



# 2017

## RELATÓRIO 2

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

Álvaro Seco  
Ana Bastos Silva  
Luís Vasconcelos  
Raul Almeida

## ÍNDICE

<b>1</b>	<b>PREÂMBULO .....</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>POLÍTICA GERAL DE GESTÃO DO SISTEMA .....</b>	<b>3</b>
2.1	VERTENTES DE UMA POLÍTICA INTEGRADA E SUSTENTÁVEL .....	3
2.2	LINHAS ESTRATÉGICAS DE INTERVENÇÃO .....	4
<b>3</b>	<b>DIAGNÓSTICO SÍNTESE SOBRE A MOBILIDADE E ESTACIONAMENTO.....</b>	<b>5</b>
3.1	MOBILIDADE E TRANSPORTES COLETIVOS .....	5
3.2	OFERTA DE ESTACIONAMENTO .....	8
3.3	PROCURA DE ESTACIONAMENTO .....	10
3.4	CONDIÇÕES DE EXPLORAÇÃO DO ESTACIONAMENTO.....	13
3.5	CONDIÇÕES ESPECIAIS PARA RESIDENTES.....	13
<b>4</b>	<b>PROPOSTA DE ESTRATÉGIAS E MEDIDAS .....</b>	<b>15</b>
4.1	PRINCÍPIOS ORIENTADORES .....	15
4.2	PROPOSTA DE ZONAMENTO E CONDICIONANTES ESPECÍFICAS.....	16
4.2.1	PROPOSTA DE ZONAMENTO .....	17
4.2.2	PROPOSTA DE CONDIÇÕES GERAIS DE REGULAÇÃO.....	18
4.2.3	PROPOSTA DE CONDIÇÕES ESPECÍFICAS DE REGULAÇÃO DO ESTACIONAMENTO NA VIA PÚBLICA.....	19
4.2.4	PROPOSTA DE CONDIÇÕES ESPECÍFICAS DE REGULAÇÃO DO ESTACIONAMENTO EM PARQUES .....	22
4.2.5	PROPOSTA DE CONDIÇÕES ESPECÍFICAS DE REGULAÇÃO DO ESTACIONAMENTO PARA RESIDENTES .....	23
4.2.6	PROPOSTA DE CONDIÇÕES DE REGULAÇÃO DO ESTACIONAMENTO PARA CARGAS E DESCARGAS .....	28
4.5.	IDENTIFICAÇÃO DE ÁREAS DEFICITÁRIAS DE OFERTA ESTACIONAMENTO.....	32
4.6.	CRIAÇÃO DE UM SISTEMA DE PARQUES PERIFÉRICOS.....	36
4.6.1.	LOCALIZAÇÃO E FUNCIONALIDADES BASE DOS PRINCIPAIS PARQUES.....	36
<b>5.</b>	<b>SÍNTESE .....</b>	<b>ERRO! MARCADOR NÃO DEFINIDO.</b>
	<b>ANEXOS .....</b>	<b>40</b>

## 1 PREÂMBULO

A gestão do sistema de estacionamento público afirma-se como um instrumento relevante de gestão da infraestrutura e da procura de tráfego urbano. O estudo e implementação de políticas de estacionamento integradas e coordenadas com as diferentes estratégias de mobilidade pressupõe a caracterização do estacionamento na cidade, quer ao nível da oferta existente quer no que diz respeito à procura.

Neste âmbito, em outubro de 2017 foi apresentado um primeiro relatório que inclui a caracterização dos níveis de utilização do estacionamento de uso público, livre e tarifado, bem como das condições de exploração dos diferentes espaços de estacionamento de uso público, em via pública e em parque, tendo por base uma análise inicial que visou a caracterização da oferta e da procura do estacionamento na cidade de Vila Real.

Visando a definição de uma política de gestão do sistema de estacionamento público na cidade de Vila Real, este estudo tem por objetivos responder a 2 preocupações específicas:

- Avaliação do potencial e condições desejáveis de utilização de novos espaços de estacionamento de uso público identificados pela Câmara Municipal de Vila Real (CMVR), numa perspetiva de eliminação ou minimização de défices de oferta presentemente existentes ou de potenciação do uso dos transportes coletivos;
- Revisão das condições de utilização dos espaços de estacionamento de uso público existentes (acessos preferenciais/exclusivos de certos tipos de utilizadores, condicionantes tarifárias ou de duração de estadia).

Complementarmente, deverão ser emanadas algumas orientações para apoio à revisão das disposições regulamentares concelhias sobre os índices de oferta de estacionamento em novos empreendimentos imobiliários, a integrar nos instrumentos de planeamento atualmente em desenvolvimento. Como tal, essas regras são apresentadas em documento separado.

Deste modo, no presente relatório é apresentado um conjunto de estratégias e de medidas de gestão dos diferentes espaços de estacionamento de uso público na cidade de Vila Real, integradas numa visão política da mobilidade para a cidade e suportadas pelo diagnóstico dos níveis de oferta e de procura de estacionamento de uso público.

As estratégias e medidas propostas, apresentadas previamente em reunião realizada na CMVR, são diferenciadas para três zonas distintas da cidade, que resultam de uma análise crítica dos tipos de uso de solo dominantes, dos padrões de mobilidade e dos níveis e tipos de oferta já existentes bem como dos níveis de acessibilidade oferecidos pelos transportes públicos, tendo sido suportadas pelos elementos disponíveis, nomeadamente, no primeiro relatório de “Caracterização do Estacionamento na Cidade de Vila Real”, nos elementos vertidos no PDM e documentos preparatórios, bem como nos regulamentos em vigor sobre construção e exploração de espaços de estacionamento público e privado, e também na rede de transportes

coletivos rodoviários que servem a mobilidade urbana – circuitos e frequências médias na hora de ponta e diárias das várias linhas.

## 2 POLÍTICA GERAL DE GESTÃO DO SISTEMA

Tendo por base as políticas estratégicas europeias, parece ser absolutamente necessário inserir o conjunto de opções de gestão do sistema de estacionamento de uso público na cidade de Vila Real, num quadro mais abrangente de ordenamento da mobilidade urbana. Tal deverá passar pela adoção de políticas cada vez mais orientadas para os cidadãos, implicando a adoção de estratégias integradas e eficientes, mas sustentáveis aos níveis económico, social e ambiental.

Assim, de um modo geral, será importante promover:

- A redução seletiva do uso do automóvel privado, compensada com um maior uso dos modos alternativos, particularmente dos transportes coletivos e modo pedonal;
- Libertação de espaços públicos para potenciar a criação de novos espaços de socialização e de atribuição ao peão/ciclista;
- Proteção das zonas mais sensíveis, particularmente as que se localizam no centro da cidade, devendo ser prosseguida de forma a combater a tendência de desertificação residencial seja o mais consequente possível. A este nível, uma das vertentes importantes tenderá a ser a gestão do estacionamento como instrumento de apoio à fixação de residentes.

### 2.1 VERTENTES DE UMA POLÍTICA INTEGRADA E SUSTENTÁVEL

Independentemente da opção da política de mobilidade adotada, esta deverá necessariamente garantir condições de acessibilidade eficientes e adequadas aos diferentes espaços urbanos que a constituem, e de ligação destes aos espaços urbanos envolventes. No caso de Vila Real, importa que esta política seja capaz de apoiar devidamente o desenvolvimento económico, social e ambiental da cidade.

Assim, será importante assumir um conjunto integrado de opções de base relativamente às funções principais que, considerando as suas potencialidades intrínsecas bem como o seu potencial de integração e compatibilidade com as restantes funções urbanas, deverão ser incorporadas nos diferentes subsistemas de transportes existentes, designadamente nos subsistemas de transportes coletivos e pedonal.

Nesta perspetiva, deverá assumir-se que a mobilidade na cidade ficará progressivamente menos dependente do automóvel privado, devendo este ser remetido fundamentalmente para deslocações para as quais apresenta vantagens competitivas únicas, como são as deslocações esporádicas. Para que a redução seletiva do uso do automóvel privado seja obtida, será necessária uma compensação através de um maior uso dos modos alternativos, particularmente dos transportes coletivos e pedonal, incluindo o serviço de *Park & Ride*, tendo forçosamente que disponibilizar uma oferta cada vez mais competitiva, nomeadamente em deslocações de cariz pendular com uma grande regularidade temporal, ou outras estadias de duração longa.

A redução da mobilidade automóvel no núcleo central da cidade poderá servir como mote para implementar estratégias de proteção exclusiva de zonas mais nobres, internas, sensíveis ou afetadas ao perímetro do centro histórico de Vila Real. Será de maior importância que nestas zonas seja promovido o modo pedonal, quer para suporte de viagens internas de curta distância quer para complemento de viagens realizadas em transporte coletivo, introduzindo ligações pedonais

e cicláveis de elevada qualidade aos seus pontos de interface, estimulando desta forma o seu uso frequente por parte dos cidadãos e evitando a utilização de veículos poluentes em zonas sensíveis da cidade.

Por outro lado, é importante que estas zonas mais sensíveis sejam protegidas com o intuito de combater a desertificação residencial, sendo que uma das vertentes importantes tenderá a ser a gestão do estacionamento como instrumento de apoio à fixação de residentes, particularmente em zonas que se localizam no centro da cidade.

Por fim, ao existir um propósito de tornar a mobilidade mais sustentável, e numa perspetiva de incentivar o turismo e o lazer, é justificável que se aposte continuamente na promoção do modo ciclável. Assim, esta promoção deverá ser efetuada numa fase inicial de forma direcionada aos públicos alvo com mais potencial de adesão, como são exemplo as viagens de lazer e as deslocações pendulares casa-escola.

## **2.2 LINHAS ESTRATÉGICAS DE INTERVENÇÃO**

A continuidade de uma qualquer política de mobilidade implica a seleção de uma estratégia coerente que será concretizada através da implementação de um conjunto integrado de medidas parcelares relativas aos diferentes subsistemas envolvidos. Note-se que este conjunto de medidas e soluções tenderá a perder a eficiência, resultando evidentemente em insucesso, caso algumas das medidas não sejam implementadas de uma forma clara, integrada e estruturada. Como exemplo, realça-se que qualquer aposta na introdução de restrições à acessibilidade automóvel só fará sentido e, será aceite e compreendida, se for acompanhada e compensada por medidas consequentes que fomentem a disponibilização de modalidades alternativas competitivas.

Uma das vertentes base na implementação de novas políticas de mobilidade corresponde à prossecução de um aumento da eficiência da rede de arruamentos estruturantes da cidade. Este propósito deverá assentar numa aposta de aumento seletivo da capacidade de escoamento da rede coletora da cidade, através da resolução dos seus pontos críticos de funcionamento. Analogamente, será importante apostar num aumento da eficiência do funcionamento da rede distribuidora principal, de modo que, em espaços mais sensíveis ou limitados, esta possa servir níveis de tráfego semelhantes aos praticados, utilizando um menor espaço de circulação. Tal permitirá, ao longo do tempo, acomodar na rede coletora o previsível aumento do tráfego automóvel, salvaguardando as restantes redes estruturantes urbanas. Ao nível destas últimas, a melhoria da sua eficiência permitirá, de um modo seletivo, libertá-las parcialmente para desempenharem outras funções, como sejam as de apoio mais eficaz ao transporte coletivo (eventualmente através da viabilização de corredores BUS), e aos modos suaves (pela beneficiação de passeios e espaços pedonais e pela concretização de uma rede de ciclovias nos eixos relevantes). Desse modo, esta melhoria da eficiência das redes estruturantes principais tenderá ainda a criar condições para a libertação de espaço público para outras funções importantes de utilização urbana por parte dos cidadãos.

A importância de apostar no aumento da utilização dos transportes coletivos rodoviários, implica a existência de medidas de discriminação positiva destes modos na utilização da infraestrutura, capazes de assegurar melhorias na velocidade, resultando numa maior fiabilidade do seu serviço. Tal poderá passar, entre outras ações, pela introdução/ampliação de corredores BUS ao longo dos eixos onde exista uma maior concentração deste tipo de serviços, ou pela atribuição de prioridade em pontos críticos da rede.

Tendo em conta o foco deste estudo, a gestão da oferta do estacionamento automóvel, no caso particular da oferta pública, é um dos instrumentos potencialmente mais relevantes de regulação da procura dos diferentes modos de transportes, em especial no acesso ao centro da cidade, pelo que deverá ser incorporada em qualquer pacote de medidas. Uma vertente básica da estratégia de gestão do sistema de estacionamento deverá passar por uma revisão das correntes disposições relativas ao estacionamento na via, com a preocupação de legalização do estacionamento onde tal se tiver tornado compatível com as restantes funções urbanas. Nas zonas mais centrais da cidade, particularmente nos locais servidos por modos alternativos, a opção principal deverá, no entanto, passar por uma limitação e eventualmente penalização do estacionamento de longa duração não residencial na via pública, contribuindo assim para a transferência dos movimentos pendulares para modos mais sustentáveis. Por outro lado, o estacionamento residencial de longa duração deverá ser privilegiado, embora de uma forma condicionada tendo em conta as diversas funções preferenciais que haja necessidade de servir e de eventuais limitações existentes ao nível da oferta de estacionamento, numa perspetiva de apoio à função residencial no centro da cidade e de combate à sua desertificação.

Olhando para os modos suaves, a aposta no modo ciclável deverá passar pela progressiva ampliação de uma rede de ciclovias, dando prioridade à sua implementação nos eixos que ligam os mais relevantes locais de geração e atração de viagens deste tipo, e numa primeira fase apenas direcionada às viagens de lazer e às deslocações casa-escola. A incorporação destas ciclovias nos arruamentos existentes poderá ser efetuada de uma forma segregada em relação à função rodoviária, ou, nos casos em que não seja possível esta divisão, poderão pontualmente ser incorporadas em corredores BUS, em passeios através do seu alargamento, ou recorrendo a ambientes partilhados.

Finalmente, será importante referir que numa cidade onde coexistam um número de diferentes modos de transportes (rodovia motorizada coletiva e individual, modos cicláveis e pedonais), torna-se essencial rentabilizar adequadamente todo o potencial de desempenho instalado através da adoção de medidas de promoção da intermodalidade, devendo assentar, em boa medida, na garantia de melhores localizações e acessos pedonais para as paragens dos transportes públicos e de locais de estacionamento localizados na periferia da cidade, com serviço de *Park & Ride*, assegurando a sua interligação.

### **3 DIAGNÓSTICO SÍNTESE SOBRE A MOBILIDADE E ESTACIONAMENTO**

#### **3.1 MOBILIDADE E TRANSPORTES COLETIVOS**

O projeto de investigação *InLUT – Integration of Land Use and Transport in Medium-Sized Cities* desenvolvido por investigadores da Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro (UTAD) em parceria com outras universidades, financiado pela Fundação para a Ciência e Tecnologia (FCT) e publicado em 2015, teve como objetivo analisar as interações entre os usos do solo e transportes e a forma como estas se repercutem nos movimentos e padrões de mobilidade. Uma das conclusões do estudo foi que mais de metade (58%) da população da cidade de Vila Real utiliza o automóvel como meio de transporte, verificando-se que a escolha do modo utilizado para a deslocação está, de certa forma, dependente do motivo da viagem. Os motivos apontados pelos inquiridos para a escolha deste meio de deslocação são o “conforto” e “maior liberdade”, nomeadamente em deslocações pendulares casa-trabalho e no transporte de crianças para a escola e para atividades extracurriculares.

No que toca aos transportes públicos, foi verificado no estudo que quanto maior o rendimento do agregado familiar, menor é o seu uso – isto também se verifica no modo pedonal. No que respeita a este último, em distâncias inferiores a 400 metros, o modo pedonal é dominante no que respeita a deslocações na cidade (87%), sendo que as razões apontadas para a escolha deste modo de deslocação são pequenas compras e viagens de lazer. No entanto, quando a distância aumenta para os 800 metros, o número de utilizadores do modo pedonal baixa para os 60% (Figura 1). Ainda no que respeita a rede de transportes públicos, esta foi reconhecida pela população como um serviço de qualidade e considerada como um “serviço adequado” por 78% da população inquirida, sendo que as condições meteorológicas são determinantes na escolha do sistema de transporte público na cidade de Vila Real.

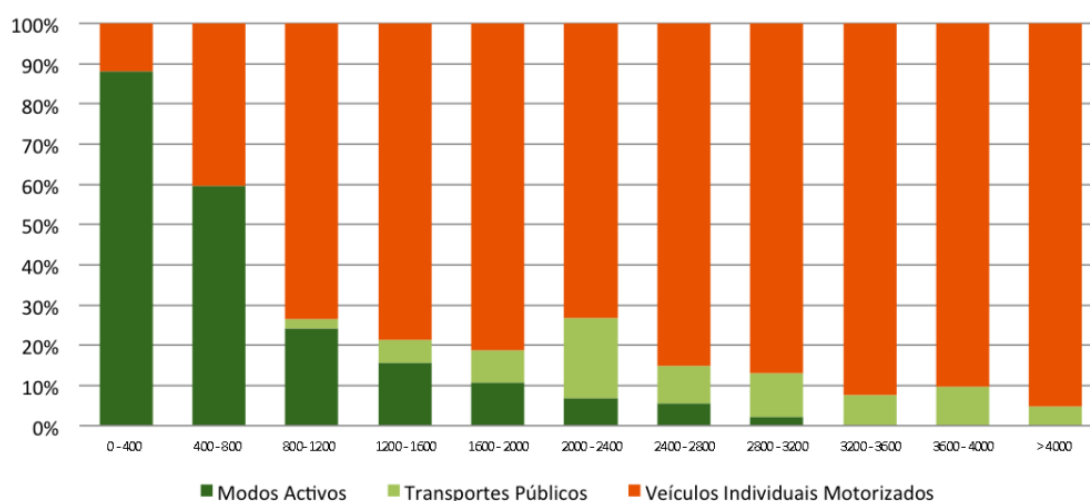


Figura 1 – Percentagem de viagens por distância no caso de Vila Real (InLUT, 2015)

Na relação dos usos do solo com os padrões de mobilidade da população, foi verificado que o ambiente construído na envolvente ao local de trabalho acaba por influenciar o modo como as pessoas se deslocam, tanto ou até mais do que o ambiente contruído na área onde residem. Assim, foi também verificado que, numa cidade onde alguns dos seus principais polos geradores de viagens são periféricos, face ao centro da cidade, nomeadamente a UTAD, o centro hospitalar e a zona industrial, a muito reduzida diversidade de funções urbanas na sua envolvente condiciona fortemente a escolha do modo de transporte nas deslocações pendulares.

Foi também verificado que aproximadamente 34% da população realiza apenas duas viagens por dia e, por outro lado, 26% da população realiza quatro viagens por dia. A maior frequência da hora de início da viagem foi verificada entre as 8:00 e as 9:00, com maior incidência nesta última. No que toca ao número de veículos por agregado familiar, cerca de 45% possui apenas um automóvel, enquanto 29% possui dois automóveis, sendo que 19% dos inquiridos não possuem veículo automóvel próprio – no concelho a taxa de motorização é de 464 veículos por cada 1000 habitantes.

No que diz respeito aos veículos de duas rodas por agregado familiar, apenas 10% da população possui um veículo motorizado, enquanto que relativamente às bicicletas, cerca de 16% possui uma bicicleta e 13% tem duas bicicletas – aproximadamente 60% da população inquirida indicou



que gosta de utilizar a bicicleta, mas uma parte acha “esquisito” utilizar este modo para se deslocar ao trabalho, sendo sobretudo utilizada em situações de lazer e desporto. Assim, a bicicleta ainda não é encarada como um modo de transporte para deslocações pendulares.

É também verificado que a larga maioria discorda que a posse de automóvel seja elemento de valorização social, mas apresenta forte resistência à mudança para o transporte público (cerca de 50% preferiria utilizar um veículo elétrico a mudar para o transporte público). Notou-se que a maioria dos inquiridos considera a preservação ambiental um tema importante (superior a 95%), mas muitos ainda acham que não se deve penalizar o automóvel para reduzir a poluição (cerca de 45%).

Ainda de acordo com o estudo, a área urbana de Vila Real possui 132 paragens de transportes públicos, onde operam 6 carreiras urbanas que totalizam cerca de 124 km de rede de transporte público. De notar que este estudo foi desenvolvido ainda durante a exploração pela empresa CORGOBUS – Transportes Urbanos de Vila Real, sendo que a concessão terminou em 1 de janeiro de 2016, e atualmente a exploração da concessão e manutenção é assegurada pela empresa TUVR – Urbanos de Vila Real – e tem 332 km de rede viária (área urbana) e 55,6 ha de área de circulação pedonal, que corresponde a quase 6% de toda a área urbana.

Ainda foi verificado que a utilização do veículo individual na cidade de Vila Real tem uma forte aderência por parte dos estudantes, o que pode estar relacionado com o estacionamento livre no campus da UTAD, desincentivando desse modo o uso do transporte coletivo.

Neste momento, a rede de transportes coletivos urbanos da cidade de Vila Real, explorada pela empresa TUVR, é composta por 5 linhas urbanas diurnas (Figura 2), mais uma linha urbana noturna.



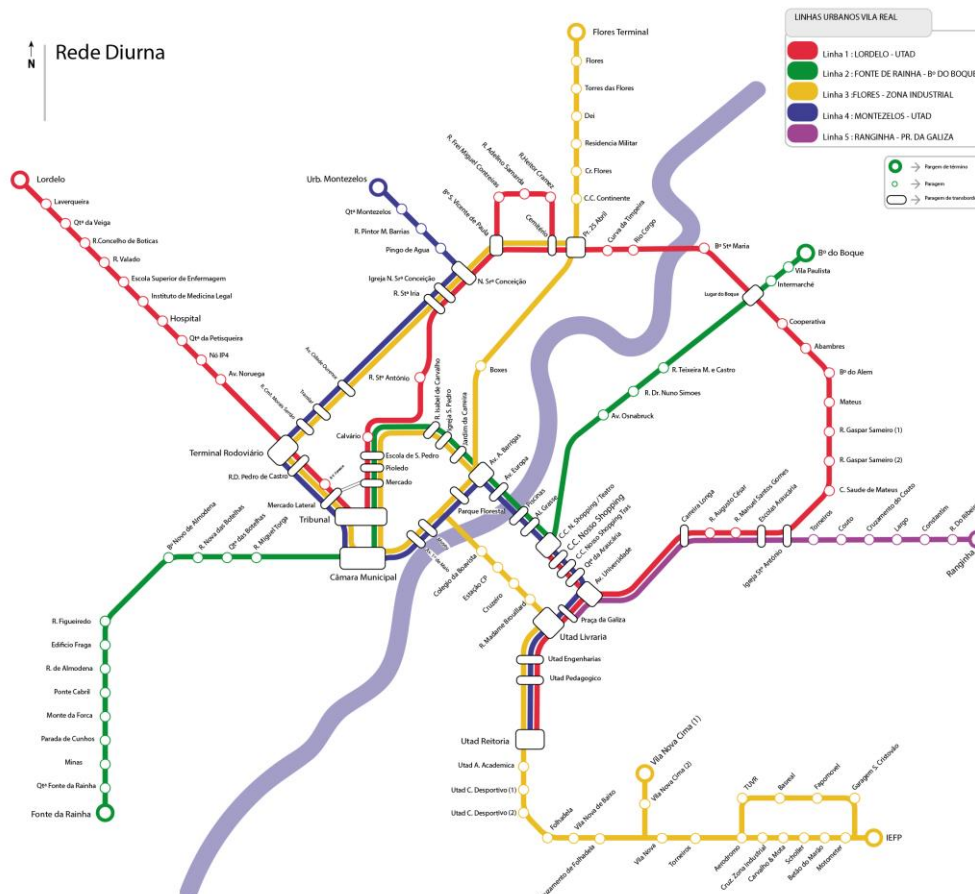


Figura 2 – Transportes urbanos de Vila Real: rede diurna

A exploração teve início em 1 de janeiro de 2016, pelo que ainda não existem dados referentes às condições de utilização e satisfação por parte dos utentes. Desse modo, e tendo em conta os inquéritos de satisfação realizados pela UTAD em 2007, a pedido da anterior concessionária CORGOBUS, procurando recolher dados e opiniões dos utentes destes serviços, foi possível aferir que cerca de metade dos utilizadores são estudantes, quer do ensino superior quer do ensino básico e secundário, e que, na sua maioria, cerca de 71% dos passageiros são do sexo feminino.

No que toca à frequência de utilização, foi verificado que cerca de 72% dos utentes utilizam este serviço todos os dias, sendo que mais de 90% são utilizadores regulares, resultando numa reduzida percentagem de utilizadores ocasionais. Ao nível das condições de utilização, os principais motivos das viagens realizadas prendem-se nas deslocações pendulares casa-trabalho e nas deslocações para a universidade e escolas.

### 3.2 OFERTA DE ESTACIONAMIENTO

Os dados relativos à oferta de estacionamento são suportados pelos elementos disponíveis no relatório sobre a “Caracterização do Estacionamento da Cidade de Vila Real”.

No Quadro 1 e na Figura 3 são apresentados os dados referentes à oferta de estacionamento na cidade de Vila Real, concentrada nas 12 zonas definidas no referido documento. Considerando a oferta global de estacionamento, a maioria dos lugares (83%) encontram-se na via pública e os restantes em parques (cerca de 17%). Note-se ainda que o número de lugares de

estacionamento de uso público e isento de pagamento (via pública e parques, incluindo os lugares reservados) ascende aos 8031 lugares, o que representa 89% do total da oferta de estacionamento na cidade.

Quadro 1 – Oferta de estacionamento de uso público na cidade de Vila Real

Localização	Pago	Isento	Total
Via pública	592	6891	7483
Parque	405	1140	1545
Totais	997	8031	9028

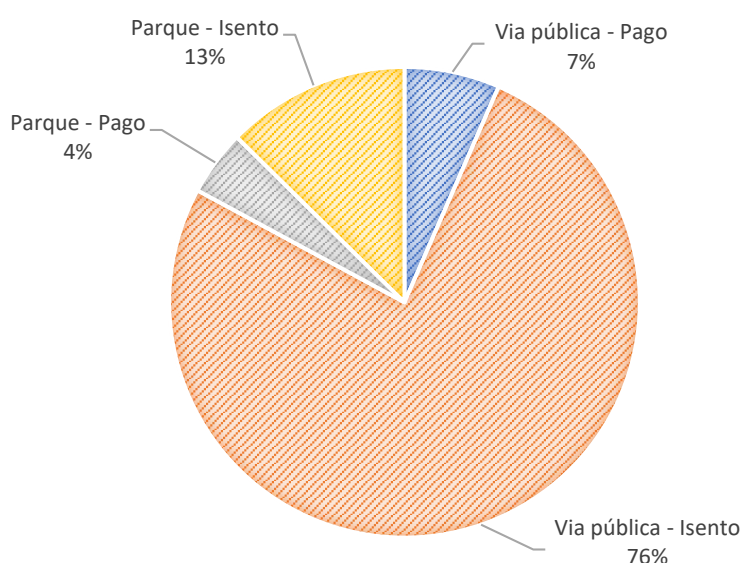


Figura 3 – Oferta de estacionamento de uso público na cidade de Vila Real

Na Figura 4 é apresentada a densidade de oferta de estacionamento na via pública e parques de uso público relativamente às 12 zonas definidas previamente. A densidade da oferta global na cidade de Vila Real é, em média, de 2560 lugares/km<sup>2</sup> – comparativamente com outras cidades, a título de exemplo, na cidade do Porto a densidade da oferta global é em média de 2700 lugares/km<sup>2</sup> na área metropolitana, e na área interior à VCI (núcleo central da cidade) a densidade é em média de 3300 lugares/km<sup>2</sup> (sendo que, no primeiro caso, 60% dos lugares se encontram na via pública e os restantes em parques, de acordo com um estudo realizado em 2015), enquanto que na cidade de Coimbra, a densidade da oferta global é em média de 4700 lugares/km<sup>2</sup> (estudo realizado em 2003), atingindo na área central (zona da baixa) quase 10 000 lugares/km<sup>2</sup>. Assim, podemos concluir que a cidade de Vila Real apresenta uma oferta razoável de estacionamento, quando comparada com a cidade do Porto, tendo em conta que esta última é uma cidade metropolitana de grande dimensão; por outro lado, fica aquém da oferta global presente na cidade de Coimbra – embora tendo presente que a cidade de Coimbra apresenta uma oferta tendencialmente excessiva de estacionamento.

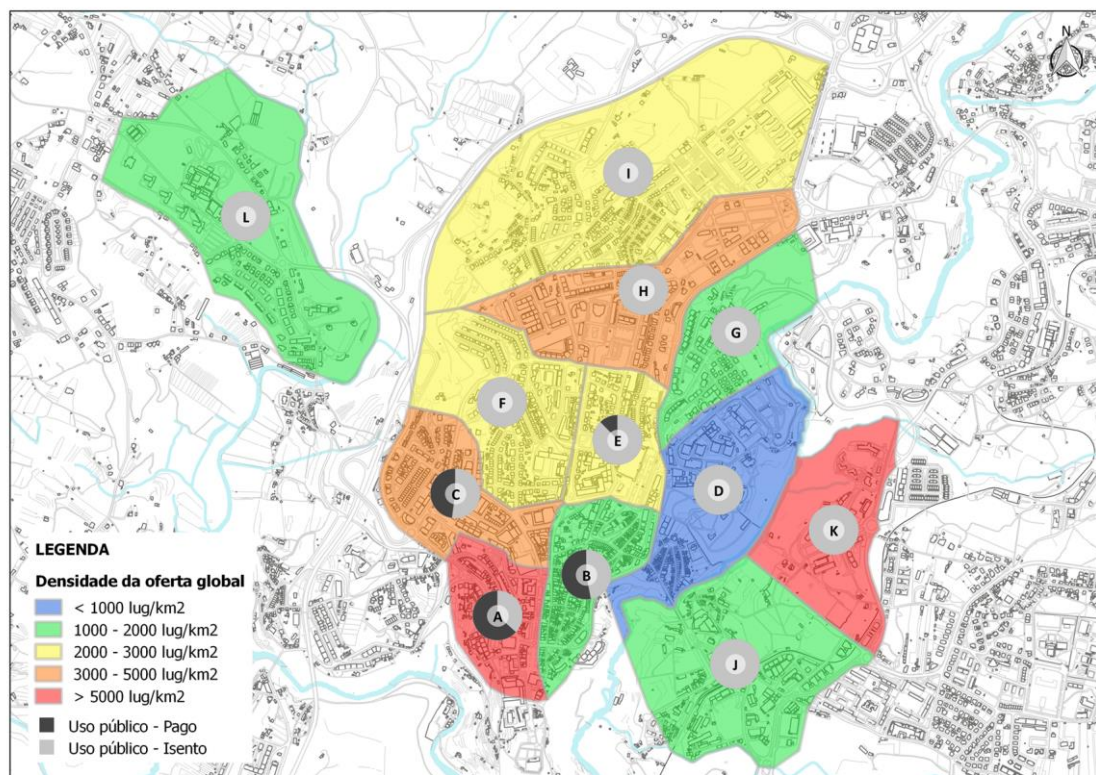


Figura 4 – Densidade da oferta de estacionamento: via pública e parques

Em Vila Real, a zona com maior densidade de estacionamento global é a zona K (Shopping) com cerca de 6500 lugares/km<sup>2</sup>, enquanto que a zona mais deficitária é a zona D (Campismo) com apenas 650 lugares/km<sup>2</sup>.

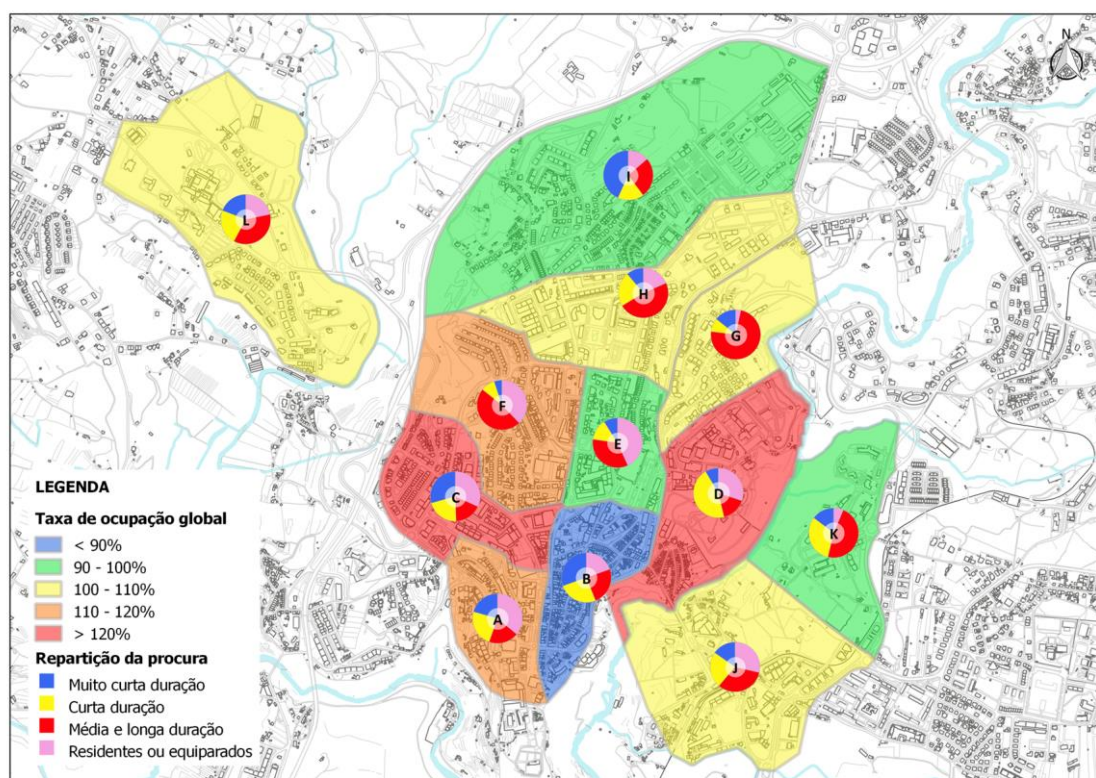
### 3.3 PROCURA DE ESTACIONAMENTO

Tal como para a oferta de estacionamento, os níveis de procura apresentados têm como base o primeiro relatório sobre a “Caracterização do Estacionamento da Cidade de Vila Real”.

Na Figura 5 são apresentadas as taxas de ocupação, considerando a procura total (incluindo o estacionamento ilegal), durante o período de pico, que varia de zona para zona, mas que se observa com maior frequência entre as 10:00 e as 11:00, na via pública. A taxa de ocupação é inferior a 100% em 4 zonas, designadamente nas zonas B, E, K e I, embora muito próxima da capacidade oferecida. Por outro lado, nas zonas C e D as taxas de ocupação são superiores a 120%. De realçar que a zona D tem uma taxa de ocupação muito superior às restantes zonas, na ordem dos 217%, sendo que a maior parte (123%) corresponde a estacionamentos de carácter ilegal. No que diz respeito à repartição da procura, são apenas considerados os estacionamentos de carácter legal.

Note-se ainda que o estacionamento observado é maioritariamente de média e longa duração (superior a 2 horas), particularmente nas zonas F, G, H e K, o que significa que a rotatividade é muito baixa.





*Figura 5 – Taxa de ocupação durante o período crítico: via pública*

A percentagem de estacionamento ilegal no período crítico, como se verifica na Figura 6, apresenta o seu valor máximo para a zona *D* (Campismo). Inversamente, os locais onde se registam os valores mais baixos são nas zonas *B*, *H*, *I* e *K*. Com a exceção da zona *D*, o estacionamento ilegal é sempre menor que o estacionamento legal – de notar também que a zona *C* (Mercado) apresenta um valor de estacionamento ilegal (56%) muito próximo do estacionamento legal (85%).

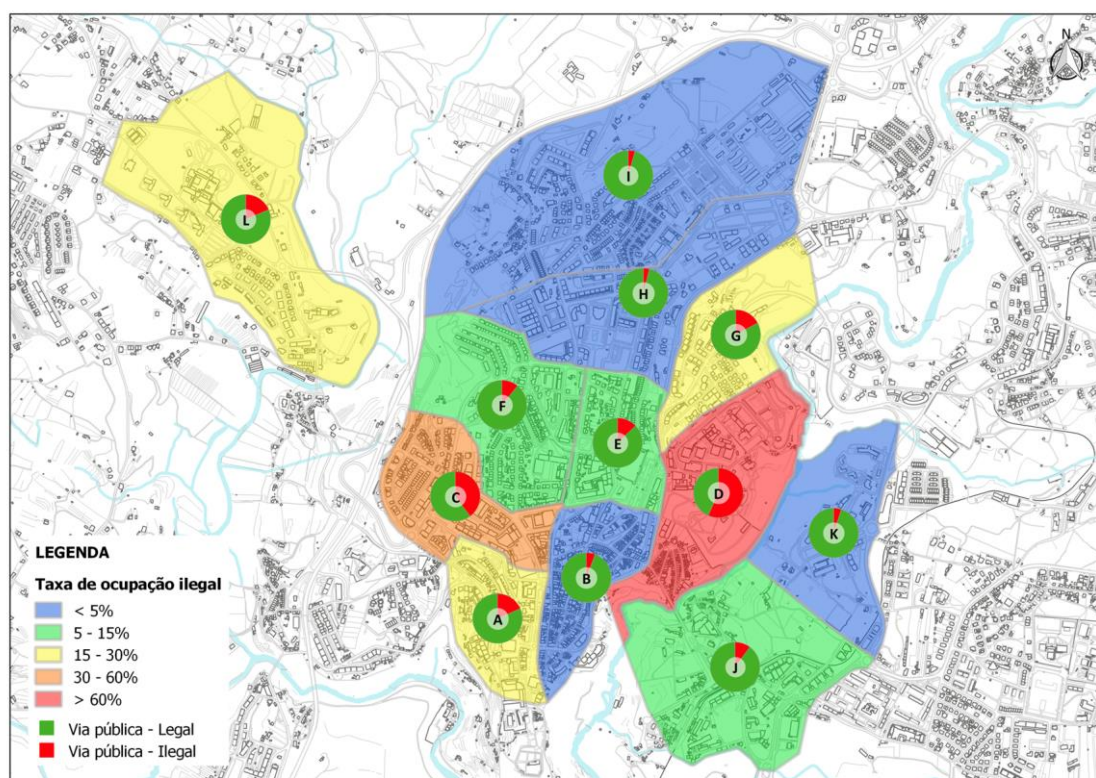


Figura 6 – Carga do estacionamento ilegal durante o período crítico: via pública

A evolução, ao longo do dia, da taxa de ocupação do estacionamento por parte dos residentes, ou equiparados, na via pública é apresentada na Figura 7 (valores médios globais). Assim, de acordo com os dados obtidos, os residentes representam cerca de 55% da capacidade do estacionamento disponível na via pública, durante o período noturno, contabilizado entre as 06:30 e as 07:00. Ao longo da manhã a taxa de ocupação dos residentes tende a perder importância, mantendo ainda um peso significativo às 08:30 e às 10h00, com 43% e 27% respetivamente, atingindo o valor mínimo no final do período de observação, cerca de 8%. Desse modo, será expectável que uma parte não negligenciável de residentes, ou equiparados, opta por não utilizar o transporte individual nas suas deslocações diárias, mantendo-o estacionado na via pública.

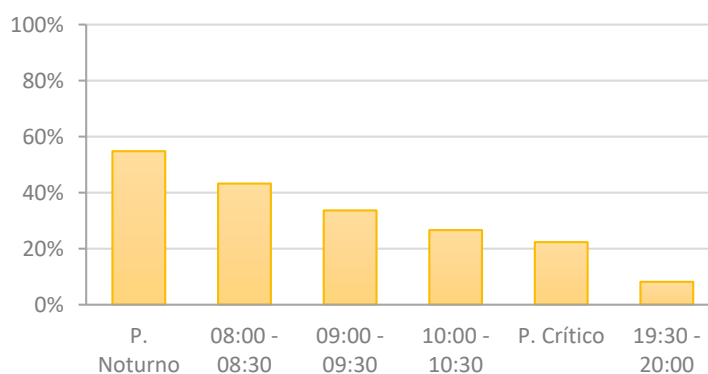


Figura 7 – Evolução da taxa de ocupação do estacionamento de residentes, ou equiparados

### 3.4 CONDIÇÕES DE EXPLORAÇÃO DO ESTACIONAMENTO

Os dados relativos às condições de exploração dos lugares de estacionamento encontram-se de acordo com o Código Regulamentar do Município de Vila Real, publicado em Diário da República em 3 de agosto de 2016.

O estacionamento pago na via pública engloba duas zonas distintas: a primeira é explorada pela empresa municipal Vila Real Social, e a segunda é explorada pela empresa PeVR – Parques de Estacionamento de Vila Real. No que concerne à primeira, a taxa horária aplicada é de 0,60 €, enquanto que na segunda existem duas taxas horárias, uma com o valor de 0,60 € e uma outra com o valor de 0,70 €. Estes dados podem ser consultados de forma mais detalhada no quadro seguinte.

*Figura 8 – Taxas de estacionamento: 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 €)	

### 3.5 CONDIÇÕES ESPECIAIS PARA RESIDENTES

As condições especiais (atuais) para residentes e outros utilizadores foram abordadas no 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”. O Código Regulamentar do Município de Vila Real (CRMVR) prevê a referência a dois tipos de lugares de estacionamento, os lugares *azuis* e os lugares *verdes*, os quais ainda não se encontram aplicados na cidade. Estes últimos seriam destinados, preferencialmente, aos residentes, não tendo qualquer limite de tempo para estacionar, desde que dentro da sua área de residência e detentores do dístico emitido pelo Município.

Presentemente, de acordo com o Código Regulamentar do Município de Vila Real (CRMVR), as regras aplicadas aos residentes para obtenção do dístico em Zonas de Estacionamento de Duração Limitada (ZEDL) são as seguintes:

#### *Artigo D-1/23.º Dístico de residente*

- Aos residentes nas condições expressas nas alíneas a), b) e c) do n.º 1 do artigo D-1/24.º são atribuídos dísticos de residente, que titulam a possibilidade de estacionar no sector da sua área de residência.*
- O dístico de residente deve ser colocado no interior do veículo, de forma bem visível e legível do exterior, sob pena de não ser considerado titular desse direito.*
- O dístico de residente tem a validade correspondente ao ano civil em que é requerido.*
- Devem constar do dístico de residente os seguintes elementos:*
  - Matrícula do veículo;*
  - Designação da zona;*
  - Ano de validade.*

Onde o primeiro ponto do artigo anterior conduz ao artigo seguinte:

#### Artigo D-1/24.º **Atribuição do dístico de residentes**

1. Podem requerer que lhes seja atribuído um dístico de residente a pessoa singular, desde que o fogo onde tem domicílio principal e permanente e onde mantém estabilizado o seu centro de vida familiar:
  - 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.
2. A pessoa singular referida no número anterior deve ainda cumprir uma das seguintes condições:
  - a) Ser proprietária de um veículo automóvel;
  - b) Adquirente com reserva de propriedade de um veículo automóvel;
  - c) Locatária em regime de locação financeira ou aluguer de longa duração de um veículo automóvel;
  - d) Ser usufrutuária de um veículo automóvel associado ao exercício de atividade profissional com vínculo laboral;
  - e) Ser utilizadora ou usufrutuária de um veículo automóvel propriedade a um terceiro, desde que essa utilização ou usufruto seja atestada por declaração escrita.
3. No caso previsto na alínea d) do número anterior, não há lugar à atribuição de mais do que um dístico de residente, devendo o veículo encontrar-se nas condições das alíneas a), b) ou c) do mesmo número relativamente à entidade empregadora.
4. As taxas devidas pela emissão do dístico de residente constam da tabela de taxas anexa ao Código.
5. O pedido de emissão do dístico de residente para cada ano civil ocorre entre o dia 1 de dezembro do ano anterior e o dia 30 de novembro do ano da sua validade.

Atualmente, e de acordo com o Art.º H/38.º do CRMVR, os residentes portadores de dístico **não podem estacionar** nas ZEDL no período das 10h às 18h. No que concerne às taxas, de acordo com o CRMVR, a primeira viatura não carece de pagamento e a segunda viatura paga uma taxa anual de 20 €.

No atual CRMVR é feita a distinção entre ZEDL e zonas pedonais, ou Zonas de Acesso Automóvel Condicionado (ZAAC). No que respeita a requisição do dístico de residente, estas zonas regulam-se pelas mesmas regras das ZEDL, embora neste caso a residência se localize dentro de uma zona pedonal. Como tal, ao dístico é associado a um comando de acesso para controlo das barreiras que delimitam as ZAAC e que impedem o acesso e circulação de veículos não autorizados. É igualmente possível solicitar a emissão de um cartão para acesso ao espaço, sem contudo permitir o estacionamento. A velocidade máxima estabelecida nestas zonas é de 20 km/h (atualmente estipulada no CRMVR), podendo estas zonas serem definidas como **zonas de coexistência**, de acordo com o Art.º 78.º-A do Código da Estrada. De acordo com o Art.º D-1/34.º do CRMVR, as entradas e saídas das zonas pedonais devem ser devidamente sinalizadas com a utilização dos sinais de trânsito G5a e G2a, zona de trânsito proibido e zona de estacionamento proibido, respetivamente, previstos no RST.



## **4 PROPOSTA DE ESTRATÉGIAS E MEDIDAS**

### **4.1 PRINCÍPIOS ORIENTADORES**

O desenvolvimento e adoção de estratégias integradas e coordenadas de estacionamento constitui um poderoso instrumento para a implementação de políticas sustentáveis conducentes a uma cidade e uma mobilidade para os cidadãos.

A mobilidade na cidade de Vila Real é caracterizada por uma forte dependência do automóvel privado, sendo desejável uma redução seletiva do seu uso, que só poderá ser atingida se for compensada com um maior uso dos modos alternativos, nomeadamente dos transportes coletivos. Esta transferência modal poderá ser imposta por medidas restritivas de circulação do tráfego automóvel privado, ou, desejavelmente, ser fortemente estimulada pela adoção de estratégias e medidas de gestão de estacionamento coerentes, integradas e socialmente equitativas, acompanhadas de uma oferta de transportes públicos mais competitiva.

De um certo modo, a gestão do estacionamento é um dos instrumentos potencialmente mais relevantes de regulação da procura dos diferentes modos de transporte, particularmente no acesso ao centro da cidade. No entanto, a capacidade de adoção e implementação de medidas reguladoras do estacionamento de uso público, nomeadamente no que se refere ao estabelecimento de limitações de duração e alterações do tipo de tarifação, pode ser muito limitada nos casos em que a oferta de estacionamento, embora de uso público, é gerida por entidades privadas. No caso da cidade de Vila Real tal não acontece, sendo que o número de lugares existentes na via pública se encontra maioritariamente sobre a tutela do Município.

Na análise efetuada relativamente à procura de estacionamento, destaca-se sobretudo uma carga de estacionamento de carácter ilegal muito elevada e uma ocupação maioritariamente de média e longa duração (superior a 2 horas). Relativamente aos residentes, observa-se que existe um número não desprezável que não utiliza o transporte individual nas suas deslocações diárias, a que acresce que aqueles que o usam tendem a diluir o ritmo de saídas ao longo do dia.

No que concerne ao nível de oferta de estacionamento, este é moderado e genericamente adequado, sendo a densidade de lugares existentes na cidade comparável com os valores de outras cidades de referência. Desse modo, será importante assumir o não aumento substancial do número de lugares de estacionamento, sendo que na via pública existe uma margem muito limitada para alterações da oferta de estacionamento no centro e nas zonas nobres da cidade. No entanto, poderá haver margem para avançar com a legalização pontual de alguns lugares de estacionamento que não afetem a circulação automóvel, a adoção de medidas de apoio ao transporte público e/ou a libertação de espaços nobres para outras funções, sendo que estes lugares deverão predominantemente ser destinados a espaços de carga e descarga. Nos espaços mais centrais considera-se ainda adequado recorrer a eventuais ampliações da oferta em parque associadas à consequente redução da oferta de estacionamento à superfície, com libertação dos espaços para utilizações mais “urbanas”.

Relativamente à gestão dos espaços de estacionamento existentes, no que diz respeito aos parques concessionados e privados, reconhece-se que a capacidade de o Município intervir é reduzida, nomeadamente no estabelecimento de limitações de duração e alterações do tipo de tarifação.

Assume-se, portanto, que as estratégias a adotar relativamente às diferentes formas de regulação serão especialmente dirigidas aos lugares de estacionamento existentes na via

pública. Estas estratégias deverão assentar principalmente na garantia de utilização adequada da oferta disponível e a disponibilizar, apostando numa progressiva redução do estacionamento de média e longa duração, através da promoção da rotatividade, a qual atualmente se mantém em níveis moderados, compensada pela promoção do uso de transportes públicos sobretudo em viagens pendulares.

A implementação de soluções de promoção ou imposição de rotatividade no uso da oferta de estacionamento terá predominantemente de recorrer a limitações de duração de estadia, soluções socialmente equitativas, complementadas eventualmente com tarifação inteligente, preferencialmente do tipo progressivo. Note-se que este nível de rotatividade deverá ser particularmente elevado em zonas com oferta limitada e que ofereça boas alternativas modais.

Ainda, e em complemento com a introdução de restrições ao estacionamento de média e longa duração nas zonas mais nobres e centrais da cidade, devidamente compatibilizadas com a operacionalização de soluções de acomodação do estacionamento residencial, deverá proceder-se à promoção de soluções de *Park & Ride* (nomeadamente P&BUS), através da localização de parques de estacionamento periféricos adequadamente localizados, quer dentro quer fora do perímetro urbano da cidade.

Com o objetivo de reduzir a carga do estacionamento de carácter ilegal, será importante avançar com ações de fiscalização continuadas, que deverão ser determinadas, mas criteriosas, particularmente em locais onde sejam postas em causa as condições de circulação. Por outro lado, a implementação de medidas restritivas ao estacionamento, particularmente de média e longa duração, deverá ser realizada apenas se forem estritamente necessárias e na mínima medida possível, ou seja, deverá ser realizada apenas e quando existir a vontade e capacidade de fiscalização adequada, a fim de evitar a descredibilização dessas mesmas medidas.

No que toca ao estacionamento residencial, deverá proceder-se à aplicação de medidas de discriminação positiva, em função das limitações existentes ao nível da oferta. O custo no acesso a estacionamento de longa duração por parte dos residentes, a ser aplicado, poderá ser indexado ao valor do IMI aplicado a espaços de estacionamento privados localizados na respetiva zona e a outras despesas associadas à posse de garagem própria (seguro, custos do condomínio, etc.).

Será também importante referir que os lugares de estacionamento e paragem devem estar devidamente sinalizados na via pública através de sinalização vertical adequada, bem como através de marcas reguladoras de estacionamento, evitando o subaproveitamento destes espaços, e facilitando de um certo modo as ações de fiscalização e a contabilização efetiva de lugares de estacionamento.

Os parques tarifados do Seixo e Terminal Rodoviário registaram reduzidas taxas de ocupação durante o dia, durante o período observado. Por outro lado, o parque Carvalho Araújo registou uma maior percentagem de lugares ocupados, nomeadamente entre as 10:00 e as 17:00. Assim, será importante reforçar a sinalização direcional, procurando incentivar os condutores a utilizar os parques com taxas mais baixas de ocupação (e tarifas mais apelativas).

#### **4.2 PROPOSTA DE ZONAMENTO E CONDICIONANTES ESPECÍFICAS**

Importa referir que os padrões de mobilidade não são homogéneos em toda a cidade, como ficou patente no diagnóstico apresentado anteriormente. Também a procura dos lugares de estacionamento, quantificada através das taxas de ocupação e mesmo das cargas de

estacionamento ilegal, são diversas em diferentes zonas da cidade. Acresce ainda que os tipos de ocupação do solo, bem como das atividades dominantes, são distintos em diferentes áreas da cidade. Desse modo, justifica-se que as estratégias e medidas a dotar na gestão do estacionamento de uso público tenham em conta realidades distintas e, por outro lado, sejam estabelecidas de forma a atingir objetivos que deverão ser igualmente diversos.

#### 4.2.1 Proposta de zonamento

Tendo em vista a gestão do estacionamento de uso público, propõe-se a subdivisão da cidade de Vila Real em três zonas (Figura 9): a Zona I, que corresponde ao “núcleo central” da cidade e sujeita a um nível de restrições mais acentuadas, a Zona II que se desenvolve em torno da primeira e engloba a restante parte do centro histórico da cidade, sujeita a medidas de condicionamento mais leves, e a Zona III que corresponde à restante área da cidade que não se encontra integrada nas zonas anteriores, por princípio sem restrições gerais ao estacionamento.

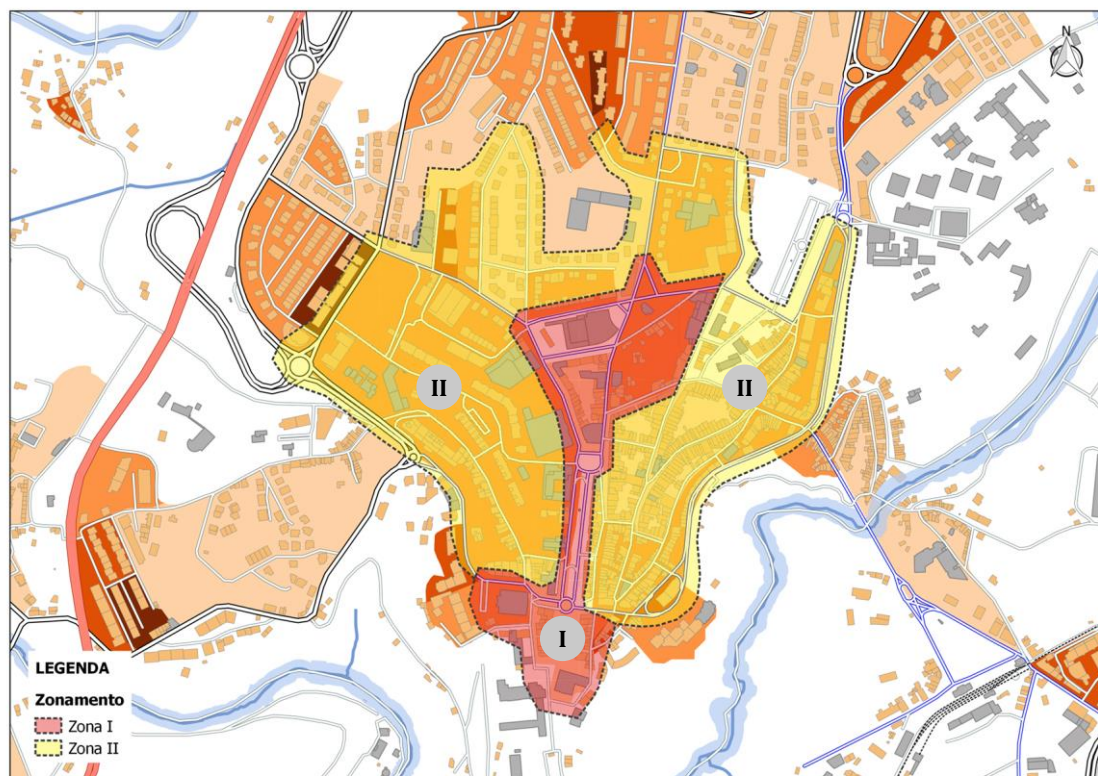


Figura 9 – Zonas de estacionamento de duração limitada (ZEDL)

A zona I corresponde ao “núcleo central” da cidade de Vila Real, integrando a Câmara Municipal, as áreas adjacentes ao Tribunal e ao Mercado Municipal, etc., sendo por inerência a zona onde se concentram maioritariamente o comércio e serviços tradicionais. Em termos indicativos, pode-se afirmar que esta zona tem o seu limite, de sul para norte, na R. Camilo Castelo Branco, incluindo a oeste o Largo Dr. Henrique Botelho, seguindo pela Av. Carvalho Araújo até ao largo do Mercado Municipal, delimitado a oeste pela R. Dom Pedro de Castro, a este pela R. do Carmo, e a norte pela R. de Santa Sofia e Largo do Pioledo.

Por ser a mais central responde a elevados níveis de procura de estacionamento, nomeadamente de curta e média duração, devendo por inerência ser a zona sujeita aos critérios mais restritivos de controlo do estacionamento de forma a fomentar a sua rotatividade.

A zona II engloba o espaço adjacente à primeira zona, sendo delimitada, em termos genéricos, de oeste para este, pela R. Miguel Torga, Av. Cidade de Orense, R. Rodrigo Alves, R. Diogo Cão, R. de Santo António e Av. 1.º de Maio.

Por sua vez, a zona III engloba as zonas urbanas mais periféricas, envolvendo a zona II, apresenta uma mistura de diferentes tipos de uso do solo, e disponibiliza alguns parques privados, designadamente associados a áreas comerciais.

#### 4.2.2 Proposta de condições gerais de regulação

O Quadro 2 apresenta uma síntese das condicionantes gerais a impor na regulação das diferentes zonas, seja ao nível do estacionamento de superfície, ou do estacionamento em parques.

A zona I corresponde à zona onde devem ser impostos os critérios mais restritivos, seja em termos de tarifação seja da duração do estacionamento. Nesta zona não é admissível a manutenção de bolsas, mesmo que isoladas, de estacionamento livre. Todo o estacionamento de superfície deve ser sujeito a pagamento e a uma restrição significativa da duração, de forma a fomentar uma elevada rotatividade. Por outro lado, as condições de utilização do estacionamento de superfície devem ser devidamente compatibilizadas com o estacionamento nos parques localizados nessa zona. O estacionamento em superfície é fundamentalmente dirigido a paragens curtas e muito curtas, pelo que se sugere a adoção de um tarifário de taxa progressiva. Complementarmente é proposta a isenção de pagamento na primeira fração, de forma a beneficiar as paragens de muito curta duração, ligadas designadamente às atividades comerciais. Esse benefício deixa de ser justificado na utilização dos parques, já que os utilizadores preferenciais dos parques devem ser os utilizadores de média duração. Por essa razão, o custo do estacionamento com duração de 2 horas em superfície e no parque devem ser da mesma ordem de grandeza. Contudo é aceitável que nos parques a tarifa seja mantida ou mesmo que assuma uma progressão inversa, com redução do custo ao longo do tempo, de forma a incentivar o seu uso por períodos mais alongados. O parque deve ainda prever a definição de planos específicos dirigidos aos residentes (planos 24h e noturnos).

*Quadro 2 – Critérios gerais de regulação do estacionamento em função da zona*

Critérios	Zona I		Zona II		Zona III (*)
	Superfície	Parque	Superfície	Parque	
Estacionamento livre	não	não	não	não desejável	sim
Estacionamento gratuito nos primeiros 15 minutos	sim	não	sim	não	sim
Preço médio (€/hora)	0,60	0,90	0,40	< 0,40	0,40
Progressão do custo	sim	não / progressão inversa	sim (na 1ª hora)	progressão inversa	não
Condicionamento temporal	máx. 2 horas	não	máx. 4 horas	não	máx. 4 horas
Condições de apoio a residentes	sim	sim	sim	sim	não

(\*) apenas se poderá justificar condicionar pequenas bolsas, que deverão ser reguladas nos termos apresentados para a zona II

Na zona II, os princípios de regulação são similares aos apresentados para a zona I. Contudo, e dado o seu maior afastamento em relação à zona de maior procura, considera-se que as restrições impostas, quer em termos de tarifação quer de duração, deverão ser mais moderadas. Os parques devem apoiar a procura de média/longa duração e prever mensalidades/anuidades particularmente dirigidas aos residentes e aos utilizadores pendulares.

No que respeita à zona III, apenas se poderá justificar condicionar pequenas bolsas, onde se revele necessário promover a elevada rotatividade (espaços com elevada representatividade de serviços e comércio). Estes espaços condicionados deverão ser regulados nos termos apresentados para a zona II.

#### **4.2.3 Proposta de condições específicas de regulação do estacionamento na via pública**

Os pontos seguintes apresentam uma proposta de condições específicas associadas a cada zona tendo por base as condições gerais apresentadas no ponto anterior, sendo que são definidas 2 alternativas de tarifação.

Uma opção (X) estabelecida de forma a que não haja aumentos significativos relativamente aos valores atuais e a outra (Y) correspondendo a uma estratégia onde é imposto um ligeiro aumento médio das tarifas. É ainda apresentada uma terceira opção (Z), representativa de uma estratégia mais agressiva.

Refira-se que a adoção das tarifas constantes das três opções propostas destinam-se essencialmente a servir como ponto de partida à realização de estudos de viabilidade económica no âmbito do processo de lançamento da futura concessão e que tendo por base os custos associados, designadamente à construção de novos parques, servirão para suportar a definição do preço base a figurar no futuro concurso de concessão para o estacionamento público da Cidade de Vila Real. Considera-se ainda que a seleção da opção mais adequada deve ter ainda em conta o resultado da participação pública, optando pela solução que melhor salvguarde as questões técnicas e a sensibilidade social.

##### **4.2.3.1 Zona I**

Em termos específicos propõe-se que na Zona I se procure promover, na via pública, uma rotatividade elevada do estacionamento e, simultaneamente, reduzir fortemente o estacionamento de média e longa duração, assegurando, por outro lado, condições adequadas de proteção aos residentes.

Na opção X/I, para o total de 2 horas é definido o valor de 1,25 €, que corresponde a um aumento negligenciável relativamente à tarifa atualmente em vigor (1,20 €). Esta hipótese, ao manter o custo atual privilegia a componente social, embora se assuma uma progressão acentuada do custo entre a 1ª e a 2ª hora de estacionamento (0,45 e 0,85 € respetivamente). Na opção Y/I, para o total de 2 horas é definido o valor de 1,50 €, que corresponde a um aumento aceitável quando comparado com os valores atualmente praticados. No caso da opção Z/I, o preço das 2 horas aumenta para 1,70 €, com agravamento do custo da 2ª hora. Refira-se que, nas três alternativas os valores propostos para o estacionamento com a duração de 1 hora (0,45 € para a opção X/I e 0,60 € para as opções Y/I e Z/I) são valores inferiores ou iguais aos atualmente em vigor (0,60 ou 0,70 €).

Assim, são propostas as seguintes medidas:

- Estacionamento na via pública sujeito a pagamento:



- Período sujeito a pagamento: das 9h às 19h (atualmente das 8h às 19h);
- Duração máxima: 2 horas;
- Período inicial gratuito: 15 minutos;
- Taxa horária média de 0,60 € para a 1ª hora e 0,90 € para a 2ª hora, de acordo com os valores constantes no Quadro 3 (cenário y/I), com taxa ligeiramente progressiva para incentivar a muito curta duração de estacionamento;
- Possibilidade de isenção de pagamento em períodos a estabelecer, com o objetivo de estimular o comércio local.

*Quadro 3 – Taxas de estacionamento na via pública para a Zona I*

Frações (minutos)	Tarifário (€)		
	X/I	Y/I	Z/I
0 – 15	0	0	0
15 – 30	0,10	0,20	0,20
30 – 45	0,25	0,40	0,40
<b>45 – 60</b>	<b>0,45</b>	<b>0,60</b>	<b>0,60</b>
60 – 75	0,65	0,80	0,85
75 – 90	0,85	1,00	1,10
90 – 105	1,05	1,25	1,40
<b>105 – 120</b>	<b>1,25</b>	<b>1,50</b>	<b>1,70</b>
Máximo – 2 horas	1,25	1,50	1,70

- Fiscalização determinada e criteriosa, nomeadamente nos locais sujeitos a pagamento com maior procura;
- Legalização pontual de lugares ilegais que não afetem a circulação dos transportes públicos, devendo ser destinados sobretudo para apoio a carga e descargas;
- Revisão criteriosa dos lugares atribuídos a entidades/instituições;
- Residentes: a taxa específica a praticar, que garantirá o acesso aos lugares públicos sem limitações de duração de estadia, deverá ter em atenção o valor do IMI e de outras despesas associadas a espaços de estacionamento privados localizados nesta zona, com um mínimo de 30 € anuais para a primeira viatura, admitindo-se valores unitários crescentes quando mais de uma viatura está associada a uma residência, por exemplo 70 € para a 2ª viatura. Relativamente ao acesso normal aos espaços tarifados, o período de tarifação foi definido entre as 9h e as 19h, de modo que os residentes que não tenham adquirido direitos especiais de acesso, não sejam penalizados no período inicial e final do dia. As condições específicas para residentes são tratadas no ponto 4.2.5.

#### 4.2.3.2 Zona II

Nesta zona pretende-se especificamente promover o aumento da rotatividade na via pública, reduzindo o estacionamento de média e longa duração e assegurando, por outro lado, condições adequadas de proteção aos residentes. Os tarifários a aplicar nesta zona devem assumir valores inferiores aos adotados na Zona I (seja na 1ª ou na 2ª hora), de forma a tornar-se mais competitivo em relação aos espaços mais centrais, podendo ser adotada uma política de não progressão de preço ao longo do período tarifado, ou mesmo, em alternativa, assumir uma ligeira redução do preço associado às 3ª e 4ª horas.

São definidas 3 opções de tarifação. Na opção X/II, para o total das 4 horas é definido o valor global de 1,50 €, que corresponde a uma ligeira redução em relação ao estabelecido atualmente (1,60 €) contribuindo para uma maior aceitação social. É uma opção diretamente comparável

com a situação atual embora contemple a isenção de pagamento nos primeiros 15 minutos. São apresentadas duas opções alternativas Y/II e Z/II que apontam globalmente para valores ligeiramente superiores, seja para as 2 horas iniciais, sejam para o período global. Os princípios de base são similares à opção X/I, incluindo, contudo, uma ligeira progressão da tarifa na 2ª hora, mantendo-se constante após este período inicial. Todas as opções propostas incluem um aumento da fração na 3ª e 4ª hora.

Assim, são propostas as seguintes medidas:

- Estacionamento na via pública sujeito a pagamento:
  - Período sujeito a pagamento: das 9h às 19h (atualmente das 8h às 19h);
  - Duração máxima: 4 horas;
  - Período inicial gratuito: 15 minutos;
  - Taxa horária de 0,30 €, de acordo com os valores constantes no Quadro 4 (Cenário Y/I);
  - Possibilidade de isenção de pagamento em períodos a estabelecer, com o objetivo de estimular o comércio local.

*Quadro 4 – Taxas de estacionamento na via pública para a Zona II*

Frações (minutos)	Tarifário (€)		
	X/II	Y/II	Z/II
0 – 15	0	0	0
15 – 30	0,10	0,10	0,10
30 – 45	0,20	0,20	0,25
<b>45 – 60</b>	<b>0,30</b>	<b>0,30</b>	<b>0,40</b>
60 – 75	0,40	0,45	0,55
75 – 90	0,50	0,60	0,70
90 – 105	0,60	0,75	0,85
<b>105 – 120</b>	<b>0,70</b>	<b>0,90</b>	<b>1,00</b>
120 – 150	0,90	1,10	1,25
<b>150 – 180</b>	<b>1,10</b>	<b>1,30</b>	<b>1,50</b>
180 – 210	1,30	1,50	1,75
<b>210 – 240</b>	<b>1,50</b>	<b>1,70</b>	<b>2,00</b>
Máximo – 4 horas	1,50	1,70	2,00

- Fiscalização determinada e criteriosa, nomeadamente nos locais sujeitos a pagamento com maior procura. Criação de “eixos vermelhos”, ou seja, eixos viários importantes em que a fiscalização deverá ser particularmente constante e rigorosa, e tal facto deverá ser divulgado como fator dissuasor;
- Legalização pontual de lugares ilegais que não afetem a circulação dos transportes públicos, devendo ser destinados sobretudo para apoio a carga e descargas;
- Revisão criteriosa dos lugares atribuídos/reservados a entidades/instituições;
- Residentes: a taxa específica a praticar, que garantirá o acesso aos lugares públicos sem limitações de duração de estadia, deverá ter em atenção o valor do IMI aplicado a espaços de estacionamento privados localizados nesta zona, admitindo-se valores unitários crescentes quando mais de uma viatura está associada a uma residência (mínimo 20 € para a 1ª viatura; 50 € para a 2ª viatura) – ver 4.2.5. Relativamente ao acesso normal aos espaços tarifados, o período de tarifação foi definido entre as 9h e as



19h de modo que os residentes que não tenham adquirido direitos especiais de acesso, não sejam penalizados no período inicial e final do dia. Devem ainda ser dadas oportunidades especiais aos residentes para estabelecerem diferentes modalidades de contratos mensais ou anuais para utilização dos parques de estacionamento (ver ponto 4.2.4.).

#### **4.2.3.3 Zona III**

A Zona III inclui as áreas envolventes não englobadas nas zonas anteriormente apresentadas. Nesta zona não se prevê qualquer tipo de condicionamento do estacionamento na via pública, embora possam vir a ser consideradas bolsas de estacionamento onde se poderão aplicar os princípios de regulação das outras zonas, particularmente da Zona II.

#### **4.2.4 Proposta de condições específicas de regulação do estacionamento em parques**

A oferta de estacionamento pelos diferentes tipos de parques mostra que os 3 parques tarifados anteriormente referidos (Carvalho Araújo, Terminal Rodoviário e Seixo) representam 16% da oferta em parque, sendo que apenas este último se encontra sob a gestão da empresa municipal Vila Real Social. Os restantes parques de acesso condicionado ou livres encontram-se sob a gestão de entidades privadas. Verifica-se, contudo, que a maioria dessa oferta se localiza nas zonas J e K, ou mesmo fora do espaço central, pelo que não põem em causa o poder regulador da CMVR no mercado do estacionamento em parques centrais.

Relativamente aos parques de acesso livre ou mesmo condicionado, reconhece-se que podem assumir um poder muito significativo, particularmente se localizados nas zonas centrais da cidade, já que potenciam e fomentam o uso do transporte individual, podendo condicionar a ação do Município na regulação da procura. Ness ótica, e particularmente em zonas com boa acessibilidade em transporte público, entende-se que, por princípio, não deverá ser concedida autorização para a construção de novos parques deste tipo, particularmente os de capacidade elevada e que permita aumentar substancialmente o nível de oferta de estacionamento, sendo que qualquer exceção deverá ser cabalmente justificada em estudo técnico especializado onde se demonstre inequivocamente a inexistência de alternativas mais sustentáveis. Apesar disso, é porventura justificável e até recomendável, a criação de novos parques de pequena dimensão, no espaço central, para reposição do nível de oferta eliminado com o projecto de requalificação da Av. Carvalho Araújo e com a beneficiação/ordenamento de outros arruamentos em curso e que inevitavelmente envolvem a redução dessa oferta (assunto abordado em **xx**).

No que concerne aos parques privados de uso público e parques concessionados, as tarifas a praticar devem acomodar o seu uso pelo estacionamento de média e longa duração bem como de residentes, dado que o estacionamento de curta duração é naturalmente melhor servido na via pública pela maior proximidade ao destino final. Para isso importa manter no Município a capacidade para intervir quer no estabelecimento de limitações de duração quer na alteração dos tarifários em vigor.

No que se refere aos parques do Terminal Rodoviário e do Seixo, entende-se que deverão ser, em parte ou mesmo na sua capacidade total, destinados sobretudo ao estacionamento de média e longa duração e ao apoio aos residentes, designadamente no período noturno. Para tal e ao contrário do proposto para o estacionamento de superfície, a taxa horária deve assumir uma redução progressiva para períodos mais longos. Por oposição, o parque da Carvalho Araújo e outros parques que venham a ser criados na zona I, pela sua posição central e estratégica, deve dar resposta à procura de curta/média duração, mantendo condições genericamente mais

favoráveis às disponibilizadas no estacionamento de superfície, de forma a torná-lo atrativo e a libertar o estacionamento de superfície, designadamente para durações próximas das 2 horas. Nesse sentido sugere-se o seguinte tarifário (ver Quadro 5).

Quadro 5 – Proposta de taxas de estacionamento em parques

Zona	Parque	Tarifário	Máximo diário	Horário
Zona I	Carvalho Araújo (e outros parques a criar na zona I)	0,40 € (1ª fração 15 minutos) 0,15 € (restantes frações 15 minutos)	8,00 €	Diurno 08:00-20:00
		0,30 € (1ª fração 15 minutos) 0,10 € (restantes frações 15 minutos)		Noturno 20:00-08:00
		Plano 24 horas (250 €/ano; 30 €/mês) Plano noturno 19h-10h (100 €/ano; 15 €/mês)		Residentes
Zona II	Terminal Rodoviário	0,60 € (1ª hora) 0,40 € (2ª-5ª hora) 0,20 € (6ª-12ª hora)	6,00 €	Diurno 08:00-20:00
		0,40 € (1ª hora) 0,20 € (2ª-12ª hora)		Noturno 20:00-08:00
		Plano 24 horas (150 €/ano; 20 €/mês) Plano noturno 19h-10h (80 €/ano; 12,5 €/mês)		Residentes
	Seixo	0,60 € (1ª hora) 0,40 € (2ª-5ª hora) 0,20 € (6ª-12ª hora)	6,00 €	Diurno 08:00-20:00
		0,40 € (1ª hora) 0,20 € (2ª-12ª hora)		Noturno 20:00-08:00
		Plano 24 horas (150 €/ano; 20 €/mês) Plano noturno 19h-10h (80 €/ano; 12,5 €/mês)		Residentes

Em complemento estes parques devem ainda ser destinados ao uso por parte dos residentes, com tarifários francamente favoráveis, usando igualmente como critério de referência o IMI e de outras despesas associadas, e com uma gestão de proximidade envolvendo as juntas de freguesia e mesmo os próprios utentes. Esta medida deverá ser adotada sobretudo nas zonas em que a carga dos residentes na via pública é elevada e em que os parques se localizam em zonas predominantemente habitacionais e sem garagens, permitindo libertar espaço na via pública para o estacionamento de curta/média duração, para as operações de carga/descarga e para a promoção dos modos pedonal e ciclável.

#### 4.2.5 Proposta de condições específicas de regulação do estacionamento para residentes

##### 4.2.5.1 Discussão face a outros municípios

Identificam-se alguns pontos que carecem de análise e discussão:

##### 1. DEFINIÇÃO DO NÚMERO MÁXIMO DE VIATURAS/DÍSTICOS POR RESIDENTE OU HABITAÇÃO.

Atualmente em Vila Real é estabelecido que cada residente poderá requerer até dois dísticos (um por viatura, para um máximo de duas viaturas).

Para efeitos comparativos, quando analisadas as condições estabelecidas, verifica-se que, por exemplo em Aveiro a cidade integra duas zonas com diferentes níveis de restrições: zona de residentes e zona de moradores (histórica). Na primeira o limite é de duas viaturas por

habitação, enquanto que na segunda é de uma viatura por residente por habitação. Ou seja, o nível de restrição na zona histórica é superior às restantes ZEDL, sendo mesmo independente da tipologia da habitação.

Em Coimbra, o limite é sempre de uma viatura por residente por habitação. No Porto não é imposta qualquer restrição, embora e a partir da 3ª motorização por habitação, o preço a pagar seja de 300 € por viatura.

Em Lisboa, admite-se o máximo de três dísticos por fogo e em cada dístico pode ser incluída, para além da zona de residência, uma segunda zona desde que seja contígua à primeira. Na zona histórica, onde aumenta o nível de restrição, o máximo admissível é de um dístico por fogo, podendo crescer até ao máximo de três, desde que associados a uma ZEDL contígua à zona de residência. Pode ainda ser adicionada uma segunda zona a cada uma das viaturas, desde que em zonas contíguas à primeira.

## 2. DEFINIÇÃO DE CONDIÇÕES PARA SER CONSIDERADO “RESIDENTE”.

Neste ponto procura-se esclarecer se os proprietários de um imóvel que, habitualmente, podem não utilizar a habitação como domicílio principal, podem, para efeitos de estacionamento, requerer o dístico de residente.

De forma generalizada, os regulamentos dos diferentes municípios analisados admitem apenas como residentes as pessoas singulares cujo domicílio principal e permanente e onde mantêm estabilizado o seu centro de vida familiar se situe no interior de uma ZEDL. Não são por isso considerados os proprietários de imóveis, exceto se aí se instalarem como domicílio principal.

## 3. FOGOS COM LUGAR DE GARAGEM/PARQUEAMENTO PRÓPRIO

A generalidade dos regulamentos é omissa em relação a esta questão. Considera-se contudo que um residente que disponha de um lugar de garagem no interior da sua residência possa requerer um dístico para poder usufruir do espaço público para usufruto de outras viaturas, sem contudo ultrapassar o número máximo de motorizações estabelecido para cada zona. Nestas situações importa ter presente que o limite aplicável é em relação ao número máximo de veículos por fogo e não ao número de viaturas na via pública.

### 4.2.5.2 Proposta geral

Apesar de se considerar que os residentes, representam um dos segmentos privilegiados e a serem protegidos nas zonas centrais, como política de combate à desertificação, importa igualmente optar por medidas de desincentivo e controlo das múltiplas motorizações.

Propõe-se assim uma política restritiva embora com alguma flexibilidade, procurando, sempre que tal não colida com os princípios fundamentais, manter-se a prática já instalados em Vila Real. Sob risco de ser atribuído um número de dísticos de residentes superior ao número de lugares de estacionamento existentes, propõe-se os seguintes princípios estratégicos:

- i. implementar uma política de desincentivo à múltipla motorização, pelo que se propõe a adoção de taxas acrescidas associadas à 2ª motorização, sendo, por princípio, o número máximo de dísticos por fogo de 2;
- ii. garantir que um residente em habitação com lugar(es) de garagem/parqueamento reservado, possa igualmente requerer dístico de residente;
- iii. manter uma política de preços crescentes em função do nível de restrição associado à zona;

- iv. garantir que os residentes possam estacionar em lugares tarifados, sem custos acrescidos, na sua zona de residência e numa outra zona contígua, de nível de restrição igual ou inferior.

A identificação do residente titular deverá estar associada à emissão de um dístico de residente. O dístico deverá permitir aos residentes estacionar o seu veículo em qualquer lugar tarifado das zonas autorizadas, desde que existam lugares disponíveis, e sem qualquer limite de tempo, sendo que não é permitido estacionar em locais onde é proibido o estacionamento nos termos do Código da Estrada e outra legislação aplicável.

Em termos genéricos propõe-se (ver Figura 10):

#### **A. DÍSTICO DE RESIDENTE**

1. Serão outorgados para a zonas de estacionamento condicionado, distintivos especiais.
2. Por habitação será atribuído um máximo de dois dísticos (seja nas zonas A ou B);
3. Caso o fogo disponha de lugar(es) de garagem/parqueamento, o número de dísticos apresentados em 2, é reduzido em número equivalente ao número de lugares reservados ao fogo;
4. O dístico confere ao seu titular o direito a estacionar gratuitamente o seu veículo em qualquer lugar da sua zona de residência titular (ou noutra zona contigua de nível de restrição igual ou inferior), nos lugares tarifados existentes, sem haver lugar ao pagamento da tarifa de estacionamento e sem limite de tempo;
5. Os veículos, quando estacionados, serão obrigatoriamente identificados através do respetivo dístico, a colocar no interior dos veículos, junto ao para-brisas, com o rosto para o exterior, de forma a tornar visíveis as menções neles contidas e a referência ao ano corrente.
6. O dístico de residente é válido por um ano e importa o pagamento das taxas que constam da tabela de taxas anexa ao Código.

#### **B. ATRIBUIÇÃO DO DÍSTICO DE RESIDENTE**

O cartão de residente pode ser requerido por qualquer residente, desde que faça prova da sua qualidade de residente. Para efeitos de emissão de dístico de residentes, são consideradas residentes, as pessoas singulares cujo domicílio principal e permanente e onde mantêm estabilizado o seu centro de vida familiar se situe no interior de uma ZEDL.

#### **DOCUMENTOS NECESSÁRIOS**

1. A prova da qualidade de residente deverá fazer-se através da apresentação cumulativa dos seguintes documentos:
  - a) Carta de condução;
  - b) Certidão da Conservatória do Registo Predial ou contrato de arrendamento (consoante a situação de proprietário ou inquilino);
  - c) Bilhete de Identidade/ Cartão de Cidadão ou Cartão de Residência Permanente (estrangeiros);
  - d) Documento comprovativo do domicílio fiscal;
  - e) Certificado de matrícula, ou título de registo de propriedade do veículo ou, consoante o caso, um dos seguintes documentos:
    - i) contrato que titule a aquisição com reserva de propriedade;
    - ii) contrato de locação financeira ou de aluguer;

- iii) declaração da respetiva entidade empregadora donde conste o nome e morada do usufrutuário, a matrícula do veículo e respetivo vínculo laboral, acompanhada do certificado de matrícula ou título de registo de propriedade, locação financeira ou o aluguer da viatura;
  - iv) declaração emitida pelo proprietário, adquirente com reserva de propriedade ou locatário do veículo automóvel, que titule a cedência da utilização ou o usufruto do mesmo, da qual conste o nome e a morada do requerente e a matrícula do veículo automóvel, acompanhada do Certificado de Matrícula ou Título de Registo de Propriedade ou do Contrato que, titula a aquisição com reserva de propriedade, locação financeira ou aluguer do veículo.
2. Os documentos referidos devem estar atualizados e deles constar a residência com base na qual é requerido o cartão de residente, com exceção dos constantes da subalínea iii) da alínea e) do número 1.

**C. CARATERÍSTICAS DO DÍSTICO:**

1. O dístico de morador deverá conter:
  - a) a zona especial ZEDL a que se refere;
  - b) o respetivo prazo de validade;
  - c) a(s) matrícula(s) do veículo(s).
2. O prazo de validade do cartão não excederá o período de um ano, caducando sempre no final do ano civil.

**D. ZONAMENTO:**

A proposta de zonamento para residentes é baseada na proposta de zonamento geral do estacionamento apresentada em 4.2.1 e assenta na subdivisão tal como apresentado na Figura 10:

- Zona I (zona de nível máximo de restrição): inclui as subzonas (A1 e A2) – a primeira situada a norte do Tribunal e a segunda a sul do Tribunal, delimitadas pela Praça Luís de Camões;
- Zona II: inclui três subzonas (A3, A4 e A5) e uma quarta subzona que inclui a zona pedonal (B1) – uma primeira a oeste da zona I, delimitada a norte pela Rua Dom Pedro de Castro (A3), uma segunda a norte do Mercado, delimitada a este pela Igreja do Calvário (A4), e uma terceira a este da zona I que resulta da área não pedonal bem como da faixa ao longo da Avenida 1.º de Maio (A5).





*Figura 10 – Zonamento proposto para o estacionamento de residentes*

No caso específico das zonas pedonais e histórica (B1 definida na figura) de acesso condicionado, esta carece de um tratamento diferenciado. Estas zonas deverão manter o modo de acesso atual, associado ao cartão de acesso para circulação e controlo das barreiras de acesso (especialmente de forma a assegurar o trânsito de veículos prioritários, como veículos de Bombeiros e veículos de pronto-socorro). No entanto, e face à oferta extremamente limitada de estacionamento na zona histórica e pedonal (Zona B1), para além de não dever ser considerada como uma segunda zona para os residentes das zonas A, os seus residentes devem manter a possibilidade de optar por duas zonas adicionais a esta, desde que contíguas (independentemente se são zonas I ou II). Por sua vez o nível de restrição à múltipla motorização deve manter-se exigente, devendo manter-se a limitação a dois dísticos por habitação.

Em termos resumidos, a atribuição de dístico a um residente confere-lhe o direito a estacionar gratuitamente o seu veículo em qualquer lugar tarifado existente da sua zona de residência titular (ou numa outra zona contígua de nível de restrição igual ou inferior), nos lugares tarifados existentes, sem haver lugar ao pagamento da tarifa de estacionamento e sem limite de tempo. Admite-se assim que:

- i. o titular de um dístico da zona A1 ou A2 possa estacionar na sua zona de residência e adicionar ao dístico a possibilidade de estacionar numa outra qualquer zona, contígua à primeira de entre A1, A2, A3, A4 ou A5;
- ii. o titular de um dístico da zona A3, A4 ou A5 pode estacionar na sua zona de residência e adicionar ao dístico a possibilidade de estacionar numa outra qualquer zona, contígua à primeira de entre as zonas A3, A4 ou A5.
- iii. o titular de um dístico da zona B1 pode estacionar em duas outras zonas, contíguas à primeira de entre as zonas A1, A2 ou A5.

Após deliberação final da delimitação das zonas, deverá ser lançado um quadro detalhado a indicar as ruas que se incluem em cada subzona, bem como a indicação dos números de polícia que se encontram abrangidos.

#### E. PROPOSTA DE PREÇOS

A proposta apresentada no Quadro 7 sugere uma taxa específica indexada ao valor do IMI e de outras despesas associadas a espaços de estacionamento privados localizados em cada uma das zonas, admitindo-se valores unitários crescentes quando mais de uma viatura está associada a uma residência.

À semelhança do que ocorre em Lisboa e no Porto, assume-se a possibilidade de atribuição de um 3º dístico por fogo, nas seguintes condições cumulativas:

- em situações pontuais, devidamente justificadas e sujeita a decisão da CMVila Real;
- associadas a tipologias de fogos superiores a T4;
- sujeitas a pagamento de preços elevados e equivalentes aos associados aos parques subterrâneos.

Quadro 6 – Proposta de taxas de estacionamento à superfície e em parques

Zona	Estacionamento superfície (anual)	Parques subterrâneos			
		Nome	Tarifário RESIDENTES	Tarifa anual	Tarifa mensal
I	1ª viatura: 30€ 2ª viatura: 70€ 3ª viatura: 250€(*)	Carvalho Araújo	Plano 24 horas	250 €	30 €
			Plano noturno 19h-10h	100 €	15 €
II	1ª viatura: 20€ 2ª viatura: 50€ 3ª viatura: 150€ (*)	Terminal Rodoviário	Plano 24 horas	150 €	20 €
			Plano noturno 19h-10h	80 €	12,5 €
		Seixo	Plano 24 horas	150 €	20 €
			Plano noturno 19h-10h	80 €	12,5 €

(\*) sujeita a condições: decisão superior da CMVR+tipologia >T4+pagamento taxa

#### 4.2.6 Proposta de condições de regulação do estacionamento para cargas e descargas

Entende-se por zona de carga e descarga o espaço da via pública composto por um ou vários lugares contíguos, especialmente destinado por construção ou sinalização à paragem de veículos automóveis para a realização de breves operações de carga e descarga.

A falta de uma regulamentação assertiva relativamente às operações de cargas e descargas poderá resultar no agravamento das condições de circulação em espaço urbano. Importa por isso, definir medidas especiais de ordenamento de trânsito, incluindo limitações horárias e afetação de espaços adaptados a essas operações. Estas definições deverão preferencialmente atender às necessidades dos comerciantes bem como à estratégia de gestão integrada da mobilidade urbana, constituindo-se como um requisito primário para o bom desempenho do sistema de distribuição.

Neste contexto, considera-se importante regular e definir as condições das operações de cargas e descargas nas zonas quer de estacionamento de duração limitada quer de acesso às zonas pedonais.

##### 4.2.6.1 Regime atual em Vila Real

Dentro das **zonas pedonais**, relativamente às operações de cargas e descargas, o atual CRMVR define que:



**Artigo D-1/35.º Cargas e descargas**

1. Serão permitidas operações de cargas e descargas de mercadorias a veículos motorizados, desde que não excedam a carga bruta de 3.500 kg, dentro do horário a fixar pelo Município, estando sujeitos, em todo o caso, às seguintes condições:
  - a) Observação rigorosa das normas sobre paragem e estacionamento contidas no Código da Estrada e demais legislação aplicável;
  - b) As operações de cargas e descargas realizar-se-ão, sempre que possível, nas zonas reservadas para o efeito, com o mínimo de ruído e serão efetuadas por pessoal suficiente, a fim de que se façam rapidamente e não criem dificuldades à circulação de veículos e peões;
  - c) Os agentes da Polícia de Segurança Pública no exercício das suas funções, poderão com caráter provisório, pôr fim a estas operações quando, por razões de segurança rodoviária, tal for julgado conveniente.
2. Nas operações de cargas e descargas deverão tomar-se todas as medidas de precaução necessárias de modo a prevenir danos em pessoas ou bens, não podendo em nenhum caso depositar-se a mercadoria no pavimento da rua ou passeio.
3. Em casos excecionais, devidamente fundamentados, pode o Município autorizar operações de carga e descarga, fora do horário fixado, desde que requerida pelo interessado, com 48 horas de antecedência.
4. O Município poderá ainda autorizar, excecionalmente, o acesso com duração restrita designadamente a veículos afetos à prestação de serviço de mudanças, obras de construção, reconstrução, conservação ou demolição de imóveis, bem como obras de urbanização, e apenas para a realização de operações de carga e descarga de materiais, mediante cartão de acesso emitido pelo prazo ou tempo para a realização das intervenções onde se identifique o tipo de operações e a identificação do veículo.
5. Do pedido de autorização referido nos números anteriores deve constar obrigatoriamente:
  - a) Identificação da empresa ou transportador;
  - b) Data, hora ou período da operação;
  - c) Local onde se pretende efetuar a carga e/ou descarga;
  - d) Natureza da mercadoria;
  - e) Fundamento da impossibilidade de realizar tal operação em horário regulamentar.

No caso das operações de cargas e descargas em Zonas pedonais poderá ser considerada a possibilidade de atribuição de um dístico/cartão/comando de acesso. Estes dísticos têm também uma validade anual. A definição de um horário, tal como previsto no primeiro ponto do Art.º anterior, procura limitar o acesso durante as horas de descanso e uma duração máxima de permanência/utilização do espaço.

**4.2.6.2 Proposta de acesso a cargas e descargas**

Os privilégios de utilização de espaço público para cargas e descargas têm de ser concedidos procurando garantir o equilíbrio relativo aos múltiplos objetivos presentes no espaço público, e geridos por forma a evitar os abusos porventura existentes. Garantir a adequada oferta de espaços dedicados a cargas/descargas adaptada às necessidades reais de abastecimento dos estabelecimentos comerciais na cidade de Vila Real, constitui um dos requisitos primários para o bom desempenho do sistema de distribuição e por inerência ao desenvolvimento económico da cidade.

A título mais abrangente, considera-se que o Município deverá promover a elaboração de um Regulamento de Circulação e Operações de Carga e Descargas na Cidade de Vila Real, quer em zonas pedonais quer em outras áreas urbanas da cidade, designadamente nas ZEDL. Esse regulamento deverá ser baseado no “Guia para Elaboração de Regulamentos Municipais de Trânsito”, publicado pela ANSR em 2012. Apresenta-se de seguida um conjunto de disposições recomendativas a ter em conta na elaboração desse regulamento:

### **1. Âmbito**

O Regulamento deverá aplicar-se à circulação, estacionamento e operações de carga e descarga dentro dos limites da cidade de Vila Real e ao estacionamento em pequenas bolsas de estacionamento para atividades comerciais, inseridas nas zonas pedonais.

### **2. Quem pode utilizar:**

Pessoas singulares ou coletivas, desde que sejam titulares de um estabelecimento comercial ou industrial ou de alvará de empresa de transporte público de mercadorias e proprietárias, adquirentes com reserva de propriedade, locatárias em regime de locação financeira ou aluguer de longa duração de um veículo automóvel de pequena dimensão utilizado para o transporte de mercadorias.

### **3. Horários de circulação e funcionamento das zonas de carga e descarga**

- Os espaços destinados a cargas/descargas deverão estar devidamente assinalados de acordo com o RST e definir tempos condicionados de utilização gratuita por cada veículo;
- As zonas de carga e descarga funcionam todos os dias, incluindo sábados, domingos e feriados.
- Cada operação de carga e descarga não pode ultrapassar 30 minutos de duração.

### **4. Bolsas de Estacionamento em Zonas Pedonais**

- O estacionamento dentro das bolsas de estacionamento para atividades comerciais obedece a um regime de exploração diferenciado a definir.
- Apenas veículos de pequena dimensão poderão circular nas zonas pedonais.
- Nas zonas pedonais, mesmo os veículos de pequena dimensão só podem realizar operações nas zonas de cargas e descargas entre as 8h00 e as 10h30.
- A utilização de bolsas de estacionamento deverá obrigar à inscrição e credenciação prévia.

#### **4.1. Validade**

A inscrição deverá ter um período de validade de dois anos, sujeitos a renovação, sendo que a sua caducidade implica a caducidade das credenciais.

#### **4.2. Pagamento de Taxas**

- O estacionamento nas bolsas está sujeito ao pagamento de uma taxa.
- A tabela de taxas a aplicar nas bolsas de estacionamento deverá constar em Anexo.

#### 4.3. Isenção do pagamento da taxa

- Os veículos credenciados a estacionar nas bolsas de estacionamento para atividades comerciais estão isentos do pagamento da taxa pelo período de 15 minutos, contados desde o registo de início do estacionamento.
- Cada veículo só poderá beneficiar de nova isenção, relativamente à mesma bolsa, depois de decorrido o período de tempo máximo de permanência, previsto na tabela de taxas.

#### 4.4. Tabela de Taxas de Estacionamento

Duração (horas)	Taxa por minuto
Até 1 hora (inclusive)	0,05
Até 2 horas (inclusive)	0,10
Até 3 horas (inclusive)	0,15
Até 4 horas (inclusive)	0,20

##### 4.2.6.3 Proposta de localização de zonas de cargas e descargas

A figura seguinte apresenta os locais atualmente definidos como zonas de cargas e descargas, presentes nas Zonas I e II.

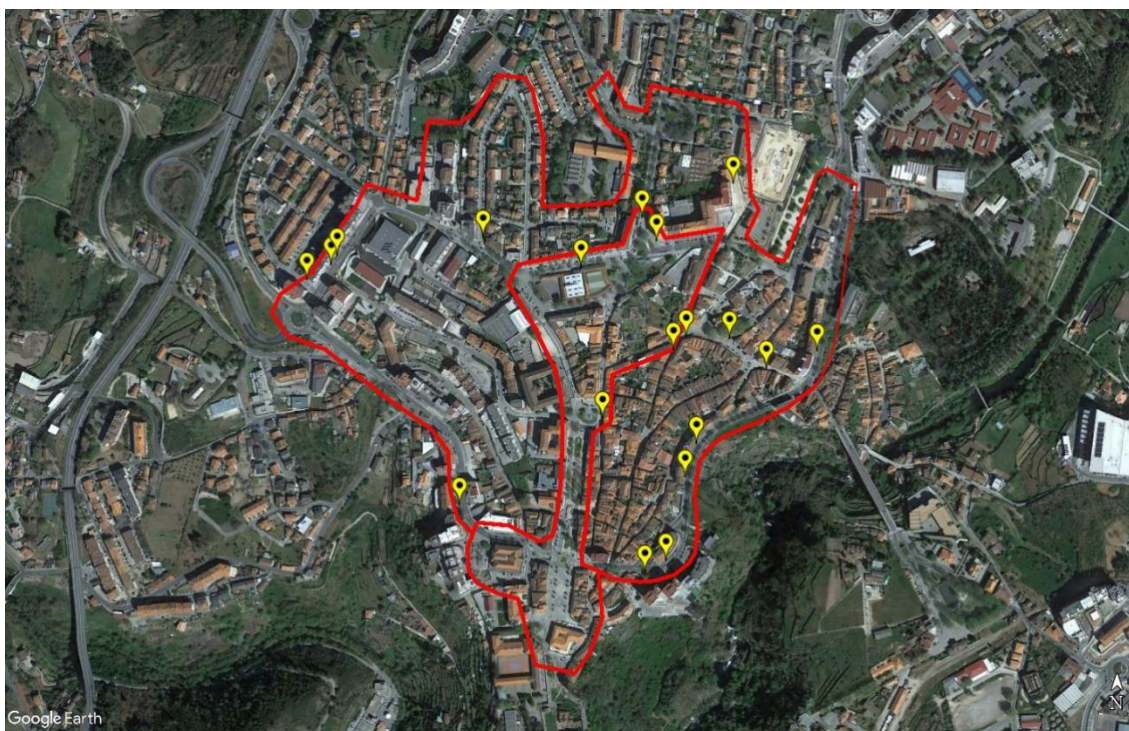


Figura 11 – Localização dos espaços atualmente reservados às operações de cargas e descargas

Foram identificadas zonas deficitárias em termos de cobertura de cargas e descargas, pelo que uma nova rede de locais deverá ser revista e complementada em sede de elaboração do correspondente regulamento.

#### 4.5. IDENTIFICAÇÃO DE ÁREAS DEFICITÁRIAS DE OFERTA ESTACIONAMENTO

Com o objetivo de identificar áreas deficitárias de estacionamento e considerando que as medidas de gestão de estacionamento propostas neste estudo são implementadas, foram analisados três cenários correspondentes a reduções de 20%, 50% e 80% na procura de estacionamento na via pública de longa duração não residencial bem como dos ilegais.

No Quadro 7 (síntese de quadro apresentado em Anexo, que agrega a informação da oferta e procura, por tipologia, para cada zona) apresentam-se os valores da taxa de ocupação correspondente à procura observada bem como os valores das taxas de ocupação e número de lugares disponíveis expectáveis referentes a cada cenário considerado.

De referir que os dados de procura são os relativos ao período crítico num dia útil normal e têm por base os dados utilizados no relatório 1: “Definição de uma Política e de Princípios de Organização e de Gestão do Sistema de Estacionamento Públicos em Vila Real – Caracterização sumária dos níveis de uso e das condições de exploração”.

*Quadro 7 – Cenários de redução na procura de estacionamento de longa duração e ilegal*

Zona	Taxa de ocupação	Procura global com redução na procura de média e longa duração e ilegal								
		Redução de 20%			Redução de 50%			Redução de 80%		
		Total	Taxa de ocupação	Lugares disponíveis	Total	Taxa de ocupação	Lugares disponíveis	Total	Taxa de ocupação	Lugares disponíveis
A	113%	507	106%	-27	451	94%	29	395	82%	85
B	88%	232	83%	49	211	75%	70	189	67%	92
C	140%	627	126%	-130	522	105%	-25	417	84%	80
D	217%	362	189%	-171	283	148%	-92	203	106%	-12
E	100%	307	92%	27	264	79%	70	222	66%	112
F	111%	647	99%	7	532	81%	122	417	64%	237
G	109%	336	92%	29	242	66%	123	148	41%	217
H	103%	1195	93%	96	996	77%	295	796	62%	495
I	92%	1363	87%	205	1236	79%	332	1110	71%	458
J	109%	541	100%	-3	471	88%	67	402	75%	136
K	100%	558	90%	61	464	75%	155	371	60%	248
L	102%	595	93%	48	501	78%	142	406	63%	237
Total	107%	7269	97%	192	6173	83%	1288	5076	68%	2385

O primeiro cenário (Figura 12) diz respeito a uma redução de 20% da procura de estacionamento de longa duração não residencial bem como do estacionamento ilegal, na via pública, sendo possível constatar que em 4 zonas a taxa de ocupação continua a ser superior a 100% (oferta de estacionamento disponível com valores negativos), ou seja, a oferta na via pública é insuficiente. Contudo, importa realçar que nas restantes 8 zonas, a oferta de estacionamento disponível é positiva embora a taxa de ocupação seja superior a 80%, maioritariamente superior a 90%.



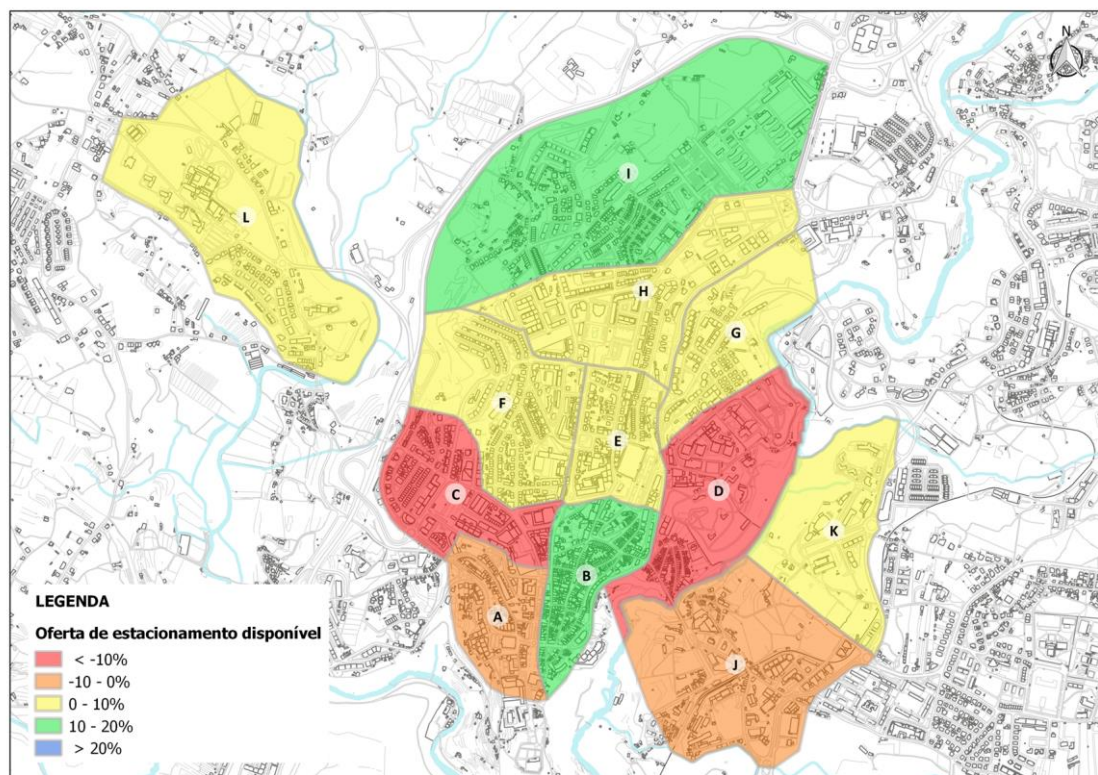


Figura 12 – Redução de 20% na procura de longa duração e ilegal na via pública

No segundo cenário (Figura 13), quando assumida uma redução de 50% na procura de estacionamento de longa duração não residencial e do estacionamento ilegal, na via pública, é possível obter um ganho adicional de lugares de estacionamento em grande parte das zonas analisadas, mantendo-se, contudo, duas zonas com taxas de ocupação superiores a 100% (zonas C e D). Nas restantes zonas designadamente nas mais periferias o ganho é particularmente evidente, como valores percentuais superiores entre 20 a 30% na oferta disponível.

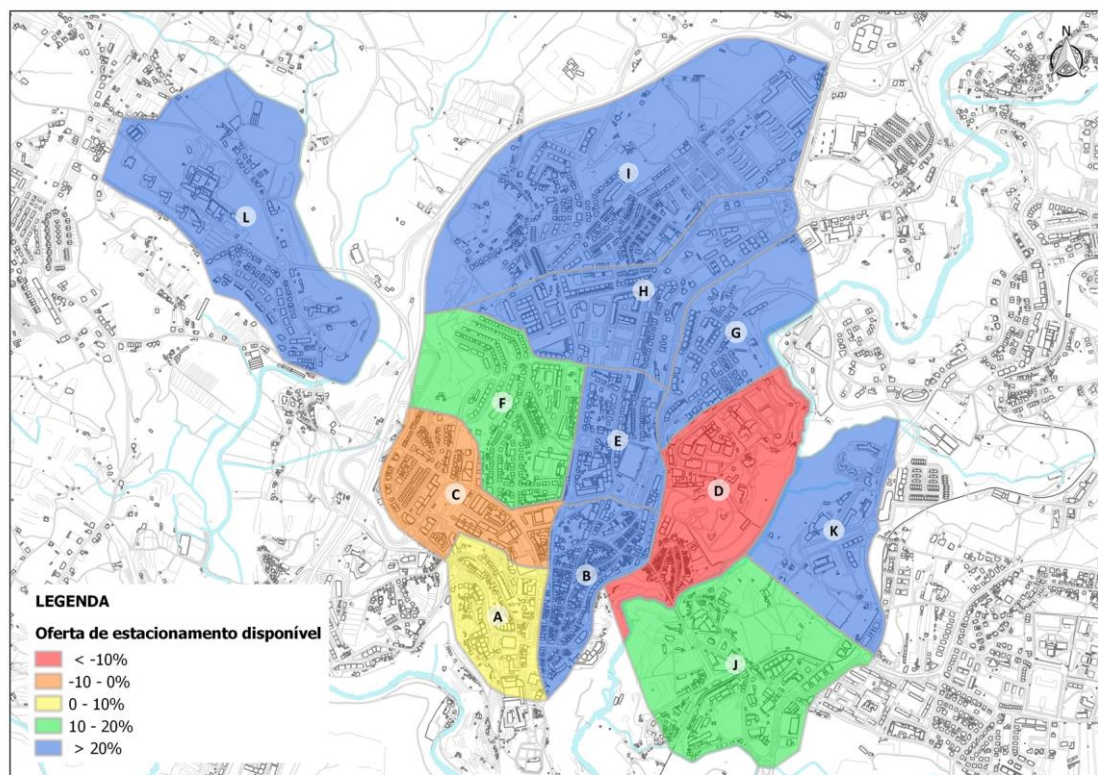


Figura 13 – Redução de 50% na procura de longa duração e ilegal na via pública

Para este cenário, o número total de lugares disponibilizáveis na via pública ascende a cerca de 1290 lugares, embora distribuídos de forma muito heterogénea pelas diferentes zonas (mínimo de 30 na zona A e máximo de 330 na zona I). Verifica-se ainda que, tal como seria expectável, a menor oferta disponível se concentra nas zonas mais consolidadas (A, B, C, D, E e J). Em todas as restantes zonas, a oferta disponível é superior a 100 lugares.

Tendo por base o cenário de redução de 80% na procura de estacionamento de longa duração não residencial e do estacionamento ilegal (Figura 14), o número de lugares disponibilizados aumenta significativamente podendo atingir os 2385 lugares (mais de 1/3 da oferta total). Apesar disso, a zona D continua a apresentar deficiência de estacionamento.

Neste cenário a oferta disponível aumenta em todas as zonas de estacionamento, variando entre 85 lugares na zona A (única zona em que a oferta disponível é inferior a 100 lugares) e quase 500 lugares na zona H. A oferta disponibilizada varia entre 60% (zona G) e 16% (na zona C).



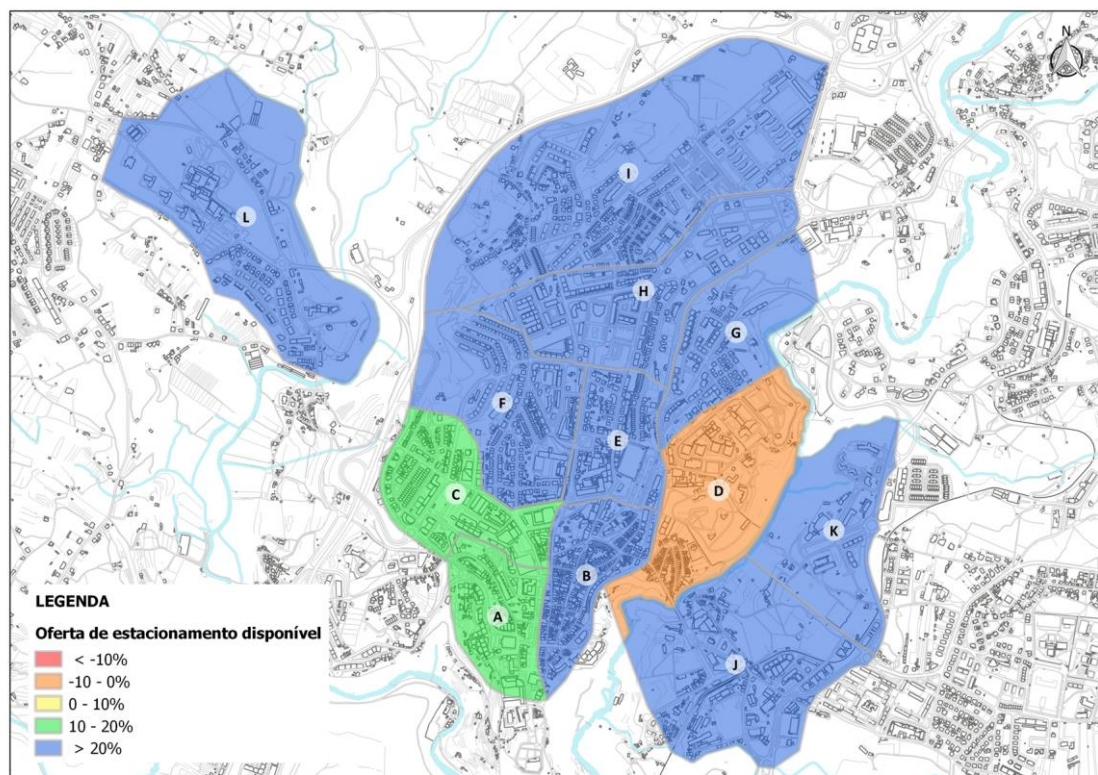


Figura 14 – Redução de 80% na procura de longa duração e ilegal na via pública

Os cenários de redução da procura de estacionamento de longa duração não residencial e ilegal adotados correspondem à adoção de diferentes estratégias: moderada (redução de 20%), referência (50%), e agressiva (80%). Destes três cenários, e tendo por base as medidas propostas, considera-se ser realista e expectável que no curto/médio prazo só a estratégia de referência conduza a uma redução efetiva dos lugares de estacionamento de longa duração não residencial e ilegal, disponibilizando um número significativo de lugares de estacionamento na via pública (na ordem de 1290 lugares). Contudo, e como se referiu anteriormente (ver ainda relatório 1), a carga de estacionamento na via pública resultante dos residentes/equiparados é muito significativa ao longo do dia útil, salientando-se que no período crítico é de quase 25% na área em estudo, o que significa que cerca de 1500 lugares da via pública (ver Anexo) são utilizados por estes utentes.

Para libertar algum do espaço ocupado por este tipo de utentes, nomeadamente nas zonas em que a respetiva taxa de ocupação é próxima ou superior a 30% (Zonas A, C, D, E e F) e com especial destaque para as zonas E e F (taxa de ocupação dos residentes atinge praticamente os 40%), dever-se-ão identificar novas bolsas de estacionamento, que poderão ser de reduzida dimensão mas de proximidade, especialmente dedicadas ao estacionamento de residentes. Esta medida deverá ser implementada gradualmente de forma que num horizonte temporal de curto/média prazo venham a ser criados na ordem de 250 a 300 lugares (aproximadamente 20% da procura dos residentes na via pública), destinando o espaço sobran te na via pública ao estacionamento de curta/média duração e sobretudo à promoção dos modos suaves.



Acresce ainda que, de acordo com o estudo realizado (relatório 1), a análise dos valores da taxa de ocupação dos parques, particularmente dos sujeitos a pagamento, permite concluir que em todas as zonas há oferta disponível, embora sem reserva de capacidade considerável.

Importa contudo ter em atenção que os novos desenvolvimentos urbanísticos previstos para o espaço central, designadamente o novo hospital em construção na Av. Carvalho Araújo, tenderá a gerar uma procura de veículos individuais bastante significativa. A agravar os projectos de requalificação da Av. Carvalho Araújo e de outras zonas envolventes, sendo exemplo a reformulação do espaço em torno do Mercado Municipal ( R. Gonçao Cristovão e R. de Santa Sofia) e no largo do Piledo, envolvem a eliminação de um numero não negligenciável de lugares, o que, agravará a situação existente. Nesse sentido, considera-se ser relevante definir espaços com potencial de criação de silo-autos, capazes de salvaguardar uma reserva adicional de estacionamento para fazer face ao aumento potencial de procura. Com o apoio da CMVila Real identificaram-se dois espaços centrais com potencial para criação de parques de estacionamento em estrutura dedicada: um no seminário e outro nas traseiras do edifício do ex-Governo Civil.

Assim, por todas as razões anteriormente invocadas, considera-se que a oferta de lugares de estacionamento, no conjunto da via pública e dos parques, tenderá a responder às necessidades atuais, embora sem reserva significativa para fazer face aos desenvolvimentos urbanísticos futuros. Considera-se por isso relevante a reserva dos dois espaços acima identificados como forma de salvaguarda adicional de capacidade, complementada pela criação de novas bolsas de estacionamento pontuais em locais que não afetem nem a circulação rodoviária nem e particularmente a circulação dos transportes públicos. Admite-se, ainda, que este princípio orientador possa ser revisto caso a implementação das medidas propostas não venha a produzir os efeitos esperados.

#### **4.6. CRIAÇÃO DE UM SISTEMA DE PARQUES PERIFÉRICOS**

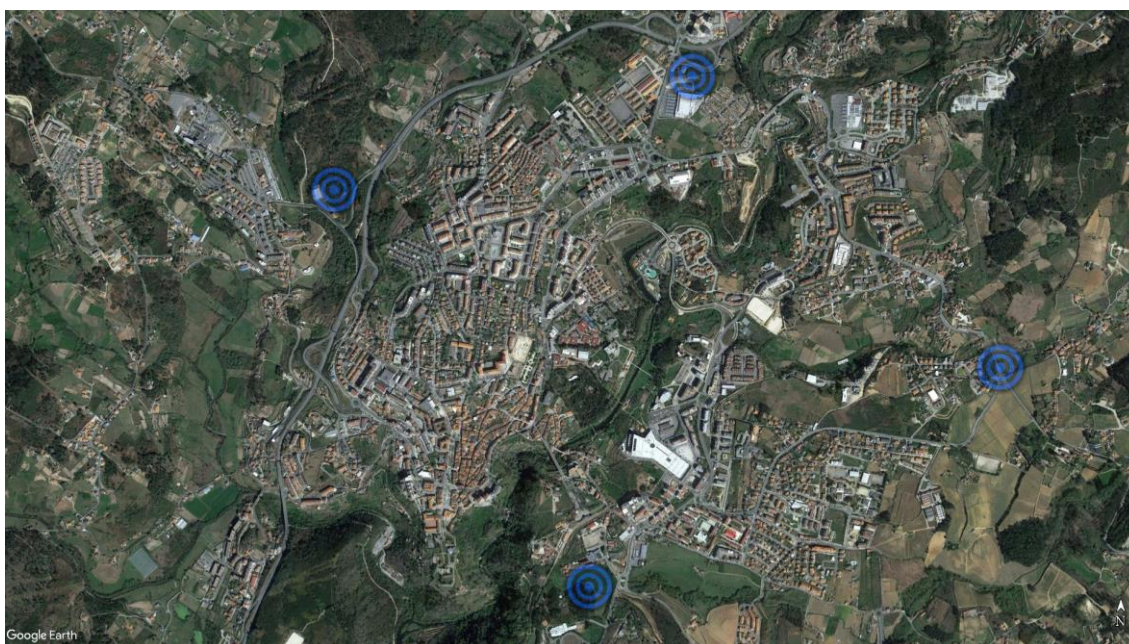
Com o objetivo de estimular a transferência modal do transporte individual para o transporte público, potenciando o uso deste modo de transporte, dever-se-á prever, em articulação com Plano de Urbanização em curso, a construção de parques periféricos de suporte de sistemas P&BUS. A aposta num reforço muito forte do rebatimento das viagens geradas nas zonas exteriores a Vila real e atraídas pelo centro da cidade, poderá conduzir a uma redução significativa das viagens pendulares e à correspondente redução da procura de estacionamento, particularmente o de longa duração.

##### **4.6.1. Localização e funcionalidades base dos principais parques**

Com o objetivo de estimular a transferência modal do transporte individual para o transporte público, potenciando o uso deste modo de transporte e procurando reduzir o fluxo de tráfego de veículos automóveis para o centro da cidade, dever-se-á prever, em total articulação com a TUVR – Transportes Urbanos de Vila Real, a construção de parques periféricos de suporte de sistemas P&BUS. Foram identificados 4 locais principais, particularmente interessantes, que se encontram representados na Figura 15, localizados numa coroa externa da cidade de Vila Real e com conexão à rede rodoviária estruturante da TUVR, nomeadamente através da Linha 1 (vermelha), no caso do parque situado junto à Av. da Noruega e do parque junto à rotunda de Mateus, da Linha 3 (amarela), no caso do parque situado junto ao hipermercado Continente, e da Linha 4 (azul), no caso do parque situado próximo da UTAD, sendo também servido pelas duas linhas referidas anteriormente. A gestão destes parques deverá ser realizada em

articulação com a operadora de transportes coletivos, promovendo a utilização de bilhete único pela utilização quer dos parques quer do serviço de transporte público. No caso do parque na zona “além rio”, a localização sugerida dá complementarmente ênfase à proposta de construção de uma ponte pedonal, prevista no âmbito do PEDU e que permita ligar essa zona à zona histórica, fomentando a construção de um circuito pedonal agradável e seguro alternativo ou complementar ao uso do transporte individual.

A construção destes parques periféricos poderá ter um vantajoso potencial de utilização, contribuindo decisivamente para diminuir a carga de transporte individual na rede viária, libertando espaço para outras funções, nomeadamente os modos mais sustentáveis, como sejam o pedonal e o ciclável.



*Figura 15 – Localização proposta dos parques periféricos na cidade de Vila Real*

#### **4.6.2. O Sistema de P&R**

Como se constata dos dados apresentados acima, a materialização de um Sistema do tipo P&R, através da materialização e rentabilização de um conjunto de parques de estacionamento adequadamente dimensionados, localizados e devidamente interligados com a rede de Transporte Público tenderá a ter um potencial de utilização algo significativo, particularmente se adotados os cenários mais agressivos de tarifação de estacionamento, associado aos espaços centrais. Só assim será possível contribuir para diminuir a carga do transporte individual na rede viária e no sistema de estacionamentos, libertando espaço para outras funções, nomeadamente para a vivência urbana ou para o uso de modos de transporte mais sustentáveis como são o pedonal e o ciclável.

Será, no entanto, essencial, que a gestão do sistema de P&R seja realizada em completa articulação com os operadores de transporte público, promovendo a utilização de bilhete único pela utilização conjunta dos parques e do serviço de transporte público, e garantindo que o serviço de Transporte Público disponibilizável é de facto competitivo.

Finalmente, justifica-se realçar que a materialização de alguns destes grandes parques poderá ainda ser muito facilitada e rentabilizada se lhes vierem a ser associadas outras valências urbanas, como são, por exemplo, os grandes espaços comerciais, que genericamente apresentam potenciais de utilização da oferta de estacionamento claramente complementares face aos sistemas de P&R. Note-se, por exemplo, que estes têm quase sempre a sua carga principal em dias úteis e em períodos úteis (8:00-18:00), enquanto as grandes superfícies comerciais têm os seus níveis máximos de procura nos fins de tarde dos dias úteis e aos fins-de-semana. Esta complementaridade tenderia a permitir a disponibilização desta oferta de estacionamento para utilização nos sistemas de P&R com custos de investimento muito mais reduzidos.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente relatório centrou-se na apresentação de uma síntese do diagnóstico relativo à oferta e procura de estacionamento na cidade de Vila Real e de uma proposta global de gestão do sistema de estacionamento.

De forma geral a procura de estacionamento é superior à oferta em praticamente toda a cidade, realçando-se a zona do parque de campismo, onde a procura representa mais de 2x a oferta disponível. Este nível de pressão sublinha a necessidade de se apostar numa política de gestão da mobilidade centrada na promoção dos modos alternativos, assente particularmente nos transportes colectivos e no modo pedonal, orientando a oferta de estacionamento disponível para responder as atividades comerciais e para defesa dos residentes.

Concluiu-se que a densidade da oferta existente, se enquadra nos valores de referência nacional, pelo que de forma geral, não se justifica aumentar de forma significativa a oferta local. Contudo e tendo por base que os novos empreendimentos urbanísticos em curso e, os projectos de requalificação de algumas ruas e avenidas implicam a eliminação de algumas bolsas de estacionamento, considera-se relevante que a CM Vila Real, reserve uma ou duas localizações adicionais para criação de novos parques (silo-autos), de capacidade moderada.

Foram definidas três zonas diferenciadas. A zona I corresponde à zona central e histórica onde devem ser impostos os critérios mais restritivos, seja em termos de tarifação seja da duração do estacionamento. Nesta zona o estacionamento em superfície é fundamentalmente dirigido a paragens curtas e muito curtas, onde se sugere a adoção de um tarifário de taxa progressiva, com duração máxima de 2 horas. Complementarmente é proposta a isenção de pagamento na primeira fração, de forma a beneficiar as paragens de muito curta duração, ligadas designadamente às atividades comerciais. A Zona II que circunda a Zona I deverá ser sujeita a um nível de restrições mais moderadas, com permissão de estacionamento até 4 horas. Por sua vez a Zona III, por incluir zonas com elevado potencial de desenvolvimento de uso eminentemente residencial, não justifica a adopção de medidas restritivas, exceto em pequenas bolsas, onde se possa justificar a promoção de elevada rotatividade. Em todas as zonas são apresentadas medidas de apoio aos residentes, como forma de controlo da desertificação, mas ao mesmo tempo, capazes de contrariar as múltiplas motorizações.

São apresentadas 3 opções de tarifação aplicável a cada uma das zonas, as quais se destinam a servir de base à realização dos estudos de viabilidade económica para lançamento da futura concessão do estacionamento público da Cidade de Vila Real. Estes preços conjugados com o preço previsível de construção dos novos silo-autos, poderão assim servir de base à estimativa do preço base de concurso.

Finalmente e face a este nível de condicionamento ao estacionamento, considera-se absolutamente essencial que a CM Vila Real ofereça alternativas aos seus munícipes. A primeira ação deverá passar pela melhoria significativa da oferta de transportes colectivos, seja através do aumento do numero de carreiras, seja da sua frequência. A segunda ação deverá passar pela criação de um sistema de Park&Ride, capaz de incentivar os utilizadores a largarem o seu veículo em parques periféricos de boa acessibilidade e a acederem ao centro seja a caminhar, ou recorrendo aos Transportes públicos, os quais deverão cobrir estes parques oferecendo um serviço fiável e confortável.

## ANEXOS

### ANÁLISE COMPARATIVA DE TARIFAS DE ESTACIONAMENTO

Numa análise comparativa com as condições de outras cidades de referência (Quadro 8), no caso da cidade do Porto, o estacionamento na via pública é pago entre as 8h e as 20h, em dias úteis, e tem uma duração máxima que varia entre as 2h e as 6h de permanência. Existem dois tipos de tarifários, aplicados nas Zonas de Estacionamento de Duração Limitada (ZEDL), sendo que no primeiro é aplicada uma taxa horária de 0,50 € e no segundo de 1,00 €, em frações de 12 minutos, com um valor a pagar mais elevado na primeira fração, sendo que a partir da quinta fração o valor é fixo. No caso particular dos residentes, existe a possibilidade de adquirir uma avença que permite estacionar em ZEDL nas ruas pertencentes à zona de residência do titular, sem limite de tempo. Podem ser atribuídas até 3 avenças por fogo, desde que os residentes tenham residência principal e permanente num dos arruamentos das ZEDL, e que cumpram os requisitos previstos no Código Regulamentar do Município (CRM). O preço anual para a primeira, segunda e terceira viatura é de 25 €, 100 € e 300 €, respetivamente.

No caso da cidade de Viseu, existem dois tipos de tarifários nas ZEDL, sendo que o primeiro é aplicado em zonas de alta rotação e tem uma taxa horária de 0,55 € na primeira hora, 0,85 € na segunda hora e 1,10 € na terceira e restantes horas. O segundo tarifário é aplicado em zonas de média/baixa rotação e tem uma taxa horária de 0,45 € na primeira hora e 0,50 € na segunda e restantes horas. O estacionamento na via pública é pago entre as 8h e as 20h nos dias úteis, e das 8h às 14h aos sábados. Relativamente aos residentes, existe a possibilidade de adquirir um dístico de residente para o estacionamento no centro histórico, mas as condições ainda se encontram em fase experimental. Apenas 22% do estacionamento disponível pode ser utilizado pelos moradores sem qualquer restrição de tempo, enquanto que os restantes lugares só podem ser utilizados pelos residentes portadores de dístico entre as 12h e as 14h, e entre as 19h e as 10h do dia seguinte, em dias úteis. Aos sábados, estes lugares só podem ser utilizados pelos moradores isentos de pagamento a partir das 14h até às 10h de segunda-feira. Os lugares reservados para cargas e descargas também podem ser utilizados pelos residentes portadores de dístico no período entre as 20h e as 8h.

Na cidade de Lisboa existem três zonas tarifadas, as zonas verde, amarela e os eixos vermelhos, com tarifas diferentes e de progressão linear. As zonas verdes correspondem a 62% dos lugares disponíveis, com baixa rotação de estacionamento e com muitos residentes. As zonas amarelas representam 35% dos lugares de estacionamento, com média rotação. Os eixos vermelhos, que correspondem aos restantes 3% da oferta de estacionamento, são caracterizadas como sendo de elevada rotação e elevada concentração de comércio e serviços, e com grande oferta de transportes públicos. O tarifário nas zonas verdes é de 0,25 € nos primeiros 15 minutos, 0,40 € por cada 30 minutos, e com uma tarifa de 0,80 € por hora, até um máximo de 4 horas. O tarifário nas zonas amarelas é de 0,35 € nos primeiros 15 minutos, 0,60 € por cada 30 minutos, e com uma tarifa de 1,20 € por hora, até um máximo de 4 horas. Por sua vez, o tarifário nos eixos vermelhos é de 0,45 € nos primeiros 15 minutos, 0,80 € por cada 30 minutos, e com uma tarifa de 1,60 € por hora, até um máximo de 2 horas. Relativamente às condições para residentes, na via pública e bairros históricos, é necessário requisitar o dístico de residente que permite o estacionamento nas ruas pertencentes à zona de residência do respetivo lugar, nos lugares tarifados existentes, sem haver lugar ao pagamento da tarifa de estacionamento e sem limite



de tempo. Podem ser atribuídos até 3 dísticos de residente por fogo, desde que este seja utilizado para fins habitacionais e se situe dentro de uma ZEDL. Pode também ser incluída uma segunda zona de estacionamento no dístico, desde que esta seja contígua à zona de residência, mas esta segunda zona não permite o estacionamento nos eixos vermelhos. Para a primeira viatura não é necessário efetuar qualquer pagamento, para a segunda viatura o valor a pagar é de 30 €, e para a terceira viatura o valor sobe para os 120 € por fogo. Ainda em Lisboa, é também possível requisitar um dístico que permite o estacionamento de veículos 100% elétricos, em todas as ZEDL, nos lugares tarifados na via pública, sem haver lugar ao pagamento da tarifa de estacionamento e sem limite de tempo.

A cidade de Lisboa, quando comparada com a cidade de Vila Real, é uma cidade de grandes dimensões, que de acordo com os dados da EMEL, tem cerca de 350 000 lugares de estacionamento, dos quais 44 000 são tarifados na via pública, tendo sido atribuídos até 2013 cerca de 43 500 dísticos de residentes.

Na cidade de Faro, existem dois tipos de tarifários a aplicar em cada uma das ZEDL, sendo pago nos dias úteis das 9h às 19h, e aos sábados das 9h às 13h. Na primeira zona, mais restritiva, é aplicado uma tarifa horária de 0,80 € para a primeira hora, 1,10 € para a segunda hora e 1,50 € para a terceira hora, enquanto que na segunda zona a tarifa horária fica reduzida para 0,50 € para a primeira hora, 0,60 € para a segunda hora e 0,80 € para a terceira hora, ambas com duração máxima de 3 horas. Para os residentes, fica salvaguardado o direito de estacionar próximo da residência,

No caso da cidade de Aveiro, o estacionamento tarifado funciona em duas zonas, de uma forma resumida, na primeira zona só é possível estacionar no máximo de 2 horas, e na segunda zona é possível estacionar o dia inteiro, durante o período pago entre as 9h e as 20h em dias úteis. Nos restantes dias o estacionamento é gratuito. Na primeira zona, mais central, o custo horário é de 0,80 €, com um mínimo de 0,20 € (15 minutos), até um máximo de 2 horas. Na segunda zona, mais periférica, o estacionamento tem um custo de 0,40 € por hora, até um máximo de 4 horas, com um mínimo de 0,10 € (15 minutos). Neste último caso é possível estacionar todo o dia com uma tarifa única de 2,00 €. No que toca aos residentes, existem várias opções, nomeadamente as zonas de residentes, onde é possível requisitar um cartão de residente (com um custo de €15,12 por ano), por habitação, que contém no máximo duas matrículas de viaturas (não sendo possível ter as duas viaturas estacionadas em simultâneo com o respetivo cartão), e a zona de moradores, sendo atribuído um máximo de dois cartões por habitação. Nestas zonas, os titulares dos cartões podem estacionar gratuitamente em qualquer lugar da sua zona de residência sem qualquer limite horário. Para quem tenha um cartão de residente, é ainda possível requisitar um cartão de residente avançado que, no fundo, permite estacionar mais do que uma viatura nas zonas próximas da sua residência, com o custo anual de 90,71 € para a segunda viatura, e 181,42 € para a terceira viatura. Existe ainda a possibilidade de qualquer cidadão adquirir um cartão com um custo de 50,40 € por mês, ou 554,35 € por ano, que lhe permite estacionar na cidade sem limite de tempo.

Na cidade de Coimbra, a tarifa horária nas ZEDL tem um custo de 0,80 €. Estão definidas 3 zonas; no entanto, a tarifa horária aplicada não se altera. Existe também a possibilidade de pagar uma taxa anual para estacionamento privativo, sendo que na primeira zona esse valor é de 300,00 €, na segunda zona de 810,00 €, e na terceira zona de 1080,00 €. Existem ainda bolsas de estacionamento com diferentes tipos de tarifários, como é o caso dos parques de estacionamento do Mercado Municipal, onde se verifica que os primeiros 30 minutos são gratuitos, e após esse período é aplicada uma taxa, por cada fração de 15 minutos, de 0,15 €

durante a primeira hora, de 0,20 € durante a segunda hora, e de 0,25 € durante o restante período. Aos sábados, é gratuito entre as 15h e as 21h. No que diz respeito aos residentes, estes podem estacionar sem pagamento de taxa horária na área de estacionamento onde se situa a sua residência, em qualquer lugar de estacionamento das várias zonas tarifadas da cidade e sem limite de tempo. A cada residente só poderá ser atribuído um cartão de estacionamento de residente. O custo é diferente no caso de se tratar de uma ZEDL ou de uma Zona de Acesso Automóvel Condicionado (ZAAC). No primeiro caso, o custo anual para residentes é de 60,00 €, e no segundo caso de 15,00 €.

*Quadro 8 – Comparação de tarifários entre cidades nas ZEDL*

Cidade	Horário pago	Duração máxima	Tarifário 1 (€/hora)	Tarifário 2 (€/hora)	Tarifário 3 (€/hora)	Notas	Residentes (€/ano)
Porto	2ª a 6ª (8h às 20h)	variável 2h-6h	0,50	1,00	-	frações de 12 minutos valor mais elevado na 1ª fração	1ª viatura: 25 € 2ª viatura: 100 € 3ª viatura: 300 €
Viseu	2ª a 6ª (8h às 20h) Sábados (8h às 14h)	-	1ª hora: 0,45 2ª hora: 0,50	1ª hora: 0,55 2ª hora: 0,85 3ª hora: 1,10	-	-	condições específicas
Lisboa	2ª a 6ª (9h às 19h) c/ exceções	zona 1: 4h zona 2: 4h zona 3: 2h	0,80	1,20	1,60	frações de 15 minutos valor mais elevado na 1ª fração	1ª viatura: gratuito 2ª viatura: 30 € 3ª viatura: 120 €
Faro	2ª a 6ª (9h às 19h) Sábados (9h às 13h)	3h	1ª hora: 0,50 2ª hora: 0,60 3ª hora: 0,80	1ª hora: 0,80 2ª hora: 1,10 3ª hora: 1,50	-	-	condições específicas
Aveiro	2ª a 6ª (9h às 20h)	zona 1: 4h zona 2: 2h	0,40 (mín. 0,10 €)	0,80 (mín. 0,20 €)	-	zona 1: possibilidade de estacionar sem limite (dia inteiro) tarifa única 2 €	1ª viatura: 15,12 € 2ª viatura: 90,71 € 3ª viatura: 181,42 €
Coimbra	2ª a 6ª (7h às 20h) c/ exceções	6h	0,80	-	-	possibilidade de comprar um título (raspadinha) período máx. 1h: 0,50 €	máx. 1 viatura/residente em ZAAC: 15 € em ZEDL: 60 €

CENÁRIOS DE REDUÇÃO NA PROCURA DE ESTACIONAMENTO DE LONGA DURAÇÃO E ILEGAL

Zona	Oferta	Procura						Taxa de ocupação	Procura global com redução na procura de média e longa duração e ilegal									
		Via pública	Muito curta duração	Curta duração	Média e longa duração	Residentes	Ilegais		Totais	Redução de 20%			Redução de 50%			Redução de 80%		
										Total	Taxa de ocupação	Lugares disponíveis	Total	Taxa de ocupação	Lugares disponíveis	Total	Taxa de ocupação	Lugares disponíveis
A	480	92	106	87	160	100	545	113%	507	106%	-27	451	94%	29	395	82%	85	
B	281	70	59	56	46	14	246	88%	232	83%	49	211	75%	70	189	67%	92	
C	497	125	89	74	132	276	697	140%	627	126%	-130	522	105%	-25	417	84%	80	
D	191	16	81	29	53	235	414	217%	362	189%	-171	283	148%	-92	203	106%	-12	
E	334	27	39	99	128	43	335	100%	307	92%	27	264	79%	70	222	66%	112	
F	654	35	61	305	244	78	724	111%	647	99%	7	532	81%	122	417	64%	237	
G	365	46	29	245	11	68	399	109%	336	92%	29	242	66%	123	148	41%	217	
H	1291	147	278	609	237	56	1328	103%	1195	93%	96	996	77%	295	796	62%	495	
I	1568	603	241	362	181	60	1447	92%	1363	87%	205	1236	79%	332	1110	71%	458	
J	538	79	124	171	153	60	587	109%	541	100%	-3	471	88%	67	402	75%	136	
K	619	85	186	277	38	34	620	100%	558	90%	61	464	75%	155	371	60%	248	
L	643	102	124	190	117	124	658	102%	595	93%	48	501	78%	142	406	63%	237	
Total	7461	1426	1419	2506	1500	1150	8001	107%	7269	97%	192	6173	83%	1288	5076	68%	2385	