



2017

RELATÓRIO 1

DEFINIÇÃO DE UMA POLÍTICA E DE PRINCÍPIOS DE ORGANIZAÇÃO
E DE GESTÃO DO SISTEMA DE ESTACIONAMENTOS PÚBLICOS EM
VILA REAL – CARACTERIZAÇÃO DO SISTEMA

Álvaro Seco
Ana Bastos Silva
Eduardo Ribeiro
Luís Vasconcelos
Raul Almeida

ÍNDICE

1	PREÂMBULO.....	2
2	METODOLOGIA DE RECOLHA E TRATAMENTO DE DADOS	3
2.1	ZONAMENTO	3
2.2	TIPOLOGIA DO ESTACIONAMENTO	4
2.3	LEVANTAMENTO DA OFERTA DE ESTACIONAMENTO	5
2.4	LEVANTAMENTO DA PROCURA DE ESTACIONAMENTO	5
3	CARACTERIZAÇÃO DA OFERTA DE ESTACIONAMENTO	7
3.1	NÍVEIS DE OFERTA E DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL	7
3.2	CARACTERIZAÇÃO DAS CONDIÇÕES DE EXPLORAÇÃO	10
3.3	CONDIÇÕES ESPECIAIS PARA RESIDENTES E OUTROS UTILIZADORES – CÓDIGO REGULAMENTAR	10
4	CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO SOBRE O FUNCIONAMENTO DO SISTEMA DE ESTACIONAMENTO	14
4.1	REPARTIÇÃO POR DURAÇÃO DE ESTACIONAMENTO.....	14
4.2	RELEVÂNCIA DO ESTACIONAMENTO ILEGAL	16
4.3	PESO RELATIVO DAS DIFERENTES DURAÇÕES DE ESTACIONAMENTO	17
4.4	RELEVÂNCIA DO ESTACIONAMENTO RESIDENCIAL.....	19
4.5	IMPACTO DOS NÍVEIS E ROTATIVIDADE DO ESTACIONAMENTO NO TRÁFEGO.....	21
4.6	NÍVEL DE OCUPAÇÃO DOS PARQUES DE ESTACIONAMENTO	24
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS	26
	APÊNDICES.....	27

1 PREÂMBULO

De acordo com os dados do Instituto Nacional de Estatística (INE, 2017), o município de Vila Real ocupa uma área de 378,8 km² e tem uma população residente de cerca de 51 420 habitantes. A cidade situa-se a cerca de 450 metros de altitude, sobre a margem direita de um dos afluentes do rio Douro, o rio Corgo. Com uma orografia bastante acidentada, a cidade de Vila Real localiza-se num planalto rodeado pela serra do Marão e pelo Parque Natural do Alvão. Desde a reorganização administrativa de 2013, o concelho de Vila Real é constituído por 20 freguesias, sendo que a única freguesia urbana é a atual freguesia de Vila Real que ocupa uma área de 7,09 km² e tem uma população residente de cerca de 17 590 habitantes.

Segundo o projeto de investigação sobre padrões de mobilidade *InLUT – Integration of Land Use and Transport in Medium-Sized Cities* desenvolvido em 2015 por investigadores de várias instituições universitárias, incluindo a Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro (UTAD), mais de metade da população utiliza o automóvel como meio de transporte, no caso particular da cidade de Vila Real. O estudo concluiu ainda que, entre as várias cidades analisadas, a cidade de Vila Real é a única onde se regista um pico de procura durante o período de almoço (entre as 13:00 e as 14:00). Deste modo, e apesar de 78% da população inquirida no estudo (tendo sido inquiridas 1100 pessoas, correspondendo a aproximadamente 4% da população residente no perímetro urbano da cidade) reconhecer que o serviço de transportes públicos é um “serviço adequado”, verificou-se que a maior parte da população utiliza o transporte próprio em detrimento do serviço de transportes públicos, referindo que nos casos de deslocações pendulares (casa-trabalho), no transporte de crianças para a escola e para atividades extracurriculares, este meio de transporte oferece “maior liberdade” e “conforto”.

Nesta perspetiva, e em paralelo com outras cidades, tem-se assistido a um aumento progressivo do uso do transporte individual, resultando em situações de congestionamento, nomeadamente em cidades com padrões de mobilidade peculiares, como é o caso de Vila Real. São ainda de registar situações de significativo estacionamento ilegal, o aumento da poluição atmosférica e sonora, o decréscimo das condições de segurança rodoviária, resultando numa tendencial degradação da qualidade do espaço público e da vida dos cidadãos locais.

Desse modo, quando se procura implementar políticas de caráter mais geral em ambiente urbano, o caso particular do estacionamento assume uma importância acrescida pois não se trata apenas da gestão de uma infraestrutura de transporte. Este relevante instrumento de gestão permite influenciar diretamente as opções de escolha modal dos utilizadores do sistema de transportes, nomeadamente como reflexo de eventuais restrições impostas à duração de estacionamento e ao custo associado, podendo assim contribuir decisivamente para concretizar os objetivos de políticas globais de mobilidade que se pretendem alcançar a médio e longo prazo.

O desenvolvimento e implementação de estratégias de estacionamento integradas e coordenadas com as diferentes políticas de mobilidade urbana para a cidade de Vila Real exige, como ponto de partida, um conhecimento detalhado do sistema de estacionamento da cidade, quer ao nível da dimensão e tipologia da oferta quer ao nível da sua utilização e desempenho.

Nessa linha de ação, a Câmara Municipal de Vila Real (CMVR) e a Associação para o Desenvolvimento da Engenharia Civil (ACIV), associação sem fins lucrativos do Departamento de Engenharia Civil da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, celebraram um contrato de prestação de serviços com vista à caracterização do sistema de estacionamento na cidade de Vila Real e à elaboração de propostas de gestão do sistema. A caracterização quer

no que diz respeito à oferta existente quer no que concerne à procura de estacionamento, procura sustentar a avaliação do desempenho geral do sistema e potenciar o seu planeamento e gestão enquanto instrumento de gestão da mobilidade, inserindo-se no âmbito da *Política de Princípios e de Organização e Gestão Integrada do Sistema de Estacionamento Público* da CMVR.

2 METODOLOGIA DE RECOLHA E TRATAMENTO DE DADOS

A caracterização do sistema de estacionamento assentou numa vasta campanha de recolha de dados reais. Esse processo teve por objeto proporcionar o conhecimento detalhado da dimensão e tipologia de oferta, bem como do tipo de uso dos lugares de estacionamento existentes, identificando as zonas de maior procura e a sua evolução ao longo do tempo. Deste modo, e de forma a caracterizar o sistema de estacionamento, os processos de recolha de informação devem ser distintos, consoante se pretenda analisar a oferta ou a procura de estacionamento na área urbana da cidade. Ambos os processos são descritos detalhadamente numa fase posterior deste documento. Por outro lado, é também importante conhecer quer o tipo de uso, público, privado ou condicionado, tarifado ou isento de pagamento, quer a sua respetiva localização, via pública ou em parques. Por último, os dados obtidos podem ser agrupados em função da tipologia de estacionamento e em função de unidades espaciais homogéneas, que reflitam de um certo modo a distribuição espacial quer da oferta quer da procura de estacionamento. Deste modo, procedeu-se a um zonamento da área de intervenção, que se apresenta na secção subsequente.

2.1 ZONAMENTO

Como referido anteriormente, existiu a necessidade de proceder ao zonamento da cidade, tendo sido definidas várias zonas, considerando, na medida do possível, espaços homogéneos quer ao nível da ocupação quer ao nível da sua utilização. De um modo geral, foram selecionados três tipos de zonas consideradas como potencialmente detentoras de características próprias suficientemente distintas, designadas de *Zona central consolidada*, *Zona central em desenvolvimento*, e *Zona comercial e de serviços* (Quadro 1). Assim, e tendo em conta esta tipologia, foram definidas 12 zonas para a cidade de Vila Real (Figura 1), tendo sido atribuída a cada zona uma designação própria (Quadro 2). Resumidamente, as zonas apresentam uma área média de 0,3 km², sendo que as zonas com maior e menor área são, respetivamente, Quartel (0,70 km²) e Calvário (0,14 km²).

Quadro 1 – Tipologia das zonas

Tipo	Designação	Zonas
I	Zona central consolidada	A, B, C, E, F
II	Zona central em desenvolvimento	D, G, H, I
III	Zona comercial e de serviços	J, K, L

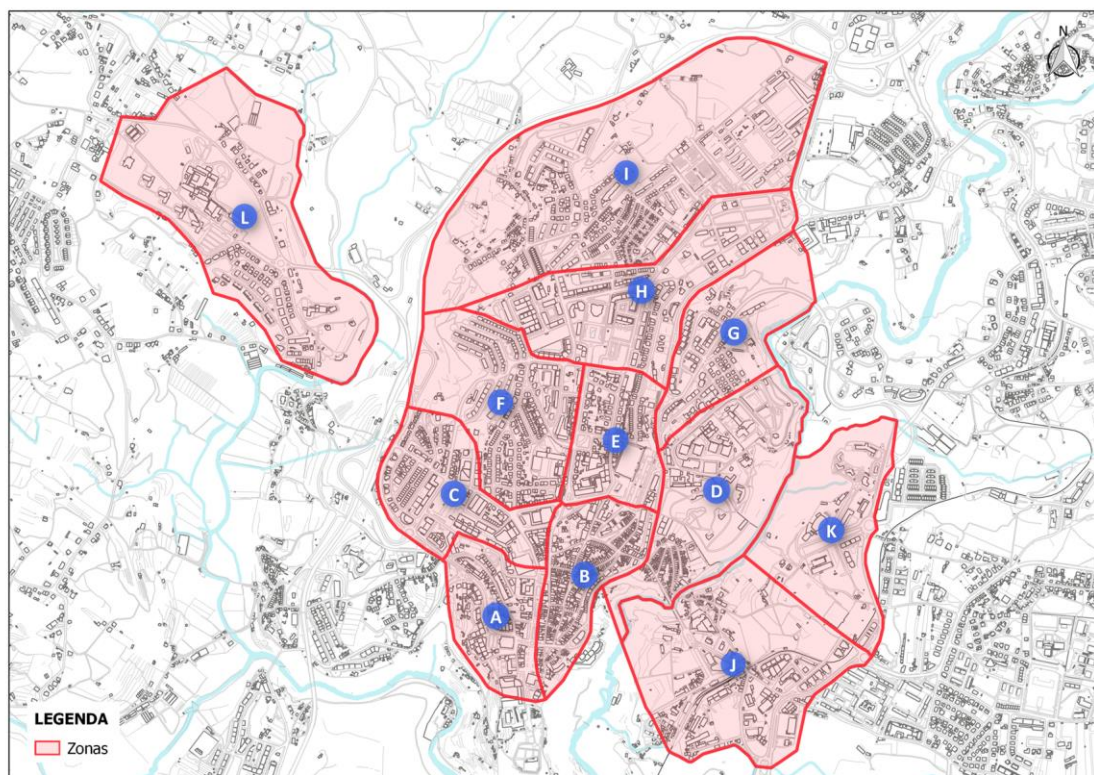


Figura 1 – Zonamento proposto para o levantamento do estacionamento

Quadro 2 – Designação das zonas

Zona	Designação
A	Avenida
B	Hotel
C	Mercado
D	Campismo
E	Calvário
F	S. Pedro
G	Codessais
H	Nossa Senhora da Conceição
I	Quartel
J	Estação
K	Shopping
L	Hospital

2.2 TIPOLOGIA DO ESTACIONAMENTO

Atendendo à localização dos lugares de estacionamento na via pública ou em parque, e ao tipo de uso (público, privado ou condicionado, e isento ou sujeito a pagamento) foi adotada a seguinte tipologia:

- i. Uso público, sujeito a pagamento;
- ii. Uso público, isento de pagamento;
- iii. Uso privado (reservado, alugado ou entidades);
- iv. Parques públicos ou privados de uso público (tarifados ou livres);

- v. Ilegal (estacionamento não autorizado, mas utilizado com frequência).

Em alguns casos foram também considerados pequenos parques informais (bolsas de estacionamento sem identificação de parque) localizados ocasionalmente na via pública.

2.3 LEVANTAMENTO DA OFERTA DE ESTACIONAMENTO

No que diz respeito à oferta de estacionamento, a sua quantificação e caracterização foi efetuada em coordenação com a tarefa de levantamento de ocupação de estacionamento, tendo sido previamente preparadas as bases de recolha de informação. Foram identificados no processo o número de lugares de estacionamento legal disponibilizados, bem como a existência e número de lugares de acesso condicionado (cargas e descargas, reservados, etc.) ou tarifado. Esta tarefa teve por base a informação em formato digital disponibilizada pela CMVR (nomeadamente a cartografia/SIG da autarquia). Nos casos de omissão e desatualização, a informação foi confirmada e complementada no terreno.

A recolha do número de lugares de estacionamento disponibilizados foi feita por observação direta no local, complementada por análise de imagens de satélite, apoiada em imagens do *Google Maps*.

Neste estudo não foram considerados os espaços privados de uso privado, nomeadamente as garagens e lugares de garagem dos residentes, nem os parques privados de uso público, dirigidos exclusivamente aos clientes desse espaço através do pagamento de uma avença mensal, como por exemplo o Parque dos Quinchosos, sito na Rua Marechal Teixeira Rebelo, e o Parque gerido pela empresa ALELIV, situado no piso inferior de um dos edifícios da Rua Dom António Valente da Fonseca.

2.4 LEVANTAMENTO DA PROCURA DE ESTACIONAMENTO

A metodologia adotada para a recolha de informação na via pública consistiu no levantamento da rotatividade do estacionamento por amostragem, recorrendo a uma equipa de observadores que percorreram um conjunto de circuitos pré-definidos e representativos do tipo de utilização. A avaliação da rotatividade baseou-se no levantamento das matrículas dos veículos estacionados em cada um dos lugares disponibilizados, segregados por lugares legais e ilegais. O levantamento incidiu sobre o período entre as 06:30 da manhã e as 20:00 da noite e com intervalos entre passagens da ordem dos 30 minutos. Este período de tempo entre passagens foi estipulado de forma a cobrir todo o tipo de durações, nomeadamente os estacionamentos de muito curta, curta, média e longa duração. Por sua vez, a hora de início da recolha foi definida de forma a identificar os lugares de estacionamento ocupados por residentes, sendo a hora final fixada de forma a englobar os períodos de almoço e início e final do período da tarde. Simultaneamente, fez-se o levantamento da respetiva distribuição espacial segregada por estacionamento legal e ilegal.

Foram estabelecidos 12 circuitos no global, cada um representativo de cada uma das zonas pré-definidas (Figura 2). Esses circuitos desenvolveram-se expressivamente ao longo dos arruamentos públicos, definidos no Quadro 3, embora e sempre que se justificou, cobriram parcialmente os parques públicos disponíveis. Estes percursos foram definidos de forma a cobrir de forma representativa todos os tipos de estacionamento oferecidos e os diferentes tipos de procura existentes (duração, legal/ilegal, livre, pago, etc.). A extensão dos circuitos foi estudada de forma a tornar-se compatível com os turnos de 30 minutos, tendo ainda por referência o número de veículos a serem observados. Os dados obtidos foram posteriormente extrapolados

para o total do universo da zona correspondente. Esta atividade, em conjunto com o levantamento da oferta, foi efetuada durante quatro dias úteis consecutivos (maio de 2017).

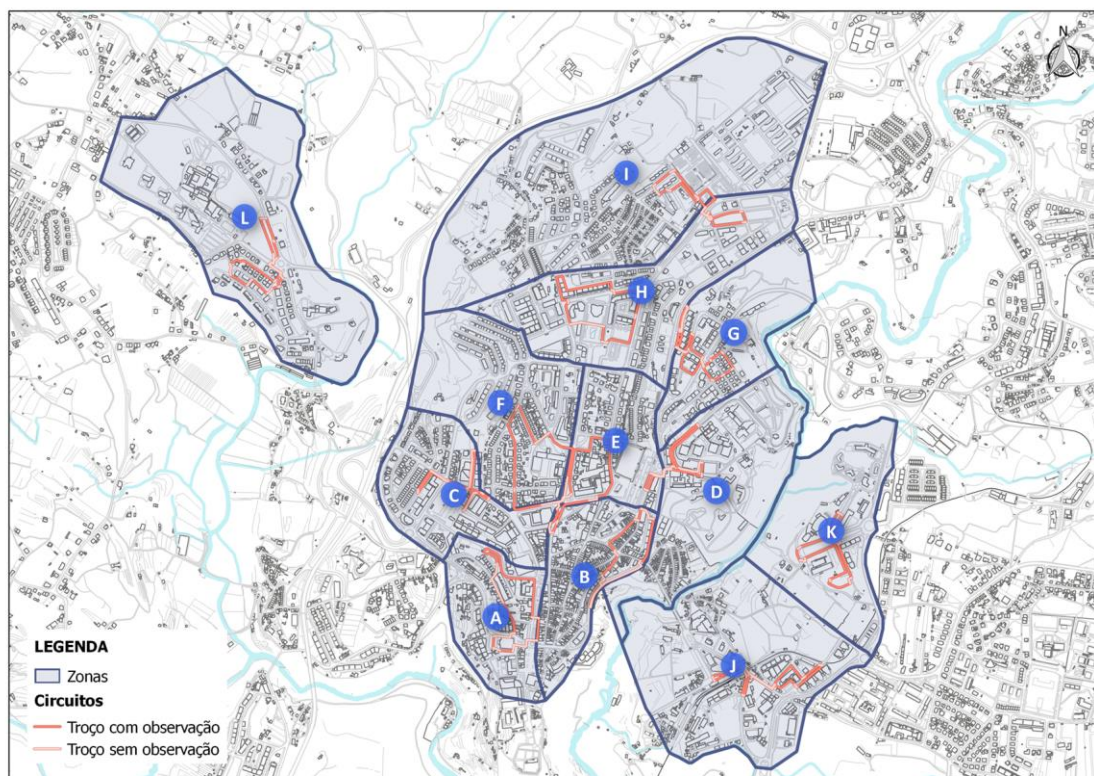


Figura 2 – Circuitos selecionados para caracterização da procura de estacionamento

Quadro 3 – Localização dos circuitos

Circuito	Zona	Localização
1	A	Av. Carvalho Araújo; R. Marechal Teixeira Rebelo; R. Dom António Valente da Fonseca
2	B	Av. 1º de Maio; R. do Rossio; R. da Boavista
3	C	R. Dom Pedro de Castro; R. Olival Seixo; R. Dr. Júlio Teixeira
4	D	Av. Almeida Lucena; R. Diogo Dias Ferreira; R. Dr. Manuel Cardona
5	E	Av. Dom Dinis; R. Diogo Cão; R. de Santo António; R. Gonçalo Cristóvão
6	F	R. de Santa Sofia; R. de Dom Pedro de Menezes; R. Morgado de Mateus
7	G	R. General Aníbal Vaz; R. Alves Correia; R. de Macau; R. Joaquim Abrantes; R. de Goa
8	H	R. de Santa Iria; R. Dr. Domingos Campos; R. Cruz das Almas; Av. Rainha Santa Isabel
9	I	R. 31 de Agosto; R. Major António Fernandes Vara; R. Adelino Samardã
10	J	R. Monsenhor Jerónimo de Amaral; R. do Alvão
11	K	Av. da Europa; Alameda de Grasse
12	L	R. dos Lagoeiros; R. do Ribatejo; R. Eng. Sousa Campos; R. do Algarve

No âmbito do presente estudo, foram considerados como veículos estacionados ilegalmente, a ocupação de espaços não formalmente atribuídos à prática de estacionamento tendo por base a sinalização de trânsito local e as regras estabelecidas no Código da Estrada. São exemplos estacionamentos em 2ª fila, no interior dos cruzamentos, na área de influência das passagens de peões, ou por invasão de espaços verdes ou pedonais.

3 CARACTERIZAÇÃO DA OFERTA DE ESTACIONAMENTO

3.1 NÍVEIS DE OFERTA E DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL

A oferta global de estacionamento contabilizada na zona de intervenção (Quadro 4 e Figura 3) ascende a cerca de 7483 lugares, disponibilizados na via pública, e cerca de 1545 lugares em parques de estacionamento (de superfície ou subterrâneos). Fora do limite das zonas, mas com alguma proximidade para serem considerados relevantes, encontram-se três outros parques de estacionamento (*Continente*, *Intermarché* e *Decathlon*) que disponibilizam cerca de 775 lugares no total, os quais não foram incluídos nesta análise global (embora, para fins de registo, tenham sido contemplados no Quadro 6 onde se encontram caracterizados os parques de estacionamento disponíveis).

Quadro 4 – Levantamento da oferta de estacionamento, por zona

Zona	Parque		Rua			Total			Global	
	Livre	Pago	Livre	Pago	Reservado	Livre	Pago	Reservado	Rua	Total
A	-	288	190	199	91	190	487	91	480	768
B	-	-	77	149	55	77	149	55	281	281
C	53	117	239	203	55	292	320	55	497	667
D	-	-	187	-	4	187	-	4	191	191
E	-	-	275	41	18	275	41	18	334	334
F	-	-	654	-	5	654	-	5	659	659
G	-	-	365	-	4	365	-	4	369	369
H	-	-	1281	-	10	1281	-	10	1291	1291
I	-	-	1568	-	2	1568	-	2	1570	1570
J	131	-	528	-	10	659	-	10	538	669
K	956	-	599	-	20	1555	-	20	619	1575
L	-	-	643	-	11	643	-	11	654	654
Global	1140	405	6606	592	285	7746	997	285	7483	9028

Os valores da densidade de oferta refletem a distribuição espacial do número de lugares de estacionamento existentes na via pública por unidade de área (Quadro 5). Resumidamente, verifica-se que o valor mais elevado diz respeito à zona *H* com 4225 lugares/km² de oferta de estacionamento na via pública, enquanto que as zonas mais deficitárias são as zonas *J*, *L* e *D*, *deficit* entretanto contrabalançado pelo aumento da oferta em parques de estacionamento disponibilizados quer na Avenida Carvalho Araújo quer nas proximidades do Terminal Rodoviário. A zona *D* é claramente a que apresenta a menor densidade de oferta global de estacionamento, inferior a 700 lugares/km².

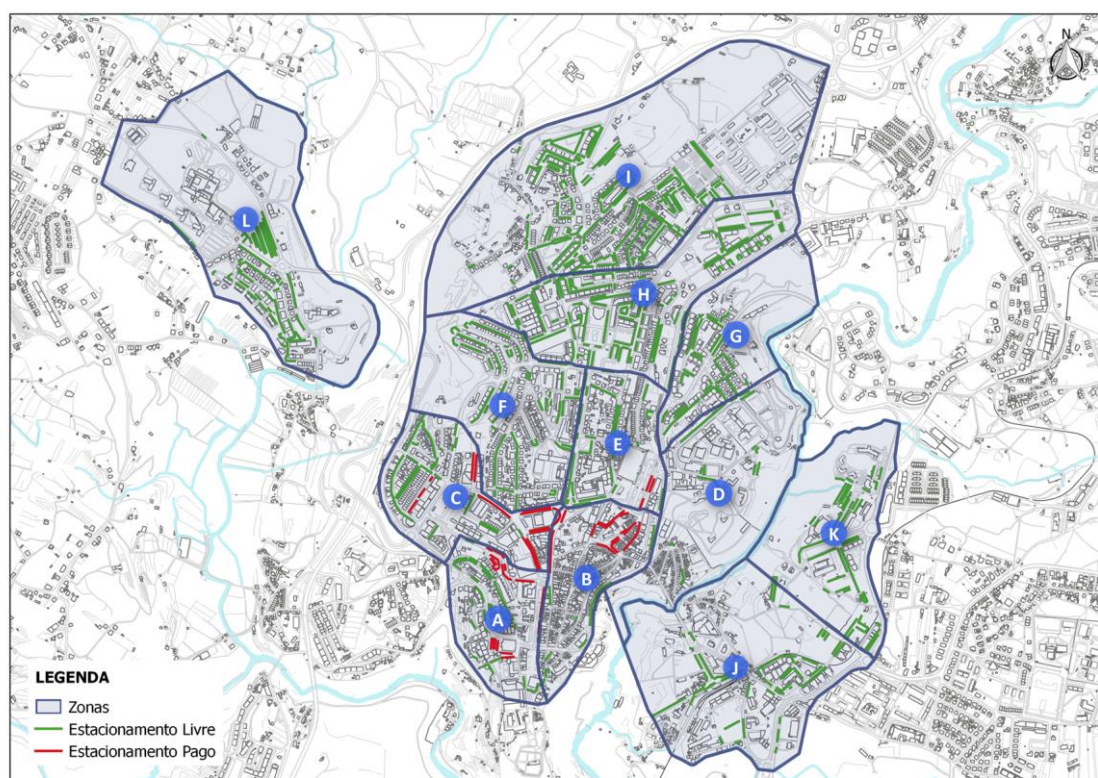


Figura 3 – Levantamento da oferta de estacionamento

Quadro 5 – Densidade de oferta global de estacionamento

Zona	Área (km ²)	Estacionamento Global		Densidade (lugares/km ²)	
		Rua	Total	Rua	Total
A	0,146	480	768	3278	5244
B	0,156	281	281	1804	1804
C	0,190	497	667	2622	3520
D	0,292	191	191	654	654
E	0,144	334	334	2316	2316
F	0,271	659	659	2428	2428
G	0,194	369	369	1898	1898
H	0,306	1291	1291	4225	4225
I	0,701	1570	1570	2239	2239
J	0,390	538	669	1380	1716
K	0,242	619	1575	2561	6517
L	0,490	654	654	1334	1334
Global	3,523	7483	9028	2124	2563

A caracterização sumária da oferta de estacionamento em parques é apresentada no quadro seguinte realçando-se a existência de três parques de estacionamento situados fora do perímetro de análise (Figura 4).

Quadro 6 – Caracterização dos parques de estacionamento

Zona	Designação	Uso	Tipo	Pisos	Lugares
A	Carvalho Araújo	Tarifado	Subterrâneo	2	262
	Pingo Doce	Tarifado	Subterrâneo	1	26
C	Seixo	Tarifado	Subterrâneo	1	62
	Terminal Rodoviário	Tarifado	Subterrâneo	1	55
	Minipreço	Livre	Superfície	1	53
J	Lidl	Livre	Superfície	1	96
	McDonald's	Livre	Superfície	1	35
K	Nosso Shopping	Livre	Subterrâneo	3	956
-	Continente	Livre	Superfície	1	380
	Intermarché	Livre	Superfície	1	320
	Decathlon	Livre	Superfície	1	74

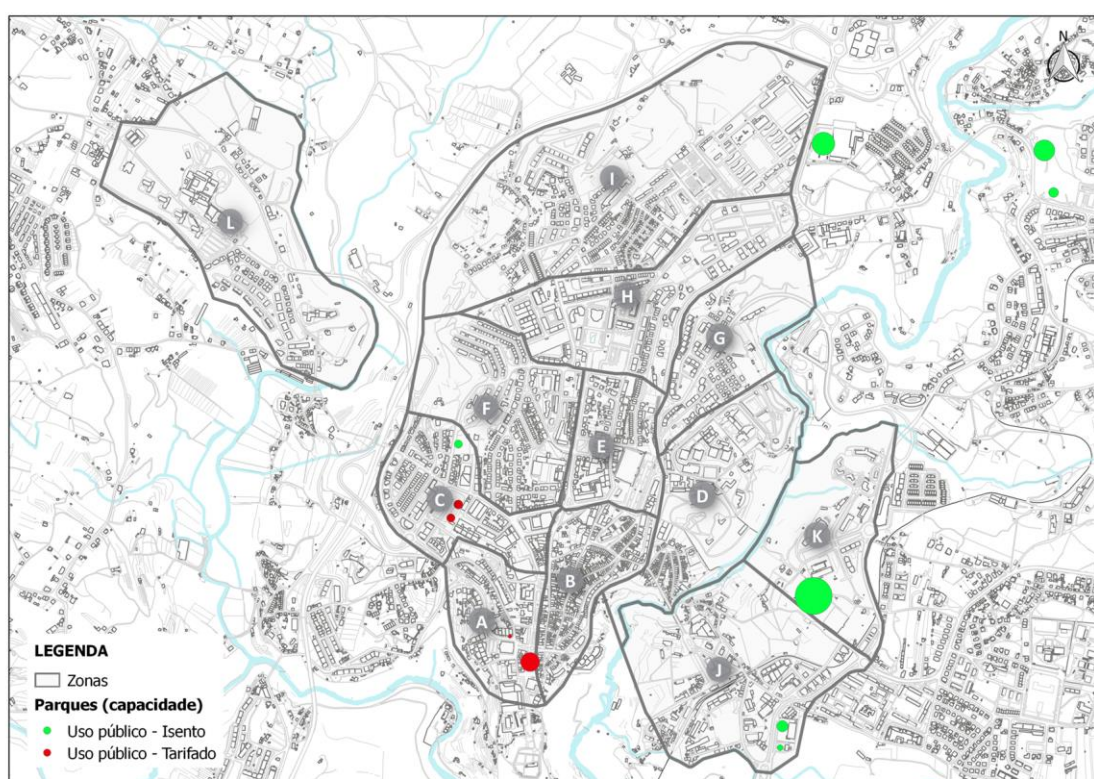


Figura 4 – Localização e tipologia dos parques de estacionamento

É, no entanto, relevante destacar que o número de lugares disponíveis registados durante o período de observação nem sempre corresponde ao número patente em fase de projeto ou em documentos oficiais. Em alguns casos, registou-se que determinados lugares se encontravam ocupados por tendas de exposição provisórias ou por um negócio de lavagem de automóveis. No caso específico do parque do *Intermarché*, parte do parque encontrava-se afetado a um negócio de venda de automóveis. No que concerne ao pagamento, no parque do Pingo Doce esse é efetuado diretamente nas caixas do supermercado, com a possibilidade de uma hora grátis caso o cliente efetue compras no estabelecimento acima de um determinado valor pré-estabelecido. Convém também referir que em alguns casos, nomeadamente nos parques de

superfície do *Continente*, *Intermarché*, *Lidl* e *Minipreço*, alguns dos lugares dispunham de sombreamento.

Desse modo, apenas quatro zonas dispõem de parques de estacionamento, concentrando-se, sobretudo, nas áreas consolidadas e de comércio e serviços, sendo que a zona *K* é claramente a que apresenta uma maior densidade de oferta global de estacionamento (via pública e parques), com 6517 lugares/km².

3.2 CARACTERIZAÇÃO DAS CONDIÇÕES DE EXPLORAÇÃO

O estacionamento tarifado na via pública encontra-se, em parte, concessionado pela CMVR à empresa PeVR – Parques de Estacionamento de Vila Real, englobando duas zonas distintas: a primeira com uma taxa de 0,70 €/hora, e a segunda com uma taxa de 0,60 €/hora. Este último valor é também aplicado nas zonas que são da responsabilidade da empresa municipal Vila Real Social. Nos quadros seguintes apresentam-se as taxas aplicadas na via pública e nos parques.

Quadro 7 – Taxas de estacionamento na via pública

Via pública	Taxa (€/hora)	Fração mínima	Fração máxima	Horário
Município	0,60	10 minutos (0,10 €)	120 minutos (1,20 €)	2ª a 6ª (08:00-19:00) Sábado (08:00-13:00)
Concessionado	0,70	15 minutos (0,20 €)	120 minutos (1,40 €)	
	0,60	15 minutos (0,20 €)	120 minutos (1,20 €)	

Quadro 8 – Taxas de estacionamento em parques

Parque	Tarifário	Máximo diário	Horário
Carvalho Araújo	0,40 € (1ª fração 15 minutos)	6,00 €	Diurno
	0,20 € (restantes frações 15 minutos)		08:00-20:00
	0,35 € (1ª fração 15 minutos)		Noturno
	0,15 € (restantes frações 15 minutos)		20:00-08:00
Terminal Rodoviário	0,60 € (1ª hora)	6,00 €	Diurno
	0,40 € (2ª-5ª hora)		08:00-20:00
	0,20 € (6ª-12ª hora)		Noturno
	0,40 € (1ª hora)		20:00-08:00
Seixo	0,60 € (1ª hora)	6,00 €	Diurno
	0,40 € (2ª-5ª hora)		08:00-20:00
	0,20 € (6ª-12ª hora)		Noturno
	0,40 € (1ª hora)		20:00-08:00

3.3 CONDIÇÕES ESPECIAIS PARA RESIDENTES E OUTROS UTILIZADORES – CÓDIGO REGULAMENTAR

De acordo com o Código Regulamentar do Município de Vila Real, publicado em Diário da República, 2.ª série – N.º 148 – 3 de agosto de 2016, no capítulo dedicado ao Estacionamento de Duração Limitada, é indicado que o estacionamento nas zonas de estacionamento de duração limitada é gratuito aos domingos e feriados e, a partir das 13:00, aos sábados, e entre as 19:00 e as 8:00 em dias úteis, portanto, fora do período tarifado.

Segundo o n.º 1 do Artigo D-1/18.º do referido Código Regulamentar, o atual “Modelo de oferta” consiste na existência de dois tipos de lugares de estacionamento, na via pública (excluindo o centro histórico, incluído nas zonas pedonais):

- a) *Lugares azuis — Destinados preferencialmente a visitantes e utentes do comércio e serviços com uma limitação de tempo a definir em regulamento específico, com um máximo de 2 (duas) horas, **podendo ainda, nas mesmas condições, estacionar os residentes;***
- b) *Lugares Verdes — Podem compreender, ou não, vários sectores dentro da mesma zona e **são destinados, preferencialmente, aos residentes, que não têm qualquer limite de tempo para estacionar, desde que dentro do sector da sua área de residência e sejam portadores do dístico emitido pelo Município, sem prejuízo das situações tipificadas como estacionamento abusivo nos termos do Capítulo I da Parte D do presente Código.***

2 — *Os visitantes podem estacionar nos lugares referidos na alínea b) do número anterior durante o tempo máximo de 1 hora e com a taxa fixada em regulamento específico.*

No entanto, este regime ainda não se encontra em utilização, sendo que não se encontram delimitadas as zonas com os referidos “Lugares Azuis” e “Lugares Verdes”.

Por outro lado, no caso “Dos períodos de utilização”, o referido Código Regulamentar refere no Artigo D-1/20.º que:

2 — *Podem ser estabelecidas nos lugares azuis e deles fazendo parte integrante:*

- a) *Áreas de estacionamento de alta rotação, com limites de tempo máximo adequado a esse objetivo e com taxa específica estabelecida no respetivo regulamento específico;*
- b) *Áreas destinadas a operações de cargas e descargas, as quais poderão estar subordinadas às limitações horárias contantes da sinalização existente no local.*

E ainda:

4 — *Fora dos limites horários estabelecidos:*

- a) *O estacionamento nas zonas azuis é gratuito e não está condicionado ao período máximo estabelecido na alínea a) do n.º 1 do artigo D-1/18.º;*
- b) ***O estacionamento nas zonas verdes é exclusivamente destinado aos residentes, desde que sejam portadores do dístico para residentes emitido pelo Município.***

Relativamente às “Isenções”, no n.º 1 do Artigo D-1/21.º será relevante referir que: *nos espaços que lhe forem destinados, e devidamente sinalizados, estão isentos dos limites máximos de duração de estacionamento:*

- a) *Os motociclos, os ciclomotores e os velocípedes com e sem motor;*
- b) *Os veículos pertencentes a entidades que disponham de parques privativos, quando devidamente identificados;*
- c) *Os veículos de cidadãos portadores de deficiência, quando devidamente identificados nos termos da legislação aplicável;*
- d) *Os veículos elétricos.*

2 — *Estão ainda isentos dos limites máximos de duração de estacionamento:*

- a) *Os veículos prioritários e de polícia, quando em serviço;*

- b) Os veículos propriedade ou ao serviço do Município, quando em serviço; os veículos portadores de dístico de residente emitido pelo Município, nos termos do presente Capítulo.**

Aos residentes, que se encontrem nas condições expressas no Artigo D-1/24.º “Atribuição do dístico de residentes”, nomeadamente:

- a) *Seja utilizado para fins habitacionais;*
- b) *Se localize dentro de uma zona de estacionamento de duração limitada;*
- c) *Não disponha de estacionamento próprio nos termos legais.*

São atribuídos dísticos de residentes (Figura 5), que possibilitam o estacionamento no setor da sua área de residência, devendo constar do dístico, de acordo com o Artigo D-1/23.º do Código Regulamentar, os seguintes elementos:

- a) *Matrícula do veículo;*
- b) *Designação da zona;*
- c) *Ano de validade.*

As taxas devidas pela emissão do dístico de residente e/ou comando de acesso (este último para utilizar no acesso à zona exclusiva pedonal no centro histórico) são as seguintes:

- a) Para a primeira viatura: gratuito;
- b) Para segunda viatura: 20 € (a emissão de uma segunda via pressupõe o pagamento de 30 €).

No que concerne à “Zona Pedonal”, e de acordo com os Artigos D-1/37.º e D-1/38.º do Código Regulamentar, é proibido o estacionamento de veículos, ainda que nelas estejam autorizados a circular, com as devidas exceções, nas quais se incluem os residentes que sejam portadores do cartão de residente. Este cartão permite aos residentes a circulação na zona pedonal a qualquer hora, **de acordo com modelo a aprovar pela Câmara Municipal**, tendo que utilizar também um comando de acesso para levantar as barreiras que se encontram nos limites da zona e que servem para impedir a circulação de veículos não autorizados. Ainda:

Aos residentes na Zona Pedonal serão igualmente atribuídos dísticos de residente que titulam a possibilidade de estacionar próximo da sua área de residência, nos lugares integrados nas zonas verdes do regime de estacionamento de duração limitada.

As regras de obtenção do dístico de residente são as mesmas aplicadas para os residentes que se encontrem fora da zona pedonal, e referidas anteriormente, bem como as regras de atribuição do cartão e comando de acesso, que pressupõe que o residente tenha domicílio principal e permanente, que seja utilizado para fins habitacionais, e se localize dentro do perímetro definido como Zona Pedonal, e atribuído apenas a quem não disponha de garagem/lugar de garagem integrado na fração. No fundo, o cartão permite apenas a circulação por parte dos residentes, proibindo o estacionamento, e apenas podem circular e estacionar os residentes que disponham do dístico, se bem que em ambos os casos será necessário o comando de acesso.

Existe ainda a possibilidade, de acordo com o Artigo H/38.º, de em casos devidamente justificados, sejam atribuídos a particulares lugares de estacionamento à superfície, mediante o pagamento de uma taxa anual com o valor de 2406,25 €.

Em algumas ruas/zonas com estacionamento tarifado existem em paralelo lugares reservados a residentes, assinalados com marcação rodoviária de cor azul, mas sem correspondência com os referidos “Lugares Azuis” constantes do Código Regulamentar, como, por exemplo, foi verificado na R. Dr. Júlio Teixeira e na Praceta Dom João Evangelista (Figura 5). Existem ainda ruas/zonas onde não existe estacionamento tarifado, mas existem lugares reservados apenas a residentes, como é o caso da R. do Prado (Figura 5).

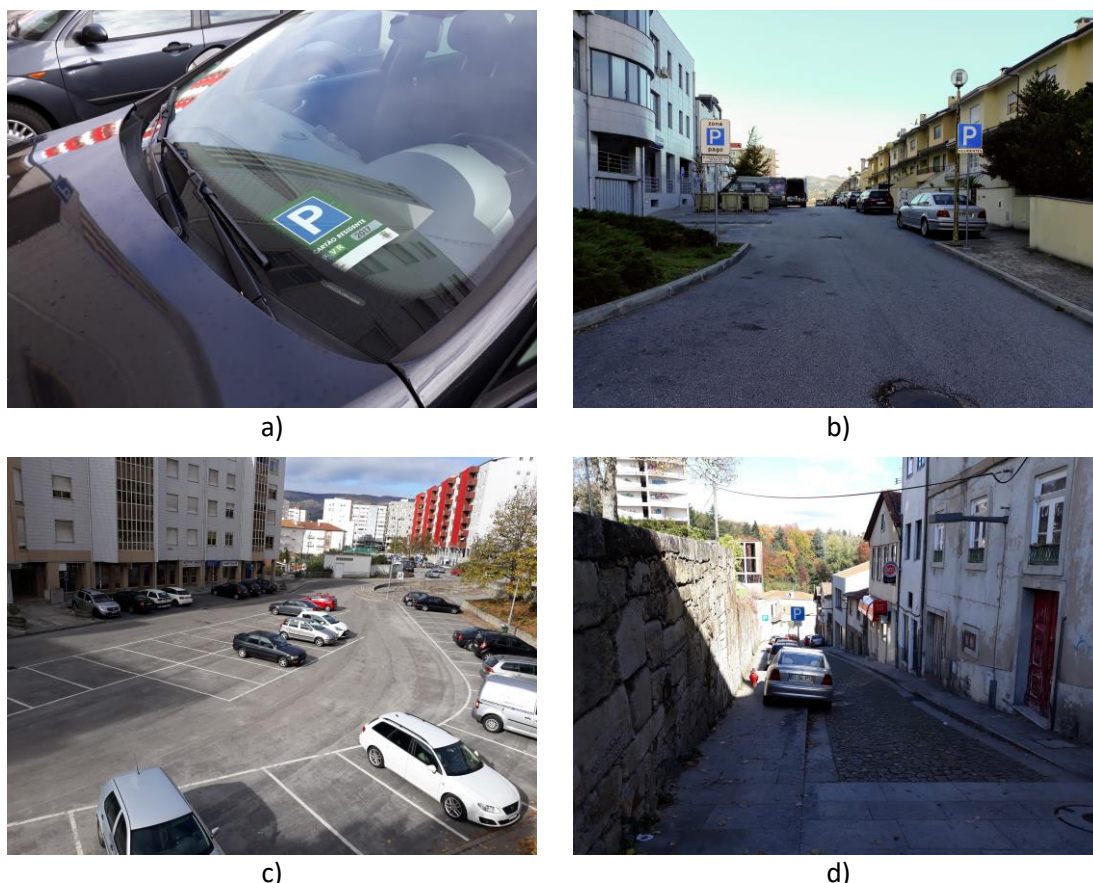


Figura 5 – Condições especiais para residentes: a) dístico de residente; b) lugares reservados para residentes na R. Dr. Júlio Teixeira; c) lugares reservados para residentes na Praceta Dom João Evangelista, junto aos edifícios; d) zona com lugares para residentes na R. do Prado

No caso dos parques de estacionamento, nomeadamente os parques do Seixo, Terminal Rodoviário e Carvalho Araújo, existe também a possibilidade de adquirir um cartão/avença mensal para veículos automóveis (as taxas para motociclos são diferentes), para residentes e não residentes, com as seguintes taxas:

Parque do Terminal Rodoviário e Parque do Seixo:

- Período total: Geral 35 €, Residentes 28 €;
- Período diurno: Geral 25 €, Residentes 20 €;
- Período noturno: Geral 15 €, Residentes 12 €.

Parque Carvalho Araújo (não tem desconto para residentes):

- Período total: Geral 74,10 €;

- Período diurno: Geral 52,93 €;
- Período noturno: Geral 37,81 €.

4 CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO SOBRE O FUNCIONAMENTO DO SISTEMA DE ESTACIONAMENTO

Os níveis de ocupação e características da procura relativamente à duração do estacionamento, bem como os fluxos gerados, encontram-se quantificados para cada uma das zonas e para intervalos de 30 minutos, permitindo desta forma visualizar a sua evolução ao longo do período analisado. Refira-se que a análise aqui apresentada se cinge aos lugares de superfície, excluindo por isso os lugares disponibilizados em parque.

4.1 REPARTIÇÃO POR DURAÇÃO DE ESTACIONAMENTO

Tendo por base os dados recolhidos, foi possível avaliar a importância assumida por cada tipo de estacionamento na zona urbana analisada, desde o estacionamento de muito curta duração (inferior a uma hora) até aos de longa duração (superior a 4 horas), incluindo o estacionamento de carácter residencial. Neste último caso, considerou-se como estacionamento residencial os lugares de estacionamento que se encontravam ocupados no início do período de análise.

Os resultados obtidos encontram-se em Apêndice, apresentando-se no Quadro 9 uma síntese dos principais resultados, tendo em consideração que o estacionamento ilegal está incluído na procura global. No que respeita às zonas adjacentes ao Mercado Municipal (Mercado, Calvário e S. Pedro) e à zona L correspondente aos espaços envolventes ao Hospital e à feira bissemanal, a recolha de informação foi realizada em dias de mercado e de feira.

Quadro 9 – Tipologia da procura no período de pico

Zona	Período de pico	Muito curta duração (≤1 hora)			Curta duração (>1 hora e ≤2 horas)			Média e longa duração (>2 horas)			Residentes			Totais		
		Global	Legal	Ilegal	Global	Legal	Ilegal	Global	Legal	Ilegal	Global	Legal	Ilegal	Global	Legal	Ilegal
A	11:00-11:30	34%	19%	15%	22%	22%	0%	22%	18%	4%	35%	33%	2%	113%	93%	21%
B	11:00-11:30	28%	25%	3%	22%	21%	1%	21%	20%	1%	16%	16%	0%	88%	82%	5%
C	10:00-10:30	42%	25%	17%	29%	18%	11%	29%	15%	14%	40%	27%	14%	140%	85%	56%
D	10:30-11:00	25%	8%	17%	98%	42%	56%	35%	15%	20%	59%	28%	31%	217%	94%	123%
E	10:00-10:30	16%	8%	8%	15%	12%	4%	31%	30%	1%	38%	38%	0%	100%	88%	13%
F	09:00-09:30	8%	5%	3%	9%	9%	0%	53%	47%	7%	40%	37%	3%	111%	99%	12%
G	18:00-18:30	16%	13%	3%	13%	8%	5%	78%	67%	11%	3%	3%	0%	109%	91%	19%
H	12:00-12:30	13%	11%	2%	22%	22%	0%	48%	47%	1%	19%	18%	1%	103%	99%	4%
I	13:00-13:30	42%	38%	4%	15%	15%	0%	23%	23%	0%	12%	12%	0%	92%	88%	4%
J	11:00-11:30	21%	15%	6%	25%	23%	2%	35%	32%	3%	28%	28%	0%	109%	98%	11%
K	16:00-16:30	15%	14%	1%	32%	30%	2%	47%	45%	2%	6%	6%	0%	100%	95%	5%
L	10:30-11:00	30%	16%	14%	24%	19%	5%	31%	30%	1%	18%	18%	0%	102%	83%	19%
Global		25%	19%	6%	22%	19%	3%	37%	34%	4%	22%	20%	2%	107%	92%	15%

De uma forma geral verifica-se que, à exceção de apenas duas zonas específicas (zona B com 88% e zona I com 92%), a procura de estacionamento no período crítico é superior à oferta, ainda que, mesmo nestes dois casos, a procura se encontre muito próxima da ocupação máxima.

Tal como seria expectável, verifica-se a existência de uma maior pressão nas zonas centrais da cidade, de desenvolvimento mais consolidado, onde as atividades de comércio e de serviços

assumem uma maior expressão. Por sua vez, nas zonas periféricas as taxas de ocupação são um pouco mais baixas (Figura 6).

Refira-se a zona *B* onde a oferta nunca chegou a ser esgotada, mantendo-se no valor mais baixo observado e com uma taxa de ocupação global na ordem dos 88% (com uma carga reduzida de estacionamento ilegais). Por outro lado, a zona *D* apresenta uma taxa de ocupação global na ordem dos 217%, grande parte associada a estacionamentos de carácter ilegal. Note-se que esta zona é aquela que apresenta a menor densidade de oferta, como referido anteriormente. Convém referir também que na zona *L* do Hospital a oferta de estacionamento legal nunca chegou a ser esgotada, com um dos valores mais baixos de ocupação legal observado de 83%, apesar de existir uma taxa de cerca de 19% de estacionamentos ilegais. Este fenómeno não se deve apenas ao facto de ser dia de feira, mas predominantemente devido à existência de uma farmácia que gera um elevado nível de procura durante o dia, resultando na prática deste tipo de estacionamentos nas suas proximidades. Convém ainda sublinhar que a zona *C* do Mercado também apresenta um valor elevado, com uma taxa de ocupação global próxima dos 140%.

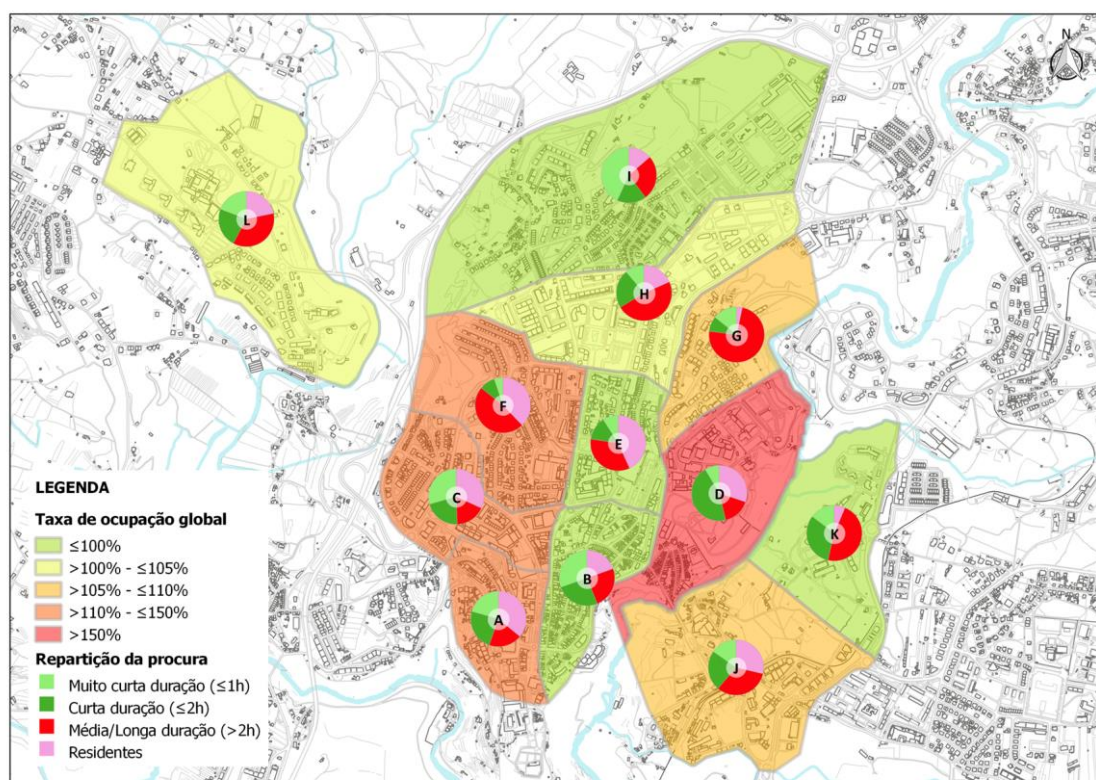


Figura 6 – Distribuição da carga global de estacionamento no período de pico

O pico de ocupação máxima é obtido em diferentes períodos, observado na maior parte dos casos entre as 10:00 e as 11:00, com a exceção mais notória na zona *G* durante o período 18:00-18:30, e varia consoante a zona, podendo ser explicado tendo em conta a sua tipologia, predominantemente residencial, comercial ou de serviços, bem como ao facto de, em alguns casos, existirem equipamentos de maior importância nessas zonas.

A procura de estacionamento em dias principais de Mercado alarga-se às zonas envolventes, zonas *E*, *F* e *C*, abrangendo usualmente a Rua de Santa Sofia, Rua Gonçalo Cristóvão e Rua Dom Pedro de Castro, onde existe estacionamento maioritariamente tarifado, bem como a Av. Dom Dinis, sendo que neste caso o estacionamento é isento de pagamento e habitualmente já se encontra bastante solicitado devido à proximidade de uma escola. A zona do Mercado, nomeadamente na Rua Dom Pedro de Castro e arruamentos adjacentes, em dias úteis tem parte significativa da sua procura a ser devida à proximidade do edifício da Segurança Social.

4.2 RELEVÂNCIA DO ESTACIONAMENTO ILEGAL

Em alguns casos foram detetados locais isolados com procura de estacionamento superior às restantes zonas, sendo esses locais associados normalmente a um determinado serviço, estabelecimento comercial ou de ensino, onde o estacionamento de muito curta duração se verifica com bastante intensidade. Consequentemente são sistemáticos os estacionamentos em transgressão revertendo-se num aumento substancial da taxa de estacionamentos considerados como ilegais. Destaca-se a Avenida Carvalho Araújo, na zona *A*, onde as curtas paragens relacionadas com o posto de Correios e outros estabelecimentos comerciais adjacentes, fomentam as paragens em segunda fila e em locais onde não é permitido parar ou estacionar. Refira-se também a Rua Dr. Manuel Cardona na zona *D* que, por albergar um grande conjunto de equipamentos (escolas e piscinas), resulta em elevadas taxas de estacionamento ilegal (cerca de 123%), estando estas maioritariamente associadas às breves paragens para deixar e recolher os jovens nos períodos da manhã, almoço e final de tarde (ver diagramas em Apêndice).

Verifica-se ainda em outros locais a existência de níveis não desprezáveis de estacionamento considerado ilegal mesmo quando a oferta legal ainda não se encontra completamente esgotada (Figura 7). A zona *L*, por exemplo, apresenta uma procura de estacionamento de muito curta duração (inferior a uma hora) durante o período de pico da manhã que representa cerca de 14% (de um total de 19%) de lugares de estacionamento considerados ilegais relativamente à oferta total legal disponível nessa zona. No caso da zona *D*, que representa a zona com maior taxa de ilegais, 56% (de um total de 123%) correspondem a estacionamentos ilegais de curta duração, por um período superior a uma hora e inferior a duas horas.

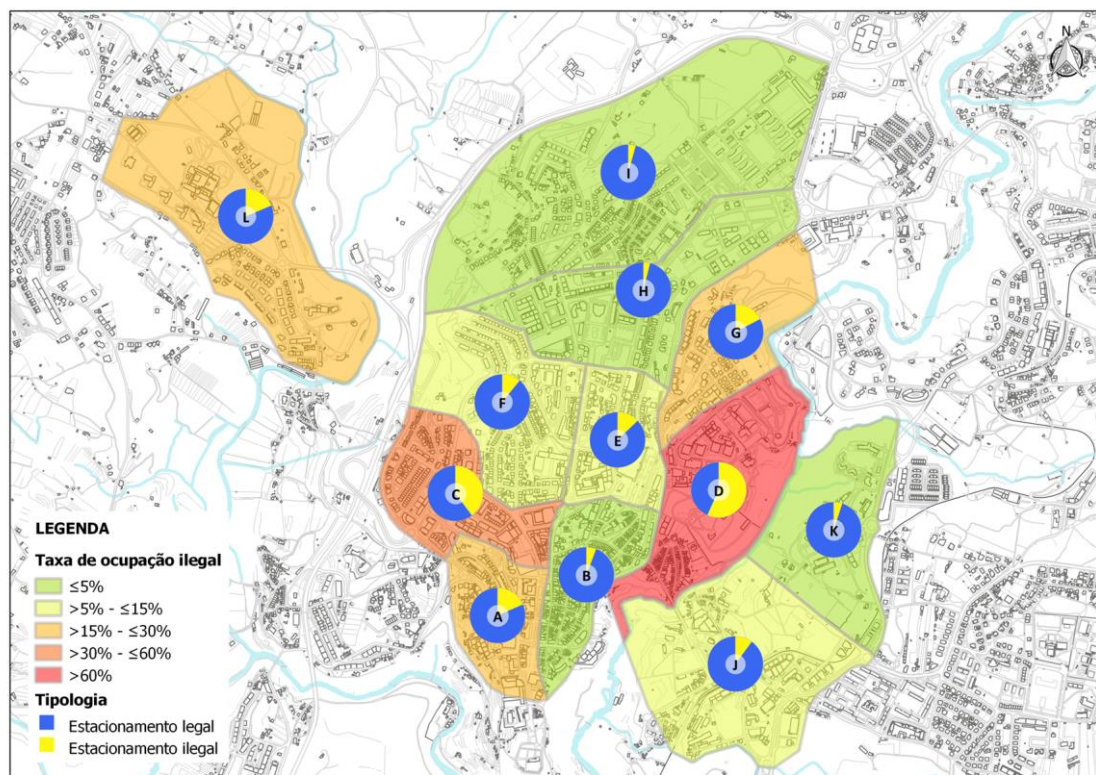


Figura 7 – Distribuição de estacionamento ilegal no período de pico

4.3 PESO RELATIVO DAS DIFERENTES DURAÇÕES DE ESTACIONAMENTO

Analisando a repartição da procura no que respeita à duração do estacionamento de muito curta, curta, e média e longa duração (Figura 8, Figura 9 e Figura 10), verifica-se que este tende a ser maioritariamente de média e longa duração, com exceção de algumas zonas, destacando-se a zona *D* onde cerca de 98% do estacionamento durante o período mais sobrecarregado corresponde a estacionamentos de curta duração (superior a uma hora e inferior a duas horas). Convém relembrar que esta zona também apresenta a taxa de ocupação mais elevada de estacionamento ilegal, pelos motivos referidos anteriormente, normalmente associado ao carácter rotativo do estacionamento relacionado com uma forte predominância de edifícios de serviços e comércio. Também o estacionamento contíguo ao Mercado Municipal na zona *C*, em dias principais de mercado, bem como o estacionamento nas proximidades da Feira, na zona *L*, que se realiza bissemanalmente nos mesmos dias que os dias principais de mercado, tende a ser essencialmente de muito curta duração (ver diagramas em Apêndice), representando 42%, no caso do mercado, e 30% no caso da feira, da procura global de estacionamento. De facto, a necessidade de acesso fácil, rápido e por pouco tempo aos serviços pretendidos, desmotiva à partida a procura de estacionamento em locais mais distantes, tendo em conta a deslocação a pé que lhe está geralmente associada. Esta situação origina em alguns locais o aparecimento de estacionamentos em segunda fila e em cima dos passeios, com potenciação de conflitos *veículo-veículo* e *veículo-peão*, agravados pelo facto de algumas zonas de estacionamento não se encontrarem devidamente demarcadas e regularizadas.

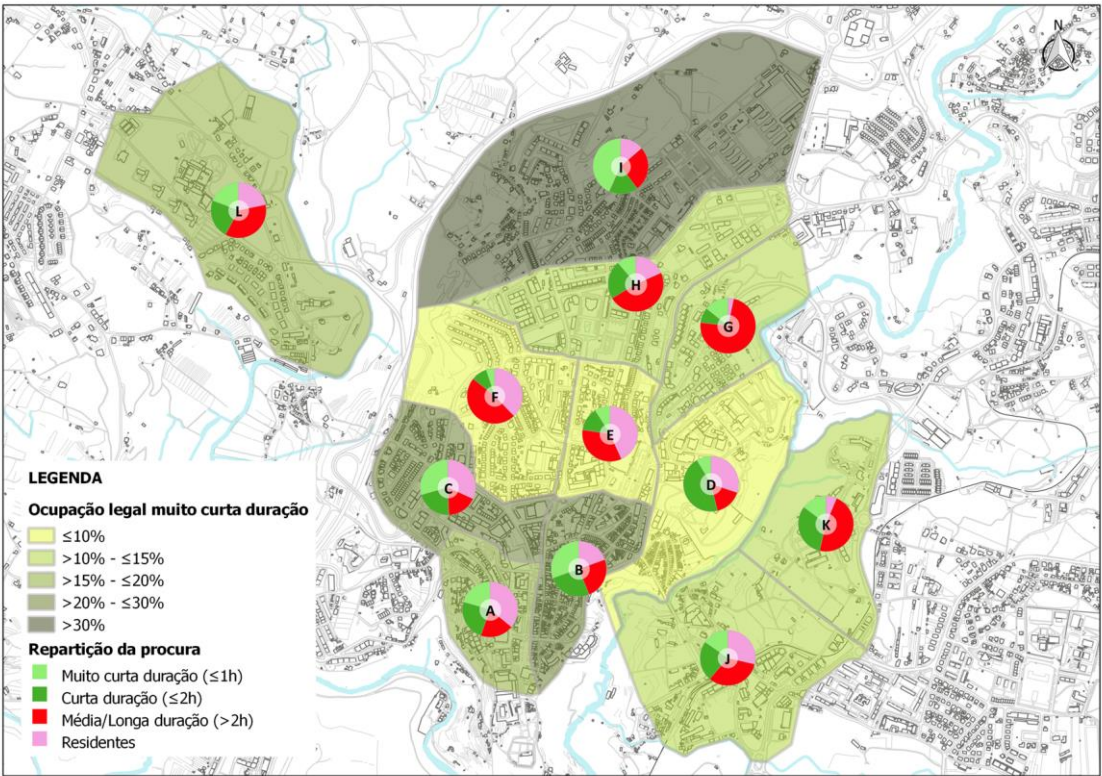


Figura 8 – Distribuição de estacionamento de muito curta duração no período de pico

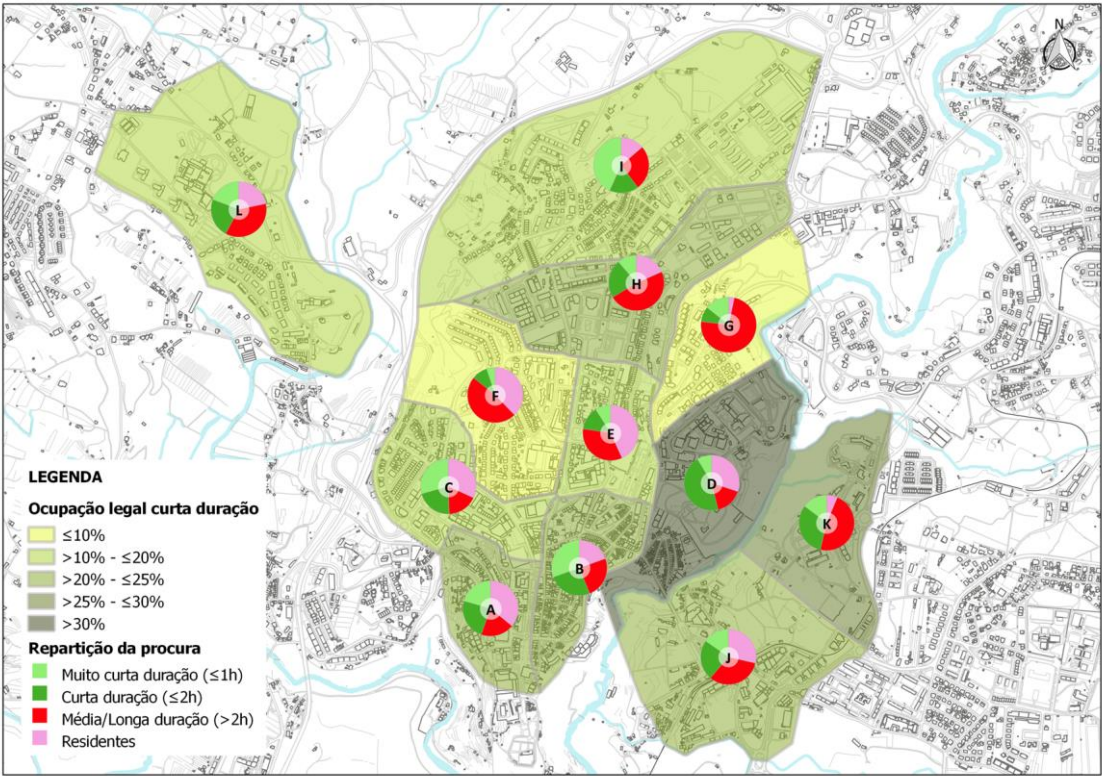


Figura 9 – Distribuição de estacionamento de curta duração no período de pico

Por sua vez, o estacionamento de média e longa duração tem uma maior representatividade na zona periférica *G*, bem como na zona *K*, e também nas zonas centrais *F* e *H*.

Tendo em conta este tipo de situações, será desejável, em alguns casos, adotar medidas para disciplinar o estacionamento mantendo ou mesmo reforçando as possibilidades de acesso rápido e conveniente ao centro da cidade e aos serviços mais importantes. Com o objetivo de integrar tais medidas na lógica da requalificação da mobilidade local, estas devem apontar no sentido de anular os lugares de estacionamento que se tornem conflituosos quer com a circulação automóvel quer com a circulação pedonal, regularizando desse modo os espaços globais de estacionamento e criando outros que não potenciem conflitos e que sejam, de um certo modo, especialmente destinados ao estacionamento de curta duração, nomeadamente nas zonas *C* e *D*, com elevadas taxas de ocupação ilegal.

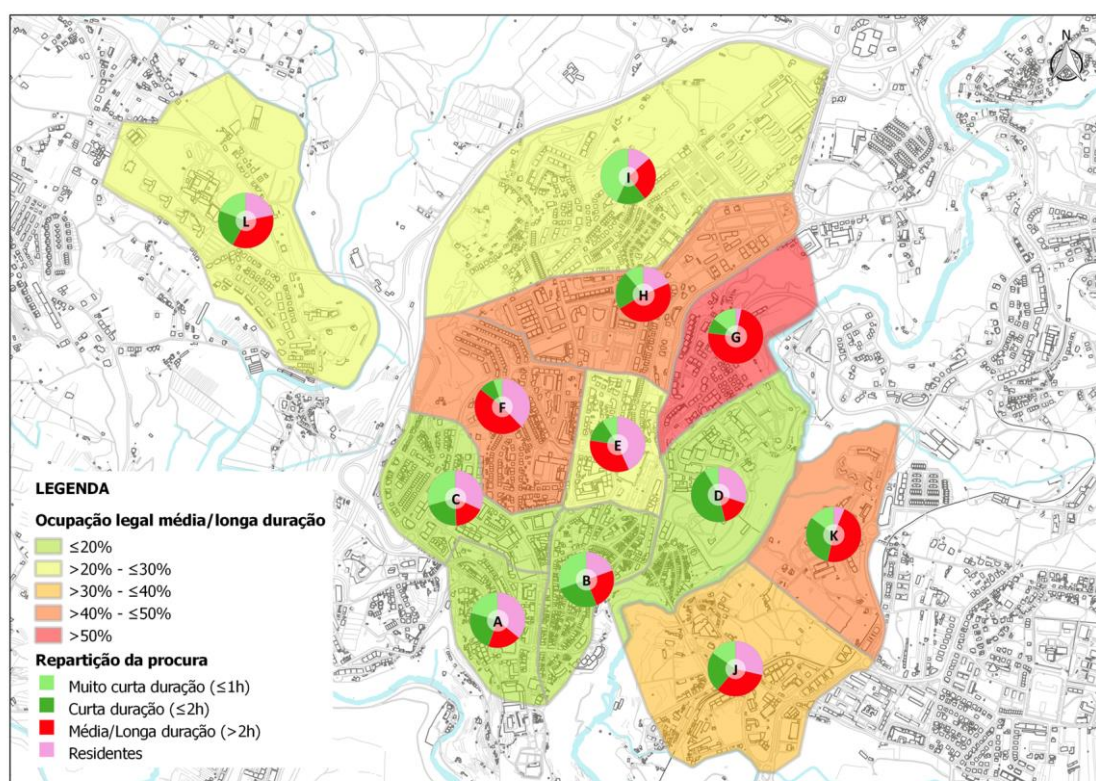


Figura 10 – Distribuição de estacionamento de média e longa duração no período de pico

Na maior parte das zonas centrais da cidade a procura potencial é habitualmente superior aos níveis de oferta possíveis de estabelecer fisicamente. Nesta perspetiva, haverá a necessidade de assegurar gradualmente os espaços de estacionamento disponíveis para a procura de curta duração, associada normalmente às atividades de comércio e serviços e, em alguns casos, também para o estacionamento de carácter residencial.

4.4 RELEVÂNCIA DO ESTACIONAMENTO RESIDENCIAL

Relativamente ao estacionamento residencial (Figura 11) verifica-se que durante o período noturno, e como seria expectável, as zonas com maior carga de ocupação residencial são aquelas

que apresentam valores mais elevados deste tipo de estacionamento, perdendo importância ao longo do período da manhã.

Note-se que este tipo de estacionamento tende a estabilizar, na maioria dos casos, a partir das 10:00-10:30 (ver diagramas em Apêndice). Apesar das zonas C, D e G apresentarem a maior ocupação residencial durante o período noturno (mais de 90%); no período de pico essa taxa reduz significativamente, especialmente no caso da zona G, tendo sido observado a maior taxa de residentes nas zonas mais centrais, como seria expectável (Figura 12).

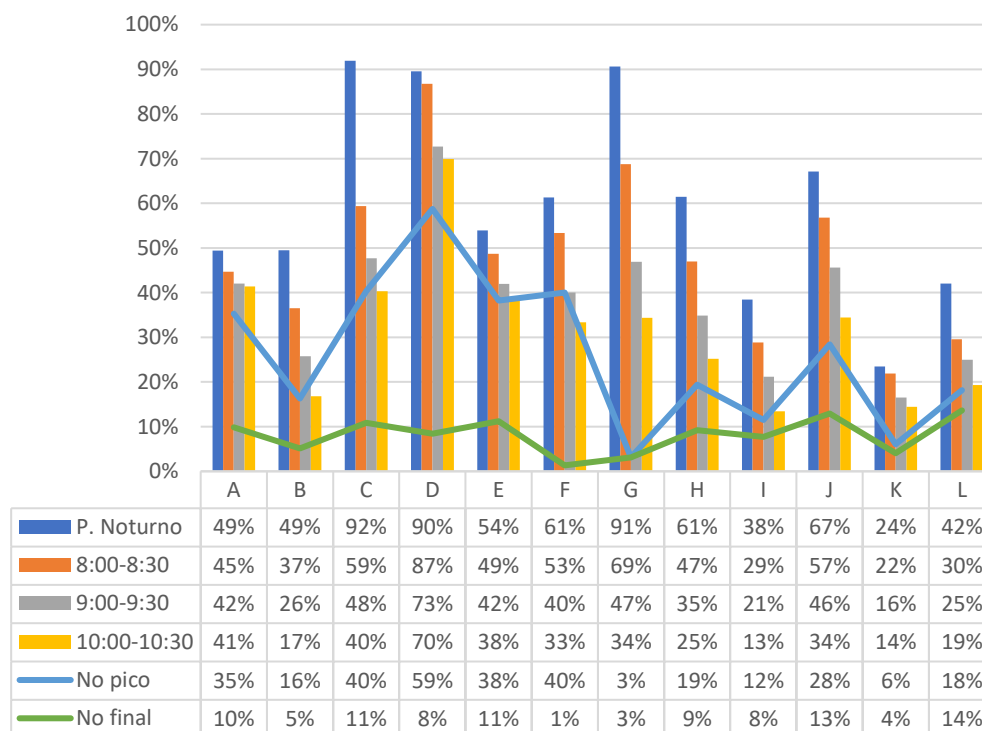


Figura 11 – Variação no tempo da procura de estacionamento de residentes (ou equiparados)

É ainda de salientar a elevada taxa de ocupação residencial registada, de forma geral nas diferentes zonas, durante o período de pico (cerca de 25%). No caso específico da zona D, verifica-se que quase 60% dos veículos estacionados durante a noite aí permanecem até depois das 11:00 da manhã. Merece igualmente destaque o facto de, em média, mais de 8% dos veículos permanecerem estacionados na via pública, durante todo o dia.

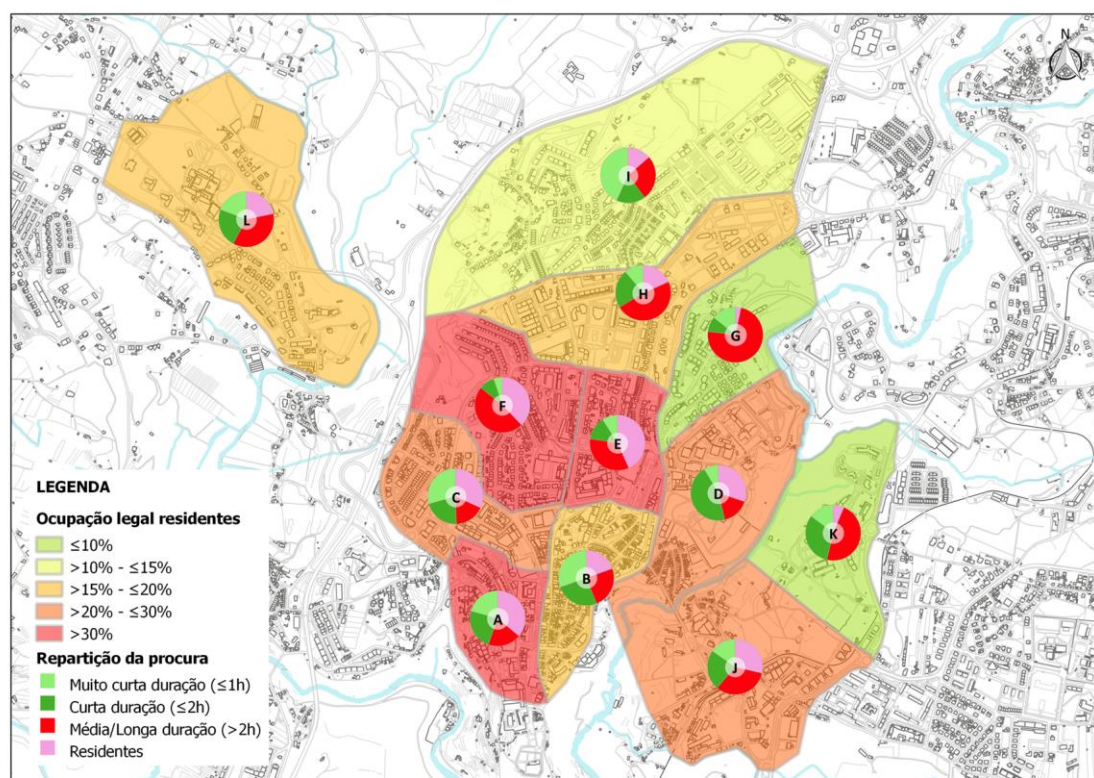


Figura 12 – Distribuição de estacionamento de residentes no período de pico

4.5 IMPACTO DOS NÍVEIS E ROTATIVIDADE DO ESTACIONAMENTO NO TRÁFEGO

O Quadro 10 e o Quadro 11 apresentam o fluxo de veículos equivalentes horários de acesso ou saída do estacionamento gerados pela rotatividade do estacionamento. Apresentam-se valores para o período de ponta horária de tráfego nos períodos normais da manhã e da tarde.

Quadro 10 – Fluxos de entradas com origem ou destino no centro da cidade

Zona	Capacidade (veíc.)	Período 8:30-9:00 (ponta da manhã)		Média do período 10:00-12:30		Período 17:30-18:00 (ponta da tarde)		Média do período 16:00-18:30	
		veíc./hora (eq. horário)	Fluxo hor./ capacidade	veíc./hora (eq. horário)	Fluxo hor./ capacidade	veíc./hora (eq. horário)	Fluxo hor./ capacidade	veíc./hora (eq. horário)	Fluxo hor./ capacidade
A	480	135	28%	301	63%	354	74%	336	70%
B	281	163	58%	159	57%	177	63%	137	49%
C	497	440	88%	364	73%	327	66%	352	71%
D	191	120	63%	189	99%	235	123%	209	109%
E	334	60	18%	91	27%	134	40%	105	31%
F	654	140	21%	80	12%	105	16%	160	25%
G	365	114	31%	137	38%	137	38%	137	38%
H	1291	532	41%	400	31%	447	35%	495	38%
I	1568	603	38%	229	15%	1086	69%	724	46%
J	538	248	46%	227	42%	222	41%	224	42%
K	619	176	28%	268	43%	239	39%	267	43%
L	643	307	48%	286	45%	117	18%	143	22%
Global	7461	3037	41%	2731	37%	3579	48%	3288	44%

Quadro 11 – Fluxos de saídas com origem ou destino no centro da cidade

Zona	Capacidade (veíc.)	Período 8:30-9:00 (ponta da manhã)		Média do período 10:00-12:30		Período 17:30-18:00 (ponta da tarde)		Média do período 16:00-18:30	
		veíc./hora (eq. horário)	Fluxo hor./ capacidade	veíc./hora (eq. horário)	Fluxo hor./ capacidade	veíc./hora (eq. horário)	Fluxo hor./ capacidade	veíc./hora (eq. horário)	Fluxo hor./ capacidade
A	480	109	23%	332	69%	481	100%	351	73%
B	281	158	56%	179	64%	158	56%	146	52%
C	497	312	63%	396	80%	451	91%	362	73%
D	191	152	79%	253	133%	203	106%	222	116%
E	334	55	16%	113	34%	115	35%	127	38%
F	654	140	21%	150	23%	262	40%	244	37%
G	365	114	31%	148	41%	160	44%	116	32%
H	1291	453	35%	432	33%	722	56%	597	46%
I	1568	362	23%	157	10%	1206	77%	893	57%
J	538	248	46%	242	45%	157	29%	247	46%
K	619	134	22%	212	34%	386	62%	280	45%
L	643	132	20%	345	54%	132	20%	167	26%
Global	7461	2367	32%	2958	40%	4433	59%	3753	50%

Esta análise permite concluir que o estacionamento na cidade de Vila Real gera um fluxo considerável de tráfego interno às diferentes zonas, realçando-se as zonas mais centrais C e D. De um modo geral, estas são igualmente as zonas que tendem a sofrer maiores conflitos e degradação das condições de circulação e de mobilidade em geral.

Pode-se encontrar representado nas figuras seguintes a variação do estacionamento livre e pago em função da oferta global de estacionamento, bem como os fluxos de entrada globais, nas zonas onde existe representatividade de estacionamento pago (A, B, C e E).

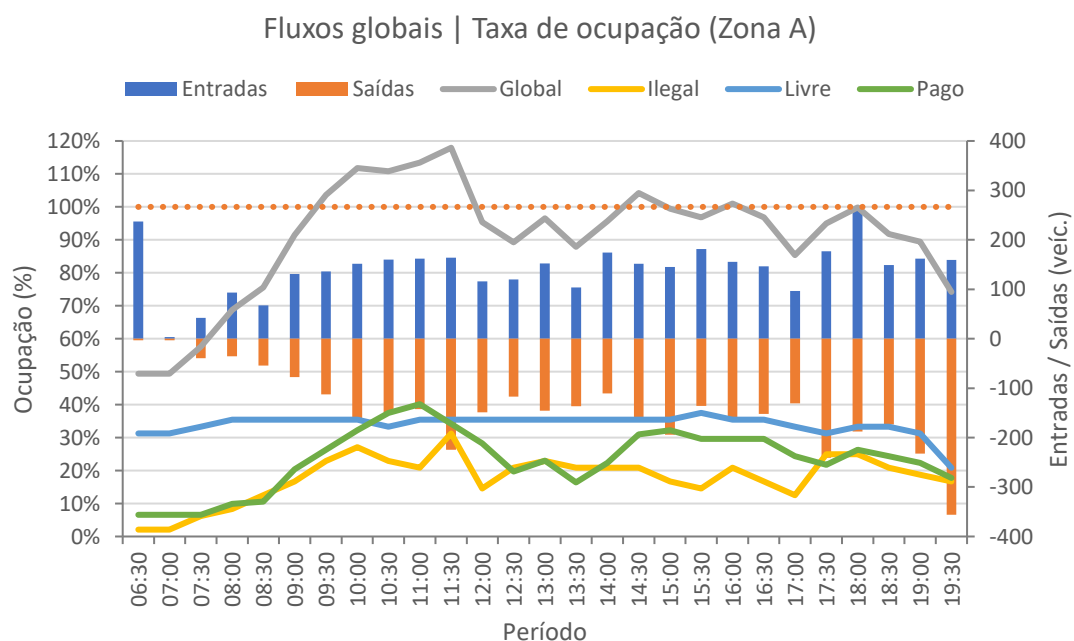


Figura 13 – Fluxos globais e taxas de ocupação de estacionamento livre e pago na zona A

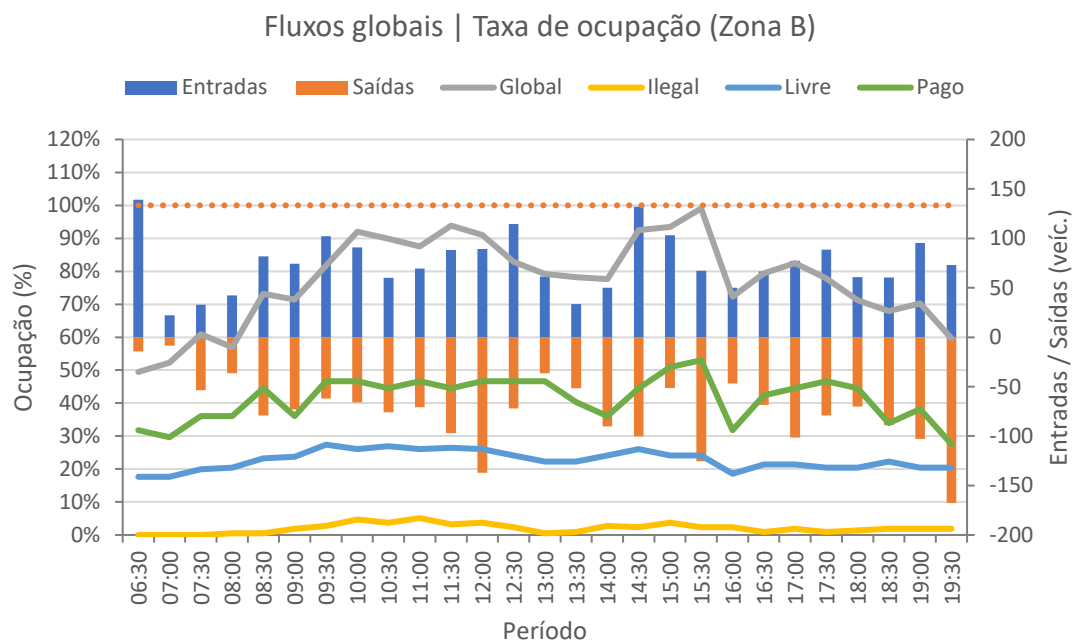


Figura 14 – Fluxos globais e taxas de ocupação de estacionamento livre e pago na zona B

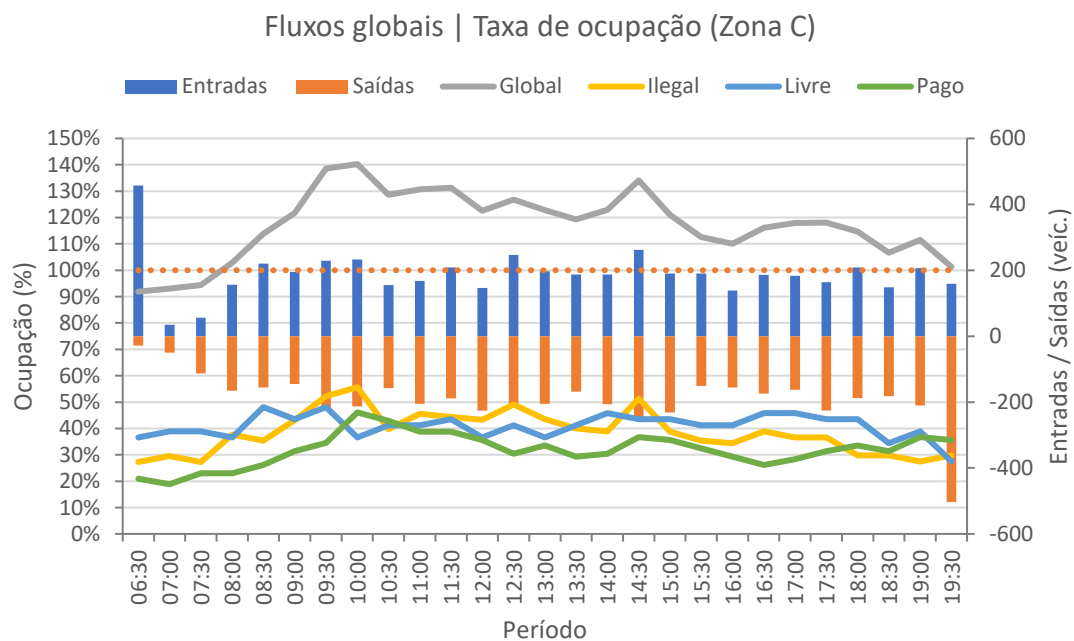


Figura 15 – Fluxos globais e taxas de ocupação de estacionamento livre e pago na zona C

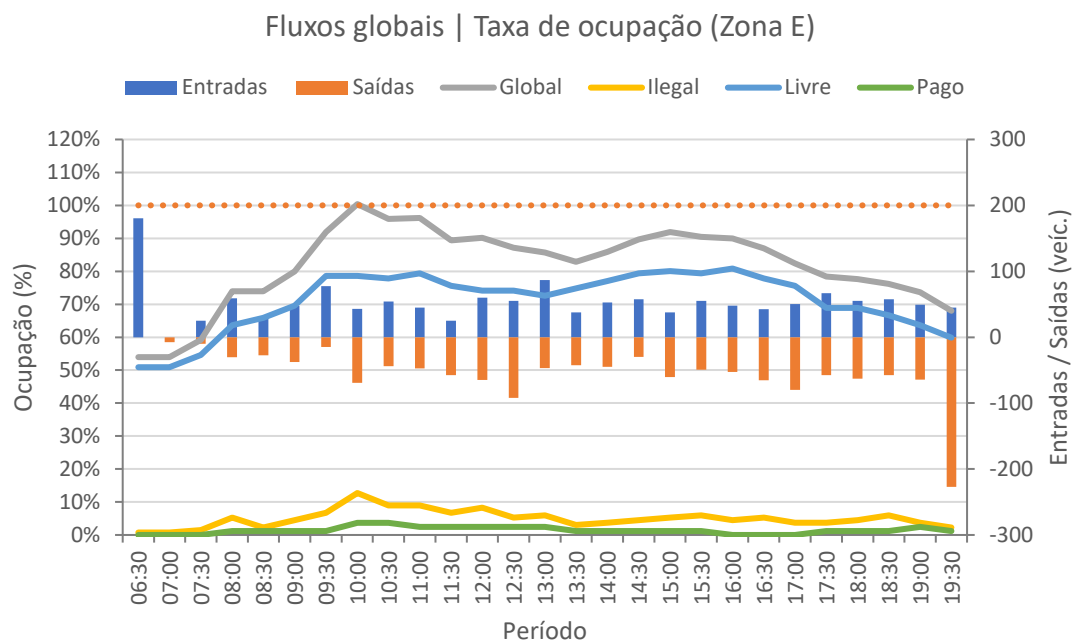


Figura 16 – Fluxos globais e taxas de ocupação de estacionamento livre e pago na zona E

4.6 NÍVEL DE OCUPAÇÃO DOS PARQUES DE ESTACIONAMENTO

No que concerne aos parques de estacionamento foi calculada a taxa de ocupação, em vários períodos do dia, segundo a tipologia adotada (tarifados e isentos) e em relação à oferta respetiva.

Para os parques de estacionamento tarifados (Figura 17), os dados foram obtidos em vários períodos da manhã e da tarde, e durante o período de almoço.

Nos restantes parques, isentos de pagamento (Figura 18), os dados foram obtidos em vários períodos da tarde e durante o período de almoço, onde se incluiu também o parque do *Pingo Doce* que, apesar de tarifado, apresenta uma oferta muito reduzida (inferior a 30 lugares).

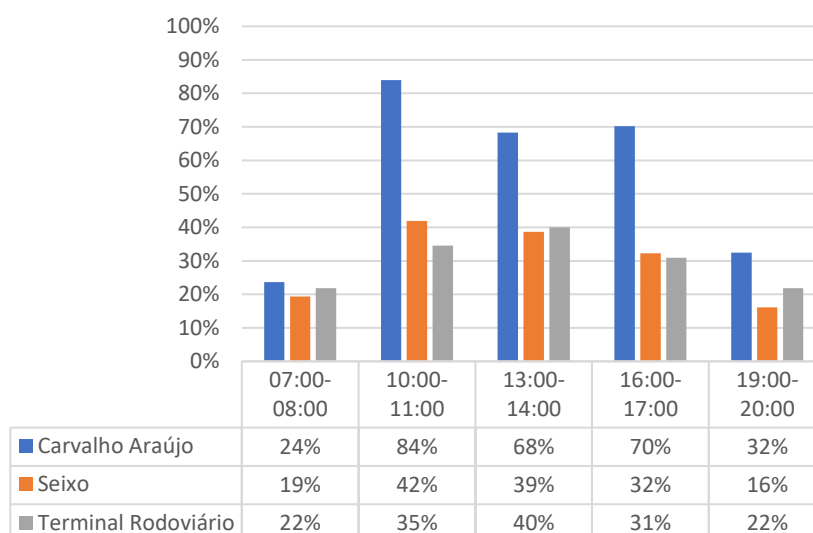


Figura 17 – Taxas de ocupação dos parques tarifados Carvalho Araújo, Seixo e Terminal Rodoviário (períodos da manhã e tarde)

Para os parques de estacionamento tarifados, o parque subterrâneo situado na Avenida Carvalho Araújo é, tal como seria expectável, o mais procurado dado à sua proximidade da zona central da cidade, tendo sido observada uma taxa de ocupação máxima de cerca de 84% durante o segundo período da manhã (10:00-11:00). A procura ao início do dia é bastante reduzida e tende a estabilizar à medida que o fim do dia se aproxima, atingindo valores próximos dos verificados no primeiro período da manhã. O parque do Seixo, atualmente explorado pelo município, e o Terminal Rodoviário registaram uma taxa de ocupação reduzida, atingindo valores sempre inferiores a 50% da sua capacidade máxima.

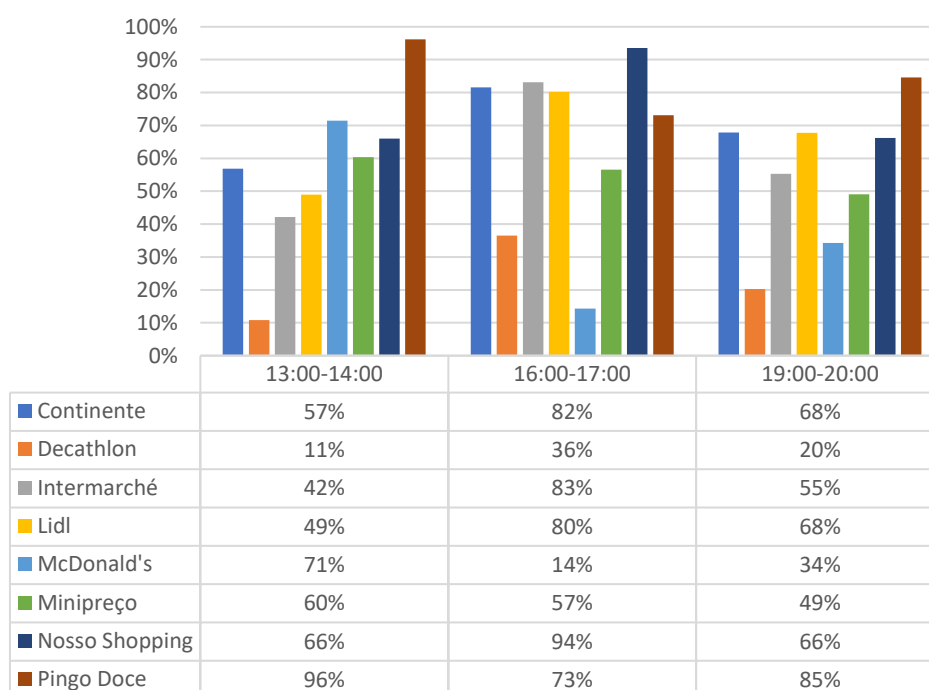


Figura 18 – Taxas de ocupação dos parques de estacionamento não tarifados (período da tarde)

Na figura anterior é possível visualizar a evolução da procura dos restantes parques durante o período da tarde. O período crítico ocorre quase sempre entre as 16:00 e as 17:00, com a exceção do parque do McDonald's mais solicitado durante o período de almoço, como seria expectável. O parque do *Pingo Doce* mantém sempre valores elevados da procura, atingindo valores muito próximos da sua capacidade máxima no referido período de almoço. O parque com menor taxa de ocupação é claramente o parque *Decathlon*, com valores sempre inferiores a cerca de 40% da sua capacidade máxima.

Tendo em conta que os parques se concentram apenas em quatro zonas, A, C, J e K, e considerando a procura total nos parques (tarifados e isentos), a zona K é aquela que apresenta maior taxa de ocupação nos dois períodos da tarde, chegando a atingir cerca de 94% de ocupação durante o período observado entre as 16:00 e as 17:00, tendo sido verificado que a zona A apresenta a maior taxa de ocupação durante o período de almoço de cerca de 71%, apenas mais 5% que a zona K.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente relatório sintetiza a fase de caracterização da oferta e da procura de estacionamento, na zona urbana da cidade de Vila Real. Desta caracterização ressaltam algumas preocupações de base que importa ter em consideração na fase de definição das propostas de gestão integrada do sistema.

Desde logo, o facto de se registarem, taxas de ocupação, de forma geral, superiores a 100%, o que indicia que a oferta geral de estacionamento se mantém abaixo dos níveis desejáveis. Esta constatação é corroborada pela elevada taxa de estacionamento ilegal, particularmente nas zonas mais centrais. Também a densidade da oferta de estacionamento se mantém em valores baixos a moderados (média 25 lug./ha), particularmente quando comparados com índices médios oferecidos por outras cidades portuguesas de média dimensão.

O estacionamento de curta e muito curta duração atinge valores elevados nas zonas mais centrais (em média mais de 40%), mesmo em zonas onde o estacionamento permanece livre e sem ser sujeito a qualquer condicionante temporal ou tarifária. Esta questão deverá merecer a adoção de medidas de gestão que potencie e fomente a alta rotatividade.

Também os residentes devem merecer o estabelecimento de regras de gestão especiais. O uso residencial representa uma percentagem significativa dos índices de ocupação um pouco por toda a cidade, permanecendo, em número significativo, os veículos estacionados até meio da manhã. Mais de 8% desses veículos não chegam a sair do lugar durante todo o dia. Esta preocupação faz já parte integrante do Código Regulamentar do Município de Vila Real em vigor, a qual dada a relevância deste tipo de uso, deve ser mantida.

