

DIRECÇÃO MUNICIPAL DE AMBIENTE, EQUIPAMENTOS E INVESTIMENTOS
DEPARTAMENTO DE URBANISMO E PLANEAMENTO
DIVISÃO DE PLANEAMENTO URBANÍSTICO



RELATÓRIO – 1B

REVISÃO DO PDM DE MATOSINHOS

Índice

1 – INTRODUÇÃO: ENQUADRAMENTO LEGAL E PRINCÍPIOS DE ORIENTAÇÃO DO PLANO	4
1.1 – PRESSUPOSTOS DA REVISÃO DO PDM	6
1.2 – ENQUADRAMENTO DO PDMM FACE ÀS DINÂMICAS SÓCIO ECONÓMICAS	7
1.2.1 - SÍNTESE DA DINÂMICA DEMOGRÁFICA.....	7
1.2.2 - SÍNTESE DINÂMICA ECONÓMICA	7
1.2.3 - PARQUE HABITACIONAL	7
1.2.4 - SÍNTESE EQUIPAMENTOS	8
1.2.5 - CONSIDERAÇÕES EM SEDE DO PDMM, RELATIVAS À DEMOGRAFIA EQUIPAMENTOS	9
1.2.6 - POLÍTICA MUNICIPAL DE HABITAÇÃO	9
1.3 – CONCLUSÕES DA PARTICIPAÇÃO PREVENTIVA - PDM TRANSPARENTE E PARTICIPADO.....	11
2 – ASPETOS METODOLOGICOS	12
2.1- PDM DE 1992 COMO BASE DE PARTIDA PARA O SISTEMA DE PLANEAMENTO	12
2.2 - MODELO DE ORGANIZAÇÃO TERRITORIAL – UNIDADES DE PAISAGEM E UNIDADES OPERATIVAS DE PLANEAMENTO E GESTÃO – ENQUADRAMENTO LEGAL E MODO DE OPERAÇÃO DO PDMM	15
3 – OPÇÕES DE CLASSIFICAÇÃO E QUALIFICAÇÃO DO SOLO	17
3.1 – ENQUADRAMENTO DE APLICAÇÃO DO DECRETO REGULAMENTAR N.º 15/2015 DE 19 DE AGOSTO	17
3.2 - CLASSIFICAÇÃO DO SOLO	18
3.2.1- CLASSIFICAÇÃO DO SOLO COMO URBANO	18
3.2.2 - CLASSIFICAÇÃO DO SOLO COMO RÚSTICO	39
3.2.3 - *RECLASSIFICAÇÃO DO SOLO RÚSTICO E ALTERAÇÃO, POR ADAPTAÇÃO, DO PDMM	40
3.3 - QUALIFICAÇÃO DO SOLO	41
3.3.1 - CATEGORIAS DO SOLO RÚSTICO	42
3.3.1.1 – CARACTERIZAÇÃO DO SOLO RÚSTICO EM MATOSINHOS.....	42
3.3.1.2 – CONCLUSÕES PARA A QUALIFICAÇÃO DO SOLO RÚSTICO	49
3.3.1.3 - ESPAÇOS NATURAIS E PAISAGÍSTICOS.....	51
3.3.1.4 - ESPAÇOS AGRÍCOLAS.....	52
3.3.1.5 - ESPAÇOS FLORESTAIS.....	54
3.3.2 - CATEGORIAS DO SOLO URBANO	56
3.3.2.1 – CARACTERIZAÇÃO DO TECIDO URBANO.....	59
3.3.2.2 - ESPAÇOS CENTRAIS	65
3.3.2.3 - ESPAÇOS URBANOS DE BAIXA DENSIDADE	66

3.3.2.4 - ESPAÇOS DE ATIVIDADES ECONÓMICAS	67
3.3.2.5 – ESPAÇOS VERDES.....	70
3.4 - MOBILIDADE E TRANSPORTES.....	72
3.4.1 – INTRODUÇÃO	72
3.4.2 - ENQUADRAMENTO DAS AÇÕES DO PMT NO PDM	72
3.4.3 - CRIAÇÃO DE NOVOS ARRUAMENTOS E IMPLEMENTAÇÃO DE SENTIDOS ÚNICOS	73
3.4.3.1 - REFORÇO DE LIGAÇÃO VIÁRIA ENTRE MATOSINHOS E LEÇA DA PALMEIRA ATRAVÉS DO PORTO DE LEIXÕES.....	79
3.4.3.2 – LIGAÇÕES A ESTRADAS NACIONAIS DESCLASSIFICADAS	79
3.4.3.3 – ATRAVESSAMENTOS DA LINHA DE LEIXÕES	80
3.4.4 - CRIAÇÃO DE NOVOS ATRAVESSAMENTOS E LIGAÇÕES À REDE RODOVIÁRIA NACIONAL....	81
3.4.4.1 – ESTRADA NACIONAL N14 - VIA NORTE	82
3.4.4.2 REDE NACIONAL COMPLEMENTAR – IC1/A28.....	83
3.4.4.3 - REDE NACIONAL FUNDAMENTAL - A4.....	85
3.4.5 - DESVIO DO TRÁFEGO DE ATRAVESSAMENTO METROPOLITANO	85
3.4.6 -REDUÇÃO DA LARGURA DAS VIAS PARA OS VALORES MÍNIMOS DEFINIDOS PELO IMT – HIERARQUIAS FUNCIONAIS.....	86
3.4.6.1 - HIERARQUIA FUNCIONAL DE MODOS COMBINADOS	86
3.4.7 - DEFINIÇÃO DE VALORES MÁXIMOS DE ESTACIONAMENTO PRIVADO.....	89
3.4.8 - CRIAÇÃO DE UMA REDE DE PONTOS DE ESTACIONAMENTO PARA BICICLETAS.....	90
3.4.9 - CRIAÇÃO DE UMA REDE CICLÁVEL DESTINADA À MOBILIDADE DIÁRIA.....	90
3.4.9.1 - TIPOLOGIAS DA REDE CICLÁVEL	90
3.5 – CARTA DE ORDENAMENTO – CLASSIFICAÇÃO E QUALIFICAÇÃO	93
4 - ORDENAMENTO DA PROGRAMAÇÃO TERRITORIAL.....	94
4.1 - CONSULTA AOS SERVIÇOS MUNICIPAIS COM EXPRESSÃO TERRITORIAL - CONSTRUÇÃO DO PROGRAMA TERRITORIAL DO PDM	94
4.2 - MATRIZ ESTRATÉGICA E PROGRAMAÇÃO TERRITORIAL.....	96
5 – DA PROGRAMAÇÃO.....	99
5.1 - PROCESSO DE PROGRAMAÇÃO	99
5.1.1 Unidades Operativas de Planeamento e Gestão (UOPG)/ Projetos Territoriais	99
5.1.2 Áreas disponíveis a consolidar	100
5.1.3 Subunidades Operativas de Planeamento e Gestão (SUOPG).....	101
5.2 – EDIFICABILIDADE MÉDIA.....	101
6 - ÁREAS DE SALVAGUARDA	101
6.1 - ÁREAS DE SALVAGUARDA AMBIENTAL E DE RISCO	102

6.1.1 - ESTRUTURA ECOLÓGICA MUNICIPAL	102
6.1.2 - ZONAMENTO DE RUÍDO E ZONAS DE CONFLITO	104
6.1.2.1 INTRODUÇÃO AO MAPA RUÍDO E CLASSIFICAÇÃO DE ZONAS	104
6.1.2.2 - CONSIDERAÇÕES E METODOLOGIA DE APLICAÇÃO AO PDM	105
6.2 - SALVAGUARDAS PATRIMONIAIS	108
6.2.1 - SALVAGUARDA DO PATRIMÓNIO ARQUITETÓNICO	108
6.2.2.1 Registo do património arqueológico	111
6.2.3 – BENS IMÓVEIS DE INTERESSE PATRIMONIAL	113
7 - EXECUTIVO E EQUIPA TÉCNICA	114
ANEXO 1 – MODELO DE ORGANIZAÇÃO TERRITORIAL (MOT)	118
ANEXO 2 – SÍNTESE DAS INFRAESTRUTURAS	113
ANEXO 3 – CRITÉRIOS PARA A CLASSIFICAÇÃO DO SOLO COMO RÚSTICO	114
ANEXO 4 – CLASSIFICAÇÃO DO SOLO COMO RUSTICO	115
ANEXO 5 – ANÁLISE DO SOLO RÚSTICO POR VETOR	116
ANEXO 6 – UTILIZAÇÃO E EDIFICABILIDADE DO SOLO RÚSTICO	117
ANEXO 7 - ENQUADRAMENTO DAS AÇÕES DO PMT NO PDM	118
ANEXO 8 – SÍNTESE DAS AÇÕES DO PLANO DE MOBILIDADE E TRANSPORTES	123
ANEXO 9 – CRIAÇÃO DE NOVOS ARRUAMENTOS	124
ANEXO 10 - DEFINIÇÃO DE VALORES MÁXIMOS DE ESTACIONAMENTO PRIVADO	125
ANEXO 11 – SWOT – MATRIZ INTERMÉDIA	126
ANEXO 12 – SWOT 1	129
ANEXO 13 – SWOT 2	131
ANEXO 14 – SWOT 3	133
ANEXO 15 – SWOT 4	135
ANEXO 16 – SWOT 5	137
ANEXO 17 – SWOT 6	139
ANEXO 18 – SWOT 7	141
ANEXO 19 – SWOT 8	143
ANEXO 20–BENS IMÓVEIS DE INTERESSE PATRIMONIAL – SALVAGUARDA PATRIMONIAL	145

1 – INTRODUÇÃO: ENQUADRAMENTO LEGAL E PRINCÍPIOS DE ORIENTAÇÃO DO PLANO

A revisão do Plano Diretor Municipal de Matosinhos, doravante designado como PDMM, publicado em 1992, segue o disposto no Decreto-lei n.º 80/2015, de 14 de maio, o Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial, doravante designado como RJIGT, relativo à alteração e revisão, artigo 115º, ponto 3.

O procedimento adotado, de revisão, enquadra-se no ponto 3 do artigo 119º do RJIGT, seguindo com as devidas adaptações os procedimentos para a elaboração, acompanhamento, ratificação e publicação.

O PDMM segue as linhas de elaboração dispostas no artigo 76º do supracitado diploma legal; na ausência do relatório sobre o estado do ordenamento do território, foi elaborado relatório de Avaliação do PDMM, de acordo, e ao encontro, do disposto no ponto 2 do artigo 3º da Portaria n.º 1474/2007, de 16 novembro;

Foi elaborada Avaliação Ambiental nos termos do artigo 78º do RJIGT;

Este relatório de revisão do PDMM desenvolve-se em de acordo com o previsto na alínea a) do artigo 97º do RJIGT, desenvolvendo as matérias que explicitadas no *conteúdo material*, artigo 96º do mesmo diploma legal, através da:

- Estratégia e modelo de desenvolvimento local, nomeadamente os objetivos estratégicos e as opções de base territorial adotadas para o *modelo de organização espacial*;
- Fundamentação técnica, suportada na *avaliação das condições ambientais, económicas, sociais e culturais* para a sua execução.

A estruturação da informação neste relatório processa-se de acordo com o índice, para satisfação dos termos da Lei atrás expostos, ainda que se considere pertinente relevar os seguintes aspetos:

- A revisão do Plano é dominada pela continuidade e conformidade com os aspetos mais positivos do PDM publicado em 1992; tendo este ponto de partida, especificidades quanto à *avaliação das condições ambientais, económicas, sociais e culturais para a execução do Plano*;
- O Plano é balizado pelos termos de referência aprovados em sede de reunião de Câmara em deliberação de 30 de junho de 2015;
- A construção do modelo de organização territorial segue as linhas Legais e regulamentares, conjugadas entre a Lei de Solos, o RJIGT e pelo Decreto Regulamentar n.º 15/2015, de 19 de agosto, interpondo-se aos aspetos legais a casuística do território de Matosinhos;
- A programação territorial e consequente programa de Execução do Plano, conducente a uma *estratégia de desenvolvimento local*, resultou, da consulta pública, do

contributo dos serviços municipais cujo “*outcome*” tem expressão territorial e das determinações políticas, e concebeu o plano como instrumento de organização interna dos serviços com competências de expressão territorial, tornando clarividente para a definição anual das grandes opções do plano de investimento, o conjunto dos investimentos a ocorrer em paralelo e sua inter-relação;

Este PDM revisto, segue os *princípios gerais da atividade administrativa do Código do Procedimentos Administrativo*, artigos 3º a 19º do Decreto-lei n.º 4/2015, de 7 de janeiro, mas pretende tornar especialmente transparente o processo de planeamento, ao distinguir através dos seus elementos publicados:

- os direitos e os deveres dos particulares relativamente à sua propriedade;
- o programa territorial para o concelho, a perseguir política e tecnicamente pela CMM.

Esta dualidade permite ao cidadão saber do enquadramento territorial da sua propriedade quanto à edificabilidade e usos, assim como conhecer os grandes objetivos territoriais do município para o território, e como tal optar pela melhor decisão relativamente à localização do seu investimento, perseguindo o Plano a ideia de serviço público.

Na nova perspetiva da Lei, em que deixa de existir prazo fixo para o PDMM, sendo a sua revisão decorrente da necessidade de adequação à evolução, a médio e longo prazo, das condições ambientais, económicas, sociais e culturais, que determinaram a respetiva elaboração, tendo em conta os relatórios sobre o estado do ordenamento do território ou de situações de suspensão do plano e da necessidade da sua adequação à prossecução dos interesses públicos que a determinaram (ponto 2, do artigo 124º do RJIGT), considera-se:

- Face ao âmbito que o legislador imprime ao planeamento territorial, ao referir que os investimentos a integrar os PPI (Plano Plurianual de Investimento) são ações urbanísticas, restringe aparentemente o âmbito do Planeamento territorial ao processo de urbanização; Quando de facto o território tem outras necessidades e existem outros objetivos para além dessa visão restrita do sistema de planeamento; apontando os diagnósticos efetuados, por exemplo, para ações destinadas à valorização do espaço rústico, e não de obras de urbanização; face ao que se verifica necessária a programação total do território, ou de outro modo haverá lugar a discriminação territorial;
- É deste modo tomada a opção de cobertura total do território com Unidades Operativas de Planeamento e Gestão (UOPGs), numa vertente do Plano como estrutura que, mantendo os objetivos de fundo, vai acolhendo as ações concretizam a estratégia ao longo dos anos, financiadas num prazo longo de execução, a aferir em sede de plano de financiamento.
- Importou, pois, estabelecer os grandes objetivos territoriais de fundo, o mais globais possível, não vinculando a Câmara às ações específicas. Dotou-se o PDMM com a flexibilidade que permite que a estratégia para o território de Matosinhos possam ser prossecutada de modo sistemático, resiliente aos ciclos políticos e técnicos, sem que

se perca o seu fio condutor: o essencial perdura no tempo, discutindo-se o detalhe em cada ano orçamento plurianual.

1.1 - PRESSUPOSTOS DA REVISÃO DO PDM

Para a elaboração da revisão do PDM de Matosinhos foi tomado como ponto de partida o relatório de avaliação do PDM de 1992, anexo 1 a este relatório, elaborado de acordo com ponto 2 do artigo 3º da Portaria n.º 1474/2007, de 16 novembro.

O relatório de avaliação tem como pressuposto uma revisão, e não um plano executado de raiz, pelo que está centrado na determinação dos fatores de desadequação face à atualidade, e nos estudos e trabalhos em paralelo, sem os quais não seria possível esta revisão. Embora não constituam peças formais de acompanhamento do plano, são estudos de caracterização complementares que resultam do exigido ao nível do conteúdo material, pelo que devem ser assumidos como tal:

- Relatório de avaliação do PDM de 1992 – relatório anexo I;
- Relatório de Análise ao PDM Transparente e Participado – relatório anexo II;
- Estrutura Ecológica Municipal - relatório anexo III;
- Dinâmicas Sócio Económicas a partir dos mais recentes dados do Instituto Nacional de Estatística – relatório anexo IV;
- Plano de Mobilidade e Transportes, para caracterização e determinação de um modelo de acessibilidades e mobilidade no concelho – relatório anexo V;
- Relatório do zonamento de ruído – relatório anexo VI;
- Contributo dos serviços, entrevistas – inferências – relatório anexo VII;
- Caracterização biofísica, agrícola e florestal do concelho - relatório anexo VIII;
- Carta Arqueológica – relatório anexo IX.

O relatório de avaliação do PDM de 1992 culmina num conjunto de fatores de mudança que conduziram aos termos de referência para esta alteração, aprovados pela Câmara Municipal, em deliberação de 30 de junho 2015, e que serviram de fio condutor a toda a revisão do PDM.

Esse mesmo relatório, contém por fim, uma breve proposta exploratória dos objetivos do programa do Plano e seu MOT (Modelo de Organização Territorial), que serviram de base ao processo “PDM transparente e Participado” em sede da participação preventiva, ocorrida ao abrigo do ponto 2 do artigo 88º do RJIGT, que veio demonstrar de modo inequívoco a recetividade da população relativamente à mesma.

1.2 – ENQUADRAMENTO DO PDMM FACE ÀS DINÂMICAS SÓCIO ECONÓMICAS

1.2.1 - SÍNTESE DA DINÂMICA DEMOGRÁFICA

Vivem em Matosinhos 175.478 pessoas (censos 2011). O concelho manteve assim a sua posição de 8º município mais habitado do País, 4º da Região Norte e 3º da Área Metropolitana do Porto. No entanto, a tendência de crescimento populacional das últimas décadas encontra-se em decréscimo, pela quebra do saldo natural e do saldo migratório.

A estrutura etária da população alterou-se, verificando-se um duplo envelhecimento quer pela diminuição de crianças e jovens, quer pelo aumento dos idosos e da sua longevidade. A redução verificada na população jovem reflete-se na fragilização da capacidade de reposição da população ativa.

As famílias viram o seu número aumentado, no entanto a sua dimensão foi reduzida em cerca de um elemento nos últimos trinta anos. Aumentaram as famílias de duas pessoas, as unipessoais, as monoparentais e as reconstituídas e diminuíram as de quatro, cinco ou mais elementos.

A população é hoje mais escolarizada, confirmando-se uma evolução significativa nos indicadores da frequência da pré-escolarização, do abandono escolar, do analfabetismo e na conclusão dos níveis de ensino secundário e superior; resultando no desempenho crescente de profissões mais qualificadas e predominantemente no setor terciário.

1.2.2 - SÍNTESE DINÂMICA ECONÓMICA

A dinâmica económica existente, promove fortemente a empregabilidade, proporcionando emprego a um total de 88.394 pessoas, das quais 45% (39.968) são matosinhenses. A nível nacional Matosinhos constitui o 5º município com maior empregabilidade, contribuindo com 2,37% para o emprego do país.

O forte empreendedorismo é confirmado pelo número de empresas existentes, o concelho ocupa o 3º lugar da Região Norte, a seguir ao Porto e a Vila Nova de Gaia; tendo registado um aumento de 3.081 empresas entre 2001 e 2011. No indicador de volume de negócios, é o 4º município (3,03%) a nível nacional e o 2º (11,05%) da Região Norte a seguir ao Porto.

Quanto ao poder de compra, integra o conjunto de 22 municípios (dos 308 do país) que detêm mais de 1% do poder de compra nacional, com 2,07% é o 7º a nível nacional e o 3º da AMP. O que vem reforçar a dimensão urbana do município, dado que este é um fator determinante no poder de compra verificado no quotidiano dos municípios.

1.2.3 - PARQUE HABITACIONAL

Entre 1991 e 2001, o parque habitacional do concelho registou um crescimento dos edifícios em 5%, mas sofreu uma quebra para cerca de -1%, na década seguinte.

Na generalidade do concelho predominam os edifícios de um e dois pisos, contudo existe a tendência crescente dos edifícios plurifamiliares com mais pavimentos. A média é de três pisos por edifício, quando estes são de mais de um alojamento.

Os alojamentos tiveram valores bastante mais altos: 29% entre 91/01 e 21% entre 01/11. Este incremento foi superior ao aumento populacional verificado (10% entre 1991 e 2001 e 5% entre 2001 e 2011), o que permitiu um aumento dos alojamentos vagos e de uso sazonal ou de residência secundária; assim como diminuição da sobreocupação habitacional e a resolução significativa dos alojamentos não clássicos.

Matosinhos, São Mamede de Infesta e Senhora da Hora são as localidades mais populosas e também as que detêm mais alojamentos.

Os alojamentos são maiores quer em termos do número de divisões, quer nas suas áreas, como também mais confortáveis, apetrechados com as infraestruturas básicas para garantia das condições de salubridade dos seus residentes.

1.2.4 - SÍNTESE EQUIPAMENTOS

A promoção das áreas como a educação, social, saúde, cultura, desporto, ambiente, entre outras são indissociáveis do incremento do bem-estar da população contribuindo diretamente para a sua qualidade de vida. As respostas nestes âmbitos proporcionam atualmente condições fundamentais ao desenvolvimento integral das pessoas em todas as faixas etárias, assim como possibilitam a conciliação da vida profissional e familiar, o acesso à igualdade de oportunidades e a bens e serviços essenciais às famílias, incluindo as mais carenciadas economicamente.

A Câmara Municipal teve continuamente um empenho significativo na criação de equipamentos coletivos designadamente nestas áreas, quer através da disponibilização de terrenos e de instalações, quer na comparticipação de obras de construção, como de ampliação e de requalificação dos referidos equipamentos. Neste processo coletivo de construção do território é visível a dinâmica subjacente de governança, onde a Câmara interage com os diversos *stakeholders*, quer públicos quer privados, no sentido de intervir na qualificação do território.

Existem respostas diversificadas através de diversas valências, que ao longo dos anos foram criadas de acordo com as necessidades existentes, e resolvidas pela proximidade existente entre a Câmara Municipal, as Juntas de Freguesia, as entidades gestoras e a população.

Assim, preocupa-se em promover e capacitar os agentes locais, conhecedores e dinamizadores do tecido social do concelho; consolidando assim a rede de parceiros locais e possibilitando-lhe a oportunidade de gerirem com qualidade os equipamentos criados e suas valências ao serviço da população de Matosinhos, quer residente, quer presente.

1.2.5 - CONSIDERAÇÕES EM SEDE DO PDMM, RELATIVAS À DEMOGRAFIA EQUIPAMENTOS

Face à demografia tendencialmente negativa e para reforço da tendência de terciarização do concelho com medidas regulamentares e programáticas e de fundo, que não só respondam à demanda como a fomentem mais além, procede-se ao reforço da condição urbana necessária e suficiente à afirmação do território, através da promoção de centralidades de excelência e atratividade, capazes de gerar competitivamente e complementarmente, relativamente ao núcleo da conurbação espontânea do grande porto, como modo sustentável de gerir a concentração populacional; através da Classificação, qualificação e programação territoriais, como posteriormente se demonstrará neste relatório.

Face aos equipamentos instalados, não delimitar espaços dedicados a novos equipamentos, ainda que a sua criação seja potencialmente estimulada por via regulamentar, ou por via da eficiência e eficácia da gestão dos existentes; ainda porque o Plano de mobilidade e Transportes vem demonstrar elevados níveis de acessibilidade aos equipamentos existentes.

1.2.6 - POLÍTICA MUNICIPAL DE HABITAÇÃO

Face à necessidade de atrair famílias e população jovem, por via da programação territorial e regulamentação favorecendo a edificação de habitação a custos controlados; e à necessidade diagnosticada de inverter a pirâmide etária, de uma população envelhecida, prevê este plano desde já algumas medidas de gestão urbana, quer em sede de licenciamento municipal, quer relativamente ao parque imobiliário do domínio privado municipal; assim como o desenvolvimento e monitorização, na vigência do PDMM de:

- Uma Estratégia Local de Habitação do Município de Matosinhos (ELHMM) para previsão as necessidades habitacionais, projetar o futuro desejado, planear e monitorizar a intervenção pública no âmbito da política de habitação, em articulação com outras políticas setoriais, definindo mecanismos de acesso à habitação e o respetivo modelo económico-financeiro, e comunicando com os cidadãos, o 3.º setor e outros atores.
- Um Programa Municipal de Promoção da Estratégia Local de Habitação (PMPELH), tendo por objetivo a concretização da estratégia e do plano de ação preconizados em sede de Estratégia Local de Habitação do Município de Matosinhos, em articulação com a estratégia municipal de reabilitação urbana; Prevendo os vários tipos de soluções habitacionais identificados na Nova Geração de Políticas de Habitação, nomeadamente o arrendamento (e subarrendamento), a reabilitação de edifícios, a construção de nova habitação e a aquisição de edifícios para os destinar a esta função, podendo ainda especificar públicos-alvo diferentes (famílias carenciadas, classe média, casais jovens, entre outros).

O ELHMM e o PMPELH, tem como enquadramento os múltiplos desafios que se colocam a uma política municipal de habitação, e evidenciam a necessidade de uma abordagem integrada ao nível das políticas setoriais, das escalas territoriais e do envolvimento dos vários atores. Esta

abordagem, embora prosseguindo uma visão global, tem de ser adaptada aos desafios e às características específicas dos edifícios, territórios e comunidades.

Neste domínio, as mais-valias públicas assentam, essencialmente, na capacidade de garantir uma habitação adequada aos que, por situações de carência e vulnerabilidade várias, estão excluídos do acesso à mesma, bem como na capacidade de regulação da oferta e da procura de habitação segundo princípios de equidade, sustentabilidade e justiça social, criando condições para a acessibilidade generalizada a uma habitação condigna e precavendo fenómenos de segregação socio territorial, gentrificação, despovoamento dos centros urbanos e periferação habitacional. Estes desígnios só podem ser alcançados através de estratégias claras, sobretudo na definição dos seus objetivos, públicos-alvo, recursos e critérios de partilha de competências e responsabilidades entre a esfera privada e a pública e entre os vários organismos e níveis de governação.

Destaca-se, em particular, o papel imprescindível das autarquias locais na efetivação do direito à habitação, na medida em que a sua relação de proximidade com os cidadãos e o território lhes permite ter uma noção mais precisa dos desafios e dos recursos passíveis de mobilização, sendo a sua ação instrumental na construção e implementação de respostas mais eficazes e eficientes, orientadas para os cidadãos.

Neste contexto, o Plano Diretor Municipal de Matosinhos deverá criar condições para o aproveitamento de todos os instrumentos, mecanismos e incentivos previstos no pacote legislativo da Nova Geração de Políticas de Habitação (da responsabilidade da Secretaria de Estado da Habitação), no sentido de:

- Dar resposta às famílias que vivem em situação de grave carência habitacional, garantindo que a gestão do parque habitacional público (através da MatosinhosHabit) concorre para a existência de uma bolsa dinâmica de alojamentos capaz de dar resposta às necessidades mais graves e urgentes de uma forma célere, eficaz e justa;
- Garantir o acesso à habitação aos que não têm resposta por via do mercado, incentivando uma oferta alargada de habitação para arrendamento a preços acessíveis e a melhoria das oportunidades de escolha e das condições de mobilidade dentro e entre os diversos regimes e formas de ocupação dos alojamentos e ao longo do ciclo de vida das famílias;
- Promover a inclusão social e territorial e as oportunidades de escolha habitacionais, apostando em abordagens integradas e participativas nos bairros de arrendamento públicos e no reforço da informação, encaminhamento e acompanhamento de proximidade.

Revela-se por isso fundamental que o município encete a breve prazo o processo de elaboração da sua Estratégia Local de Habitação, enquanto instrumento programático de política pública de âmbito municipal que contenha uma efetiva política de habitação, que se desenvolva de acordo com as melhores práticas, incluindo o diagnóstico das carências e recursos, a definição das metas

e prioridades, a identificação e desenvolvimento das melhores soluções e uma efetiva aplicação e monitorização.

A relevância e diversidade dos problemas e necessidades atuais em matéria de habitação, bem como a sua interseção com as dinâmicas sociais e de desenvolvimento urbano, justificam uma abordagem que valorize os seguintes aspetos:

- A articulação e coordenação da Estratégia Local de Habitação com as estratégias municipais relevantes (de inclusão social, de desenvolvimento urbano, de ordenamento do território e de reabilitação urbana) e com os respetivos instrumentos de intervenção;
- A adoção de uma estratégia de envolvimento dos agentes com responsabilidades e estratégias próprias no domínio da habitação e intervenção social, assegurando a sua participação ativa, a mobilização de recursos e o seu compromisso na implementação da Estratégia Local de Habitação;
- A mobilização dos vários instrumentos disponíveis de apoio ao acesso à habitação e à promoção pública de habitação em função dos grupos alvo a apoiar, das carências e problemas sinalizados e a sua articulação com os instrumentos municipais de apoio à habitação, criando um quadro global de intervenção coerente e abrangente.

1.3 - CONCLUSÕES DA PARTICIPAÇÃO PREVENTIVA - PDM TRANSPARENTE E PARTICIPADO

Com base num programa territorial preliminar, no âmbito da Participação constante do ponto 2 do art.º 88 do Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial, Decreto-lei n.º 80/2015, de 14 de maio, foi realizado no ano 2013, um inquérito à população do município, para exercício do direito de participação previsto no artigo 6º do mesmo Regime Jurídico, no sentido de a mesma se pronunciar sobre as grandes linhas estratégicas que até então, a Câmara havia preparado para incorporar revisão do PDM. O inquérito sob a designação de “PDM Transparente e Participado” (relatório anexo II), permitiu à população expressar-se, em fase inicial, sobre o conjunto de intenções e projetos do programa preliminar, com o duplo objetivo de obter indicadores de aceitação e de recolher contributos que o enriquecessem e complementassem.

Foi apresentado um esboço do Modelo de Organização Territorial (figura 1), de natureza impressiva e não exata, e que resumia já um conjunto de intencionalidades e preocupações, face a um trabalho aprofundado anterior à decisão de elaboração do Plano, muito baseado no novo quadro legal, trabalho esse que tem agora nesta solução, o devido desenvolvimento e ajustamento, tal como se encontra explanado ao longo deste relatório.

Os resultados da análise dos inquéritos rececionados confirmaram que os projetos delineados se enquadravam nas preocupações e prioridades da população. Assim, considerando as propostas da participação preventiva, foi possível o aperfeiçoamento dos projetos âncora do PDM e a definição de ações territoriais específicas, que nesta revisão dão corpo às preocupações da coletividade.

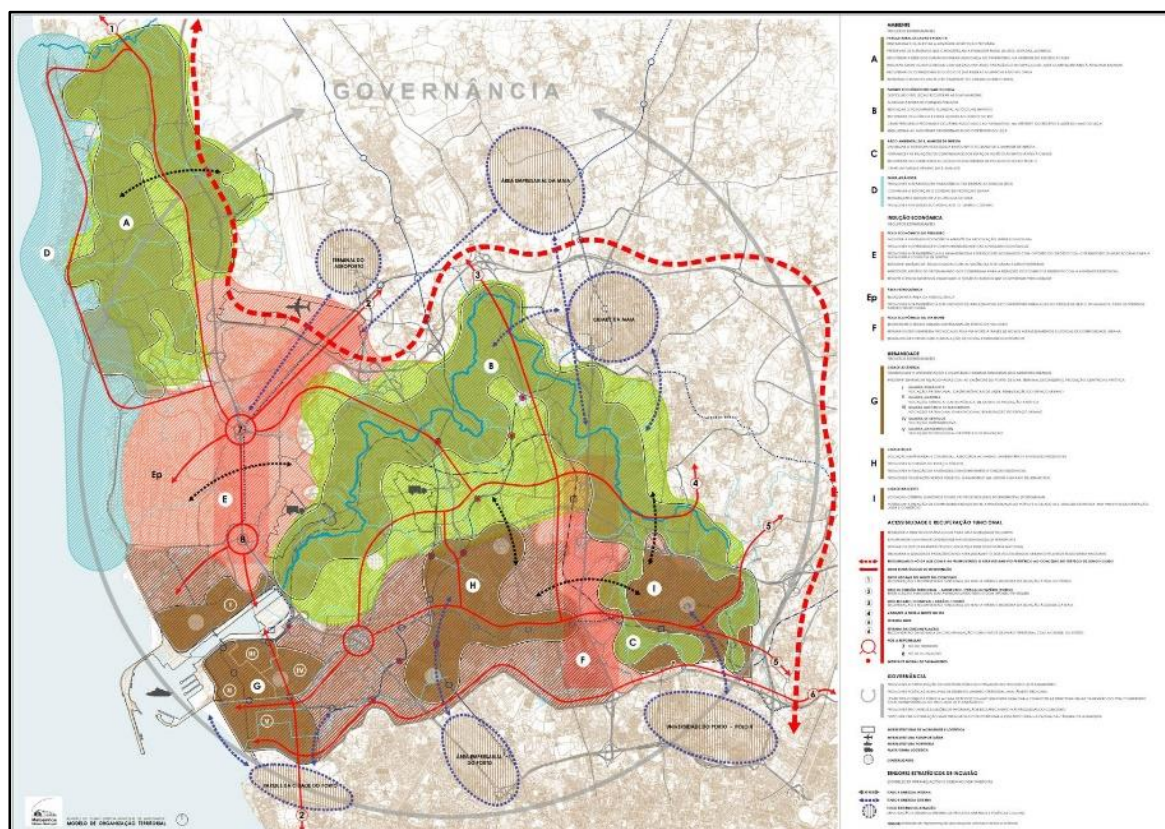


Figura 1 - Modelo de Organização Territorial – ANEXO

2 – ASPETOS METODOLOGICOS

A metodologia para o Plano, parte do PDM em vigor na sua formalização como síntese territorial inicial, adaptando-o de modo global aos novos conceitos do planeamento territorial como instrumento de gestão;

Importando por outro lado definir um modelo de Plano que organize o conteúdo material, de modo a satisfazer, não só a Lei, mas mais importantemente uma boa gestão territorial, que aproxime os desígnios da sua materialização.

2.1- PDM DE 1992 COMO BASE DE PARTIDA PARA O SISTEMA DE PLANEAMENTO

Com a Carta de Ordenamento do PDM de 1992 (figura 2), foi definida uma qualificação territorial bastante adequada a Matosinhos, ainda que, como se verifica em todos os Planos de primeira geração, com uma classificação do solo potenciadora de expansão urbana em áreas de aptidões rústicas do concelho; embora sem que se tenha verificado de facto uma expansão significativa, tendo o solo urbano consolidado crescido cerca de 10%.

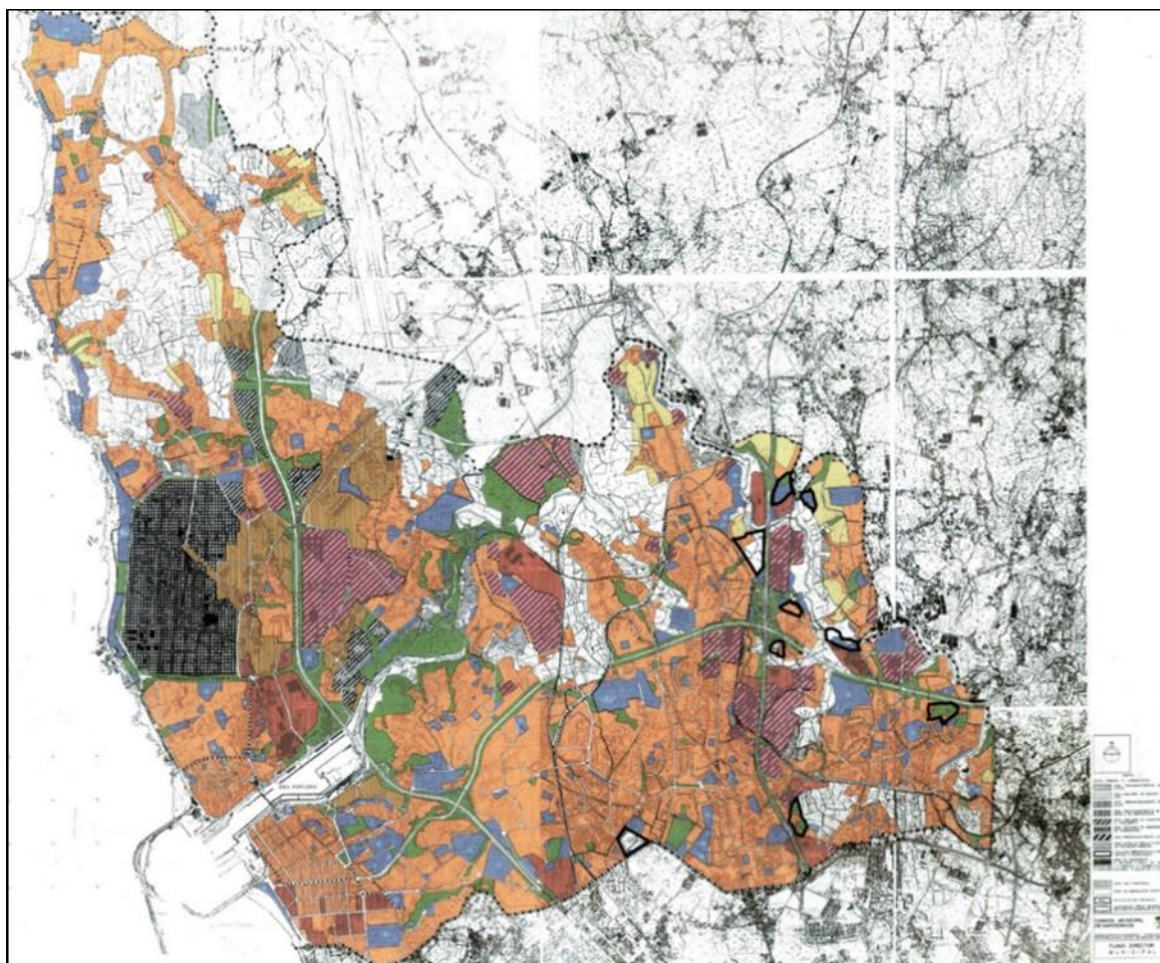


Figura 2 – Carta de Ordenamento do PDM de 1992

A metodologia até então usada, era a do “plano negativo”, ou seja, todo território que não fosse REN (Reserva Ecológica Nacional) ou RAN (Reserva Agrícola Nacional) era classificado como urbano, com exceções muito residuais para algumas zonas do concelho qualificadas como “áreas não urbanizáveis”, mas pouco significativas tanto em área como em localização.

Para enquadramento e aproximação desta qualificação face aos correntes conceitos de planeamento, foi feita a aglomeração por aproximação de categorias de uso em habitacional, atividades económicas, e espaços agrícolas (figura 3), tendo como referencial a qualificação do espaço urbano e rústico à luz do Decreto Regulamentar n.º 15/2015, de 19 de agosto¹, e que como veremos mais à frente na Classificação e Qualificação do Solo, terão o devido cabimento através da aplicação dos seus critérios, demonstrando a atualidade do PDM em vigor na sua vertente clássica de ordenamento.

¹A utilização da terminologia do DR 15/2015 de 19 de agosto de modo generalizado neste relatório, destina-se a estabelecer uma linguagem comum, mas deve ser entendida apenas como tal, uma vez que só com esta revisão será o Plano adequado à legislação e critérios subjacentes.

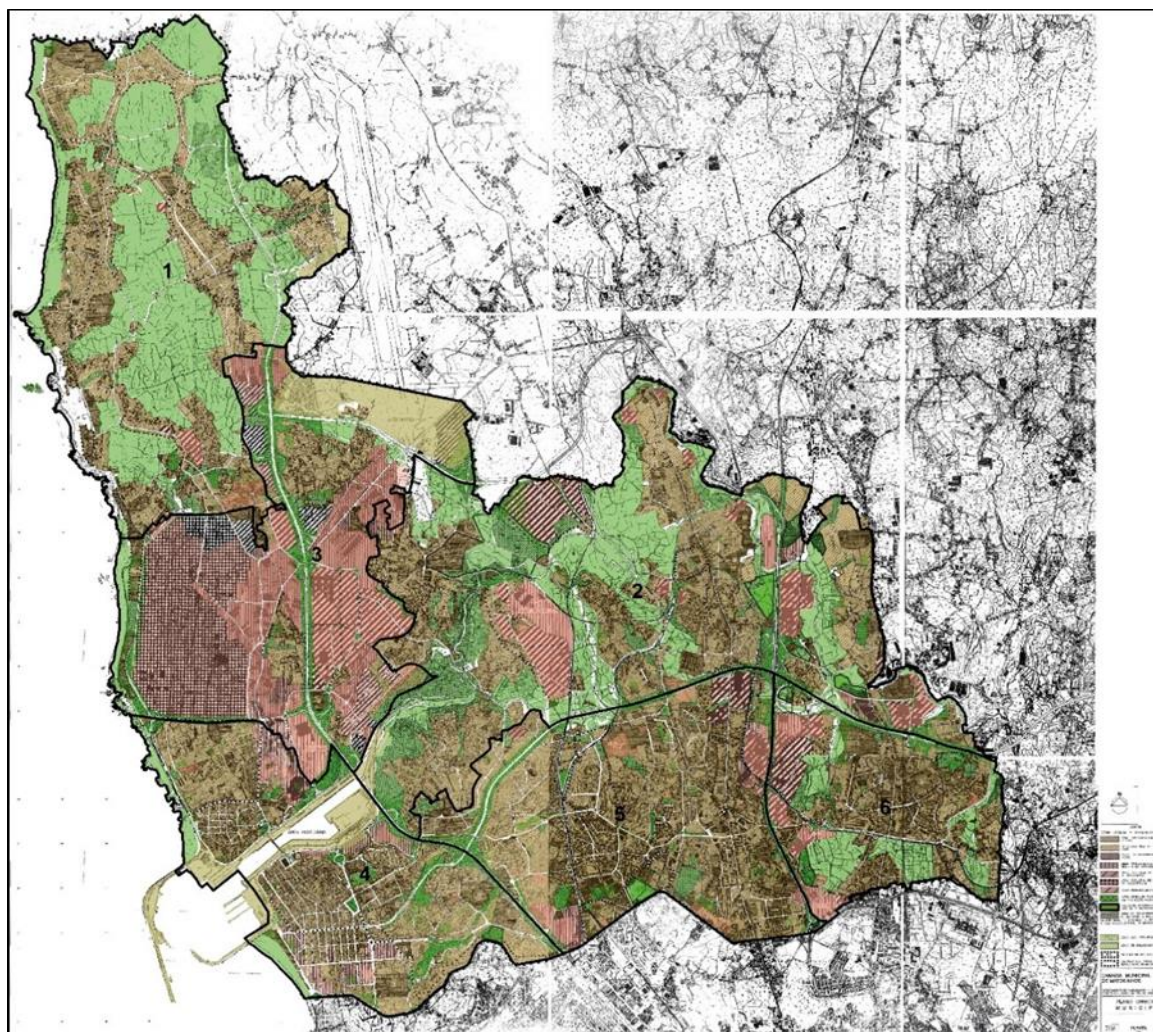


Figura 3 - Ordenamento 1992 – utilizações associadas e unidades de paisagem

Este exercício de “redução” da qualificação existente, para uma qualificação mais sintetizante das utilizações, leva-nos a concluir, grosso modo que, nas áreas do Norte do concelho predomina o espaço rústico, e nas áreas a sul do concelho predomina o espaço urbano, indiciando desde já um princípio de classificação de solo. Mais particularmente, verifica-se a existência de 6 unidades territoriais com especificidades distintas entre as mesmas, que consistem mais exatamente em unidades de paisagem, na sua definição mais lata, onde existem utilizações predominantes que servirão de base à qualificação o solo, ainda que subsistam utilizações rústicas dentro de perímetro urbano e vice-versa, mas que nos permitem também antever uma qualificação do solo:

- Lavra e Perafita, a norte do concelho, assim como a área do vale do rio Leça, com baixa densidade e predomínio do espaço rústico;
- a área petroquímica e toda a área de serviços a sul do aeroporto, com predomínio das atividades económicas;

- as áreas urbanas de Leça da Palmeira a São Mamede de infesta, de cariz urbano denso, divididas em três, pela existência dos grandes eixos rodoviários que são a A28 e a Via Norte.

A carta da situação existente (figura 7 e elemento 5B dos elementos que acompanham o Plano), foi elaborada com base no levantamento funcional municipal mais recente, de 2013, atualizado em observação dos mais recentes levantamentos cartográficos de imagem, e ainda comparada, para aferição, com a Carta de Ocupação de Solos (COS) de 2015, verificando-se não existir desconformidade com a análise até agora efetuada, havendo pelo contrário, a confirmação da atual qualificação territorial do Plano em vigor, para consolidação argumental do mesmo.

2.2 - MODELO DE ORGANIZAÇÃO TERRITORIAL – UNIDADES DE PAISAGEM E UNIDADES OPERATIVAS DE PLANEAMENTO E GESTÃO – ENQUADRAMENTO LEGAL E MODO DE OPERAÇÃO DO PDMM

A Programação e execução dos Planos, especialmente depois da redação da nova Lei de Solos, do RJGT, e do Decreto Regulamentar n.º 15/2015, de 19 de agosto, impõe um regime económico e financeiro (ainda que não publicadas portarias complementares que auxiliem à total compreensão do mesmo), tendente a uma política nacional de contenção e gestão dos perímetros urbanos, assim como de uma política de prestação de contas inerente a todo o processo de gestão territorial, seja em expansão, qualificação ou reabilitação urbana.

Decorre do ponto 1 do art.º 96 do RJGT, que o Plano Diretor Municipal define um Modelo de Organização Territorial, correspondente ao quadro estratégico de desenvolvimento territorial, e define na sua alínea l) a necessidade de uma programação territorial;

Por outro lado, e para efeitos do Modelo de Organização Territorial aqui em construção, determina o art.º 75º do RJGT, que os planos municipais visam estabelecer os seguintes objetivos (entre outros a que também este Plano dá resposta): a expressão territorial da estratégia de desenvolvimento local (alínea a) desse artigo), e a base de uma gestão programada do território municipal (alínea b) do mesmo artigo);

Assim, dos elementos que devem constar no conteúdo documental (alínea b) do art.º 97º), a planta de ordenamento, elemento síntese da proposta, que representa o modelo de organização territorial², deve conter a classificação e qualificação dos solos e as unidades operativas de planeamento e gestão definidas (e ainda os sistemas estruturantes, e a delimitação das zonas de proteção e de salvaguarda dos recursos e valores naturais, embora estes façam parte das opções do Plano e condicionantes, e não necessariamente da sua organização e metodologia como Instrumentos de Gestão territorial, que é do que tratam estes pontos).

² O Modelo de Organização territorial assume vários nomes nesta Lei: modelo territorial municipal (art.º 95º), modelo de organização territorial (art.º 96) e modelo de organização espacial do território municipal (art.º 97). Optou-se pela terminologia do artigo 96º, que se considerou expressar melhor e mais sinteticamente a peça a produzir.

Do mesmo modo que é necessária a Classificação e Qualificação do Solo na sua totalidade, (artigos 72º e 74º do RJIGT), também a programação total do solo é fundamental para efeitos de inclusão territorial e transparente política de investimento municipal.

Assim, tendo este Plano como desígnio estabelecer-se como instrumento de programação da totalidade do território³, é tomada a opção de justapor as 6 unidades de paisagem anteriormente definidas com Unidades Operativas de Planeamento e Gestão (UOPG), tendo como intuito adequar a programação do Plano às características específicas de cada paisagem, adequando-se assim a ação ao objeto, e potenciando uma melhor gestão territorial.

A opção de fazer coincidir as unidades de paisagem com as UOPG tem como formalização a divisão da carta de ordenamento (sem prejuízo de outras desmultiplicações necessárias) em duas cartas fundamentais de ordenamento do território:

- A carta de ordenamento “Clássico”, em referência aos PDM de primeira geração onde se dispõem a classificação e qualificação do solo, como garante dos direitos dos cidadãos quanto à sua propriedade, e de modo geral relativamente à edificabilidade e utilizações;
- A carta de ordenamento da programação, na qual se disporão os grandes objetivos que a Câmara de Matosinhos se propõe a levar a cabo no período de vigência do plano; sendo num certo sentido a carta orientadora da ação técnica e política municipais, ainda que não deixe de ser um comprometimento para com a população, relativamente aos grandes objetivos a prosseguir.

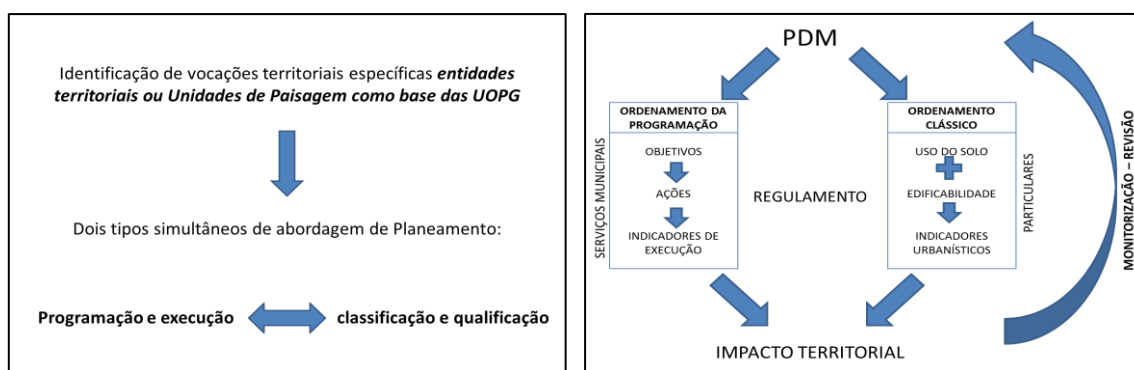


Figura 4 -Planeamento do PDM

Para efeitos de formalização do ordenamento, é necessário conjugar esta metodologia do Plano com o conteúdo expresso na alínea b) do ponto 1 do art.º 97º do RJIGT, onde a planta de ordenamento representa o modelo de organização espacial do território municipal, e dispõe:

- Os sistemas estruturantes (estrutura viária, equipamentos e espaços de utilização coletiva);
- A classificação e qualificação dos solos;

³ Estratégia seguida anteriormente a este Plano, pelo menos nos atuais PDM de Lisboa e de Espinho.

- As unidades operativas de planeamento e gestão definidas;
- A delimitação das zonas de proteção e de salvaguarda dos recursos e valores naturais.

3 – OPÇÕES DE CLASSIFICAÇÃO E QUALIFICAÇÃO DO SOLO

3.1 – ENQUADRAMENTO DE APLICAÇÃO DO DECRETO REGULAMENTAR N.º 15/2015 DE 19 DE AGOSTO

Para uma correta construção do modelo de ordenamento territorial, que tem como ponto de partida a classificação do solo em rústico e urbano, torna-se necessário proceder à análise e compreensão do Decreto Regulamentar n.º 15/2015, de 19 de agosto, na sua aplicação prática ao território de Matosinhos.

Para a classificação do solo no município, é necessário previamente observar que é nesta revisão que se processa pela primeira vez a aplicação do Decreto Regulamentar n.º 15/2015, de 19 de agosto, que veio estabelecer uma profunda reforma no seu modelo de aplicação, tal como descrito no seu ponto 2 do art.º 5º: “a classificação e a reclassificação do solo são estabelecidas em plano territorial de âmbito intermunicipal ou municipal, nos termos do disposto no presente decreto regulamentar e no regime jurídico dos instrumentos de gestão territorial.” Por isso as disposições finais e transitórias não referem qualquer retroatividade na aplicação destes conceitos, com exceção expressa para a Lei de Solos (Lei n.º 31/2014, de 30 de maio) que o precedeu, pelo que é necessário tomar como ponto de partida para a classificação de solos, a data de publicação deste Decreto Regulamentar, ao encontro do artigo da autoria conjunta da Dr.ª Fernanda Paula Oliveira e do Dr. Jorge Carvalho⁴.

Esta premissa tem implicações importantes, na medida em que, de acordo com o exposto, não existe com a revisão deste Plano, uma reclassificação de solos (tanto de rústico para urbano, como de urbano para rústico), mas tão só apenas a classificação do solo - reclassificações do solo serão as alterações posteriores à classificação agora estabelecida com a revisão do plano, de onde se pode concluir que não há obrigatoriedade do uso da figura de Plano de Pormenor com efeitos registais para a determinação do novo perímetro urbano, de acordo com o ponto 2 do art.º 8º, figura apenas aplicada no caso da reclassificação do solo.

No caso concreto de Matosinhos, foi já aferido, a base da qualificação territorial mantém-se no essencial, com eventuais ajustes aos seus limites. No entanto, a situação é diferenciada da condição encontrada em 1992, no que respeita à classificação do solo tal como entendida à luz deste Decreto Regulamentar (DR). No atual PDM, o solo rústico não se encontra determinado de modo exposto, se não apenas pela subtração das áreas que constituem solo urbano (as zonas urbanas e urbanizáveis definem os limites de Aglomerados – art.º 5.º do atual regulamento do PDM de Matosinhos), assim como foi elaborado sem as preocupações da execução atualmente

⁴Publicado no site: <http://www.ordenaracidade.pt/trabalhos/classificac-o-e-reclassificac-o-do-solo-urbano-no-novo-quadro-legal/>

exigidas, o que resulta na subsistência de áreas enquadráveis no atual DR como rústicas, em “solo” urbano, e áreas enquadráveis no atual DR como urbanas ou áreas urbanas disponíveis a consolidar, em “solo” rústico, ou seja, a classificação do solo passa a basear-se nos critérios constantes no DR para a delimitação dos perímetros urbanos, independentemente da anterior condição regulamentar aplicável ao território e prevista no Plano de 1992.

Compreende-se melhor pois, o âmbito do ponto 1 do artigo 5.º ao estabelecer: “A classificação do solo traduz uma opção de planeamento territorial que determina o destino básico do solo, assentando na distinção fundamental entre a classe de solo rústico e a classe de solo urbano.” Mas para efeitos práticos de aplicação deste Decreto regulamentar, e em particular, relativamente ao tema da classificação do solo como urbano - aquele a que a Lei obriga a criteriosa definição, por motivos de contenção dos perímetros urbanos, por sua vez impactantes para a economia do país - importa clarificar de que modo se formalizarão no Plano os princípios de sustentabilidade exigidos pela Lei; ou seja, justificar a opção territorial; como adiante se procederá; a revisão do Plano deve apenas atender aos critérios da lei atual que conjugam a situação urbanística do território com a estratégia definida para o ordenamento, no respeito pelos imperativos de economia do solo e dos demais recursos territoriais.

3.2 - CLASSIFICAÇÃO DO SOLO

Após a análise apresentada, cabe agora o enquadramento e cumprimento do Decreto Regulamentar n.º 15/2015, de 19 de agosto, em verificação da classificação e da qualificação do solo, que serão a base de planeamento tal como disposto também no ponto 1 do artigo 71.º do RJIGT, onde a “classificação do solo determina o destino básico dos terrenos, assentando na distinção fundamental entre solo urbano e solo rústico.”

Uma vez que a última disposição para a classificação do solo como rústico, é a inclusão dos solos que não sejam classificados como solo urbano, ainda que não preencham nenhum dos restantes critérios do solo rústico, (alínea i) do ponto 2 do artigo 6.º daquele decreto regulamentar), optou-se por proceder primeiro à determinação do solo urbano.

3.2.1- CLASSIFICAÇÃO DO SOLO COMO URBANO

De acordo com o ponto 2 do artigo 7.º, do Decreto Regulamentar n.º 15/2015, de 19 de agosto, a classificação do solo como urbano compreende o solo total ou parcialmente urbanizado ou edificado e os solos urbanos afetos à estrutura ecológica.

Observando, cumulativamente, os seguintes critérios dispostos no ponto 3 do mesmo artigo:

- a) Inserção no modelo de organização do sistema urbano municipal ou intermunicipal;

- b) Existência de aglomerados de edifícios, população e atividades geradoras de fluxos significativos de população, bens e informação;
- c) Existência de infraestruturas urbanas e de prestação dos serviços associados, compreendendo, no mínimo, os sistemas de transportes públicos, de abastecimento de água e saneamento, de distribuição de energia e de telecomunicações, ou garantia da sua provisão, no horizonte do plano territorial, mediante inscrição no respetivo programa de execução e as consequentes inscrições nos planos de atividades e nos orçamentos municipais;
- d) Garantia de acesso da população residente aos equipamentos de utilização coletiva que satisfaçam as suas necessidades coletivas fundamentais;
- e) Necessidade de garantir a coerência dos aglomerados urbanos existentes e a contenção da fragmentação territorial.

3.2.1.1 INSERÇÃO NO MODELO DE ORGANIZAÇÃO DO SISTEMA URBANO MUNICIPAL - Alínea a), do n.º 3, do artigo 7.º

O modelo referido na alínea a), assume um papel estruturante na classificação e qualificação do solo, na medida em que os restantes critérios estão dependentes deste; é na sua construção que se compreende a aplicação dos restantes critérios. Assim, à medida que se explica o modelo, explanam-se as opções tendo os critérios como exigência e ponderação.

ENQUADRAMENTO SUPRAMUNICIPAL

Para a construção do modelo territorial, a “partir de fora”, é necessário caracterizar e compreender o enquadramento supramunicipal – a carta de enquadramento regional (figura 5 e elemento 4B dos elementos que acompanham o Plano) foi produzida tendo em consideração os grandes eixos viários, a classificação do solo, a localização dos grandes equipamentos, espaços verdes, áreas de atividade económica mais significativas, entre outras.

A comparação supramunicipal dos sistemas rústico e urbano (figura 6), permite aferir a seguinte condição do solo em Matosinhos:

- As áreas de solo rústico de Lavra e Perafita encontram-se em contiguidade com as áreas e solo rústico de Vila do Conde, e a atividade agrícola aí exercida está corretamente integrada com bacia Leiteira do Norte de Portugal, contribuindo para a sustentabilidade e economia do país;
- As áreas rústicas do vale do rio Leça são rodeadas por solo urbano, a norte pela Maia e a sul por Matosinhos e Porto, tendo, apesar disso, dimensão para que nele aconteça ainda atividade agrícola e se mantenha e aumentem as áreas de solo rústico;

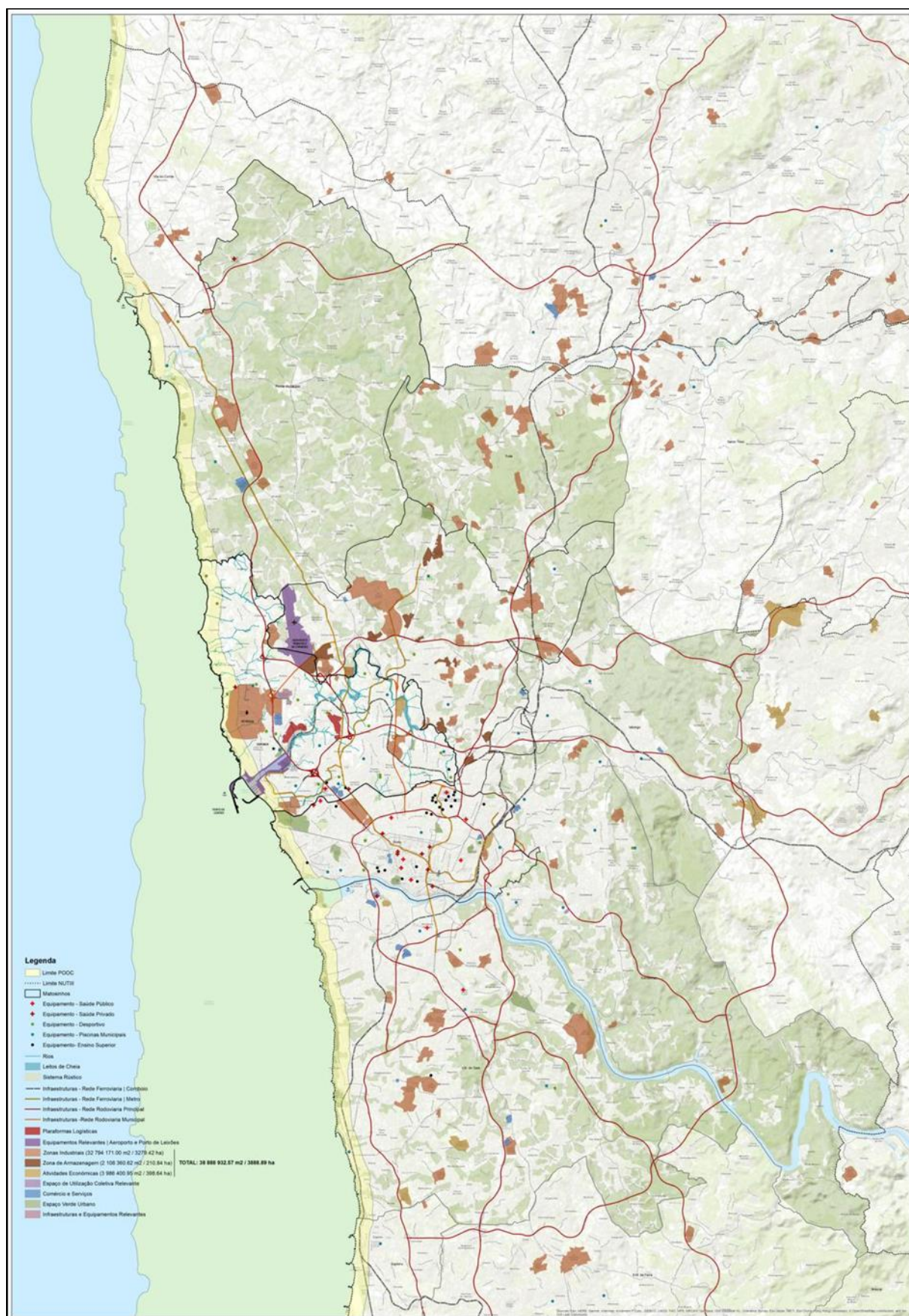


Figura 5 – Planta de enquadramento regional, elemento 4B do PDMM

As áreas livres, abaixo da A4, em torno de São Mamede de Infesta, com exceção para a área mais a nascente/norte, todavia bastante ruralizada, são caracterizadas por:

- Valor agrícola residual;
- Total infraestruturação urbana periférica e de atravessamento, que concorre para a potencial urbanização;
- Alto potencial urbano e elevado valor imobiliário, com emergente pressão urbanística por via do crescimento, nos últimos anos, do Polo Universitário da Asprela, da Universidade do Porto, assim como pela maior afluência ao Hospital de S. João e Instituto Português de Oncologia - âncoras territoriais, geradoras de amenidades urbanas;
- Necessidade de espaços verdes urbanos que complementem a procura e sobrelotação do parque da cidade do Porto, e contribuam para a coesão urbana em contexto intermunicipal.
- Efeitos colaterais negativos e inconvenientes da atividade agrícola (adubagem química, poluição olfativa, etc.), atividade que, não sendo eliminada por motivos urbanísticos, estabelece uma incompatibilidade.

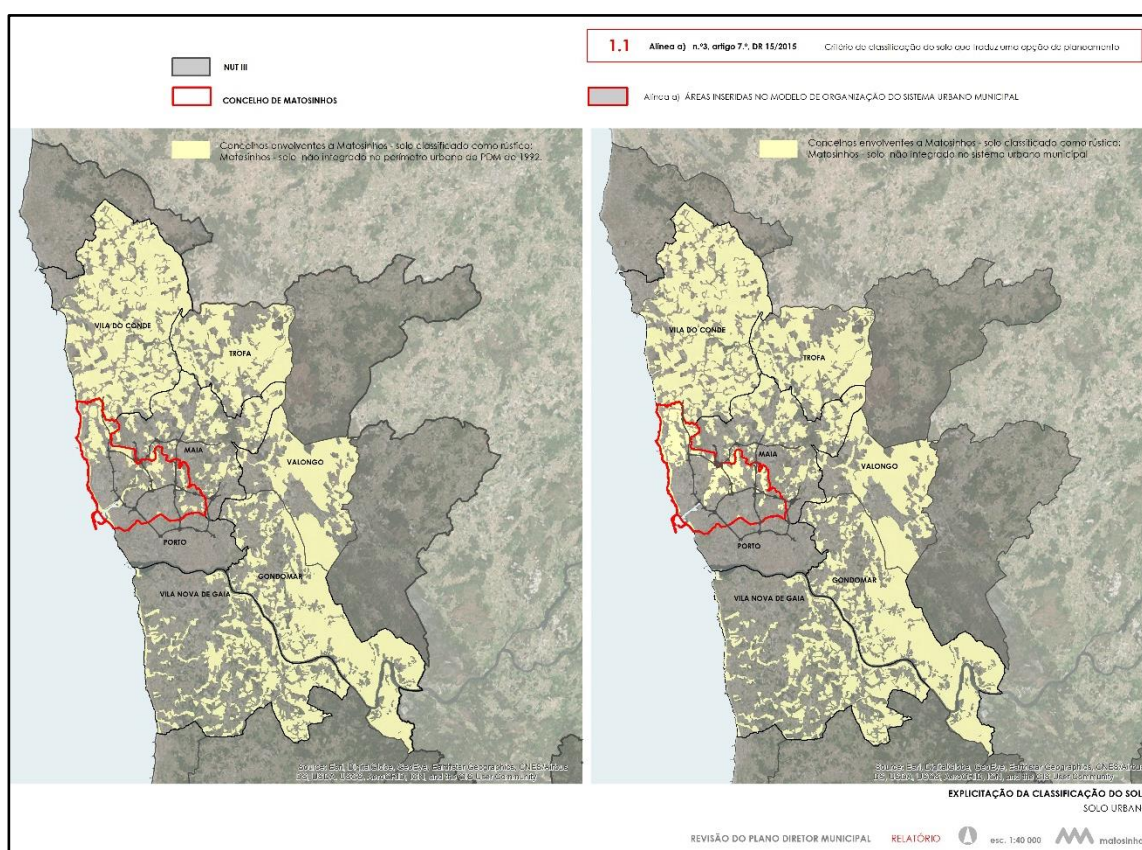


Figura 6 – Especificação da Classificação do Solo – enquadramento supramunicipal

ENQUADRAMENTO MUNICIPAL

Face a este diagnóstico, é tomada a opção de densificação do espaço urbano a sul da A4, e a preservação de espaço rústico nas áreas norte do concelho e vale do rio Leça, de acordo com os argumentos aqui apresentados:

- É desejável o reforço da agricultura a norte do concelho e no do vale do rio Leça, onde é, todavia, rentável, com a classificação de áreas ainda livres de edificação como solo rústico; há ainda a ter em conta que, não obstante a existência de infraestruturas urbanas no norte do concelho e no vale do Leça, a rede viária de suporte à edificação é maioritariamente de morfologia antiga e de génese agrícola e apresenta reduzida capacidade de carga, não sendo desejável mais do que a mera colmatação do tecido urbano.
- Por outro lado, a classificação de toda a área a sul da A4 como solo urbano, ou como rústico a reclassificar como urbano, contempla um programa atento às características atuais do território, prevendo amplas áreas verdes ou mantendo elevada percentagem de solo permeável, que se desenvolverá através de subunidades operativas de planeamento e gestão (SUOPG). (ver Programa de Execução);
- Em resumo, a opção do Plano, relativamente à classificação do solo, traduz-se na conservação do solo com características de rústico a norte do concelho e vale do Leça, numa política de redução dos perímetros urbanos nas áreas periféricas dos aglomerados e na densificação e capacitação das áreas urbanas contíguas à cidade do Porto.

As orientações gerais atrás dispostas permitem melhor compreender e enquadrar os critérios municipais para a gestão do solo rústico e do solo urbano, que resultam em duas grandes vertentes:

- *A coesão dos espaços urbanos existentes*; através da qualificação e colmatação das áreas livres críticas endógenas, do solo urbano; para que se torne competitivo pela concentração humana como fator crítico de sustentabilidade, desenvolvimento e expoente económico, social e cultural;
- *A contenção da expansão exógena ou periférica, dos perímetros urbanos*; confinando o solo urbano à colmatação das frentes infraestruturadas, quando em contiguidade com as áreas agrícolas e florestadas.

A carta da situação existente (figura 7 e elemento 5B dos elementos que acompanham o Plano), permite confirmar que a distribuição das utilizações do solo, é de facto consistente não só com o modelo preconizado no PDM de 1992, como com a análise à escala supramunicipal e municipal, onde se identificam as áreas agrícolas em Lavra, Perafita e no Vale do Leça e por outro lado, maior densidade de edificação e urbanidade a sul do concelho, mais habitação coletiva, maior pluralidade funcional e densidade populacional.

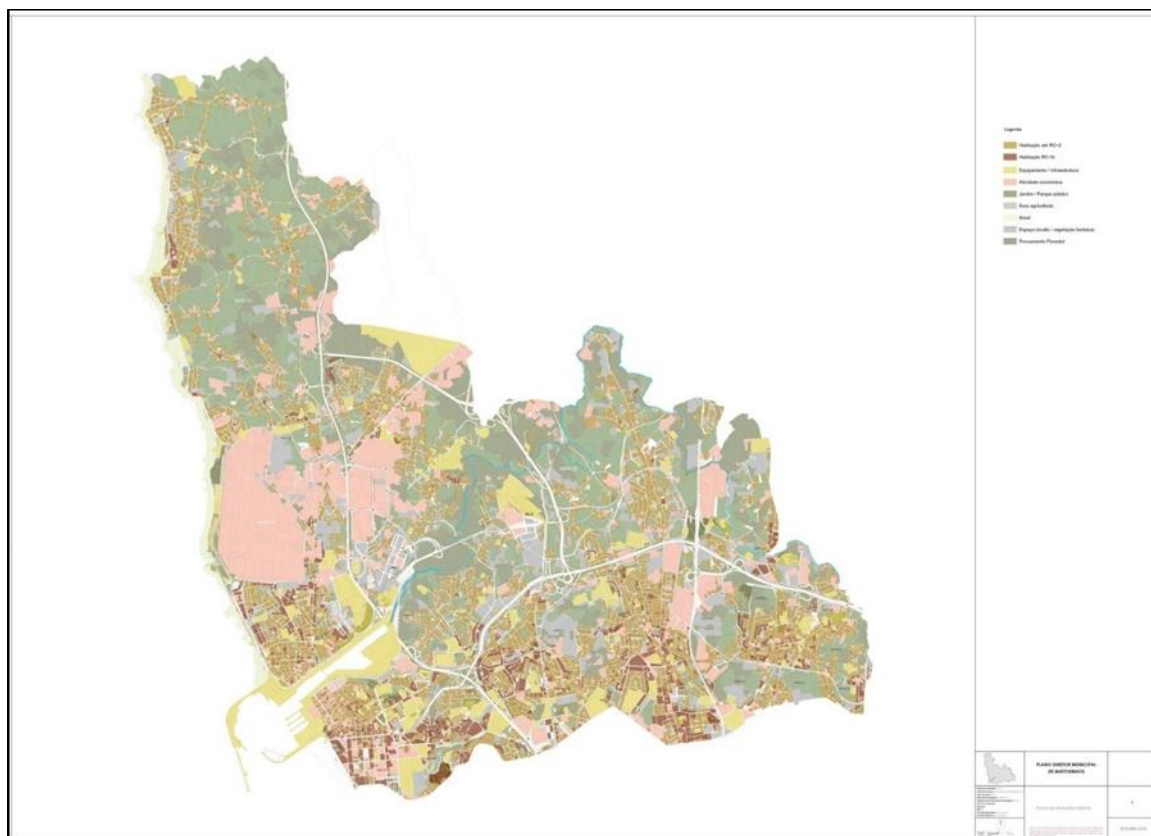


Figura 7 – carta da situação existente, elemento 5B do PDMM

No modelo de organização do sistema urbano municipal incluem-se ainda os solos da estrutura ecológica municipal (EEM) necessários ao equilíbrio do sistema urbano, conforme descrição da alínea b), do n.º 2 e que estão representados na figura 8.



Figura 8 – alínea b) do n.º 3 DR 15/2015, 19/08

3.2.1.2 EXISTÊNCIA DE AGLOMERADOS DE EDIFÍCIOS, POPULAÇÃO E ATIVIDADES GERADORAS DE FLUXOS SIGNIFICATIVOS DE POPULAÇÃO, BENS E INFORMAÇÃO – Alínea b), do n.º 3; e GARANTIA DE ACESSO DA POPULAÇÃO RESIDENTE AOS EQUIPAMENTOS DE UTILIZAÇÃO COLETIVA QUE SATISFAÇAM AS SUAS NECESSIDADES COLETIVAS FUNDAMENTAIS – alínea d), do n.º 3

Com base na carta da situação existente, desenvolveu-se uma outra (figura 9), para demonstração do cumprimento das alíneas b) e d), do n.º 3 dos critérios de classificação do solo, relativos à garantia de acesso da população residente aos equipamentos de utilização coletiva, onde se dispuseram as seguintes temáticas:

- Os aglomerados populacionais;
- As atividades geradoras de fluxos, bens e informação;

- Os equipamentos de utilização coletiva.

Da caracterização e diagnóstico do Plano de Mobilidade e Transportes de Matosinhos (MPTM), verifica-se que os equipamentos de proximidade fundamentais se encontram, em média, acessíveis dentro do limiar dos tempos máximos de viagem de 10 minutos, definidos como limite para as boas condições de acessibilidade. Por outro lado, também como se verifica no mesmo plano, a acessibilidade estrutural por transporte individual no município revela a existência de boas condições, apresentando o indicador para o acesso à diversidade de atividades, o valor máximo em todo o município.

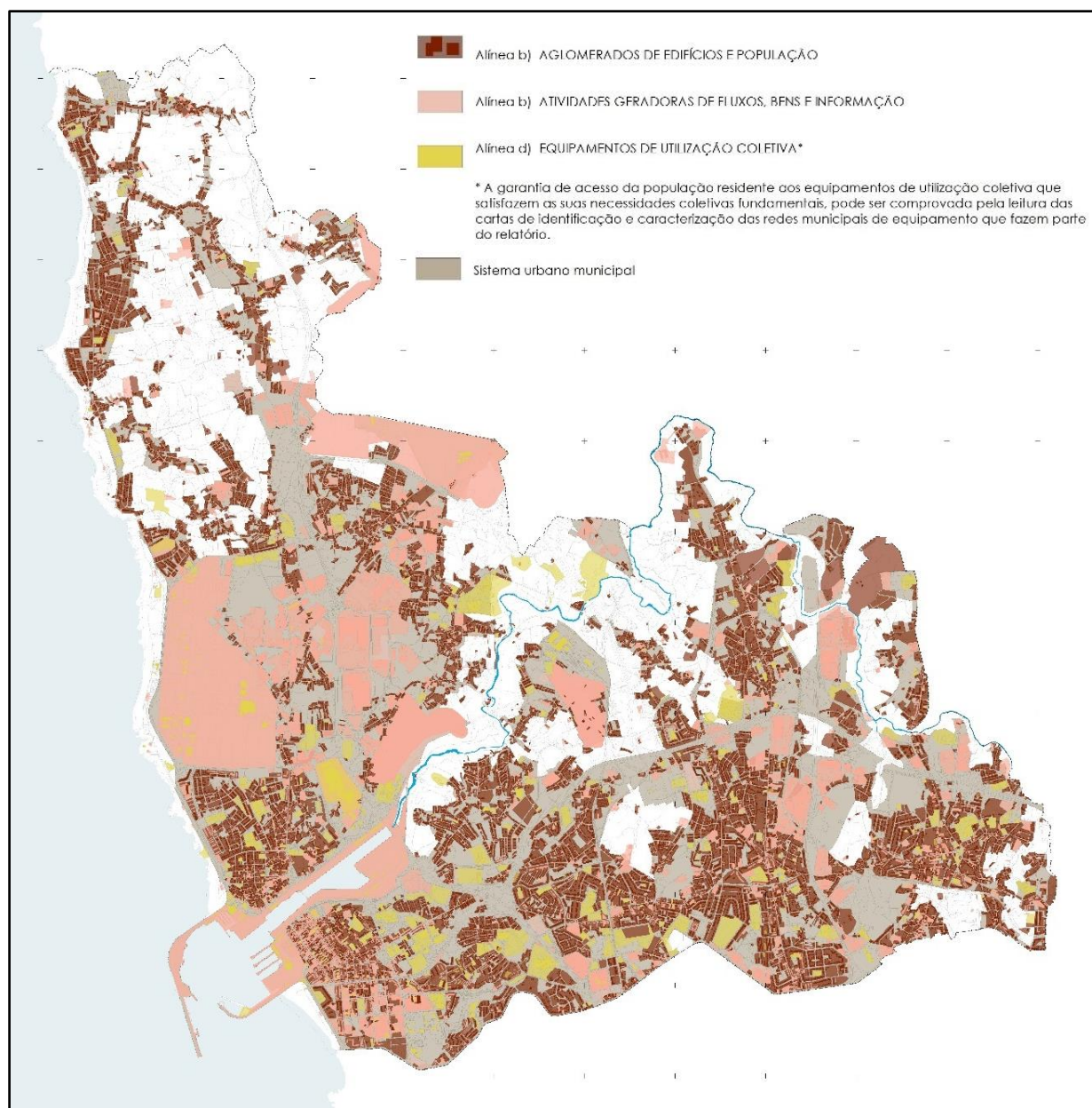


Figura 9 – alíneas b) e d) do n.º 3 DR 15/2015, 19/08

3.2.1.3 NECESSIDADE DE GARANTIR A COERÊNCIA DOS AGLOMERADOS URBANOS EXISTENTES E A CONTENÇÃO DA FRAGMENTAÇÃO TERRITORIAL – alínea e), do n.º 3

Da análise elaborada sobre os aglomerados de edifícios em sistema urbano, surgem as áreas livres intersticiais (figura 10) necessárias para conter a fragmentação e garantir a continuidade e coerência dos aglomerados urbanos existentes.

Estas áreas têm um papel indispensável na estruturação e consolidação endógena do tecido urbano, carecendo de maior ou menor infraestruturação consoante a necessidade de ordenamento do espaço público e a natureza das atividades a que se destinam. Correspondem, como regra, à execução sistemática do Plano, através de unidades de execução, Planos de Urbanização ou de Pormenor.

Importa também referir que nesta carta estão incluídos os compromissos urbanísticos de acordo com a carta relativa aos mesmos, elemento 6B que acompanha o PDMM, assim como os Planos Municipais em vigor.

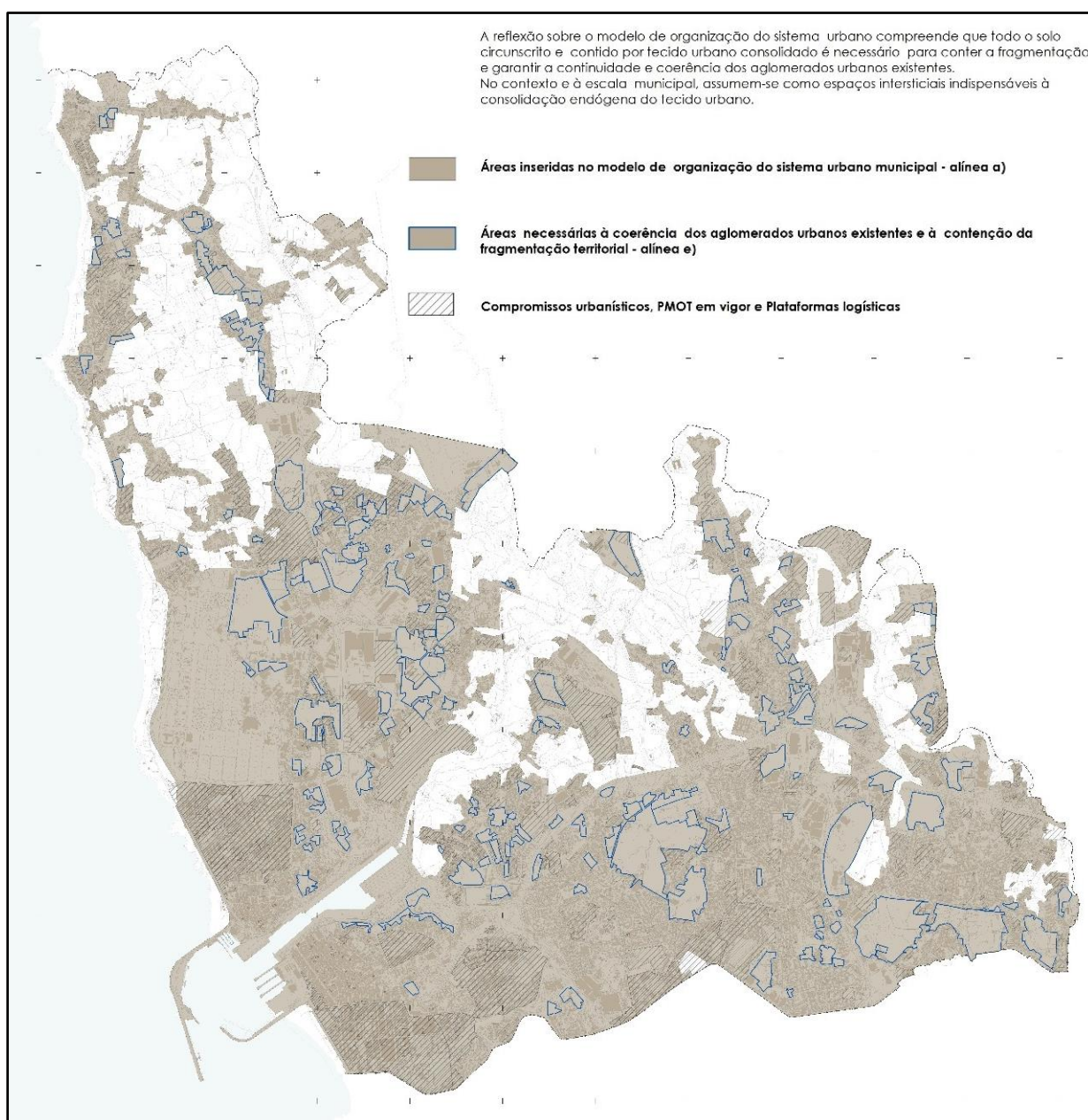


Figura 10 – alínea e) do n.º 3 DR 15/2015, 19/08

3.2.1.4 EXISTÊNCIA DE INFRAESTRUTURAS URBANAS E PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS ASSOCIADOS, COMPREENDENDO, NO MÍNIMO, OS SISTEMAS DE TRANSPORTES PÚBLICOS, DE ABASTECIMENTO DE ÁGUA E SANEAMENTO, DE DISTRIBUIÇÃO DE ENERGIA E DE TELECOMUNICAÇÕES OU GARANTIA DA SUA PROVISÃO, NO HORIZONTE DO PLANO TERRITORIAL, MEDIANTE INSCRIÇÃO NO RESPECTIVO PROGRAMA DE EXECUÇÃO E AS CONSEQUENTES INSCRIÇÕES NOS PLANOS DE ATIVIDADES E NOS ORÇAMENTOS MUNICIPAIS – Alínea c), do n.º 3

Ainda que se compreenda que a um nível global o modelo aponte para a classificação do solo como urbano a sul do concelho, é necessário comprovar os critérios dispostos na alínea c), do n.º 3, relativos à existência de infraestruturas urbanas e de prestação dos serviços associados, especialmente quanto aos espaços não ocupados do sistema urbano.

Para o efeito, dispuseram-se cartograficamente aquelas infraestruturas e serviços, para averiguação da condição dos espaços livres a considerar urbanos em sede desta revisão do PDMM.

Na primeira carta (figura 11), estão representados os sistemas de transportes públicos, nomeadamente:

- os percursos e paragens de transporte público rodoviário;
- os percursos e paragens existentes - metro de superfície;
- as áreas a mais de 300 m de paragem de transporte público.

Não obstante a existência de áreas atualmente não cobertas por transporte público, a prestação do serviço em solo urbano será assegurada no horizonte do Plano, em coordenação com as empresas concessionárias.

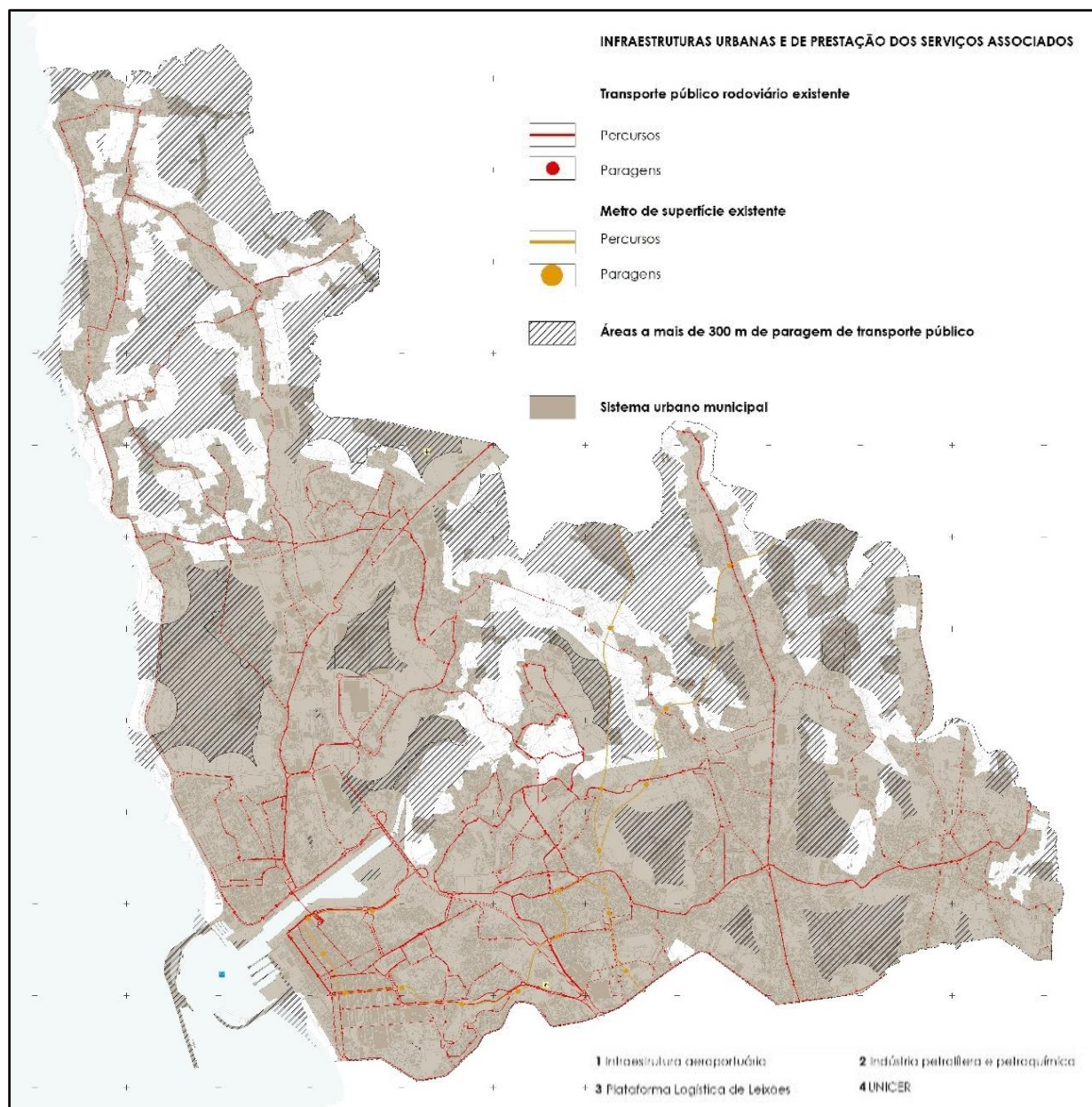


Figura 11 – alíneas c) do n.º 3 DR 15/2015, 19/08

Nas cartas seguintes (figuras 12, 13, 14 e 15) estão representadas respetivamente as infraestruturas de abastecimento de água, de saneamento, de distribuição de energia e de telecomunicações.

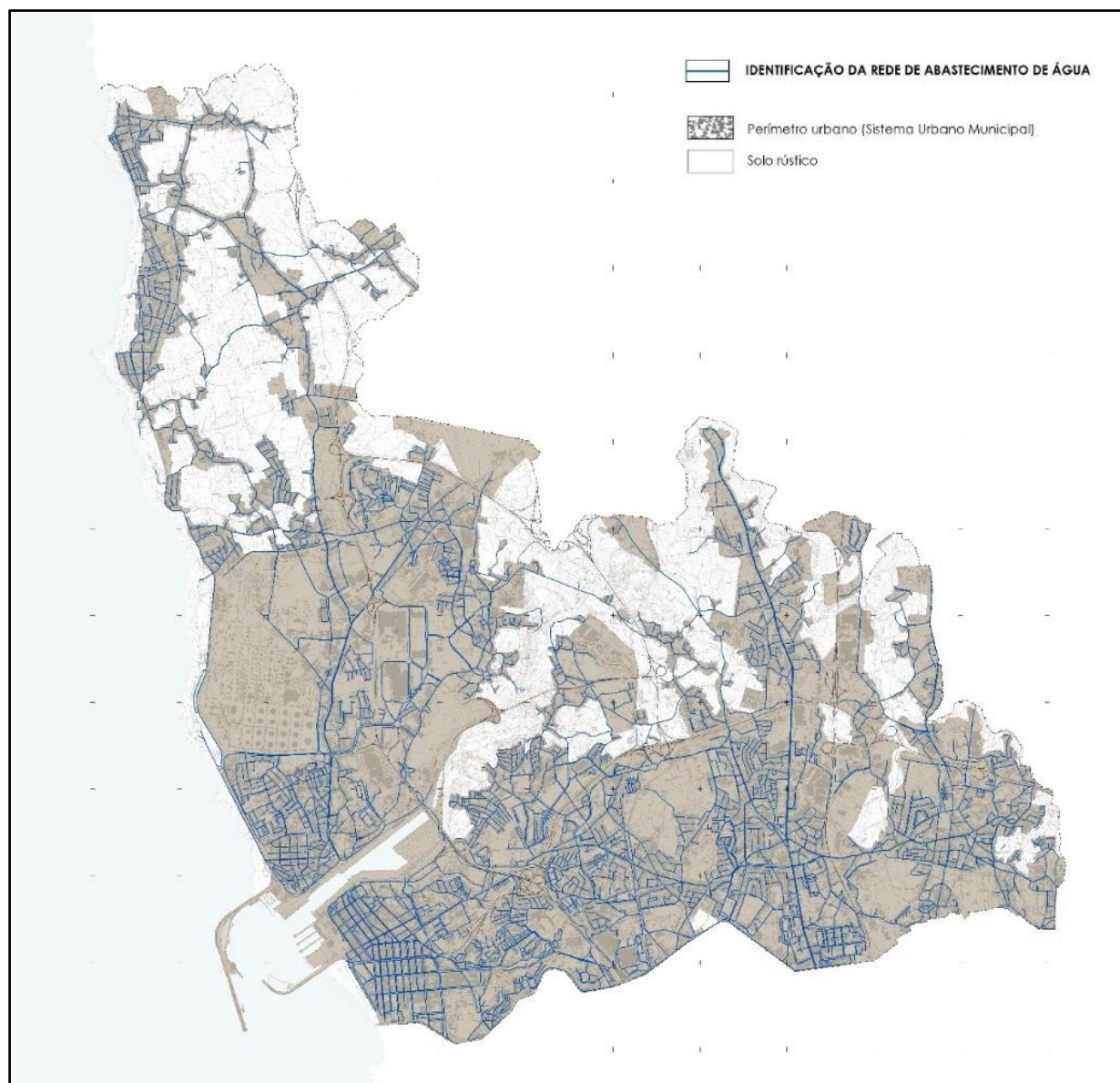


Figura 12 - alínea c) do n.º 3, do artigo 7.º, DR 15/2015, 19/08

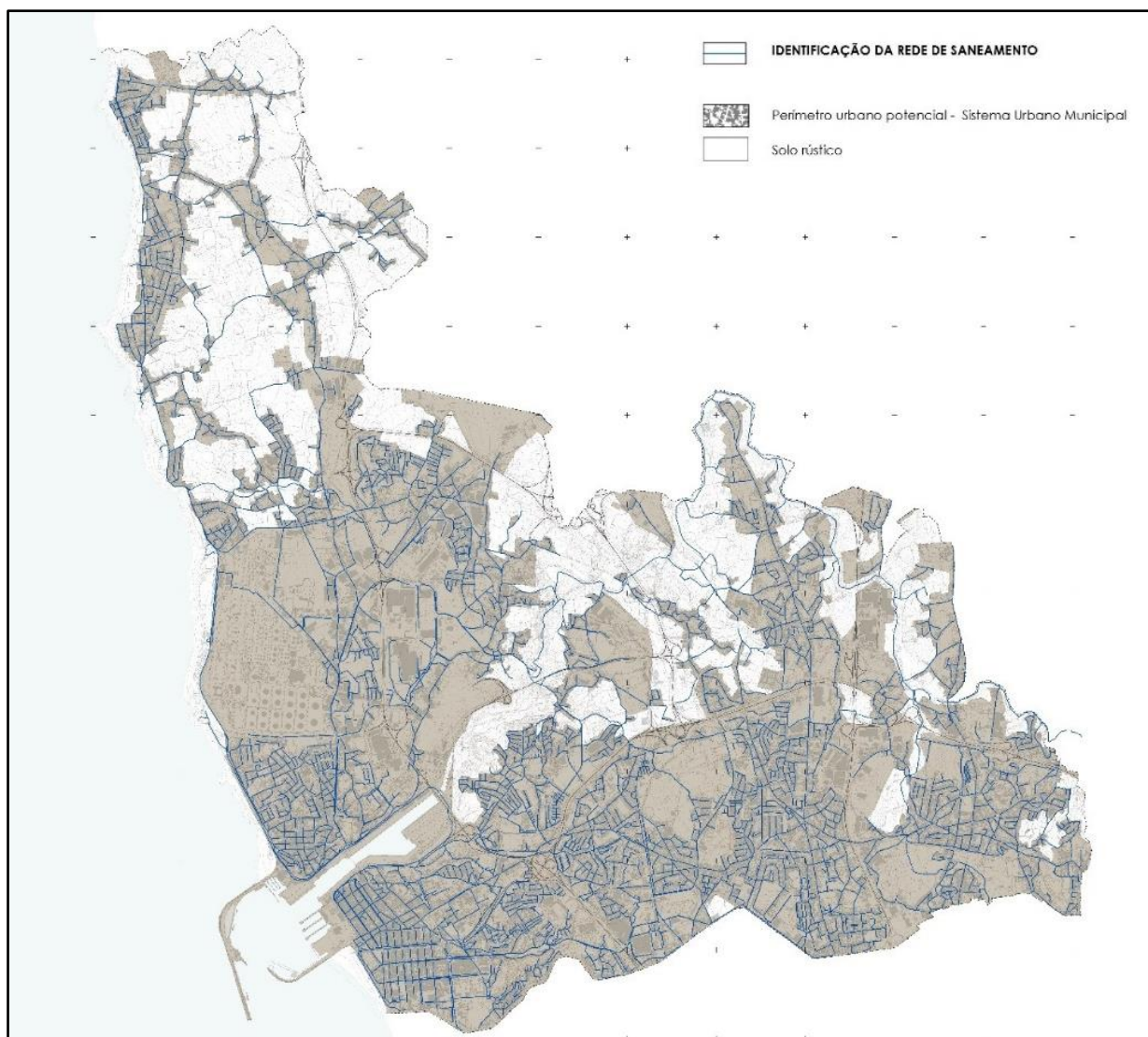


Figura 13 - alínea c) do n.º 3, do artigo 7.º, DR 15/2015, 19/08

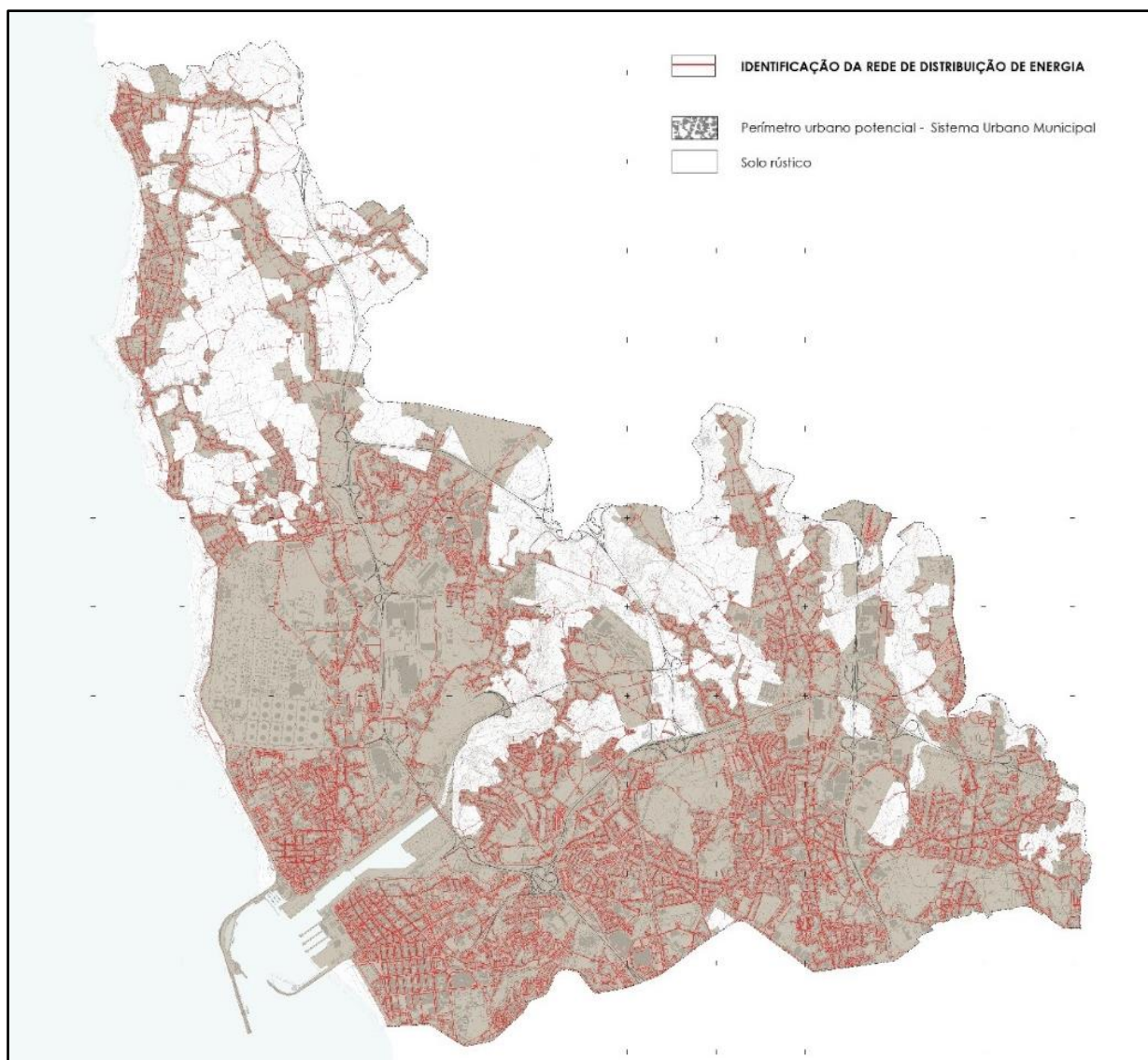


Figura 14 - alínea c) do n.º 3, do artigo 7.º, DR 15/2015, 19/08

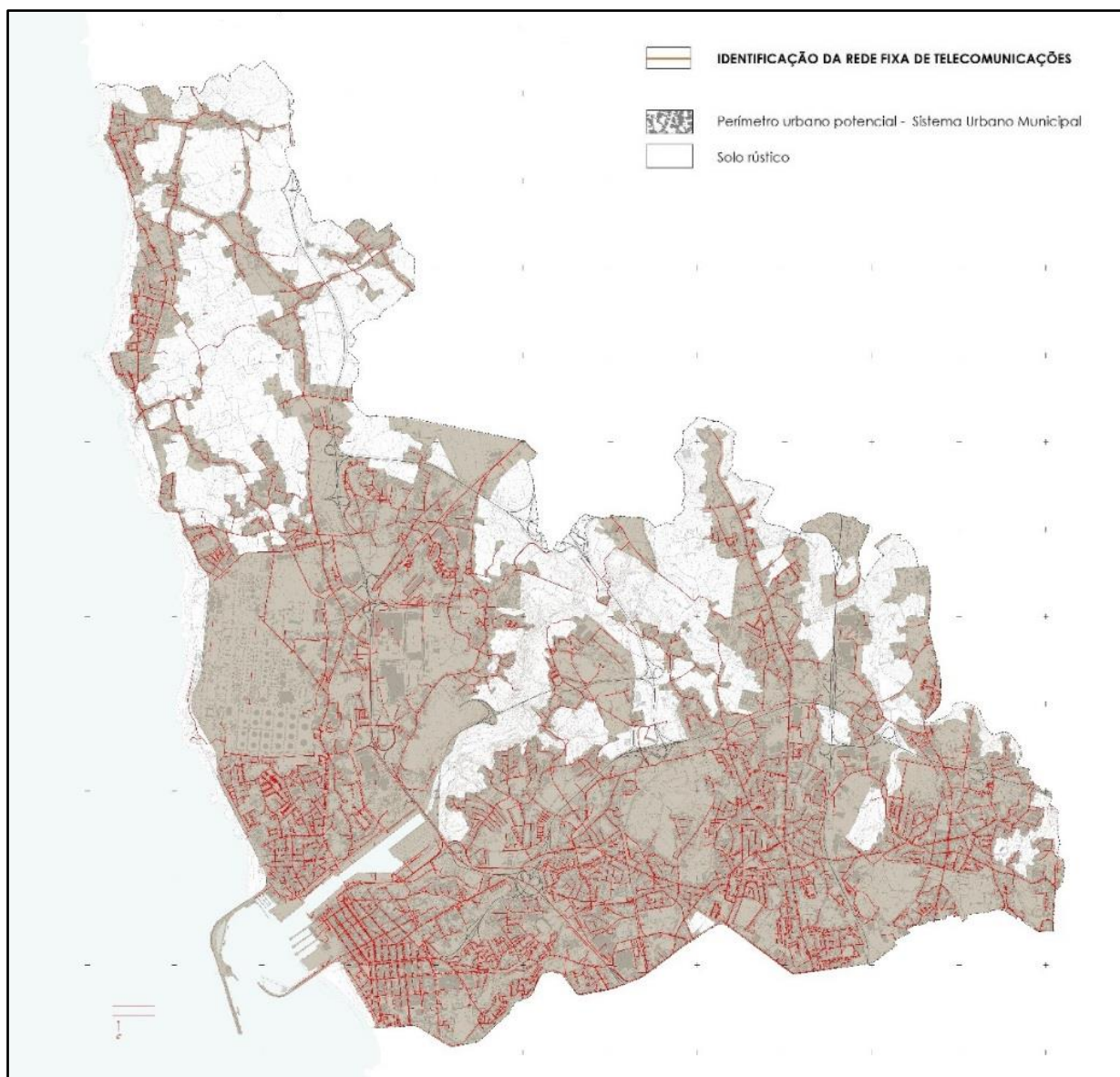


Figura 15 - alínea c) do n.º 93, do artigo 7.º, DR 15/2015, 19/08

A figura 16 representa a síntese da infraestruturação do solo, dada pelo número de infraestruturas urbanas e de prestação dos serviços associados existentes: 0, 1, 2 ou 3.

Nesta síntese não foi considerada, a rede de telecomunicações, uma vez que o concelho, de uma forma geral, dispõe de cobertura aérea nos aglomerados urbanos.

Da sobreposição verificou-se que alguns dos arruamentos, dentro dos aglomerados urbanos, não dispunham da totalidade das infraestruturas, porém, tendo em consideração o n.º 4, que refere que na aplicação dos critérios da alínea c) do n.º 93, devem ser adotadas soluções apropriadas às características e funções específicas de cada espaço urbano, e tendo também em conta o estipulado no código de expropriações que ajuíza sobre a matéria, considera-se apto para a construção, o solo que apenas dispõe de parte das infraestruturas mas se integra em núcleo urbano existente, ficando assim salvaguardadas estas situações.

Por outro lado, uma vez que a Lei é omissa relativamente à definição da profundidade das parcelas para efeitos de infraestruturação, nomeadamente, porque depende das atividades a que se destinem, foi estabelecido o princípio de que o solo está infraestruturação numa faixa adjacente à via habilitante, e de que a profundidade dessa faixa é variável consoante a atividade. Assim, considerando que em solo urbano, fora dos espaços verdes, a instalação de atividades económicas ou equipamentos é sempre admissível, foi averiguada, sumariamente, e a título de exemplo, a profundidade média de alguns lotes ocupados com atividade económica nos concelhos de Matosinhos e Maia, registadas na tabela seguinte:

Profundidade da parcela (metros)	Escala da unidade	Exemplos
70 – 150	Pequena / Média	Zona Industrial da Maia – média de 107 m de profundidade, obtida a partir de uma amostra de 30 unidades: o Rua Óscar da Silva o Rua do Progresso o Rua Dom Marcos da Cruz
150 - 200	Grande	Ramirez – 197 m Longa Vida – 197 m Porto Editora – 187 m Leroy Merlin – 169 m Makro – 163 m CEIIA – 154 m Decathlon – 151 m
> 200	Muito Grande	Sonae – 422 m Jomar – 387 m Unicer – 242 m IKEA /Jumbo – 322 m

Tabela 1 – profundidade das parcelas face às atividades

Com esta informação, objetivada pela observação de casos concretos do território, e pela experiência da gestão urbanística local, estabeleceu-se como critério que o solo urbano está infraestruturação até uma profundidade de 150 m, por ser este o valor máximo encontrado para pequenos e médios estabelecimentos de atividade económica.

Na figura 16 e anexo 2, estão identificadas nas áreas livres, distâncias (“*buffers*”) com as diferentes profundidades, associadas às potenciais atividades: 35 m – habitação; 150 m – atividades económicas e equipamentos; mais de 150 m – a classificação do solo como urbano depende da garantia da sua infraestruturação, de acordo com os critérios da Lei;

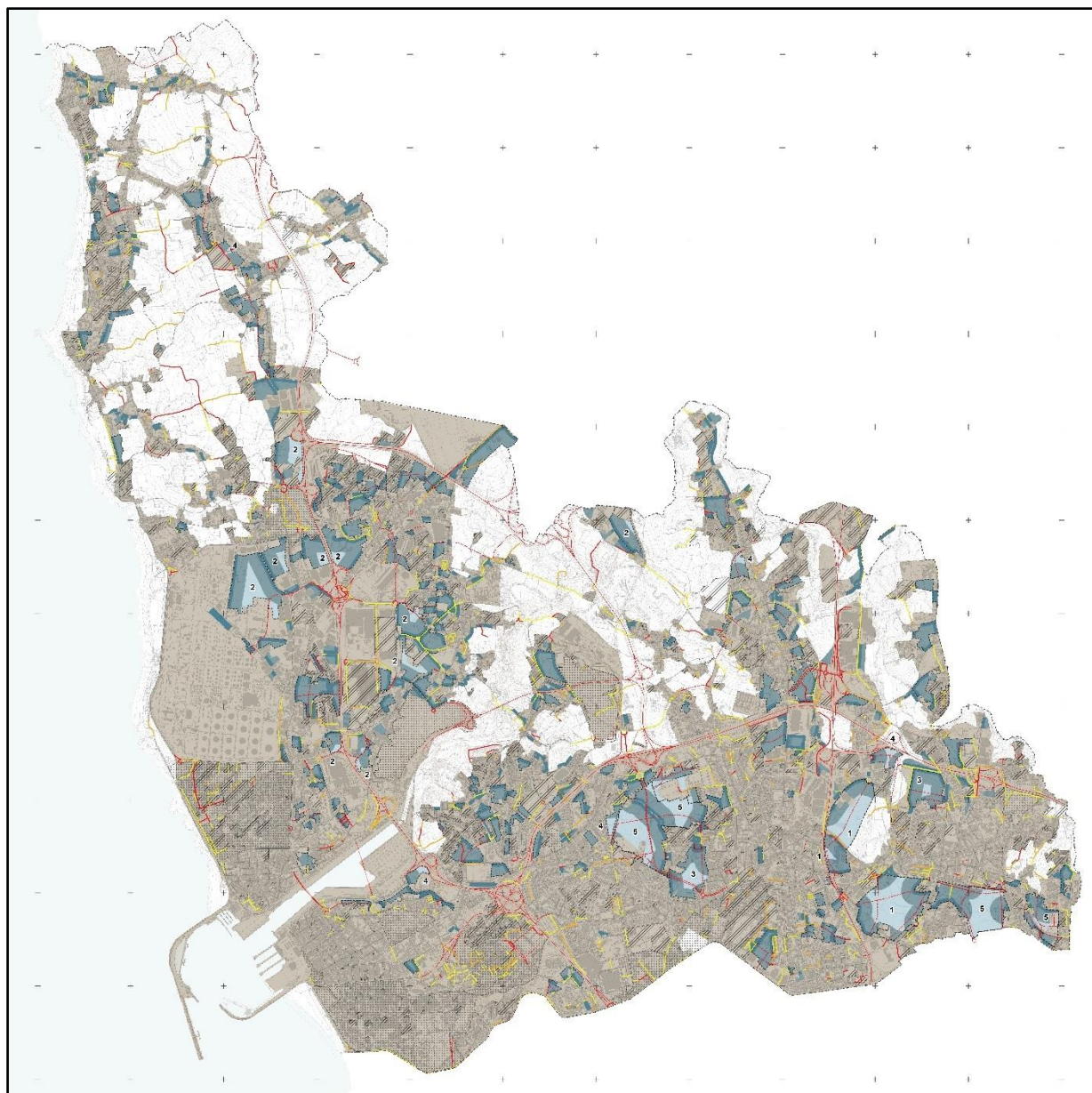


Figura 16 -- alínea c) do n.º 93, do artigo 7.º, DR 15/2015, 19/08

IDENTIFICAÇÃO DAS INFRAESTRUTURAS URBANAS E DE PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS ASSOCIADOS

Distribuição de energia
Abastecimento de água
Saneamento
Telecomunicações - a cobertura aérea em solo urbano, não justifica a sua identificação

Existência de infraestruturas

-  0 infraestruturas
-  0 infraestruturas - Rede Supraconcelhista (não habitante)
-  1 infraestruturas
-  2 infraestruturas
-  3 infraestruturas

De acordo com o Código de Expropriações:

Considera-se solo apto para a construção:
a) O que dispõe de acesso rodoviário e das redes de abastecimento de água, de energia elétrica e de saneamento, com características adequadas para servir as edificações nele existentes ou a construir;
b) O que apenas dispõe de parte das infra-estruturas referidas na alínea anterior, mas se integra em núcleo urbano existente;

Classificação do solo

-  Perímetro urbano potencial (Sistema Urbano Municipal)
-  Solo rústico

Compromissos urbanísticos

-  Em solo urbano
-  Compatível com solo rústico

Profundidades a partir do eixo da via habitante

-  até 35 m - profundidade associada à ocupação com habitação unifamiliar
-  até 150 m - profundidade que não carece de infraestruturação para a instalação de atividades económicas de pequena e média dimensão
-  superior a 150 m - profundidade que carece de infraestruturação para a instalação de atividades económicas de pequena e média dimensão

Execução programada

-  Vias a executar
-  Área abrangida por PMOT em vigor ou Plataforma Logística
-  Subunidade Operativa de Planeamento e Gestão (SUOPG)
-  "Áreas Urbanas Disponíveis a Consolidar" (AUDAC)

A classificação das áreas que ultrapassam o critério dos 150 m de profundidade, identificadas na figura 16 com os números de 1 a 5, é justificada da seguinte forma:

ÁREAS CLASSIFICADAS COMO SOLO URBANO

- **Subunidades Operativas de Planeamento e Gestão (SUOPG) em solo urbano**
 - 1 A infraestruturação está prevista no Programa de Execução e Plano de Financiamento. A execução é garantida no horizonte do Plano com inscrição nos planos de atividades e nos orçamentos municipais, que consistem em investimentos plurianuais com a inscrição gizada para vários anos económicos (ver Programa de Execução e Plano de Financiamento);
- **Áreas urbanas disponíveis a consolidar (AUDAC)**

Relativamente ao grau de aproveitamento do solo, estas áreas consideram-se disponíveis para a consolidação do tecido urbano:

 - 2 Áreas qualificadas como "espaço de atividades económicas", que constituem espaços intersticiais de polos económicos estabelecidos, com procura e dinâmica urbanística instalada.

Estas áreas estão condicionadas pela natureza das atividades envolventes e são indispensáveis para a ampliação de unidades existentes.
 - 3 Terrenos municipais das Pedreiras de São Gens e área adjacente ao Parque de Picoutos, com infraestruturação prevista no Programa de Execução e Plano de Financiamento e execução garantida no horizonte do Plano.
 - 4 Pequenas áreas com forte contexto urbano envolvente.

ÁREAS CLASSIFICADAS COMO SOLO RÚSTICO A RECLASSIFICAR COMO URBANO

- **SUOPG em solo rústico a reclassificar como urbano**
 - 5 Áreas aferidas como indispensáveis para a estruturação do aglomerado urbano, resultantes de fatores de mudança da organização do território, face ao modelo territorial do Plano.

O momento da reclassificação depende da oportunidade do investimento privado/público e da viabilidade económico-financeira da operação.

A concentração de Subunidades Operativas de Planeamento e Gestão nas áreas livres da zona sul do concelho é consentânea com o enquadramento no contexto supramunicipal, tal como anteriormente verificado, que pressupõe o reforço do contínuo urbano na zona adjacente à cidade do Porto.

Por outro lado, face à presença de grandes infraestruturas e áreas especiais no território - o Porto de Leixões, o aeroporto Francisco Sá Carneiro, a Refinaria do Norte, a Plataforma Logística de Leixões, entre outras – e admitindo que Matosinhos tem uma relevante procura para a instalação de atividades relacionadas com aquelas estruturas, a necessidade de disponibilização de parcelas de grandes dimensões, com profundidades superiores a 150 m, no horizonte temporal do Plano, justificou e conduziu à programação das SUOPG, tanto em solo urbano como em solo rústico a reclassificar como urbano, atendendo, entre outros fatores, à mudança da organização do território, à inexistência de áreas disponíveis para as funções pretendidas, às dinâmicas demográfica associadas ao polo universitário da Asprela, à indispensabilidade de qualificação urbanística e às necessidades de desenvolvimento económico e social deste território.

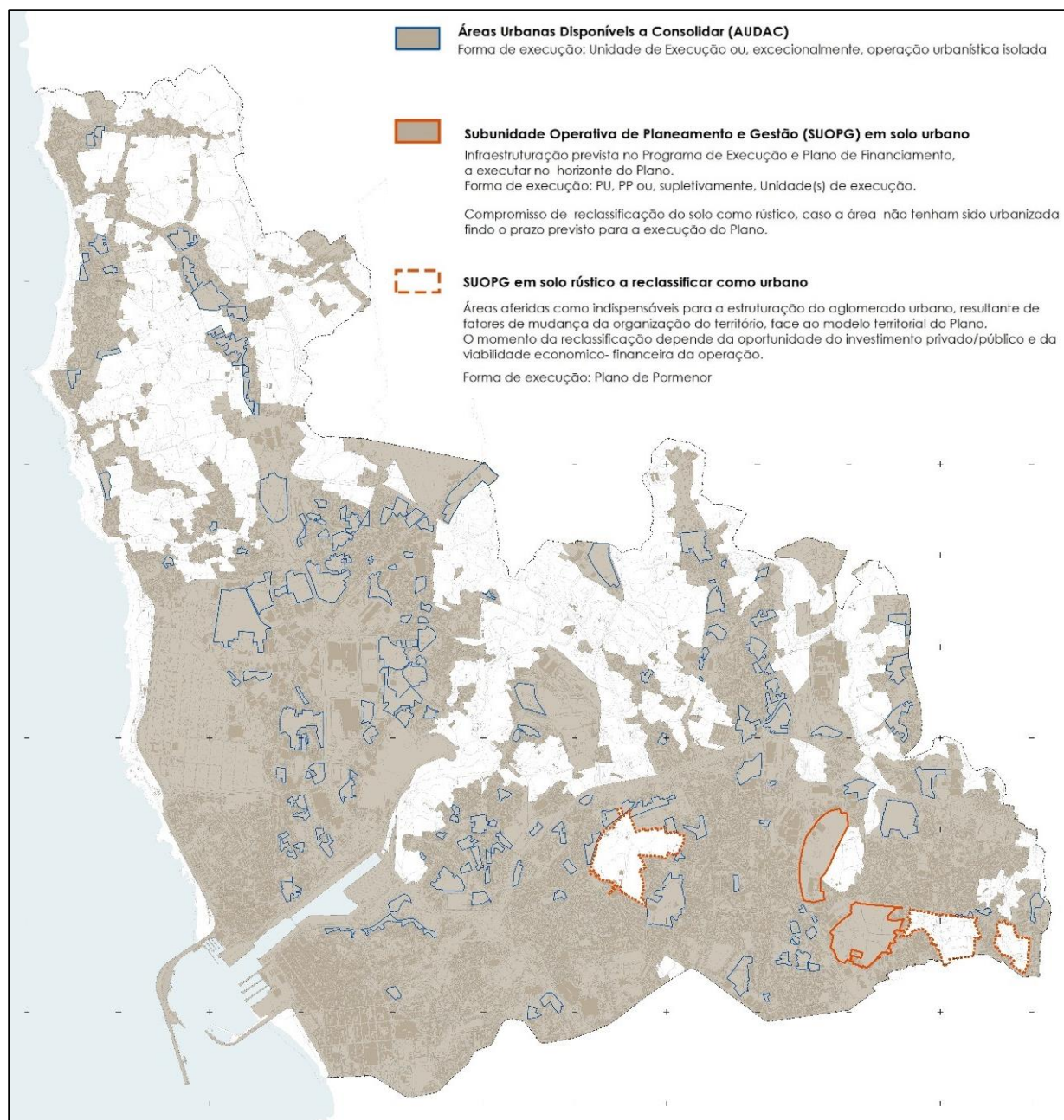


Figura 17 – alíneas a) e e) do n.º 3 DR 15/2015, 19/08

3.2.1.5 COM BASE NOS CRITÉRIOS FIXADOS DEVEM SER DELIMITADAS AS ÁREAS DO SOLO URBANO, QUE CORRESPONDEM AOS PERÍMETROS URBANO – n.º 5



Figura 18 - n.º 95 do artigo 7.º, DR 15/2015, 19/08

3.2.2 - CLASSIFICAÇÃO DO SOLO COMO RÚSTICO

Na carta de classificação do solo como rústico, figura 19 e anexos 3 e 4, são dispostos os critérios de classificação do solo como rústico, tal como disposto no ponto 2 do artigo 6º daquele Decreto Regulamentar:

- a) Reconhecida aptidão para aproveitamento agrícola, pecuário ou florestal;
- b) Reconhecida potencialidade para a exploração de recursos geológicos e energéticos;
- c) Conservação, valorização ou exploração de recursos e valores naturais, culturais ou paisagísticos, que justifiquem ou beneficiem de um estatuto de proteção, conservação ou valorização incompatível com o processo de urbanização e edificação;
- d) Prevenção e minimização de riscos naturais ou antrópicos ou de outros fatores de perturbação ambiental, de segurança ou de saúde públicas, incompatíveis com a integração em solo urbano;
- e) Afetação a espaços culturais, de turismo, de recreio ou de lazer que não seja classificado como solo urbano, ainda que ocupado por infraestruturas;
- f) Localização de equipamentos, infraestruturas e sistemas indispensáveis à defesa nacional, segurança e proteção civil, incompatíveis com a integração em solo urbano;
- g) Afetação a infraestruturas, equipamentos ou outros tipos de ocupação humana que não confirmem o estatuto de solo urbano;
- h) Afetação a atividades industriais ligadas ao aproveitamento de produtos agrícolas, pecuários e florestais, ou à exploração de recursos geológicos e energéticos;
- i) Os solos que não sejam classificados como solo urbano, ainda que não preencham nenhum dos critérios anteriores.

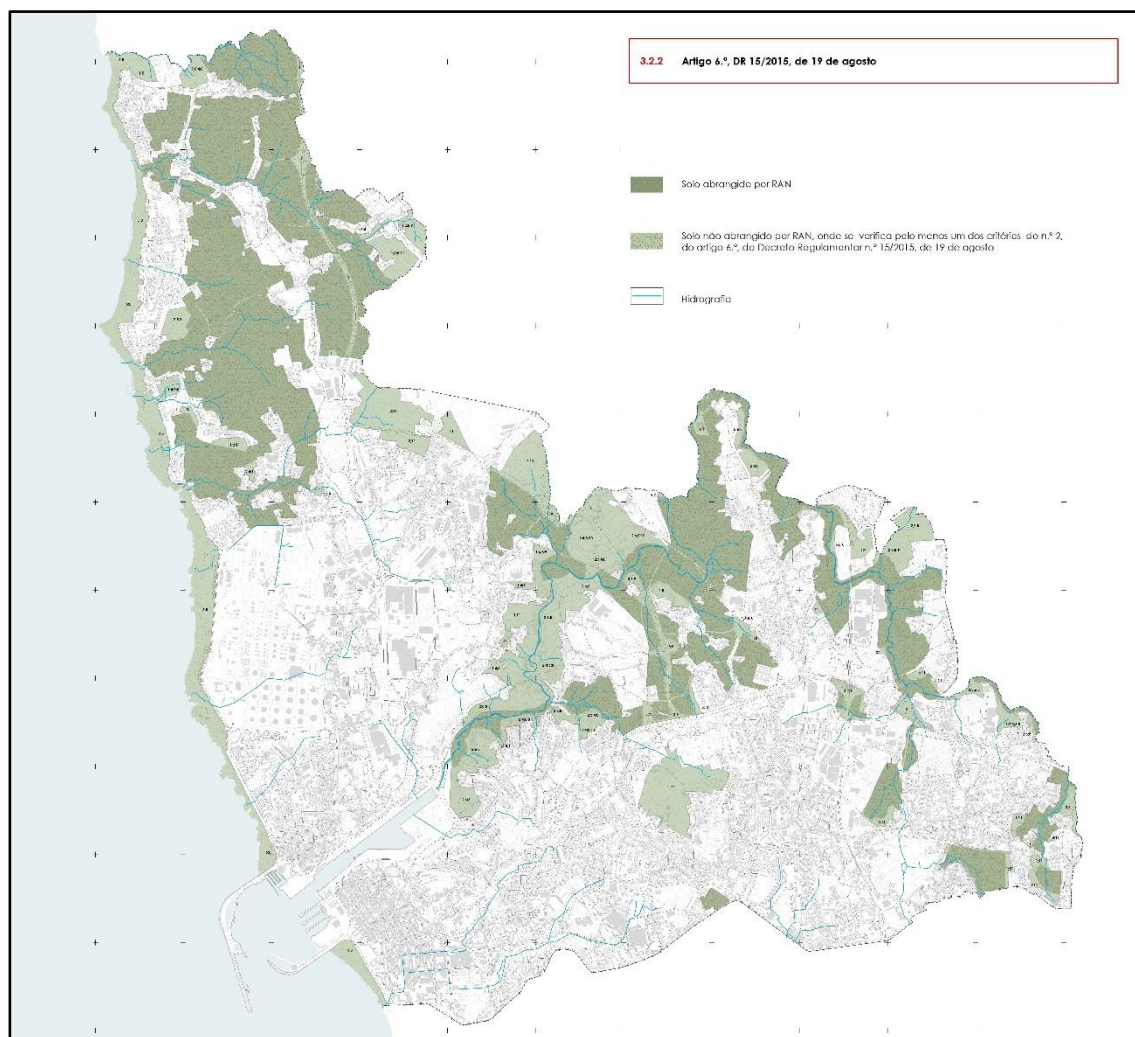


Figura 19 – Classificação do solo como rústico - artigo 6.º, DR 15/2015, 19/08

3.2.3 - *RECLASSIFICAÇÃO DO SOLO RÚSTICO E ALTERAÇÃO, POR ADAPTAÇÃO, DO PDMM

Cumprindo a lei, cuja orientação vai contra a dinâmica até agora dominante, de expansão crescente das áreas urbanas, o presente plano adota uma opção de planeamento que respeita imperativos de economia do solo e dos demais recursos territoriais, e que resulta de uma atitude de contenção edificatória.

Por este facto, a lei prevê a possibilidade da reclassificação do solo rústico em urbano, que poderá incidir sobre qualquer área do solo rústico, mediante a verificação de um conjunto de exigências cumulativas do artigo 72.º do novo RJGT, e do artigo 8.º do Decreto Regulamentar n.º 15/2015:

a) A existência de pretensões urbanísticas concretas, sobre o território, necessárias ao seu desenvolvimento económico e social e indispensáveis à sua qualificação urbanística;

b) A inexistência de áreas urbanas disponíveis e comprovadamente necessárias para as acolher as pretensões e as suas finalidades (demonstrado através, designadamente, dos níveis de oferta e procura de solo urbano, com diferenciação tipológica quanto ao uso, e dos fluxos demográficos);

c) A viabilidade (sustentabilidade) económica e financeira da transformação do solo (identificando-se, designadamente, os sujeitos responsáveis pelo financiamento, a demonstração das fontes de financiamento contratualizadas e de investimento público) e demonstração do impacto da carga urbanística proposta no sistema de infraestruturas existente, e a previsão dos encargos necessários ao seu reforço, à execução de novas infraestruturas e à respetiva manutenção;

d) A aprovação de plano de pormenor com efeitos, necessariamente, registais, devidamente contratualizado (caso não seja por iniciativa da administração pública e não se destine exclusivamente à execução infraestruturas e equipamentos de utilização coletiva).

Na sequência desta reclassificação, será alterado o PDMM, por adaptação, para “transformar” o solo rústico nele identificado em solo urbano. Contudo, a alteração só será realizada findo o prazo definido no plano de pormenor para a execução das obras de urbanização e das obras de edificação, pois não basta o cumprimento cumulativo de todas as exigências para que um solo passe de rústico a urbano. Uma vez que este é apenas o que “está devidamente urbanizado e edificado...”, só com o cumprimento integral destas obrigações e com a urbanização e edificação da zona, se operará aquela reclassificação. Pelo que, não bastará a publicação do plano de pormenor para que o solo seja urbano, sendo ainda necessário que ele se encontre infraestruturado e edificado, conforme a sua previsão. Só com o cumprimento da programação será reclassificado.

* Com base no texto: CLASSIFICAÇÃO E RECLASSIFICAÇÃO DO SOLO URBANO NO NOVO QUADRO LEGAL Jorge Carvalho e Fernanda Paula Oliveira

3.3 - QUALIFICAÇÃO DO SOLO

A qualificação do solo segue o disposto no capítulo III, do Decreto Regulamentar n.º 15/2015, de 19 de agosto.

A qualificação do solo tem em consideração a Planta de Enquadramento Regional e a Planta da Situação Existente, salientando-se as seguintes conclusões:

- Seguindo a linha de raciocínio da classificação do solo, a qualificação do solo tem em consideração o enquadramento territorial, ao dispor os espaços de baixa densidade a norte do concelho em contiguidade com os concelhos de Vila do Conde e Maia, e dos espaços centrais a sul do concelho, em contiguidade com o concelho do Porto.

- A existência de um considerável número de áreas de atividades económicas na Área Metropolitana do Porto (AMP), ao longo da rede rodoviária nacional, permite uma política de qualificação do setor da logística em Matosinhos: confinar a localização de logística às áreas próximas da A41 e da VILPL para nascente, evitando a sua localização para sul e salvaguardando assim o caráter urbano de Matosinhos e Porto ao longo da A28 e via Norte, cuja qualificação depende do menor e mais controlado fluxo de tráfego de pesados – para uma utilização efetiva da Cintura Regional Exterior do Porto (CREP).

3.3.1 - CATEGORIAS DO SOLO RÚSTICO

A proposta de regulamentação do solo rústico teve por base a ponderação dos parâmetros urbanísticos e condições de edificabilidade das orientações do PROT-N (não publicado), do DR n.º 15/2015, de 19 de agosto e dos limites e condições para a viabilização de utilizações não agrícolas, do regime jurídico da RAN, já que não faria sentido criar disciplinas de ocupação do solo mais restritivas ou contrárias a este regime.

Tradicionalmente as transformações no espaço rural não são incorporadas na política de ordenamento do território da mesma forma que no solo urbano, e por essa razão, essas transformações não costumam ser medidas e analisadas, porém, compreender a ocupação física e funcional do solo rústico permitiu fundamentar e desenvolver as estratégias propostas para esta classe. Como tal, procedeu-se à caracterização da ocupação existente, com base numa delimitação provisória do solo rústico e seguidamente a uma reflexão propositiva.

3.3.1.1 – CARACTERIZAÇÃO DO SOLO RÚSTICO EM MATOSINHOS

Num contexto regional, o solo rústico de Matosinhos insere-se no sistema urbano da Cidade-conurbação do Porto. Como tal, fortemente condicionado por este enquadramento metropolitano:

- Apresenta um padrão de ocupação extensiva que se afasta da ruralidade “pura”, misturando atividades urbanas e agrícolas, constituindo-se todo ele como zona crítica de transição e equilíbrio entre “cidade” e “campo”. Este padrão põe em causa a ideia instalada de dicotomia conceptual entre o urbano e o rústico. Com efeito, verifica-se (figuras 20 e 21) que a edificação existente está maioritariamente associada à atividade económica não relacionada com os setores de produção primária e só seguidamente à atividade agropecuária.
- Sem uma estrutura de ocupação planeada e consolidada, o solo rústico é, pelos razões referidas, reconhecido como espaço contínuo de edificação dispersa que, não sendo forçosamente qualificado como “Áreas de edificação dispersa”, se identifica com o conceito desta categoria: “...com características híbridas e uma ocupação de caráter urbano-rural devendo ser objeto de um regime de uso do solo que garanta a sua

contenção e o seu ordenamento e infraestruturação numa ótica de sustentabilidade, com recurso a soluções apropriadas às suas características.”

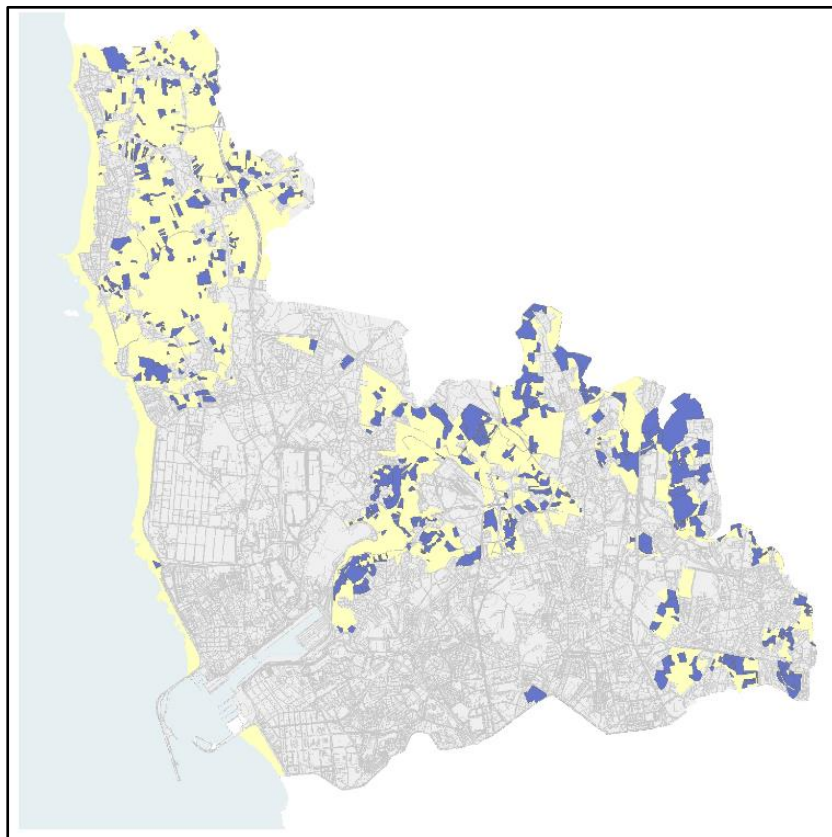


Figura 20 – Parcelas edificadas em solo rústico

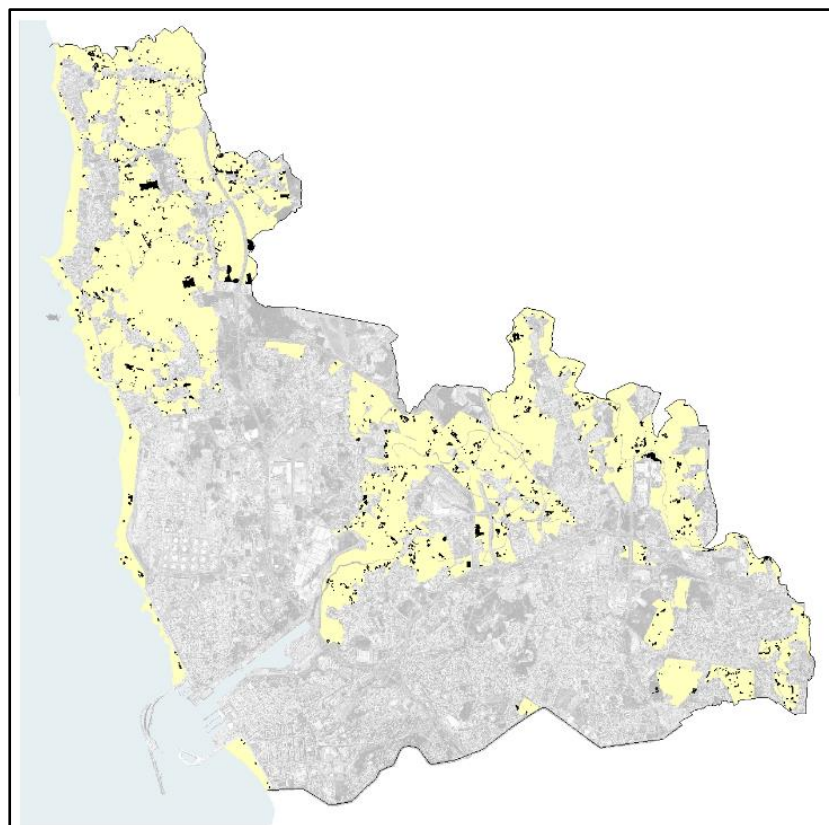


Figura 21 – Edificação em solo rústico

Relativamente às ocupações:

- O solo rústico é ocupado em maior percentagem (quase 40% da ocupação total) por atividades económicas não relacionadas com o setor primário.
- A ocupação relacionada com a agropecuária abrange apenas cerca de 1/3, no total da ocupação. A habitação unifamiliar ocupa cerca de 15% e o equipamento, turismo e infraestruturas, em conjunto, 11%.
- Apurado 0,067 como o índice de ocupação atual do solo rústico, podemos afirmar que é ligeiramente excessivo, quando comparado com o valor de referência do PROT-N para o índice de utilização do solo - 0,025.
- As atividades económicas não relacionadas com o setor primário, a par das infraestruturas, apresentam os índices de ocupação do solo mais elevados, com valores 6 vezes superiores à referência do PROT-N. É ainda de assinalar o índice 0,11 apurado para a habitação unifamiliar, que ultrapassa 4 vezes o índice de referência do PROT-N chegando mesmo a ser superior ao admitido na categoria de “Área exclusiva de Moradia Isolada” na sua versão de 1992.

Utilização do solo	Área de ocupação do solo	Percentagem do total da ocupação
Moinhos	78 m ²	~0%
Infraestruturas	7 092 m ²	2,2%
Quintas	8 412 m ²	2,6%
Pecuária	22 531 m ²	6,9%*
Estufas	26 467 m ²	8,1%*
Equipamento / Turismo	27 703 m ²	8,5%
Habitação	48 153 m ²	14,8%
Apoio à atividade agrícola	56 870 m ²	17,6%*
Grandes impermeabilizações	58 774 m ²	18,0%
Outras atividades económicas	69 135 m ²	21,3%
SOLO RÚSTICO OCUPADO	325 215 m²	100,0%

* Pecuária + Estufas + Apoio à agricultura = 32,6%

Tabela 2 – Ocupação por tipo de utilização

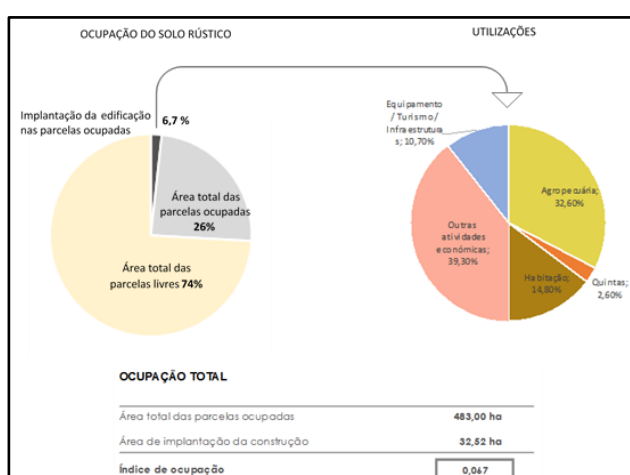


Gráfico 1 – Ocupação do Solo rústico por tipo de utilização

PARÂMETROS DE OCUPAÇÃO DO SOLO POR TIPO DE UTILIZAÇÃO			
Utilização do solo*	Área média das parcelas	Área média de implantação das edificações	Índice médio de ocupação do solo
Quintas	31 989 m ²	760 m ²	<u>0,024</u>
** Apoio à atividade agrícola	8 208 m ²	270 m ²	<u>0,03</u>
Equipamento	22 576 m ²	1 004 m ²	<u>0,04</u>
Turismo	50 847 m ²	3 260 m ²	<u>0,06</u>
Pecuária	10 931 m ²	1 032 m ²	<u>0,09</u>
*** Habitação	1 881 m ²	207 m ²	<u>0,11</u>
**** Outras atividades económicas	5 254 m ²	861 m ²	<u>0,16</u>
Infraestruturas	6 214 m ²	1 040 m ²	<u>0,17</u>

* ordenação por ordem crescente do índice médio de ocupação apurado

**Considera-se:

- Armazenagem e serviços diretamente relacionados com a agropecuária (reparação de depósitos, silos, etc...)
- Habitação do agricultor, separada ou agregada às dependências agrícolas.
- Apólos integrados em pequenas parcelas com habitação e produção agrícola / hortícola sem características de lote urbano, cuja morfologia se assemelha mais a um campo retalhado que a uma horta.
- Apólos integrados em pequenas parcelas sem habitação e com produção agrícola / hortícola, ainda que a parcela tenha dimensão de lote urbano.

*** Sem relação aparente com a atividade agrícola ou pecuária. Lagradouro ajardinado ou com pequena horta.

**** Sem ligação à atividade de agropecuária

Tabela 3 – Parâmetros de ocupação do solo por tipo de utilização

Finalmente numa análise ao cadastro:

- Da análise efetuada às parcelas, em função do hectare, conclui-se que existe uma clara predominância de parcelas com área inferior a 1 hectare. Apesar de representarem 86% do número total de parcelas, o somatório da sua área não ultrapassa 50% da área total.
- Quanto à distribuição, verifica-se que, as que possuem área inferior a 1 hectare prevalecem na zona de Lavra, onde existe uma fragmentação cadastral bastante acentuada, sendo a dimensão média do cadastro apenas de 4 100 m².
- As parcelas com área superior a 1 hectare predominam claramente em Perafita e no vale do Leça, destacando-se, contudo, a sua concentração em Leça do Balio onde a dimensão média apurada é de 15 200 m².
- A área média das parcelas rústicas do concelho é de 5 600 m², no entanto, se forem excluídas as duas situações extremas, de Lavra e Leça do Balio, temos como área média, aproximadamente 7 500 m².
- É ainda de assinalar que as parcelas com área inferior a 5 000 m², exibem frequência claramente dominante, representando cerca de 25% da área total.

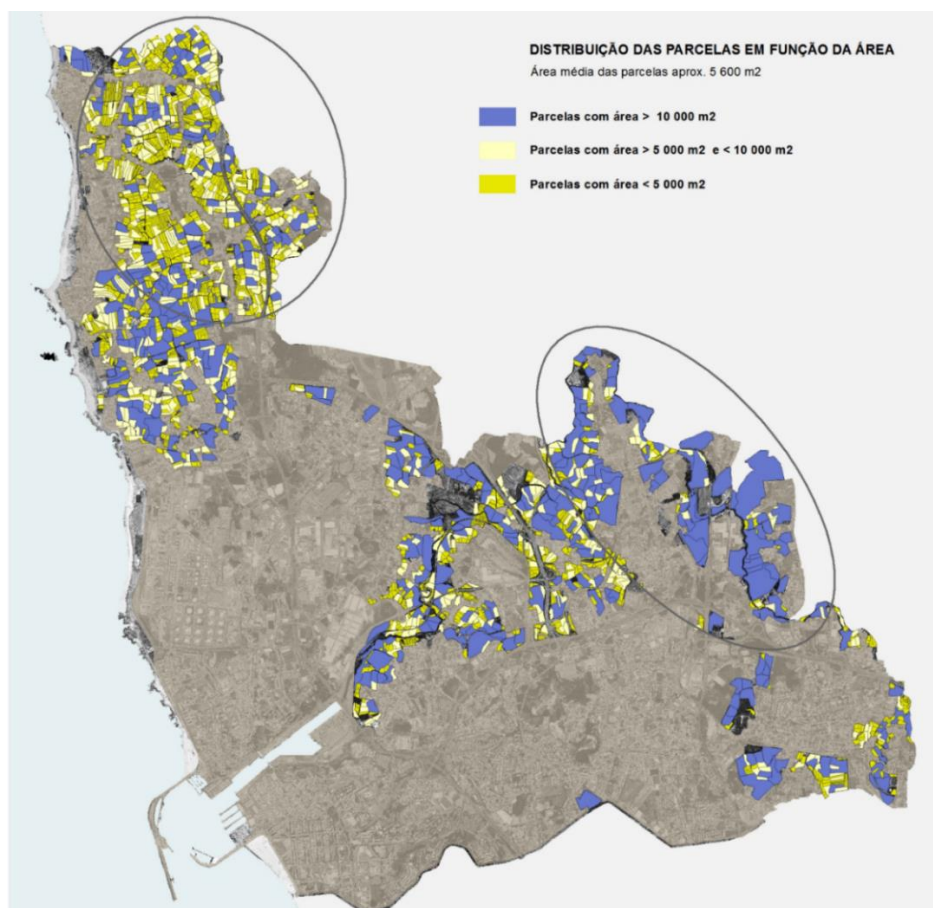


Figura 22 - Distribuição das parcelas em função da área

Nota: apenas foram contabilizados os prédios identificados a partir do cadastro rústico disponível.

- Das parcelas com área inferior a 1 ha, agrupadas por intervalos de décima de hectare, predominam as compreendidas entre 1 000 m2 e 2 000 m2, no entanto, o somatório da sua área não evidencia nenhuma predominância relativamente aos intervalos posteriores. Das parcelas com área superior a 1 ha, constata-se que cerca de 73% apresentam valores inferiores a 2 ha, porém representam menos de metade da superfície total deste universo (48%). Pode ainda verificar-se que das parcelas compreendidas entre 1 e 2 ha, tanto em nº como em área, predominam ligeiramente aquelas com valores entre 10 000 m2 e 10 100 m2.

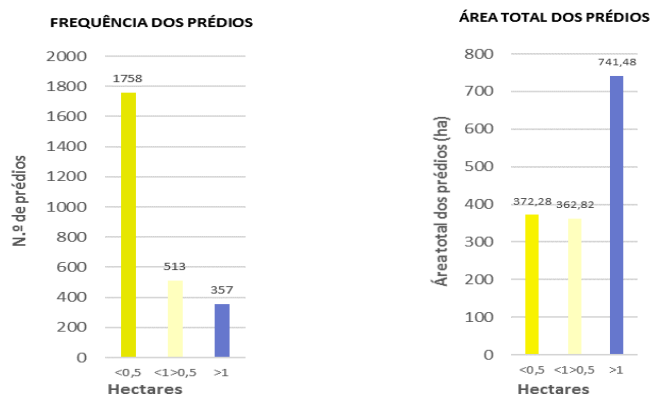


Gráfico 2 e 3 – Número e área dos prédios

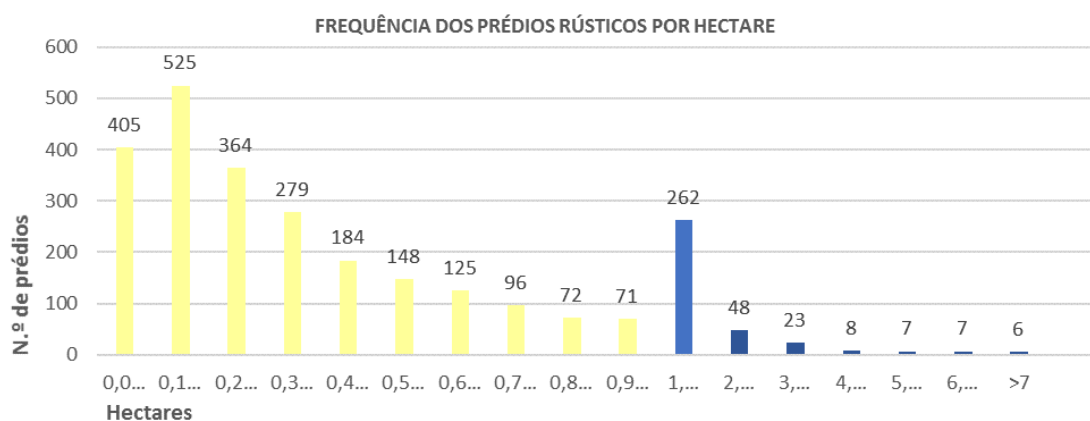


Gráfico 4 – Frequência dos prédios rústicos por hectare

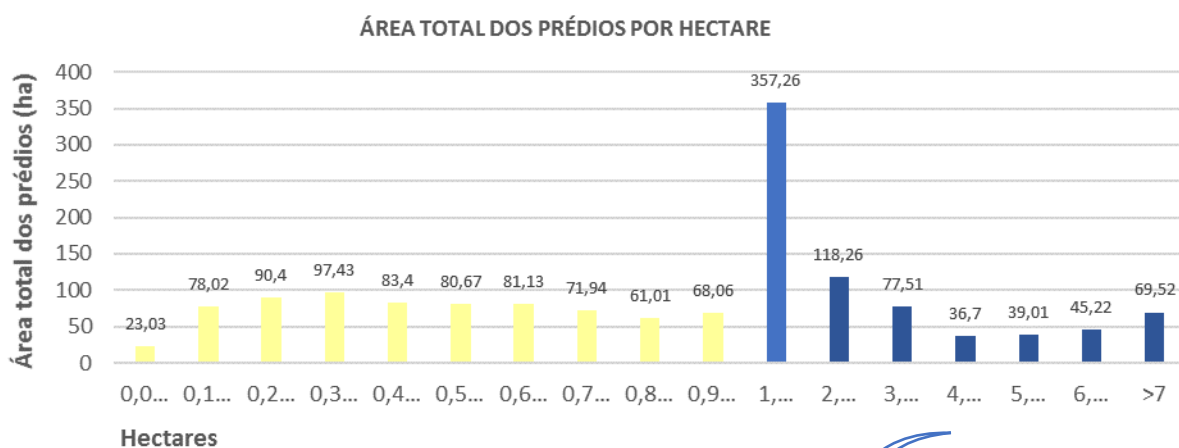


Gráfico 5 – Área total dos prédios por hectare

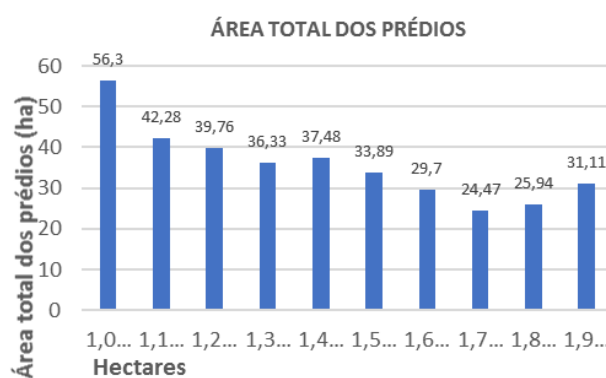
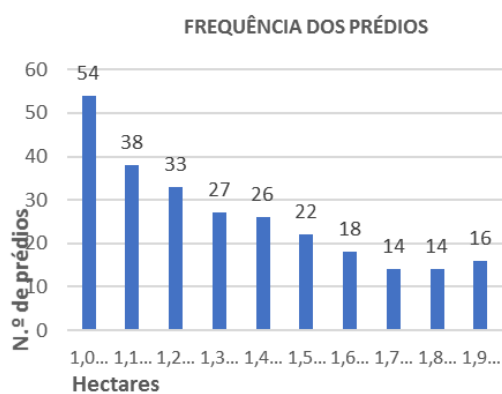


Gráfico 6 e 7 – frequência e área total dos prédios – área compreendida entre 1 e 2 hectares

3.3.1.2 – CONCLUSÕES PARA A QUALIFICAÇÃO DO SOLO RÚSTICO

Feita a caracterização do solo rústico do concelho, ocupação e cadastro, cabe agora apresentar uma reflexão sobre as condições para a sua valorização territorial, através do processo de recomposição inclusiva - a transformação territorial do espaço rural, de novas vocações funcionais compatíveis, de vilegiatura, residência e turismo, a par da conservação das atividades produtivas; afigurando-se como um processo de diversificação social e económica fundamental para a valorização dos ativos fundiários, e permitindo alcançar mais rendimento e qualidade urbanística, sem degradar ou explorar exaustivamente os valores ambientais:

- Como situação de referência, o concelho de Matosinhos é predominantemente urbano. Apesar desta condição, cerca de 1/3 do concelho corresponde ainda a espaço com características ambientais, físicas, sociais e funcionais de ruralidade, onde se mantêm predominantemente atividades pecuárias e agrícolas, variando entre a produção forrageira, pequena horta de subsistência e produção para abastecimento dos mercados locais.
- A atividade produtiva agrícola e pecuária intensivas instaladas, muito embora constituam uma base económica relativamente sólida na economia do concelho, têm sido responsáveis pela degradação ambiental dos recursos hídricos e dos solos.
- O espaço rural de Matosinhos nunca teve uma estrutura de suporte planeada. A edificação é suportada por uma rede de caminhos intrincada, incompleta, obstruída e desarticulada. A estrutura fundiária é muito fragmentada, correspondendo 25% do solo rústico a parcelas inferiores à unidade mínima de cultura, mais conotadas com o lote urbano do que com a sua utilização produtiva. Por outro lado, a configuração geométrica da propriedade, muito irregular, nem sempre é favorável ao melhor desenvolvimento das atividades.
- A utilização sistemática de materiais inadequados ou utilizados de forma precária, na construção e revestimento exterior das edificações, vedações, anexos ou apoios agrícolas, com grande impacto visual, tem gerado uma imagem descuidada que degrada continuamente a paisagem, sendo talvez um dos fatores que mais contribui para a sua desqualificação.
- A clivagem entre o espaço urbano e o rural, remeteu-o ao abandono e isentou-o do planeamento e das políticas de gestão territorial direcionadas nas vertentes económica, social e ambiental.
- Não obstante a resiliente economia de base agrícola, o processo continuado de desvalorização e desinvestimento global na agricultura, a baixa rentabilidade ou o abandono das áreas florestadas, a par do enquadramento do concelho no sistema urbano da área metropolitana do Porto, exercem forte pressão especulativa sobre o espaço rural, inflacionando o mercado do solo para valores muito acima do que se considera ajustado à sua classificação e suscitam a emergência de novas soluções de aproveitamento.

- A ligação entre o meio rural e a agricultura será cada vez menos restrita. À medida que a atividade agrícola for perdendo intensidade, o espaço rural do concelho deverá ser encarado como um espaço livre crítico, fundamental ao equilíbrio biofísico em benefício de todo o sistema urbano, donde há que retirar o que de melhor tem para oferecer à população: a capacidade de atração das amenidades ambientais e paisagísticas, da tranquilidade e bem-estar que pode ainda proporcionar.
- De facto, há uma crescente valorização do meio rural por parte da população urbana, que vê o campo como um refúgio. Procurando novas formas de estar e melhor qualidade de vida, prefere residir ou passar temporadas em zonas não urbanas, pelo sossego, recolhimento, proximidade da natureza e possibilidade de praticar a agricultura como passatempo. Essa tendência pode ser apoiada através de estratégias de ocupação, que dinamizem o território e ajudem a devolver ao meio rural uma dignidade e uma importância que em tempos teve, aumentando o seu valor. É sabido que a população urbana está mais preocupada do que a rural, com a qualidade ambiental, com as questões estéticas e apreciativas da paisagem, o que poderá vir a contribuir para uma imagem mais cuidada.
- Por outro lado, atualmente, o turismo é um dos setores económicos com mais potencial de crescimento no mundo e em Portugal. Ao turismo de cidade, alicerçado numa oferta hoteleira qualificada, há que considerar a procura de residência turística que, para além da oferta citadina, pode visitar e explorar o conceito de espaços de vilegiatura criados a partir de unidades agroflorestais com forte expressão rural que se prestam a desenvolvimentos urbanísticos e arquitetónicos indo ao encontro de nichos de mercado com elevada capacidade financeira.
- O solo rústico de Matosinhos pela sua situação periurbana, oferece ainda uma vantagem acrescida relativamente ao generalizado mundo rural, que consiste na enorme facilidade de acesso ao comércio, equipamentos e serviços urbanos próximos, às atividades lúdicas e culturais disponíveis. É possível estar ao mesmo tempo, “longe” e “perto” dos centros urbanos, com todos os seus benefícios em simultâneo.
- O meio rural poderá resolver-se com novas alternativas de utilização e novos agentes, vocacionadas para o turismo, vilegiatura e residência que, respeitando a sua condição, o transformem num espaço diversificado e renovado social, económica e funcionalmente, não excluindo a continuidade do setor agrícola que, impulsionado pela gradual alteração do perfil social do agricultor, mais sensibilizado para as questões ambientais, poderá valorizar-se com a extensificação e diversificação das culturas, o desenvolvimento de práticas agrícolas menos nocivas, ou a especialização em produtos direcionados para novos nichos de mercados e exportação.
- Até ao momento, o regime jurídico da RAN, que regula exclusivamente a quase totalidade do solo rural, é omissivo em relação à percentagem de impermeabilização/ocupação do solo na maior parte das utilizações. Dispondo agora dos valores da ocupação atual do solo rústico do concelho, que se consideram

excessivos, quando comparados com os valores de referência dos Planos Regionais, compreende-se ser necessário reduzir para menos de metade a impermeabilização do solo, bem como exigir áreas mínimas de parcela, numa ótica de sustentabilidade ambiental e de qualificação da paisagem. Como equivocadamente pode parecer, este processo não pressupõe densificação, nem se trata do avanço do urbano sobre o rural, mas, antes pelo contrário, com redução do índice de ocupação das parcelas, consiste numa recomposição do rural através de novas realidades vivenciais/funcionais.

Feito o diagnóstico e tendo em consideração os constrangimentos e objetivos do PDMM foi elaborada uma síntese com vista a por um lado permitir a qualificação do solo, e por outro a proposta regulamentar:

- No Anexo 5 é possível relacionar constrangimentos com os objetivos e compreender o desenvolvimento do regulamento para a prossecução da estratégia;
- No Anexo 6 faz a síntese da disciplina de edificabilidade com referência aos parâmetros de edificabilidade da RAN e proposta do PROT-N.

3.3.1.3 - ESPAÇOS NATURAIS E PAISAGÍSTICOS

De acordo com o artigo 21.º do Decreto Regulamentar n.º 15/2015, de 19 de agosto, nos espaços naturais e paisagísticos integram-se as zonas húmidas e as áreas naturais descobertas ou com vegetação esparsa, incluindo praias, dunas ou afloramentos rochosos, cursos de água, leitos e margens e zonas ameaçadas pelas cheias.

Nestes espaços a edificação é condicionada, quer pelo regime da REN quer por pelas normas do Plano de Ordenamento da Orla Costeira (POOC) - Caminha Espinho, vertidas no PDMM; os grandes desígnios são a requalificação e renaturalização da paisagem e dos seus elementos caracterizantes.

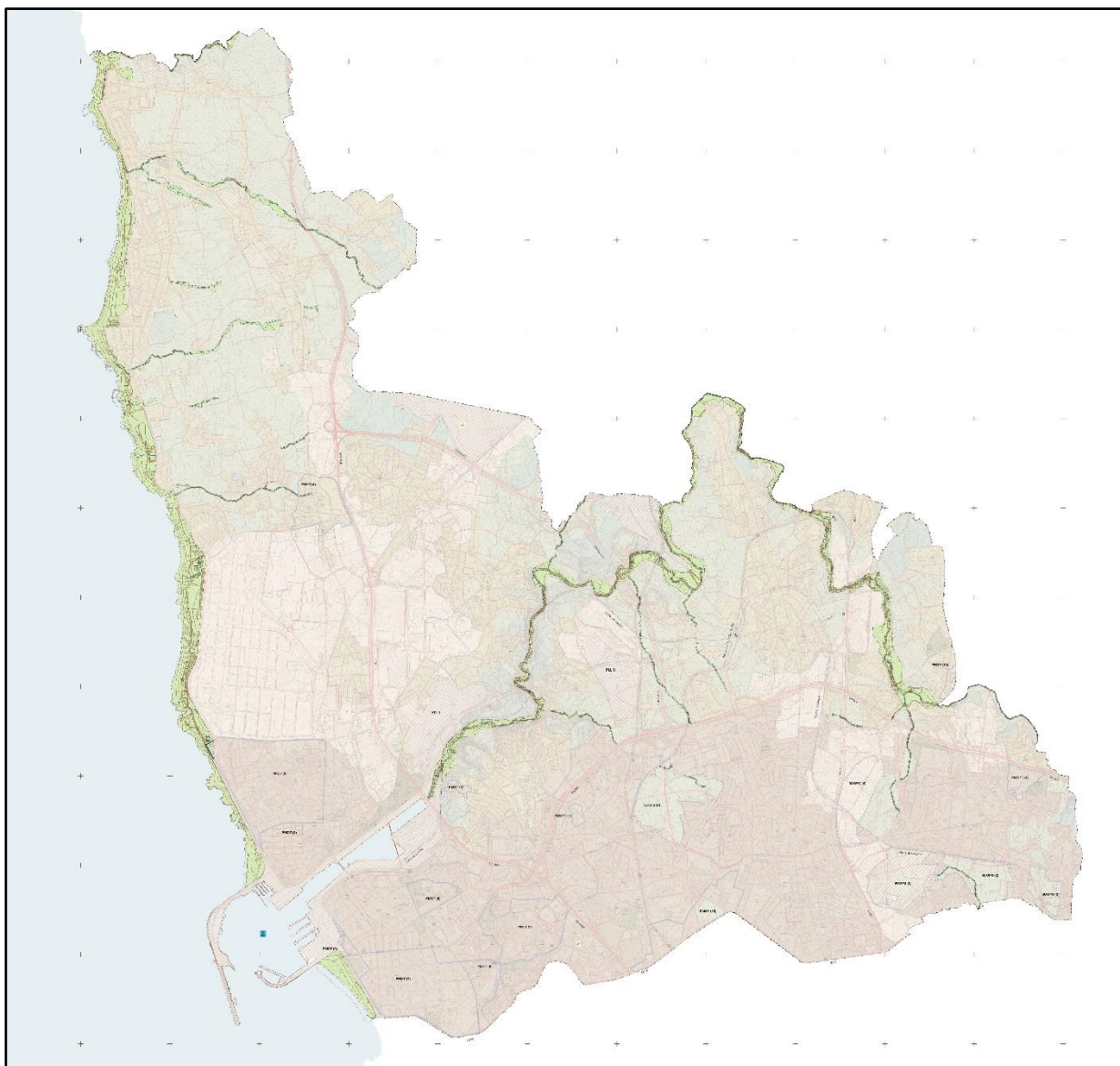


Figura 23 – espaços naturais

3.3.1.4 - ESPAÇOS AGRÍCOLAS

Os espaços agrícolas correspondem aos espaços com vocação dominante para a atividade agrícola ou pecuária, sendo o seu uso dominante aquele que decorre das potencialidades e das limitações para o desenvolvimento das atividades agrícolas e pecuárias, com base no aproveitamento do solo e dos demais recursos e das condições biofísicas que garantem a sua fertilidade.

Os espaços agrícolas constituem os solos com maior aptidão para a atividade agrícola que importa salvaguardar e integra a totalidade da Reserva Agrícola Nacional (RAN). A sua delimitação decorre, em particular, da observação casuística de Matosinhos:

- Da caracterização do espaço rústico do concelho e fundamentação do Ordenamento do Solo Rústico, observa-se a predominância de prédios rústicos de 1 hectare, inferindo-se a propensão para uma certa tipologia de unidade produtiva estandardizada;
- Apesar do decréscimo do número de explorações agrícolas verificado nos últimos anos, confirma-se a manutenção ou mesmo o acréscimo da área de produção⁵; o que, na ausência de operações de emparcelamento, significa uma suposta redução da eficiência e eficácia da produtividade;
- Por outro lado, o espaço agrícola em Matosinhos encontra-se extensivamente envolvido por solo urbano, observando-se que as próprias explorações agropecuárias se encontram em antigos núcleos de génese rural que se desenvolveram posteriormente em áreas urbanas de desenvolvimento linear ou em mancha de óleo;
- E ainda que o solo rústico todavia remanescente em Matosinhos corresponde a cerca de um terço do território, constituindo uma importante âncora económica para o concelho, assim como para a Bacia Leiteira Primária de Entre Douro e Minho.

Perante estas observações, foram estabelecidos os seguintes princípios regulamentares para os espaços agrícolas:

- Integração da edificação na paisagem e valorização dos elementos caracterizantes;
- Articulação e reforço das ligações do espaço rústico com as malhas urbanas em contiguidade;
- Amenização do impacto visual das traseiras do urbano expostas ao espaço rústico;
- Contenção da proliferação de novas infraestruturas urbanísticas e da ocupação desnecessária de solo rústico;
- Diversificação das atividades e seus agentes vivenciais, promovendo a renovação funcional económica e social do solo rústico;
- Recomposição da estrutura fundiária através do emparcelamento da propriedade, de modo a reduzir os inconvenientes socioeconómicos da fragmentação e da dispersão da propriedade e a tornar a produção agrícola mais eficiente;

⁵ Fonte: AGRIMA, Cooperativa Agrícola de Matosinhos, C.R.L.

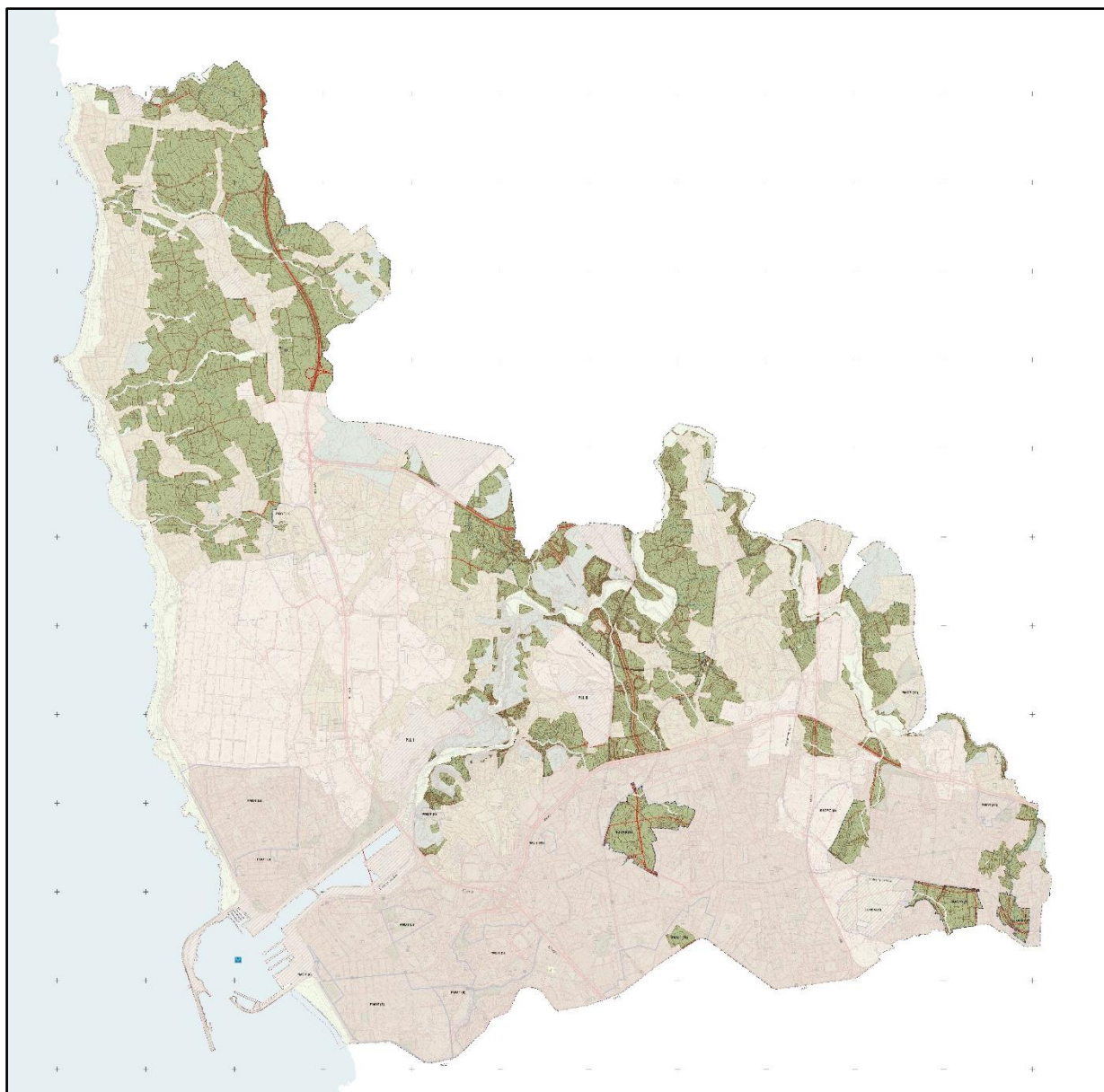


Figura 24 – espaços agrícolas

3.3.1.5 - ESPAÇOS FLORESTAIS

Os espaços florestais foram delimitados com base na floresta identificada no Plano Municipal de Defesa da Floresta Contra Incêndios (PMDFCI) e correspondem aos espaços com potencialidades para o desenvolvimento florestal, com vista ao mais adequado aproveitamento do solo vivo e dos demais recursos e das condições biofísicas que garantem a sua fertilidade.

Admite-se que os espaços florestais possam acolher outras atividades, desde que salvaguardadas as funções que o solo vivo, em articulação com o ciclo hidrológico terrestre e o clima, desempenha no suporte a processos biofísicos vitais para o desenvolvimento de atividades humanas e para a conservação da natureza e da biodiversidade.

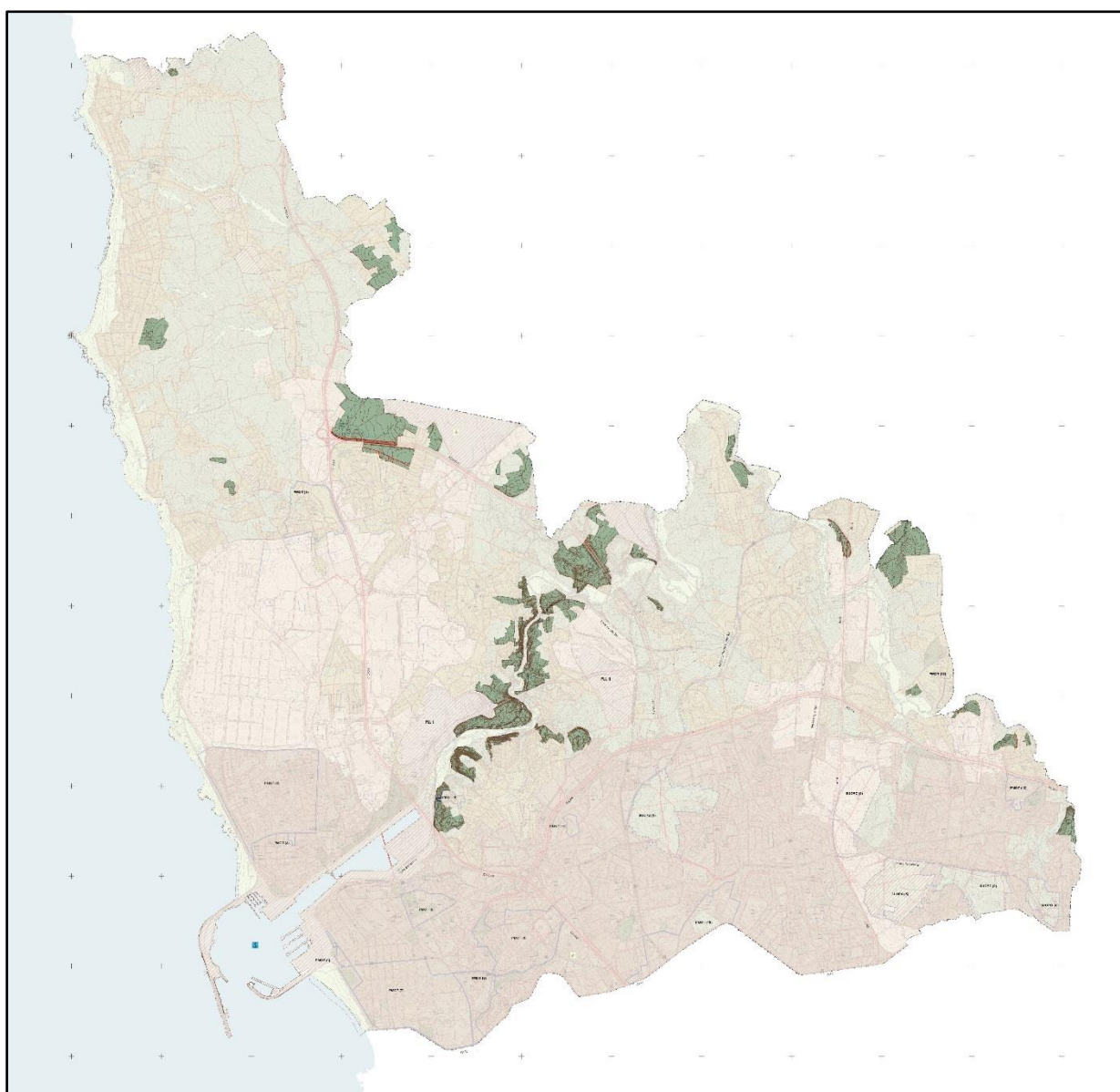


Figura 25 – espaços florestais

3.3.2 - CATEGORIAS DO SOLO URBANO

As categorias do solo urbano adotadas pelo plano de acordo com o modelo territorial são:

- Espaços centrais;
- Espaços urbanos de baixa densidade;
- Espaços de atividades económicas;
- Espaços verdes.

A definição destas categorias teve por base a distinção das unidades de paisagem, reconhecidas pela existência de características físicas, ambientais e sociais, aptidões e limites intrínsecos à condição urbana existente.

Foram reconhecidas, por um lado, as áreas com vocação para a instalação de atividades económicas, e por outro, as situações diferenciadoras, inerentes às duas grandes áreas, norte e sul do concelho, traduzidas nos espaços urbanos de baixa densidade e nos espaços centrais.

Delimitadas as categorias, e devendo a respetiva edificabilidade estar em conformidade com a condição do território, foram verificados os índices médios de utilização nas áreas efetivamente ocupadas, a partir do levantamento do edificado existente (trabalho de campo de levantamento das funções, tipologias e n.º de pisos das edificações) e, consequentemente, adotados como referência para os índices de utilização do solo de cada categoria.

Assim, de acordo com o apurado, foram propostos os índices máximos de utilização para os espaços urbanos de baixa densidade e para os espaços centrais, majorados em cerca de 20%, face ao potencial de colmatação; e os índices máximos de utilização para os espaços de atividades económicas, diferenciados por subcategoria, face à potencial densificação e como incentivo ao investimento económico, francamente majorados em relação à situação existente.

Índices médios de utilização do solo, resultantes da edificação existente, por categoria

Espaços centrais

Nº Pisos	Área (m²) / piso	Área total (m²)
1	1 035 493	1 035 540
1,5	91 278	136 917
2	1 702 374	3 404 748
3	280 194	840 582
4	301 671	1 206 684
5	257 809	1 289 045
6	86 364	518 184
7	60 834	425 838
8	20 326	162 608
9	37 930	341 370
11	1 151	12 661
22	1 026	22 572

(n.º de pisos do edificado, área de construção/piso, área total de construção)

Área total de construção	9 396 749 m²	Índice médio de utilização do solo
Área total do polígono afeto à categoria S/ AUDAC e C/ espaços verdes	15 626 036 m²	0,60

Tabela 4 - espaços centrais

Espaços urbanos de baixa densidade

Nº Pisos	Área (m²) / piso	Área total (m²)
1	709 695	709 695
1,5	49 880	74 820
2	1 365 469	2 730 938
3	125 061	375 183
4	55 263	221 052
5	18 197	90 985
6	15 691	94 146
7	6 136	42 952
8	864	6 912

(n.º de pisos do edificado, área de construção/piso, área total de construção)

Área total de construção	4 346 683 m²	Índice médio de utilização do solo
Área total do polígono afeto à categoria S/ AUDAC	10 727 720 m²	0,40

Tabela 5 - espaços urbanos de baixa densidade

Áreas de atividades económicas

Nº Pisos	Área (m²) / piso	Área total (m²)
1	381 232	381 232
1,5	298 626	447 939
2	585 809	1 171 618
3	86 227	258 681
4	82 770	331 080
5	3 481	17 405
6	1 108	6 648
7	174	1 218

(n.º de pisos do edificado, área de construção/piso, área total de construção)

Área total de construção	2 615 821 m²	Índice médio de utilização do solo
Área total do polígono afeto à categoria S/ AUDAC	8 589 151 m²	0,30

Tabela 6 - áreas de atividades económicas

Áreas de logística

Nº Pisos	Área (m²) / piso	Área total (m²)
1	56 540	56 540
1,5	12 928	19 392
2	39 127	78 254
3	3 100	9 300
4	45	180
8	93	744

(n.º de pisos do edificado, área de construção/piso, área total de construção)

Área total de construção	164 410 m²	Índice médio de utilização do solo
Área total do polígono afeto à categoria S/ AUDAC	2 454 451 m²	0,07

Tabela 7 - áreas de logística

Área de atividades económicas e estrutura verde urbana

Nº Pisos	Área (m²) / piso	Área total (m²)
1	8 115	8 115
1,5	1 850	2 775
2	8 236	16 472

(n.º de pisos do edificado, área de construção/piso, área total de construção)

Área total de construção	27 362 m²	Índice médio de utilização do solo
Área total do polígono afeto à categoria S/ AUDAC	39 048 m²	0,70

Tabela 8 - áreas de atividades económicas e estrutura verde urbana

3.3.2.1 – CARACTERIZAÇÃO DO TECIDO URBANO

Previamente à definição das regras de inserção urbana, foi necessário compreender as estruturas existentes no tecido urbano e os processos de transformação que as originaram, já que as problemáticas subjacentes a cada contexto implicam a adoção de princípios focados e testados para as diferentes situações. Em conclusão, verificou-se que o tecido urbano do concelho é constituído por:

- Fragmentos de tecido urbano edificado de várias escalas, uns homogéneos relativamente à época da sua formação, outros, bastante heterogéneos, decorrentes da utilização de diferentes morfologias e tipologias, que muitas vezes resultam num conjunto de lógicas sobrepostas ou justapostas, cujo padrão, híbrido, se apresenta sem unidade ou coerência, tal como resulta da análise morfotipológica abaixo apresentada na figura 26.
- Áreas livres críticas, disponíveis para a consolidação/estruturação endógena do tecido urbano e fundamentais para garantir a coerência dos aglomerados e conter a fragmentação territorial, como já identificado no ponto 3.2.1, relativo à classificação do solo como urbano

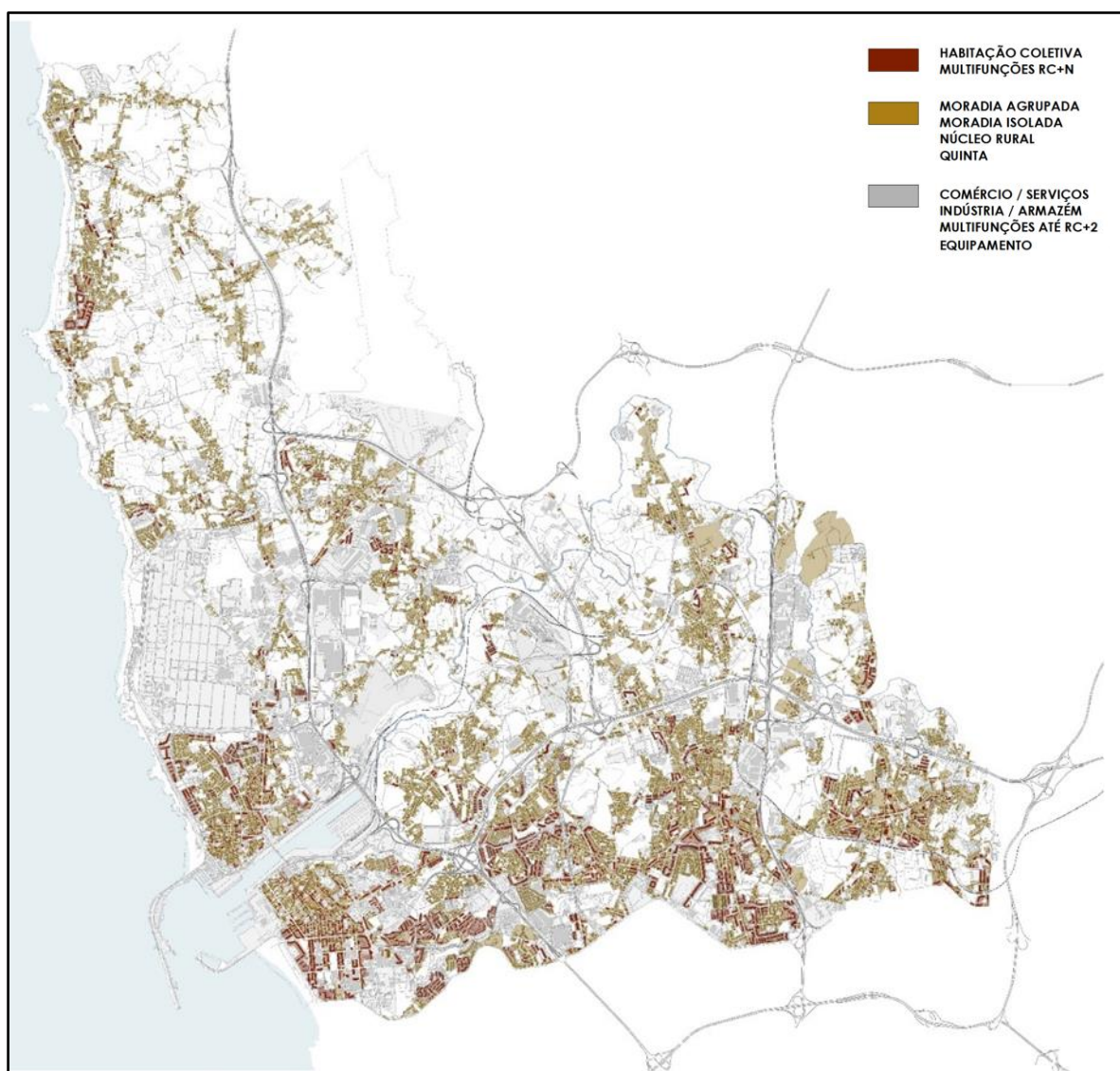


Figura 26 – morfotipologias urbanas presentes no território

Relativamente ao tecido urbano edificado é possível distinguir entre o de imagem urbana estabilizada, e o de imagem urbana não estabilizada:

- O tecido urbano de imagem estabilizada assume contextos muito diversificados, podendo corresponder a antigos núcleos que ainda mantêm as suas características morfotipológicas, malhas urbanas mais recentes, planeadas ou com origem em operações de loteamento, conjuntos habitacionais ou mesmo áreas de génese ilegal. Apresenta-se homogénea e regular na morfologia urbana, altura das fachadas e alinhamentos, que resultam numa imagem urbana estabilizada, como observável nas figuras 27 e 28.

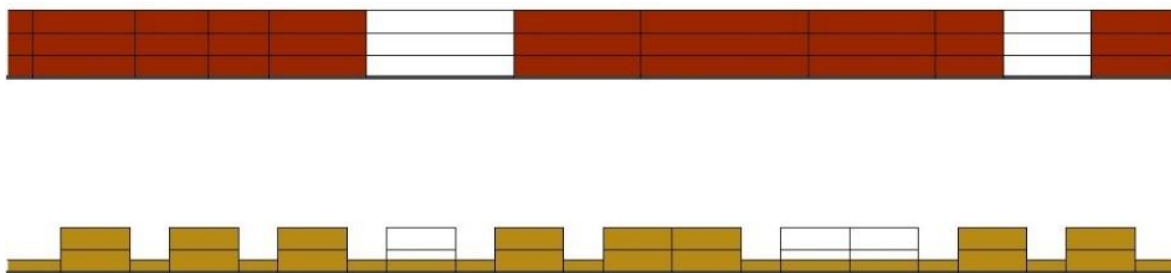


Figura 27 – tecido urbano de imagem estabilizada – planos verticais

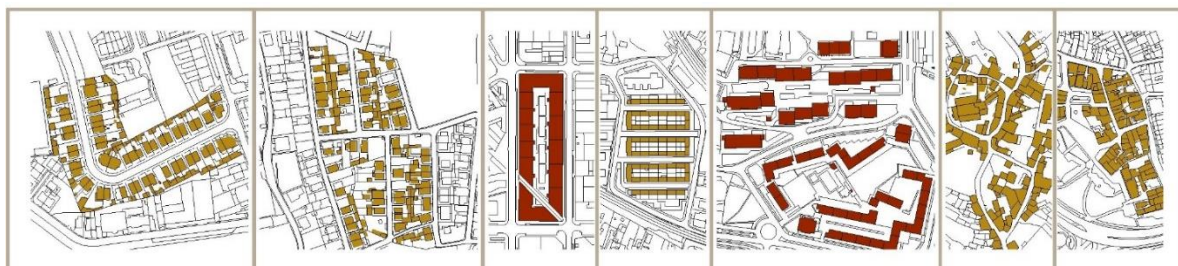


Figura 28 – tecido urbano de imagem estabilizada - implantações

- O tecido urbano de imagem não estabilizada assume também ele contextos muito diversificados, correspondendo às malhas urbanas e antigas estradas que sofreram um processo de renovação do edificado com densificação em altura, por vezes associado à alteração da tipologia de habitação unifamiliar para coletiva e ao recuo dos alinhamentos. Porém, sobretudo fora dos principais centros urbanos, esta dinâmica estagnou sem que as novas cérceas chegassem a ser as dominantes ao longo dos arruamentos. O processo aconteceu de forma casual e incompleta, originado uma cidade “inacabada”, feita de ruturas de contexto, de escala e descontinuidades, como representado nas figuras 29 e 30.

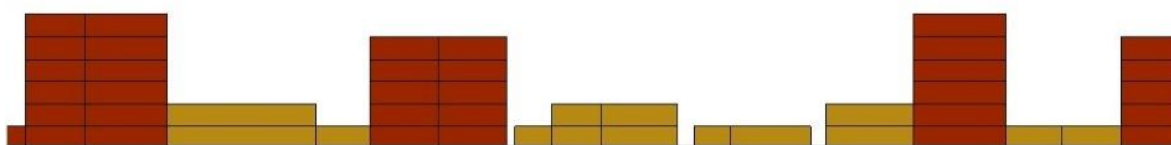


Figura 29 – tecido urbano de imagem não estabilizada – planos verticais



Figura 30 – tecido urbano de imagem não estabilizada - implantações

Em análise exploratória à imagem não estabilizada do território, foram seguidas duas linhas de regulamentação exemplificadas na figura 31, para aplicação mediante o modelo de organização territorial: a altura dominante de fachada, a aplicar às áreas urbanas de baixa densidade; e nas áreas centrais e de atividade económica, o crescimento controlado por um “teto” de edificabilidade, ou seja pela altura máxima das edificações tabelada por 75% da largura do arruamento, abaixo dos 100% admissíveis pelo artigo 59º do Regulamento Geral das Edificações Urbanas.

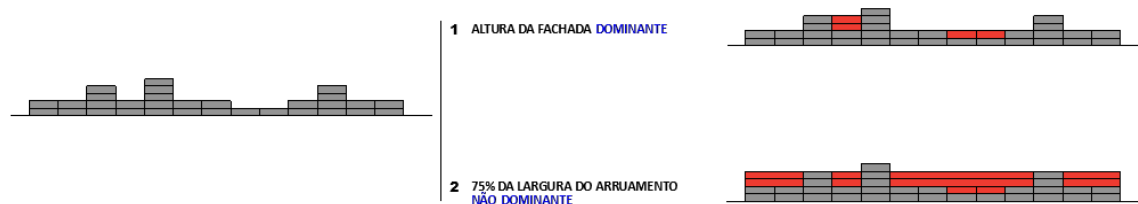


Figura 31 – modelos de regulamentação do tecido urbano consolidado

Na regra da altura dominante das fachadas, a imagem da cidade é estabilizada à cércea dominante, aplicada aos espaços urbanos de baixa densidade, com os seguintes princípios:

- Densificação da cidade é feita em concordância com a cércea dominante;
- Colmatação excecional em tramos à maior cércea, com possibilidade de densificação dos espaços de colmatação;
- Substituição do edificado de rés do chão, por dois pisos;
- Observação de uma integração com a envolvente urbana próxima, passando da dominância estrita como referencial básico, à dominância alargada, quer aos eixos urbanos quer matricial (figura 32), na falta de uma referência local;

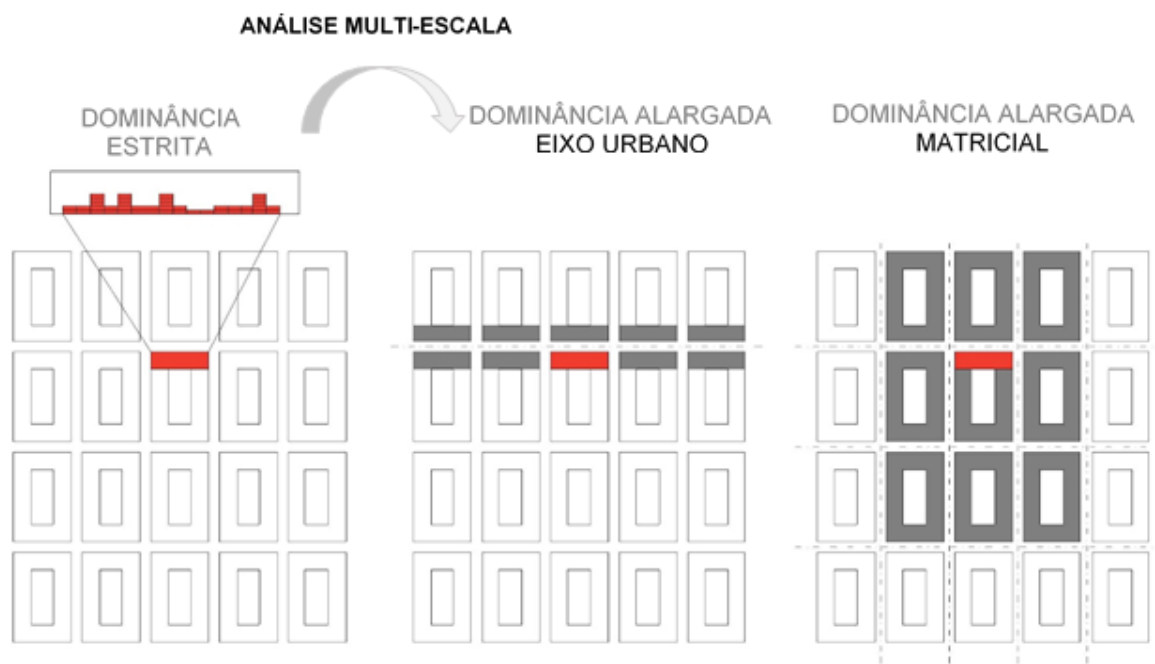


Figura 32 – dominância estrita e alargada

- Manutenção da paisagem urbana das áreas de baixa densidade, de Lavra, Perafita e vale do Leça, onde a dinâmica urbanística é menor e não se justifica a densificação em altura, através da estabilização das frentes urbanas por tramos, em função da altura dominante da fachada.

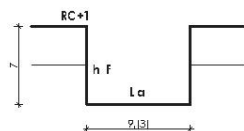
Regra da altura máxima da fachada até 75% da largura do arruamento, aplicada aos espaços urbanos centrais e de atividade económica, com os seguintes princípios:

- Perfil harmonizado do arruamento, pela maior restrição na aplicação do artigo 59º do Regulamento Geral das Edificações Urbanas;
- Densidade e compacidade, onde a dinâmica urbanística, dependente do mercado, é mais acentuada e justifica a ocupação em altura;
- Imagem de estabilização tendencial às cérceas mais elevadas, com possível pontuação por fenómenos isolados.
- Aumento da capacidade edificatória instalada, ainda que em respeito pela cidade existente; nomeadamente através do aumento exponencial da capacidade de edificação, à medida que se passa de um arruamento estreito (menor altura de fachada e capacidade edificatória) para um arruamento largo (maior altura de fachada e capacidade edificatória); de acordo com os resultados obtidos a partir da figura 33, onde se explorou o modelo regulamentado, da definição da altura da fachada como sendo 75% da largura do arruamento.

RELAÇÃO ENTRE A ALTURA DA FACHADA E A LARGURA DO ARRUAAMENTO

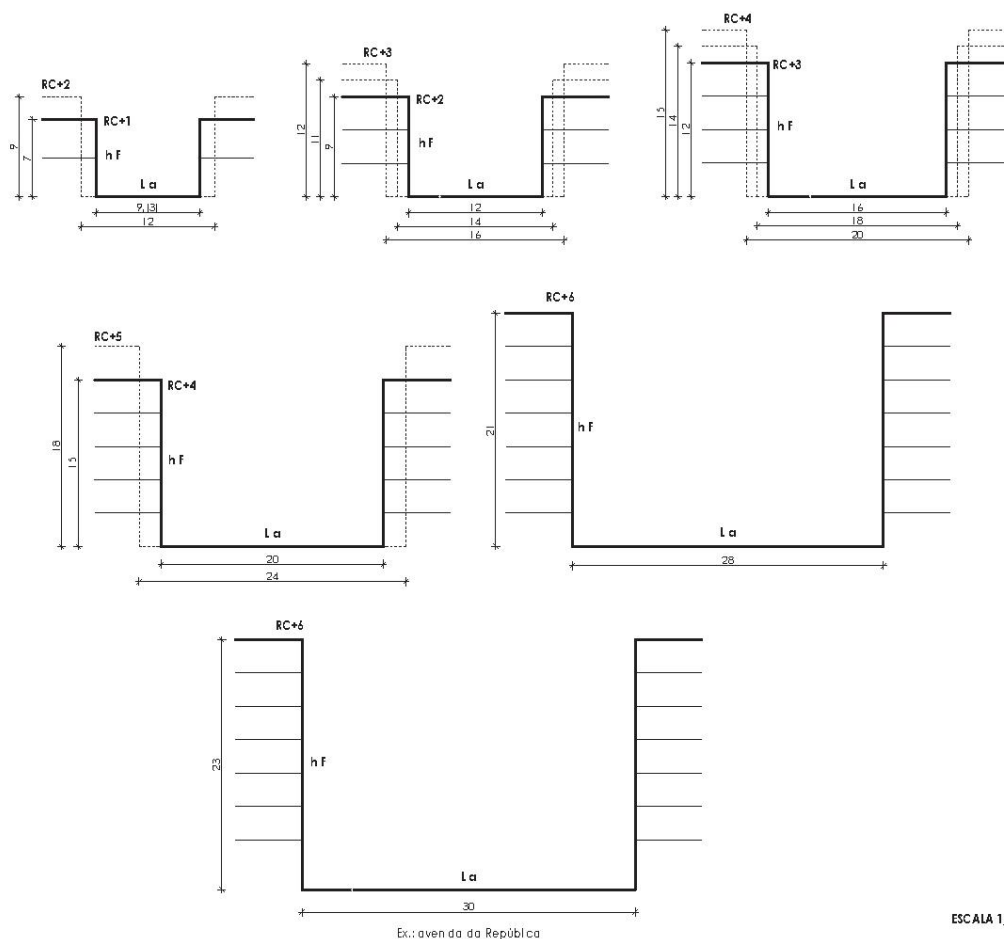
Largura do arruamento (L_a) menor ou igual a 9,3(3) m:

altura máxima da fachada (h_f) = 7 m, desde que não ultrapasse a largura do arruamento



Largura do arruamento superior a 9,3(3) m:

altura máxima da fachada (h_f) = largura do arruamento (L_a) x 0,75



ESCALA 1/500

Figura 33 – Estudo da altura das fachadas em função da largura do arruamento, nos espaços centrais

No tecido urbano não edificado foram identificadas as áreas livres críticas, que correspondem a espaços livres disponíveis para a estruturação e consolidação endógena do tecido urbano e que, consoante a sua dimensão, assumem funções de estruturação à escala da malha urbana ou à escala do território municipal, envolvendo infraestruturação do solo e constituição de novos espaços públicos. A ocupação destes espaços pretende assegurar a coerência do sistema urbano e a contenção da fragmentação, dispersão e descontinuidade dos aglomerados e assegurar o equilíbrio, a harmonia e a articulação formal e funcional das novas intervenções com a envolvente, promovendo nomeadamente:

- Lógicas de continuidade da rede viária;
- Lógicas de continuidade morfotipológica ou introdução de novos padrões com representatividade e coerência;
- Articulação com as malhas urbanas preexistentes, através do estabelecimento de remates e transições.
- Promoção do policentrismo, através da previsão de termos de referência genéricos, que instituem uma hierarquia de espaço urbano, do público para o privado, e que complementam ainda a envolvente urbana preexistente.

3.3.2.2 - ESPAÇOS CENTRAIS

De acordo com o disposto, os espaços centrais traduzem o modelo de ocupação urbana preconizado, correspondendo às áreas de maior densidade e compacidade.

Nos espaços centrais o plano estabelece como princípios regulamentares:

- Aumento da capacidade edificatória instalada, ainda que em respeito pela cidade existente; nomeadamente através do aumento exponencial da capacidade de edificação, de acordo com o modelo regulamentado, da definição da altura máxima da fachada até 75% da largura do arruamento;
- Índice de utilização do solo compatível com a cidade preexistente, no valor de 0,8, em áreas urbanas disponíveis a consolidar;
- Introdução do índice máximo de impermeabilização do solo, promovendo a infiltração das águas pluviais e prevenção de cheias urbanas.
- Incentivo das amenidades urbanas com tónica na flexibilidade /pluralidade funcional para criação de emprego e fixação da população;
- Contenção da fragmentação e coesão urbana.

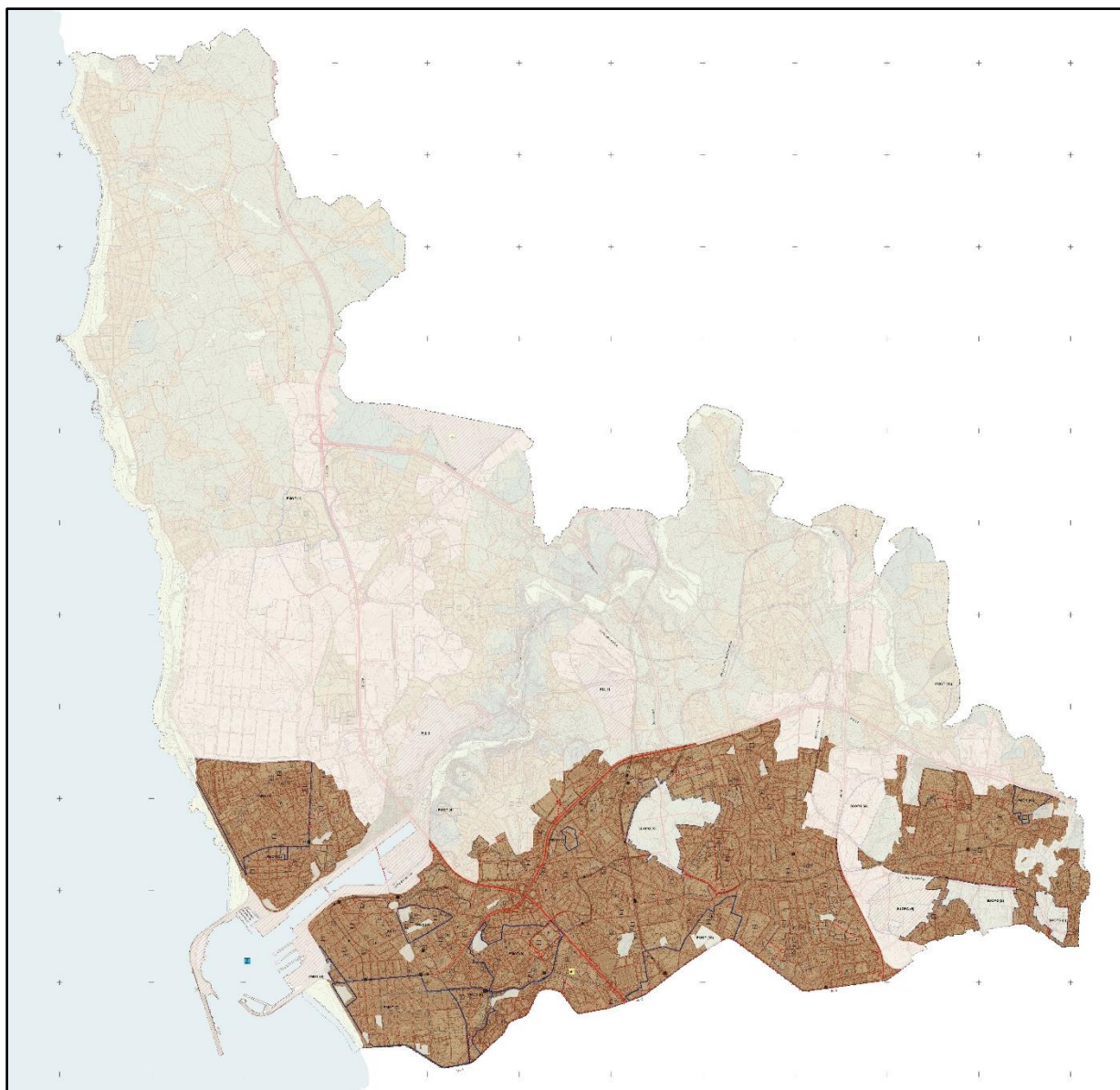


Figura 34 – espaços centrais

3.3.2.3 - ESPAÇOS URBANOS DE BAIXA DENSIDADE

Os espaços urbanos de baixa densidade traduzem o modelo de ocupação urbana de baixa densidade e compacidade.

Nos Espaços de baixa densidade o plano estabelece como objetivos:

- Manutenção da baixa densidade existente através de índices de utilização do solo compatíveis com a cidade preexistente, no valor de 0,5;
- Introdução do índice máximo de impermeabilização do solo, promovendo a infiltração das águas pluviais e prevenção de cheias urbanas.
- Incentivo das amenidades urbanas com tónica na flexibilidade /pluralidade funcional para criação de emprego e fixação da população;

- Contenção da fragmentação;
- Articular e reforçar as ligações do espaço rústico com as malhas urbanas em contiguidade, tanto física como visual;

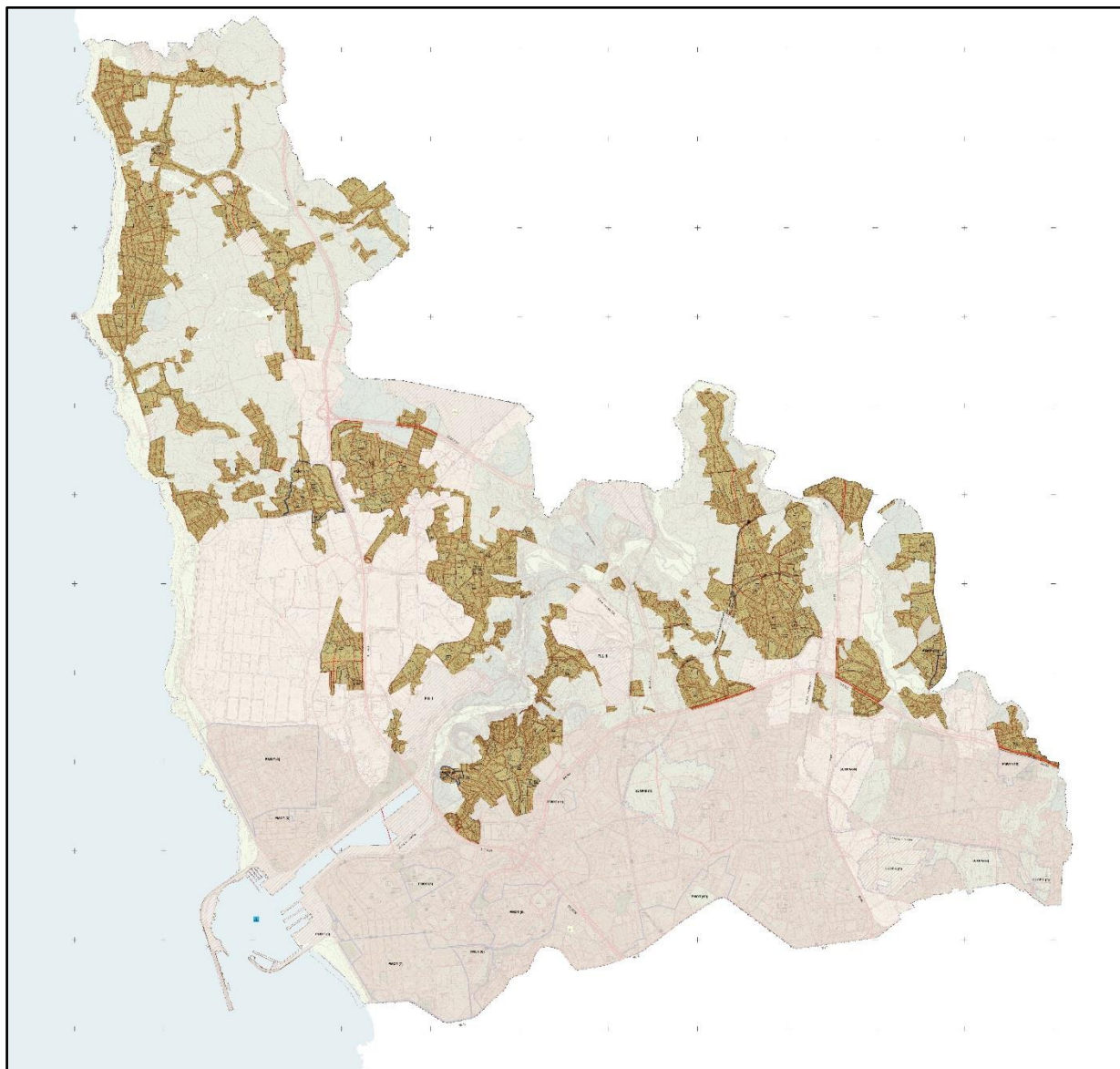


Figura 35 – espaços urbanos de baixa densidade

3.3.2.4 - ESPAÇOS DE ATIVIDADES ECONÓMICAS

Integram-se nesta categoria as áreas que, na proximidade dos nós de acesso à rede viária nacional e das grandes infraestruturas de mercadorias e transporte, oferecem condições para o desenvolvimento de polos de atividade económica, com especiais necessidades de afetação e organização do espaço urbano. Os espaços de atividades económicas englobam as seguintes subcategorias:

- Áreas de atividades económicas, destinadas à localização de atividades económicas potenciadoras de criação de emprego e que visam a competitividade territorial do concelho de Matosinhos nas suas diversas escalas.
- Áreas de atividades económicas com verde urbano, para integração de espaços fundamentais à vivência urbana qualificada e estabelecimento de amenidades com a cidade circundante, de cariz habitacional;
- Áreas de logística destinadas à localização de atividades económicas com especial aptidão para a atividade logística, seja pela sua localização perto da rede rodoviária nacional, seja pela não conflituosidade com a cidade e urbanidade instaladas.

Objetivos para os espaços de atividades económicas:

- Promover amenidades económicas tendentes à expositive produtividade e atratividade territorial;
- Edificabilidade majorada, compatível com a sustentabilidade ambiental;
- Exclusão da utilização habitacional, promovendo a especialização e potenciação da vocação económica, evitando conflituosidades e novas morfotipologias desarticuladas.
- Reorganização da atividade logística de modo a permitir a circulação de tráfego pesado apenas em áreas limítrofes do concelho com boas acessibilidades; integrando a ideia de um “Matosinhos Logístico”, como uma área partilhada com as áreas de jurisdição da APDL, no sentido de estabelecer sinergias locais de ordenamento do território;
- Qualificar o território de Matosinhos através da reorganização da circulação de pesados, indutora de desqualificação ambiental e urbanística e de risco de acidente grave; promovendo a deslocalização progressiva e seletiva da atividade logística, existente em áreas urbanas incompatíveis. Para este efeito foi tipificada e regulamentada a atividade logística em tabela 9.

Tipologia de ator	Descrição da atividade	CAE
1 Operadores logísticos - 3PL (Third Party Logistics)	- Empresas externas que realizam funções logísticas de outras empresas (<i>outsourcing</i>). - Fornecem serviços logísticos especializados na gestão e execução atividades logísticas de várias fases da cadeia de abastecimento dos seus clientes. - Esses serviços englobam no mínimo três atividades básicas: controlo de stocks, armazenagem e gestão dos transportes. - Estas empresas prestam também frequentemente serviços de maior valor acrescentado: Gestão de stocks, Preparação e expedição de encomendas para Cliente, desconsolidação e consolidação de cargas, embalagem, controlo de rastreabilidade.	52291
2 Transitários	- Empresas que realizam serviços de transporte internacional de mercadorias. - São o intermediário entre o importador/exportador e a empresa de logística/ transporte. - São responsáveis pelas operações administrativas, relacionadas com o transporte internacional, nomeadamente a relação com a Autoridade Aduaneira. - Tipicamente são responsáveis pela consolidação/desconsolidação de carga e armazenagem de produtos por períodos curtos.	52291; 52292
3 Transportadores	- Empresas especializadas no transporte de mercadorias. - Tipicamente são detentores de frota própria, existindo no entanto modelos de subcontratação. Os métodos de transporte podem ser: aéreos, marítimos, ferroviários ou rodoviários.	49410; 50400; 50200; 52291; 49200;
4 Terminais de Contentores	- Instalação onde os contentores de carga provenientes de diversos tipos de transporte são transbordados. Os terminais de contentores podem ser terrestres (transbordo entre veículos terrestres) ou marítimos (localizados em grandes portos). - Os terminais servem de ponto de armazenagem/reparação de contentores vazios e cheios. Existem também terminais multimodais, onde é feita a consolidação/desconsolidação de carga para transbordo entre diferentes meios de transporte: Rodoviário-Ferrovário, Rodoviário-Marítimo, Ferrovário-Marítimo).	52213; 52220; 52211; 52230
5 Armazenagem	- Empresas que alugam espaço de armazenagem a empresas terceiras. - As operações podem resumir-se ao aluguer do espaço, podendo incluir outras operações de gestão de armazém: Receção, arrumação, picking, e carga.	52101; 52101; 52102
6 Logística Urbana / Correo expreso	- Os operadores de Logística Urbana são responsáveis pela distribuição de produtos em contexto urbano, a consumidores finais ou pequenos distribuidores/retalhistas. - Este tipo de atores detêm uma infraestrutura logística composta por pequenos armazém regionais/locais onde é feita a consolidação das cargas dos fornecedores. - A partir desses armazéns é feita a distribuição para os consumidores finais ou pequenos distribuidores/retalhistas. - Tipicamente utilizam frota própria de veículos pesados ou ligeiros de pequena/média dimensão.	52291

Tabela 9 – espaços de atividades económicas

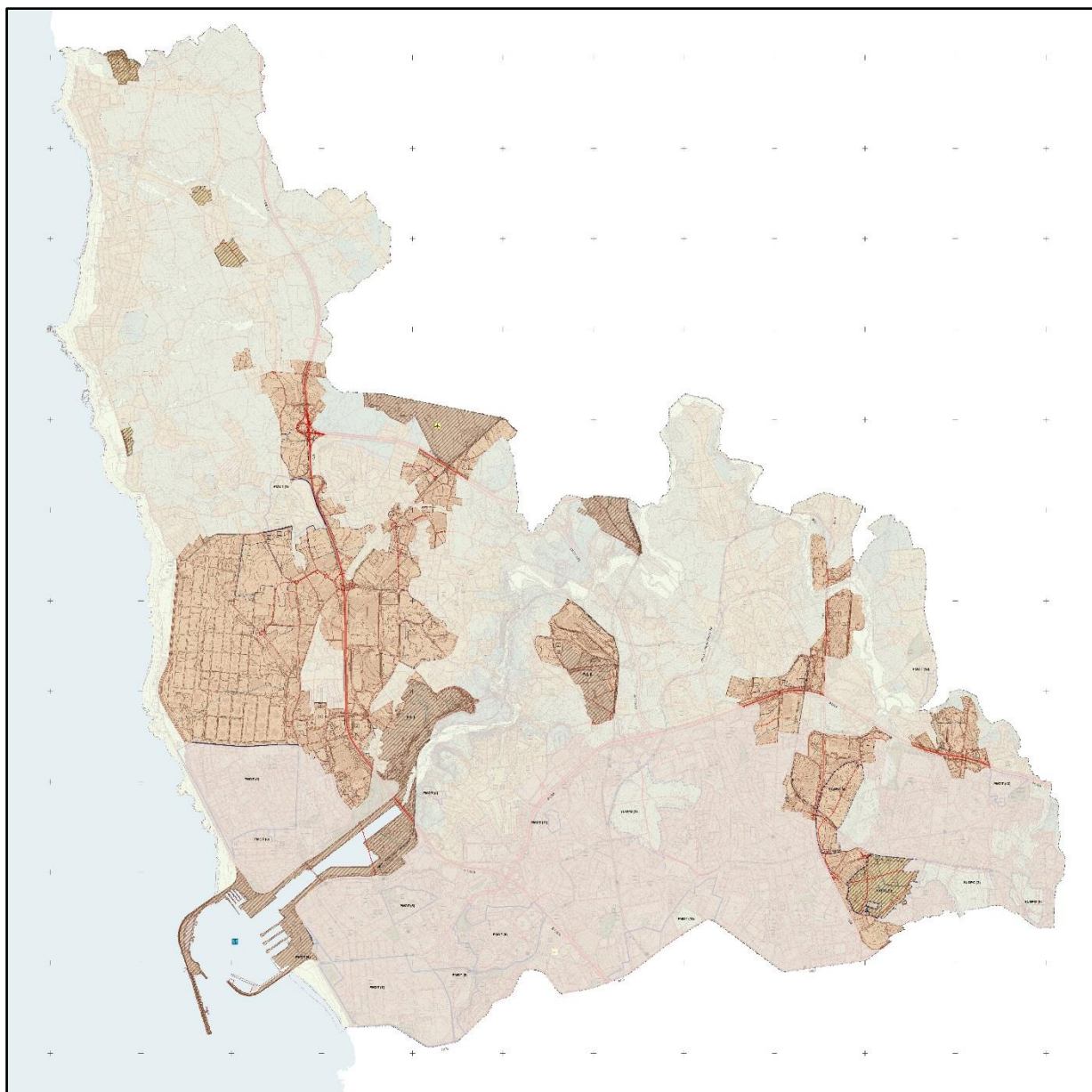


Figura 36 – espaços de atividades económicas

3.3.2.5 – ESPAÇOS VERDES

Os espaços verdes de utilização pública existentes, são fundamentais à valorização e qualificação ambiental e paisagística do solo urbano; e destinam-se a funções de recreio e lazer, desporto, produção ou enquadramento paisagístico,

Objetivos para os espaços verdes:

- Incentivar a agricultura urbana com vista ao aumento da produção alimentar à escala local, reforço dos níveis de autossuficiência da cidade, de resiliência urbana e coesão das comunidades.

- Instalação de equipamentos e apoios às atividades recreativas e de lazer, bem como de educação ambiental;
- Instalação de estabelecimentos de restauração ou bebidas, desde que desse facto não decorram prejuízos para a identidade ou valor ambiental e patrimonial das áreas verdes de utilização coletiva.

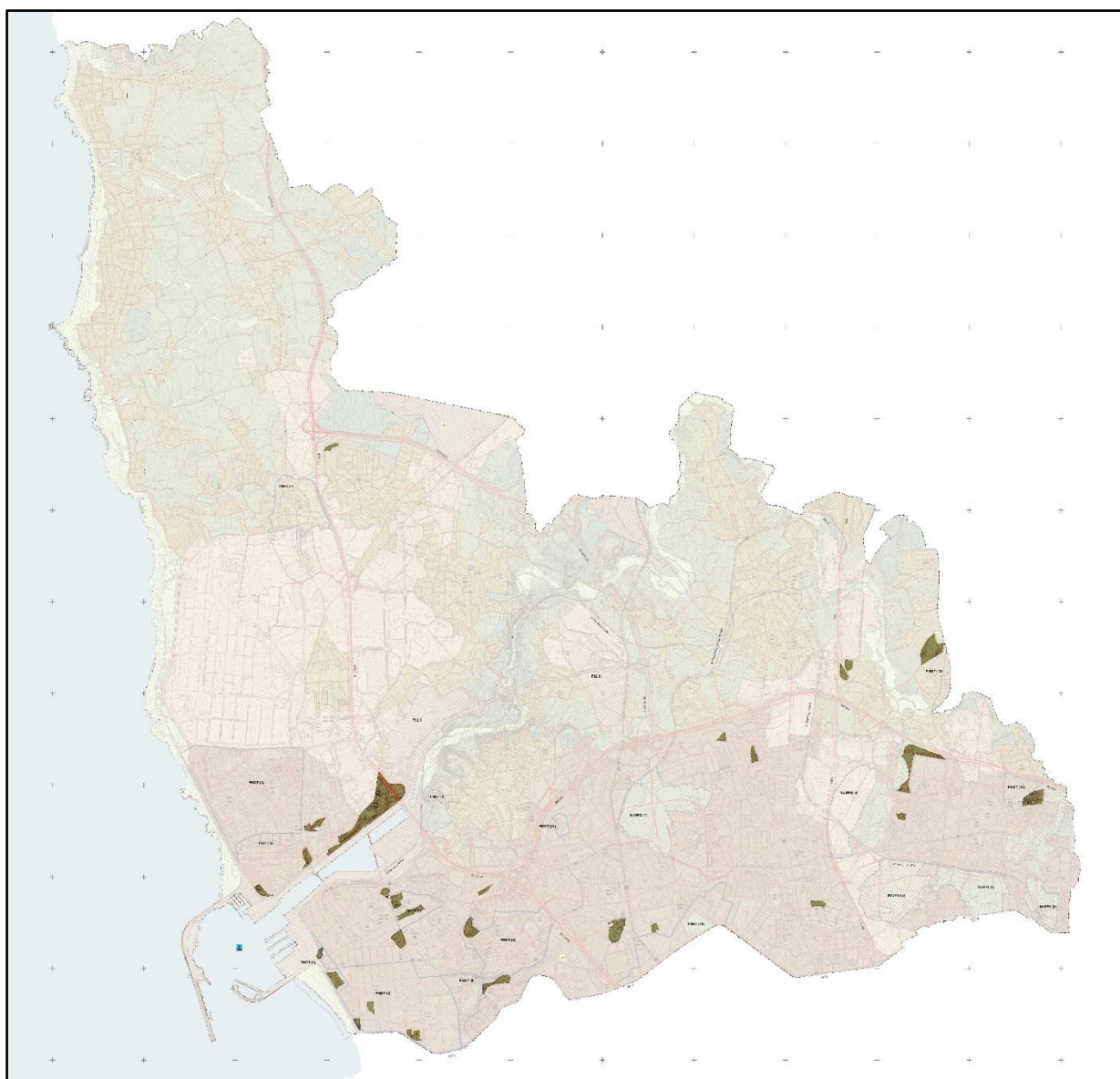


Figura 37 – áreas verdes urbanas

3.4 - MOBILIDADE E TRANSPORTES

3.4.1 – INTRODUÇÃO

O plano diretor municipal incorpora a visão proposta para o município desenvolvida pelo “Plano de Mobilidade e Transportes de Matosinhos” (PMT – anexo V) segundo o lema “Mais Acessível, Mais Próximo”, realçando a importância das questões da acessibilidade na qualidade de vida dos cidadãos. Esta visão estrutura-se em dois objetivos estratégicos centrais:

- Melhorar as condições de acessibilidade;
- Reequilibrar as oportunidades por todos os modos.

Estes objetivos procuram, por um lado, centrar a abordagem estratégica do plano sobre as questões de proximidade como alternativa à mobilidade, nomeadamente reduzir a necessidade de viajar e, por outro lado, criar as condições necessárias para a viabilização de padrões de mobilidade mais sustentáveis.

O aumento da mobilidade dos cidadãos foi, durante muito tempo reconhecido como indicador de qualidade de vida. No entanto, ao longo das últimas décadas este processo focou-se maioritariamente na mobilidade automóvel, contrariando os princípios do desenvolvimento sustentável.

O desenvolvimento do sistema de mobilidade pressupõe um maior equilíbrio entre modos, reforçando o papel dos modos ativos e do transporte público, e promovendo a redução da utilização do automóvel, a par da introdução de questões estratégicas de usufruto do espaço público, com consequente qualificação da vivência urbana e rural.

3.4.2 - ENQUADRAMENTO DAS AÇÕES DO PMT NO PDM

É apresentado nos anexos 7 e 8 a este relatório, o enquadramento de todas as ações desenvolvidas pelo PMT, no Plano Diretor Municipal, organizadas segundo cinco áreas temáticas: Ocupação Urbana, Modos Ativos, Transporte Público, Transporte Individual e Transporte de Mercadorias. Importa referir que as ações apresentadas, seguem a numeração do PMT para facilitar a sua identificação.

Algumas ações integradas no programa de execução do PDMM, nomeadamente as que dizem respeito à rede rodoviária prevista, têm tradução na planta de ordenamento:

- Criação de novos arruamentos na rede local;
- Criação de novos atravessamentos e ligações à rede supralocal;
- Desvio do tráfego de atravessamento metropolitano.
- Outras, de natureza regulamentar, integram o regulamento do PDMM:

- Redução da largura das vias para os valores mínimos definidos pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT);
- Definição de valores máximos de estacionamento privado;
- Criação de uma rede de pontos de estacionamento para bicicletas.

3.4.3 - CRIAÇÃO DE NOVOS ARRUAMENTOS E IMPLEMENTAÇÃO DE SENTIDOS ÚNICOS

A criação de novas ligações rodoviárias, envolvendo alterações ao esquema de circulação, para além de promover a consolidação da rede viária local, é essencial para a concretização de outras ações da mobilidade. Estas novas vias permitirão, entre outros, a execução das redes ciclável e de corredores BUS, o desvio de tráfego pesado para as vias de hierarquia superior e a resolução de conflitos pontuais entre modos.

A consolidação da malha urbana existente levará ao aumento da permeabilidade do território e a uma melhoria das condições de acessibilidade, com impacto muito positivo sobre o objetivo de reestruturação do sistema rodoviário.

As novas ligações, bem como as implementações de sentidos únicos previstas, por UOPG, são as a seguir enumeradas de acordo com a Carta da Rede Viária (anexo 9 – criação de novos arruamentos), do presente relatório, de modo a facilitar a sua localização geográfica.

UOPG 1

Vias de gestão municipal

Novos arruamentos

1.1	Novo arruamento estruturante, de sentido único Norte-Sul, ligando o nó de Lavra da A28 e a rua Silva Aroso;
1.2	Nova ligação ao município de Vila do Conde, a partir da rua Angeiras;
1.3	Ligação da rua Farol Nascente à rua Nova de Angeiras;
1.4	Ligação da rua dos Brasileiros à rua do Funtão;
1.5	Ligação entre a rua Ofélia Cruz e a rua do Corgo na continuação da rua Maria do Carmo Freire;
1.6	Ligação da rua Almeiriga Norte à rua 9 de julho para remate e contenção do aglomerado de Pampelido;
1.7	Ligação da rua Silva Aroso (saída para poente da rotunda de Perafita) à rua de Casais e à rua 9 de Julho, pelo vale da ribeira de Joane.
1.8	Ligação entre a rua do Corgo e a rua de Antevila, no prolongamento da rua António Arnaldo Rodrigues para nascente.

Implementação de sentidos únicos

1.0.1 Conversão do eixo rua Dr. José Domingues dos Santos/ rua da Cruz, que passará a ter o sentido Sul-Norte;

1.0.2 Alteração do sentido da travessa Armando Vaz.

UOPG 2

Vias de gestão municipal

Novos arruamentos

- 2.1 Ligação da rua de Cidres à rotunda do cemitério de Santa Cruz do Bispo, com o principal objetivo de facilitar o acesso de camiões à VRI;
- 2.2 Prolongamento da rua das Farrapas à rua deTrás;
- 2.3 Prolongamento da rua Tir para sul, até à rua de Cidres, facilitando o acesso à zona residencial dos Baldões e rematando a malha urbana;
- 2.4 Prolongamento da rua da Bouça Nova para ligação à travessa de Felgueiras, na zona residencial dos Paus;
- 2.5 Prolongamento da rua Reguinho d' Água ao nó de Custóias da A28 possibilitando a ligação fundamental de Guifões à rede de autoestradas;
- 2.6 Ligação da rua 26 de Agosto de 2003 à rua Cal;
- 2.7 Prolongamento da rua Prof.ª Ana Augusta Neves Teixeira até à quelha António José de Almeida;
- 2.8 Troço de ligação entre a travessa Bouça da Cal e a rua da Cal;
- 2.11 Prolongamento da rua Igreja nova do Araújo, possibilitando a ligação à rua de Custió, e o acesso à estação de metro de Custió;
- 2.12 Prolongamento da alameda Central da Agra para sul, até à rua de Pontelhas;
- 2.13 Prolongamento da alameda Central da Agra para norte, prevendo uma rotunda no entroncamento com a rua de Custió;
- 2.14 Ligação da praça Quinta de Santo António à rua António Moreira Ramos;
- 2.15 Ligação a sul, entre a rua Rio Novo e a rua António Moreira Ramos, para colmatação da malha urbana;
- 2.16 Abertura do troço intermédio para completção da rua de Santa Isabel e prolongamento em eixo reto, da Rua Dom Fernando até à rua D. Frei Manuel Almeida de Vasconcelos;
- 2.17 Ligação entre a travessa Agrela e a rua D. Manuel Martins;
- 2.18 Ligação entre a rua dos Bombeiros Voluntários e a rua 19 de Fevereiro;
- 2.19 Fecho da malha urbana a poente, entre a rua Pinheiro Manso e a rua Nova da Fonte dos Alhos;

-
- 2.20** Requalificação do caminho rural entre a rua da Cavadinha e a rua Pinheiro Manso;
-

Implementação de sentidos únicos

-
- 2.0.1** Criação de um circuito de sentido único na Área Urbana de Génese Ilegal (AUGI) Monte Xisto para melhoria das condições de circulação pedonal e a minimização de conflitos com o transporte público. Esta reestruturação do esquema de circulação tenderá também a desviar o tráfego automóvel para as vias de hierarquia rodoviária superior.
-

UOPG 3

Vias de gestão municipal

Novos arruamentos

-
- 3.1** Novo arruamento de ligação da av. das Ribeiras à avenida Mário Brito, simplificando o acesso à zona residencial e fechando a malha a norte;
-
- 3.2** Ligação da avenida Arquiteto Fernando Távora à avenida Mário Brito, materializando a expansão da zona de atividades económicas e ligação a poente, da avenida Mário Brito até à rua José Joaquim de Andrade;
-
- 3.3** Ligação entre a viela de Madoufe e a travessa Ribeiras de Baixo, permitindo o fecho da malha urbana;
-
- 3.4** Ligação entre a rua Oriental e a rua da Vinha, no limite nascente da EB de Perafita;
-
- 3.5** Prolongamento da rua do Sol até à rua das Gaivotas, cruzando a rua José Joaquim de Andrade e prolongamento da rua da Primavera até à mesma;
-
- 3.6** Alargamento da travessa da Gandara no entroncamento com a rua 31 de Janeiro;
-
- 3.7** Rotunda no cruzamento da avenida Mário e Bito e rua Oriental;
-
- 3.8** Ligação entre a avenida Arq. Fernando Távora e a rua de Cidres, para descongestionamento da avenida Mário Brito e facilitação do acesso das áreas de atividades económicas à A41/ Santa Cruz do Bispo;
-
- 3.9** Ligação da rotunda norte da avenida Arquiteto Fernando Távora ao núcleo residencial de Baldões;
-
- 3.10** Via dedicada de ligação da A28 à Petrogal;
-
- 3.11** Prolongamento da rua Professor Albano Soares Chaves para norte, até à rua Justino Montalvão;
-
- 3.12** Prolongamento da travessa Francisco Maia para poente, até à Rua Óscar da Silva e da rua Monte Espinho para sul, até à rua Margarida Ramalho, com ligação à rua António Rocha Leite, permitindo a execução do percurso ciclável Leça-Perafita;
-
- 3.13** Estabelecimento de ligação norte-sul, paralela à A28, pelo prolongamento da rua José Augusto de Almeida Cayolla, a sul e a viela Joaquim Madureira, a norte;
-
- 3.14** Ligação do limite norte da urbanização da “Nova Facar” à avenida Dr. António Macedo;
-
- 3.15** Requalificação do caminho rural entre a rua do Campo Pedroso e a travessa Central do Corgo, nas imediações do aeroporto, com o objetivo de facilitar o acesso dos bombeiros em caso de incêndio;
-

-
- 3.16 Ligação de fecho da zona económica de Vilar do Senhor;
-

Implementação de sentidos únicos

-
- 3.0.1 Conversão para sentido único Norte-Sul da rua Gonçalves Zarco, na Zona Industrial da Avessada, permitindo o alargamento de passeios.
-

UOPG 4

Vias de gestão municipal

Novos arruamentos

-
- 4.1 Nova ligação da avenida Dr. António Macedo à rua Direita, possibilitando a ligação à avenida Dr. Fernando Aroso;
-
- 4.2 Ligação entre a avenida Dr. Fernando Aroso e a rua Óscar da Silva, através da rua Santana de Leça;
-
- 4.3 Rotunda no cruzamento da rua Brito Pais com a avenida Dr. Fernando Aroso;
-
- 4.4 Ligação entre a praça Guilhermina Suggia e a antiga rua Cardeal D. Américo, seguindo o eixo do traçado da rua Dr. Miguel Martins;
-
- 4.7 Novo traçado para a av. Dr. Edison Magalhães e rua Quinta Seca, enquadrada na criação de um novo acesso rodoviário à A28;
-

Implementação de sentidos únicos

-
- 4.0.1 Implementação de sentidos únicos nas ruas General Humberto Delgado, Humberto Cruz, e travessa da Agra, com o objetivo de libertar espaço para a criação de passeios.
-

UOPG 5

Vias de gestão municipal

Novos arruamentos

-
- 5.1 Prolongamento para norte da avenida Joaquim Neves dos Santos em direção à rua Joaquim Neves dos Santos, colmatando a malha urbana da zona residencial do Regadio (Paus);
-
- 5.2 Articulação da viela da Barranha com a nova via de atravessamento da A28, entre o Estádio do Mar e a feira da Senhora da Hora;
-
- 5.3 Pequeno troço de ligação para continuidade da rua Adelino Augusto Sequeiro;
-
- 5.5 Novo arruamento estruturante entre a rua de São Gens e o nó de Custóias da A4 (variante à rua Nova de São Gens) com ligação ao viaduto da avenida Vasco da Gama;
-
- 5.6 Ligação entre a rua Nova de São Gens e a rua Fradique Morujão, cruzando a nova variante à rua Nova de Gens;
-

5.7	Criação de um novo atravessamento rodoviário sobre a linha de metro, nas imediações da estação Fonte do Cuco;
5.8	Ligação da nova variante à rua Nova de Gens ao centro de Custóias e estabelecimento de 2 novas ligações à rua Cândido dos Reis;
5.9	Prolongamento da rua Filinto Elísio para sul, até à rua de São Gens;
5.11	Novo arruamento de ligação da rua Domingos Bomtempo à rua de Recarei;
5.12	Prolongamento da rua D. Frei Nuno de Goyos para norte, até à rua D. Frei Álvaro Camelo;
5.14	Prolongamento da travessa Mário Botas, para poente, até à rua António Ramalho;
5.15	Abertura de um troço para ligação da praça Carlos Oliveira à rua João José Cachofel;
5.16	Ligação entre a rua Central do Seixo e a rua de Diu;
5.17	Prolongamento da rua Mormugão para sul, para ligação à rua Bernardim Ribeiro;
5.18	Prolongamento da rua Bernardim Ribeiro para nascente, para ligação à rua da Amieira;
5.19	Rotunda no cruzamento da rua Passos Manuel com a avenida Dr. Salgado Zenha.

Implementação de sentidos únicos

5.0.1	Alteração para sentido único Oeste-Este do troço da rua da estação velha, entre a avenida Fabril do Norte e a rua do Sobreiro;
5.0.2	Implementação de sentido único no troço da rua Sport Clube da Senhora da Hora, entre a rua Augusto Fuschini e o parque estacionamento do Metro da Senhora da Hora;
5.0.3	Alteração do regime de circulação na rua João Mendonça, com a implementação de sentido único Oeste-Este;
5.0.4	Implementação de sentido único Norte-Sul na rua dos Fogueteiros, entre a avenida Xanana Gusmão e a rua de São Gens;
5.0.5	Implementação de sentido único Oeste-Este e circulação exclusiva para o transporte público no sentido inverso na rua de São Gens, entre a rua dos Fogueteiros e a rua Nova do Seixo;
5.0.6	Implementação de sentido único Oeste-Este e circulação exclusiva para o transporte público no sentido inverso na rua Monte da Mina, entre a rua Nova do Seixo e a rua Elaine Sanceau;
5.0.7	Implementação de sentido único na travessa Central do Seixo, entre a rua Nova do Seixo e a rua João José Cachofel.

UOPG 6

Vias de gestão municipal

Novos arruamentos

6.2	Prolongamento da rua Fonte da Moura em direção à rua D. Frei Martins Fagundes, tendo em vista um novo atravessamento da Via Norte neste ponto;
6.3	Prolongamento da rua Dr. Abel Salazar, possibilitando a ligação à rotunda da rua da Mainça e à Rua da Mainça, estabelecendo ainda a ligação à rua Padre Castro;
6.4	Ligação entre a rua Professor Nuno Grande e a rua da Estrada Velha;
6.5	Prolongamento da rua Académica de São Mamede e da rua Alferes Lino Leite para ligação à rua da Estrada Velha e estabelecimento de ligação intermédia entre estes dois prolongamentos;
6.6	Ligação entre a passagem desnivelada de Picoutos e a rua do Tronco, com reformulação do entroncamento da rua José Maria Baptista Valente com a passagem desnivelada de Picoutos;
6.7	Ligação entre a rua do Tronco e a rua Padre Luís António Farinhote, no sentido Este-Oeste;
6.8	Ligação entre a rua do Tronco e a rua Padre Luís António Farinhote, no sentido Sul-Norte, a poente das ruas Eduardo Martins Quelhas Lima e Santo António do Telheiro;
6.9	Abertura de um troço para continuidade entre a rua Eduardo Martins Quelhas Lima e a rua da Fonte;
6.10	Ligação entre a rua Santo António do Telheiro e a rua Oliveira Gaio, a sul da linha férrea de Leixões;
6.13	Prolongamento da rua Estação de São Mamede, até à rua Aurélia de Sousa, embora restrita aos modos ativos entre a rua Oliveira Gaio e a rua Dr. Barros;
6.14	Completação da rua Dr. Vilar Machado, com a execução de um pequeno troço;
6.15	Prolongamento da rua Jornal Mamedense, para ligação à travessa Henrique Bravo;
6.17	Ligação entre a rua Dr. Barros e a rua Bouça da Cavadinha, a sul da linha férrea de Leixões;
6.18	Ligações a partir da travessa Maria Feliciano e da rua Aurélia de Sousa, ao novo eixo de ligação entre a rua Padre Costa e a travessa Dr. Barros.

Implementação de sentidos únicos

6.0.1	Implementação de sentido único no troço da rua de Nossa Senhora de Lurdes, entre a rua José Coutinho e a rua da Cidadania;
6.0.2	Implementação de sentido único Norte-Sul na rua Oliveira Gaio e inverso na rua Dr. Barros;
6.0.3	Sentido único Este-Oeste na travessa Dr. Barros;
6.0.4	Sentido único Oeste-Este na rua Prof. Ricardo Alves;
6.0.5	Sentido único Sul-Norte na rua da Arroteia, entre a Estrada da Circunvalação e a passagem superior sobre a Linha de Leixões.

3.4.3.1 - REFORÇO DE LIGAÇÃO VIÁRIA ENTRE MATOSINHOS E LEÇA DA PALMEIRA ATRAVÉS DO PORTO DE LEIXÕES

4.9

Criação de um novo atravessamento em solução compatível com a área de circulação de navios para ligação estratégica entre Matosinhos e Leça da Palmeira.

O crescimento do Porto de Leixões e infraestruturas conexas ao longo do século XX e mais recentemente, tem vindo crescentemente a ocupar áreas do concelho de Matosinhos, quer naturais quer urbanas, criando barreiras à condição urbana de Matosinhos e concelhos limítrofes, na sua dinâmica, quer de crescimento quer de qualificação do existente:

- As ligações Norte Sul, especialmente entre Leça e Matosinhos, são crescentemente precárias, bastando como demonstração observar o estado de tráfego automóvel agravado á cidade do Porto e circulação para Sul;
- Se nas circunstâncias referidas no ponto anterior, considerarmos, a inoperacionalidade da ponte móvel em paralelo o agravamento de circulação na A28, como aconteceu no passado, há agravamento severo da condição urbana.

Sob o ponto de vista da solução apontada em planta de ordenamento, ressalva-se que se trata de uma mera representação exemplificativa, destinada a não fazer esquecer uma necessidade real. Por outro lado, também, e pelo mesmo motivo – o facto de não existir qualquer solução estabilizada para o desígnio – nada está previsto no Plano de Execução e Programa Financiamento; ainda por se tratar de uma ação que carece de discussão prolongada e consensualização, não esquecendo, no entanto, abordar um tema já discutido no passado.

3.4.3.2 – LIGAÇÕES A ESTRADAS NACIONAIS DESCLASSIFICADAS

As situações propostas para ligação à Estrada da Circunvalação, não obstante a representação na Planta de Ordenamento, são de carácter indicativo e a sua realização depende quer do projeto intermunicipal em desenvolvimento quer do parecer a aprovação por parte da IP.

4.5

Prolongamento da alameda Eugénio de Andrade à Circunvalação, sendo que a solução a adotar no entroncamento com a Estrada da Circunvalação dependerá do projeto de requalificação da mesma;

A ligação à N12 destina-se a completar o Eixo Norte-Sul de ligação à A4, de acordo com o previsto no Plano de Urbanização de Real de Baixo, plenamente eficaz. Esta ligação justifica-se para complementaridade das ligações a poente, desviando grande parte do tráfego de atravessamento no sentido norte-sul, que sobrecarrega a malha urbana da cidade de Matosinhos e Leça da Palmeira.

4.6

Ligação da rua Vitório Falcão à estrada da Circunvalação, a nascente da quelha Vitório Falcão;

4.8

Criação de uma nova ligação entre a Estrada da Circunvalação e a rua Dr. Eduardo Torres, com o entroncamento em frente à entrada do Hospital, possibilitando o fecho da malha local;

De acordo com o modelo territorial adotado, estas ligações destinam-se a melhorar a mobilidade local, articulando e colmatando a malha urbana existente e qualificando a relação com a cidade do Porto.

A ligação 4.8 é fundamental para uma melhor acessibilidade ao Hospital Pedro Hispano.

5.4 Prolongamento da rua Adelino Augusto Sequeiro até à estrada da Circunvalação;

5.13 Completação da malha viária, a nascente da urbanização dos Caulinos, estabelecendo continuidade entre as ruas Eng. António Costa, Fortunato Almeida Reis e Henrique Medina, prevendo uma nova ligação à estrada da Circunvalação;

De acordo com o modelo territorial adotado, estas ligações destinam-se a melhorar a mobilidade local, articulando e colmatando a malha urbana existente e qualificando a relação com a cidade do Porto.

A ligação 5.4 está prevista no Plano de Urbanização da frente urbana da Circunvalação, do IC1 à rua do Alto Viso, plenamente eficaz.

6.11 Prolongamento da avenida Marechal Gomes da Costa, com ligação à Estrada da Circunvalação;

Esta ligação destina-se a dar continuidade à passagem superior da Linha de Leixões, já executada, no prolongamento da avenida Marechal Gomes da Costa à Circunvalação, para reforçar a acessibilidade do centro urbano de São Mamede de Infesta ao polo da Asprela e complexo de equipamentos de saúde.

3.4.3.3 – ATRAVESSAMENTOS DA LINHA DE LEIXÕES

As situações propostas para atravessamento da linha de Leixões, não obstante a representação na Planta de Ordenamento, estão sujeitas a análise e oportuna validação, no âmbito do Estudo Prévio para melhoramento da Linha de Leixões, promovido pela IP.

2.9 Criação de um novo atravessamento da linha férrea de Leixões, entre a travessa da rua da Estação do Araújo e a avenida da Bela Vista, prevendo o fecho entre esta e a rua da Bela Vista;

Este novo atravessamento é motivado pela necessidade de acesso da população à estação de metro do Araújo.

2.10 Abertura de um novo troço para continuidade entre a rua Água Viva e a rua Igreja nova do Araújo;

O novo troço tem por função a duplicação do eixo das ruas de Custió e Araújo, sujeito a trânsito intenso, nas horas de ponta, e desqualificado face ao uso habitacional, sem espaço de vivência para o peão.

6.1

Eixo estruturante paralelo à Via Norte, de ligação entre a rua do Tronco e a rotunda da Mainça, com atravessamento da Linha férrea de Leixões, com criação de uma rotunda no cruzamento com a rua Cinco de Outubro e reformulação do entroncamento com a rua do Troco e a rua de Picoutos.

O atravessamento destina-se a estruturar e promover a área de atividades económicas da Mainça (SUOPG 4), potencialmente estratégica e economicamente competitiva no contexto metropolitano, pela sua localização no eixo da Via Norte. A transposição é essencial para a ligação da rua do Tronco à rua da Mainça e reestruturação da rede viária local, de forma a receber e distribuir a pressão viária proveniente das atividades instaladas, a partir da EN14.

6.12

Rotunda no cruzamento da rua Padre Costa com a rua Oliveira Gaio e ligação à rua Bombeiro Voluntário de S. Mamede Infesta, incluindo novo atravessamento da linha férrea de Leixões;

6.16

Ligação entre a rua Padre Costa e a travessa Dr. Barros, incluindo novo atravessamento da linha férrea de Leixões;

Estas ligações são de natureza semelhante à passagem superior existente a poente, no prolongamento da avenida Marechal Gomes da Costa, e constituem reforços da ligação existente. Têm por objetivo a fundamental união da cidade de São Mamede de Infesta à Circunvalação / cidade do Porto, dado que a linha de Leixões constitui atualmente uma forte barreira à mobilidade e à urbanidade.

A ligação 6.16 assegura a premente união da Universidade do Porto ao Instituto Superior de Contabilidade e Administração do Porto (ISCAP), numa lógica de amenidade funcional.

3.4.4 - CRIAÇÃO DE NOVOS ATRAVESSAMENTOS E LIGAÇÕES À REDE RODOVIÁRIA NACIONAL

A Via Norte (EN14) e a autoestrada A28 (IC1) são duas vias que, pela sua natureza, são indutoras de fortes desequilíbrios na rede viária local, quebrando a continuidade dos arruamentos e a estrutura urbana das zonas que as flanqueiam. O impacto da autoestrada A4 (IP4) é significativamente menor, já que em 2006, o troço entre as autoestradas A3 e A28 foi executado mantendo a grande maioria das ligações existentes, minimizando desta forma as quebras de conetividade na rede local.

A criação de novos atravessamentos da Rede Rodoviária Nacional tem por objetivo melhorar a acessibilidade, permitindo reduzir o efeito de barreira atualmente existente em certas áreas do município e promover ligações essenciais para o desenvolvimento do modo ciclável e para o transporte público.

- As propostas de ligação ou atravessamento da Rede Rodoviária Nacional, não obstante a representação na Planta de Ordenamento, são meramente indicativas e a sua validação está dependente de futuro parecer e aprovação da IP ou IMT.
- As novas ligações e atravessamentos da Rede Rodoviária Nacional, são os a seguir enumerados de acordo com a Carta da Rede Viária, anexo IX, do presente relatório, de modo a facilitar a sua localização geográfica.

Nota: as situações propostas para atravessamento ou ligação à Rede Rodoviária Nacional, não obstante a representação na Planta de Ordenamento, são de carácter indicativo e a sua realização depende sempre do parecer e da aprovação por parte da IP ou do IMT.

3.4.4.1 – ESTRADA NACIONAL N14 - VIA NORTE

Ao longo dos 5 quilómetros de extensão no município de Matosinhos, a Via Norte é atravessada pela rede local em apenas três pontos. Esta situação fomentou o isolamento de uma parcela significativa do território, levando a assimetrias consideráveis no padrão de ocupação urbana, com particular impacto no troço entre a autoestrada A4 e a Estrada da Circunvalação. Ao circular sempre ao mesmo nível ou a uma cota superior à da rede viária local adjacente, a criação de novas ligações está dificultada pelo elevado custo da criação de novas passagens inferiores. Os atravessamentos a seguir enumerados pretendem contribuir, nos locais onde é possível, com um custo relativamente reduzido, para a atenuação do efeito barreira provocado pela Via Norte.

5.5 Criação de uma passagem inferior de ligação entre a rua Diu e a travessa Amieira / rua do Tronco.

5.6 Criação de uma passagem inferior à EN14, a sul da linha férrea de Leixões, no prolongamento da rua Fonte da Moura e a rua D. Frei Martins Fagundes

5.7 Troço ciclável estruturante este-oeste, utilizando o canal da rua de Picoutos, com interdição do atual acesso à N14, no sentido norte-sul.

Estas novas passagens inferiores são fundamentais para a união das áreas predominantemente habitacionais a poente da EN14 e as áreas de atividades económicas a nascente, prosseguindo a estratégia de ordenamento para a intensificação dos índices de urbanidade através da complementaridade funcional e do aumentando dos níveis de serviço de proximidade à população.

A ligação 5.5 aproveita as condições topográficas existentes e estabelece uma passagem inferior, ligando a rua do Tronco pela travessa da Amieira à rua de Diu a poente. Esta ligação será uma alternativa ao nó da Via Norte com a Circunvalação em caso de acidente no mesmo e, uma contribuição fundamental para a eliminação do efeito barreira da infraestrutura aproximando viária e pedonalmente duas áreas de cidade.

A criação do troço ciclável estruturante Este-Oeste (ligação 5.7) concretizará uma nova passagem inferior, utilizando o canal da rua de Picoutos e interditado o acesso à Via Norte no sentido norte-sul.

5.4 Criação de um novo acesso à EN14, no sentido Norte-Sul, a partir da rua Monte da Mina, evitando o tráfego de atravessamento na rua Central do Seixo e rua da Amieira;

Com o objetivo de evitar o tráfego de atravessamento na rua Central do Seixo e rua da Amieira, que se pretendem como sendo de prioridade aos modos ativos, entende-se que a criação de um novo acesso à Via Norte, com uma extensão de cerca de 200 metros, no sentido Norte-Sul, a partir da rua Monte da Mina trará efeitos benéficos, reduzindo a sobrecarga sobre a rede local.

6.1 Reformulação do acesso à Via Norte, a partir da rua de Picoutos / Rua do tronco, do lado nascente.

Esta reconfiguração geométrica das acessibilidades à Via Norte na zona de interseção da rua de Picoutos com a rua do Tronco é de grande importância uma vez que é dos poucos locais em que uma ligação de e para a Via Norte pode ser feita de nível. Uma ligação neste local permite para além de escoar o tráfego da malha viária municipal para a Via Norte, constitui-se como um acesso principal ao centro de São Mamede de Infesta a partir daquela via estruturante.

Justifica-se ainda pela necessidade de articular o acesso à EN14 com o reperfilamento da rua do tronco e de melhorar as condições de acessibilidade à nova área económica da Mainça, prevista no âmbito da SUOPG 4.

3.4.4.2 REDE NACIONAL COMPLEMENTAR – IC1/A28

4.1 Via de ligação da zona de equipamentos que envolvem o Estádio do Mar e a rua da Barranha com passagem superior sobre a A28/IC1

Atravessando um território altamente urbanizado, a autoestrada A28 é uma das barreiras urbanísticas mais relevantes no município. O reduzido número de atravessamentos entre Matosinhos e a Senhora da Hora justifica a criação desta nova ligação entre as duas margens desta via.

Esta proposta tem como objetivo criar uma ligação entre a zona de equipamentos que constituem o centro cívico de Matosinhos e a zona de equipamentos da Senhora da Hora, permitindo a todos aqueles que oriundos da A28/IC1 possam, também, aceder às áreas comerciais existentes a sul pela av. Calouste Gulbenkian, ou à Senhora da Hora em geral contribuindo em grande parte para desmaterializar a barreira que constitui a autoestrada, reforçar a conectividade e os níveis de acessibilidade pedonal e ciclável entre Matosinhos e a Senhora da Hora, contribuindo para a coesão territorial deste local.

Nota: tem parecer favorável do IMT.

4.2 Ligação da A28/IC1 à zona do Estádio do Mar com entrega na Avenida Edison Magalhães;

A ligação da A28/IC1 à zona do Estádio do Mar com entrega na Avenida Edison Magalhães corresponde a uma primeira fase, a saída desta zona para a A28/IC1 com ramo de passagem sobre a infraestrutura do Metro, a uma segunda fase. Tem como principal objetivo permitir a acessibilidade a partir da autoestrada à zona desportiva do Estádio do Mar incluindo o Pavilhão de Congressos, ao núcleo urbano da Cruz de Pau e, melhoria da acessibilidade ao Hospital Pedro Hispano e Matosinhos nascente através da av. Edison Magalhães.

Nota: tem parecer favorável do IMT e Auditoria de Segurança Rodoviária em curso.

5.2 Ramo de ligação entre a avenida Calouste Gulbenkian e a A28;

Esta via de ligação da avenida Calouste Gulbenkian, por túnel, à A28/IC1, passando na envolvente ao posto de abastecimento de combustíveis tem por objetivo melhorar a acessibilidade desta área da Senhora da Hora à autoestrada, nos movimentos para norte.

NOTA: parecer favorável do IMT.

2.1 Ligação da A28 à zona dos Paus e do Regadio

A criação de uma ligação da A28 à zona dos Paus e do Regadio é fundamental nesta área, sobretudo porque toda esta zona poente de Guifões não tem atualmente, qualquer ligação à A28 nem à A4/IP4. Constituindo um novo acesso de e para a malha viária local, visaria o descongestionamento da rotunda AEP e reduziria os percursos na rede local no acesso a Guifões. Por outro lado, esta ligação permitiria também, o acesso da zona dos Paus e do Regadio a Matosinhos através do nó de Leixões e da av. Duarte Pacheco, situação que atualmente não é possível. É sobretudo uma proposta de ligação para articulação e coesão territorial.

3.1 Reformulação do nó do Freixieiro;

A reconfiguração geométrica do atual nó do Freixieiro na articulação da A28 com as ruas Óscar da Silva, 31 de janeiro, Joaquim Alves da Silva e avenidas Mário Brito e Fernando Tavora é outra das intervenções fundamentais envolvendo a A28, justificada pela necessidade de restabelecer as continuidades visuais das vias anteriormente referidas, cortadas pela passagem da A28 para norte, permitiria introduzir um caráter mais urbano no local, ligando através de uma giração à cota do terreno todos os arruamentos convergentes no nó, dotando-o de passeios e elementos urbanos, retirando desta articulação o tráfego de atravessamento efetuado pela A28.

Por outro lado, permitiria introduzir legibilidade de circulações no local, incluindo um percurso ciclável entre Leça da Palmeira e o Freixieiro onde atualmente, a ligação entre os dois lados, da barreira que constitui a autoestrada, tem que ser feita entrando e saindo da própria autoestrada. Acresce ainda a necessidade reformulação face ao volume de tráfego adicional esperado com a concretização do novo centro empresarial nos terrenos do antigo Terminal TIR.

1.1 Ligação fundamental da A28 ao Centro de Carga Aérea do aeroporto Francisco Sá Carneiro e zona de armazenagem e de indústria envolventes;

Ligação fundamental da A28 ao Centro de Carga Aérea do aeroporto Francisco Sá Carneiro e zona de armazenagem e de indústria envolventes, a norte do nó de ligação da A28 com a autoestrada A41. Permitiria que o tráfego de pesados, que atualmente, circulam pela rua do Vilar do Senhor, sobrecarregando e congestionando o arruamento que não tem perfil adequado para o efeito, pudessem fazer a ligação no ponto mais próximo à rede nacional de autoestradas.

Ligação fundamental para Matosinhos pelo descongestionamento da malha viária municipal, no atual acesso ao nó de Perafita, reduzindo o impacto do tráfego de veículos de transporte de mercadorias sobre a rede local. Também é fundamental para a Maia que, por causa da barreira que constitui o aeroporto, não tem qualquer acesso da zona poente do concelho (Vila Nova da Telha) à A28.

3.4.4.3 - REDE NACIONAL FUNDAMENTAL - A4

5.1 Via de ligação da zona central de Guifões à A4/IP4

Com a construção do IP4 uma parte considerável da freguesia de Guifões só consegue aceder ao IP4 através do nó de Custóias. Esta ligação, no sentido Este-Oeste, a partir da rua de Passos Manuel, permitiria aceder ao IP4 e daqui à A28 (norte ou sul pelo nó de Sendim) e melhorar consideravelmente ao centro do município e descongestionar a rede local em direção a Matosinhos.

5.3 Ligação, sob a A4, da rua Capitão Salgueiro Maia ao Largo do Souto, aproximando a zona residencial da Quinta do Vieira ao centro de Custóias;

Prevê-se uma nova ligação, sob a A4, da rua Capitão Salgueiro Maia ao Largo do Souto, aproximando a zona residencial da Quinta do Vieira ao centro de Custóias, melhorando a mobilidade pedonal e os restantes modos ativos.

3.4.5 - DESVIO DO TRÁFEGO DE ATRAVESSAMENTO METROPOLITANO

3.2 Reconfiguração geométrica do nó de Perafita, canalizando o tráfego de e para norte do município, para a A41.

A autoestrada A41, conhecida como CREP – Circular Regional Externa do Porto, inicialmente pensada com o intuito de desviar o atravessamento da AMP pelo seu núcleo central, apresenta atualmente uma utilização muito inferior à prevista dada a existência de portagens, ao mesmo tempo que a rede interna de autoestradas se mantém gratuita.

Com o aumento gradual do tráfego, tem vindo a agravar-se, de forma exponencial, o congestionamento na A28, principalmente no troço entre o nó de Sendim e a rotunda AEP, com graves prejuízos ambientais para o município de Matosinhos. Consequências semelhantes repercutem-se nos municípios do Porto e de Vila Nova de Gaia, pelo que esta se revela como uma ação de cariz metropolitano.

Dado que no município de Matosinhos se encontra um dos extremos desta via, no entroncamento com a A28 em Perafita, deve ser promovida a reconfiguração física do nó entre estas duas autoestradas, canalizando naturalmente o tráfego de, e para norte do município para a A41.

Alteração geométrica do atual nó de Perafita, tem como principal objetivo direcionar naturalmente os movimentos de atravessamento entre norte e o sul, pelas infraestruturas

rodoviárias de âmbito nacional, preparadas para o efeito e atualmente com pouca procura, como a A41, a VRI, o IP4/A4 que utilizando o troço sul da A3 liguem à A1 através da ponte do Freixo. Esta proposta permitiria retirar da malha urbana de Matosinhos, Porto e Vila Nova de Gaia um fluxo brutal de tráfego de atravessamento, sobretudo de pesados que sem a introdução dum nó mais intuitivo e, a realocação dos pórticos das ex-SCUT, evitariam muitos congestionamentos, desconfortos e poluição nos aglomerados urbanos atrás referidos.

Para que esta reconfiguração potencie o investimento, é imperativa a inversão do esquema tarifário da rede de autoestradas da Área Metropolitana, exindo a procura de consensos entre os municípios, a Área Metropolitana, as Infraestruturas de Portugal e as concessionárias das vias. Deverão ser procuradas soluções que poderão passar pela eliminação ou redução significativa das taxas de portagem para os veículos que circulem na A41 ao atravessar a Área Metropolitana, sendo que a solução de portagens eletrónicas atualmente em funcionamento em grande parte desta via facilitará a sua implementação.

3.4.6 -REDUÇÃO DA LARGURA DAS VIAS PARA OS VALORES MÍNIMOS DEFINIDOS PELO IMT – HIERARQUIAS FUNCIONAIS

3.4.6.1 - HIERARQUIA FUNCIONAL DE MODOS COMBINADOS

A hierarquia funcional é um elemento estruturante na concretização da estratégia definida, de reequilibrar as oportunidades oferecidas a cada modo de circulação, ao olhar para todos os modos de transporte (transporte individual, transporte público, circulação pedonal e ciclável) e classificar a totalidade da rede de mobilidade de acordo com os seus utilizadores prioritários. Este conceito, inspirado no conceito de hierarquia viária, deriva dele por considerar cumulativamente e comparativamente os diversos modos de transporte que partilham o espaço de circulação. Não pretende definir de forma unívoca o modo de transporte hierarquicamente superior, mas sim identificar o (ou os) modo(s) prioritário(s) para cada trecho. Assim, o conceito de hierarquia funcional permite resumir num único mapa a definição inequívoca dos utilizadores prioritários de diferentes troços, identificando canais prioritários para cada modo e a sua interligação, retirando a importância exagerada dada atualmente à rede rodoviária, em detrimento das restantes redes e fluxos.

A figura 38 apresenta a hierarquia funcional do município. Esta hierarquia define 7 classes, constituindo as combinações de modos prioritários presentes (Modos Ativos, Transporte Público, e Transporte Individual), não considerando, para o efeito, a rede exclusiva de transporte individual.

A combinação de modos foi obtida a partir de dois critérios: em primeiro lugar, a hierarquia de cada modo de transporte foi dividida em duas categorias, separando os níveis hierárquicos de cada modo naqueles em que o modo é considerado prioritário dos restantes níveis, em segundo lugar foram combinadas estas categorias, optando-se por considerar:

- Hierarquias funcionais para 1 modo de transporte prioritário:

- a) Prioritária para o Transporte Individual (TI);
- b) Prioritária para Modos Ativos (MA) - a rede pedonal e a rede ciclável simultaneamente.
- Hierarquias funcionais para as diferentes combinações de 2 modos prioritários simultaneamente:
 - a) Transporte individual e transporte público (TI & TP);
 - b) Transporte individual e Modos Ativos (TI & MA);
 - c) Transporte público e Modos Ativos (TP & MA).
- Rede 'Prioritária para todos os modos' - inclui os eixos que simultaneamente são prioritários para o transporte individual (TI), para o transporte público (TP) e para os Modos Ativos (MA);
- Rede exclusiva para os Modos Ativos (MA) - as vias pedonais e cicláveis;
- A hierarquia funcional 'não prioritária' representa todos os arruamentos sem qualquer associação a um grau de hierarquia superior.

Tendo por base as dimensões de referência apontadas pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT) para o espaço de circulação de cada modo e, a partir da hierarquia funcional definida, foram estabelecidos, os perfis-tipo dos arruamentos, de acordo com a figura 39.

O espaço destinado à circulação automóvel dependerá, em grande medida, do perfil hierárquico do arruamento para os diferentes modos. Nas vias de circulação prioritária para o transporte individual, em combinação com a hierarquia prioritária para o transporte público, a largura da faixa de rodagem possui o valor máximo de 3,50 m. Nas vias de hierarquia prioritária apenas ao transporte individual, este valor é de 3,25 m, reduzindo-se para 3 m nas vias prioritárias aos modos ativos.

Nas situações em que não existe prioridade para nenhum dos modos de transporte, a largura máxima da faixa de rodagem deverá assumir o valor de 2,75 m. Para os restantes modos são indicados os valores mínimos exigidos, com o objetivo de reequilibrar a dotação de espaço na rede viária.

Os valores mínimos adotados para o espaço destinado ao peão são de 1,80m, no caso de arruamentos sem prioridade para os modos ativos e os 2,25m, no caso de arruamentos em que o peão partilha a prioridade hierárquica com os restantes modos.

Nos arruamentos exclusivos para os modos ativos, ou seja, nas vias exclusivamente pedonais e cicláveis, a largura mínima é de 2,75m, permitindo assim a compatibilização com a circulação ciclável. Já a largura mínima para a bicicleta dependerá do tipo de infraestrutura em questão, seguindo assim os princípios de dimensionamento apresentados na figura 40. Na existência de situações de impossibilidade de aplicação destas medidas, situação recorrente em inúmeros arruamentos classificados como sendo de prioridade aos modos ativos, dada a largura insuficiente do arruamento, a prioridade deverá ser dada ao peão, com a implementação de zonas de coexistência (plataforma única de circulação, onde coexistem todos os modos).

A criação de uma hierarquia funcional combinada permite identificar as prioridades entre os diversos modos e, conseqüentemente, adaptar a infraestrutura viária consoante as necessidades de distribuição do espaço canal pelos diferentes eixos de cada modo, de forma a otimizar a utilização desejada. Não se pretende com este processo o estabelecimento de uma hierarquia quantitativa, mas sim uma categorização das vias que apoie as decisões sobre o perfil do espaço canal, compelindo à criação de soluções apropriadas por forma a evitar o

conflito entre modos. Estas recomendações orientam as ações de reperfilamento e de criação de nova rede viária. Importa ressaltar que estas hierarquias funcionais não representam prioridades ou importâncias relativas entre elas, mas apenas a complexidade das possíveis políticas de compatibilização.

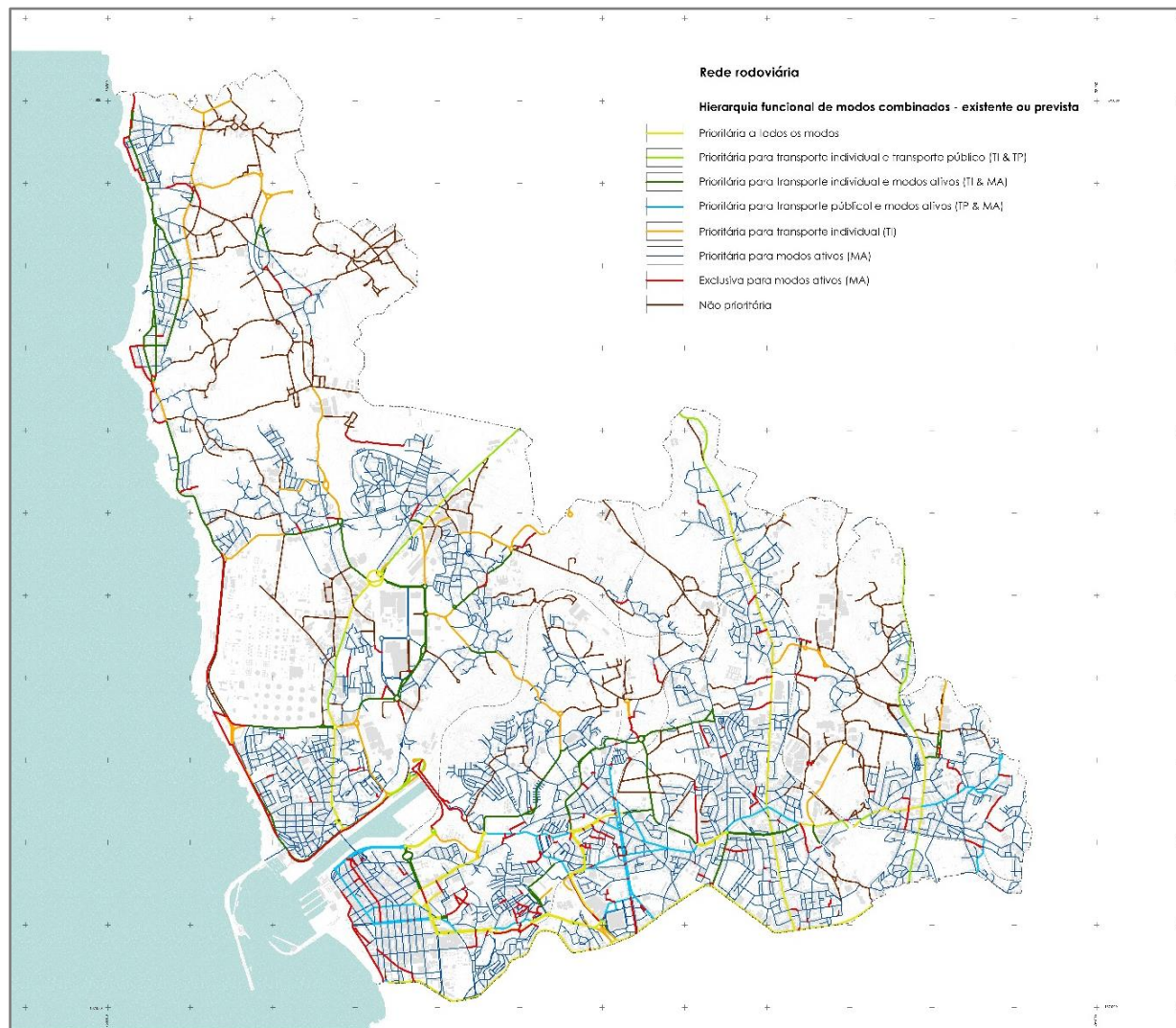


Figura 38 – Planta da hierarquia funcional de modos combinados

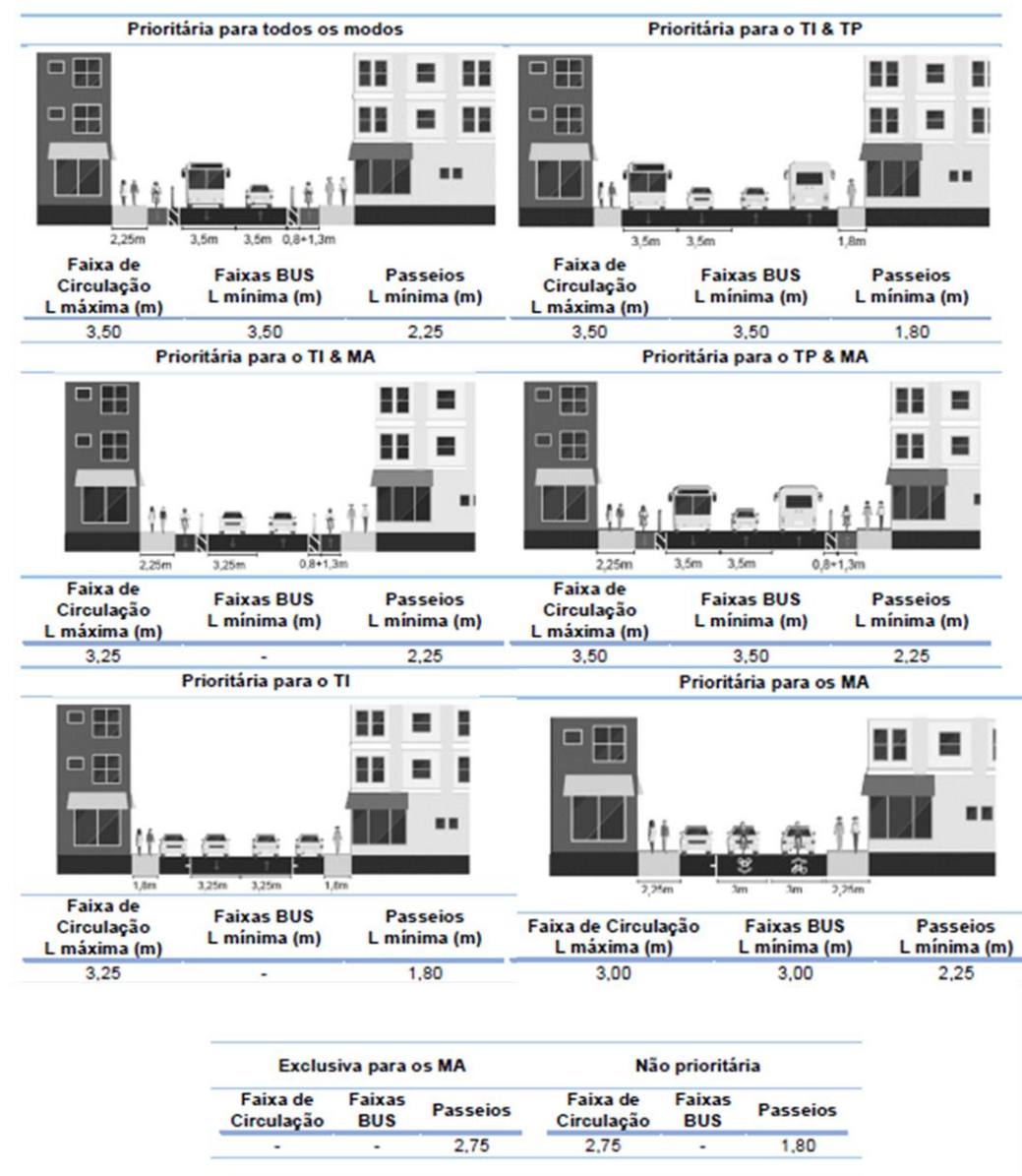


Figura 39 – Perfis da hierarquia funcional de modos combinados

3.4.7 - DEFINIÇÃO DE VALORES MÁXIMOS DE ESTACIONAMENTO PRIVADO

O PDM assume um papel preponderante na gestão do estacionamento privado. A regulação da provisão de estacionamento privado começa a ser reconhecida como uma prática eficaz para reduzir o tráfego rodoviário ao mesmo tempo que é dado outro aproveitamento económico à área bruta de construção não usada para estacionamento. Algumas cidades europeias como Lisboa, Copenhaga, Amesterdão e Zurique estão a criar limites máximos de estacionamento privado associado à habitação, comércio e serviços, com esse intuito. Assim, pretende-se que, paralelamente à definição de valores mínimos de estacionamento, sejam regulamentados valores máximos.

No anexo 10 é apresentada a análise comparada da parametrização desenvolvida no PMT e os parâmetros exigidos pelo PDM de 1992, que deu origem à nova regulamentação.

3.4.8 - CRIAÇÃO DE UMA REDE DE PONTOS DE ESTACIONAMENTO PARA BICICLETAS

À semelhança do que se passa na atualidade com o automóvel, em que são exigidos valores mínimos de estacionamento consoante os usos dos edifícios, foi seguida uma lógica semelhante para a bicicleta. Neste caso pretende-se ajustar a oferta de estacionamento para bicicletas, em função não só das atividades, mas também do potencial ciclável das diferentes áreas, favorecendo as zonas mais próximas da infraestrutura ciclável

3.4.9 - CRIAÇÃO DE UMA REDE CICLÁVEL DESTINADA À MOBILIDADE DIÁRIA

A promoção de Matosinhos como cidade ciclável é uma das grandes estratégias do Plano, a nível da mobilidade e transportes. A promoção da utilização da bicicleta nas deslocações diárias de média distância, de forma rápida e segura, não é possível atualmente. É assim, essencial, a priorização da bicicleta e implementação de uma infraestrutura ciclável abrangente, dimensionada e executada de acordo com altos padrões de segurança e conforto.

A rede encontra-se parcialmente executada ao longo da faixa costeira de Lavra e Perafita, e no centro de Matosinhos.

O Plano contempla a criação de 137 quilómetros de novas vias cicláveis, embora cerca de metade sejam executadas através da criação de infraestrutura partilhada com outros modos. É assumida como prioritária, a concretização de um grande eixo transversal, unindo os focos de maior concentração populacional entre São Mamede de Infesta e Matosinhos, que permitirá a ligação e a correção das anomalias nos troços já existentes. Tomando partido da estrutura urbana regular, o Plano promove também a densificação da rede no interior do centro de Matosinhos. São ainda prioritárias as ligações aos principais equipamentos escolares no raio de influência destes troços.

Para além da rede de mobilidade diária, está prevista a conclusão da ciclovia do Leça, ancorada num projeto de requalificação urbanística e paisagística das margens do rio e que se estende das imediações do mosteiro de Leça do Balio a Leça da Palmeira, num total de 14 quilómetros.

A elevada extensão da rede prevista, maioritariamente na zona sul do município, permitirá atingir uma taxa de cobertura populacional superior aos 60%.

A rede ciclável não contempla a Estrada da Circunvalação pois a requalificação desta via está também dependente do município do Porto.

3.4.9.1 - TIPOLOGIAS DA REDE CICLÁVEL

A infraestrutura ciclável define-se segundo diversas tipologias de desenho, conforme figura 40, variáveis em função das características da via e do nível de segregação pretendido. Tanto pode surgir em canal isolado, com ou sem segregação física do espaço de circulação automóvel, como

complementarmente às zonas 30 e de coexistência, onde a acalmia de tráfego permite a articulação entre os modos motorizados e os modos ativos, como a bicicleta.

- **Infraestrutura ciclável segregada do tráfego automóvel**

Os troços principais localizam-se, sempre que possível, em vias de prioridade aos modos ativos ou em infraestrutura ciclável segregada do tráfego automóvel, tendo especial cuidado no tratamento das interseções viárias. O tratamento das interseções viárias é um ponto-chave para a criação de uma rede ciclável com níveis de segurança e conforto adequados. De forma a manter o percurso ciclável sempre visível para os automobilistas, a configuração das interseções deve mostrar sempre, de forma inequívoca, o regime de prioridade em vigor, e deve ser dada especial atenção ao momento de viragem à esquerda por parte dos ciclistas. Em cruzamentos semaforizados deve ser criada uma caixa de espera, em posição adiantada face ao ponto de paragem automóvel, por forma a aumentar a segurança do ciclista no momento de arranque.

- **Em zona de coexistência**

Na rede de coexistência, a bicicleta pode circular em conjunto com todos os modos. Neste tipo de arruamentos, aquando da existência de pavimento em paralelo deve ser criada uma faixa em betuminoso, no centro da faixa de rodagem e com uma largura mínima de 1,30m. A coexistência da bicicleta com os corredores de transporte público, possível em curtas distâncias, exige também a satisfação de certas exigências, nomeadamente a manutenção de uma largura mínima do canal de circulação de 3,25m.

- **Partilhada com o automóvel**

Na restante rede viária, excluindo naturalmente as autoestradas, é permitida a circulação de bicicletas. A circulação neste nível é em regime de partilha com o automóvel, pressupondo a limitação de velocidade de circulação automóvel para valores confortáveis para a bicicleta, idealmente para 30km/h. A partilha da infraestrutura irá ainda exigir cuidados especiais ao nível do pavimento, em particular para o pavimento em paralelo, que é desadequado para a circulação de bicicleta. A quase totalidade da malha regular da cidade, essencialmente rede de acesso local na hierarquia de transporte individual, corresponde a ruas de acesso partilhado.

No caso de Matosinhos, aposta-se na devida formalização da rede cicloviária, mesmo em situações de partilha total ou apenas com o automóvel, prevendo-se a marcação da circulação ciclável. A ideia é reforçar visualmente a aposta do município neste modo de transporte, em particular na sede do concelho, dinamizando o desenvolvimento de uma nova cultura de mobilidade que possa fomentar futuras expansões.

A criação de uma infraestrutura ciclável abrangente e executada segundo os padrões regulamentares de segurança e conforto terá um impacto muito positivo sobre a acessibilidade, incentivando a utilização da bicicleta nas deslocações diárias da população. Priorizando-se a

bicicleta serão dados os primeiros passos na criação de uma cultura de mobilidade. A criação da infraestrutura ciclável, ao retirar espaço previamente destinado ao automóvel, contribuirá também para a reestruturação do sistema rodoviário.

A infraestrutura para estacionamento de bicicletas acompanhará a evolução da rede, com principal incidência para os equipamentos de ensino, equipamentos de desporto e lazer e principais centralidades e polos de emprego.

Tipologia da infraestrutura	Características e dimensionamento	
Zona de Coexistência	Partilha do espaço rodoviário entre todos os modos. Sem necessidade de sinalização adicional, além da apontada para as ruas/zonas de coexistência	
Partilhada com o automóvel	Partilha do espaço rodoviário com o automóvel. Acalmia de tráfego Indicação no pavimento da passagem de bicicletas (preferencialmente no meio da via e não na lateral) Evitar circulação em piso de paralelo	
Faixa ciclável	Separação visual (sinalização horizontal e/ou coloração do pavimento) do espaço de circulação da bicicleta. Largura mínima: 1,50 m; zona de segurança adicional, se necessário (ex.: estacionamento: 0,8m)	
Partilhada com peões	Separação visual e física do espaço rodoviário, partilha com o espaço para peões Largura mínima: - unidirecional 1,30 m + 1,50 m de passeio = 2,80 m (2 m, no caso de pista ciclável mista) - bidirecional: 2,20 m de pista ciclável + 1,50 m de passeio = 3,70 m (3 m, no caso de pista ciclável mista) - zona de segurança adicional, se necessário (ex.: estacionamento: 0,80 m)	
Pista ciclável		
Exclusiva	Separação visual e física do espaço rodoviário e do canal de circulação dos peões. Largura mínima: - unidirecional: 1,30 m; - bidirecional: 2,20 m - 2,60 m - zona de segurança adicional, se necessário (ex.: estacionamento: 0,80 m.)	

Figura 40 – Tipologias da rede ciclável

3.5 – CARTA DE ORDENAMENTO – CLASSIFICAÇÃO E QUALIFICAÇÃO

Como síntese a figura 41 representa a carta de ordenamento, com a classificação e qualificação do solo, assim como a rede viária.

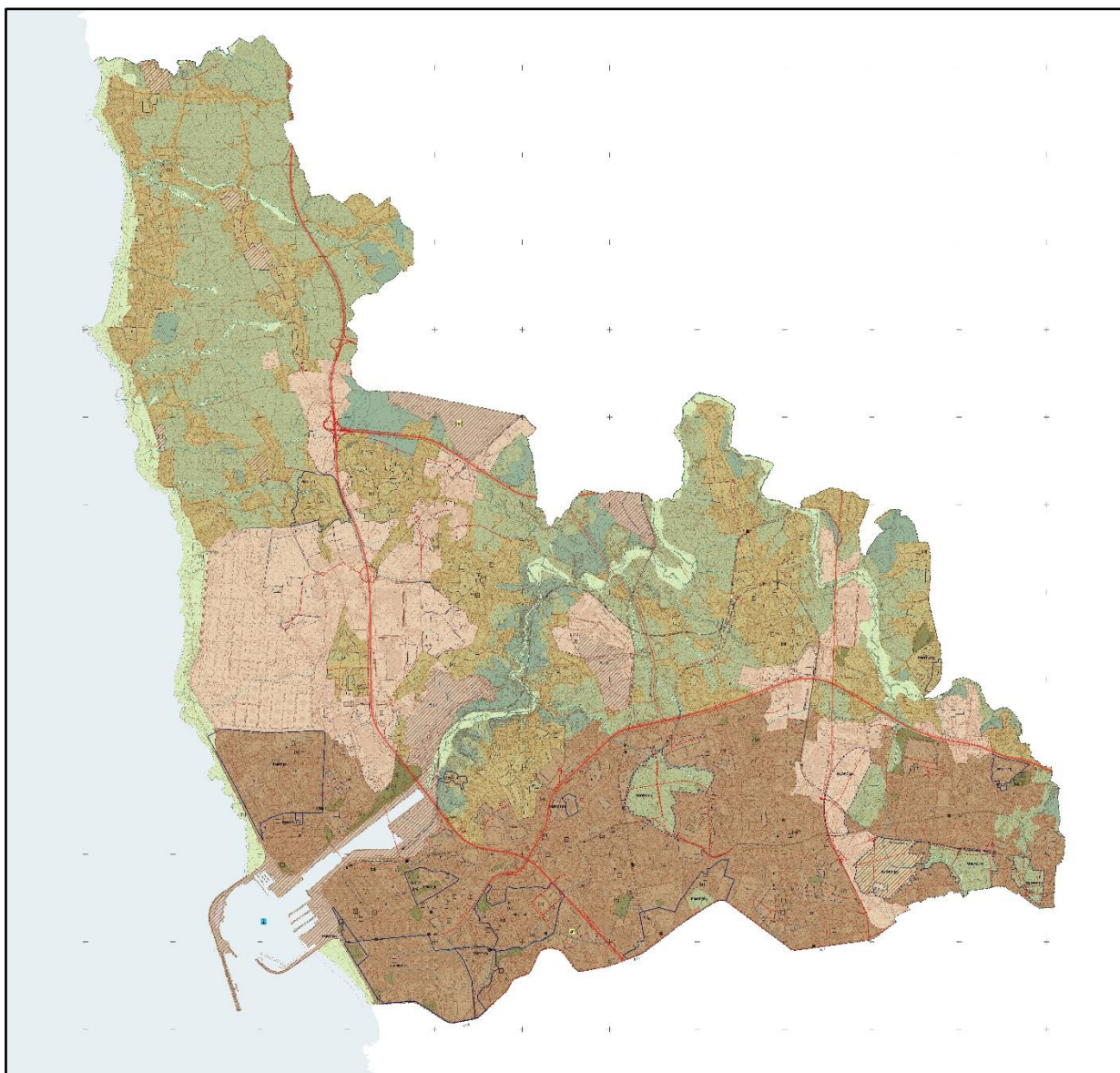


Figura 41 – Carta de Ordenamento – Classificação e Qualificação do solo

4 - ORDENAMENTO DA PROGRAMAÇÃO TERRITORIAL

4.1 - CONSULTA AOS SERVIÇOS MUNICIPAIS COM EXPRESSÃO TERRITORIAL - CONSTRUÇÃO DO PROGRAMA TERRITORIAL DO PDM

Para a identificação dos problemas relacionados com cada UOPG, na procura de orientações e referências sobre as quais construir um programa, foram auscultados os serviços municipais, tendo como base a única fonte organizada de informação regional e local, o (ainda que não publicado) Plano Regional de Ordenamento do Território – Norte, o PROT-N de 2013. O PROT-N integra o PNPO (Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território), ou seja, integra também os objetivos definidos a nível nacional neste domínio. Constitui, portanto, uma referência incontornável, ainda que não publicado. Esse trabalho é o relatório anexo VII a este relatório.

Na fase preliminar da sua elaboração, há que ter presente que aquilo que se procurava era criar um conjunto alargado de intervenções, a situar no Município e a serem implementadas num período de aproximadamente 15 anos. Evidentemente que a escolha dessas intervenções não poderia ser casuística, teria forçosamente que atender a objetivos pré-determinados. Estabelecê-los constituiu, por isso mesmo, uma etapa deste trabalho indispensável para o prosseguir.

Para além disso, a par da necessária definição de objetivos, era importante fazer o ponto de situação do impacto que o PROT-N teria no domínio Municipal. A concordância entre o PDM e os demais instrumentos de gestão territorial constitui, evidentemente, uma ideia-chave para a sua boa prossecução. Pareceu por isso ser um bom ponto de partida para difícil tarefa de o conceber. E, sem esta avaliação prévia, dificilmente tal poderia ser conseguido.

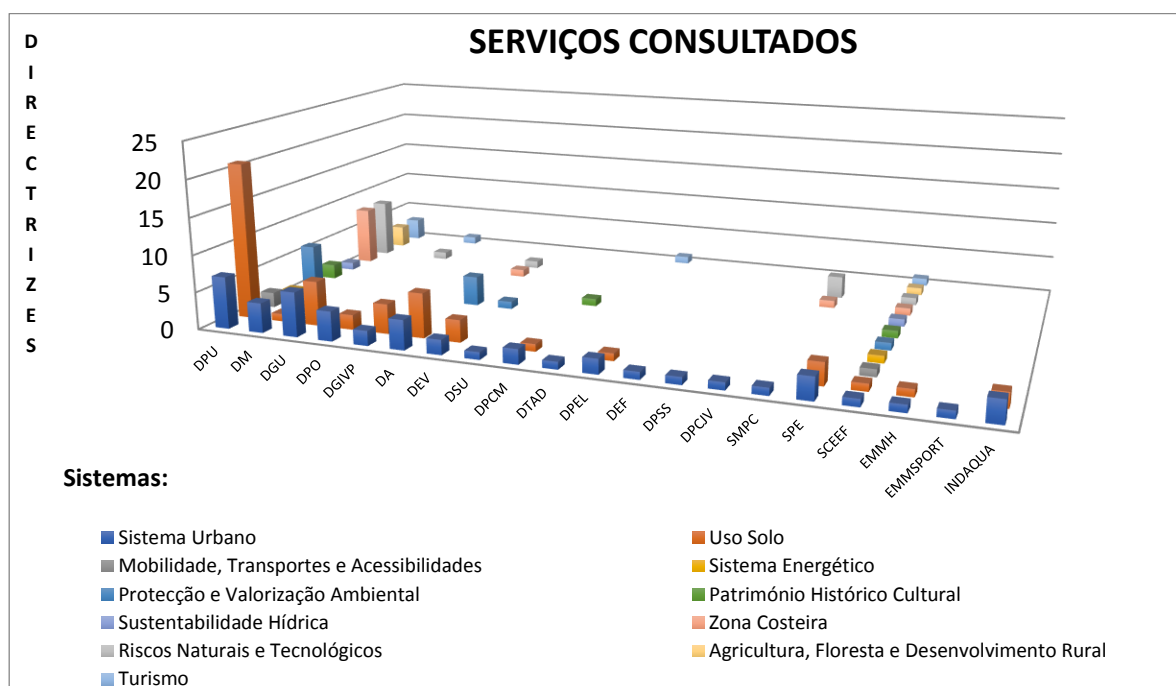


Gráfico 8 – consulta aos serviços municipais

Para esse efeito foi necessário recorrer a todas as unidades orgânicas dos serviços da edilidade com competência técnica em todos as áreas que tivessem uma dimensão territorial; para concretização da metodologia proposta, foram seleccionadas as 63 Diretrizes do PROT-N, inscritas no âmbito do Ordenamento do Território, como de competência municipal, e, por sua vez de acordo com as competências inscritas na Macroestrutura, seleccionaram-se os serviços municipais que, em cada caso, devessem contribuir para a formulação de propostas que endereçam os problemas reais do concelho em matéria de território.

A consulta obedeceu basicamente ao seguinte:

- Entrevistas às chefias/direções dos serviços para a comentarem o ponto de situação do Concelho relativamente as diretrizes do PROT-N, e também a expressar as suas posições/preocupações/previsões sobre as perspectivas de futuro, e quais as ações mais relevantes a ter em consideração, relativamente ao seu Departamento/Divisão/Câmara.
- Acolhimento de orientações da Administração.



Figura 42 – Programação – Revisão PDM

4.2 - MATRIZ ESTRATÉGICA E PROGRAMAÇÃO TERRITORIAL

Dos serviços consultados, houve uma correspondência bastante positiva para o trabalho desenvolvido, e a participação foi significativa. As entrevistas efetuadas, permitiram compreender o ponto de situação do concelho de Matosinhos relativamente às diretrizes do PROT-N, tendo resultado a matriz base para operacionalização das fases seguintes, abaixo representada.

MATRIZ BASE PARA OPERACIONALIZAÇÃO DAS FASES SEGUINTE																		
Directriz satisfeita	12,0 3	12,0 4	21,1 1															3
Directriz em vias de cumprimento	11,1 2	12,1 7	12,2 3	22,0 3	22,0 4	24,0 1	24,0 2	24,0 3	24,0 5	24,0 8	25,0 8	33,0 2						12
Directriz em andamento	11,1 7	11,2 5	12,0 1	12,0 5	12,1 0	12,1 8	12,1 9	24,0 4	24,1 7	25,0 9	25,1 2	32,0 1	33,0 5	33,0 7				14
Directriz ainda pouco trabalhada	11,0 9	11,1 0	11,1 3	12,1 2	12,1 5	12,1 6	12,2 0	12,2 1	12,2 2	15,0 3	21,0 2	21,0 3	21,1 0	21,1 2	21,13	24,1 6	25,03	20
	25,1 0	32,0 2	32,0 3															
Directriz inconsequente	11,1 1	12,0 6	12,0 7	12,0 8	12,0 9	12,1 1	12,1 3	23,0 3	25,0 4	25,0 5	25,0 6	33,0 6						12
Directriz ainda sem pontuação	13,1 0	13,1 6																2
																		63

Tabela 10– Matriz base

As entrevistas tiveram como resultado, tanto o levantar de problemas a corrigir, como de sugestões de naturezas distintas, ora de linhas gerais de filosofia de atuação, ora de ações bastante concretas, permitindo que os objetivos e ações do Plano pudessem ter uma maior consistência e universalidade, dadas as vertentes de análise ao território, externa (PROT-N) e interna (entrevistas aos serviços).

Para a organização e estruturação da informação, foram dispostas as ações e objetivos em “árvore”, ou seja, as ações contribuem para objetivos gerais, que por sua vez contribuem para objetivos estratégicos - e por último para uma visão do concelho; adotando-se simultaneamente uma análise dos pontos fortes e fracos do concelho, por um lado, e das oportunidades e ameaças, por outro (tabela 10). A partir dessa análise, construiu-se uma matriz intermédia (anexo 11) que permitiu chegar à matriz estratégica abaixo disposta.

PLANO DIRETOR MUNICIPAL (revisão)				
-MATRIZ ESTRATÉGICA-				
VALORES Equidade no acesso a bens e serviços Transparência processual Legalidade territorial	MISSÃO Estabelecer o PDM como instrumento de Governação integrada, assente na procura continuada de co			
	VISÃO Afirmção do concelho no contexto da Área Metropolitana do Porto, contribuindo para a sua projeção sustentabilidade, criatividade e conhecimento.			
VETOR DA QUALIFICAÇÃO AMBIENTAL Valorizar os recursos naturais e a paisagem	VETOR DE INDUÇÃO ECONÓMICA Promover os setores de atividade económica com recurso à produção científica e tecnológica (I+D+I).	VETOR DE QUALIFICAÇÃO URBANÍSTICA Qualificar os ambientes urbanos	VETOR DE ACESSIBILIDADES E RECUPERAÇÃO FUNCIONAL Promover a acessibilidade a todos os locais do concelho e a mobilidade inclusiva	
1. Proteger/ Rentabilizar o ambiente e a paisagem rural de modo sustentável.	3. Reforçar a coesão territorial das áreas de atividade económica.	5. Favorecer a diversificação e a complementaridade funcional - as Quadras.	7. Dotar a hierarquia viária de inteligibilidade para estruturação do território nas suas variadas vertentes	
2. Promover o equilíbrio ecológico em ambiente urbano.	4. Promover a diversidade e complementaridade das áreas de atividade económica.	6. Promover a coesão do espaço público.	8. Aumentar a diversidade de modalidades de transporte.	
			9. Mitigar os efeitos de exclusão territorial e ambiental provocados pelos eixos de acessibilidade.	

Figura 43 – Matriz estratégica

A matriz estratégica define a arquitetura de um programa territorial do qual deriva a razão de ser, a pertinência, de todas as intervenções que o consubstanciam. Contudo, foi elaborada em sincronia com a emergência das lacunas que o diagnóstico do concelho revelou e, como tal, constitui uma instância abstrata, nascida dessa recolha, mas ao mesmo tempo ponto de partida ou enquadramento prévio para o desenvolvimento e escrutínio de novas ações com as quais se reformula e completa. De um modo sintético podemos dizer que esta matriz não é mais do que a estrutura estratégica das intervenções constantes do plano de execução.

Por fim, a construção desta matriz é o resultado da organização e hierarquização do conjunto dos desígnios territoriais encontrados ao longo deste processo de construção coletiva de um programa territorial; que sendo de natureza estratégica por se tratar do PDMM, tem como resultado a potenciação de um consenso alargado que se pode constituir como linha de ação por décadas, ainda que com a adaptabilidade exigida por uma realidade sempre em mutação; como tal, foi possível chegar à tabela síntese final seguidamente apresentada.

VETOR	FINALIDADE	OBJETIVO ESTRATÉGICO	OBJETIVO GERAL	UOPG	1	2	3	4	5	6
A - QUALIFICAÇÃO AMBIENTAL	Valorizar os recursos naturais e a paisagem	Proteger e reabilitar o ambiente e a paisagem de modo sustentável	A 1.1 Promover a qualificação e defesa do espaço rural	Parque rural de avia e penafia						
			A 1.2 Valorizar o sistema natural costeiro	Faixa aléutica norte						
			A 1.3 Recuperar e valorizar o vale do Leça	O disperso mais perto 1						
			A 1.4 Ordenar a estrutura de circulação rural, promovendo a melhoria funcional da atividade agrícola, os percursos patrimoniais e a ligação entre centralidades	Parque do vale do Leça						
			A 1.5 Promover os espaços verdes de utilização coletiva	O disperso mais perto 2						
			A 1.6 Promover a sustentabilidade dos Recursos Hídricos	Faixa aléutica áreas a las						
			A 1.7 Reduzir o risco ambiental associado a estabelecimentos que comportem perigosidade	Polo económico do Freixo						
			A 1.8 Prosseguir a estratégia do Plano de Ação para a Energia Sustentável - PAES	Coesão urbana 3						
			A 1.9 Prosseguir a Estratégia Municipal de Adaptação às Alterações Climáticas - EMAAC	Cidade aléutica						
				Coesão urbana 4						
E - INDUÇÃO ECONÓMICA	Promover os setores de atividade económica com recurso à produção científica e tecnológica (I&D+)	Reforçar a coesão territorial das áreas de atividade económica	E 1.1 Reordenar e requalificar a atividade económica do concelho	Cidade nova						
			E 1.2 Implementar a estratégia de Matosinhos Logístico	Coesão urbana 5						
		Promover a diversidade e complementaridade das áreas de atividade económica	E 2.1 Promover a instalação de novas atividades económicas	Arco verde de São Mamede						
			E 2.2 Reforçar e capitalizar o potencial turístico, o património histórico-cultural, a restauração, a indústria de azer e o comércio tradicional	Coesão urbana 6						
U - QUALIFICAÇÃO URBANÍSTICA	Qualificar os ambientes urbanos	Favorecer a diversificação e complementaridade funcional e a inclusão social	U 1.1 Promover a fixação de atividades económicas em complemento da atividade residencial							
			U 1.2 Reabilitar / Projetar / Capacitar as redes de Equipamentos e Infraestruturas, face à distribuição e necessidade da população							
			U 1.3 Prosseguir a Estratégia Local de Habitação - ELH							
		Promover a coesão do espaço urbano	U 2.1 Reabilitar o espaço urbano							
			U 2.2 Assegurar a continuidade urbano - rural							
			U 2.3 Promover a qualidade das novas intervenções urbanas							
MT - MOBILIDADE E TRANSPORTES	Promover a acessibilidade a todos os locais do concelho e a mobilidade sustentável	Melhorar as condições de acessibilidade	MT 1.1 Aproximar as pessoas e as atividades							
			MT 1.2 Aumentar a facilidade de deslocação por modos ativos e por transporte público							
			MT 2.1 Dar prioridade aos modos ativos nas áreas residenciais							
			MT 2.2 Criar uma nova cultura de mobilidade à volta da bicicleta							
		Reequilibrar as oportunidades de deslocação por todos os modos	MT 2.3 Aumentar a competitividade do Transporte Público							
			MT 2.4 Reestruturar o sistema rodoviário							
G - GOVERNÂNCIA	Promover a constituição coesiva do território	Promover a participação de entidades públicas e privadas no processo de planeamento	G 1.1 Promover a participação da sociedade civil							
			G 1.2 Reforçar as parcerias entre a Autarquia e os agentes de transformação do território, designadamente através das redes já instituídas							
			G 1.3 Dinamizar o Sistema de Monitorização do PDM, de acordo com o Quadro de Governança							
		Promover políticas municipais de desenvolvimento territorial, num âmbito regional, nacional e internacional	G 2.1 Estabelecer Planos de Trabalho integrados, cooperação e troca de experiências / "Boas-práticas" (parceria interna e externa)							
			G 2.2 Promover estratégias de Branding territorial potenciando a atratividade junto de públicos internos e externos							

Tabela 11 – UOPG's por vetores

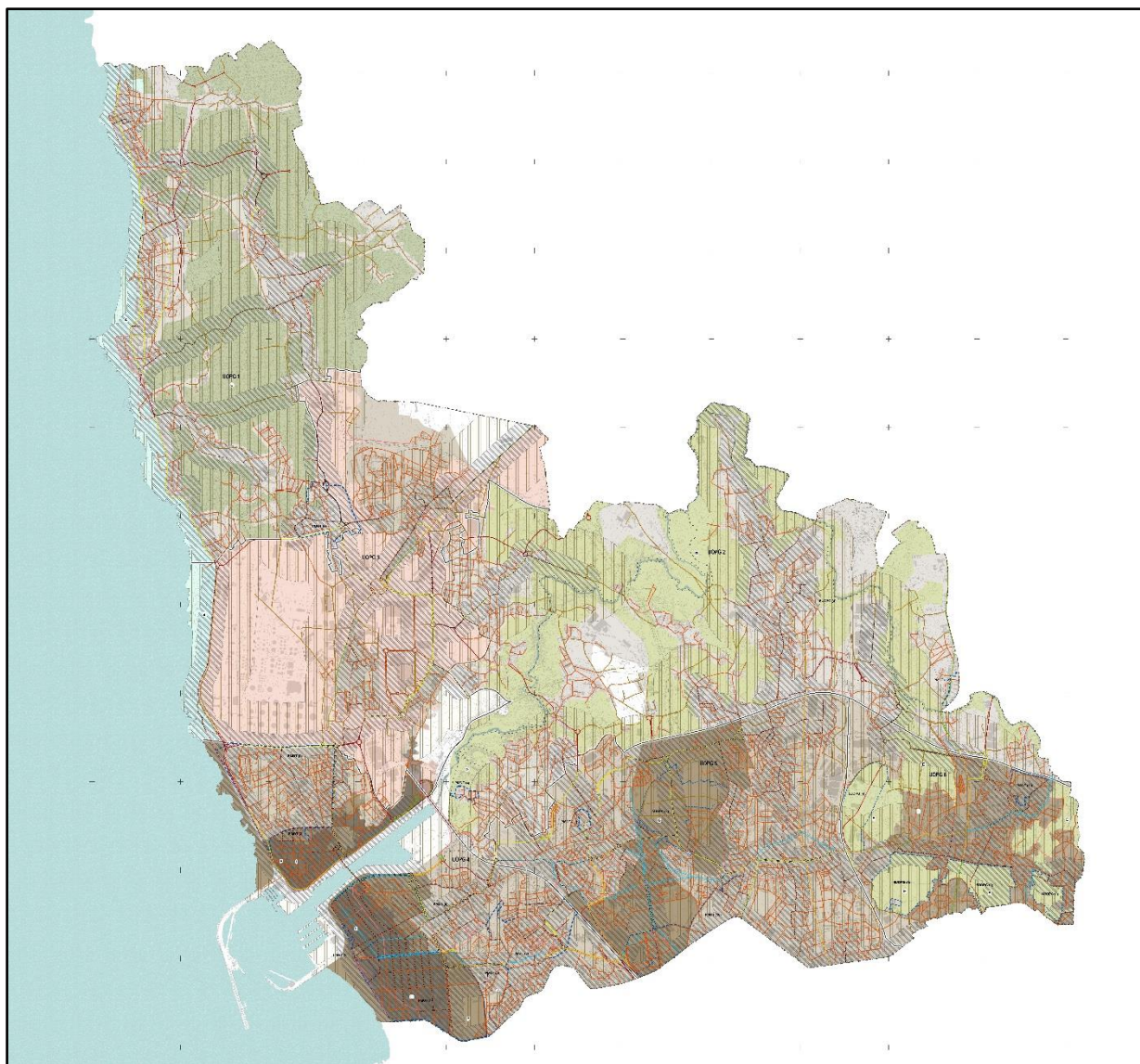


Figura 44 – Planta de Ordenamento – Programação do Solo

5 – DA PROGRAMAÇÃO

5.1 - PROCESSO DE PROGRAMAÇÃO

A programação do Plano processa-se através das 6 Unidades Operativas de Planeamento e Gestão, onde se incluem as Áreas Urbanas Disponíveis a Consolidar (AUDAC) e 5 Subunidades Operativas de Planeamento e Gestão (SUOPG).

5.1.1 Unidades Operativas de Planeamento e Gestão (UOPG)/ Projetos Territoriais

Como expresso no Modelo de Organização Territorial, as qualidades e características intrínsecas do território (biofísicas, uso do solo, densidade urbana, socioculturais e económicas), baseadas em critérios de homogeneidade situacional e/ou territorial, definem cada uma das unidades de paisagem. O reconhecimento das unidades de paisagem confere de imediato sentido estratégico ao ordenamento territorial e dá origem às UOPG.

As UOPG, constituem a base do modelo de organização e programação territorial, estando-lhes associadas orientações estruturadas por vetores estratégicos:

Vetor de Qualificação Ambiental, Vetor de Indução Económica, Vetor de Qualificação Urbanística, os quais servem objetivos de fundo desenvolvidos a partir de uma missão e de uma visão para o concelho. No entanto, dois dos vetores não tem uma unidade de paisagem correspondente, por serem não só transversais ao concelho e a todas as unidades de paisagem, a saber, o Vetor de Mobilidade e Transportes e o Vetor da Governança.

O Programa de Execução é organizado através das 6 UOPG que cobrem a totalidade do território do município e permitem a definição de um programa coerente de projetos estruturantes – Projetos Territoriais - constituídos pelas ações indicadas no presente programa ou por outras que, de um modo igual ou relevante, prossigam os objetivos estratégicos do PDMM e concorram para a concretização do modelo de ordenamento preconizado.

Para cada uma das 6 UOPG foram definidos Projetos Territoriais, para os quais concorrem, parcialmente ou na íntegra, algumas das ações previstas no Programa de Execução.

Importa referir que esta abordagem permite de uma forma direta determinar a distribuição do investimento total do Programa de Execução quer numa visão territorial (UOPG), quer numa visão de Projeto Territorial.

5.1.2 Áreas disponíveis a consolidar

As “Áreas Urbanas Disponíveis a Consolidar” correspondem aos espaços intersticiais com indefinições ao nível da estrutura viária e do ordenamento do espaço público e são indispensáveis à consolidação/estruturação do tecido urbano.

A execução do plano nestas áreas processa-se, regra geral, através de unidades de execução, contudo, caso se revele impossível ou não haver necessidade recorrer aos sistemas de execução, à luz dos termos de referência definidos no regulamento do Plano, e da configuração cadastral da propriedade, a execução nestas áreas poderá processar-se através de operações urbanísticas isoladas, às quais se aplicam, como a qualquer outra, mecanismos indiretos de perequação compensatória.

O modelo de execução das “Áreas Urbanas Disponíveis a Consolidar” contribui para a qualificação urbanística, tendo em conta as seguintes características:

- Caráter estruturante no ordenamento do território;
- Consolidação e qualificação do solo urbano;
- Promoção da reabilitação urbana;
- Disponibilidade de solos para habitação para custos controlados e rendas acessíveis;

- Disponibilidade de solos para equipamentos de utilização coletiva, espaços verdes e de utilização coletiva e infraestruturas necessários à satisfação de carências detetadas.

5.1.3 Subunidades Operativas de Planeamento e Gestão (SUOPG)

O Plano prevê a execução de 2 SUOPG em solo urbano, com eventual elaboração de Planos Municipais de Ordenamento do Território (PMOT), de escala de maior pormenor, nomeadamente de Planos de Urbanização ou de Pormenor. E 3 SUOPG em solo rústico a reclassificar como urbano, através de plano de pormenor com efeitos registais.

As intervenções urbanísticas previstas nas SUOPG são executadas por via de uma ou várias Unidades de Execução, consistindo, tal como disposto no ponto 1 do Artigo 55.º da Lei de solos, 31/2014, de 30 de maio de 2014, “na realização, mediante programação municipal, de operações urbanísticas integradas, tendo em vista a transformação, reabilitação ou regeneração ordenada do território abrangido.”

5.2 – EDIFICABILIDADE MÉDIA

A identificação da edificabilidade média tem por objetivo fixar o direito abstrato de construção, reconhecido pela edificabilidade abstrata, e estabelecer os critérios para a parametrização e a distribuição das mais-valias entre os proprietários e a câmara municipal.

A edificabilidade abstrata define, abstratamente, a medida do direito ou dever de cada proprietário em função do que se considera a justa equidade à escala do PDM, distinguindo-se do aproveitamento urbanístico efetivo (local), que resulta da conjugação de todos os parâmetros urbanísticos, estabelecidos no plano, que são de natureza discricionária.

A edificabilidade média foi determinada, com base na aplicação dos índices máximos de utilização do solo estabelecidos no plano, à área total afeta a cada categoria funcional.

6 - ÁREAS DE SALVAGUARDA

As áreas de Salvaguarda estão dispostas em Plantas de Ordenamento (desdobrado) autónomas, aglomerando temáticas próximas, cuja leitura conjugada permite ter uma visão e leitura global, permitindo também por isso o estabelecimento de princípios e objetivos coesos, e inclusivos, tendo-se como resultado um Plano mais universal:

- As áreas de salvaguarda ambiental;
- As áreas de salvaguarda patrimonial.

6.1 - ÁREAS DE SALVAGUARDA AMBIENTAL E DE RISCO

As áreas de Salvaguarda Ambiental estão dispostas em Planta de Ordenamento autónoma e constam dos seguintes conteúdos:

- Estrutura Ecológica Municipal.
- Zonamento de Ruído e zonas de conflito (sobre-exposição)
- Estimativa prévia de zona de prevenção de risco associado a estabelecimentos com substâncias perigosas;
- Zona de proteção do heliporto do Hospital Pedro Hispano.
- Salvaguarda da Orla Costeira;
- Salvaguarda Florestal.

6.1.1 - ESTRUTURA ECOLÓGICA MUNICIPAL

A Estrutura Ecológica Municipal (EEM) integra um conjunto de áreas que, em virtude das suas características biofísicas, culturais ou paisagísticas, da sua continuidade ecológica e do seu ordenamento lhes confere a função principal de contribuir para o equilíbrio ecológico e para a proteção, conservação e valorização ambiental e paisagística dos espaços rústicos e urbanos. A sua delimitação deve estar de acordo com a estrutura regional de proteção e valorização ambiental definida nos programas regionais, e com as orientações contidas nos programas setoriais e especiais.

A proposta de EEM é composta por 2 níveis: estrutura ecológica fundamental (EEF) e estrutura ecológica complementar (EEC).

A EEF representa o conjunto de solos cuja conservação é essencial para a preservação das condições ambientais e é composta pelas áreas incluídas na REN consideradas fundamentais para a conservação da natureza e proteção da biodiversidade, designadamente nas seguintes tipologias:

- Áreas de proteção do litoral:
 - Faixa terrestre de proteção costeira;
 - Praias;
 - Ilhéus e rochedos emersos do mar;
 - Dunas costeiras.
- Áreas relevantes para a sustentabilidade de ciclo hidrológico terrestre:
 - Cursos de água e respetivos leitos e margens;
 - Áreas de prevenção de riscos naturais,

- Zonas ameaçadas pelo mar;
- Zonas ameaçadas pelas cheias;
- Áreas de instabilidade de vertentes quando identificadas na continuidade das áreas das tipologias anteriores.

Estas áreas situam-se maioritariamente junto à orla costeira e ao Rio Leça, abrangendo os principais ecossistemas costeiros e estendem-se para o interior através dos sistemas ribeirinhos, integrando pontualmente espaços adjacentes quando situados em áreas vulneráveis ou com interesse para a conservação.

Por sua vez, a EEC representa o conjunto de solos que vão permitir a conectividade entre as áreas pertencentes à estrutura fundamental e que funcionarão como corredores ecológicos. Estas áreas são representadas fundamentalmente pelos solos afetos às restantes tipologias da REN – nomeadamente áreas estratégicas de proteção e recarga de aquíferos e as áreas de elevado risco de erosão hídrica do solo – e ainda pelos solos integrados na RAN⁶. As áreas de RAN são os solos com maior capacidade para a produção agrícola do município, tornando-se assim um importante património a proteger.

As áreas incluídas na estrutura ecológica são fundamentais para a preservação e regularização dos recursos hídricos, permitindo salvaguardar as áreas estratégicas para a recarga de aquíferos e os leitos e margens das linhas de água. Esta estrutura permitirá também reduzir os riscos de erosão visto que os solos mais propensos a fenómenos erosivos estarão incluídos na estrutura ecológica.

Do cruzamento com a proposta de classificação final do solo, verifica-se que a EEM se sobrepõe maioritariamente com categorias do solo rústico, tal como se pode observar na figura seguinte, propondo-se ao nível do regulamento a compatibilização do regime de uso do solo com às suas características e utilizações específicas de cada área que integra a EMM, não constituindo esta uma categoria de uso do solo autónoma.

⁶ Esta proposta terá que ser ajustada quando a proposta de REN estiver concluída já que foi elaborada com base uma proposta de REN bruta ainda não aprovada pela CCDR N. A RAN considerada é igualmente ainda a RAN “bruta”.

instrumentos de ordenamento do território e na sua aplicação; deverá fornecer informação para atingir os seguintes objetivos:

- preservar zonas sensíveis e mistas com níveis sonoros regulamentares;
- corrigir zonas sensíveis e mistas com níveis sonoros não regulamentares;
- criar novas zonas sensíveis e mistas com níveis sonoros compatíveis.

O Plano é assim acompanhado por:

- MR - Mapa de Ruído, que fornece a localização das grandes fontes de ruído e de áreas às quais correspondem classes de valores expressos em dB(A);
- CCZ - carta de classificação de zonas sensíveis e mistas.

6.1.2.2 - CONSIDERAÇÕES E METODOLOGIA DE APLICAÇÃO AO PDM

Em face do exposto é considerado em sede deste Plano, para a determinação da classificação de Zonas:

- A criação de novas zonas sensíveis e mistas de acordo com as fontes de ruído simuladas no mapa de ruído; de igual modo, se teve como critério para a localização de novas fontes de ruído a maximização do seu afastamento a zonas classificadas.
- Para os mapas de ruído se articulem com as figuras de planeamento, foi importante a compatibilização das escalas de trabalho. A escala adotada para a elaboração do mapa de ruído foi adequada à escala das plantas de Ordenamento do PDM; sendo necessário posteriormente abordar-se o território a escalas superiores na execução do Plano, quer nas SUOPG, Unidades de Execução, Planos de Urbanização ou de Pormenor.
- Dada a escala de elaboração da carta de Ordenamento, os usos foram tratados globalmente e integraram áreas classificadas como “perímetros urbanos/aglomerados”, englobando estruturas urbanas complexas e diversificadas;
- como é objetivo no âmbito do controlo do ruído ambiente, evitou-se a coexistência de usos conflituosos do solo e entendeu-se, à escala adotada, considerar como ponto de partida a organização urbana estabelecida - das zonas destinadas a escolas, hospitais e espaços de lazer, assim como as vocacionadas para uso habitacional propostas ao nível da planta de Ordenamento – para respeito pelos níveis acústicos estipulados para as zonas sensíveis; de igual modo se procedeu com as zonas a incluir na classificação de mistas;
- sempre que foi possível identificaram-se zonas sensíveis e mistas já existentes, onde os níveis sonoros admissíveis não são ultrapassados;
- De uma maneira geral, a delimitação de áreas onde exista ou se proponha o uso habitacional deverá ter em consideração a localização das fontes de ruído identificadas nos mapas de ruído.

Resultante da aplicação da metodologia ao território de Matosinhos tendo em consideração os aspetos decorrentes do MR e da CCZ, grandes objetivos de integração do PDM com os MR e CCZ são conseguidos do seguinte modo:

- relativamente às zonas sensíveis e mistas identificadas na CCZ não se promove a sua violação e mais ainda se corrige com essa classificação algumas zonas potencialmente expostas a excessos nos valores limite; foi tida em atenção a classificação em função do controlo do ruído, como sensível ou mista
- as zonas de sobreposição ao ruído não preveem alteração do uso do solo e além disso não incrementam a instalação de recetores sensíveis, ou seja escolas, hospitais ou habitação;
- as escalas associadas às cartas são adequadas à análise no domínio da exposição ao ruído
- foi particularmente acautelada a coexistência de usos conflituosos do solo nomeadamente nas envolvente de zonas industriais e nas proximidades de GIT – Grandes infraestruturas de tráfego;
- Os espaços rústicos e de atividade económica são considerados como não classificados, por via da natureza do seu uso; ficando o ónus da eventual edificação para outros usos remetida às operações urbanísticas.
- Em todo o restante território a classificação de zona mista e sensível adapta-se aos usos mistos verificados na planta da situação existente (relatório anexo VI).
- As estratégias de redução de ruído que o município produz regularmente tem como base a CCZ

6.1.3 - ZONA TERRESTRE DE PROTEÇÃO À ORLA COSTEIRA

O regime de salvaguarda da orla costeira resulta da integração das normas do Programa da Orla Costeira Caminha-Espinho, por força do disposto no n.º 5 do artigo 3.º, do DL n.º 80/2015 de 14 de maio, que em função da sua incidência territorial urbanística, condicionam a ocupação, usos e transformação do solo.

O regime de condicionamento incide sobre à Zona Terrestre de Proteção subdividida em 2 componentes territoriais – a Faixa de Proteção Costeira e a Faixa de Proteção Complementar. De forma cumulativa, são ainda consideradas como componentes territoriais da Zona Terrestre de Proteção, a Margem, pela sua importância para a salvaguarda e gestão do domínio hídrico, as Faixas de Salvaguarda e as Áreas Críticas.

A Zona terrestre de proteção, em função dos recursos e das atividades existentes, bem como das vulnerabilidades e ameaças existentes e potenciais, está sujeita a um regime de proteção com base em critérios de salvaguarda de recursos e valores naturais e de segurança de pessoas e bens, garantindo a compatibilização do desenvolvimento socioeconómico deste território com a sua utilização sustentável, em função dos seguintes objetivos:

- Proteção da integridade biofísica do espaço e conservação dos valores ambientais e paisagísticos;
- Valorização dos recursos existentes;
- Integração das especificidades e identidades locais;
- Criação de condições para a manutenção, o desenvolvimento e a expansão de atividades que se encontram dependentes do mar e da orla costeira, bem como de atividades emergentes que contribuam para o desenvolvimento local e para contrariar a sazonalidade;
- Definição de um modelo de uso e ocupação que contenha a exposição territorial aos riscos costeiros, numa perspetiva de médio e longo prazo;
- Manutenção da integridade da linha de costa no quadro de uma estratégia de adaptação aos riscos costeiros, atuais e futuros;
- Proteção dos ecossistemas dunares, preservando o património natural e a geodiversidade;
- Qualificação urbanística das frentes de mar numa perspetiva de reforço das condições de utilização e visita dos aglomerados costeiros;
- Preservação e valorização dos recursos agrícolas e florestais.

Face a um contexto territorial cada vez mais marcado, quer pelo agravamento dos riscos costeiros associados ao aumento da frequência e intensidade dos fenómenos climáticos extremos - erosão costeira e galgamentos oceânicos - tanto em áreas de ocupação natural, como em espaços urbanos ou até agrícolas; quer pela forte pressão edificatória que se faz sentir sobre as áreas naturais, inclusive as áreas de maior valor ecológico e conservacionista, designadamente a proliferação do tecido urbano com ocupação longitudinal da faixa costeira, e a construção de estruturas fixas num ambiente altamente dinâmico, que conduziu ao desequilíbrio e à degradação dos sistemas naturais, o regime de salvaguarda assenta essencialmente em 3 medidas de prevenção:

- Adoção de medidas que reduzam a exposição de indivíduos, atividades e infraestruturas aos riscos;
- Contenção dos processos de artificialização da orla costeira;
- Preservação das funções ecológicas das áreas naturais, nomeadamente dos sistemas dunares, das áreas de ocupação florestal e das massas de águas costeiras.

6.2 - SALVAGUARDAS PATRIMONIAIS

As Salvaguardas Patrimoniais estão dispostas em Planta de Ordenamento autónoma e constam dos seguintes conteúdos:

- Áreas de Salvaguarda do Património Arquitetónico;
- Áreas de Salvaguarda da Informação Arqueológica.

São ainda incluídas nas Salvaguardas Patrimoniais um conjunto de bens imóveis identificados no anexo 20 – Bens Imóveis de Interesse Patrimonial – que serão alvo de regulamento específico a publicar futuramente pelo município.

6.2.1 - SALVAGUARDA DO PATRIMÓNIO ARQUITETÓNICO

Com a salvaguarda do património arquitetónico pretende-se considerar como património cultural do concelho, para além dos bens classificados ou em vias de classificação, um conjunto de imóveis e espaços urbanos conexos.

Para o efeito foram criadas as áreas de salvaguarda do património arquitetónico que compreendem duas tipologias, diferenciadas em função da sua génese e matriz identitária:

- Núcleos e Lugares – Correspondem aos antigos assentamentos rurais ou piscatórios que ainda mantêm características morfológicas e funcionais próximas dos originais, e em que se pretende a manutenção e valorização das morfologias existentes;
- Malhas e Eixos Urbanos – Correspondem a zonas de ocupação eminentemente urbana, organizadas de forma predominante em quarteirões, em zonas de frente urbana contínua consolidada ou em consolidação, com construções localizadas, na sua maioria, à face dos arruamentos, e que decorrem de processos de urbanização das vias de ligação ancestrais, do crescimento orgânico dos núcleos urbanos originais e de áreas de expansão urbanas planeadas, onde a riqueza de soluções arquitetónicas e a evidência das diferentes épocas e processos se pretendem manter e valorizar.

As áreas de salvaguarda do património arquitetónico obedecem às seguintes linhas estratégicas:

- Objetivos:
 - i. Proteger e valorizar, de uma forma abrangente, a qualidade e o especial interesse de zonas urbanas e rurais que são representativas da evolução histórica do concelho;
 - ii. Garantir que qualquer operação urbanística a desenvolver, promove a salvaguarda da qualidade paisagística, arquitetónica e urbanística de área, a

qual se pode traduzir na valorização e proteção dos seguintes tipos de valores existentes, nomeadamente:

- A paisagem;
- A configuração dos tecidos urbanos;
- A estrutura da propriedade e a dimensão das frentes de rua;
- Os usos e atividades;
- A autenticidade das edificações, seus materiais e técnicas construtivas;
- Os muros tradicionais;
- As árvores e sebes vivas;
- As formas de pavimentação tradicional de ruas e caminhos;
- O mobiliário urbano, as obras de arte pública e outras estruturas de cariz religioso tais como alminhas e cruzeiros;
- As vistas ou pontos de visibilidade;
- Outras características identitárias do território.

Princípios regulamentares:

- A manutenção dos usos existentes ou a instalação de usos compatíveis com os usos e infraestruturas existentes, desde que estes não impliquem a descaracterização morfológica do imóvel ou do conjunto edificado em que se inserem;
- A preservação dos elementos construídos e espécies vegetais que contribuem para valorizar o local do ponto de vista paisagístico, ambiental e urbanístico;
- A manutenção das características intrínsecas dos edifícios existentes, designadamente ao nível da sua volumetria, morfologia, materiais e sistemas construtivos originais e tradicionais, bem como de outras estruturas existentes dos respetivos prédios tais como eiras, espigueiros, sequeiros, entre outros;
- A reversão de intervenções dissonantes sem valor que tenham sido realizadas anteriormente nos edifícios existentes;
- A valorização da composição dos espaços públicos e dos elementos estruturais que os configuram;
- A não interferência, em termos volumétricos, na perceção visual a partir do espaço público.

- Promover a preservação dos alinhamentos originais de cada área, sempre que desse facto não resultem problemas de segurança;
- Evitar a criação de novas empenas;
- Promover a reposição das características dos alinhamentos urbanos das zonas em transformação, pela implementação de soluções que garantam a harmonia do conjunto;
- Minimizar as alterações na estrutura da propriedade de modo a evitar alterações significativas no ritmo do edificado e nas dimensões das fachadas confinantes com a via pública.

6.2.2 - ÁREAS DE SALVAGUARDA ARQUEOLÓGICA

As áreas de salvaguarda arqueológica correspondem às zonas arqueológicas inventariadas e às zonas arqueológicas que venham a ser classificadas (Carta Arqueológica – relatório anexo IX).

As zonas arqueológicas inventariadas são constituídas pelos locais onde se presume a existência de vestígios, bens ou outros indícios arqueológicos, sendo definidas com base em intervenções arqueológicas anteriores, achados devidamente localizados, referências documentais, toponímicas ou eventuais achados, cuja localização precisa se desconhece, incluindo as zonas arqueológicas integradas em imóvel classificado e ainda pelo espaço envolvente de todas as igrejas não classificadas e de construção anterior ao século XIX.

As zonas arqueológicas inventariadas obedecem às seguintes linhas estratégicas:

- Tem como objetivo proteger a potencial informação arqueológica contida no solo e subsolo, que é considerada relevante para a memória e identidade do concelho, enquanto testemunho da história da ocupação do território;
- Tem como princípio regulamentar, a sujeição a parecer prévio dos serviços municipais competentes, sem prejuízo do previsto para as zonas gerais ou especiais de proteção aos imóveis classificados ou em vias de classificação; decorrente da eventual necessidade e condições de execução de eventuais intervenções arqueológicas de avaliação prévia; nos termos da lei.

As áreas de salvaguarda arqueológica têm como base a Carta Arqueológica do concelho cuja elaboração foi ao encontro das disposições estabelecidas na lei do património cultural (Lei nº 107/2001 de 8 de setembro), que nos Art.º 1º e 3º determinam que “o conhecimento, estudo, proteção, valorização e divulgação do património cultural são um dever do Estado, das Regiões Autónomas e das autarquias locais. O Inventário do Património Arqueológico do Concelho de Matosinhos decorre principalmente da pesquisa bibliográfica e documental, prospeção

arqueológica bem como da consulta dos diversos inventários do património arqueológico disponíveis. Como tal, foram consultados os trabalhos de investigação, publicados até esta data, relativos a este concelho.

O trabalho de campo, com a prospeção arqueológica, consistiu na identificação e relocalização dos sítios arqueológicos e elementos patrimoniais identificados na pesquisa documental e bibliográfica efetuada. Partindo deste princípio, o trabalho de campo foi realizado com prospeções não sistemáticas, programado de acordo com os locais referidos na bibliografia. Como tal, todos os sítios arqueológicos referidos nas diferentes fontes já indicadas foram prospetados e a informação referente a cada registo foi coligida sempre uma vez que se encontrava dispersa. Foram ainda marcadas as coordenadas e as altitudes de todos os locais prospetados.

Aferimos que alguns sítios, referidos na bibliografia mais antiga, continham informação muito vaga, mas, ao longo da realização deste trabalho, foram identificados vestígios muito importantes devido aos trabalhos de acompanhamento arqueológico que revelaram novos locais com ocupação pré-histórica como, por exemplo, o sítio das Areias Altas, na atual refinaria de Leça da Palmeira, a Rua do Matinho em Leça da Palmeira e ainda Pólo de Gatões da Plataforma Logística de Leixões.

É de referir ainda que os sítios arqueológicos, ou com componente arqueológica, deste inventário se inserem cronologicamente entre o Paleolítico Inferior e o século XVI, incluindo ainda neste o património religioso até ao século XIX, uma vez que os enterramentos anteriores a 1865 se efetuavam no interior ou no perímetro envolvente da estrutura religiosa, por isso, existem fortes probabilidades de encontrarmos vestígios dessa natureza no interior destes espaços religiosos ou na sua envolvente.

6.2.2.1 Registo do património arqueológico

O inventário do património arqueológico foi organizado após a realização da pesquisa e teve como objetivo reunir toda a informação recolhida numa base de dados criada para esse efeito. Nesta foram criados campos para abarcar a informação fundamental à localização, caracterização e interpretação de cada sítio / achado arqueológico.

Para cada sítio / achado arqueológico foi criada uma ficha individual com os seguintes campos:

- Número de inventário - A cada sítio ou achado foi atribuído um número com quatro dígitos, correspondendo os dois primeiros ao código administrativo da freguesia e os dois últimos a um número de registo sequencial, permitindo desta forma fazer uma

associação rápida do número de inventário de um sítio à freguesia onde foi descoberto (ex: nº de inventário 1101 – Custóias – 11, S. Gens – Monumentos Megalíticos/Castelo/Ermidas e Atalaia – 01).

- CNS - Local onde se apresenta o número do código nacional de sítio atribuído pelo IGESPAR, sempre que aquele sítio ou achado se encontre inventariado no Endovélico.
- Designação - Nome(s) pelo qual o sítio é conhecido.
- Época - Cronologia atribuída ao sítio ou achado.
- Tipo - Local onde se apresenta a tipologia do sítio ou achado (ex: Mamoa, castro, etc.)
- Nos casos em que o mesmo sítio teve ocupações distintas ao longo dos tempos, estas foram também referidas (ex: nº de inventário 1130 - Castro/Castelo/Sarcófago)
- Freguesia, Lugar e Topónimo - Nestes campos apresenta-se a freguesia onde se localiza o sítio ou achado, bem como o nome pelo qual é localmente conhecido.
- CMP – Campo que corresponde a identificação da folha da Carta Militar Portuguesa que no concelho abrange as folhas nºs, 109;110 e 122 à escala 1:25000.
- CG - Coordenadas Geográficas (Datum WGS84)
- Cronologia - campo que corresponde ao período cronológico
- Estado de Conservação: campo que caracteriza o estado de conservação, considerando o bem inventariado em:
 - Demolido; desaparecido; destruído; Bom; razoável e mau. 21 Carta Arqueológica do Concelho de Matosinhos
- Descrição - Neste campo introduziu-se a descrição do sítio, a implantação topográfica, apresentando-se também a descrição dos achados efetuados em campanhas anteriores, complementada pelas informações fornecidas pelo trabalho de campo. Cada sítio é acompanhado de um polígono da área. Por exemplo, com o nº de inventário 1110, o polígono é designado pelo nº 10 ou ainda apenas com um ponto para sinalizar o sítio.
- Classificação/ Proteção - Neste campo apresentam-se, sempre que exista algum tipo de classificação ou proteção, a situação atual da classificação (ex. imóvel classificado ou em vias de classificação), a categoria da classificação (ex: monumento interesse público), o decreto correspondente, bem como a zona de proteção estabelecida.
- Bibliografia - Aqui se apresentam todas as referências bibliográficas relativas às publicações que mencionem o sítio ou achado. No caso de se tratar de um sítio inédito aparece apenas “inédito”.

Na ficha individual de cada registo existe ainda um campo onde se colocaram as imagens consideradas mais ilustrativas do sítio ou do achado.

Com a criação desta base de dados pretendeu-se, por um lado, apresentar a informação de uma forma acessível, possibilitando assim o rápido manuseamento e o cruzamento de informações necessárias à interpretação e caracterização de cada período cronológico com ocupação atestada no concelho.

6.2.3 – BENS IMÓVEIS DE INTERESSE PATRIMONIAL

Os Bens imóveis de interesse patrimonial representados na planta anexa ao presente relatório correspondem a bens imóveis que pela relevância do seu interesse histórico, arquitetónico, artístico, etnográfico, técnico ou social se pretende proteger e valorizar, correspondendo, contudo, a níveis distintos de reconhecimento de valores culturais:

- Edifícios que possuem separada ou conjuntamente valores excecionais de memória, antiguidade, autenticidade, originalidade, raridade, singularidade ou exemplaridade, no contexto municipal ou das freguesias em que se inserem. Incluem-se os Imóveis Classificados individualmente como Monumento Nacional, de Interesse Público, de Interesse municipal ou em vias de classificação, os que estão integrados em conjuntos e sítios classificados ou em via de classificação, bem como os que venham a ser propostos para classificação.
- Edifícios que, embora não tendo um carácter de excecionalidade, possuem separada ou conjuntamente valores de memória, antiguidade, autenticidade ou originalidade no contexto municipal ou das freguesias em que se inserem. Pelas suas características, nomeadamente implantação, alinhamentos, volumetrias, elementos decorativos e revestimentos, são imóveis que desempenham um papel importante na definição do carácter das Áreas de Salvaguarda do Património Arquitetónico, na conformação das malhas urbanas, ou na manutenção dos usos tradicionais.
- Edifícios sem carácter de excecionalidade e que evidenciam alguns valores de memória, antiguidade, autenticidade ou originalidade no contexto municipal ou das freguesias em que se inserem. Distinguem-se dos anteriores pelo tipo de alterações introduzidas, e pelo menor grau de autenticidade e originalidade, do ponto de vista histórico e material, residindo o seu valor no contributo para a definição do carácter das Áreas de Salvaguarda do Património Arquitetónico.

O regime relativo aos Bens imóveis de interesse patrimonial será definido por regulamento específico a publicar pelo município. Até à publicação desse regulamento, aos bens imóveis

identificados na planta aplica-se o Artigo 5º do Regulamento Municipal de Urbanização e Edificação do Município de Matosinhos.

7 - EXECUTIVO E EQUIPA TÉCNICA

Executivo

- Luísa Salgueiro – Presidente da Câmara
- Eduardo Pinheiro - Planeamento e Ordenamento do Território, Gestão e Fiscalização Urbanística, Reabilitação Urbana, Finanças e Património
- Fernando Rocha – Cultura, Fiscalização e Policia Municipal
- José Pedro Rodrigues –Transportes, Mobilidade e Proteção Civil
- Correia Pinto – Educação e Ambiente
- Ângela Miranda – Recursos Humanos, Formação e Modernização Administrativa

Equipa técnica da CMM:

- Departamento de Urbanismo e Planeamento (DUP) - Luís Berrance Arquiteto, Diretor de departamento, Coordenação geral.
- Divisão de Planeamento Urbanístico (DPU):
 - Ana Isabel – Técnica de informática (SIG)
 - Domingos Folha - Economista
 - Gina Pereira – Gestão e Administração Pública
 - João Gomes – desenhador
 - João Quintão – Arquiteto, Chefe de Divisão, coordenação da proposta técnica
 - Paula Penhor – Arquiteta
 - Patrícia Esteves - Arquiteta
 - Patrícia Mendes - Arquiteta
 - Paula Sampaio – Assistente Social
 - Raquel Mendes - Arquiteta
 - Vítor Santos – Geógrafo
- Departamento de Projetos Especiais (DPE):
 - Paulo Gomes, economista, Diretor de Departamento
- Divisão de Mobilidade (DM):
 - Jorge Pereira - Arquiteto, Chefe de Divisão

- Nuno Castro – Arquiteto
- Divisão de Gestão Urbanística (GU):
 - Ana Gomes - Arquiteta, Chefe de Divisão
- Comissão de Património Arquitetónico e Histórico da Camara de Matosinhos
 - António Maia – Arquiteto
 - Conceição Pires – Arqueóloga
 - Isabel Flores – Arquiteta
 - João Gomes - desenhador
 - Maria João Rodrigues – Arquiteta
 - Patrícia Esteves - Arquiteta
 - Raquel Mendes - Arquiteta
- Gabinete Municipal de Arqueologia e História:
 - José Varela - Arqueólogo
 - Conceição Pires - Arqueóloga
- Departamento Financeiro:
 - Cláudia Viana, Diretor de Departamento
- Departamento de Obras
 - António Machado - Engenheiro Civil,
- Gabinete de Segurança e proteção Civil
 - António Salgado Rosa – Intendente
 - Susana Gonçalves - Chefe de divisão

Equipa técnica Externa:

- Consultadoria jurídica - Ferreira de Almeida, Luciano Marcos & Associados - Soc. de Advogados, R.L.
 - Dr. João Miranda;
 - Dr.ª Sandra Guerreiro.
- Avaliação Ambiental Estratégica - Simbiente, engenharia e gestão ambiental, Lda:

- Sérgio Costa, Engenheiro do Ambiente;
- Carla Melo, Eng.ª do Ambiente.
- Reserva Ecológica Nacional, Reserva Agrícola Nacional, Estrutura Ecológica Municipal - Quaternaire Portugal, consultadoria para o desenvolvimento, s.a.:
 - - coordenação Arq. Ana Barroco;
- Zonamento de Ruído - FEUP/ instituto da construção, NI&DEA:
 - Professor Dr. Rui Calejo, coordenação;
 - Nelson Pereira, Engenheiro Civil.
- Património arquitetónico e arqueológico – FAUP/CEAU, Quaternaire Portugal, consultadoria para o desenvolvimento, s.a., respetivamente:
 - Arq.ª Clara Vale;
 - Rute Afonso, Arquiteta.
- Plano de Mobilidade e Transportes (PMT) - FEUP/ Instituto da Construção):
 - Prof. Dr. Paulo Pinho, Coordenação;
 - Prof. Dra. Cecília Silva, Coordenação Executiva;

ANEXOS

ANEXO 2 – SÍNTESE DAS INFRAESTRUTURAS

ANEXO 3 – CRITÉRIOS PARA A CLASSIFICAÇÃO DO SOLO COMO RÚSTICO

CRITÉRIOS PARA A CLASSIFICAÇÃO DO SOLO CLASSIFICAÇÃO DO SOLO COMO RÚSTICO

Revisão do PDM Relatório 2019



Integração da RAN em solo rústico:

Artigo 10.º DL n.º 199/2015, 16 setembro (Regime Jurídico da RAN)	Explicitação
1 — Não integram a RAN as terras ou solos que integrem o solo urbano identificado nos planos territoriais de âmbito intermunicipal ou municipal.	Como ponto de partida foi considerado rústico o solo integrado na RAN bruta, tendo em conta a proposta de exclusão por razões de ordenamento territorial.

Explicitação complementar à carta de Classificação do Solo I – Solo Rústico, de acordo com os critérios do artigo 6.º, do Decreto Regulamentar n.º 15/2015, de 19 de agosto:

Critérios do Decreto Regulamentar 15/2015 Artigo 6.º		Aplicação dos critérios à realidade territorial do concelho	Explicitação
2 — A classificação do solo como rústico obedece à verificação de um dos seguintes critérios:			
a) Reconhecida aptidão para aproveitamento agrícola, pecuário ou florestal	1	Reconhecida aptidão para aproveitamento agrícola e/ou pecuária	Áreas que apesar de não estarem incluídas em RAN se encontram atualmente com produção agrícola ou pecuária, incluindo a tipologia de quinta, importantes como espaços de sustentabilidade e dinamização económica e social do solo rústico e que se assumem com alguma relevância em termos de economia local ou regional.
b) Reconhecida potencialidade para a exploração de recursos geológicos e energéticos		—	Não se aplica.
c) Conservação, valorização ou exploração de recursos e valores naturais, culturais ou paisagísticos, que justifiquem ou beneficiem de um estatuto de proteção, conservação ou valorização incompatível com o processo de urbanização e edificação;	2	Área arborizada ou florestada	Áreas cuja arborização / florestação constitui um recurso natural ou paisagístico que se pretende conservar e valorizar, nomeadamente a presença de maciços Quercus suber, sendo por isso condicionante do processo de urbanização ou edificação.
	3	Área importante para o estabelecimento de relações de continuidade na estrutura rural ou sua coerência	Os valores ecossistémicos e paisagísticos são reforçados (valorizados) pelas relações de continuidade que possam estabelecer entre si. A articulação entre os elementos que compõem a estruturação física dos espaços rústicos torna a sua leitura mais clara e coerente bem como beneficia os processos biofísicos através de corredores ecológicos de conectividade.
	4	Área importante para a preservação de sistemas de vistas e valorização da paisagem rural "a partir do urbano", como reforço da relação urbano-rústico (p. ex: vias panorâmicas)	Reconhecimento da relação indissociável entre as áreas periféricas dos núcleos urbanos e o espaço rústico: a fronteira entre os dois espaços é um domínio integrador de relações de vizinhança e de trocas. Apesar de assumir um papel fundamental na manutenção das atividades agrícolas, pecuárias e da conservação dos ecossistemas, os espaços rústicos têm sido fortemente condicionados pelos aglomerados urbanos que os envolvem. Ao longo da extensa franja de contacto do rústico com o urbano nem sempre foram estabelecidas transições/articulações ordenadas e coerentes. Se por um lado, nos aglomerados agrícolas, onde a atividade económica ainda se mantém em estrita relação com os campos, a morfologia do edificado estabelece relações formais e funcionais bastante claras com o espaço de produção, o mesmo não acontece quando esta cumplicidade funcional é inexistente. A divergência de usos ou a falta de complementaridade entre si têm gerado repercussões negativas na morfologia e na paisagem, constituindo o urbano em grande medida uma agressão contra o rústico, tratando-o como "traseiras" e provocando fraturas. No sentido de (re)conceber a fronteira entre os núcleos urbanos e o espaço rústico, foram identificadas amplitudes de paisagem notável, que os campos ainda propiciavam a partir dos núcleos urbanos. Preservar essas aberturas panorâmicas como janelas privilegiadas do urbano sobre o rústico, justifica-se pelo critério de valorização paisagística incompatível com o processo de urbanização e edificação. Neste intuito, foram avaliadas as frentes não edificadas e incluídas em solo rústico, aquelas que se enquadravam de modo suficientemente evidente nos critérios descritos e simultaneamente em contiguidade com o meio rústico, cultivadas (critério 1) ou florestadas (critério 3) e cuja intensidade de ocupação da zona em que se inseriam não implicava a sua classificação como solo urbano. Foi ainda assegurada fora de solo rústico uma extensão suficiente para remate de empenas não tratadas das edificações marginais.
	5	Orla costeira e infraestruturas de apoio	A inclusão em solo rústico das áreas livres permeáveis da orla costeira, de modo a permitir a infiltração máxima das águas e evitar a densificação urbana, justifica-se pela necessidade de proteção e valorização de sistemas biofísicos e de recursos hídricos, a fim de garantir uma gestão da zona costeira integrada e sustentável.
	6	Espaço natural do vale do Leça	Este espaço compreende as margens e as encostas adjacentes ao leito do rio que, ao longo da sua extensão compõem um mosaico de paisagens variadas e notáveis.
d) Prevenção e minimização de riscos naturais ou antrópicos ou de outros fatores de perturbação ambiental, de segurança ou de saúde públicas, incompatíveis com a integração em solo urbano;	7	Área importante para acautelar a existência de áreas naturais, agrícolas ou florestais entre as áreas urbanizadas, num conceito de "perímetro urbano permeável"	Ao promover o efeito de meandrização / interdigitação através do aumento das superfícies de contacto e interação entre o espaço urbano e o rústico, com a integração espacial de elementos intrínsecos como linhas de água, zonas húmidas; contribui-se significativamente para o equilíbrio do território e bem-estar da população.
	8	Área incluída nos sistemas da REN	Aqui incluem-se sistemas que definem a REN entre os quais, a zona costeira sujeita a um regime de salvaguarda para prevenção e gestão de situações de risco de galgamento, inundação e erosão costeira.
e) Afetação a espaços culturais, de turismo, de recreio ou de lazer que não seja classificado como solo urbano, ainda que ocupado por infraestruturas;	9	Área com utilização compatível ou de apoio ao espaço rural (turismo; núcleos agrícolas, infraestruturas)	Consideram-se as áreas cuja utilização, não implicando a classificação do solo como urbano, promove o aproveitamento multifuncional do solo rústico. Foram consideradas atividades que contribuem para a diversificação e dinamização económica e social do espaço rústico, sem por em causa o equilíbrio biofísico e paisagístico dos sistemas que lhe estão associados.
	10	Área de reconhecida aptidão para o recreio e lazer, com funções ecológicas e fundamental na integridade biofísica natural e antrópica do território (recreio e lazer)	Foram aqui consideradas estruturas de apoio à praia e ao turismo em contexto rústico, como o clube de caçadores e as áreas potencialmente utilizáveis ou em utilização como espaços de recreio e lazer.
f) Localização de equipamentos, infraestruturas e sistemas indispensáveis à defesa nacional, segurança e proteção civil, incompatíveis com a integração em solo urbano.		—	Não aplicável. As instalações e sistemas desta natureza existentes no concelho consideram-se compatíveis com a integração em solo urbano.
g) Afetação a infraestruturas, equipamentos ou outros tipos de ocupação humana que não confirmem o estatuto de solo urbano;	9	Área com utilização compatível ou de apoio ao espaço rural (equipamento/infraestruturas; atividades económicas; núcleos agrícolas)	Consideram-se as áreas cuja utilização não implicando a classificação do solo como urbano, promove o aproveitamento multifuncional do solo rústico. Foram consideradas atividades que contribuem para a diversificação e dinamização económica e social do espaço rústico, sem por em causa o equilíbrio biofísico e paisagístico dos sistemas que lhe estão associados. Estas áreas ficarão sujeitas a um regime de solo que garanta a sua qualificação como espaços de articulação de funções complementares ao desenvolvimento rural e a sua infraestruturação com recurso a soluções apropriadas às suas características.
h) Afetação a atividades industriais ligadas ao aproveitamento de produtos agrícolas, pecuários e florestais, ou à exploração de recursos geológicos e energéticos;			Foram aqui considerados equipamentos desportivos e atividades industriais ligadas aos recursos geológicos em contexto rústico, como o pavilhão desportivo do Marreco, parte do estabelecimento prisional de Santa Cruz do Bispo, a indústria de corte de pedra nas margens do rio Leça ou pequenos núcleos agrícolas disjuntos dos aglomerados populacionais, de apoio e em estreita ligação às atividades localizadas em solo rústico.
i) Os solos que não sejam classificados como solo urbano, ainda que não preencham nenhum dos critérios anteriores.	11	Área a permanecer desocupada, como forma de combate à dispersão/expansão dos aglomerados, em favor da compactação do tecido urbano ou do desenvolvimento prioritário de outras áreas do concelho, por opção de planeamento	Critério que traduz uma opção de planeamento territorial, segundo o conceito do Artigo 5.º do Decreto Regulamentar. Estas áreas estão sempre associadas à verificação de pelo menos um dos critérios anteriores, não resultando da mera inobservância dos critérios para a classificação do solo como urbano. Áreas cuja classificação se fundamenta na estratégia do plano territorial, favorecendo a colmatação e compactação do tecido urbano em detrimento da dispersão dos aglomerados. Funcionam como elemento regulador da edificação, direcionando a expansão urbana para outras áreas mais adequadas, como condição do bom ordenamento do território.

ANEXO 4 – CLASSIFICAÇÃO DO SOLO COMO RUSTICO

ANEXO 5 – ANÁLISE DO SOLO RÚSTICO POR VETOR

QUADRO SINÓTICO				
VETOR	CONSTRANGIMENTOS	OBJETIVOS	DESENVOLVIMENTOS DO REGULAMENTO PARA A PROSECUÇÃO DOS OBJETIVOS	
AMBIENTAL	Degradação dos recursos naturais	Condicionar as intervenções no espaço rural ao respeito pelo ambiente	Estabelecer um distanciamento mínimo da atividade pecuária às linhas de água. Interditar a localização de novas instalações pecuárias no vale do Leça.	
	Contaminação do solo e linhas de água associada à atividade pecuária.	Condicionar a localização de novas atividades pecuárias.		
	Degradação dos solos e contaminação hídrica, associada à práticas agrícolas intensiva, em detrimento dos sistemas policulturais tradicionais do Norte, de produção extensiva e diversificada.	Aumentar a sustentabilidade ambiental das atividades agrícolas Promover a extensificação e diversificação das produções incentivando os sistemas policulturais tradicionais do Norte. <i>(DRAP)</i>	Incentivar as produções hortofrutícolas e frutícolas, através do favorecimento das condições de edificabilidade. Dispensar o cumprimento da área máxima de impermeabilização do solo para o apoio às explorações hortofrutícolas e florícolas <i>(em sintonia com o regime da RAN)</i>	
	Tendência progressiva da impermeabilização do solo (no litoral norte - Grande Porto), comprometendo os aquíferos subterrâneos e provocando a perda irreversível das funções biológicas do solo. O regime jurídico da RAN que regula, exclusivamente e quase na totalidade, o solo rural, é omissivo em relação à percentagem máxima de impermeabilização do solo para a maioria das utilizações. Dispondo agora dos valores da ocupação atual, que se consideram excessivos, compreende-se ser necessário impor limites à impermeabilização do solo, numa ótica de sustentabilidade.	A 2.4.1 A 2.4.2 A 1.1.4 A 1.1.5 Estabelecer modelos de uso e ocupação promotores da conservação, infiltração e retenção da água no solo: • Valorizar as bacias hidrográficas • Controlar e reduzir a impermeabilização dos solos nas operações urbanísticas • Utilizar materiais permeáveis e semipermeáveis na infraestruturação em alternativa ao pavimento betuminoso • Limitar a plantação de eucáliplos e promover a reconversão gradual das áreas florestadas, com recurso a espécies adaptadas às condições edafoclimáticas. <i>(retirar o autóctone)</i>	Condições ambientais: • Impor condições à alteração do revestimento e drenagem natural do solo. • Estabelecer índices máximos de impermeabilização. • Não permitir que o destaque ou desanexação de parcelas ponha em causa ou agrave o incumprimento dos índices máximos de impermeabilização • Condicionar a utilização de materiais impermeáveis na pavimentação de vias e caminhos de acesso. • Limitar a largura das vias e caminhos de acesso bem como as alterações à topografia do terreno. • Plantação de eucáliplo limitada às percentagens máximas estabelecidas nas metas do PROF para a região do Grande Porto.	
	O crescimento sem recurso a infraestruturas de saneamento produziu a proliferação de esgotos a céu aberto ou fossas sépticas, que contaminam as linhas de água. Apesar da rede de saneamento estar já executada, as ligações à rede pública ainda não se verificaram na totalidade.	A 2.2.5 Assegurar a ligação dos ramais privados às condutas principais da rede de saneamento.	Exigir a ligação à rede pública de abastecimento de água e saneamento, não se admitindo o recurso a soluções privativas autónomas.	
	Vulnerabilidade face aos riscos naturais	Reduzir a vulnerabilidade face aos riscos naturais		
	Verifica-se que parte do edificado existente no solo rústico se localiza em áreas cujas características biofísicas acarretam riscos para as edificações e população, nomeadamente por se situarem em áreas húmidas ribeirinhas e costeiras, letos de cheias e zonas ameaçadas pelo mar ou em encostas declivosas com risco de erosão.	Limitar a ocupação nas áreas menos aptas à edificação aos usos compatíveis com as suas condições biofísicas e condicionar as intervenções, de forma a reduzir a vulnerabilidade face aos riscos naturais.	1 — Os espaços naturais (n.º2, artigo 21.º, DR 15/2015) e os espaços agrícolas abrangidos pela reserva ecológica nacional, compreendem áreas cujas características biofísicas condicionam a sua aptidão para fins de edificação. 2 — Nestes espaços não é permitida a impermeabilização do solo, com exceção das instalações de apoio ao recreio e lazer e à exploração florestal, e da localização de infraestruturas públicas ou de interesse público e ainda atividades económicas relacionadas com o setor do mar cuja exigência de localização na faixa costeira seja devidamente justificada. 3 — As intervenções urbanísticas devem prever medidas de minimização quanto às operações de aterro e escavação e em zonas ameaçadas pelas cheias devem permitir a livre circulação das águas. 4 — As instalações de apoio ao recreio e lazer devem ter caráter de estrutura ligeira, assente em estacaria ou do tipo amovível. 12	
Degradação da paisagem	A 1.1.1 A 1.1.4 A 1.1.5 Condicionar as intervenções no espaço rural ao respeito pelas características da paisagem Descontinuar os povoamentos florestais de eucáliplo, promovendo a reconversão gradual das áreas florestadas, com recurso a espécies adaptadas às condições edafoclimáticas. <i>(retirar o autóctone)</i> A 1.1.2 Recuperar os corredores ecológicos das ribeiras e seus afluentes com recurso a vegetação ripícola e muros vivos.	Nas ações de arborização ou rearborização, os valores máximos percentuais de composição florestal com Eucáliplo e Pinheiro bravo, de respetivamente 17% e 63%, são os admitidos pelo PROF (artigo 39.º) Condicionar as espécies a utilizar na arborização das galerias ripícolas.		
QUALIFICAÇÃO URBANÍSTICA	Degradação da paisagem	A 1.1.1 Condicionar as intervenções no espaço rural ao respeito pelas características da paisagem	Princípios para o enquadramento: • Deve ser garantido o enquadramento das edificações, tendo em especial atenção o seu impacto visual na paisagem, a partir dos pontos de vista que a propiciam, designadamente, não deve ocupar lugares proeminentes; deve adaptar-se à morfologia natural do terreno; a composição volumétrica, as cores e os materiais devem harmonizar-se com o espaço envolvente; • Na construção ou reconstrução de vedações de propriedade, bem como na compartimentação dos campos, devem ser utilizadas técnicas construtivas tradicionais, recorrendo, sempre que tal não seja impossível, a vedações vivas. • Evitar a dispersão das edificações com finalidade agrícola. <i>(em sintonia com o regime da RAB)</i>	
	A utilização sistemática de materiais inadequados ou utilizados de forma precária na construção e revestimento exterior das edificações, vedações, anexos ou apoios agrícolas, obras que, embora consideradas de escassa relevância urbanística acabam por ter grande impacto visual, gera uma imagem descuidada que degrada continuamente a paisagem rural, sendo talvez um dos fatores que mais contribui para a sua desqualificação. Presença de sucatas, instalações industriais e de armazenagem descontextualizadas.	Estabelecer princípios urbanísticos para integração da edificação na paisagem rural.		
	Excessiva ocupação do solo: Do levantamento efetuado, conclui-se que, com exceção das Quintas, o Índice de ocupação do solo em qualquer tipo de utilização é excessivo, chegando a ser relativamente à carga de ocupação que o PROT-N considera equilibrada, 4 vezes superior na utilização habitacional e 6 vezes superior no caso das atividades económicas. Dispondo agora dos valores da ocupação atual, que se consideram excessivos, compreende-se ser necessário impor limites à ocupação do solo, exigir áreas mínimas de parcela superiores à unidade mínima de cultura.	Reduzir a densidade de ocupação do solo rústico, estabelecendo padrões de crescimento de muito baixa intensidade. Promover uma imagem de ocupação rarefeita/esparça de edificação pontual, favorecendo a integração das edificações na paisagem.	• Estabelecer índices máximos de impermeabilização e área mínima de parcela. • Definir afastamentos mínimos entre as edificações, com exceção do remate dos aglomerados urbanos ou outras situações excecionais. • Não permitir que o destaque ou desanexação de parcelas ponha em causa ou agrave o incumprimento dos parâmetros urbanísticos definidos.	
	Desarticulação na confrontação do espaço rural com os aglomerados urbanos	U. 1.2 Assegurar a continuidade urbano - rural	Princípios para a articulação das intervenções com o espaço urbano:	
	Apesar de assumir um papel fundamental na manutenção das atividades agrícolas, pecuárias e da conservação de territorialidades, o espaço rústico, tem sido fortemente condicionado pelos aglomerados urbanos que o envolve. Ao longo da extensa franja de contacto com o urbano, nem sempre foram estabelecidas transições/articulações ordenadas e coerentes. Se por um lado, nos aglomerados de génese rural, onde a atividade económica ainda se mantém em estrita relação com os campos, a morfologia do edificado estabelece relações formais e funcionais bastante claras com o espaço de produção, o mesmo não acontece quando esta cumplicidade funcional é inexistente. A divergência de usos ou a falta de complementaridade entre si têm gerado repercussões negativas na morfologia e na paisagem, constituindo o urbano em grande medida uma agressão contra o rural. As "traseiras do urbano" caracterizam-se com frequência pela falta de tratamento das empenas, pelo desordenado e desqualificado somatório de ampliações e anexos da construção, ou pela ocupação abusiva dos logradouros como "arruamentos a descoberto". É fundamental (re)conceber a fronteira entre os núcleos urbanos e o espaço rústico não apenas como o espaço onde se encontram, mas onde se integram, nas suas correlações e complementaridades, estabelecendo entre si novos relacionamentos formais e funcionais. A paisagem deve ser vista como um todo, não possuindo fronteiras que se façam sentir entre as áreas urbanas e rurais.	U.1.2.1 • Articular a contiguidade das malhas urbanas com o espaço rural. • Implementar o conceito de via panorâmica de contenção periférica do urbano • Tratar a fronteira com as áreas urbanizadas como remate e tampão do perímetro urbano e amenizar o impacto visual das traseiras e empenas expostas ao espaço rural, através de edificação e/ou plantação de cortinas arbóreas.	• A edificação em parcelas que confrontem com o solo urbano, deve promover o enquadramento dos aglomerados existentes, amenizando o impacto visual das traseiras e empenas não tratadas, expostas ao solo rústico, através de soluções arquitetónicas e paisagísticas adequadas, recorrendo se necessário à plantação de cortinas arbóreas. • Os novos acessos devem articular-se com as malhas urbanas contíguas, reforçando e clarificando as suas ligações.	
	ESTRUTURA DE SUPORTE	Falta de estruturação da rede dos caminhos rurais	U.1.2.2 Ordenar a acessibilidade em solo rústico	• Nos espaços agrícolas, a edificação de habitação unifamiliar, exceto a habitação do agricultor, só é admitida se dispuser de abastecimento de água, saneamento e energia elétrica, preexistente à data de publicação do PDMM, em ligação à rede pública de infraestruturas, não se admitindo sistemas independentes. • Os novos acessos devem articular-se com as malhas urbanas contíguas, reforçando e clarificando as suas ligações.
		Fragmentação da estrutura fundiária e má configuração das parcelas	Melhorar a estrutura fundiária para benefício do ordenamento rural	Estabelecer uma área mínima de parcela para a habitação e o turismo e condicionar ao emparcelamento rural ou à correção da divisão parcelar, a edificação em parcelas que, pela sua exiguidade ou configuração, limitem ou afetem negativamente o bom ordenamento do espaço rural.
INDUÇÃO ECONÓMICA	Falta de investimento no solo rústico	Valorizar os ativos territoriais	• Favorecer os parâmetros urbanísticos e de ordenamento, dentro dos limites da condição de muito baixa densidade, para a instalação de atividades não relacionadas com o setor da produção primária: a) Atividades turísticas; b) Função residencial; c) Apoio ao recreio e lazer;	
	A clivagem entre o espaço urbano e o rural é patente na imagem ainda presente do rural como o espaço "negativo" do urbano. Desinvestimento global na produção agrícola. Carência de políticas económicas de gestão territorial direcionadas para o solo rústico. Desvalorização do solo rústico como suporte a funções produtivas, ecológicas, de recreio e lazer, em benefício do sistema urbano. Abandono da propriedade e prática de vazamento de entulho junto aos caminhos. Preço do solo desajustado	E.2.4.1 E.2.5.2 Diversificar as atividades e seus agentes através de novas realidades vivenciais, promovendo a renovação funcional, económica e social do solo rústico: • Potenciar outras atividades não diretamente ligadas à agricultura ou pecuária, como o turismo, a vilegiatura e a residência, tirando partido da vantagem situacional do concelho. • Promover a especialização agrícola direcionada para nichos de mercados e exportação. • Promover a fixação de equipamentos relacionados com o turismo costeiro. • Criar e implementar sistemas de incentivos à gestão sustentável do espaço rural • Criar o "Fundo Municipal de Sustentabilidade Ambiental e Urbanística"	• Constituir o "Fundo Municipal de Sustentabilidade Ambiental e Urbanística" como instrumento financeiro de apoio ao desenvolvimento territorial sustentável com vista a promover a sustentabilidade dos ecossistemas e a prestação de serviços ambientais, a criação, manutenção e reforço de infraestruturas, equipamentos ou áreas de uso público a cargo da autarquia.	
	Não obstante a resiliente economia de base agrícola, o processo continuado de desvalorização e desinvestimento global na agricultura e a baixa rentabilidade ou abandono das áreas florestadas, a par do enquadramento do concelho no sistema urbano da área metropolitana do Porto, exercem forte pressão especulativa sobre o espaço rústico, inflacionando o mercado do solo para valores muito acima do que se considera ajustado à sua classificação e suscitam a emergência de novas soluções de aproveitamento.			

ANEXO 6 – UTILIZAÇÃO E EDIFICABILIDADE DO SOLO RÚSTICO

UTILIZAÇÕES DO SOLO ADMITIDAS	PARÂMETROS DE EDIFICABILIDADE				CONDIÇÕES ESPECÍFICAS / EXCEÇÕES	ÁREAS MENOS APTAS À EDIFICAÇÃO (Áreas abrangidas por REN) Aspetos biofísicos como o relevo e a hidrografia condicionam o solo relativamente à sua aptidão para a edificação e, como tal, consideram-se menos aptas à edificação e limitadas por motivos de proteção do litoral, sustentabilidade do ciclo da água e prevenção de riscos naturais.	DISPOSIÇÕES GERAIS DO SOLO RÚSTICO
	Índice máximo de impermeabilização do solo (aplicável ao conjunto das parcelas)	Área máxima de impermeabilização do solo	Dimensão mínima da parcela (m ²)	Altura máxima da fachada ou n.º máximo de pisos acima do solo (1)			
Apoio direto e exclusivo às atividades do setor primário (2)	Rj RAN 0,01* Prot-N lu 0,025 (aprox. 0,012)	Rj RAN 750 m ² *	—	7 metros Prot-N 9 metros (altura edificação)	Rj RAN *Exceto explorações hortofrutícolas e florícolas. - O apoio deve localizar-se junto das edificações da atividade principal preexistente, salvo exceções justificadas.	Prot-N Não admitidas novas impermeabilizações, exceto apoio direto à exploração florestal	CONDIÇÕES AMBIENTAIS - A alteração do relevo natural do solo, a destruição do coberto vegetal ou a sua compactação só são permitidas na extensão estritamente necessária às atividades permitidas. - Respeito pela drenagem natural do terreno e a inexistência de encharcamento ou erosão do solo. - Nas galerias ripícolas associadas às margens das linhas de água, apenas é permitida a plantação de folhosas adaptadas a este tipo de ecossistema. - O traçado de caminhos de acesso deve adaptar-se à topografia do terreno, não implicando operações de aterro ou escavação de dimensão relevante e a largura máxima da plataforma não deve exceder 3,5 metros; PRINCÍPIOS DE ENQUADRAMENTO - Garantia o enquadramento das edificações, tendo em especial atenção o seu impacto visual na paisagem a partir dos pontos de vista que a propiciam, designadamente através dos seguintes princípios: a) A edificação não deve ocupar lugares proeminentes; b) A edificação deve adaptar-se à morfologia natural do terreno; c) A composição volumétrica, as cores e os materiais devem harmonizar-se com o espaço envolvente; d) Na construção ou reconstrução de vedações de propriedade, bem como na compartimentação dos campos, devem ser utilizadas técnicas construtivas tradicionais, recorrendo, sempre que tal não seja impossível, a vedações vivas. - Deve ser garantida a articulação com os aglomerados urbanos, designadamente através dos seguintes princípios: a) A edificação em parcela que confronte com o solo urbano deve promover o enquadramento dos aglomerados existentes, amenizando o impacto visual das traseiras e empenas não tratadas, expostas ao solo rústico, através de soluções arquitetónicas e paisagísticas adequadas, recorrendo se necessário à plantação de cortinas arbóreas. b) Os acessos devem articular-se com as malhas urbanas contíguas, reforçando e clarificando a interconetividade com o solo urbano e resolvendo vias em impasse.
Instalações pecuárias	—	—	—	7 metros Prot-N 9 metros (altura edificação)	- Novas instalações a localizar exclusivamente na unidade de paisagem agroflorestal (Lavra-Perafita) - Distanciamento mínimo de 200 metros de cursos de água integrados no DPH;	Não admitidas novas impermeabilizações	
Indústria Comércio Serviços	0,025 Prot-N lu 0,025 (aprox. 0,012)	—	—	7 metros Prot-N 9 metros (altura edificação)		Não admitidas novas impermeabilizações	
Habitação unifamiliar (não agricultor) INCOMPATÍVEL COM RAN	— Prot-N lu 0,025 (aprox. 0,012)	300 m ²	11 000	Prot-N 2 pisos		Não admitidas novas impermeabilizações	
Habitação agricultor	— Prot-N lu 0,025 (aprox. 0,012)	Rj RAN 300 m ²	—	Prot-N 2 pisos		Não admitidas novas impermeabilizações	
Parques de campismo e caravanismo INCOMPATÍVEL COM RAN	0,035	—	11 000	Prot-N 2 pisos		Não admitidas novas impermeabilizações	
Empreendimentos Turísticos	0,035	* 300 m ² Rj RAN	11 000	Prot-N 2 pisos		Não admitidas novas impermeabilizações	
Produção energética a partir de fontes renováveis	—	—	—	Prot-N 9 metros (altura edificação)	Rj RAN Não implique aterros e escavações	Não admitidas novas impermeabilizações	
Equipamentos públicos ou de interesse público INCOMPATÍVEL COM RAN, EXCETO GOLF	— Prot-N lu 0,2 (aprox. 0,06)	—	—	— Prot-N 3 pisos	Reconhecimento pelo município da natureza e características do empreendimento como justificativas da sua localização em solo rústico, incluindo o apoio ao turismo	Não admitidas novas impermeabilizações	
Infraestruturas públicas ou de interesse público	—	—	—	— Prot-N 9 metros (altura edificação)	Contemple medidas de minimização quanto às operações de aterro e escavação.	Condições - Prever medidas de minimização quanto às operações de aterro e escavação. - Em zonas ameaçadas pelas cheias, a edificação deve permitir a livre circulação das águas. - Apoio ao recreio e lazer – edificação com caráter de estrutura ligeira, assente em estacaria ou do tipo amovível, preferencialmente construída em madeira ou metálica.	
Apoio ao recreio e lazer	—	—	—	—	Reconhecimento pelo município da natureza e características da edificação como justificativas da sua localização em solo rústico.		

⁽¹⁾ Exceto instalações técnicas justificadas, silos e depósitos de água.

⁽²⁾ Apoio direto às utilizações agrícolas, pecuárias, aquícolas, piscícolas, florestais ou de exploração de recursos energéticos

Em certas utilizações do solo, a definição do parâmetro **área mínima da parcela**, conjugado com o parâmetro **área máxima de impermeabilização** dispensa o estabelecimento de **índice máximo de impermeabilização**, com 2 vantagens: a) Admite a fragmentação do cadastro, dentro de um determinado limite que se considera o ajustado às necessárias utilizações do solo; b) Previne a construção de grandes massas volumétricas quando o tipo de utilização não o justifica. Haverá, contudo, utilizações em que uma maior impermeabilização é tecnicamente justificável, sendo mais sensato definir índices de impermeabilização, como no caso de indústria, comércio ou serviços.

ANEXO 7 - ENQUADRAMENTO DAS AÇÕES DO PMT NO PDM

PLANO DE MOBILIDADE E TRANSPORTES (PMT)								INTEGRAÇÃO NO PLANO DIRETOR MUNICIPAL DE MATOSINHOS (PDMM)			
AÇÕES		OBJETIVOS		OBJETIVOS				VETOR ACESSIBILIDADE E TRANSPORTES FINALIDADE	PONDERAÇÃO / JUSTIFICAÇÃO	REGULAMENTAÇÃO	
		O1	O2								
		MELHORAR AS CONDIÇÕES DE ACESSIBILIDADE	REEQUILIBRAR AS OPORTUNIDADES DE DESLOCAÇÃO POR TODOS OS MODOS						Melhorar as condições de acessibilidade e reequilibrar as oportunidades de deslocação por todos os modos		
		Aproximar as pessoas e as atividades	Aumentar a facilidade de deslocação por modos ativos e por transporte público	Dar prioridade aos modos ativos nas áreas residenciais	Chiar uma nova cultura de mobilidade à volta da bicicleta	Aumentar a competitividade do Transporte Público	Reestruturar o sistema rodoviário	As ações do PMT são incluídas no programa do PDM, no vetor de Acessibilidade e Transportes e a programação da sua execução é estabelecida no âmbito do Plano Plurianual de Investimentos e Plano das Atividades Municipais, com decisão em sede das Grandes Opções do Plano Municipal, conforme for determinada a sua prioridade.			
		01.1	01.2	02.1	02.2	02.3	02.4				
Ocupação Urbana		Impacto das ações sobre os objetivos									
A1.1	Bonificação da densidade em áreas de elevada acessibilidade	***	**	**	*	*	—		Aproximar as pessoas e as atividades Aumentar a facilidade de deslocação por modos ativos e por transporte público Dar prioridade aos modos ativos nas áreas residenciais	O favorecimento das dinâmicas de fixação e atração de nova população e emprego, desejáveis à rentabilização do sistema de acessibilidade, é concretizado através: 1. Da aplicação dos parâmetros de integração territorial do RPDM, uma vez que, na maioria das situações resulta na ultrapassagem do índice de utilização e não o contrário, funcionando como um fator de densificação. 2. Da estratégia de desenvolvimento urbanístico do RTORMM. Estas áreas serão consideradas como zonas de redução de encargos urbanísticos, sendo as operações urbanísticas por elas abrangidas, beneficiadas no cálculo das compensações e da TRIU. Desta forma é aplicado o princípio de densificação seletiva proposto no PMT, introduzindo critérios de bonificação. 3. Da eventual elaboração ou revisão de PMOT em vigor, que abrangem as áreas em questão, com o objetivo de aumentar a densificação para além do permitido pela aplicação dos parâmetros de integração territorial, em relação direta com a dinâmica do licenciamento de obras particulares.	RPDM Solo urbano Inserção urbana Altura da fachada Unidades e subunidades operativas de planeamento e gestão RTORMM Zonas de redução de encargos urbanísticos
A1.2	Bonificação da densidade na proximidade dos principais elementos da rede de transporte público	***	**	**	*	*	—				
A1.3	Penalização da densidade em áreas dependentes do automóvel	*	*	—	—	—	—	IMPACTO RESIDUAL NOS OBJETIVOS	O critério de delimitação dos perímetros urbanos confina o solo urbano aos limites dos aglomerados existentes com adição das faixas servidas por infraestruturas urbanísticas que suportam o crescimento de pavimentos lineares. Nestas áreas dependentes do automóvel a ocupação é limitada, segundo padrões de baixa densidade e compacidade, assumindo uma marcada diferença relativamente às zonas com melhores condições de acessibilidade: os espaços centrais. Por outro lado, fora do perímetro urbano é fortemente restringida a edificação. Considera-se que este modelo contribui para a sustentabilidade do sistema de transportes, na medida em que não cria condições favoráveis ao aumento populacional.	RPDM Qualificação do solo urbano - espaços urbanos de baixa densidade Qualificação do solo rústico - espaços agrícolas	
A1.4	Criação de áreas de salvaguarda na proximidade de Meito rurais	*	*	—	—	—	—	IMPACTO RESIDUAL NOS OBJETIVOS	Estas áreas podem ser incluídas no perímetro urbano, tendo em conta as suas características e dado que cumprem os critérios de classificação do solo como urbano: - Inserção no modelo de organização do sistema urbano municipal; - Existência de fluxos significativos de população bens e informação; - Existência de infraestruturas urbanas e de prestação de serviços associadas, compreendendo inclusivamente o sistema de transportes públicos; - Garantia do acesso da população aos equipamentos de utilização coletiva que satisfaçam as suas necessidades coletivas fundamentais.	RPDM Qualificação do solo urbano Espaços urbanos de baixa densidade	
A1.5	Criação de áreas de salvaguarda em áreas de expansão urbana com reduzidos índices de acessibilidade	*	*	—	—	—	—	IMPACTO RESIDUAL NOS OBJETIVOS	As áreas das Carvalhas, Caulinos e Aroteia, apesar dos reduzidos índices de acessibilidade, constituem uma excelente oportunidade para o desenvolvimento de atividades económicas associadas ao transporte de mercadorias, por usufruírem de acesso privilegiado à A4 ou à A41. Serão sujeitas a um nível mais detalhado de desenho urbano e executadas como regra, através de unidades de execução ou subunidades operativas de planeamento e gestão (SUOPG), ficando assegurado o seu desenvolvimento controlado, quanto às questões da acessibilidade e das atividades de proximidade.	RPDM Qualificação do solo urbano Espaços de atividades económicas Áreas urbanas disponíveis a consolidar - termos de referência SUOPG 1 — Zona de atividades económicas e Parque Urbano do antigo monte de São Gens.	
A1.6	Definição da estratégia de localização para Equipamentos Públicos de Proximidade	***	**	*	*	*	—	Aproximar as pessoas e as atividades Aumentar a facilidade de deslocação por modos ativos e por transporte público	O PMT aponta como estratégia a criação de equipamentos em locais de maior concentração populacional e que, atualmente, não cumprem os critérios mínimos de acessibilidade. O Programa de execução do PDMM integrará as áreas de salvaguarda para equipamento do PMT, como zonas de reforço da condição de centralidade, da plurifuncionalidade, a levar a cabo principalmente nas áreas urbanas disponíveis a consolidar, segundo as regras de hierarquia conceptual definidas no regulamento do PDMM. O PDMM pretende promover a potenciação da complementaridade e diversidade funcional, como forma de aproximar as pessoas e as atividades, reforçar a condição de centralidade e as amenidades urbanas, em sintonia com esta ação do PMT.	RPDM Áreas urbanas disponíveis a consolidar Termos de referência para as áreas urbanas disponíveis a consolidar	
A1.7	Sistema de Centralidades Municipal	***	**	**	—	—	—	VETOR AMBIENTAL FINALIDADE Valorizar os recursos naturais e a paisagem OBJETIVO Promover os espaços verdes públicos Promover uma rede de espaços verdes/ públicos exteriores (praças) de fruição em área urbana, num raio de 400m; Consolidar os espaços públicos de proximidade	O PMT sugere a valorização de um conjunto de cerca de 85 espaços públicos de proximidade dispersos pelo concelho, com vista à dinamização das centralidades, tendo em atenção aspetos como a qualidade do desenho do espaço público, a qualidade visual dos arruamentos e a sua dinamização. Esta ação, não obstante ter um impacto muito positivo na aproximação entre as pessoas e as atividades, é incluída no Programa de execução do PDMM - vetor ambiental, com o objetivo de "Promover os Espaços Verdes Públicos" em ambiente urbano.		
— Não aplicável * Impacto residual ** Impacto positivo *** Impacto muito positivo											

— Não aplicável * Impacto residual ** Impacto positivo *** Impacto muito positivo

PLANO DE MOBILIDADE E TRANSPORTES (PMT)								INTEGRAÇÃO NO PLANO DIRETOR MUNICIPAL DE MATOSINHOS (PDMM)			
AÇÕES		OBJETIVOS						VETOR ACESSIBILIDADE E TRANSPORTES FINALIDADE Melhorar as condições de acessibilidade e reequilibrar as oportunidades de deslocação por todos os modos	PONDERAÇÃO / JUSTIFICAÇÃO	REGULAMENTAÇÃO	
		O1		O2							
		MELHORAR AS CONDIÇÕES DE ACESSIBILIDADE		REEQUILIBRAR AS OPORTUNIDADES DE DESLOCAÇÃO POR TODOS OS MODOS				OBJETIVOS	As ações do PMT são incluídas no programa do PDM, no vetor de Acessibilidade e Transportes e a programação da sua execução é estabelecida no âmbito do Plano Plurianual de Investimentos e Plano das Atividades Municipais, com decisão em sede das Grandes Opções do Plano Municipal, conforme for determinada a sua prioridade.	RPDM Regulamento do Plano Diretor Municipal RUEMM Regulamento de urbanização e edificação do município de Matosinhos RTORMM Regulamento de taxas e outras receitas do Município de Matosinhos	
		Aproximar as pessoas e as atividades	Aumentar a facilidade de deslocação por modos ativos e por transporte público	Dar prioridade aos modos ativos nas áreas residenciais	Criar uma nova cultura de mobilidade à volta da bicicleta	Aumentar a competitividade do transporte Público	Reestruturar o sistema rodoviário				
		01.1	01.2	02.1	02.2	02.3	02.4				
Modos Ativos		Impacto das ações sobre os objetivos									
A2.1	Melhoria das condições de circulação pedonal	*	***	***	—	*	*	Aumentar a facilidade de deslocação por modos ativos e por transporte público Dar prioridade aos modos ativos nas áreas residenciais	Esta ação contempla: criação de passeios; alargamento de passeios; criação de zonas de coexistência, e é integrada no programa de execução do PDMM. "A atratividade do espaço público é um elemento fulcral, pelo que deverão ser consideradas as questões relativas à qualidade do espaço, como a vegetação, texturas e cores dos materiais de pavimento, o mobiliário urbano ou mesmo a manutenção. Neste caso entende-se a via como um lugar de socialização, pelo que além de um carácter de circulação semelhante a outros arruamentos tem também cariz idêntico ao de uma praça."		
A2.2	Criação de zonas de vizinhança sobre a forma de intervenção em Zonas Piloto "O meu bairro / A minha rua"	—	**	***	**	—	***	Aumentar a facilidade de deslocação por modos ativos e por transporte público Dar prioridade aos modos ativos nas áreas residenciais Criar uma nova cultura de mobilidade à volta da bicicleta Reestruturar o sistema rodoviário	A ação contempla 20 projetos piloto com medidas temporárias e inclui um programa de divulgação em torno da campanha "O meu bairro / A minha rua". Deverá anteceder a implementação de algumas zonas 30 e zonas de coexistência propostas, como forma de conhecer a receptividade por parte da população, testar e ajustar soluções. É incluída no programa de execução do PDMM.		
A2.3	Criação de uma rede ciclável destinada à mobilidade diária	*	***	***	***	*	**		O PDMM integra no programa de execução a proposta do PMT, tal como apresentada. Contempla: infraestrutura ciclável; reperfilamento de arruamentos.		
A2.4	Criação de uma rede de pontos de estacionamento para bicicletas	—	***	*	***	*	—	Aumentar a facilidade de deslocação por modos ativos e por transporte público Criar uma nova cultura de mobilidade à volta da bicicleta	A ação define uma rede de pontos de estacionamento de bicicletas como suporte da rede ciclável. Por parte do município, implicará a dotação das infraestruturas em estabelecimentos de ensino públicos, do 1.º, 2.º e 3.º ciclo e outros equipamentos públicos de gestão municipal. Por parte dos privados a dotação só será possível através das operações urbanísticas que se vierem a licenciar, no âmbito de equipamento de utilização pública e polos de concentração de emprego. O PMT define os requisitos mínimos do estacionamento de bicicletas para comércio e serviços, o PDMM acrescenta os equipamentos de utilização pública.	O PDMM inclui os parâmetros definidos no PMT, que condicionarão a edificação e a urbanização.	
A2.5	Realização de uma campanha de promoção visando a população escolar	—	*	*	***	*	—	Criar uma nova cultura de mobilidade à volta da bicicleta	O PDMM integrará a proposta do PMT tal como apresentada. A ação contempla: escolas de bicicleta; sistema de aluguer de bicicletas; manutenção de bicicletas.		
A2.6	Branding da "Cidade de Matosinhos Ciclável"	*	*	*	***	*	—	Criar uma nova cultura de mobilidade à volta da bicicleta	A ação destina-se à divulgação e sensibilização, informando a população sobre a rede ciclável. Contempla: campanhas de divulgação; ações de sensibilização.		

— Não aplicável * Impacto residual ** Impacto positivo *** Impacto muito positivo

PLANO DE MOBILIDADE E TRANSPORTES							INTEGRAÇÃO NO PLANO DIRETOR MUNICIPAL DE MATOSINHOS (PDMM)			
AÇÕES		OBJETIVOS					VETOR ACESSIBILIDADE E TRANSPORTES FINALIDADE Melhorar as condições de acessibilidade e reequilibrar as oportunidades de deslocação por todos os modos	PONDERAÇÃO / JUSTIFICAÇÃO	REGULAMENTAÇÃO	
		O1 MELHORAR AS CONDIÇÕES DE ACESSIBILIDADE	O2 REEQUILIBRAR AS OPORTUNIDADES DE DESLOCAÇÃO POR TODOS OS MODOS							
		Aproximar as pessoas e as atividades	Aumentar a facilidade de deslocação por modos ativos e por transporte público	Dar prioridade aos modos ativos nas áreas residenciais	Criar uma nova cultura de mobilidade à volta da bicicleta	Aumentar a competitividade do Transporte Público	Reestruturar o sistema rodoviário	OBJETIVOS	As ações do PMT são incluídas no programa do PDM, no vetor de Acessibilidade e Transportes e a programação da sua execução é estabelecida no âmbito do Plano Plurianual de Investimentos e Plano das Atividades Municipais, com decisão em sede das Grandes Opções do Plano Municipal, conforme for determinada a sua prioridade.	RPDM Regulamento do Plano Diretor Municipal RUEMM Regulamento de urbanização e edificação do município de Matosinhos RTORMM Regulamento de taxas e outras receitas do Município de Matosinhos
		01.1	01.2	02.1	02.2	02.3	02.4			
Transporte Público		Impacto das ações sobre os objetivos								
A3.1	Intervenção nos corredores E-O de elevada frequência	**	***	—	—	***	**	Aproximar as pessoas e as atividades Aumentar a facilidade de deslocação por modos ativos e por transporte público Aumentar a competitividade do Transporte Público Reestruturar o sistema rodoviário	Esta ação contempla a implementação de corredores BUS de elevada frequência, com reperfilamento de arruamentos, a par da melhoria das condições de espera nas paragens. O PDMM integra a proposta do PMT, tal como apresentada, e a sua execução será estabelecida no âmbito do Plano Plurianual de Investimentos e Plano das Atividades Municipais, com decisão em sede das Grandes Opções do Plano Municipal, conforme determinação da sua prioridade.	
A3.2	Melhoria da rede de interfaces principais	*	***	—	—	***	—	Aumentar a facilidade de deslocação por modos ativos e por transporte público Aumentar a competitividade do Transporte Público	A ação inclui a intervenção em dezasseis interfaces. À semelhança da ação anterior, contempla a melhoria das condições de espera nas paragens e define para cada interface a intervenção necessária. A ação é incluída no programa do PDMM e a programação da sua execução será estabelecida no âmbito do Plano Plurianual de Investimentos e Plano das Atividades Municipais, com decisão em sede das Grandes Opções do Plano Municipal, conforme determinação da sua prioridade.	
A3.3	Criação de bases para a Reorganização da rede de TP	*	**	—	—	**	—	Aumentar a facilidade de deslocação por modos ativos e por transporte público Aumentar a competitividade do Transporte Público	O PMT propõe um conjunto de eixos e zonas de concentração do serviço de transporte público, que servirão de referência para futura reorganização da rede. Integra o Programa de Execução do PDM como plano de atividades municipais.	
A3.4	Promoção da mobilidade sustentável para os trabalhadores dos grandes geradores	—	*	—	*	**	—	Aumentar a competitividade do Transporte Público	O PMT recomenda que a câmara promova um plano de ação para a mobilidade sustentável das áreas industriais ou empresariais e atue como agente incentivador da criação de Planos de Mobilidade Sustentável junto dos principais empregadores, nas restantes áreas, utilizando mecanismos indiretos de compensação. O PMT seleciona 12 grandes geradores de viagens.	RUEMM Exigir nos processos de licenciamento de operações urbanísticas de dimensão relevante, com 500 ou mais empregados, ou com frequência elevada de público, a realização de Plano de Mobilidade Sustentável.
— Não aplicável * Impacto residual ** Impacto positivo *** Impacto muito positivo										

— Não aplicável * Impacto residual ** Impacto positivo *** Impacto muito positivo

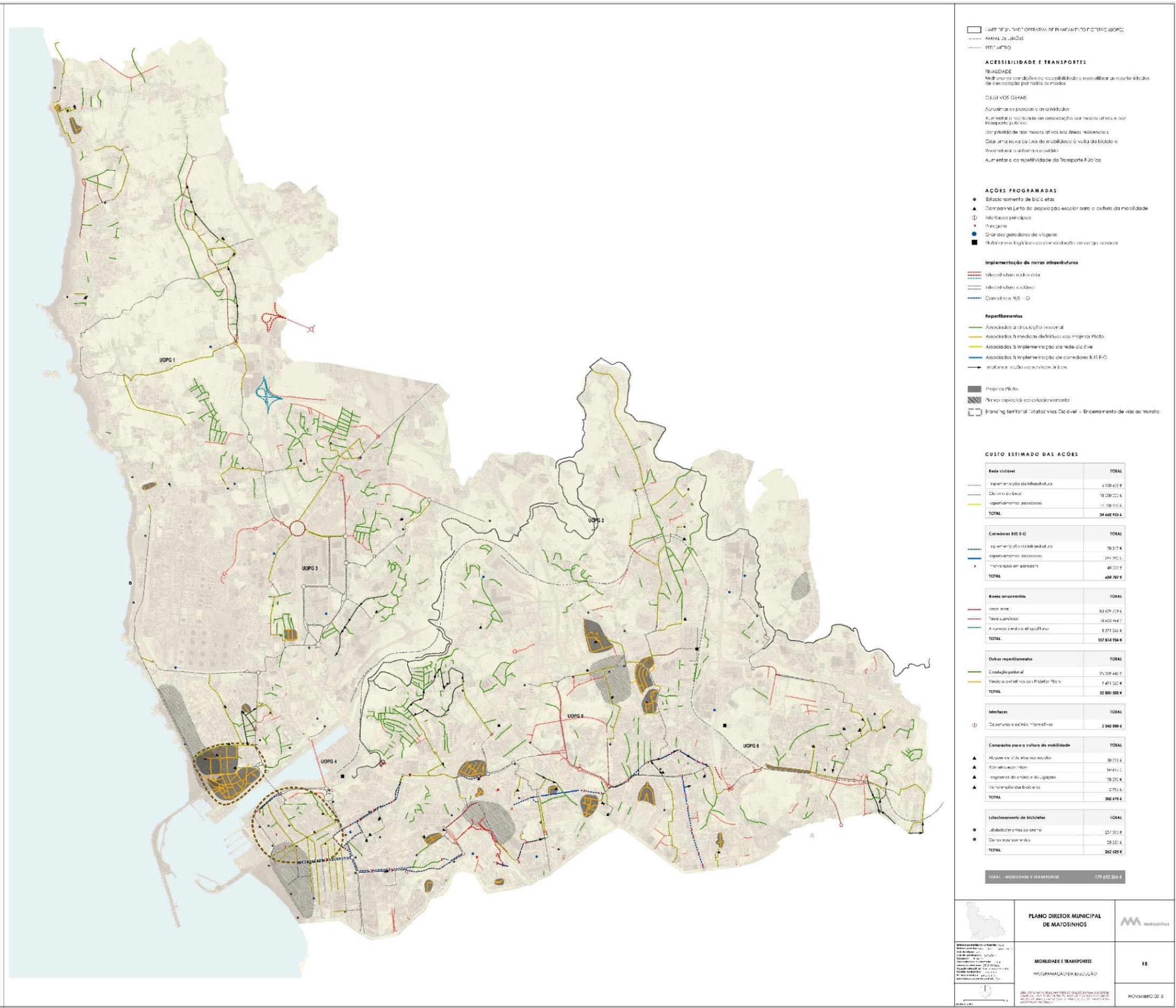
PLANO DE MOBILIDADE E TRANSPORTES								INTEGRAÇÃO NO PLANO DIRETOR MUNICIPAL DE MATOSINHOS (PDMM)		
AÇÕES		OBJETIVOS						VETOR ACESSIBILIDADE E TRANSPORTES FINALIDADE Melhorar as condições de acessibilidade e reequilibrar as oportunidades de deslocação por todos os modos	PONDERAÇÃO / JUSTIFICAÇÃO	REGULAMENTAÇÃO
		O1	O2							
		MELHORAR AS CONDIÇÕES DE ACESSIBILIDADE	REEQUILIBRAR AS OPORTUNIDADES DE DESLOCAÇÃO POR TODOS OS MODOS					OBJETIVOS		
		Aproximar as pessoas e as atividades	Aumentar a facilidade de deslocação por modos ativos e por transporte público	Dar prioridade aos modos ativos nas áreas residenciais	Crear uma nova cultura de mobilidade à volta da bicicleta	Aumentar a competitividade do Transporte Público	Reestruturar o sistema rodoviário			
		01.1	01.2	02.1	02.2	02.3	02.4			
Transporte Ligeiro		Impacto das ações sobre os objetivos								
A4.1	Redução da largura das vias para os valores mínimos definidos pelo IMT	—	*	**	*	*	***	Dar prioridade aos modos ativos nas áreas residenciais Reestruturar o sistema rodoviário	O PMT estabelece um conjunto de perfis-tipo, por tipologia funcional da rede, que é aplicado através do regulamento do PDMM.	RPDM Dimensionamento segundo a hierarquia funcional
A4.2	Redução da velocidade de circulação viária - Zonas 30	—	**	***	**	—	***	Aumentar a facilidade de deslocação por modos ativos e por transporte público Dar prioridade aos modos ativos nas áreas residenciais Criar uma nova cultura de mobilidade à volta da bicicleta Reestruturar o sistema rodoviário	Esta ação, com vista à criação de zonas 30, é parte integrante das ações relativas à implementação de projetos piloto e da rede ciclável.	RUEMM O PMT considera a ação de caráter regulamentar. Dado que corresponde a um conjunto de boas práticas para a conceção das Zonas 30, poderá ser incluída em regulamento municipal.
A4.3	Partilha do espaço de circulação com modos ativos - Zonas de coexistência	—	**	***	**	—	***	Aumentar a facilidade de deslocação por modos ativos e por transporte público Dar prioridade aos modos ativos nas áreas residenciais Criar uma nova cultura de mobilidade à volta da bicicleta Reestruturar o sistema rodoviário	Esta ação, com vista à criação de zonas 30, é parte integrante das ações relativas à implementação de projetos piloto e da rede ciclável.	RUEMM Esta ação corresponde a um conjunto de boas práticas para a coeção das Zonas de coexistência, que poderá ser incluída em regulamento municipal
A4.4	Aumento da eficiência do sistema de estacionamento em zonas de elevada acessibilidade	—	—	—	—	*	*	IMPACTO RESIDUAL NOS OBJETIVOS Aumentar a competitividade do Transporte Público Reestruturar o sistema rodoviário	Esta ação pressupõe a eliminação de gratuidade do estacionamento em zonas mais vastas, como medida eficaz de inibição da utilização do transporte individual. O PMT propõe 3 áreas para a implementação desta medida. Com a atribuição de uma concessão a uma entidade privada para a gestão do estacionamento na via pública, o município fica isento de qualquer comparticipação financeira. Esta ação não foi integrada no PDMM.	
A4.5	Rotatividade do estacionamento em zonas com elevada pressão	—	—	—	—	—	*	IMPACTO RESIDUAL NO OBJETIVO Reestruturar o sistema rodoviário	A rotatividade do estacionamento é uma ação eficaz na gestão da procura e da otimização da infraestrutura existente, que o município deve promover. Com a atribuição de uma concessão a uma entidade privada para a gestão do estacionamento na via pública, o município fica isento de qualquer comparticipação financeira. Esta ação não foi integrada no PDMM.	
A4.6	Desenvolvimento de Planos Especiais de Estacionamento	—	—	—	*	**	*	Aumentar a competitividade do Transporte Público	Planos a desenvolver em 5 áreas do concelho (feiras, mercados e zonas balneares de frequência sazonal). Esta ação é integrada no programa de execução do PDMM.	
A4.7	Definição de valores máximos de estacionamento privado	—	—	*	*	*	*	IMPACTO RESIDUAL NOS OBJETIVOS Dar prioridade aos modos ativos nas áreas residenciais Criar uma nova cultura de mobilidade à volta da bicicleta Aumentar a competitividade do Transporte Público Reestruturar o sistema rodoviário	O sentido desta medida é induzir uma menor propensão para a posse de viatura individual. Será tido em consideração o princípio de imposição de valores mínimos e máximos, por zona, para o estacionamento privado e na via pública, segundo os valores estabelecidos no PMT, porém admitindo pequenos ajustes. Na prática, a parametrização do estacionamento na via pública será apenas aplicada às áreas urbanas disponíveis a consolidar, pois nas restantes áreas urbanas, o espaço público confinante com o lote é uma pontualidade no arvoredo, devendo seguir o tratamento mais adequado de modo a estabelecer continuidades ou remates com o que lhe é contíguo. No regulamento do PDMM, os parâmetros do estacionamento foram detalhados por tipologia de habitação e a sua aplicação alargada à indústria e ao equipamento.	RPDM Integração da parametrização do estacionamento automóvel privado e público
A4.8	Criação de novos arruamentos na rede local	**	*	*	—	—	***	Aproximar as pessoas e as atividades Reestruturar o sistema rodoviário	Esta ação inclui tanto a criação de novos arruamentos como a consolidação de existentes, alterando o esquema de circulação. São integradas no programa do PDM todas as ações previstas pelo PMT, consideradas mais ou menos significativas, com exceção do prolongamento da rua da Agudela, na Praia das Pedras Brancas, permitindo a continuidade de percurso até à rua Prof. Ofélia da Cruz Costa e construção de uma rotunda no entroncamento com a rua do Fontão.	
A4.9	Densificação da malha urbana com a criação de novos atravessamentos e ligações à rede supralocal	**	**	*	—	—	**	Aproximar as pessoas e as atividades Aumentar a facilidade de deslocação por modos ativos e por transporte público Reestruturar o sistema rodoviário	Incluem-se nesta ação: novos acessos à A28; viadutos sobre a A 28; novo acesso à Via norte e à A4. Serão integradas no programa do PDMM todas as ações previstas pelo PMT.	
A4.10	Desvio do tráfego de atravessamento metropolitano	—	—	—	—	—	***	Reestruturar o sistema rodoviário	Esta ação pretende reconfigurar o N.º da A41 com a A28, para canalizar o tráfego de e para norte do município para a A41. A ação é integrada no programa de execução do PDMM, ficando a sua viabilidade dependente da procura de consensos entre os municípios, a Área Metropolitana, as Infraestruturas de Portugal e as concessionárias das vias.	
— Não aplicável * Impacto residual ** Impacto positivo *** Impacto muito positivo										

— Não aplicável * Impacto residual ** Impacto positivo *** Impacto muito positivo

PLANO DE MOBILIDADE E TRANSPORTES							INTEGRAÇÃO NO PLANO DIRETOR MUNICIPAL DE MATOSINHOS (PDMM)			
AÇÕES		O1		OBJETIVOS			VETOR ACESSIBILIDADE E TRANSPORTES FINALIDADE	PONDERAÇÃO / JUSTIFICAÇÃO	REGULAMENTAÇÃO	
		MELHORAR AS CONDIÇÕES DE ACESSIBILIDADE		REEQUILIBRAR AS OPORTUNIDADES DE DESLOCAÇÃO POR TODOS OS MODOS						
		Aproximar as pessoas e as atividades	Aumentar a facilidade de deslocação por modos ativos e por transporte público	Dar prioridade aos modos ativos nas áreas residenciais	Criar uma nova cultura de mobilidade a volta da bicicleta	Aumentar a competitividade do Transporte Público	Reestruturar o sistema rodoviário			
		01.1	01.2	02.1	02.2	02.3	02.4			
Transporte de Mercadorias		Impacto das ações sobre os objetivos								
A5.1	Restrição do tráfego pesado na rede de acesso local	—	*	***	—	—	***	Dar prioridade aos modos ativos nas áreas residenciais Reestruturar o sistema rodoviário	A ação passa pela restrição do tráfego pesado na rede local, e em parte da rede de distribuição local, a par de campanhas de comunicação. O PMT sugere que o PDMM integre o regime de circulação e estacionamento de tráfego pesado, restringindo-o na rede de acesso local, nas Zonas 30 e nas Zonas de coexistência, considerando esta ação de caráter regulamentar. O PDM não consigna esta matéria na sua programação.	
A5.2	Procura de soluções específicas para os geradores de tráfego pesado localizados em zonas residenciais	—	*	***	—	—	***	Dar prioridade aos modos ativos nas áreas residenciais Reestruturar o sistema rodoviário	Esta ação destina-se a reduzir o impacto do tráfego pesado em áreas residenciais, podendo ser estabelecidos horários de proibição da circulação, ao contrário do previsto na ação anterior: circulação de tráfego pesado permitida mas com limitação de horário. O PMT refere que a ação não implica qualquer despesa, na medida em que incide em alterações regulamentares e no diálogo com as atividades económicas instaladas e, no caso de necessidade de criação de novos acessos, ficarão a cargo das unidades afetadas. O PDM não consigna esta matéria na sua programação.	
A5.3	Implementação de soluções de micrologística e de consolidação de carga pesada	—	**	*	—	—	***	Aumentar a facilidade de deslocação por modos ativos e por transporte público Reestruturar o sistema rodoviário	Esta ação diz respeito à criação de plataformas de consolidação de carga (sem investimento municipal) no espaço de atividades económicas da Arroteia e nas imediações da estação de Leixões e implementação de soluções de micrologística nos centros da união das freguesias de Matosinhos e Leça da Palmeira. Apenas ficará a cargo do município a colocação de sinalização vertical e horizontal. O PDMM integra esta ação no programa de execução. A implementação da ação envolve governança entre o município, agentes económicos e associações de comerciantes.	
— Não aplicável * Impacto residual ** Impacto positivo *** Impacto muito positivo										

— Não aplicável * Impacto residual ** Impacto positivo *** Impacto muito positivo

ANEXO 8 – SÍNTESE DAS AÇÕES DO PLANO DE MOBILIDADE E TRANSPORTES



ANEXO 9 – CRIAÇÃO DE NOVOS ARRUAMENTOS

ANEXO 10 - DEFINIÇÃO DE VALORES MÁXIMOS DE ESTACIONAMENTO PRIVADO

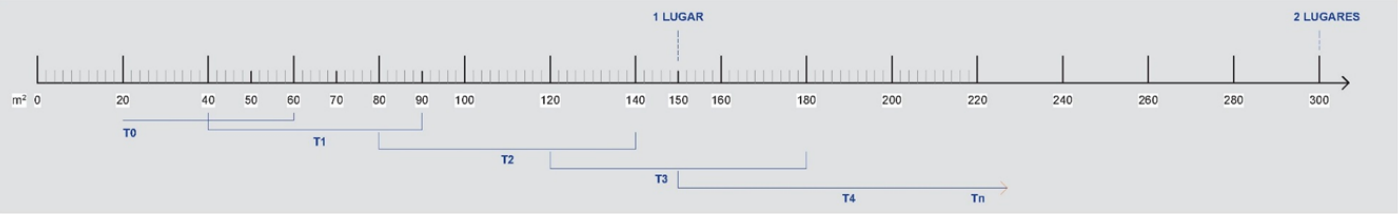
ESTACIONAMENTO AUTOMÓVEL PÚBLICO E PRIVADO

ESTACIONAMENTO PRIVADO

ANÁLISE COMPARADA DO NÚMERO DE LUGARES DE ESTACIONAMENTO EXIGIDO NO PDM DE 1992 E NO PLANO DE MOBILIDADE E TRANSPORTES DE MATOSINHOS (PMT)

HABITAÇÃO

Exigência de estacionamento privado do PDM de 1992 traduzida por tipologia de habitação



As propostas resultam de uma ponderação entre a parametrização do estacionamento do PMT e os valores do PDM de 1992.

O PDM passa a estabelecer valores mínimos e máximos para estacionamento automóvel, a aplicar em todo o solo urbano e não diferenciados por zona.

Tipologia	PDM 1992	PROPOSTA Habitação coletiva		PROPOSTA Habitação unifamiliar	
	N.º mínimo de lugares	N.º mínimo de lugares	N.º máximo de lugares	N.º mínimo de lugares	N.º máximo de lugares
T0	0	0	1		
T1	0,3 - 0,8	0,5	1		
T2	0,8 - 0,9	0,75	2	1	—
T3	0,8 - 1,2	1	2	2	—
T4	1,0 - 1,5	1	3	2	—
Tn		1	—	2	—

Regra: no mínimo 1 lugar/ 150 m2

Tipologia	PMT Habitação coletiva			
	N.º mínimo de lugares	N.º máximo de lugares	N.º mínimo de lugares	N.º máximo de lugares
T0	0,5	2		
T1				
T2				
T3				
T4			1	2,5
Tn				

Tabela relacional do n.º de lugares de estacionamento com as tipologias de habitação.

PMT Tabela 45- Parametrização do estacionamento privado por zona

Tipologia	Zona A		Zona B		Zona C	
	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Habitação coletiva < 150m² (por fogo)	0,5	1,5	1	2	1,5	-
Habitação coletiva > 150m² (por fogo)	1	2	1,5	2,5	2	-
Habitação unifamiliar < 150m² (por unidade)	-	-	1	-	1	-
Habitação unifamiliar > 150m² (por unidade)	-	-	2	-	2	-

SERVIÇOS, COMÉRCIO, INDÚSTRIA E EQUIPAMENTO

PROPOSTA Estacionamento Privado		
Utilização	N.º mínimo de lugares	N.º máximo de lugares
Serviços	1 lugar / 100 m²	—
Comércio < 2500 m²	1 lugar / 100 m²	—
Comércio > 2500 m²	1 lugar / 150 m²	—
Indústria	1 lugar / 100 m²	—
Equipamento	1 lugar / 100 m²	—

PMT Estacionamento Privado		
Utilização	N.º mínimo de lugares	N.º máximo de lugares
Serviços	1 lugar / 200 m²	1 lugar / 50 m²
Comércio < 2500m²	1 lugar / 133 m²	1 lugar / 33 m²
Comércio > 2500m²	1 lugar / 100 m²	1 lugar / 20 m²
Indústria	—	—
Equipamento	—	—

N.º de lugares de estacionamento por m².

PMT Tabela 45- Parametrização do estacionamento privado por zona

Tipologia	Zona A		Zona B		Zona C	
	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Serviços (p/ 100m²)	0,5	1	1	1,5	1,5	2
Comércio < 2500m² (p/ 100m²)	0,75	1,5	1,5	2,25	2,25	3
Comércio > 2500m² (p/ 100m²)	1	2	2	3	3	5

ESTACIONAMENTO PÚBLICO

PROPOSTA Via pública		
Utilização	N.º mínimo de lugares	N.º máximo de lugares
Habitação	1 lugar / 300 m²	—
Serviços	1 lugar / 150 m²	—
Comércio	1 lugar / 150 m²	—
Indústria	1 lugar / 300 m²	—
Equipamento	1 lugar / 150 m²	—

PMT Via pública		
Utilização	N.º mínimo de lugares	N.º máximo de lugares
Habitação	1 lugar / 333m²- 666m²	1 lugar / 333m² -
Serviços	1 lugar / 250m²- 500m²	1 lugar / 250m² -
Comércio	1 lugar / 125m²- 250m²	1 lugar / 125m² -
Indústria	—	—
Equipamento	—	—

N.º de lugares de estacionamento por m².

PMT Tabela 46- Parametrização do estacionamento na via pública por zona

	Zona A		Zona B		Zona C	
	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Habitação (p/ 100m²)	-	0,15	0,15	0,3	0,3	-
Serviços (p/ 100m²)	-	0,2	0,2	0,4	0,4	-
Comércio (p/ 100m²)	-	0,4	0,4	0,8	0,8	-

ANEXO 11 – SWOT – MATRIZ INTERMÉDIA

PLANO DIRETOR MUNICIPAL (REVISÃO)						
Matriz Intermédia						
UOPG	CONCLUSÕES DA SWOT			OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	OBJETIVOS GERAIS	
1	Recuperação ambiental dos recursos naturais afetos à atividade agropecuária.	QUALIFICAÇÃO AMBIENTAL	Valorizar os recursos naturais e a paisagem	Proteger/ Rentabilizar o ambiente e a paisagem rural de modo sustentável	Considerar o vale do Leça como "sítio" emblemático e de lazer	
	Consolidação da qualificação dos espaços naturais da orla costeira.				Proteger e reforçar o sistema bouça-campo	
2	Recuperação ambiental, funcional e paisagística do Vale do Leça.				Valorizar a Faixa Atlântica	
3	Consolidação/ Preservação da qualificação dos espaços naturais da orla costeira.				Recuperar os métodos agrícolas e infraestruturas de regadio tradicionais (açudes, levadas, recursos algológicos...)	
4	Mitigar do risco de acidente grave na área urbana.				Aproveitar as terras pretas provenientes da urbanização para a produção agrícola - Projeto Terra Preta	
	Promoção de equilíbrio biofísico da cidade, na relação entre o espaço edificado e livre.				Promover o reconhecimento dos produtos agrícolas como DOP ou DOC - denominação de origem protegida ou controlada	
5	Promoção do equilíbrio biofísico urbano, na relação entre o espaço livre e edificado.			Promover o equilíbrio ecológico em ambiente urbano	Qualificar a atividade agro-pecuária bovina leiteira	
	Previsão de áreas verdes e/ou espaços públicos de utilização coletiva.				Promover os espaços verdes públicos	
6	Qualificação dos espaços naturais em articulação com o espaço urbano.				Promover a sustentabilidade dos Recursos Hídricos e a Salubridade Urbana	
	Promoção do equilíbrio biofísico edificado/ livre.				Promover a sustentabilidade energética	
1	Reforçar as condições de desenvolvimento dos setores primários.					
2	Promoção e reabilitação da atividade agrícola do Vale do Leça.					
3	Promover a atividade económica relacionada com os setores secundário e terciário (I&D), numa perspetiva de internacionalização.	INDUÇÃO ECONÓMICA	Promover os setores de atividade económica com recurso à produção científica e tecnológica (I+D+I)	Reforçar a coesão territorial das áreas de atividade económica	Estruturação viária e funcional para facilitação da instalação da atividade económica	
4	Promover a atividade económica relacionada com o sector tradicional do mar assim como com a produção de bens e serviços, nomeadamente científica, tecnológica e na cultura e no lazer.			Promover a diversidade e complementaridade das áreas de atividade económica	Estabelecer relações com outros pólos metropolitanos de atividade económica e pólos de investigação	
5	Promoção da atividade dos setores secundário e do terciário.				Dotar o sector primário de sustentabilidade e produtos regionais de qualidade	
6	Regeneração das áreas industriais degradadas. Desenvolvimento das atividades comercial/ Lazer/ Residencial, e da Produção Científica e Tecnológica (I&D), em complementaridade funcional com o Pólo da Asprela e o Centro da Maia.				Promoção da transferência das atividades de armazenagem e serviços relacionados com o Porto de Leixões e com o transporte de mercadorias para a Plataforma Logística de Leixões	
		Reordenar a área da Petroquímica				
		Integração de dinâmicas relacionadas com as valências do Porto do Mar				
				Reforçar e capitalizar o potencial turístico		

PLANO DIRETOR MUNICIPAL (REVISÃO)					
Matriz Intermédia					
UOPG	CONCLUSÕES DA SWOT			OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	OBJETIVOS GERAIS
1	Diversificação funcional das áreas urbanas. Articulação paisagística e funcional entre o espaço urbano e rural.	QUALIFICAÇÃO URBANÍSTICA	Qualificar os ambientes urbanos	Favorecer a diversificação e a complementaridade funcional	Promover um território tendencialmente central, diferenciado por vocações sectoriais específicas - as Quadras
2	Articulação paisagística e funcional entre o espaço urbano e rural. Reabilitação dos tecidos urbanos.				Assegurar a continuidade urbana - rural
3	Estruturação de uma lógica interna de apoio às atividades económicas. Reabilitação e articulação funcional dos tecidos urbanos.				
4	Consolidar a qualificação urbanística com especial enfoque no património edificado. Promoção da contiguidade urbana entre Matosinhos e Leça da Palmeira, Senhora da Hora e Porto.			Promover a coesão do espaço urbano	Promover a qualidade das novas intervenções urbanas
5	Consolidar a qualificação urbanística com especial enfoque na área a norte da variante à Nacional 208. Promoção da contiguidade urbana com Matosinhos, S. Mamede e Porto.				Reabilitar o espaço urbano
6	Reforçar/ consolidar a contiguidade urbana entre o Porto (Pólo da Asprela/ Hospital S. João), a cidade de S. Mamede Infesta e o Centro da Maia. Articulação dos diferentes tecidos territoriais, a Poente.				
1	Estruturação viária do território para estabelecimento das ligações Poente/ Nascente, de ligação à Rede Principal e Norte de ligação intermunicipal. Melhoria das condições de mobilidade da Rede Local.	ACESSIBILIDADE E RECUPERAÇÃO FUNCIONAL	Promover a acessibilidade a todos os locais do concelho e a mobilidade inclusiva	Dotar a hierarquia viária de inteligibilidade para estruturação do território nas suas variadas vertentes	Qualificar a Rede Rodoviária Principal
2	Estruturação viária do território para o estabelecimento das ligações Norte/ Sul, Nascente/ Poente, de ligação intra municipal e à Rede Principal. Melhoria das condições de mobilidade da Rede Local.				Mitigar dos efeitos barreira provocados pela rede rodoviária principal
3	Estruturação de uma rede viária de coesão interna e suporte ao desenvolvimento das atividades económicas.				Completar e requalificar a Rede Rodoviária Distribuidora, melhorando a sua articulação com as redes principal e local e com os concelhos limítrofes
4	Estruturação viária do território para estabelecimento das ligações Norte/ Sul e Nascente/ Poente, de ligação intra Municipal e à Rede Principal			Aumentar a diversidade de modalidades de transporte	Completar e requalificar a Rede Local, contribuindo para uma mobilidade inclusiva
5	Estruturação viária do território para estabelecimento das ligações Nascente/Poente/Norte, e ligação à Rede Principal. Melhoria das condições de mobilidade na Rede Local.				Implementar uma maior diversidade nas modalidades de transporte e sua intermodalidade
6	Estruturação viária do território, para estabelecimento das ligações Norte/ Sul; Nascente/ Poente de ligação intermunicipal.				Melhorar a qualidade visual e a proteção acústica, no atravessamento dos aglomerados urbanos pela rede rodoviária principal
TRANSV.	Equidade territorial no domínio da acessibilidade a todos os locais do concelho através da racionalização e diversificação dos modos de transporte. Promover o atravessamento periférico ao concelho do tráfego de longo curso.				Controlar os impactos da infraestruturação do solo e reduzir os riscos ambientais
	Fecho da Rede Distribuidora				
	Melhoria das condições da Rede Local				
	Implementação de Redes para meios suaves de transporte				
1	Melhoria qualitativa e quantitativa da oferta de serviços de Serviços de Transportes Públicos Sensibilização ambiental e organizacional da comunidade agrícola e piscatória.				Reforçar a união territorial do concelho com a cidade do Porto, através do reperfilamento da Estrada da Circunvalação

PLANO DIRETOR MUNICIPAL (REVISÃO)					
Matriz Intermédia					
UOPG	CONCLUSÕES DA SWOT			OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	OBJETIVOS GERAIS
2	Desenvolvimento de políticas intermunicipais para a reabilitação do Vale do Leça.	GOVERNANÇA	Promover a construção coletiva do território	Promover a participação de entidades públicas e privadas no processo de Planeamento	Promover sessões de (in)formação, Plenários Temáticos e outras formas de participação da sociedade civil no processo de planeamento
3	Melhoria qualitativa e quantitativa da oferta de Serviços de Transportes Públicos Promoção de medidas de redução de risco ambiental e medidas de mitigação de risco grave associado à Refinaria do Norte. Promoção da área como Pólo regional de produção e investimento, de âmbito internacional.				
4	Capacitação dos recursos humanos relacionadas com o setor tradicional do mar - produção. Consolidação em rede dos projetos já iniciados, iniciativa pública / privada, relativos aos temas de Reabilitação Urbana, Cultura, Lazer, Restauração, Produção Científica e Tecnológica).				
5	Promover políticas de inclusão territorial com o Porto. Captação de investimentos nos setores secundário e terciário, com foco na Investigação e Desenvolvimento (I&D).			Promover políticas municipais de desenvolvimento territorial, num âmbito regional, nacional e internacional.	Estabelecer Planos de Trabalho Integrados (parceria interna e externa), nos diferentes âmbitos
6	Promover políticas de inclusão territorial com o Porto e Maia. Captação de investimentos nos setores secundário e terciário, com foco na Investigação e Desenvolvimento (I&D).				
TRANSV.	Promoção de políticas integradas de inclusão territorial				
	Promoção dos setores primário e secundário				
	Prossecução das políticas de promoção social, com implementação do modelo de trabalho em rede a outras áreas de ação territorial.				

ANEXO 12 – SWOT 1

ANÁLISE SWOT									
Plano Diretor Municipal (revisão)									
FATORES INTERNOS			FATORES EXTERNOS		ANÁLISE DA INTERACÇÃO				
POTENCIALIDADES	1	Agricultura forrageira associada à bovinicultura de leite na BLPEDM.	OPORT.	15 Plano Regional de Gestão Integrada para a NAP1 (NUT 2 e 3)	+1	PRGI Nap 1 tem como objectivo principal a diminuição da pegada ecológica das agro indústrias de modo integrado e sustentado, o que poderia trazer uma melhoria das condições de produção de leite do concelho de Matosinhos	VQA		
				17 QREN / FEADER (Despacho nº 4680/2012)/ Outros Fundos	+2	Possibilidade de acesso a fundos para reabilitação/ promoção da atividade agrícola.	VIE		
			AMEAÇAS	19 Efeitos da macro-estrutura económica global: produtividade reduzida, desemprego, deslocalização das actividades económicas emergentes para territórios mais atractivos	+3	Atividade agrícola associada às AUGA, demonstrando a vitalidade de um modo de vida centenário, constituindo uma base económica sólida para o concelho	VIE		
				23 Poluição continuada das linhas de água, proveniente das descargas urbanas habitacionais e industriais e agrícolas (chorumes), todavia sem tratamento, assim como deposição de lixo e entulho nas suas margens	- 4	A principal atividade forrageira, constitui um foco de contaminação das linhas de água, pelo excesso de chorumes, disseminados pelo solo como forma de adubo. A cultura de milho transgénico, por outro lado como forma de alimentação do gado, exige maior quantidade de água devido ao seu crescimento acelerado, secando linhas de água e desequilibrando os ecossistemas globais	VQA		
				24 Projecto do Campo de Golfe, concorrente com o espaço e recursos aquíferos de actividade primária forrageira (especificamente para a produção de alimento para vacas leiteiras), contrariando as perspectivas do PROT-N	- 5	O projeto campo de golfe ameaça a destruição de 1/4 a 1/3 da produção agrícola forrageira, e com esta a atividade económica associada.	VARF+VQU+VIE+VQA		
				25 Processo continuado de desvalorização e desinvestimento global (nacional e ao nível da UE) na agricultura e pescas portuguesas - diminuição das atividades	+3	Atividade agrícola associada às AUGA, demonstrando a vitalidade de um modo de vida centenário, constituindo uma base económica sólida para o concelho	VIE		
	2	Paisagem litoral e seu sistema natural	OPORTUNIDADES	7 Projecto do Portinho de Angeiras (UOPG 04)	+6	Em conjunto com o Portinho de Angeiras, a atividade piscatória será reforçada no espaço do concelho de Matosinhos, polarizando a norte do Concelho, Lavra, a vertente económica relacionada com esta atividade.	VIE	QUALIFICAÇÃO URBANÍSTICA Diversificação funcional das áreas urbanas. Reabilitação das malhas urbanas e do património. Articulação paisagística e funcional entre o espaço urbano e rural.	
				14 Procura da Faixa Litoral pela população ao nível metropolitano	+7	A procura da faixa litoral em conjunto com o investimento publico tem atraído e espera-se que continue a atrair o investimento privado, num sentido positivo de qualificação paisagística e protecção dos sistemas naturais	VQU+VQA		
				15 Plano Regional de Gestão Integrada para a NAP1 (NUT 2 e 3)	+8	A atividade agrícola remanescente variando entre a forrageira, pequena horta de subsistência e a produção para abastecimento local, demonstra alguma resiliência, que pode contrariar ao nível local os efeitos da conjuntura macroeconómica	VIE		
				17 QREN / FEADER (Despacho nº 4680/2012)/ Outros Fundos	+9	Os fundos do QREN têm vindo a ser utilizados nas iniciativas da CMM. Há expectativas de que continue o mesmo regime de apoio, estando previstos a via atlântica e a renaturalização das ribeiras atlânticas.	VQU+VQA		
			AMEAÇAS	23 Poluição continuada das linhas de água, proveniente das descargas urbanas habitacionais e industriais e agrícolas (chorumes), todavia sem tratamento, assim como deposição de lixo e entulho nas suas margens	- 4	A principal atividade forrageira, constitui um foco de contaminação das linhas de água, pelo excesso de chorumes, disseminados pelo solo como forma de adubo. A cultura de milho transgénico, por outro lado como forma de alimentação do gado, exige maior quantidade de água devido ao seu crescimento acelerado, secando linhas de água e desequilibrando os ecossistemas globais	VIE		
				24 Projecto do Campo de Golfe, concorrente com o espaço e recursos aquíferos de actividade primária forrageira (especificamente para a produção de alimento para vacas leiteiras), contrariando as perspectivas do PROT-N	- 10	A existência de um campo de golfe produziria segregação da paisagem, funcionando como um enclave territorial, sem qualquer relação com o exterior.	VARF+VQA+VQU+VIE		
	3	Vocação residencial de baixa densidade	OPORT.	13 Autoridade Metropolitana de Transportes - racionalização dos Serviços de Transportes Colectivos, publicos e privados	+11	Racionalização da rede de transportes, com a redistribuição dos serviços prestados pelas transportadoras, permitindo uma melhor cobertura e serviço à população, para além da melhoria ambiental, melhor fluxo de tráfego.	VARF	INDUÇÃO ECONÓMICA Reforçar as condições de desenvolvimento dos setores primários.	
				17 QREN / FEADER (Despacho nº 4680/2012)/ Outros Fundos	+12	Está previsto no Regulamento específico do QREN o financiamento para melhorias e fecho das Redes Viárias Local e Distribuidora	VARF		
	4	Recente reabilitação do passeio marítimo, apoios de praia e estacionamento, vegetação dunar autóctone	OPORT.	14 Procura da Faixa Litoral pela população ao nível metropolitano	+13	A procura da faixa litoral em conjunto com o investimento publico no passeio marítimo e estacionamento e investimento privado nos apoios de praia, distribuíram ao longo do ano a procura da faixa litoral, contrariando a sazonalidade, e ao mesmo tempo proporcionam uma melhor distribuição ao longo da costa.	VQU	QUALIFICAÇÃO AMBIENTAL Recuperação ambiental dos recursos naturais afetos à atividade agropecuária.	
				17 QREN / FEADER (Despacho nº 4680/2012)/ Outros Fundos	+9	Os fundos do QREN têm vindo a ser utilizados nas iniciativas da CMM. Há expectativas de que continue o mesmo regime de apoio, estando previstos a via atlântica e a renaturalização das ribeiras atlânticas.	VQU+VQA		

ANÁLISE SWOT Plano Diretor Municipal (revisão)											
		FATORES INTERNOS		FATORES EXTERNOS		ANÁLISE DA INTERACÇÃO					
VETOR QUALIFICAÇÃO	UOPG	CONSTRANGIMENTOS									
					AMEAÇAS	20	Cidade do Porto como concorrente para a captação do fluxo turístico. Atracção de publicos para actividades de animação urbana, cultural e de lazer	+ 14	Apesar das ligações precárias da rede distribuidora à Marginal, a recente reabilitação dos apoios de praia e passeio marítimo vieram tornar atrativa a faixa costeira, numa oferta de lazer/ turística interna (concelhos limítrofes)	VQU	Consolidação da qualificação dos espaços naturais da orla costeira.
			5	Relações precárias de conectividade com o Concelho de Vila de Conde a Norte e da Maia a Nascente	OPORTUNIDADES	7	Projecto do Portinho de Angeiras (UOPG 04)	- 15	A acessibilidade precária a Angeiras não explora suficientemente bem as possibilidades económicas interconcelhias que um projeto como o Portinho de Angeiras poderia proporcionar, ainda mais em associação com o mercado (como aliás já acontece)	VARF	ACESSIBILIDADE E RECUPERAÇÃO FUNCIONAL
						12	Execução do Plano de Desenvolvimento do Aeroporto Sá Carneiro - novo nó de acesso ao centro de carga aérea - (A218/IC24)(UOPG 04 e 05)	+ 16	A previsão do novo nó de acesso ao centro de carga aérea e respectivas ligações à malha urbana da Maia (por baixo do aeroporto) virá melhorar a conectividade entre os dois concelhos.	VARF	
						17	QREN / FEADER (Despacho nº 4680/2012)/ Outros Fundos	+ 12	Está previsto no Regulamento específico do QREN o financiamento para melhorias e fecho das Redes Viárias Local e Distribuidora	VARF	
			6	Aglomerados urbanos e solo rural desarticulados nas suas fronteiras	AMEAÇAS	25	Processo continuado de desvalorização e desinvestimento global (nacional e ao nível da UE) na agricultura e pescas portuguesas - diminuição das atividades	- 17	A recente desruralização do país agravou a clivagem entre o espaço rural e o urbano, pela ainda recente imagem coletiva do espaço rural, como social e territorialmente discriminado e associados à pobreza e subdesenvolvimento. Deste modo, o espaço rural é remetido ao abandono.	VQU	Melhoria das condições de mobilidade da Rede Local.
			7	Crescimento urbano sem estruturação, dominado por AUGI e operações de loteamento isoladas, produzindo um território deficitário: 1. Carência de espaços publicos de utilização colectiva 2. carência de infra-estruturas para peões 3. Carência de actividades de apoio à função residencial 4. Falta de arborização e tratamento do espaço publico 5. Constragimento nas condições da mobilidade local 6. Macro acessibilidades comprometidas pelo crescimento aleatório	OPORTUNIDADES	14	Procura da Faixa Litoral pela população ao nível metropolitano	- 18	A procura da faixa litoral pela população é penalizada pela dificuldade de acesso à faixa litoral, com percursos intrincados, assim como pela fraca condição de mobilidade local.	VARF	GOVERNANÇA
						17	QREN / FEADER (Despacho nº 4680/2012)/ Outros Fundos	+ 12	Está previsto no Regulamento específico do QREN o financiamento para melhorias e fecho das Redes Viárias Local e Distribuidora	VARF	
					8	Monofuncionalidade residencial, desperdiçando o recurso da orla costeira, como potenciação turística	AMEAÇAS	23	Poluição continuada das linhas de água, proveniente das descargas urbanas habitacionais e industriais e agrícolas (chorumes), todavia sem tratamento, assim como deposição de lixo e entulho nas suas margens	- 4	
			9	Contaminação do solo e das linhas de água pelos chorumes excedentários da atividade agrícola			OPORTUN.	14	Procura da Faixa Litoral pela população ao nível metropolitano	- 22	A contaminação das linhas de água que desaguam na orla costeira, pelos chorumes agrícolas, polui as águas das praias e degrada a qualidade ambiental, constituindo um factor negativo na atractividade da faixa litoral por parte da população da área metropolitana.
					15	Plano Regional de Gestão Integrada para a NAP1 (NUT 2 e 3)		+ 23	PRGI Nap 1 tem como objectivo principal a diminuição da pegada ecológica das agro industrias de modo integrado e sustentado, o que poderia trazer uma melhoria da qualidade dos solos e das linhas de água	VQA	
					10	Carência de "espaços verdes frescos" ao longo da costa	AMEAÇ.	20	Cidade do Porto como concorrente para a captação do fluxo turístico. Atracção de publicos para actividades de animação urbana, cultural e de lazer	- 25	Apesar da recente requalificação do passeio marítimo, a carência de "espaços verdes frescos" continua a ser um ponto negativo na captação do fluxo turístico para o nosso litoral.

ANEXO 13 – SWOT 2

ANÁLISE SWOT Plano Diretor Municipal (revisão)									
FATORES INTERNOS			FATORES EXTERNOS		ANÁLISE DA INTERACÇÃO				
QUALIFICAÇÃO AMBIENTAL UOPG2	POTENCIALIDADES	11	Aglomerados de Pias, Araújo, Custió e Esposade com acesso à rede de metro	OPORT.	2 Dinâmica de crescimento da Maia em torno do seu centro urbano e área industrial	+26	A dinâmica de crescimento da Maia em torno do seu centro urbano e área industrial em conjunto com a rede de metro de ligação da Senhora da Hora à Maia, atravessa o território urbano do Vale do Leça com paragens em Pias, Araújo e Custió, contribuindo para a inclusão territorial daquelas localidades.	VARF+VQU	QUALIFICAÇÃO URBANÍSTICA Articulação paisagística e funcional entre o espaço urbano e rural. Reforçar/ consolidar a contiguidade urbana entre a área a nascente da via Norte e o centro da Maia. Promoção da continuidade funcional com a área industrial da Maia. Reabilitação das malhas urbanas e do património. INDUÇÃO ECONÓMICA Promoção e reabilitação da atividade agrícola do Vale do Leça. Promoção da atividade económica do eixo da via Norte, relacionada com os setores secundário e terciário (I&D), numa perspetiva de internacionalização.
				AMEAÇAS	25 Processo continuado de desvalorização e desinvestimento global (nacional e ao nível da UE) na agricultura e pescas portuguesas - diminuição das atividades	+27	Relação clarificada / qualificada entre os espaços rural e o urbano nos aglomerados adjacentes à linha do metro	VQU	
		12	Património natural e paisagístico do Vale do Leça	OPORT.	4 Plataforma Logística (Pólo 1 e Pólo 2)	- 28	Apesar de constituir uma oportunidade à escala concelhia, localmente constitui uma rutura no espaço rural, tanto sob o ponto de vista paisagístico, funcional (agricultura) e ainda ao nível das acessibilidades.	VQRF+VQU+VQA	
					11 Parque de Desportos Radicais do Monte de S. Brás	- 29	O parque de Desportos Radicais constitui uma rutura com o espaço rural, tanto sob o ponto de vista paisagístico como agrícola.	VQA	
					15 Plano Regional de Gestão Integrada para a NAP1 (NUT 2 e 3)	+23	PRGI Nap 1 tem como objectivo principal a diminuição da pegada ecológica das agro indústrias de modo integrado e sustentado, o que poderia trazer uma melhoria da qualidade dos solos e das linhas de água	VQA	
				AMEAÇAS	23 Poluição continuada das linhas de água, proveniente das descargas urbanas habitacionais e industriais e agrícolas (chorumes), todavia sem tratamento, assim como deposição de lixo e entulho nas suas margens	- 30	Constitui um dos maiores problemas do rio Leça, pela poluição continuada, que não é própria para as culturas e por sua vez a paisagem rural é abandonada e diminuída. É também afetada a qualidade das águas para fruição lúdica dos locais. Os chorumes em excesso contaminam a linhas de água e os lençóis freáticos e os solos degradando a qualidade ambiental e consequentemente paisagística.	VQA	
					25 Processo continuado de desvalorização e desinvestimento global (nacional e ao nível da UE) na agricultura e pescas portuguesas - diminuição das atividades	- 17	A recente desruralização do país agravou a clivagem entre o espaço rural e o urbano, pela ainda recente imagem coletiva do espaço rural, como social e territorialmente discriminado e associados à pobreza e subdesenvolvimento. Deste modo, o espaço rural é remetido ao abandono.	VQU	
					29 Ausência de um Plano de Trabalho intermunicipal, que permita uma melhor Governança Regional	- 31	A falta de coordenação e diálogo entre os municípios atravessados pelo rio Leça foi desde sempre um impedimento à sua despoluição e reconversão, assim como da sua gestão como recurso hídrico fundamental.	VG	
		13	Atividade agrícola remanescente	OPORT.	17 QREN / FEADER (Despacho nº 4680/2012)/ Outros Fundos	+32	Possibilidade de acesso a fundos para reabilitação/ promoção da atividade agrícola.	VIE	
				AMEAÇAS	19 Efeitos da macro-estrutura económica global: produtividade reduzida, desemprego, deslocalização das atividades económicas emergentes para territórios mais atrativos	+8	A atividade agrícola remanescente variando entre a forrageira, pequena horta de subsistência e a produção para abastecimento local, demonstra alguma resiliência, que pode contrariar ao nível local os efeitos da conjuntura macroeconómica	VIE	
					23 Poluição continuada das linhas de água, proveniente das descargas urbanas habitacionais e industriais e agrícolas (chorumes), todavia sem tratamento, assim como deposição de lixo e entulho nas suas margens	- 4	A principal atividade forrageira, constitui um foco de contaminação das linhas de água, pelo excesso de chorumes, disseminados pelo solo como forma de adubo. A cultura de milho transgénico, por outro lado como forma de alimentação do gado, exige maior quantidade de água devido ao seu crescimento acelerado, secando linhas de água e desequilibrando os ecossistemas globais	VQA	
					25 Processo continuado de desvalorização e desinvestimento global (nacional e ao nível da UE) na agricultura e pescas portuguesas - diminuição das atividades	+33	As AUGA e a atividade agrícola em geral, constituem um foco de resiliência importante na manutenção da memória e actividade agrícola, com potencial na reabilitação funcional dos espaços rurais onde se inserem.	VQU	
		45	Condição urbana qualificada da área em torno do Largo e Rua de Santana	OPORT.	2 Dinâmica de crescimento da Maia em torno do seu centro urbano e área industrial	+103	A área urbana com epicentro no Largo e Rua de Santana, situa-se entre os Pólos urbanos do centro da Maia e S. Mamede Infesta, estando potencialmente apta para funcionar como território de inclusividade entre os dois concelhos, numa lógica de contiguidade.	VQU	
		25	Concentração de actividades económicas com alguma indústria de projecção nacional e internacional	OPORTUNIDADES	2 Dinâmica de crescimento da Maia em torno do seu centro urbano e área industrial	- 54	A dinâmica de crescimento da Maia tem captado investimento e sediação empresarial na sua área industrial. Apesar da proximidade permitir lógicas de inclusão territorial e funcional que poderiam proporcionar sinergias económicas com a área industrial da Maia, a Câmara Municipal de Matosinhos não envidou esforços no sentido da dinamização do potencial económico da UOPG6.	VG+VIE	
				AMEAÇAS	19 Efeitos da macro-estrutura económica global: produtividade reduzida, desemprego, deslocalização das actividades económicas emergentes para territórios mais atractivos	+56	A localização da UNICER da com perspectivas de permanência no local, combate os efeitos da macro estrutura económica negativa	VIE	
		26	Áreas disponíveis para a reconversão e expansão das actividades económicas	OPORTUNIDADES	2 Dinâmica de crescimento da Maia em torno do seu centro urbano e área industrial	- 54	A dinâmica de crescimento da Maia tem captado investimento e sediação empresarial na sua área industrial. Apesar da proximidade permitir lógicas de inclusão territorial e funcional que poderiam proporcionar sinergias económicas com a área industrial da Maia, a Câmara Municipal de Matosinhos não envidou esforços no sentido da dinamização do potencial económico.	GOV+VIE	
					3 Dinâmica do Porto de Leixões: Terminal de Cruzeiros / Porto de pesca e Iota / Marina / Terminal de carga Terminal Petrolífero / Comando da Zona Marítima do Norte	+55	Uma boa parte dos produtos da indústria localizada no eixo da via Norte é escoada através do Porto de Leixões, constituindo este facto um bom indicador do potencial da UOPG6, sendo expectável que outras atividades económicas se possam vir a instalar neste local.	VARF+VIE	
					12 Execução do Plano de Desenvolvimento do Aeroporto Sá Carneiro - novo nó de acesso ao centro de carga aérea - (A28/IC24)	+57	A localização do Centro de Carga Aérea de dimensão Internacional, na malha viária macro estruturante, é sempre uma mais valia para atividades económicas emergentes.	VIE	

ANÁLISE SWOT Plano Diretor Municipal (revisão)									
FATORES INTERNOS			FATORES EXTERNOS		ANÁLISE DA INTERACÇÃO				
VETOR DE Q			AMEAÇAS	19	Efeitos da macro-estrutura económica global: produtividade reduzida, desemprego, deslocalização das actividades económicas emergentes para territórios mais atractivos	– 58	A ameaça da recessão económica mundial poderá retardar ou inviabilizar a Instalação de actividades económicas no eixo da Via Norte	VIE	QUALIFICAÇÃO AMBIENTAL Recuperação ambiental, funcional e paisagística do Vale do Leça.
				21	Maia e Vila do Conde como concorrentes para a captação de investimento e sediação empresarial	– 59	A existência da área industrial da Maia com a sua lógica urbanística implantada e atrativa , constitui uma concorrência à fixação de actividades económicas para além das já instaladas como é exemplo a instalação da "Porto Editora" na Maia, preterindo uma primeira hipótese de fixação nesta área de Matosinhos.	VIE	
				27	Projecto de reconversão em autoestrada da EN14 -Ameal/ Leça do Balio	– 60	A classificação da Via Norte como Autoestrada implicará áreas non aedificandi que prejudicarão as atividades económicas a instalar	VIE	
		27	AMEAÇAS	20	Cidade do Porto como concorrente para a captação do fluxo turístico. Atracção de publicos para actividades de animação urbana, cultural e de lazer	– 61	O Património existente na UOPG4, não tem atratividade suficiente para concorrer ou para complementar a oferta cultural do Porto, no entanto a sua existência neste local poderá contribuir para uma diversificação funcional e complementar das atividades económicas instaladas ou a instalar.	VQU	ACESSIBILIDADE E RECUPERAÇÃO FUNCIONAL Estruturação viária do território para estabelecimento das ligações Norte/ Sul, Nascente/ Poente, de articulação interna e intermunicipal.
		14	OPORT.	13	Autoridade Metropolitana de Transportes - racionalização dos Serviços de Transportes Coletivos, públicos e privados	+11	Racionalização da rede de transportes, com a redistribuição dos serviços prestados pelas transportadoras, permitindo uma melhor cobertura e serviço à população, para além da melhoria ambiental, melhor fluxo de tráfego.	VARF	
				17	QREN / FEADER (Despacho nº 4680/2012)/ Outros Fundos	+12	Está previsto no Regulamento específico do QREN o financiamento para melhorias e fecho das Redes Viárias Local e Distribuidora	VARF	Melhoria das condições de mobilidade da Rede Local.
		15	OPORT.	2	Dinâmica de crescimento da Maia em torno do seu centro urbano e área industrial	– 34	A proximidade ao centro da Maia, produz na rua do Araújo/ Custió um maior congestionamento de trânsito, por funcionar como alternativa à Via Norte.	VARF	GOVERNANÇA Desenvolvimento de políticas intermunicipais para a reabilitação do Vale do Leça.
		16	AMEAÇAS	23	Poluição continuada das linhas de água, proveniente das descargas urbanas habitacionais e industriais e agrícolas (chorumes), todavia sem tratamento, assim como deposição de lixo e entulho nas suas margens	– 35	O rio Leça continua a sofrer um processo de poluição continuada, agrícola e urbana, não existindo qualquer ação de despoluição consequente. O Plano Hidrográfico da sua bacia também não parece surtir qualquer efeito prático.	VQA	
				29	Ausência de um Plano de Trabalho intermunicipal, que permita uma melhor Governança Regional	– 31	A falta de coordenação e diálogo entre os municípios atravessados pelo rio Leça foi desde sempre um impedimento à sua despoluição e reconversão, assim como da sua gestão como recurso hídrico fundamental.	VG	Melhoria da oferta quantitativa e qualitativa de Serviços de Transportes Públicos
		17	AMEAÇAS	25	Processo continuado de desvalorização e desinvestimento global (nacional e ao nível da UE) na agricultura e pescas portuguesas - diminuição das atividades	– 17	A recente desruralização do país agravou a clivagem entre o espaço rural e o urbano, pela ainda recente imagem coletiva do espaço rural, como social e territorialmente discriminados e associados à pobreza e subdesenvolvimento. Deste modo, o espaço rural é verdadeiramente remetido ao abandono	VQU	
CONSTRANGIMENTOS		18	OPORT.	12	Dinâmica de gestão do aeroporto Sá Carneiro Execução do Plano de Desenvolvimento do Aeroporto Sá Carneiro - novo nó de acesso ao centro de carga aérea - (A218/IC24) (UOPG 04 e 05)	– 36	O abandono da atividade agrícola, não permite a exploração da proximidade ao aeroporto. A produção de produtos agrícolas qualificados / nicho de mercado para exportação, não é equacionada.	VIE	
			AMEAÇAS	25	Processo continuado de desvalorização e desinvestimento global (nacional e ao nível da UE) na agricultura e pescas portuguesas - diminuição das atividades	+33	As AUGA e a atividade agrícola em geral , constituem um foco de resiliência importante na manutenção da memória e actividade agrícola, com potencial na reabilitação funcional dos espaços rurais onde se inserem.	VQU	
		19	OPORT.	2	Dinâmica de crescimento da Maia em torno do seu centro urbano e área industrial	– 63	A falta de estrutura urbana não produz um território atractivo, não sendo possível integrá-lo na dinâmica de crescimento da Maia, um processo de continuidade e contiguidade da área de actividades económicas.	VQU	
				17	QREN / FEADER (Despacho nº 4680/2012)/ Outros Fundos	+8	Está previsto no Regulamento específico do QREN o financiamento para melhorias e fecho das Redes Viárias Local e Distribuidora	VARF	
			AMEAÇAS	23	Poluição continuada das linhas de água, proveniente das descargas urbanas habitacionais e industriais e agrícolas (chorumes), todavia sem tratamento, assim como deposição de lixo e entulho nas suas margens	– 37	O crescimento urbano em mancha de óleo e sem recurso a infra-estrutura de saneamento, produziu a proliferação de esgotos ao céu aberto ou fossas sépticas, que contaminam as linhas de água. Apesar da rede de saneamento geral estar já executada, tardam as habitações em serem ligadas, o que por outro lado se traduz num mau aproveitamento do investimento publico nessa mesma rede.	VQA	
		28	AMEAÇAS	27	Projecto de reconversão em autoestrada da EN14 -Ameal/ Leça do Balio	– 62	A classificação desta Via em Autoestrada vem agravar o efeito barreira e degradação da paisagem, pela vedação e alargamento a que a via estará sujeita. Por outro lado, o eventual portajar desta Via produzirá sobrecarga de tráfego nas vias paralelas e circundantes da Via Norte, com degradação da qualidade urbana.	VARF	

ANEXO 14 – SWOT 3

FATORES INTERNOS		FATORES EXTERNOS	ANÁLISE DA INTERACÇÃO							
POTENCIALIDADES	20	Áreas disponíveis para reconversão e expansão das actividades económicas	OPORTUNIDADES	3	Dinâmica do Porto de Leixões: Terminal de Cruzeiros / Porto de pesca e lota / Marina / Terminal de carga Terminal Petrolífero / Comando da Zona Marítima do Norte	+38	A recente dinâmica do Porto de Leixões (na maioria das suas valências) impulsiona a procura das áreas ainda disponíveis para a expansão das actividades económicas.	VIE	QUALIFICAÇÃO URBANISTICA Estruturação de uma lógica interna de apoio às actividades económicas. Reabilitação e articulação funcional dos tecidos urbanos. Reabilitação das malhas urbanas e do património. INDUÇÃO ECONÓMICA Promover a atividade económica relacionada com os setores secundário e terciário (I&D), numa perspetiva de internacionalização. QUALIFICAÇÃO AMBIENTAL Consolidação/ Preservação da qualificação dos espaços naturais da orla costeira. ACESSIBILIDADE E RECUPERAÇÃO FUNCIONAL Estruturação de uma rede viária de coesão interna de suporte ao desenvolvimento das atividades económicas.	
				4	Plataforma Logística (Pólo 1 e Pólo 2)	+39	A Plataforma Logística poderá funcionar como estrutura logística âncora para a atracção e fixação de actividades conexas com a movimentação de mercadoria.	VIE		
				12	Dinâmica de gestão do aeroporto Sá Carneiro Execução do Plano de Desenvolvimento do Aeroporto Sá Carneiro - novo nó de acesso ao centro de carga aérea - (A218/IC24)(UOPG 04 e 05)	+40	A oportunidade criada pelo novo Centro de Carga Aérea e o acesso previsto, vem reforçar a vocação desta área para as actividades económicas, reflectindo-se na procura de novas áreas de expansão	VIE		
				16	Projecto de alargamento da A28, do nó do Freixieiro para norte	+41	O Projecto de alargamento da A28 e a reformulação dos nós de Freixieiro e da Exponor, vem melhorar a acessibilidade e a procura destas áreas económicas	VARF		
		AMEAÇAS	18	Centralização da Gestão dos Portos de Mar	- 42	Ameaça para o investimento que a APDL possa fazer no Concelho de Matosinhos. Afastamento de políticas de inclusão entre a escala local e a escala global representada por uma infra-estrutura como a do Porto de Leixões, “autista” face à inserção territorial. Ao centralizar a Gestão dos Portos de Mar, o investimento passará a ser nacional, ou seja os lucros gerados pelo Porto de Leixões serão investidos noutros locais que não em Matosinhos.	VIE			
			19	Efeitos da macro-estrutura económica global: produtividade reduzida, desemprego, deslocalização das actividades económicas emergentes para territórios mais atractivos	- 43	A tendência para a deslocalização das actividades económicas para territórios mais atractivos, tem sido obstáculo à ocupação das áreas disponíveis para actividades económicas. Por outro lado, o enquadramento legal não contribui para tornar mais atractivas estas áreas.	VIE			
			21	Maia e Vila do Conde como concorrentes para a captação de investimento e sediação empresarial	+44	A proximidade das áreas para as actividades económicas às infraestruturas portuárias, aeroportuárias e logísticas, tornou-as mais atractivas em relação à Maia e a Vila do Conde.	VIE			
			21	Paisagem litoral e o seu sistema natural	OPORTUNIDADES	14	Procura da Faixa Litoral pela população ao nível metropolitano	+7		A procura da faixa litoral em conjunto com o investimento publico tem atraído e espera-se que continue a atrair o investimento privado, num sentido positivo de qualificação paisagística e protecção dos sistemas naturais
	17	QREN / FEADER (Despacho nº 4680/2012)/ Outros Fundos				+9	Os fundos do QREN têm vindo a ser utilizados nas iniciativas da CMM. Há expectativas de que continue o mesmo regime de apoio, estando previstas a via atlântica e a renaturalização das ribeiras atlânticas.	VQU		
	22	Concentração de actividades comerciais e serviços com projecção regional e internacional		OPORTUNIDADES	3	Dinâmica do Porto de Leixões: Terminal de Cruzeiros / Porto de pesca e lota / Marina / Terminal de carga Terminal Petrolífero / Comando da Zona Marítima do Norte	+45	Existe uma relação de complementaridade entre o Porto de Leixões e o Aeroporto, estratégica para o investimento privado. Por outro lado, as próprias atividades desenvolvidas no Porto de Leixões, beneficiam da proximidade do aeroporto. O centro da carga aérea potenciará toda esta relação.		VIE
					4	Plataforma Logística (Pólo 1 e Pólo 2)	+46	Com a plataforma Logística, o Porto de Leixões ganha maior dimensão organizacional e económica, com a concentração de espaços de armazenagem e de serviços específicos, potenciando a actividade económica local.		VIE
					12	Dinâmica de gestão do aeroporto Sá Carneiro Execução do Plano de Desenvolvimento do Aeroporto Sá Carneiro - novo nó de acesso ao centro de carga aérea - (A218/IC24)(UOPG 04 e 05)	+47	Existe uma relação de complementaridade entre o Porto de Leixões e o Aeroporto, estratégica para o investimento privado. Por outro lado, as próprias atividades desenvolvidas no Porto de Leixões, beneficiam da proximidade do aeroporto. O centro da carga aérea potenciará toda esta relação.		VIE
					13	Autoridade Metropolitana de Transportes - racionalização dos Serviços de Transportes Colectivos, públicos e privados	+11	Autoridade Metropolitana de Transportes - racionalização dos Serviços de Transportes Colectivos, públicos e privados Racionalização da rede de transportes, com a redistribuição dos serviços prestados pelas transportadoras, permitindo uma melhor cobertura e serviço à população, para além da melhoria ambiental, melhor fluxo de tráfego.		VARF
			16		Projecto de alargamento da A28, do nó do Freixieiro para norte	+41	O Projecto de alargamento da A28 e a reformulação dos nós de Freixieiro e da Exponor, vem melhorar a acessibilidade e a procura destas novas áreas económicas	VARF		

FATORES INTERNOS				FATORES EXTERNOS		ANÁLISE DA INTERACÇÃO			
CONSTRANGIMENTOS				AMEAÇAS	19 Efeitos da macro-estrutura económica global: produtividade reduzida, desemprego, deslocalização das actividades económicas emergentes para territórios mais atractivos	+48	A concentração de actividades empresariais, goza ainda de factores positivos e de proximidade do Porto de Leixões e aeroporto, de boas acessibilidades metropolitanas e ainda de mão de obra qualificada e embaratecida pela situação económica do país - que permitem combater a sua própria deslocalização para outros territórios (internacionais).	VIE	GOVERNANÇA Melhoria qualitativa e quantitativa da oferta de Serviços de Transportes Públicos Promoção de medidas de redução de risco ambiental e medidas de mitigação de risco grave associado à Refinaria do Norte. Promoção da área como pólo regional de produção e investimento, de âmbito internacional.
					21 Maia e Vila do Conde como concorrentes para a captação de investimento e sediação empresarial	+44	A proximidade das áreas para as actividades económicas às infraestruturas portuárias, aeroportuárias e logísticas, tornou-as mais atractivas em relação à Maia e a Vila do Conde.	VIE	
	23	Falta de estrutura urbana funcionalmente capaz de apoio às actividades económicas instaladas, nomeadamente pela sobrecarga da EN 107, que não só escoa o trânsito local, como ainda serve de passagem para a Maia / Aeroporto		OPORT.	12 Dinâmica de gestão do aeroporto Sá Carneiro Execução do Plano de Desenvolvimento do Aeroporto Sá Carneiro - novo nó de acesso ao centro de carga aérea - (A218/IC24)(UOPG 04 e 05)	+49	A construção do novo nó de acesso ao centro de carga aérea, poderá vir a descongestionar a EN107, ao desviar o tráfego de pesados para o novo nó, na A28.	VARF	
				AMEAÇ.	21 Maia e Vila do Conde como concorrentes para a captação de investimento e sediação empresarial	-50	A condição urbanística deficitária instalada, constitui um desincentivo à captação de investimento e instalação empresarial.	VQU+VIE	
	24	Crescimento Urbano sem estruturação ao longo da Rua Óscar da Silva e EN 107, dominado por AUGI e operações urbanísticas isoladas e descentralizadas do ambiente urbano em que se inserem, produzindo: 1. Carência de espaços públicos de utilização colectiva 2. Carência de infra-estruturas para peões 3. Carência de actividades de apoio à função residencial 4. Falta de arborização em geral e de tratamento do espaço público 5. Constrangimento nas condições da mobilidade local 6. Promiscuidade entre a função residencial e a actividade económica 7. Insuficiência de cortinas verdes de protecção e enquadramento das infra-estruturas viárias e entre diferentes usos de solo	OPORTUNIDADES	4	Plataforma Logística (Pólo 1 e Pólo 2)	+51	A plataforma logística, Polo de Gonçalves constitui uma oportunidade de reorganizar o sector de armazenagem a descoberto, por deslocalização das unidades espalhadas pela UOPG nesta mesma plataforma.	VQU	
				13	Autoridade Metropolitana de Transportes - racionalização dos Serviços de Transportes Colectivos, públicos e privados	+11	Autoridade Metropolitana de Transportes - racionalização dos Serviços de Transportes Colectivos, públicos e privados Racionalização da rede de transportes, com a redistribuição dos serviços prestados pelas transportadoras, permitindo uma melhor cobertura e serviço à população, para além da melhoria ambiental, melhor fluxo de tráfego.	VARF	
				16	Projecto de alargamento da A28, do nó do Freixieiro para norte	+52	O alargamento da A28 para norte do nó do Freixieiro constitui uma oportunidade para rever este último, com um programa de coesão territorial entre as várias áreas urbanas contíguas	VQU	
			AMEAÇAS	21	Maia e Vila do Conde como concorrentes para a captação de investimento e sediação empresarial	-50	A condição urbanística deficitária instalada, constitui um desincentivo à captação de investimento e instalação empresarial.	VQU+VIE	
				22	Risco de acidente grave inerente às áreas petroquímicas	-53	Os constrangimentos urbanísticos causados pela malha urbana deficitária agravam os acessos à Petrogal, em caso de acidente grave. Por outro lado, a malha urbana está muito próxima dos limites das áreas petroquímicas, impedindo a correta localização de equipamentos escolares, de saúde e assistência social a essas áreas habitacionais.	VQU	

ANEXO 15 – SWOT 4

ANÁLISE SWOT										
Plano Diretor Municipal (revisão)VARF										
FATORES INTERNOS				FATORES EXTERNOS		ANÁLISE DA INTERACÇÃO				
-AÇÃO URBANÍSTICA	POTENCIALIDADES	30	Condição central do Sistema Urbano litoral Matosinhos -Leça, associado à atracção turística da marginal atlântica, à concentração de serviços , equipamentos. e atividades culturais 1. Restauração e Industria de Recreio e Lazer 2. Ofertas de âmbito cultural e de turismo 3. Património arquitetónico- Contemporâneo e Barroco 4. Proximidade ao Parque da Cidade 5. Contiguidade da condição de urbanidade com o Porto	OPORTUNIDADES	1	Cidade do Porto, como referencial identitário	+65	Relação de complementaridade e inclusividade com a cidade do Porto: Apesar do referencial identitário da cidade do Porto, quer histórico quer cultural, a cidade Matosinhos Leça detém uma identidade própria e diferenciada, relacionada com o seu crescimento em torno do Porto de Leixões: gastronomia do mar, marina, atividades económicas marítimas. Oferta cultural recente, com música (Orquestra de Jazz de Matosinhos, Quarteto de Cordas de Matosinhos, Teatro Constantino Nery, CAM, Área Quadra e outros.	VQU+VG	QUALIFICAÇÃO URBANÍSTICA Consolidar a qualificação urbanística com especial enfoque no património edificado. Promoção da contiguidade urbana entre Matosinhos e Leça da Palmeira, Senhora da Hora e Porto. INDUÇÃO ECONÓMICA Promover a atividade económica relacionada com o sector tradicional do mar assim como com a produção de bens e serviços, nomeadamente científica, tecnológica e na cultura e no lazer. QUALIFICAÇÃO AMBIENTAL Mitigação do risco de acidente grave na área
					3	Dinâmica do Porto de Leixões: Terminal de Cruzeiros / Porto de pesca e lota / Marina / Terminal de carga Terminal Petrolífero / Comando da Zona Marítima do Norte	+66	A alteração do modelo de gestão do Porto de Leixões vem trazer novas valências à infraestrutura existente, nomeadamente através do Terminal de Cruzeiros (Matosinhos passa a figurar nas rotas internacionais de cruzeiros), Parque de Ciência e Tecnologia do Mar, nova Marina e outros, potenciando o crescimento turístico e económico da cidade; a acrescentar à já instalada atividade de restauração associada ao porto de pesca e lota.	VIE	
					8	Implementação do Projeto de Reconversão da Estrada da Circunvalação	+67	O Projeto de reconversão da Estrada de Circunvalação em Alameda Urbana, será um fator de união e continuidade entre Matosinhos Sul e o Parque da Cidade.	VARF+VQU	
					9	Previsão da Extensão da Linha do Metro desde a Fonte do Cuco até S. Mamede Infesta e Linha do Campo Alegre (UOPG 01 e 02)	+68	Permitirá uma maior coesão territorial entre Matosinhos Sul e a faixa litoral da cidade do Porto, com melhores acessibilidades e tempo de viagem.	VARF	
					10	Protocolo estabelecido entre a CMM e as Gasolineiras para transferência de Matosinhos Sul para os terrenos da Refinaria de Leça da Palmeira	+69	Vai possibilitar uma nova área de expansão de atividades económicas, com potencial para o estabelecimento de amenidades urbanas com as atividades instaladas.	VIE	
					13	Autoridade Metropolitana de Transportes - racionalização dos Serviços de Transportes Coletivos, públicos e privados	+11	Autoridade Metropolitana de Transportes - racionalização dos Serviços de Transportes Coletivos, públicos e privados Racionalização da rede de transportes, com a redistribuição dos serviços prestados pelas transportadoras, permitindo uma melhor cobertura e serviço à população, para além da melhoria ambiental, melhor fluxo de tráfego.	VARF	
					14	Procura da Faixa Costeira pela população ao nível metropolitano	+70	Existe uma oferta continuada de comércio e serviços, investimento em infraestruturas públicas que consolida a procura do espaço urbano pela população permitindo a manutenção da atratividade local e desenvolvimento urbano.	VIE	
					17	QREN / FEADER (Despacho nº4680/2012)/ Outros Fundos	+12	Está previsto no Regulamento específico do QREN o financiamento para melhorias e fecho das Redes Viárias Local e Distribuidora	VARF	
				AMEAÇAS	18	Centralização da Gestão dos Portos de Mar	-42	Ameaça para o investimento que a APDL possa fazer no Concelho de Matosinhos. Afastamento de políticas de inclusão entre a escala local e a escala global representada por uma infraestrutura como a do Porto de Leixões, "autista" face à inserção territorial. Ao centralizar a Gestão dos Portos de Mar, o investimento passará a ser nacional, ou seja os lucros gerados pelo Porto de Leixões serão investidos noutros locais que não em Matosinhos.	VIE	
					20	Cidade do Porto como concorrente para a captação do fluxo turístico. Atração de públicos para atividades de animação urbana, cultural e de lazer	+71	O investimento municipal numa oferta cultural diferenciada da do Porto, combate esta ameaça	VG	
					22	Risco de acidente grave inerente às áreas petroquímicas	-72	Apesar do Protocolo existente com as empresas petroquímicas Matosinhos Sul, todavia se verifica não existir realocização na área de expansão contígua à Petrogal (Galp Energia). Também a proximidade da área urbana a sul da Petrogal, não garante uma área verde de enquadramento suficientemente alargada, de acordo com a Carta de Riscos.	VQA	
					28	Projeto de reconversão em autoestrada da A28/IC1 Ponte da Arrábida / Sendim	+73	Caso se concretizem as duas rotundas de desdobramento da rotunda AEP, atravessamento superior entre o Estádio do Mar e a Barranha, e a saída direta ao Hospital, o efeito barreira causado pelo IC1, será atenuado com benefícios para a acessibilidade local.	VARF	
					29	Ausência de um Plano de Trabalho intermunicipal, que permita uma melhor Governança Regional	+74	O consenso conseguido no desenho da reconversão da Estrada da Circunvalação vem combater esta ameaça.	VG	

Plano Diretor Municipal (revisão)VARF								
FATORES INTERNOS		FATORES EXTERNOS		ANÁLISE DA INTERACÇÃO				
VETOR DE QUALIFIC	31	Atividade piscatória artesanal remanescente	OPORTUNIDADES	Dinâmica do Porto de Leixões: 3 Terminal de Cruzeiros / Porto de pesca e lota / Marina / Terminal de carga Terminal Petrolífero / Comando da Zona Marítima do Norte	+75 O Porto de Pesca e a Doca são a infraestrutura necessária e suficiente para a manutenção da atividade	VIE	urbana. Promoção de equilíbrio biofísico da cidade, na relação entre o espaço edificado e livre.	
				Dinâmica de gestão do aeroporto Sá Carneiro 12 Execução do Plano de Desenvolvimento do Aeroporto Sá Carneiro - novo nó de acesso ao centro de carga aérea - (A218/IC24) (UOPG 04 e 05)	+76 A facilidade de acesso ao centro de carga do aeroporto virá melhorar o escoamento internacional de peixe fresco capturado com artes tradicionais	VIE		
				17 QREN / FEADER (Despacho nº4680/2012)/ Outros Fundos	+77 A existência de fundos do QREN que permitem o investimento no sistema piscatório, nomeadamente através de fundos para a criação de uma Escola Profissional que possa disseminar as artes tradicionais de pesca, e ao mesmo tempo captar mão-de-obra qualificada.	VIE		
			AMEAÇAS	19 Efeitos da macro-estrutura económica global: produtividade reduzida, desemprego, deslocalização das atividades económicas emergentes para territórios mais atrativos	+78 O desemprego crescente no setor terciário poderá proporcionar o retorno à atividade piscatória embora careça de melhores condições de segurança e remuneratórias, uma vez que os intermediários obtêm a maior parte dos lucros.	VIE		
				21 Maia e Vila do Conde como concorrentes para a captação de investimento e sediação empresarial	-79 Vila de Conde e Póvoa de Varzim são concorrentes a fundos europeus (QREN). Sem programa de investimento municipal na atividade piscatória constituem uma ameaça concorrencial.	VIE		
	32	Desqualificação comercial	OPORT.	5 Cruise Traffic and Urban Regeneration URB/ACT – FEDER	+80 O Programa URB/ACT permitirá em conjunto com o turismo de cruzeiros uma reabilitação da atividade comercial – restaurantes e lojas	VIE	GOVERNANÇA Capacitação dos recursos humanos relacionadas com o setor tradicional do mar - produção. Consolidação em rede dos projetos já iniciados, iniciativa pública / privada, relativos aos temas de Reabilitação Urbana, Cultura, Lazer, Restauração, Produção Científica e Tecnológica).	
				17 QREN / FEADER (Despacho nº 4680/2012)/ Outros Fundos	?81			
			AMEAÇAS	19 Efeitos da macro-estrutura económica global: produtividade reduzida, desemprego, deslocalização das atividades económicas emergentes para territórios mais atrativos	-82 Instabilidade social, migrações, diminuição da população residente	VIE		
				26 Falta de organização consequente dos comerciantes, inadaptados ao novo paradigma de consumo (centros comerciais)	-83 Em conjunto com o aparecimento com as grandes superfícies comerciais e com as lojas de baixo custo, os comerciantes “tradicionais” não se souberam organizar no sentido de combater a desertificação das áreas urbanas comerciais, persistindo a necessidade de alavancagem do comércio de rua.	VIE+VG		
				OPORT.	17 QREN / FEADER (Despacho nº 4680/2012)/ Outros Fundos	?84		
			AMEAÇAS		22 Risco de acidente grave inerente às áreas petroquímicas	-85 A mobilidade e a acessibilidade reduzida entre Matosinhos-Leça, agravará o tráfego/ evacuação da população em caso de acidente grave, inerente às áreas petroquímica		VARF
					28 Projeto de reconversão A28/IC1 Ponte da Arrábida / Sendim	+86 O alargamento do IC1 entre o nó de Sendim e a rotunda da AEP, descongestionará o tráfego rodoviário no viaduto da A28 sobre o rio Leça / Porto de Leixões no sentido Leça da Palmeira / Matosinhos		VARF
			OPORT.	5 Cruise Traffic and Urban Regeneration URB/ACT – FEDER	+87 O Programa URB/ACT permitirá a reabilitação dos espaços públicos, espaços verdes, iluminação e Pavimentação da Quadra Marítima de Matosinhos. O mesmo Programa através da reabilitação da atividade comercial e restauração será um garante de regeneração e sustentabilidade.	VQU+VIE		
				17 QREN / FEADER (Despacho nº 4680/2012)/ Outros Fundos	?88			
			OPORT.	17 QREN / FEADER (Despacho nº 4680/2012)/ Outros Fundos	?			
			OPORT.	14 Procura da Faixa Litoral pela população ao nível metropolitano	-89 O esgoto a céu aberto que corre a sul da bacia de Matosinhos colide negativamente com a atratividade da Orla Costeira.	VQA		

ANEXO 16 – SWOT 5

ANÁLISE SWOT											
Plano Diretor Municipal (revisão)											
FATORES INTERNOS				FATORES EXTERNOS		ANÁLISE DA INTERACÇÃO					
VETOR DE QUALIFICAÇÃO URBANÍSTICA	UOPG5	POTENCIALIDADES	38	Condição central do eixo urbano suportado pela AV. Fabril do Norte, considerando: 1. Norteshoping em associação com o Hipermercado Continente 2. Interface modal da Senhora da Hora 3. Área de expansão urbana (Caulinos), a sul do nó de Custóias, potencialmente apta para o desenvolvimento de atividades secundárias e terciárias de projeção metropolitana, pela proximidade da VILPL , VRI, IP4	OPORTUNIDADES	6	Dinâmica do conjunto dos Pólos de Ensino Superior	+90	O ensino superior continua a ser atraído para a área, com o projeto de instalação/ construção da Escola de Gestão do Porto.	VQU	QUALIFICAÇÃO URBANÍSTICA Consolidar a qualificação urbanística com especial enfoque na área a norte da variante à Nacional 208. Reabilitação das malhas urbanas e do património. Articulação dos diferentes tecidos territoriais, a nascente com a UOPG6. INDUÇÃO ECONÓMICA Promoção da atividade dos setores secundário e do terciário. QUALIFICAÇÃO AMBIENTAL Promoção do equilíbrio biofísico urbano, na relação entre o espaço livre e edificado. Previsão de áreas verdes e/ou espaços públicos de utilização coletiva. ACESSIBILIDADE E RECUPERAÇÃO FUNCIONAL
						8	Implementação do Projeto de Reconversão da Estrada da Circunvalação	+91	O Projeto de reconversão da Estrada de Circunvalação em Alameda Urbana, será um fator de união e continuidade entre os dois concelhos.	VQU	
						9	Previsão da Extensão da Linha do Metro desde a Fonte do Cuco até S. Mamede Infesta e Linha do Campo Alegre (UOPG 01 e 02)	+92	Acréscimo de fluxos internos (ao concelho) pela melhoria de acessibilidades entre S. Mamede Infesta e Matosinhos, potenciando a condição central.	VARF	
						13	Autoridade Metropolitana de Transportes - racionalização dos Serviços de Transportes Coletivos, públicos e privados	+11	Racionalização da rede de transportes, com a redistribuição dos serviços prestados pelas transportadoras, permitindo uma melhor cobertura e serviço à população, para além da melhoria ambiental, fluxo de tráfego e redução de emissão de monóxido de carbono.	VARF	
						17	QREN / FEADER (Despacho nº 4680/2012)/ Outros Fundos	+12	Está previsto no Regulamento específico do QREN o financiamento para melhorias e fecho das Redes Viárias Local e Distribuidora	VARF	
			25	Concentração de actividades económicas com alguma industria de projecção nacional e internacional	AMEAÇAS	19	Efeitos da macroestrutura económica global: produtividade reduzida, desemprego, deslocalização das actividades económicas emergentes para territórios mais retractive	-93	A ameaça da recessão económica mundial, poderão retardar e no extremo inviabilizar a área de expansão territorial (Caulinos), nas atividade secundárias e terciárias ai previstas. A falta de investimento privado, poderá também inviabilizar a rede distribuidora local de coesão territorial, entre o ocidente e o oriente do concelho.	VARF+VIE	
						28	Projeto de reconversão em autoestrada da A28/IC1 Ponte da Arrábida / Sendim	+74	Caso se concretizem as duas rotundas de desdobramento da rotunda AEP, atravessamento superior entre o Estádio do Mar e a Barranha, e a saída direta ao Hospital, o efeito barreira causado pelo IC1, será atenuado com beneficios para a acessibilidade local.	VARF	
						3	Dinâmica do Porto de Leixões: Terminal de Cruzeiros / Porto de pesca e lota / Marina / Terminal de carga Terminal Petrolifero / Comando da Zona Marítima do Norte	+55	Uma boa parte dos produtos da industria (EFACEC) aqui localizada é escoada através do Porto de Leixões, constituindo este facto um bom indicador do potencial da UOPG, sendo expectável que outras atividades económicas se possam vir a instalar neste local.	VIE	
						19	Efeitos da macro-estrutura económica global: produtividade reduzida, desemprego, deslocalização das actividades económicas emergentes para territórios mais atractivos	+56	A localização da EFACEC com perspectivas de permanência no local, combate os efeitos da macro estrutura económica negativa	VIE	
						3	Dinâmica do Porto de Leixões: Terminal de Cruzeiros / Porto de pesca e lota / Marina / Terminal de carga Terminal Petrolifero / Comando da Zona Marítima do Norte	+55	Uma boa parte dos produtos da industria (EFACEC) aqui localizada é escoada através do Porto de Leixões, constituindo este facto um bom indicador do potencial da UOPG6, sendo expectável que outras atividades económicas se possam vir a instalar neste local.	VARF+VIE	
		26	Áreas disponiveis para a reconversão e expansão das actividades económicas	OPORTUNIDADES	12	Dinâmica de gestão do aeroporto Sá Carneiro Execução do Plano de Desenvolvimento do Aeroporto Sá Carneiro - novo nó de acesso ao centro de carga aérea - (A218/IC24)(UOPG 04 e 05)	+57	A localização do Centro de Carga Aérea de dimensão Internacional, na malha viária macro esturante, é sempre uma mais valia para atividades económicas emergentes.	VIE		
					19	Efeitos da macro-estrutura económica global: produtividade reduzida, desemprego, deslocalização das actividades económicas emergentes para territórios mais atractivos	-58	A ameaça da recessão económica mundial poderá retardar ou inviabilizar a Instalação de atividades económicas na UOPG	VIE		
				AMEAÇAS	21	Maia como concorrente para a captação de investimento e sediação empresarial	-59	A existência da área industrial da Maia com a sua lógica urbanística implantada e atrativa , constitui uma concorrência à fixação de atividades económicas para além das já instaladas como é exemplo a instalação da "Porto Editora" na Maia, preterindo uma primeira hipótese de fixação nesta área de Matosinhos.	VIE		
					27	Projecto de reconversão em autoestrada da EN14 -Ameal/ Leça do Balio	-60	A classificação da Via Norte como Autoestrada implicará áreas non aedificandi que prejudicarão as atividades económicas a instalar	VIE		
					8	Implementação do Projeto de Reconversão da Estrada da Circunvalação	+94	Revitalização do cruzamento entre a Rua Nova do Seixo e a Circunvalação (Monte dos Burgos), assim como valorização da circunvalação como uma frente urbana.	VQU		

ANÁLISE SWOT Plano Diretor Municipal (revisão)							
FATORES INTERNOS		FATORES EXTERNOS		ANÁLISE DA INTERACÇÃO			
CONSTRANGIMENTOS	39	1. Perfil rodoviário estruturante insuficiente para a condição urbana existente 2. Inexistência de referenciais urbanos 3. Situação administrativa periférica, relativamente às quatro freguesias presentes - Senhora da Hora, Custóias, S. Mamede Infesta e Leça do Balio - traduzindo-se numa desarticulação do investimento que produz assimetrias territoriais 4. Ruturas morfológicas e malhas urbanas desconexas 5. Degradação funcional a norte de Xanana Gusmão 6. Efeito barreira da IP4	OPORTUNIDADES	9 Previsão da Extensão da Linha do Metro desde a Fonte do Cuco até S. Mamede Infesta e Linha do Campo Alegre	+95 A extensão da linha do metro entre S. Mamede e Senhora da Hora reestruturará o antigo eixo suportado pela estrada nacional 208, potenciando a recuperação funcional e urbanística da condição central do Seixo.	VARF	Estruturação viária do território para estabelecimento das ligações nascente/poente/norte de articulação interna e intermunicipal.
			13	Autoridade Metropolitana de Transportes - racionalização dos Serviços de Transportes Coletivos, públicos e privados	+11 Racionalização da rede de transportes, com a redistribuição dos serviços prestados pelas transportadoras, permitindo uma melhor cobertura e serviço à população, para além da melhoria ambiental, melhor fluxo de tráfego.	VARF	Melhoria das condições de mobilidade na Rede Local.
			17	QREN / FEADER (Despacho nº 4680/2012)/ Outros Fundos	+12 Está previsto no Regulamento específico do QREN o financiamento para melhorias e fecho das Redes Viárias Local e Distribuidora	VARF	GOVERNANÇA
	28	Desqualificação territorial provocada pela Via Norte, IP4 e Ramal de Leixões, produzindo: efeito barreira, ruído, degradação da paisagem e poluição ambiental	AMEAÇAS	27 Projecto de reconversão em autoestrada da EN14 -Ameal/ Leça do Balio	-62 A classificação desta Via em Autoestrada vem agravar o efeito barreira e degradação da paisagem, pela vedação e alargamento a que a via estará sujeita. Por outro lado, o eventual portajar desta Via produzirá sobrecarga de tráfego nas vias paralelas e circundantes da Via Norte, com degradação da qualidade urbana.	VARF	Promover políticas de inclusão territorial com o Porto.
	40	Falta da hierarquização da rede viária distribuidora e local, que produz insuficiente conectividade entre os centros urbanos	OPORT.	17 QREN / FEADER (Despacho nº 4680/2012)/ Outros Fundos	+12 Está previsto no Regulamento específico do QREN o financiamento para melhorias e fecho das Redes Viárias Local e Distribuidora	VARF+VQU	Captação de investimentos nos setores secundário e terciário, com foco na Investigação e Desenvolvimento (I+D+I).
	41	Ruturas morfológicas e malhas urbanas desconexas, resultantes de operações urbanísticas isoladas, sem uma lógica supra de planeamento, produzindo: 1.Constrangimentos nas condições de mobilidade e acessibilidades locais 2. Carência de infraestruturas para ciclistas e peões 3. Falta de arborização em arruamentos 4. Rutura e desarticulação entre as malhas urbanas residenciais e as áreas das atividades económicas 5. Insuficiência de cortinas verdes de proteção e enquadramento das infraestruturas viárias e entre diferentes usos de solo	OPORT.	9 Previsão da Extensão da Linha do Metro desde a Fonte do Cuco até S. Mamede Infesta e Linha do Campo Alegre (UOPG 01 e 02)	+96 A execução da linha de metro entre S. Mamede Infesta e Senhora da Hora vem melhorar as acessibilidades locais.	VARF	
				17 QREN / FEADER (Despacho nº 4680/2012)/ Outros Fundos	+12 Está previsto no Regulamento específico do QREN o financiamento para melhorias e fecho das Redes Viárias Local e Distribuidora	VARF	
			AMEAÇAS	27 Projeto de reconversão em autoestrada da EN14 -Ameal/ Leça do Balio	+97 A realização dos trabalhos de alargamento da Via Norte (EN13) será uma oportunidade para melhorar a acessibilidade e a mobilidade locais, com a realização dos atravessamentos: 1) Amieira, 2) Rua 5 de Outubro (Picoutos), 3) Prolongamento da Rua Fonte da Moura. Contribui também para consolidar a malha urbana.	VARF+VQU	
	42	1. Carência de áreas verdes de utilização pública e de apoio à habitação	OPORT.	17 QREN / FEADER (Despacho nº 4680/2012)/ Outros Fundos	?	VQA	
	43	Impermeabilização excessiva dos solos		(A VER)		VQA	

ANEXO 17 – SWOT 6

ANÁLISE SWOT Plano Diretor Municipal (revisão)											
FATORES INTERNOS			FATORES EXTERNOS		ANÁLISE DA INTERACÇÃO						
VETOR DE QUALIFICAÇÃO URBANÍSTICA	UOPG6	POTENCIALIDADES	44	5. Mamede infesta como condição central qualificada, cruzamento entre os eixos de Matosinhos/ S. Mamede Infesta e Pólo da Asprela, S. João/ centro da Maia, funcionando como Pólo dinamizador do concelho, a nascente: 1. Disponibilidade de áreas verdes para utilização publica e / ou recuperação do sistema biofísico/ ou agricultura 2. Estrutura Ecológica em anel 3 Boa acessibilidade macro-estrutural 4. Contiguidade da condição de urbanidade com o Porto 5. Proximidade do Hospital S. João e ao Pólo II da Universidade do Porto - da Asprela 6. Rede de Metro com ligações Porto/ Maia e Póvoa 7. Boa acessibilidade à Via Norte, IP4 e Estrada da Circunvalação	OPORTUNIDADES	1 Cidade do Porto, como referencial identitário	+98	A proximidade ao Porto (Pólo da Asprela e Hospital) leva à fixação da população e à existência de atividade económica e serviços relevantes para o concelho, num processo de complementaridade e inclusividade intermunicipal.	VQU	QUALIFICAÇÃO URBANÍSTICA Reforçar/ consolidar a contiguidade urbana entre o Porto (Pólo da Asprela/ Hospital S. João), e a cidade de S. Mamede Infesta. Articulação dos diferentes tecidos territoriais, a poente com a UOPG5. Reabilitação das malhas urbanas e do património. INDUÇÃO ECONÓMICA Regeneração das áreas industriais degradadas. Desenvolvimento das atividades comercial/ Lazer/ Residencial, e da Produção Científica e Tecnológica (I&D), em complementaridade funcional com o Pólo da Asprela. QUALIFICAÇÃO AMBIENTAL Qualificação dos espaços naturais em articulação com o espaço urbano. Promoção do equilíbrio biofísico edificado/ livre. ACESSIBILIDADE E RECUPERAÇÃO FUNCIONAL Estruturação viária do território, para estabelecimento das ligações norte/ sul; nascente/poente de articulação interna e intermunicipal.	
						6 Dinâmica do conjunto dos pólos de Ensino Superior	+99	A presença e crescimento previsto do Pólo da Asprela (U.P.) em conjunto com o ISCAP são agentes dinamizadores da economia local, tanto sob o ponto de vista da restauração e comércio como de alojamento, embora não exista uma estratégia municipal para a alavancagem da economia com base no público académico.	VIE+VQU		
						8 Implementação do Projeto de Reconversão da Estrada da Circunvalação	+100	A implementação do Projeto de reconversão da Estrada de Circunvalação em Alameda Urbana, permitiria uma melhoria da articulação de acessos na entrada de S.Mamede e Porto, assim como da contiguidade da condição urbana existente.	VQU		
						17 QREN / FEADER (Despacho nº 4680/2012)/ Outros Fundos	+12	Está previsto no Regulamento específico do QREN o financiamento para melhorias e fecho das Redes Viárias Local e Distribuidora	VARF		
			AMEAÇAS	19 Efeitos da macroestrutura económica global: produtividade reduzida, desemprego, deslocalização das atividades económicas emergentes para territórios mais atrativos	- 101	A ameaça da recessão económica mundial poderá retardar ou inviabilizar a reabilitação da área de atividades económicas, a mais nascente do concelho.	VIE				
				29 Ausência de um Plano de Trabalho intermunicipal, que permita uma melhor Governança Regional	- 102	O eixo Pólo da Asprela – Hospital S. João / S. Mamede Infesta /Centro da Maia poderia constituir um território mais coeso, numa lógica de complementaridade interconcelhia.	VG				
			26	Áreas disponíveis para a reconversão e expansão das actividades económicas	3	Dinâmica do Porto de Leixões: Terminal de Cruzeiros / Porto de pesca e lota / Marina / Terminal de carga Terminal Petrolífero / Comando da Zona Marítima do Norte	+55	Uma boa parte dos produtos da Industria localizada no Eixo da Via Norte é escoada através do Porto de Leixões, constituindo este facto um bom indicador do potencial da UOPG, sendo expectável que outras atividades económicas se possam vir a instalar neste local.	VARF+VIE		
						12 Dinâmica de gestão do aeroporto Sá Carneiro Execução do Plano de Desenvolvimento do Aeroporto Sá Carneiro - novo nó de acesso ao centro de carga aérea - (A218/IC24)(UOPG 04 e 05)	+57	A localização do Centro de Carga Aérea de dimensão Internacional, na malha viária macro estruturante, é sempre uma mais valia para atividades económicas emergentes.	VIE		
					AMEAÇAS	19 Efeitos da macro-estrutura económica global: produtividade reduzida, desemprego, deslocalização das actividades económicas emergentes para territórios mais atractivos	- 58	A ameaça da recessão económica mundial poderá retardar ou inviabilizar a Instalação de atividades económicas na UOPG4	VIE		
						21 Maia e Vila do Conde como concorrentes para a captação de investimento e sediação empresarial	- 59	A existência da área industrial da Maia com a sua lógica urbanística implantada e atrativa , constitui uma concorrência à fixação de atividades económicas para além das já instaladas como é exemplo a instalação da "Porto Editora" na Maia, preterindo uma primeira hipótese de fixação nesta área de Matosinhos.	VIE		
			27	Património arquitéctónico (Alão e Amieira)	AMEAÇAS	20 Projecto de reconversão em autoestrada da EN14 -Ameal/ Leça do Ballo	- 60	A classificação da Via Norte como Autoestrada implicará áreas non aedificandi que prejudicarão as atividades económicas a instalar	VIE		
			46	Falta de relações de continuidade entre os elementos, sistemas naturais e culturais que integram a Estrutura Ecológica Impermeabilização excessiva dos solos urbanos		(A VER)					
		48	Perfil rodoviário insuficiente do eixo Ameal / Centro da Maia para a condição urbana existente	OPORTUNIDADES	1 Cidade do Porto, como referencial identitário	- 104	A proximidade à cidade do Porto, como referencial identitário agrava as condições de acessibilidade e mobilidade de S. Mamede Infesta, num perfil rodoviário já de si insuficiente. Esta condição é ainda agravada pela proximidade ao centro da Maia, que partilha da mesma relação de dependência referencial à cidade do Porto, através do mesmo acesso rodoviário.	VARF			
					13 Autoridade Metropolitana de Transportes - racionalização dos Serviços de Transportes Colectivos, públicos e privados	+11	Autoridade Metropolitana de Transportes - racionalização dos Serviços de Transportes Colectivos, públicos e privados Racionalização da rede de transportes, com a redistribuição dos serviços prestados pelas transportadoras, permitindo uma melhor cobertura e serviço à população, para além da melhoria ambiental, melhor fluxo de tráfego.	VARF			

ANÁLISE SWOT							
Plano Diretor Municipal (revisão)							
FATORES INTERNOS			FATORES EXTERNOS	ANÁLISE DA INTERACÇÃO			
CONSTRANGIMENTOS	49	1. Acessibilidade reduzida ao nível da Rede distribuidora, sendo este Pólo apartado do restante território, pela Via Norte a poente a pela A3 a nascente	OPORTUNIDADES	1 Cidade do Porto, como referencial identitário	+105 A cidade de S. Mamede mantém com a cidade do Porto uma proximidade e relação vivencial que combate o isolamento porventura causado pelo efeito barreira da Via Norte.	VQU	GOVERNANÇA Promover políticas de inclusão territorial com o Porto e Maia. Captação de investimentos nos setores secundário e terciário, com foco na Investigação e Desenvolvimento (I+D+I).
			6 Dinâmica do conjunto dos Pólos de Ensino Superior	– 106 As amenidades existentes entre o Pólo da Asprela e a cidade de S. Mamede Infesta, não são facilitadas pela acessibilidade reduzida da Rede Distribuidora.	VARF		
			9 Previsão da Extensão da Linha do Metro desde a Fonte do Cuco até S. Mamede Infesta e Linha do Campo Alegre (UOPG 01 e 02)	+107 A previsão da linha do metro de S. Mamede Infesta à Sr.ª da Hora combate o efeito barreira da A28 e por complemento à rede rodoviária e sua condição precária.	VARF		
			17 QREN / FEADER (Despacho nº 4680/2012)/ Outros Fundos	+12 Está previsto no Regulamento específico do QREN o financiamento para melhorias e fecho das Redes Viárias Local e Distribuidora	VARF		
		AMEAÇAS	27 Projecto de reconversão em autoestrada da EN14 -Ameal/ Leça do Balio	– 108 A classificação da EN14 Ameal / Leça do Balio como Autoestrada, virá agravar o efeito barreira entre S.Mamede de Infesta e o resto do Concelho a poente.	VARF+VQU		
		2. Rutura e desarticulação entre as malhas urbanas residenciais e as áreas das atividades económicas					
		3. Insuficiência de cortinas verdes de proteção e enquadramento das infraestruturas viárias e entre os diferentes usos de solo					

ANEXO 18 – SWOT 7

ANÁLISE SWOT Plano Diretor Municipal (revisão)											
FATORES INTERNOS					FATORES EXTERNOS		ANÁLISE DA INTERACÇÃO				
DE ACESSIBILIDADE E RECUPERAÇÃO FUNCIONAL	REDE PRINCIPAL	POTENCIALIDADES	50	Rede principal completada, assegurando acessibilidade a todas as áreas do concelho; e conectividade à rede rodoviária nacional	OPORTUNIDADES	Dinâmica do Porto de Leixões: 3 Terminal de Cruzeiros / Porto de pesca e lota / Marina / Terminal de carga Terminal Petrolífero / Comando da Zona Marítima do Norte	+ 109	Uma Rede Principal completada, permite o fácil acesso de pessoas e bens aos locais que dependem desse fluxo.	VARF		
						4 Plataforma Logística (Pólo 1 e Pólo 2)			VARF		
						Dinâmica de gestão do aeroporto Sá Carneiro 12 Execução do Plano de Desenvolvimento do Aeroporto Sá Carneiro - novo nó de acesso ao centro de carga aérea - (A218/IC24)(UOPG 04 e 05)			VARF		
						14 Procura da Faixa Litoral pela população ao nível metropolitano			VARF		
			AMEAÇAS	27 Projecto de reconversão em autoestrada da EN14 -Ameal/ Leça do Balio	- 110	A reconversão em Autoestrada do IC1 e da Via Norte, vem agravar o volume de tráfego nos acessos ao Porto e saídas para norte do Concelho, por contrariar uma lógica macro-estrutural da Rede Principal, na qual o trânsito nacional de atravessamento Norte/ Sul deve ser periférico aos centros urbanos de Matosinhos/ Gaia/ Porto, através do IC24/ VRI/ A4/ A3 e ponte do Freixo.	VARF				
				28 Projecto de reconversão em autoestrada da A28/IC1 Ponte da Arrábida / Sendim			VARF				
			CONSTRANGIMENTOS	51	Constrangimentos de tráfego rodoviário, na totalidade do troço da Via Norte (EN13) que atravessa o concelho, na A28/ IP4 entre o nó de Gonçalves (Exponor) e a Rotunda da AEP	OPORT.	10 Protocolo estabelecido entre a CMM e as Gasolineiras para transferência de Matosinhos Sul para os terrenos da Refinaria de Leça da Palmeira	+ 111	A transferência das gasolineiras de Matosinhos Sul para os terrenos da refinaria de Leça da Palmeira, vem desagregar o tráfego de camiões cisterna de transporte de combustível, no troço do IC1, a sul do Porto de Leixões.		VARF
						AMEAÇAS	27 Projecto de reconversão em autoestrada da EN14 -Ameal/ Leça do Balio	- 112	A reconversão em Autoestrada do IC1 e da Via Norte, vem agravar o volume de tráfego nos acessos ao Porto e saídas para norte do Concelho, por contrariar uma lógica macro-estrutural da Rede Principal, na qual o trânsito nacional de atravessamento Norte/ Sul deve ser periférico aos centros urbanos de Matosinhos/ Gaia/ Porto, através do IC24/ VRI/ A4/ A3 e ponte do Freixo.		VARF
		28 Projecto de reconversão em autoestrada da A28/IC1 Ponte da Arrábida / Sendim		VARF							
		52		Desadequação do desenho dos nós da A28 com A41, da A41 com VRI, da VRI com A4, relativamente à lógica de atravessamento periférico do tráfego norte/ Sul dos centros urbanos de Matosinhos/ Porto/ Gaia	OPORT.	16 Projecto de alargamento da A28, do nó do Freixieiro para norte	+ 113	O Projecto de Alargamento da A28 a Norte do nó do Freixieiro poderá constituir uma oportunidade de refazer o nó do IC24 com A28, no sentido da clarificação do movimento do atravessamento periférico do tráfego.	VARF		
			AMEAÇAS		27 Projecto de reconversão em autoestrada da EN14 -Ameal/ Leça do Balio	- 112	A reconversão em Autoestrada do IC1 e da Via Norte, vem agravar o volume de tráfego nos acessos ao Porto e saídas para norte do Concelho, por contrariar uma lógica macro-estrutural da Rede Principal, na qual o trânsito nacional de atravessamento Norte/ Sul deve ser periférico aos centros urbanos de Matosinhos/ Gaia/ Porto, através do IC24/ VRI/ A4/ A3 e ponte do Freixo.	VARF			
		28 Projecto de reconversão em autoestrada da A28/IC1 Ponte da Arrábida / Sendim		VARF							
	REDE DISTRIBUIDORA	CONSTRANGIMENTOS	53	Rede Distribuidora disfuncional: 2.1. na transição da Rede Principal para a Distribuidora, nos nós da A28, do Freixieiro, da AEP e de Gonçalves; assim como no nó do Mosteiro de Leça do Balio/ UNICER com Via Norte. 2.2. Perfil desadequado, para o nível da rede distribuidora, confundindo-se muitas vezes com a local. 2.3. não compleição.	OPORTUNIDADES	7 Projecto do Portinho de Angeiras (UOPG 04)	- 114	A disfuncionalidade da Rede Distribuidora no acesso desde a Rede Principal até Angeiras (Portinho de Angeiras), dificulta não só no Concelho de Matosinhos, como na ligação ao Concelho de Vila do Conde.	VARF	GOVERNANÇA Equidade territorial no domínio da acessibilidade a todos os locais do concelho através da racionalização e diversificação dos modos de transporte. Promover o atravessamento periférico ao concelho do tráfego de longo curso. ACESSIBILIDADE E RECUPERAÇÃO FUNCIONAL Fecho da Rede Distribuidora	
						8 Implementação do Projecto de Reconversão da Estrada da Circunvalação (UOPG 01, 02 e 03)	- 115	A disfuncionalidade da Rede Distribuidora sobrecarrega a Estrada da Circunvalação, dificultando a sua reconversão em Alameda Urbana.	VARF		
						13 Autoridade Metropolitana de Transportes - racionalização dos Serviços de Transportes Colectivos, publicos e privados	- 116	A disfuncionalidade da Rede Distribuidora , não permite percursos mais simples e directos aos S.T.P., obrigando este tipo de tráfego a seguir pela Rede Local, que não tem condições de o receber.	VARF		
						14 Procura da Faixa Litoral pela população ao nível metropolitano	- 117	A disfuncionalidade das Redes Distribuidora e Local dificultam o acesso a partir da Rede principal à linha da costa.	VARF		
					AMEAÇAS	27 Projecto de reconversão em autoestrada da EN14 -Ameal/ Leça do Balio	+ 118	Apesar de no enquadramento regional/ nacional a reconversão da IC1 e Via Norte em autoestradas ser desfavorável à lógica de atravessamento periférico do centro urbano de Matosinhos, as intervenções viárias locais de restabelecimento da Rede Distribuidora, irão permitir um melhor escoamento do tráfego local e conexão entre as margens urbanas destas vias.	VARF		
						28 Projecto de reconversão em autoestrada da A28/IC1 Ponte da Arrábida / Sendim			VARF		

ANÁLISE SWOT Plano Diretor Municipal (revisão)											
VETO	FATORES INTERNOS			FATORES EXTERNOS		ANÁLISE DA INTERACÇÃO					
	REDE LOCAL	CONSTRANGIMENTOS	54	Rede Local disfuncional: 1. Mobilidade reduzida 2. Perfis desadequados quanto à circulação, largura estacionamento. 3. Vias sem saída, ausência de articulação entre malhas.	OPORTUNIDADES	14	Procura da Faixa Litoral pela população ao nível metropolitano	– 117	A disfuncionalidade das Redes Distribuidora e Local dificultam o acesso a partir da Rede principal à linha da costa.	VARF	Melhoria das condições da Rede Local Implementação de Redes para meios suaves de transporte
						17	QREN / FEADER (Despacho nº 4680/2012)/ Outros Fundos	+12	Está previsto no Regulamento específico do QREN o financiamento para melhorias e fecho das Redes Viárias Local e Distribuidora	VARF	
	OUTRAS REDES DE TRANSPORTE	POTENCIALIDADES	55	Boa acessibilidade inter-municipal proporcionada pelo Metro de Superfície com ligações Porto, Gaia, Maia e Póvoa	OPORTUNIDADES	6	Dinâmica do conjunto dos Estabelecimentos de Ensino Superior	+119	O conjunto de Estabelecimentos de Ensino Superior existente em Matosinhos, é servido pelas várias linhas de Metro, proporcionando continuada permanência desses mesmos estabelecimentos na cidade, sendo garante da revitalização urbana e multifuncionalidade.	VQU	
						9	Previsão da Extensão da Linha do Metro desde a Fonte do Cuco até S. Mamede Infesta e Linha do Campo Alegre (UOPG 01 e 02)	+120	O incremento da linha de Metro no sentido Nascente/ Poente, vem complementar as acessibilidades Norte/ Sul, já instaladas, potenciando maior equidade territorial e qualificação do tecido urbano.	VQU	
		AMEAÇAS	27	Projecto de reconversão em autoestrada da EN14 -Ameal/ Leça do Balio	– 121	Apesar da acessibilidade proporcionada pela linha de Metro, esta não foi devidamente explorada pelos comerciantes locais.	VIE				
			CONSTRANGIMENTOS	56	Sub aproveitamento da linha do Leixões tanto funcionalmente como territorialmente	OPORTUN.	3	Dinâmica do Porto de Leixões: Terminal de Cruzeiros / Porto de pesca e lota / Marina / Terminal de carga Terminal Petrolifero / Comando da Zona Marítima do Norte	– 122	O recente fecho da Linha do Leixões ao transporte de passageiros, vem em sentido contrário à construção do Terminal de Cruzeiros de Leixões, uma vez que a ferrovia deixa de constituir alternativa de transporte (através do território de Matosinhos) a Campanhã /S. Bento. Esta ligação permitiria contiguidade com as linhas do Douro/ Braga / Lisboa (Régua).	VARF
		4					Plataforma Logística (Pólo 1 e Pólo 2)	+123	A existência da linha Leixões vem permitir uma alternativa de transporte de carga mais eficiente e menos poluente que o transporte rodoviário, mesmo que limitado no âmbito.	VQA+VIE	
				57	Excessiva dependência do transporte automóvel individual	OPORTUNIDADES	8	Implementação do Projecto de Reversão da Estrada da Circunvalação (UOPG 01, 02 e 03)	+124	o Projecto de reconversão da Estrada da Circunvalação prevê espaço para a circulação de modos suaves de transporte.	VARF+VQA
	9						Previsão da Extensão da Linha do Metro desde a Fonte do Cuco até S. Mamede Infesta e Linha do Campo Alegre (UOPG 01 e 02)	+125	O Metro constitui uma alternativa à utilização do transporte individual automóvel permitindo por outro lado a intermodalidade de transportes, quer automóvel, quer ciclável.	VARF	
13	Autoridade Metropolitana de Transportes - racionalização dos Serviços de Transportes Colectivos, publicos e privados						+126	A racionalização dos transportes colectivos constitui uma alternativa à utilização do transporte individual automóvel.	VARF		

ANEXO 19 – SWOT 8

ANÁLISE SWOT Plano Diretor Municipal (revisão)											
FATORES INTERNOS				FATORES EXTERNOS		ANÁLISE DA INTERACÇÃO					
GOVERNANÇA	POTENCIALIDADES	58	Redes dos Conselhos Municipais de Acção Social, Educação, Juventude	OPORT.	13	Autoridade Metropolitana de Transportes - racionalização dos Serviços de Transportes Colectivos, publicos e privados	+127	A racionalização dos Serviços de Transporte poderá colmatar falhas de acessibilidade aos equipamentos que constituem as Redes Social, da Educação e Juventude	VARF	GOVERNANÇA	
					AMEAÇAS	19	Efeitos da macro-estrutura económica global: produtividade reduzida, desemprego, deslocalização das actividades económicas emergentes para territórios mais atractivos	+128	Os efeitos negativos da macro estrutura económica, são combatidos pela organização em rede eficaz e eficiente dos Conselhos Municipais de Ação Social, Educação e Juventude.		VG
						28	Projecto de reconversão em autoestrada da A28/IC1 Ponte da Arrábida / Sendim	+129	Existe algum nível de estabelecimento regional de parcerias entre as várias redes concelhias, permitindo racionalização de custos e o desenvolvimento de uma abordagem supra concelhia.		VG
	POTENCIALIDADES	59	Conselho Municipal de Segurança	AMEAÇAS	22	Risco de acidente grave inerente às áreas petroquímicas	+130	A existência do Conselho Municipal de Segurança, permite melhor enfrentar o risco de acidente grave inerente às áreas petroquímicas, embora apenas ate um certo nível de perigosidade.	VG		
					POTENCIALIDADES	60	Promoção da Economia Local e Turismo - dinamismo das actividades económicas e turismo	OPORTUNIDADES	3		Dinâmica do Porto de Leixões: Terminal de Cruzeiros / Porto de pesca e lota / Marina / Terminal de carga Terminal Petrolífero / Comando da Zona Marítima do Norte
	5	Cruise Traffic and Urban Regeneration URB/ACT - FEDER	+132	O Programa URB/ACT permitirá a reabilitação dos espaços públicos, espaços verdes, iluminação e Pavimentação da Quadra Marítima de Matosinhos. O mesmo Programa através da reabilitação da actividade comercial e restauração será um garante de regeneração e sustentabilidade.					VQU+VIE		
	14	Procura da Faixa Litoral pela população ao nível metropolitano	+133	A promoção da restauração Matosinhos-Leça, proporciona um maior incentivo à procura da Faixa Litoral					VG		
	AMEAÇAS	19	Efeitos da macro-estrutura económica global: produtividade reduzida, desemprego, deslocalização das actividades económicas emergentes para territórios mais atractivos	+134				A dinâmica de promoção económica e cultural, tem procurado combater os efeitos negativos da macro estrutura económica global, apesar de se tratarem de ações de carácter muito local, contrastando com o cariz de escala superior do problema.	VG		
		21	Maia e Vila do Conde como concorrentes para a captação de investimento e sediação empresarial	+135				O investimento numa área empresarial por parte de Vila de Conde e particularmente para a Maia, como projeto de base para a economia local, assumiu um carácter estruturante de fundo, naqueles concelhos. No caso de Matosinhos, onde as áreas de atividade económica (industria - produção) tinham tradição, tem assistido ao longo de mais 3 décadas à sua deslocalização, sem que tenha existido uma política tanto de manutenção dessas atividades no concelho, como de potenciação das mesmas ou atracão de novas empresas. A Maia e Vila do Conde constituem uma ameaça não combatida. A recente proactividade no apoio à economia local, é ainda incipiente, estando sobretudo concentrada na área territorial de Matosinhos-Leça, sem que haja uma estratégia / politica de fundo para o concelho, que estruture a atividade económica, crie condições de Governança reais, e sinergias entre os vários sectores, sem prejuízo do valor do modelo que está a ser posto em prática, de coexistência funcional harmoniosa no espaço territorial urbano.	VG		
		26	Falta de organização consequente dos comerciantes tradicionais, inadaptados ao novo paradigma de consumo (centros comerciais)	-136				Apesar de todos os esforços feitos pelos serviços a falta de organização dos parceiros privados neste caso os comerciantes, faz denotar claramente a inadaptação dos mesmos aos atuais modelos de comércio, não estando a serem trabalhadas essas vertentes de ação.	VG		

ANÁLISE SWOT						
Plano Diretor Municipal (revisão)						
FATORES INTERNOS		FATORES EXTERNOS		ANÁLISE DA INTERACÇÃO		
CONSTRANGIMENTOS	61	Dinamismo cultural dos serviços da CMM (UOPG 01 e 06- Feira Medieval)	OPORT.	29 Ausência de um Plano de Trabalho intermunicipal, que permita uma melhor Governança Regional	- 137	secundário Prosecução das políticas de promoção social, com implementação do modelo de trabalho em rede a outras áreas de ação territorial.
				3 Dinâmica do Porto de Leixões: Terminal de Cruzeiros / Porto de pesca e lota / Marina / Terminal de carga Terminal Petrolífero / Comando da Zona Marítima do Norte	+138	
				20 Cidade do Porto como concorrente para a captação do fluxo turístico. Atracção de publicos para actividades de animação urbana, cultural e de lazer	+139	
				29 Ausência de um Plano de Trabalho intermunicipal, que permita uma melhor Governança Regional	- 137	
	62	Dinâmica de promoção desportiva	OPORT.	13 Autoridade Metropolitana de Transportes - racionalização dos Serviços de Transportes Colectivos, publicos e privados	+140	
				14 Procura da Faixa Litoral pela população ao nível metropolitano		
				20 Cidade do Porto como concorrente para a captação do fluxo turístico. Atracção de publicos para actividades de animação urbana, cultural e de lazer	+141	
	63	Promoção da Economia Local e Turismo - secundarização das políticas relacionadas com a agricultura, pescas e industria	OPORT.	7 Projecto do Portinho de Angeiras (UOPG 04)	- 142	
				15 Plano Regional de Gestão Integrada para a NAP1 (NUT 2 e 3)	- 143	
				19 Efeitos da macro-estrutura económica global: produtividade reduzida, desemprego, deslocalização das actividades económicas emergentes para territórios mais atractivos	- 144	
				21 Maia e Vila do Conde como concorrentes para a captação de investimento e sediação empresarial	- 145	
			AMEAÇAS	25 Processo continuado de desvalorização e desinvestimento global (nacional e ao nível da UE) na agricultura e pescas portuguesas - diminuição das actividades	- 146	

ANEXO 20—BENS IMÓVEIS DE INTERESSE PATRIMONIAL – SALVAGUARDA PATRIMONIAL