

Os Vereadores do Amar e Servir Braga, do Partido Socialista e da Iniciativa Liberal solicitam resposta, (com indicação do documento e página onde possa constar o esclarecimento, caso se aplique) sobre os pontos infra. Vimos ainda solicitar a inclusão dos artigos mencionados no capítulo “Proposta de Alterações ao Regulamento do PDM”.

### **Plantas**

- Não se encontra a Planta de sobreposição (vermelhos e amarelos) considerando o total de 7173,50 hectares de solo urbano do PDM de 2015. Solicitamos o envio da mesma.

### **Solo Agrícola**

- O solo agrícola passa a não permitir a construção de habitação, nem para o agricultor, mas permite construção para fins turísticos. Porque não se mantém a possibilidade de construção na zona com menos capacidade de produção, de habitação para o agricultor, e se restringem antes os empreendimentos com fins turísticos?
- Em anexo propõe-se a introdução/alteração de artigo relativo a esta matéria, que será manter o articulado do regulamento do PDM em vigor .

### **Solo Urbano**

- O valor de solo urbano nas fichas estatísticas (7449,10 hectares) está correto?
- Nos dados comparativos por freguesia o total de solo urbano é de 5931,10 hectares referindo-se apenas ao solo urbanizado do PDM de 2015 e não ao total do solo urbano composto por solo urbanizado + urbanizável.
- Para uma análise correta é necessário saber qual o valor de solo urbano por freguesia, considerando o total de 7173,50 hectares de solo urbano do PDM de 2015.

### **Risco de Cheias e Inundações**

- É do conhecimento público, e do Município, que o “túnel do Meliã”, que faz a ligação da Av Dom João II para a Avenida dos Lusíadas, é encerrado preventivamente sempre que há alertas de chuva. Porque não consta esta zona na Planta de Riscos de Cheias e Inundações?
- É do conhecimento público, e do Município, que o “túnel do Rotunda das Piscinas”, tem bombas de água a funcionar em permanência, bem como as caves do Braga Parque e de todos os prédio desde a Rotunda das Piscinas até às Sete Fontes. Porque não consta esta zona na Planta de Riscos de Cheias e Inundações?
- Onde está plasmada a participação da Proteção civil e dos Bombeiros nestes locais?

### **Proteção da Função Comercial**

- Não está prevista a proteção da função comercial.

O Regulamento trata os usos como “mistos”, não hierarquiza funções, não protege frentes comerciais. Sem artigo autónomo, não há base legal para recusar qualquer alteração de uso de comércio/serviços para habitação em comunicações prévias, seja onde for. Pretende-se proteger pisos térreos nas zonas centrais, admitir exceções fundamentadas e aplicar compatibilidade funcional no resto.

Não estamos a pedir para proibir a habitação, estamos a pedir para proteger a função urbana do comércio onde ela é estrutural para o concelho.

Em anexo propõe-se introdução/alteração de artigo relativo a esta matéria.

## **Mobilidade**

### **- Estacionamento**

Nos documentos disponíveis da revisão do PDM de Braga em 2025 (Planta de Ordenamento, regulamento, etc.), não há destaque específico nem uma nova disciplina detalhada de estacionamentos públicos/privados, como um capítulo separado.

Ou seja:

- A revisão não acrescenta até agora um novo regime abrangente ou específico exclusivamente dedicado a estacionamento (como zonas de estacionamento estruturado, gestão preferencial em polos de transporte, P+R, etc.).
- A revisão de 2025 continua a remeter regras mais detalhadas sobre estacionamento às normas gerais existentes no Regulamento do PDM (de 2021) e ao Código Regulamentar do Município de Braga.

Há a necessidade de garantir os estacionamentos nos Park and Ride e desenvolvimentos futuros, garantindo estacionamento adequado sem impedir a densificação urbana ou uso eficiente do solo. É necessário permitir a flexibilidade em zonas centrais ou intermodais, reduzindo barreiras à construção e promovendo transporte público. É necessário facilitar a criação de Park & Ride e estacionamento ciclável, integrando o PDM com a estratégia de mobilidade sustentável. É necessário assegurar coerência cartográfica e legal, ligando normas do Regulamento às Plantas do PDM.

Em anexo propõe-se introdução/alteração de artigo relativo a esta matéria.

### **- Rede Ciclável**

O PDM em revisão prevê apenas ciclovias pontuais, sem constituir uma rede ciclável contínua e funcional.

A mobilidade sustentável e ativa é prioridade estratégica para Braga, em linha com objetivos europeus e nacionais de redução de emissões, promoção de transporte ativo e qualidade urbana.

Uma rede ciclável estruturante permitirá conectar bairros, centros urbanos, equipamentos, estações de transporte público e polos de emprego, garantindo segurança e funcionalidade para deslocações quotidianas.

Em anexo propõe-se introdução/alteração de artigo relativo a esta matéria.

### **- Ferrovias**

Não está previsto o local da estação do TGV. Devia prever o mesmo na interseção das linhas ferroviárias.

Não há corredores ferroviários previstos para as ligações intermodais, porque não prever já estes espaços canal, incluindo as previstas no Plano Ferroviário Nacional?

O regulamento define como o solo pode ser usado e quais restrições se aplicam. Para salvaguardar corredores ferroviários pode-se:

a) Introduzir categoria específica de “Corredor Ferroviário”

- Criar uma classificação legal dentro do solo urbano/rústico condicionado que obrigue à reserva de espaço para infraestruturas ferroviárias futuras.
- Definir largura mínima do corredor (por ex., 50–100 m, dependendo do estudo preliminar) para permitir linha simples ou dupla, estações e áreas de segurança.
- Prever a possibilidade de expansão ou adaptação futura sem necessidade de rever o PDM.

b) Restrições de ocupação

- No regulamento, estipular que construções e usos incompatíveis não podem ocorrer dentro do corredor (habitação, comércio intensivo, edifícios industriais).
- Permitir agricultura ou usos compatíveis em solo rústico condicionado, sem impedir futura ferrovia.

c) Ligação intermodal

- Prever que o corredor deve conectar-se com a futura estação AV em Braga, e zonas de interface urbana (pontos de acesso a transporte público, park&ride, ciclovias).
- Garantir corredores verdes e passagens para fauna, integrando critérios de sustentabilidade e de estudo ambiental.

a) Espaço canal explícito

- Nas plantas de classificação e qualificação do solo, desenhar corredores lineares claros para Braga-Guimarães e Braga-Vila Verde.
- Usar cores/padrões próprios para distinguir:
  - Linhas ferroviárias existentes;
  - Linhas propostas (reservadas mas não construídas);
  - Corredores de expansão futura.

b) Integração com solo urbano e rústico

- No solo urbano: marcar áreas de passagem da ferrovia, evitando ocupação urbana densa.
- No solo rústico: definir solo rústico condicionado, onde certas obras são permitidas mas não prejudicam a ferrovia.

c) Ajustes geométricos e margens

- Acrescentar margens adicionais de segurança em curvas, túneis, estações e ramais futuros.
- Garantir interligação com outras infraestruturas existentes (rodoviárias, pontes, túneis, redes elétricas), evitando conflitos.

Na planta, deve-se desenhar ramais provisórios para Vila Verde, com reserva de espaço suficiente para expansão.

Indicar pontos de interseção com núcleos urbanos e industriais, mas com restrições de ocupação.

O Regulamento deve explicitar que o corredor não é o traçado final, mas que a reserva impede usos incompatíveis.

A planta deve ser clara e legível, mostrando a continuidade do corredor e os ramais possíveis.

Prever consultas futuras para ajustar o traçado definitivo, mas sem comprometer a implementação futura da ferrovia.

Anexa-se proposta de alteração ao regulamento sobre a matéria dos corredores ferroviários, ficando a falta de alteração à planta.

# Proposta de Alterações ao Regulamento do PDM de Braga

Solicita-se à Câmara Municipal que:

1. Inclua ou altere no Regulamento do PDM os seguintes artigos:
  - a. **Artigo ZW.º - Solo Agrícola - Identificação e Usos**
  - b. **Artigo ZX.º - Proteção da função comercial e de serviços**
  - c. **Artigo ZY.º - Uso obrigatório no piso térreo em áreas centrais**
  - d. **Artigo ZZ.º - Percentagem mínima de comércio e serviços**
  - e. **Artigo AA.º (alteração) - Compatibilidade de usos**
  - f. **Artigo AB.º - Corredores Ferroviários e Reservas de Espaço**
  - g. **Artigo AC.º - Estacionamento em Operações Urbanísticas e Zonas Intermodais**
  - h. **Artigo AD.º – Rede Ciclável Estruturante**
2. Atualize as Plantas de Ordenamento para refletir os canais ferroviários e a rede ciclável estruturante, com corredores contínuos e zonas de estacionamento seguro;
3. Garanta que a rede ciclável seja integrada com corredores ferroviários, hubs intermodais e zonas de Park & Ride, promovendo mobilidade sustentável e segura.

## 1. Solo Agrícola

### **Artigo ZW.º - Identificação e usos**

1- Esta categoria refere-se aos terrenos cuja utilização dominante é a exploração e produção da atividade agrícola e pecuária.

2- A título excecional constituem usos complementares dos usos dominantes: a) O uso florestal; b) As instalações de apoio à atividade dominante, das quais depende o seu adequado funcionamento.

3- A título excecional constituem usos compatíveis com os usos dominantes:

a) Empreendimentos de turismo no espaço rural e empreendimentos de turismo de habitação;

b) Infraestruturas básicas;

c) Equipamentos públicos ou de serviço público;

d) Habitação própria e permanente dos agricultores;

e) Extração de inertes, massas minerais, hidrominerais.

Artigo - Regime de edificabilidade Nas situações excepcionais, previstas nos números 2 e 3 do Artigo anterior, sem prejuízo do estabelecido pelo Regime Jurídico da RAN para os solos nele incluídos, admite-se a respetiva edificabilidade nas seguintes condições:

1- A construção, ampliação ou alteração não afete negativamente a produção, a paisagem, a arquitetura e o ambiente;

2- As operações urbanísticas se localizem, sempre que possível, na área menos produtiva da parcela e na proximidade de construções existentes na sua envolvente, preferencialmente, numa faixa contígua aos arruamentos públicos, com 40 m de afastamento máximo ao eixo da via, evitando a dispersão dos aglomerados, sem prejuízo do disposto na lei;

3- Exceciona-se do número anterior o caso das instalações agropecuárias;

4- O prédio seja servido por uma via pública com uma frente mínima de 20 m;

5- Exceciona-se do número anterior, os casos de colmatção urbana, situação para a qual a edificação terá que se localizar numa faixa contígua aos arruamentos públicos, com 40 m de afastamento máximo ao eixo da via, e terá que ficar compreendida por duas construções existentes legais, cujo afastamento entre si seja inferior ou igual a 100 m;

6- A linguagem arquitetónica, a configuração volumétrica da construção e da cobertura, bem como os materiais a aplicar ao edificado, devem garantir uma adequada inserção no contexto arquitetónico, urbanístico e paisagístico em que se insere a intervenção;

7- No caso das obras de construção, ampliação ou alteração das instalações de apoio direto e exclusivo à exploração e produção de atividades agrícolas ou pecuárias, aplica-se o seguinte:

a) O índice de utilização máximo admissível é 0.025 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, contabilizando para o efeito as construções eventualmente existentes no terreno;

b) A edificação nestes casos, não ficará condicionada a uma área mínima do prédio;

c) A altura da edificação não deve ultrapassar os 4,5 m;

d) O número máximo de pisos acima da cota de soleira é 1;

e) Nos casos de edificações destinadas a instalações agropecuárias:

i) O índice de utilização máximo admissível é de 0.1 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>;

ii) No sentido de assegurar a compatibilidade com as restantes funções, deve-se garantir um afastamento mínimo de 100 m destes edifícios aos limites do terreno;

iii) Exceciona-se da subalínea anterior os casos em que a propriedade é contígua a prédios de terceiros, classificados no PDM como espaços agrícolas, espaços de uso múltiplo agrícola e florestal, espaços florestais de produção ou espaços afetos à exploração

de recursos geológicos, aplicando-se nestes casos o afastamento mínimo de 50 m destes edifícios aos limites do terreno;

iv) Exceciona-se das duas subalíneas anteriores o caso de edifícios de apoio que não alberguem animais e que não sejam suscetíveis de criar condições de incompatibilidade com a envolvente, sem prejuízo do disposto na lei.

8- No caso das obras de construção, ampliação ou alteração do edificado para empreendimentos de turismo no espaço rural e empreendimentos de turismo de habitação, aplica-se o seguinte:

a) O prédio deve ser servido por via pública habilitante e infraestruturada com rede de abastecimento de água e energia elétrica;

b) Para os empreendimentos turísticos em solo rural, admite-se um índice de utilização máximo de 0.1 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>;

c) Exceciona-se da alínea anterior, o caso das parcelas com área inferior a 1ha, nas quais se admite como área de construção máxima de 1000 m<sup>2</sup>, desde que devidamente enquadrados do ponto de vista arquitetónico, urbanístico e paisagístico e contabilizando para o efeito as construções eventualmente existentes no terreno, sem prejuízo do disposto na lei;

d) O número máximo de pisos acima da cota de soleira é 2.

9- No caso das obras de construção ou alteração do edificado para equipamentos públicos ou de serviços públicos cuja localização em solo rural se justifique pela sua natureza ou pelo contexto de povoamento envolvente, aplica-se o seguinte:

a) O prédio deve ser servido por via pública habilitante e infraestruturada com rede de abastecimento de água e energia elétrica;

b) O índice de utilização máximo 0.1 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, contabilizando para o efeito as construções eventualmente existentes no terreno;

c) Admite-se no máximo 2 pisos acima da cota de soleira.

10- No caso das obras de construção ou alteração do edificado para habitação própria e permanente dos agricultores aplica-se o seguinte:

a) A necessidade desta operação urbanística deve estar comprovadamente justificada no que concerne à valorização da atividade rural;

b) O requerente deve ser agricultor e responsável pela exploração agrícola onde pretende localizar a habitação;

c) A operação urbanística só pode ser admitida, se no interior da exploração não existir outra edificação destinada a habitação e se o agricultor não tiver alternativas para localização da habitação em solo urbano ou em aglomerados rurais ou áreas de edificação dispersa;

d) A área de construção máxima admitida é de 300 m<sup>2</sup>, contabilizando para o efeito as construções eventualmente existentes no terreno; e) Os prédios da exploração agrícola, condicionados pela RAN, devem apresentar uma área mínima de 10000 m<sup>2</sup>;

f) Exceciona-se da alínea anterior os casos de:

i) Ampliações que determinem uma área total de construção inferior ou igual a 300 m<sup>2</sup>;

ii) Construções em prédios definidos à face de vias públicas, numa faixa máxima de 40 m de afastamento ao eixo da via, e cujo afastamento às edificações localizadas em aglomerado rural ou solo urbano mais próximo seja inferior a 20 m, podendo ser entendidos como um prolongamento natural dos aglomerados sem prejuízo do disposto na lei;

g) O prédio deve ser servido por via pública habilitante;

h) Cada parcela não poderá conter mais do que um edifício unifamiliar;

i) O número máximo de pisos acima da cota de soleira é 2

## **2. Proteção da Função Comercial**

As presentes alterações visam reforçar a função estruturante do comércio e serviços nas áreas centrais da cidade de Braga, promovendo uma cidade funcionalmente equilibrada, socialmente ativa e urbanisticamente sustentável, assegurando simultaneamente clareza normativa, segurança jurídica e boa administração urbanística.

### **Objetivo**

Reforçar a capacidade normativa do PDM para **condicionar, limitar ou impedir**, em áreas territorialmente delimitadas, a alteração de uso/topologia de **comércio e serviços para habitação**, assegurando:

- conformidade legal;
- previsibilidade e objetividade;
- redução de risco contencioso;
- coerência entre planeamento e gestão urbanística.

### **I. Introdução de novo artigo autónomo**

#### **Artigo ZX.º - Proteção da função comercial e de serviços**

1. Nas áreas identificadas na Planta de Ordenamento como **Eixos de Centralidade Urbana, Zonas de Comércio Estruturante** ou outras que venham a ser assim



qualificadas, o uso de **comércio e serviços** é considerado **uso dominante ao nível do piso térreo** dos edifícios.

2. Nas áreas referidas no número anterior, **não é permitida a alteração de uso de frações ou espaços localizados no piso térreo, com frente para o espaço público, de comércio ou serviços para habitação.**
3. Excecionalmente, pode ser admitida a alteração de uso prevista no número anterior quando se comprove, cumulativamente:
  - a. a) a inexistência de atividade de comércio ou serviços no local por período prolongado, devidamente comprovada;
  - b. b) a inexistência de procura efetiva para usos de comércio ou serviços compatíveis com a envolvente urbana;
  - c. c) a manutenção de uma frente urbana ativa e qualificada, assegurando a continuidade funcional do espaço público.
4. Fora das áreas referidas no n.º 1, a alteração de uso de comércio ou serviços para habitação depende da verificação da **compatibilidade funcional com a envolvente**, nos termos do presente Regulamento.

## II. Obrigatoriedade de comércio no piso térreo

### Artigo ZY.º - Uso obrigatório no piso térreo em áreas centrais

1. Nos **Espaços Centrais**, designadamente nos Espaços Centrais 1, 2 e 3, e ao longo dos **eixos urbanos estruturantes** identificados na Planta de Ordenamento, os pisos térreos dos edifícios com frente para o espaço público devem ser destinados, preferencialmente, a **usos de comércio e serviços**.
2. Nas situações referidas no número anterior, é **interdita a afetação do piso térreo a uso habitacional**, salvo quando expressamente previsto no presente Regulamento ou em plano de urbanização ou de pormenor eficaz.
3. O disposto nos números anteriores não prejudica a instalação de acessos a habitação nos pisos superiores, desde que salvaguardada a continuidade da frente urbana ativa.

## III. Percentagem mínima de uso não habitacional

### Artigo ZZ.º - Percentagem mínima de comércio e serviços

1. Nos quarteirões ou conjuntos edificados integrados em áreas de centralidade urbana, pelo menos **X% da área bruta de construção** deve ser afeta a usos de **comércio e serviços**.
2. A percentagem referida no número anterior deve ser assegurada preferencialmente ao nível do piso térreo e, sempre que possível, com frente para o espaço público.
3. A alteração de uso que determine o incumprimento da percentagem mínima estabelecida no n.º 1 não é admissível.

## IV. Reforço da compatibilidade funcional

## **Artigo AA.º (alteração) - Compatibilidade de usos**

1. A admissibilidade de usos depende da sua compatibilidade com a envolvente urbana, considerando, designadamente:
  - a. a manutenção da vitalidade económica e social do espaço público;
  - b. o impacto na continuidade da frente urbana ativa;
  - c. a coexistência funcional com usos existentes;
  - d. os efeitos na mobilidade, estacionamento e operações de carga e descarga.
2. A incompatibilidade funcional devidamente fundamentada constitui fundamento bastante para o indeferimento de pedidos de alteração de uso.

## **2. Corredores Ferroviários e Reservas de Espaço**

### **Artigo AB.º “Corredores Ferroviários e Reservas de Espaço”**

1. **Definição**

Os corredores ferroviários são zonas lineares reservadas no território municipal para futuras infraestruturas ferroviárias, incluindo: linhas principais, ramais e áreas de estações.
2. **Classificação do solo no corredor**
  - Em zonas urbanas: solo urbano de equipamento e infraestrutura;
  - Em zonas rurais: solo rústico condicionado à ferrovia.
3. **Largura mínima do corredor**
  - Linha principal: 50–100 m;
  - Ramais: 40–80 m;
  - Margens adicionais podem ser definidas mediante estudos técnicos.
4. **Usos proibidos dentro do corredor**
  - Construção de edifícios residenciais, comerciais ou industriais que impeçam a futura ferrovia;
  - Obras ou ocupações incompatíveis com a implantação de linhas e estações;
  - Alterações de solo que prejudiquem a integridade do corredor.
5. **Flexibilidade do traçado**
  - O traçado final da ferrovia poderá ser ajustado tecnicamente dentro do corredor, sem necessidade de revisão do PDM;
  - O Município deverá coordenar os estudos técnicos para definir a linha definitiva, respeitando as reservas legais.
6. **Integração multimodal**
  - O corredor deve prever interface com estações de alta velocidade, transporte público urbano e ciclovias, sempre que compatível com a operação ferroviária.
7. **Atualizações do corredor**
  - Estudos posteriores ou decisões nacionais sobre ferrovia podem alterar a largura ou traçado do corredor, respeitando os princípios de proteção do solo definidos neste artigo.

### **3. Estacionamento e Mobilidade Intermodal**

#### **Artigo AC.º – Estacionamento em Operações Urbanísticas e Zonas Intermodais**

##### **1. Dotação mínima de estacionamento**

a) Em todas as operações urbanísticas e planos de loteamento, deve ser garantido um **número mínimo de lugares de estacionamento de veículos ligeiros**, segundo critérios definidos pelo Município, incluindo:

- Operações residenciais, comerciais e de serviços;
- Estabelecimentos de educação, saúde e comércio de grande dimensão.

b) Devem também ser previstos **lugares para bicicletas e micro-mobilidade**, proporcional à dimensão do empreendimento.

##### **2. Exceção à obrigatoriedade**

a) É permitida a **dispensa parcial ou total da dotação mínima de estacionamento** quando se verifique pelo menos uma das seguintes condições:

- Localização em zona **centro urbano com elevada acessibilidade a transporte público**;
- Projeto integrado em **zona de intermodalidade**, incluindo estações ferroviárias, terminais de autocarro ou hubs de mobilidade;
- Empreendimento que **promova mobilidade sustentável**, como BRT, metro ligeiro, sistemas de partilha de veículos.
- 

##### **3. Estacionamento intermodal e Park & Ride**

a) Nas proximidades de futuras ou existentes estações ferroviárias, o Município poderá reservar **áreas para estacionamento estruturado (Park & Ride)**, garantindo:

- Ligação segura a transportes públicos e percursos pedonais/cicláveis;
- Estacionamento de veículos ligeiros, bicicletas e micro-mobilidade;
- Uso público ou partilhado entre diferentes operadores, quando aplicável.
- 

##### **4. Flexibilidade e coordenação**

a) O número mínimo de lugares poderá ser ajustado mediante **projeto técnico aprovado pela Câmara**, de forma a compatibilizar **densidade urbana, mobilidade sustentável e ocupação do solo**;

b) Os critérios definidos neste artigo aplicam-se a **todas as novas operações urbanísticas e intervenções com impacto relevante no trânsito e mobilidade local**.

5.

##### **6. Integração com o PDM e instrumentos de gestão territorial**

a) As zonas de estacionamento intermodal devem constar na **Planta de Ordenamento do PDM**, com indicação de sua função estratégica;

b) O cumprimento deste artigo deverá ser acompanhado e fiscalizado pela **Câmara Municipal, em articulação com o Código Regulamentar do Município de Braga**.

## 4. Rede Ciclável

### Artigo AD.º – Rede Ciclável Estruturante

#### 1. Definição

A Rede Ciclável Estruturante é o conjunto de corredores cicláveis contínuos, seguros e interligados, concebidos para o transporte diário de pessoas em bicicleta, micro-mobilidade e integração com transportes públicos.

#### 2. Princípios de desenho

- **Continuidade:** corredores devem permitir deslocações de ponta a ponta, sem interrupções significativas;
- **Segurança:** segregação física do trânsito automóvel sempre que possível;
- **Conectividade:** ligação de bairros residenciais, escolas, centros de emprego, estações ferroviárias, terminais de autocarro e outros polos urbanos;
- **Conforto:** inclinação, largura, iluminação e sinalização adequadas;
- **Legibilidade:** sinalética e pavimentos diferenciados para facilitar orientação.

#### 3. Classificação e prioridade

- Ciclovias de **alta prioridade:** corredores estruturantes entre principais núcleos urbanos e estações de transporte;
- Ciclovias de **prioridade secundária:** ligações locais e complementares aos corredores estruturantes;
- Todas as novas operações urbanísticas devem prever integração com a rede ciclável estruturante, quando aplicável.

#### 4. Metas e extensão

- Manter e expandir a rede estruturante até **76 km** no concelho, com possibilidade de ampliação futura;
- Garantir **interconexão com futuras linhas ferroviárias e hubs de transporte intermodal**, incluindo Park & Ride;
- Incluir previsão de **estacionamento seguro para bicicletas** em polos estratégicos e estações de transporte.

#### 5. Flexibilidade e atualização

- A rede ciclável poderá ser ajustada em função de estudos técnicos e ambientais, mas **deve manter a conectividade e a função estruturante**;
- Atualizações e novas ligações devem ser incorporadas na **Planta de Ordenamento do PDM**.

## Alterações à Planta de Ordenamento

- Indicar **corredores cicláveis estruturantes contínuos** entre bairros, centros urbanos, estações e polos de emprego (manter a planta de 2015);
- Diferenciar ciclovias existentes, previstas e em expansão futura;
- Identificar **zonas de estacionamento seguro para bicicletas e micro-mobilidade**;
- Mostrar integração com corredores ferroviários, Park & Ride e outros sistemas de transporte intermodal.