

Enviado exclusivamente em
formato eletrónico para:
ordenamento@ccdr-lvt.pt
dat@cm-alcochete.pt

À
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento
Regional de Lisboa e Vale do Tejo

Rua Alexandre Herculano, 37
1250-009 Lisboa

S/ Referência	S/ Comunicação	Antecedente	N/Referência	Data
S00905-202301-DSOT 16.05.05.02.00007.2000	17/01/2023		S/23/24495 Proc. 150.10.400/2022/31	09-03-2023

Assunto: 1.ª Revisão do Plano Diretor Municipal (PDM) de Alcochete

Emissão de parecer sobre a proposta de plano
Convocatória para a Conferência procedimental

1. Na sequência da V. notificação acima referenciada, enviada a este Instituto, na qualidade de entidade integrante da Comissão Consultiva (CC), o IMT, I.P. emite o seguinte parecer relativo aos documentos da proposta do Plano e demais elementos disponibilizados pela Câmara Municipal de Alcochete, referentes ao procedimento da 1.ª revisão do PDM de Alcochete.
2. Os pareceres a emitir pelo IMT, I. P., no âmbito do acompanhamento do PDM, incidem sobre matérias de natureza distinta, designadamente sobre:
 - Questões concretas sobre as infraestruturas de transporte, rodo e ferroviárias e a articulação com os respetivos Programas Nacionais.
 - Questões estratégicas e estruturantes para a definição da política de mobilidade e transportes, nomeadamente a racionalização da utilização do automóvel individual, a otimização da utilização do transporte coletivo e o incremento do uso quotidiano dos modos suaves no sistema de transportes.
3. Neste contexto e da análise efetuada aos documentos disponibilizados referentes à Proposta do Plano (1.ª revisão), verifica-se que relativamente ao cumprimento das normas legais e regulamentares aplicáveis, sobre as questões setoriais da estrita competência do IMT, I.P., que:
 - 3.1. No âmbito das **infraestruturas rodoviárias** e da garantia da sua articulação com os respetivos Programas Nacionais e a observância do disposto no Plano Rodoviário Nacional (PRN), aprovado pelo Decreto-Lei nº 222/98, de 17 de julho, retificado e alterado pela Declaração de Retificação n.º 19-D/98, de 31 de outubro e pelas Lei nº 98/99, de 26 de julho (1ª alteração) e Decreto-Lei nº 182/2003, de 16 de agosto (2ª alteração) (PRN 2000), que:
 - a) A rede rodoviária encontra-se delimitada e identificada na Proposta de Plano - Planta de Ordenamento – classificação e qualificação do solo como Espaços Canais e na Planta de Condicionantes – Geral que constituem o conteúdo documental do plano.
 - b) Neste contexto e após análise dos documentos disponibilizados, verifica-se que os elementos que acompanham a proposta do plano em apreço devem apresentar-se em conformidade com o disposto no Plano Rodoviário Nacional (**PRN**).

O PRN define a constituição da Rede Rodoviária Nacional (RRN) formada pela rede nacional fundamental e pela rede nacional complementar e integra ainda outra categoria de estradas denominadas “estradas regionais”, que se encontram identificadas na Lista V anexa àquele diploma, e que, nos termos estipulados no artigo 12.º, asseguram as comunicações públicas rodoviárias do continente com interesse supramunicipal e complementar à RRN.

- c) Assim, nos elementos escritos e desenhados deve ser corretamente identificada a hierarquia da rede viária estabelecida no **PRN** designadamente as infraestruturas da Rede Rodoviária Nacional (**RRN**), as Estradas regionais e as Estradas nacionais desclassificadas (não incluídas na RRN):

i) Rede Nacional de Autoestradas - Rede Nacional Fundamental - Itinerários Principais:

IP1/A12 (jurisdição da Brisa Concessão Rodoviária e Lusoponte “Ponte Vasco da Gama”);

ii) Rede Nacional Complementar - Itinerários Complementares

IC3 (jurisdição da Infraestruturas de Portugal, S.A. e subconcessão autoestradas do Baixo Tejo);

EN4 (jurisdição da Infraestruturas de Portugal, S.A.)

EN118 (jurisdição da Infraestruturas de Portugal, S.A.)

iii) Rede Regional- Estradas Regionais

ER5 (jurisdição da Infraestruturas de Portugal, S.A.)

iv) Estradas nacionais desclassificadas, ainda sob jurisdição da Infraestruturas de Portugal, SA

EN(d)118 (troço)

- d) A proposta do plano deve ainda adequar-se com as disposições constantes no Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional (**EERRN**), aprovado pela Lei n.º 34/2015, de 27 de abril, o qual, nos termos do disposto no artigo 2º, se aplica, para além das estradas que integram a RRN, às estradas regionais (ER) e às estradas nacionais (EN) desclassificadas, ainda não entregues aos municípios, as quais, de acordo com o estipulado no artigo 13º do PRN, manter-se-ão sob jurisdição da IP, SA até à respetiva integração na rede municipal, mediante celebração de acordos de mutação dominial entre a IP, S.A. e a Câmara Municipal.

Nos elementos constituintes do plano devem ser verificadas as seguintes condições sobre a identificação e a representação da rede viária:

- (i) As estradas do **PRN** devem ser convenientemente identificadas de forma desagregada em função do tipo de rede, bem como a respetiva jurisdição (integração na Concessão IP ou concessionária do Estado). Alerta-se que as estradas identificadas, nos documentos que constituem e acompanham o Plano, designadamente o Relatório do Plano, Regulamento, Planta de Ordenamento e Planta de condicionantes, não se encontram corretas, referenciando a EN 4 como estrada nacional desclassificada, ainda sob jurisdição da IP, SA encontrando-se a mesma identificada na Lista III, anexa, ao PRN2000.

As “estradas desclassificadas”, ainda sob jurisdição da IP, S.A., devem ser diferenciadas das que já se encontram entregues ao município.

Deve ser feita referência ao dimensionamento das zonas de servidão *non aedificandi* constituídas em benefício das infraestruturas rodoviárias da RRN, estradas regionais e estradas desclassificadas, ainda sob jurisdição da Infraestruturas de Portugal, SA, nos termos estipulados no n.º 8 do artigo 32.º do EERRN, devendo essa situação ser devidamente corrigida na Planta de Condicionantes – Geral.

Ainda e, tendo em conta que a escala da representação cartográfica das zonas de servidão *non aedificandi* nas peças desenhadas, em particular na Planta de Condicionantes, não permite uma leitura adequada, deve ser associada na legenda, relativamente a cada estrada, nó ou ramo de ligação à RRN, a remissão para as regras estabelecidas nas normas suprarreferidas e para o Regulamento do plano.

Neste contexto, importa ainda referir que a representação da ZNA na Planta de Condicionantes, deve ser apenas indicativa, prevalecendo sempre a legislação em vigor e os seus condicionalismos específicos.

Assim, no caso da RRN, Estradas Regionais e Estradas Nacionais Desclassificadas, ainda sob jurisdição da Infraestruturas de Portugal (IP, SA) as zonas de servidão *non aedificandi* aplicáveis são as definidas na Lei n.º 34/2015, de 27 de abril, artigo 32º, devendo a respetiva legenda estar adequada ao articulado e conteúdo do Regulamento, contemplando a seguinte referência: “*A presente representação gráfica das zonas de servidão non aedificandi aplicável à rede rodoviária nacional existente tem carácter indicativo, não dispensando o cumprimento da legislação vigente*”.

- (ii) Relativamente ao articulado constante na proposta do Regulamento do PDM de Alcochete, e sem prejuízo do disposto nas alíneas anteriores, verifica-se que:

No artigo 3.º - os conceitos e as definições constantes nas alíneas j) e l), deverão se conformar com as definições constantes no artigo 3.º do EERRN;

No artigo 91.º - regime específico, no n.º 1 deverão constar para além da Rede Rodoviária nacional e estradas regionais, as estradas nacionais desclassificadas, ainda sob jurisdição da Infraestruturas de Portugal, SA., podendo consequentemente ser eliminado o ponto 3.

Ainda no mesmo artigo, designadamente no ponto 7, a sua redação deverá ser corrigida passando a constar ...” *Qualquer proposta de intervenção nas estradas integradas na Rede Rodoviária Nacional e/ou nas estradas sob a jurisdição da IP, S.A. e respetivas zonas adjacentes, deve ser objeto de estudo específico e de pormenorizada justificação, devendo os respetivos projetos cumprir o Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional e demais disposições legais normativas em vigor e ser previamente submetidos a parecer das entidades competentes para o efeito.*”

- e) No âmbito da definição do modelo de organização espacial do território municipal de Alcochete, deverá salvaguardar-se o nível de serviço das infraestruturas rodoviárias, assim como os efeitos decorrentes do ruído nas suas proximidades, devendo a classificação e a qualificação dos solos, nomeadamente como “Solo Urbano” na proximidade das estradas da RRN, nas categorias correspondentes a “espaços habitacionais” e “espaços de equipamentos” acautelar a possibilidade da eventual expansão da rede e os níveis de ruído admissíveis.

- f) No que respeita às ações previstas/programadas¹ e respetivas faixas de proteção *non aedificandi* representadas na Planta de Ordenamento, importa salientar que todas as novas ligações à rede nacional deverão ser equacionadas em processo próprio e não no âmbito da revisão do PDM e que qualquer proposta de intervenção nas estradas integradas na Rede Rodoviária Nacional e/ou nas estradas sob a jurisdição da IP, S.A. e respetivas zonas adjacentes, deve ser objeto de estudo específico e de pormenorizada justificação, devendo os respetivos projetos cumprir o Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional e demais disposições legais normativas em vigor e ser previamente submetidos a parecer das entidades competentes para o efeito.
- g) Quanto às intervenções a considerar para a rede viária municipal, recomenda-se a consulta do Documento Normativo para Redes Viárias Municipais em Ambiente Urbano (2019/2020), disponível no site institucional do IMT, I.P., destinado a orientar projetistas e gestores municipais no sentido da adoção de regras e parâmetros comuns de planeamento, projeto de vias municipais, incluindo a hierarquização da rede viária, com o objetivo da uniformização dos critérios aplicados, bem como de minimizar a sinistralidade rodoviária.
- 3.2.** No que diz respeito à rede ferroviária, verifica-se que é representada na planta de ordenamento – Classificação e Qualificação do solo, o traçado da rede de Metropolitano de Superfície proposta (BRT), destinada ao transporte coletivo de pessoas sobre carril com funções de circulação de pessoas, em articulação com o Regulamento do Plano (artigos 92.º e 93.º²).
- 3.3.** No que respeita às questões estratégicas e estruturantes para a definição da política de mobilidade e transportes, considera-se que:
- a) A abordagem das acessibilidades e dos sistemas de transportes, teve em atenção recomendações retiradas no âmbito do PROT AML, e dos instrumentos estratégicos e de referência, nomeadamente o PAMUS – AML, e PEDU, concluindo-se que na presente proposta da 1.ª revisão do PDM da Alcochete está patente uma forte aposta na adoção das políticas de acessibilidade e mobilidade urbanas, incluindo o incentivo da utilização dos modos ativos, a melhoria dos transportes públicos, estando para o efeito o município a planear e programar um conjunto de ações e medidas sobre mobilidade para integrar no Plano em articulação com os demais instrumentos de planeamento de mobilidade e transportes.
- b) Assim e embora a autarquia enquanto principal garante da promoção da qualidade de vida dos munícipes, pretenda assumir o papel de promotor e de mediador relativamente às questões de transportes, verifica-se que a estratégia delineada no âmbito da referida temática, deverá ser reforçada garantindo o alinhamento e a coerência entre o PDM e os instrumentos de mobilidade, com projetos e objetivos, bem alicerçados, em matéria de planeamento da mobilidade e acessibilidades do Município, numa lógica intramunicipal e também intermunicipal, acentuando a sua prioridade de investimento e gestão dos serviços públicos essenciais a prestar aos cidadãos, sendo a sua importância na estratégia de desenvolvimento, particularmente relevante.

¹ Via de acesso ao aeroporto (solução alternativa) - Apesar do projeto não estar ainda elaborado, prevê-se a construção de uma rede de acessibilidades ao novo aeroporto complementar e a interligação de proximidade ao Arco Ribeirinho Sul, incluindo rede viária local. O projeto irá compreender a construção de um novo nó de ligação entre IP1/A12 e a futura A39: Ligação do Montijo ao Barreiro, passando pela Circular Exterior do Montijo, no Samouco. Esta circular desenvolve-se paralelamente ao IP1/A12 entre as localidades de Estrada do Vau e o Seixalinho, com ligação ao CM 1005 nas proximidades de Lagoa Cheia, e ao CM 1004 e à EM 501 no Samouco.

Lanço do IC3/IC13/A33 (constituindo um prolongamento do IC3/IC13/A33, com traçado comum na ligação ao Nó do Infantado da A13 e estabelecendo a continuidade do IC32/A33), com início no IP1/A12 através dum novo nó a instalar imediatamente a Sul da EN4 (Passil), desenvolvendo-se para Nascente com um traçado aproximadamente paralelo ao desta, infletindo na direção Norte apenas após o limite do Concelho (três corredores distintos propostos);

"Variante à Atalaia" (EN4), interligando o IC32/A33 (Nó do Montijo) e o cruzamento do Passil com a antiga EN118), estabelecendo-se a partir deste ponto o acesso ao futuro IC3/IC13/A33.

² 1. São admitidas variações ao traçado da via de metropolitano constante da planta de ordenamento, em sede de projeto de execução, tendo como justificação questões técnicas, características do terreno e ocupação existente, desde que não comprometa os objetivos e funções da via.

2. São interditas construções, edificações, aterros ou plantação de árvores a distância inferior a 10 m dos limites do eixo do traçado proposto, até à aprovação do estudo prévio, com exceção dos troços em solo urbano, onde os alinhamentos das construções já se encontram definidos.

c) Neste contexto, e sem deixar de enaltecer algumas medidas já tomadas a nível da mobilidade sustentável, designadamente o Plano de Eco Mobilidade da Vila de Alcochete (PEDAL) e o Plano de Ordenamento da Circulação e do Estacionamento do Núcleo Antigo da Vila de Alcochete (POCENAVA), e ainda a elaboração do Plano Municipal de Mobilidade e Transportes, recomenda-se a adoção de uniformização de procedimentos, tendo em consideração a promoção de medidas/ações, seguindo as orientações estratégicas e guiões aprovados a nível nacional, designadamente:

- A transferência para modos de transporte mais limpos e eficientes; um sistema de acessibilidades e transporte mais inclusivo; saúde e a segurança dos cidadãos, em particular dos mais vulneráveis; a redução das emissões de gases com efeito de estufa, de poluentes atmosféricos, do ruído e do consumo de energia.
- Melhorar as políticas de estacionamento (ordenar e regular) e de gestão do tráfego, com o aumento da segurança rodoviária e redução da sinistralidade. Recomendando-se que na conceção e na futura utilização de infraestruturas e do espaço público, tenham em consideração, entre outras, questões como: condições de segurança de peões, áreas de estacionamento, locais de cargas e descargas, vias dedicadas a transportes públicos coletivos, localização de paragens dos TP e vias dedicadas à mobilidade suave.
- A promoção da mobilidade, através de um modelo de organização espacial do território. Assim, a proposta do Regulamento do PDM³, deverá assumir um carácter mais regulador e orientador promovendo uma política de planeamento e ordenamento de forma a atingir a estratégia preconizada para a respetiva área territorial, nos domínios de intervenção na Rede Viária e em Reabilitação Urbana e no Espaço Público, designadamente 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, criação de uma rede estruturada de infraestruturas de estacionamento para bicicletas) contribuindo para aumentar o potencial da procura de transportes públicos e o uso de modos suaves.
 - Uma aposta na ordenação e regulação do estacionamento em geral, estabelecendo uma Política de mobilidade e estacionamento, especificando os parâmetros de dimensionamento para a oferta de estacionamento para os diferentes usos, bem como na definição de normas de conceção e de utilização das infraestruturas e do espaço público. Releva-se ainda que por forma a incentivar a necessária eletrificação da frota nacional, nomeadamente dos veículos ligeiros, que seja ponderada a definição de um número mínimo de lugares de estacionamento com pontos de carregamento elétrico, bem como a instalação de redes elétricas apropriadas destinadas à futura instalação daqueles pontos de carregamento nas operações urbanísticas em que seja exigível.
 - As características técnicas da Rede de percursos pedonais e da Rede de percursos cicláveis, estruturantes. Salientando-se que o tema da circulação pedonal das redes pedonais ou da função pedonal do espaço público deve ser encarado como uma condição básica da acessibilidade urbana e da mobilidade das pessoas.
 - Regras para a futura localização de empresas e polos geradores e atratores de deslocações.

³ É apenas referido que os parâmetros de dimensionamento dos arruamentos e do estacionamento a aplicar encontram-se definidos em Regulamento Municipal de edificação e urbanização.

Neste contexto, e quanto às intervenções para a rede viária municipal recomenda-se a consulta do *Documento Normativo para Redes Viárias Municipais em Ambiente Urbano*,⁴ disponível no site institucional do IMT, I.P., destinado a orientar projetistas e gestores municipais no sentido da adoção de regras e parâmetros comuns de planeamento, projeto de vias municipais, incluindo a hierarquização da rede viária, com o objetivo da uniformização dos critérios aplicados, bem como de minimizar a sinistralidade rodoviária.

A nível da promoção da mobilidade suave (pedonal e ciclável), releva-se a consulta da Brochura Técnica/Temática: *“Rede Ciclável Princípios de Planeamento e Desenho, do IMTT, I.P., de março 2011”*, que integra o Pacote da Mobilidade, disponível no site institucional do IMT, I.P., a qual visa contribuir para a divulgação de metodologias e boas práticas nacionais e internacionais junto das autarquias nesta temática. Releva-se ainda a *“Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável “2020-2030”* (ENMAC 2020-2030), através da qual se pretende dar um contributo para a descarbonização da mobilidade, favorecendo opções de deslocação mais sustentáveis como a utilização da bicicleta.

- Ainda e tendo sido apontadas a adoção de soluções flexíveis de transporte de passageiros que eliminem as situações de isolamento das populações existentes no Município, sem descurar os constrangimentos diagnosticados a nível dos transportes públicos coletivos de passageiros, sublinha-se a importância do documento *“PDM GO – Boas Práticas para os Planos Diretores Municipais”* que inclui um conjunto de cadernos temáticos sobre temas relevantes para o ordenamento e gestão municipais do território, designadamente o caderno temático que versa sobre questões de mobilidade «Mobilidade em Territórios de baixa densidade», com enfoque no tema transportes flexíveis.

3.4. Relativamente ao **Relatório Ambiental da Avaliação Ambiental Estratégica:**

Embora o IMT, I.P. não integre o conjunto das entidades com responsabilidades ambientais específicas (ERAE), foi considerada uma entidade relevante com Responsabilidades Representativas de Interesse a Ponderar (ERIP), consultadas no âmbito do procedimento da Avaliação Ambiental Estratégica (AAE), prevista no regime jurídico da avaliação ambiental de planos e programas aprovado pelo Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 58/2011, de 4 de maio, pelo que e após apreciação do Relatório Ambiental, apresentado no âmbito da AAE, considera que face ao âmbito e aos objetivos estratégicos da presente revisão, deverá o quadro de instrumentos de referência estratégica, contemplar os seguintes planos e programas estratégicos:

- O Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050 (RNC 2050)⁵ - aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 107/2019, de 1 de julho, que traça o rumo para a descarbonização profunda da economia nacional até 2050, enquanto contributo para o acordo de Paris e em consonância com os esforços mais ambiciosos em curso a nível internacional.
- Plano de Recuperação e Resiliência 2026 (PRR), com um prazo de conclusão até 31 de dezembro de 2025;

⁴ Este documento apresenta fontes de informação, referências e metodologias que auxiliam a análise, a ponderação de alternativas e a conceção de soluções de resposta aos desafios territoriais emergentes, tendo em vista apoiar o trabalho dos municípios, das equipas técnicas e das entidades de acompanhamento, envolvidas no processo de revisão dos PDM.

⁵ O Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050 (RNC2050) identifica os principais vetores de descarbonização em todos os setores da economia, as opções de políticas e medidas e a trajetória de redução de emissões para atingir este fim, em diferentes cenários de desenvolvimento socioeconómico. O RNC2050 foi desenvolvido em alinhamento com a dimensão territorial espelhada no Programa Nacional de Políticas de Ordenamento do Território e incorporando as orientações do Plano de Ação para a Economia Circular.

- O Programa Nacional de Investimentos 2030 (PNI 2030) - que estabelece o planeamento do próximo ciclo de investimentos estratégicos e estruturantes de âmbito nacional, para fazer face às necessidades e desafios da próxima década e décadas vindouras.
 - A Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030 (ENMAC 2020-2030) - aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 131/2019, de 2 de agosto, que contribui para a descarbonização da mobilidade favorecendo opções de deslocação mais sustentáveis, como a utilização da bicicleta.
 - Lei de Bases do Clima, [Lei n.º 98/2021, de 31 de dezembro (artigos 47.º a 50.º)].
 - Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável da Área Metropolitana de Lisboa (PAMUS-AML);
 - Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Sustentável de Alcochete (PEDUS)
4. Considerando o exposto, o IMT, I.P., **emite, relativamente à Proposta da 1.ª Revisão do PDM de Alcochete, parecer favorável condicionado à observância das condições/correções, especificadas nos números anteriores (3.1.), sugerindo-se, ainda, as considerações/recomendações referidas nos pontos 3.3. e 3.4.**, nos termos das normas legais e regulamentares aplicáveis, bem como das diretrizes e orientações nacionais sobre questões setoriais no âmbito da estrita competência deste Instituto.
5. Mais se informa que, por razões de agenda dos nossos serviços, o IMT, I.P. não se fará representar na Conferência procedimental a realizar no próximo dia 28 de março de 2023.

Com os melhores cumprimentos,

Assinado por: **PEDRO MANUEL GUERREIRO DA SILVA COSTA**
Num. de Identificação: 06497286
Data: 2023.03.09 20:49:45+00'00'
Certificado por: **Diário da República Eletrónico.**
Atributos certificados: **Diretor de Serviços de Gestão de Contratos e Concessões - Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.**

Pedro Silva Costa
Diretor de Serviços
Gestão de Contratos e Concessões

(no uso das competências subdelegadas pela Vogal do Conselho Diretivo do IMT, I.P., nos termos dos n.º 1 e n.º 10 do Despacho nº 12875/2022, de 26 de outubro, publicado no Diário da República, 2ª série, de 8-11-2022)

DSEAP/DSGCC/SG/ACS