

07.

Rede Viária e Transportes

## **A.1. Introdução**

A topografia do Concelho de Valença foi um factor determinante quer na implantação e traçado das infraestruturas, particularmente ao nível da rede viária, quer na implantação dos assentamentos urbanos. Exceptuando a orla Poente e Norte do Concelho, ou seja as áreas mais próximas do Rio Minho, a parte menos acidentada topograficamente e com as cotas mais baixas, verifica-se que partindo desta zona para o interior as cotas sobem e o relevo torna-se mais acidentado dando lugar a formações montanhosas; onde as condições topográficas tornam difíceis a construção de vias e a implantação de aglomerados urbanos de dimensão considerável. Assim as principais vias de comunicação ( nomeadamente o IP 1, a EN 13 e a EN 101 ), bem como os aglomerados com maior expressão surgem essencialmente junto à orla do Concelho que confina com o Rio Minho.

Contudo poder-se-á dizer que de um modo geral o Concelho de Valença encontra-se satisfatoriamente servido de vias de comunicação, pois as partes do Concelho que apresentam uma maior ocupação e onde se encontram implantadas a maior parte das actividades produtivas, ou seja as áreas que geram maior tráfego geram encontram-se bem servidas em termos de acessibilidade, contudo para que assim seja efectivamente e de acordo com o a seguir referido, assume-se como fundamental a construção da Variante Nascente a Valença e a construção do IC 1 em corredor próprio até ao nó de São Pedro da Torre.

As condições de acessibilidade tornam-se mais difíceis na parte interior do Concelho, nomeadamente nas ligações entre Lugares e Freguesias mais interiores, contudo também aqui a situação não se apresenta problemática, pois por um lado dado a pouca expressão ao nível da implantação de aglomerados e actividades é geradora de um reduzido volume de tráfego; por outro lado, esta rede ( que corresponde na hierarquia viária a seguir apresentada às Vias Distribuidoras Secundárias ) tem vindo recentemente a sofrer beneficiações particularmente ao nível das pavimentações ( devido ao relevo as beneficiações ao nível do traçado tornam-se muito difíceis e dispendiosas financeiramente ), encontrando-se actualmente, quer ao nível da sua extensão e cobertura, quer ao nível do seu estado de conservação, em condições aceitáveis face às solicitações de tráfego a que é sujeita.

## A.2. Hierarquia Viária

Após uma análise da rede viária que serve o Concelho de Valença, estabeleceu-se a seguinte hierarquia viária:

- Via Colectora: IP 1, IC 1 ( até nó de S. Pedro )
- Vias Distribuidoras Principais ( Vias Inter - Municipais ): EN 13, EN 101, EN 201, VNV
- Vias Distribuidoras Secundárias: nível 1  
nível 2
- Caminhos de Servidão e Acessos Locais

## A.3. Caracterização: Potencialidades e Debilidades

### A.3.1. Via Colectora

IP 1 - Itinerário Principal n.º 1 – Atravessa o Concelho longitudinalmente ( orientação Norte - Sul ) na sua faixa Poente, ver mapa em anexo. Trata-se de um importante eixo viário que integra a rede nacional fundamental cujo traçado se estende de Valença a Vila Real de Santo António. Os IP ( s ) são assim as vias de comunicação de maior interesse nacional e aquelas que asseguram a ligação entre os principais centros urbanos ( aqueles com influência supra - distrital ).

A construção da ponte internacional em Valença e o prolongamento / continuidade desta via em Espanha tornou esta via num importante eixo internacional, facilitando muito a ligação de Portugal com o Norte de Espanha, nomeadamente à Galiza, assim como a outras importantes rotas internacionais.

O IP 1 no Concelho de Valença do Minho possui dois nós, um primeiro ( quem vem de Sul para Norte ) localizado em São Pedro da Torre ( cuja foto se apresenta ) e um outro, junto à sede de Concelho mais precisamente entre o núcleo histórico de Valença e o Rio Minho. O primeiro destes nós encontra-se numa área com muita visibilidade ( sem grandes acidentes topográficos ) para quem circula quer no próprio IP 1, quer na EN 13, já o segundo é menos visível. Haveria assim que tirar partido da existência destes nós, particularmente do primeiro pela sua visibilidade e disponibilidade de terrenos na sua envolvente, como factores indutores e multiplicadores do desenvolvimento, neste sentido seria de todo desejável e justificável a criação de uma área de serviços ( pequena placa logística ) junto ao nó de S. Pedro da Torre.



Figura 7.1. Nó do IP 1 de São Pedro da Torre.

IC 1 - Itinerário Complementar n.º 1 – Via que integra a rede nacional complementar, são vias que estabelecem as ligações de maior interesse a nível regional, asseguram a ligação entre a rede nacional fundamental e os centros urbanos de influência concelhia ou supra - concelhia mas infra - distrital. O traçado desta via estende-se de Valença a Lisboa pela faixa litoral do País.

Segundo o PRN, esta via ligará Lisboa a Valença, contudo existem ainda vários troços por construir, alguns dos quais estão a ser objecto de estudos tendo em vista a definição rigorosa do traçado a adoptar, encontra-se nesta situação o troço do IC 1 entre Viana do Castelo e Valença.

De acordo com o PRN, prevê-se que o IC 1 se estenda de Viana do Castelo a Valença ( pois do Porto a Viana já se encontra construído ), mais precisamente até ao nó do IP 1 em São Pedro da Torre.

Torna-se contudo fundamental estudar o traçado a adoptar, a este nível haverá que fazer todos os esforços para que o traçado do IC 1 neste troço não coincida com o da actual EN 13 pois esta via, por diferentes motivos a seguir explicitados, já não oferece condições para se poder vir a transformar num itinerário complementar com os requisitos técnicos e níveis de serviço característicos deste tipo de itinerários. Essa dificuldade ou impossibilidade prende-se com a significativa ocupação marginal ( nalguns casos com actividades que geram um volume considerável de tráfego ), com o elevado número de inserções e atravessamentos, com a proximidade ( nalguns casos atravessamentos ) aos aglomerados urbanos, e ainda com o considerável volume de tráfego local que aí se regista.



Conforme se pode observar no mapa que a seguir se apresenta está previsto um novo traçado em corredor próprio para o IC 1 desde Viana até Vila Praia de Âncora ( aproximadamente ), e daqui até S. Pedro da Torre o traçado desta via seria coincidente com o da actual EN 13, ora seria contudo fundamental, pelos motivos aqui expostos, que fosse estudado e seleccionado um corredor próprio para o IC 1 na globalidade do troço compreendido entre Viana e São Pedro da Torre.

Torna-se assim fundamental estudar e aprovar um corredor ( canal ) próprio para esta via, para tal deverá haver uma forte articulação entre os Concelhos directamente afectados por esta via nomeadamente Valença, Caminha e Vila Nova de Cerveira. Com a construção do IC 1 com um traçado próprio, possibilitar-se-á ainda a requalificação da actual EN 13 numa via com características mais urbanas, com um perfil transversal mais adequado à ocupação marginal e tipo de tráfego que suporta.

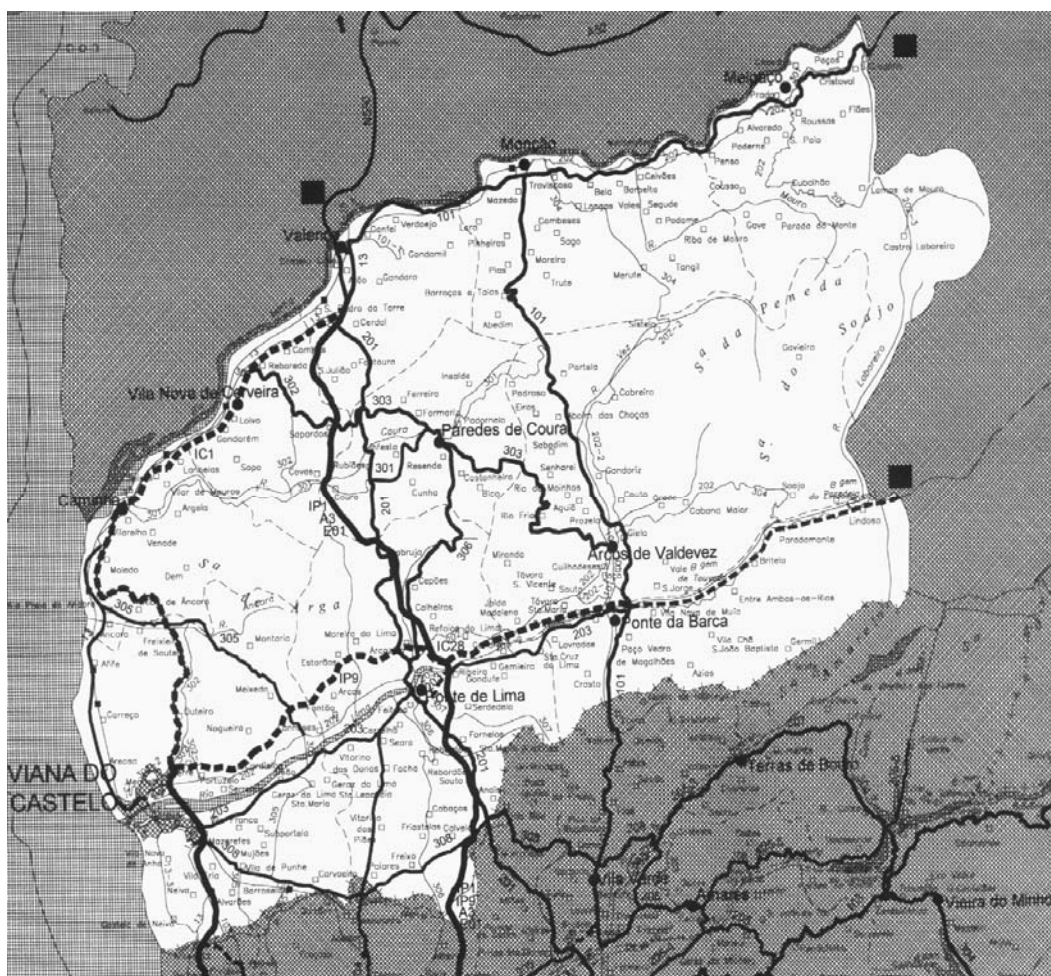


Figura 7.2. Rede Viária Nacional – Estudo do Traçado do IC1.

Fonte : IPCC – 2002

### A.3.2. Vias Distribuidoras Principais

Estabelecem as ligações às vias da rede nacional assim como aos concelhos vizinhos, com Monção através da EN 101, com Vila Nova de Cerveira através da EN 13, e com Paredes de Coura através da EN 201.

A VNV - Variante Nascente de Valença – trata-se de uma proposta que já tinha sido efectuada no anterior PDM. A construção desta via para além de possibilitar o descongestionamento no centro da Cidade e a requalificação do troço mais próximo da sede de Concelho da actual EN 13, estabelecerá uma ligação directa entre as duas vias da rede municipal principal a EN 13 e a EN 101, dando assim maior continuidade e coerência à rede principal e facilitando a articulação do Concelho com o exterior (municípios vizinhos), esta via, de acordo com os princípios expressos no Plano Rodoviário Nacional, quando construída será integrada na rede viária nacional pois ligará directamente a EN 101 à EN 13. Com a construção da VNV ter-se-á uma ligação directa, sem necessidade de mudanças de via e de nível de serviço, entre Vila Nova de Cerveira - Valença - Monção. Trata-se de um percurso com significativa importância para estes três Municípios.

O estado de conservação dos pavimentos destas vias apresenta-se satisfatório, mas já no que se referem às suas características técnicas registam-se alguns problemas / deficiências, em determinados troços, nomeadamente:

- O perfil transversal nalguns dos troços, particularmente naqueles que apresentam uma maior ocupação marginal, deveria ser requalificado, com a introdução de passeios e disciplinando os atravessamentos pedonais;
- Corrigir e melhorar algumas das inserções de vias com uma menor importância hierárquica que constituem pontos de perigosidade (através da abertura dos cruzamentos e / ou entroncamentos, de sinalética adequada, e da criação de faixas de aceleração e de mudança de direcção), e evitar a abertura de novas inserções;
- Nas zonas com uma maior ocupação marginal procurar reduzir os acessos directos de lotes à via, sempre que possível através da criação de vias de serviço;
- Melhorar / corrigir o traçado de algumas curvas que se apresentam bastantes fechadas nomeadamente na EN 101.

### A.3.3. Vias Distribuidoras Secundárias

Há a distinguir, ao nível da respectiva importância na hierarquia viária, duas categorias de vias distribuidoras secundárias:

- Nível 1 – Estabelecem as ligações da rede principal municipal às sedes de Freguesia assim como a ligação entre estas: EM 506, EM 508, EM 508-1, EM 509, EM 510, EM 511, EM 511-1, EM 511-2, EM 512 e EM 512-1;
- Nível 2 – Estabelecem acessibilidade aos diferentes lugares a partir das sedes de freguesia e da rede municipal secundária; promovem a articulação entre lugares: CM 1033, CM 1033-1, CM 1033-2, CM 1045, CM 1046, CM 1047, CM 1047-1, CM 1047-2, CM 1048, CM 1048-1, CM 1049, CM 1050, CM 1051, CM 1052, CM 1053, CM 1054, CM 1055, CM 1056, CM 1057, CM 1057-1, CM 1058, CM 1059, CM 1060, CM 1061, CM 1061-1, CM 1062, CM 1062-1, CM 1062-2, CM 1063 e CM 1063-1.

Estas vias de um modo geral apresentam-se em bom estado de conservação ao nível dos respectivos pavimentos, no entanto ao nível do seu perfil transversal, principalmente nos aglomerados urbanos e troços com uma maior ocupação marginal apresentam algumas deficiências no que se refere ao perfil transversal pois em muitas destas situações não existem passeios.

#### **A.3.4. Caminhos de Servidão e Acessos Locais**

Trata-se de uma extensa rede de caminhos e acessos a propriedades e explorações agrícolas e florestais. Integram-se ainda nesta categoria a rede de arruamentos locais dos aglomerados populacionais.

## A.4. Quadro Síntese

**Quadro 7.1.** Quadro síntese da rede e hierarquia rodoviária no Concelho de Valença.

Classificação		Agglomerados Servidos	Percurso no Concelho		Comp. km
Formal	PDM		Início	Fim	
IP1 / A 3	VC	Valença, São Pedro da Torre	Limite do Concelho	Ponte 'Nova' sobre o Rio Minho	13,2
IC 1	VDP	São Pedro da Torre	Limite do Concelho	IP 1 / A 3	2,4
EN 13	VDP	Arão, Valença	IP 1 / A 3	Ponte 'Velha' sobre o Rio Minho	5,5
EN 13-8	VDP	São Pedro da Torre	IC 1	Estação CP	1,2
EN 13-9	VDP	Valença	IP 1 / A 3	EN 13	0,4
EN 13-10	VDP	Valença	EN 13	Rio Minho	0,7
EN 101	VDP	Valença, Ganfei, Verdoejo, Friestas	EN 13	Limite do Concelho	10,4
EN 101-1	VDP	Valença, Picões, Vilar, Senhora do Faro	EN 101	Monte de Faro	6,5
EN 201	VDP	São Pedro da Torre	EN 13	Limite do Concelho	7,8
-	VDP	VNV Variante Nascente Valença	EN 13	EN 101	5,2
EM 506	VDS 1	Friestas, Gondomil, Boivão	EN 101	Limite do Concelho	4,7
EM 508	VDS 1	Monte de Faro, Sanfins, Gondomil	EN 101-1	Limite do Concelho	8,0
EM 508-1	VDS 1	Lordelo de Cima, Boivão	EM 508	EM 506	3,6
EM 509	VDS 1	Valença, Gandra, Taião	EN 13	Limite do Concelho	12,9
EM 510	VDS 1	Arão, Cristelo Covo, Valença	EN 13	EN 13-9	2,5
EM 511	VDS 1	Cerdal, Gandra	EN 201	EM 509	5,0
EM 511-1	VDS 1	Cerdal, Bade, Gondim	EM 511	Gondim	4,0
EM 511-2	VDS 1	Cerdal	EN 13	EM 511	2,2
EM 512	VDS 1	Fontoura, São Julião	EN 201	Limite do Concelho	5,3
EM 512-1	VDS 1	Silva, São Julião	IC 1	EM 512	4,0
CM 1033	VDS 2	São Pedro da Torre, Chamosinhos	EN 13-8	Limite do Concelho	2,0
CM 1033-1	VDS 2	São Pedro da Torre	CM 1033-1	Rio Minho	0,9
CM 1033-2	VDS 2	São Pedro da Torre	EN 13-8	CM 1033	0,9
CM 1045	VDS 2	Arão, Cristelo Covo	EM 510	EM 510	1,2
CM 1046	VDS 2	Cristelo Covo	EM 510	EM 510	1,0
CM 1047	VDS 2	Valença, Ganfei	EN 13-10	EN 101	4,9
CM 1047-1	VDS 2	Ganfei	EN 101	CM 1047	0,9
CM 1047-2	VDS 2	Ganfei	EN 101-1	CM 1047	1,4
CM 1048	VDS 2	Verdoejo	EN 101	EN 101	0,4

[continua na página seguinte]

A Auto-Estrada | IP Itinerário Principal | Itinerário Complementar | EN Estrada Nacional | EM Estrada Municipal  
 CM Caminho Municipal | VC Vias Colectoras | VDP Vias Distribuidoras Principais  
 VDS 1 Vias Distribuidoras Secundárias de Nível 1 | VDS 2 Vias Distribuidoras Secundárias de Nível 2.



[continuação da página anterior]

Classificação		Agglomerados Servidos	Percurso no Concelho		Comp.
Formal	PDM		Início	Fim	km
CM 1048	VDS 2	Sanfins, Senhora do Loreto	EM 508	Senhora do Loreto	1,6
CM 1048-1	VDS 2	Verdoejo	CM 1048	CM 1048	1,2
CM 1049	VDS 2	Picões, Pinheiro, Paço, Gandra	EN 101-1	EM 509	3,3
CM 1050	VDS 2	Taião	EN 101-1	EM 509	3,2
CM 1051	VDS 2	Gandra, Arão	EM 509	EM 510	2,6
CM 1052	VDS 2	Friestas	EN 101	EN 101	1,7
CM 1053	VDS 2	-	EM 509	EM 511-1	1,9
CM 1054	VDS 2	Outeiro	EM 509	EM 509	1,3
CM 1055	VDS 2	Gosende, Bacelar	EM 509	EM 511-1	4,0
CM 1056	VDS 2	Mira, Bade	EM 511	EM 511-1	1,9
CM 1057	VDS 2	Pedreira	EN 13	EM 511	1,8
CM 1057-1	VDS 2	Fervença	EN 201	CM 1057	1,5
CM 1058	VDS 2	Alderete, Gaiteira	EM 511	EM 511-1	1,6
CM 1059	VDS 2	-	EN 201	EM 511	1,4
CM 1060	VDS 2	Passos, Rio Torto	EN 201	EM 512	1,7
CM 1061	VDS 2	Silva	EM 512	EM 512-1	2,0
CM 1061-1	VDS 2	Codeceiro	EM 512-1	CM 1061	0,8
CM 1062	VDS 2	Fontoura, São Julião	EM 512	EM 512	6,8
CM 1062-1	VDS 2	Roçado	EM 512	CM 1062	1,6
CM 1062-2	VDS 2	Costa, Cachada	EM 512	CM 1062	1,2
CM 1063	VDS 2	Barrio, Gontomil	EN 201	EN 201	2,9
CM 1063-1	VDS 2	Grove	EN 201	CM 1063	0,4
Total					165,5
Totais por Classificação Formal					
Itinerários Principais / Auto-estrada					13,2
Itinerários Complementares					2,4
Estradas Nacionais					32,5
Estradas Municipais					52,2
Caminhos Municipais					60,0
Variante Nascente a Valença					5,2
Total					165,5
Totais por Classificação / Hierarquia estabelecida no PDM					
Vias Colectoras					13,2
Vias Distribuidoras Principais					40,1
Vias Distribuidoras Secundárias – Nível 1					52,2
Vias Distribuidoras Secundárias – Nível 2					60,0
Total					165,5
A Auto-Estrada   IP Itinerário Principal   Itinerário Complementar   EN Estrada Nacional   EM Estrada Municipal CM Caminho Municipal   VC Vias Colectoras   VDP Vias Distribuidoras Principais VDS 1 Vias Distribuidoras Secundárias de Nível 1   VDS 2 Vias Distribuidoras Secundárias de Nível 2.					

## A.5. Perfis Tipo Propostos

Com base na descrição e hierarquização apresentada, inclusive em algumas debilidades detectadas, figura-se importante a definição e estruturação de perfis tipos para os diferentes níveis hierárquicos, cruzando-os com a realidade de Valença, mais urbana, o território urbano e o espaço rural.

Este quadro figura como um quadro orientador no projecto e na melhoria de vias no território concelhio.

**Quadro 7.2.** Quadro de perfis transversais tipo (mínimos) segundo a hierarquia viária definida.

	<b>Espaço Urbano (Valença – Área Urbana Imediata e Alargada)</b>	<b>Espaço Urbano (Aglomerados Secundários)</b>	<b>Espaço Rural</b>
<b>Vias Colectoras</b>	Perfis definidos pela EP (Estradas de Portugal) ou pela EP e Câmara Municipal de Valença.		
<b>Vias Distribuidoras Principais</b>			
<b>Vias Distribuidoras Secundária Nível 1</b>	Faixa de Rodagem 7,5 m Estacionamento Longitudinal 2,25 m Passeios 3.00 m Caldeira para Árvores 1,00 (opcional) Possibilidade de Inserção de Ciclovia 2 sentidos 1,50 m (opcional) (1)		
<b>Vias Distribuidoras Secundária Nível 2</b>	Faixa de Rodagem 6,5m Estacionamento Longitudinal 2,5 m Passeios 2 x 2,25 m Caldeira para Árvores 1,00 (opcional) Possibilidade de Inserção de Ciclovia 2 sentidos 1,50 m (opcional) (1)		
<b>Caminhos de Servidão e Acessos Locais</b>	Faixa de 6,00 m Berma ou passeio de 1,50m		Via de 2 sentidos de tráfego com faixa de 3,00 m Berma de 1,50m

(1) A aplicação destes dados depende do volume de tráfego, das condições físicas do território e, da necessidade de promover meios de locomoção alternativos como a bicicleta.

A definição de novos arruamentos ou a qualificação dos existentes dentro de áreas com uma morfologia urbana contínua, ou na ausência desta pode mediante a realização de estudos de sistemas de circulação para cada situação adoptando soluções alternativas tendo por base os valores mínimos e os definidos por lei.

## B. Pontos de Conflito

### B.1. Sinistralidade

Submeter a uma análise os dados de sinistralidade resulta imperativo no estudo da Rede Viária, pois visa a identificação de problemas e o encontro de soluções adequadas à sua resolução.

Não podemos ignorar que um dos objectivos das actuais políticas nacionais ao nível da rede viária é a redução dos níveis de sinistralidade.

**Quadro 7.3.** Acidentes com vítimas entre 2004 e 2006

Acidentes com Vítimas 2004 a 2006										
Ano	Unidade Geográfica	Acidentes com vítimas	Total de vítimas	Vítimas mortais	%	Feridos Graves	%	Feridos Leves	%	Índice Gravidade
2004	Distrito de Viana do Castelo	860	1218	32	- 28,9	55	- 38,9	1131	- 16,8	3,7
	Viana do Castelo	321	469	11	34,4	19	34,5	439	38,8	3,4
	Monção	50	62	3	9,4	1	1,8	58	5,1	6
	<b>Valença</b>	<b>81</b>	<b>111</b>	<b>4</b>	<b>12,5</b>	<b>7</b>	<b>12,7</b>	<b>100</b>	<b>8,8</b>	<b>4,9</b>
2005	Distrito de Viana do Castelo	832	1238	29	-9,4	56	1,8	1153	1,9	3,5
	Viana do Castelo	282	407	5	17,2	15	26,8	387	33,6	1,8
	Monção	52	69	3	10,3	3	5,4	63	5,5	5,8
	<b>Valença</b>	<b>84</b>	<b>123</b>	<b>5</b>	<b>17,2</b>	<b>4</b>	<b>7,1</b>	<b>114</b>	<b>9,9</b>	<b>6</b>
2006	Distrito de Viana do Castelo	794	1084	20	-31	70	25	994	- 13,8	2,5
	Viana do Castelo	294	388	8	40	19	27,1	361	36,3	2,7
	Monção	42	58	2	10	10	14,3	46	4,6	4,8
	<b>Valença</b>	<b>66</b>	<b>92</b>	<b>3</b>	<b>15</b>	<b>7</b>	<b>10</b>	<b>82</b>	<b>8,2</b>	<b>4,5</b>

FONTE: ANRS, Relatórios Anuais 2004,2005 e 2006

Por intermédio do Quadro relativo aos acidentes com vítimas entre 2004 e 2006 verificamos que o número de acidentes com vítimas tem vindo a diminuir após uma ligeira subida no número de vítimas no ano de 2005 em que o índice de gravidade foi de 6%, no ano de 2006 esta tendência inverteu-se com uma descida de 1,5 pontos percentuais no Índice de Gravidade.

Comparativamente com o concelho vizinho, Monção, Valença apresenta um quadro muito idêntico em termos de índices de gravidade entre os 6 e 4,5%. Comparativamente com a Unidade Geográfica em que se insere este índice é claramente dissonante com a média do Distrito.

Quadro 7.4. Localização e Natureza de acidentes com mortos ou feridos graves (2004-2006)

Via	Km	Natureza Acidente	N.º Mortos	N.º Feridos Graves
EN13	117,26	Colisão frontal	1	1
	116	Colisão frontal	1	0
	112,6	Atropelamento de peões	1	0
	115,9	Atropelamento de peões	0	1
	111,9	Colisão lateral com outro veiculo em movimento	1	0
	112	Despiste com transposição do dispositivo de retenção lateral	1	0
	116,6	Colisão lateral com outro veiculo em movimento	0	2
	117,7	Colisão frontal	1	1
	115,37	Despiste simples	1	0
EN 101	4,45	Despiste com colisão com veiculo imobilizado ou obstáculo	1	0
	1,8	Despiste com capotamento	1	0
	4,5	Colisão frontal	0	2
	4,5	Colisão lateral com outro veiculo em movimento	0	1
	8	Despiste simples	1	0
	1,7	Despiste sem dispositivo de retenção	1	1
	5,3	Colisão lateral com outro veiculo em movimento	0	2
	4,45	Despiste com colisão com veiculo imobilizado ou obstáculo	1	0
	1,8	Despiste com capotamento	1	0
EN 201	1,2	Colisão traseira com outro veiculo em movimento	1	0
	0,1	Colisão lateral com outro veiculo em movimento	0	1
EM		Colisão frontal	1	0
		Colisão frontal	0	1
		Despiste simples	1	0
		Despiste simples	0	1
		Colisão frontal	1	0
		Colisão frontal	0	1
		Despiste simples	1	0
Rua do Cais		Colisão frontal	0	1
Rua das Azenhas		Despiste simples	1	0
Av. Bombeiros Voluntários		Colisão traseira com outro veiculo em movimento	0	1
Rua do Souto		Despiste simples	0	1
Rua Seixoso		Colisão frontal	0	1

FONTE: ANSR, Relatórios Anuais 2004,2005 e 2006

Os dados fornecidos pela Autoridade Nacional da Segurança Rodoviária, entre 2004 e 2006, as principais vias onde ocorreram acidentes com vítimas mortais, foram as principais vias estruturantes existentes no município, nomeadamente a EN13 e EN101.

Estas duas vias, EN 101 e EN 13, são vias que apresentam com uma ocupação marginal muito urbana e enquanto Estradas Nacionais adquirem uma maior apetência para a ocorrência de sinistralidade rodoviária.

As restantes ocorrências registaram-se em estradas municipais, sendo que os restantes incidentes rodoviários ocorreram na sede de município.

## C. Mobilidade e Transportes

### C.1. Introdução

Os sistemas urbanos territoriais devem ser assumidos como elemento estratégico do desenvolvimento enquanto forma de organizar a concentração, de promover economias de aglomeração, de consolidar factores avançados de competitividade e de mobilizar os espaços de influência das cidades.

A base de arranque para a análise das carências de desenvolvimento de determinadas áreas parece ser um problema de baixas densidades:

- baixa densidade de população;
- baixa densidade de actores cuja especialização continua a dirigir-se para outras áreas com maior dinamismo, lugares de maior massa crítica;
- baixa densidade de centros urbanos, que tardam em atingir níveis acrescidos de urbanidade e modelos de desenvolvimento verdadeiramente urbano;
- baixa densidade de relações, na criação de redes de complementaridade e competitividade que assegura o desejo de inovação permanente.

Mas “as baixas densidades” podem ser um falso problema e rapidamente tornar-se em factores que proporcionam factores produtivos de grande significado. É aqui que está a chave da questão: «transformar uma problemática de baixa densidade de relações enriquecedoras, dinamizadoras ditadas, por um encadeamento de excedentes que se reinvestem para atingir níveis médios tão satisfatórios como os que se verificam em qualquer outro território» Cravinho, 1998.

Com efeito existem factores, outros, capazes de inverterem os aspectos negativos que se colocam ao desenvolvimento de tais regiões: um enorme acréscimo de mobilidade e rapidez de difusão da informação têm vindo a modificar significativamente os horizontes espaciais de referência alterando radicalmente a noção geográfica do território que temos tido até aqui. A par de tal acréscimo de mobilidade e rapidez da difusão da informação, afigura-se como fundamental a mobilidade, rapidez, conforto e segurança de pessoas, bens e serviços.

Neste contexto, e na prossecução de um desenvolvimento acompanhado e proporcionador de efeitos de coesão territorial, os meios de transporte são essenciais porquanto constituem o suporte do sistema de mobilidade de pessoas e mercadorias. A montante dos meios de transporte encontra-se



as infra-estruturas e as vias de comunicação que permitem a circulação e o fluxo de movimentos de transporte e de deslocação.

Á assim compreensível que a melhoria das infra-estruturas de transporte e de comunicação, e bem como do próprio sistema de transportes, constituam anseios das diferentes comunidades, e sejam entendidos como meios de coesão territorial.

A par da coesão territorial, terá de estar associada a coesão social, para a qual o sistema de transportes, e a actuação ponderada nesse mesmo sistema, contribuem.

O entendimento é hoje claro de que a mobilidade de pessoas, associada a outras vantagens – mobilidade de emprego, da habitação, e outras – constitui uma peça essencial da competitividade económica dos indivíduos, das empresas, dos territórios e das cidades.

Os transportes são assim um elemento fundamental na estruturação do desenvolvimento das pessoas e dos territórios. Por seu lado assegurar que os territórios assentam em bases de proximidade são elementos fundamentais para o estabelecimento de conexões imediatas e na obtenção de sinergias locais.

Valença encontra-se num contexto urbano de inter-relacionamento, que importa qualificar, mas também não descurando o importante das relações inter-municipais com os concelhos vizinhos para que possa de facto estabelecer uma diversificada rede de inter-relações com os centros urbanos vizinhos. Em complemento importa qualificar o sistema de transportes, por forma a potenciar quer as comunicações internas, quer as ligações dos diferentes pontos do concelho com a região envolvente.

O estabelecimento de dinâmicas em rede tornam-se contributos essenciais, sobretudo em territórios que se enquadram em contextos urbanos multi-relacionais. Tais redes potenciam-se através da concretização efectiva de sistemas de transportes e de comunicação que inter-relacionam os vários territórios e as suas sedes principais de localização das actividades humanas.

O estabelecimento de dinâmicas em rede propicia o surgimento de economias de escala, que certamente garantem condições mais eficazes de competitividade, mas que necessitam de boas acessibilidades e condições de mobilidade melhoradas, e como o território não é descontínuo, i.e. não termina nos limites administrativos, é importante assegurar redes quer a nível infra-municipal, como também a nível supra-municipal.

## C.2. Panorama Genérico

A informação sobre transportes e mobilidade é relativamente escassa, dada a multiplicidade de variáveis e indicadores a recolher, e o número variado de operadores e actores no sistema.

No ano de 2000, a DGTT em conjunto com o INE realizaram o Inquérito à Mobilidade (curta duração) da população residente nas sub-regiões do Grande Porto, Entre Douro e Vouga, Cávado/Ave, e Sousa/ Baixo Tâmega, num total de 33 concelhos abrangidos. Estas unidades territoriais consideradas não abrangem o concelho de Valença, que integra a sub-região do Minho-Lima.

Desta forma a informação disponível não é específica nem apresenta grande desagregação. Ainda assim, é possível avançar com um conjunto de considerações, que de forma genérica são extensíveis à realidade do concelho de Valença e envolvente.

De um modo geral, a população apresenta médios e baixos níveis de mobilidade, e que o transporte individual em carro próprio e o transporte a pé representam uma percentagem maioritária das soluções utilizadas.

Os passageiros em transporte público parecem evidenciar uma decréscimo ou estagnação, sendo que em realidades tais como a de Valença e nos percursos interurbanos “de curta e média distâncias”, o perfil dos utentes de transporte público assenta basicamente na população escolar, na componente feminina dos agregados de baixos recursos e nos idosos.

Do ponto de vista dos motivos da mobilidade das pessoas, as últimas décadas mostram um crescimento galopante das deslocações por “outros motivos”, sendo que as deslocações casa-trabalho e casa-escola, apesar de ainda serem maioritárias estão a perder peso relativo.

A tendência generalizada nos espaços de baixa e muito baixa densidade, é o desaparecimento da oferta de transportes públicos rodoviários fora dos principais eixos interurbanos ou nos locais em que o transporte escolar está a decrescer; são frequentes os casos de carreiras licenciadas que só operam no período escolar, na medida em que o nível de utentes nos períodos de férias não permitem aguentar as despesas de operação. A tendência para a diminuição da população escolar e encerramento de escolas aponta assim para o duplo agravamento da situação: aumento do custo de transporte por aluno e maior retracção na oferta de carreiras com isolamento de mais população.

Face a este mau panorama, tanto em meio urbano como rural, não é difícil antever as dificuldades das empresas de transportes públicos em melhorar a qualidade e a fiabilidade do serviço, o que acentua a perda de passageiros.

### C.3. Padrões de Mobilidade e Contagens

Procura-se aqui sistematizar o entendimento das dinâmicas existentes e das suas tendências, bem como dos problemas e reptos que se colocam relativamente às acessibilidades e à mobilidade. Neste campo resultou importante a escolha dos indicadores de mobilidade bem como as práticas que afectam o Concelho de Monção: os principais meios de transporte utilizados nas deslocações por motivos de trabalho e estudo e o tempo médio gasto nessas deslocações.

#### C.2.1. Proporção de população residente que trabalha ou estuda noutro município

Quadro 7.5. População residente empregada ou estudante segundo o local de trabalho ou estudo

Unidade Geográfica	Na freguesia onde reside			Noutra freguesia do município onde reside			Noutro Município			No estrangeiro		
	1991	2001	Var. %	1991	2001	Var. %	1991	2001	Var. %	1991	2001	Var. %
<b>Região Norte</b>	<b>1056243</b>	<b>900998</b>	<b>-14,7</b>	<b>636997</b>	<b>801300</b>	<b>25,8</b>	<b>376128</b>	<b>566783</b>	<b>50,7</b>	<b>-</b>	<b>26946</b>	<b>-</b>
Minho Lima	82263	52250	-36,5	42649	57551	34,9	10514	26117	148,4	-	2069	-
Viana do Castelo	24593	18794	-23,6	20477	25916	26,6	20477	25916	26,6	-	822	-
<b>Valença</b>	<b>4475</b>	<b>3109</b>	<b>-30,5</b>	<b>2513</b>	<b>2875</b>	<b>14,4</b>	<b>503</b>	<b>1684</b>	<b>234,8</b>	<b>-</b>	<b>170</b>	<b>-</b>
Monção	8558	4307	-49,7	2859	3770	31,9	541	1761	225,5	-	208	-

FONTE: INE, Censos 1991-2001

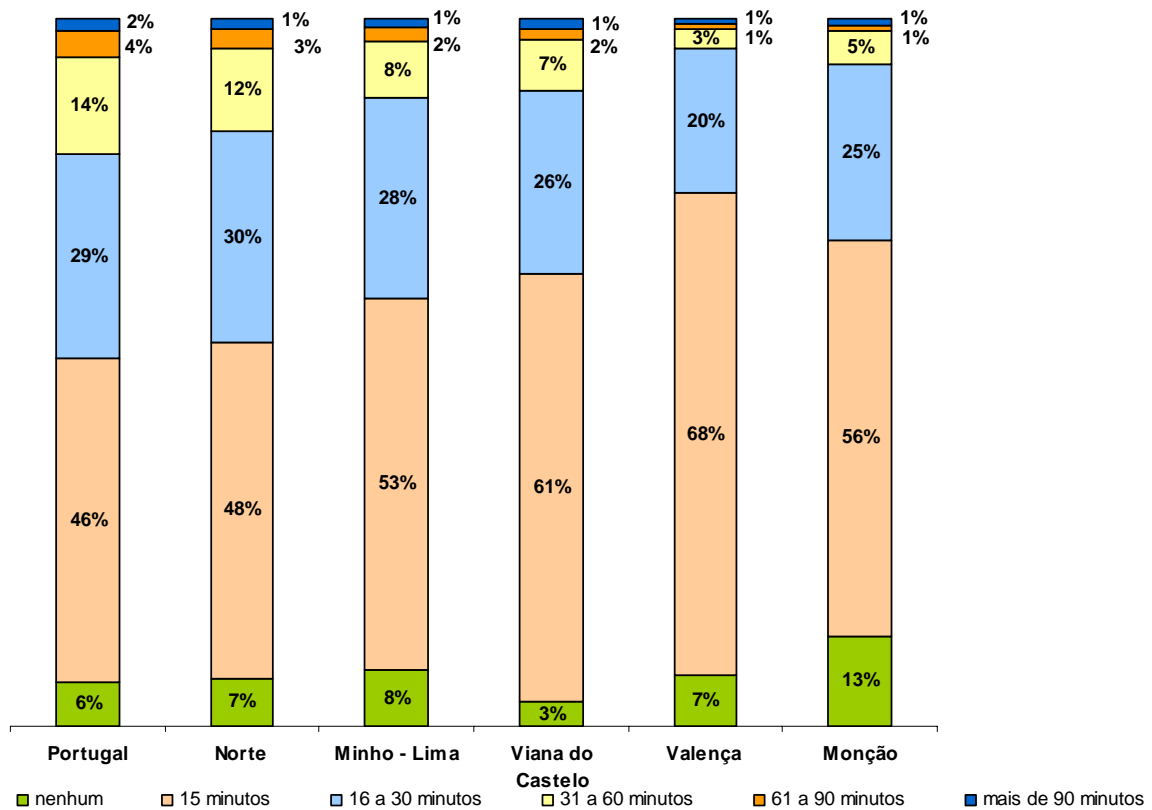
Se verificarmos a proporção de população residente que trabalha ou estudo noutro município, constatamos que valença, de acordo com os censos de 2001, apresenta uma crescimento de 234,8% da população a trabalhar ou a estudar noutro município durante o período inter-censitário. É um valor bastante significativo e relevante no que concerne à análise das dinâmicas do município.

Na análise conjunta da Região Norte, Sub-região Minho e Lima e o Concelho de Viana do Castelo, verificamos que face a Valença, temos um Concelho que gera um grande número de deslocações por motivos de trabalho e/ou estudo mesmo face aos valores percentuais apresentados relativamente à Região Norte e Sub Região Minho e Lima.

Tais dados revelam-se importantes na medida em que podem determinar o maior ou menor número de movimentos pendulares efectuados a partir de Valença.

### C.2.2.Tempo Gasto em Média numa ida para o local de trabalho/estudo

Gráfico 7.1. Tempo Gasto em média numa ida para o local de trabalho/estudo



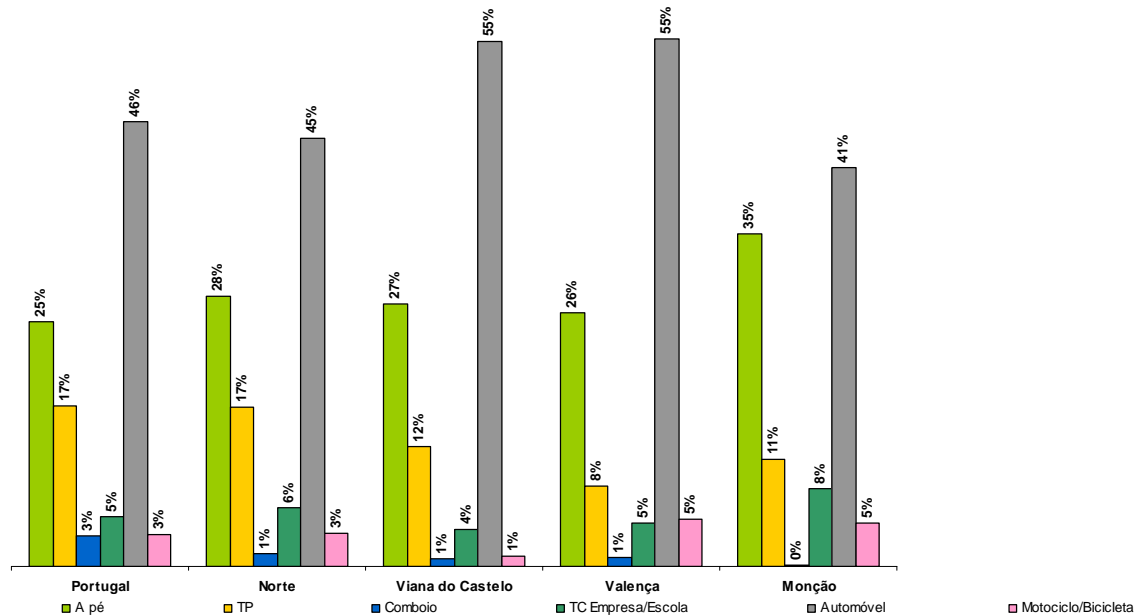
FONTE: INE, As Cidades em Números 2001.

No que diz respeito ao tempo médio gasto pelos residentes no Município de Valença para efectuar os percursos referidos, mais de metade (68%) atinge os 15 minutos, facto ligeiramente superior em relação ao a Sub Região Minho – Lima.

De entre os três concelhos pertencentes à Sub-Região Minho Lima, Valença é o Concelho que apresenta a uma percentagem de indivíduos muito idêntica à região centro e média nacional que não demora tempo numa deslocação casa para trabalho ou estudo com cerca de 7 pontos percentuais.

### C.2.3. Modos de Transporte

Gráfico 7.2. Modos de Transporte



FONTE: INE, As Cidades em Números 2001.

Quanto ao principal modo de transporte usado nos trajectos efectuados para os locais de trabalho e estudo pela população é repartido essencialmente pelo automóvel em primeiro plano com 55% seguido da deslocação a pé com uma percentagem de 26%.

Os restantes 19% são repartidos pelos transportes públicos com 8%, os transportes colectivos empresa/escola com 5%, a motocicleta e bicicleta com 5%, e por fim o comboio com 1%.

Os valores comparativos de Valença face à Região Norte são aproximados sendo que em Valença o automóvel assume um maior destaque.

## C.4. Transportes de Passageiros

### C.4.1. Transporte Ferroviário

O concelho de Valença é servido pela infra-estrutura ferroviária nacional concretizada pela Linha do Minho, com ligação internacional a Vigo, em via larga única, cujos pontos notáveis são o Porto, Nine e Viana do Castelo. No concelho localizam-se dois pontos de paragem: Estação de São Pedro da Torre e Estação de Valença.

Neste particular, Valença assume-se como um ponto fulcral no funcionamento e exploração desta linha, sendo ponto terminal das viagens nacionais, e o último ponto de paragem em Portugal, sendo estação de fronteira. A infra-estrutura ferroviária foi reduzida nos últimos anos, com o encerramento do troço que concretizava a extensão ferroviária até Monção, entretanto transformada num corredor ecológico denominado por eco-pista.



**Figura 7.3.** Plataforma de Passageiros da Estação de Valença e Comboio.

O transporte ferroviário de passageiros a cargo da CP é efectuado em serviço regional entre Porto / Nine / Viana do Castelo / Valença, e ainda pelo serviço internacional Porto / Valença / Vigo. De um modo geral verifica-se a fraca importância da ferrovia no sistema de transportes municipal na região, traduzida em recentes reduções da oferta, em trajectos de infra-estrutura que não permite grandes qualidades de serviço, e tempos de viagem relativamente demorados, sobretudo quando comparados com outros meios de transporte, que usufruem de maior permeabilidade, penetração e conforto.

A oferta actual (segundo a informação comercial disponibilizada ao cliente pela CP no sítio Internet a 6 de Agosto de 2007) é constituída por 2 comboios internacionais diários Porto/Vigo e Vigo/Porto, 4 comboios inter-regionais Porto/Valença e Valença/Porto (apenas 2 aos sábados, domingos e feriados) e por 4 comboios regionais Porto/Nine/Viana do Castelo/Valença e Valença/Viana do



Castelo/Nine/Porto (apenas 3 aos sábados, domingos e feriados), que necessitam de transbordos em Nine e Viana do Castelo.

De um modo geral, o serviço prestado é caracterizado por uma diminuta oferta em termos de frequência de comboios, com velocidades comerciais baixas entre os 52 e 58 km/h, no serviço inter-regional e internacional, e ainda inferior no serviço regional, em que inclusive é necessário operar dois transbordos entre o Porto e Valença, em Nine e Viana do Castelo.

A característica pesada da infra-estrutura, e a rigidez associada ao percurso não lhe permite responder de forma maleável às necessidades dinâmicas da população. Por outro lado o regime de frequências, paragens e respectivos locais não servem as viagens de curta duração e de curta distância. Nestes casos a solução passa pelos transportes de passageiros rodoviários, quando existentes e considerados válidos, resultando em alternativa cada vez mais comum o recurso ao transporte individual.

Apesar deste panorama não animador, o transporte ferroviário de passageiros poderia ter um potencial de crescimento assinalável, caso seja essa uma prioridade assumida, em termos da qualificação da infra-estrutura, do material circulante, das estações e outros locais de paragem, da oferta em termos de frequência e diminuição dos tempos de viagem, e ainda por uma boa articulação com outros sistemas de transportes urbanos.

**Quadro 7.6.** Características do serviço de transporte de passageiros prestado pela CP, tendo como referência o Concelho de Valença.

Características do serviço de transporte de passageiros prestado pela CP		Serviço			Total
		Internacional	Inter-regional	Regional	
Frequência (n.º comboios / dia)	Dias Úteis	2	4	4	10
	Sáb. Dom. e Feriados	2	2	3	7
Tempo de Viagem (horas)	Porto	2:20   2:26	2:10   2:23	2:59   3:14	
	Viana do Castelo	0:40   0:46	0:40   0:45	0:58   0:59	
	Vigo	1:02   1:14	-	-	
Tarifa (euros)	Porto	9,40	9,40	9,35	
	Viana do Castelo	2,90	2,90	2,90	
	Vigo	-	-	-	

Fonte : Caminhos de Ferro Portugueses, [www.cp.pt](http://www.cp.pt), Agosto de 2007.

### C.4.2. Transporte Rodoviário

A oferta de transportes públicos de passageiros em modo rodoviário e à escala regional, assenta em carreiras de carácter inter-urbano operadas por empresas que obtêm licenças junto da autoridade nacional de transportes (DGTTF).

No concelho de Valença e segundo informação fornecida pela DGTTF, as carreiras de transportes públicos rodoviários de passageiros com serviço no concelho são as constantes no Quadro 7.7.

A situação genérica das empresas de transporte público interurbano de passageiros é relativamente pouco desafogada, não havendo margem para novos investimentos, caracterizando-se a evolução recente por uma atitude de contenção de custos da qual resulta o encerramento de carreiras não rentáveis nas zonas rurais fora dos eixos de ligação interurbana.

Algumas carreiras subsistem devido a uma componente associada ao transporte de alunos, cuja operação se revela extremamente deficitária fora dos períodos lectivos, deixando populações isoladas, em que a alternativa é o recurso ao transporte público individual (táxi) ou a outras soluções menos ortodoxas.

Assiste-se a uma situação indefinida de operação sobreposta relativamente aos transportes escolares e ao transportes gerais, onde o surgimento de soluções próprias de transporte (escolar e não só), por várias entidades (autarquias, associações, e outras), causa, na opinião dos operadores, um enfraquecimento quer por perda de passageiros no serviço regular (para o transporte individual), quer por perda de novos nichos de mercado.

**Quadro 7.7.** Carreiras de transporte público rodoviário de passageiros que servem o Concelho de Valença.

<b>Empresa</b>	<b>Origem</b>	<b>Destino</b>	<b>Extensão (km)</b>
AV Cura	Monção	Viana do Castelo	70,10
AV Minho	Braga	Valença	114,20
AV Minho	Porto	Valença	122,70
AV Melgaço	Boivão	Portela de Alvito	42,30
AV Melgaço	S. Gregório (Fronteira)	Valença (Fronteira)	52,30
ET Courense	Boivão	Viana do Castelo	71,00
ET Courense	Valença	VN Cerveira	26,10
ET Courense	Boivão	Ponte de Lima	61,80
ET Courense	Paredes de Coura	Valença	22,10
ET Courense	Monção	Paredes de Coura	42,70
ET Courense	S. Bento Lagoa	Valença	10,10
ET Courense	Valença (Est.)	VN Cerveira (Est.)	24,50
ET Courense	Monte Faro (Convento)	Valença (Est.)	5,65
Trascolvia	Monção	Porto	142,70

Fonte : DGTTF, Agosto de 2007.

Face aos actuais valores e montantes aplicados nas subvenções a transportes escolares por parte das administrações local e central, quer em modos regulares, quer em modos especiais de transportes, julga-se que se poderá alargar o âmbito das soluções ao transporte em zonas de baixa densidade, donde será necessário alterar a sua natureza de transporte regular para transporte a pedido.

No que respeita ao transporte de passageiros em autocarro (carreiras regulares), e tendo em conta os quantitativos de entrada e saída na Região Norte de Portugal, verifica-se que são relativamente fracos os movimentos com a Galiza pela fronteira de Valença (apenas 4% do movimento na Região Norte).

No entanto, Valença assume-se como principal porta de entrada na Região Norte quando se refere aos visitantes não residentes, com uma importância de 86% no cômputo das entradas / fronteiras na Região Norte.

A importância nacional da fronteira de Valença do Minho, em termos de tráfego médio diário anual é assim evidenciado em cerca de 18 000 veículos/dia, distinguindo-se de outros pontos de fronteira uma vez que o seu grande peso relativo advém de movimentos locais, em detrimento dos de longo curso mais característicos de Vilar Formoso, por exemplo.

**Quadro 7.8.** Visitantes não residentes (Região Norte).

<b>Turistas + Excursionistas (Milhões) em 2001</b>		
<b>Fronteira</b>	<b>Entrados</b>	
Valença	8,38	86%
Vila Verde da Raia (Chaves)	1,06	11%
Quintanilha (Bragança)	0,35	3%
Total Movimento na Região Norte	9,79	100%
Total Nacional	22,61	

Fonte : QRE, Diagnóstico Prospectivo da Região Norte, Grupo de Prospectiva O Território, Atelier Temático Mobilidade, Transportes e Acessibilidades, António Pérez Babo, Maio 2005.

O transporte de passageiros em autocarro (carreiras regulares) com serviço frequente em Valença refere-se sobretudo a 4 carreiras, que através dos seus pontos notáveis permitem a ligação a um número variado de destinos através da rede que integra a Rede Expressos. Essas carreiras são as constantes no Quadro 7.9.

**Quadro 7.9.** Transporte de passageiros em autocarro (carreiras regulares) com serviço em Valença.

Empresa	Carreira	Percurso	Distância km	Tempo horas	Tarifa euros
AVIC / Manuel Pacheco & C.ª, Lda.	Minho-Lisboa	Melgaço, Monção, Valença, Paredes de Coura, São Pedro da Torre, Vila Nova de Cerveira, Seixas, Caminha, Vila Praia de Âncora, Viana do Castelo, Esposende, Póvoa de Varzim, Vila do Conde, Porto, Lisboa	441	6:10 a 7:55	17,00
AVIC / AV Minho	Melgaço-Porto	Melgaço, Monção, Valença, Vila Nova de Cerveira, Caminha, Viana do Castelo, Esposende, Póvoa de Varzim, Porto	126	2:10 a 2:45	9,00
AVIC / AV Minho	Melgaço-Vila Real	Melgaço, Monção, Valença, Vila Nova de Cerveira, Caminha, Viana do Castelo, Esposende, Vila Real	216	3:40	-
AVIC / AV Minho	Melgaço-Guimarães	Melgaço, Monção, Valença, Vila Nova de Cerveira, Caminha, Viana do Castelo, Braga, Guimarães	132	2:50	-

Fonte : Rede Expressos, [www.rede-expressos.pt](http://www.rede-expressos.pt), e AVIC, [www.avic.pt](http://www.avic.pt), Agosto de 2007. As distâncias, tempos e tarifas apresentadas referem-se aos percursos a partir de Valença.

### C.4.3. Transporte Público vs Transporte Individual

De um modo geral, o serviço de transportes públicos prestados no Concelho de Valença parece adaptado e com níveis de serviço mínimos. No entanto o serviço prestado não abrange de igual forma todo o território, nem responde à variedade de necessidades de deslocação.

Se se detiver nos dados respeitantes ao transporte ferroviário e ao transporte por autocarro (carreiras regulares) poder-se-á concluir que existe alguma oferta. Mas esta oferta é sobretudo competitiva no âmbito das deslocações regionais e inter-urbanas, com 7 a 10 comboios diários, e 2 a 4 carreiras regulares diárias, o que dá um total de cerca de 9 a 14 ligações diárias.

No entanto, esta oferta é competitiva entre si, entre o comboio e o autocarro, fazendo sensivelmente os mesmos percursos junto ao Minho e depois na costa litoral Valença – Vila Nova de Cerveira – Caminha – Viana do Castelo – Porto. Por outro lado, serve eminentemente os maiores aglomerados, consubstanciados nas sedes de concelho, deixando à margem grande parte do território e da sua população, que ficam afastados dos seus pontos de paragem.

No caso das populações que se encontram na área de influência imediata dos seus pontos de paragem, os transportes públicos mostram-se relativamente competitivos nos tempos de viagem, quando comparados os pontos notáveis Viana do Castelo, Porto, Vigo e Lisboa. Ainda assim mostram-se essencialmente nos tempos nas viagens até Viana do Castelo. Quando a distância começa a ser maior, perde competitividade para o transporte individual.

A perda de competitividade nos tempos de viagem e contrabalançada nas tarifas praticadas que se mostram muito mais económicas no comboio para viagens regionais, com idênticos níveis de

economia para comboio e autocarro em viagens inter-regionais, e favorecendo grandemente o autocarro em viagens mais longas.

As viagens em transporte individual mostram-se muito mais dispendiosas, em termos de custo, mas revelam uma poupança nos tempos de viagem que são difíceis de bater pelos transportes públicos. Tal facto, aliado à grande capacidade de permeabilidade do transporte individual, conseguindo chegar praticamente a todos os pontos, e estando disponível sem restrições de horários, apesar de onerar mais, torna-o muito mais apetecível nas opções e no conforto.

Aliado a este facto, os transportes públicos perdem para o transporte individual a população potencial que se encontra à margem das zonas de influência dos locais de paragem, que se vêm assim sem alternativas, no âmbito de transportes sobretudo de serviço urbano, em disponibilidade e frequência e conforto que façam a inter-relação e inter-operabilidade entre os vários modos e níveis de serviço dos transportes, contribuindo assim para a inter-modalidade.

**Quadro 7.10.** Quadro comparativo de tempos e custos de viagem a partir de Valença, por automóvel, comboio e autocarro.

Modo	Viana do Castelo		Porto		Vigo		Lisboa	
	h	€	h	€	h	€	h	€
Automóvel <sup>1</sup>	0:53	5,40	1:19	18,30	0:30	5,80	4:18	63,00
Comboio <sup>2</sup>	0:40	2,90	2:20	9,40	1:02	-	5:10	36,90
Autocarro <sup>3</sup>	1:00	5,60	2:10	9,00	-	-	6:10	17,00

1. Cálculos efectuados a partir do ViaMichelin, em [www.viamichelin.com](http://www.viamichelin.com), para a viagem menos demorada, considerando custo de 1,25 €/l para combustível, consumo de 7l/100km, e as taxas de portagens quando aplicável, em vigor em Agosto de 2007.

2. Considerando a viagem com menor tempo, a partir da informação da CP em [www.cp.pt](http://www.cp.pt). | 3. Considerando as viagens com menor duração a partir da informação da Rede Expressos em [www.rede-expressos.pt](http://www.rede-expressos.pt).

Como se disse no início desta parte, a fraca cobertura e os baixos níveis de serviço agravam assim a mobilidade do tecido social mais desfavorecido, e daqueles que são dependentes dos meios de transporte público, sobretudo as crianças e jovens, idosos, e mulheres.

## C.5. Orientações

Do que se constatou atrás, julga-se que quanto maiores forem as possibilidades de se oferecer, a todos os níveis, em todos os locais, para todas as idades e para todas as condições, alternativas competitivas ao transporte individual, mais se contribuirá para uma região qualificada.

Actualmente as estratégias que são sugeridas na prossecução de níveis de sustentabilidade do sistema em termos de mobilidade e dos transportes, contam com os conceitos associados:

- Diversificação de oferta de modos de transporte
- Redução do espaço automóvel nos centros das cidades e nas urbanizações periféricas
- Introdução de veículos movidos a energias alternativas
- Gestão de procura de transportes
- Informação especializada em matéria de serviços de transportes, suas características, facilidades, preços, sistemas de pagamentos e bilhética.

O aumento da mobilidade das pessoas, reforçando a coesão das estruturas urbanas e suburbanas, promovendo o relacionamento interurbano segundo estratégias assumidas de coesão, e ainda viabilizando a oferta de transportes públicos em territórios de baixa densidade, constitui um grande desígnio, por forma a melhorar as condições de competitividade dos indivíduos e das actividades, ou seja, dos centros urbanos e dos aglomerados, quer isoladamente quer como rede de serviços, sem inviabilizar a sobrevivência de espaços que se encontram à marginalizados relativamente aos principais eixos de comunicação.

Outros desígnios são o da diminuição da dependência do transporte individual (por razões ambientais, energéticas e de qualificação urbana), o incremento de todos os modos de transporte para as diferentes escalas territoriais (no âmbito da constituição de oferta diversificada mas integrada em termos de concepção de redes, interfaces, tarifários e bilhética), e a actuação sobre a procura de transportes alternativos (para maximizar a utilização da oferta publica disponibilizada e condicionar comportamentos indesejáveis).

De um modo mais concreto, na área do concelho de Valença assume-se como um factor primordial potenciar a formação de soluções alternativas nas zonas de baixa utilização de transportes. Tal prioridade encontra dois grandes desafios: a formação de autoridades regionais / intermunicipais de transportes, com efectivos poderes de coordenação e concertação de redes e operadores, e a criação de soluções alternativas (serviços a pedido) em zonas de baixa utilização.

Para a sua concretização importa dotar as autarquias de meios capazes de financiamento das componentes de serviço público, definindo-se eventualmente formas de contratação e de subvenção de alguns serviços, em complemento com o apoio à criação de agrupamentos de empresas (ou a sua



fusão), tendo em vista a exploração de transportes alternativos, abrangendo pequenas empresas, taxistas, associações locais, etc.