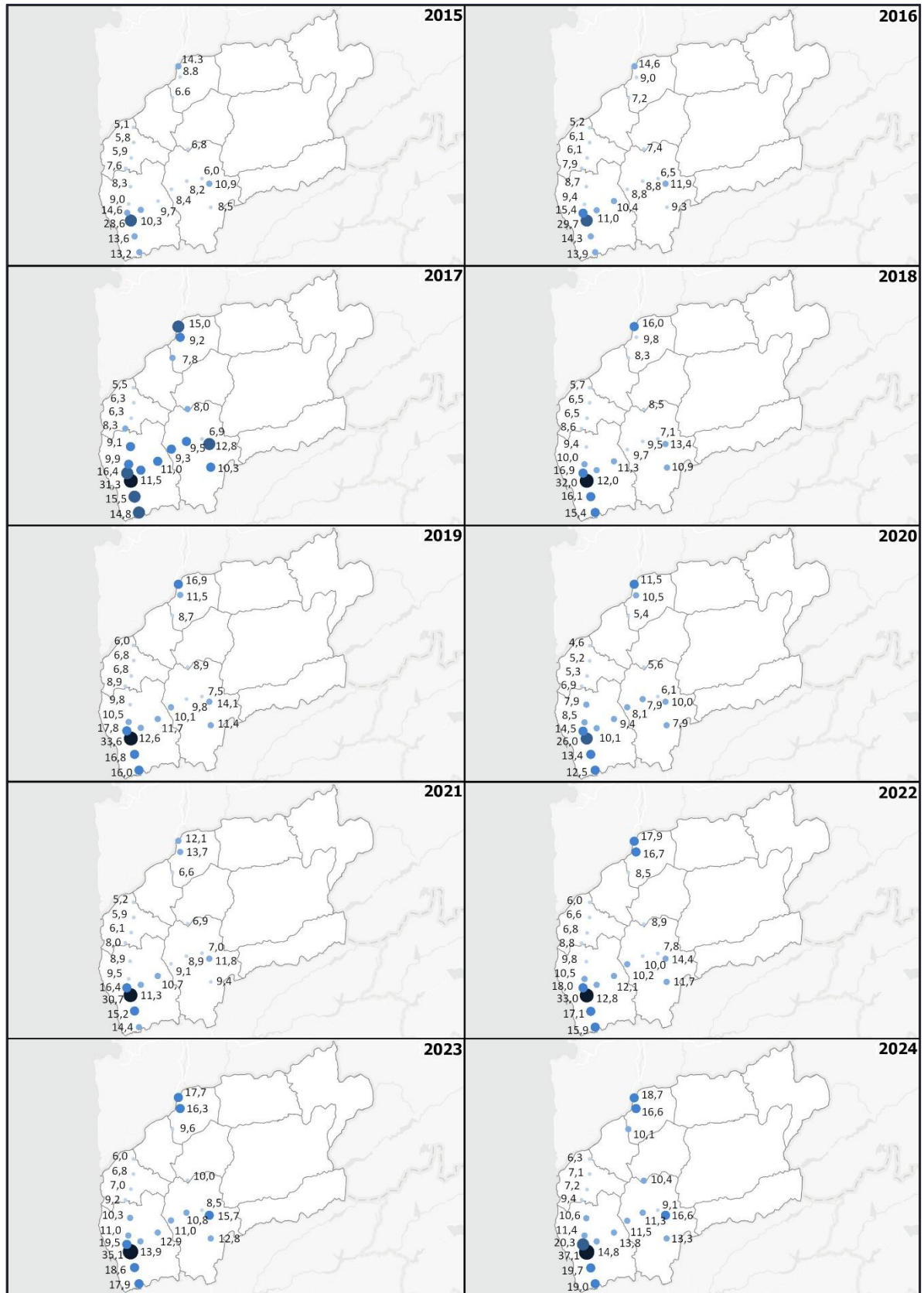


Figura 67 - Evolução do TMDA em milhares nos postos de contagem do IMT no Alto Minho (2015-2024)  
 Fonte dos dados: IMT, 2025

## 9.2 Estacionamento

Município	Regulamento	Locais de estacionamento	Número de lugares
Arcos de Valdevez	Sim	Parque Campo do Chefe	s.d.
		Parque Campo do Trasladário	s.d.
		Parque a Sul da Alameda Sá Carneiro	s.d.
		Parque junto à Ponte Nova	s.d.
		Parque do Campo da Feira	s.d.
		Parque junto à Rua Dr Vaz Guedes	s.d.
		Parque na Praça Salvador Alves Pereira	s.d.
Caminha	Sem informação disponível	Sem informação disponível	Sem informação disponível
Melgaço	s.d.	s.d.	s.d.
Monção	s.d.	Porta do Rosal	40
		Avenida da Estação	100
		Avenida das Caldas	60
		Largo do Souto	100
		Campo da Feira	300
Paredes de Coura	Sim	Parque Largo Hintze Ribeiro	326
		Parque Largo 5 de Outubro	304
Ponte da Barca	s.d.	Diversos lugares públicos na via pública	1.745
Ponte de Lima	s.d.	Parque de Estacionamento da Expolima	724
		Parque de Estacionamento do Mercado	76
		Parque de Estacionamento do Festival de Jardins	160
		Parque de Estacionamento da Guia	350
		Parque de Estacionamento do Centro Náutico	100
		Parque de Estacionamento dos Paços do Concelho	60
		Parque de Estacionamento das Finanças	215
		Parque de Estacionamento do Amado	205
Valença	Sim	Avenida dos Combatentes da Grande Guerra	s.d.
		Avenida do Dr.Tito Fontes	s.d.
		Avenida dos Bombeiros Voluntários	s.d.
		Avenida de São Teotónio	s.d.
		Avenida do Colégio Português	s.d.
Viana do Castelo	s.d.	Campo da Agonia	1.080
		Hospital ULSAM	286
		Afonso III	281
		Shopping Estação Viana	600
		Avenida dos Combatentes da Grande Guerra	320
		Gil Eanes	449
		Praça da Liberdade	330
		Câmara Municipal	210
		Edifício Polis	300
		Parque Empresarial da Praia Norte	270
		Rua da Sobreira - Darque	221
Restantes parques	2.443		
Vila Nova de Cerveira	Sem informação disponível	Sem informação disponível	Sem informação disponível

Tabela 20 - Bolsas de estacionamento na CIM Alto Minho

Com base na informação disponibilizada pelos municípios, foram identificadas as bolsas de estacionamento existentes no território da CIM Alto Minho (Tabela 20). Contudo, a informação recolhida revela-se insuficiente para uma análise exaustiva e homogénea à escala intermunicipal, verificando-se lacunas relevantes ao nível da caracterização das bolsas e da respetiva capacidade instalada.

A partir dos dados disponíveis, foram contabilizados 11.685 lugares de estacionamento público. Destes, 58,2% localizam-se no município de Viana do Castelo, evidenciando uma concentração significativa da oferta neste território. Seguem-se Ponte de Lima (16,2%) e Ponte da Barca (15,0%), que, em conjunto, representam também uma parcela expressiva da capacidade instalada regional.

Nos municípios de Arcos de Valdevez e Valença foram identificadas, respetivamente, sete e cinco bolsas de estacionamento. No entanto, não foi disponibilizada informação relativa ao número de lugares, o que impede uma avaliação quantitativa rigorosa da oferta nestes concelhos.

Importa ainda referir que Arcos de Valdevez, Paredes de Coura e Valença dispõem de regulamento municipal de estacionamento, no qual se encontram identificadas e localizadas as respetivas bolsas. A existência deste enquadramento regulamentar constitui um instrumento relevante para a gestão da oferta, podendo contribuir para uma maior organização, controlo e racionalização do estacionamento em meio urbano.

De forma global, os dados apontam para uma distribuição territorial assimétrica da oferta de estacionamento público, com maior concentração nos municípios de maior dimensão demográfica e funcional.

### **9.3 Segurança rodoviária**

No presente capítulo foram utilizados os relatórios anuais da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), relativos ao período 2010-2024, para compilar os principais indicadores de sinistralidade rodoviária na região do Alto Minho. Importa salientar que o relatório de 2019 não inclui a desagregação das vítimas mortais por concelho, disponibilizando apenas informação ao nível distrital. Relativamente a 2024, à data da realização do levantamento, encontravam-se disponíveis apenas os dados referentes ao período de janeiro a outubro.

No período compreendido entre 2010 e 2024, a região do Alto Minho registou alguns progressos na redução da sinistralidade rodoviária: o número de vítimas mortais

diminuiu de 28 óbitos em 2010 para 10 em 2024, tendo-se verificado o seu ponto mais elevado em 2010 (28 óbitos) e mínimos marcantes em 2016 e 2018 (8 vítimas mortais).

No entanto, os feridos graves passaram de 44 em 2010 para 65 em 2024, com descidas pronunciadas em 2014 (-18%). A partir de 2020 os valores concentram-se num intervalo na ordem dos 60-70 casos anuais.

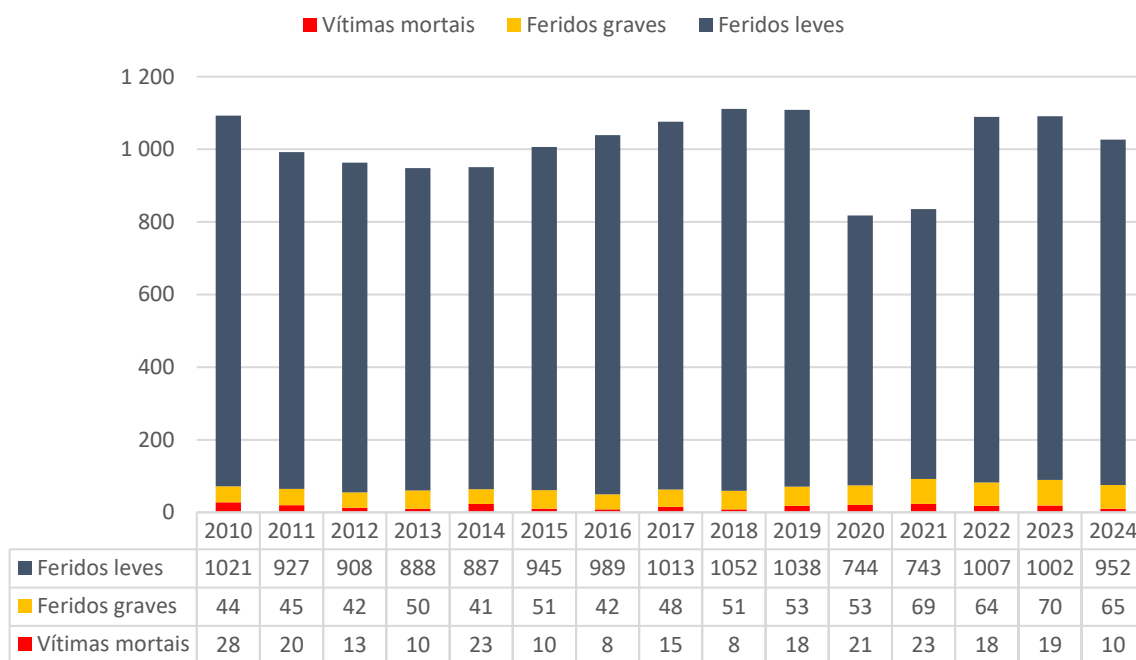


Figura 68 - Evolução anual de vítimas mortais, feridos graves e feridos leves no Alto Minho (2010-2024)  
 Fonte dos dados: Relatórios ANSR 2010-2024

Por outro lado, no que diz respeito a feridos leves, o número oscilou entre 1.021 e 952 entre 2010 e 2024, registando-se um decréscimo até 2014, e posteriormente uma subida até aos anos da pandemia, a partir dos quais se regressou a uma tendência de subida (Figura 68).

A taxa anual média de mortalidade rodoviária, calculada a partir das 226 vítimas mortais ocorridas entre 2010 e 2024 e da população de referência de 234.645 habitantes, situa-se em aproximadamente 6,9 óbitos por 100.000 habitantes, valor dentro da média nacional (6-7 óbitos/100.000 habitantes). Esta trajetória insere-se na lógica da “Visão Zero” preconizada pelo Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR 2021-2030), a qual estabelece como meta reduzir em 50% o número de mortes nas estradas até 2030.

A nível municipal, Valença (15,5), Melgaço (15,1), Monção (11,5) e Arcos de Valdevez (8,9) apresentam as taxas de mortalidade rodoviária mais elevadas, o que indica a necessidade de priorizar estes territórios na implementação de medidas. Por contraste,

Viana do Castelo (3,9) e Ponte da Barca (4,5) registam os valores mais baixos, podendo constituir referências para a análise das práticas de prevenção e gestão da segurança rodoviária implementadas nestes concelhos.

Município	Vítimas mortais 2010-2024	População	Mortalidade rodoviária
Arcos de Valdevez	26	20.819	8,9
Caminha	17	16.604	7,3
Melgaço	16	7.557	15,1
Monção	29	18.004	11,5
Paredes de Coura	9	8.688	7,4
Ponte da Barca	7	11.210	4,5
Ponte de Lima	36	41.066	6,3
Valença	31	14.297	15,5
Viana do Castelo	47	86.975	3,9
Vila Nova de Cerveira	8	9.425	6,1
Alto Minho	226	234.645	6,9

Tabela 21 - Mortalidade rodoviária por município (2010-2024)  
Fonte dos dados: Relatórios ANSR 2010-2024

Para além da leitura concelhia, importa analisar as vias que concentram o maior número de vítimas mortais no período 2020-2024. A EN202 lidera este registo, com dez ocorrências, seguida pela EN13 (oito), A3 (sete) e IC28 (sete), conforme evidenciado no gráfico infra.

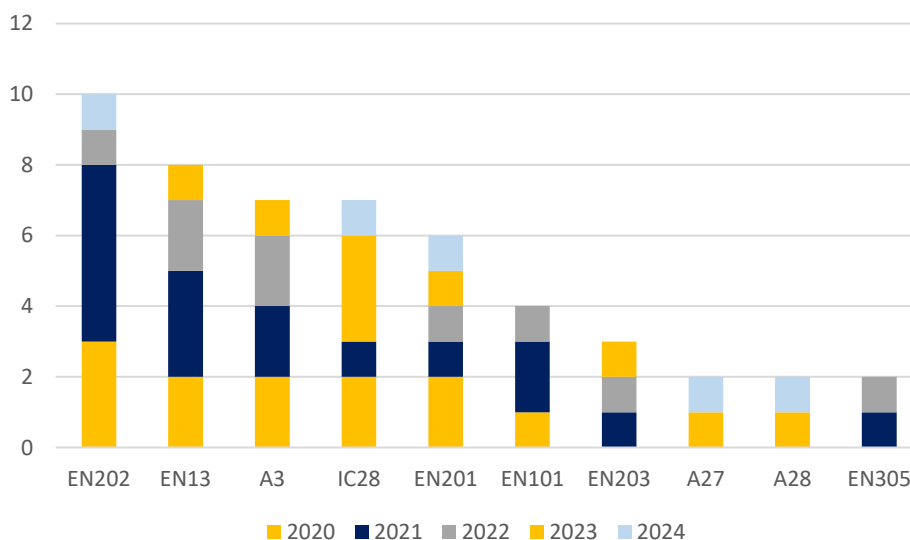


Gráfico 20 - Distribuição das vítimas mortais por via principal na região do Alto Minho (2020-2024)  
Fonte dos dados: Relatórios ANSR 2020-2024

Os troços críticos identificados exigem intervenções de engenharia direcionadas (designadamente travessias seguras, instalação de separadores centrais, reconfiguração geométrica e controlo de velocidades), bem como reforço da fiscalização e campanhas de sensibilização dirigidas aos utilizadores frequentes.

Simultaneamente, importa assegurar uma maior coordenação intermunicipal na requalificação destes segmentos viários e na melhoria dos tempos de resposta das equipas de emergência, em alinhamento com as diretrizes nacionais e europeias em matéria de segurança rodoviária.

## 10 Logística urbana

A logística urbana constitui um elemento estruturante do sistema de mobilidade, assegurando o abastecimento do comércio, dos serviços, da indústria e dos domicílios. Para além do transporte de mercadorias de longo curso, integra também operações de distribuição urbana e de última milha, com impactos diretos na circulação, no uso do espaço público e na qualidade ambiental.

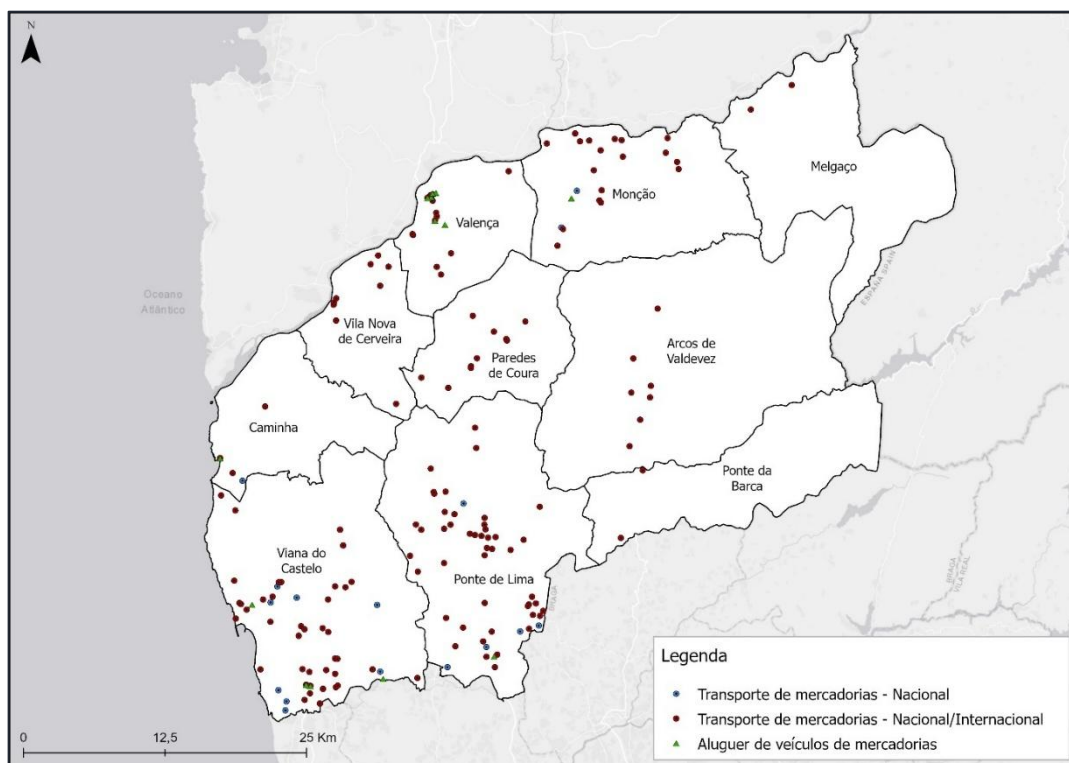


Figura 69 - Estrutura territorial do setor logístico na região Alto Minho  
Fonte dos dados: IMT, 2025

Com base nos dados disponibilizados pelo IMT, foram identificadas no território da CIM Alto Minho empresas de transporte rodoviário de mercadorias e empresas de aluguer de veículos de mercadorias (Rent-a-Cargo).

Importa referir que os dados correspondem à sede registada das empresas e ao respetivo âmbito licenciado, não refletindo necessariamente o local principal de operação nem a intensidade efetiva de circulação no território.

A análise cartográfica evidencia uma forte concentração das empresas nos municípios de Ponte de Lima e Viana do Castelo, seguindo-se Valença e Monção. Esta distribuição acompanha, em larga medida, a localização dos principais polos empresariais e a

proximidade aos eixos estruturantes da rede viária regional, nomeadamente a A3, a EN13 e as ligações transfronteiriças.

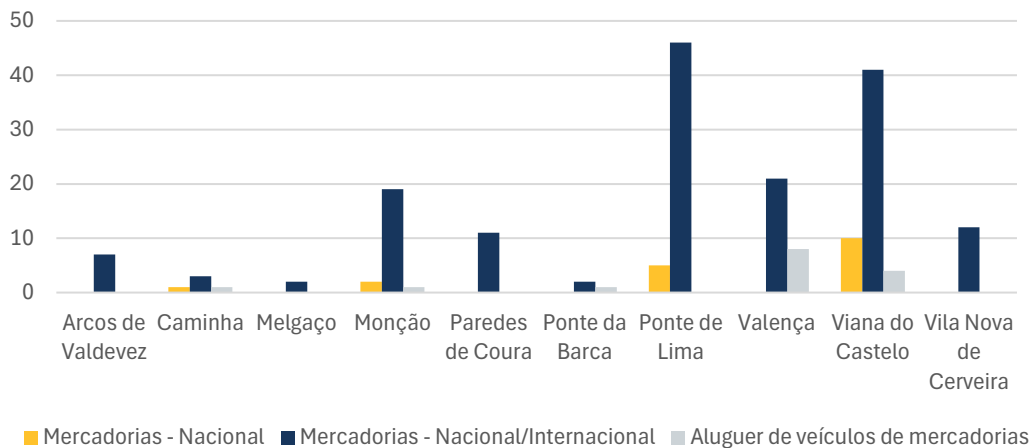


Gráfico 21 - Empresas de transporte de mercadorias por município e tipologia  
 Fonte dos dados: IMT, 2025

Nos municípios de menor dimensão demográfica e económica, como Melgaço ou Ponte da Barca, a presença de operadores logísticos é significativamente mais reduzida, refletindo menor intensidade de atividade empresarial.

Verifica-se que a maioria das empresas de transporte rodoviário de mercadorias possui âmbito nacional/internacional, evidenciando uma forte vocação transfronteiriça e internacional do tecido empresarial logístico da região do Alto Minho. Por sua vez, as empresas de aluguer de veículos de mercadorias assumem expressão residual no conjunto da região, concentrando-se sobretudo em Viana do Castelo e Valença.

Embora a atividade logística seja essencial ao funcionamento económico do território, a sua concentração em determinados eixos e centros urbanos pode gerar constrangimentos ao nível da circulação, da ocupação do espaço público e da qualidade ambiental.

Nos centros urbanos consolidados, a inexistência ou insuficiência de áreas dedicadas a cargas e descargas contribui para situações de paragem em segunda fila e conflitos com a mobilidade pedonal e ciclável. Adicionalmente, a circulação de veículos pesados em áreas habitacionais ou históricas pode agravar problemas de ruído, segurança rodoviária e degradação do pavimento. A crescente pressão associada ao comércio eletrónico e às entregas fracionadas reforça a necessidade de estruturar soluções de logística urbana mais eficientes e sustentáveis.

A análise dos regulamentos municipais revela que alguns concelhos dispõem de disposições específicas relativas a cargas e descargas e à circulação de veículos de mercadorias. Entre os municípios com enquadramento regulamentar identificam-se:

- Arcos de Valdevez - Regulamento de Trânsito e Estacionamento;
- Melgaço - Regulamento Municipal de Trânsito e Estacionamento;
- Paredes de Coura - Regulamento/Disposições no âmbito do PDM;
- Valença - Regulamento de Trânsito na Área da Vila.

Estes instrumentos definem, em geral, os locais reservados a operações de carga e descarga, limitação temporal das operações, proibição de estacionamento indevido em zonas sinalizadas e restrições específicas em zonas pedonais. Contudo, verifica-se ausência de harmonização intermunicipal e inexistência de uma estratégia regional articulada para a gestão da logística urbana.

Face às metas europeias de descarbonização e à necessidade de melhorar a eficiência do sistema de mobilidade, a logística urbana deverá assumir maior centralidade na próxima geração do Plano, uma vez que a evolução do setor logístico, associada à crescente digitalização da economia, exige uma abordagem integrada que compatibilize eficiência económica com sustentabilidade ambiental e qualidade do espaço urbano.

## 11 Mobilidade elétrica e sistemas inteligentes de transportes

### 11.1 Tendências europeias e nacionais

A mobilidade elétrica tem registado uma evolução muito significativa na última década, impulsionada por metas de neutralidade carbónica e políticas públicas de incentivo. O Pacto Ecológico Europeu e o pacote “Fit for 55” têm sido motores desta transição, ao estabelecerem, entre outras medidas, o fim da venda de veículos ligeiros com motor de combustão interna até 2035.

O Gráfico 22 ilustra a evolução das novas matrículas de veículos elétricos (BEV) e híbridos plug-in (PHEV) na UE (UE-27), entre 2010 e 2023. Em 2023, foram registados mais de 1,5 milhões de veículos elétricos, representando 24% do total de novas matrículas, o que representa um crescimento exponencial em relação aos 0,1% registados em 2011.

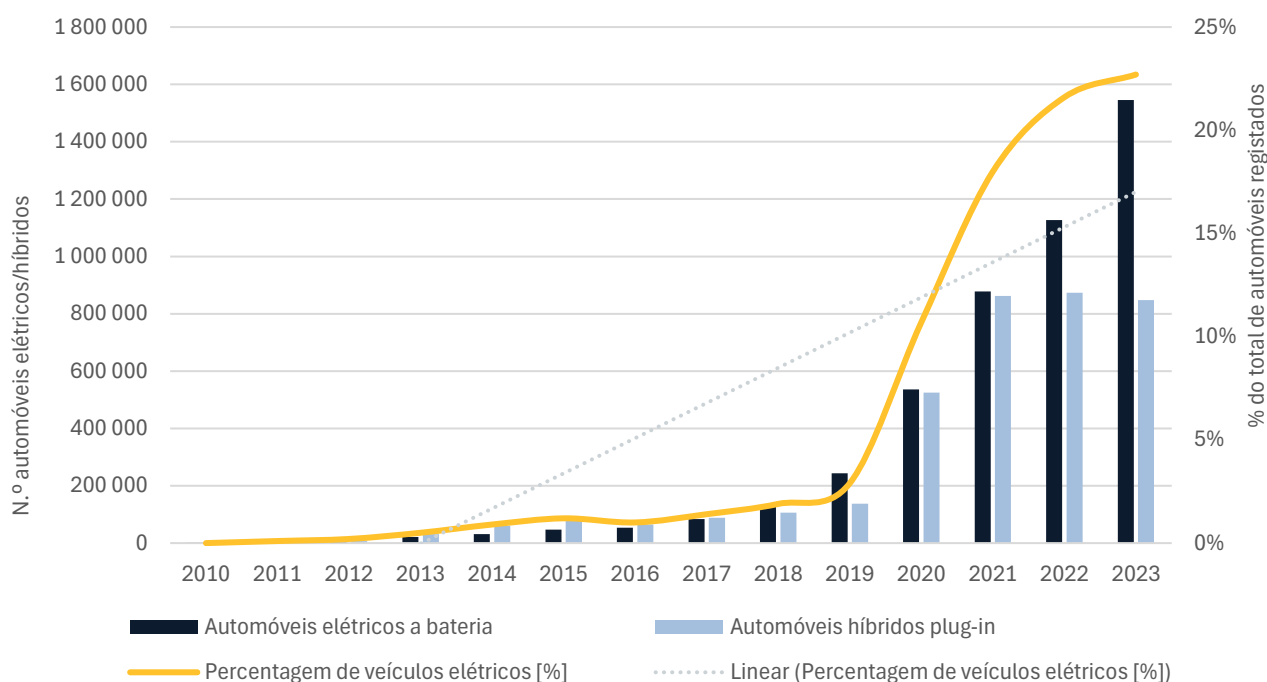


Gráfico 22 - Registo de novos veículos elétricos e híbridos plug-in na UE-27 (2010-2023)  
 Fonte dos dados: European Environment Agency, 2024

Relativamente à quota de mercado combinada dos veículos elétricos, observa-se uma aceleração a partir de 2019, coincidente com a consolidação das infraestruturas de carregamento e a descida dos preços médios dos veículos, sendo que Portugal tem seguido esta tendência de forma positiva a nível nacional, ainda que com menor expressão.

Em 2023, a Alemanha, França e os Países Baixos lideraram em número absoluto de registos de automóveis elétricos, enquanto a Noruega se destacou por ter a maior percentagem de veículos elétricos e híbridos (82,5%) face ao total de veículos novos. Portugal registou uma participação equilibrada entre automóveis elétricos e híbridos plug-in (18,5% e 13,8%, respetivamente), posicionando-se acima da média de vários países do sul e leste da Europa.

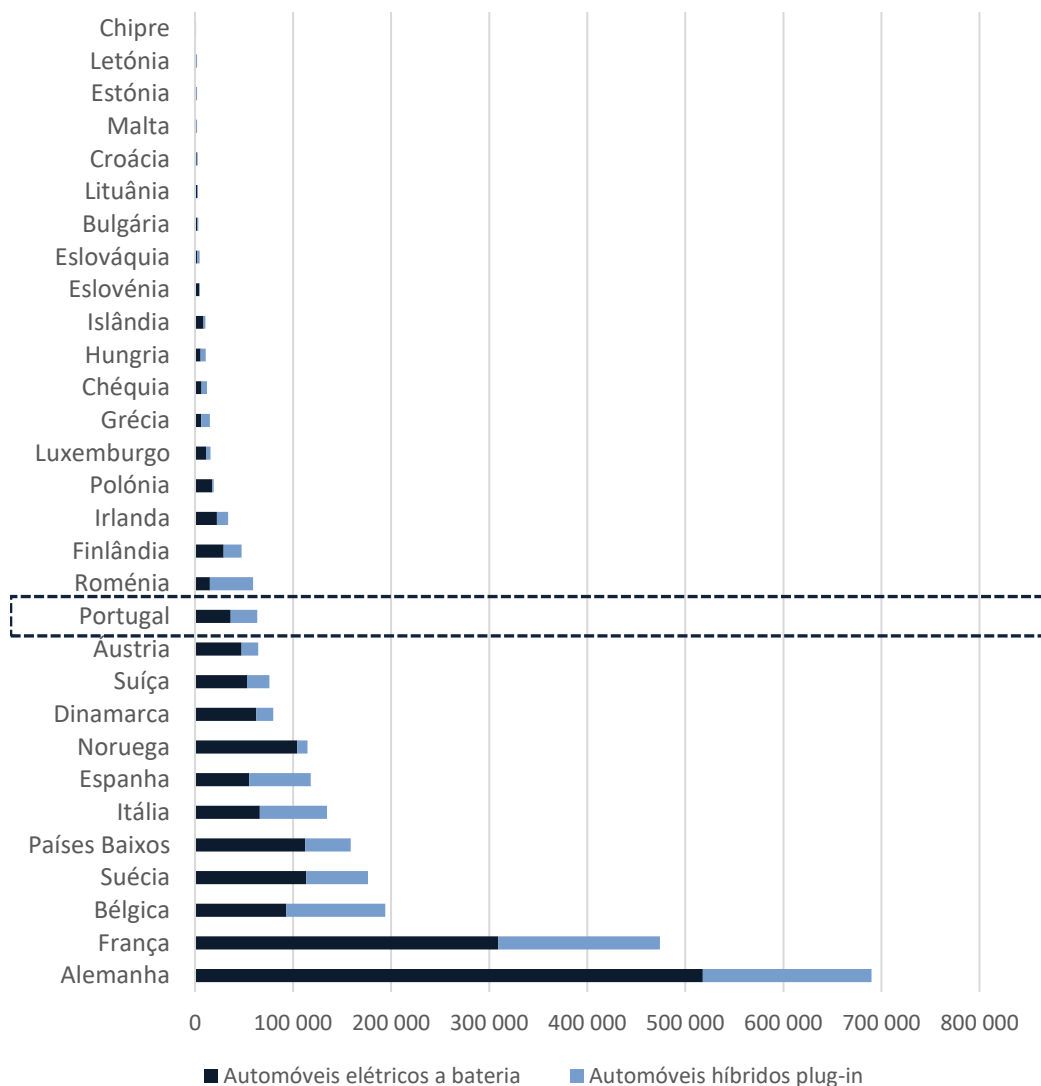


Gráfico 23 - Número absoluto de veículos elétricos por país (2023)  
 Fonte dos dados: European Environment Agency, 2024

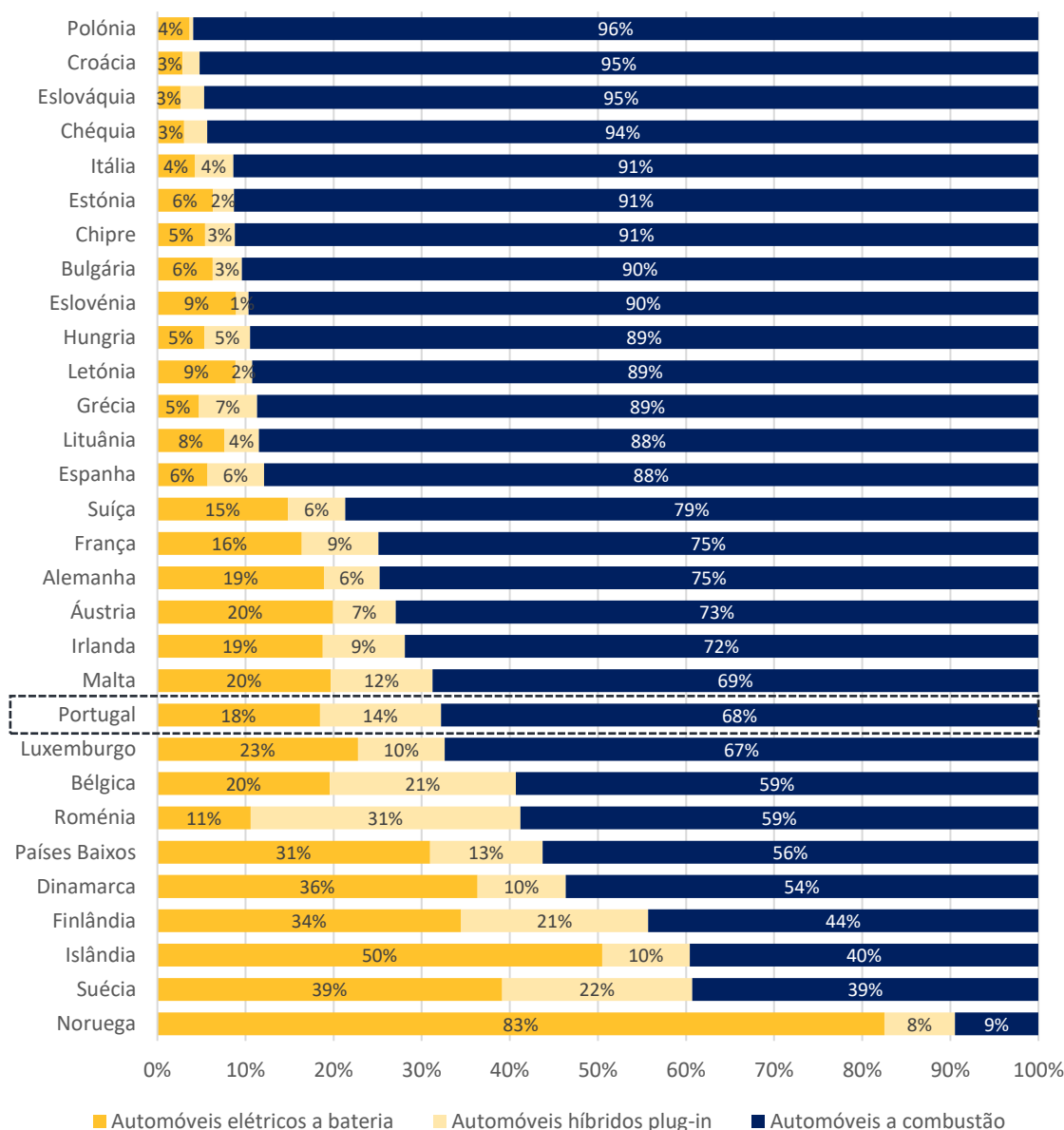


Gráfico 24 - Automóveis elétricos e híbridos *plug-in* no total de veículos novos por país (2023)  
 Fonte dos dados: European Environment Agency, 2024

## 11.2 Tendências regionais e locais

A região do Alto Minho regista um número reduzido de postos de carregamento elétrico quando comparado com o panorama nível nacional, situando-se no último terço das NUTS III (Gráfico 25).

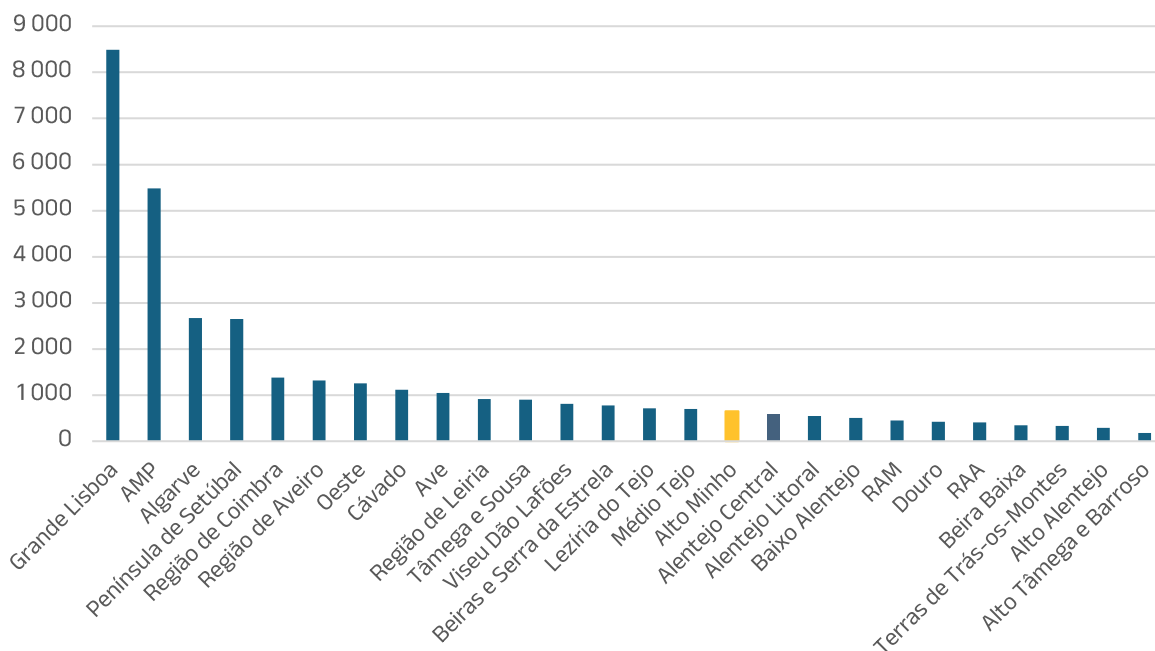


Gráfico 25 - Distribuição regional dos postos de carregamento elétrico em Portugal por NUTS III (2025)  
 Fonte dos dados: Mobi.E/Municípios CIM do Alto Minho, 2025

A implementação da mobilidade elétrica na região do Alto Minho reflete uma dinâmica crescente, embora desigual entre os concelhos. Em 2025, a Região conta com 126 postos de carregamento, correspondentes a 650 lugares.

A distribuição por município é liderada por Viana do Castelo onde se localizam 51 postos e 258 lugares, representando 39,7% do total da CIM, seguido por Ponte de Lima com 16,8% e Caminha com 14,5%. Em contrapartida, municípios do interior como Paredes de Coura e Ponte da Barca apresentam ainda valores residuais.

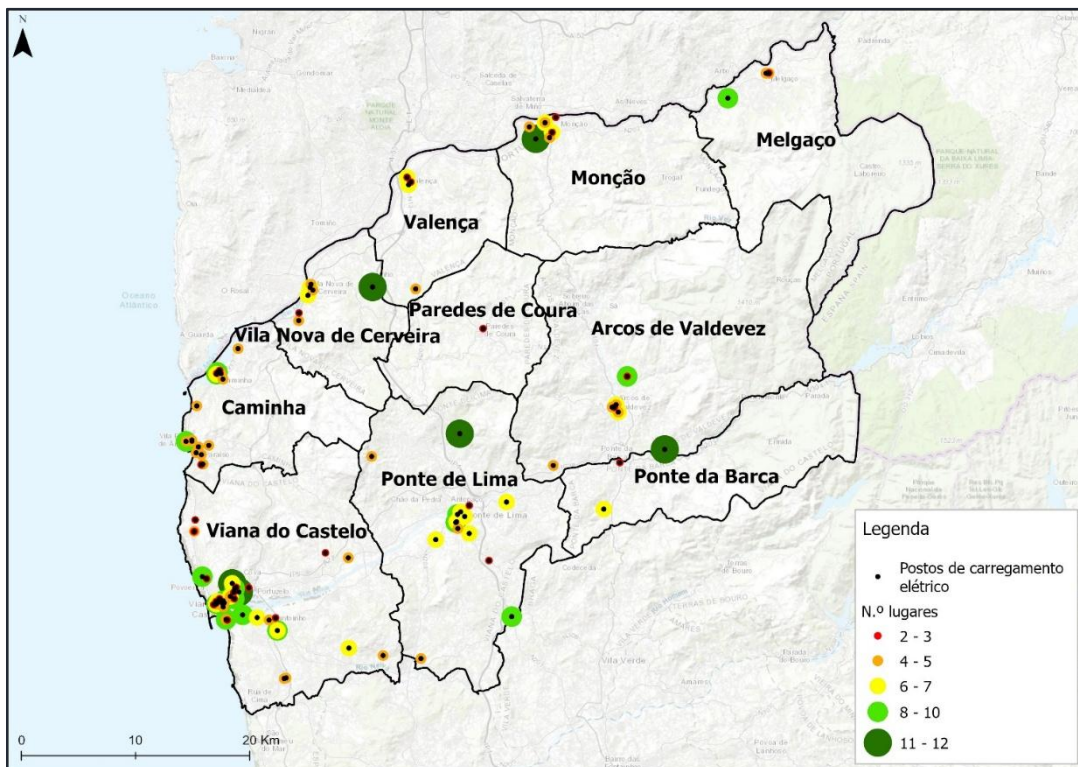


Figura 70 - Postos de carregamento elétrico na região do Alto Minho (2025)  
 Fonte dos dados: Mobi.E/Municípios, 2025

Município	Postos de carregamento	N.º de lugares	% do total CIMAM
Arcos de Valdevez	10	52	8,0%
Caminha	20	94	14,5%
Melgaço	4	20	3,1%
Monção	9	48	7,4%
Paredes de Coura	1	2	0,3%
Ponte da Barca	2	8	1,2%
Ponte de Lima	17	109	16,8%
Valença	5	21	3,2%
Viana do Castelo	51	258	39,7%
Vila Nova de Cerveira	7	38	5,8%
<b>CIM Alto Minho</b>	<b>126</b>	<b>650</b>	<b>100,0%</b>

Tabela 22 - Infraestrutura de carregamento elétrico por município da CIM do Alto Minho (2025)  
 Fonte dos dados: Mobi.E/Municípios, 2025

## 12 Qualidade do ambiente urbano

O aumento verificado na procura de transportes, em particular do transporte individual, transformou este setor no principal causador de problemas ambientais e de saúde pública em meio urbano.

### 12.1 Ruído

O aumento da procura de transportes, em particular do transporte individual, tem contribuído de forma significativa para a degradação da qualidade do ambiente urbano, assumindo o ruído rodoviário um papel central entre os fatores de pressão ambiental. A poluição sonora constitui atualmente um dos principais elementos de diminuição do conforto e bem-estar das populações, estando associada a impactos na saúde, designadamente perturbações do sono, stress, fadiga auditiva e redução da capacidade de concentração.

O enquadramento legal em matéria de ruído encontra-se definido no Regulamento Geral do Ruído (Decreto-Lei n.º 9/2007), que estabelece a classificação de zonas sensíveis e zonas mistas, bem como os respetivos valores limite de exposição sonora. Compete aos municípios proceder a essa classificação no âmbito dos instrumentos de planeamento territorial e assegurar o cumprimento dos valores-limite legalmente definidos.

A caracterização do ambiente sonoro é realizada com base no indicador Lden (ruído diurno-entardecer-noturno), que integra os níveis de ruído registados nos períodos diurno (07h00-20h00), entardecer (20h00-23h00) e noturno (23h00-07h00), aplicando penalizações acrescidas aos períodos de maior sensibilidade. Este indicador permite uma leitura integrada da exposição sonora ao longo do dia, refletindo de forma mais rigorosa os potenciais impactos na saúde pública.

Com base na informação disponibilizada pelos municípios, verifica-se que o tráfego rodoviário constitui a principal fonte de ruído ambiental na região do Alto Minho. Os níveis mais elevados concentram-se, de forma geral, ao longo das autoestradas e estradas nacionais estruturantes - designadamente A28, A27, A3, EN13, EN101 e EN202 -, bem como nas travessias urbanas onde se verifica maior intensidade de circulação.

Em termos territoriais, os problemas identificados apresentam, na maioria dos casos, carácter localizado, associado à proximidade a eixos viários de maior tráfego. Não se observam, de forma generalizada, situações de conflito estrutural em todo o território, sendo o impacto mais expressivo nas frentes edificadas junto às vias principais e nos centros urbanos atravessados por corredores rodoviários estruturantes.

Município	Fontes dominantes	Situações críticas identificadas	Exposição global	Tendência / Observações
<b>Arcos de Valdevez</b>	Tráfego rodoviário (IC28, EN101, EN303)	Níveis elevados junto aos eixos estruturantes e um decréscimo rápido nas frentes interiores	Concelho globalmente homogéneo e sem conflitos estruturais	Diferença significativa entre os períodos diurno e noturno, com destaque para um ponto crítico na envolvente do Hospital
<b>Caminha</b>	Tráfego rodoviário (A28, EN13, EN301, EN306)	Travessias urbanas e frentes edificadas junto às vias principais	Problema localizado relevante nas áreas residenciais	Ferrovia com impacto localizado e indústria sem relevância estrutural
<b>Melgaço</b>	Tráfego rodoviário (EN202)	Sem situações atuais críticas e risco futuro associado à Zona Empresarial de Alvaredo	Sem situações críticas identificadas	Potencial aumento de ruído por tráfego pesado e atividade industrial
<b>Monção</b>	Tráfego rodoviário (EN101, EN202, EN403)	Níveis mais elevados junto às vias estruturantes	95% da população localizada em zonas sensíveis	Pedreiras com impacto pontual no ruído
<b>Paredes de Coura</b>	Informação não disponibilizada	Informação não disponibilizada	Informação não disponibilizada	Informação não disponibilizada
<b>Ponte da Barca</b>	Tráfego rodoviário (EN101, EN203 e artérias urbanas)	Níveis elevados nos eixos principais e centro urbano	Restante território sem situações críticas identificadas	-
<b>Ponte de Lima</b>	Tráfego rodoviário (A3, A27, IC28, EN201, EN202, EN203, EN308)	Exposição próxima dos limites no setor poente	Sem situações críticas identificadas	Barreiras acústicas localizadas na A27
<b>Valença</b>	Informação não disponibilizada	Informação não disponibilizada	Informação não disponibilizada	Informação não disponibilizada
<b>Viana do Castelo</b>	Tráfego rodoviário (A28, A27, N13 e rede urbana)	Lden entre 65–70 dB e pontuais superiores a 70 dB ao longo dos grandes eixos	Restante território sem situações críticas identificadas	-
<b>Vila Nova de Cerveira</b>	Tráfego rodoviário e ferroviário	Lden superior a 65 dB ao longo dos eixos e corredor ribeirinho	Restante território sem situações críticas identificadas	Zonas industriais com impacto localizado

Tabela 23 - Análise do ruído com base na informação disponibilizada pelos municípios

Em concelhos com maior densidade urbana e maior intensidade de tráfego, como Viana do Castelo, Ponte de Lima ou Valença, os níveis de exposição sonora aproximam-se dos limites legais em determinados troços. Nos territórios de menor densidade, o ruído tende a apresentar expressão reduzida, com exceção de situações pontuais associadas a infraestruturas rodoviárias ou atividades industriais específicas.

A análise evidencia, assim, uma forte correlação entre intensidade de tráfego automóvel e níveis de ruído ambiental. Neste contexto, as políticas de promoção do transporte coletivo, da mobilidade ativa e da acalmia de tráfego assumem particular relevância enquanto instrumentos de mitigação do ruído e melhoria da qualidade do ambiente urbano. A redução da dependência do transporte individual, associada a intervenções de requalificação urbana e reorganização da circulação, constitui uma oportunidade estratégica para diminuir a exposição sonora da população e reforçar a qualidade de vida nos centros urbanos da Região.

## 12.2 Qualidade do ar

A poluição atmosférica cria riscos para a saúde pública, atingindo principalmente a população mais sensível (crianças, idosos e pessoas afetadas por doenças do foro respiratório). Os poluentes atmosféricos podem ainda afetar a vegetação, o património construído e os sistemas naturais globais tais como o clima. Por estas razões, as emissões de poluentes atmosféricos, bem como a concentração de determinados poluentes atmosféricos no ar, são alvo de legislação específica.

O regime da avaliação e gestão da qualidade do ar foi revisto e estabelecido pelo Decreto-Lei n.º 102/2010, transpondo para a ordem jurídica interna as seguintes diretivas:

- Diretiva n.º 2008/50/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de maio, relativa à qualidade do ar ambiente e a um ar mais limpo na Europa;
- A Diretiva n.º 2004/107/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de dezembro, relativa ao arsénio, ao cádmio, ao mercúrio, ao níquel e aos hidrocarbonetos aromáticos policíclicos no ar ambiente;
- A Diretiva (UE) n.º 2015/1480 que altera anexos das diretivas anteriores nomeadamente a atualização de métodos de referência, limites de amostragem e critérios de validação de dados;
- A Diretiva (UE) n.º 2024/2881 que reduz valores limites anuais de PM<sub>2.5</sub> e harmoniza padrões para doze poluentes.

Os principais poluentes atmosféricos alvo de regulamentação e de monitorização a nível nacional são os que se encontram indicados na Tabela 24. Este quadro indica ainda os

seus potenciais efeitos sobre a saúde pública, a vegetação e os ecossistemas, aspetos que justificam a regulamentação dos referidos poluentes.

Poluente	Observação
<b>Monóxido de carbono (CO)</b>	O monóxido de carbono (CO) é um poluente primário que resulta essencialmente da combustão incompleta de combustíveis fósseis, podendo também ter origem em processos naturais ou resultar de outras fontes indiretas de emissão como os incêndios ou os processos biológicos. É um gás tóxico, incolor e inodoro que tem uma elevada afinidade com a hemoglobina, à qual se associa, em substituição do oxigénio. Os efeitos na saúde são diversos, afetando principalmente o sistema cardiovascular e o sistema nervoso. Concentrações elevadas são suscetíveis de criar tonturas, dores de cabeça e fadiga. Em concentrações extremas, inibe a capacidade do sangue trocar oxigénio com os tecidos vitais, podendo causar a morte.
<b>Dióxido de enxofre (SO<sub>2</sub>)</b>	O dióxido de enxofre (SO <sub>2</sub> ) é um gás incolor, com um cheiro intenso a enxofre quando em elevadas concentrações. É um poluente irritante para as mucosas dos olhos e vias respiratórias, que pode provocar na saúde efeitos agudos e crónicos, especialmente ao nível do aparelho respiratório. Em grupos mais sensíveis, como as crianças, pode estar relacionado com o surgimento de problemas do foro respiratório como asma ou tosse convulsa. Trata-se de um gás acidificante, muito solúvel em água, podendo dar origem ao ácido sulfúrico, H <sub>2</sub> SO <sub>4</sub> , contribuindo assim para a formação de chuvas ácidas, com a consequente acidificação das águas, solos, lesões em plantas e degradação de materiais.
<b>Óxidos de azoto (NO<sub>x</sub>)</b>	Os óxidos de azoto (NO <sub>x</sub> ), onde se incluem o dióxido de azoto (NO <sub>2</sub> ) e o monóxido de azoto (NO) têm origem em fontes antropogénicas, principalmente a combustão de combustíveis fósseis, e em fontes naturais, tais como as descargas elétricas na atmosfera ou transformações microbianas. O NO <sub>2</sub> é, de entre os óxidos de azoto, o mais relevante em termos da saúde humana, sendo um gás tóxico, facilmente detetável pelo odor, muito corrosivo e um forte agente oxidante. Apresenta uma cor amarelo-alaranjada em baixas concentrações e vermelho-acastanhada para concentrações mais elevadas. Pode provocar lesões nos brônquios e nos alvéolos pulmonares e aumentar a reatividade a alérgenos de origem natural. Por outro lado, os NO <sub>x</sub> podem provocar efeitos nocivos sobre a vegetação, quando presentes em concentrações elevadas, e em polímeros.
<b>Ozono (O<sub>3</sub>)</b>	O ozono (O <sub>3</sub> ) é um gás azulado, que se caracteriza pelo seu elevado poder oxidante. Surge na troposfera como poluente secundário com origem em reações, potenciadas pela luz solar, entre precursores diversos de origem antropogénica e biogénica, principalmente compostos como os óxidos de azoto (NO <sub>x</sub> ), compostos orgânicos voláteis (COV) e monóxido de carbono (CO). Na camada estratosférica da atmosfera, o ozono é responsável pela absorção da radiação solar ultravioleta, nociva à vida terrestre. Na camada troposférica, é um poluente com efeitos nocivos na saúde humana e no ambiente. As concentrações de ozono troposférico mais elevadas verificam-se especialmente durante o verão, principalmente em dias em que se registam temperaturas elevadas. Por outro lado, a sua presença também pode estar associada ao resultado de descargas elétricas durante a ocorrência de trovoadas. Na saúde humana, a sua ação pode manifestar-se por irritação nos olhos, nariz e garganta, dores de cabeça, problemas respiratórios, dores no peito ou tosse. O O <sub>3</sub> está ainda relacionado com a degradação de vegetação e vários materiais, tais como borrachas, têxteis e pinturas.
<b>Partículas em suspensão (PTS, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>)</b>	As partículas são um dos principais poluentes no que diz respeito a efeitos na saúde humana uma vez que, ao serem inaláveis, penetram no sistema respiratório, onde podem provocar danos. Por outro lado, podem também verificar-se consequências negativas ao nível da vegetação, por exemplo inibindo as trocas gasosas, e no património construído, com a deterioração de materiais. Este poluente pode também afetar o clima, na medida em que intervém na formação de nuvens, nevoeiros, precipitação ou alterando a absorção da radiação solar. No que diz respeito à origem das emissões das partículas, estas podem ter origem primária ou secundária. As principais fontes primárias relacionam-se com o tráfego automóvel, a queima de combustíveis fósseis e as atividades industriais. As partículas de menores dimensões, com um diâmetro aerodinâmico inferior a 10 µm (PM <sub>10</sub> ) podem depositar-se sobre as unidades funcionais do aparelho respiratório. Por outro lado, as partículas de diâmetro inferior a 2,5 µm (PM <sub>2,5</sub> ) podem atingir os alvéolos pulmonares e penetrar no sistema sanguíneo.
<b>Compostos</b>	Na troposfera encontra-se uma enorme diversidade de Compostos Orgânicos Voláteis (COV) de origem natural ou antropogénica, que podem ser classificados em hidrocarbonetos não aromáticos, compostos orgânicos oxigenados e compostos orgânicos aromáticos.
<b>Orgânicos voláteis (COV)</b>	As emissões dos veículos automóveis e de determinadas atividades industriais, como por exemplo as refinarias, petroquímicas, construção civil e automóvel são as principais fontes antropogénicas de emissão de COV. O transporte rodoviário e a evaporação de gasolina são referidos como as principais fontes dos compostos aromáticos. Os COV são compostos bastante reativos, sendo considerados substâncias precursoras do ozono, e em alguns casos, como por exemplo o benzeno, têm caráter cancerígeno.
<b>Dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>)</b>	Uma parte significativa do CO <sub>2</sub> atmosférico é proveniente de tráfego rodoviário e de alterações de uso do solo, sendo este composto considerado como um dos mais inofensivos dos principais gases provocadores do efeito de estufa, mas ao mesmo tempo um dos principais contribuidores individuais para o volume total deste tipo de gases na atmosfera.

Tabela 24 - Categorias de poluentes atmosféricos

Dos componentes poluentes acima citados, apenas o Ozono (O<sub>3</sub>) é medido pela estação de medição do Minho-Lima, situada em Viana do Castelo.

Ao longo da década 2013-2023 registaram-se os valores ao nível da eficiência horária (%) e de média anual horária, medida em  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , que se encontram apresentados no gráfico abaixo.

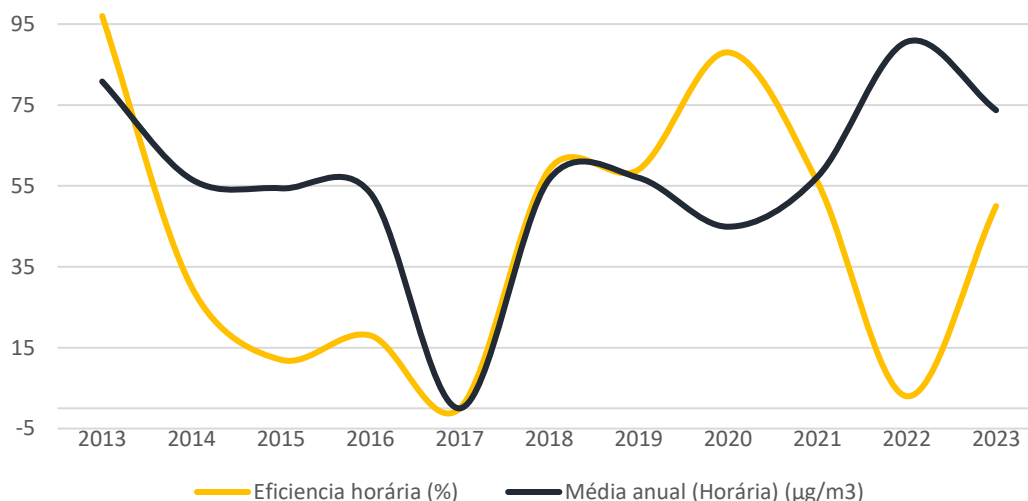


Gráfico 26 - Evolução da eficiência horária e média anual horária de  $\text{O}_3$  (2013-2023)

Fonte dos dados: APA, 2024

A eficiência horária da estação de medição registou uma variação significativa ao longo da última década, refletindo uma operação marcada por irregularidades. Em 2013, o sistema apresentou um desempenho elevado, com uma taxa de eficiência de 97%. No entanto, em 2017 observou-se uma quebra total da eficiência (0%), o que aponta para uma possível falha no funcionamento ou uma interrupção completa da medição neste ano. Após a quebra registaram-se oscilações: uma recuperação parcial em 2018 e 2019 (59%), uma melhoria expressiva em 2020 (88%), seguida de nova quebra em 2022, com apenas 3% de eficiência, evidenciando um funcionamento instável ao longo do período analisado.

A média anual horária, medida em  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , apresenta uma tendência geral de queda até 2016, começando em  $80,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$  em 2013 e reduzindo para cerca de  $53 \mu\text{g}/\text{m}^3$  em 2016. No entanto, em 2017, a média também caiu para zero, possivelmente refletindo a paralisação ou ausência de medição, alinhada com a eficiência horária nula do respetivo ano. A partir de 2018, a média voltou a registar valores entre  $44,9$  e  $90,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , com um pico elevado em 2022 ( $90,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ), o que sugere um aumento significativo da concentração medida nesse ano. Mais recentemente, em 2023, a média diminuiu para  $73,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , mantendo-se ainda assim relativamente alta.

## 13 Inquérito à mobilidade dos residentes

### 13.1 Caracterização da amostra

Entre os métodos utilizados para recolha de informação, destaca-se a aplicação de um inquérito *online* dirigido à população residente. No total, foram obtidas 511 respostas, recolhidas entre 1 de julho de 2025 e 22 de janeiro de 2026, através de um processo de recolha exclusivamente por via digital. A divulgação do inquérito contou com o envolvimento da CIM Alto Minho e dos Municípios, que promoveram diversas ações de comunicação para incentivar a participação por parte dos residentes (Figura 71).



Figura 71 - Folheto de divulgação do inquérito

Em termos de distribuição geográfica das respostas, os municípios de Viana do Castelo (108 respostas, 21,1%) e Valença (105 respostas, 20,5%) registaram os níveis de adesão mais elevados. Seguem-se os municípios de Monção (63 respostas, 12,3%), Ponte da Barca (53 respostas, 10,4%), Arcos de Valdevez (46 respostas, 9,0%), e Caminha (40 respostas, 7,8%). Por outro lado, os municípios de Melgaço (18 respostas, 3,5%), e Vila Nova de Cerveira (12 respostas, 2,3%) apresentaram os níveis de participação mais reduzidos.

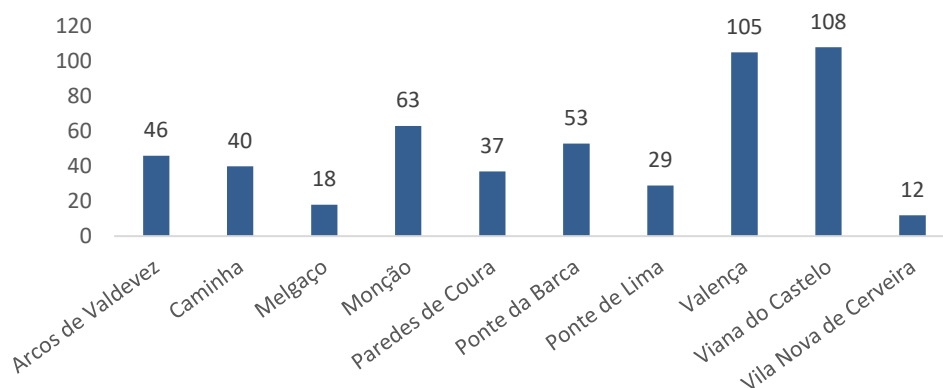


Gráfico 27 - Número de respostas por concelho – Inquérito à população

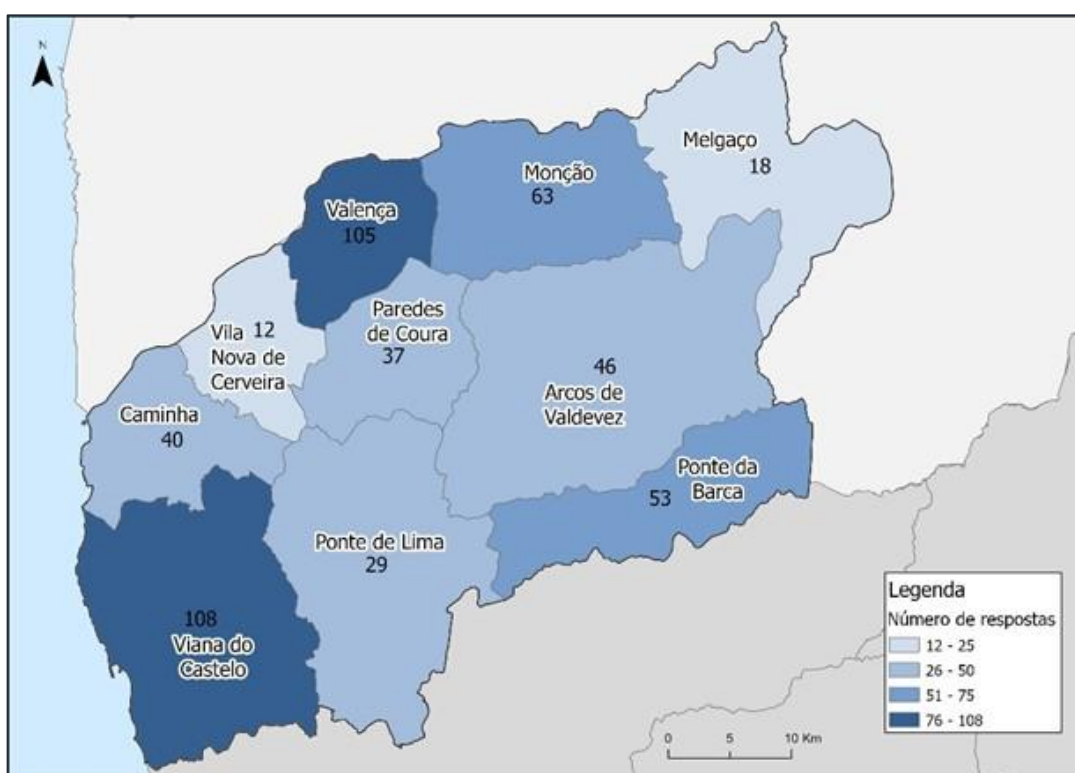


Figura 72 - Número de respostas por município

Importa referir que a realização de um inquérito exclusivamente *online*, apesar de contribuir para a maximização da taxa de resposta, poderá ter condicionado a representatividade da amostra, particularmente entre os segmentos da população com menor literacia digital, como é o caso da população idosa.

### 13.1.1 Tempo de residência nos municípios

Relativamente ao tempo de residência nos municípios da região do Alto Minho, verifica-se que a grande maioria dos inquiridos tem uma ligação prolongada ao território: 82,0% residem há pelo menos 5 anos, e 72,0% vivem no município há mais de 10 anos. Apenas 4,5% indicaram residir há menos de 1 ano.

A nível municipal, destacam-se Arcos de Valdevez, Paredes de Coura, Ponte da Barca, Ponte de Lima e Viana do Castelo, onde mais de 80% dos respondentes residem nos municípios há mais de 5 anos. Em contrapartida, Vila Nova de Cerveira e Melgaço apresentam a maior percentagem de residentes recentes, com 16,7% e 11,1% da amostra, respetivamente, a viver nos municípios há menos de 1 ano.

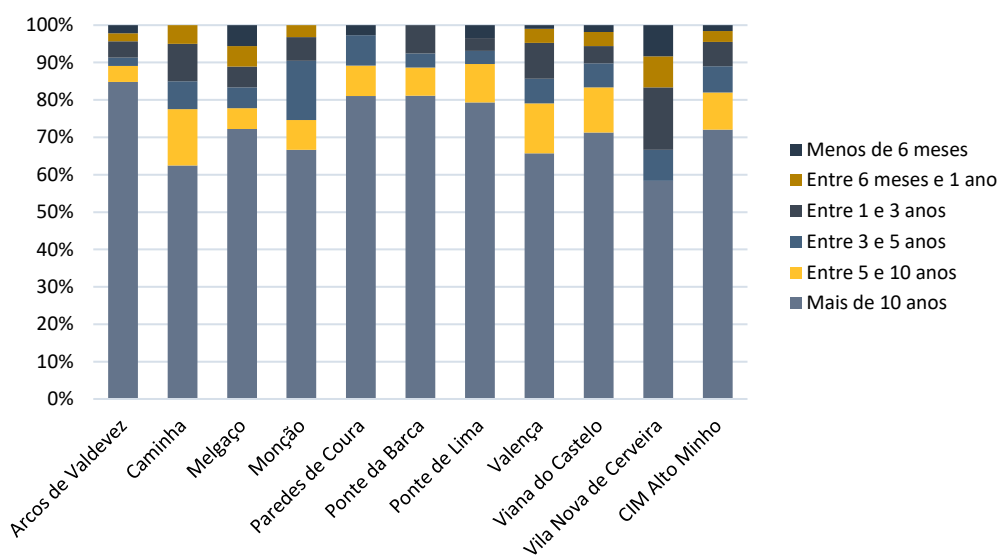


Gráfico 28 - Tempo de residência dos respondentes nos municípios da região do Alto Minho

### 13.1.2 Distribuição por género

A amostra apresenta uma representação significativa do género feminino. No total, 61,3% dos respondentes são do género feminino e 38,0% do género masculino. Foram ainda registadas respostas residuais de pessoas não binárias (1 resposta, em Arcos de Valdevez - 0,2%) e de pessoas que optaram por não indicar o género (3 respostas - 0,6% do total).

Apesar de os dados dos Censos 2021 apontarem para uma ligeira predominância da população feminina na Região (53,2%), a diferença observada na amostra é mais acentuada. A nível municipal, os concelhos com maior proporção de respondentes do género masculino foram Ponte de Lima (62,1%) e Viana do Castelo (53,7%). Por outro

lado, os valores mais reduzidos de participação masculina verificaram-se em Arcos de Valdevez (26,1%), Caminha (27,5%) e Valença (30,5%).

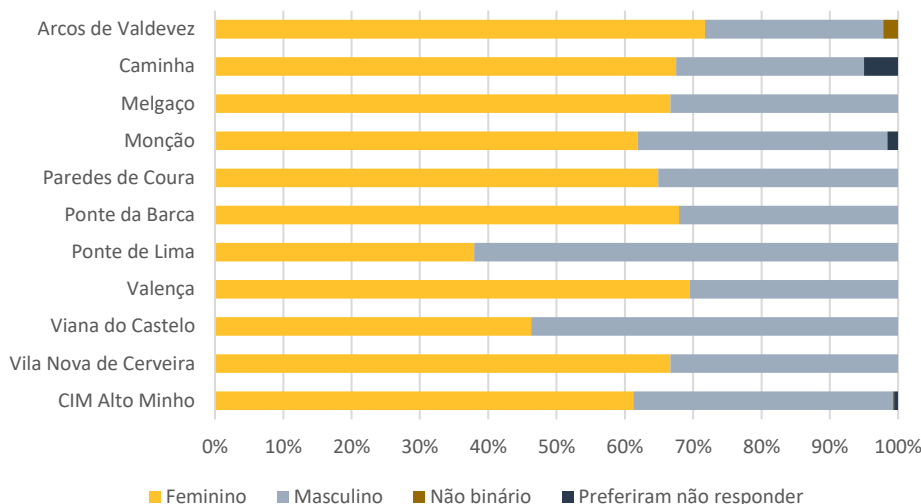


Gráfico 29 - Distribuição da amostra por género

### 13.1.3 Distribuição por faixa etária

A amostra revela uma predominância clara das faixas etárias em idade ativa. O grupo dos 45 aos 54 anos é o mais representativo, correspondendo a 31,5% dos respondentes, seguido pelo grupo dos 35 aos 44 anos, com 28,8%.

A faixa etária dos 25 aos 34 anos representa 15,9% da amostra, enquanto os inquiridos entre os 55 e os 64 anos perfazem 14,9%. Os jovens dos 18 aos 24 anos correspondem a 5,1% dos participantes, enquanto os respondentes com mais de 65 anos totalizam 3,1%. Refira-se ainda que 0,8% dos inquiridos optaram por não indicar a idade.

Ao nível municipal, verificam-se algumas especificidades relevantes. Em Ponte de Lima, 41,4% dos respondentes situam-se entre os 18 e os 34 anos, evidenciando uma participação relativamente mais jovem. Em Arcos de Valdevez, os jovens adultos representam 26,1% da amostra.

No segmento etário dos 35 aos 54 anos, destaca-se Ponte da Barca, onde esta faixa concentra 69,5% dos inquiridos, seguida de Monção (63,5%), Viana do Castelo (63,0%) e Valença (62,9%). Relativamente à população com 55 ou mais anos, Paredes de Coura apresenta a maior proporção de respondentes neste grupo etário, com 32,4%.

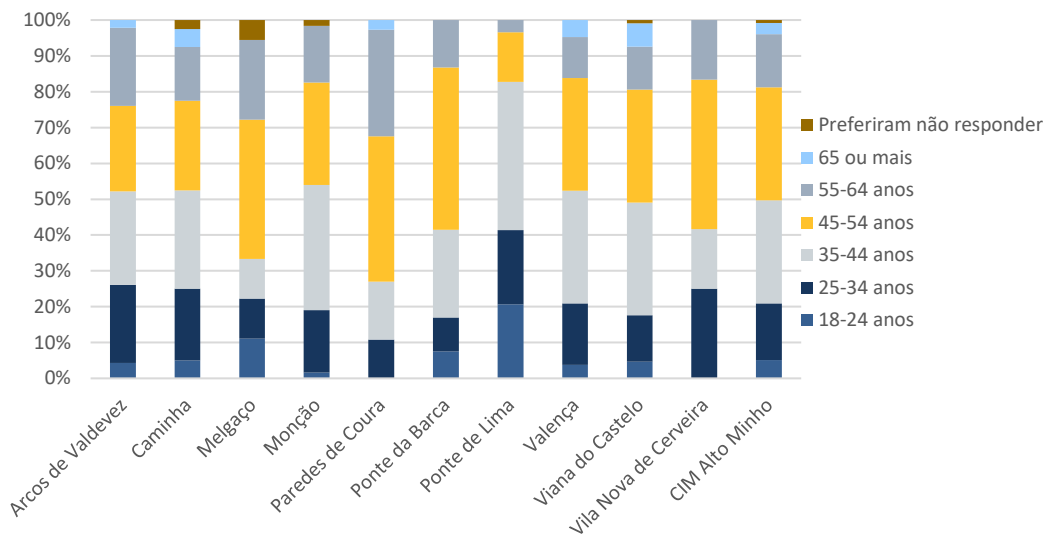


Gráfico 30 - Distribuição da amostra por faixa etária

### 13.1.4 Nível de escolaridade

Relativamente ao nível de escolaridade, mais de metade dos respondentes (55,6%) possuem curso superior (licenciatura, mestrado ou doutoramento). Cerca de 37,0% completaram o ensino secundário ou um curso profissional não superior, enquanto apenas 5,5% indicaram ter como habilitação máxima o ensino básico.

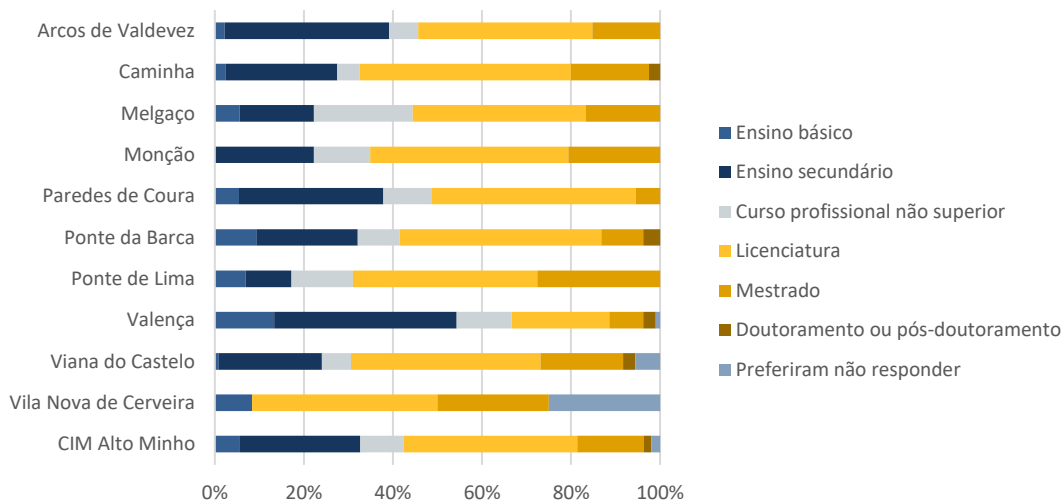


Gráfico 31 - Distribuição dos respondentes por nível de escolaridade

A análise por município evidencia diferenças significativas nos perfis dos respondentes. Os municípios com maior proporção de inquiridos com formação superior são Ponte de Lima (69,0%), Caminha (67,5%) e Vila Nova de Cerveira (66,7%). Em contrapartida, os

valores mais reduzidos de respondentes com ensino superior registaram-se em Valença (32,4%), Paredes de Coura (51,4%) e Arcos de Valdevez (54,3%).

Relativamente ao ensino secundário, Valença destaca-se com 41,0% dos respondentes nesta faixa, seguido de Arcos de Valdevez com 37,0% e Paredes de Coura com 32,4%. No que respeita ao ensino básico, os valores mais elevados foram registados em Valença (13,3%), Ponte da Barca (9,4%) e Vila Nova de Cerveira (8,3%).

### 13.1.5 Situação profissional dos respondentes

A grande maioria dos respondentes (90,0%) encontra-se empregada, o que corresponde a 460 indivíduos, incluindo trabalhadores por conta de outrem, por conta própria e estudantes que exercem atividade profissional. Por outro lado, 2,5% da amostra encontrava-se desempregada na altura da realização do inquérito, 3,5% reformados e 1,6% noutras situações, como baixa médica ou trabalho doméstico. Os estudantes representam 4,3% (2,3% estudantes e 2,0% trabalhadores-estudantes).

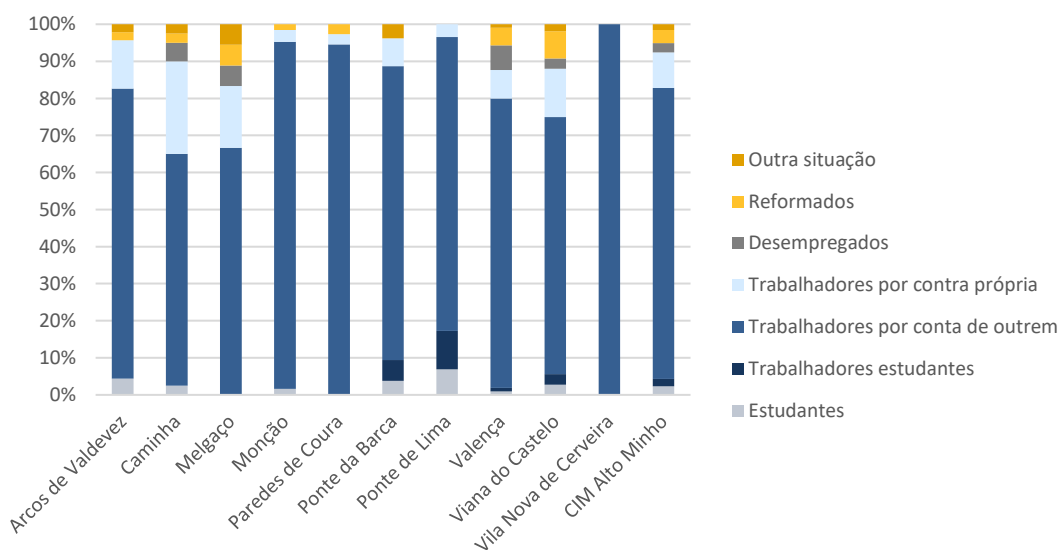


Gráfico 32 - Situação profissional dos respondentes

Vila Nova de Cerveira destaca-se pela homogeneidade da sua amostra, ao registar uma percentagem de 100% entre os respondentes em situação de trabalhadores por conta de outrem. Em Paredes de Coura, a proporção de inquiridos empregados é igualmente elevada (97,3%), sendo os restantes 2,7% correspondentes em situação de reforma. Observa-se ainda uma forte presença de respondentes trabalhadores em Monção (96,8%), Ponte de Lima (93,1%) e Ponte da Barca (92,5%).

Ponte de Lima apresenta a maior proporção de estudantes entre os seus respondentes (17,1%, 5 pessoas). Também se destacam, com percentagens mais elevadas de estudantes, os concelhos de Ponte da Barca (9,4%) e Viana do Castelo (5,6%). As maiores proporções de reformados encontram-se em Viana do Castelo (7,4%, correspondente a 8 pessoas), Melgaço (5,6%, ou seja, 1 respondente) e Valença (4,8%, 5 respondentes).

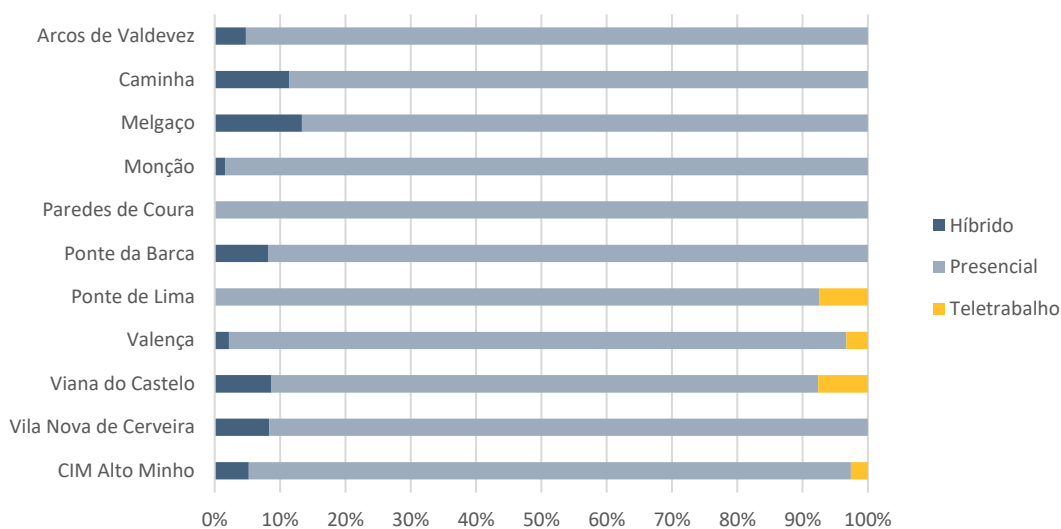


Gráfico 33 - Regimes das atividades profissionais dos respondentes

No que respeita ao regime de trabalho, 92,2% da amostra exerce a sua atividade profissional de forma presencial, 2,6% em regime de teletrabalho e 5,2% em modelo híbrido. Viana do Castelo regista a maior percentagem de teletrabalho (7,6%), seguindo-se Ponte de Lima, com 7,4%. Já Melgaço (13,3%), Caminha (11,4%), Viana do Castelo (8,7%) e Ponte da Barca (8,2%) apresentam as maiores proporções de trabalhadores em regime híbrido.

### 13.1.6 Situação financeira dos respondentes

A autoavaliação da situação financeira dos inquiridos apresenta uma distribuição relativamente equilibrada entre os três principais níveis: boa, moderada e com dificuldades financeiras. À escala da CIM Alto Minho, 34,4% dos respondentes afirmam viver com dificuldades financeiras, 25,4% reportam uma situação moderada e 28,8% consideram ter uma situação financeira boa.

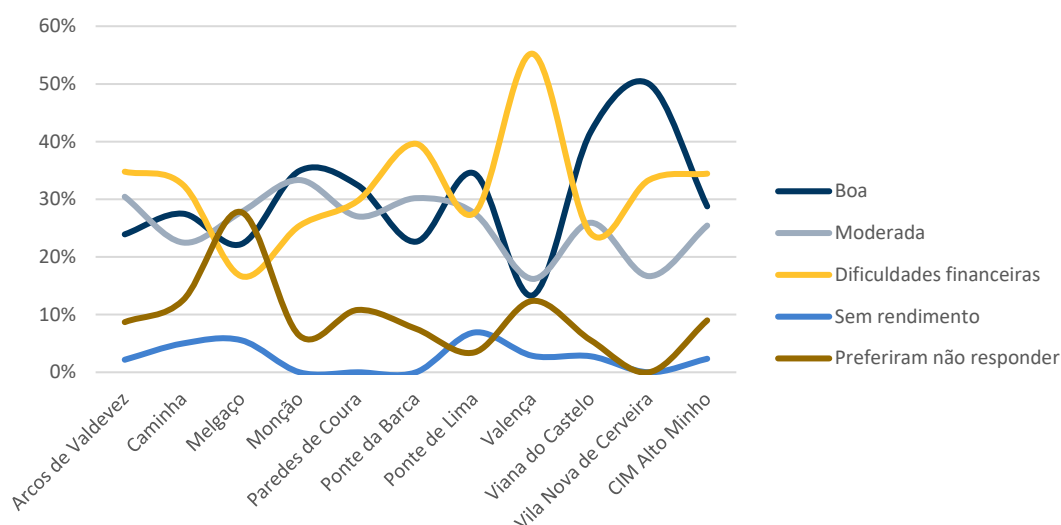


Gráfico 34 - Autoavaliação da situação financeira por município

Os municípios com maior proporção de inquiridos em situação de dificuldade financeira foram Valença (55,2%), Ponte da Barca (39,6%) e Arcos de Valdevez (34,8%). Em contraste, os municípios com maior percentagem de respondentes que classificam a sua situação financeira como boa foram Vila Nova de Cerveira (50,0%), Viana do Castelo (41,7%), Monção (35,9%) e Ponte de Lima (34,5%).

### 13.1.7 Dimensão do agregado familiar dos respondentes

A maioria dos respondentes da região do Alto Minho integra agregados familiares compostos por três pessoas ou por quatro a seis pessoas, correspondendo cada uma destas tipologias a 34,6% da amostra. Os agregados de duas pessoas representam 19,8% do total de respondentes. Por sua vez, 9,6% indicaram viver sozinhos, enquanto uma percentagem residual (0,4%) refere integrar agregados com mais de seis pessoas.

Os municípios com maior proporção de respondentes integrados em agregados de quatro a seis pessoas são Ponte de Lima (44,8%), Vila Nova de Cerveira (41,7%), Viana do Castelo (38,0%) e Caminha (37,5%).

No que respeita aos agregados de três pessoas, destacam-se Melgaço (50,0%) e Monção (42,9%), que apresentam as percentagens mais elevadas nesta tipologia. Arcos de Valdevez, por sua vez, evidencia a maior proporção de respondentes a viver em agregados de duas pessoas (26,5%), seguido de Ponte da Barca (24,5%), enquanto no caso dos inquiridos que vivem sozinhos, os valores mais elevados registam-se em Melgaço (16,7%) e Caminha (15,0%).

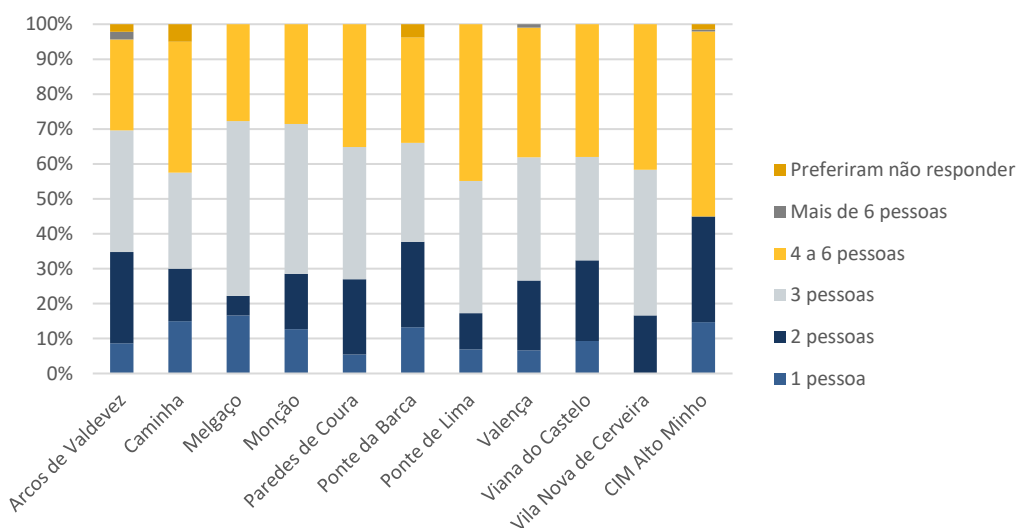


Gráfico 35 - Dimensão do agregado familiar dos respondentes

### 13.1.8 Respondentes portadores de deficiências

A larga maioria dos respondentes da região do Alto Minho (91,8%) indicou não possuir qualquer tipo de deficiência. Entre os inquiridos que declararam alguma limitação, 2,2% referiram deficiência motora, 1,6% assinalaram “outra” tipologia (por exemplo, deficiência respiratória, epidermólise bolhosa, atestado médico de incapacidade multiusos ou limitações físicas resultantes de intervenção cirúrgica), 1,0% indicaram deficiência auditiva e 0,4% referiram deficiência visual e deficiência cognitiva, respetivamente.

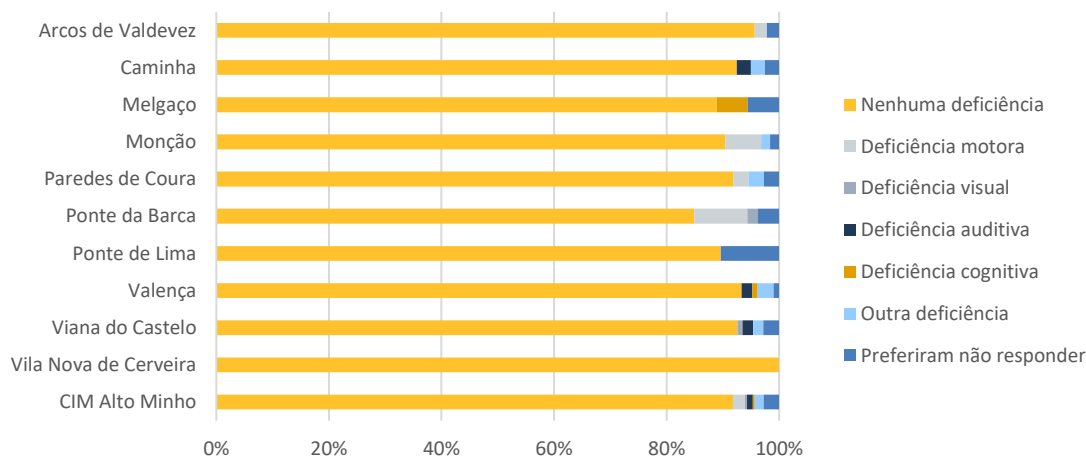


Gráfico 36 - Respondentes portadores de deficiências

Ao nível municipal, destacam-se Ponte da Barca (15,1%), Melgaço (11,1%), Ponte de Lima (10,3%) e Monção (9,5%) como os territórios com maior proporção de respondentes que

reportaram algum tipo de deficiência. Nestes concelhos, a deficiência motora é a tipologia mais frequentemente referida, particularmente em Ponte da Barca (9,4%) e Monção (6,3%).

No extremo oposto, Vila Nova de Cerveira e Arcos de Valdevez registam as menores proporções de respondentes com deficiência, sendo que em Vila Nova de Cerveira nenhum inquirido declarou qualquer limitação e em Arcos de Valdevez essa percentagem ascende a 95,7% de respostas negativas.

## 13.2 Caracterização dos padrões de mobilidade da amostra

### 13.2.1 Cartas de condução no agregado familiar

Na amostra global, 95,7% dos respondentes indicaram possuir carta de condução, reforçando a centralidade do transporte individual motorizado na mobilidade quotidiana da população da Região. 4,1% dos respondentes afirmaram não possuir carta de condução, enquanto 0,2% preferiram não responder. Os municípios de Paredes de Coura, Vila Nova de Cerveira e Caminha, apresentam a totalidade de respondentes com carta de condução.

Na amostra global da região do Alto Minho, cerca de metade dos respondentes (49,9%) indicaram viver em agregados familiares onde apenas mais uma pessoa possui carta de condução. Cerca de 24% referiram viver em agregados familiares com mais duas pessoas habilitadas a conduzir, 10,4% referiram três condutores no agregado familiar, e uma percentagem residual (4,3%) indicou viver com quatro ou mais pessoas com carta.

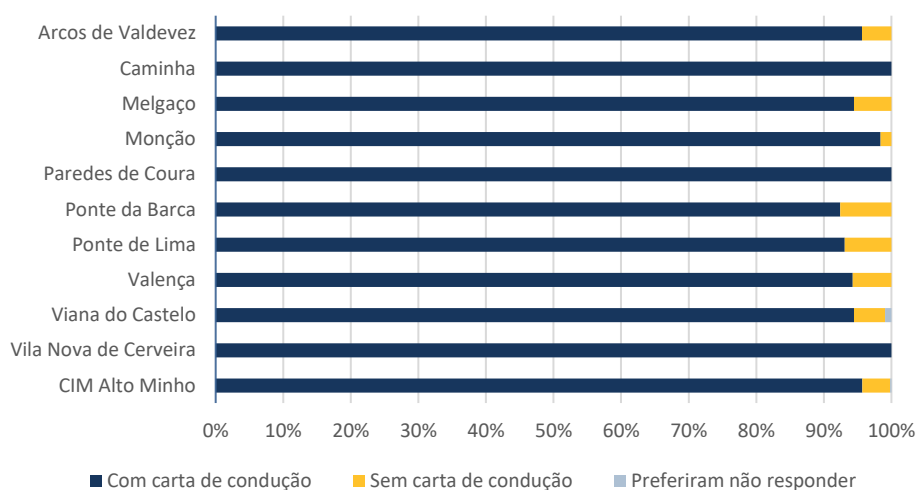


Gráfico 37 - Posse de carta de condução

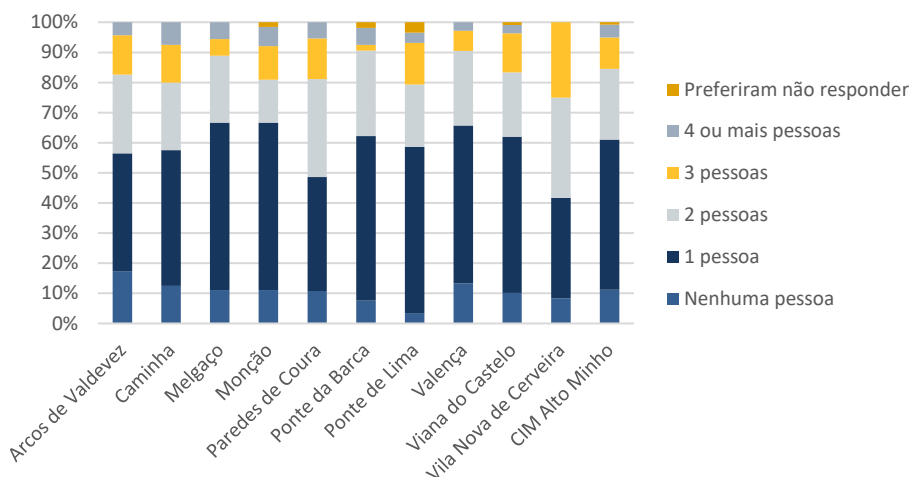


Gráfico 38 - Cartas de condução no agregado familiar

### 13.2.2 Automóveis no agregado familiar

A posse de automóveis no agregado familiar dos respondentes evidencia uma forte dependência do transporte individual motorizado. Globalmente, apenas 0,8% dos agregados não possuem qualquer automóvel, enquanto quase metade (46,8%) possui dois veículos e 26,6%, um. Adicionalmente, 18,8% dos agregados possuem três automóveis e 6,5% quatro ou mais.

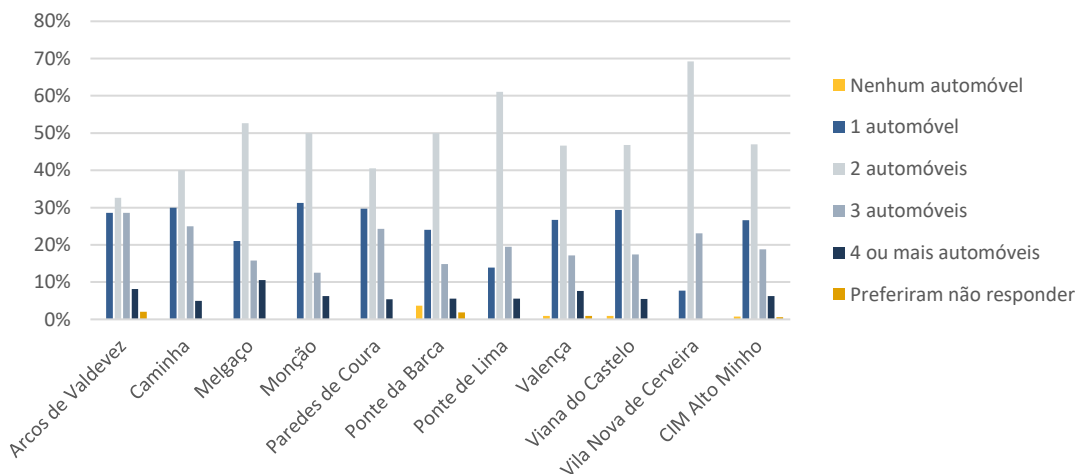


Gráfico 39 - Número de automóveis no agregado familiar dos respondentes

A posse de automóveis não só evidencia um elevado nível de motorização na população, mas também pode refletir uma lacuna de alternativas de transporte público que sejam fiáveis e suficientes, contribuindo, deste modo, para a centralidade do automóvel nas rotinas diárias.

### 13.2.3 Bicicletas no agregado familiar

A posse de bicicletas de criança nos agregados familiares da amostra revela uma realidade marcada por uma fraca penetração deste modo de transporte. Globalmente, 56,0% dos agregados não possuem qualquer bicicleta, e apenas 6,3% possuem três ou mais. Os municípios com maior percentagem de agregados sem bicicletas de criança são Ponte da Barca (66,0%), Arcos de Valdevez (65,2%), Viana do Castelo (63,0%) e Caminha (60,0%).

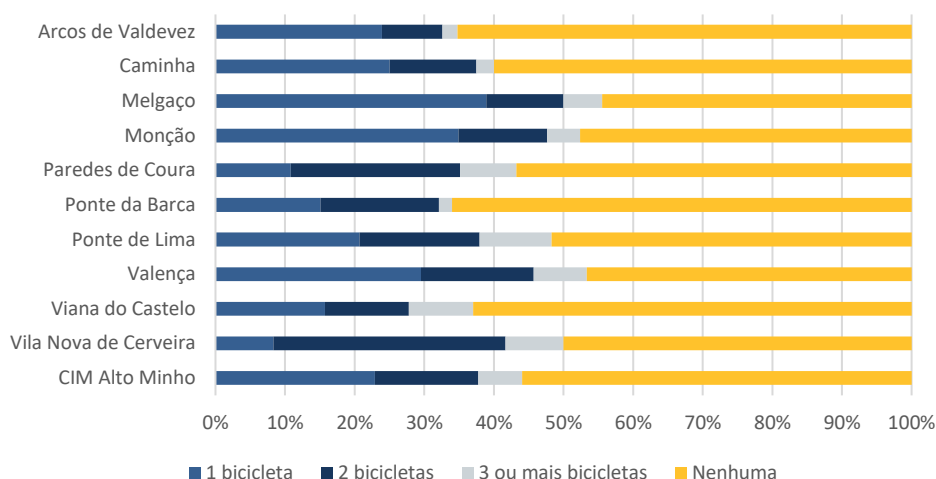


Gráfico 40 - Bicicletas de criança no agregado familiar

Quando se analisa a posse de bicicletas de adulto, observa-se uma tendência semelhante à verificada anteriormente, embora com maior presença deste tipo de equipamento nos agregados familiares.

No conjunto da amostra, 33,7% dos agregados não possuem qualquer bicicleta de adulto, enquanto apenas 10,2% indicam dispor de três ou mais bicicletas.

Vila Nova de Cerveira (15,4%), Viana do Castelo (20,2%) e Ponte de Lima (27,8%) destacam-se como os municípios com menor percentagem de agregados sem bicicletas de adulto, evidenciando uma maior disseminação deste modo de transporte.

Em sentido inverso, Arcos de Valdevez (58,7%), Paredes de Coura (51,4%) e Melgaço (44,4%) apresentam as maiores proporções de agregados que não dispõem de qualquer bicicleta de adulto.

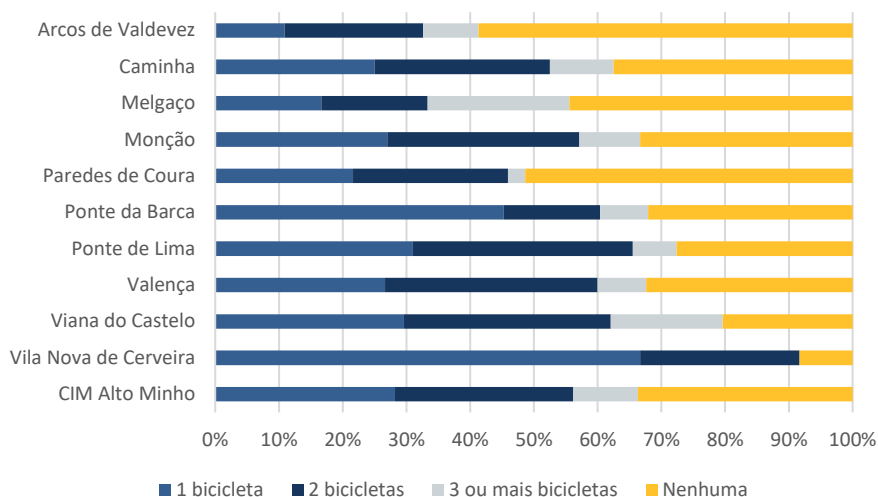


Gráfico 41 - Bicicletas de adulto no agregado familiar

### 13.2.4 Número de viagens diárias

Na região do Alto Minho, 84,1% dos respondentes realizam duas ou mais viagens por dia. Destes, 38,9% indicam efetuar quatro ou mais deslocações diárias, o que evidencia um nível significativo de mobilidade quotidiana.

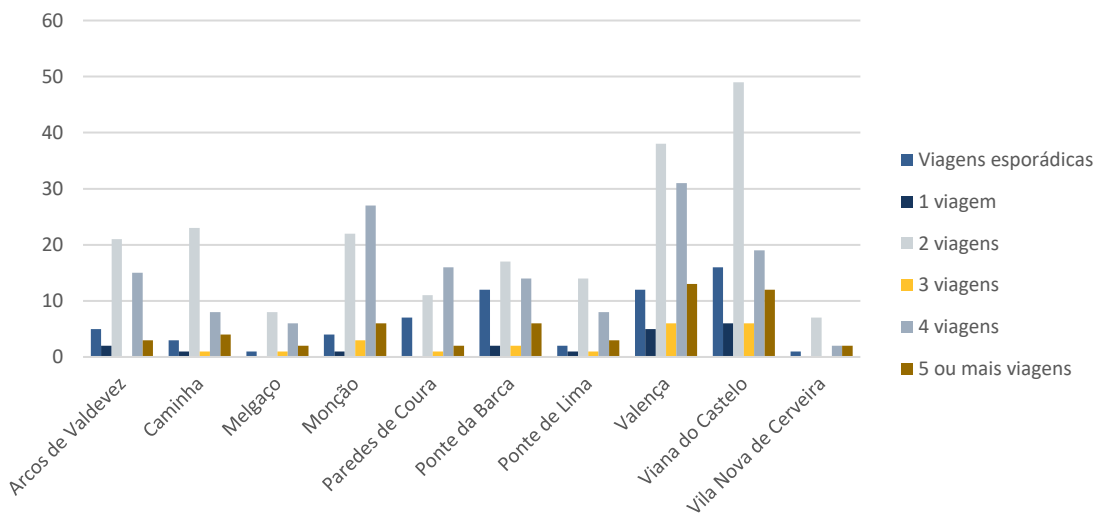


Gráfico 42 - Número de viagens diárias dos respondentes por município

Destacam-se os concelhos de Monção, onde 52,4% dos inquiridos referem realizar quatro ou mais viagens por dia, Paredes de Coura (48,6%) e Melgaço (44,4%), registando os valores mais elevados nesta categoria.

No extremo oposto, Viana do Castelo apresenta a maior proporção de respondentes que indicam realizar apenas uma viagem diária (5,6%), sendo este o valor mais elevado entre os municípios do Alto Minho.

### 13.2.5 Duração média das viagens regulares

Ao nível global da região do Alto Minho, 59,9% dos respondentes indicam que a sua viagem mais frequente tem uma duração compreendida entre 5 e 20 minutos, o que sugere a existência de distâncias relativamente curtas e, conseqüentemente, potencial para a adoção de modos de transporte mais sustentáveis.

Adicionalmente, 25,8% referem uma duração entre 20 e 60 minutos, 11,2% indicam que a deslocação mais frequente demora menos de 5 minutos e apenas 3,1% reportam tempos superiores a uma hora.

Ao nível municipal, destaca-se Paredes de Coura, onde 73,0% dos respondentes referem que a sua viagem habitual tem duração inferior a 10 minutos, seguido de Ponte da Barca (58,5%) e Valença (49,5%).

Em sentido inverso, observam-se percentagens mais elevadas de deslocações com duração superior a uma hora em Melgaço (16,7%), Vila Nova de Cerveira (8,3%) e Arcos de Valdevez (4,3%).

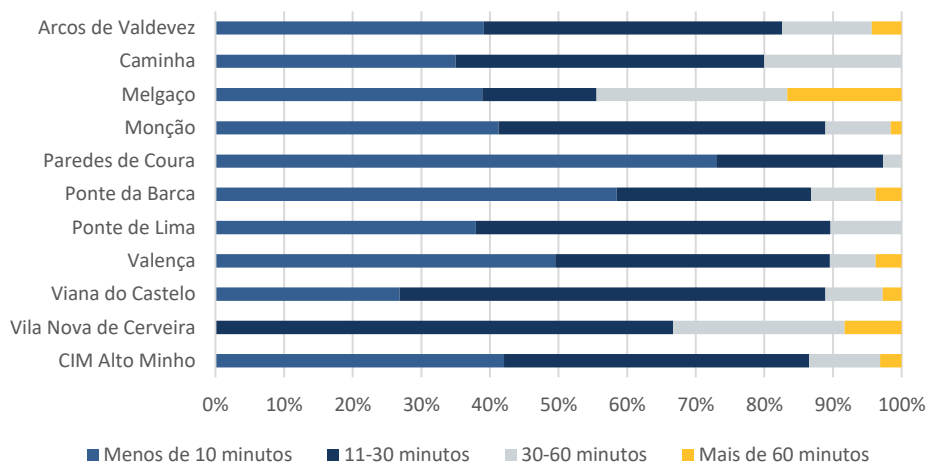


Gráfico 43 - Duração média das viagens regulares dos respondentes

### 13.2.6 Motivos das viagens regulares

A maioria dos respondentes da região do Alto Minho indicou que o principal motivo da sua viagem mais frequente é o trabalho, representando 78,9% do total. Esta tendência é transversal à generalidade dos concelhos, com destaque para Paredes de Coura, onde

91,9% das respostas apontam o trabalho como motivo principal. Também Monção (90,5%), Arcos de Valdevez (84,8%) e Vila Nova de Cerveira (83,3%) registam valores elevados nesta categoria.

Em contrapartida, Ponte da Barca (71,7%), Valença (72,4%) e Viana do Castelo (74,1%) são os municípios com menor peso relativo de viagens motivadas pelo trabalho, refletindo perfis distintos de atividade ou outras dinâmicas locais.

A educação e formação representa o motivo principal para uma minoria dos inquiridos na generalidade dos municípios. No entanto, Ponte de Lima (10,3%) e Valença (9,5%) apresentam os valores mais expressivos nesta categoria.

As viagens por motivos de lazer têm um peso reduzido a nível global (4,3%), mas sobressaem em Vila Nova de Cerveira (8,3%) e Ponte da Barca (5,7%). Em contrapartida, as deslocações por assuntos pessoais (consultas médicas, serviços sociais, etc.) representam 5,9% do total da amostra da região do Alto Minho, com maior relevância em Ponte da Barca (11,3%), Melgaço (11,1%) e Valença (7,6%). Já o motivo “compras” foi referido por 3,9% dos inquiridos, sendo mais representativo em Vila Nova de Cerveira (8,3%), Viana do Castelo (6,5%) e Caminha (5,0%).

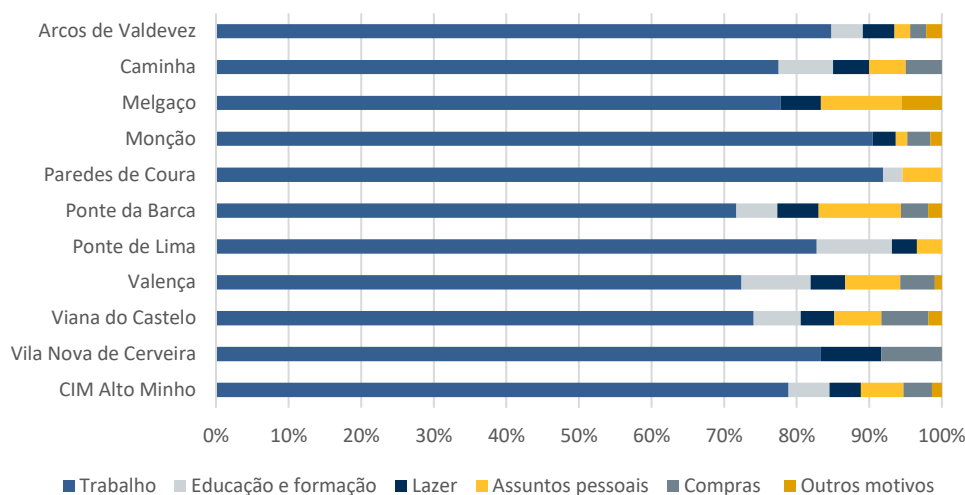


Gráfico 44 - Motivos das viagens mais frequentes dos respondentes

### 13.2.7 Repartição modal

Após a análise do número e da duração das viagens, importa compreender quais os modos de transporte utilizados pelos respondentes nas suas deslocações regulares. Observa-se que 82,0% dos inquiridos utiliza o automóvel como modo principal de deslocação. A repartição modal global da amostra revela uma predominância do transporte individual motorizado, sendo o automóvel utilizado como condutor em 76,5%

das deslocações regulares e como passageiro em 5,5%. Esta dependência é particularmente acentuada em municípios como Melgaço (100%), Vila Nova de Cerveira (91,7%), Ponte de Lima (86,2%) e Valença (85,7%).

As deslocações a pé representam o modo principal para 9,2% da amostra, destacando-se Paredes de Coura (24,3%), Arcos de Valdevez (17,4%) e Ponte da Barca (17,0%) como os concelhos com maior proporção de respondentes que privilegiam este modo.

A utilização da bicicleta convencional (1,2%) e da bicicleta elétrica ou trotinete elétrica (1,4%) é residual, assumindo expressão mais relevante apenas em Viana do Castelo (4,6%) e Ponte de Lima (3,4%).

O transporte público apresenta igualmente valores reduzidos. O autocarro é utilizado por 4,3% dos inquiridos, com maior expressão em Viana do Castelo (8,3%), Vila Nova de Cerveira (8,3%) e Ponte da Barca (7,5%). A utilização do comboio como modo principal é ainda mais limitada (1,0%), destacando-se apenas Caminha (5,0%) e Valença (1,9%).

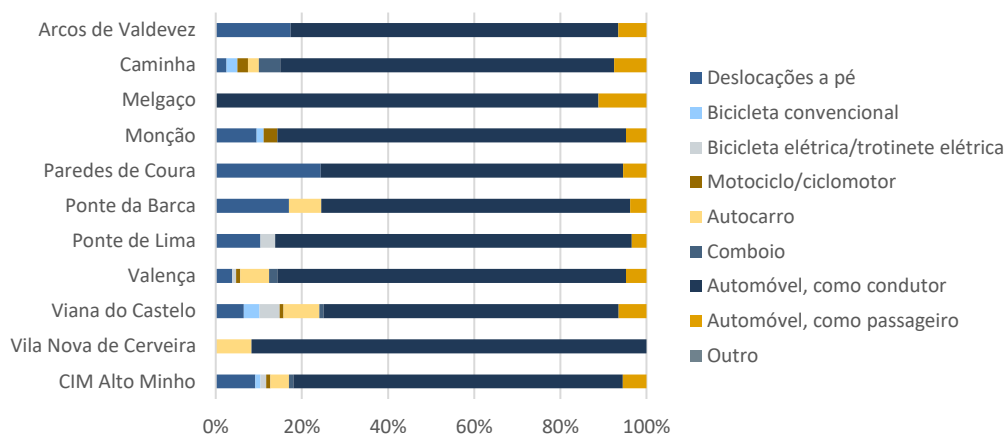


Gráfico 45 - Repartição modal da amostra

A repartição modal da amostra, em linha com os dados dos Censos 2021, confirma que a mobilidade na região do Alto Minho é fortemente dominada pelo transporte individual motorizado, o que constitui um desafio significativo para a promoção de uma mobilidade mais sustentável, acessível e equitativa.

### 13.2.8 Movimentos pendulares

O inquérito aos residentes permitiu identificar tendências relevantes ao nível da mobilidade pendular. Verificou-se que 95,9% dos inquiridos realizam as suas deslocações pendulares exclusivamente no interior do território da CIM Alto Minho,

evidenciando um padrão de mobilidade predominantemente intrarregional e uma forte contenção territorial das viagens por motivos de trabalho ou estudo.

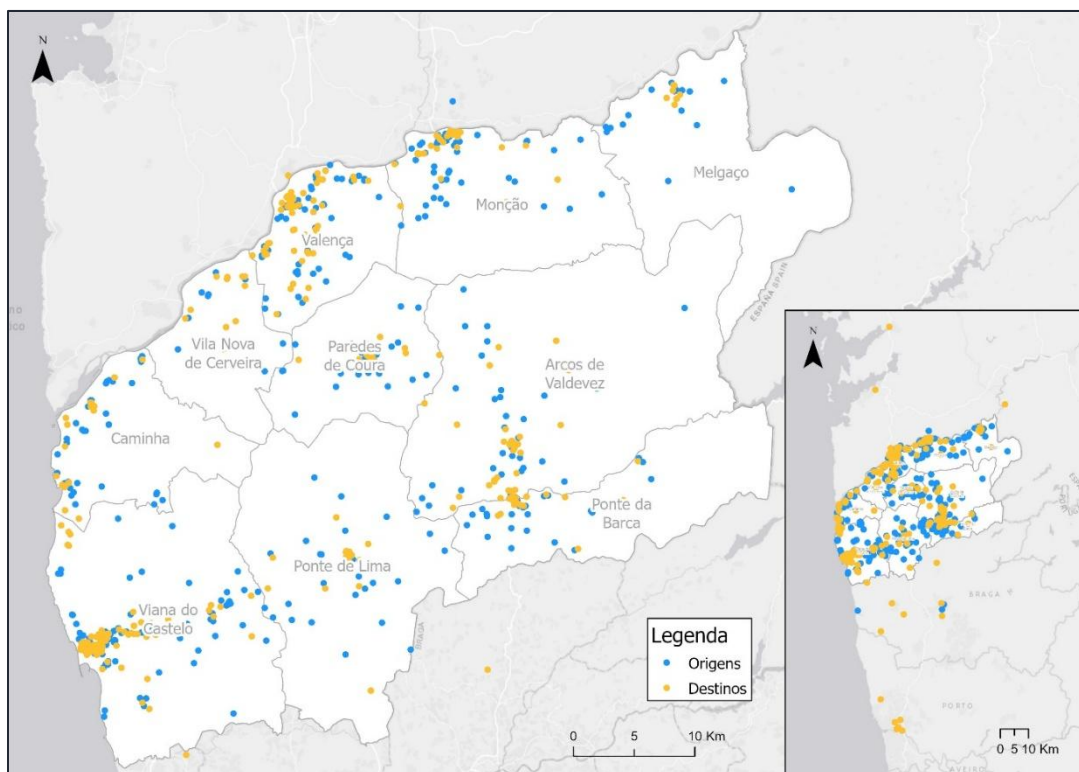


Figura 73 - Origens e destinos dos movimentos pendulares da amostra

No conjunto da amostra analisada, 71,3% dos inquiridos indicaram que as suas deslocações pendulares diárias são intramunicipais, verificando-se igualmente uma concentração significativa das origens e destinos nos principais centros urbanos de cada município, o que evidencia a centralidade destes polos na organização funcional do território.

Com o objetivo de assegurar maior robustez analítica e reduzir eventuais enviesamentos decorrentes da distribuição da amostra, procedeu-se à sua ponderação com base na população residente por município. Este procedimento permitiu obter uma representação mais ajustada da realidade territorial e uma identificação mais objetiva dos principais eixos estruturantes de mobilidade e das áreas com maior concentração de tráfego na CIM Alto Minho.

Da análise da amostra ponderada resulta que os principais eixos de movimentos pendulares intermunicipais se estruturam principalmente em torno do eixo Viana do Castelo-Ponte de Lima (23,7%), assumindo-se como o corredor com maior intensidade de fluxos, seguido do eixo Viana do Castelo-Caminha (13,0%). Estes resultados

confirmam o papel polarizador de Viana do Castelo enquanto principal centro urbano e funcional da Região.

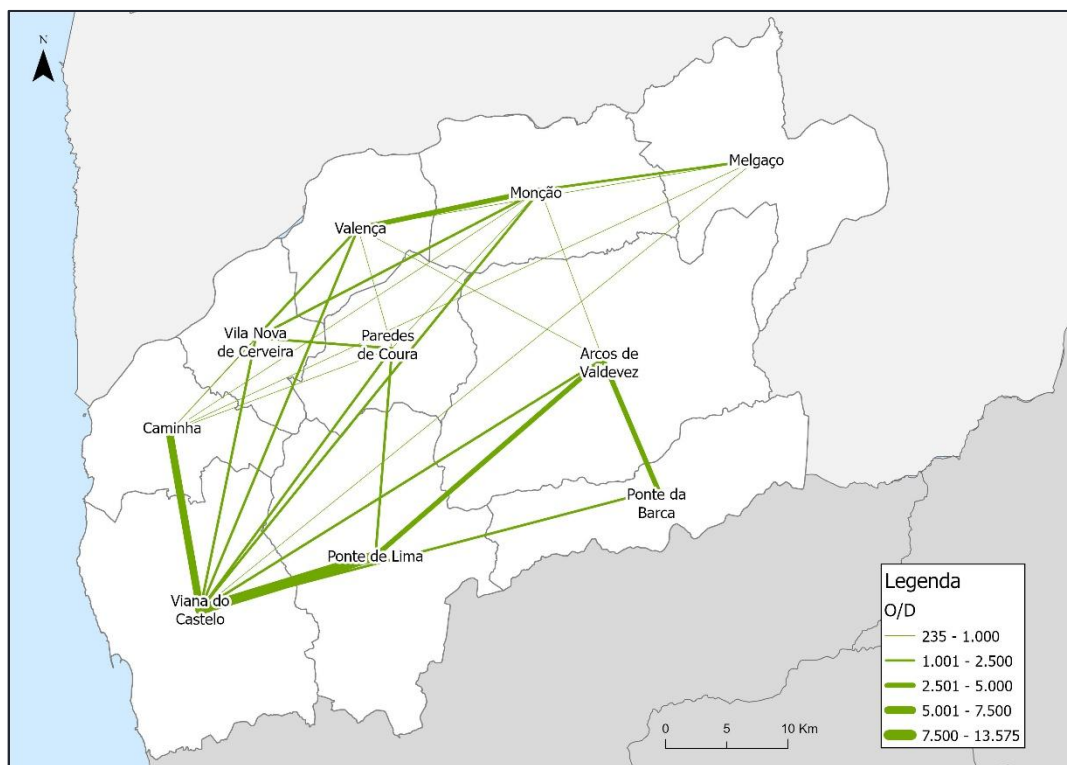


Figura 74 - Movimentos pendulares da amostra, ponderados pela população residente em cada município

Adicionalmente, verifica-se que os municípios com maior número de ligações intermunicipais, quer como origem quer como destino, são os municípios de Viana do Castelo (27,8% das viagens), Ponte de Lima (17,9%), Arcos de Valdevez (9,6%) e Caminha (9,4%). Em contrapartida, os municípios de Melgaço e Ponte de Barca evidenciam menor expressão relativa de ligações intermunicipais, representando respetivamente 2,9% e 3,8%, da amostra ponderada.

### 13.3 Desafios para a mudança de hábitos de mobilidade

A mudança de hábitos de mobilidade constitui um processo complexo e gradual, que envolve transformações nos comportamentos individuais e coletivos, exigindo tempo, adaptação e consistência nas políticas públicas. Os desafios colocam-se tanto ao nível pessoal como no contexto urbano, infraestrutural e institucional.

Quando questionados sobre os motivos para não utilizarem o transporte público com maior frequência, 36,9% dos inquiridos indicaram a insuficiente cobertura da rede, enquanto 25,6% referiram a inexistência de horários convenientes.

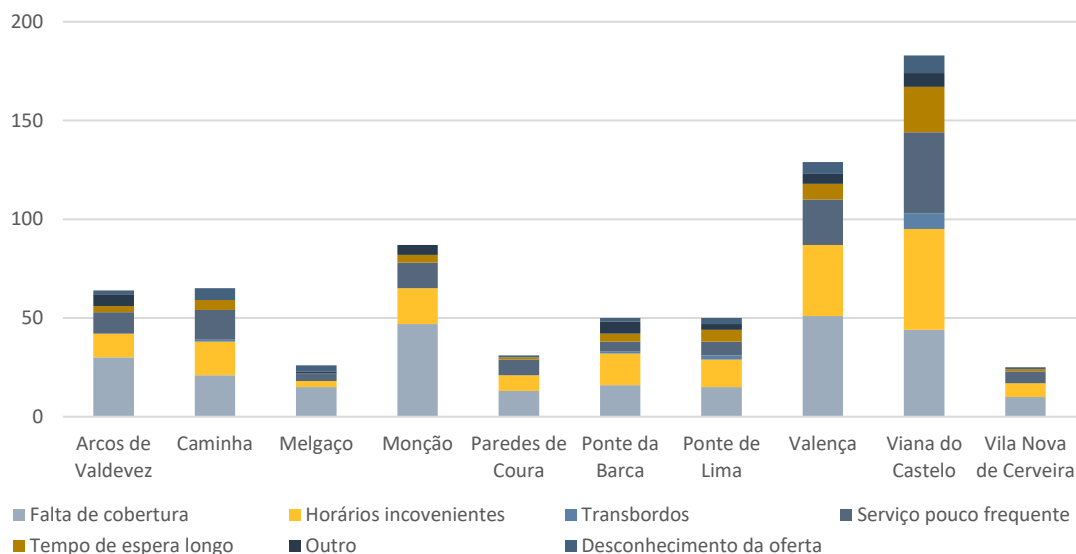


Gráfico 46 - Motivos alegados para a não utilização do transporte público

A ausência de cobertura da rede foi o motivo mais apontado em nove dos dez municípios da CIM Alto Minho, assumindo particular relevância em Melgaço e Monção, onde mais de metade dos respondentes identificou este constrangimento. Apenas em Viana do Castelo o motivo mais frequentemente indicado foi a inadequação dos horários.

Em terceiro lugar surge a reduzida frequência dos serviços, referida por 18,7% da amostra. O tempo de espera prolongado e o desconhecimento da oferta foram mencionados por menos de 8% dos inquiridos.

Por outro lado, no que respeita à não utilização da bicicleta ou trotinete elétrica (Gráfico 47), a duração da viagem surge como o principal fator dissuasor, sendo apontada por 36,9% da amostra. O segundo motivo mais referido foi a ausência de infraestruturas seguras ao longo dos trajetos (24,4%).

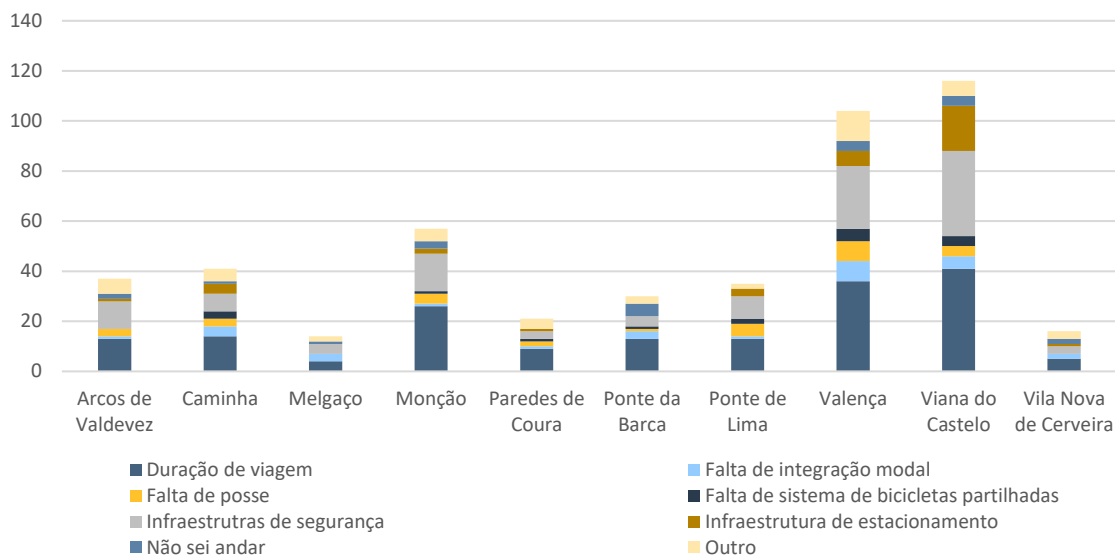


Gráfico 47 - Motivos alegados para a não utilização da bicicleta/trotinete

Acresce que 10,2% dos inquiridos indicaram outros motivos para não recorrer a modos ativos na sua deslocação mais frequente, destacando-se a necessidade de transportar outros elementos do agregado familiar e as dificuldades associadas ao relevo.

Ao nível municipal, a duração da viagem constitui o principal motivo para a não utilização da bicicleta em todos os concelhos. Este fator assume particular expressão em Monção (45,6%), Ponte da Barca (43,3%) e Paredes de Coura (42,9%).

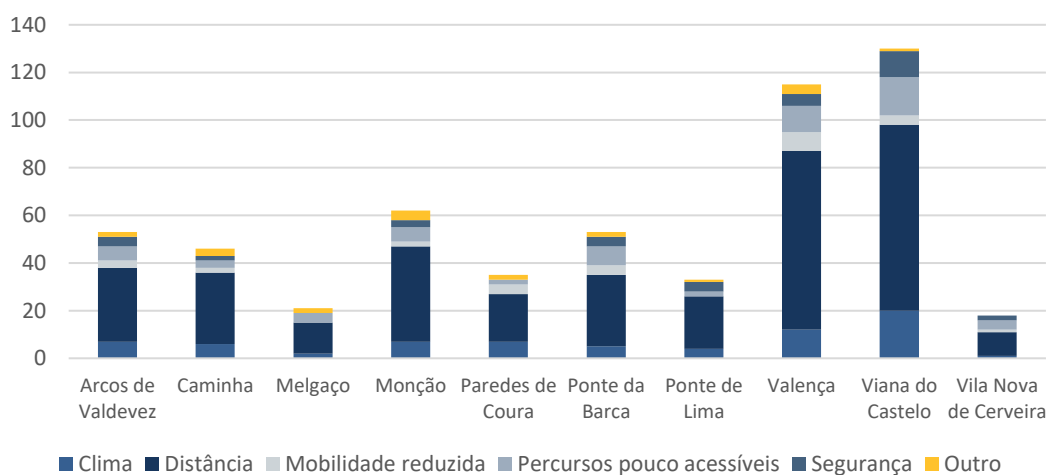


Gráfico 48 - Motivos alegados para a não utilização do modo pedonal

Relativamente à não realização do percurso a pé, 61,7% da amostra (349 respostas) indicou a distância como principal fator dissuasor. As condições climatéricas surgem como o segundo motivo mais referido (12,5%).

Em todos os municípios, a distância foi o principal motivo declarado para não realizar os principais percursos a pé, com maior incidência em Ponte de Lima (66,7%), Caminha e Valença (65,2% cada). O fator climático assume particular relevância em Paredes de Coura (20,0%), Viana do Castelo (15,4%) e Arcos de Valdevez (13,2%).

Observa-se ainda que, em Vila Nova de Cerveira e Melgaço, o segundo motivo mais referido foi a ausência de condições de acessibilidade dos percursos, com 22,2% e 19,0% das respostas, respetivamente.

### **13.4 Propostas de melhoria da mobilidade**

A análise global das propostas de melhoria da mobilidade destaca um padrão transversal de preocupação com a insuficiência da oferta de transporte público, sobretudo ao nível da frequência, cobertura territorial e adequação de horários. Salienta-se a necessidade de reforçar ligações entre freguesias, sedes de concelho e municípios vizinhos, bem como melhorar a articulação com o transporte ferroviário.

Paralelamente, surgem propostas relacionadas com a promoção de modos ativos, nomeadamente ciclovias, melhoria de passeios e incentivo ao uso da bicicleta. Evidencia-se ainda a importância de soluções mais flexíveis, adaptadas a contextos de baixa densidade. De forma geral, as respostas apontam para a necessidade de uma abordagem integrada e intermunicipal da mobilidade.

#### **Arcos de Valdevez**

No município de Arcos de Valdevez, as respostas recolhidas evidenciam uma perceção generalizada de insuficiência da oferta de transporte público, sendo reiterada a necessidade de reforço e, em alguns casos, de criação de novos serviços.

Os contributos destacam, em particular, a importância de melhorar a adequação dos horários e a cobertura territorial da rede, nomeadamente nas ligações entre Arcos de Valdevez e os concelhos limítrofes, bem como no acesso a polos de emprego e serviços.











Figura 79 - Nuvem de palavras das propostas de melhoria em Paredes de Coura

### Ponte da Barca

No município de Ponte da Barca, as respostas evidenciam preocupações centradas no reforço da oferta de transporte público, com particular enfoque na melhoria dos horários, no aumento da frequência e na melhor distribuição das paragens pelo território. É igualmente referida a necessidade de maior proximidade entre as áreas residenciais e os pontos de paragem, bem como a melhoria das condições da central de camionagem, nomeadamente ao nível do conforto e da organização funcional.



Figura 80 - Nuvem de palavras nas propostas de melhoria em Ponte da Barca

Para além do transporte coletivo, surgem propostas relacionadas com a construção de ciclovias e com a melhoria das condições para a utilização de modos suaves. São ainda









## 14 Visão dos *stakeholders*

O contributo dos *stakeholders* revelou-se determinante para a elaboração do PMUS Alto Minho 2.0, permitindo complementar a informação recolhida através de fontes oficiais com uma perspetiva operacional e territorial mais detalhada. Para além do diagnóstico da situação atual, os contributos recolhidos assumem particular relevância na identificação de soluções para os constrangimentos identificados, reforçando a adequação das propostas às realidades locais e contribuindo para uma maior eficácia na concretização dos objetivos do Plano.

Com vista ao aprofundamento do diagnóstico e à garantia de que o PMUS Alto Minho 2.0 responde às necessidades específicas de cada concelho, foram realizadas entrevistas semiestruturadas com responsáveis técnicos e eleitos locais dos dez municípios que integram a CIM Alto Minho. Cada sessão foi precedida de um inquérito técnico e suportada por memorandos de reunião, tendo sido estruturada em torno das seguintes áreas temáticas: (i) Rede pedonal, (ii) Rede ciclável, (iii) Acessibilidade rodoviária e gestão do tráfego, (iv) Estacionamento, (v) Mobilidade elétrica, (vi) Transporte público, (vii) Transporte de mercadorias e qualidade do ar e (viii) Desafios locais e medidas prioritárias de melhoria da mobilidade municipal.

Esta fase de caracterização teve três objetivos principais:

- Avaliar, em cada concelho, o estado atual das infraestruturas e serviços de mobilidade;
- Identificar lacunas, constrangimentos, pontos críticos e boas práticas em cada domínio temático;
- Recolher propostas de intervenção e prioridades estratégicas definidas pelos próprios stakeholders.

O resumo dos contributos municipais pode ser consultado no Anexo IV.

### 14.1 Rede pedonal

A avaliação do modo pedonal pelos *stakeholders* evidencia que, embora a maioria dos municípios da CIM Alto Minho disponha de passeios nas áreas centrais, subsistem diferenças significativas quanto à sua qualidade, continuidade e adequação aos princípios de acessibilidade universal.

De acordo com os resultados do inquérito técnico, a rede pedonal foi classificada com valores entre 2 (Mau) e 4 (Bom), numa escala de 1 a 5. Esta variação reflete uma perceção globalmente crítica, particularmente nas zonas periurbanas e rurais, onde se verificam

descontinuidades, inexistência de passeios e condicionantes associadas à dispersão do edificado.

### Continuidade dos passeios nos eixos principais

A existência de passeios ao longo dos principais eixos viários constitui uma das fragilidades identificadas. Em vários municípios, a rede pedonal apresenta descontinuidades significativas nos acessos às vilas e sedes de concelho. Em Arcos de Valdevez, apenas parte dos principais acessos dispõe de passeios; em Melgaço, foram identificadas lacunas relevantes na EN202 e em zonas específicas como Corsães–Santo Cristo; em Paredes de Coura, a cobertura é considerada reduzida.

Em contrapartida, Ponte da Barca e Ponte de Lima referem uma cobertura mais consolidada nas áreas urbanas centrais, reconhecendo, contudo, carências nas freguesias de carácter mais rural.

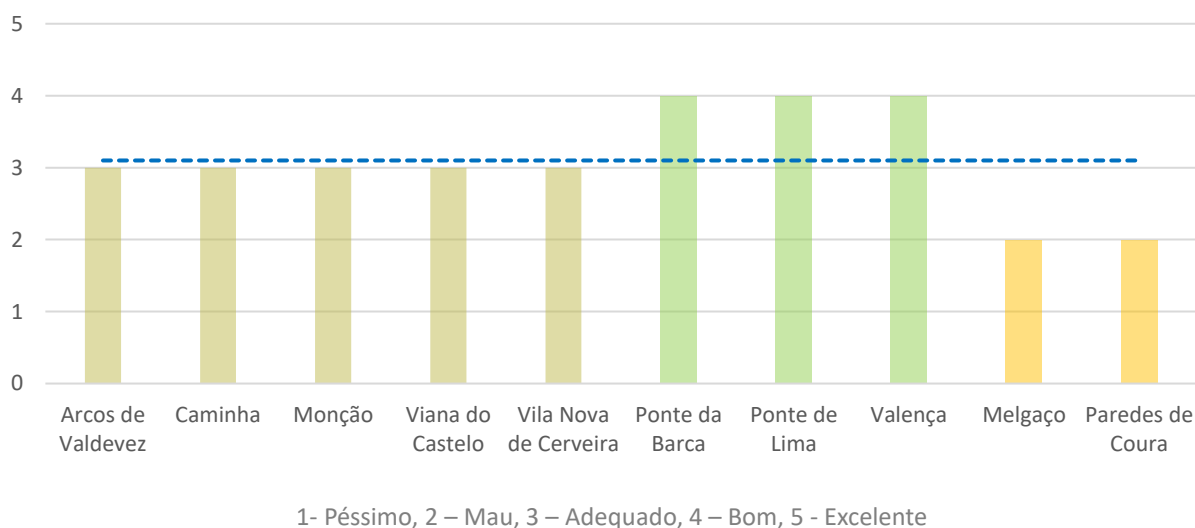


Gráfico 49 - Autoavaliação municipal da rede pedonal

### Ocupação indevida do espaço pedonal

A ocupação indevida dos passeios, designadamente por estacionamento irregular ou esplanadas, surge como uma preocupação transversal. São referidas situações de estacionamento sobre passeios e em segunda fila em diversos contextos urbanos, comprometendo a segurança e conforto da circulação pedonal.

Embora alguns municípios reportem menor incidência deste problema, a necessidade de reforçar a fiscalização e reorganizar o espaço público é apontada de forma recorrente.

## Acessibilidade universal

As condições de acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida revelam assimetrias territoriais. Municípios como Viana do Castelo, Vila Nova de Cerveira, Ponte da Barca e Monção referem intervenções recentes que contribuíram para melhorar rebaixamentos de lancis, passadeiras acessíveis e regularidade dos pavimentos.

Por outro lado, Valença, Paredes de Coura e Melgaço reconhecem a existência de fragilidades relevantes, nomeadamente ausência de rebaixamentos adequados, pavimentos irregulares e descontinuidade de percursos acessíveis.

## Condições ambientais dos percursos

A qualidade ambiental dos percursos pedonais, nomeadamente ao nível da iluminação pública e da existência de sombra, constitui outro fator determinante. Alguns municípios indicam condições globalmente satisfatórias nos principais percursos urbanos, enquanto outros referem deficiências, designadamente em ecopistas e ligações periféricas, associadas à insuficiência de iluminação ou ausência de arborização.

Entre as prioridades identificadas pelos *stakeholders* para a melhoria da rede pedonal destacam-se:

- Requalificação dos passeios existentes e eliminação de barreiras arquitetónicas;
- Expansão da rede pedonal para zonas escolares, equipamentos públicos e interfaces de transporte;
- Implementação de zonas de coexistência e acalmia de tráfego;
- Reforço da fiscalização do estacionamento indevido;
- Integração estruturada da mobilidade pedonal no planeamento urbano.

## 14.2 Rede ciclável

A análise da rede ciclável nos municípios da CIM Alto Minho evidencia um desenvolvimento territorialmente desigual, com infraestruturas mais consolidadas em contextos urbanos específicos e uma expressão ainda limitada em áreas periféricas e ao nível intermunicipal.

De acordo com a autoavaliação efetuada pelos técnicos e responsáveis autárquicos (Gráfico 50), a maioria dos municípios classificou a sua rede ciclável como nível 3 (Adequado), numa escala de 1 a 5. Apenas Viana do Castelo e Ponte da Barca atribuíram a classificação de nível 4 (Bom), enquanto Vila Nova de Cerveira foi o único município a classificá-la como nível 2 (Mau).

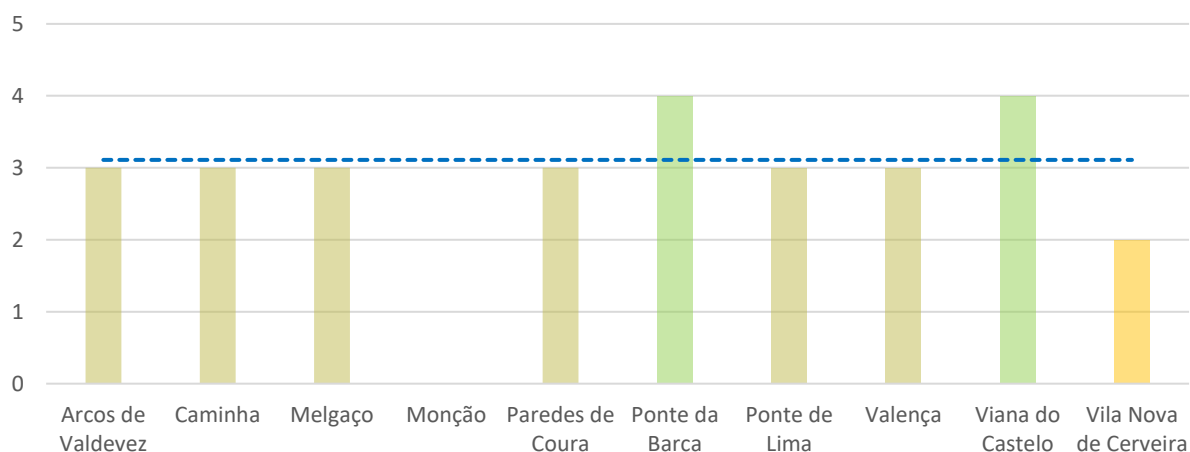
## Caracterização da rede existente

Os contributos dos *stakeholders* indicam que a maioria dos percursos cicláveis atualmente existentes assume uma vocação predominantemente recreativa e turística, destacando-se as ecopistas e ecovias implantadas ao longo dos vales fluviais do Minho, Lima e Coura.

Apesar da relevância destes corredores verdes, é reconhecido que apresentam fraca articulação com o tecido urbano consolidado e com os principais polos geradores de deslocações quotidianas. De forma generalizada, os municípios admitem que a rede ciclável existente não foi concebida para responder a deslocações funcionais como os percursos casa-trabalho ou casa-escola.

Entre as principais limitações identificadas destacam-se:

- Descontinuidades físicas nos percursos;
- Partilha de vias com tráfego motorizado em condições de segurança insuficiente;
- Sinalização inadequada ou inexistente;
- Condicionantes associadas ao relevo acidentado em determinados territórios;
- Ausência de infraestruturas de apoio, designadamente estacionamento para bicicletas.



1- Péssimo, 2 – Mau, 3 – Adequado, 4 – Bom, 5 - Excelente

Gráfico 50 - Autoavaliação municipal da rede ciclável

## Estacionamento para bicicletas

A disponibilidade de estacionamento para bicicletas apresenta variações significativas entre municípios. Viana do Castelo reporta cerca de 100 lugares, concentrados sobretudo no centro urbano. Caminha e Arcos de Valdevez referem aproximadamente 26 estruturas cada, distribuídas por equipamentos públicos e zonas centrais.

Em contrapartida, Monção, Ponte da Barca, Paredes de Coura e Valença registam um número reduzido ou inexistente de bicicletários. Em Vila Nova de Cerveira, os equipamentos existentes são escassos e apresentam uma distribuição territorial pouco equilibrada.

A limitada oferta de estacionamento seguro constitui uma barreira relevante à utilização regular da bicicleta, particularmente em articulação com o transporte público e em contexto escolar.

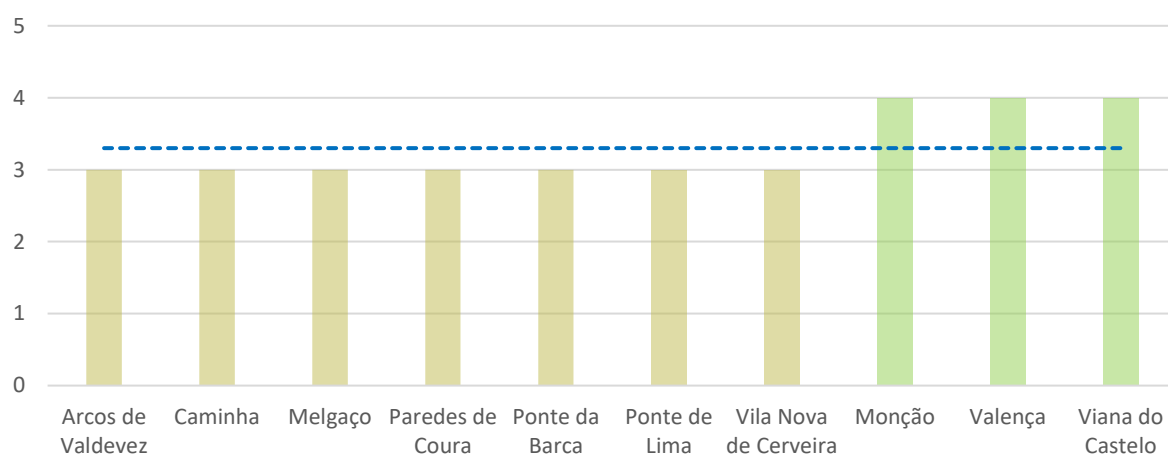
## Condicionantes estruturais e perspetivas de evolução

Os *stakeholders* reconhecem o potencial da bicicleta como modo de transporte sustentável, sobretudo em áreas urbanas mais planas e compactas. Contudo, são referidas limitações de natureza orçamental e técnica que condicionam a expansão da rede ciclável. É igualmente apontada a insuficiente integração da mobilidade ciclável nos instrumentos de planeamento urbano, bem como a ausência de orientações técnicas consolidadas para a implementação de ciclovias em ambiente urbano, fatores que dificultam a criação de uma rede contínua, segura e funcional à escala municipal e intermunicipal.

De forma global, os contributos evidenciam a necessidade de evoluir de uma rede predominantemente recreativa para uma infraestrutura ciclável estruturante, integrada no sistema de mobilidade e orientada para deslocações quotidianas.

### 14.3 Acessibilidade rodoviária e gestão do tráfego

A acessibilidade rodoviária na região do Alto Minho é, de forma global, percecionada como positiva pelos técnicos municipais e autarcas. De acordo com a autoavaliação realizada (Gráfico 51), a maioria dos municípios classificou a acessibilidade rodoviária entre os níveis 3 (Adequado) e 4 (Bom). Monção, Valença e Viana do Castelo destacam-se com classificações de nível 4 (Bom), refletindo uma avaliação favorável da funcionalidade e cobertura da rede viária local.



1- Péssimo, 2 – Mau, 3 – Adequado, 4 – Bom, 5 - Excelente

Gráfico 51 - Autoavaliação municipal da acessibilidade rodoviária

Apesar desta apreciação globalmente positiva, os contributos recolhidos nas entrevistas evidenciam constrangimentos pontuais, sobretudo associados a períodos de maior intensidade de tráfego. Foram identificadas situações de congestionamento em horas de ponta, durante a realização de feiras semanais e em eventos sazonais, conforme reportado em Caminha, Ponte da Barca, Ponte de Lima e Valença. Em Arcos de Valdevez, por exemplo, os principais constrangimentos ocorrem no acesso à Ponte do Tournal e nas vias adjacentes, particularmente em período escolar.

### Segurança rodoviária e medidas de acalmia de tráfego

No domínio da segurança rodoviária, foram assinaladas diversas situações críticas, nomeadamente:

- Ausência de guardas de segurança em determinados troços (ex. Arcos de Valdevez e Valença);
- Excesso de velocidade em zonas periféricas e residenciais (Vila Nova de Cerveira, Caminha, entre outros);
- Sinalização insuficiente, degradada ou vandalizada.

A generalidade dos municípios implementou medidas de acalmia de tráfego, destacando-se:

- Lombas e passadeiras sobrelevadas, presentes na maioria dos concelhos;
- Alterações de pavimento em centros históricos (Monção, Arcos de Valdevez e Viana do Castelo);

- Criação de zonas de uso partilhado, como no centro de Arcos de Valdevez;
- Reforço da sinalização de limitação de velocidade em áreas urbanas e escolares.

Estas intervenções têm contribuído para a mitigação de riscos em zonas residenciais, escolares e comerciais. Contudo, vários municípios reconhecem a necessidade de medidas mais estruturais, enquadradas numa estratégia integrada de gestão do tráfego à escala intermunicipal.

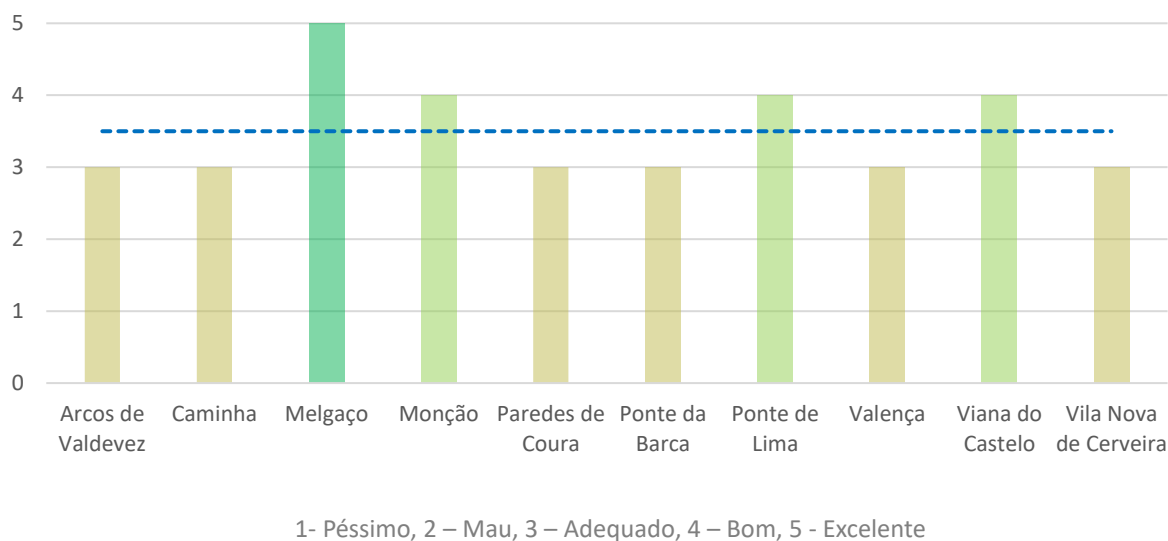


Gráfico 52 - Autoavaliação municipal do estado de conservação da rede rodoviária

### Estado de conservação da rede rodoviária

A avaliação do estado de conservação da rede viária apresenta maior heterogeneidade entre municípios. Melgaço destaca-se com uma classificação de nível 5 (Muito Bom), enquanto Arcos de Valdevez, Caminha, Paredes de Coura, Ponte da Barca, Valença e Vila Nova de Cerveira registam classificações de nível 3 (Adequado).

Estas avaliações refletem preocupações associadas à manutenção e requalificação de infraestruturas, particularmente em freguesias rurais e em troços antigos de estradas nacionais, onde se verifica maior desgaste e necessidade de intervenção.

De forma global, embora a acessibilidade rodoviária seja considerada satisfatória, subsistem desafios ao nível da segurança, gestão de tráfego em períodos críticos e manutenção da rede, exigindo uma abordagem articulada que combine intervenções locais com planeamento estratégico à escala regional.

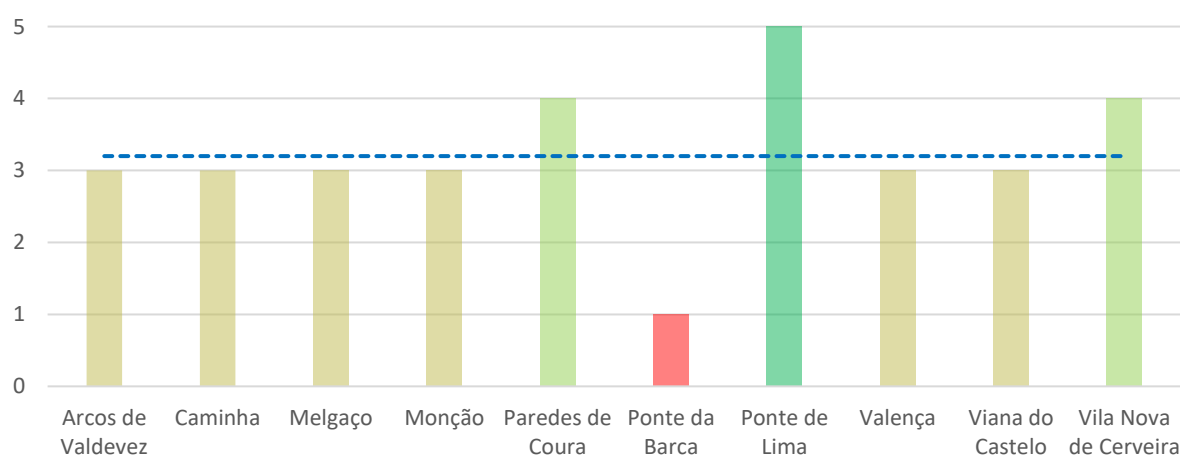
## 14.4 Estacionamento

A maioria dos municípios da CIM Alto Minho dispõe de regimes de estacionamento pago, concentrados sobretudo nas áreas urbanas centrais. Constituem exceção os concelhos de Caminha, Melgaço, Monção, Paredes de Coura e Vila Nova de Cerveira, onde não existe estacionamento tarifado.

Nos municípios onde o estacionamento pago está implementado, este localiza-se predominantemente em zonas de maior centralidade e procura, designadamente em Arcos de Valdevez, Ponte da Barca, Ponte de Lima (nos parques do Município e do Mercado), Valença e Viana do Castelo.

No que respeita à fiscalização, apenas Paredes de Coura e Viana do Castelo referem dispor de uma política ativa. Em Viana do Castelo, a fiscalização é assegurada pela Polícia de Segurança Pública (PSP), com incidência na área urbana consolidada. Nos restantes concelhos, não existe uma política formal estruturada de fiscalização do estacionamento, sendo a atuação tendencialmente pontual ou reativa.

As situações de estacionamento ilegal concentram-se sobretudo em zonas centrais e de elevada procura, nomeadamente centros históricos, áreas comerciais e zonas balneares. Caminha identifica como pontos críticos as praias de Caminha, Moledo, Âncora e Vila Praia de Âncora. Monção refere constrangimentos no centro histórico, enquanto Valença destaca ocorrências recorrentes nas Portas do Sol e na Avenida Sá Carneiro. Em Paredes de Coura e Viana do Castelo, os problemas distribuem-se por diferentes freguesias, sem concentração exclusiva numa única zona. Ponte de Lima é o único município que refere não registar problemas significativos associados ao estacionamento.



1- Péssimo, 2 – Mau, 3 – Adequado, 4 – Bom, 5 - Excelente

Gráfico 53 - Autoavaliação municipal do estacionamento

Na autoavaliação municipal, Ponte de Lima apresenta a classificação mais elevada, com nível 5 (Muito Bom), enquanto Ponte da Barca regista a classificação mais baixa, com nível 1 (Muito Mau). A maioria dos restantes municípios posiciona-se entre os níveis 3 (Adequado) e 4 (Bom).

A média regional situa-se ligeiramente acima do nível 3 (Adequado), refletindo uma perceção global moderada quanto à eficácia da gestão do estacionamento, mas evidenciando margem para melhoria, sobretudo ao nível da fiscalização, organização e regulação da procura em áreas críticas.

### 14.5 Mobilidade elétrica

A mobilidade elétrica na região do Alto Minho apresenta uma implementação ainda em fase inicial, marcada por grande assimetria territorial. Todos os dez municípios da CIM Alto Minho referiram possuir postos de carregamento elétrico, ainda que com níveis distintos de cobertura geográfica e distribuição. A maioria dos equipamentos existentes encontra-se concentrada nas sedes de concelho e em zonas urbanas centrais, com poucos exemplos de disseminação pelos territórios rurais ou periféricos, como ilustram os casos de Caminha, Melgaço ou Ponte de Lima.

Contudo, apenas cinco municípios indicaram a existência de lugares de estacionamento dedicados exclusivamente à mobilidade elétrica, o que revela uma lacuna ao nível da integração funcional das infraestruturas. Em muitos dos casos, mesmo quando os postos de carregamento estão disponíveis, os espaços de estacionamento não estão devidamente sinalizados ou reservados, o que limita o seu uso eficiente e pode gerar conflitos com o estacionamento convencional.

Entre os exemplos mais estruturados encontram-se:

- Vila Nova de Cerveira, com lugares de carregamento e estacionamento junto à Câmara Municipal e aos Bombeiros;
- Valença, com carregadores em diversos pontos estratégicos como o Lidl, Estação da CP e a ESCE;
- Viana do Castelo, que indicou a presença de infraestrutura em todo o concelho;
- Caminha, que apresenta uma rede alargada de postos em várias freguesias, incluindo Caminha, Moledo, Âncora, Vila Praia de Âncora e Lanhelas.

Nos restantes municípios, os postos de carregamento são frequentemente descritos como isolados, recentemente instalados, ou sem estacionamento dedicado, o que

evidencia uma necessidade de reforço do planeamento desta componente da mobilidade sustentável.

A análise permitiu identificar vontade política e técnica para a expansão da rede, mas também constrangimentos práticos, tais como:

- Custos de instalação e manutenção dos postos;
- Limitações de rede elétrica em zonas de baixa densidade;
- E ausência de uma estratégia intermunicipal articulada, com critérios comuns para localização, operação e sinalização das infraestruturas.

Neste contexto, a mobilidade elétrica deverá assumir um papel estratégico nos próximos anos, exigindo:

- A uniformização da sinalização e reserva de lugares;
- A expansão da rede para zonas não urbanas;
- A articulação com políticas de mobilidade suave e transporte público, maximizando sinergias e promovendo a transição energética da Região.

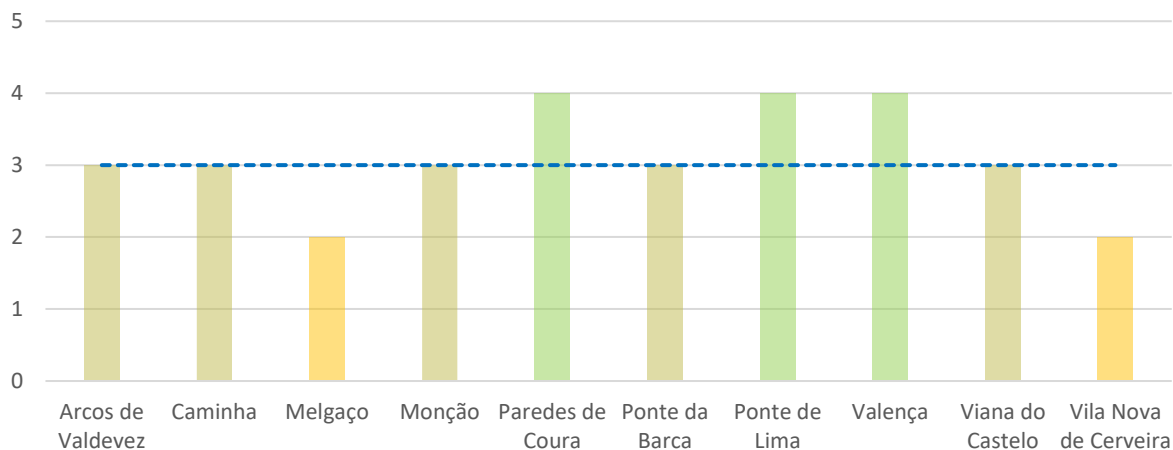
## 14.6 Transporte público

A generalidade dos municípios da CIM Alto Minho identificou fragilidades no sistema de transporte público, sobretudo relacionadas com horários desajustados às necessidades da população, baixa frequência de serviço e cobertura territorial limitada, particularmente nas freguesias de menor densidade populacional. Estas limitações condicionam o acesso a serviços essenciais - como saúde, educação e comércio - e afetam de forma mais significativa grupos vulneráveis, designadamente idosos, jovens e residentes em áreas periféricas ou rurais.

Entre os principais constrangimentos assinalados destacam-se a insuficiente qualidade das interfaces de transporte, nomeadamente ao nível do conforto, da informação ao público e das condições de articulação entre modos. Acresce a inexistência ou fraca integração tarifária, dificultando a utilização combinada de diferentes serviços.

No caso específico de Ponte da Barca, é referida a ausência de uma interface estruturada, o que compromete a intermodalidade e dificulta o planeamento eficiente das deslocações. Em Melgaço e Monção salientam-se igualmente o número reduzido de ligações disponíveis e a limitada flexibilidade da oferta. Em Melgaço, foi ainda identificada resistência local à implementação de soluções de transporte flexível,

verificando-se, nalguns casos, incompatibilidades com o atual modelo de transporte em táxi.



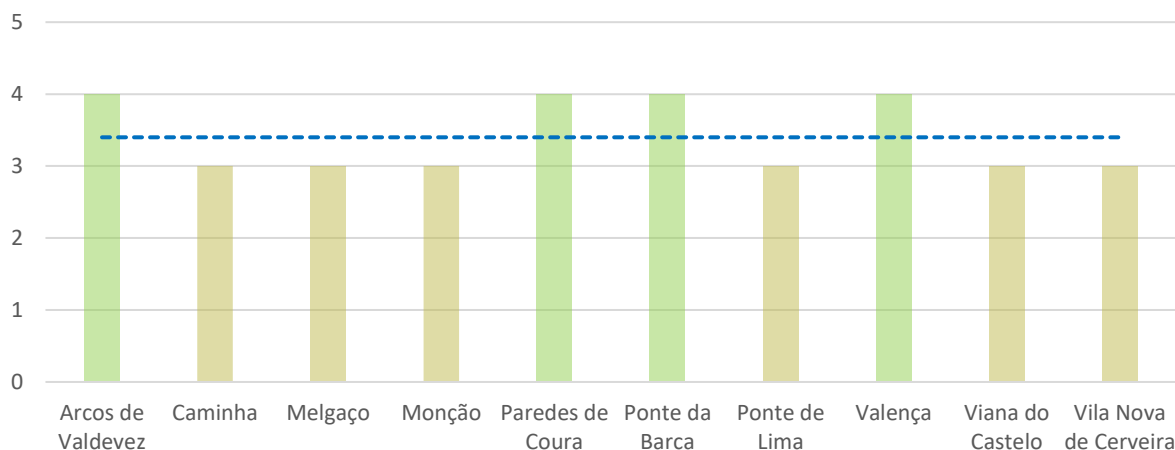
1- Péssimo, 2 – Mau, 3 – Adequado, 4 – Bom, 5 - Excelente

Gráfico 54 - Autoavaliação municipal do transporte público

Verifica-se que alguns municípios reportam um desempenho mais positivo, designadamente Paredes de Coura, Ponte de Lima e Valença, que atribuíram uma classificação de 4 (Bom). Em contraste, Melgaço e Vila Nova de Cerveira registam as avaliações mais baixas (nível 2 - Mau).

A necessidade de desenvolver soluções de transporte flexível foi reconhecida pela maioria dos municípios, ainda que com diferentes graus de prioridade. Esta tipologia de serviço assume particular relevância nas freguesias rurais e dispersas - como nos concelhos de Arcos de Valdevez, Caminha, Monção, Ponte da Barca, Ponte de Lima e Vila Nova de Cerveira - bem como em contextos de mobilidade sazonal. Destacam-se, a este propósito, as necessidades acrescidas registadas em Caminha durante a época balnear e em Valença no mês de agosto, períodos em que se verifica um aumento significativo da procura.

Na maioria dos municípios da CIM Alto Minho, os serviços de táxi foram classificados como “Adequados” (nível 3), refletindo uma perceção globalmente intermédia quanto à qualidade, disponibilidade e capacidade de resposta deste modo de transporte. Alguns municípios atribuíram avaliações mais favoráveis, designadamente Arcos de Valdevez, Valença, Paredes de Coura e Ponte da Barca, com classificação de nível 4 (Bom), evidenciando maior grau de confiança na infraestrutura existente e na capacidade operacional dos respetivos operadores.



1- Péssimo, 2 – Mau, 3 – Adequado, 4 – Bom, 5 - Excelente

Gráfico 55 - Autoavaliação municipal dos serviços de táxis

Não obstante o reconhecimento, por parte de alguns municípios, da existência de uma rede de táxis funcional, verifica-se que este serviço nem sempre é suficiente para suprir as limitações identificadas no transporte público regular. Mesmo nos territórios onde a avaliação é positiva, persiste a necessidade de desenvolver soluções de transporte flexível, o que sugere lacunas ao nível da cobertura territorial, da acessibilidade ou da adequação horária da oferta.

Em termos estruturais, os serviços de táxi assumem um papel complementar relevante no sistema de mobilidade, sobretudo em contextos de baixa densidade populacional. Contudo, não substituem a necessidade de uma rede de transporte público organizada, integrada e ajustada às necessidades da população, particularmente em zonas rurais, áreas isoladas ou territórios com procura sazonal elevada.

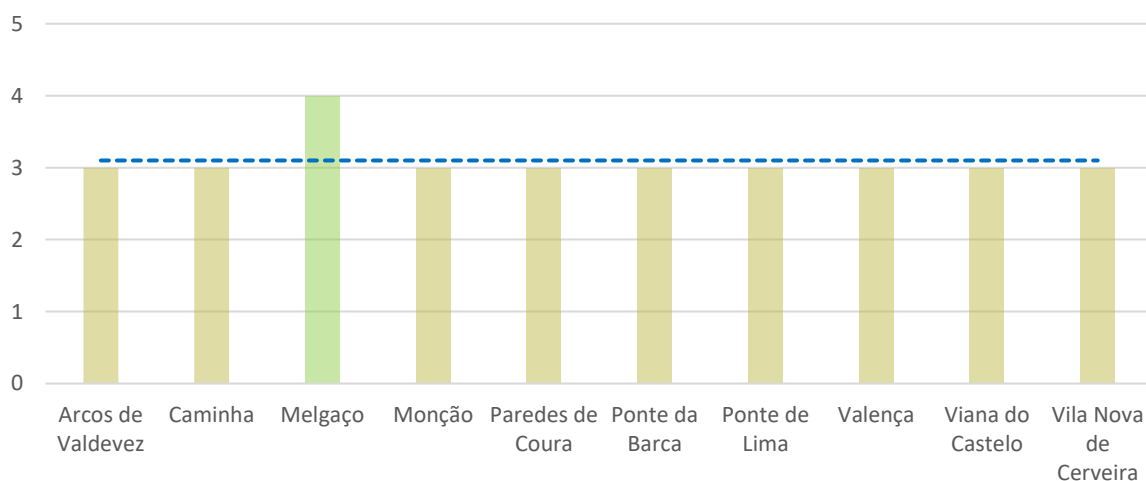
## 14.7 Transporte de mercadorias e qualidade ambiental

A gestão do transporte de mercadorias nos municípios da CIM Alto Minho suscita preocupações, sobretudo ao nível da circulação em contexto urbano e da sua compatibilização com a qualidade ambiental.

Os dados recolhidos indicam que vários municípios enfrentam constrangimentos associados à circulação de veículos pesados, ainda que o impacto direto na qualidade do ar seja, na maioria dos casos, percecionado como reduzido ou inexistente.

Monção, Ponte da Barca, Ponte de Lima, Valença, Viana do Castelo e Vila Nova de Cerveira identificam dificuldades relacionadas com a circulação de veículos de transporte de mercadorias. Estes constrangimentos manifestam-se sobretudo:

- Em zonas urbanas consolidadas, como em Valença (especialmente em horas de ponta) e no centro da cidade de Viana do Castelo;
- Em troços onde não existem alternativas viárias adequadas, obrigando os veículos pesados a atravessar áreas densamente habitadas. Em Ponte de Lima, por exemplo, a ligação entre zonas industriais implica a passagem por freguesias como Arcozelo, Feitosa, Arca, Correlhã e Ribeira;
- Em eixos estruturantes de carácter nacional, como a EN13, em Vila Nova de Cerveira, onde se registam estrangulamentos significativos em períodos de maior intensidade de tráfego.



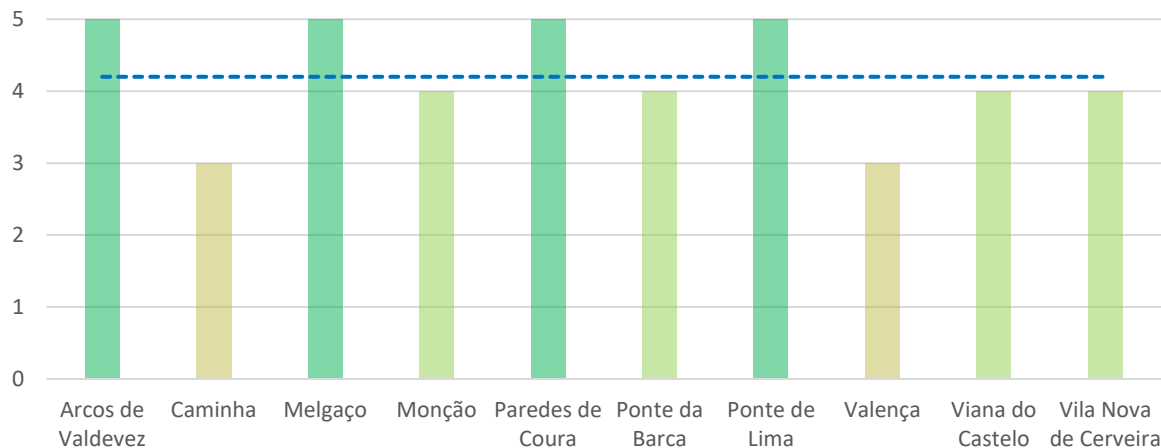
1- Péssimo, 2 – Mau, 3 – Adequado, 4 – Bom, 5 - Excelente

Gráfico 56 - Autoavaliação municipal do transporte de mercadorias

Apesar dos constrangimentos identificados ao nível da circulação, apenas Valença reporta diretamente problemas de qualidade do ar associados ao transporte de mercadorias. A autoavaliação municipal do transporte de mercadorias evidencia uma perceção globalmente moderada, situando-se, em regra, no nível 3 (Adequado). Melgaço constitui exceção, com uma avaliação de nível 4 (Bom).

No que respeita à qualidade ambiental, a maioria dos municípios atribui classificações entre o nível 4 (Bom) e o nível 5 (Muito Bom), revelando uma perceção globalmente

favorável. Caminha e Valença apresentam avaliações de nível 3 (Adequado), sugerindo preocupações mais localizadas ou maior sensibilidade aos impactos ambientais.



1- Péssimo, 2 – Mau, 3 – Adequado, 4 – Bom, 5 - Excelente

Gráfico 57 - Autoavaliação municipal da qualidade ambiental

Estes resultados apontam para uma necessidade de intervenção diferenciada: enquanto o transporte de mercadorias exige uma melhor gestão da circulação e planeamento viário alternativo (como a criação de vias de desvio para pesados), a qualidade ambiental deve ser monitorizada de forma mais sistemática, com especial atenção às zonas urbanas atravessadas por tráfego intenso.

#### 14.8 Desafios locais e medidas de melhoria da mobilidade municipal

Os municípios da região enfrentam um conjunto diversificado de desafios no domínio da mobilidade, refletindo as especificidades territoriais, demográficas e infraestruturais de cada concelho. As principais dificuldades identificadas incidem sobre:

- Cobertura insuficiente do transporte público, sobretudo em freguesias de baixa densidade;
- Gestão do tráfego em meio urbano e pressão automóvel nas áreas centrais;
- Carência ou descontinuidade de infraestruturas para modos ativos, designadamente passeios e ciclovias;
- Necessidade de reforçar a acessibilidade universal, garantindo condições equitativas de mobilidade para todos os cidadãos.

#### Medidas em desenvolvimento ou implementação

Em resposta a estes desafios, têm vindo a ser delineadas e, nalguns casos, implementadas medidas com diferentes níveis de maturidade. A aposta no transporte flexível, especialmente direcionado para freguesias com menor densidade populacional, é uma constante em municípios como Arcos de Valdevez, Melgaço, Monção e Ponte da Barca. Estas soluções procuram responder às dificuldades de cobertura dos serviços regulares e melhorar a equidade no acesso aos principais equipamentos e serviços públicos.

A título de exemplo, Monção prevê a criação de circuitos de transporte coletivo com viaturas elétricas, destinados a servir as zonas industriais e a população mais idosa com dificuldades de deslocação. Já em Melgaço, o transporte flexível é encarado como resposta estratégica para garantir ligações entre as aldeias e o centro urbano. Complementarmente, em Arcos de Valdevez, uma solução de transporte flexível está igualmente em fase de implementação, com foco nas freguesias periféricas.

Alguns municípios, como Ponte de Lima, reconhecem a necessidade de criar alternativas à circulação automóvel no interior das zonas urbanas, estando em curso esforços para desenvolver variantes rodoviárias. Em Vila Nova de Cerveira, os objetivos passam por reduzir o uso do automóvel, promover a bicicleta e aumentar as áreas pedonais, destacando-se ainda a preocupação com a acessibilidade universal e a necessidade de renovação da rede viária municipal.

Outras medidas incluem a criação de novas áreas de estacionamento (como previsto em Ponte da Barca), a promoção de soluções de mobilidade sustentável com viaturas elétricas (Valença), a internalização da gestão do transporte urbano (Viana do Castelo), e a instalação de abrigos nas paragens de transporte público (Vila Nova de Cerveira).

Quanto ao financiamento, diversas iniciativas contam com apoio de fundos comunitários, sendo referida, pontualmente, a utilização do PRR, como em Viana do Castelo e Vila Nova de Cerveira. Apesar disso, nalguns casos, as medidas encontram-se ainda em fase de estudo ou não têm financiamento identificado, o que poderá condicionar a sua concretização.

De forma global, observa-se um esforço crescente por parte dos municípios na definição de respostas ajustadas às suas realidades territoriais. Persistem, todavia, desafios relevantes, sobretudo ao nível da operacionalização das soluções identificadas, da articulação intermunicipal e da consolidação de modelos de mobilidade mais sustentáveis e inclusivos.

## 15 Análise do PAMUS

Em 2016, o PAMUS do Alto Minho foi desenvolvido no contexto em que o setor dos transportes representava uma das principais fontes de emissões de GEE a nível europeu e nacional, com tendência de crescimento associada à forte dependência do automóvel individual e em particular em territórios de baixa densidade.

Na região do Alto Minho, o diagnóstico então produzido evidenciava uma dispersão territorial, uma reduzida quota modal do transporte público e uma utilização residual da bicicleta, configurando um sistema de mobilidade muito dependente do modo rodoviário. Perante este quadro, o PAMUS assumiu-se como um instrumento de enquadramento estratégico 2016-2020, estruturado em programas de ação orientados para a qualificação do transporte público, da intermodalidade e da governança.

A arquitetura do Plano revelou uma coerência na definição de programas, da identificação de tipologias de medidas, da estimativa de investimento e da tentativa de quantificação de redução de emissões. Neste sentido, o Plano estava, à luz do enquadramento de 2016, adequadamente alinhado com as orientações nacionais vigentes, ao privilegiar a modernização da ferrovia, nomeadamente a Linha do Minho, a reorganização da oferta de transporte público, incluindo estudos de soluções flexíveis, a promoção de modos suaves, e a criação de uma Autoridade Intermunicipal de Transportes e de mecanismos de monitorização. Contudo, a robustez do planeamento apresentava fragilidades, nomeadamente:

- Metas de monitorização, designadamente das quotas modais;
- Inclusão de intervenções rodoviárias sem explicitação de critérios de não indução de tráfego ou de neutralidade carbónica;
- Peso reduzido de medidas de gestão da procura, fulcrais para alteração de comportamentos.

Durante o período 2016-2020, a distribuição temática das propostas evidenciou uma concentração significativa nos modos suaves e em transporte público e pouco fundamentada nas áreas da digitalização, da descarbonização tecnológica das frotas e da logística urbana.

Perante as metas europeias atualmente em vigor, nomeadamente a redução de pelo menos 55% das emissões até 2030 e a neutralidade climática até 2050 importa avaliar a continuidade e suficiência das medidas então propostas.

Domínio	Avaliação face a 2016	Relevância 2030/2050	Necessidade de reforço
<b>Modernização ferroviária</b>	Bem enquadrado	Muito elevada	Aceleração e integração tarifária e digital
<b>Transporte público flexível</b>	Adequado	Elevada	Eletrificação de frotas e introdução do serviço
<b>Modos suaves</b>	Disperso	Elevada	Consolidação de uma rede funcional contínua e segura
<b>Governança intermunicipal</b>	Bem estruturado	Muito elevada	Capacitação técnica e criação do Observatório da Mobilidade
<b>Intervenções rodoviárias</b>	Sem informação no impacto climático	-	Adoção de medidas que induzam a redução efetiva do transporte individual
<b>Digitalização e ITS</b>	Pouco desenvolvido	Muito elevada	Plataforma regional de dados, bilhética integrada
<b>Logística urbana</b>	Pouco desenvolvido	Elevada	Estratégia de última milha e zero emissões
<b>Gestão da procura</b>	Pouco desenvolvido	Muito elevada	Política integrada de estacionamento e regulação de acessos e criação de zonas de acalmia

Quadro 1 - Alinhamento do PAMUS com o novo enquadramento

Por forma a inverter a dependência do automóvel, as medidas que permanecem claramente relevantes baseiam-se na:

- Modernização e valorização da ferrovia enquanto modo de transporte de uso quotidiano;
- Reorganização e integração do transporte público regional enquanto espinha dorsal da mobilidade;
- Consolidação das redes cicláveis e pedonais enquanto ecossistemas fundamentais da mobilidade;
- Capacitação da autoridade intermunicipal;
- Medidas de monitorização e fiscalização eficazes.

À luz das metas 2030-2050, a transformação exigida implica uma evolução qualitativa do Plano. Para o efeito, recomenda-se o reforço das seguintes áreas temáticas:

- Descarbonização do sistema de transporte, incluindo a eletrificação progressiva das frotas públicas e concessionadas, a contratação pública verde e o planeamento energético associado à infraestrutura de carregamento;
- Digitalização e integração multimodal (*MaaS*), com uma plataforma regional de dados, de bilhética integrada, de informação em tempo real e de monitorização contínua do desempenho;
- Gestão ativa da procura e da regulação do uso do automóvel, através da integração de políticas integradas de estacionamento, criação de zonas de acalmia, uma hierarquização viária e medidas dissuasoras de tráfego de atravessamento;

- Logística urbana sustentável, estruturada em soluções de *microhubs*, janelas horárias e, adaptação do conceito de última milha e adoção de veículos não poluentes;
- Reforço metodológico na contabilização das emissões, para garantir a obtenção de um histórico de dados das emissões do setor e da qualidade ambiental da CIM Alto Minho.

A evolução do enquadramento europeu e nacional demonstra que a mobilidade sustentável deixou de ser apenas um instrumento de qualificação territorial, assumindo-se hoje como pilar estruturante da transição climática e energética. Neste contexto, o PMUS Alto Minho 2.0 deverá evoluir de um plano predominantemente infraestrutural para um instrumento integrado de transformação sistémica da mobilidade regional.

## 16 Análise SWOT e PESTEL

A análise SWOT (*Strengths* – Pontos fortes, *Weaknesses* – Pontos fracos, *Opportunities* – Oportunidades, *Threats* – Ameaças) constitui um instrumento estratégico fundamental para a interpretação integrada do território, permitindo identificar os principais fatores internos e externos que condicionam, positiva- ou negativamente, a construção de um sistema de mobilidade mais sustentável, eficiente e inclusivo.



Figura 85 - Análise SWOT do sistema de mobilidade da região do Alto Minho

Esta análise foi elaborada com base no diagnóstico técnico desenvolvido ao longo desta Fase I, incorporando igualmente contributos de natureza institucional, documental e territorial. A sua estrutura assenta numa abordagem global, transversal às diversas áreas temáticas, em consonância com a lógica funcional e intermunicipal do PMUS Alto Minho 2.0.

No que respeita aos pontos fortes, destaca-se a centralidade de Viana do Castelo enquanto centro urbano estruturante e o posicionamento geográfico estratégico da Região entre os principais centros urbanos do Norte de Portugal (Porto, Braga) e a Galiza. Estes elementos, aliados à existência de uma estrutura de cooperação intermunicipal consolidada, à experiência prévia com o PAMUS e ao perfil exportador da Região, constituem ativos territoriais relevantes. A boa cobertura da rede rodoviária e o crescimento turístico observados reforçam o potencial da Região para afirmar uma mobilidade mais integrada e intermodal.

Entre os pontos fracos, sobressaem os desafios demográficos, com especial incidência no envelhecimento populacional, na perda de população residente e no baixo poder de compra em vários municípios. A elevada taxa de motorização e a fraca atratividade do transporte público (quer em termos de cobertura, quer de frequência) limitam a competitividade dos modos sustentáveis. Adicionalmente, a orografia acidentada de grande parte do território e a dispersão dos aglomerados populacionais constituem obstáculos técnicos à generalização dos modos ativos e à viabilidade de soluções estruturadas.

Relativamente às oportunidades, a futura linha de alta velocidade Porto-Vigo, com estações previstas em Valença e Ponte de Lima, representa uma transformação profunda no sistema de acessibilidades regionais, potenciando a intermodalidade e a integração transfronteiriça com a Galiza. Paralelamente, a crescente disponibilidade de financiamento através de programas nacionais e europeus, bem como o avanço da mobilidade elétrica, digitalização e soluções de transporte flexível, constituem janelas de oportunidade para uma transição eficaz para um sistema de mobilidade mais sustentável.

No que se refere às ameaças, identificam-se riscos associados à continuidade da dependência do automóvel, sobretudo entre a população sénior, e à resistência cultural à mudança de hábitos de mobilidade. A sustentabilidade financeira das soluções em zonas de baixa densidade, o impacto das alterações climáticas sobre as infraestruturas e a dificuldade em atrair operadores para territórios periféricos constituem também fatores críticos.

Adicionalmente, foi elaborada a análise PESTEL, que enquadra, de forma sistemática, os fatores externos que influenciam a mobilidade urbana sustentável na CIM Alto Minho, nomeadamente Políticos, Económicos, Sociais, Tecnológicos, Ambientais e Legais.

O objetivo é identificar motores de mudança, riscos e condicionantes que não dependem diretamente dos municípios, mas que moldam as opções de política, investimento e operação. Esta leitura macro complementa a SWOT (foco interno), e ajuda a priorizar medidas, calendarizar ações e escolher instrumentos adequados a cada uma das ações.

A PESTEL baseia-se no diagnóstico técnico do território e no enquadramento estratégico regional/nacional/europeu, bem como na visão dos *stakeholders*, funcionando como ponte entre o diagnóstico e o plano de ação intermunicipal.



Figura 86 - Análise PESTEL

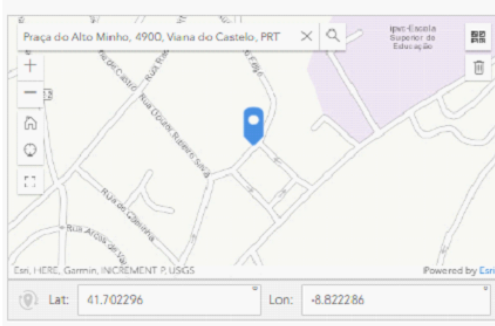
## **Anexo I – Modelo de inquérito aos residentes**

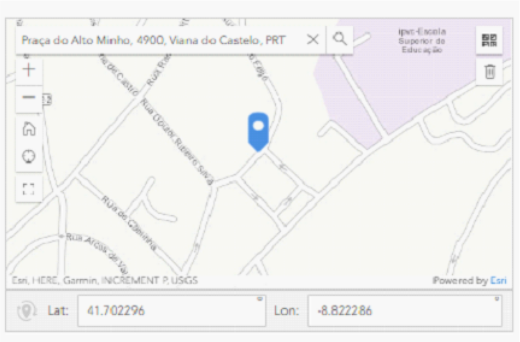
---





## ANEXO I – MODELO DE INQUÉRITO AOS RESIDENTES

Secção	Código	Questão	Opção de Resposta
Introdução	1	Qual é o seu município de residência?	Lista de Municípios
	2	Em que freguesia reside atualmente?	Lista de Freguesias
	3	Há quanto tempo reside nesta freguesia?	Há menos de 6 meses Entre 6 meses e 1 ano Entre 1 e 3 anos Entre 3 e 5 anos Entre 5 e 10 anos Há mais de 10 anos
Padrões de mobilidade	4	Em média, quantas viagens costuma fazer por dia?	Só faço viagens esporadicamente 1 viagem 2 viagens 3 viagens 4 viagens 5 ou mais viagens
	5.1	Identifique no mapa a origem da viagem que realiza com mais frequência.	

Padrões de mobilidade	5.2	Identifique no mapa o destino da viagem que realiza com mais frequência	
	5.3	Indique a que etapa da viagem correspondem os locais de origem e destino que assinalou	<input type="text" value="Ida"/> <input type="text" value="Volta"/>
	6	Qual é a duração média da viagem que realiza com mais frequência no seu dia a dia?	<input type="text" value="Menos de 5 minutos"/> <input type="text" value="Entre 6 e 10 minutos"/> <input type="text" value="Entre 11 e 20 minutos"/> <input type="text" value="Entre 21 e 30 minutos"/> <input type="text" value="Entre 31 e 45 minutos"/> <input type="text" value="Entre 46 e 60 minutos"/> <input type="text" value="Mais de 60 minutos"/>
	7	Qual é o motivo principal da viagem que realiza com mais frequência no seu dia a dia?	<input type="text" value="Trabalho"/> <input type="text" value="Educação e formação"/> <input type="text" value="Lazer"/> <input type="text" value="Compras"/> <input type="text" value="Assuntos pessoais (consultas médicas, serviços sociais, etc.)"/> <input type="text" value="Outro motivo*"/>
		*Por favor, indique qual	
	8.1	Quantas bicicletas de criança possui o seu agregado familiar?	<input type="text" value="Nenhuma"/> <input type="text" value="1 bicideta"/> <input type="text" value="2 bicicletas"/> <input type="text" value="3 ou mais bicicletas"/>
	8.2	Quantas bicicletas de adulto possui o seu agregado familiar?	<input type="text" value="Nenhuma"/> <input type="text" value="1 bicideta"/> <input type="text" value="2 bicicletas"/> <input type="text" value="3 ou mais bicicletas"/>
	9	Tem carta de condução de automóvel?	<input type="text" value="Sim"/> <input type="text" value="Não"/> <input type="text" value="Prefiro não responder"/>
	10	Além de si, quantas pessoas do seu agregado familiar possuem carta de condução de automóvel?	<input type="text" value="1 pessoa"/> <input type="text" value="2 pessoas"/> <input type="text" value="3 pessoas"/> <input type="text" value="4 ou mais pessoas"/> <input type="text" value="Nenhuma"/> <input type="text" value="Prefiro não responder"/>



Padrões de mobilidade	11	Quantos automóveis existem no seu agregado familiar?	1 automóvel 2 automóveis 3 automóveis 4 ou mais automóveis Nenhum Prefiro não responder
	12	Onde costuma estacionar o(s) seu(s) automóvel(is) quando está em casa?  *Por favor, indique qual	N/A (Não Aplicável) Estacionamento privado Estacionamento gratuito na via pública Estacionamento pago na via pública Outro local*
Barreiras e motivadores para modos de transporte mais sustentáveis	13.1	Qual é o modo de transporte principal que utiliza na viagem que realiza com mais frequência no seu dia a dia?  *Por favor, indique qual	Deslocações a pé Bicicleta convencional Bicicleta elétrica ou trotinete elétrica Motociclo/ciclomotor Autocarro Comboio Táxi/Bolt/Uber Automóvel, como passageiro Automóvel, como condutor Outro*
	13.2	Além do modo principal, utiliza outro(s) modo(s) de transporte nesta viagem?  *Por favor, indique qual	Sim* Não
	14	Caso não utilize o transporte público na viagem que realiza com mais frequência, indique os principais motivos:  *Por favor, indique qual	N/A (Não Aplicável) Ausência de oferta para a viagem Desconhecimento da oferta de transporte público Horários pouco convenientes Serviços pouco frequentes Tempo de espera demasiado longo Necessidade de fazer transbordo(s) Outro*

Barreiras e motivadores para modos de transporte mais sustentáveis	15	Caso não utilize os modos ativos na viagem que realiza com mais frequência, indique os principais motivos:	N/A (Não Aplicável)
			Não sei andar de bicicleta/trotinete
			Indisponibilidade de bicicleta/trotinete própria
	*Por favor, indique qual		Indisponibilidade de bicicleta/trotinete pública/partilhada
			Infraestrutura para estacionar no destino
			Duração da viagem em comparação com outros modos
16	Caso não realize a viagem mais frequente a pé, indique os principais motivos	Ausência de infraestruturas seguras e confortáveis	
		Maior integração entre diferentes modos de transporte	
		Outro*	
17	Tem alguma sugestão para melhorar a mobilidade na sua zona de residência?	*Por favor, indique qual	
		N/A (Não Aplicável)	
		Distância demasiado longa	
Caraterização sociodemográfica	18	Qual é o seu género?	Percursos pouco acessíveis (ex: ausência de passeios)
			Ausência de segurança pessoal
			Condições meteorológicas
	19	Qual é a sua idade?	Limitações de mobilidade
			Outro*
			Masculino
Feminino			
Outro			
20	Tendo como referência o salário médio mensal no Alto Minho em 2022 (1.155 €), como classificaria a sua situação financeira atual?	Prefiro não responder	
		Entre 18 e 24 anos	
		Entre 25 e 34 anos	
		Entre 35 e 44 anos	
		Entre 45 e 54 anos	
Entre 55 e 64 anos			
		Mais de 65 anos	
		Prefiro não responder	
		Acima do valor médio regional	
		Aproximadamente em linha com o valor médio regional	
		Abaixo do valor médio regional	
		Não aufero rendimentos	
		Prefiro não responder	



Caraterização sociodemográfica		
21	Qual é o seu nível de escolaridade?	1º ciclo do ensino básico 2º ciclo do ensino básico 3º ciclo do ensino básico Ensino secundário Curso profissional não superior Licenciatura Mestrado Doutoramento e/ou pós-doutoramento Prefiro não responder
22	Qual é a sua situação profissional atual?	Estudante Trabalhador/a estudante** Trabalhador/a por conta própria** Trabalhador/a por conta de outrem** Desempregado/a Reformado/a Outra*
	*Por favor, indique qual	
22.1	**Em que regime executa a sua atividade profissional?	Presencial Remoto Híbrido
23	Quantas pessoas fazem parte do seu agregado familiar, incluindo-se a si próprio/a?	1 pessoa 2 pessoas 3 pessoas 4 a 6 pessoas Mais de 6 pessoas Prefiro não responder
24	Existe alguma pessoa dependente no seu agregado familiar?	Não Criança(s) de idade pré-escolar (menos de 5 anos) Criança(s) de idade escolar (5-11 anos) Criança(s) de idade escolar (12-18 anos) Jovem(ns) adulto(s) ou idoso(s) Jovem(ns) adulto(s) ou idoso(s) com deficiência Prefiro não responder
25	É portador/a de alguma deficiência?	Não Deficiência motora Deficiência visual Deficiência auditiva Deficiência cognitiva Outra* Prefiro não responder
	*Por favor, indique qual	



## **Anexo II – Modelo de inquérito aos municípios**





## ANEXO II – MODELO DE INQUÉRITO AOS MUNICÍPIOS

Secção	Código	Questão	Opção de Resposta
Introdução	1	Que município representa?	Lista de Municípios
	2	Como caracteriza a rede pedonal existente no Município?*	1
			2
			3
			4
			5
			N/A
	3	Caso exista, como caracteriza a rede ciclável existente no Município?*	1
			2
			3
4			
5			
N/A			
4	No Município, quantos lugares de estacionamento de bicicletas (bicicletários) existem, e em que locais?		
5	Existem ciclovias no Município? Em que zonas?		
6	No Município, existem passeios nos principais eixos de circulação? Em caso negativo, indique os locais mais críticos.		
7	No Município, existem locais onde os passeios estejam frequentemente ocupados por estacionamento? Em caso afirmativo, indique os eixos mais críticos.		
8	No Município, existem infraestruturas adequadas à mobilidade reduzida nos principais eixos de circulação e acesso a serviços? Indique a(s) freguesia(s) ou rua(s) mais críticas		
9	Nos principais percursos pedonais do Município, existem sombras e iluminação adequadas? Em caso negativo, indique os locais mais críticos.		
Acessibilidade em Transporte Individual	10	Como caracteriza a acessibilidade rodoviária no Município?*	1
			2
3			
4			
5			
N/A			
11	Verificam-se problemas de congestionamento dentro do Município?	Sim*	
		Não	
		*Em que freguesia(s), rua(s) e em que horário(s)?	

Acessibilidade em Transporte Individual	12	Qual o estado geral de conservação da rede viária do Município?***	1	
			2	
			3	
			4	
			5	
			N/A	
13	Existem problemas de segurança rodoviária dentro do Município?	Sim*		
		Não		
		*Em que locais e motivos para cada um?		
14	Existe ausência/excesso de sinalização no Município?	Sim*		
		Não		
		*Em que locais e que tipo de sinalização deveria existir/ ser removida?		
15	No município estão implementadas medidas de acalmia de tráfego?	Sim*		
		Não		
		Que medidas e em que freguesia(s), rua(s) e/ou locais?		
Estacionamento	16	Como caracteriza a oferta de estacionamento no Município?***	1	
			2	
			3	
			4	
			5	
			N/A	
17	Existe estacionamento pago no Município?	Sim*		
		Não		
		*Em que freguesia(s) e locais?		
18	Existe alguma política de fiscalização de estacionamento no Município?	Sim*		
		Não		
		*Em que freguesia(s) e locais?		
19	Indique a(s) freguesia(s) e locais onde existe maior ocorrência de estacionamento ilegal.			
Mobilidade Elétrica	20	Existem postos de carregamento elétrico no Município?	Sim*	
			Não	
			*Em que freguesia(s) e locais?	
	21	Existe estacionamento dedicado à mobilidade elétrica no Município?	Sim*	
Não				
		*Em que freguesia(s), locais e numero de lugares?		
Acessibilidade em Transporte Público	22	Como caracteriza a rede de transportes públicos no Município?***	1	
			2	
			3	
			4	
			5	
		N/A		
23	Quais os principais locais do Município com problemas de transporte público?			



Acessibilidade em Transporte Público	24	Quais os motivos para estes problemas?	Horários Frequência Percurso Tarifa Conforto Segurança Serviços Complementares Outros*
		*Indique qual:	
	25	Como caracteriza as interfaces de transporte público existentes no Município	Inexistentes Horários desadequados Poucas ligações nas interfaces Inexistência de articulação tarifária Falta de conforto nas interfaces Falta de informação nas interfaces Falta de serviços complementares Outros*
		*Indique qual:	
	26	Considera a necessidade de existir uma rede de transporte flexível, complementar à rede regular de transporte público, para fazer face a necessidades de procura em locais/periodos do dia não servidos pela rede regular? em caso afirmativo, em que locais?	
Acessibilidade em Táxi	27	Como caracteriza a rede de táxis no Município?*	1 2 3 4 5 N/A
	28	Considera adequados o número de táxis e a localização das praças de táxis no Município? *Qual o motivo?	Sim Não*

Atividade Logística	29	Como caracteriza o transporte de mercadorias no Município?*	1
			2
			3
Atividade Logística	30	Existem problemas de circulação geradas pelo transporte de mercadorias no Município? *Em que freguesia(s), locais e horário(s)?	4
			5
			N/A
Ambiente	31	Como caracteriza a qualidade do ar no Município?*	Sim*
			Não
Ambiente	32	Existem locais com problemas de qualidade do ar no Município? *Em que freguesia(s), locais e horário(s) (se aplicável)?	1
			2
			3
Medidas de Ação no Âmbito da Mobilidade	33	Quais os principais desafios no âmbito da mobilidade do Município?	4
			5
			N/A
Medidas de Ação no Âmbito da Mobilidade	34	O Município tem previsto a curto/médio prazo a implementação de medidas/ações concretas para a melhoria do sistema de mobilidade? *Que medida(s)? Em que freguesia(s) ou locais?	Sim*
			Não
Medidas de Ação no Âmbito da Mobilidade	35	O Município dispõe de financiamento para as medidas e ações previstas? *Quais as fontes de financiamento?	Sim*
			Não

<sup>1</sup> \*\* Péssimo – 1; Mau – 2; Adequado – 3; Bom – 4; Excelente – 5, Inexistente – N/A.

## **Anexo III – Avaliação da mobilidade pedonal**



# Arcos de Valdevez - Câmara Municipal e Palácio da Justiça



## Equipamentos, serviços e espaços públicos

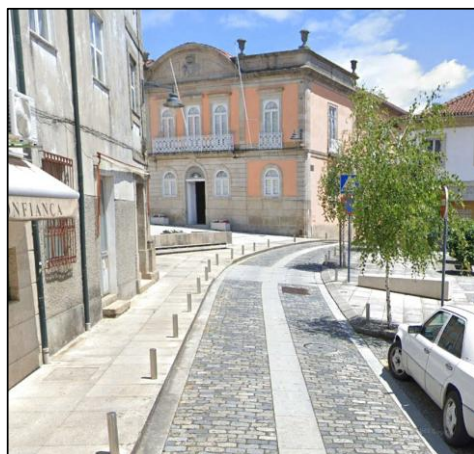
Acesso e circulação	Bom	■
Continuidade	Contínuo	■

## Paragens transporte público/Interface

Acessibilidade --

Infraestruturas de apoio

--



Fonte Google Maps

## Eixos usados pelo fluxo pedonal

Condição gerais de circulação	Boa	■
Dimensão	Estreita	■
Estado do pavimento	Excelente	■
Obstáculos	Alguns	■
Condições mobilidade reduzida	Sim	■

## Coexistência com rodovia

Condição geral	Segura	■
Atravessamento	Com passadeira	■
Tipologia	Segregado	
Acalmia de tráfego	Existente	

Observações

--

# Arcos de Valdevez - Mercado Municipal



## Equipamentos, serviços e espaços públicos

Acesso e circulação	Bom	■
Continuidade	Contínuo	■

## Paragens transporte público/Interface

Acessibilidade	--
Infraestruturas de apoio	--

## Eixos usados pelo fluxo pedonal

Condição gerais de circulação	Boa	■
Dimensão	Suficiente	■
Estado do pavimento	Satisfatório	■
Obstáculos	Alguns	■
Condições mobilidade reduzida	Sim	■

## Coexistência com rodovia

Condição geral	Segura	■
Atravessamento	Com passadeira	■
Tipologia	Segregado	
Acalmia de tráfego	Existente	
Observações	--	



Fonte Google Maps

## Arcos de Valdevez - Centro de Saúde/ Hospital



### Equipamentos, serviços e espaços públicos

Acesso e circulação	Bom	■
Continuidade	Contínuo	■

### Paragens transporte público/Interface

Acessibilidade --

Infraestruturas de apoio

--



Fonte Google Maps

### Eixos usados pelo fluxo pedonal

Condição gerais de circulação	Boa	■
Dimensão	Estreita	■
Estado do pavimento	Satisfatório	■
Obstáculos	Poucos	■
Condições mobilidade reduzida	Sim	■

### Coexistência com rodovia

Condição geral	Segura	■
Atravessamento	Com passadeira	■
Tipologia	Segregado	
Acalmia de tráfego	Existente	

### Observações

Inexistência de paragens de transporte público.  
Passeios estreitos nas ruas de acesso ao Centro de Saúde.

# Arcos de Valdevez - Agrupamento de Escolas de Arco de Valdevez



## Equipamentos, serviços e espaços públicos

Acesso e circulação	Bom	■
Continuidade	Contínuo	■

## Paragens transporte público/Interface

Acessibilidade --

Infraestruturas de apoio

--



Fonte Google Maps

## Eixos usados pelo fluxo pedonal

Condição gerais de circulação	Boa	■
Dimensão	Larga	■
Estado do pavimento	Excelente	■
Obstáculos	Poucos	■
Condições mobilidade reduzida	Sim	■

## Coexistência com rodovia

Condição geral	Segura	■
Atravessamento	Com passadeira	■
Tipologia	Segregado	
Acalmia de tráfego	Existente	

## Observações

Passeios sem limitadores, permitindo estacionamento em zona pedonal, limitando a sua circulação.



## Equipamentos, serviços e espaços públicos

<b>Acesso e circulação</b>	Bom	<span style="color: green;">■</span>
<b>Continuidade</b>	Contínuo	<span style="color: green;">■</span>

## Paragens transporte público/Interface

**Acessibilidade** --

**Infraestruturas de apoio**

--



Fonte Google Maps; Apple Maps

## Eixos usados pelo fluxo pedonal

<b>Condição gerais de circulação</b>	Boa	<span style="color: green;">■</span>
<b>Dimensão</b>	Suficiente	<span style="color: green;">■</span>
<b>Estado do pavimento</b>	Satisfatório	<span style="color: green;">■</span>
<b>Obstáculos</b>	Alguns	<span style="color: yellow;">■</span>
<b>Condições mobilidade reduzida</b>	Sim	<span style="color: green;">■</span>

## Coexistência com rodovia

<b>Condição geral</b>	Segura	<span style="color: green;">■</span>
<b>Atravessamento</b>	Com passadeira	<span style="color: green;">■</span>
<b>Tipologia</b>	Misto	
<b>Acalmia de tráfego</b>	Existente	

**Observações**

--

# Caminha - Jardim 25 de Abril



## Equipamentos, serviços e espaços públicos

<b>Acesso e circulação</b>	Bom	■
<b>Continuidade</b>	Contínuo	■

## Paragens transporte público/Interface

<b>Acessibilidade</b>	--
<b>Infraestruturas de apoio</b>	--



Fonte Google Maps; Apple Maps

## Eixos usados pelo fluxo pedonal

<b>Condição gerais de circulação</b>	Boa	■
<b>Dimensão</b>	Estreita	■
<b>Estado do pavimento</b>	Satisfatório	■
<b>Obstáculos</b>	Alguns	■
<b>Condições mobilidade reduzida</b>	Sim	■

## Coexistência com rodovia

<b>Condição geral</b>	Aceitável	■
<b>Atravessamento</b>	Com passadeira	■
<b>Tipologia</b>	Segregado	
<b>Acalmia de tráfego</b>	Inexistente	

## Observações

Alguns passeios estreitos na envolvente do jardim, nomeadamente na Rua da Retorta.

# Caminha - Mercado Municipal



## Equipamentos, serviços e espaços públicos

<b>Acesso e circulação</b>	Razoável	Amarelo
<b>Continuidade</b>	Descontínuo	Vermelho

## Paragens transporte público/Interface

**Acessibilidade** --

**Infraestruturas de apoio**

--



Fonte Google Maps

## Eixos usados pelo fluxo pedonal

<b>Condição gerais de circulação</b>	Razoável	Amarelo
<b>Dimensão</b>	Estreita	Amarelo
<b>Estado do pavimento</b>	Satisfatório	Verde
<b>Obstáculos</b>	Alguns	Amarelo
<b>Condições mobilidade reduzida</b>	Não	Vermelho

## Coexistência com rodovia

<b>Condição geral</b>	Aceitável	Amarelo
<b>Atravessamento</b>	Com passadeira	Verde
<b>Tipologia</b>	Segregado	
<b>Acalmia de tráfego</b>	Inexistente	

## Observações

Algumas das ruas próximas ao Mercado Municipal apresentam descontinuidades no fluxo pedonal. Alguns dos passeios são estreitos e apresentam obstáculos, dificultando a circulação nomeadamente de pessoas com condições de mobilidade reduzida.

# Caminha - Agrupamento de Escolas de Caminha



## Equipamentos, serviços e espaços públicos

<b>Acesso e circulação</b>	Bom	■
<b>Continuidade</b>	Contínuo	■

## Paragens transporte público/Interface

<b>Acessibilidade</b>	Elevada	■
-----------------------	---------	---

## Infraestruturas de apoio

- Acesso universal
- Com abrigo



Fonte Google Maps

## Eixos usados pelo fluxo pedonal

<b>Condição gerais de circulação</b>	Razoável	■
<b>Dimensão</b>	Suficiente	■
<b>Estado do pavimento</b>	Satisfatório	■
<b>Obstáculos</b>	Alguns	■
<b>Condições mobilidade reduzida</b>	Não	■

## Coexistência com rodovia

<b>Condição geral</b>	Aceitável	■
<b>Atravessamento</b>	Com passadeira	■
<b>Tipologia</b>	Segregado	
<b>Acalmia de tráfego</b>	Inexistente	

## Observações

Passeios já apresentam sinais de degradação. Apesar dos passeios estarem modificados para circulação de pessoas com mobilidade reduzida, alguns desses pontos são demasiados estreitos, não estando aptos para a movimentação de cadeiras de rodas.

# Caminha - Estação Ferroviária



## Equipamentos, serviços e espaços públicos

<b>Acesso e circulação</b>	Bom	■
<b>Continuidade</b>	Contínuo	■

## Paragens transporte público/Interface

<b>Acessibilidade</b>	Elevada	■
-----------------------	---------	---

### Infraestruturas de apoio

- Acesso universal
- Com abrigo
- Iluminada
- Informação ao utilizador



Fonte Google Maps

## Eixos usados pelo fluxo pedonal

<b>Condição gerais de circulação</b>	Razoável	■
<b>Dimensão</b>	Estreita	■
<b>Estado do pavimento</b>	Satisfatório	■
<b>Obstáculos</b>	Alguns	■
<b>Condições mobilidade reduzida</b>	Sim	■

## Coexistência com rodovia

<b>Condição geral</b>	Aceitável	■
<b>Atravessamento</b>	Com passadeira	■
<b>Tipologia</b>	Segregado	
<b>Acalmia de tráfego</b>	Existente	

### Observações

Passeios estreitos e com obstáculos, nomeadamente na Av. Saraiva de Carvalho.

## Caminha - Centro de Saúde



### Equipamentos, serviços e espaços públicos

<b>Acesso e circulação</b>	Razoável	■
<b>Continuidade</b>	Contínuo	■

### Paragens transporte público/Interface

**Acessibilidade** --

**Infraestruturas de apoio**

--



### Eixos usados pelo fluxo pedonal

<b>Condição gerais de circulação</b>	Razoável	■
<b>Dimensão</b>	Estreita	■
<b>Estado do pavimento</b>	Satisfatório	■
<b>Obstáculos</b>	Alguns	■
<b>Condições mobilidade reduzida</b>	Não	■

### Coexistência com rodovia

<b>Condição geral</b>	Aceitável	■
<b>Atravessamento</b>	Sem passadeira	■
<b>Tipologia</b>	Segregado	
<b>Acalmia de tráfego</b>	Inexistente	

### Observações

Passeios estreitos, com obstáculos. Inexistência de passadeiras junto ao Centro de Saúde.

Fonte Google Maps; Apple Maps

## Darque - Estação Ferroviária de Darque



### Equipamentos, serviços e espaços públicos

<b>Acesso e circulação</b>	Razoável	■
<b>Continuidade</b>	Descontínuo	■

### Paragens transporte público/Interface

<b>Acessibilidade</b>	Elevada	■
-----------------------	---------	---

### Infraestruturas de apoio

- Acesso universal
- Com abrigo
- Iluminada
- Informação ao utilizador



Fonte Google Maps

### Eixos usados pelo fluxo pedonal

<b>Condição gerais de circulação</b>	Razoável	■
<b>Dimensão</b>	Suficiente	■
<b>Estado do pavimento</b>	Degradado	■
<b>Obstáculos</b>	Poucos	■
<b>Condições mobilidade reduzida</b>	Não	■

### Coexistência com rodovia

<b>Condição geral</b>	Insegura	■
<b>Atravessamento</b>	Sem passadeira	■
<b>Tipologia</b>	Segregado	
<b>Acalmia de tráfego</b>	Inexistente	

### Observações

Junto à Estação Ferroviária os passeios são descontínuos, observando-se também a inexistência de passadeiras na sua envolvente.

# Darque - Escola Básica 1º Ciclo Senhora da Oliveira



## Equipamentos, serviços e espaços públicos

<b>Acesso e circulação</b>	Razoável	■
<b>Continuidade</b>	Contínuo	■

## Paragens transporte público/Interface

<b>Acessibilidade</b>	--
<b>Infraestruturas de apoio</b>	--



Fonte Google Maps

## Eixos usados pelo fluxo pedonal

<b>Condição gerais de circulação</b>	Razoável	■
<b>Dimensão</b>	Suficiente	■
<b>Estado do pavimento</b>	Satisfatório	■
<b>Obstáculos</b>	Poucos	■
<b>Condições mobilidade reduzida</b>	Sim	■

## Coexistência com rodovia

<b>Condição geral</b>	Segura	■
<b>Atravessamento</b>	Com passadeira	■
<b>Tipologia</b>	Segregado	
<b>Acalmia de tráfego</b>	Existente	
<b>Observações</b>	--	

## Darque - Centro de Saúde/ Escola EB 2,3 Carteado Mena



### Equipamentos, serviços e espaços públicos

<b>Acesso e circulação</b>	Razoável	■
<b>Continuidade</b>	Descontínuo	■

### Paragens transporte público/Interface

<b>Acessibilidade</b>	Reduzida	■
-----------------------	----------	---

### Infraestruturas de apoio

- Com abrigo
- Iluminada



Fonte Google Maps

### Eixos usados pelo fluxo pedonal

<b>Condição gerais de circulação</b>	Razoável	■
<b>Dimensão</b>	Suficiente	■
<b>Estado do pavimento</b>	Degradado	■
<b>Obstáculos</b>	Poucos	■
<b>Condições mobilidade reduzida</b>	Não	■

### Coexistência com rodovia

<b>Condição geral</b>	Insegura	■
<b>Atravessamento</b>	Sem passareira	■
<b>Tipologia</b>	Segregado	
<b>Acalmia de tráfego</b>	Inexistente	

### Observações

Os passeios junto ao Centro de Saúde são descontínuos, limitando a sua circulação. Observa-se ainda que para aceder à paragem de autocarros é necessário atravessar a faixa de rodagem.

# Monção - Centro Histórico - Praça Deu-La-Deu



## Equipamentos, serviços e espaços públicos

Acesso e circulação	Razoável	Amarelo
Continuidade	Contínuo	Verde

## Paragens transporte público/Interface

Acessibilidade --

Infraestruturas de apoio

--



Fonte Google Maps

## Eixos usados pelo fluxo pedonal

Condição gerais de circulação	Razoável	Amarelo
Dimensão	Suficiente	Verde
Estado do pavimento	Satisfatório	Verde
Obstáculos	Alguns	Amarelo
Condições mobilidade reduzida	Não	Vermelho

## Coexistência com rodovia

Condição geral	Aceitável	Amarelo
Atravessamento	Com passadeira	Verde
Tipologia	Segregado	
Acalmia de tráfego	Inexistente	

## Observações

Passeios com obstáculos. As passadeiras não estão adaptadas para pessoas com mobilidade reduzida.

# Monção - Centro Histórico - Tribunal e Jardim Praça da República



## Equipamentos, serviços e espaços públicos

Acesso e circulação	Bom	■
Continuidade	Contínuo	■

## Paragens transporte público/Interface

Acessibilidade	--
Infraestruturas de apoio	--



Fonte Google Maps

## Eixos usados pelo fluxo pedonal

Condição gerais de circulação	Boa	■
Dimensão	Larga	■
Estado do pavimento	Excelente	■
Obstáculos	Poucos	■
Condições mobilidade reduzida	Sim	■

## Coexistência com rodovia

Condição geral	Segura	■
Atravessamento	Com passadeira	■
Tipologia	Segregado	
Acalmia de tráfego	Existente	
Observações	--	

## Monção - Centro de Saúde e Escola Secundária



### Equipamentos, serviços e espaços públicos

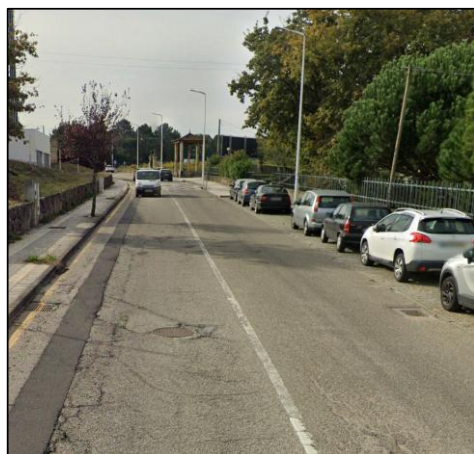
<b>Acesso e circulação</b>	Razoável	■
<b>Continuidade</b>	Contínuo	■

### Paragens transporte público/Interface

<b>Acessibilidade</b>	Média	■
-----------------------	-------	---

### Infraestruturas de apoio

- Com abrigo
- Iluminada



### Eixos usados pelo fluxo pedonal

<b>Condição gerais de circulação</b>	Razoável	■
<b>Dimensão</b>	Estreita	■
<b>Estado do pavimento</b>	Degradado	■
<b>Obstáculos</b>	Muitos	■
<b>Condições mobilidade reduzida</b>	Não	■

### Coexistência com rodovia

<b>Condição geral</b>	Aceitável	■
<b>Atravessamento</b>	Com passadeira	■
<b>Tipologia</b>	Segregado	
<b>Acalmia de tráfego</b>	Existente	

### Observações

Passeios estreitos, com obstáculos. Algumas passadeiras e paragem de autocarro não estão adaptadas a pessoas com mobilidade reduzida.

## Monção - Escola Básica 2,3 de Monção



### Equipamentos, serviços e espaços públicos

<b>Acesso e circulação</b>	Bom	■
<b>Continuidade</b>	Contínuo	■

### Paragens transporte público/Interface

<b>Acessibilidade</b>	Elevada	■
-----------------------	---------	---

### Infraestruturas de apoio

- Acesso universal
- Com abrigo
- Iluminada
- Informação ao utilizador



Fonte Google Maps

### Eixos usados pelo fluxo pedonal

<b>Condição gerais de circulação</b>	Razoável	■
<b>Dimensão</b>	Estreita	■
<b>Estado do pavimento</b>	Degradado	■
<b>Obstáculos</b>	Poucos	■
<b>Condições mobilidade reduzida</b>	Não	■

### Coexistência com rodovia

<b>Condição geral</b>	Aceitável	■
<b>Atravessamento</b>	Com passadeira	■
<b>Tipologia</b>	Segregado	
<b>Acalmia de tráfego</b>	Existente	

### Observações

Passeios estreitos, com obstáculos. Passadeiras não estão adaptadas a pessoas com mobilidade reduzida.

# Monção - Mercado Municipal



## Equipamentos, serviços e espaços públicos

Acesso e circulação	Razoável	Yellow
Continuidade	Contínuo	Green

## Paragens transporte público/Interface

Acessibilidade	--
Infraestruturas de apoio	--



Fonte Google Maps

## Eixos usados pelo fluxo pedonal

Condição gerais de circulação	Boa	Green
Dimensão	Estreita	Yellow
Estado do pavimento	Satisfatório	Light Green
Obstáculos	Alguns	Yellow
Condições mobilidade reduzida	Não	Red

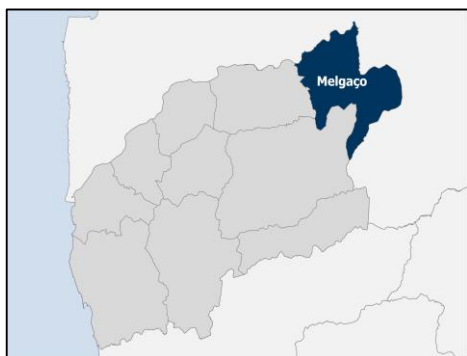
## Coexistência com rodovia

Condição geral	Aceitável	Yellow
Atravessamento	Com passadeira	Green
Tipologia	Segregado	
Acalmia de tráfego	Inexistente	

### Observações

Passeios estreitos, com obstáculos. Passadeiras não estão adaptadas a pessoas com mobilidade reduzida.

## Melgaço - Centro Histórico



### Equipamentos, serviços e espaços públicos

Acesso e circulação	Bom	■
Continuidade	Contínuo	■

### Paragens transporte público/Interface

Acessibilidade	--
Infraestruturas de apoio	--

### Eixos usados pelo fluxo pedonal

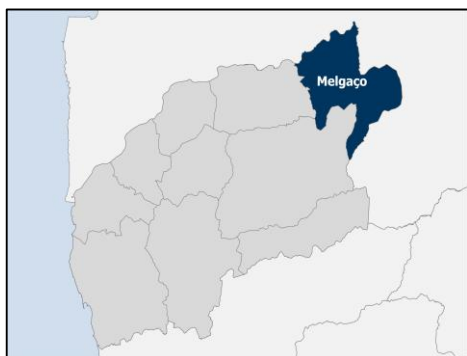
Condição gerais de circulação	Boa	■
Dimensão	Suficiente	■
Estado do pavimento	Satisfatório	■
Obstáculos	Poucos	■
Condições mobilidade reduzida	Sim	■

### Coexistência com rodovia

Condição geral	Segura	■
Atravessamento	Com passadeira	■
Tipologia	Comum	
Acalmia de tráfego	Inexistente	
Observações	--	



Fonte Google Maps



## Equipamentos, serviços e espaços públicos

<b>Acesso e circulação</b>	Bom	<span style="color: green;">■</span>
<b>Continuidade</b>	Contínuo	<span style="color: green;">■</span>

## Paragens transporte público/Interface

<b>Acessibilidade</b>	--
<b>Infraestruturas de apoio</b>	--



Fonte Google Maps

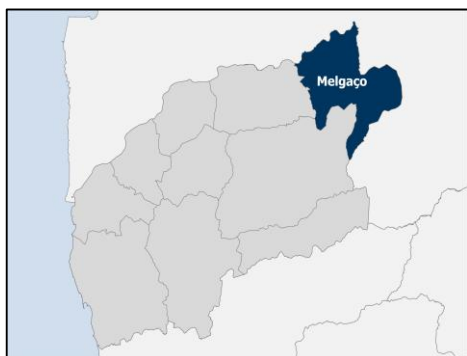
## Eixos usados pelo fluxo pedonal

<b>Condição gerais de circulação</b>	Razoável	<span style="color: yellow;">■</span>
<b>Dimensão</b>	Suficiente	<span style="color: green;">■</span>
<b>Estado do pavimento</b>	Satisfatório	<span style="color: green;">■</span>
<b>Obstáculos</b>	Alguns	<span style="color: yellow;">■</span>
<b>Condições mobilidade reduzida</b>	Sim	<span style="color: green;">■</span>

## Coexistência com rodovia

<b>Condição geral</b>	Aceitável	<span style="color: yellow;">■</span>
<b>Atravessamento</b>	Com passadeira	<span style="color: green;">■</span>
<b>Tipologia</b>	Segregado	
<b>Acalmia de tráfego</b>	Inexistente	
<b>Observações</b>	--	

## Melgaço - Agrupamento de Escolas de Melgaço



### Equipamentos, serviços e espaços públicos

<b>Acesso e circulação</b>	Bom	■
<b>Continuidade</b>	Contínuo	■

### Paragens transporte público/Interface

<b>Acessibilidade</b>	Elevada	■
-----------------------	---------	---

### Infraestruturas de apoio

- Acesso universal
- Com abrigo
- Iluminada



Fonte Google Maps

### Eixos usados pelo fluxo pedonal

<b>Condição gerais de circulação</b>	Boa	■
<b>Dimensão</b>	Larga	■
<b>Estado do pavimento</b>	Satisfatório	■
<b>Obstáculos</b>	Poucos	■
<b>Condições mobilidade reduzida</b>	Sim	■

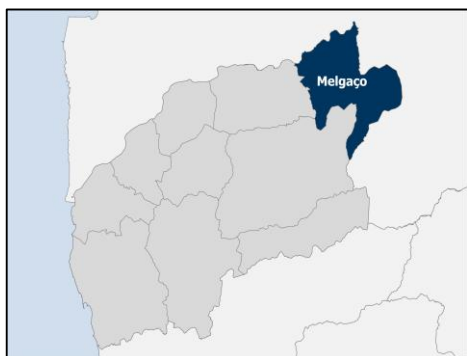
### Coexistência com rodovia

<b>Condição geral</b>	Segura	■
<b>Atravessamento</b>	Com passadeira	■
<b>Tipologia</b>	Segregado	
<b>Acalmia de tráfego</b>	Existente	

### Observações

--

## Melgaço - Centro de Saúde



### Equipamentos, serviços e espaços públicos

Acesso e circulação	Bom	■
Continuidade	Contínuo	■

### Paragens transporte público/Interface

Acessibilidade	--
Infraestruturas de apoio	--



Fonte Google Maps

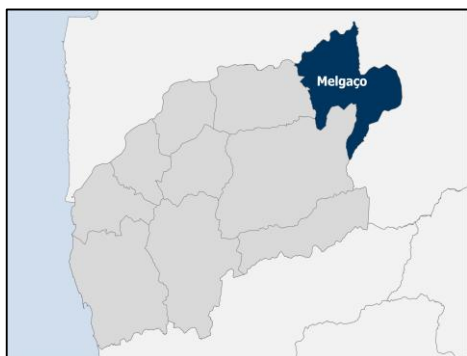
### Eixos usados pelo fluxo pedonal

Condição gerais de circulação	Boa	■
Dimensão	Estreita	■
Estado do pavimento	Excelente	■
Obstáculos	Poucos	■
Condições mobilidade reduzida	Sim	■

### Coexistência com rodovia

Condição geral	Segura	■
Atravessamento	Com passadeira	■
Tipologia	Segregado	
Acalmia de tráfego	Existente	
Observações	--	

## Melgaço - Terminal de Autocarros



### Equipamentos, serviços e espaços públicos

<b>Acesso e circulação</b>	Bom	■
<b>Continuidade</b>	Contínuo	■

### Paragens transporte público/Interface

<b>Acessibilidade</b>	Elevada	■
-----------------------	---------	---

### Infraestruturas de apoio

--



Fonte Google Maps

### Eixos usados pelo fluxo pedonal

<b>Condição gerais de circulação</b>	Razoável	■
<b>Dimensão</b>	Estreita	■
<b>Estado do pavimento</b>	Satisfatório	■
<b>Obstáculos</b>	Poucos	■
<b>Condições mobilidade reduzida</b>	Não	■

### Coexistência com rodovia

<b>Condição geral</b>	Segura	■
<b>Atravessamento</b>	Com passadeira	■
<b>Tipologia</b>	Segregado	
<b>Acalmia de tráfego</b>	Inexistente	

### Observações

Alguns passeios estreitos, e as passadeiras não estão adaptadas para pessoas com mobilidade reduzida.

## Ponte da Barca - Centro Histórico



### Equipamentos, serviços e espaços públicos

<b>Acesso e circulação</b>	Razoável	■
<b>Continuidade</b>	Contínuo	■

### Paragens transporte público/Interface

<b>Acessibilidade</b>	Elevada	■
-----------------------	---------	---

### Infraestruturas de apoio

- Acesso universal
- Com abrigo



Fonte Google Maps

### Eixos usados pelo fluxo pedonal

<b>Condição gerais de circulação</b>	Razoável	■
<b>Dimensão</b>	Estreita	■
<b>Estado do pavimento</b>	Satisfatório	■
<b>Obstáculos</b>	Alguns	■
<b>Condições mobilidade reduzida</b>	Sim	■

### Coexistência com rodovia

<b>Condição geral</b>	Aceitável	■
<b>Atravessamento</b>	Com passadeira	■
<b>Tipologia</b>	Misto	
<b>Acalmia de tráfego</b>	Existente	

### Observações

Passeios estreitos e com alguns obstáculos.



## Equipamentos, serviços e espaços públicos

<b>Acesso e circulação</b>	Bom	<span style="color: green;">■</span>
<b>Continuidade</b>	Contínuo	<span style="color: green;">■</span>

## Paragens transporte público/Interface

<b>Acessibilidade</b>	Elevada	<span style="color: green;">■</span>
-----------------------	---------	--------------------------------------

### Infraestruturas de apoio

- Acesso universal
- Com abrigo
- Iluminada



Fonte: Google Maps

## Eixos usados pelo fluxo pedonal

<b>Condição gerais de circulação</b>	Boa	<span style="color: green;">■</span>
<b>Dimensão</b>	Suficiente	<span style="color: green;">■</span>
<b>Estado do pavimento</b>	Excelente	<span style="color: green;">■</span>
<b>Obstáculos</b>	Alguns	<span style="color: yellow;">■</span>
<b>Condições mobilidade reduzida</b>	Sim	<span style="color: green;">■</span>

## Coexistência com rodovia

<b>Condição geral</b>	Segura	<span style="color: green;">■</span>
<b>Atravessamento</b>	Com passadeira	<span style="color: green;">■</span>
<b>Tipologia</b>	Segregado	
<b>Acalmia de tráfego</b>	Existente	

### Observações

--

## Ponte da Barca - Agrupamento de Escolas de Ponte da Barca



### Equipamentos, serviços e espaços públicos

<b>Acesso e circulação</b>	Bom	■
<b>Continuidade</b>	Contínuo	■

### Paragens transporte público/Interface

<b>Acessibilidade</b>	Elevada	■
-----------------------	---------	---

### Infraestruturas de apoio

- Acesso universal
- Com abrigo
- Iluminada



Fonte Google Maps

### Eixos usados pelo fluxo pedonal

<b>Condição gerais de circulação</b>	Boa	■
<b>Dimensão</b>	Estreita	■
<b>Estado do pavimento</b>	Satisfatório	■
<b>Obstáculos</b>	Poucos	■
<b>Condições mobilidade reduzida</b>	Sim	■

### Coexistência com rodovia

<b>Condição geral</b>	Aceitável	■
<b>Atravessamento</b>	Com passadeira	■
<b>Tipologia</b>	Segregado	
<b>Acalmia de tráfego</b>	Inexistente	

### Observações

--

## Ponte da Barca - Centro Saúde/ Tribunal/ Hospital



### Equipamentos, serviços e espaços públicos

<b>Acesso e circulação</b>	Bom	■
<b>Continuidade</b>	Contínuo	■

### Paragens transporte público/Interface

<b>Acessibilidade</b>	Elevada	■
-----------------------	---------	---

### Infraestruturas de apoio

- Acesso universal
- Iluminada



Fonte Google Maps

### Eixos usados pelo fluxo pedonal

<b>Condição gerais de circulação</b>	Boa	■
<b>Dimensão</b>	Suficiente	■
<b>Estado do pavimento</b>	Excelente	■
<b>Obstáculos</b>	Alguns	■
<b>Condições mobilidade reduzida</b>	Sim	■

### Coexistência com rodovia

<b>Condição geral</b>	Segura	■
<b>Atravessamento</b>	Com passadeira	■
<b>Tipologia</b>	Segregado	
<b>Acalmia de tráfego</b>	Existente	

### Observações

Passeios sem limitadores, permitindo estacionamento em zona pedonal, limitando a sua circulação.



#### Equipamentos, serviços e espaços públicos

Acesso e circulação	Bom	<span style="color: green;">■</span>
Continuidade	Contínuo	<span style="color: green;">■</span>

#### Paragens transporte público/Interface

Acessibilidade	--
Infraestruturas de apoio	--



Fonte Google Maps

#### Eixos usados pelo fluxo pedonal

Condição gerais de circulação	Boa	<span style="color: green;">■</span>
Dimensão	Suficiente	<span style="color: green;">■</span>
Estado do pavimento	Excelente	<span style="color: green;">■</span>
Obstáculos	Alguns	<span style="color: yellow;">■</span>
Condições mobilidade reduzida	Sim	<span style="color: green;">■</span>

#### Coexistência com rodovia

Condição geral	Segura	<span style="color: green;">■</span>
Atravessamento	Com passadeira	<span style="color: green;">■</span>
Tipologia	Misto	
Acalmia de tráfego	Existente	
Observações	--	

## Paredes de Coura - Escola Básica/Tribunal



### Equipamentos, serviços e espaços públicos

<b>Acesso e circulação</b>	Bom	■
<b>Continuidade</b>	Contínuo	■

### Paragens transporte público/Interface

<b>Acessibilidade</b>	Reduzida	■
-----------------------	----------	---

### Infraestruturas de apoio

- Com abrigo
- Iluminada



Fonte Google Maps

### Eixos usados pelo fluxo pedonal

<b>Condição gerais de circulação</b>	Boa	■
<b>Dimensão</b>	Suficiente	■
<b>Estado do pavimento</b>	Excelente	■
<b>Obstáculos</b>	Poucos	■
<b>Condições mobilidade reduzida</b>	Sim	■

### Coexistência com rodovia

<b>Condição geral</b>	Aceitável	■
<b>Atravessamento</b>	Com passadeira	■
<b>Tipologia</b>	Misto	
<b>Acalmia de tráfego</b>	Existente	

### Observações

A paragem de autocarros junto ao jardim do Largo de 5 de Outubro não existe espaço suficiente para uma pessoa aceder ao local de abrigo sem passar pela faixa de rodagem.

## Paredes de Coura - Escola Básica 2,3 e Secundária



### Equipamentos, serviços e espaços públicos

<b>Acesso e circulação</b>	Razoável	Amarelo
<b>Continuidade</b>	Descontínuo	Vermelho

### Paragens transporte público/Interface

<b>Acessibilidade</b>	Média	Amarelo
-----------------------	-------	---------

### Infraestruturas de apoio

- Com abrigo
- Iluminada



Fonte Google Maps

### Eixos usados pelo fluxo pedonal

<b>Condição gerais de circulação</b>	Razoável	Amarelo
<b>Dimensão</b>	Estreita	Amarelo
<b>Estado do pavimento</b>	Satisfatório	Verde
<b>Obstáculos</b>	Alguns	Amarelo
<b>Condições mobilidade reduzida</b>	Não	Vermelho

### Coexistência com rodovia

<b>Condição geral</b>	Aceitável	Amarelo
<b>Atravessamento</b>	Com passadeira	Verde
<b>Tipologia</b>	Segregado	
<b>Acalmia de tráfego</b>	Inexistente	

### Observações

Existência de descontinuidade no passeio que liga a escola ao local da paragem de autocarros.

## Paredes de Coura - Centro de Saúde/ Parque Urbano



### Equipamentos, serviços e espaços públicos

Acesso e circulação	Bom	■
Continuidade	Contínuo	■

### Paragens transporte público/Interface

Acessibilidade	--
Infraestruturas de apoio	--



Fonte Google Maps

### Eixos usados pelo fluxo pedonal

Condição gerais de circulação	Boa	■
Dimensão	Suficiente	■
Estado do pavimento	Excelente	■
Obstáculos	Poucos	■
Condições mobilidade reduzida	Sim	■

### Coexistência com rodovia

Condição geral	Segura	■
Atravessamento	Com passadeira	■
Tipologia	Segregado	
Acalmia de tráfego	Existente	
Observações	--	

## Paredes de Coura - Terminal de Autocarros



### Equipamentos, serviços e espaços públicos

<b>Acesso e circulação</b>	Bom	■
<b>Continuidade</b>	Contínuo	■

### Paragens transporte público/Interface

<b>Acessibilidade</b>	Elevada	■
-----------------------	---------	---

### Infraestruturas de apoio

- Acesso universal
- Com abrigo
- Iluminada
- Informação ao utilizador



Fonte: Google Maps

### Eixos usados pelo fluxo pedonal

<b>Condição gerais de circulação</b>	Boa	■
<b>Dimensão</b>	Suficiente	■
<b>Estado do pavimento</b>	Excelente	■
<b>Obstáculos</b>	Poucos	■
<b>Condições mobilidade reduzida</b>	Sim	■

### Coexistência com rodovia

<b>Condição geral</b>	Segura	■
<b>Atravessamento</b>	Com passadeira	■
<b>Tipologia</b>	Segregado	
<b>Acalmia de tráfego</b>	Inexistente	

### Observações

--

## Ponte de Lima - Centro - Passeio 25 de Abril



### Equipamentos, serviços e espaços públicos

Acesso e circulação	Bom	■
Continuidade	Contínuo	■

### Paragens transporte público/Interface

Acessibilidade --

Infraestruturas de apoio

--



Fonte Google Maps

### Eixos usados pelo fluxo pedonal

Condição gerais de circulação	Boa	■
Dimensão	Larga	■
Estado do pavimento	Excelente	■
Obstáculos	Poucos	■
Condições mobilidade reduzida	Sim	■

### Coexistência com rodovia

Condição geral	Segura	■
Atravessamento	Com passadeira	■
Tipologia	Misto	
Acalmia de tráfego	Existente	

Observações

--



## Equipamentos, serviços e espaços públicos

<b>Acesso e circulação</b>	Razoável	<span style="color: yellow;">■</span>
<b>Continuidade</b>	Contínuo	<span style="color: green;">■</span>

## Paragens transporte público/Interface

<b>Acessibilidade</b>	Elevada	<span style="color: green;">■</span>
-----------------------	---------	--------------------------------------

### Infraestruturas de apoio

- Acesso universal
- Com abrigo
- Iluminada



Fonte: Google Maps

## Eixos usados pelo fluxo pedonal

<b>Condição gerais de circulação</b>	Boa	<span style="color: green;">■</span>
<b>Dimensão</b>	Suficiente	<span style="color: lightgreen;">■</span>
<b>Estado do pavimento</b>	Excelente	<span style="color: green;">■</span>
<b>Obstáculos</b>	Alguns	<span style="color: yellow;">■</span>
<b>Condições mobilidade reduzida</b>	Sim	<span style="color: green;">■</span>

## Coexistência com rodovia

<b>Condição geral</b>	Segura	<span style="color: green;">■</span>
<b>Atravessamento</b>	Com passadeira	<span style="color: green;">■</span>
<b>Tipologia</b>	Misto	
<b>Acalmia de tráfego</b>	Existente	

### Observações

Passeios sem limitadores, permitindo estacionamento em zona pedonal, limitando a sua circulação.

## Ponte de Lima - Agrupamento de Escolas de Ponte de Lima



### Equipamentos, serviços e espaços públicos

Acesso e circulação	Bom	■
Continuidade	Contínuo	■

### Paragens transporte público/Interface

Acessibilidade	--
Infraestruturas de apoio	--

### Eixos usados pelo fluxo pedonal

Condição gerais de circulação	Boa	■
Dimensão	Larga	■
Estado do pavimento	Excelente	■
Obstáculos	Poucos	■
Condições mobilidade reduzida	Sim	■

### Coexistência com rodovia

Condição geral	Segura	■
Atravessamento	Com passadeira	■
Tipologia	Segregado	
Acalmia de tráfego	Existente	
Observações	--	



Fonte Google Maps

# Ponte de Lima - Hospital do Conde de Bertiandos



## Equipamentos, serviços e espaços públicos

Acesso e circulação	Bom	<span style="color: green;">■</span>
Continuidade	Contínuo	<span style="color: green;">■</span>

## Paragens transporte público/Interface

Acessibilidade	--
Infraestruturas de apoio	--



Fonte Google Maps

## Eixos usados pelo fluxo pedonal

Condição gerais de circulação	Boa	<span style="color: green;">■</span>
Dimensão	Suficiente	<span style="color: green;">■</span>
Estado do pavimento	Excelente	<span style="color: green;">■</span>
Obstáculos	Poucos	<span style="color: green;">■</span>
Condições mobilidade reduzida	Sim	<span style="color: green;">■</span>

## Coexistência com rodovia

Condição geral	Segura	<span style="color: green;">■</span>
Atravessamento	Com passadeira	<span style="color: green;">■</span>
Tipologia	Misto	
Acalmia de tráfego	Existente	
Observações	--	

## Ponte de Lima - Central Camionagem Ponte de Lima



### Equipamentos, serviços e espaços públicos

<b>Acesso e circulação</b>	Bom	<span style="color: green;">■</span>
<b>Continuidade</b>	Descontínuo	<span style="color: red;">■</span>

### Paragens transporte público/Interface

<b>Acessibilidade</b>	Elevada	<span style="color: green;">■</span>
-----------------------	---------	--------------------------------------

### Infraestruturas de apoio

- Com abrigo
- Iluminada
- Informação ao utilizador



Fonte Google Maps

### Eixos usados pelo fluxo pedonal

<b>Condição gerais de circulação</b>	Razoável	<span style="color: yellow;">■</span>
<b>Dimensão</b>	Suficiente	<span style="color: lightgreen;">■</span>
<b>Estado do pavimento</b>	Satisfatório	<span style="color: lightgreen;">■</span>
<b>Obstáculos</b>	Poucos	<span style="color: green;">■</span>
<b>Condições mobilidade reduzida</b>	Não	<span style="color: red;">■</span>

### Coexistência com rodovia

<b>Condição geral</b>	Segura	<span style="color: green;">■</span>
<b>Atravessamento</b>	Com passadeira	<span style="color: green;">■</span>
<b>Tipologia</b>	Segregado	
<b>Acalmia de tráfego</b>	Inexistente	

### Observações

As passadeiras junto à central de camionagem não estão adaptadas para pessoas com mobilidade reduzida. Algumas passadeiras não vão junto ao perfil da estrada.



**Equipamentos, serviços e espaços públicos**

<b>Acesso e circulação</b>	Bom	<span style="color: green;">■</span>
<b>Continuidade</b>	Contínuo	<span style="color: green;">■</span>

**Paragens transporte público/Interface**

<b>Acessibilidade</b>	--
<b>Infraestruturas de apoio</b>	--

**Eixos usados pelo fluxo pedonal**

<b>Condição gerais de circulação</b>	Boa	<span style="color: green;">■</span>
<b>Dimensão</b>	Estreita	<span style="color: yellow;">■</span>
<b>Estado do pavimento</b>	Satisfatório	<span style="color: lightgreen;">■</span>
<b>Obstáculos</b>	Poucos	<span style="color: green;">■</span>
<b>Condições mobilidade reduzida</b>	Sim	<span style="color: green;">■</span>

**Coexistência com rodovia**

<b>Condição geral</b>	Aceitável	<span style="color: yellow;">■</span>
<b>Atravessamento</b>	Sem passadeira	<span style="color: red;">■</span>
<b>Tipologia</b>	Comum	
<b>Acalmia de tráfego</b>	Inexistente	
<b>Observações</b>	--	



Fonte Google Maps

# Valença - Jardim Público de Valença



## Equipamentos, serviços e espaços públicos

Acesso e circulação	Bom	<span style="color: green;">■</span>
Continuidade	Descontínuo	<span style="color: red;">■</span>

## Paragens transporte público/Interface

Acessibilidade	--
Infraestruturas de apoio	--



Fonte Google Maps

## Eixos usados pelo fluxo pedonal

Condição gerais de circulação	Razoável	<span style="color: yellow;">■</span>
Dimensão	Estreita	<span style="color: yellow;">■</span>
Estado do pavimento	Satisfatório	<span style="color: lightgreen;">■</span>
Obstáculos	Poucos	<span style="color: green;">■</span>
Condições mobilidade reduzida	Não	<span style="color: red;">■</span>

## Coexistência com rodovia

Condição geral	Aceitável	<span style="color: yellow;">■</span>
Atravessamento	Com passadeira	<span style="color: green;">■</span>
Tipologia	Segregado	
Acalmia de tráfego	Inexistente	

## Observações

Alguns locais de atravessamento de estrada sem passadeira. A saída do lado este do jardim não tem passeio ou passadeira que ligue ao passeio oposto.

## Valença - Centro Coordenador de Transportes de Valença



### Equipamentos, serviços e espaços públicos

<b>Acesso e circulação</b>	Bom	■
<b>Continuidade</b>	Contínuo	■

### Paragens transporte público/Interface

<b>Acessibilidade</b>	Elevada	■
-----------------------	---------	---

### Infraestruturas de apoio

- Acesso universal
- Com abrigo
- Iluminada
- Informação ao utilizador



Fonte Google Maps

### Eixos usados pelo fluxo pedonal

<b>Condição gerais de circulação</b>	Boa	■
<b>Dimensão</b>	Larga	■
<b>Estado do pavimento</b>	Excelente	■
<b>Obstáculos</b>	Poucos	■
<b>Condições mobilidade reduzida</b>	Sim	■

### Coexistência com rodovia

<b>Condição geral</b>	Segura	■
<b>Atravessamento</b>	Com passadeira	■
<b>Tipologia</b>	Segregado	
<b>Acalmia de tráfego</b>	Existente	

### Observações

--

## Valença - Estação Ferroviária de Valença



### Equipamentos, serviços e espaços públicos

<b>Acesso e circulação</b>	Razoável	Amarelo
<b>Continuidade</b>	Descontínuo	Vermelho

### Paragens transporte público/Interface

<b>Acessibilidade</b>	Média	Amarelo
-----------------------	-------	---------

### Infraestruturas de apoio

- Com abrigo
- Iluminada
- Informação ao utilizador



### Eixos usados pelo fluxo pedonal

<b>Condição gerais de circulação</b>	Razoável	Amarelo
<b>Dimensão</b>	Estreita/ Inexistente	Laranja
<b>Estado do pavimento</b>	Satisfatório	Verde claro
<b>Obstáculos</b>	Poucos	Verde escuro
<b>Condições mobilidade reduzida</b>	Não	Vermelho

### Coexistência com rodovia

<b>Condição geral</b>	Insegura	Vermelho
<b>Atravessamento</b>	Com passadeira	Verde
<b>Tipologia</b>	Segregado	
<b>Acalmia de tráfego</b>	Inexistente	

### Observações

Passeio estreito e descontínuo, e sem passadeiras que liguem a restante rede pedonal à estação ferroviária.

## Valença - Centro de Saúde de Valença



### Equipamentos, serviços e espaços públicos

<b>Acesso e circulação</b>	Mau	■
<b>Continuidade</b>	Descontínuo	■

### Paragens transporte público/Interface

**Acessibilidade** --

**Infraestruturas de apoio**

--



Fonte Google Maps

### Eixos usados pelo fluxo pedonal

<b>Condição gerais de circulação</b>	Razoável	■
<b>Dimensão</b>	Suficiente	■
<b>Estado do pavimento</b>	Satisfatório	■
<b>Obstáculos</b>	Poucos	■
<b>Condições mobilidade reduzida</b>	Não	■

### Coexistência com rodovia

<b>Condição geral</b>	Segura	■
<b>Atravessamento</b>	Sem passareira	■
<b>Tipologia</b>	Segregado	
<b>Acalmia de tráfego</b>	Inexistente	

### Observações

Apesar de ter passeios à volta do Centro de Saúde, não tem qualquer passareira de ligação à restante rede pedonal.

# Valença - Agrupamento de Escolas de Valença



## Equipamentos, serviços e espaços públicos

<b>Acesso e circulação</b>	Bom	■
<b>Continuidade</b>	Contínuo	■

## Paragens transporte público/Interface

<b>Acessibilidade</b>	Elevada	■
-----------------------	---------	---

### Infraestruturas de apoio

- Acesso universal
- Com abrigo
- Iluminada



Fonte Google Maps

## Eixos usados pelo fluxo pedonal

<b>Condição gerais de circulação</b>	Boa	■
<b>Dimensão</b>	Suficiente	■
<b>Estado do pavimento</b>	Satisfatório	■
<b>Obstáculos</b>	Poucos	■
<b>Condições mobilidade reduzida</b>	Sim	■

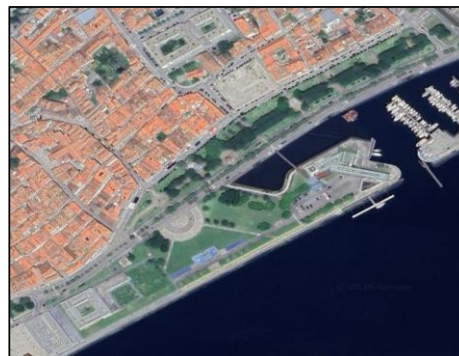
## Coexistência com rodovia

<b>Condição geral</b>	Segura	■
<b>Atravessamento</b>	Com passadeira	■
<b>Tipologia</b>	Segregado	
<b>Acalmia de tráfego</b>	Inexistente	

### Observações

--

## Viana do Castelo - Jardim da Marginal e Jardim da Marina



### Equipamentos, serviços e espaços públicos

<b>Acesso e circulação</b>	Bom	■
<b>Continuidade</b>	Contínuo	■

### Paragens transporte público/Interface

<b>Acessibilidade</b>	Elevada	■
-----------------------	---------	---

### Infraestruturas de apoio

- Acesso universal
- Com abrigo
- Iluminada



Fonte Google Maps

### Eixos usados pelo fluxo pedonal

<b>Condição gerais de circulação</b>	Boa	■
<b>Dimensão</b>	Larga	■
<b>Estado do pavimento</b>	Excelente	■
<b>Obstáculos</b>	Alguns	■
<b>Condições mobilidade reduzida</b>	Sim	■

### Coexistência com rodovia

<b>Condição geral</b>	Aceitável	■
<b>Atravessamento</b>	Com passadeira	■
<b>Tipologia</b>	Segregado	
<b>Acalmia de tráfego</b>	Inexistente	

### Observações

Passeios sem limitadores, permitindo estacionamento em zona pedonal, limitando a sua circulação.

## Viana do Castelo - Campo da Agonia



### Equipamentos, serviços e espaços públicos

<b>Acesso e circulação</b>	Bom	■
<b>Continuidade</b>	Contínuo	■

### Paragens transporte público/Interface

<b>Acessibilidade</b>	Elevada	■
-----------------------	---------	---

### Infraestruturas de apoio

- Acesso universal
- Com abrigo
- Iluminada
- Informação ao utilizador



### Eixos usados pelo fluxo pedonal

<b>Condição gerais de circulação</b>	Boa	■
<b>Dimensão</b>	Larga	■
<b>Estado do pavimento</b>	Excelente	■
<b>Obstáculos</b>	Alguns	■
<b>Condições mobilidade reduzida</b>	Sim	■

### Coexistência com rodovia

<b>Condição geral</b>	Segura	■
<b>Atravessamento</b>	Com passadeira	■
<b>Tipologia</b>	Segregado	
<b>Acalmia de tráfego</b>	Inexistente	

### Observações

--

## Viana do Castelo - Centro/Praça da República



### Equipamentos, serviços e espaços públicos

<b>Acesso e circulação</b>	Bom	■
<b>Continuidade</b>	Contínuo	■

### Paragens transporte público/Interface

<b>Acessibilidade</b>	Elevada	■
-----------------------	---------	---

### Infraestruturas de apoio

- Acesso universal
- Com abrigo
- Iluminada
- Informação ao utilizador



Fonte Google Maps

### Eixos usados pelo fluxo pedonal

<b>Condição gerais de circulação</b>	Boa	■
<b>Dimensão</b>	Estreita	■
<b>Estado do pavimento</b>	Satisfatório	■
<b>Obstáculos</b>	Alguns	■
<b>Condições mobilidade reduzida</b>	Sim	■

### Coexistência com rodovia

<b>Condição geral</b>	Aceitável	■
<b>Atravessamento</b>	Com passadeira	■
<b>Tipologia</b>	Misto	
<b>Acalmia de tráfego</b>	Existente	
<b>Observações</b>	--	

# Viana do Castelo - Hospital



## Equipamentos, serviços e espaços públicos

Acesso e circulação	Bom	■
Continuidade	Contínuo	■

## Paragens transporte público/Interface

Acessibilidade	--
Infraestruturas de apoio	--



Fonte Google Maps; Apple Maps

## Eixos usados pelo fluxo pedonal

Condição gerais de circulação	Razoável	■
Dimensão	Estreita	■
Estado do pavimento	Degradado	■
Obstáculos	Poucos	■
Condições mobilidade reduzida	Sim	■

## Coexistência com rodovia

Condição geral	Segura	■
Atravessamento	Com passadeira	■
Tipologia	Segregado	
Acalmia de tráfego	Inexistente	
Observações	--	

# Viana do Castelo - Agrupamento de Escolas de Monserrate



## Equipamentos, serviços e espaços públicos

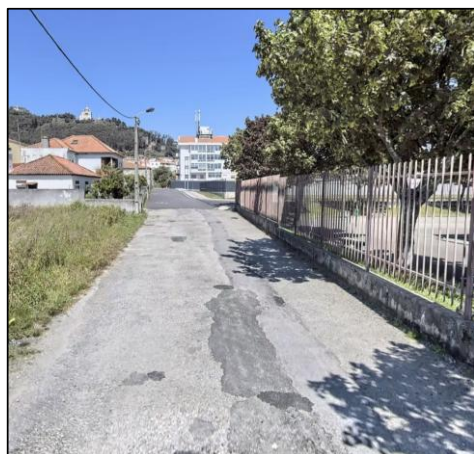
<b>Acesso e circulação</b>	Bom	<span style="color: green;">■</span>
<b>Continuidade</b>	Descontínuo	<span style="color: red;">■</span>

## Paragens transporte público/Interface

<b>Acessibilidade</b>	Elevada	<span style="color: green;">■</span>
-----------------------	---------	--------------------------------------

### Infraestruturas de apoio

- Acesso universal
- Com abrigo
- Iluminada
- Informação ao utilizador



Fonte: Google Maps; Apple Maps

## Eixos usados pelo fluxo pedonal

<b>Condição gerais de circulação</b>	Boa	<span style="color: green;">■</span>
<b>Dimensão</b>	Suficiente	<span style="color: lightgreen;">■</span>
<b>Estado do pavimento</b>	Satisfatório	<span style="color: lightgreen;">■</span>
<b>Obstáculos</b>	Poucos	<span style="color: green;">■</span>
<b>Condições mobilidade reduzida</b>	Sim	<span style="color: green;">■</span>

## Coexistência com rodovia

<b>Condição geral</b>	Segura	<span style="color: green;">■</span>
<b>Atravessamento</b>	Com passadeira	<span style="color: green;">■</span>
<b>Tipologia</b>	Segregado	
<b>Acalmia de tráfego</b>	Inexistente	

### Observações

O passeio é descontínuo na envolvente da Escola Básica de Monserrate.

## Viana do Castelo - Escola Básica do Carmo



### Equipamentos, serviços e espaços públicos

Acesso e circulação	Razoável	■
Continuidade	Contínuo	■

### Paragens transporte público/Interface

Acessibilidade	Média	■
----------------	-------	---

Infraestruturas de apoio  
- Acesso universal



Fonte Google Maps

### Eixos usados pelo fluxo pedonal

Condição gerais de circulação	Boa	■
Dimensão	Suficiente	■
Estado do pavimento	Satisfatório	■
Obstáculos	Poucos	■
Condições mobilidade reduzida	Sim	■

### Coexistência com rodovia

Condição geral	Aceitável	■
Atravessamento	Com passadeira	■
Tipologia	Segregado	
Acalmia de tráfego	Inexistente	

### Observações

A paragem de autocarros que fica junto à entrada da escola não tem espaço dedicado para paragem.



## Equipamentos, serviços e espaços públicos

<b>Acesso e circulação</b>	Bom	<span style="color: green;">■</span>
<b>Continuidade</b>	Contínuo	<span style="color: green;">■</span>

## Paragens transporte público/Interface

<b>Acessibilidade</b>	Elevada	<span style="color: green;">■</span>
-----------------------	---------	--------------------------------------

### Infraestruturas de apoio

- Acesso universal
- Com abrigo
- Iluminada
- Informação ao utilizador



Fonte Google Maps; Apple Maps

## Eixos usados pelo fluxo pedonal

<b>Condição gerais de circulação</b>	Boa	<span style="color: green;">■</span>
<b>Dimensão</b>	Larga	<span style="color: green;">■</span>
<b>Estado do pavimento</b>	Satisfatório	<span style="color: lightgreen;">■</span>
<b>Obstáculos</b>	Poucos	<span style="color: green;">■</span>
<b>Condições mobilidade reduzida</b>	Sim	<span style="color: green;">■</span>

## Coexistência com rodovia

<b>Condição geral</b>	Segura	<span style="color: green;">■</span>
<b>Atravessamento</b>	Com passadeira	<span style="color: green;">■</span>
<b>Tipologia</b>	Segregado	
<b>Acalmia de tráfego</b>	Inexistente	

### Observações

--

# Viana do Castelo - Terminal Ferroviário de Viana de Castelo



## Equipamentos, serviços e espaços públicos

<b>Acesso e circulação</b>	Bom	■
<b>Continuidade</b>	Contínuo	■

## Paragens transporte público/Interface

<b>Acessibilidade</b>	Elevada	■
-----------------------	---------	---

### Infraestruturas de apoio

- Acesso universal
- Com abrigo
- Iluminada
- Informação ao utilizador



## Eixos usados pelo fluxo pedonal

<b>Condição gerais de circulação</b>	Boa	■
<b>Dimensão</b>	Larga	■
<b>Estado do pavimento</b>	Excelente	■
<b>Obstáculos</b>	Poucos	■
<b>Condições mobilidade reduzida</b>	Sim	■

## Coexistência com rodovia

<b>Condição geral</b>	Segura	■
<b>Atravessamento</b>	Com passadeira	■
<b>Tipologia</b>	Segregado	
<b>Acalmia de tráfego</b>	Existente	

### Observações

--

Fonte Google Maps; Apple Maps

# Viana do Castelo - Mercado Municipal



## Equipamentos, serviços e espaços públicos

<b>Acesso e circulação</b>	Bom	<span style="color: green;">■</span>
<b>Continuidade</b>	Contínuo	<span style="color: green;">■</span>

## Paragens transporte público/Interface

<b>Acessibilidade</b>	Média	<span style="color: yellow;">■</span>
-----------------------	-------	---------------------------------------

**Infraestruturas de apoio**  
- Acesso universal



Fonte: Google Maps; Apple Maps

## Eixos usados pelo fluxo pedonal

<b>Condição gerais de circulação</b>	Boa	<span style="color: green;">■</span>
<b>Dimensão</b>	Suficiente	<span style="color: lightgreen;">■</span>
<b>Estado do pavimento</b>	Satisfatório	<span style="color: lightgreen;">■</span>
<b>Obstáculos</b>	Alguns	<span style="color: yellow;">■</span>
<b>Condições mobilidade reduzida</b>	Sim	<span style="color: green;">■</span>

## Coexistência com rodovia

<b>Condição geral</b>	Segura	<span style="color: green;">■</span>
<b>Atravessamento</b>	Com passadeira	<span style="color: green;">■</span>
<b>Tipologia</b>	Segregado	
<b>Acalmia de tráfego</b>	Inexistente	
<b>Observações</b>	--	

## Viana do Castelo - Santuário Santa Luzia



### Equipamentos, serviços e espaços públicos

<b>Acesso e circulação</b>	Razoável	Amarelo
<b>Continuidade</b>	Descontínuo	Vermelho

### Paragens transporte público/Interface

<b>Acessibilidade</b>	Média	Amarelo
-----------------------	-------	---------

### Infraestruturas de apoio

- Acesso universal
- Com abrigo
- Iluminada
- Informação ao utilizador



Fonte: Google Maps

### Eixos usados pelo fluxo pedonal

<b>Condição gerais de circulação</b>	Razoável	Amarelo
<b>Dimensão</b>	Suficiente	Verde claro
<b>Estado do pavimento</b>	Satisfatório	Verde claro
<b>Obstáculos</b>	Poucos	Verde médio
<b>Condições mobilidade reduzida</b>	Sim	Verde médio

### Coexistência com rodovia

<b>Condição geral</b>	Aceitável	Amarelo
<b>Atravessamento</b>	Com passadeira	Verde médio
<b>Tipologia</b>	Segregado	
<b>Acalmia de tráfego</b>	Inexistente	

### Observações

Os passeios junto ao elevador de Santa Lúzia são descontínuos, limitando a sua circulação.

## Vila Nova de Anha - Escola Básica do 1º Ciclo



### Equipamentos, serviços e espaços públicos

<b>Acesso e circulação</b>	Razoável	■
<b>Continuidade</b>	Contínuo	■

### Paragens transporte público/Interface

**Acessibilidade** --

**Infraestruturas de apoio**

--



### Eixos usados pelo fluxo pedonal

<b>Condição gerais de circulação</b>	Razoável	■
<b>Dimensão</b>	Estreita	■
<b>Estado do pavimento</b>	Degradado	■
<b>Obstáculos</b>	Poucos	■
<b>Condições mobilidade reduzida</b>	Não	■

### Coexistência com rodovia

<b>Condição geral</b>	Insegura	■
<b>Atravessamento</b>	Sem passadeira	■
<b>Tipologia</b>	Segregado	
<b>Acalmia de tráfego</b>	Inexistente	

### Observações

Junto à Escola Básica os passeios são descontínuos, observando-se também a inexistência de passadeiras na sua envolvente.

Fonte Google Maps



## Equipamentos, serviços e espaços públicos

<b>Acesso e circulação</b>	Razoável	■
<b>Continuidade</b>	Descontínuo	■

## Paragens transporte público/Interface

<b>Acessibilidade</b>	Média	■
-----------------------	-------	---

**Infraestruturas de apoio**  
- Acesso universal



Fonte Google Maps

## Eixos usados pelo fluxo pedonal

<b>Condição gerais de circulação</b>	Razoável	■
<b>Dimensão</b>	Estreita/ Inexistente	■
<b>Estado do pavimento</b>	Satisfatório	■
<b>Obstáculos</b>	Poucos	■
<b>Condições mobilidade reduzida</b>	Não	■

## Coexistência com rodovia

<b>Condição geral</b>	Insegura	■
<b>Atravessamento</b>	Sem passadeira	■
<b>Tipologia</b>	Segregado	
<b>Acalmia de tráfego</b>	Inexistente	

## Observações

O passeio na Rua São Tiago é estreito ou inexistente, limitando a circulação pedonal.

# Vila Nova de Cerveira - Centro Histórico



## Equipamentos, serviços e espaços públicos

Acesso e circulação	Bom	■
Continuidade	Contínuo	■

## Paragens transporte público/Interface

Acessibilidade	--
Infraestruturas de apoio	--



Fonte Google Maps

## Eixos usados pelo fluxo pedonal

Condição gerais de circulação	Boa	■
Dimensão	Suficiente	■
Estado do pavimento	Satisfatório	■
Obstáculos	Poucos	■
Condições mobilidade reduzida	Sim	■

## Coexistência com rodovia

Condição geral	Segura	■
Atravessamento	Com passadeira	■
Tipologia	Misto	
Acalmia de tráfego	Existente	
Observações	--	



**Equipamentos, serviços e espaços públicos**

<b>Acesso e circulação</b>	Bom	<span style="color: green;">■</span>
<b>Continuidade</b>	Contínuo	<span style="color: green;">■</span>

**Paragens transporte público/Interface**

<b>Acessibilidade</b>	--
<b>Infraestruturas de apoio</b>	--



Fonte Google Maps

**Eixos usados pelo fluxo pedonal**

<b>Condição gerais de circulação</b>	Boa	<span style="color: green;">■</span>
<b>Dimensão</b>	Suficiente	<span style="color: green;">■</span>
<b>Estado do pavimento</b>	Excelente	<span style="color: green;">■</span>
<b>Obstáculos</b>	Poucos	<span style="color: green;">■</span>
<b>Condições mobilidade reduzida</b>	Sim	<span style="color: green;">■</span>

**Coexistência com rodovia**

<b>Condição geral</b>	Segura	<span style="color: green;">■</span>
<b>Atravessamento</b>	Com passadeira	<span style="color: green;">■</span>
<b>Tipologia</b>	Segregado	
<b>Acalmia de tráfego</b>	Existente	
<b>Observações</b>	--	

# Vila Nova de Cerveira - Centro Escolar de Cerveira e Creche



## Equipamentos, serviços e espaços públicos

Acesso e circulação	Bom	<span style="color: green;">■</span>
Continuidade	Descontínuo	<span style="color: red;">■</span>

## Paragens transporte público/Interface

Acessibilidade	--
Infraestruturas de apoio	--



Fonte Google Maps; Apple Maps

## Eixos usados pelo fluxo pedonal

Condição gerais de circulação	Boa	<span style="color: green;">■</span>
Dimensão	Suficiente	<span style="color: lightgreen;">■</span>
Estado do pavimento	Excelente	<span style="color: green;">■</span>
Obstáculos	Poucos	<span style="color: green;">■</span>
Condições mobilidade reduzida	Sim	<span style="color: green;">■</span>

## Coexistência com rodovia

Condição geral	Segura	<span style="color: green;">■</span>
Atravessamento	Com passadeira	<span style="color: green;">■</span>
Tipologia	Segregado	
Acalmia de tráfego	Inexistente	
Observações	--	

# Vila Nova de Cerveira - Escola Básica e Secundária



## Equipamentos, serviços e espaços públicos

Acesso e circulação	Bom	■
Continuidade	Contínuo	■

## Paragens transporte público/Interface

Acessibilidade	--
Infraestruturas de apoio	--



## Eixos usados pelo fluxo pedonal

Condição gerais de circulação	Boa	■
Dimensão	Suficiente	■
Estado do pavimento	Excelente	■
Obstáculos	Poucos	■
Condições mobilidade reduzida	Sim	■

## Coexistência com rodovia

Condição geral	Segura	■
Atravessamento	Com passadeira	■
Tipologia	Segregado	
Acalmia de tráfego	Existente	
Observações	--	

Fonte Google Maps; Apple Maps

# Vila Nova de Cerveira - Centro de Sáude/Tribunal



## Equipamentos, serviços e espaços públicos

<b>Acesso e circulação</b>	Bom	■
<b>Continuidade</b>	Contínuo	■

## Paragens transporte público/Interface

<b>Acessibilidade</b>	--
<b>Infraestruturas de apoio</b>	--



Fonte Google Maps

## Eixos usados pelo fluxo pedonal

<b>Condição gerais de circulação</b>	Boa	■
<b>Dimensão</b>	Estreita	■
<b>Estado do pavimento</b>	Excelente	■
<b>Obstáculos</b>	Poucos	■
<b>Condições mobilidade reduzida</b>	Sim	■

## Coexistência com rodovia

<b>Condição geral</b>	Segura	■
<b>Atravessamento</b>	Com passadeira	■
<b>Tipologia</b>	Segregado	
<b>Acalmia de tráfego</b>	Inexistente	
<b>Observações</b>	--	

## Vila Nova de Cerveira - Centro de Autocarros



### Equipamentos, serviços e espaços públicos

<b>Acesso e circulação</b>	Bom	■
<b>Continuidade</b>	Contínuo	■

### Paragens transporte público/Interface

<b>Acessibilidade</b>	Elevada	■
-----------------------	---------	---

### Infraestruturas de apoio

- Com abrigo
- Iluminada
- Informação ao utilizador



Fonte Google Maps

### Eixos usados pelo fluxo pedonal

<b>Condição gerais de circulação</b>	Razoável	■
<b>Dimensão</b>	Suficiente	■
<b>Estado do pavimento</b>	Satisfatório	■
<b>Obstáculos</b>	Poucos	■
<b>Condições mobilidade reduzida</b>	Não	■

### Coexistência com rodovia

<b>Condição geral</b>	Segura	■
<b>Atravessamento</b>	Com passadeira	■
<b>Tipologia</b>	Segregado	
<b>Acalmia de tráfego</b>	Inexistente	

### Observações

As passadeiras não estão adaptadas para pessoas com mobilidade reduzida.

## Vila Nova de Cerveira - Estação Ferroviária



### Equipamentos, serviços e espaços públicos

<b>Acesso e circulação</b>	Razoável	Amarelo
<b>Continuidade</b>	Contínuo	Verde

### Paragens transporte público/Interface

<b>Acessibilidade</b>	Média	Amarelo
-----------------------	-------	---------

### Infraestruturas de apoio

- Com abrigo
- Iluminada
- Informação ao utilizador



Fonte Google Maps

### Eixos usados pelo fluxo pedonal

<b>Condição gerais de circulação</b>	Má	Vermelho
<b>Dimensão</b>	Suficiente	Verde claro
<b>Estado do pavimento</b>	Degradado	Amarelo
<b>Obstáculos</b>	Poucos	Verde
<b>Condições mobilidade reduzida</b>	Não	Vermelho

### Coexistência com rodovia

<b>Condição geral</b>	Segura	Verde
<b>Atravessamento</b>	Sem passadeira	Vermelho
<b>Tipologia</b>	Segregado	
<b>Acalmia de tráfego</b>	Inexistente	

### Observações

Passeios degradados e sem passadeiras.

## **Anexo IV – Resumo da situação existente – Contributos dos municípios**





## ANEXO IV – RESUMO DA SITUAÇÃO EXISTENTE – CONTRIBUTOS DOS MUNICÍPIOS

### REDE PEDONAL

Município	Eixos circulação sem passeios	Passeios ocupados por estacionamento	Infraestruturas mobilidade reduzida	Sombras e iluminação percursos pedonais
<b>Arcos de Valdevez</b>	Dos 5 eixos principais de acesso à Área Urbana, 3 possuem passeios, 2 não possuem e 1 parcialmente - EN101, EN202, EN303 e EN530.	Na área urbana, na rua Soares Pereira (estacionamento em passeio e segunda fila), rua Nunes Azevedo (segunda fila) e rua Félix Alves Pereira.	Sim existem, mas ruas recentemente intervencionadas, exceto algumas ruas sendo de salientar as seguintes: na rua Padre Azevedo Gonzaga, rua Tomás de Figueiredo, Alameda Dr. Sá Carneiro e rua da Coutada.	Rua da Coutada, em fase de reforço pela EDP.
<b>Caminha</b>	-	Sim, em várias artérias de Vila Praia de Âncora e da vila de Caminha.	Sim, em Vila Praia de Âncora, Caminha e Moledo.	Não. A Ecovia do Atlântico entre Vila Praia de Âncora e Moledo não possui sombras nem iluminação
<b>Melgaço</b>	Av. Capitão Salgueiro Maia, N202 (Corsães-Sto. Cristo), Carvalhiças,	Não.	Av. Capitão Salgueiro Maia, N202 (Corsães-Sto. Cristo), Carvalhiças (candidatura PIPV-PRR para este fim não foi aceite por impossibilidade natural de cumprimento das NTA).	Centro urbano como um todo.
<b>Monção</b>	-	Pouco, apenas em ruas do centro histórico,	O centro histórico tem vindo a ser objeto de intervenção com execução de obras públicas,	Sim.
<b>Paredes de Coura</b>	Muito poucos.	Não.	Acesso a serviços sim. Nos eixos de circulação não.	Não.
<b>Ponte da Barca</b>	Avenida Fernão Magalhães e EN 101 (ligação Ponte da Barca - Braga),	Sim. Na área urbana.	Sim. Na área urbana.	Sim.
<b>Ponte de Lima</b>	Sim, existem na zona urbana. Nas freguesias envolventes e outros núcleos urbanos são escassos.	Não.	Sim, existem, essencialmente na zona urbana.	Existem.
<b>Valença</b>	-	Não.	Não (existem em alguns).	Ecopistas sem iluminação, zonas mais crítica periferia.
<b>Viana do Castelo</b>	-	Sim. No centro histórico.	Sim.	-

<b>Vila Nova de Cerveira</b>	-	Sim. Os locais estão ocupados não por estacionamento, mas por esplanadas.	No centro urbano de Vila Nova de Cerveira, as infraestruturas são adequadas à mobilidade reduzida. Nas outras freguesias do concelho não são notórias estas infraestruturas.	Nos principais percursos pedonais do Município, a iluminação é adequada, contudo as sombras são insuficientes.
------------------------------	---	---	--	--

## ACESSIBILIDADE RODOVIÁRIA E GESTÃO DO TRÁFEGO

Município	Problemas de congestionamento	Problemas de segurança rodoviária	Ausência de sinalização/sinalização excessiva	Medidas de acalmia de tráfego
Arcos de Valdevez	Durante o período escolar nas ruas Mário Soares, D. Afonso Henriques, Dr. Joaquim Carlos da Cunha Sequeira e ponte do Toural.	Guardas de segurança em estradas e caminhos municipais com falta de guardas de segurança e com perfil transversal estreito - antiga EN101 e Av. Osvaldo Gomes.	Na rede viária rural, com falta de sinalização horizontal, vertical de código e direcional.	Lombas, alteração de pavimentos, zonas de uso partilhado na Zona Centro da Vila.
Caminha	Caminha, às quartas-feiras e em Vila Praia de Âncora às quintas-feiras devido à realização das feiras semanais bem como em alguns eventos e romarias.	Diversas artérias nas vilas de Caminha e Vila Praia de Âncora.		Lombas e passadeiras sobrelevadas, em diversas ruas e também nas proximidades dos edifícios escolares de Vila Praia de Âncora, Moledo, Caminha, Seixas, Dem, Lanhelas, Venade, Vilarelho.
Melgaço	-	-	-	Essencialmente lombas.
Monção	-	-	-	Lombas (acessos ao núcleo urbano), alteração de pavimento no centro histórico.
Paredes de Coura	-	-	-	-
Ponte da Barca	Rua Diogo Bernardes no acesso à Ponte de ligação a Arcos de Valdevez. Horas de ponta.	-	-	Área urbana. Avenida Fernão Magalhães e algumas artérias de entrada na área urbana.
Ponte de Lima	Zona urbana. Ponte Nossa Senhora da Guia e envolvente (Arcozelo, Arca e Ponte de Lima e Feitosa).	-	-	Lombas em vários pontos.

Valença	Valença, Rotunda Trapicheira (7h30m - 20h).	Valença, vandalismo.	Todo concelho, sinalização vertical, paragens autocarros.	Lombas, limitação 50km.
Viana do Castelo	Área urbana - entradas da cidade (as seis principais vias de acesso).	Rua da Linha.	Freguesias rurais ausência.	Lombas, alteração de pavimentos, balizas.
Vila Nova de Cerveira	-	Nas freguesias do interior verifica-se excesso de velocidade e perfil de algumas estradas reduzido e sinuoso (antiga EN 302 que liga Candemil a Covas, EN13).	-	Em todas as freguesias tem sido instaladas lombas ou passadeiras elevadas.

## ESTACIONAMENTO

Município	Estacionamento pago	Localização estacionamento pago	Política de fiscalização de estacionamento	Localização fiscalização	Locais ocorrência estacionamento ilegal	Freguesia(s) e locais
Arcos de Valdevez	Existente.	Área urbana.	Inexistente.	-	Na área urbana, na rua Soares Pereira (em passeio e segunda fila) e rua Nunes Azevedo (segunda fila).	Na área urbana.
Caminha	Inexistente.	-	Inexistente.	-	Caminha, Moledo, Âncora e Vila Praia de Âncora na proximidade das praias.	Caminha, Moledo, Âncora, Vila Praia de Âncora e Lanhelas.
Melgaço	Inexistente.	-	Inexistente.	-	N/A	Vila, Penso, Alvaredo, Lamas de Mouro e Castro Laboreiro (em instalação).
Monção	Inexistente.	-	Inexistente.	-	Centro histórico de Monção.	Parque estacionamento do Rosal.
Paredes de Coura	Inexistente.	-	Existente.	-	Nas freguesias.	Centro da Vila.
Ponte da Barca	Existente.	Ponte da Barca.	Inexistente.	-	Área urbana.	Ponte da Barca.

Ponte de Lima	Existente.	Apenas no Parque do Município e no do Mercado (Arca e Ponte).	Inexistente.	-	Não se regista nenhum caso muito problemático.	Arca e Ponte de Lima, Ribeira, Feitosa.
Valença	Existente.	Valença.	Inexistente.	-	Valença (portas do Sol e Avenida Sá Carneiro).	Valença (Lidl, Estação CP, ESCE).
Viana do Castelo	Existente.	Cidade.	Existente.	PSP. Na área urbana.	Cidade.	Concelho.
Vila Nova de Cerveira	Inexistente	-	Inexistente.	-	Vila Nova de Cerveira.	Em Vila Nova de Cerveira, junto à Câmara Municipal e junto aos Bombeiros.

## TRANSPORTE PÚBLICO

Município	Locais com problemas de transporte público	Motivos para os problemas	Motivos específicos	Interfaces de transporte público	Características interfaces	Necessidade de existir transporte flexível
Arcos de Valdevez	Freguesias de baixa densidade populacional.	Horários, frequência.	-	Falta de conforto nas interfaces. Falta de informação nas interfaces.	Central de camionagem subaproveitada, sem articulação com táxis nem estrutura de interface intermodal.	Sim, em área de baixa densidade populacional.
Caminha	As freguesias do interior.	Horários, frequência, percursos, tarifa, conforto.	-	Horários desadequados. Falta de conforto nas interfaces. Falta de informação nas interfaces.	Interface de Vila Praia de Âncora está subutilizada (apenas funciona como paragem).	Sim, nas freguesias do interior e nas freguesias litorais na época balnear.
Melgaço	Ligação das freguesias ao centro urbano e do centro urbano aos centros regionais mais relevantes.	Horários, frequência, outros.	Falta de oferta.	Poucas ligações nas interfaces. Inexistência de articulação tarifária.	-	Sim. Nas ligações freguesias/concelho. Temos estudo para o implementar, mas não há, de momento,



						condições para avançar (forte oposição dos taxistas).
Monção	Algumas freguesias rurais.	Horários, frequência, percursos.	-	Poucas ligações nas interfaces. Falta de informação nas interfaces.	-	Sim, ligação às zonas industriais/empresariais do concelho e circulação na sede do concelho.
Paredes de Coura	Freguesias.	Frequência.		Poucas ligações nas interfaces.	-	Não.
Ponte da Barca	Horários e maior oferta de linhas.	Horários, frequência, percursos.		Inexistentes.	-	Sim. Freguesias de Ermida, Germil, Vila Chão S João, Britelo.
Ponte de Lima	Lugares mais isolados (Vacariça, Cabração, Cerquido) e aqueles onde o operador (A.V. Cura) não cumpre horários.	Horários, frequência, percursos.		Falta de informação nas interfaces. Falta de serviços complementares.	-	Sim, nos lugares mais isolados (Vacariça, Cabração, Cerquido, Airão).
Valença	Mês de agosto - férias escolares.	Outros.	Férias escolares.	Outros.	Terminal rodoviário carece de condições de conforto, especialmente ar condicionado. População sénior é particularmente afetada; serviço internacional frequente impõe longas esperas no terminal.	Sim, todo Concelho.
Viana do Castelo	Freguesias de baixa densidade.	Horários, frequência, conforto.		Inexistência de articulação tarifária.		Zonas de baixa densidade.
Vila Nova de Cerveira	Generalidade do concelho.	Horários, frequência, percursos.		Horários desadequados. Poucas ligações nas interfaces. Falta de		Sim. Na ligação entre as freguesias interiores e a sede do concelho onde estão todos

				informação nas interfaces.		os serviços públicos.
--	--	--	--	----------------------------	--	-----------------------

## TRANSPORTE DE MERCADORIAS E QUALIDADE DO AR

Município	Problemas gerados pelo transporte de mercadorias	Locais e horários	Problemas de qualidade do ar	Locais e horários
Arcos de Valdevez	Existente.	EM505 (zona das Chãs), devido a uma ponte com largura limitada, com impacto significativo no transporte de mercadorias e passageiros.	Inexistente.	-
Caminha	Inexistente.	-	Inexistente.	-
Melgaço	Inexistente.	-	Inexistente.	-
Monção	Existente.	Na sede concelho, período da manhã.	Inexistente.	-
Paredes de Coura	Inexistente.	-	Inexistente.	-
Ponte da Barca	Existente.	Área urbana.	Inexistente.	-
Ponte de Lima	Existente.	Ligação da TRW de Fornelos à da Gemieira. Por falta de alternativas válidas a necessidade de passagem de pesados de mercadorias na zona urbana (Arcozelo, Feitosa, Arca e Ponte de Lima, Correlhã, Ribeira).	Inexistente.	-
Valença	Existente.	Valença e horários de ponta.	Existente.	Zona urbana.
Viana do Castelo	Existente.	Centro da cidade.	Inexistente.	-
Vila Nova de Cerveira	Existente.	Constrangimentos de tráfego na EN13 que atravessa o concelho.	Inexistente.	-

## DESAFIOS LOCAIS E MEDIDAS DE MELHORIA DA MOBILIDADE MUNICIPAL

Município	Desafios no âmbito da mobilidade	Medidas melhoria do sistema de mobilidade	Financiamento
Arcos de Valdevez	Gestão do trânsito, necessidade de infraestrutura adequada, promoção de transportes públicos sustentáveis, combate à desigualdade no acesso em áreas remotas e integração de diferentes modais.	<p>O município está a ultimar um projeto piloto de transporte flexível, com implementação prevista até ao final de 2025.</p> <p>Identificou-se uma forte pressão sobre o estacionamento na área central, agravada em períodos turísticos (verão).</p> <p>Em curso projeto de um parque de estacionamento com 200 lugares no centro urbano (fase de concurso público).</p> <p>Reconhecida a necessidade de bolsas periféricas de estacionamento e de soluções de mobilidade suave (com adequação ao relevo), nomeadamente bicicletas elétricas.</p>	-
Caminha	Maior cobertura da rede de transportes pública e com maior frequência de horários.	Em estudo.	Fundos comunitários.
Melgaço	Existência de oferta com correspondência de horários para fazer as ligações aos principais polos regionais.	Transporte Flexível no concelho para responder à procura de mobilidade das aldeias em direção ao centro urbano.	Incentiva +TP.
Monção	Servir as zonas industriais/empresarias do concelho e deslocação da população idosa.	<p>Implementação de circuitos de transporte coletivo com viaturas elétricas para servir as zonas industriais/empresarias do concelho e deslocação da população idosa para serviços de saúde/institucionais.</p> <p>Ecopista entre Valença e Monção, atualmente em expansão com o objetivo de ligação até Melgaço.</p> <p>Em preparação um novo projeto com 5 autocarros elétricos e novos circuitos (incluindo zonas industriais e centro urbano), ainda sem estrutura operacional definida.</p> <p>Em desenvolvimento novos parques, incluindo um parque de estacionamento subterrâneo com capacidade para mais de 100 lugares.</p>	Fundos comunitários.
Paredes de Coura	Falta de passeios.	Investimento recente em novos acessos viários, incluindo ligação à autoestrada. Sinalética e manutenção rodoviária realizadas com regularidade.	-

Ponte da Barca	Disponibilidade de mais áreas de estacionamento. Implementação de rede de transporte público a pedido.	Em curso um projeto de requalificação de passeios nas ruas principais, com consideração de acessibilidade para mobilidade reduzida.  Em consideração a implementação de um sistema de transporte a pedido para locais com população idosa e escassa.	-
Ponte de Lima	Criar alternativas de circulação que evitem a necessidade de passagem de viaturas pelo interior da zona urbana.	Está a desenvolver esforços para a construção de variantes rodoviárias exteriores à zona urbana e a construção de uma paragem do TGV no concelho.  Em curso a substituição de abrigos: 40 já adquiridos, mais 12 em breve, com potencial para mais 20. As localizações foram revistas segundo critérios de procura e segurança.	-
Valença	Implementação do transporte flexível, viaturas mobilidade sustentável, estacionamento viaturas elétricas.	Município reconhece a necessidade de transporte flexível e está autorizado politicamente a avançar com o projeto.  Projetos de implementação de estacionamento para mobilidade elétrica ou ar condicionado ainda não concretizados, mas estão em consideração.	-
Viana do Castelo	Internalização do transporte urbano.	Internalização do transporte urbano. - Foram adquiridos 17 autocarros elétricos e desenhada uma nova rede de transporte urbano, com frequências, paragens e tipologias de veículos definidas. A operação será exclusivamente municipal, não abrangendo zonas de baixa densidade, que ficarão a cargo da CIM.  Alargamento da zona 30 km/h e sinalização partilhada de via com bicicletas.  Em curso a construção de novas infraestruturas: - Ponte sobre o Rio Lima, entre as atuais pontes Eiffel e Nova. - Via do Naia, entre a A28 e Barroselas, promovendo acessibilidade às zonas industriais. - Ponte pedonal na cidade.	PRR.
Vila Nova de Cerveira	Redução do uso do automóvel, aumento do uso da bicicleta, aumento das áreas pedonais e clicáveis, rede viária municipal “envelhecida” e a necessitar de manutenção e assegurar a mobilidade para todos.	Acessibilidade a edifícios, instalação de abrigos de paragem para o transporte público. No centro urbano de Vila Nova de Cerveira.	PRR.





## Lisboa, Portugal

Ed. Central Plaza  
Av. 25 de Abril de 1974, 23 2ªA  
2795 – 197 Linda-a-Velha – Portugal

Tel. (+351) 21 415 96 00  
Fax. (+351) 21 415 96 08  
[info@vtm-global.com](mailto:info@vtm-global.com)



## Madrid, España

Edificio Cuzco III  
Paseo de la Castellana, 135  
Planta 6, oficina 615  
28046 Madrid – España

(+34) 654 647 121  
[info@vtm-global.com](mailto:info@vtm-global.com)



## Milano, Italia

Galleria Vittorio Emanuele II  
Via Mengoni 4  
20121 Milano – Italia

(+39) 347 807 1144  
[info@vtm-global.com](mailto:info@vtm-global.com)

