

Exma. Senhora
Arq.^a Cristina Guimarães
Diretora dos Serviços de Ordenamento do
Território
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento
Regional do Norte
Rua Rainha D. Estefânia, 251
4150-304 Porto

S/ Referência	S/ Comunicação	N/ Referência	Data
Processo 446934	E-mail de 29/04/2015	S/2015/3699 067200093891563	12/05/2015

Assunto: PDM Gondomar – Adenda ao Parecer do IMT, I.P. datado de 12/05/2015

Em complemento ao parecer do IMT, I.P., datado de 12/05/2015, e respeitante exclusivamente às infraestruturas rodoviárias constantes do Plano Rodoviário Nacional, Estradas Regionais e Estradas Nacionais sob jurisdição da E.P., S.A., matéria cuja competência pertencia ao ex-Instituto das Infraestruturas Rodoviárias, apresentam-se de seguida as observações formuladas no âmbito das atribuições e competências do ex-Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P.

Proposta de Revisão do PDM de Gondomar

Adenda ao Parecer do IMT, no âmbito das atribuições e competências do ex- IMTT

Os Planos Diretores Municipais revestem-se de importância estratégica para a gestão urbanística dos municípios, determinando muitas vezes de forma decisiva as características da mobilidade associada às deslocações urbanas para acesso aos locais de residência, emprego, lazer e a bens e serviços. É,

assim, entendimento deste Instituto, de acordo com os princípios definidos no Pacote da Mobilidade¹, que o sistema de transportes se deverá orientar por três objetivos principais:

- Conter a utilização do automóvel individual;
- Incentivar a utilização de transportes públicos;
- Incrementar o uso dos modos suaves no sistema de transportes.

Face à dimensão populacional do município de Gondomar, reveste-se de especial importância a adoção pelo município de uma estratégia que responda às necessidades em termos de transportes e mobilidade, e da sua integração num instrumento determinante para a futura configuração dos padrões de mobilidade do concelho como é o caso do PDM.

Recomenda-se, assim, que no **Relatório de Propostas, Programa de Execução e Regulamento**, sejam tidos em conta as seguintes questões fundamentais:

a) **Transportes Públicos de Passageiros**, devem ser incluídas:

- Medidas indicativas para a melhoria do serviço de transportes públicos, considerando a hierarquia da sua rede, através da previsão da realização de estudos ou de adoção de medidas, considerando todo o território municipal, para além da prevista expansão do Metro do Porto;
- Inclusão no regulamento de disposições que salvaguardem uma gestão urbanística onde se valorize a integração dos transportes no projeto urbano (desenho de corredores, perfis viários, implantação de paragens de autocarros) contribuindo para aumentar o potencial da procura de transportes públicos e o uso de modos suaves;
- Definição de uma hierarquia para as interfaces de transportes, assim como medidas concretas para a sua melhoria, reformulação ou criação de novas, com especial atenção para as de ligação intermodal.

b) **Plano de Mobilidade e Transportes**: Considerando a dimensão populacional do município de Gondomar (164.000 habitantes), recomenda-se a inclusão no Relatório e no Programa de Execução deste PDM da realização de um Plano de Mobilidade e Transportes (PMT/ SUMP²) para o município de Gondomar, conforme previsto nas “Diretrizes Nacionais para a Mobilidade” inseridas no “Pacote da Mobilidade”. (que propõe como obrigatória a realização de PMT para municípios com mais de 50.000

¹ Estratégia definida pelo ex-IMTT para a mobilidade sustentável através de um quadro de referência para a abordagem das questões relacionadas com o território, as acessibilidades, os transportes e a mobilidade, consubstanciada num conjunto de documentos enquadradores designado de “Pacote da Mobilidade”

² Sustainable Urban Mobility Plan, designação utilizada a nível europeu para os PMT

habitantes), tendo em conta o «*Guia para a elaboração de Planos de Mobilidade e Transportes*» e o Guia europeu para os SUMP e em articulação com os instrumentos de planeamento da mobilidade a adotar a nível metropolitano;

c) **Estacionamento:** Sendo este um instrumento fundamental para o planeamento e organização da mobilidade, a proposta deve considerar a inclusão de:

- Definição de linhas programáticas para a política de estacionamento nos principais centros urbanos, distinguindo os parâmetros de estacionamento em áreas residenciais e em zonas comerciais e de concentração de serviços;
- Proposta de medidas programáticas de contenção da oferta de estacionamento de longa duração em especial em locais bem servidos de transportes públicos (por ex. uso do preço como medida de gestão da procura nessas zonas).

d) **Logística Urbana:** Indicação das medidas e instrumentos a adotar para o tratamento da temática da logística urbana nos principais centros urbanos no que se refere à organização e infraestruturas logísticas e a eventuais restrições (no espaço e no tempo) ao tráfego de mercadorias;

e) **Rede Modos Suaves (andar a pé e de bicicleta):** apresentação de propostas concretas que visem a definição de uma estratégia consistente de favorecimento dos modos suaves em geral e de desenvolvimento da utilização da bicicleta em particular:

- Definição de uma estratégia de desenvolvimento da utilização da bicicleta associada à sua introdução como modo de transporte de uso quotidiano e complementar do TP e não circunscrita apenas ao lazer e às atividades desportivas, culturais, turísticas;
- A circulação pedonal e as redes pedonais devem ser encaradas como uma condição básica da acessibilidade urbana e da mobilidade das pessoas, incluindo propostas de:
 - i. rede de percursos pedonais estruturantes**
 - ii. rede de percursos cicláveis estruturantes**, incluindo a “rede de Ciclovias urbanas” proposta em sede de Programa de Execução, mas assegurando desde já a reserva do espaço para este efeito em sede de PDM
- Considerar a articulação da rede de modos suaves com as áreas propícias à circulação a pé e de bicicleta (ex. zonas 30, zonas de coexistência, zonas pedonais); os usos urbanos mais relevantes na perspetiva do acesso em modos suaves (ex. equipamentos estruturantes) e a rede de transportes públicos.

f) **Regulamento:** Ao nível do regulamento deverão ser tidos em conta as questões relativas à Acessibilidades, Transportes e Mobilidade, e concretamente devem ser considerados os pontos abaixo descritos:

- **Hierarquia das Interfaces e condições de acesso** na respetiva área de influência;
- **Rede de percursos pedonais** estruturantes e características técnicas;
- **Rede de percursos cicláveis** estruturantes e características técnicas;
- **Parâmetros de Dimensionamento do Estacionamento** (artº 68º) – adoção de índices máximos e mínimos por fogo consoante a respetiva tipologia, por tipo de uso e em função da quantidade e qualidade da oferta de transporte coletivo existente em cada zona, bem como das necessidades de estacionamento, público e privado, que se verificam em cada zona;
- **Regras para a futura localização de empresas e polos geradores e atratores de deslocações:** Obrigatoriedade de realização de Estudos de Impacto de Tráfego e Transportes para os projetos/ empreendimentos de grande dimensão, mas também para os PU e PP, tendo em consideração não apenas as acessibilidades rodoviárias e a oferta de estacionamento, mas também as acessibilidades permitidas pela oferta de transporte coletivo, percursos pedonais e cicláveis, no sentido de assegurar padrões de mobilidade mais equilibrados.

Com os melhores cumprimentos,



Isabel da Silveira Botelho
Diretora de Planeamento