

Comentários ou Aspetos a retificar/ contemplar	Alterações/Justificação
<p>4. No entanto, importa reiterar o anteriormente transmitido no parecer do IMT, I.P., no que respeita às infraestruturas rodoviárias e a garantia da sua articulação com os respetivos Programas Nacionais e a observância do disposto no Plano Rodoviário Nacional (PRN2000)2, quanto aos seguintes aspetos:</p>	
<p>a) No que diz respeito à EN259 e à EN121, e embora sejam estradas nacionais desclassificadas, ainda sob a jurisdição da Infraestruturas de Portugal, S.A., uma vez que se encontram a assegurar a função/corredor do IP8, as zonas de servidão non aedificandi, aplicáveis, são as estabelecidas na alínea d) do n.º 8, do artigo 32.º do EERRN.</p> <p>Deste modo, a sua situação particular, deverá constar dos documentos/elementos do Plano, nomeadamente, na Planta de Ordenamento – Classificação e qualificação do solo e na Planta de Condicionantes geral, bem como nos restantes documentos/elementos escritos do Plano.</p>	<p>Os elementos do Plano identificam corretamente a zona de servidão no aedificandi aplicável às EN259 e EN121.</p>
<p>b) Nas peças desenhadas do Plano, em particular na Planta de condicionantes, e tendo em conta a sua escala, refere-se que a indicação das zonas de servidão non aedificandi face à sua especificidade, deverão ser acompanhadas pela remissão para a norma legal aplicável, devendo a respetiva legenda estar adequada ao articulado e ao conteúdo do respetivo Regulamento, o que também não se verifica.</p> <p>Importa 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, S.A., as zonas de servidão non aedificandi aplicáveis são as definidas na Lei n.º 34/2015, de 27 de abril, artigo 32.º, 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, estradas regionais e estradas nacionais desclassificadas existentes tem carácter indicativo, não dispensando o cumprimento da legislação vigente”.</p>	<p>Inserida nota na legenda da Planta de condicionantes geral, conforme sugestão</p>
<p>c) Quanto às estradas nacionais desclassificadas, não é claro a distinção entre as estradas que se encontram desclassificadas pelo PRN2000, mas que ainda se mantêm sob jurisdição da I.P., S.A. e as que já se encontram entregues ao respetivo município, o que deve ser explícito em todos os elementos do Plano.</p>	<p>Clarificação feita nas peças escritas e desenhadas do Plano</p>
<p>5. No que respeita às questões estratégicas e estruturantes para a definição da política de mobilidade e transportes, verificamos que o município, nesta fase, aprofundou os temas da mobilidade e transporte nos documentos apresentados, conforme indicação do IMT, IP., em particular no capítulo V.4.5. Aspetos a Reter do Volume IV Sistema Urbano e Linhas Estruturantes.</p>	<p>-</p>

Comentários ou Aspetos a retificar/ contemplar	Alterações/Justificação
<p>Relevamos, assim a importância atribuída pelo município de Ferreira do Alentejo aos diferentes temas que integram o sistema da mobilidade urbana sustentável, nomeadamente no que concerne ao tema da acessibilidade em espaço urbano, no turismo e transportes públicos. No entanto, relativamente aos restantes temas da mobilidade, o IMT, I.P. recomenda, a reflexão e pertinência do aprofundamento dos mesmos, em sede de revisão do Plano, referindo-se que:</p>	-
<p>a) A nível da temática da mobilidade pedonal e mobilidade ciclável – Modos ativos, considera-se que na planta de ordenamento, poderá estar representada em Espaço Canal os vetores dos corredores cicláveis referidos no Volume IV - Sistema Urbano e Linhas Estruturantes, como uma infraestrutura prevista, nomeadamente a proposta de via pedonal e ciclável ao longo da EM524.</p> <p>As características físicas e operacionais da rede dos modos ativos, a prever no plano ou a criar podem ser definidas, em quadro próprio em regulamento municipal, sugerindo-se a consulta do Documento Normativo para as Rede Viárias Municipais em Ambiente Urbano, Fascículo III - Características Geométricas para Vias de Tráfego Não Motorizado. (ver nota de rodapé 3)</p>	<p>No volume IV é apenas destacado o potencial do troço da EM 524 que liga Alfundão e Peroguardada no que diz respeito à criação de uma via pedonal e ciclável. Não existe assim nenhum projeto concreto previsto ou em curso que vise a sua criação, tendo a sua referência no relatório um carácter meramente de sugestão.</p>
<p>b) No que concerne ao tema do estacionamento, referido nos documentos do PDM, no volume VIII, Planeamento, ordenamento e desenvolvimento do território - 2.3.1. o solo urbano - III. Espaços de Atividades Económicas, dos objetivos de ação apresentados, destacam-se os referidos no n.º 5 e no n.º 6 (ver nota de rodapé 4).</p> <p>No entanto, sugere-se que o Regulamento possa incluir parâmetros de dimensionamento para o estacionamento e para as cargas e descargas, recomendando-se a consulta ao documento da Coleção de Brochuras Técnicas/ Temáticas – no ponto 4. Políticas de Estacionamento e 5. Princípios de dimensionamento da oferta de estacionamento, que apresenta de forma sucinta os principais aspetos a ter em consideração no dimensionamento da oferta de estacionamento. (ver nota de rodapé 5)</p>	<p>Os parâmetros de estacionamento aplicáveis em todas as categorias de uso, com exceção dos Empreendimentos turísticos, são de acordo com o n.º 2 do artigo 84.º, os constantes da Portaria n.º 75/2024, de 29/02. Quanto à regulamentação relativa das cargas e descargas, a CMFA considera que esta não deve constar do PDM.</p>

Comentários ou Aspetos a retificar/ contemplar	Alterações/Justificação
<p>c) Quanto ao tema do Transporte flexível, o Decreto-Lei n.º 60/2016, de 8 de setembro, fixa as regras para a implementação de serviços públicos de transporte de passageiros flexível (TPF), na medida em que pode contribuir para colmatar limitações no transporte público convencional, podendo fazer a ligação da sede de concelho (que é polarizadora das principais funções sociais, económicas e cívicas) com as áreas mais isoladas, mais distantes e de menor procura, com população mais isolada e a viver sozinha.</p> <p>Constituindo assim uma oportunidade de melhorar a operacionalização do sistema de transportes, releva-se a importância do documento “PDM GO – Boas Práticas para os Planos Diretores Municipais” (Versão 1 dezembro 2020), 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.</p> <p>Neste contexto, o IMT, I.P. reforça a recomendação, já realizada anteriormente, reiterando que estas temáticas devem ser assumidas como recurso de interesse público com expressão territorial, cabendo ao município de Ferreira do Alentejo ponderar sobre a oportunidade de proposição das estratégias e dos instrumentos que entender adequados para efeito do planeamento e programação de ações e medidas sobre mobilidade a integrar no PMOT em articulação com outros instrumentos de planeamento de mobilidade transportes, seja do âmbito municipal ou intermunicipal.</p>	<p>Foram acrescentados parágrafos referindo a necessidade e as vantagens da implementação de um Sistema de Transportes Flexível no concelho, Volume IV - Capítulo V.4.3.2. (Páginas 205 a 207)</p>
<p>6. Face ao exposto, e dado que não foram tidas em consideração algumas das condições constantes do anterior parecer emitido, o IMT, I.P., emite, relativamente à Proposta da 2.ª Revisão do PDM de Ferreira do Alentejo, parecer favorável condicionado à observância das condições/obrigações, especificadas no número 4., sugerindo-se, ainda, as recomendações/considerações referidas no número 5., nos termos das normas legais e regulamentares aplicáveis, no âmbito da estrita competência deste Instituto.</p>	-
<p>7. Mais se informa que, por razões de agenda dos nossos serviços, o IMT, I.P. não se fará representar na 2.ª Reunião Plenária (por videoconferência) a realizar no próximo dia 09/11/2023, correspondendo a presente comunicação ao parecer desta entidade, em resposta à V. comunicação em referência, remetida via correio eletrónico em 13/10/2023.</p>	-