



EDITAL Nº 397/2026

PROJETO DE REGULAMENTO ADMINISTRATIVO MUNICIPAL DE
MOBILIDADE E ESTACIONAMENTO


CONSULTA PÚBLICA

FERNANDO PAULO FERREIRA, PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA

FAZ SABER, em cumprimento do disposto no nº 1, do artigo 56º, do Anexo I, da Lei nº 75/2013, de 12 de setembro, na redação atual, e nos termos dos nºs 1 e 2, do artigo 101º do Código do Procedimento Administrativo, aprovado em anexo ao Decreto-Lei nº 4/2015, de 7 de janeiro, que se submete a consulta pública, pelo período de trinta dias, o projeto de Regulamento Administrativo Municipal de Mobilidade e Estacionamento e o respetivo estudo de fundamentação económica e financeira relativo ao valor das taxas a liquidar e cobrar, nas zonas de estacionamento de duração limitada, aprovado pela Câmara Municipal, na sua reunião ordinária e pública de 11 de maio de 2026.

Os interessados devem dirigir por escrito as suas sugestões ao Presidente da Câmara Municipal, para Loja do Município, Praça Bartolomeu Dias, nº 9, Quinta da Mina, 2600-076 Vila Franca de Xira, ou para o endereço de correio eletrónico designado por lojadomunicipe@cm-vfxira.pt, dentro do prazo de 30 dias úteis contados da data da publicação do referido projeto de regulamento na 2ª Série do Diário da República, devendo indicar o procedimento em causa.

Para constar se publica o presente edital e outros de igual teor que vão ser afixados nos locais do costume e publicitado no sítio do município na Internet.

E eu, , Digitally signed by Fernando Paulo Serra Barreiros, Diretor do Departamento de Gestão Administrativa e Jurídica, o subscrevi.

Paços do Concelho de Vila Franca de Xira, 13 de maio de 2026

O Presidente da Câmara Municipal,

Assinado de forma digital por:

- Fernando Paulo Ferreira -



MUNICÍPIO DE VILA FRANCA DE XIRA
CÂMARA MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA

Projeto de Regulamento Administrativo Municipal de Mobilidade e Estacionamento



MUNICÍPIO DE VILA FRANCA DE XIRA
CÂMARA MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA

Nota justificativa fundamentada

O aumento progressivo do parque automóvel e a generalização da utilização dos transportes individuais tem originado uma procura de lugares de estacionamento consideravelmente superior à oferta disponível em zonas específicas do concelho, em especial nas cidades de Alverca do Ribatejo, Póvoa de Santa Iria e Vila Franca de Xira.

Na cidade de Vila Franca de Xira, destaca-se, particularmente, a situação do estacionamento na envolvente direta dos interfaces com outros modos de transporte.

Este cenário determina uma pressão elevada na estrutura viária urbana, com movimentos rodoviários excessivos na procura de lugares de estacionamento e estacionamento desregrado, abusivo ou indevido, com forte penalização para a qualidade do espaço público.

Dos estudos desenvolvidos é notório que existe uma predominância de veículos automóveis que estacionam nos lugares de estacionamento disponíveis ao início da manhã, mantendo esses lugares ocupados durante todo o dia e inviabilizando o estacionamento de curta duração, penalizando fortemente, desta forma, a economia local concelhia, com particular enfoque para o comércio tradicional de proximidade.

Assim, a implementação de uma gestão equilibrada dos estacionamentos em espaço público constitui um instrumento substancialmente relevante no âmbito da gestão e organização dos estacionamentos, na organização do espaço público e na circulação rodoviária, fomentando a utilização e dinamização de uma política administrativa de mobilidade suave destinada a promover melhor qualidade de vida e maior sustentabilidade ambiental.

A maior e melhor oferta de transporte público em implementação e concretização no âmbito da Área Metropolitana de Lisboa e dos Transportes Metropolitanos de Lisboa, bem como o serviço de transporte público ferroviário suburbano que serve o concelho de Vila Franca de Xira, incentiva a utilização dos transportes públicos associados a outros modos de transporte, nomeadamente a mobilidade suave.



MUNICÍPIO DE VILA FRANCA DE XIRA

CÂMARA MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA

Neste contexto, pretende-se promover a reorganização da oferta dos lugares de estacionamento através duma gestão rigorosa e equilibrada, implementando progressivamente o controlo dos estacionamentos nas zonas de maior procura do concelho, o que permite assegurar a reserva de oferta para utilizadores específicos e bem assim incrementar a eficácia da gestão e da fiscalização do estacionamento no espaço público, eliminando, ou, pelo menos, reduzindo significativamente o estacionamento abusivo ou indevido.

No centro da cidade de Vila Franca de Xira tem vindo a ser implementada uma área de estacionamento tarifado desde o ano de 2004, com a instalação de 19 parcómetros, o que permite, nessa área específica, proceder ao controlo do estacionamento em via pública.

Neste enquadramento, pretende-se melhorar as condições de funcionamento da área de estacionamento tarifado na cidade de Vila Franca de Xira e promover a expansão das áreas tarifadas e o respetivo alargamento das áreas de estacionamento tarifado nas cidades de Alverca do Ribatejo e Póvoa de Santa Iria, com a implementação dum sistema de gestão e controlo dos estacionamentos em espaço público.

A implementação dum sistema de Estacionamento Público Tarifado e de Duração Limitada de Veículos nas três cidades do concelho de Vila Franca de Xira tem custos associados, uma vez que implica a necessidade de um investimento avultado na reorganização e materialização dos lugares de estacionamento, na implementação dum sistema de gestão e controlo e no âmbito dos respetivos equipamentos associados, na organização de meios humanos e técnicos afetos a estas operações e na reorganização da sinalização e sinalética na via pública.

Estas intervenções propiciam benefícios significativos que se refletem na vida quotidiana e na dinâmica diária dos cidadãos, promovendo a dinamização da economia local.

Tais intervenções e aspetos terão maior impacto na reorganização do espaço público associado aos estacionamentos de via pública, contribuindo para a melhoria das condições de circulação rodoviária e para a maior disponibilização de lugares de estacionamento, bem como para o maior controlo sobre as condições de estacionamento, promovendo melhor acessibilidade e fomentando a utilização dos transportes públicos e dos modos suaves de transportes.

Complementarmente, geram receitas que podem ser reinvestidas no setor da mobilidade e do espaço público.



MUNICÍPIO DE VILA FRANCA DE XIRA

CÂMARA MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA

A exigência de uma nova estratégia de mobilidade, conducente a uma ordenação mais eficiente da circulação rodoviária e do estacionamento em espaço público no concelho de Vila Franca de Xira, implica a necessidade de elaboração e aprovação do Regulamento Administrativo Municipal de Mobilidade e Estacionamento.

Nos termos do artigo 241º da Constituição de 1976, as autarquias locais dispõem de poder regulamentar próprio nos limites da Constituição, das leis e dos regulamentos emanados das autarquias de grau superior ou das autoridades com poder tutelar, preceituando o n.º 7 do artigo 112º da Lei Fundamental que os regulamentos devem indicar expressamente as leis que visam regulamentar ou que definem a competência subjetiva e objetiva para a sua emissão.

Compete à Câmara Municipal administrar o domínio público municipal e deliberar sobre o estacionamento de veículos nas vias públicas e demais lugares públicos, nos termos do disposto nas alíneas qq) e rr) do n.º 1 do artigo 33º do Anexo I da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, na redação atualmente em vigor, a qual aprova e estabelece o Regime Jurídico das Autarquias Locais.

Competindo também à Câmara Municipal elaborar e submeter à aprovação da Assembleia Municipal os projetos de regulamentos externos do município, ao abrigo do disposto nas alíneas k) e ccc) do n.º 1 do artigo 33º do Anexo I da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, na redação atualmente em vigor, a qual aprova e estabelece o Regime Jurídico das Autarquias Locais.

O Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 102-B/2020, de 9 de dezembro, com as demais alterações legislativas subsequentes e na redação em vigor, prevê e disciplina, em matéria de parques e zonas de estacionamento, as respetivas regras gerais e o estacionamento proibido, nos termos constantes dos seus artigos 70º e 71º, respetivamente, sendo que, e nos termos do Código da Estrada, os parques e zonas de estacionamento podem ser afetos a veículos de certas categorias, podendo também a sua utilização ser limitada no tempo ou sujeita ao pagamento de uma taxa, nos termos fixados em regulamento.

Igualmente, e em sede de abandono, bloqueamento e remoção de veículos, o Código da Estrada contempla e regula as matérias do estacionamento indevido ou abusivo e do bloqueamento e remoção nos seus artigos 163º e 164º, respetivamente.



MUNICÍPIO DE VILA FRANCA DE XIRA

CÂMARA MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA

Realçando-se também que a competência para o processamento e aplicação de coimas nas contraordenações rodoviárias por infrações leves relativas a estacionamento proibido, indevido ou abusivo nos parques ou zonas de estacionamento, nas vias e nos demais espaços públicos quer dentro das localidades, quer fora das localidades, neste caso desde que estejam sob jurisdição municipal, é da respetiva câmara municipal, nos termos previstos no artigo 169º, n.º 7, do acima identificado Código da Estrada.

Nos termos do disposto no artigo 5º, n.º 1, alínea d), do Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de fevereiro, na redação atualmente em vigor, a fiscalização do trânsito e do cumprimento das disposições do Código da Estrada e da legislação complementar compete às Câmaras Municipais, nas vias públicas sob a respetiva jurisdição, sendo que a competência fiscalizadora em apreço pode ser exercida por pessoal com funções de fiscalização das empresas privadas concessionárias de estacionamento sujeito ao pagamento de taxa em vias sob jurisdição municipal e que, como tal, seja considerado ou equiparado a autoridade ou seu agente, com as limitações decorrentes da lei, dos respetivos estatutos, dos contratos de concessão e da delegação de competências e após emissão de cartão de identificação pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, com fundamento e ao abrigo do estatuído na alínea c) do n.º 3 do artigo 5º do sobredito Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de fevereiro, na redação vigente.

Ademais, compete aos Municípios que detenham a respetiva jurisdição, enquanto entidades gestoras, garantir a segurança e a sinalização das vias públicas e bem assim promover e assegurar o ordenamento do trânsito nas mencionadas vias públicas sob sua gestão, conforme o preceituado nos artigos 6º, n.ºs 1 e 2, alínea b), e 7º, n.º 1, do mencionado Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de fevereiro, na redação em vigor.

De acordo com o preceituado no artigo 2º, n.ºs 1 e 2, do Anexo ao Decreto-Lei n.º 81/2006, de 20 de abril, o qual aprova e estabelece o regime relativo às condições de utilização dos parques e zonas de estacionamento, as Câmaras Municipais aprovam a localização de parques ou zonas de estacionamento, sendo que as condições de utilização e taxas devidas pelo estacionamento são aprovadas por regulamento municipal.

Importa também fazer menção expressa ao Decreto-Lei n.º 146/2014, de 9 de outubro, o qual estabelece as condições em que as empresas privadas concessionárias de estacionamento



MUNICÍPIO DE VILA FRANCA DE XIRA
CÂMARA MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA

sujeito ao pagamento de taxa em vias sob jurisdição municipal podem exercer a atividade de fiscalização do estacionamento nas zonas que lhes estão concessionadas, e bem assim ao Decreto-Lei n.º 107/2018, de 29 de Novembro, que concretiza a transferência de competências para os órgãos municipais no domínio do estacionamento público, ao abrigo do artigo 27.º da Lei n.º 50/2018, de 16 de agosto.

Neste contexto, salienta-se o disposto no artigo 2º, n.º 1, alíneas a) e b), do citado Decreto-Lei n.º 107/2018, de 29 de novembro: integra o âmbito de competência material dos órgãos municipais a regulação e fiscalização do estacionamento nas vias e espaços públicos, quer dentro das localidades, para além dos destinados a parques ou zonas de estacionamento, quer fora das localidades, neste caso desde que estejam sob jurisdição municipal, e bem assim a instrução e decisão de procedimentos contraordenacionais rodoviários por infrações leves relativas a estacionamento proibido, indevido ou abusivo nos parques ou zonas de estacionamento, vias e nos demais espaços públicos quer dentro das localidades, quer fora das localidades, neste caso desde que estejam sob jurisdição municipal, incluindo a aplicação de coimas e custas.

Decorrendo do preceituado no n.º 2 do mesmo artigo 2º do Decreto-Lei acima identificado que as empresas concessionárias de estacionamento sujeito ao pagamento de taxa em vias sob jurisdição municipal podem exercer a atividade de fiscalização do estacionamento nas zonas que lhe estão concessionadas, nos termos do Decreto-Lei n.º 146/2014, de 9 de outubro.

No plano da tributação autárquica municipal, cumpre mencionar que os Municípios podem criar taxas, que constituem receitas públicas municipais, designadamente pelo aproveitamento, utilização e uso de bens do domínio público municipal, pela concessão de licenças e prática de atos administrativos e pela satisfação administrativa de pretensões submetidas pelos particulares, mediante regulamento administrativo próprio para o efeito, a aprovar pela Assembleia Municipal, sob proposta da Câmara Municipal, sendo que o valor das taxas deve ser objeto de fundamentação económica e financeira prévia, com esteio e ao abrigo do preceituado nos artigos 4º, n.º 2, da Lei Geral Tributária, aprovado pelo Decreto-Lei 398/98, de 17 de dezembro, na redação atualmente em vigor, 14º, n.º 1, alínea f), e 20º, n.º 1, ambos do Regime



MUNICÍPIO DE VILA FRANCA DE XIRA
CÂMARA MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA

Financeiro das Autarquias Locais e Entidades Intermunicipais, aprovado pela Lei n.º 73/2013, de 3 de setembro, na redação vigente, 3º, 6º, n.º 1, alíneas b) e c), e 8º, n.º 1, e n.º 2, alínea c), todos do Regime Geral das Taxas das Autarquias Locais, aprovado pela Lei n.º 53-E/2006, de 29 de dezembro, na redação em vigor, e 25º, n.º 1, alíneas b), c), e g), do Anexo I da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, na redação atual, a qual aprova e estabelece o Regime Jurídico das Autarquias Locais.

Mencionando-se também o disposto no artigo no artigo 90º-B do Regime Financeiro das Autarquias Locais e Entidades Intermunicipais, aprovado pela Lei n.º 73/2013, de 3 de setembro, na redação atual, em matéria de coimas, de que se realça o preceituado no seu n.º 1, segundo o qual a violação de posturas e de regulamentos de natureza genérica e execução permanente das autarquias locais constitui contraordenação sancionada com coima.

Por fim, no que concerne à ponderação dos custos e benefícios decorrentes do regulamento em apreço, nos termos e para os efeitos do disposto no artigo 99º do Código do Procedimento Administrativo, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 4/2015, de 7 de janeiro, na redação atual, e para além do já acima referido e exposto, salienta-se, em matéria de custos, que os mesmos se inserem na atividade administrativa normal e corrente da Câmara Municipal e dos seus serviços no domínio dos procedimentos administrativos, nomeadamente no âmbito dos procedimentos administrativos de natureza regulamentar e contraordenacional e do procedimento administrativo destinado à formação de contrato administrativo de concessão de estacionamento público tarifado.

Relativamente à ponderação dos benefícios, sublinha-se também, para além do já acima mencionado e exposto e da obtenção e arrecadação das receitas públicas decorrentes das taxas de estacionamento e da concessão do estacionamento tarifado, o desincentivo ao estacionamento de longa duração, tendo em vista garantir uma maior rotatividade na ocupação dos lugares, a disciplina, prevenção e punibilidade administrativa do estacionamento abusivo e indevido, em ordem a incrementar a qualidade de vida e o bem-estar dos cidadãos e famílias residentes nas zonas fortemente procuradas para estacionamento e a promoção e incentivo de uma repartição modal favorável aos modos mais sustentáveis de transporte e de uma utilização mais racional do transporte individual.



MUNICÍPIO DE VILA FRANCA DE XIRA
CÂMARA MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA

Em tema de benefícios, importa também mencionar, no âmbito de futura concessão do estacionamento público tarifado, a construção de novas áreas ou parques de estacionamento, bem como a ampliação ou reformulação de áreas e parques de estacionamento existentes, quer na via pública, quer em áreas dedicadas ou em edificado.

O presente projeto de regulamento é submetido a consulta pública para recolha de sugestões e contributos pelo prazo de 30 dias úteis, contados a partir da data da respetiva publicação na 2ª série do Diário da República, em cumprimento e em conformidade com o preceituado no artigo 101º, n.ºs 1 e 2, do Código do Procedimento Administrativo, aprovado em Anexo ao Decreto-Lei n.º 4/2015, de 7 de janeiro, na redação em vigor, sendo que o projeto regulamentar em apreço é também publicitado, para efeitos de consulta pública e nos termos contemplados nas mesmas disposições legais, na Internet, no sítio institucional do Município, com a visibilidade adequada à sua compreensão.

TÍTULO I - DISPOSIÇÕES GERAIS

ARTIGO 1.º

Habilitação e legitimação legal e âmbito de aplicação

1. O presente Regulamento é elaborado e aprovado nos termos e ao abrigo das normas jurídicas de natureza constitucional e legal seguidamente identificadas, dos diplomas legislativos abaixo referenciados e tendo em conta as competências municipais aí cometidas e estabelecidas:
 - a) nos artigos 112º, n.º 7, e 241º, da Constituição da República Portuguesa de 1976, na redação vigente;
 - b) nos artigos 25º, n.º 1, alíneas b), c), e g), e 33º, n.º 1, alíneas k), qq), rr) e ccc), do Anexo I da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, a qual aprova e estabelece o Regime Jurídico das Autarquias Locais, na redação atual;



MUNICÍPIO DE VILA FRANCA DE XIRA
CÂMARA MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA

- c) nos artigos 70º, 71º, 163º, 164º e 169º, n.º 7, do Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 102-B/2020, de 9 de dezembro, com as demais alterações legislativas subsequentes e na redação em vigor;
- d) nos artigos 5º, n.º 1, alínea d), e n.º 3, alínea c), 6º, n.ºs 1 e 2, alínea b), e 7º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de fevereiro, na redação atualmente em vigor,
- e) artigos 2º, n.ºs 1 e 2, do Anexo ao Decreto-Lei n.º 81/2006, de 20 de abril;
- f) no Decreto-Lei n.º 146/2014, de 9 de outubro;
- g) no Decreto-Lei n.º 107/2018, de 29 de Novembro, que concretiza a transferência de competências para os órgãos municipais no domínio do estacionamento público, ao abrigo do artigo 27.º da Lei n.º 50/2018, de 16 de agosto;
- h) no artigo 4º, n.º 2, da Lei Geral Tributária, aprovada pelo Decreto-Lei 398/98, de 17 de dezembro, na redação atualmente em vigor;
- i) nos artigos 14º, n.º 1, alínea f), 20º, n.º 1, e 90º-B, do Regime Financeiro das Autarquias Locais e Entidades Intermunicipais, aprovado pela Lei n.º 73/2013, de 3 de setembro, na redação vigente;
- j) nos artigos 3º, 6º, n.º 1, alíneas b) e c), e 8º, n.º 1, e n.º 2, alínea c), do Regime Geral das Taxas das Autarquias Locais, aprovado pela Lei n.º 53-E/2006, de 29 de dezembro, na redação em vigor.
2. O presente Regulamento estabelece o regime de estacionamento de veículos no concelho de Vila Franca de Xira, regulando as condições de utilização dos respetivos parques e zonas de estacionamento e definindo as taxas e tarifas devidas e bem assim o regime de fiscalização correspondente, bem como as regras aplicáveis às operações de cargas e descargas.
3. O Regulamento em apreço aplica-se a todas as vias rodoviárias e espaços públicos que a Câmara Municipal de Vila Franca de Xira delibere submeter ao regime de estacionamento de duração limitada ou de acesso automóvel condicionado.



MUNICÍPIO DE VILA FRANCA DE XIRA
CÂMARA MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA

4. Excluem-se do disposto no número anterior os parques de estacionamento não abertos ao uso público e aqueles cuja entidade titular, exploradora ou gestora seja distinta do Município de Vila Franca de Xira, bem como as zonas de estacionamento situadas fora da via pública.

ARTIGO 2.º
Definições

Para efeitos do disposto no presente Regulamento, entende-se por:

- a) **Bolsa de Cargas e Descargas (BCD)** — o espaço especialmente destinado, dentro dos limites horários estabelecidos, à paragem e estacionamento de veículos automóveis para a realização de operações de carga e descarga pelo tempo indispensável para o efeito;
- b) **Bolsas de Estacionamento exclusivas a Residentes (BER)** — as zonas especiais de estacionamento, sitas no interior das Zonas de Estacionamento de Duração Limitada, exclusivas ao estacionamento de veículos de residentes portadores de Dístico de Residente válido, atribuído nos termos e condições constantes do presente Regulamento;
- c) **Bolsas de Estacionamento (BE)** — as zonas especiais de estacionamento, sitas no interior das Zonas de Estacionamento de Duração Limitada, com características de exploração diferenciadas, delimitadas e aprovadas de acordo com objetivos específicos de interesse público municipal, nos termos do presente Regulamento;
- d) **Lugar de Estacionamento Privativo (LEP)** — o local da via pública especialmente destinado, por construção ou sinalização, ao estacionamento privativo de veículos ligeiros perfeitamente identificados, pertencentes a pessoas singulares ou coletivas, mediante o pagamento das taxas fixadas no Regulamento Administrativo Municipal de Taxas e Preços do Município de Vila Franca de Xira, bem como dos veículos ao serviço de entidades ou organismos, no exercício das funções e atividades que lhe são inerentes, sendo sempre, e em qualquer caso, titulado por licença a conceder pela Câmara Municipal;



MUNICÍPIO DE VILA FRANCA DE XIRA
CÂMARA MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA

- e) **Parque de estacionamento (PE)** — o local exclusivamente destinado ao estacionamento de veículos com acesso controlado, podendo enquadrar-se nesta tipologia parques de estacionamento de superfície ou parques de estacionamento integrados em edificado;
- f) **Via pública** — a via de comunicação terrestre afeta ao trânsito público.
- g) **Zona de Acesso Automóvel Condicionada (ZAAC)** — a zona em que o acesso e o estacionamento são apenas permitidos a determinado tipo de utilizadores, em conformidade com o previsto no presente Regulamento;
- h) **Zona de Estacionamento de Duração Limitada (ZEDL)** — a zona em que o estacionamento está sujeito a determinadas condições específicas de horário, de duração do tempo de permanência e de tarifário, nos termos previstos no presente Regulamento;
- i) **Zonas Tarifadas (ZT)** — o conjunto de Zonas de Estacionamento de Duração Limitada e de arruamentos específicos nas zonas de estacionamento de duração limitada, aos quais se aplicam as mesmas taxas e tarifas de estacionamento e os mesmos períodos de validade limitados no tempo.

ARTIGO 3.º

Acesso, estacionamento e limites horários

1. O estacionamento nas Zonas de Estacionamento de Duração Limitada está sujeito ao pagamento de uma taxa e tem um período de validade limitado no tempo, de acordo com as condições previstas no presente Regulamento e nas demais disposições legais e regulamentares aplicáveis.
2. Os limites horários de estacionamento nas Zonas de Estacionamento de Duração Limitada são os fixados nos Anexos do presente Regulamento, que dele fazem parte integrante.

ARTIGO 4.º

Responsabilidade

O Município de Vila Franca de Xira e os seus serviços e trabalhadores não são responsáveis nem respondem por eventuais danos, furtos, perdas ou deteriorações dos veículos que se encontrem



MUNICÍPIO DE VILA FRANCA DE XIRA
CÂMARA MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA

estacionados em Zonas de Estacionamento de Duração Limitada ou em Bolsas de Estacionamento ou de bens móveis que se encontrem no interior dos mesmos.

ARTIGO 5.º

Gestão

O Município de Vila Franca de Xira e a Entidade Concessionária podem estabelecer contratos com entidades terceiras, tendo em vista o provimento e a afetação dos recursos humanos e materiais necessários ao funcionamento das Zonas de Estacionamento de Duração Limitada e Bolsas de Estacionamento, assim como a aquisição dos demais serviços relacionados com a execução do disposto no presente regulamento.

ARTIGO 6.º

Equipamentos

1. Os equipamentos de controlo de acesso e validade de autorização de estacionamento, afetos à execução do presente Regulamento, são propriedade do Município ou da entidade concessionária, nos termos previstos nos respetivos contratos.
2. As condições de funcionamento do equipamento destinado à obtenção de autorização ou de título válido de estacionamento são objeto de divulgação em local adequado para o efeito e a sua utilização pressupõe o respetivo conhecimento e aceitação.
3. A gestão e manutenção dos equipamentos utilizados no âmbito da execução do presente Regulamento pode ser assegurada diretamente pelo respetivo proprietário ou por entidades terceiras por este contratadas, nos termos constantes da disposição regulamentar anterior e dos normativos regulamentares antecedentes.
4. É proibida qualquer intervenção não autorizada, nomeadamente visando obstruir, danificar, abrir ou alterar por qualquer meio os equipamentos do sistema de gestão e controlo de estacionamento.
5. A inobservância do disposto na disposição regulamentar anterior implica a imputação da responsabilidade civil e criminal aplicável ao caso.



MUNICÍPIO DE VILA FRANCA DE XIRA
CÂMARA MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA

TÍTULO II – TÍTULOS DE ESTACIONAMENTO

CAPÍTULO I – MODALIDADES DE TÍTULOS

ARTIGO 7.º

Modalidades de Título de Estacionamento

1. O direito ao estacionamento nas Zonas de Estacionamento de Duração Limitada constitui-se mediante a aquisição de um título válido.
2. Para efeitos do disposto no presente Regulamento, consideram-se comprovativos da autoliquidação da taxa devida pelo estacionamento em ZEDL os seguintes títulos:
 - a) Talão de estacionamento;
 - b) Meios eletrónicos alternativos, designadamente por via de telemóvel e Internet;
 - c) Bilhete Diário;
 - d) Dístico de Avença;
 - e) Cartão pré-pago;
 - f) Dístico de Residente;
 - g) Dístico de Empresa;
 - h) Autorização especial de circulação;
 - i) Dístico do Município, ou qualquer outro documento aprovado pela Câmara Municipal, necessário e adequado para titular as isenções a que se refere o artigo 29.º do presente Regulamento.

ARTIGO 8.º

Meios Eletrónicos Alternativos

1. A efetivação do pagamento da taxa de estacionamento devida pode ser realizada através de meios eletrónicos, designadamente por telemóvel ou por internet, mediante subscrição de aplicação desenvolvida pela entidade gestora ou concessionária, ou outra que venha a ser criada e aprovada pela Câmara Municipal.



MUNICÍPIO DE VILA FRANCA DE XIRA
CÂMARA MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA

2. A aplicação a que se refere o número anterior deve ser subscrita e aplicada nos exatos termos criados para o efeito.

ARTIGO 9.º

Dístico de Avença em Parques de Estacionamento

Nos parques de estacionamento que venham a integrar o âmbito da concessão, o estacionamento pode ser pago através da subscrição de uma avença, cujos termos estão definidos nos n.ºs 3 e 4 do artigo 27º.

ARTIGO 10.º

Uso indevido dos Títulos e Meios Eletrónicos

1. Os utilizadores dos títulos de estacionamento e dos meios eletrónicos são responsáveis pela sua correta utilização.
2. Sem prejuízo do disposto no artigo 44.º, o uso indevido dos títulos de estacionamento e dos meios eletrónicos implica o seu cancelamento e apreensão.
3. Em caso de roubo ou extravio dos títulos de estacionamento e dos meios eletrónicos, com exceção dos previstos nas alíneas a) e b) do número 2 do artigo 7.º, deve o respetivo titular comunicar de imediato o facto à Entidade Concessionária sob pena de responder pelos prejuízos resultantes da sua utilização indevida.

CAPÍTULO II – TALÃO DE ESTACIONAMENTO, BILHETE DIÁRIO E MEIOS ELETRÓNICOS

ARTIGO 11.º

Aquisição e utilização

1. Os títulos de estacionamento e outros títulos adquiridos por meios eletrónicos titulam o direito de estacionamento, durante o período temporal pago e dentro dos prazos estipulados, nas Zonas de Estacionamento de Duração Limitada a que dizem respeito, sendo as respetivas taxas e tarifas aplicáveis expressamente previstas no Anexo IV do presente Regulamento.
2. O bilhete diário, semanal ou mensal titula o direito de estacionamento no período temporal estipulado em cada uma das zonas e bolsas de estacionamento devidamente



MUNICÍPIO DE VILA FRANCA DE XIRA
CÂMARA MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA

assinaladas para o efeito, sendo as respetivas taxas e tarifas aplicáveis expressamente previstas no Anexo V do presente Regulamento.

3. Os títulos de estacionamento devem ser adquiridos nos equipamentos destinados a esse efeito.
4. Quando o equipamento automático de emissão de títulos mais próximo se encontrar avariado, o utente fica obrigado à aquisição do título noutra equipamento automático mais próximo, desde que instalado na mesma zona tarifária.
5. Em caso de avaria de todos os equipamentos numa mesma zona, o utente fica desonerado da obrigação de pagamento da taxa de estacionamento, enquanto a situação de avaria se mantiver.
6. Os títulos de estacionamento e outros títulos com suporte físico devem ser colocados no interior do veículo, junto ao para-brisas, com a frente ou o rosto virado para o exterior, de modo a serem visíveis as menções deles constantes, nomeadamente as respeitantes ao período temporal do estacionamento autorizado e validado e ao valor da taxa de estacionamento liquidada e paga.
7. O incumprimento do disposto nas disposições regulamentares anteriores determina e constitui presunção de não pagamento da taxa de estacionamento devida e aplicável, equivalendo à falta de pagamento.
8. A utilização de título de taxa inferior em zona de tarifa superior equivale à falta de pagamento.

CAPÍTULO III – QUALIDADE DE RESIDENTE

ARTIGO 12.º

Registo, benefícios e limites

1. A qualidade de residente confere a possibilidade, ao respetivo beneficiário, de requerer que determinado veículo possa estacionar em Zona de Estacionamento de Duração Limitada aplicável ao local de residência e em que este se mostre localizado, nos locais devidamente identificados e sem limite de tempo, mediante o pagamento de uma taxa



MUNICÍPIO DE VILA FRANCA DE XIRA
CÂMARA MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA

prevista nos Regulamentos aplicáveis, de valor variável em função da quantidade de veículos por fogo, sendo que as respetivas taxas estão previstas no Anexo VI do presente Regulamento, que dele faz parte integrante.

2. O Dístico de Residente não é válido nos arruamentos que integrem a Zona Vermelha, melhor identificados no Anexo I do presente regulamento, que dele faz parte integrante.
3. Cada registo está associado a um titular, morada e veículo concretamente identificados.
4. Podem ser atribuídas até três autorizações de estacionamento de veículos, identificados pela matrícula, de residente por fogo, sem prejuízo do limite definido nos Regulamentos aplicáveis e do disposto no número seguinte.
5. Caso o interessado comprove que no fogo reside mais do que um agregado familiar, tem direito a uma autorização adicional de estacionamento de outro veículo, identificado pela matrícula, até ao limite de quatro por fogo, pelo valor indicado para a segunda autorização de estacionamento de veículo de residente por fogo.
6. O limite máximo de dísticos a disponibilizar para residentes está limitado na cidade de Vila Franca de Xira a 750 unidades, na cidade de Alverca do Ribatejo a 2182 unidades e na cidade de Póvoa de Santa Iria a 1333 unidades.
7. A existência de procura superior aos limites estipulados no número anterior é suscetível de implicar a abertura à concessão das áreas futuras de expansão que estejam disponíveis.
8. Para a atribuição das autorizações de estacionamento, conforme disposto nos números anteriores, devem ser observadas as seguintes regras:
 - a) Inicialmente é atribuída uma única autorização por fogo aos residentes que o solicitem;
 - b) Só após a atribuição da autorização de estacionamento de um lugar por fogo é que se inicia a distribuição da segunda autorização por fogo, observando-se a mesma regra para a atribuição da terceira e quarta autorizações;
 - c) Em cada uma das regras de atribuição acima referidas prevalecem, sobre os restantes, os veículos elétricos detentores do correspondente dístico.



MUNICÍPIO DE VILA FRANCA DE XIRA
CÂMARA MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA

ARTIGO 13.º
Atribuição

1. As pessoas singulares podem requerer que lhes seja atribuída a qualidade de residente, desde que o fogo onde residem:
 - a) Seja utilizado para fins habitacionais, como seu domicílio principal e permanente, onde mantêm estabilizado o seu centro de vida familiar;
 - b) Se localize dentro de uma Zona de Estacionamento de Duração Limitada;
 - c) Não tenha atribuído qualquer lugar de estacionamento específico em garagem ou estacionamento privado, exceto nas situações em que se comprove que o estacionamento privado afeto ao respetivo fogo não garante condições normais de acessibilidade;
 - d) A Entidade Concessionária reserva-se o direito de verificação, localmente, das condições de acessibilidade ao estacionamento.
2. As pessoas singulares mencionadas no número anterior devem ainda:
 - a) Ser proprietárias ou usufrutuárias do veículo automóvel a que diz respeito o pedido de atribuição e registo; ou
 - b) Ser adquirentes com reserva de propriedade do veículo automóvel a que diz respeito o pedido; ou
 - c) Ser locatárias em regime de locação financeira ou aluguer do veículo automóvel a que diz respeito o pedido; ou
 - d) Ser utilizadoras de veículo automóvel associado ao exercício de uma atividade profissional com vínculo laboral.
3. A Entidade Concessionária reserva-se o direito de verificação, no fogo, da veracidade das declarações.
4. Em casos excecionais e devidamente fundamentados, aos prestadores de cuidados informais ao domicílio a terceiros residentes com mobilidade reduzida, nomeadamente idosos, acamados ou cidadãos com deficiência, com residência nas Zonas de



MUNICÍPIO DE VILA FRANCA DE XIRA
CÂMARA MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA

Estacionamento de Duração Limitada ou nas Zonas de Acesso Automóvel Condicionado, pode ser atribuído Dístico de Residente em regime de utilização, com demonstração probatória da situação e do pedido e bem assim mediante comprovação anual da respetiva necessidade.

ARTIGO 14.º

Pedido e documentos

1. O pedido de emissão do dístico de residente é efetuado através de requerimento a apresentar à Entidade Concessionária, sendo instruído com a apresentação dos seguintes documentos:
 - a) Cartão do Cidadão ou Bilhete de identidade, sendo cidadão nacional, Certificado de Registo de Cidadão da União Europeia, no caso de cidadãos da União Europeia, ou Passaporte e Autorização de Residência, caso se trate de cidadão estrangeiro;
 - b) Carta de Condução;
 - c) Documento comprovativo do domicílio fiscal emitido pela Autoridade Tributária e Aduaneira;
 - d) Documento comprovativo de reconhecimento do estatuto de cuidador informal, emitido pela Segurança Social, no caso dos prestadores de cuidados informais, conforme o expressamente indicado no n.º 4 do artigo anterior;
 - e) Certificado de Matrícula ou Título de Registo de Propriedade do veículo automóvel e, nas situações referidas nas alíneas b), c) e d) do n.º 2 do artigo anterior:
 - i. O contrato que titula a aquisição com reserva de propriedade;
 - ii. O contrato de locação financeira ou de aluguer;
 - iii. Declaração da respetiva entidade empregadora de que conste o nome e a morada do requerente, a matrícula do veículo automóvel e o respetivo vínculo laboral, acompanhada do certificado de matrícula ou título de registo de propriedade ou do contrato que titula a aquisição com reserva de propriedade, a locação financeira ou o aluguer da viatura.



MUNICÍPIO DE VILA FRANCA DE XIRA
CÂMARA MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA

2. Os documentos apresentados devem estar atualizados e deles constar a morada com base na qual é requerida a qualidade de residente.
3. Para correta apreciação do requerimento, a Concessionária pode solicitar a exibição dos originais dos documentos referidos no nº 1 do presente artigo.
4. São liminarmente indeferidos os requerimentos incompletos ou que não estejam acompanhados da documentação exigida, sem prejuízo da apresentação dos elementos documentais em falta ou da apresentação de novo requerimento devidamente completo.
5. A emissão dos Dísticos fica dependente, nos casos de infração contraordenacional ainda não prescrita:
 - a) Do pagamento prévio dos avisos de pagamento em dívida, salvo se tiver havido reclamação ou impugnação, nos termos legais;
 - b) Da realização e aceitação da notificação de autos de notícia por contraordenação emitidos pelo Município de Vila Franca de Xira ou pela Entidade Concessionária, quando a prática da infração for imputada ao proprietário do veículo ou ao requerente.

ARTIGO 15.º

Validade e renovação dos dísticos de residente

1. O dístico de residente é atribuído pelo período máximo de um ano após a sua atribuição, sem prejuízo da cessação imediata sempre que se alterem os pressupostos que determinaram a sua atribuição.
2. Os dísticos caducam automaticamente findo o respetivo prazo de validade;
3. A revalidação do dístico de residente pode ser solicitada na condição de não ter ocorrido alteração dos pressupostos que determinaram a sua atribuição, podendo a Entidade Concessionária solicitar a exibição dos documentos exigidos para a emissão do dístico.
4. A emissão do novo Dístico de Residente implica o pagamento da tarifa aplicável, prevista no Anexo VI do presente Regulamento que dele faz parte integrante, para cada um dos dísticos requeridos.



MUNICÍPIO DE VILA FRANCA DE XIRA
CÂMARA MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA

5. A alteração dos pressupostos que determinaram a atribuição do Dístico de Residente deve ser obrigatoriamente comunicada à Entidade Concessionária no prazo máximo de 30 dias após a sua ocorrência, sob pena de ocorrer a respetiva caducidade.

ARTIGO 16.º

Alteração de veículo

1. Os titulares de Dísticos de Residente podem requerer a alteração do respetivo dístico por outro que diga respeito a veículo distinto, devidamente identificado pela matrícula, desde que não se encontre ultrapassado o prazo de validade inicial, podendo a Entidade Concessionária solicitar a exibição dos documentos exigidos para atribuição e registo.
2. Em caso de avaria ou acidente, a alteração a que se refere o número anterior pode ser requerida para o veículo de substituição, pelo tempo considerado para a reposição da normalidade.
3. A emissão de dísticos de alteração ou dísticos provisórios implica o pagamento da tarifa aplicável, prevista no Anexo VI que integra o presente Regulamento.

ARTIGO 17.º

Furto, roubo ou extravio do Dístico de Residente

1. Em caso de furto, roubo ou extravio do Dístico de Residente, o respetivo titular fica obrigado a comunicar de imediato tal facto à Entidade Concessionária, sob pena de responder pelos prejuízos resultantes da sua utilização indevida.
2. A emissão de nova via do Dístico de Residente implica o pagamento da respetiva tarifa aplicável, prevista no Anexo VI do presente Regulamento, que dele faz parte integrante.

CAPÍTULO IV – DÍSTICO DE EMPRESA

ARTIGO 18.º

Dístico de Empresa

1. Podem requerer que lhes seja atribuído Dístico de Empresa pessoas coletivas ou trabalhadores independentes ou outras pessoas singulares que obtenham rendimentos de comércio, indústria ou serviços, com sede ou estabelecimento localizado no interior de



MUNICÍPIO DE VILA FRANCA DE XIRA
CÂMARA MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA

uma Zona de Estacionamento de Duração Limitada ou Acesso Automóvel Condicionado, até ao limite percentual respeitante ao número total de lugares de estacionamento tarifados, nos termos definidos no presente regulamento.

2. O Dístico de Empresa titula a possibilidade de estacionar numa Zona de Estacionamento de Duração Limitada, sem limite de tempo e nos locais devidamente identificados, mediante o pagamento de uma tarifa mensal, devendo a zona ser identificada no respetivo dístico.
3. O Dístico de Empresa não é válido nos arruamentos que integrem a Zona Vermelha, identificados no Anexo I do presente regulamento, que dele faz parte integrante.
4. Não pode ser atribuído mais do que um Dístico de Empresa por sede ou estabelecimento.
5. Cada dístico está associado a um titular, morada e veículo concretamente identificados.
6. Podem ser atribuídos Dísticos de Empresa válidos para uma Zona de Estacionamento de Duração Limitada até ao limite máximo de 6% do total de lugares de estacionamento tarifado no interior da respetiva Zona, sendo os pedidos atendidos por ordem de apresentação.
7. As tarifas relativas à emissão de Dístico de Empresa são as previstas no Anexo VII do presente regulamento, que dele faz parte integrante.

ARTIGO 19.º

Pedidos e documentos

1. O pedido de atribuição do Dístico de Empresa é feito mediante requerimento dirigido à Entidade Concessionária, devendo ser apresentados os seguintes documentos:
 - a) Certidão permanente atualizada da Conservatória do Registo Comercial onde conste o registo de atividade comercial exercida ou documento comprovativo da qualidade de trabalhador independente ou de que obtém rendimentos do comércio, indústria ou serviços, emitido pela Autoridade Tributária e Aduaneira;
 - b) Certidão da Conservatória do Registo Predial da qual conste o registo de propriedade, do usufruto ou da superfície do bem imóvel onde se localiza a sede social ou o estabelecimento, em seu nome e a seu favor, ou, caso não seja proprietário,



MUNICÍPIO DE VILA FRANCA DE XIRA
CÂMARA MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA

usufrutuário ou superficiário do imóvel, título contratual adequado à sua utilização para o fim que se destina, designadamente contrato de arrendamento, trespasse ou cessão de exploração;

- c) Título de Registo de Propriedade ou Certificado de Matrícula do veículo e, se aplicável, contrato que titula a aquisição com reserva de propriedade, contrato de locação financeira ou contrato de locação na modalidade de aluguer do veículo automóvel a que se destina o dístico de empresa, no qual conste o nome do requerente ou do titular do cargo de gerência ou de administração ou de membro de órgão social.
2. Os documentos apresentados devem estar atualizados e deles constar a morada com base na qual é requerida a atribuição do Dístico de Empresa.
3. Para correta apreciação do requerimento pode ser solicitada a exibição dos originais dos documentos apresentados pelo requerente.
4. São liminarmente indeferidos os requerimentos incompletos ou que não estejam acompanhados da documentação exigida, sem prejuízo da apresentação dos elementos documentais em falta ou da apresentação de novo requerimento devidamente completo.
5. A emissão dos Dísticos fica dependente, nos casos de infração ainda não prescrita:
- a) Do pagamento prévio dos avisos de pagamento em dívida, salvo se tiver havido reclamação ou impugnação, nos termos legais;
- b) Da realização e aceitação da notificação de autos de notícia por contraordenação emitidos pelo Município de Vila Franca de Xira ou pela Entidade Concessionária, quando a prática da infração for imputada ao proprietário do veículo ou ao requerente.

ARTIGO 20.º

Validade e Renovação do Dístico de Empresa

1. Os Dísticos de Empresa são válidos pelo período máximo de um ano após a sua atribuição, sem prejuízo da cessação imediata sempre que se alterem os pressupostos que determinaram a sua atribuição.



MUNICÍPIO DE VILA FRANCA DE XIRA
CÂMARA MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA

2. Os Dísticos de Empresa caducam sempre que não se verifique o pagamento atempado da tarifa de estacionamento correspondente à sua emissão.
3. Os dísticos caducam automaticamente findo o respetivo prazo de validade.
4. A revalidação do dístico pode ser solicitada na condição de não ter ocorrido alteração dos pressupostos que determinaram a sua atribuição, mediante a apresentação da documentação exigida para a sua emissão junto da Entidade Concessionária.
5. A alteração dos pressupostos que determinaram a atribuição do Dístico de Empresa deve ser obrigatoriamente comunicada à Entidade Concessionária no prazo máximo de 30 dias após a sua ocorrência, devendo o Dístico ser devolvido, caso este seja em suporte físico, sob pena de ocorrer a respetiva caducidade.

ARTIGO 21.º

Alteração de Dístico

1. Os titulares de Dísticos de Empresa podem requerer a alteração do respetivo dístico por outro, respeitante a veículo distinto, devidamente identificado pela matrícula, ou a outra morada integrada nas Zonas de Estacionamento de Duração Limitada ou Acesso Automóvel Condicionado, desde que não se encontre ultrapassado o prazo de validade inicial, podendo a Entidade Concessionária solicitar a exibição dos documentos exigidos para a sua emissão.
2. Em caso de avaria ou acidente, a alteração a que se refere o número anterior pode ser requerida para o veículo de substituição, pelo tempo considerado necessário para a reposição da normalidade.
3. A emissão de dísticos de alteração ou dísticos provisórios implica o pagamento da respetiva tarifa aplicável, prevista no Anexo VII do presente Regulamento, que dele faz parte integrante.

ARTIGO 22.º

Furto, roubo ou extravio do Dístico de Empresa

1. Em caso de furto, roubo ou extravio do Dístico de Empresa, o titular fica obrigado a comunicar de imediato tal facto aos serviços competentes para a sua emissão.



MUNICÍPIO DE VILA FRANCA DE XIRA
CÂMARA MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA

2. A emissão de nova via do Dístico de Empresa implica o pagamento da respetiva tarifa aplicável, prevista no Anexo VII do presente Regulamento, que dele faz parte integrante.

TÍTULO III – ZONAS DE ESTACIONAMENTO DE DURAÇÃO LIMITADA

CAPÍTULO I – MODALIDADES DE TÍTULOS

ARTIGO 23.º

Delimitação

As Zonas de Estacionamento de Duração Limitada das cidades de Vila Franca de Xira, Alverca do Ribatejo e Póvoa de Santa Iria são identificadas nas plantas que constituem o Anexo I do presente Regulamento.

ARTIGO 24.º

Classe de Veículos

1. Podem estacionar nas Zonas de Estacionamento de Duração Limitada, nos lugares a eles destinados, as seguintes tipologias de veículos:
 - a) Os veículos automóveis ligeiros e quadriciclos, com exceção de caravanas, autocaravanas e veículos similares;
 - b) Os veículos automóveis de mercadorias e mistos de peso bruto até 3.500kg, para as operações de cargas e descargas;
 - c) Os motociclos, ciclomotores e velocípedes em locais reservados para o efeito.

ARTIGO 25.º

Zonas Tarifadas

1. As Zonas de Estacionamento de Duração Limitada estão organizadas em quatro tipologias de zonas tarifadas, variando o período máximo de estacionamento admitido e as respetivas tarifas máximas aplicáveis.
2. As Zonas Tarifadas encontram-se delimitadas nas plantas que constituem o Anexo I do presente Regulamento, sendo respetivamente as seguintes:
 - a) Zona Vermelha – Áreas de Maior Rotação;



MUNICÍPIO DE VILA FRANCA DE XIRA
CÂMARA MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA

- b) Zona Amarela – Áreas de Média Rotação;
- c) Zona Verde – Áreas de Baixa Rotação;
- d) Zona Azul – Áreas de muito baixa rotação, específicas, predominantemente para bilhete diário.

ARTIGO 26.º

Duração do Estacionamento

1. O estacionamento nas Zonas de Estacionamento de Duração Limitada fica sujeito a um período de tempo máximo de permanência, em função das Zonas Tarifadas em que se inserem, nos seguintes termos:
 - a) Duas horas, nos arruamentos que integram a Zona Vermelha;
 - b) Quatro horas, nos arruamentos que integram as Zonas Amarela e Verde.
2. Exceciona-se, ficando expressamente excluído do âmbito de aplicação do regime previsto no n.º 1, o tempo de estacionamento dos veículos com Dístico de Residente, Dístico de Empresa, Cartão de Estacionamento para pessoas com deficiência ou condicionadas na sua mobilidade, ou dos veículos isentos, nos termos previstos n.º 4 do artigo 13º e no artigo 29.º, bem como de veículos integrados e participantes em eventos e outras ocupações da via pública devidamente autorizadas pela Câmara Municipal de Vila Franca de Xira.

CAPÍTULO II – TAXAS DE ESTACIONAMENTO

ARTIGO 27.º

Taxas

1. O estacionamento nas Zonas de Estacionamento de Duração Limitada, Bolsas de Estacionamento e Parques de Estacionamento públicos de propriedade ou gestão do Município de Vila Franca de Xira fica sujeito ao pagamento das taxas previstas no presente Regulamento, aplicáveis à respetiva Zona Tarifada em que se inserem, em conformidade com o previsto no Anexo IV do presente Regulamento, que dele faz parte integrante.
2. As taxas podem ser diferenciadas em patamares, níveis ou graus e bem assim definidas em função de critérios que reflitam, nomeadamente, a localização geográfica de cada Zona de



MUNICÍPIO DE VILA FRANCA DE XIRA
CÂMARA MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA

Estacionamento de Duração Limitada, a oferta da rede de transportes coletivos, as características da procura de estacionamento, o número de residentes e o número de lugares de estacionamento.

3. Nos parques de estacionamento que venham a integrar a concessão, as taxas e as condições de exploração são fixadas e acordadas entre a Concessionária e o Concedente para cada uma das tipologias de parques de estacionamento e podem, em função da disponibilidade de estacionamento de duração limitada, permitir também a disponibilidade de avenças noturnas para os residentes na envolvente direta do parque de estacionamento, enquanto o parque mantiver a mencionada disponibilidade.
4. As avenças a que se reportam o número antecedente são anuais, mensais ou semanais.
5. As taxas a fixar e a acordar para os parques de estacionamento têm como referência máxima o valor das tarifas dos estacionamentos de duração limitada onde o parque de estacionamento se insira, devendo, contudo, tais tarifas serem diferenciadas com o objetivo de promover, nos parques de estacionamento, o estacionamento de média e longa duração e o estacionamento em período noturno, em complemento ao estacionamento de curta duração nas zonas de estacionamento de duração limitada.

ARTIGO 28.º

Fundamentação das taxas

1. A fixação das taxas tem como critério e fundamento a racionalização do estacionamento público de veículos nas zonas delimitadas, visando a prossecução dos seguintes objetivos:
 - a) Onerar o estacionamento por forma a desincentivar o estacionamento de longa duração, garantindo-se, dessa forma, uma maior rotatividade na ocupação dos lugares;
 - b) Disciplinar o estacionamento abusivo e indevido, contribuindo, deste modo, para promover e incrementar a qualidade de vida, o bem-estar as condições de habitabilidade dos residentes das zonas fortemente procuradas para estacionamento;
 - c) Promover uma repartição modal favorável aos modos mais sustentáveis de transporte e uma utilização mais racional do transporte individual.



MUNICÍPIO DE VILA FRANCA DE XIRA
CÂMARA MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA

ARTIGO 29.º

Isenções de pagamento de taxas

1. Estão isentos do pagamento da taxas de estacionamento nas Zonas de Estacionamento de Duração Limitada e nas Bolsas de Estacionamento os veículos que se encontrem nas seguintes condições ou que pertençam às seguintes entidades e organismos:
 - a) Os veículos em missão urgente de socorro ou de polícia, quando em serviço;
 - b) Os veículos integrados e participantes em operações de carga e descarga, nos lugares destinados a esse efeito e nos horários estipulados;
 - c) Os motociclos, ciclomotores e velocípedes quando se encontrem estacionados nos locais reservados e sinalizados para o efeito;
 - d) Os veículos de pessoas com mobilidade reduzida, que sejam portadores de dístico emitido pelos serviços competentes para o efeito;
 - e) Os veículos da frota do Município de Vila Franca de Xira, devidamente identificados e autorizados para o efeito;
 - f) Os veículos das Juntas de Freguesia do concelho de Vila Franca de Xira, cujas sedes, delegações ou serviços se situem numa zona de Estacionamento de Duração Limitada, quando devidamente identificados;
 - g) Os veículos dos Serviços Municipalizados de Água e Saneamento de Vila Franca de Xira, devidamente identificados e autorizados para o efeito;
 - h) Os veículos da frota da Entidade Concessionária, devidamente identificados e autorizados para o efeito;
 - i) Os veículos da frota das Instituições Particulares de Solidariedade Social, devidamente identificados e autorizados para o efeito.
2. O Município de Vila Franca de Xira, no âmbito das tradições e festividades anuais da cidade de Vila Franca de Xira, reserva-se o direito de proceder ao encerramento dos acessos às áreas concessionadas, impedindo, desta forma, o estacionamento na via pública e em parques de estacionamento por um determinado período temporal, contínuo ou intermitente, até ao limite de 18 dias por ano, sendo 6 dias para o Colete Encarnado e 12



MUNICÍPIO DE VILA FRANCA DE XIRA
CÂMARA MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA

dias para a Centenária Feira Anual de Outubro, sem que para o efeito, e em decorrência do mencionado encerramento dos acessos, a concessionária tenha direito a qualquer indemnização, compensação ou retribuição.

ARTIGO 30.º

Pagamento de taxas

1. O pagamento da taxa devida pelo estacionamento nas Zonas de Estacionamento de Duração Limitada e nas Bolsas de Estacionamento é efetuado em equipamentos destinados a esse fim, por meios eletrónicos ou outros.
2. Uma vez findo o período de tempo pago, o utente deve:
 - a) Proceder a novo pagamento, respeitando o limite máximo de permanência aplicável na respetiva zona; ou
 - b) Retirar a viatura do espaço ocupado.

ARTIGO 31.º

Utilização fora do horário de funcionamento

O estacionamento nas Zonas de Estacionamento de Duração Limitada fora dos limites horários estabelecidos para a respetiva zona é gratuito e não está condicionado aos limites máximos de permanência estabelecidos nos respetivos Regulamentos.

TÍTULO IV – LUGARES DE ESTACIONAMENTO PRIVATIVOS

ARTIGO 32.º

Condições Gerais

1. A atribuição de estacionamento privativo na via pública tem natureza precária e temporário, podendo a respetiva autorização, em situações devidamente justificadas, ser revogada mediante comunicação formal ao interessado, com uma antecedência de 30 dias, devendo, nesse caso, ser restituído o valor correspondente ao período não utilizado.
2. Independentemente da natureza dos requerentes, não são autorizados lugares de estacionamento privativos que, pelas suas características, possam impedir ou dificultar a



MUNICÍPIO DE VILA FRANCA DE XIRA
CÂMARA MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA

normal circulação de veículos e peões ou sejam suscetíveis de causar prejuízos injustificados para terceiros.

3. Não são autorizados lugares de estacionamento privativos quando as entidades que os solicitem possuam lugares próprios integrados no edifício ou, dispondo dos mesmos, os tenham convertido para outros fins ou usos que não o estacionamento.
4. Os lugares de uso privativo não podem exceder em cada zona 4% dos lugares em regime de tarifa normal.
5. O pedido de lugares de estacionamento de uso privativo deve ser efetuado à Câmara Municipal de Vila Franca de Xira, mediante requerimento disponível para o efeito nas Lojas do Município do concelho ou na página eletrónica do Município na Internet.

ARTIGO 33.º

Encargos

Pela utilização de lugares de estacionamento privativos é devido o pagamento de uma taxa anual ao Município de Vila Franca de Xira, variável em função da zona em causa, em conformidade com o disposto no Anexo VIII do presente regulamento, que dele faz parte integrante.

TÍTULO V – LUGARES DE ESTACIONAMENTO DE CARGAS E DESCARGAS

ARTIGO 34.º

Estacionamentos para Cargas e Descargas

1. O estacionamento destinado a operações de cargas e descargas fica sujeito ao horário fixado pela Câmara Municipal de Vila Franca de Xira, efetuando-se nos lugares destinados para o efeito, mediante sinalização adequada.
2. Fora do horário definido nos termos do número anterior, os lugares de cargas e descargas funcionam e são utilizados de acordo com o regime de estacionamento da respetiva zona.
3. Cada operação de carga e descarga não pode ultrapassar 20 minutos de duração.



MUNICÍPIO DE VILA FRANCA DE XIRA
CÂMARA MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA

TÍTULO VI - OCUPAÇÃO DA VIA PÚBLICA

ARTIGO 35.º

Condições Gerais

A ocupação de Zonas de Estacionamento de Duração Limitada e Bolsas de Estacionamento, designadamente com tapumes, andaimes, depósitos de materiais, equipamentos e contentores para a execução de operações urbanísticas, designadamente para a realização de obras, apenas é permitida nos termos e de acordo com as condições fixadas nos regulamentos municipais em vigor e aplicáveis.

ARTIGO 36.º

Licença

1. A licença para a prossecução e execução de quaisquer ações, atividades e iniciativas que impliquem a ocupação de Zonas de Estacionamento de Duração Limitada, Bolsas de Estacionamento e Zonas de Acesso Automóvel Condicionado, designadamente em ordem à realização de intervenções no subsolo ou de obras, à colocação de tapumes, andaimes, depósitos de materiais, equipamentos e contentores, ou para outras instalações afins ou conexas, filmagens ou eventos diversos, é concedida pela Câmara Municipal de Vila Franca de Xira, nos termos da regulamentação aplicável e de acordo com o previsto no Regulamento Administrativo e Tabela de Taxas e Preços do Município de Vila Franca de Xira em vigor.
2. Pela emissão da licença referida no número anterior é devido o pagamento à Concessionária de uma quantia a título de compensação pelos prejuízos resultantes da ocupação do local de estacionamento.
3. O montante da compensação prevista no número anterior é equivalente ao valor das horas de estacionamento praticado na zona de intervenção.
4. A compensação a que se referem os números anteriores é suportada e paga pelo titular da licença de ocupação da via pública, na qualidade de destinatário e beneficiário da licença emitida.



MUNICÍPIO DE VILA FRANCA DE XIRA
CÂMARA MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA

5. Se no decorrer da ocupação forem provocados danos na sinalização, no pavimento ou em qualquer outro elemento do espaço público, a responsabilidade subjacente à sua reposição e reintegração nas devidas e adequadas condições iniciais recai pertence e incumbe ao autor do facto danoso, na qualidade de responsável subjetivo pela ação e pelos prejuízos provocados, sob pena de o Município de Vila Franca de Xira ou a Entidade Concessionária se substituírem ao mesmo e de lhe serem imputados os respetivos custos e a respetiva indemnização.
6. A verificação e operacionalização, no local, do cumprimento das condições de ocupação da via pública e dos prazos das respetivas licenças integra o âmbito de responsabilidade da Entidade Concessionária, recaindo a respetiva obrigação de verificação e operacionalização sobre o ente concessionário, que reportará toda a informação apurada e disponível ao Município de Vila Franca de Xira.
7. Para a ocupação de lugares de estacionamento destinados à prossecução de obras municipais está prevista, anualmente, uma ocupação total de 36% dos lugares de estacionamento, o que implica uma ocupação média mensal de 3% dos lugares totais que estejam a ser tarifados.
8. No final de cada ano civil procede-se à verificação do número total anual dos lugares ocupados com as intervenções no domínio das obras municipais.
9. Sempre que a ocupação anual exceda a percentagem estabelecida nos termos previstos nos números anteriores, considera-se haver lugar à dedução ao valor das rendas da concessão, que sejam aplicáveis e devidas, do número de lugares excedentes, tendo em conta o equivalente ao valor das horas de estacionamento praticado na zona de intervenção.

TÍTULO VII – SINALIZAÇÃO

ARTIGO 37.º

Sinalização

As Zonas de Estacionamento de Duração Limitada, as Bolsas de Estacionamento e as Zonas de Acesso Automóvel Condicionado estão devidamente sinalizadas nos termos do Código da



MUNICÍPIO DE VILA FRANCA DE XIRA
CÂMARA MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA

Estrada, do Regulamento de Sinalização de Trânsito e da demais legislação e regulamentação administrativa complementar em vigor.

TÍTULO VIII – FISCALIZAÇÃO E SANÇÕES

CAPÍTULO I – FISCALIZAÇÃO

ARTIGO 38.º

Entidades Competentes

1. A fiscalização do cumprimento das disposições constantes no presente Regulamento compete ao Município de Vila Franca de Xira, através da respetiva Câmara Municipal, sendo exercida por agentes de fiscalização designados para o efeito, devidamente identificados, e aos agentes das autoridades policiais, de acordo com a legislação em vigor e aplicável.
2. Sem prejuízo das competências legalmente cometidas às forças de segurança e aos serviços fiscalizadores de âmbito municipal, a atividade de fiscalização, quanto às contraordenações previstas no artigo 71.º do Código da Estrada, nas zonas concessionadas, devidamente delimitadas e sinalizadas, pode ser exercida por trabalhadores da respetiva entidade concessionária, desde que os trabalhadores com funções de fiscalização sejam equiparados a agente da autoridade administrativa pelo presidente da ANSR, conforme legislação em vigor.
3. No exercício da atividade de fiscalização, a Entidade Concessionária pode, nos termos do quadro legal em vigor e aplicável, utilizar meios técnicos auxiliares de fiscalização, nomeadamente meios eletrónicos.

ARTIGO 39.º

Competências dos Agentes de Fiscalização

1. Compete especialmente aos agentes de fiscalização, no âmbito das Zonas de estacionamento de Duração Limitada, Bolsas de Estacionamento e Zonas de Acesso Automóvel Condicionado:



MUNICÍPIO DE VILA FRANCA DE XIRA
CÂMARA MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA

- a) Esclarecer os utilizadores sobre as regras previstas no presente Regulamento ou outros normativos legais aplicáveis, bem como sobre o funcionamento dos equipamentos instalados;
- b) Promover e controlar a paragem e o correto estacionamento nas Zonas de Estacionamento de Duração Limitada, nas Bolsas de estacionamento e nas Zonas de Acesso Automóvel Condicionado;
- c) Zelar pelo cumprimento do presente Regulamento;
- d) Desencadear, nos termos do disposto no presente Regulamento, no Código de Estrada e na demais legislação e regulamentação administrativa complementar aplicável, as ações necessárias à autuação contraordenacional e ao eventual bloqueamento e remoção dos veículos em infração;
- e) Levantar e emitir os autos de notícia por contraordenação, nos termos do disposto nos artigos 170.º e seguintes do Código da Estrada;
- f) Tomar as medidas necessárias para que a remoção de veículos se processe em condições de segurança.

CAPÍTULO II – SANÇÕES

ARTIGO 40.º

Regime Aplicável

Sem prejuízo da responsabilidade civil e penal a que haja lugar no caso, as infrações ao disposto no presente Regulamento são sancionadas, no âmbito da responsabilidade contraordenacional, nos termos do disposto no Código da Estrada, na demais legislação e regulamentação administrativa aplicável e no presente capítulo.

ARTIGO 41.º

Estacionamento Proibido

1. Para além dos casos especialmente previstos na Lei é proibido o estacionamento em Zonas de Estacionamento de Duração Limitada, Bolsas de Estacionamento ou Zonas de Acesso Automóvel Condicionado de:



MUNICÍPIO DE VILA FRANCA DE XIRA
CÂMARA MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA

- a) De veículos de categoria, tipo ou utilizador diferentes daqueles para o qual o local ou espaço tenha sido exclusivamente afeto;
 - b) Por tempo superior ao permitido ou sem o pagamento das tarifas devidas;
 - c) De veículo que não exiba, na forma devida e descrita no n.º 6 do artigo 11.º do presente Regulamento, o Título de Estacionamento, ou cujo Título seja inválido ou esteja caducado, bem como de veículo que não exiba o Dístico de Residente ou qualquer outro documento, cartão ou dístico que possibilite o estacionamento a utilizadores específicos da respetiva ZEDL ou Bolsa, exceto quando exista outro meio de controlo válido, nomeadamente eletrónico ou virtual, devidamente aprovado pela Câmara Municipal de Vila Franca de Xira;
 - d) De veículos destinados à venda de quaisquer artigos ou a publicidade de qualquer natureza;
 - a) De veículos utilizados para transportes públicos, quando não estejam em serviço;
 - b) De veículos que careçam de prévia autorização municipal para a ocupação do espaço público e da via pública, nomeadamente cargas e descargas, mudanças ou outras ações, operações ou intervenções.
2. A falta de pagamento das taxas de estacionamento em ZEDL e respetivas Bolsas, incluindo o estacionamento por tempo superior ao das taxas eventualmente pagas, constitui contraordenação por estacionamento proibido, prevista e punida nos termos do disposto no artigo 71.º do Código da Estrada e legislação complementar, na redação atualmente em vigor.

ARTIGO 42.º

Estacionamento Indevido e Abusivo

Considera-se estacionamento indevido ou abusivo aquele que é realizado nas condições expressamente enunciadas no artigo 163.º do Código da Estrada, na redação atualmente em vigor.



MUNICÍPIO DE VILA FRANCA DE XIRA
CÂMARA MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA

ARTIGO 43.º

Bloqueamento e Remoção de veículos

1. O veículo que se encontre em situação de estacionamento abusivo pode ser bloqueado ou removido nos termos previstos no artigo 164º do Código da Estrada.
2. As despesas com o bloqueamento, remoção e depósito são pagas pelo responsável pelo veículo.
3. Os veículos removidos só podem ser entregues ao portador do Certificado de Matrícula, Título de Registo de Propriedade ou documento equivalente, ou a quem comprove, mediante prova adequada e devida, legitimidade para o efeito.
4. O Município de Vila Franca de Xira e a Entidade Concessionária não são responsáveis nem podem ser responsabilizados por eventuais danos ocorridos durante os atos de bloqueamento, remoção e depósito de veículos abusivamente estacionados.

ARTIGO 44.º

Contraordenações e Coimas

1. Às contraordenações e coimas aplica-se o regime sancionatório previsto no Código da Estrada e demais legislação complementar, de acordo com as infrações praticadas.
2. Sem prejuízo da aplicação das demais sanções e formas de responsabilidade que no caso couberem, o utente que estacione sem título de estacionamento válido ou por tempo superior ao limite máximo admitido está obrigado ao pagamento duma coima resultante da ocupação indevida do local de estacionamento.
3. O estacionamento nos parques e zonas de estacionamento por tempo superior ao estabelecido ou sem o pagamento da taxa fixada constitui infração contraordenacional punível com coima, cujo montante varia entre (euro) 30 e (euro) 150, nos termos do preceituado no artigo 71º, n.º 1, alínea d), e n.º 2, alínea a), do Código da Estrada, na redação atualmente em vigor



MUNICÍPIO DE VILA FRANCA DE XIRA
CÂMARA MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA

TÍTULO IX – DISPOSIÇÕES FINAIS

ARTIGO 45.º

Legislação aplicável

O disposto no presente Regulamento não prejudica a aplicação das disposições constantes do Código de Estrada e da demais legislação e regulamentação administrativa aplicável.

ARTIGO 46.º

Regulamentos Específicos

1. O Município de Vila Franca de Xira pode elaborar e editar regulamentos específicos para as Zonas de Estacionamento de Duração Limitada ou de Acesso Automóvel Condicionado.
2. Os valores das taxas e tarifas, nos termos e montantes previstos no presente Regulamento, são integrados no Regulamento Administrativo e Tabela de Taxas e Preços do Município de Vila Franca de Xira em vigor e aplicável.

ARTIGO 47.º

Interpretação e integração de lacunas

A interpretação e integração de lacunas do presente regulamento e das suas disposições competem à Câmara Municipal de Vila Franca de Xira, mediante deliberação devidamente fundamentada para o efeito, em conformidade com os critérios e parâmetros legais de interpretação e integração de lacunas dos regulamentos administrativos e das normas de direito administrativo.

ARTIGO 48.º

Norma revogatória

Com a entrada em vigor do presente regulamento, consideram-se expressamente revogados, mediante revogação expressa por substituição, todos os regulamentos e disposições regulamentares municipais existentes, vigentes e aplicáveis em matéria de estacionamento de duração limitada, bem como quaisquer atos administrativos que disponham em sentido contrário ou diverso do preceituado no presente regulamento.



MUNICÍPIO DE VILA FRANCA DE XIRA
CÂMARA MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA

ARTIGO 49.º
Entrada em vigor

O presente Regulamento entra em vigor 15 dias após a sua publicação na 2ª série do Diário da República, em conformidade com o preceituado no artigo 90º-B, n.º 4, do Regime Financeiro das Autarquias Locais e das Entidades Intermunicipais, aprovado pela Lei n.º 73/2013, de 3 de setembro, na redação em vigor.



MUNICÍPIO DE VILA FRANCA DE XIRA
CÂMARA MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA

ANEXOS:

Anexo I – Plantas das Zonas de Estacionamento de Duração Limitada para as cidades de Vila Franca de Xira, Alverca do Ribatejo e Póvoa de Santa Iria, previstas no Artigo 25.º;

Anexo II – Mapas com levantamento da ocupação de lugares de estacionamento atuais em via pública;

Anexo III – Horário de Funcionamento das Zonas de Estacionamento de Duração Limitada, previsto no Artigo 3.º;

Anexo IV – Taxas máximas de estacionamento aplicáveis no espaço público das Zonas Tarifadas, contempladas no Anexo I;

Anexo V – Taxas de estacionamento aplicáveis aos bilhetes diários, semanais e mensais;

Anexo VI – Taxas anuais de estacionamento previstas para os Dísticos de Residente (aplicável a todas as ZEDL e a todas as ZAAC, com estacionamento gratuito para o titular);

Anexo VII – Taxas mensais de estacionamento previstas para os Dísticos de Empresa (aplicável a todas as ZEDL);

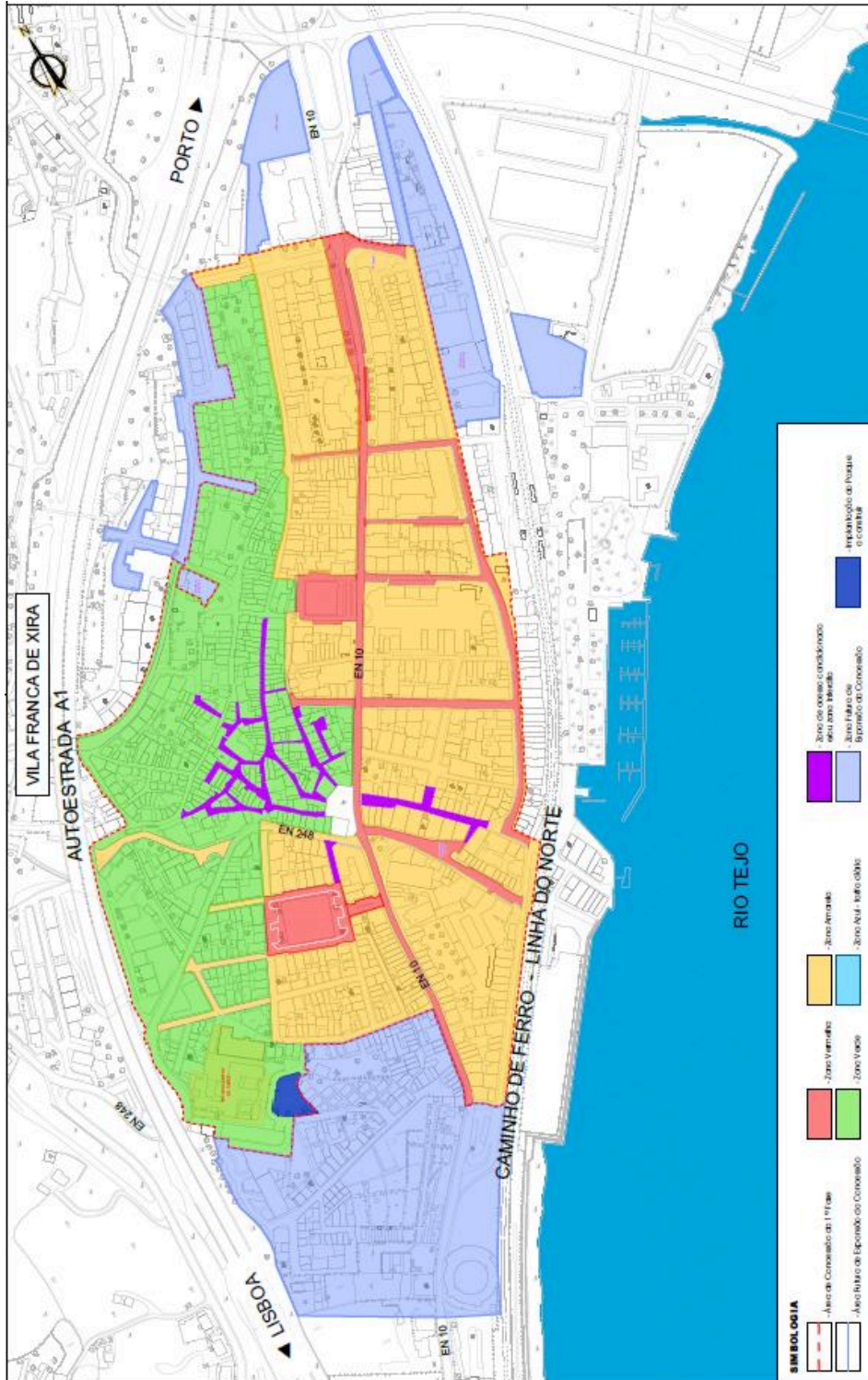
Anexo VIII – Taxas previstas para atribuição e utilização de lugares de estacionamento privativos na via pública;

Anexo IX - Implementação de medidas de sustentabilidade ambiental nas intervenções de novas áreas e parques de estacionamento e na ampliação e reformulação de estacionamento existentes.



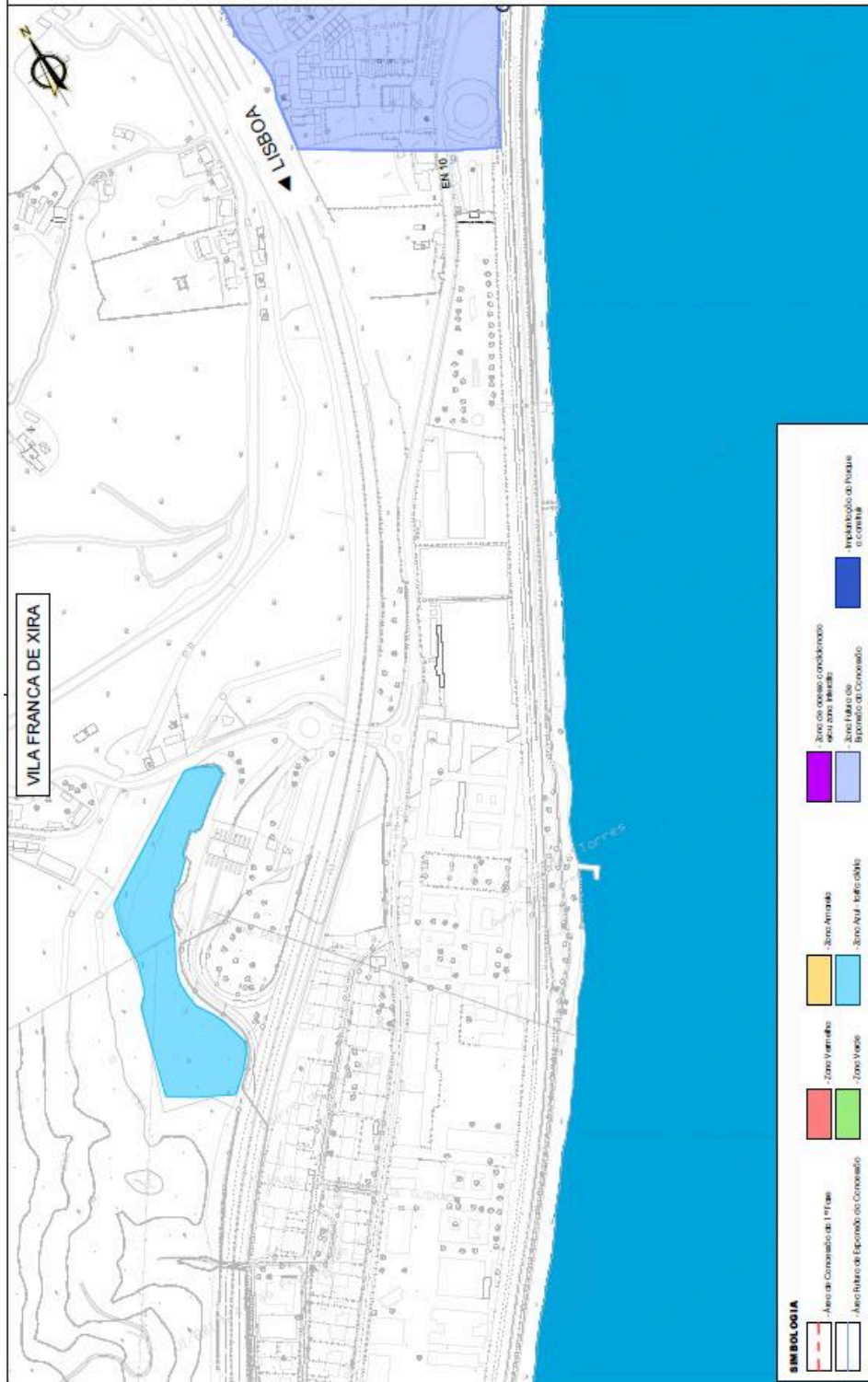
MUNICÍPIO DE VILA FRANCA DE XIRA
CÂMARA MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA

Anexo I – Plantas de delimitação das Zonas Tarifadas dos arruamentos em via pública para as cidades de Vila Franca de Xira, Alverca do Ribatejo e Póvoa de Santa Iria previstas no Artigo 25.º



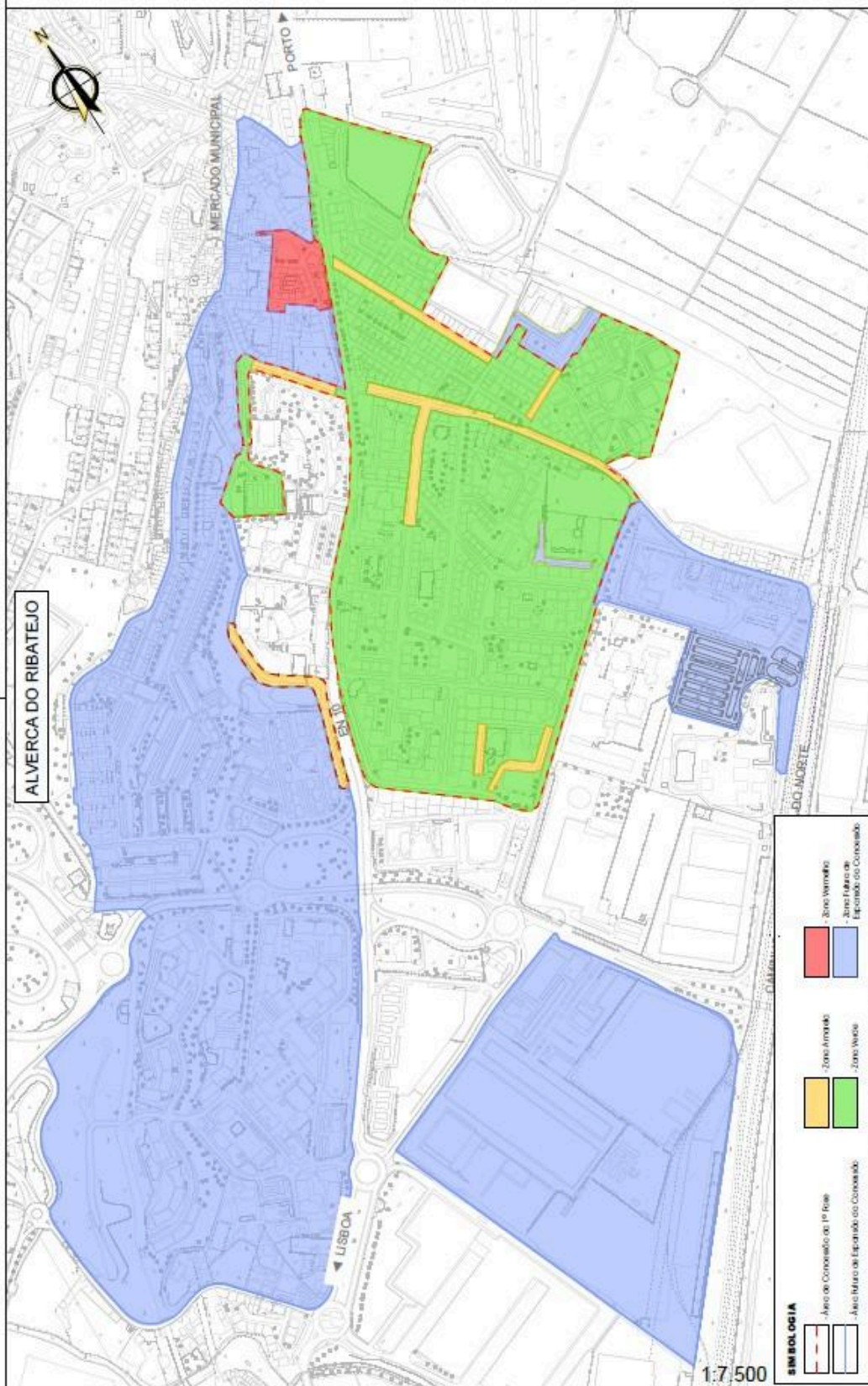


MUNICÍPIO DE VILA FRANCA DE XIRA
CÂMARA MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA





MUNICÍPIO DE VILA FRANCA DE XIRA
CÂMARA MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA





MUNICÍPIO DE VILA FRANCA DE XIRA
CÂMARA MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA





MUNICÍPIO DE VILA FRANCA DE XIRA
CÂMARA MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA

Anexo II – Mapas com levantamento da ocupação de lugares de estacionamento atuais em via pública

Vila Franca de Xira

Eixos Viários	Gratuito	Cargas e Descargas	Carreg. V.E.	Condicionado	Mobilidade Reduzida	Motos	Pago	Reservado	Paragem T.P.	Táxis	Irregular	Total Estacionamento
Avenida 25 de Abril	30	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	32
Avenida Combatentes da Grande Guerra	36	1	0	0	4	2	0	3	0	0	0	46
Avenida Pedro Victor	0	0	0	0	2	0	44	4	0	2	0	52
Calçada da Barroca	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Largo Conde Ferreira	3	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	4
Parque Travessa do Telhal	0	3	0	0	2	0	18	0	0	0	0	23
Praceta da Justiça	0	3	2	0	1	1	7	15	0	0	0	29
Praceta Jornal Vida Ribatejana	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19	25
Rua 1º de Dezembro	32	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	34
Rua Almeida Garret	7	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9
Rua Alves Redol	7	4	0	0	4	0	53	11	1	0	0	80
Rua António Dias Lourenço	9	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	12
Rua António Lúcio Baptista	43	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	44
Rua António Maria Eugénio D'Almeida	5	0	0	0	1	0	10	3	0	0	0	19
Rua António Palha	10	0	0	0	0	0	9	0	0	0	7	26
Rua José Júlio	7	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9
Rua do Curado	30	3	0	0	1	0	0	2	0	0	0	36
Rua dos Varinos	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12
Rua Dr. António José D'Almeida	15	0	0	0	1	0	4	0	0	0	12	32
Rua Dr. Luís César Rodrigues Pereira	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
Rua Dr. Manuel de Arriaga	3	0	0	0	1	0	0	0	0	0	10	14
Rua Dr. Miguel Bombarda	72	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	76
Rua Dr. Vasco Moniz	38	5	0	0	4	0	0	6	1	0	0	54
Rua Fausto Nunes Dias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	13
Rua João de Deus	3	1	0	0	1	0	0	0	0	0	29	34
Rua João José Nascimento Costa	40	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	41
Rua Joaquim Pedro Monteiro	33	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	36
Rua José Dias da Silva	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	9
Rua José Falcão	69	1	0	0	1	0	0	0	0	0	5	76
Rua José Maria Ferreira Delgado	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
Rua Luís de Camões	13	3	0	0	0	0	0	6	0	0	0	22
Rua Manuel Afonso de Carvalho	35	4	0	0	0	0	9	1	0	0	0	49
Rua Mário Coelho	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rua Miguel Esguelha	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	6
Rua Noel Perdigão	23	2	0	0	0	0	0	6	0	0	0	31
Rua Octávio Pato	21	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23
Rua Sacadura Cabral	14	0	0	0	3	0	8	0	0	0	0	25
Rua Santo António	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	5
Rua Serpa Pinto	6	4	0	0	0	0	17	0	0	0	0	27
Rua Vasco da Gama	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	20
Travessa das Parreiras	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	5
Travessa do Araújo	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11
Travessa do Quebra Costas	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	8	9
Travessa João Duarte Froes	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
Total	644	43	3	0	34	3	185	62	4	2	142	1122



MUNICÍPIO DE VILA FRANCA DE XIRA
CÂMARA MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA

Alverca do Ribatejo

Eixos Viários	Gratuito	Cargas e Descargas	Carreg. V.E.	Condicionado	Mobilidade Reduzida	Motos	Pago	Reservado	Paragem de autocarros	Táxis	Irregular	Total Estacionamento
Avenida Cap. João de Almeida Meleças	99	2	0	0	3	0	0	3	0	0	0	107
Avenida Infante D. Pedro	107	1	0	0	5	3	0	8	0	0	0	124
EN10 - Via de serviço	29	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	32
Impasse A	28	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	29
Impasse B	25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25
Parque da Feira	430	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	430
Parque de Estacionamento Piscinas	157	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	159
Parque do Pavilhão	42	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	45
Praça D. Afonso V	9	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	10
Praça da Cova do Bicho	71	0	0	0	0	0	0	2	0	0	32	105
Praceta D. Álvaro Almada	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22
Praceta da Cabine	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26
Praceta das Oliveiras	49	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17	66
Praceta das Ordenações Afonsinas	43	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	43
Quinta das Drogas	28	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	28
Rua 1 de Setembro	36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36
Rua 20 de Maio de 1449	87	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	88
Rua António Sérgio	51	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	53
Rua Boca Lara	28	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29
Rua Brg. Alberto Fernandes	116	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	127
Rua Brg. Fernando Alberto de Oliveira	125	3	0	0	2	0	0	0	0	0	71	201
Rua Catarina Eufémia	73	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	75
Rua César Augusto Ferreira	135	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	136
Rua Cidade de Dévnia	38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	44
Rua Coronel Henrique Mora	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24
Rua da Aviação	56	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	58
Rua da Indústria	155	0	0	0	1	0	0	9	0	0	9	174
Rua da Juventude	162	2	0	0	3	0	0	0	0	0	0	167
Rua Dom António Ferreira Gomes	28	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	28
Rua Dom João I	134	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	134
Rua do Trabalhador	87	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	88
Rua Gago Coutinho	93	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	96
Rua Joaquim Sabino Faria	44	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	46
Rua José Afonso	58	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	59
Rua José Antunes	48	2	0	0	0	0	0	1	0	0	29	80
Rua José de Sousa Nazareth	11	0	0	0	1	0	0	0	0	7	0	19
Rua José Ferreira Cera	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
Rua José Tarré	12	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	13
Rua Manuel Maria Vieira	11	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	12
Rua Mário de Campos Barbosa	40	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	43
Rua Pavilhão Municipal	39	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	39
Rua Sacadura Cabral	113	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	114
Rua Soc. Fil. Recreio Alverquense	68	0	0	0	3	0	0	4	0	0	33	108
Rua Judite Sobral Garrido	6	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	9
Rua de Diu	20	0	0	0	1	0	0	0	0	0	3	24
Rua Henrique ferreira Ruivo	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	11
Rua Cesar Alípio Ferreira	13	2	0	0	1	0	0	0	0	0	2	18
Rua dos Bombeiros Voluntários	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	13
Rua José António do Carmo	15	0	0	0	1	0	0	0	0	0	4	20
Total	3114	17	0	0	47	3	0	29	0	7	227	3444



MUNICÍPIO DE VILA FRANCA DE XIRA
CÂMARA MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA

Póvoa de Santa Iria

Eixos Viários	Gratuito	Cargas e Descargas	Carreg. V.E.	Condicionado	Mobilidade Reduzida	Motos	Pago	Reservado	Paragem de autocarros	Táxis	Irregular	Total Estacionamento
Avenida Antero de Quental	83	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	85
Avenida Dom Vicente Afonso Valente	786	0	0	0	18	1	0	1	0	0	34	840
Avenida Ernest Solvay	103	4	0	0	1	0	0	0	0	0	0	108
Largo da Estação	36	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	37
N 10 (Parque Junto à Igreja)	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
Parque (Quinta da Piedade)	74	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	77
Praceta Arquimedes Santos	63	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	66
Praceta Fernando Namora	37	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	38
Rua Quinta da Ferveença	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
Rua 28 de Setembro	9	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10
Rua 5 de Outubro	23	1	0	0	2	0	0	1	0	0	0	27
Rua Almirante Cândido dos Reis	7	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	8
Rua Américo Costa	82	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	86
Rua Augusto Toscano Batalha	88	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	90
Rua da República	35	2	0	0	2	0	0	2	2	0	0	43
Rua do Olival	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
Rua Joaquim Correia Bessa	43	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	45
Rua Joaquim Mendes	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
Rua Marquês de Pombal	12	0	0	0	0	0	0	1	0	0	11	24
Rua Padre Manuel Duarte	265	0	0	0	3	0	0	0	0	0	14	282
Rua Primeiro de Dezembro	47	3	0	0	2	0	0	0	0	0	0	52
Rua Raul Alves	16	2	0	0	1	0	0	2	0	0	2	23
Rua Vasco da Gama	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	10
Travessa Carvalho Araújo (parque)	10	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	11
Travessa da Escola	7	0	0	0	1	0	0	2	0	0	0	10
Travessa Marquês de Abrantes	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10
Total	1860	14	0	0	48	2	0	9	2	0	64	1999



MUNICÍPIO DE VILA FRANCA DE XIRA
CÂMARA MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA

**Anexo III - Horário de Funcionamento das Zonas de Estacionamento de Duração Limitada,
previsto no artigo 3.º**

Zona Tarifada	Horário
Vermelha	Segunda-feira a sexta-feira: das 09h00 às 19h00 Sábados: das 09h00 às 13h00
Amarela	Segunda-feira a sexta-feira: das 09h00 às 19h00
Verde	Segunda-feira a sexta-feira: das 09h00 às 19h00
Azul	Segunda-feira a sexta-feira: das 09h00 às 19h00

**Anexo IV – Taxas Máximas de Estacionamento aplicáveis no espaço público das Zonas
Tarifadas, contempladas no Anexo I**

Tempo de estacionamento	Zona Tarifada		
	Vermelha	Amarela	Verde
00:15	0,45 €	0,30 €	0,20 €
00:30	0,80 €	0,55 €	0,30 €
00:45	1,20 €	0,80 €	0,45 €
01:00	1,60 €	1,05 €	0,60 €
01:15	2,00 €	1,25 €	0,75 €
01:30	2,40 €	1,50 €	0,90 €
01:45	2,80 €	1,75 €	1,05 €
02:00	3,20 €	2,00 €	1,20 €
02:15	-	2,25 €	1,35 €
02:30	-	2,50 €	1,50 €
02:45	-	2,75 €	1,65 €
03:00	-	3,00 €	1,80 €
03:15	-	3,25 €	1,95 €
03:30	-	3,50 €	2,10 €
03:45	-	3,75 €	2,25 €
04:00	-	4,00 €	2,40 €



MUNICÍPIO DE VILA FRANCA DE XIRA
CÂMARA MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA

Anexo V - Taxas de Estacionamento aplicáveis aos bilhetes diários, semanais e mensais

Zona Tarifada	Taxa Diária	Taxa Semanal	Taxa Mensal
Amarelo	4,00 €	20,00 €	80,00 €
Verde	2,40 €	12,00 €	48,00 €
Azul	1,00 €	-	-

Nota: O Bilhete Diário/Taxa Diária aplica-se em zonas específicas do Município, onde é possível estacionar durante todo o dia pagando um valor fixo, conforme tabela acima. As Zonas de Bilhete Diário estão identificadas na sinalização vertical da zona e, em regra, estão localizadas em áreas de menor pressão de procura de estacionamento e onde exista maior disponibilidade de oferta de estacionamento.

Anexo VI - Taxas anuais de estacionamento previstas para cada um dos Dísticos de Residente (aplicável a todas as ZEDL e a todas as ZAAC, com estacionamento gratuito para o titular)

Dísticos	Taxa anual/dístico
1.º dístico	12,00 €
2.º dístico	50,00 €
3.º dístico	150,00 €
4.º dístico (*)	12,00 €
2.ªs vias e alterações	6,00 €

(*) – Apenas atribuído em caso de ficar comprovado que num mesmo fogo reside mais de um agregado familiar.

Anexo VII - Taxas mensais de estacionamento previstas para os Dísticos de Empresa (aplicável a todas as ZEDL)

	Taxa mensal
Dístico de Empresa n.º1	30,00 €
2.ªs vias e alterações	6,00 €



MUNICÍPIO DE VILA FRANCA DE XIRA
CÂMARA MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA

**Anexo VIII - Taxas previstas para a atribuição e utilização de lugares de estacionamento
privativos na via pública**

Zona Tarifada	Taxa Anual
Vermelha	2.000 €
Amarela	1.700 €
Verde	1.500 €

**Anexo IX - Implementação de medidas de sustentabilidade ambiental nas intervenções em
novas áreas e parques de estacionamento e na ampliação ou reformulação dos
estacionamentos existentes**

Na construção de novas áreas ou parques de estacionamento, ou na ampliação e reformulação de áreas e parques de estacionamento existentes, quer na via pública, quer em áreas dedicadas ou em edificado, pretende-se fomentar a implementação de medidas de sustentabilidade ambiental.

Assim, constitui objetivo a prosseguir que as áreas e parques de estacionamento possam também contribuir com soluções construtivas que promovam uma melhor integração no espaço público e uma valorização ambiental conducente a menores consumos energéticos.

A título de exemplo, mencionam-se os seguintes propósitos e sugestões:

- Integração de elementos de estrutura verde de integração paisagística, incluindo estrutura arbórea;
- Implementação de soluções que integrem uma componente de energia elétrica de fonte renovável;
- Reutilização de caudais para zonas de rega, lavagem de pavimentos ou para outros consumos não domésticos;
- Utilização de produtos, equipamentos e tecnologias amigos do ambiente;
- Integração de áreas para equipamentos de modos suaves de mobilidade sustentável;

Em resumo, valoriza-se a adoção, tanto quanto possível e pertinente para as áreas e parques de estacionamento, das componentes de sustentabilidade ambiental.

**Estudo de Fundamentação Económica e Financeira relativo ao
valor das taxas das Zonas de Estacionamento de Duração Limitada**

Fevereiro 2026

1. ÍNDICE

1.	ÍNDICE	2
1.	INTRODUÇÃO	4
2.	METODOLOGIA	7
3.	DETERMINAÇÃO DO CUSTO	7
3.1.	Custo associado à exploração	8
3.2.	Custo associado ao investimento inicial	9
3.3.	Custo associado ao Espaço Público	9
4.	CRITÉRIOS SUBJETIVOS	10
5.	ANÁLISE COMPARATIVA	12
6.	PROPOSTA DE TAXAS E DURAÇÃO MÁXIMA DO ESTACIONAMENTO	14

Índice de Tabelas

Tabela 1 - Valores reais de custos de exploração de outras operações	9
Tabela 2– Custos de referência associados ao investimento	9
Tabela 3– Custo global anual equivalente de um lugar de estacionamento em ZEDL.....	10
Tabela 4 - ZEDL - Vila Franca de Xira (concelho)	12
Tabela 5 - ZEDL – Lisboa	13
Tabela 6 - ZEDL – Almada	13
Tabela 7 - ZEDL – Loures.....	13
Tabela 8 - ZEDL – Oeiras	13
Tabela 9 - ZEDL – Setúbal	14
Tabela 10 - ZEDL - Vila Franca de Xira (concelho)	14
Tabela 11 – Taxas propostas	15
Tabela 12 – Taxa anual de lugares de estacionamento privativo	15

1. INTRODUÇÃO

O centro da cidade de Vila Franca de Xira tem implementada uma área de estacionamento tarifado desde o ano de 2004, com a instalação de 19 parcómetros, que permite, nessa área específica, proceder ao controlo do estacionamento em via pública.

A taxa de estacionamento aplicada nesta zona de estacionamento está atualmente regulada através do Regulamento Administrativo Municipal de Taxas e Preços, o qual estabelece uma taxa única de estacionamento, independentemente da zona de estacionamento regulada.

Decorrido este período de tempo desde 2004, tem-se constatado uma procura crescente de lugares de estacionamento, sendo atualmente consideravelmente superior à oferta disponível em zonas específicas do concelho e, fundamentalmente, nas áreas consolidadas da cidade de Vila Franca de Xira e noutros locais do concelho, nomeadamente na envolvente direta dos interfaces com outros modos de transporte.

Esta situação origina uma pressão elevada na estrutura viária urbana, com movimentos rodoviários excessivos na procura de lugares de estacionamento, incentivando ao estacionamento desregrado e ilegal com forte penalização da qualidade do espaço público.

Dos estudos desenvolvidos é notório que existe uma predominância de veículos automóveis que estacionam nos lugares de estacionamento disponíveis ao início da manhã, mantendo esses lugares ocupados durante todo o dia, inviabilizando o estacionamento de curta duração e, desta forma, penalizando fortemente a economia local do concelho e provocando óbvios prejuízos ao funcionamento daqueles centros urbanos.

Efetivamente, a situação atual tem como regra que a quase totalidade dos lugares na via pública estão permanentemente ocupados, normalmente por longas permanências e sem qualquer critério de local de trabalho, residência ou visitante.

Nestas condições, o fomento de atratividade para residência desta zona fica totalmente comprometido pois são em geral edificações mais antigas sem estacionamento e o Município, ainda que queira, não possui instrumentos para dar preferência ao estacionamento de residentes.

Também todo o apoio ao comércio local, bem como serviços, nomeadamente administrativos, fica comprometido pela inexistência de lugares de estacionamento disponíveis.

Adicionalmente, esta falta de lugares livres tem, segundo estudos efetuados pela equipa de Donald Shoup, Professor de Planeamento Urbano na Universidade da Califórnia e autor do livro

“The High Price of Free Parking”, variadíssimos impactos negativos nos centros urbanos, para além de inibir a já referida gestão de espaços para residentes.

Assim, e segundo aquele especialista, nos centros urbanos e em cada zona/quarteirão deverá haver sempre pelo menos 15% dos lugares não ocupados.

Efetivamente, estima-se que perto de 50% dos percursos nos centros urbanos (no caso referido a LA, mas certamente extrapolável, ainda que em menor escala) são realizados à procura de um lugar para estacionar.

Esta realidade conduz, por um lado, a um decréscimo relevante da velocidade de circulação, provocando congestionamentos evitáveis e, por outro, induz manobras súbitas e perigosas, quando finalmente o condutor descortina um possível lugar, gerando com alguma frequência acidentes viários.

No caso em análise, a natureza de interface para o comboio suburbano com geração de um movimento pendular aumenta significativamente a pressão de procura durante o período diurno, com ocupações de veículos cujos condutores se deslocam para Lisboa e nada acrescentam a estas zonas urbanas.

No geral, podemos dizer que uma boa gestão do espaço público obriga seguramente a condicionar e tarifar o pouco espaço disponível para estacionamento nestas zonas mais centrais das vilas e cidades, sendo particularmente verdade, pelas razões expostas, no caso de Vila Franca de Xira.

Finalmente, e não menos relevante, importa referir que tendencialmente, e em praticamente todos os planos urbanísticos de centros urbanos, existe a ideia de utilizar o espaço público atualmente ocupado pelo estacionamento para aumentar as zonas pedonais, colocar novos equipamentos urbanos, criar vias cicláveis, etc., substituindo os estacionamentos através de oferta em parques subterrâneos ou em silos construídos em zonas centrais, mas não edificáveis e conseqüentemente em espaços sem valor comercial.

Neste enquadramento, pretende o Município de Vila Franca de Xira melhorar as condições de funcionamento da área de estacionamento tarifado na cidade de Vila Franca de Xira, com alargamento das áreas tarifadas existentes e a respetiva expansão para as cidades de Alverca do Ribatejo e Póvoa de Santa Iria, com a implementação dum sistema de gestão e controlo dos estacionamentos em espaço público.

A definição das ZEDL (zonas de estacionamento de duração limitada) e do respetivo regime tarifário tem por objetivo fundamental a adequação da gestão do espaço público aos objetivos

e à realidade urbanística e funcional das zonas centrais das cidades de Vila Franca de Xira, Alverca do Ribatejo e Póvoa de Santa Iria.

Assim, a implementação de uma gestão equilibrada dos estacionamento em espaço público constitui uma ferramenta importante na gestão e organização dos estacionamento, na organização do espaço público e na circulação rodoviária, fomentando a utilização e dinamização de uma política de mobilidade suave para uma melhor qualidade de vida e maior sustentabilidade ambiental.

A melhor e maior oferta de transporte público em implementação pela TML –Transportes Metropolitanos de Lisboa, na Área Metropolitana de Lisboa (AML), bem como o serviço de transporte ferroviário suburbano que serve o concelho de Vila Franca de Xira, incentiva a utilização dos transportes públicos associados a outros modos de transporte, nomeadamente a mobilidade suave.

Neste contexto, pretende-se implementar uma reorganização da oferta dos lugares de estacionamento através duma gestão rigorosa e equilibrada, implementando progressivamente o controlo dos estacionamento nas zonas de maior procura do concelho, permitindo a reserva de oferta para utilizadores específicos e incrementando a eficácia da gestão e fiscalização do estacionamento no espaço público, eliminando o estacionamento ilegal.

A implementação desta política de mobilidade implica a aprovação e implementação do Regulamento Municipal de Mobilidade e Estacionamento, o qual define as zonas de estacionamento de duração limitada e as respetivas taxas a aplicar.

Como princípio, a fixação das taxas deve ter como critério e fundamento a racionalização do estacionamento público nas zonas delimitadas e deverá ter como objetivos:

- Onerar esse estacionamento por forma a desincentivar o estacionamento de longa duração, garantindo-se, dessa forma, uma maior rotatividade na ocupação dos lugares;
- Disciplinar o estacionamento abusivo e indevido e contribuir para uma melhor qualidade de vida e habitabilidade dos residentes das zonas fortemente procuradas por estacionamento;
- Promover uma repartição modal favorável aos modos mais sustentáveis e uma utilização mais racional do transporte individual.

Pelo anteriormente exposto, este documento tem por objetivo apresentar a fundamentação económico-financeira das taxas de estacionamento do Município de Vila Franca de Xira, por forma a dar cumprimento ao estipulado na Lei 53-E/2006, de 29 de dezembro, que aprova e

consagra o Regime Geral das Taxas das Autarquias Locais, e mais especificamente no seu artigo 8º e no seu artigo 9º.

2. METODOLOGIA

Tendo por base o zonamento das ZEDL (zonas estacionamento de duração limitada) definidas para as 3 zonas de intervenção foram também estabilizados os seguintes requisitos:

- A tipologia de zonas com escalonamento de tempo máximo de permanência;
- A tipologia, geometria e localização de cada zona a tarifar;
- As regras para residentes e a sua abrangência.

Estabilizadas estas questões de princípio é necessário proceder à definição do valor das taxas de estacionamento, em função da tipologia de cada uma das ZEDL, o que nos termos da lei implica a elaboração de um estudo para a sua fundamentação.

Nos termos da Lei n.º 53-E/2006, de 29 de dezembro, que aprova e consagra o Regime Geral das Autarquias Locais, o artigo 8.º, em matéria de criação de taxas, estabelece o seguinte:

1 - As taxas das autarquias locais são criadas por regulamento aprovado pelo órgão deliberativo respetivo.

2 - O regulamento que crie taxas municipais ou taxas das freguesias contém obrigatoriamente, sob pena de nulidade:

- a) A indicação da base de incidência objetiva e subjetiva;*
- b) O valor ou a fórmula de cálculo do valor das taxas a cobrar;*
- c) A fundamentação económico-financeira relativa ao valor das taxas, designadamente os custos diretos e indiretos, os encargos financeiros, amortizações e futuros investimentos realizados ou a realizar pela autarquia local;*
- d) As isenções e sua fundamentação;*
- e) O modo de pagamento e outras formas de extinção da prestação tributária admitidas;*
- f) A admissibilidade do pagamento em prestações.*

Assim, e nestes termos, apresenta-se nos capítulos seguintes a fundamentação associada ao cálculo da taxa ajustada para aplicação a esta realidade.

3. DETERMINAÇÃO DO CUSTO

Para determinação do custo por lugar de estacionamento identificam-se, desde logo e por ordem crescente de relevância, 3 tipos de custos, a saber:

➤ **Custo associado à exploração, que integra:**

- Coordenação;
- Fiscalização;
- Bilhética e outros custos;
- Custos de transações;
- Recolha, contagem e depósito;
- Processamento administrativo das infrações (em princípio associado à respetiva cobrança);
- Manutenção:
 - Equipamentos;
 - Baterias;
 - Terminais de fiscais;
 - Licença de Software de Fiscalização;
 - Pinturas de pavimento;
 - Outros.

➤ **Custo associado ao investimento inicial:**

- Estudo de Estacionamento;
- Projeto de Implementação das ZEDL;
- Parquímetros;
- Terminais de Fiscal;
- Pinturas de Pavimentos;
- Sinalização Vertical;
- Diversos:

➤ **Espaço Público que implica valorizar o custo de substituição pela ocupação do espaço de estacionamento.**

3.1. Custo associado à exploração

Para o cálculo do custo associado à exploração teve-se por base custos reais de exploração de outras operações equivalentes e na mesma área geográfica de referência.

Os dados obtidos referem-se a duas tipologias de exploração existentes e reais, sendo uma para uma operação com capacidades de 500 lugares e outra com capacidade para 2.000 lugares, permitindo por essa via uma extrapolação média de custos.

Neste princípio, os valores tidos como referência são os expressos na Tabela 1.

Tabela 1 - Valores reais de custos de exploração de outras operações

Nº Lugares Estacionamento	Coordenação e Fiscalização	Bilhética, Recolha Veículos e outros	Manutenção	Custo Transações	Custos Administrativos	Custos Totais Ano	Custo Total ano/lugar
500	90 000,00 €	20 000,00 €	10 000,00 €	5 000,00 €	15 000,00 €	140 000,00 €	280,00 €
2 000	300 000,00 €	35 000,00 €	30 000,00 €	15 000,00 €	50 000,00 €	430 000,00 €	215,00 €

Resulta deste princípio um valor médio de exploração por lugar de 250,00€/ano.

3.2. Custo associado ao investimento inicial

Para determinação do custo associado ao Investimento inicial adotou-se o mesmo princípio e valores reais de explorações equivalentes, na mesma área geográfica, resultando os valores expressos na Tabela 2.

Tabela 2- Custos de referência associados ao investimento

Nº Lugares Estacionamento	Estudo Estacionamento	Implementação das ZEDL	Equipamentos	Terminais de Fiscais	Marcação Lugares	Sinalização e Sinalética	Diversos	Total	Custo Total ano/lugar
500	5 000,00 €	10 000,00 €	150 000,00 €	2 500,00 €	35 000,00 €	10 000,00 €	20 000,00 €	232 500,00 €	465,00 €
2 000	10 000,00 €	20 000,00 €	600 000,00 €	10 000,00 €	140 000,00 €	40 000,00 €	50 000,00 €	870 000,00 €	435,00 €

Assumindo uma duração estimada de 10 anos, e assumindo também algum custo de financiamento, teremos um custo anual médio por lugar da ordem dos 50 €/ano.

3.3. Custo associado ao Espaço Público

Para a última vertente teremos de considerar o custo associado à reposição do espaço, ou seja , o equivalente ao custo de construção de um lugar em edificado.

Esta base de calculo é de facto a única forma de valorizar devidamente o espaço público podendo ser aceitável majorar este valor assim calculado pois este espaço, ao contrário dos estacionamentos em edificado, é finito e de impossível ampliação no quadro de uma zona urbana consolidada.

De forma simplificada, podemos assumir, como custo médio dum lugar de estacionamento em edificado, um valor de 20.000 €/lugar e, pese embora seja variável pelo tipo de terreno de

fundação, pelas ocupações de subsolo e pela integração do espaço público exigidos, teremos para um parque de 300 lugares este valor médio como razoável.

Assumindo uma duração estimada de 50 anos, e atribuindo um custo de financiamento de 3% (all in), podemos calcular o valor anual em 800 € por lugar.

Em resumo, o custo global anual equivalente de um lugar de estacionamento em ZEDL será o resultante do somatório dos três custos determinado conforme tabela 3

Tabela 3– Custo global anual equivalente de um lugar de estacionamento em ZEDL

Custos de Exploração	Custos de Investimento	Custos Espaço Público	Custos Totais/Lugar
250,00 €	800,00 €	50,00 €	1 100,00 €

Resulta assim um custo global anual de 1.100,00€/lugar.

4. CRITÉRIOS SUBJETIVOS

Tipicamente nos centros urbanos de dimensão e pressão semelhante ao do concelho de Vila Franca de Xira, o tempo médio de ocupação, pago em cada lugar de estacionamento, será na ordem de 6 horas por lugar, por dia, com eventual reforço ao sábado de mais duas horas.

Os valores de referência são bastante variáveis, também em função da gestão e fiscalização, e em zonas muito centrais de máxima pressão podem chegar a 10 horas vendidas, desde que o limite máximo de permanência seja de 2 horas.

Assim, teríamos em média que o número de horas vendidas por lugar ano seria de:

50 semanas X 5 dias úteis X 6 Horas + 50 semanas X 1 dia X 2 Horas = 1.600 Horas/ano

A consideração de 50 semanas (e não 52) tende a acomodar os feriados e a compensar os meses de menor procura.

Temos, então, definido um custo global anual de 1.100 €/lugar ano e um número previsível de horas vendidas de 1.600, o que conduz a um custo base horário por lugar de:

0,6875 € /Hora/lugar

As ZEDL propostas neste estudo abrangem as áreas centrais de:

- Vila Franca de Xira, com 882 lugares tarifados;
- Alverca do Ribatejo, com 3.193 lugares tarifados;
- Póvoa de Santa Iria, com 1.882 lugares tarifados.

Foi determinado que as tipologias de zonas a implementar são 5, conforme se indica abaixo:

- Zona Vermelha – zonas com alta rotação com máximo de permanência de 2 Horas a aplicar nos arruamentos de comércio e serviços em que importa salvaguardar a utilização do espaço por diferentes munícipes ao longo do dia; sendo zonas preferencialmente pouco extensas pois pelo regulamento proposto não são passíveis de uso pelos residentes durante o período útil de exploração;
- Zona Amarela - zonas mistas de transição entre a alta rotação e a zona verde de maior permanência, com limitação a 4 horas, que permite espelhar no estacionamento a evolução espacial da atividade geradora da procura de estacionamento; também aqui o estacionamento de residentes é permitido desde que munidos de título válido;
- Zona Verde - zonas de baixa rotação onde se permitirá uma maior permanência, com limitação a 4 horas, normalmente localizadas em zonas mais afastadas do centro e que asseguram a transição para as zonas não tarifadas; nestas zonas, os residentes poderão estacionar com base no seu dístico, válido, de residente;
- Zonas Azuis - são zonas específicas, onde é possível estacionar durante todo o dia pagando um valor fixo e, em regra, estão localizadas em áreas de menor pressão de procura de estacionamento e onde exista maior disponibilidade de oferta de estacionamento, funcionando como alternativa às zonas de estacionamento de duração limitada;
- As zonas exteriores às coroas Vermelha, Amarela e Verde, identificadas, são zonas de expansão, funcionando numa fase inicial como áreas de estacionamento livre, não tarifadas, que garantem a alternativa ao centro que se pretende gerir e que dão resposta ao utente que, não querendo pagar, poderá igualmente estacionar sem estar condicionado a percursos pedonais mais longos.

Tendo em consideração a limitação de espaço público disponível e a intensidade da procura associada à natureza da malha urbana, teremos de considerar fatores subjetivos, que transmitam ao utilizador a correta mensagem dos parâmetros impostos pela natureza da zona urbana em estudo.

Assim, nas zonas vermelhas deve considerar-se um agravamento no custo das taxas para sinalizar a necessidade de cada utente otimizar o seu tempo de ocupação do lugar de

estacionamento, dando como alternativa para permanências mais longas locais um pouco mais afastados e menos convenientes.

As zonas vermelhas oferecem aos utilizadores uma possibilidade de estacionamento mais conveniente por proximidade ao destino pretendido, sendo este, normalmente, em zonas de maior pressão urbanística.

Em resumo, deve ponderar-se o custo determinado com dois fatores, em que um traduz o excesso de procura para a oferta existente e o segundo a conveniência para o utilizador.

Tabela 4 - ZEDL - Vila Franca de Xira (concelho)

	Verde	Amarela	Vermelha	Azul
Coeficiente Saturação	0,75	1	1,5	Taxa diária
Coeficiente de conveniência	1,25	1,5	1,5	
Tarifa resultante	0,64 €	1,03 €	1,55 €	
Tarifa base	0,69 €			

De referir que a consideração do mesmo fator de conveniência para a zona vermelha e amarela se justifica pela necessidade de preservar lugares de estacionamento para os residentes sem inibir a sua possibilidade de estacionamento numa zona demasiado alargada.

Importa sublinhar que é objetivo garantir o funcionamento dos centros urbanos sem afastar os residentes da zona, que são parte fundamental do equilíbrio urbanístico que se pretende.

5. ANÁLISE COMPARATIVA

Importa fazer um enquadramento da taxa calculada no ponto anterior com as taxas praticadas noutros municípios da Área Metropolitana de Lisboa.

Não sendo obrigatório é lícito esperar alguma coerência nos valores das taxas aplicadas em zonas geográficas próximas, considerando a devida extrapolação em função da disponibilidade da oferta de lugares e da procura associada a cada uma das localidades tidas para efeitos de comparação.

Pelo que esta comparação é um exercício base para a fundamentação requerida embora nem sempre permita uma comparação direta uma vez que se constata tratar-se de realidades diferentes.

Desde logo em Lisboa foram criadas 4 zonas com diferentes níveis de taxas, em função da pressão urbanística e viária de cada área, obviamente para além das zonas exclusivas a residentes e das Zonas de Acesso Automóvel Condicionado. Esta mesma lógica foi aplicada nos diferentes centros da AMP.

Em Lisboa as taxas aplicadas e as permanências permitidas são as seguintes:

Tabela 5 - ZEDL – Lisboa

	Verde	Amarela	Vermelha	Castanha
Taxa horária	0,80 €	1,20 €	1,60 €	2,00 €
Máxima Duração	4 horas	4 horas	2 horas	2 horas

No caso de Almada temos:

Tabela 6 - ZEDL – Almada

	Verde	Amarela	Vermelha	Azul
Taxa horária	0,40 €	0,60 €	0,80 €	
Máxima Diário	3,20 €	4,80 €	6,40 €	0,50 €
Semanal	12,80 €	19,20 €	25,60 €	2,10 €
Mensal	48,00 €	72,00 €	96,00 €	8,65 €

Para Loures os valores são:

Tabela 7 - ZEDL – Loures

	C	B	A	A+
Taxa horária	0,37 €	0,49 €	0,53 €	0,65 €
Máxima Diário	2,44 €	3,25 €	4,07 €	4,07 €

Para Oeiras temos:

Tabela 8 - ZEDL – Oeiras

	Verde	Vermelha	Castanha
Taxa horária	0,40 €	0,80 €	1,50 €
Máxima Duração	10 Horas	4 Horas	2 Horas
Preço	2,60 €	3,80 €	2,70 €

Para Setúbal temos:

Tabela 9 - ZEDL – Setúbal

	Amarela	Azul	Vermelha
Tarifa horária	0,40 €	0,60 €	1,00 €
Máxima Duração	4 Horas	4 Horas	2 Horas
Preço	1,60 €	3,20 €	2,20 €

6. PROPOSTA DE TAXAS E DURAÇÃO MÁXIMA DO ESTACIONAMENTO

Tendo em consideração os valores de taxas resultantes do estudo de fundamentação económico-financeira desenvolvido, e tendo por comparação os tarifários aplicados noutros concelhos da Área Metropolitana de Lisboa, conforme indicado no ponto anterior, os valores propostos para as taxas a aplicar nas zonas de estacionamento de duração limitada são os expressos no quando seguinte:

Tabela 10 - ZEDL - Vila Franca de Xira (concelho)

	Verde	Amarela	Vermelha	Azul
Taxa horária	0,60 €	1,05 €	1,60 €	
Máxima Diário	2,40 €	4,00 €	3,20 €	1,00 €
Semanal	12,00 €	20,00 €	n/a	n/a
Mensal	48,00 €	80,00 €	n/a	n/a

Considerando que atualmente é aplicada uma taxa única com o valor de 0,65€/hora, independentemente da zona e por comparação com a proposta de valores para as novas taxas, resulta o seguinte:

- Na Zona Verde, a nova taxa proposta é de 0,60€/hora, o que implica uma ligeira redução do valor da taxa atualmente aplicada;
- Na Zona Amarela, a nova taxa proposta tem um valor máximo de 1,05€/hora, o que reflete um ajustamento da taxa em função duma majoração do coeficiente de

conveniência para o utilizador, em função duma maior proximidade das zonas de maior procura;

- Na Zona Vermelha, a nova taxa proposta tem um valor de 1,60€/hora e reflete um ajustamento com uma majoração que considera um coeficiente de saturação, tendo em conta uma elevada procura associada a um défice de estacionamento e um coeficiente de conveniência por se localizar na zona central da cidade;
- A Zona Azul destina-se a estacionamento de longa duração com aplicação de uma taxa diária de 1,00€.
- Nas Zonas de expansão, o estacionamento manter-se-á gratuito e sem restrições até que se venha a justificar a necessidade de as integrar nas zonas de estacionamento de duração limitada.

Para as taxas diárias, semanais, mensais são propostos os valores indicados na tabela seguinte e cujo valor foi determinado com base nas taxas horárias de cada uma das zonas onde estarão integradas.

Tabela 11 – Taxas propostas

Zona Tarifada	Tarifa Diária	Tarifa Semanal	Tarifa Mensal
Vermelha	n/a	n/a	n/a
Amarela	4,00 €	20,00 €	80,00 €
Verde	2,40 €	12,00 €	48,00 €
Azul	1,00 €	-	-

Na determinação das taxas previstas para a atribuição e utilização de lugares de estacionamento privativos na via pública, os valores propostos estão identificados na tabela seguinte, tendo por base o número de horas anuais equivalente de ocupação com a aplicação das respetivas taxas horárias em função da zona em que se localizam.

Tabela 12 – Taxa anual de lugares de estacionamento privativo

Zona Tarifada	Taxa Anual
Vermelha	2.000 €
Amarela	1.700 €
Verde	1.500 €
Azul	n/a

Para estes valores foram consideradas as seguintes horas anuais equivalentes de ocupação:

- Zona Vermelha: 50 semanas X 5 dias úteis X 5 Horas/dia = 1.250 Horas anuais
- Zona Amarela: 50 semanas X 5 dias úteis X 6,8 Horas/dia = 1.700 Horas anuais
- Zona Verde: 50 semanas X 5 dias úteis X 10 Horas/dia = 2.500 Horas anuais

A consideração de 50 semanas (e não 52) tende a acomodar os feriados.

Em suma, a fundamentação das taxas propostas para os estacionamento basearam-se numa combinação de princípios económicos, de gestão de mobilidade urbana e de enquadramento legal.

O objetivo principal é gerir a procura e a oferta de espaços de estacionamento, tendo por base fatores determinantes, nomeadamente:

- **Gestão da procura e da rotatividade:** O tarifário deve ser utilizado como uma ferramenta para promover a rotatividade dos lugares disponíveis, desencorajando a ocupação de longa duração em zonas de elevada procura e congestionamento; o que liberta espaços para mais utilizadores ao longo do dia, beneficiando o comércio local e os serviços;
- **Utilização privada e privativa do espaço público:** as taxas em apreço são consideradas como tal pela utilização privada de bens do domínio público (a via pública); a legislação portuguesa, no caso o Regime Geral das Taxas das Autarquias Locais, estabelece que estas taxas devem ter uma fundamentação económico-financeira que reflita, pelo menos, os custos diretos e indiretos associados à criação e manutenção dos lugares e à gestão do serviço.
- **Promoção da mobilidade sustentável:** a tributação e tarifação do estacionamento visa desencorajar o uso excessivo do transporte individual motorizado em áreas urbanas densas, incentivando os condutores a optar por transportes públicos, modos suaves (bicicleta, a pé) ou parques de estacionamento periféricos;
- **Equilíbrio entre oferta e procura:** as taxas estão condicionadas em função do desequilíbrio entre a oferta e a procura numa determinada zona; zonas com maior pressão de estacionamento e zonas centrais têm, geralmente, taxas mais elevadas e limites de tempo de permanência mais curtos.
- **Critérios sociais e de resiliência urbana:** a fundamentação também considera a criação de dísticos para residentes e para comerciantes com valores de tributação e tarifação bonificados, de forma a garantir o acesso ao estacionamento para quem vive nessas áreas e incluiu outras exceções, nomeadamente o estacionamento gratuito em zonas

mais periféricas e ainda a consideração de zonas de estacionamento com taxa diária reduzida;

- **Custos operacionais e de investimento:** as receitas provenientes das taxas devem permitir cobrir os custos de instalação, manutenção e operação dos parquímetros, sinalização, fiscalização e gestão de todo o sistema de estacionamento pela entidade gestora e ainda o investimento na promoção e requalificação do espaço público.

Em resumo, os valores propostos para as taxas a aplicar nas zonas de estacionamento de duração limitada incorporam estes fatores, e vão naturalmente além da simples cobrança de um serviço ou da disponibilização de um serviço e da utilização de um bem imóvel dominial público, pretendendo-se também que seja um instrumento essencial na gestão integrada da mobilidade urbana, destinado e adequado a melhorar a qualidade do espaço público e a qualidade de vida nas cidades do concelho.



**ESTUDO DE AVALIAÇÃO DAS NECESSIDADES DE
ESTACIONAMENTO PÚBLICO PARA AS CIDADES DE
VILA FRANCA DE XIRA, ALVERCA DO RIBATEJO,
PÓVOA DE SANTA IRIA E VILA DE VIALONGA**

RELATÓRIO

AGOSTO DE 2024



ÍNDICE GERAL

1. RESUMO EXECUTIVO	8
2. INTRODUÇÃO	20
3. ENQUADRAMENTO DAS ÁREAS DE ESTUDO	21
3.1. ZONAMENTO DAS ÁREAS DE ESTUDO	21
3.1.1. Vila Franca de Xira	21
3.1.2. Alverca do Ribatejo	27
3.1.3. Póvoa de Santa Iria	31
3.1.4. Vialonga	34
4. VILA FRANCA DE XIRA.....	38
4.1. METODOLOGIA	38
4.1.1. Generalidades.....	38
4.1.2. Levantamento da oferta de estacionamento	38
4.1.3. Levantamento da procura de estacionamento	39
4.1.4. Levantamento da rotação de veículos.....	39
4.2. LEVANTAMENTO DA OFERTA EM VILA FRANCA DE XIRA.....	40
4.2.1. Codificação de troços por eixo e por zona	40
4.2.2. Levantamento da oferta por troço viário	41
4.2.3. Levantamento da oferta por zona	43
4.3. LEVANTAMENTO DA PROCURA EM VILA FRANCA DE XIRA	44
4.3.1. Levantamento e análise da procura por troço viário	44
4.3.2. Levantamento da procura por zona	47
4.4. ANÁLISE DA PROCURA VS OFERTA EM VILA FRANCA DE XIRA.....	48
4.4.1. Análise global.....	48
4.4.2. Zona A.....	49
4.4.3. Zona B.....	49
4.4.4. Zona C.....	49
4.4.5. Zona D.....	50
4.4.6. Zona E	50
4.4.7. Zona F	50
4.4.8. Zona G.....	51
4.4.9. Zona H.....	51
4.4.10. Zona I	52
4.5. LEVANTAMENTO DAS ROTAÇÕES DE VEÍCULOS EM VILA FRANCA	53
4.5.1. Escolha de percursos	53
4.5.2. Resultados do levantamento das rotações	53



4.6.	MEDIDAS DE REORDENAMENTO DO ESTACIONAMENTO POR ZONA	61
5.	ALVERCA DO RIBATEJO	69
5.1.	LEVANTAMENTO DA OFERTA EM ALVERCA DO RIBATEJO	69
5.1.1.	Codificação de troços por eixo e por zona	69
5.1.2.	Levantamento da oferta por troço viário	70
5.1.3.	Levantamento da oferta por zona	71
5.2.	LEVANTAMENTO DA PROCURA EM ALVERCA DO RIBATEJO	73
5.2.1.	Levantamento da procura por troço viário	73
5.2.2.	Levantamento da procura por zona	77
5.3.	ANÁLISE DA PROCURA VS OFERTA EM ALVERCA DO RIBATEJO	78
5.3.1.	Análise global.....	78
5.3.2.	Zona A.....	79
5.3.3.	Zona B.....	79
5.3.4.	Zona C.....	80
5.3.5.	Zona D.....	80
5.3.6.	Zona E.....	80
5.3.7.	Zona F.....	81
5.3.8.	Zona G.....	81
5.3.9.	Zona H.....	81
5.3.10.	Zona I.....	82
5.4.	LEVANTAMENTO DAS ROTAÇÕES DE VEÍCULOS EM ALVERCA DO RIBATEJO	83
5.4.1.	Escolha de percursos	83
5.4.2.	Resultados do levantamento das Rotações.....	84
5.5.	MEDIDAS DE REORDENAMENTO DO ESTACIONAMENTO POR ZONA	92
6.	PÓVOA DE SANTA IRIA	98
6.1.	LEVANTAMENTO DA OFERTA DE ESTACIONAMENTO EM PÓVOA DE SANTA IRIA.....	98
6.1.1.	Codificação de troços por eixo e por zona	98
6.1.2.	Levantamento da oferta por troço viário	98
6.1.3.	Levantamento da oferta por zona	100
6.2.	LEVANTAMENTO DA PROCURA EM PÓVOA DE SANTA IRIA	101
6.2.1.	Levantamento da procura por troço viário	101
6.2.2.	Levantamento da procura por zona	105
6.3.	ANÁLISE DA PROCURA VS OFERTA EM PÓVOA DE SANTA IRIA.....	106
6.3.1.	Análise global.....	106
6.3.2.	Zona A.....	107
6.3.3.	Zona B.....	107
6.3.4.	Zona C.....	108
6.3.5.	Zona D.....	108
6.3.6.	Zona E.....	109



6.3.7.	Zona F	109
6.4.	LEVANTAMENTO DAS ROTAÇÕES DE VEÍCULOS EM PÓVOA DE SANTA IRIA	110
6.4.1.	Escolha de percursos	110
6.4.2.	Resultados do levantamento das rotações	111
6.5.	MEDIDAS DE REORDENAMENTO DO ESTACIONAMENTO POR ZONA	116
7.	VIALONGA.....	121
7.1.	LEVANTAMENTO DA OFERTA DE ESTACIONAMENTO EM VIALONGA	121
7.1.1.	Codificação de troços por eixo e por zona	121
7.1.2.	Levantamento da oferta por troço viário	122
7.1.3.	Levantamento da oferta por zona	125
7.2.	LEVANTAMENTO DA PROCURA EM VIALONGA	126
7.2.1.	Levantamento da procura por troço viário	126
7.2.2.	Levantamento da procura por zona	130
7.3.	ANÁLISE DA PROCURA VS OFERTA EM VIALONGA	131
7.3.1.	Análise global.....	131
7.3.2.	Zona A.....	131
7.3.3.	Zona B.....	132
7.3.4.	Zona C.....	133
7.3.5.	Zona D.....	134
7.3.6.	Zona E	135
7.3.7.	Zona F	135
7.4.	LEVANTAMENTO DAS ROTAÇÕES DE VEÍCULOS EM VIALONGA	137
7.4.1.	Escolha de percursos	137
7.4.2.	Resultados do levantamento das rotações	137
7.5.	MEDIDAS DE REORDENAMENTO DO ESTACIONAMENTO	140



ÍNDICE DE FIGURAS

FIGURA 1 – ZONAMENTO DO CENTRO DE VILA FRANCA DE XIRA	22
FIGURA 2 – DISTRIBUIÇÃO DA POPULAÇÃO RESIDENTE EM VILA FRANCA DE XIRA	24
FIGURA 3 - POPULAÇÃO RESIDENTE POR NÚMERO DE ALOJAMENTOS EM VILA FRANCA DE XIRA (CENSOS 2011)	25
FIGURA 4 - POPULAÇÃO RESIDENTE POR FAIXA ETÁRIA EM VILA FRANCA DE XIRA (CENSOS 2011)	25
FIGURA 5 - POPULAÇÃO RESIDENTE EM VILA FRANCA DE XIRA POR FAIXA ETÁRIA POR ZONA.....	26
FIGURA 6 - ZONAMENTO DE ALVERCA DO RIBATEJO.....	27
FIGURA 7 - DISTRIBUIÇÃO DA POPULAÇÃO RESIDENTE EM ALVERCA DO RIBATEJO	28
FIGURA 8 - POPULAÇÃO RESIDENTE POR NÚMERO DE ALOJAMENTOS EM ALVERCA DO RIBATEJO (CENSOS 2011)	29
FIGURA 9 - POPULAÇÃO RESIDENTE POR FAIXA ETÁRIA EM ALVERCA DO RIBATEJO (CENSOS 2011)	29
FIGURA 10 - POPULAÇÃO RESIDENTE EM ALVERCA DO RIBATEJO POR FAIXA ETÁRIA POR ZONA	30
FIGURA 11 - ZONAMENTO DE PÓVOA DE SANTA IRIA	31
FIGURA 12 - DISTRIBUIÇÃO DA POPULAÇÃO RESIDENTE EM PÓVOA DE SANTA IRIA	32
FIGURA 13 - POPULAÇÃO RESIDENTE POR NÚMERO DE ALOJAMENTOS EM PÓVOA DE SANTA IRIA (CENSOS 2011)	32
FIGURA 14 - POPULAÇÃO RESIDENTE POR FAIXA ETÁRIA EM PÓVOA DE SANTA IRIA (CENSOS 2011).....	33
FIGURA 15 - POPULAÇÃO RESIDENTE EM PÓVOA DE SANTA IRIA POR FAIXA ETÁRIA POR ZONA.....	33
FIGURA 16 - ZONAMENTO DE VIALONGA	34
FIGURA 17 - DISTRIBUIÇÃO DA POPULAÇÃO RESIDENTE EM VIALONGA.....	35
FIGURA 18 - POPULAÇÃO RESIDENTE POR NÚMERO DE ALOJAMENTOS EM VIALONGA (CENSOS 2011)	35
FIGURA 19 - POPULAÇÃO RESIDENTE POR FAIXA ETÁRIA EM VIALONGA (CENSOS 2011)	36
FIGURA 20 - POPULAÇÃO RESIDENTE EM VIALONGA POR FAIXA ETÁRIA POR ZONA.....	36
FIGURA 21 – DADOS COMPARATIVOS ENTRE ZONAS DE ESTUDO	37
FIGURA 22 – CODIFICAÇÃO DOS TROÇOS DE LEVANTAMENTO EM VILA FRANCA DE XIRA	40
FIGURA 23 – OFERTA DE ESTACIONAMENTO POR TROÇO EM VILA FRANCA DE XIRA.....	41
FIGURA 24 - OFERTA DE ESTACIONAMENTO POR ZONA EM VILA FRANCA DE XIRA	43
FIGURA 25 – PROCURA DE ESTACIONAMENTO POR TROÇO EM VILA FRANCA DE XIRA	44
FIGURA 26 – ANÁLISE DA PROCURA VS OFERTA DE ESTACIONAMENTO POR TROÇO EM VILA FRANCA DE XIRA	46
FIGURA 27 – PROCURA DE ESTACIONAMENTO POR ZONA DE VILA FRANCA DE XIRA.....	47
FIGURA 28 – ANÁLISE DA OFERTA VS PROCURA ÀS 11H00 EM VILA FRANCA DE XIRA	48
FIGURA 29 – IDENTIFICAÇÃO DOS PERCURSOS DE LEVANTAMENTO DA ROTAÇÃO EM VILA FRANCA DE XIRA.....	53
FIGURA 30 – LEVANTAMENTO DA ROTAÇÃO PERCURSO 1	54
FIGURA 31 – INDICADORES GLOBAIS DA ROTAÇÃO DE ESTACIONAMENTO NO PERCURSO 1.....	56
FIGURA 32 – LEVANTAMENTO DA ROTAÇÃO PERCURSO 2	57
FIGURA 33 – INDICADORES GLOBAIS DA ROTAÇÃO DE ESTACIONAMENTO NO PERCURSO 2.....	59
FIGURA 34 – INDICADORES GLOBAIS DA ROTAÇÃO DE ESTACIONAMENTO NOS DOIS PERCURSOS DE VILA FRANCA DE XIRA.....	59



FIGURA 35 - INDICADORES GLOBAIS DA ROTAÇÃO DE ESTACIONAMENTO NOS LUGARES TARIFADOS.....	60
FIGURA 36 – IDADE DOS EDIFÍCIOS POR ZONA EM VILA FRANCA DE XIRA.....	61
FIGURA 37 – RUA DR. VASCO MONIZ E PRACETA JORNAL DA VIDA RIBATEJANA.....	64
FIGURA 38 – RUA ANTÓNIO LÚCIO BATISTA E AV. MIGUEL BOMBARDA.....	64
FIGURA 39 – PARQUE DO CURRAL E RUA JOAQUIM PEDRO MONTEIRO.....	65
FIGURA 40 – RUA DR. VASCO MONIZ E RUA OCTÁVIO PATO.....	66
FIGURA 41 – RUA JOSÉ DIAS DA SILVA E COMBATENTES DA GRANDE GUERRA.....	66
FIGURA 42 – AV. 25 DE ABRIL E RUA DO CURADO.....	67
FIGURA 43 – RUA JOSÉ JÚLIO E RUA DR. MANUEL DE ARRIAGA.....	67
FIGURA 44 – RUA DOS VARINOS E RUA JOÃO DE DEUS.....	68
FIGURA 45 – PARQUE DA PRAÇA DE TOUROS E CIRCULAÇÃO ENVOLVENTE.....	68
FIGURA 46 - CODIFICAÇÃO DOS TROÇOS DE LEVANTAMENTO EM ALVERCA DO RIBATEJO.....	69
FIGURA 47 - OFERTA DE ESTACIONAMENTO POR TROÇO EM ALVERCA DO RIBATEJO.....	70
FIGURA 48 - OFERTA DE ESTACIONAMENTO POR ZONA EM ALVERCA DO RIBATEJO.....	72
FIGURA 49 - PROCURA DE ESTACIONAMENTO POR TROÇO EM ALVERCA DO RIBATEJO.....	73
FIGURA 50 – LEVANTAMENTO DA PROCURA VS OFERTA DE ESTACIONAMENTO POR TROÇO EM ALVERCA DO RIBATEJO.....	75
FIGURA 51 - PROCURA DE ESTACIONAMENTO POR ZONA DE ALVERCA DO RIBATEJO.....	77
FIGURA 52 - ANÁLISE DA OFERTA VS PROCURA ÀS 11H EM ALVERCA DO RIBATEJO.....	78
FIGURA 53 – IDENTIFICAÇÃO DO PERCURSO DE ROTAÇÃO 1.....	83
FIGURA 54 – IDENTIFICAÇÃO DO PERCURSO DE ROTAÇÃO 2.....	83
FIGURA 55 – LEVANTAMENTO DA ROTAÇÃO PERCURSO 1 (1/3).....	84
FIGURA 56 – LEVANTAMENTO DA ROTAÇÃO PERCURSO 1 (2/3).....	85
FIGURA 57 – LEVANTAMENTO DA ROTAÇÃO PERCURSO 1 (3/3).....	86
FIGURA 58 – INDICADORES GLOBAIS DA ROTAÇÃO DE ESTACIONAMENTO NO PERCURSO 1.....	87
FIGURA 59 – LEVANTAMENTO DA ROTAÇÃO PERCURSO 2 (1/4).....	88
FIGURA 60 – LEVANTAMENTO DA ROTAÇÃO PERCURSO 2 (2/4).....	89
FIGURA 61 – LEVANTAMENTO DA ROTAÇÃO PERCURSO 2 (3/4).....	90
FIGURA 62 – LEVANTAMENTO DA ROTAÇÃO PERCURSO 2 (4/4).....	91
FIGURA 63 – INDICADORES GLOBAIS DA ROTAÇÃO DE ESTACIONAMENTO NO PERCURSO 2.....	91
FIGURA 64 – IDADE DOS EDIFÍCIOS POR ZONA EM ALVERCA DO RIBATEJO.....	92
FIGURA 65 – AV. INFANTE DOM PEDRO E AV. CAPITÃO JOÃO MELEÇAS.....	93
FIGURA 66 – AV. INFANTE DOM PEDRO E RUA CATARINA EUFÉMIA.....	93
FIGURA 67 – RUA BOCA LARA.....	94
FIGURA 68 – RUA BRIGADEIRO FERNANDO ALBERTO DE OLIVEIRA.....	95
FIGURA 69 – RUA JOSÉ ANTÓNIO VERÍSSIMO SILVA E RUA MARIA EDUARDA SEGURA DE FARIA.....	96
FIGURA 70 – PRAÇA SOCIEDADE FILARMÓNICA RECREIO ALVERQUENSE.....	96



FIGURA 71 - CODIFICAÇÃO DOS TROÇOS DE LEVANTAMENTO EM PÓVOA DE SANTA IRIA	98
FIGURA 72 - OFERTA DE ESTACIONAMENTO POR TROÇO EM PÓVOA DE SANTA IRIA.....	99
FIGURA 73 - OFERTA DE ESTACIONAMENTO POR ZONA EM PÓVOA DE SANTA IRIA	100
FIGURA 74 - PROCURA DE ESTACIONAMENTO POR TROÇO EM PÓVOA DE SANTA IRIA	101
FIGURA 75 – LEVANTAMENTO DA PROCURA VS OFERTA DE ESTACIONAMENTO POR TROÇO EM PÓVOA DE SANTA IRIA	104
FIGURA 76 - PROCURA DE ESTACIONAMENTO POR ZONA DE PÓVOA DE SANTA IRIA.....	105
FIGURA 77 - ANÁLISE DA OFERTA VS PROCURA ÀS 11H EM PÓVOA DE SANTA IRIA	106
FIGURA 78 – INDICAÇÃO DO PERCURSO 1 DE PÓVOA DE SANTA IRIA.....	110
FIGURA 79 – INDICAÇÃO DO PERCURSO 2 DE PÓVOA DE SANTA IRIA.....	110
FIGURA 80 – LEVANTAMENTO DA ROTAÇÃO PERCURSO 1 (1/2)	111
FIGURA 81 – LEVANTAMENTO DA ROTAÇÃO PERCURSO 1 (2/2)	112
FIGURA 82 – INDICADORES GLOBAIS DA ROTAÇÃO DE ESTACIONAMENTO NO PERCURSO 1.....	113
FIGURA 83 – LEVANTAMENTO DA ROTAÇÃO PERCURSO 2 (1/2)	113
FIGURA 84 – LEVANTAMENTO DA ROTAÇÃO PERCURSO 2 (2/2)	114
FIGURA 85 – INDICADORES GLOBAIS DA ROTAÇÃO DE ESTACIONAMENTO NO PERCURSO 2.....	115
FIGURA 86 – IDADE DOS EDIFÍCIOS POR ZONA EM PÓVOA DE SANTA IRIA	116
FIGURA 87 – RUA DA REPÚBLICA E RUA 1º DE DEZEMBRO	117
FIGURA 88 – LARGO DA ESTAÇÃO DA PÓVOA	117
FIGURA 89 – PARQUE DE ESTACIONAMENTO DA ESTAÇÃO DA PÓVOA	118
FIGURA 90 – RUA DA REPÚBLICA E RUA RAUL ALVES.....	118
FIGURA 91 – AV. ERNESTO SOLVAY E AV. DOM VICENTE AFONSO VALENTE.....	119
FIGURA 92 – AV. DOM VICENTE AFONSO VALENTE	120
FIGURA 93 – AV. ANTERO DE QUENTAL	120
FIGURA 94 - CODIFICAÇÃO DOS TROÇOS DE LEVANTAMENTO EM VIALONGA	121
FIGURA 95 - OFERTA DE ESTACIONAMENTO POR TROÇO EM VIALONGA	122
FIGURA 96 - OFERTA DE ESTACIONAMENTO POR ZONA EM VIALONGA	125
FIGURA 97 - PROCURA DE ESTACIONAMENTO POR TROÇO EM VIALONGA	126
FIGURA 98 - PROCURA DE ESTACIONAMENTO POR TROÇO EM VIALONGA (CONT.)	127
FIGURA 99 - PROCURA DE ESTACIONAMENTO POR TROÇO EM VIALONGA (CONT.)	128
FIGURA 100 - PROCURA DE ESTACIONAMENTO POR TROÇO EM VIALONGA (CONT.)	129
FIGURA 101 - PROCURA DE ESTACIONAMENTO POR ZONA DE VIALONGA	130
FIGURA 102 - ANÁLISE DA OFERTA VS PROCURA ÀS 11H EM VIALONGA	131
FIGURA 103 – INDICAÇÃO DO PERCURSO DE VIALONGA	137
FIGURA 104 – INDICADORES GLOBAIS DA ROTAÇÃO DE ESTACIONAMENTO NO PERCURSO	137
FIGURA 105 – LEVANTAMENTO DA ROTAÇÃO DO PERCURSO	138
FIGURA 106 – LEVANTAMENTO DA ROTAÇÃO DO PERCURSO (CONT.)	139



1. RESUMO EXECUTIVO

O “Estudo de Avaliação das Necessidades de Estacionamento Público para as Cidades de Vila Franca de Xira, Alverca do Ribatejo, Póvoa de Santa Iria e Vila de Vialonga” foi elaborado pela Formato EC - Consultoria e Engenharia, Lda. para o Município de Vila Franca de Xira, e tem como objetivo quantificar oferta de lugares vs procura de estacionamento para identificar problemas e propor medidas que permitam minimizar os constrangimentos provocados pela enorme pressão de estacionamento que atualmente ocorre nas localidades de maior dimensão do município de Vila Franca de Xira.

As áreas de estudo para o estudo das necessidades de estacionamento público foram definidas e limitadas de acordo com a percepção dum análise preliminar da situação do estacionamento em cada uma das localidades em estudo.

Numa análise preliminar, que incluiu uma análise cruzada com dados do INE sobre população residente e tipologia de edifícios, detetaram-se enormes diferenças nas dinâmicas sociodemográficas e na conseqüente pressão de estacionamento nas áreas definidas, resultando em propostas significativamente diferentes entre as 4 localidades.

Vila Franca de Xira, sede do município, apresenta um maior número de serviços públicos e privados, zonas comerciais e outros equipamentos, com o centro e respetiva envolvente consolidados com edifícios antigos e conseqüentemente sem estacionamento privado. Por esta razão, Vila Franca necessita de uma resposta mais proativa relativamente à tarifação do estacionamento que se propõe mais alargada e diferenciada.

Propõe-se a tarifação do estacionamento em toda a zona central de Vila Franca, com poucas exceções, nomeadamente, dos parques dissuasores como o Parque da Praça de Touros, a sul, e o Parque do Curral, a norte, que devem continuar a não ser tarifados.

Com a tarifação de todo o centro, os utilizadores do comboio no modo “Park&Ride”, irão procurar estacionamento do outro lado da via-férrea, sendo conveniente a disponibilização de um parque dissuasor com condições e com uma capacidade acima dos 400 lugares.

Propõe-se a implementação de três tarifas diferenciadas, tarifa vermelha, com preço mais elevado e limitação de menor duração de estacionamento nos eixos viários/zonas mais problemáticas, tarifa amarela, com preço médio para aplicar a eixos viários com procura



significativa de lugares de estacionamento e tarifa verde, em zonas com menor pressão de estacionamento com uma tarifa mais acessível.

Com estas tarifas diferenciadas, pretende-se promover uma gestão do estacionamento mais eficaz entre as zonas mais problemáticas e as com menor pressão, para se atingir uma maior rotatividade na utilização das zonas com necessidades diferentes. Desta forma melhora-se a acessibilidade e até a fluidez do trânsito na globalidade das zonas mais centrais dos aglomerados urbanos mais importantes.

É ainda de referir que nos eixos em que seja aplicada a Tarifa Vermelha, os residentes não terão permissão de estacionar, gratuitamente, dentro do período diário tarifado. Nos eixos com Tarifas Amarela e Verde haverá permissão de estacionamento para residentes dentro da sua própria zona de residência implicando a aquisição das respetivas avenças.

Nas cidades de Alverca do Ribatejo e Póvoa de Santa Iria, os parques dissuasores de apoio às estações têm uma capacidade significativa que permite aos utilizadores do comboio estacionar em modo “*Park&Ride*” durante o seu período de trabalho. O parque de estacionamento da estação da Póvoa, após requalificação, irá tornar-se mais atrativo, especialmente, em dias de chuva intensa, em que a sua utilização em pavimento de terra batida era muito complicada e em certas zonas, impossível.

Propõe-se que o estacionamento nas zonas centrais de Alverca e Póvoa também seja pago na generalidade com Tarifa Verde e com Tarifa Amarela nos eixos viários com maior pressão, nomeadamente, nos eixos que têm comércio e serviços.

É ainda de referir que a vila de Vialonga não tem estação de caminho de ferro que, nas outras 3 cidades se constata ser um dos maiores geradores de necessidades de estacionamento e maior fator de saturação da capacidade de estacionamento oferecida na sua envolvente mais próxima.

Foi feita a caracterização da situação atual do estacionamento, nos 4 aglomerados, com base em trabalhos de campo que serviram para conhecer e quantificar os hábitos dos utilizadores de cada um dos locais, sendo uma base muito importante na avaliação das necessidades de estacionamento e na elaboração posterior de propostas para reordenamento do mesmo.



As zonas foram divididas de acordo com a acessibilidade aos eixos viários, a homogeneidade interna, a dimensão da zona poder ser percorrida a pé e ainda a divisão administrativa, respeitando os limites das subseções estatísticas definidas pelo INE, para permitir retirar dos censos alguns parâmetros socio-económicos relevantes para a temática deste estudo.

O levantamento da oferta e da procura de estacionamento foi feita nos eixos viários e depois agregado de acordo com o zonamento estabelecido em quatro períodos representativos das condições de estacionamento ao longo de um dia útil (7h, 11h, 15h e 19h). A tabela seguinte apresenta uma análise global dos valores levantados de oferta legal e de procura em lugares legais e ilegais, em cada um dos quatro aglomerados. Vila Franca de Xira destaca-se pela negativa com 112% de média de ocupação relativamente à oferta legal de estacionamento disponível e 22% de ocorrência média de estacionamento ilegal comprovando a já referida necessidade de medidas mais proativas e de atuação urgente.

O cariz marcadamente residencial de Vialonga, cuja percentagem de edifícios totalmente residenciais são mais de 90%, é constatado pela ocupação máxima no princípio da manhã e no fim da tarde (>100% da capacidade e diminuindo significativamente ao longo do dia), pelo que se considerou que não fazia sentido propor medidas para tarifação do estacionamento público, na medida em que estas propostas só serão interessantes em áreas com uma dinâmica de procura acentuada ao longo do período normal das horas de trabalho de um dia útil.

LOCALIDADE	OFERTA LEGAL	PROCURA DE ESTACIONAMENTO																	
		07h00				11h00				15h00				19h00				Média	
		Legal	Ilegal	%Ocp	%leg	Legal	Ilegal	%Ocp	%leg	Legal	Ilegal	%Ocp	%leg	Legal	Ilegal	%Ocp	%leg	%Ocp	%leg
VILA FRANCA DE XIRA	1190	902	245	96%	21%	1128	344	124%	23%	1128	310	121%	22%	994	260	105%	21%	112%	22%
ALVERCA	4062	2536	364	71%	13%	3277	460	92%	12%	3201	433	89%	12%	2904	346	80%	11%	83%	12%
PÓVOA DE SANTA IRIA	2902	1634	336	68%	17%	2074	296	82%	12%	1969	262	77%	12%	1685	358	70%	18%	74%	15%
VIALONGA	5028	3587	1405	99%	28%	2940	957	78%	25%	3126	1064	83%	25%	3693	1391	101%	27%	90%	26%
TOTAL ->	13182	8659	2350	84%	21%	9419	2057	87%	18%	9424	2069	87%	18%	9276	2355	88%	20%	86%	19%

Além do levantamento da oferta e da procura de estacionamento, considerou-se que os hábitos dos utilizadores seriam mais bem revelados se se avaliasse a rotação dos veículos estacionados em dois percursos representativos de cada cidade. Ao longo dos mesmos foram considerados todos os lugares de estacionamento livre público, independentemente de serem pagos ou não, excluindo-se os lugares reservados, tendo-se registado, em cada lugar



disponível, parte da matrícula do veículo aí estacionado, com passagens horárias num período entre as 9h e as 19h.

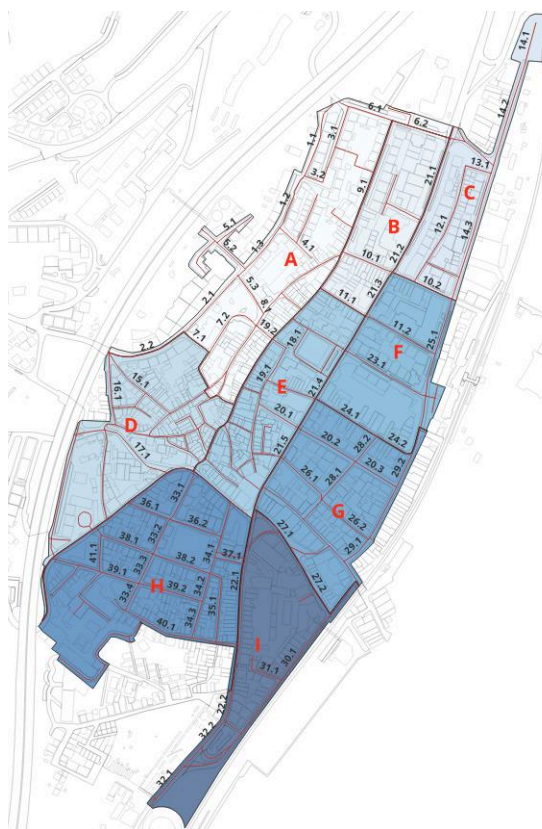
Os resultados são apresentados na tabela seguinte.

LOCALIDADE	TEMPO MÉD. PERMANÊNCIA
VILA FRANCA DE XIRA	5,0
ALVERCA	4,0
PÓVOA DE SANTA IRIA	4,9
VIALONGA	7,9

O tempo médio de permanência por lugar atinge um valor máximo, em Vialonga, de 7,9h (estacionamento não tarifado) e um valor mínimo de 3,1h na Rua Alves Redol (estacionamento tarifado), em Vila Franca de Xira, constatando-se a importância da tarifa na regulação do sistema de estacionamento. No entanto, o tempo médio de permanência de 3,1h, num estacionamento tarifado, é considerado demasiado alto, denotando falta de fiscalização e/ou preço baixo tarifado para o elevado grau de pressão do centro de Vila Franca.

Seguidamente apresenta-se o zonamento adotado e a identificação dos eixos viários analisados, diagnosticando-se e propondo-se uma série de medidas, por eixo e por zona, para melhorar as condições de estacionamento em Vila Franca de Xira, Alverca do Ribatejo, Póvoa de Santa Iria e Vialonga.

CIDADE DE VILA FRANCA DE XIRA



Diagnóstico e medidas para melhorar as condições de estacionamento em Vila Franca de Xira:

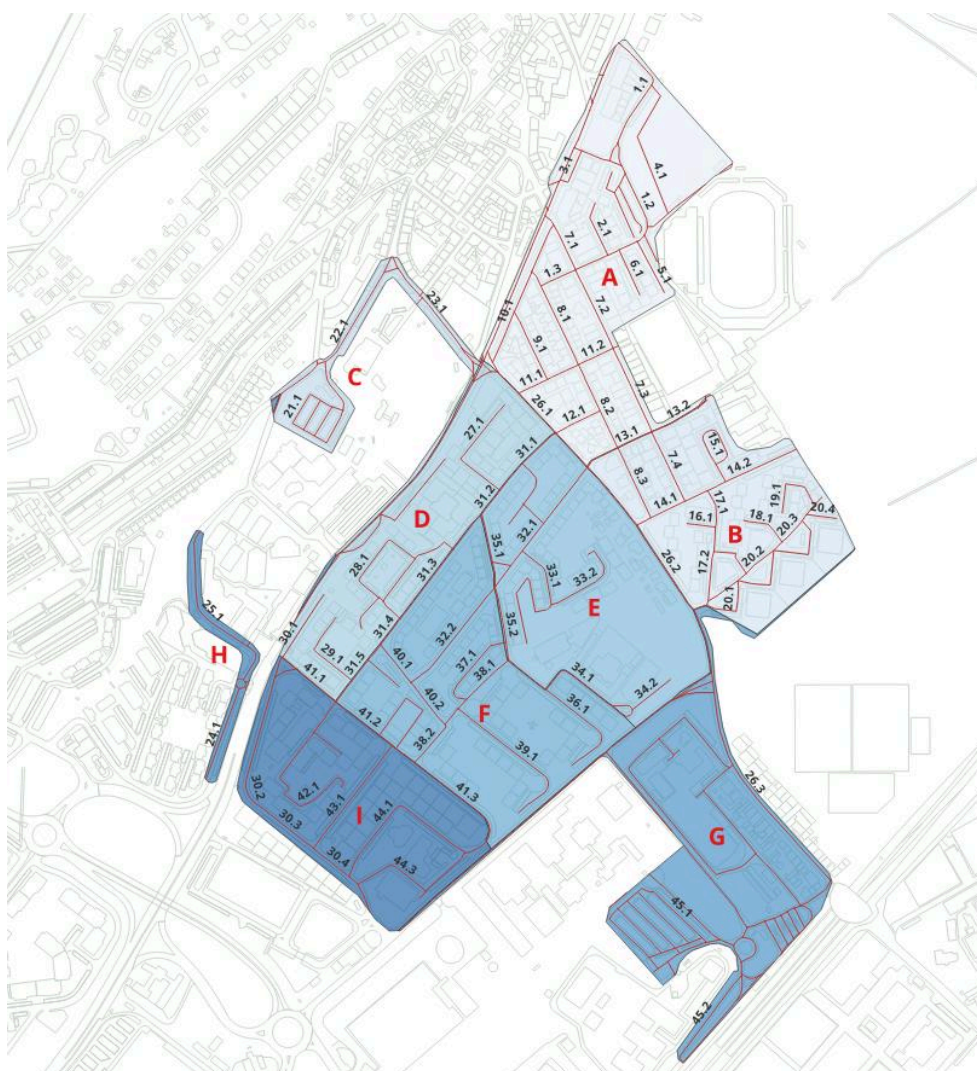
- A Zona A tem uma ocupação ao longo do dia acima dos 120% pelo que se propõe tarifar o estacionamento, com Tarifa Verde, em toda a Zona A com exceção no topo norte, na Rua António Lúcio Batista, onde se deve aplicar a Tarifa Amarela devido à proximidade de equipamentos públicos;
- A Zona B também apresenta uma forte ocupação média durante todo o dia e uma elevada taxa de ilegais, pelo que deverá ser tarifada globalmente com Tarifa Amarela, mas aplicando a Tarifa Vermelha no troço atualmente pago da Rua Sacadura Cabral;
- A Zona C, tem uma ocupação excessiva ao longo do dia com uma ocorrência enorme de estacionamento ilegal pelo que se deve aplicar a Tarifa Vermelha num da Rua Sacadura Cabral e também nos troços atualmente pagos do Parque da Travessa do Telhal e da Rua Alves Redol e em todos os restantes troços a Tarifa Amarela. O Parque do Curral e a Rua Joaquim Pedro Monteiro (norte) deverá ser reordenado para



incrementar a oferta legal, que deverá continuar a não ser paga, devido à excentricidade relativamente ao centro;

- A Zona D, marcadamente residencial, com muito pouca oferta de estacionamento, pelo que se propõe a Tarifa Verde na globalidade da zona com exceção da Rua Octávio onde deverá ser aplicada a Tarifa Amarela;
- A Zona E, tem uma taxa média de ocupação excessiva devido à sua baixa oferta de lugares, à sua centralidade e consolidação urbanística, que não permite aumentar a sua oferta legal, tendo os residentes que procurar lugares nas zonas adjacentes, propondo-se tarifar globalmente, a Zona E, com tarifa amarela e aplicar a Tarifa Vermelha no troço atualmente pago na Praceta da Justiça;
- A Zona F, é uma zona central onde ocorre muito estacionamento ilegal pelo que se propõe tarifar globalmente com Tarifa Vermelha com exceção da Rua Almeida Garret que deverá ser Tarifa Amarela.
- A Zona G, tal como a Zona F, tem características similares, onde ocorre a maior taxa de ocupação e de ilegais entre as zonas de Vila Franca pelo que se propõe tarifar globalmente com Tarifa Vermelha, com exceção dos troços da Rua José Júlio (antiga Rua dos Bombeiros Voluntários) e da Rua Dr. Manuel de Arriaga que deverá ser aplicada a Tarifa Amarela;
- A Zona H é constituída por uma zona comercial, o mercado municipal, com os troços viários envolventes com estacionamento tarifado onde deverá ser aplicada a Tarifa Vermelha, e é rodeada por uma zona residencial não tarifada pelo que se propõe tarifar também os restantes eixos viários com Tarifa Amarela que fazem parte desta zona. Além disto, deverá ser reordenado o estacionamento que atualmente se designou como informal, marcando individualmente os lugares legais elegíveis;
- A Zona I é a zona com uma percentagem menor de edifícios construídos após 1981. No entanto, tem uma oferta de estacionamento legal pois usufrui dos Parques da Praça de Touros. Propõe-se para esta zona tarifar com Tarifa Vermelha, a Rua Luís de Camões, a Rua 1º de Dezembro e os lugares restantes com tarifa Amarela e reformular o *layout* dos Parques da Praça de Touros e circulação rodoviária envolvente.

CIDADE DE ALVERCA DO RIBATEJO



Medidas para melhorar as condições de estacionamento em Alverca do Ribatejo.

- A Zona A apresenta uma média de ocupação de 78% com 15% de ilegais, mas devido à grande capacidade oferecida pelo Parque da Feira (mais de 400 lugares) que está disponível toda a semana com exceção aos sábados. De forma a tornar a Zona A mais acessível aos serviços e comércio, propõe-se pagamento pago na generalidade da Zona B com Tarifa Verde com exceção da Av. Capitão João Meleças e na Av. Infante D. Pedro em que deverá ser aplicada a Tarifa Amarela;
- A Zona B apresenta uma enorme ocupação e taxa de ilegais com uma oferta de estacionamento, em alguns locais pouco ordenada e dúbia pelo que as medidas a tomar passariam por reordenar e marcar individualmente os lugares de



estacionamento e tarifar a globalidade desta zona com Tarifa Verde, com exceção do estacionamento na Av. Infante Dom Pedro e na Rua Catarina Eufémia, em que deverá ser aplicada a Tarifa Amarela.

- A Zona C, a norte da EN10, apresenta uma taxa de ocupação média de 54% devido à oferta do Parque de Estacionamento das Piscinas. Por estar um pouco excêntrico relativamente à EN10, propõe-se tarifar com a taxa Amarela na Rua Boca Lara no troço e Verde nos restantes troços;
- A Zona D apresenta uma taxa de ocupação média muito elevada tornando a sua acessibilidade a restaurantes e afins muito difícil durante o dia. A Zona D deverá ser tarifada com taxa Verde para favorecer os residentes da zona;
- A Zona E, tem uma taxa média de ocupação razoável, mas para melhorar a sua acessibilidade e a das zonas vizinhas propõe-se a tarifação com taxa Amarela da Rua Brigadeiro Fernando Alberto de Oliveira de forma a disponibilizar estacionamento perto do Pingo Doce e com Tarifa Verde, os restantes troços desta zona.
- A Zona F, é uma zona marcadamente residencial que embora apresente uma taxa de ocupação perto da sua capacidade legal, tem uma taxa de estacionamento ilegal “apenas “ de 5%. Propõe-se que os lugares da zona F sejam tarifados com taxa verde.
- A Zona G oferece uma capacidade de estacionamento superior a seiscentos lugares, pelo que, atualmente, não necessita de qualquer intervenção.
- A Zona H, é uma zona a norte da EN10, significativamente moderna com problemas de estacionamento nos eixos viários escolhidos pelo que deverá ser introduzido o pagamento do parqueamento, com taxa Amarela, na Rua José António Veríssimo Silva e na Rua Maria Eduarda Segura de Faria.
- A Zona I, também sendo uma zona relativamente moderna, tem problemas de estacionamento com muita oferta designada como informal que necessita de ser reordenada e o estacionamento ser tarifado com taxa Verde, na globalidade desta zona, aplicando, tarifa Amarela, em toda a área da Praça Sociedade Filarmónica Recreio Alverquense.
- A Zona da envolvente direta do Mercado de Alverca do Ribatejo é uma zona com alguma dinâmica originada, fundamentalmente, pelo mercado, mas também pela



existência de algum comércio local. Este facto, associado a alguma limitação da oferta de lugares de estacionamento, induz uma grande pressão de procura de estacionamento na zona. Neste sentido e por forma a garantir disponibilidade de estacionamento de curta duração a quem se dirige, naquela zona, ao mercado municipal ou ao comércio local, sugere-se que os troços viários envolventes passem a ter estacionamento tarifado, onde deverá ser aplicada a Tarifa Vermelha.

Em complemento, deverá ser reordenado o estacionamento existente desta área a tarifar, formalizando individualmente os lugares de estacionamento legais e elegíveis.

CIDADE DA PÓVOA DE SANTA IRIA



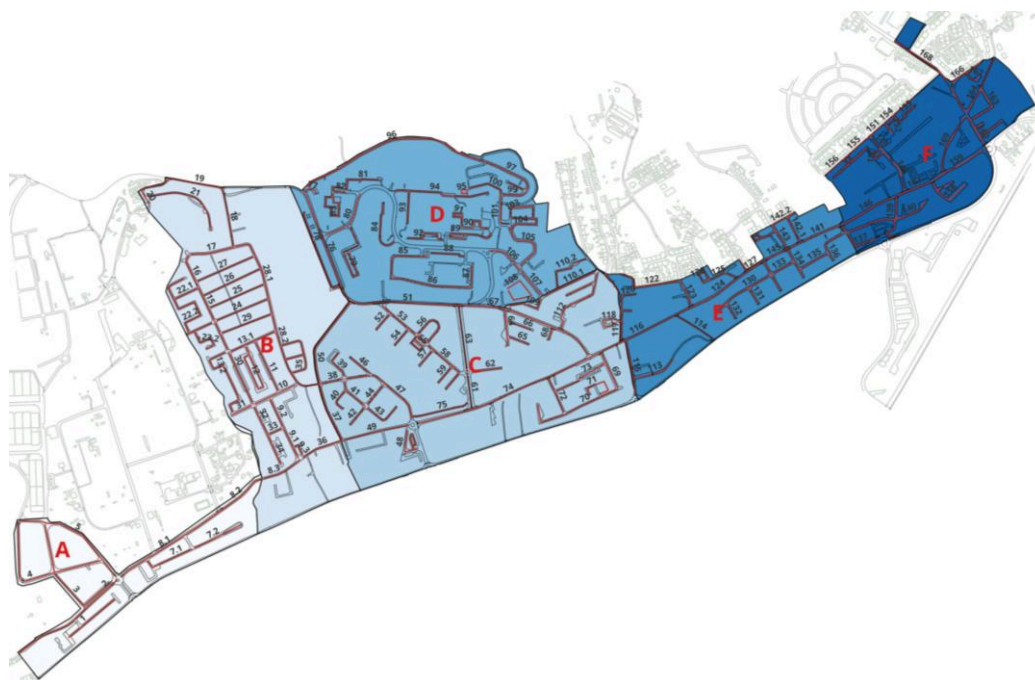
Medidas para melhorar as condições de estacionamento em Póvoa de Santa Iria:

- A Zona A apresenta um valor de ocupação muito elevado, necessitando por isso de um reordenamento profundo com recurso a tarifação do estacionamento, na generalidade da zona A com Tarifa Verde e com Tarifa Amarela a Rua da República, a Rua Joaquim Correia Bessa e a Rua 1º de Dezembro. Proibir ou restringir efetivamente, a circulação rodoviária no arruamento do Largo da Estação da Póvoa, que embora já seja condicionada, é utilizada abusivamente para estacionamento de apoio à estação.
- A Zona B, com a requalificação do parque da estação (do lado rio), não necessita de qualquer intervenção.
- A Zona C é a que apresenta maior ocorrência de veículos estacionados ilegalmente devido à sua pouca oferta legal, propondo-se medidas similares à da Zona A, com introdução de estacionamento pago com Tarifa Verde, na generalidade da Zona B, com exceção dos troços da Rua da República e a Rua Raul Alves que se propõe que seja aplicada a Tarifa Amarela;



-
- A Zona D possui uma boa oferta de estacionamento público, que é maioritariamente utilizada por residentes pelo que deverá ser introduzido estacionamento pago em toda a zona com Tarifa Verde, com a exceção da zona envolvente à rotunda da Av. Ernesto Solvay com a Av. Dom Vicente Afonso Valente em que será cobrada a Tarifa Amarela;
 - Na Zona E propõe-se a introdução de estacionamento pago com Tarifa Verde, na generalidade, e com Tarifa Amarela, a Av. Dom Vicente Afonso Valente no troço 23.2 entre a Rua Pe. Manuel Duarte e a Rua dos Bombeiros Voluntários;
 - A Zona F, apresenta troços de arruamentos com taxas de ocupação muito díspares, pelo que se propõe estacionamento pago com o preço mais baixo na generalidade da zona e a introdução de Tarifa Amarela na Av. Antero de Quental em toda sua extensão.

VILA DE VIALONGA



Medidas para melhorar as condições de estacionamento em Vialonga:

- A vila de Vialonga é a única em que a ocupação de estacionamento durante a noite é muito superior à ocupação durante o dia, durante o período normal de trabalho, constata o carácter residencial do aglomerado na quantificação da procura de estacionamento. O alívio significativo da pressão de estacionamento ao longo de um dia útil confirma que não há necessidade a tarifação do estacionamento público em Vialonga;
- Por estes motivos, recomenda-se um reordenamento profundo do estacionamento, especialmente nas zonas com pior desempenho, passando pela identificação clara dos lugares de estacionamento legal, pelo aumento das ofertas de estacionamento mesmo em pequenos espaços mais próximos dos residentes e também recorrendo, sempre que possível, à eliminação de um dos sentidos de circulação de forma a libertar espaço para estacionamento legal. Este aumento da capacidade de novos lugares legais bem definidos deverá ser complementado por um controlo policial efetivo de forma a não permitir pelo menos o estacionamento “selvagem” em cima dos passeios ou mesmo prejudicando a fluidez de acessos rodoviários.



2. INTRODUÇÃO

O presente documento constitui o relatório preliminar do “Estudo de avaliação das necessidades de estacionamento público para as cidades de Vila Franca de Xira, Alverca do Ribatejo, Póvoa de Santa Iria e Vila de Vialonga” e foi elaborado para o Município de Vila Franca de Xira pela Formato EC - Consultoria e Engenharia, Lda. Este estudo tem como objetivo quantificar a oferta de lugares *versus* procura de estacionamento para identificar problemas e propor medidas que permitam minimizar os constrangimentos provocados pela enorme pressão de necessidade de estacionamento nos centros urbanos, de forma a facilitar a acessibilidade dos cidadãos aos centros urbanos e assim melhorar a vida de quem vive, trabalha ou visita as localidades de maior dimensão do município de Vila Franca de Xira.

A metodologia utilizada no presente estudo é concordante com a estrutura de apresentação do relatório:

- No Capítulo 1 faz-se um resumo executivo com uma síntese do estudo e principais medidas propostas;
- Neste Capítulo 2 é introduzida a estrutura metodológica do relatório com os principais capítulos que compõem o estudo;
- No Capítulo 3 faz-se o enquadramento, a identificação e limitação das áreas de estudo;
- No Capítulo 4 caracteriza-se toda a situação atual do estacionamento na cidade de Vila Franca de Xira, ao nível da oferta e da procura e por último fazem-se propostas de tarifação em alguns eixos;
- No Capítulo 5 faz-se a mesma caracterização do capítulo anterior, mas para a cidade de Alverca do Ribatejo;
- No Capítulo 6 mantém-se a mesma metodologia dos dois capítulos anteriores para a cidade da Póvoa de Santa Iria;
- No Capítulo 7 analisa-se a vila de Vialonga.



3. ENQUADRAMENTO DAS ÁREAS DE ESTUDO

3.1. Zonamento das Áreas de Estudo

As áreas de estudo para a análise das necessidades de estacionamento público foram definidas e limitadas de acordo com as pretensões do município de Vila Franca de Xira, nomeadamente, o centro de Vila Franca de Xira, Alverca do Ribatejo, Póvoa de Santa Iria e Vialonga.

Para cada uma das zonas de estudo foi definido um limite de intervenção a partir do qual se realizou um zonamento. O zonamento utilizado teve como objetivo facilitar a agregação de resultados para posterior tratamento e análise considerando os eixos viários, de forma a quantificar-se o estacionamento em termos de oferta e procura.

As zonas foram divididas de acordo com a acessibilidade aos eixos viários, a homogeneidade interna, a dimensão da zona poder ser percorrida a pé e ainda a divisão administrativa, respeitando os limites das subseções estatísticas definidas pelo INE para permitir retirar dos censos alguns parâmetros socioeconómicos da própria zona e de quem a habita.

3.1.1. Vila Franca de Xira

Para a área em estudo, previamente definida, de Vila Franca de Xira definiu-se um zonamento composto por 9 zonas de A a I, tal como se observa na imagem seguinte.

O conhecimento das características demográficas da população e a sua distribuição pelo território são fatores fundamentais para a compreensão das necessidades de mobilidade, estacionamento e fluxos de deslocações. Foi feita uma análise de indicadores, para caracterizar a população em termos da distribuição no território e a respetiva estrutura etária, com base nos Censos 2011 do Instituto Nacional de Estatística (INE), considerando que, à data da realização do estudo, ainda não estavam disponíveis os dados dos Censos 2021 desagregados à subseção, que só viriam a ser disponibilizados definitivamente no fim do ano de 2022, ou seja, após a elaboração do relatório inicial.

Figura 1 – Zonamento do centro de Vila Franca de Xira



No entanto, foram analisadas as variações da população e dos edifícios entre 2011 para 2021, tendo-se concluído que são mínimas, pelo que não terão quaisquer reflexos práticos nos resultados do estudo.

Efetivamente, a caracterização da população, quanto à sua distribuição etária, e a distribuição da “idade” de construção dos edifícios, apenas serviu para ajudar ou reforçar na escolha das zonas onde, se propõe ou não, a tarifação do estacionamento.



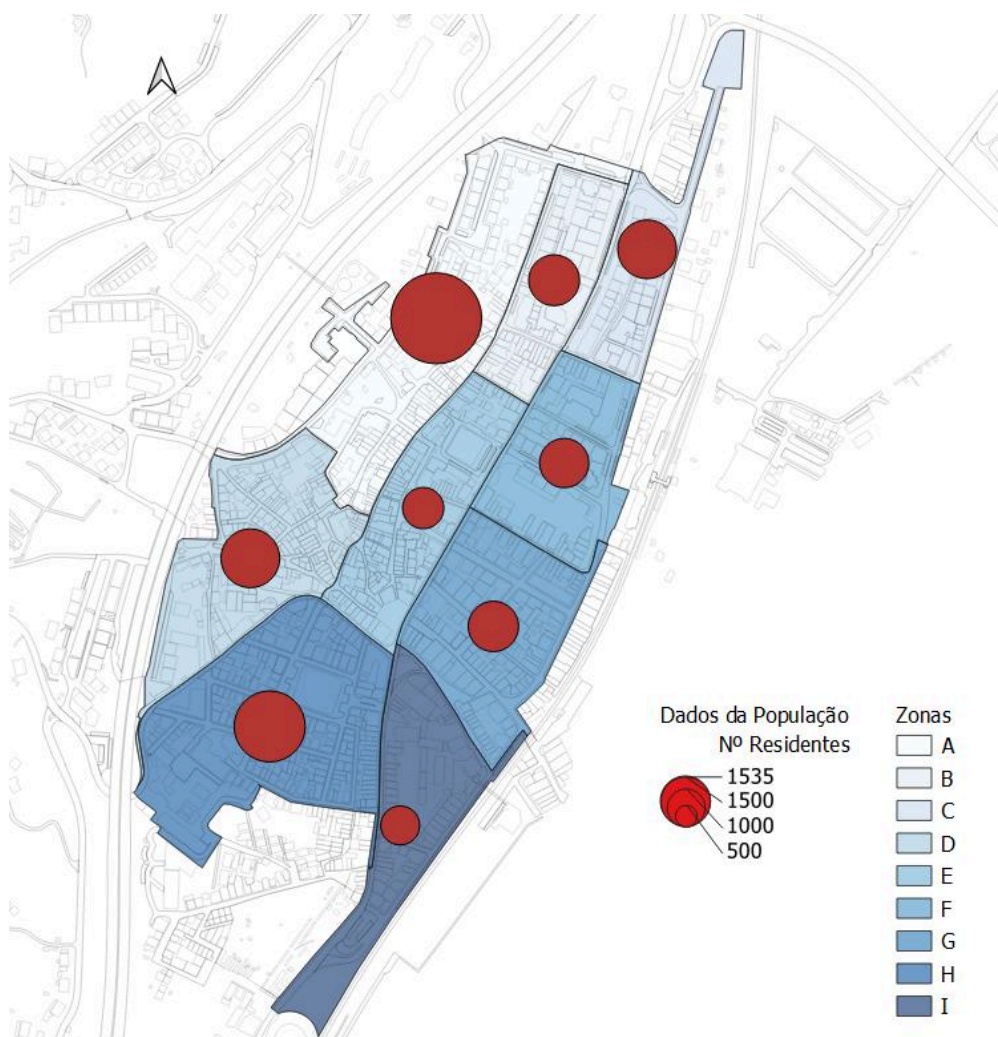
Por este motivo, considera-se que não se justifica proceder à atualização dos censos nesta revisão do relatório e que o mesmo raciocínio é válido para todas os aglomerados urbanos em estudo.

De acordo com os dados dos censos de 2021 relativamente a 2011, apurou-se que, em todo o município de Vila Franca de Xira, os edifícios construídos na década antecedente foram de 1,7% relativamente a 2011, em que se incluem as novas urbanizações fora das zonas consolidadas dos 4 aglomerados, e que as habitações aumentaram apenas 0,5%, de 2011 para 2021.

A população residente do município aumentou 643 indivíduos para um total de 137.529, que corresponde a um aumento da população de 0,47% entre 2011 e 2021.

Assim, de acordo com os Censos de 2011, residiam na área de estudo de Vila Franca de Xira cerca de 5.537 pessoas. Com base na figura seguinte verifica-se que a Zona A e a Zona H são as que comportam maior população, com mais de 2.400 residentes (cerca de 45% da população total da cidade de Vila Franca de Xira), em contraste com a Zona I que apresenta o valor mais baixo, não indo além dos 282 residentes (5% do total).

Figura 2 – Distribuição da população residente em Vila Franca de Xira



Comparando a distribuição da população por zona, relativamente ao número de residentes por alojamento (Figura 3), verifica-se que a zona A apresenta o valor superior, cerca de 1,75 residentes por alojamento, seguida da Zona F com cerca de 1,64 residentes por alojamento. É também na Zona A onde se verifica o maior número de alojamentos (875 alojamentos), em contraste com a zona I onde se verifica o valor mais baixo (228 alojamentos).

Figura 3 - População residente por número de alojamentos em Vila Franca de Xira (Censos 2011)

Zona	População Residente	% Pop. Resid.	Alojamentos	% Aloj.	Resid./ Alojamento
A	1535	28%	875	25%	1,75
B	481	9%	306	9%	1,57
C	416	8%	270	8%	1,54
D	643	12%	387	11%	1,66
E	317	6%	246	7%	1,29
F	452	8%	276	8%	1,64
G	472	9%	319	9%	1,48
H	939	17%	654	18%	1,44
I	282	5%	228	6%	1,24
Total	5537	100%	3561	100%	1,55

Fazendo a análise por faixas etárias, verifica-se que cerca de 33,2% da população de Vila Franca de Xira tem uma idade igual ou acima dos 65 anos e 14,2% da população tem menos de 20 anos (Figura 4).

Figura 4 - População residente por faixa etária em Vila Franca de Xira (Censos 2011)

Zona	População Residente por Faixa Etária								Total
	0 a 9	%	10 a 19	%	20 a 64	%	≥ 65	%	
A	119	7,8%	107	7,0%	785	51,1%	524	34,1%	1535
B	45	9,4%	36	7,5%	254	52,8%	146	30,4%	481
C	26	6,3%	29	7,0%	235	56,5%	126	30,3%	416
D	46	7,2%	37	5,8%	319	49,6%	241	37,5%	643
E	16	5,0%	6	1,9%	167	52,7%	128	40,4%	317
F	31	6,9%	40	8,8%	243	53,8%	138	30,5%	452
G	47	10,0%	33	7,0%	245	51,9%	147	31,1%	472
H	78	8,3%	63	6,7%	509	54,2%	289	30,8%	939
I	12	4,3%	17	6,0%	151	53,5%	102	36,2%	282
Total	420	7,6%	368	6,6%	2908	52,5%	1841	33,2%	5537

Em termos de distribuição por zonas (Figura 5) a mesma é muito similar, verificando-se que na zona E, correspondente ao centro histórico, a percentagem de população até aos 19 anos é a mais baixa de todas (6,9 %), pois também é a que tem maior taxa de população envelhecida, com idades a partir dos 65 anos (40,4%).

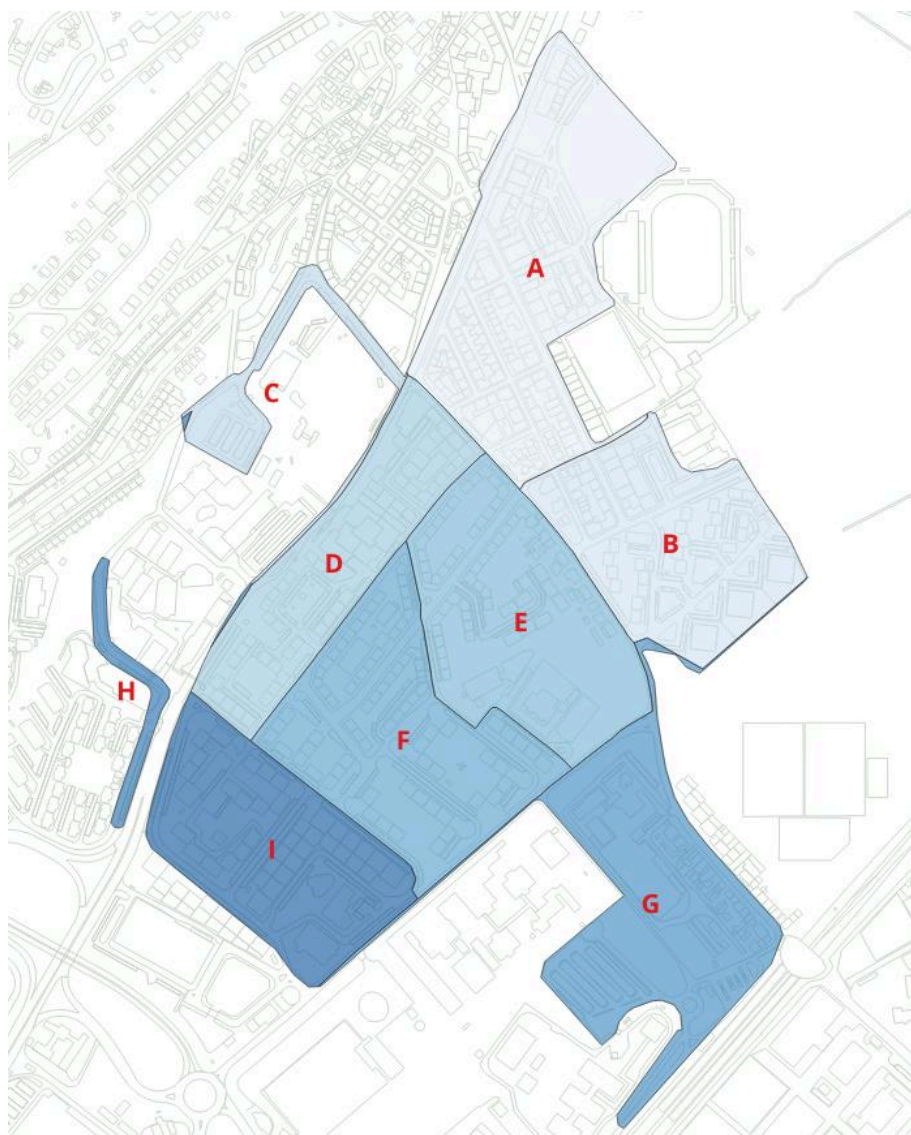
Figura 5 - População residente em Vila Franca de Xira por faixa etária por zona



3.1.2. Alverca do Ribatejo

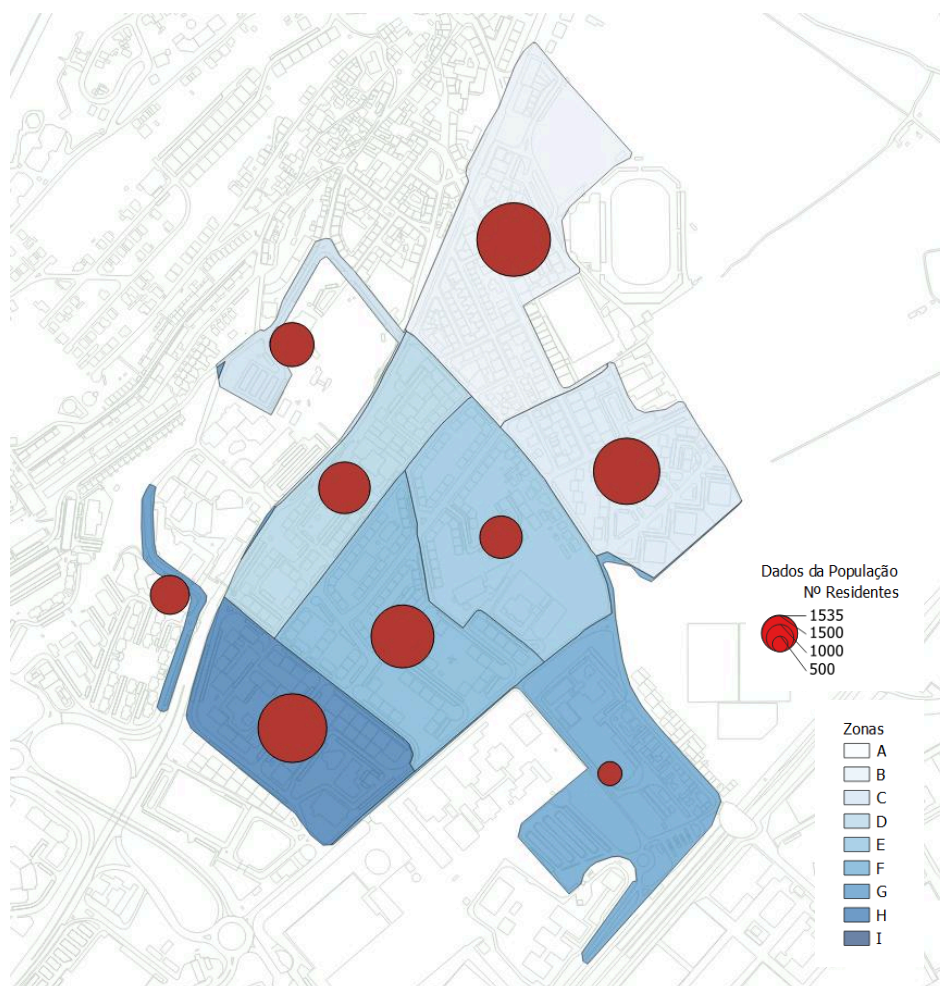
Para a área de estudo em Alverca do Ribatejo definiu-se um zonamento composto por 9 zonas de A a I, tal como se observa na imagem seguinte.

Figura 6 - Zonamento de Alverca do Ribatejo



Em termos populacionais, na área em estudo de Alverca do Ribatejo residiam 9.519 pessoas. Com base na figura seguinte verifica-se que as Zonas A, B e I são as que comportam maior população, com cerca de 5.063 residentes (cerca de 53% da população da área em estudo de Alverca do Ribatejo). A Zona G é a que apresenta menor população pois corresponde a uma área maioritariamente de equipamentos públicos e interface de transportes, com apenas 191 residentes.

Figura 7 - Distribuição da população residente em Alverca do Ribatejo



Comparando a distribuição da população por zona, relativamente ao número de residentes por alojamento (Figura 8), verifica-se que a zona I apresenta o valor mais elevado com cerca de 2,53 residentes por alojamento, seguida da Zona H com cerca de 2,4 residentes por alojamento. É também na Zona A onde se verifica o maior número de alojamentos (1.057 alojamentos), em contraste com a zona G onde se verifica o valor mais baixo (111 alojamentos).

Figura 8 - População residente por número de alojamentos em Alverca do Ribatejo (Censos 2011)

Zona	População Residente	% Pop. Resid.	Alojamentos	% Aloj.	Resid./ Alojamento
A	2054	22%	1057	22%	1,94
B	1500	16%	730	16%	2,05
C	741	8%	405	9%	1,83
D	966	10%	501	11%	1,93
E	713	7%	410	9%	1,74
F	1392	15%	699	15%	1,99
G	191	2%	111	2%	1,72
H	453	5%	189	4%	2,40
I	1509	16%	603	13%	2,50
Total	9519	100%	4705	100%	2,02

Fazendo a análise por faixas etárias, verifica-se que apenas 22,4% da população de Alverca do Ribatejo tem uma idade igual ou acima dos 65 anos e 17% da população tem menos de 20 anos (Figura 9), o que revela uma população maioritariamente em idade ativa (20 a 64 anos).

Figura 9 - População residente por faixa etária em Alverca do Ribatejo (Censos 2011)

Zona	População Residente por Faixa Etária								Total
	0 a 9	%	10 a 19	%	20 a 64	%	≥ 65	%	
A	141	6,9%	159	7,7%	1146	55,8%	608	29,6%	2054
B	133	8,9%	136	9,1%	952	63,5%	279	18,6%	1500
C	71	9,6%	76	10,3%	391	52,8%	203	27,4%	741
D	68	7,0%	80	8,3%	573	59,3%	245	25,4%	966
E	41	5,8%	46	6,5%	397	55,7%	229	32,1%	713
F	72	5,2%	152	10,9%	874	62,8%	294	21,1%	1392
G	11	5,8%	17	8,9%	129	67,5%	34	17,8%	191
H	68	15,0%	51	11,3%	300	66,2%	34	7,5%	453
I	108	7,2%	188	12,5%	1006	66,7%	207	13,7%	1509
Total	713	7,5%	905	9,5%	5768	60,6%	2133	22,4%	9519

Em termos de distribuição por zonas (Figura 10) verifica-se que a mesma é muito similar, verificando-se que na zona A se verifica a maior percentagem de população idosa (29,6%), em contraste com a zona H que possui a percentagem mais elevada de população até aos 19 anos (17%), nomeadamente por ser uma zona de ocupação urbanística mais recente.

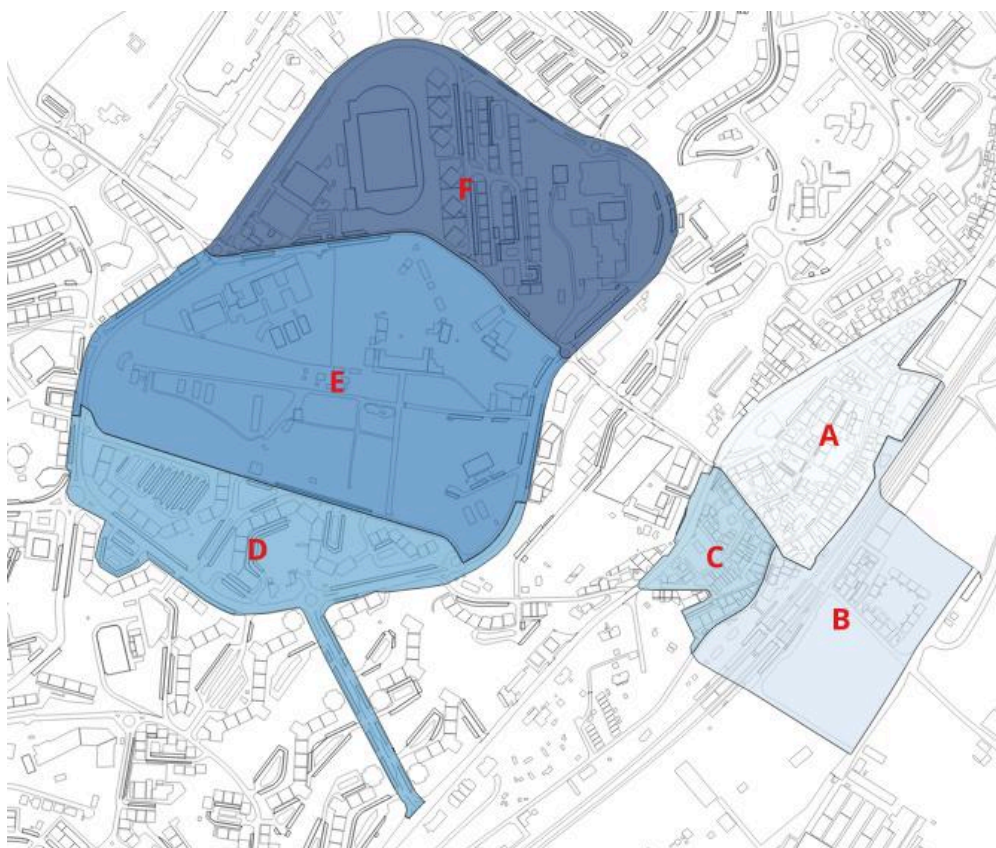
Figura 10 - População residente em Alverca do Ribatejo por faixa etária por zona



3.1.3. Póvoa de Santa Iria

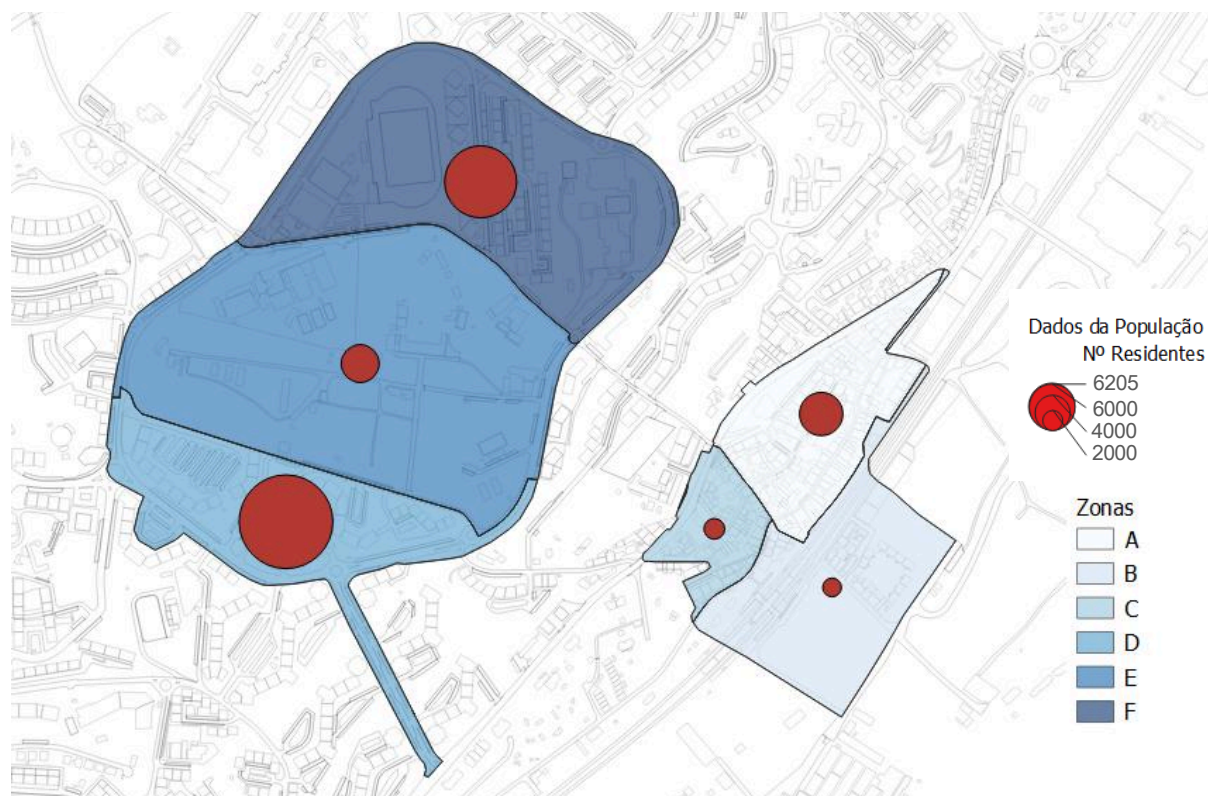
Para a área em estudo de Póvoa de Santa Iria definiu-se um zonamento em 6 zonas, tal como se observa na imagem seguinte.

Figura 11 - Zonamento de Póvoa de Santa Iria



Em termos populacionais, na área em estudo de Póvoa de Santa Iria residiam 12.757 pessoas, sendo a área com o maior número populacional. Com base na figura seguinte verifica-se que a zona D é a que comporta maior população, com cerca de 6.205 residentes (cerca de 49% da população da área em estudo de Póvoa de Santa Iria). A zonas B e C são as que apresentam menor população (4%) pois a zona B corresponde a uma área pouco edificada e a zona C a uma área do centro histórico com uma ocupação urbana de edifícios de baixa dimensão.

Figura 12 - Distribuição da população residente em Póvoa de Santa Iria



Comparando a distribuição da população por zona, relativamente ao número de residentes por alojamento (Figura 13), verifica-se que a zona F apresenta cerca de 2,49 residentes por alojamento, seguida da zona E com cerca de 2,47 residentes por alojamento. No entanto, é na zona D onde se verifica o maior número de alojamentos (2.738 alojamentos), em contraste com a zona B onde se verifica o valor mais baixo (170 alojamentos).

Figura 13 - População residente por número de alojamentos em Póvoa de Santa Iria (Censos 2011)

Zona	População Residente	% Pop. Resid.	Alojamentos	% Aloj.	Resid./ Alojamento
A	1325	10%	771	13%	1,72
B	249	2%	170	3%	1,46
C	304	2%	207	4%	1,47
D	6205	49%	2738	47%	2,27
E	1012	8%	410	7%	2,47
F	3662	29%	1472	26%	2,49
Total	12757	100%	5768	100%	2,21

Fazendo a análise por faixas etárias, verifica-se que apenas 8,8% da população de Póvoa de

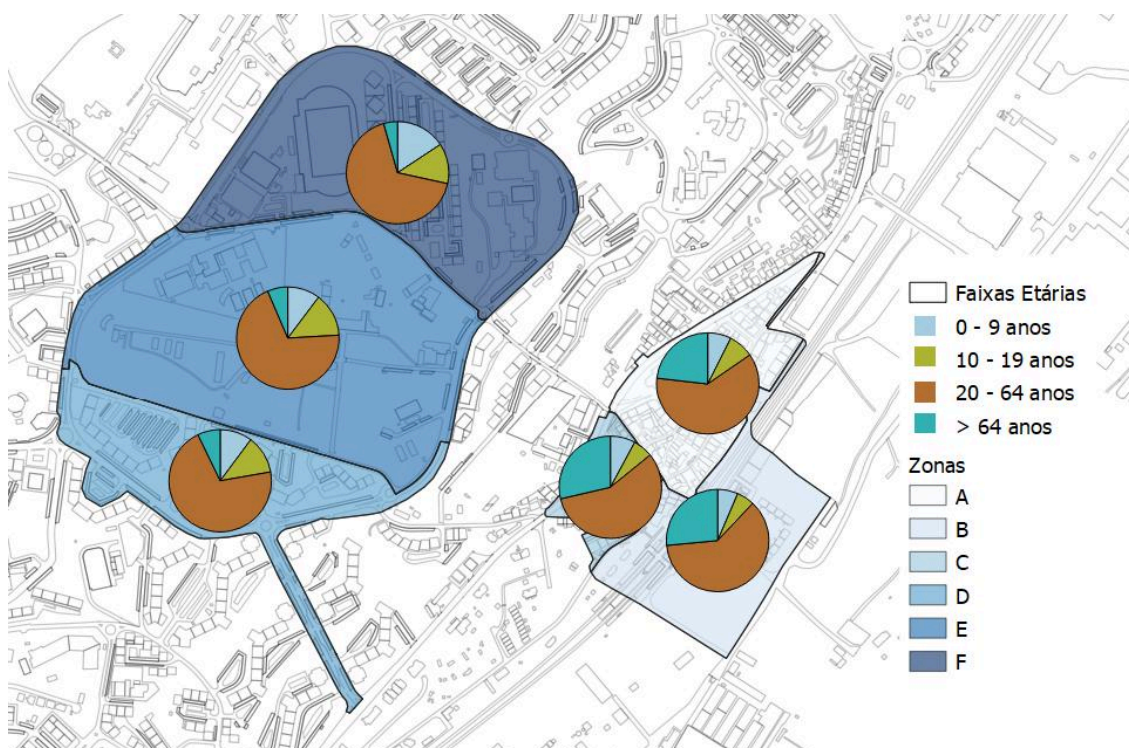
Santa Iria tem uma idade igual ou acima dos 65 anos e 23,1% da população tem menos de 20 anos (Figura 14), o que demonstra uma população maioritariamente jovem.

Figura 14 - População residente por faixa etária em Póvoa de Santa Iria (Censos 2011)

Zona	População Residente por Faixa Etária								Total
	0 a 9	%	10 a 19	%	20 a 64	%	≥ 65	%	
A	98	7,4%	106	8,0%	814	61,4%	307	23,2%	1325
B	16	6,4%	14	5,6%	153	61,4%	66	26,5%	249
C	24	7,9%	19	6,3%	174	57,2%	87	28,6%	304
D	632	10,2%	749	12,1%	4381	70,6%	443	7,1%	6205
E	104	10,3%	140	13,8%	703	69,5%	65	6,4%	1012
F	575	15,7%	467	12,8%	2460	67,2%	160	4,4%	3662
Total	1449	11,4%	1495	11,7%	8685	68,1%	1128	8,8%	12757

Em termos de distribuição por zonas (Figura 15) verifica-se que nas zonas D, E e F, de ocupação urbanística mais recente, ocorre uma maior percentagem de população em idade ativa (20 a 64 anos), comparativamente com as zonas do centro histórico (zonas A a C) onde se verifica uma tendência de envelhecimento da população.

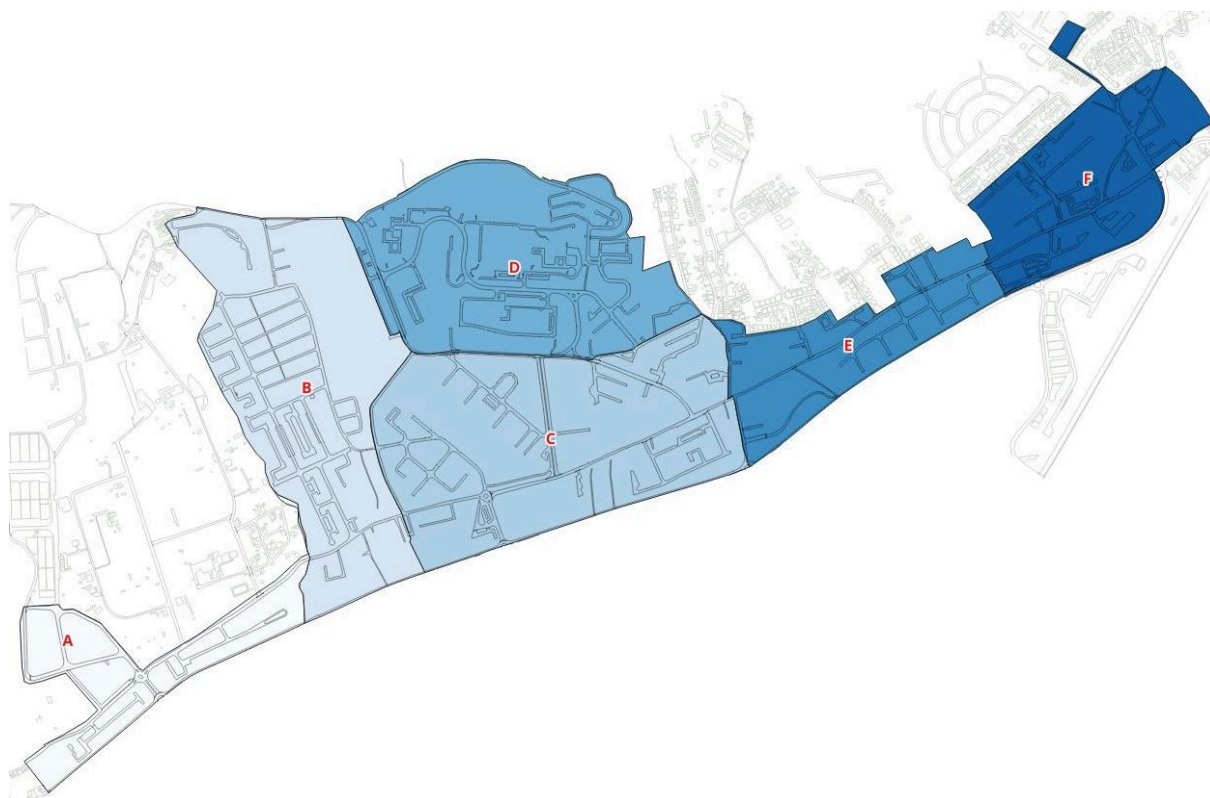
Figura 15 - População residente em Póvoa de Santa Iria por faixa etária por zona



3.1.4. Vialonga

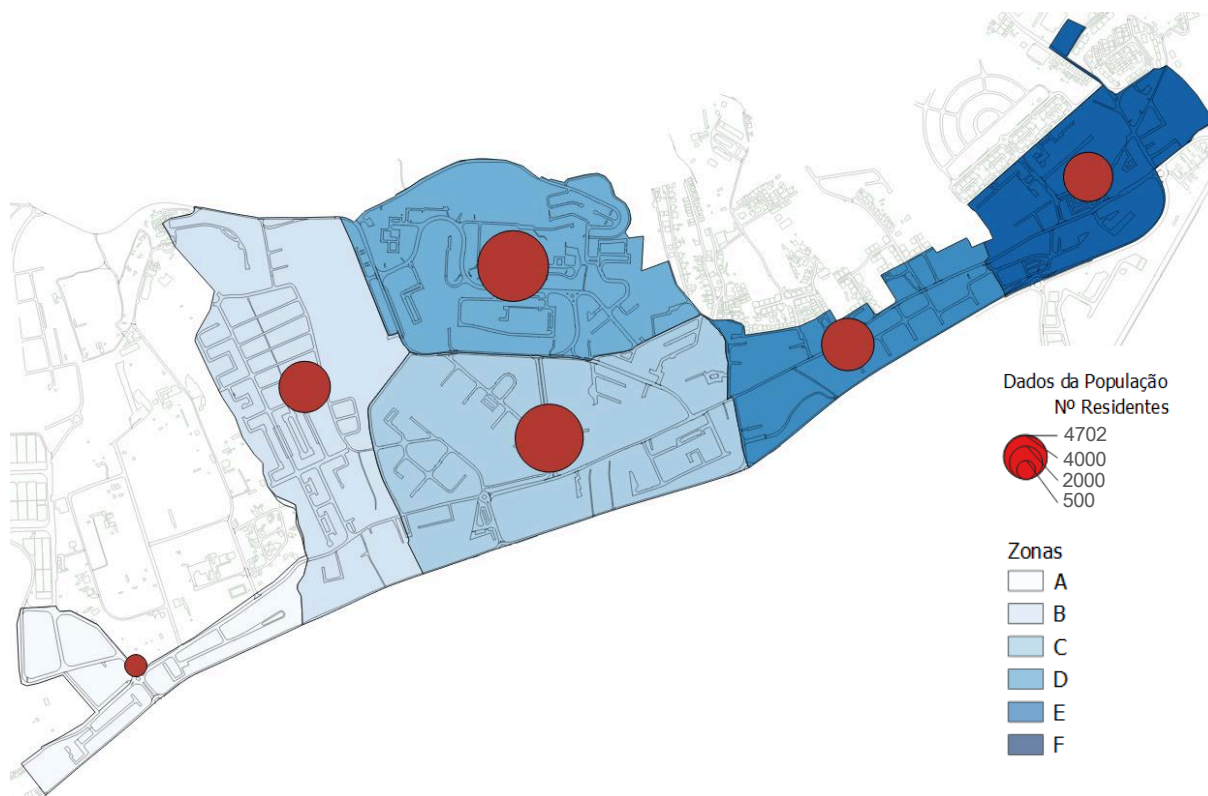
Para a área em estudo de Vialonga definiu-se um zonamento em 6 zonas, tal como se observa na imagem seguinte.

Figura 16 - Zonamento de Vialonga



Em termos populacionais, na área em estudo de Vialonga residiam 16.820 pessoas, sendo a área com o maior número populacional. Com base na figura seguinte verifica-se que a zona D é a que comporta maior população, com cerca de 4.702 residentes (cerca de 28% da população da área em estudo de Vialonga). A zona A é a que apresenta menor população (3%) pois uma parte considerável da área corresponde a um pólo empresarial onde não existem edifícios habitacionais.

Figura 17 - Distribuição da população residente em Vialonga



Comparando a distribuição da população por zona, relativamente ao número de residentes por alojamento (Figura 18), verifica-se que a zona D apresentam cerca de 2,91 residentes por alojamento, seguida das zonas A e B com cerca de 2,83 residentes por alojamento. No entanto, é na zona D onde se verifica o maior número de alojamentos (1.618 alojamentos), em contraste com a zona A onde se verifica o valor mais baixo (162 alojamentos).

Figura 18 - População residente por número de alojamentos em Vialonga (Censos 2011)

Zona	População Residente	% Pop. Resid.	Alojamentos	% Aloj.	Resid./ Alojamento
A	459	3%	162	3%	2,83
B	2466	15%	870	14%	2,83
C	4340	26%	1602	26%	2,71
D	4702	28%	1618	26%	2,91
E	2582	15%	1074	17%	2,40
F	2271	14%	884	14%	2,57
Total	16820	100%	6210	100%	2,71

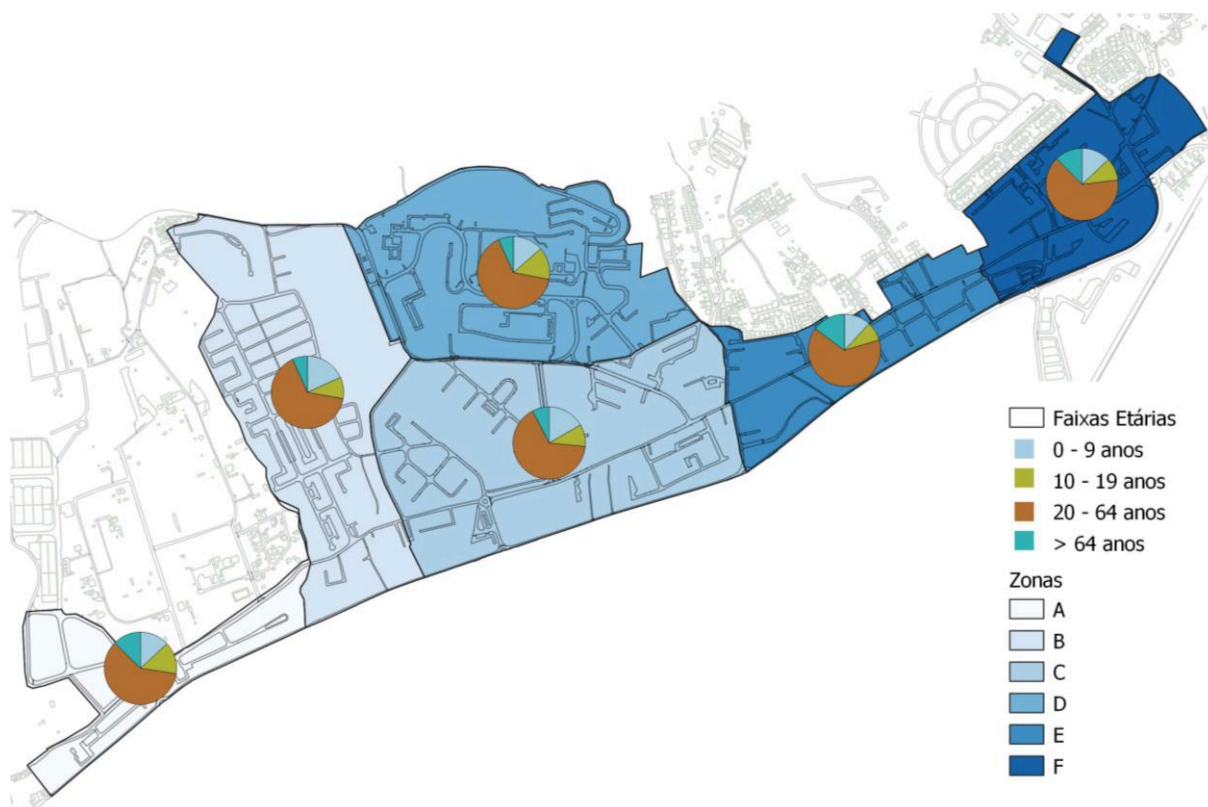
Fazendo a análise por faixas etárias, verifica-se que apenas 9,1% da população de Vialonga

tem uma idade igual ou acima dos 65 anos e 25,8% da população tem menos de 20 anos (Figura 19), o que demonstra uma população maioritariamente jovem.

Figura 19 - População residente por faixa etária em Vialonga (Censos 2011)

Zona	População Residente por Faixa Etária								Total
	0 a 9	%	10 a 19	%	20 a 64	%	≥ 65	%	
A	60	13,1%	66	14,4%	275	59,9%	58	12,6%	459
B	449	18,2%	238	9,7%	1613	65,4%	166	6,7%	2466
C	722	16,6%	429	9,9%	2860	65,9%	329	7,6%	4340
D	636	13,5%	680	14,5%	3066	65,2%	320	6,8%	4702
E	306	11,9%	221	8,6%	1672	64,8%	383	14,8%	2582
F	293	12,9%	231	10,2%	1465	64,5%	282	12,4%	2271
Total	2466	14,7%	1865	11,1%	10951	65,1%	1538	9,1%	16820

Figura 20 - População residente em Vialonga por faixa etária por zona



Analisando Vialonga verificou-se que a mesma possuía um caráter maioritariamente residencial, com base nos dados estatísticos do Instituto Nacional de Estatística, segundo a análise das quatro localidades (Vila Franca de Xira, Alverca do Ribatejo, Póvoa de Santa Iria e



Vialonga) em termos do número de edifícios residenciais, edifícios mistos, edifícios não residenciais e média de indivíduos por alojamento (Figura 21).

Desta análise concluiu-se que, de facto, Vialonga é a localidade que possui maior número de edifícios totalmente residenciais, com cerca de 90,1 %, em contraste com as restantes zonas que não vão além dos 79% (em Póvoa de Santa Iria).

Considerando os edifícios mistos e não mistos, Vialonga apresenta o valor mais baixo das quatro zonas (9,2% e 0,6% respetivamente). Associando o valor da média de indivíduos por alojamento na qual Vialonga possui o valor mais elevado, juntamente com Póvoa de Santa Iria, com um valor de 2,7 indivíduos, comprova-se que de facto existe uma carater maioritariamente residencial.

Figura 21 – Dados comparativos entre zonas de estudo

	Vila Franca de Xira	Alverca	Póvoa de Santa Iria	Vialonga
Edifícios totalmente residenciais	76%	67%	79%	90,1%
Edifícios mistos	21%	33%	20%	9,2%
Edifícios não residenciais	2,9%	0,8%	1,4%	0,6%
Média indivíduos por alojamento	2,2	2,4	2,7	2,7



4. VILA FRANCA DE XIRA

4.1. Metodologia

4.1.1. Generalidades

A metodologia de avaliação das necessidades de estacionamento, que seguidamente se descreve, foi utilizada não só em Vila Franca de Xira, mas também em todas as áreas em estudo identificadas e delimitadas no capítulo anterior nas cidades de Alverca do Ribatejo, Póvoa de Santa Iria e Vialonga. A caracterização da situação atual com base em trabalhos de campo serviu para conhecer e quantificar os hábitos dos utilizadores do estacionamento dentro das áreas em estudo, sendo uma base muito importante na avaliação das necessidades e na elaboração posterior de propostas para reordenação do estacionamento.

Foram desenvolvidos trabalhos de levantamento da oferta e da procura de estacionamento nos eixos viários e depois agregados de acordo com o zonamento estabelecido anteriormente.

4.1.2. Levantamento da oferta de estacionamento

Quanto à oferta de lugares foram identificados todos os lugares de estacionamento legais na via pública para se saber a capacidade legal de cada um dos troços que compõem as zonas definidas. Além dos lugares de estacionamento livre também foram levantados os lugares segundo a sua tipologia, nomeadamente:

- Gratuito
- Cargas e descargas
- Carregamento elétrico
- Condicionado
- Mobilidade reduzida
- Motos
- Pago
- Reservado
- Táxis
- Informal



No levantamento da oferta de estacionamento foi considerada como oferta legal, em cada uma das localidades, como o somatório dos lugares gratuitos, lugares pagos e ainda lugares informais (lugares utilizados para estacionar mas não materializados formalmente no espaço público).

4.1.3. Levantamento da procura de estacionamento

O levantamento da procura de estacionamento na via pública teve em conta os veículos estacionados nos lugares gratuitos, pagos e informais, denominando-se como lugares legais identificados em cada um dos eixos viários, bem como os veículos estacionados ilegalmente de forma a avaliar a pressão de estacionamento em cada zona, em 4 períodos ao longo de um dia útil, entre as 7h da manhã e as 19h. Os veículos estacionados ilegalmente ainda foram classificados de acordo com a sua gravidade, Ilegal 1 se não prejudicassem a fluidez do trânsito e Ilegal 2 se impedissem a circulação de veículos, o bloqueio a acessos rodoviários ou se os mesmos se encontrassem parqueados em cima de passeios ou de passadeiras de peões.

4.1.4. Levantamento da rotação de veículos

Os levantamentos das rotações de veículos foram efetuados nos mesmos dias do levantamento da procura de estacionamento, entre as 9h e as 19h, tendo sido feito uma volta por hora, num total de 11, com o intuito de medir a rotatividade da procura de estacionamento no período diurno nas horas mais carregadas.

Os levantamentos foram feitos em dois percursos por localidade, escolhidos pela sua importância representativa, de forma a retirar informação de um maior número de lugares e de diferentes arruamentos, resultando em cerca de 100 lugares por percurso de hora para melhor rentabilizar o trabalho dos operadores envolvidos nesta tarefa.

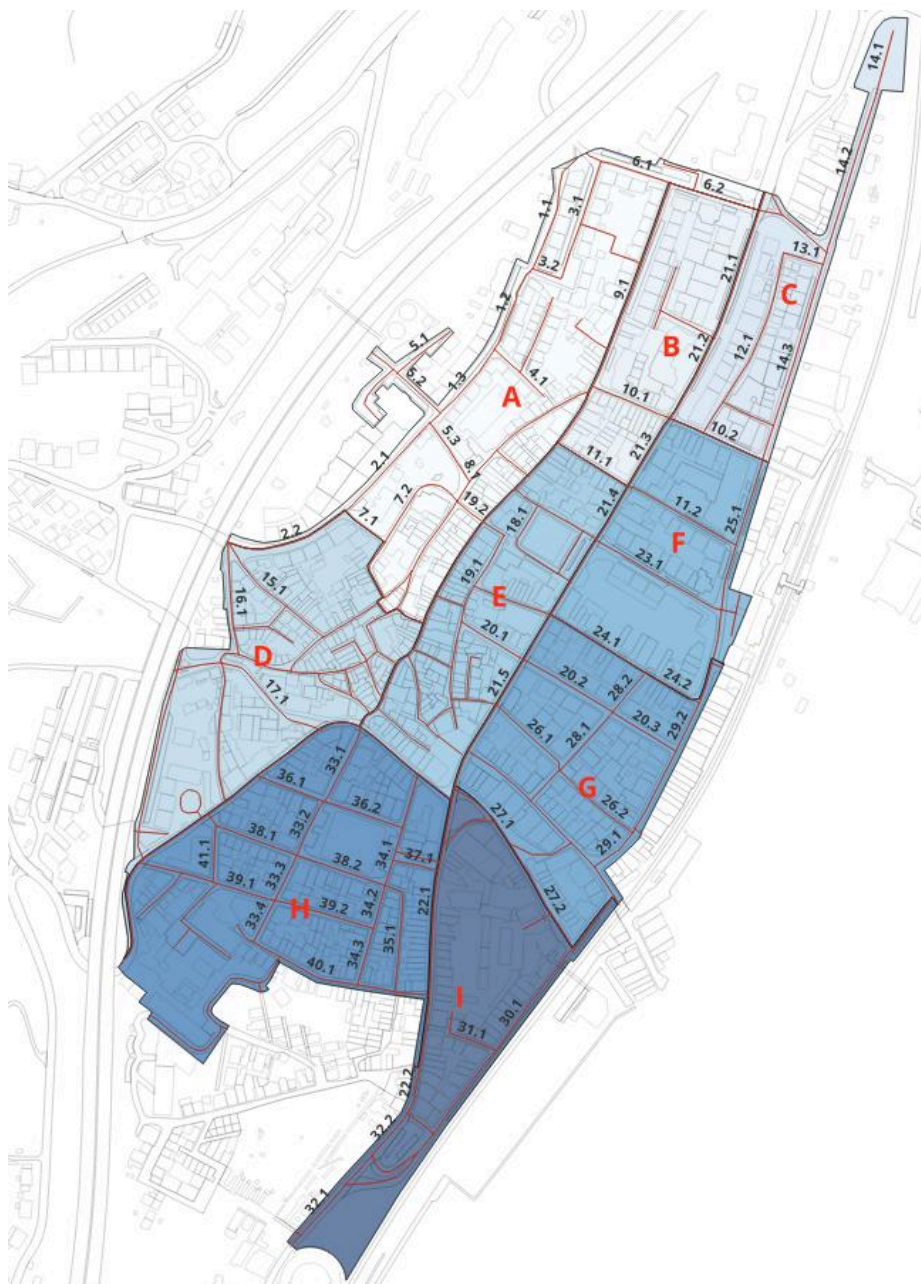
Em primeiro lugar foi feita uma identificação clara de cada lugar de estacionamento por troço de arruamento referido. Para cada um dos lugares identificados foi levantada a matrícula do veículo que o ocupava nas 11 voltas referidas. Para efeitos de proteção de dados, só foram retirados os três primeiros caracteres de cada matrícula e que nem são apresentados no presente relatório.

4.2. Levantamento da Oferta em Vila Franca de Xira

4.2.1. Codificação de troços por eixo e por zona

Na figura seguinte apresentam-se todos os eixos (subdivididos em troços viários) que integram a área em estudo de Vila Franca de Xira e que foram codificados de acordo com o levantamento efetuado e o zonamento considerado.

Figura 22 – Codificação dos troços de levantamento em Vila Franca de Xira





4.2.2. Levantamento da oferta por troço viário

O levantamento da oferta foi feito por troço viário devidamente identificado e foi considerada como oferta legal, em cada uma das localidades, o somatório dos lugares gratuitos, lugares pagos e ainda lugares informais (lugares utilizados pelos utentes, mas não materializados no espaço público).

No centro de Vila Franca de Xira existe uma oferta legal disponível de 1.190 lugares, dos quais 856 são “*gratuitos*”, 211 “*pagos*” e 123 “*informais*”. Adicionalmente também se registou uma oferta de 44 lugares para “*cargas e descargas*”, 3 lugares para “*carregamentos de veículos elétricos*”, 39 lugares para “*mobilidade reduzida*”, 3 lugares para “*motos*”, 63 lugares “*reservados*” (para o estacionamento de veículos afetos a várias instituições e empresas) e 2 lugares para “*táxis*”. A totalidade dos lugares na área de estudo de Vila Franca de Xira encontra-se distribuída por 74 troços, tal como se pode observar na figura seguinte.

Figura 23 – Oferta de estacionamento por troço em Vila Franca de Xira

Zona	Eixo	Troço	Eixos Viários	Oferta Legal Disponível	Gratuito	Cargas e Descargas	Carreg. V.E.	Condicionado	Mobilidade Reduzida	Motos	Pago	Reservado	Táxis	Informal	Total Estacionamento
A	1	1.1	R. José Falcão	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3
A	1	1.2	R. José Falcão	42	40	0	0	0	1	0	0	0	0	2	43
A	1	1.3	R. José Falcão	29	29	1	0	0	0	0	0	0	0	0	30
A	2	2.1	R. Dr. Vasco Moniz	11	11	3	0	0	1	0	0	3	0	0	18
A	3	3.1	R. João José Nascimento Costa	40	40	0	0	0	1	0	0	0	0	0	41
A	3	3.2	Pct. Jornal Vida Ribatejana	25	25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25
A	4	4.1	Travessa do Quebra Costas	8	0	0	0	0	1	0	0	0	0	8	9
A	5	5.1	Tv. João Duarte Froes	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
A	5	5.2	R. Fausto Nunes Dias	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	13
A	5	5.3	Parque R. Fausto Nunes Dias	26	0	0	0	0	1	0	26	1	0	0	28
A	6	6.1	R. António Lúcio Baptista	12	12	1	0	0	0	0	0	0	0	0	13
A	7	7.1	Tv. das Parreiras	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	5
A	7	7.2	R. José Maria Ferreira Delgado	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
A	8	8.1	Largo Conde Ferreira	3	3	0	0	0	1	0	0	0	0	0	4
B	6	6.2	R. António Lúcio Baptista	31	31	0	0	0	0	0	0	0	0	0	31
B	9	9.1	R. Dr. Miguel Bombarda	72	72	2	0	0	2	0	0	0	0	0	76
B	10	10.1	R. Sacadura Cabral	8	0	0	0	0	2	0	8	0	0	0	10
B	11	11.1	R. Noel Perdigão	4	4	0	0	0	0	0	0	3	0	0	7
C	10	10.2	R. Sacadura Cabral	14	14	0	0	0	1	0	0	0	0	0	15
C	12	12.1	Rua António Dias Lourenço	9	9	0	0	0	0	0	0	3	0	0	12
C	13	13.1	Parque Travessa do Telhal	18	0	3	0	0	2	0	18	0	0	0	23
C	14	14.1	Curral Touros	40	40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	40
C	14	14.2	R. Joaquim Pedro Monteiro	32	32	1	0	0	0	0	0	0	0	0	33
C	14	14.3	Rua Joaquim Pedro Monteiro	33	33	0	0	0	2	0	0	1	0	0	36
C	21	21.1	Rua Alves Redol	23	3	0	0	0	3	0	20	3	0	0	29
C	21	21.2	Rua Alves Redol	9	0	2	0	0	0	0	9	3	0	0	14
D	2	2.2	R. Dr. Vasco Moniz	27	27	2	0	0	3	0	0	3	0	0	35
D	15	15.1	Calçada da Barroca	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D	16	16.1	R. Santo António	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	5
D	17	17.1	R. Octávio Pato	21	21	2	0	0	0	0	0	0	0	0	23
E	18	18.1	Praceta da Justiça	7	0	3	2	0	1	1	7	15	0	0	29
E	19	19.1	R. José Dias da Silva	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	9
E	19	19.2	R. Mário Coelho	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
E	20	20.1	Av. Combatentes da Grande Guerra	12	12	1	0	0	2	0	0	0	0	0	15



Zona	Eixo	Troço	Eixos Viários	Oferta Legal Disponível	Gratuito	Cargas e Descargas	Carreg. V.E.	Condicionado	Mobilidade Reduzida	Motos	Pago	Reservado	Táxis	Informal	Total Estacionamento
F	11	11.2	R. Noel Perdigão	19	19	2	0	0	0	0	0	3	0	0	24
F	21	21.3	Rua Alves Redol	10	4	1	0	0	1	0	6	0	0	0	12
F	21	21.4	Rua Alves Redol	6	0	1	0	0	0	0	6	2	0	0	9
F	23	23.1	Av. 25 de Abril	30	30	0	1	0	1	0	0	0	0	0	32
F	24	24.1	R. Almeida Garret	5	5	2	0	0	0	0	0	0	0	0	7
F	24	24.2	R. Almeida Garret	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
F	25	25.1	Rua do Curado	30	30	3	0	0	1	0	0	2	0	0	36
G	20	20.2	Av. Combatentes da Grande Guerra	16	16	0	0	0	1	2	0	2	0	0	21
G	20	20.3	Av. Combatentes da Grande Guerra	8	8	0	0	0	1	0	0	1	0	0	10
G	21	21.5	Rua Alves Redol	12	0	0	0	0	0	0	12	3	0	0	15
G	26	26.1	R. Bomb. Voluntários(Rua José Júlio)	7	7	2	0	0	0	0	0	0	0	0	9
G	27	27.1	Av. Pedro Victor	31	0	0	0	0	1	0	31	0	2	0	34
G	27	27.2	Av. Pedro Victor	13	0	0	0	0	1	0	13	4	0	0	18
G	28	28.1	R. Dr. Manuel de Arriaga	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	10
G	28	28.2	R. Dr. Manuel de Arriaga	3	3	0	0	0	1	0	0	0	0	0	4
G	29	29.1	Rua Serpa Pinto	5	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	5
G	29	29.2	Rua Serpa Pinto	18	6	4	0	0	0	0	12	0	0	0	22
H	33	33.1	R. Manuel Afonso de Carvalho	11	11	2	0	0	0	0	0	1	0	0	14
H	33	33.2	R. Manuel Afonso de Carvalho	9	0	2	0	0	0	0	9	0	0	0	11
H	33	33.3	R. Manuel Afonso de Carvalho	13	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13
H	33	33.4	R. Manuel Afonso de Carvalho	11	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11
H	34	34.1	R. Dr. António José D'Almeida	8	4	0	0	0	0	0	4	0	0	0	8
H	34	34.2	R. Dr. António José D'Almeida	8	0	0	0	0	1	0	0	0	0	8	9
H	34	34.3	R. Dr. António José D'Almeida	15	11	0	0	0	0	0	0	0	0	4	15
H	35	35.1	R. dos Varinos	12	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12
H	36	36.1	R. António Maria Eugénio D'Almeida	5	5	0	0	0	0	0	0	3	0	0	8
H	36	36.2	R. António Maria Eugénio D'Almeida	10	0	0	0	0	1	0	10	0	0	0	11
H	37	37.1	R. Miguel Esguelha	6	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	6
H	38	38.1	Rua António Palha	17	10	0	0	0	0	0	0	0	0	7	17
H	38	38.2	Rua António Palha	9	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	9
H	39	39.1	R. João de Deus	8	3	1	0	0	1	0	0	0	0	5	10
H	39	39.2	R. João de Deus	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24	24
H	40	40.1	R. Vasco da Gama	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	20
H	41	41.1	R. Dr. Luís César Rodrigues Pereira	7	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
I	22	22.1	Rua Luís de Camões	8	8	2	0	0	0	0	0	5	0	0	15
I	22	22.2	Rua Luís de Camões	5	5	1	0	0	0	0	0	1	0	0	7
I	30	30.1	Rua 1º de Dezembro	32	32	0	0	0	0	0	0	0	0	0	32
I	31	31.1	Tv. Do Araújo	11	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11
I	32	32.1	Praça de Touros I	102	102	0	0	0	4	0	0	0	0	0	106
I	32	32.2	Praça de Touros II	19	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19



4.2.3. Levantamento da oferta por zona

Considerando a oferta de lugares de estacionamento por zona a maior oferta verifica-se na zona A com cerca de 221 lugares de estacionamento, dos quais 26 já são tarifados. Contrariamente a zona E apresenta apenas uma oferta de 28 lugares de estacionamento, dos quais 7 também são pagos.

Figura 24 - Oferta de estacionamento por zona em Vila Franca de Xira

ZONA	Oferta Legal Disponível	Gratuito	Cargas e Descargas	Carr. V.E.	Condicionado	Mob. Reduzida	Motos	Pago	Reservado	Táxis	Informal	Total Estacionamento
A	221	164	5	0	0	6	0	26	5	0	31	237
B	115	107	2	0	0	4	0	8	3	0	0	124
C	178	131	6	0	0	8	0	47	10	0	0	202
D	53	48	4	0	0	3	0	0	3	0	5	63
E	28	12	4	2	0	3	1	7	15	0	9	53
F	102	90	9	1	0	3	0	12	7	0	0	122
G	123	40	6	0	0	5	2	73	10	2	10	148
H	193	87	5	0	0	3	0	38	4	0	68	205
I	177	177	3	0	0	4	0	0	6	0	0	190
TOTAL ->	1190	856	44	3	0	39	3	211	63	2	123	1344

4.3. Levantamento da Procura em Vila Franca de Xira

4.3.1. Levantamento e análise da procura por troço viário

Para cada um dos troços viários foi realizado o levantamento da procura de veículos estacionados para cada uns dos períodos de análise (Figura 26), podendo verificar-se que em muitos troços a oferta se encontra totalmente ocupada, ou próximo da sua ocupação máxima (Figura 26), e é frequente a existência de estacionamento ilegal, nomeadamente de tipologia 1, ainda que o estacionamento ilegal de tipologia 2 também apresente alguma relevância em eixos como a Rua Dr. Miguel Bombarda (troço 9.1) ou a Av. 25 de Abril (troço 23.1).

Figura 25 – Procura de estacionamento por troço em Vila Franca de Xira

ZONA	EIXO	TROÇO	NOME DO EIXO VIÁRIO	OFERTA	07h00			11h00			15h00			19h00		
					Legal	Ilegal 1	Ilegal 2	Legal	Ilegal 1	Ilegal 2	Legal	Ilegal 1	Ilegal 2	Legal	Ilegal 1	Ilegal 2
A	1	1.1	R. José Falcão	3	2	7	0	2	7	0	2	6	0	2	5	2
A	1	1.2	R. José Falcão	42	40	0	0	42	0	3	42	0	4	42	3	2
A	1	1.3	R. José Falcão	29	25	4	0	29	0	2	29	2	0	29	2	2
A	2	2.1	R. Dr. Vasco Moniz	11	11	5	0	11	0	0	11	1	0	11	2	0
A	3	3.1	R. João José Nascimento Costa	40	40	5	4	40	7	0	32	5	2	38	7	0
A	3	3.2	Pct. Jornal Vida Ribatejana	25	22	5	0	23	11	0	25	8	0	25	12	2
A	4	4.1	Travessa do Quebra Costas	8	8	7	0	8	9	0	8	7	0	8	9	0
A	5	5.1	Tv. João Duarte Froes	4	3	11	0	3	19	0	3	6	10	3	5	6
A	5	5.2	R. Fausto Nunes Dias	13	13	12	0	13	8	0	11	7	0	10	7	0
A	5	5.3	Parque R. Fausto Nunes Dias	26	5	1	0	18	1	0	20	1	0	12	1	0
A	6	6.1	R. António Lúcio Baptista	12	11	0	2	12	2	0	12	0	0	12	1	0
A	7	7.1	Tv. das Parreiras	5	5	0	0	5	2	0	5	1	0	5	0	0
A	7	7.2	R. José Maria Ferreira Delgado	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
A	8	8.1	Largo Conde Ferreira	3	2	0	1	2	2	1	2	2	1	2	0	0
B	6	6.2	R. António Lúcio Baptista	31	30	0	2	30	0	2	30	0	1	25	1	0
B	9	9.1	R. Dr. Miguel Bombarda	72	64	8	8	69	11	3	67	7	5	70	7	3
B	10	10.1	R. Sacadura Cabral	8	8	1	0	8	3	0	8	2	0	8	1	0
B	11	11.1	R. Noel Perdigo	4	4	0	1	4	0	1	4	0	1	4	0	1
C	10	10.2	R. Sacadura Cabral	14	14	7	0	9	1	8	12	1	7	14	0	8
C	12	12.1	Rua António Dias Lourenço	9	9	12	2	9	15	2	9	13	3	8	9	1
C	13	13.1	Parque Travessa do Telhal	18	5	3	0	15	1	2	18	4	1	16	0	1
C	14	14.1	Curral Touros	40	8	0	0	38	0	0	40	0	0	17	0	0
C	14	14.2	R. Joaquim Pedro Monteiro	32	19	23	1	26	19	0	30	21	0	18	11	0
C	14	14.3	Rua Joaquim Pedro Monteiro	33	30	2	0	33	7	0	33	8	1	30	5	1
C	21	21.1	Rua Alves Redol	23	20	1	0	22	2	0	23	1	0	18	1	0
C	21	21.2	Rua Alves Redol	9	8	0	0	9	0	0	9	1	0	7	0	0
D	2	2.2	R. Dr. Vasco Moniz	27	27	2	0	27	4	0	27	4	0	27	3	0
D	15	15.1	Calçada da Barroca	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D	16	16.1	R. Santo António	5	3	0	0	3	0	0	5	0	0	5	0	0
D	17	17.1	R. Octávio Pato	21	18	0	1	20	0	1	21	4	1	21	3	0
E	18	18.1	Praceta da Justiça	7	7	0	0	7	0	0	7	2	0	7	2	0
E	19	19.1	R. José Dias da Silva	9	9	4	2	9	3	2	8	2	0	9	3	1
E	19	19.2	R. Mário Coelho	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0
E	20	20.1	Av. Combatentes da Grande Guerra	12	12	3	0	12	3	0	12	2	0	12	3	0



ZONA	EIXO	TPOÇO	NOME DO EIXO VIÁRIO	OFERTA	07h00			11h00			15h00			19h00		
					Legal	Illegal 1	Illegal 2	Legal	Illegal 1	Illegal 2	Legal	Illegal 1	Illegal 2	Legal	Illegal 1	Illegal 2
F	11	11.2	R. Noel Perdigão	19	19	0	1	19	2	0	19	0	2	19	0	2
F	21	21.3	Rua Alves Redol	10	6	1	0	10	2	0	10	2	1	8	1	1
F	21	21.4	Rua Alves Redol	6	6	0	0	6	2	0	6	1	0	5	1	0
F	23	23.1	Av. 25 de Abril	30	28	1	8	30	4	8	30	5	11	30	5	5
F	24	24.1	R. Almeida Garret	5	5	0	0	5	0	1	5	0	1	5	0	1
F	24	24.2	R. Almeida Garret	2	2	0	0	2	0	0	2	0	0	2	0	0
F	25	25.1	Rua do Curado	30	26	2	0	28	1	1	27	0	1	27	0	1
G	20	20.2	Av. Combatentes da Grande Guerra	16	16	5	0	16	3	1	16	5	1	16	4	0
G	20	20.3	Av. Combatentes da Grande Guerra	8	8	4	1	8	4	0	8	1	0	8	4	0
G	21	21.5	Rua Alves Redol	12	11	4	0	11	3	1	11	5	1	12	3	0
G	26	26.1	R. Bomb. Voluntários (Rua José Júlio)	7	7	3	3	7	9	3	7	9	3	7	9	4
G	27	27.1	Av. Pedro Víctor	31	24	3	0	31	11	3	29	7	0	26	7	0
G	27	27.2	Av. Pedro Víctor	13	11	1	2	13	1	2	13	2	3	13	1	2
G	28	28.1	R. Dr. Manuel de Arriaga	10	6	10	0	10	11	0	10	9	0	9	10	0
G	28	28.2	R. Dr. Manuel de Arriaga	3	3	0	1	3	3	2	3	2	0	3	2	0
G	29	29.1	Rua Serpa Pinto	5	3	1	0	3	2	0	5	1	0	5	1	0
G	29	29.2	Rua Serpa Pinto	18	18	11	0	18	14	2	18	21	1	15	18	0
H	33	33.1	R. Manuel Afonso de Carvalho	11	11	1	2	11	5	1	11	2	0	9	3	0
H	33	33.2	R. Manuel Afonso de Carvalho	9	9	0	1	9	2	6	9	0	1	9	1	1
H	33	33.3	R. Manuel Afonso de Carvalho	13	10	0	0	12	0	0	12	0	0	12	0	0
H	33	33.4	R. Manuel Afonso de Carvalho	11	9	0	0	11	2	0	11	0	0	8	0	0
H	34	34.1	R. Dr. António José D'Almeida	8	8	0	0	8	5	2	8	4	1	8	3	4
H	34	34.2	R. Dr. António José D'Almeida	8	4	0	0	8	2	0	8	1	0	7	1	0
H	34	34.3	R. Dr. António José D'Almeida	15	5	1	0	11	1	1	10	0	1	3	1	0
H	35	35.1	R. dos Varinos	12	9	1	0	10	1	0	10	1	0	12	1	2
H	36	36.1	R. António Maria Eugénio D'Almeida	5	5	1	0	5	0	5	5	1	2	5	1	1
H	36	36.2	R. António Maria Eugénio D'Almeida	10	10	0	0	9	2	0	9	1	0	7	1	0
H	37	37.1	R. Miguel Esguelha	6	4	0	1	6	0	1	6	1	1	6	0	0
H	38	38.1	Rua António Palha	17	10	1	0	11	1	0	10	1	0	10	0	0
H	38	38.2	Rua António Palha	9	7	0	1	8	0	0	8	0	0	9	0	1
H	39	39.1	R. João de Deus	8	6	2	0	8	2	1	7	0	0	7	0	0
H	39	39.2	R. João de Deus	24	16	0	0	22	4	1	21	1	0	20	1	0
H	40	40.1	R. Vasco da Gama	20	12	0	1	20	1	1	19	2	2	14	1	0
H	41	41.1	R. Dr. Luís César Rodrigues Pereira	7	7	0	0	7	0	0	7	1	0	6	1	0
I	22	22.1	Rua Luís de Camões	8	6	2	0	8	1	0	6	1	0	3	0	0
I	22	22.2	Rua Luís de Camões	5	5	2	0	5	3	0	5	4	1	5	3	1
I	30	30.1	Rua 1º de Dezembro	32	30	1	0	32	0	0	32	0	0	28	0	0
I	31	31.1	Tv. Do Araújo	11	9	6	2	8	1	5	10	0	4	11	3	5
I	32	32.1	Praça de Touros I	102	13	0	0	102	15	0	101	14	0	51	3	0
I	32	32.2	Praça de Touros II	19	16	3	5	19	2	8	19	4	7	19	3	2



Figura 26 – Análise da procura vs oferta de estacionamento por troço em Vila Franca de Xira

ZONA	EIXO	TROÇO	NOME DO EIXO	OFERTA	07h00			11h00			15h00			19h00		
					Legal	Ilegal	%Ocup	Legal	Ilegal	%Ocup	Legal	Ilegal	%Ocup	Legal	Ilegal	%Ocup
A	1	1.1	R. José Falcão	3	2	7	200%	2	7	200%	2	6	200%	2	7	200%
A	1	1.2	R. José Falcão	42	40	0	95%	42	3	107%	42	4	110%	42	5	112%
A	1	1.3	R. José Falcão	29	25	4	100%	29	2	107%	29	2	107%	29	4	114%
A	2	2.1	R. Dr. Vasco Moniz	11	11	5	145%	11	0	100%	11	1	109%	11	2	118%
A	3	3.1	R. João José Nascimento Costa	40	40	9	123%	40	7	118%	32	7	98%	38	7	113%
A	3	3.2	Pct. Jornal Vida Ribatejana	25	22	5	108%	23	11	136%	25	8	132%	25	14	156%
A	4	4.1	Travessa do Quebra Costas	8	8	7	188%	8	9	200%	8	7	188%	8	9	200%
A	5	5.1	Tv. João Duarte Froes	4	3	11	200%	3	19	200%	3	16	200%	3	11	200%
A	5	5.2	R. Fausto Nunes Dias	13	13	12	192%	13	8	162%	11	7	138%	10	7	131%
A	5	5.3	Parque R. Fausto Nunes Dias	26	5	1	23%	18	1	73%	20	1	81%	12	1	50%
A	6	6.1	R. António Lúcio Baptista	12	11	2	108%	12	2	117%	12	0	100%	12	1	108%
A	7	7.1	Tv. das Parreiras	5	5	0	100%	5	2	140%	5	1	120%	5	0	100%
A	7	7.2	R. José Maria Ferreira Delgado	0	0	1	200%	0	1	200%	0	1	200%	0	0	0%
A	8	8.1	Largo Conde Ferreira	3	2	1	100%	2	3	167%	2	3	167%	2	0	67%
B	6	6.2	R. António Lúcio Baptista	31	30	2	103%	30	2	103%	30	1	100%	25	1	84%
B	9	9.1	R. Dr. Miguel Bombarda	72	64	16	111%	69	14	115%	67	12	110%	70	10	111%
B	10	10.1	R. Sacadura Cabral	8	8	1	113%	8	3	138%	8	2	125%	8	1	113%
B	11	11.1	R. Noel Perdigão	4	4	1	125%	4	1	125%	4	1	125%	4	1	125%
C	10	10.2	R. Sacadura Cabral	14	14	7	150%	9	9	129%	12	8	143%	14	8	157%
C	12	12.1	Rua António Dias Lourenço	9	9	14	200%	9	17	200%	9	16	200%	8	10	200%
C	13	13.1	Parque Travessa do Telhal	18	5	3	44%	15	3	100%	18	5	128%	16	1	94%
C	14	14.1	Curral Touros	40	8	0	20%	38	0	95%	40	0	100%	17	0	43%
C	14	14.2	R. Joaquim Pedro Monteiro	32	19	24	134%	26	19	141%	30	21	159%	18	11	91%
C	14	14.3	Rua Joaquim Pedro Monteiro	33	30	2	97%	33	7	121%	33	9	127%	30	6	109%
C	21	21.1	Rua Alves Redol	23	20	1	91%	22	2	104%	23	1	104%	18	1	83%
C	21	21.2	Rua Alves Redol	9	8	0	89%	9	0	100%	9	1	111%	7	0	78%
D	2	2.2	R. Dr. Vasco Moniz	27	27	2	107%	27	4	115%	27	4	115%	27	3	111%
D	15	15.1	Calçada da Barroca	0	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%
D	16	16.1	R. Santo António	5	3	0	60%	3	0	100%	5	0	100%	5	0	100%
D	17	17.1	R. Octávio Pato	21	18	1	90%	20	1	100%	21	5	124%	21	3	114%
E	18	18.1	Praceta da Justiça	7	7	0	100%	7	0	100%	7	2	129%	7	2	129%
E	19	19.1	R. José Dias da Silva	9	9	6	167%	9	5	156%	8	2	111%	9	4	144%
E	19	19.2	R. Mário Coelho	0	0	1	200%	0	1	200%	0	0	0%	0	1	200%
E	20	20.1	Av. Comb. da Grande Guerra	12	12	3	125%	12	3	125%	12	2	117%	12	3	125%
F	11	11.2	R. Noel Perdigão	19	19	1	105%	19	2	111%	19	2	111%	19	2	111%
F	21	21.3	Rua Alves Redol	10	6	1	70%	10	2	120%	10	3	130%	8	2	100%
F	21	21.4	Rua Alves Redol	6	6	0	100%	6	2	133%	6	1	117%	5	1	100%
F	23	23.1	Av. 25 de Abril	30	28	9	123%	30	12	140%	30	16	153%	30	10	133%
F	24	24.1	R. Almeida Garret	5	5	0	100%	5	1	120%	5	1	120%	5	1	120%
F	24	24.2	R. Almeida Garret	2	2	0	100%	2	0	100%	2	0	100%	2	0	100%
F	25	25.1	Rua do Curado	30	26	2	93%	28	2	100%	27	1	93%	27	1	93%
G	20	20.2	Av. Comb. da Grande Guerra	16	16	5	131%	16	4	125%	16	6	138%	16	4	125%
G	20	20.3	Av. Comb. da Grande Guerra	8	8	5	163%	8	4	150%	8	1	113%	8	4	150%
G	21	21.5	Rua Alves Redol	12	11	4	125%	11	4	125%	11	6	142%	12	3	125%
G	26	26.1	R. Bomb. Voluntários(R. José Júlio)	7	7	6	186%	7	12	200%	7	12	200%	7	13	200%
G	27	27.1	Av. Pedro Victor	31	24	3	87%	31	14	145%	29	7	116%	26	7	106%
G	27	27.2	Av. Pedro Victor	13	11	3	108%	13	3	123%	13	5	138%	13	3	123%
G	28	28.1	R. Dr. Manuel de Arriaga	10	6	10	160%	10	11	200%	10	9	190%	9	10	190%
G	28	28.2	R. Dr. Manuel de Arriaga	3	3	1	133%	3	5	200%	3	2	167%	3	2	167%
G	29	29.1	Rua Serpa Pinto	5	3	1	80%	3	2	100%	5	1	120%	5	1	120%
G	29	29.2	Rua Serpa Pinto	18	18	11	161%	18	16	189%	18	22	200%	15	18	183%



ZONA	EIXO	TROÇO	NOME DO EIXO	OFERTA	07h00			11h00			15h00			19h00		
					Legal	Ilegal	%Ocup	Legal	Ilegal	%Ocup	Legal	Ilegal	%Ocup	Legal	Ilegal	%Ocup
H	33	33.1	R. Manuel Afonso de Carvalho	11	11	3	127%	11	6	155%	11	2	118%	9	3	109%
H	33	33.2	R. Manuel Afonso de Carvalho	9	9	1	111%	9	8	189%	9	1	111%	9	2	122%
H	33	33.3	R. Manuel Afonso de Carvalho	13	10	0	77%	12	0	92%	12	0	92%	12	0	92%
H	33	33.4	R. Manuel Afonso de Carvalho	11	9	0	82%	11	2	118%	11	0	100%	8	0	73%
H	34	34.1	R. Dr. António José D'Almeida	8	8	0	100%	8	7	188%	8	5	163%	8	7	188%
H	34	34.2	R. Dr. António José D'Almeida	8	4	0	50%	8	2	125%	8	1	113%	7	1	100%
H	34	34.3	R. Dr. António José D'Almeida	15	5	1	40%	11	2	87%	10	1	73%	3	1	27%
H	35	35.1	R. dos Varinos	12	9	1	83%	10	1	92%	10	1	92%	12	3	125%
H	36	36.1	R. António M ^º Eugénio D'Almeida	5	5	1	120%	5	5	200%	5	3	160%	5	2	140%
H	36	36.2	R. António M ^º Eugénio D'Almeida	10	10	0	100%	9	2	110%	9	1	100%	7	1	80%
H	37	37.1	R. Miguel Esguelha	6	4	1	83%	6	1	117%	6	2	133%	6	0	100%
H	38	38.1	Rua António Palha	17	10	1	65%	11	1	71%	10	1	65%	10	0	59%
H	38	38.2	Rua António Palha	9	7	1	89%	8	0	89%	8	0	89%	9	1	111%
H	39	39.1	R. João de Deus	8	6	2	100%	8	3	138%	7	0	88%	7	0	88%
H	39	39.2	R. João de Deus	24	16	0	67%	22	5	113%	21	1	92%	20	1	88%
H	40	40.1	R. Vasco da Gama	20	12	1	65%	20	2	110%	19	4	115%	14	1	75%
H	41	41.1	R. Dr. Luís C. Rodrigues Pereira	7	7	0	100%	7	0	100%	7	1	114%	6	1	100%
I	22	22.1	Rua Luís de Camões	8	6	2	100%	8	1	113%	6	1	88%	3	0	38%
I	22	22.2	Rua Luís de Camões	5	5	2	140%	5	3	160%	5	5	200%	5	4	180%
I	30	30.1	Rua 1 ^º de Dezembro	32	30	1	97%	32	0	100%	32	0	100%	28	0	88%
I	31	31.1	Tv. Do Araújo	11	9	8	155%	8	6	127%	10	4	127%	11	8	173%
I	32	32.1	Praça de Touros I	102	13	0	13%	102	15	115%	101	14	113%	51	3	53%
I	32	32.2	Praça de Touros II	19	16	8	126%	19	10	153%	19	11	158%	19	5	126%

4.3.2. Levantamento da procura por zona

Em termos de períodos horários verifica-se que o pico de maior procura de estacionamento se registou pelas 11h, com uma pressão de estacionamento de 124% face à oferta existente, no entanto, apenas no período das 7h (período associado ao estacionamento de moradores antes da habitual hora de saída de casa) se observa uma procura inferior à oferta, ainda assim próxima da oferta total (96%).

Em termos de procura por zona verifica-se que a zona G é a que apresenta maior pressão de estacionamento com 159% às 11h.

Figura 27 – Procura de estacionamento por zona de Vila Franca de Xira

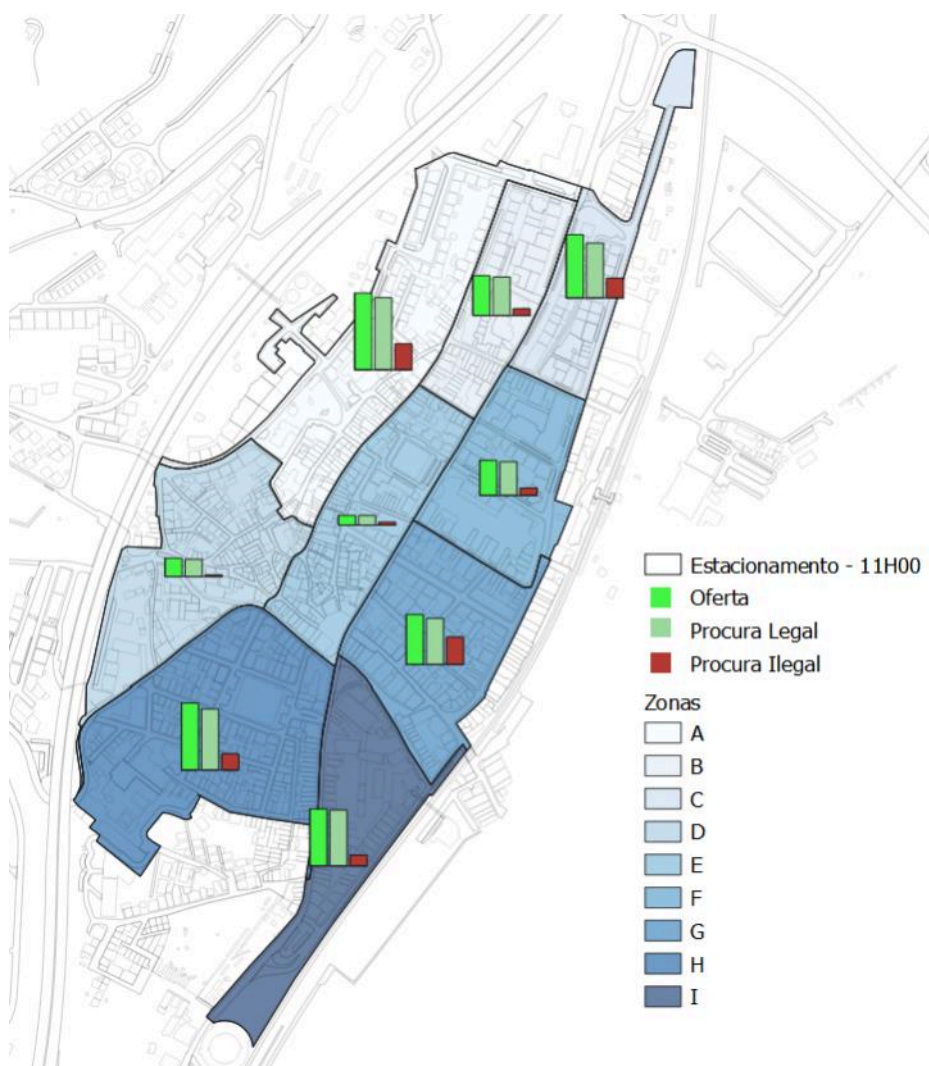
ZONA	OFERTA	07h00				11h00				15h00				19h00				Média	
		Legal	Ilegal	%Ocp	%Ileg	Legal	Ilegal	%Ocp	%Ileg	Legal	Ilegal	%Ocp	%Ileg	Legal	Ilegal	%Ocp	%Ileg	%Ocp	%Ileg
A	221	187	65	114%	26%	208	75	128%	27%	202	64	120%	24%	199	68	121%	25%	121%	25%
B	115	106	20	110%	16%	111	20	114%	15%	109	16	109%	13%	107	13	104%	11%	109%	14%
C	178	113	51	92%	31%	161	57	122%	26%	174	61	132%	26%	128	37	93%	22%	110%	26%
D	53	48	3	96%	6%	50	5	104%	9%	53	9	117%	15%	53	6	111%	10%	107%	10%
E	28	28	10	136%	26%	28	9	132%	24%	27	6	118%	18%	28	10	136%	26%	130%	24%
F	102	92	13	103%	12%	100	21	119%	17%	99	24	121%	20%	96	17	111%	15%	113%	16%
G	123	107	49	127%	31%	120	75	159%	38%	120	71	155%	37%	114	65	146%	36%	147%	36%
H	193	142	13	80%	8%	176	47	116%	21%	171	24	101%	12%	152	24	91%	14%	97%	14%
I	177	79	21	56%	21%	174	35	118%	17%	173	35	118%	17%	117	20	77%	15%	92%	17%
TOTAL ->	1190	902	245	96%	21%	1128	344	124%	29%	1128	310	121%	26%	994	260	105%	22%	112%	24%

4.4. Análise da Procura vs Oferta em Vila Franca de Xira

4.4.1. Análise global

Fazendo uma apreciação global das zonas no período de maior procura verifica-se que a procura legal está praticamente igualada com a oferta existente em quase todas as zonas, no entanto, existem zonas onde a procura ilegal é muito significativa, como se observa nas zonas A e G. Nas zonas correspondentes ao centro histórico (E e D) verifica-se que a oferta é muito reduzida, ficando totalmente ocupada. Nestas zonas o estacionamento ilegal é bastante reduzido face ao perfil das ruas ser muito estreito e existirem vias condicionadas ao trânsito, o que impossibilita o estacionamento ilegal.

Figura 28 – Análise da Oferta vs Procura às 11h00 em Vila Franca de Xira





4.4.2. Zona A

A zona A é a que possui maior oferta de lugares de estacionamento, no entanto, o mesmo é insuficiente face à procura em todos os períodos horários de levantamento. Sendo uma zona de ocupação maioritariamente residencial, com uma reduzida oferta de lugares privados/garagens, existe uma forte pressão que se traduz no estacionamento ilegal.

ZONA	EIXO	TROÇO	NOME DO EIXO	Procura /Oferta	07h00				11h00				15h00				19h00			
					Legal	Ilegal	%Ocp	%leg	Legal	Ilegal	%Ocp	%leg	Legal	Ilegal	%Ocp	%leg	Legal	Ilegal	%Ocp	%leg
A	1	1.1	R. José Falcão	3	2	7	300%	78%	2	7	300%	78%	2	6	267%	75%	2	7	300%	78%
A	1	1.2	R. José Falcão	42	40	0	95%	0%	42	3	107%	7%	42	4	110%	9%	42	5	112%	11%
A	1	1.3	R. José Falcão	29	25	4	100%	14%	29	2	107%	6%	29	2	107%	6%	29	4	114%	12%
A	2	2.1	R. Dr. Vasco Moniz	11	11	5	145%	31%	11	0	100%	0%	11	1	109%	8%	11	2	118%	15%
A	3	3.1	R. João José Nascimento Costa	40	40	9	123%	18%	40	7	118%	15%	32	7	98%	18%	38	7	113%	16%
A	3	3.2	Pct. Jornal Vida Ribatejana	25	22	5	108%	19%	23	11	136%	32%	25	8	132%	24%	25	14	156%	36%
A	4	4.1	Travessa do Quebra Costas	8	8	7	188%	47%	8	9	213%	53%	8	7	188%	47%	8	9	213%	53%
A	5	5.1	Tv. João Duarte Froes	4	3	11	350%	79%	3	19	550%	86%	3	16	475%	84%	3	11	350%	79%
A	5	5.2	R. Fausto Nunes Dias	13	13	12	192%	48%	13	8	162%	38%	11	7	138%	39%	10	7	131%	41%
A	5	5.3	Parque R. Fausto Nunes Dias	26	5	1	23%	17%	18	1	73%	5%	20	1	81%	5%	12	1	50%	8%
A	6	6.1	R. António Lúcio Baptista	12	11	2	108%	15%	12	2	117%	14%	12	0	100%	0%	12	1	108%	8%
A	7	7.1	Tv. das Parreiras	5	5	0	100%	0%	5	2	140%	29%	5	1	120%	17%	5	0	100%	0%
A	7	7.2	R. José Maria Ferreira Delgado	0	0	1	0%	100%	0	1	0%	100%	0	1	0%	100%	0	0	0%	0%
A	8	8.1	Largo Conde Ferreira	3	2	1	100%	33%	2	3	167%	60%	2	3	167%	60%	2	0	67%	0%
Total de Zona ->				221	187	65	114%	26%	208	75	128%	27%	202	64	120%	24%	199	68	121%	25%

4.4.3. Zona B

Na zona B já existem alguns lugares de estacionamento tarifados na Rua Sacadura Cabral, o que permite alguma dinâmica de rotação e oferta de lugares, contudo na Rua Dr. Miguel Bombarda, apesar da boa oferta de lugares, os mesmos encontram-se quase sempre ocupados, o que induz a ocorrência de estacionamento ilegal.

ZONA	EIXO	TROÇO	NOME DO EIXO	Procura /Oferta	07h00				11h00				15h00				19h00			
					Legal	Ilegal	%Ocp	%leg	Legal	Ilegal	%Ocp	%leg	Legal	Ilegal	%Ocp	%leg	Legal	Ilegal	%Ocp	%leg
B	6	6.2	R. António Lúcio Baptista	31	30	2	103%	6%	30	2	103%	6%	30	1	100%	3%	25	1	84%	4%
B	9	9.1	R. Dr. Miguel Bombarda	72	64	16	111%	20%	69	14	115%	17%	67	12	110%	15%	70	10	111%	13%
B	10	10.1	R. Sacadura Cabral	8	8	1	113%	11%	8	3	138%	27%	8	2	125%	20%	8	1	113%	11%
B	11	11.1	R. Noel Perdigo	4	4	1	125%	20%	4	1	125%	20%	4	1	125%	20%	4	1	125%	20%
Total de Zona ->				115	106	20	110%	16%	111	20	114%	15%	109	16	109%	13%	107	13	104%	11%

4.4.4. Zona C

Na zona C observa-se que no primeiro e último períodos de levantamento existe alguma oferta de estacionamento livre, demonstrando que parte da ocupação do estacionamento é realizada por pessoas não residentes e que utilizam a zona para parqueamento durante o dia. O troço de estacionamento designado por Curral permite uma boa capacidade de estacionamento, no entanto, poderá ser melhorada caso o mesmo seja reordenado e requalificado de forma a melhorar a acessibilidade e a segurança do local. É de referir que esta



oferta de lugares dos troços 24.1 e 24.2 (Curral e o troço norte da Rua Joaquim Pedro Monteiro) não estão abrangidos na área a concessionar de estacionamento pago.

ZONA	EIXO	TROÇO	NOME DO EIXO	Procura /Oferta	07h00				11h00				15h00				19h00			
					Legal	Ilegal	%Ocp	%leg	Legal	Ilegal	%Ocp	%leg	Legal	Ilegal	%Ocp	%leg	Legal	Ilegal	%Ocp	%leg
C	10	10.2	R. Sacadura Cabral	14	14	7	150%	33%	9	9	129%	50%	12	8	143%	40%	14	8	157%	36%
C	12	12.1	Rua António Dias Lourenço	9	9	14	256%	61%	9	17	289%	65%	9	16	278%	64%	8	10	200%	56%
C	13	13.1	Parque Travessa do Telhal	18	5	3	44%	38%	15	3	100%	17%	18	5	128%	22%	16	1	94%	6%
C	14	14.1	Curral Touros	40	8	0	20%	0%	38	0	95%	0%	40	0	100%	0%	17	0	43%	0%
C	14	14.2	R. Joaquim Pedro Monteiro	32	19	24	134%	56%	26	19	141%	42%	30	21	159%	41%	18	11	91%	38%
C	14	14.3	Rua Joaquim Pedro Monteiro	33	30	2	97%	6%	33	7	121%	18%	33	9	127%	21%	30	6	109%	17%
C	21	21.1	Rua Alves Redol	23	20	1	91%	5%	22	2	104%	8%	23	1	104%	4%	18	1	83%	5%
C	21	21.2	Rua Alves Redol	9	8	0	89%	0%	9	0	100%	0%	9	1	111%	10%	7	0	78%	0%
Total de Zona ->				178	113	51	92%	31%	161	57	122%	26%	174	61	132%	26%	128	37	93%	22%

4.4.5. Zona D

A zona D possui uma reduzida oferta de lugares de estacionamento pois corresponde à área do centro histórico, com ruas de perfil estreito, de traçado sinuoso e na qual existem diversas vias condicionadas ao trânsito, o que faz com que os estacionamentos ilegais sejam bastante reduzidos.

ZONA	EIXO	TROÇO	NOME DO EIXO	Procura /Oferta	07h00				11h00				15h00				19h00			
					Legal	Ilegal	%Ocp	%leg	Legal	Ilegal	%Ocp	%leg	Legal	Ilegal	%Ocp	%leg	Legal	Ilegal	%Ocp	%leg
D	2	2.2	R. Dr. Vasco Moniz	27	27	2	107%	7%	27	4	115%	13%	27	4	115%	13%	27	3	111%	10%
D	15	15.1	Calçada da Barroca	0	0	0	0%	0%	0	0	0%	0%	0	0	0%	0%	0	0	0%	0%
D	16	16.1	R. Santo António	5	3	0	60%	0%	3	0	60%	0%	5	0	100%	0%	5	0	100%	0%
D	17	17.1	R. Octávio Pato	21	18	1	90%	5%	20	1	100%	5%	21	5	124%	19%	21	3	114%	13%
Total de Zona ->				53	48	3	96%	6%	50	5	104%	9%	53	9	117%	15%	53	6	111%	10%

4.4.6. Zona E

A zona E mantém o mesmo padrão de ocupação urbana da zona D (correspondendo também ao centro histórico) e de todas as zonas é a que possui menor oferta de lugares.

ZONA	EIXO	TROÇO	NOME DO EIXO	Procura /Oferta	07h00				11h00				15h00				19h00			
					Legal	Ilegal	%Ocp	%leg	Legal	Ilegal	%Ocp	%leg	Legal	Ilegal	%Ocp	%leg	Legal	Ilegal	%Ocp	%leg
E	18	18.1	Praceta da Justiça	7	7	0	100%	0%	7	0	100%	0%	7	2	129%	22%	7	2	129%	22%
E	19	19.1	R. José Dias da Silva	9	9	6	167%	40%	9	5	156%	36%	8	2	111%	20%	9	4	144%	31%
E	19	19.2	R. Mário Coelho	0	0	1	0%	100%	0	1	0%	100%	0	0	0%	0%	0	1	0%	100%
E	20	20.1	Av. Comb. da Grande Guerra	12	12	3	125%	20%	12	3	125%	20%	12	2	117%	14%	12	3	125%	20%
Total de Zona ->				28	28	10	136%	26%	28	9	132%	24%	27	6	118%	18%	28	10	136%	26%

4.4.7. Zona F

A zona F em termos urbanísticos possui uma maior variedade de usos, o que origina uma forte procura de estacionamento ao longo de todo o dia, em parte também pela proximidade à estação ferroviária, o que contribui para o aumento do estacionamento ilegal, nomeadamente na Av. 25 de Abril, Rua do Curado e Rua Noel Perdigão.



ZONA	EIXO	TROÇO	NOME DO EIXO	Procura /Oferta	07h00				11h00				15h00				19h00			
					Legal	Ilegal	%Ocp	%leg	Legal	Ilegal	%Ocp	%leg	Legal	Ilegal	%Ocp	%leg	Legal	Ilegal	%Ocp	%leg
F	11	11.2	R. Noel Perdigo	19	19	1	105%	5%	19	2	111%	10%	19	2	111%	10%	19	2	111%	10%
F	21	21.3	Rua Alves Redol	10	6	1	70%	14%	10	2	120%	17%	10	3	130%	23%	8	2	100%	20%
F	21	21.4	Rua Alves Redol	6	6	0	100%	0%	6	2	133%	25%	6	1	117%	14%	5	1	100%	17%
F	23	23.1	Av. 25 de Abril	30	28	9	123%	24%	30	12	140%	29%	30	16	153%	35%	30	10	133%	25%
F	24	24.1	R. Almeida Garret	5	5	0	100%	0%	5	1	120%	17%	5	1	120%	17%	5	1	120%	17%
F	24	24.2	R. Almeida Garret	2	2	0	100%	0%	2	0	100%	0%	2	0	100%	0%	2	0	100%	0%
F	25	25.1	Rua do Curado	30	26	2	93%	7%	28	2	100%	7%	27	1	93%	4%	27	1	93%	4%
Total de Zona ->				102	92	13	103%	12%	100	21	119%	17%	99	24	121%	20%	96	17	111%	15%

4.4.8. Zona G

A zona G é a que apresenta maior pressão de estacionamento, nomeadamente devido à sua centralidade e forte ocupação de estabelecimentos comerciais e de serviços. Apesar de existirem alguns lugares tarifados, verificam-se valores elevados de estacionamento ilegal, nomeadamente na Rua Serpa Pinto e na Rua Dr. Manuel de Arriaga.

ZONA	EIXO	TROÇO	NOME DO EIXO	Procura /Oferta	07h00				11h00				15h00				19h00			
					Legal	Ilegal	%Ocp	%leg	Legal	Ilegal	%Ocp	%leg	Legal	Ilegal	%Ocp	%leg	Legal	Ilegal	%Ocp	%leg
G	20	20.2	Av. Comb. da Grande Guerra	16	16	5	131%	24%	16	4	125%	20%	16	6	138%	27%	16	4	125%	20%
G	20	20.3	Av. Comb. da Grande Guerra	8	8	5	163%	38%	8	4	150%	33%	8	1	113%	11%	8	4	150%	33%
G	21	21.5	Rua Alves Redol	12	11	4	125%	27%	11	4	125%	27%	11	6	142%	35%	12	3	125%	20%
G	26	26.1	R. Bomb. Voluntários(R. José Júli	7	7	6	186%	46%	7	12	271%	63%	7	12	271%	63%	7	13	286%	65%
G	27	27.1	Av. Pedro Victor	31	24	3	87%	11%	31	14	145%	31%	29	7	116%	19%	26	7	106%	21%
G	27	27.2	Av. Pedro Victor	13	11	3	108%	21%	13	3	123%	19%	13	5	138%	28%	13	3	123%	19%
G	28	28.1	R. Dr. Manuel de Arriaga	10	6	10	160%	63%	10	11	210%	52%	10	9	190%	47%	9	10	190%	53%
G	28	28.2	R. Dr. Manuel de Arriaga	3	3	1	133%	25%	3	5	267%	63%	3	2	167%	40%	3	2	167%	40%
G	29	29.1	Rua Serpa Pinto	5	3	1	80%	25%	3	2	100%	40%	5	1	120%	17%	5	1	120%	17%
G	29	29.2	Rua Serpa Pinto	18	18	11	161%	38%	18	16	189%	47%	18	22	222%	55%	15	18	183%	55%
Total de Zona ->				123	107	49	127%	31%	120	75	159%	38%	120	71	155%	37%	114	65	146%	36%

4.4.9. Zona H

A zona H conta com uma boa oferta de lugares de estacionamento, no qual também já existe tarifação nas vias envolvente ao Mercado, pelo que apenas no período das 11h se verificou uma procura um pouco superior à oferta existente.

ZONA	EIXO	TROÇO	NOME DO EIXO	Procura /Oferta	07h00				11h00				15h00				19h00			
					Legal	Ilegal	%Ocp	%leg	Legal	Ilegal	%Ocp	%leg	Legal	Ilegal	%Ocp	%leg	Legal	Ilegal	%Ocp	%leg
H	33	33.1	R. Manuel Afonso de Carvalho	11	11	3	127%	21%	11	6	155%	35%	11	2	118%	15%	9	3	109%	25%
H	33	33.2	R. Manuel Afonso de Carvalho	9	9	1	111%	10%	9	8	189%	47%	9	1	111%	10%	9	2	122%	18%
H	33	33.3	R. Manuel Afonso de Carvalho	13	10	0	77%	0%	12	0	92%	0%	12	0	92%	0%	12	0	92%	0%
H	33	33.4	R. Manuel Afonso de Carvalho	11	9	0	82%	0%	11	2	118%	15%	11	0	100%	0%	8	0	73%	0%
H	34	34.1	R. Dr. António José D'Almeida	8	8	0	100%	0%	8	7	188%	47%	8	5	163%	38%	8	7	188%	47%
H	34	34.2	R. Dr. António José D'Almeida	8	4	0	50%	0%	8	2	125%	20%	8	1	113%	11%	7	1	100%	13%
H	34	34.3	R. Dr. António José D'Almeida	15	5	1	40%	17%	11	2	87%	15%	10	1	73%	9%	3	1	27%	25%
H	35	35.1	R. dos Varinos	12	9	1	83%	10%	10	1	92%	9%	10	1	92%	9%	12	3	125%	20%
H	36	36.1	R. António M ^o Eugénio D'Almeid	5	5	1	120%	17%	5	5	200%	50%	5	3	160%	38%	5	2	140%	29%
H	36	36.2	R. António M ^o Eugénio D'Almeid	10	10	0	100%	0%	9	2	110%	18%	9	1	100%	10%	7	1	80%	13%
H	37	37.1	R. Miguel Esguelha	6	4	1	83%	20%	6	1	117%	14%	6	2	133%	25%	6	0	100%	0%
H	38	38.1	Rua António Palha	17	10	1	65%	9%	11	1	71%	8%	10	1	65%	9%	10	0	59%	0%
H	38	38.2	Rua António Palha	9	7	1	89%	13%	8	0	89%	0%	8	0	89%	0%	9	1	111%	10%
H	39	39.1	R. João de Deus	8	6	2	100%	25%	8	3	138%	27%	7	0	88%	0%	7	0	88%	0%
H	39	39.2	R. João de Deus	24	16	0	67%	0%	22	5	113%	19%	21	1	92%	5%	20	1	88%	5%
H	40	40.1	R. Vasco da Gama	20	12	1	65%	8%	20	2	110%	9%	19	4	115%	17%	14	1	75%	7%
H	41	41.1	R. Dr. Luís C. Rodrigues Pereira	7	7	0	100%	0%	7	0	100%	0%	7	1	114%	13%	6	1	100%	14%
Total de Zona ->				193	142	13	80%	8%	176	47	116%	21%	171	24	101%	12%	152	24	91%	14%



4.4.10. Zona I

As vias que integram a Zona I não possuem grande oferta de lugares de estacionamento, contudo as duas bolsas de estacionamento junto da Praça de Touros permitem uma boa oferta de lugares de estacionamento, que só tende a estar totalmente ocupada durante o dia, pois serve como parque dissuasor para quem se desloca para o centro de Vila Franca. Contudo, considera-se que esta zona poderá ser melhorada com a requalificação da zona de estacionamento e áreas de circulação junto da referida Praça de Touros.

ZONA	EIXO	TROÇO	NOME DO EIXO	Procura /Oferta	07h00				11h00				15h00				19h00			
					Legal	llegal	%Ocp	%leg	Legal	llegal	%Ocp	%leg	Legal	llegal	%Ocp	%leg	Legal	llegal	%Ocp	%leg
I	22	22.1	Rua Luís de Camões	8	6	2	100%	25%	8	1	113%	11%	6	1	88%	14%	3	0	38%	0%
I	22	22.2	Rua Luís de Camões	5	5	2	140%	29%	5	3	160%	38%	5	5	200%	50%	5	4	180%	44%
I	30	30.1	Rua 1ª de Dezembro	32	30	1	97%	3%	32	0	100%	0%	32	0	100%	0%	28	0	88%	0%
I	31	31.1	Tv. Do Araújo	11	9	8	155%	47%	8	6	127%	43%	10	4	127%	29%	11	8	173%	42%
I	32	32.1	Praça de Touros I	102	13	0	13%	0%	102	15	115%	13%	101	14	113%	12%	51	3	53%	6%
I	32	32.2	Praça de Touros II	19	16	8	126%	33%	19	10	153%	34%	19	11	158%	37%	19	5	126%	21%
Total de Zona ->				177	79	21	56%	21%	174	35	118%	17%	173	35	118%	17%	117	20	77%	15%

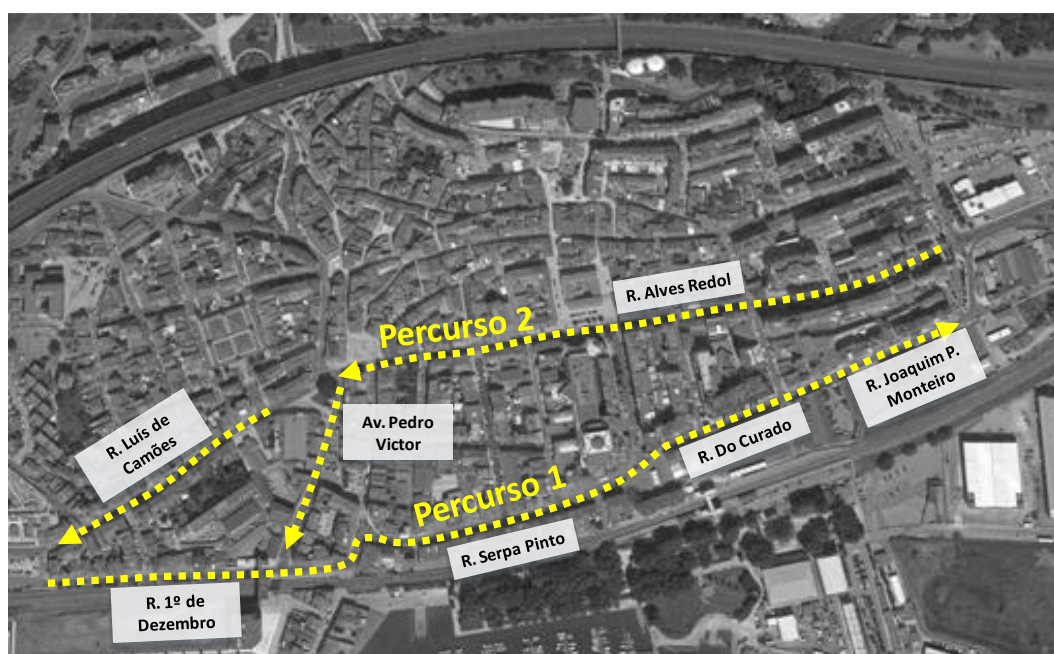
Refira-se que os troços 32.1 e 32.2, referentes à Praça de Touros, não estão abrangidos na área a concessionar de estacionamento pago.

4.5. Levantamento das Rotações de Veículos em Vila Franca

4.5.1. Escolha de percursos

Para o levantamento da rotação dos veículos estacionados foram definidos dois percursos. O Percurso 1 iniciou-se na Rua 1º de Dezembro (do lado poente), seguindo pela Rua Serpa Pinto, Rua do Curado e termina na Rua Joaquim Pedro Monteiro. O Percurso 2 inicia-se na Rua Alves Redol (do lado nascente) e bifurca quer pela Rua Luís de Camões quer pela Av. Pedro Victor.

Figura 29 – Identificação dos percursos de levantamento da rotação em Vila Franca de Xira



Ao longo dos mesmos foram considerados todos os lugares de estacionamento livre, independentemente de serem pagos ou não, excluindo-se os lugares reservados, tendo-se registado os dados da matrícula para possível identificação do mesmo nos lugares devidamente ocupados.

4.5.2. Resultados do levantamento das rotações

Na tabela seguinte apresentam-se os resultados dos levantamentos por lugar considerado nas rotações do Percurso 1 em Vila Franca de Xira. Os valores apresentados entre as 9h e as 19h são o número crescente de períodos de hora que um mesmo veículo esteve estacionado no mesmo lugar de estacionamento, de um mínimo de 1 (apenas numa hora) a um máximo de



10 (dez horas, ou seja, nunca saiu do mesmo lugar). O “0” corresponde ao lugar desocupado nesse determinado período horário.

As duas últimas colunas apresentam o número de veículos que estacionou em cada lugar que se designa por rotação por lugar e a quantidade de horas que o mesmo esteve ocupado.

Figura 30 – Levantamento da rotação Percurso 1

Eixo	Nº Lugar	9h - 10h	10h -11h	11h -12h	12h -13h	13h -14h	14h -15h	15h -16h	16h -17h	17h -18h	18h -19h	Rotações entre as 9h e as 19h	Total de Horas Ocupado
RUA 1º DE DEZEMBRO													
	1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	2	1	0	1	2	3	4	5	6	7	1	3	9
	3	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	4	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	5	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	6	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	9
	7	1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	10
	8	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	10
	9	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	10	1	2	1	2	3	4	5	6	7	8	2	10
	11	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	9
	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	13	1	2	3	1	2	3	1	2	3	4	3	10
	14	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	15	1	2	1	2	3	4	5	6	7	0	2	9
	16	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	17	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	18	1	2	3	4	5	1	2	3	4	1	3	10
	19	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	10
	20	1	2	3	0	1	2	3	4	5	1	3	9
	21	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	9
	22	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	2	10
	23	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	25	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	26	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	27	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	28	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	30	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	10
	31	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	32	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
RUA SERPA PINTO													
	1	1	0	0	1	2	3	4	1	2	1	4	8
	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	3	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	4	0	0	0	0	0	1	2	3	4	0	1	4
	5	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	1	1	2	3	4	5	6	7	8	1	1	3	10
	2	1	2	3	4	5	6	7	0	0	1	2	8
	3	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	9
	4	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	2	10
	5	1	2	3	0	1	2	3	4	1	2	3	9
	6	0	1	2	3	0	1	2	3	4	5	2	8
	7	1	2	3	4	5	1	2	3	4	1	3	10
	8	1	2	3	4	5	1	2	0	1	1	4	9
	9	1	1	2	1	2	3	1	2	1	0	5	9
	10	1	2	3	4	1	1	2	3	1	1	5	10
	11	1	2	3	4	1	0	1	1	2	1	5	9
	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	13	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	2	10
	14	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	15	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	16	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	9
	17	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	18	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10



Eixo	Nº Lugar	9h - 10h	10h - 11h	11h - 12h	12h - 13h	13h - 14h	14h - 15h	15h - 16h	16h - 17h	17h - 18h	18h - 19h	Rotações entre as 9h e as 19h	Total de Horas Ocupado
RUA DO CURADO													
1	1	2	3	1	2	3	1	2	3	4	3	10	
2	1	2	3	0	1	2	1	0	1	0	4	7	
3	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
4	1	2	3	4	5	6	0	1	2	1	3	9	
5	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
6	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
7	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	10	
8	1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	10	
9	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
10	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	10	
11	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
13	1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	10	
14	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
15	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
16	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
17	1	2	3	4	1	1	2	3	4	1	4	10	
18	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
19	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	10	
20	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
21	1	1	2	3	4	5	6	7	8	1	3	10	
22	1	2	3	4	5	6	7	8	1	1	3	10	
23	1	2	3	4	5	6	7	1	2	1	3	10	
24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
25	1	2	3	1	2	3	4	5	1	1	4	10	
26	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
27	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
28	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
30	1	2	1	2	1	2	1	1	2	3	5	10	
RUA JOAQUIM PEDRO MONTEIRO													
1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
3	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
4	1	2	3	0	1	1	2	3	4	5	3	9	
5	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	10	
6	1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	10	
7	1	0	1	1	2	3	4	5	6	7	3	9	
8	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
9	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
10	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
11	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	9	
13	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
14	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	2	10	
15	1	2	3	4	1	2	3	4	5	6	2	10	
16	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
17	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	10	
18	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
19	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
20	1	2	3	4	1	1	2	1	2	1	5	10	
21	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
22	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	10	
23	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
25	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
26	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
27	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	10	
28	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
30	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	9	
31	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
32	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
33	1	2	3	4	1	1	2	3	1	0	4	9	



Agregando os levantamentos individuais para valores por arruamento e pela globalidade da localidade, consegue-se caracterizar a situação atual do estacionamento nas vias de maior pressão do estacionamento do centro de Vila Franca de Xira.

A Figura 31 apresenta os resultados globais apurados nos levantamentos de matrículas entre as 9h e as 19h para a rotação (*número de veículos estacionados por lugar ao longo do dia*), tempo médio de permanência e taxa média de ocupação dos 4 arruamentos do Percurso 1 e do total dos 118 lugares controlados.

Figura 31 – Indicadores globais da rotação de estacionamento no Percurso 1

ARRUAMENTO	Nº LUGARES	TAXA DE ROTAÇÃO	TEMPO MÉD. PERMANÊNCIA	TAXA MÉD. DE OCUPAÇÃO
RUA 1º DE DEZEMBRO	32	1,47	6,7	98%
RUA SERPA PINTO	23	2,22	4,2	92%
RUA DO CURADO	30	1,93	5,1	99%
RUA JOAQUIM PEDRO MONTEIRO	33	1,55	6,4	98%
TOTAL ROTAÇÃO ->	118	1,75	5,7	97%

Da análise dos indicadores de rotação de estacionamento do Percurso 1, verifica-se que a taxa de rotação é de 1,75 veículos estacionados e o tempo médio de permanência por lugar de estacionamento é de 5,7 horas.

Na tabela seguinte apresentam-se os resultados dos levantamentos por lugar considerado nas rotações do Percurso 2 em Vila Franca de Xira.



Figura 32 – Levantamento da rotação Percurso 2

Eixo	Nº Lugar	9h - 10h	10h -11h	11h -12h	12h -13h	13h -14h	14h -15h	15h -16h	16h -17h	17h -18h	18h -19h	Rotações entre as 9h e as 19h	Total de Horas Ocupado
RUA ALVES REDOL													
1	1	0	1	2	1	1	2	0	1	0	5	7	
2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
3	1	2	1	1	2	0	1	2	1	1	6	9	
4	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	10	
5	1	1	2	3	4	5	6	0	1	1	4	9	
6	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
7	1	0	1	2	0	1	2	1	2	0	4	7	
8	1	2	1	0	1	2	3	4	1	1	5	9	
9	1	2	1	2	1	0	1	2	1	0	5	8	
10	1	0	1	2	0	1	2	3	0	1	4	7	
11	1	2	0	0	0	1	1	2	3	3	3	6	
12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	9	
13	1	0	1	2	3	4	5	1	2	3	3	9	
14	1	1	2	3	1	0	1	1	2	0	5	8	
15	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	10	
16	1	2	1	0	1	1	2	1	2	0	5	8	
17	1	1	2	3	1	1	2	3	4	5	4	10	
18	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
19	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
20	1	2	3	4	5	6	1	0	1	0	3	8	
21	1	0	1	2	3	4	5	6	7	8	2	9	
22	1	2	0	0	1	2	3	4	5	6	2	8	
23	1	1	2	3	1	0	1	2	1	1	6	9	
24	1	2	1	0	1	2	3	4	1	1	5	9	
25	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
26	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
27	1	2	3	4	5	6	7	8	0	1	2	9	
28	1	2	3	4	0	1	2	3	1	1	4	9	
29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
30	0	1	2	3	0	1	2	1	2	3	3	8	
31	1	0	1	2	1	0	1	1	2	1	6	8	
32	1	2	3	0	1	2	1	2	1	1	5	9	
33	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
34	1	2	3	4	5	6	7	8	0	1	2	9	
35	1	2	3	1	2	1	2	3	4	5	3	10	
36	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
37	1	2	3	4	1	2	3	4	5	6	2	10	
38	1	2	1	2	1	2	3	1	2	3	4	10	
39	1	2	3	4	1	2	1	2	1	1	5	10	
40	1	0	1	0	1	1	2	3	1	1	6	8	
41	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
42	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	9	
43	1	2	1	2	0	0	1	2	3	4	3	8	
44	1	2	3	1	2	3	4	0	1	2	3	9	
45	1	2	3	4	5	0	1	2	3	4	2	9	
46	1	2	3	4	1	0	1	1	2	1	5	9	
47	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
48	1	2	3	4	5	6	7	0	1	0	2	8	
49	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
50	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	10	
51	1	2	1	1	2	3	4	5	1	1	5	10	
52	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	10	
53	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
54	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	9	
55	1	2	0	0	0	0	0	0	1	2	2	4	
56	1	2	3	1	2	0	1	1	2	3	4	9	
57	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
58	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
59	1	2	1	2	1	1	2	3	1	1	6	10	
60	1	2	3	4	5	6	7	1	2	1	3	10	



Eixo	Nº Lugar	9h - 10h	10h -11h	11h -12h	12h -13h	13h -14h	14h -15h	15h -16h	16h -17h	17h -18h	18h -19h	rotações entre as 9h e as 19h	Total de Horas Ocupado
RUA LUIS DE CAMÕES													
1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
2	1	2	1	2	0	1	2	3	4	5	3	9	
3	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
4	1	2	3	4	5	6	7	8	1	0	2	9	
5	1	2	3	4	5	6	7	8	1	1	3	10	
6	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
7	1	2	3	4	1	2	3	4	5	6	2	10	
8	1	1	2	3	4	5	6	7	8	1	3	10	
9	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
10	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
11	1	2	3	0	1	0	1	2	3	1	4	8	
12	1	2	3	4	1	2	3	0	1	0	3	8	
13	1	2	3	4	1	2	3	4	5	1	3	10	
RUA PEDRO VITOR													
1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	10	
2	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	10	
3	1	2	1	2	3	4	1	2	3	4	3	10	
4	1	2	3	4	5	6	1	2	1	1	4	10	
5	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
6	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
7	1	2	1	0	1	2	3	4	5	6	3	9	
8	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	9	
9	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
10	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
11	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	10	
12	1	2	1	2	3	4	5	6	7	1	3	10	
13	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
14	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
15	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
16	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
17	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
18	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	10	
19	1	2	3	4	5	1	2	3	4	1	3	10	
20	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	2	10	
21	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
22	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
23	1	1	2	3	1	2	3	4	5	1	4	10	
24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
25	1	2	3	4	5	6	0	0	0	1	2	7	
26	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
27	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
28	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
29	1	2	3	4	1	2	0	1	2	1	4	9	
30	1	2	3	4	5	6	7	8	1	0	2	9	
31	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
32	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
33	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	10	
34	1	2	3	4	5	6	7	1	2	0	2	9	
35	1	2	3	4	5	6	7	8	0	1	2	9	
36	1	2	3	4	1	2	3	4	5	6	2	10	
37	1	2	3	4	5	1	2	3	1	1	4	10	
38	1	2	3	4	5	6	7	8	1	1	3	10	
39	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	10	
40	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
41	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
42	1	2	3	4	5	0	1	2	3	4	2	9	
43	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	
44	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10	

A Figura 33 apresenta os resultados globais dos 3 arruamentos do Percurso 2 e do total dos 117 lugares controlados.

Figura 33 – Indicadores globais da rotação de estacionamento no Percurso 2

ARRUAMENTO	Nº LUGARES	TAXA DE ROTAÇÃO	TEMPO MÉD. PERMANÊNCIA	TAXA MÉD. DE OCUPAÇÃO
RUA ALVES REDOL	60	2,90	3,1	91%
RUA LUIS DE CAMÕES	13	2,15	4,4	95%
RUA PEDRO VITOR	44	1,82	5,4	98%
TOTAL ROTAÇÃO ->	117	2,41	4,2	94%

Da análise dos indicadores de rotação de estacionamento do Percurso 2, verifica-se que a taxa de rotação de 2,41 veículos estacionados e o tempo médio de permanência por lugar de estacionamento é de 4,2 horas.

Fazendo uma análise global das duas zonas verifica-se que existe uma reduzida rotação de veículos por lugar, com uma média de 2,08 veículos estacionados e o tempo médio de permanência tende a ser elevado, com uma média de 5,0 horas (Figura 34), no entanto, mais de metade dos lugares considerados não são tarifados, pelo que não existe incentivo à sua rotação.

Figura 34 – Indicadores globais da rotação de estacionamento nos dois percursos de Vila Franca de Xira

ARRUAMENTO	Nº LUGARES	TAXA DE ROTAÇÃO	TEMPO MÉD. PERMANÊNCIA	TAXA MÉD. DE OCUPAÇÃO
RUA 1º DE DEZEMBRO	32	1,47	6,7	98%
RUA SERPA PINTO	23	2,22	4,2	92%
RUA DO CURADO	30	1,93	5,1	99%
RUA JOAQUIM PEDRO MONTEIRO	33	1,55	6,4	98%
RUA ALVES REDOL	60	2,90	3,1	91%
RUA LUIS DE CAMÕES	13	2,15	4,4	95%
RUA PEDRO VITOR	44	1,82	5,4	98%
TOTAL ROTAÇÃO ->	235	2,08	5,0	95%

Fazendo-se a análise apenas pelos lugares tarifados verifica-se que os valores melhoram um pouco, observando-se uma rotação de 2,37 veículos estacionados e um tempo médio de permanência de 4,1 horas (Figura 35), com taxas de ocupação próximas da oferta total (93%),

no entanto, os valores revelam que deverá existir um reduzido controlo policial, facilitando o não pagamento do estacionamento, e o aumento dos tempos de permanência com a consequente redução da rotação do estacionamento.

Figura 35 - Indicadores globais da rotação de estacionamento nos lugares tarifados

ARRUAMENTOS TARIFADOS	Nº LUGARES	TAXA DE ROTAÇÃO	TEMPO MÉD. PERMANÊNCIA	TAXA MÉD. DE OCUPAÇÃO
RUA SERPA PINTO	23	2,22	4,2	92%
RUA ALVES REDOL	53	2,90	3,1	91%
RUA PEDRO VITOR	44	1,82	5,4	98%
TOTAL ROTAÇÃO ->	120	2,37	4,1	93%

De acordo com diversos estudos, sobre estacionamento tarifado, realizados noutras cidades da Área Metropolitana de Lisboa, observou-se uma média acima dos 4 veículos estacionados por lugar/dia (em horário pago) e um tempo médio de permanência inferior a 1h30m, valores muito diferentes dos observados nos lugares tarifados em Vila Franca de Xira.

Deste modo, considerando que a oferta de lugares de estacionamento no centro de Vila Franca é limitada e que existe uma forte pressão, tanto por parte dos residentes como pelo comércio e serviços existentes, ou mesmo dos utilizadores do comboio, é importante que exista uma gestão equilibrada de modo a considerar as diferentes funções urbanas existentes. Neste sentido, a tarifação do estacionamento, com diferenciação do preço e tempos de duração máxima de permanência em função da oferta e procura existente, permitirá otimizar os lugares disponíveis.

Encaminhando os veículos que pretendem ficar estacionados durante longos períodos de tempo para a periferia da cidade (preferencialmente para parques dissuasores), aliado à tarifação dos lugares nas zonas centrais, permitirá criar uma dinâmica no centro da cidade onde passará a estar disponível maior oferta de estacionamento (com um claro benefício para o comércio local), redução de congestionamentos de tráfego, redução das emissões poluentes, ao mesmo tempo que se potencia um maior uso dos transportes públicos e fomenta as deslocações pedonais.

Assim, considera-se que deverão ser implementadas três tarifas de estacionamento, com preços diferenciados e com permissão ou não de estacionamento de residentes.

4.6. Medidas de reordenamento do estacionamento por zona

Os resultados apurados permitiram fazer uma análise dos problemas e adiantar o respetivo diagnóstico para a resolução dos mesmos, no todo, e para cada uma das nove zonas da cidade de Vila Franca de Xira.

A saturação da capacidade de oferta estacionamento na cidade de Vila Franca de Xira durante todo o dia, inclusive logo no período das 7h da manhã e indo agravando-se ao longo do dia com um máximo global de 124% de ocupação e 29% de estacionamento ilegal, tem como uma das principais razões, a fraca oferta de estacionamento público dentro do centro da cidade, que atinge apenas 1190 lugares.

Este número é ainda mais preocupante, sabendo a idade dos edifícios antes e depois de 1980, com base nos censos do INE, pressupondo que é na década de oitenta do século anterior a partir da qual passou efetivamente a ser obrigatório oferecer estacionamento próprio dentro do lote dos edifícios.

Na Figura 36, constata-se que a média global das zonas referidas é de 85% de edifícios foram construídos antes de 1980, apenas com a Zona H a ter 31% dos edifícios construídos depois de 1981 e todos as outras zonas na ordem dos 10%.

Figura 36 – Idade dos edifícios por zona em Vila Franca de Xira

Zonas	Nº edifícios construídos até 1980	Nº edifícios construídos depois de 1981
A	178	18
B	44	7
C	55	4
D	152	11
E	119	15
F	47	7
G	100	23
H	207	91
I	102	3

A pouca oferta de estacionamento público e privado no centro de Vila Franca de Xira não é minimamente suficiente para comportar a procura de estacionamento dos residentes, dos funcionários e dos visitantes tornando difícil a acessibilidade a Vila Franca de Xira. Note-se que



Vila Franca de Xira é sede do concelho, oferecendo uma grande variedade de serviços públicos e privados, comércio, cultura e outros equipamentos, a que a população necessita de aceder.

Por outro lado, a consolidação urbanística numa faixa relativamente estreita entre o caminho de ferro/rio, a nascente, e as colinas, a poente, não deixam espaço disponível para oferecer uma capacidade razoável de lugares de estacionamento no centro ou muito próximo do mesmo, de forma a permitir melhorar significativamente as condições de acesso e estacionamento em Vila Franca de Xira.

Nesta situação difícil de falta de espaço físico tornam-se necessárias medidas designadas por “Push&Pull” (empurra e puxa) em que, por um lado, incrementa-se a tarifação de lugares de estacionamento de forma a afastar tráfego e aumentar a rotação de veículos estacionados, e por outro, melhoram-se as condições de transporte coletivo e de utilização de modos suaves de forma a tornar atrativas as deslocações sem ser em transporte individual.

Propõe-se que a tarifação do centro de Vila Franca de Xira seja feita com os seguintes critérios:

- Implementação de tarifas diferenciadas adequando-as às necessidades específicas de cada troço/eixo/zona, propondo-se:
 - Tarifa Vermelha, com o preço mais alta para se atingir uma rotação de estacionamento elevada, em zonas com enorme pressão de estacionamento e onde a procura excede claramente a oferta disponível com tarifa mais elevada, duração máxima de estacionamento de 2h horas e onde não será permitido o estacionamento gratuito a residentes. Devem ser englobadas nesta tarifa, os eixos atualmente já tarifados e ainda novos troços viários centrais com elevado desequilíbrio entre a procura levantada e a oferta legal;
 - Tarifa Amarela, com preço médio, nas zonas com pressão de estacionamento especialmente em eixos viários de uso misto, com duração máxima de 4 horas com exceção para os residentes que terão permissão de estacionar sem pagar, na sua zona de residência;
 - Tarifa Verde, com preço mais baixo, na generalidade dos eixos viários da zona central alargada das localidades com pressão de estacionamento e/ou muito residenciais, com duração máxima de 4 horas com exceção para os residentes



que terão permissão de estacionar, na sua zona de residência, mediante aquisição de avença.

- Os troços viários que não tenham boas condições de acesso rodoviário ou não tenham as dimensões físicas adequadas, não deverão ser tarifados. Por esta razão, a quantidade de lugares apresentado nas tabelas das análises procura vs oferta de lugares de estacionamento, é maior do que os lugares a concessionar e deverá ser objeto de um estudo/projeto detalhado de marcação de lugares e de colocação de parquímetros.

Outra medida essencial, de forma a colmatar a escassez de lugares de estacionamento nas zonas centrais, é construir novos parques dissuasores ou melhorar as suas condições, reordenar a oferta de estacionamento e maximizar os espaços existentes no centro e na periferia próxima.

Quanto a parques dissuasores de apoio às estações ferroviárias, a estação de Vila Franca não está bem servida relativamente à estação de Alverca do Ribatejo, que tem um parque que faz parte do interface, com capacidade de mais de 500 lugares e mesmo o da estação da Póvoa, que tem parque de estacionamento com mais de 700 lugares. Propõe-se que a estação de Vila Franca de Xira providencie um parque de estacionamento dissuasor, do lado nascente da linha férrea, com pelo menos 400 lugares não pagos, para dissuadir os utilizadores do caminho de ferro a não estacionarem no centro de Vila Franca de Xira nos lugares não tarifados ou pouco controlados.

Seguidamente faz-se o diagnóstico e propõe-se uma série de medidas, por zona e por troço viário, para melhorar as condições de estacionamento em Vila Franca de Xira.

- A Zona A chega a ter uma ocupação de 128% com 27% de ilegais no período das 11h e uma ocupação média de 121% denotando as necessidades de estacionamento de residentes, pois logo no arranque do dia (7h) já apresenta uma ocupação de 114% e 26% de ilegais. De forma a melhorar a Zona A propõem-se:
 - Tarifar o estacionamento, com Tarifa Verde (favorável a residentes), em toda a Zona A com exceção no topo norte, na Rua António Lúcio Batista (tr. 6.1 e 6.2)

que se propõe que seja com tarifa Amarela devido à proximidade de equipamentos públicos;

- Reordenar e marcar individualmente os lugares de estacionamento e providenciar um maior controlo policial para disciplinar o estacionamento.

Figura 37 – Rua Dr. Vasco Moniz e Praceta Jornal da Vida Ribatejana



- A Zona B também apresenta uma forte ocupação média durante todo o dia (109%) e uma elevada taxa de ilegais (14%), e que piora a meio do dia, nomeadamente, na Rua Sacadura Cabral (138%) propondo-se, por isso, as seguintes medidas:
 - Tarifar globalmente a Zona B com Tarifa Amarela, mas aplicar a Tarifa Vermelha no troço atualmente pago da Rua Sacadura Cabral (tr. 10.1).

Figura 38 – Rua António Lúcio Batista e Av. Miguel Bombarda



- A Zona C, oferece o Parque do Cural que é utilizado maioritariamente por visitantes não residentes, pois às 7h da manhã têm uma ocupação de apenas 20% da sua capacidade, que vai enchendo atingindo um máximo às 15h com 100% de ocupação.

No pico das 15h desta zona, a sua ocupação é excessiva com 127% e com 26% de ilegais. As medidas a propor são:

- Tarifar com Tarifa Vermelha no troço 10.2 da Rua Sacadura Cabral e também nos troços atualmente pagos do Parque da Travessa do Telhal (tr. 13.1) e da Rua Alves Redol (tr. 21.1 e 21.2).
- Tarifar com Tarifa Amarela os restantes troços da Zona C.
- Reformular o Parque do Curral (tr. 14.1) e a Rua Joaquim Pedro Monteiro (14.2) para individualizar cada lugar e rever o layout para incrementar a oferta legal que deverá continuar a não ser pago, devido à excentricidade relativamente ao centro.

Figura 39 – Parque do Curral e Rua Joaquim Pedro Monteiro



- A Zona D, é uma zona marcadamente residencial que tem apenas 53 lugares legais disponíveis, no entanto, tem uma oferta legal não paga muito próxima nos parques debaixo do viaduto da autoestrada. Propõe-se:
 - Tarifar na globalidade da Zona D com Tarifa Verde, mas aplicar a Tarifa Amarela à Rua Octávio Pato (tr. 17.1).

Figura 40 – Rua Dr. Vasco Moniz e Rua Octávio Pato



- A Zona E, tem uma taxa média de ocupação excessiva (130%) devido à sua baixa oferta de lugares (28), à sua centralidade e consolidação urbanística, que não permite aumentar a sua oferta legal, tendo os residentes que procurar lugares nas zonas adjacentes. Propõe-se:
 - Tarifar globalmente, a Zona E com tarifa amarela e aplicar a Tarifa Vermelha no troço atualmente pago na Praceta da Justiça (tr. 18.1) e na Av. dos Combatentes da Grande Guerra (20.1).

Figura 41 – Rua José Dias da Silva e Combatentes da Grande Guerra



- A Zona F, é uma zona central onde ocorre muito estacionamento ilegal pelo que se propõe:
 - Tarifar globalmente com Tarifa Vermelha com exceção dos troços 24.1 e 24.2 da Rua Almeida Garret que deverá ser Tarifa Amarela.

Figura 42 – Av. 25 de Abril e Rua do Curado



- A Zona G, tal como a Zona F, tem características similares, onde ocorre a maior taxa de ocupação e de ilegais entre as zonas de Vila Franca pelo que se propõe:
 - Tarifar globalmente com Tarifa Vermelha, com exceção dos troços da Rua José Júlio (antiga Rua dos Bombeiros Voluntários) e da Rua Dr. Manuel de Arriaga (tr.28.1 e 28.2) que deverá ser aplicada a Tarifa Amarela.

Figura 43 – Rua José Júlio e Rua Dr. Manuel de Arriaga



- A Zona H é constituída por uma zona comercial, o mercado municipal, com os troços viários envolventes com estacionamento tarifado, rodeada por uma zona residencial não tarifada pelo que se propõe tarifar também os restantes eixos viários que fazem parte desta zona:
 - Aplicar a Tarifa Vermelha nos troços atualmente pagos na envolvente do mercado Municipal (tr. 33.2, 34.1, 36,2, e 38.2) e na ligação à via principal pela Rua Miguel Esguelha (tr. 37.1).
 - Tarifar o estacionamento com Tarifa Amarela nos restantes eixos.

- Reordenar o estacionamento que atualmente se designou como informal, marcando-o individualmente os lugares legais.

Figura 44 – Rua dos Varinos e Rua João de Deus



- A Zona I é a zona com uma percentagem menor de edifícios construídos após 1981. No entanto, tem uma oferta de estacionamento legal pois usufrui dos Parques da Praça de Touros. Propõe-se para esta zona:
 - Tarifar com Tarifa Vermelha, a Rua Luís de Camões (tr. 22.1 e 22.2), a Rua 1º de Dezembro (tr. 30.1) e os lugares restantes com tarifa Amarela;
 - Reformular o *layout* dos Parques da Praça de Touros (tr 32.1 e 32.2) e circulação rodoviária envolvente, aproveitando melhor o espaço disponível de forma a aumentar a capacidade de estacionamento que satura completamente durante o dia. Propõe-se, tal como o Parque do Curral, que o parqueamento não seja tarifado devido à sua excentricidade relativamente ao centro.

Figura 45 – Parque da Praça de Touros e Circulação Envolvente



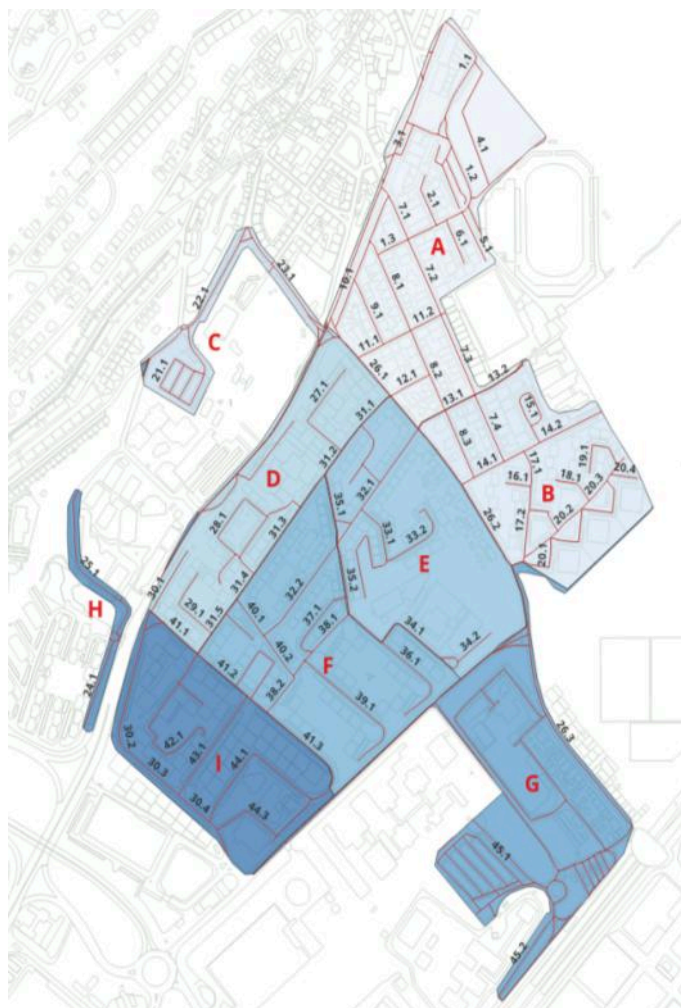
5. ALVERCA DO RIBATEJO

5.1. Levantamento da Oferta em Alverca do Ribatejo

5.1.1. Codificação de troços por eixo e por zona

Na figura seguinte apresentam-se todos os eixos (subdivididos em troços viários) que integram a área em estudo de Alverca do Ribatejo e que foram codificados de acordo com o levantamento efetuado e o zonamento considerado.

Figura 46 - Codificação dos troços de levantamento em Alverca do Ribatejo





5.1.2. Levantamento da oferta por troço viário

Na zona em estudo de Alverca do Ribatejo existe uma oferta legal disponível de 4.062 lugares, dos quais 3813 são “*gratuitos*”, 249 “*informais*” e não existem lugares “*pagos*”. Adicionalmente também se registou uma oferta de 16 lugares para “*cargas e descargas*”, 5 lugares para “*carregamentos de veículos elétricos*”, 52 lugares para “*mobilidade reduzida*”, 3 lugares de “*motos*”, 28 lugares “*reservados*” (para o estacionamento de veículos afetos a várias instituições e empresas) e 7 lugares para “*táxis*”. A totalidade dos lugares na área de estudo de Alverca do Ribatejo encontram-se distribuídos por 83 troços, tal como se pode observar na figura seguinte.

Figura 47 - Oferta de estacionamento por troço em Alverca do Ribatejo

Zona	Eixo	Troço	Eixos Viários	Oferta Legal Disponível	Gratuito	Cargas e Descargas	Carreg. V.E.	Condicionado	Mobilidade Reduzida	Motos	Pago	Reservado	Táxis	Informal	Total Estacionamento
A	1	1.1	Rua César Augusto Ferreira	40	40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	40
A	1	1.2	Rua César Augusto Ferreira	81	81	0	0	0	0	0	0	0	0	0	81
A	1	1.3	Rua César Augusto Ferreira	14	14	0	0	0	1	0	0	0	0	0	15
A	2	2.1	Impasse A	28	28	0	0	0	1	0	0	0	0	0	29
A	3	3.1	EN10 - Via de serviço	29	29	2	0	0	0	0	0	1	0	0	32
A	4	4.1	Parque da Feira	430	430	0	0	0	0	0	0	0	0	0	430
A	5	5.1	Rua 1 de Setembro	36	36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36
A	6	6.1	Impasse B	25	25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25
A	7	7.1	Av. Cap. João Meleças	19	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19
A	7	7.2	Av. Cap. João Meleças	27	27	0	0	0	0	0	0	2	0	0	29
A	7	7.3	Av. Cap. João Meleças	30	30	0	0	0	2	0	0	1	0	0	33
A	8	8.1	Rua Joaquim Sabino Faria	16	16	0	0	0	1	0	0	0	0	0	17
A	8	8.2	Rua Joaquim Sabino Faria	18	18	1	0	0	0	0	0	0	0	0	19
A	9	9.1	Rua Manuel Maria Vieira	11	11	0	0	0	1	0	0	0	0	0	12
A	10	10.1	Rua José de Sousa Nazareth	11	11	0	0	0	1	0	0	0	7	0	19
A	11	11.1	Rua José Tarré	9	9	0	0	0	1	0	0	0	0	0	10
A	11	11.2	Rua José Tarré	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
A	12	12.1	Rua José Ferreira Cera	7	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
A	26	26.1	Av. Infante D. Pedro	55	55	0	0	0	2	2	0	6	0	0	65
B	7	7.4	Av. Cap. João Meleças	23	23	2	0	0	1	0	0	0	0	0	26
B	8	8.3	Rua Joaquim Sabino Faria	10	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10
B	13	13.1	Rua Coronel Henrique Mora	12	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12
B	13	13.2	Rua Coronel Henrique Mora	12	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12
B	14	14.1	Rua Catarina Eufémia	20	20	0	0	0	1	0	0	0	0	0	21
B	14	14.2	Rua Catarina Eufémia	53	53	0	0	0	1	0	0	0	0	0	54
B	15	15.1	Pcta Projetada à Av. Cap. Meleças	49	49	0	0	0	1	0	0	0	0	0	50
B	16	16.1	Praça D. Afonso V	9	9	0	0	0	1	0	0	0	0	0	10
B	17	17.1	Rua 20 de Maio de 1449	12	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12
B	17	17.2	Rua 20 de Maio de 1449	53	53	0	0	0	0	0	0	0	0	0	53
B	17	17.3	Rua 20 de Maio de 1449	22	22	0	0	0	1	0	0	0	0	0	23
B	18	18.1	Pcta D. Álvaro Almada	22	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22
B	19	19.1	Pcta das Ordenações Afonsinas	43	43	0	0	0	0	0	0	0	0	0	43
B	20	20.1	Rua Dom João I	40	40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	40
B	20	20.2	Rua Dom João I	37	37	0	0	0	0	0	0	0	0	0	37
B	20	20.3	Rua Dom João I	43	43	0	0	0	0	0	0	0	0	0	43
B	20	20.4	Rua Dom João I	14	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14
B	26	26.2	Av. Infante D. Pedro	22	22	0	0	0	2	1	0	2	0	0	27



Zona	Eixo	Troço	Eixos Viários	Oferta Legal Disponível	Gratuito	Cargas e Descargas	Carreg. V.E.	Condicionado	Mobilidade Reduzida	Motos	Pago	Reservado	Táxis	Informal	Total Estacionamento
C	21	21.1	Parque de Estacionamento Piscinas	157	157	0	0	0	2	0	0	0	0	0	159
C	22	22.1	R. António Sérgio	51	51	1	0	0	1	0	0	0	0	0	53
C	23	23.1	R. Boca Lara	28	28	1	0	0	0	0	0	0	0	0	29
D	27	27.1	R. José Antunes	39	10	0	0	0	0	0	0	1	0	29	40
D	27	27.2	R. José Antunes	38	38	2	0	0	0	0	0	0	0	0	40
D	28	28.1	Pç. da Cova do Bicho	103	71	0	0	0	0	0	0	2	0	32	105
D	29	29.1	Q.ta das Drogas	24	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24
D	29	29.2	Q.ta das Drogas	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
D	30	30.1	R. da Indústria	27	27	0	0	0	0	0	0	0	0	0	27
D	41	41.1	R. da Juventude	38	38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	38
E	31	31.1	R. Brg. Fernando Alberto de Oliveira	105	34	2	0	0	1	0	0	0	0	71	108
E	31	31.2	R. Brg. Fernando Alberto de Oliveira	20	20	1	0	0	1	0	0	0	0	0	22
E	32	32.1	R. Brg. Alberto Fernandes	68	57	0	0	0	0	0	0	0	0	11	68
E	32	32.2	R. Brg. Alberto Fernandes	59	59	0	0	0	0	0	0	0	0	0	59
E	33	33.1	R. Dom António Ferreira Gomes	28	28	0	0	0	0	0	0	0	0	0	28
E	33	33.2	R. José Afonso	58	58	0	0	0	1	0	0	0	0	0	59
E	34	34.1	Rua Pavilhão Municipal	29	29	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29
E	34	34.2	Parque do Pavilhão	42	42	0	0	0	3	0	0	0	0	0	45
E	35	35.1	R. Cidade de Dévnia	13	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13
E	35	35.2	R. Cidade de Dévnia	31	25	0	0	0	0	0	0	0	0	6	31
F	31	31.3	R. Brg. Fernando Alberto de Oliveira	46	46	0	0	0	0	0	0	0	0	0	46
F	31	31.4	R. Brg. Fernando Alberto de Oliveira	9	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9
F	31	31.5	R. Brg. Fernando Alberto de Oliveira	16	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16
F	36	36.1	R. Gago Coutinho	93	93	0	0	0	3	0	0	0	0	0	96
F	37	37.1	Prct da Cabine	26	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26
F	38	38.1	R. da Aviação	31	31	0	0	0	1	0	0	0	0	0	32
F	38	38.2	R. da Aviação	25	25	0	0	0	1	0	0	0	0	0	26
F	39	39.1	R. Sacadura Cabral	113	113	0	0	0	1	0	0	0	0	0	114
F	40	40.1	R. Mário de Campos Barbosa	30	30	0	0	0	3	0	0	0	0	0	33
F	40	40.2	R. Mário de Campos Barbosa	10	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10
F	41	41.2	R. da Juventude	46	46	1	0	0	1	0	0	0	0	0	48
F	41	41.3	R. da Juventude	78	78	1	0	0	2	0	0	0	0	0	81
G	26	26.3	Av. Infante D. Pedro	104	104	1	0	0	1	0	0	0	0	0	106
G	45	45.1	Parque de Estacionamento Estação I	508	508	0	0	0	0	0	0	0	0	0	508
G	45	45.2	Rua Cel Edgar Pereira Cardoso	76	76	0	5	0	2	0	0	0	0	0	83
H	24	24.1	R. José António Veríssimo Silva	57	40	1	0	0	0	0	0	0	0	17	58
H	25	25.1	R. Maria Eduarda Segura de Faria	23	11	0	0	0	5	0	0	0	0	12	28
H	25	25.2	R. Maria Eduarda Segura de Faria	33	21	0	0	0	0	0	0	0	0	12	33
I	30	30.2	R. da Indústria	75	66	0	0	0	0	0	0	3	0	9	78
I	30	30.3	R. da Indústria	41	41	0	0	0	1	0	0	0	0	0	42
I	30	30.4	R. da Indústria	21	21	0	0	0	0	0	0	6	0	0	27
I	42	42.1	Pct das Oliveiras	66	49	0	0	0	0	0	0	0	0	17	66
I	43	43.1	Rua do Trabalhador	87	87	0	0	0	1	0	0	0	0	0	88
I	44	44.1	Pr. Soc. Fil. Recreio Alverquense	32	20	0	0	0	3	0	0	0	0	12	35
I	44	44.2	Pr. Soc. Fil. Recreio Alverquense	36	24	0	0	0	0	0	0	2	0	12	38
I	44	44.3	Pr. Soc. Fil. Recreio Alverquense	33	24	0	0	0	0	0	0	2	0	9	35

5.1.3. Levantamento da oferta por zona

Considerando a oferta de lugares de estacionamento, a maior oferta verifica-se na zona A, com cerca de 889 lugares de estacionamento. Contrariamente a zona H é a que apresenta menor oferta com 113 lugares de estacionamento.



Figura 48 - Oferta de estacionamento por zona em Alverca do Ribatejo

ZONA	Oferta Legal Disponível	Gratuito	Cargas e Descargas	Carreg. V.E.	Condicionado	Mob. Reduzida	Motos	Pago	Reservado	Táxis	Informal	Total Estacionamento
A	889	889	3	0	0	10	2	0	10	7	0	921
B	496	496	2	0	0	8	1	0	2	0	0	509
C	236	236	2	0	0	3	0	0	0	0	0	241
D	273	212	2	0	0	0	0	0	3	0	61	278
E	453	365	3	0	0	6	0	0	0	0	88	462
F	523	523	2	0	0	12	0	0	0	0	0	537
G	688	688	1	5	0	3	0	0	0	0	0	697
H	113	72	1	0	0	5	0	0	0	0	41	119
I	391	332	0	0	0	5	0	0	13	0	59	409
TOTAL ->	4062	3813	16	5	0	52	3	0	28	7	249	4173

5.2. Levantamento da Procura em Alverca do Ribatejo

5.2.1. Levantamento da procura por troço viário

Para cada um dos troços viários foi realizado o levantamento da procura de veículos estacionados para cada uns dos períodos de análise (Figura 49), podendo verificar-se alguma pressão do estacionamento com alguns eixos com o estacionamento existente praticamente ocupado (Figura 50) mas também se verifica alguma oferta livre como se observa no Parque da Feira (troço 4.1) ou no Parque de Estacionamento das Piscinas (troço 21.1).

Verifica-se algum estacionamento ilegal, nomeadamente de tipologia 1, na Praceta Projetada à Av. Capitão Meleças (troço 15.1), Praceta da Cova do Bixo (troço 28.1) ou na Praceta das Oliveiras (troço 42.1). Em termos de estacionamento ilegal de tipologia 2, o mesmo revelou-se preocupante nomeadamente na Rua Manuel Maria Vieira (troço 9.1) e na Rua José de Sousa Nazareth (troço 10.1).

Figura 49 - Procura de estacionamento por troço em Alverca do Ribatejo

ZONA	EIXO	TROÇO	NOME DO EIXO VIÁRIO	OFERTA	07h00			11h00			15h00			19h00		
					Legal	Ilegal 1	Ilegal 2	Legal	Ilegal 1	Ilegal 2	Legal	Ilegal 1	Ilegal 2	Legal	Ilegal 1	Ilegal 2
A	1	1.1	Rua César Augusto Ferreira	40	36	0	0	36	1	0	38	1	0	28	0	0
A	1	1.2	Rua César Augusto Ferreira	81	79	4	0	81	14	1	80	13	2	77	10	0
A	1	1.3	Rua César Augusto Ferreira	14	13	1	1	14	0	2	14	1	0	14	1	0
A	2	2.1	Impasse A	28	28	3	6	25	4	8	25	6	6	25	4	3
A	3	3.1	EN10 - Via de serviço	29	29	9	5	29	9	5	28	8	7	27	7	3
A	4	4.1	Parque da Feira	430	73	0	0	149	2	0	130	1	0	111	1	0
A	5	5.1	Rua 1 de Setembro	36	34	1	0	33	3	0	35	3	0	31	3	0
A	6	6.1	Impasse B	25	23	2	0	21	4	0	23	4	0	24	2	0
A	7	7.1	Av. Cap. João Meleças	19	18	0	0	19	0	0	19	0	0	18	1	0
A	7	7.2	Av. Cap. João Meleças	27	24	3	0	26	4	0	27	5	0	27	2	0
A	7	7.3	Av. Cap. João Meleças	30	29	2	0	29	4	0	30	5	0	30	2	0
A	8	8.1	Rua Joaquim Sabino Faria	16	16	0	0	16	2	0	14	2	0	16	0	0
A	8	8.2	Rua Joaquim Sabino Faria	18	17	1	0	18	1	0	18	0	0	17	0	0
A	9	9.1	Rua Manuel Maria Vieira	11	11	2	13	10	0	19	11	0	18	11	1	11
A	10	10.1	Rua José de Sousa Nazareth	11	10	2	15	11	2	18	11	2	18	11	0	18
A	11	11.1	Rua José Tarré	9	9	0	0	9	1	0	8	0	0	8	0	0
A	11	11.2	Rua José Tarré	3	2	1	0	3	2	0	2	2	0	2	1	0
A	12	12.1	Rua José Ferreira Cera	7	6	0	0	7	0	0	5	0	0	7	0	0
A	26	26.1	Av. Infante D. Pedro	55	48	0	0	51	1	0	51	1	3	50	1	0



ZONA	EIXO	TROÇO	NOME DO EIXO VIÁRIO	OFERTA	07h00			11h00			15h00			19h00		
					Legal	Ilegal 1	Ilegal 2	Legal	Ilegal 1	Ilegal 2	Legal	Ilegal 1	Ilegal 2	Legal	Ilegal 1	Ilegal 2
B	7	7.4	Av. Cap. João Meleças	23	20	0	0	23	1	0	22	2	0	21	1	0
B	8	8.3	Rua Joaquim Sabino Faria	10	10	1	0	10	2	0	10	2	0	9	2	0
B	13	13.1	Rua Coronel Henrique Mora	12	12	3	0	12	2	0	12	3	0	11	1	0
B	13	13.2	Rua Coronel Henrique Mora	12	12	5	8	12	7	12	12	8	10	12	4	6
B	14	14.1	Rua Catarina Eufémia	20	20	2	0	20	3	0	19	2	0	17	2	0
B	14	14.2	Rua Catarina Eufémia	53	48	2	3	53	2	5	53	1	3	49	2	1
B	15	15.1	Pcta Projetada à Av. Cap. Meleças	49	43	12	6	47	14	12	44	10	11	42	9	8
B	16	16.1	Praça D. Afonso V	9	9	1	0	9	3	0	8	0	0	8	2	0
B	17	17.1	Rua 20 de Maio de 1449	12	12	3	1	12	1	2	12	0	1	10	1	0
B	17	17.2	Rua 20 de Maio de 1449	53	46	0	0	51	0	0	51	0	0	48	0	0
B	17	17.3	Rua 20 de Maio de 1449	22	19	1	0	21	0	0	22	1	0	21	0	0
B	18	18.1	Pcta D. Álvaro Almada	22	18	6	1	20	6	1	20	3	0	19	3	0
B	19	19.1	Pcta das Ordenações Afonsinas	43	37	5	0	36	7	1	36	5	1	35	3	0
B	20	20.1	Rua Dom João I	40	36	9	0	40	8	1	38	6	0	38	5	0
B	20	20.2	Rua Dom João I	37	34	9	1	30	8	1	27	6	0	29	4	1
B	20	20.3	Rua Dom João I	43	39	8	0	36	7	0	35	8	0	37	7	0
B	20	20.4	Rua Dom João I	14	14	7	0	13	8	0	14	9	0	14	7	0
B	26	26.2	Av. Infante D. Pedro	22	22	0	0	21	0	1	21	0	1	22	0	0
C	21	21.1	Parque de Estacionamento Piscinas	157	17	1	0	65	1	0	44	0	0	61	1	0
C	22	22.1	R. António Sérgio	51	50	3	0	50	0	2	49	1	2	52	2	0
C	23	23.1	R. Boca Lara	28	27	1	0	26	1	0	28	1	0	25	1	0
D	27	27.1	R. José Antunes	39	10	12	0	10	10	0	10	10	0	10	9	0
D	27	27.2	R. José Antunes	38	36	8	2	38	6	4	38	4	2	36	8	2
D	28	28.1	Pç. da Cova do Bicho	103	63	35	0	70	30	0	69	31	1	71	34	1
D	29	29.1	Q.ta das Drogas	24	24	1	0	23	1	0	22	1	0	18	0	0
D	29	29.2	Q.ta das Drogas	4	2	4	0	2	8	0	2	6	0	2	4	0
D	30	30.1	R. da Indústria	27	22	10	0	25	14	0	23	12	1	22	14	0
D	41	41.1	R. da Juventude	38	34	0	0	35	0	0	35	0	1	32	0	0
E	31	31.1	R. Brg. Fernando Alberto de Oliveira	105	30	2	0	34	3	0	34	3	0	33	5	0
E	31	31.2	R. Brg. Fernando Alberto de Oliveira	20	18	3	0	20	4	0	20	2	0	20	8	0
E	32	32.1	R. Brg. Alberto Fernandes	68	51	7	0	56	1	0	53	4	0	50	2	1
E	32	32.2	R. Brg. Alberto Fernandes	59	56	3	0	58	2	0	56	8	1	57	4	0
E	33	33.1	R. Dom António Ferreira Gomes	28	28	12	0	27	11	0	28	14	1	28	6	1
E	33	33.2	R. José Afonso	58	51	4	0	58	3	0	58	6	0	56	4	0
E	34	34.1	Rua Pavilhão Municipal	29	12	1	0	27	3	0	29	3	0	19	1	0
E	34	34.2	Parque do Pavilhão	42	6	0	0	26	0	0	27	0	0	13	0	0
E	35	35.1	R. Cidade de Dévnia	13	13	8	0	13	5	0	13	6	1	13	8	0
E	35	35.2	R. Cidade de Dévnia	31	24	3	0	25	5	0	21	4	0	25	4	0
F	31	31.3	R. Brg. Fernando Alberto de Oliveira	46	45	1	0	46	2	0	45	1	0	44	3	0
F	31	31.4	R. Brg. Fernando Alberto de Oliveira	9	0	5	0	0	3	0	0	2	0	0	3	0
F	31	31.5	R. Brg. Fernando Alberto de Oliveira	16	10	0	0	12	0	0	11	1	0	8	0	0
F	36	36.1	R. Gago Coutinho	93	87	4	0	90	4	0	88	3	0	82	3	0
F	37	37.1	Prct da Cabine	26	24	7	0	23	9	0	26	7	0	22	4	0
F	38	38.1	R. da Aviação	31	29	2	0	31	1	0	30	0	0	31	0	0
F	38	38.2	R. da Aviação	25	21	2	0	25	2	0	23	1	0	21	0	0
F	39	39.1	R. Sacadura Cabral	113	103	7	0	93	4	0	100	1	0	89	2	0
F	40	40.1	R. Mário de Campos Barbosa	30	29	0	0	30	0	0	30	0	0	30	0	0
F	40	40.2	R. Mário de Campos Barbosa	10	9	2	0	10	1	0	10	4	0	10	3	0
F	41	41.2	R. da Juventude	46	45	1	0	44	0	0	41	0	0	46	0	0
F	41	41.3	R. da Juventude	78	76	2	1	72	2	0	72	3	1	69	2	0
G	26	26.3	Av. Infante D. Pedro	104	30	2	0	30	1	0	30	1	3	30	1	0
G	45	45.1	Parque de Estacionamento Estação I	508	76	0	0	508	0	0	503	0	0	338	0	0
G	45	45.2	Rua Cel Edgar Pereira Cardoso	76	22	0	0	76	10	0	75	16	0	67	12	0
H	24	24.1	R. José António Veríssimo Silva	57	48	0	0	58	3	2	55	7	0	58	2	1
H	25	25.1	R. Maria Eduarda Segura de Faria	23	17	2	0	16	8	0	23	10	0	15	5	0
H	25	25.2	R. Maria Eduarda Segura de Faria	33	19	0	0	33	6	1	25	3	0	33	5	0
I	30	30.2	R. da Indústria	75	58	8	0	64	13	0	58	8	0	58	6	1
I	30	30.3	R. da Indústria	41	37	0	0	40	1	0	39	0	0	40	0	0
I	30	30.4	R. da Indústria	21	20	1	2	20	2	1	21	2	1	18	1	1
I	42	42.1	Pct das Oliveiras	66	41	14	1	44	16	0	42	14	0	22	16	0
I	43	43.1	Rua do Trabalhador	87	81	5	1	80	8	1	78	6	0	74	6	1
I	44	44.1	Pr. Soc. Fil. Recreio Alverquense	32	31	4	0	32	5	3	31	1	3	30	7	1
I	44	44.2	Pr. Soc. Fil. Recreio Alverquense	36	28	1	0	31	3	0	31	1	0	27	0	0
I	44	44.3	Pr. Soc. Fil. Recreio Alverquense	33	20	4	0	28	9	3	30	5	1	23	0	0



Figura 50 – Levantamento da procura vs oferta de estacionamento por troço em Alverca do Ribatejo

Zona	Eixo	Troço	Nome do Eixo	Oferta	07h00			11h00			15h00			19h00		
					Legal	Illegal	%Ocup	Legal	Illegal	%Ocup	Legal	Illegal	%Ocup	Legal	Illegal	%Ocup
A	1	1.1	Rua César Augusto Ferreira	40	36	0	90%	36	1	93%	38	1	98%	28	0	70%
A	1	1.2	Rua César Augusto Ferreira	81	79	4	102%	81	15	119%	80	15	117%	77	10	107%
A	1	1.3	Rua César Augusto Ferreira	14	13	2	107%	14	2	114%	14	1	107%	14	1	107%
A	2	2.1	Impasse A	28	28	9	132%	25	12	132%	25	12	132%	25	7	114%
A	3	3.1	EN10 - Via de serviço	29	29	14	148%	29	14	148%	28	15	148%	27	10	128%
A	4	4.1	Parque da Feira	430	73	0	17%	149	2	35%	130	1	30%	111	1	26%
A	5	5.1	Rua 1 de Setembro	36	34	1	97%	33	3	100%	35	3	106%	31	3	94%
A	6	6.1	Impasse B	25	23	2	100%	21	4	100%	23	4	108%	24	2	104%
A	7	7.1	Av. Cap. João Meleças	19	18	0	95%	19	0	100%	19	0	100%	18	1	100%
A	7	7.2	Av. Cap. João Meleças	27	24	3	100%	26	4	111%	27	5	119%	27	2	107%
A	7	7.3	Av. Cap. João Meleças	30	29	2	103%	29	4	110%	30	5	117%	30	2	107%
A	8	8.1	Rua Joaquim Sabino Faria	16	16	0	100%	16	2	113%	14	2	100%	16	0	100%
A	8	8.2	Rua Joaquim Sabino Faria	18	17	1	100%	18	1	106%	18	0	100%	17	0	94%
A	9	9.1	Rua Manuel Maria Vieira	11	11	15	200%	10	19	200%	11	18	200%	11	12	200%
A	10	10.1	Rua José de Sousa Nazareth	11	10	17	200%	11	20	200%	11	20	200%	11	18	200%
A	11	11.1	Rua José Tarré	9	9	0	100%	9	1	111%	8	0	89%	8	0	89%
A	11	11.2	Rua José Tarré	3	2	1	100%	3	2	167%	2	2	133%	2	1	100%
A	12	12.1	Rua José Ferreira Cera	7	6	0	86%	7	0	100%	5	0	71%	7	0	100%
A	26	26.1	Av. Infante D. Pedro	55	48	0	87%	51	1	95%	51	4	100%	50	1	93%
B	7	7.4	Av. Cap. João Meleças	23	20	0	87%	23	1	104%	22	2	104%	21	1	96%
B	8	8.3	Rua Joaquim Sabino Faria	10	10	1	110%	10	2	120%	10	2	120%	9	2	110%
B	13	13.1	Rua Coronel Henrique Mora	12	12	3	125%	12	2	117%	12	3	125%	11	1	100%
B	13	13.2	Rua Coronel Henrique Mora	12	12	13	200%	12	19	200%	12	18	200%	12	10	183%
B	14	14.1	Rua Catarina Eufémia	20	20	2	110%	20	3	115%	19	2	105%	17	2	95%
B	14	14.2	Rua Catarina Eufémia	53	48	5	100%	53	7	113%	53	4	108%	49	3	98%
B	15	15.1	Pcta Projetada à Av. Cap. Meleças	49	43	18	124%	47	26	149%	44	21	133%	42	17	120%
B	16	16.1	Praça D. Afonso V	9	9	1	111%	9	3	133%	8	0	89%	8	2	111%
B	17	17.1	Rua 20 de Maio de 1449	12	12	4	133%	12	3	125%	12	1	108%	10	1	92%
B	17	17.2	Rua 20 de Maio de 1449	53	46	0	87%	51	0	96%	51	0	96%	48	0	91%
B	17	17.3	Rua 20 de Maio de 1449	22	19	1	91%	21	0	95%	22	1	105%	21	0	95%
B	18	18.1	Pcta D. Álvaro Almada	22	18	7	114%	20	7	123%	20	3	105%	19	3	100%
B	19	19.1	Pcta das Ordenações Afonsinas	43	37	5	98%	36	8	102%	36	6	98%	35	3	88%
B	20	20.1	Rua Dom João I	40	36	9	113%	40	9	123%	38	6	110%	38	5	108%
B	20	20.2	Rua Dom João I	37	34	10	119%	30	9	105%	27	6	89%	29	5	92%
B	20	20.3	Rua Dom João I	43	39	8	109%	36	7	100%	35	8	100%	37	7	102%
B	20	20.4	Rua Dom João I	14	14	7	150%	13	8	150%	14	9	164%	14	7	150%
B	26	26.2	Av. Infante D. Pedro	22	22	0	100%	21	1	100%	21	1	100%	22	0	100%
C	21	21.1	Parque de Estacionamento Piscinas	157	17	1	11%	65	1	42%	44	0	28%	61	1	39%
C	22	22.1	R. António Sérgio	54	50	3	98%	50	2	96%	49	3	96%	52	2	100%
C	23	23.1	R. Boca Lara	29	27	1	97%	26	1	93%	28	1	100%	25	1	90%
D	27	27.1	R. José Antunes	39	10	12	56%	10	10	51%	10	10	51%	10	9	49%
D	27	27.2	R. José Antunes	38	36	10	121%	38	10	126%	38	6	116%	36	10	121%
D	28	28.1	Pç. da Cova do Bicho	103	63	35	95%	70	30	97%	69	32	98%	71	35	103%
D	29	29.1	Q.ta das Drogas	24	24	1	104%	23	1	100%	22	1	96%	18	0	75%
D	29	29.2	Q.ta das Drogas	4	2	4	150%	2	8	200%	2	6	200%	2	4	150%
D	30	30.1	R. da Indústria	27	22	10	119%	25	14	144%	23	13	133%	22	14	133%
D	41	41.1	R. da Juventude	38	34	0	89%	35	0	92%	35	1	95%	32	0	84%
E	31	31.1	R. Brg. Fernando Alberto de Oliveira	105	30	2	30%	34	3	35%	34	3	35%	33	5	36%
E	31	31.2	R. Brg. Fernando Alberto de Oliveira	20	18	3	105%	20	4	120%	20	2	110%	20	8	140%
E	32	32.1	R. Brg. Alberto Fernandes	68	51	7	85%	56	1	84%	53	4	84%	50	3	78%
E	32	32.2	R. Brg. Alberto Fernandes	59	56	3	100%	58	2	102%	56	9	110%	57	4	103%
E	33	33.1	R. Dom António Ferreira Gomes	28	28	12	143%	27	11	136%	28	15	154%	28	7	125%
E	33	33.2	R. José Afonso	58	51	4	95%	58	3	105%	58	6	110%	56	4	103%
E	34	34.1	Rua Pavilhão Municipal	39	12	1	33%	27	3	77%	31	3	87%	19	1	51%
E	34	34.2	Parque do Pavilhão	42	6	0	14%	26	0	62%	27	0	64%	13	0	31%
E	35	35.1	R. Cidade de Dévnia	13	13	8	162%	13	5	138%	13	7	154%	13	8	162%
E	35	35.2	R. Cidade de Dévnia	31	24	3	87%	25	5	97%	21	4	81%	25	4	94%
F	31	31.3	R. Brg. Fernando Alberto de Oliveira	46	45	1	100%	46	2	104%	45	1	100%	44	3	102%
F	31	31.4	R. Brg. Fernando Alberto de Oliveira	9	0	5	56%	0	3	33%	0	2	22%	0	3	33%
F	31	31.5	R. Brg. Fernando Alberto de Oliveira	16	10	0	63%	12	0	75%	11	1	75%	8	0	50%
F	36	36.1	R. Gago Coutinho	93	87	4	98%	90	4	101%	88	3	98%	82	3	91%
F	37	37.1	Prct da Cabine	26	24	7	119%	23	9	123%	26	7	127%	22	4	100%
F	38	38.1	R. da Aviação	31	29	2	100%	31	1	103%	30	0	97%	31	0	100%
F	38	38.2	R. da Aviação	25	21	2	92%	25	2	108%	23	1	96%	21	0	84%
F	39	39.1	R. Sacadura Cabral	113	103	7	97%	93	4	86%	100	1	89%	89	2	81%
F	40	40.1	R. Mário de Campos Barbosa	30	29	0	97%	30	0	100%	30	0	100%	30	0	100%
F	40	40.2	R. Mário de Campos Barbosa	10	9	2	110%	10	1	110%	10	4	140%	10	3	130%
F	41	41.2	R. da Juventude	46	45	1	100%	44	0	96%	41	0	89%	46	0	100%
F	41	41.3	R. da Juventude	78	76	3	101%	72	2	95%	72	4	97%	69	2	91%



Zona	Eixo	Troço	Nome do Eixo	Oferta	07h00			11h00			15h00			19h00		
					Legal	Ilegal	%Ocup	Legal	Ilegal	%Ocup	Legal	Ilegal	%Ocup	Legal	Ilegal	%Ocup
G	26	26.3	Av. Infante D. Pedro	30	30	2	107%	30	1	103%	30	4	113%	30	1	103%
G	45	45.1	Parque de Estacionamento Estação I	508	76	0	15%	508	0	100%	503	0	99%	338	0	67%
G	45	45.2	Rua Cel Edgar Pereira Cardoso	76	22	0	29%	76	10	113%	75	16	120%	67	12	104%
H	24	24.1	R. José António Veríssimo Silva	59	48	0	81%	58	5	107%	55	7	105%	58	3	103%
H	25	25.1	R. Maria Eduarda Segura de Faria	23	17	2	83%	16	8	104%	23	10	143%	15	5	87%
H	25	25.2	R. Maria Eduarda Segura de Faria	33	19	0	58%	33	7	121%	25	3	85%	33	5	115%
I	30	30.2	R. da Indústria	75	58	8	88%	64	13	103%	58	8	88%	58	7	87%
I	30	30.3	R. da Indústria	41	37	0	90%	40	1	100%	39	0	95%	40	0	98%
I	30	30.4	R. da Indústria	21	20	3	110%	20	3	110%	21	3	114%	18	2	95%
I	42	42.1	Pct das Oliveiras	66	41	15	85%	44	16	91%	42	14	85%	22	16	58%
I	43	43.1	Rua dos Trabalhadores	87	81	6	100%	80	9	102%	78	6	97%	74	7	93%
I	44	44.1	Pr. Soc. Fil. Recreio Alverquense	32	31	4	109%	32	8	125%	31	4	109%	30	8	119%
I	44	44.2	Pr. Soc. Fil. Recreio Alverquense	36	28	1	81%	31	3	94%	31	1	89%	27	0	75%
I	44	44.3	Pr. Soc. Fil. Recreio Alverquense	33	20	4	73%	28	12	121%	30	6	109%	23	0	70%

5.2.2. Levantamento da procura por zona

Em termos de períodos horários verifica-se que o pico de maior procura de estacionamento se registou pelas 11h, com uma pressão de estacionamento de 92% face à oferta existente, não se obtendo em nenhum período de levantamento uma procura superior à oferta global, nomeadamente devido à grande oferta de lugares existentes no Parque da Feira, com valores de procura bastante reduzidos face à oferta existente.

Em termos de procura por zona verifica-se que a zona B é a que apresenta maior pressão de estacionamento com 117% às 11h, seguida da zona H com 112%. A zona A é a que apresenta a menor pressão com apenas 78%, contudo, se não considerarmos a oferta do Parque da Feira, a pressão do estacionamento rondará os 180%, passando a ser a zona mais complicada, pelo que aos sábados (dia em que o parque está interdito para estacionamento) existe um grande défice de lugares de estacionamento nesta zona.

Figura 51 - Procura de estacionamento por zona de Alverca do Ribatejo

ZONA	OFERTA	07h00				11h00				15h00				19h00				Média	
		Legal	Ilegal	%Ocp	%Ileg	Legal	Ilegal	%Ocp	%Ileg	Legal	Ilegal	%Ocp	%Ileg	Legal	Ilegal	%Ocp	%Ileg	%Ocp	%Ileg
A	889	505	71	65%	12%	587	107	78%	15%	569	108	76%	16%	534	71	68%	12%	72%	14%
B	496	451	94	110%	17%	466	115	117%	20%	456	93	111%	17%	442	69	103%	14%	110%	17%
C	236	94	5	42%	5%	141	4	61%	3%	121	4	53%	3%	138	4	60%	3%	54%	3%
D	273	191	72	96%	27%	203	73	101%	26%	199	69	98%	26%	191	72	96%	27%	98%	27%
E	453	289	43	73%	13%	344	37	84%	10%	339	53	87%	14%	314	44	79%	12%	81%	12%
F	523	478	34	98%	7%	476	28	96%	6%	476	24	96%	5%	452	20	90%	4%	95%	5%
G	688	128	2	19%	2%	614	11	91%	2%	608	20	91%	3%	435	13	65%	3%	67%	2%
H	113	84	2	76%	2%	107	20	112%	16%	103	20	109%	16%	106	13	105%	11%	101%	11%
I	391	316	41	91%	11%	339	65	103%	16%	330	42	95%	11%	292	40	85%	12%	94%	13%
TOTAL ->	4062	2536	364	71%	9%	3277	460	92%	11%	3201	433	89%	11%	2904	346	80%	9%	83%	10%

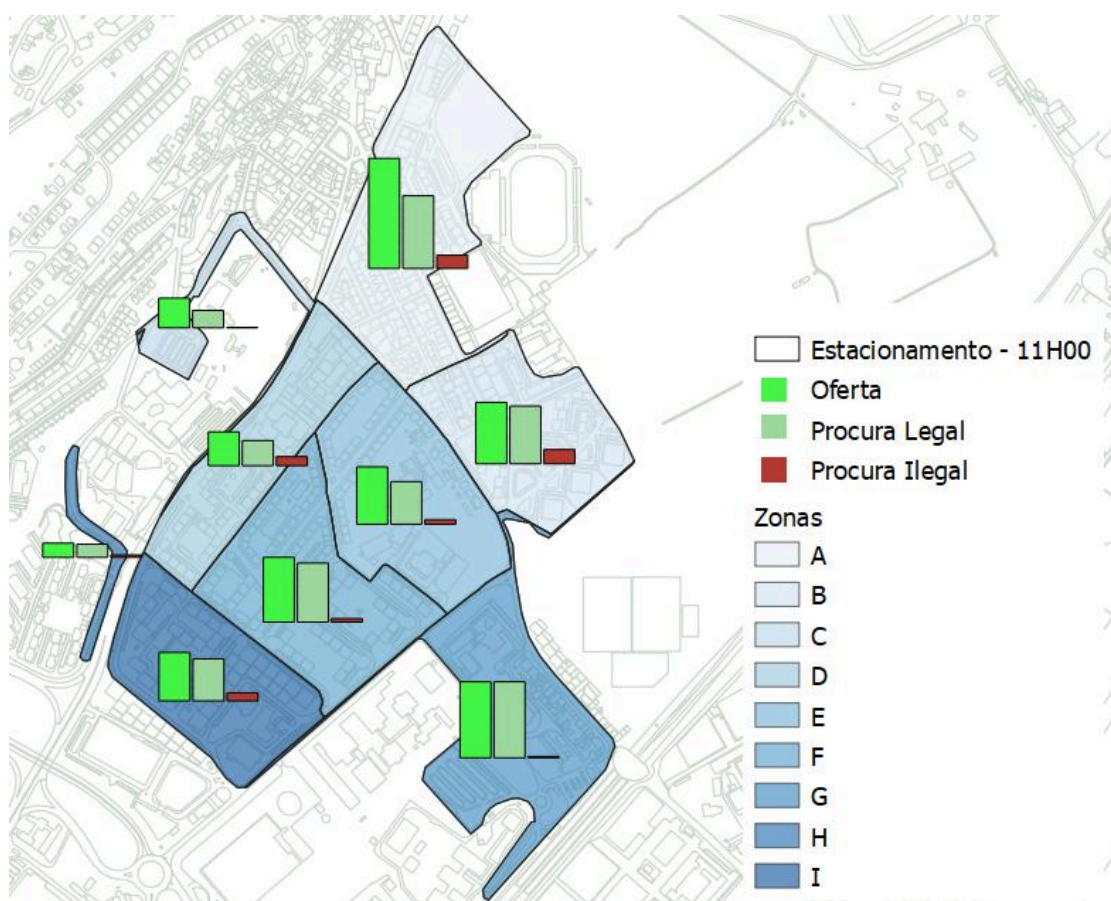
5.3. Análise da Procura vs Oferta em Alverca do Ribatejo

5.3.1. Análise global

Fazendo uma apreciação global das zonas no período de maior procura verifica-se que na maioria das zonas a oferta está praticamente ocupada, com exceção das zonas A, C e E que ainda possuem uma oferta livre considerável.

Em termos de estacionamento ilegal o mesmo ocorre maioritariamente na zona A, apesar da oferta de lugares disponíveis e na zona B. Contrariamente as zonas C e G são as que apresentam menor percentagem de estacionamento ilegal, nomeadamente porque a oferta de estacionamento estar bem definida, dissuadindo o estacionamento ilegal.

Figura 52 - Análise da Oferta vs Procura às 11h em Alverca do Ribatejo





5.3.2. Zona A

A zona A é a que possui maior oferta de lugares de estacionamento, nomeadamente devido ao Parque da Feira (tal como já foi referido), no entanto, sendo uma zona com algum comércio e de forte ocupação urbana existe uma forte pressão em alguns dos eixos, tal como se verifica na Rua Manuel Maria Vieira (troço 9.1) e na Rua José de Sousa Nazareth (troço 10.1).

TROÇO	Nome do Eixo	Oferta	07h00				11h00				15h00				19h00			
			Legal	Ilegal	%Ocp	%leg	Legal	Ilegal	%Ocp	%leg	Legal	Ilegal	%Ocp	%leg	Legal	Ilegal	%Ocp	%leg
1.1	Rua César Augusto Ferreira	40	36	0	90%	0%	36	1	93%	3%	38	1	98%	3%	28	0	70%	0%
1.2	Rua César Augusto Ferreira	81	79	4	102%	5%	81	15	119%	16%	80	15	117%	16%	77	10	107%	11%
1.3	Rua César Augusto Ferreira	14	13	2	107%	13%	14	2	114%	13%	14	1	107%	7%	14	1	107%	7%
2.1	Impasse A	28	28	9	132%	24%	25	12	132%	32%	25	12	132%	32%	25	7	114%	22%
3.1	EN10 - Via de serviço	29	29	14	148%	33%	29	14	148%	33%	28	15	148%	35%	27	10	128%	27%
4.1	Parque da Feira	430	73	0	17%	0%	149	2	35%	1%	130	1	30%	1%	111	1	26%	1%
5.1	Rua 1 de Setembro	36	34	1	97%	3%	33	3	100%	8%	35	3	106%	8%	31	3	94%	9%
6.1	Impasse B	25	23	2	100%	8%	21	4	100%	16%	23	4	108%	15%	24	2	104%	8%
7.1	Av. Cap. João Meleças	19	18	0	95%	0%	19	0	100%	0%	19	0	100%	0%	18	1	100%	5%
7.2	Av. Cap. João Meleças	27	24	3	100%	11%	26	4	111%	13%	27	5	119%	16%	27	2	107%	7%
7.3	Av. Cap. João Meleças	30	29	2	103%	6%	29	4	110%	12%	30	5	117%	14%	30	2	107%	6%
8.1	Rua Joaquim Sabino Faria	16	16	0	100%	0%	16	2	113%	11%	14	2	100%	13%	16	0	100%	0%
8.2	Rua Joaquim Sabino Faria	18	17	1	100%	6%	18	1	106%	5%	18	0	100%	0%	17	0	94%	0%
9.1	Rua Manuel Maria Vieira	11	11	15	236%	58%	10	19	264%	66%	11	18	264%	62%	11	12	209%	52%
10.1	Rua José de Sousa Nazareth	11	10	17	245%	63%	11	20	282%	65%	11	20	282%	65%	11	18	264%	62%
11.1	Rua José Tarré	9	9	0	100%	0%	9	1	111%	10%	8	0	89%	0%	8	0	89%	0%
11.2	Rua José Tarré	3	2	1	100%	33%	3	2	167%	40%	2	2	133%	50%	2	1	100%	33%
12.1	Rua José Ferreira Cera	7	6	0	86%	0%	7	0	100%	0%	5	0	71%	0%	7	0	100%	0%
26.1	Av. Infante D. Pedro	55	48	0	87%	0%	51	1	95%	2%	51	4	100%	7%	50	1	93%	2%
Total de Zona ->		889	505	71	65%	12%	587	107	78%	15%	569	108	76%	16%	534	71	68%	12%

5.3.3. Zona B

A zona B apresenta uma pressão superior à sua oferta em todos os períodos de levantamento, nomeadamente devido ao elevado número de edifícios habitacionais, dos quais uma grande parte não possui estacionamento privado.

TROÇO	Nome do Eixo	Oferta	07h00				11h00				15h00				19h00			
			Legal	Ilegal	%Ocp	%leg	Legal	Ilegal	%Ocp	%leg	Legal	Ilegal	%Ocp	%leg	Legal	Ilegal	%Ocp	%leg
7.4	Av. Cap. João Meleças	23	20	0	87%	0%	23	1	104%	4%	22	2	104%	8%	21	1	96%	5%
8.3	Rua Joaquim Sabino Faria	10	10	1	110%	9%	10	2	120%	17%	10	2	120%	17%	9	2	110%	18%
13.1	Rua Coronel Henrique Mora	12	12	3	125%	20%	12	2	117%	14%	12	3	125%	20%	11	1	100%	8%
13.2	Rua Coronel Henrique Mora	12	12	13	208%	52%	12	19	258%	61%	12	18	250%	60%	12	10	183%	45%
14.1	Rua Catarina Eufémia	20	20	2	110%	9%	20	3	115%	13%	19	2	105%	10%	17	2	95%	11%
14.2	Rua Catarina Eufémia	53	48	5	100%	9%	53	7	113%	12%	53	4	108%	7%	49	3	98%	6%
15.1	Pcta Projetada à Av. Cap. Meleças	49	43	18	124%	30%	47	26	149%	36%	44	21	133%	32%	42	17	120%	29%
16.1	Praça D. Afonso V	9	9	1	111%	10%	9	3	133%	25%	8	0	89%	0%	8	2	111%	20%
17.1	Rua 20 de Maio de 1449	12	12	4	133%	25%	12	3	125%	20%	12	1	108%	8%	10	1	92%	9%
17.2	Rua 20 de Maio de 1449	53	46	0	87%	0%	51	0	96%	0%	51	0	96%	0%	48	0	91%	0%
17.3	Rua 20 de Maio de 1449	22	19	1	91%	5%	21	0	95%	0%	22	1	105%	4%	21	0	95%	0%
18.1	Pcta D. Álvaro Almada	22	18	7	114%	28%	20	7	123%	26%	20	3	105%	13%	19	3	100%	14%
19.1	Pcta das Ordenações Afonsinas	43	37	5	98%	12%	36	8	102%	18%	36	6	98%	14%	35	3	88%	8%
20.1	Rua Dom João I	40	36	9	113%	20%	40	9	123%	18%	38	6	110%	14%	38	5	108%	12%
20.2	Rua Dom João I	37	34	10	119%	23%	30	9	105%	23%	27	6	89%	18%	29	5	92%	15%
20.3	Rua Dom João I	43	39	8	109%	17%	36	7	100%	16%	35	8	100%	19%	37	7	102%	16%
20.4	Rua Dom João I	14	14	7	150%	33%	13	8	150%	38%	14	9	164%	39%	14	7	150%	33%
26.2	Av. Infante D. Pedro	22	22	0	100%	0%	21	1	100%	5%	21	1	100%	5%	22	0	100%	0%
Total de Zona ->		496	451	94	110%	17%	466	115	117%	20%	456	93	111%	17%	442	69	103%	14%



5.3.4. Zona C

A zona conta com uma boa oferta de lugares de estacionamento, nomeadamente no Parque de Estacionamento das Piscinas, o que permite uma taxa de estacionamento ilegal muito reduzida e que a ocupação do estacionamento nunca ultrapasse os 61% da capacidade total ao longo de todo o dia.

TROÇO	Nome do Eixo	Oferta	07h00				11h00				15h00				19h00			
			Legal	Ilegal	%Ocp	%Ileg	Legal	Ilegal	%Ocp	%Ileg	Legal	Ilegal	%Ocp	%Ileg	Legal	Ilegal	%Ocp	%Ileg
21.1	Parque de Estacionamento Piscinas	157	17	1	11%	6%	65	1	42%	2%	44	0	28%	0%	61	1	39%	2%
22.1	R. António Sérgio	51	50	3	104%	6%	50	2	102%	4%	49	3	102%	6%	52	2	106%	4%
23.1	R. Boca Lara	28	27	1	100%	4%	26	1	96%	4%	28	1	104%	3%	25	1	93%	4%
Total de Zona ->		236	94	5	42%	5%	141	4	61%	3%	121	4	53%	3%	138	4	60%	3%

5.3.5. Zona D

A zona D encontra-se saturada praticamente durante todo o dia com taxas de ocupação que variam entre os 96% no período da manhã e final do dia e os 101% às 11h. Esta forte pressão deve-se, por um lado, ao elevado índice habitacional, e por outro, às diversas atividades comerciais existentes na zona que mantêm a procura de estacionamento elevada durante todo o dia.

TROÇO	Nome do Eixo	Oferta	07h00				11h00				15h00				19h00			
			Legal	Ilegal	%Ocp	%Ileg	Legal	Ilegal	%Ocp	%Ileg	Legal	Ilegal	%Ocp	%Ileg	Legal	Ilegal	%Ocp	%Ileg
27.1	R. José Antunes	39	10	12	56%	55%	10	10	51%	50%	10	10	51%	50%	10	9	49%	47%
27.2	R. José Antunes	38	36	10	121%	22%	38	10	126%	21%	38	6	116%	14%	36	10	121%	22%
28.1	Pç. da Cova do Bicho	103	63	35	95%	36%	70	30	97%	30%	69	32	98%	32%	71	35	103%	33%
29.1	Q.ta das Drogas	24	24	1	104%	4%	23	1	100%	4%	22	1	96%	4%	18	0	75%	0%
29.2	Q.ta das Drogas	4	2	4	150%	67%	2	8	250%	80%	2	6	200%	75%	2	4	150%	67%
30.1	R. da Indústria	27	22	10	119%	31%	25	14	144%	36%	23	13	133%	36%	22	14	133%	39%
41.1	R. da Juventude	38	34	0	89%	0%	35	0	92%	0%	35	1	95%	3%	32	0	84%	0%
Total de Zona ->		273	191	72	96%	27%	203	73	101%	26%	199	69	98%	26%	191	72	96%	27%

5.3.6. Zona E

A zona E possui uma boa oferta de estacionamento face à procura existente, com uma pressão de estacionamento que não vai além dos 87% da oferta existente.

TROÇO	Nome do Eixo	Oferta	07h00				11h00				15h00				19h00			
			Legal	Ilegal	%Ocp	%Ileg	Legal	Ilegal	%Ocp	%Ileg	Legal	Ilegal	%Ocp	%Ileg	Legal	Ilegal	%Ocp	%Ileg
31.1	R. Brg. Fernando Alberto de Oliveir	105	30	2	30%	6%	34	3	35%	8%	34	3	35%	8%	33	5	36%	13%
31.2	R. Brg. Fernando Alberto de Oliveir	20	18	3	105%	14%	20	4	120%	17%	20	2	110%	9%	20	8	140%	29%
32.1	R. Brg. Alberto Fernandes	68	51	7	85%	12%	56	1	84%	2%	53	4	84%	7%	50	3	78%	6%
32.2	R. Brg. Alberto Fernandes	59	56	3	100%	5%	58	2	102%	3%	56	9	110%	14%	57	4	103%	7%
33.1	R. Dom António Ferreira Gomes	28	28	12	143%	30%	27	11	136%	29%	28	15	154%	35%	28	7	125%	20%
33.2	R. José Afonso	58	51	4	95%	7%	58	3	105%	5%	58	6	110%	9%	56	4	103%	7%
34.1	Rua Pavilhão Municipal	29	12	1	45%	8%	27	3	103%	10%	29	3	110%	9%	19	1	69%	5%
34.2	Parque do Pavilhão	42	6	0	14%	0%	26	0	62%	0%	27	0	64%	0%	13	0	31%	0%
35.1	R. Cidade de Dévnia	13	13	8	162%	38%	13	5	138%	28%	13	7	154%	35%	13	8	162%	38%
35.2	R. Cidade de Dévnia	31	24	3	87%	11%	25	5	97%	17%	21	4	81%	16%	25	4	94%	14%
Total de Zona ->		453	289	43	73%	13%	344	37	84%	10%	339	53	87%	14%	314	44	79%	12%



5.3.7. Zona F

Na zona F a procura de estacionamento está muito próxima da oferta existente, ainda assim, o máximo de ocupação só se verifica às 7h, o que indica uma forte pressão de residentes.

TROÇO	Nome do Eixo	Oferta	07h00				11h00				15h00				19h00			
			Legal	Ilegal	%Ocp	%Ileg	Legal	Ilegal	%Ocp	%Ileg	Legal	Ilegal	%Ocp	%Ileg	Legal	Ilegal	%Ocp	%Ileg
31.3	R. Brg. Fernando Alberto de Oliveira	46	45	1	100%	2%	46	2	104%	4%	45	1	100%	2%	44	3	102%	6%
31.4	R. Brg. Fernando Alberto de Oliveira	9	0	5	56%	100%	0	3	33%	100%	0	2	22%	100%	0	3	33%	100%
31.5	R. Brg. Fernando Alberto de Oliveira	16	10	0	63%	0%	12	0	75%	0%	11	1	75%	8%	8	0	50%	0%
36.1	R. Gago Coutinho	93	87	4	98%	4%	90	4	101%	4%	88	3	98%	3%	82	3	91%	4%
37.1	Prct da Cabine	26	24	7	119%	23%	23	9	123%	28%	26	7	127%	21%	22	4	100%	15%
38.1	R. da Aviação	31	29	2	100%	6%	31	1	103%	3%	30	0	97%	0%	31	0	100%	0%
38.2	R. da Aviação	25	21	2	92%	9%	25	2	108%	7%	23	1	96%	4%	21	0	84%	0%
39.1	R. Sacadura Cabral	113	103	7	97%	6%	93	4	86%	4%	100	1	89%	1%	89	2	81%	2%
40.1	R. Mário de Campos Barbosa	30	29	0	97%	0%	30	0	100%	0%	30	0	100%	0%	30	0	100%	0%
40.2	R. Mário de Campos Barbosa	10	9	2	110%	18%	10	1	110%	9%	10	4	140%	29%	10	3	130%	23%
41.2	R. da Juventude	46	45	1	100%	2%	44	0	96%	0%	41	0	89%	0%	46	0	100%	0%
41.3	R. da Juventude	78	76	3	101%	4%	72	2	95%	3%	72	4	97%	5%	69	2	91%	3%
Total de Zona ->		523	478	34	98%	7%	476	28	96%	6%	476	24	96%	5%	452	20	90%	4%

5.3.8. Zona G

A zona G possui uma ocupação urbanística maioritariamente de equipamentos públicos com um grande parque de estacionamento junto da Estação da CP, ocorrendo uma procura de estacionamento muito reduzida no período da noite (15%). No entanto, durante o dia, a oferta fica totalmente ocupada, nomeadamente, por quem estaciona o veículo para utilizar o comboio.

TROÇO	Nome do Eixo	Oferta	07h00				11h00				15h00				19h00			
			Legal	Ilegal	%Ocp	%Ileg	Legal	Ilegal	%Ocp	%Ileg	Legal	Ilegal	%Ocp	%Ileg	Legal	Ilegal	%Ocp	%Ileg
26.3	Av. Infante D. Pedro	104	30	2	31%	6%	30	1	30%	3%	30	4	33%	12%	30	1	30%	3%
45.1	Parque de Estacionamento Estação	508	76	0	15%	0%	508	0	100%	0%	503	0	99%	0%	338	0	67%	0%
45.2	Rua Cel Edgar Pereira Cardoso	76	22	0	29%	0%	76	10	113%	12%	75	16	120%	18%	67	12	104%	15%
Total de Zona ->		688	128	2	19%	2%	614	11	91%	2%	608	20	91%	3%	435	13	65%	3%

5.3.9. Zona H

Na zona H existe uma forte pressão do estacionamento consequente da concentração de espaços comerciais e de serviços, não apresentando valores superiores de estacionamento ilegal principalmente devido à falta de espaço disponível.

TROÇO	Nome do Eixo	Oferta	07h00				11h00				15h00				19h00			
			Legal	Ilegal	%Ocp	%Ileg	Legal	Ilegal	%Ocp	%Ileg	Legal	Ilegal	%Ocp	%Ileg	Legal	Ilegal	%Ocp	%Ileg
24.1	R. José António Veríssimo Silva	57	48	0	84%	0%	58	5	111%	8%	55	7	109%	11%	58	3	107%	5%
25.1	R. Maria Eduarda Segura de Faria	23	17	2	83%	11%	16	8	104%	33%	23	10	143%	30%	15	5	87%	25%
25.2	R. Maria Eduarda Segura de Faria	33	19	0	58%	0%	33	7	121%	18%	25	3	85%	11%	33	5	115%	13%
Total de Zona ->		113	84	2	76%	2%	107	20	112%	16%	103	20	109%	16%	106	13	105%	11%



5.3.10. Zona I

Na zona I o ponto de saturação da zona só se verifica no período das 11h e é uma zona que se caracteriza pela existência de um “mix” de usos habitacionais, comerciais e de serviços, o que confere alguma dinâmica. Em termos de estacionamento ilegal o mesmo tende a ser mais preocupante na Praceta das Oliveiras (troço 42.1) onde às 11h atinge os 27% face à oferta existente e 42% no período noturno.

TROÇO	Nome do Eixo	Oferta	07h00				11h00				15h00				19h00			
			Legal	Illegal	%Ocp	%Ileg	Legal	Illegal	%Ocp	%Ileg	Legal	Illegal	%Ocp	%Ileg	Legal	Illegal	%Ocp	%Ileg
30.2	R. da Indústria	75	58	8	88%	12%	64	13	103%	17%	58	8	88%	12%	58	7	87%	11%
30.3	R. da Indústria	41	37	0	90%	0%	40	1	100%	2%	39	0	95%	0%	40	0	98%	0%
30.4	R. da Indústria	21	20	3	110%	13%	20	3	110%	13%	21	3	114%	13%	18	2	95%	10%
42.1	Pct das Oliveiras	66	41	15	85%	27%	44	16	91%	27%	42	14	85%	25%	22	16	58%	42%
43.1	Rua do Trabalhador	87	81	6	100%	7%	80	9	102%	10%	78	6	97%	7%	74	7	93%	9%
44.1	Pr. Soc. Fil. Recreio Alverquense	32	31	4	109%	11%	32	8	125%	20%	31	4	109%	11%	30	8	119%	21%
44.2	Pr. Soc. Fil. Recreio Alverquense	36	28	1	81%	3%	31	3	94%	9%	31	1	89%	3%	27	0	75%	0%
44.3	Pr. Soc. Fil. Recreio Alverquense	33	20	4	73%	17%	28	12	121%	30%	30	6	109%	17%	23	0	70%	0%
Total de Zona ->		391	316	41	91%	11%	339	65	103%	16%	330	42	95%	11%	292	40	85%	12%

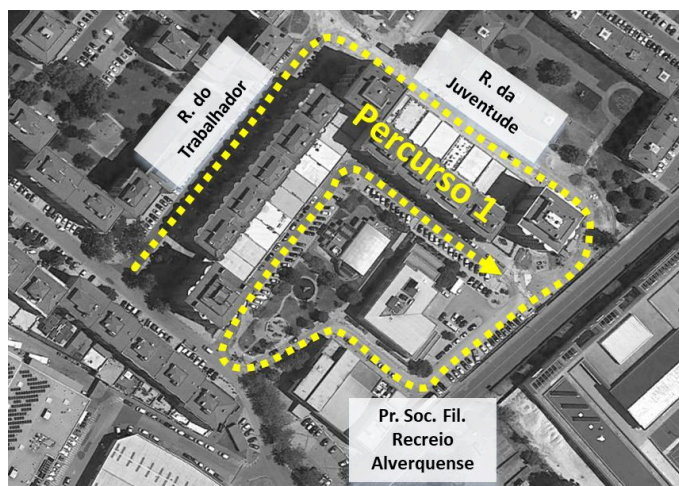
5.4. Levantamento das Rotações de Veículos em Alverca do Ribatejo

5.4.1. Escolha de percursos

Em Alverca do Ribatejo definiram-se dois percursos para o levantamento da rotação dos veículos.

O Percurso 1 iniciou-se na Rua dos Trabalhadores (lado poente), segue para a Rua da Juventude (lado nascente) e contorna toda a Praça da Sociedade Filarmónica Recreio Alverquense.

Figura 53 – Identificação do Percurso de Rotação 1



O Percurso 2 dividiu-se em dois, iniciando-se na Rua José António Veríssimo da Silva (lado poente), seguindo pela Rua Maria Eduarda Segura de Faria, interrompendo no final desta e retomando na Rua António Sérgio e pela Rua Boca Larga em direção a sudeste.

Figura 54 – Identificação do Percurso de Rotação 2



5.4.2. Resultados do levantamento das Rotações

Na tabela seguinte apresentam-se os resultados dos levantamentos por lugar considerado nas rotações do Percurso 1 em Alverca do Ribatejo.

Figura 55 – Levantamento da rotação Percurso 1 (1/3)

Eixo	Nº Lugar	9H00 - 10H00	10h00-11h00	11h00-12h00	12h00-13h00	13h00-14h00	14h00-15h00	15h00-16h00	16h00-17h00	17h00-18h00	18h00-19h00	ROTAÇÕES ENTRE AS 9H00 E 19H00	TOTAL DE HORAS OCUPADO
RUA DO TRABALHADOR													
	1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	3	1	2	3	4	1	2	3	4	5	6	2	10
	4	0	1	2	3	4	5	6	7	8	1	2	9
	5	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	6	1	1	2	0	1	0	0	1	2	3	4	7
	7	1	2	0	0	1	0	0	1	1	2	4	6
	8	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	10
	9	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	10	1	2	3	4	5	6	7	0	0	1	2	8
	11	0	1	2	3	4	5	6	0	1	2	2	8
	12	1	1	2	3	4	5	6	7	8	0	2	9
	13	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	14	1	2	3	4	5	6	7	1	0	1	3	9
	15	1	2	3	4	5	0	1	0	0	1	3	7
	16	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	17	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	18	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	19	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	20	1	2	0	0	0	0	0	1	2	3	2	5
	21	1	2	0	0	1	0	0	1	2	1	4	6
	22	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	23	1	2	3	4	5	0	0	1	2	3	2	8
	24	1	2	3	4	5	0	0	1	2	1	3	8
	25	1	2	3	4	5	0	0	1	2	3	2	8
	26	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	27	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	28	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	30	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	31	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	32	1	2	3	4	5	6	0	1	2	3	2	9
	33	1	2	0	0	1	0	0	1	2	3	3	6
	34	1	2	3	4	5	0	0	1	0	1	3	7
	35	1	2	3	4	5	0	0	0	1	0	2	6
	36	1	2	3	4	5	6	7	8	1	1	3	10
	37	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	38	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	39	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	10



Figura 56 – Levantamento da rotação Percurso 1 (2/3)

Eixo	Nº Lugar	9H00 - 10H00	10h00-11h00	11h00-12h00	12h00-13h00	13h00-14h00	14h00-15h00	15h00-16h00	16h00-17h00	17h00-18h00	18h00-19h00	ROTAÇÕES ENTRE AS 9H00 E 19H00	TOTAL DE HORAS OCUPADO
RUA DA JUVENTUDE													
	1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	2	1	0	0	0	1	0	0	1	2	3	3	5
	3	0	1	0	0	1	2	3	4	5	6	2	7
	4	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	5	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	6	1	1	0	0	1	2	3	4	5	6	3	8
	7	0	1	2	3	4	0	0	1	0	1	3	6
	8	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	9	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	10	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	11	0	1	0	0	1	1	2	3	4	0	3	6
	12	1	2	3	4	5	6	7	8	0	1	2	9
	13	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	14	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	15	1	2	0	0	1	2	3	4	5	6	2	8
	16	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	17	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	9
	18	1	2	0	0	1	2	3	4	5	6	2	8
	19	1	2	3	4	5	0	0	1	0	1	3	7
	20	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	21	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	22	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	23	1	2	3	4	5	0	0	1	0	1	3	7
	24	1	1	2	3	4	0	0	1	2	3	3	8
	25	1	2	0	0	1	0	0	1	0	1	4	5
	26	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	9
	27	1	1	2	3	4	5	6	7	8	0	2	9
	28	1	2	0	0	1	0	0	1	2	0	3	5
	29	1	2	3	4	5	0	0	1	2	3	2	8
	30	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	31	1	2	3	4	5	0	0	1	2	3	2	8
	32	1	1	2	3	4	0	0	1	2	3	3	8
	33	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	34	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	9
	35	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	36	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	37	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	38	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10



Figura 57 – Levantamento da rotação Percurso 1 (3/3)

Eixo	Nº Lugar	9H00 - 10H00	10h00-11h00	11h00-12h00	12h00-13h00	13h00-14h00	14h00-15h00	15h00-16h00	16h00-17h00	17h00-18h00	18h00-19h00	ROTAÇÕES ENTRE AS 9H00 E 19H00	TOTAL DE HORAS OCUPADO
PR. SOC. FIL. RECREIO ALVERQUENSE													
	1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	2	0	0	0	0	0	1	2	3	4	5	1	5
	3	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	9
	4	0	0	1	2	3	4	5	6	0	0	1	6
	5	1	2	3	4	5	0	0	1	0	1	3	7
	6	1	2	0	0	0	0	0	1	2	3	2	5
	7	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	8	1	2	3	4	5	6	7	8	0	1	2	9
	9	1	2	0	0	1	2	3	4	5	6	2	8
	10	1	2	3	4	5	0	0	1	0	1	3	7
	11	1	2	3	4	5	0	0	1	0	0	2	6
	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	13	1	0	1	2	3	4	5	6	1	1	4	9
	14	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	15	1	0	1	0	1	0	0	1	2	3	4	6
	16	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	17	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	18	0	0	1	2	3	0	0	1	0	1	3	5
	19	1	2	3	4	5	0	0	1	2	3	2	8
	20	1	2	1	2	3	4	5	6	7	8	2	10
	21	1	2	1	2	3	4	5	6	7	8	2	10
	22	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	23	0	0	1	2	3	0	0	0	0	0	1	3
	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	25	1	2	1	0	1	2	3	4	5	1	4	9
	26	1	0	1	2	3	4	5	6	0	1	3	8
	27	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	28	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	29	1	0	1	0	1	0	0	0	0	1	4	4
	30	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	31	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	32	1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	10
	33	1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	10
	34	1	0	1	0	1	2	3	4	5	6	3	8
	35	1	0	1	0	1	0	0	1	0	1	5	5
	36	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	37	1	0	1	2	3	4	5	6	0	1	3	8
	38	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	39	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	40	1	0	1	2	3	4	5	6	7	8	2	9
	41	1	2	3	4	5	6	7	8	0	1	2	9
	42	1	0	1	0	1	2	3	4	0	1	4	7
	43	1	0	1	0	1	0	0	1	0	1	5	5
	44	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	45	1	2	3	4	5	0	0	1	0	1	3	7
	46	1	2	3	4	5	0	0	1	0	1	3	7
	47	1	2	3	4	5	0	0	1	0	1	3	7
	48	1	2	3	4	5	0	0	1	0	1	3	7
	49	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	50	1	2	3	4	5	6	7	8	0	1	2	9
	51	1	2	3	4	5	0	0	1	0	1	3	7
	52	1	2	3	4	5	6	7	8	0	1	2	9



Agregando os levantamentos individuais para valores por arruamento e pela globalidade da zona, consegue-se caracterizar a situação atual do estacionamento nas vias de maior pressão do estacionamento do centro de Alverca do Ribatejo.

A Figura 58 apresenta os resultados globais apurados nos levantamentos de matrículas entre as 9h e as 19h para a rotação (*número de veículos estacionados por lugar ao longo do dia*), tempo médio de permanência e taxa média de ocupação dos 3 arruamentos do Percurso 1 e do total dos 129 lugares controlados.

Figura 58 – Indicadores globais da rotação de estacionamento no Percurso 1

ARRUAMENTO	Nº LUGARES	TAXA DE ROTAÇÃO	TEMPO MÉD. PERMANÊNCIA	TAXA MÉD. DE OCUPAÇÃO
RUA DO TRABALHADOR	39	1,85	4,8	89%
RUA DA JUVENTUDE	38	1,74	5,0	87%
PR. SOC. FIL. RECREIO ALVERQUENSE	52	2,12	3,9	82%
TOTAL ROTAÇÃO ->	129	1,92	4,5	86%

Da análise dos indicadores deste percurso, verifica-se que a taxa de rotação é de 1,92 veículos estacionados e o tempo médio de permanência por lugar de estacionamento é de 4,5 horas.

Na tabela seguinte apresentam-se os resultados dos levantamentos por lugar considerado nas rotações do Percurso 2 de Alverca do Ribatejo.

Figura 59 – Levantamento da rotação Percurso 2 (1/4)

Eixo	Nº Lugar	9H00 - 10H00	10h00-11h00	11h00-12h00	12h00-13h00	13h00-14h00	14h00-15h00	15h00-16h00	16h00-17h00	17h00-18h00	18h00-19h00	ROTAÇÕES ENTRE AS 9H00 E 19H00	TOTAL DE HORAS OCUPADO
R.JOSÉ ANTÓNIO VERÍSSIMO SILVA													
	1	1	1	2	3	1	2	3	4	5	6	3	10
	2	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	2	10
	3	1	2	3	4	5	6	7	8	1	2	2	10
	4	1	2	3	4	5	6	7	8	1	2	2	10
	5	1	0	0	1	2	3	1	0	1	1	5	7
	6	1	1	2	3	1	0	1	0	1	1	6	8
	7	1	0	0	0	0	1	2	3	1	1	4	6
	8	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	10
	9	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	10	1	1	2	3	0	0	1	2	1	1	5	8
	11	1	1	2	1	2	0	1	2	3	4	4	9
	12	1	2	3	0	1	2	0	0	0	0	2	5
	13	1	1	2	3	4	5	6	1	2	3	3	10
	14	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	15	1	1	2	3	0	0	1	2	3	4	3	8
	16	1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	10
	17	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	18	1	2	3	0	1	2	3	4	5	6	2	9
	19	1	1	2	0	1	1	2	3	1	2	5	9
	20	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	21	0	0	0	0	0	0	1	2	3	0	1	3
	22	1	2	3	0	1	2	0	1	2	3	3	8
	23	1	2	3	4	5	6	7	8	1	2	2	10
	24	1	2	3	4	5	6	7	8	1	2	2	10
	25	1	2	3	4	5	0	1	0	1	1	4	8
	26	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	27	1	2	3	4	5	6	7	8	1	2	2	10
	28	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	10
	29	1	2	3	4	1	1	2	3	4	5	3	10
	30	1	2	3	4	5	6	7	8	0	1	2	9
	31	1	2	3	4	5	6	7	8	1	1	3	10
	32	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	10
	33	1	1	2	1	2	3	4	5	6	7	3	10
	34	0	0	0	1	2	3	4	0	1	1	3	6
	35	1	2	3	4	5	6	7	8	1	0	2	9
	36	0	1	2	1	2	1	2	1	2	3	4	9
	37	1	1	2	3	4	5	1	2	1	2	4	10
	38	1	1	2	1	2	3	4	5	6	7	3	10
	39	0	1	2	3	1	2	3	4	5	6	2	9
	40	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10



Figura 60 – Levantamento da rotação Percurso 2 (2/4)

Eixo	Nº Lugar	9H00 - 10H00	10h00-11h00	11h00-12h00	12h00-13h00	13h00-14h00	14h00-15h00	15h00-16h00	16h00-17h00	17h00-18h00	18h00-19h00	ROTAÇÕES ENTRE AS 9H00 E 19H00	TOTAL DE HORAS OCUPADO
R.MARIA EDUARDA SEGURA DE FARIA													
	1	1	2	3	4	5	1	2	3	4	1	3	10
	2	1	2	3	4	5	1	2	1	2	1	4	10
	3	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	4	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	10
	5	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	10
	6	1	2	3	1	2	1	2	3	1	2	4	10
	7	1	1	2	1	2	1	2	1	2	3	5	10
	8	1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	10
	9	1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	10
	10	1	2	3	4	5	6	7	8	1	1	3	10
	11	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	12	1	2	1	2	3	4	1	2	3	4	3	10
	13	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	2	10
	14	1	2	3	4	5	1	2	3	4	1	3	10
	15	1	2	3	4	5	1	2	3	1	1	4	10
	16	1	1	2	3	4	1	2	3	4	5	3	10
	17	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	18	1	2	3	4	5	6	7	8	1	1	3	10
	19	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	2	10
	20	1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	10
	21	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	22	1	1	1	1	2	3	1	2	1	1	7	10
	23	1	2	1	0	1	1	2	1	2	1	6	9
	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	25	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	26	1	2	1	2	1	2	1	2	1	1	6	10
	27	1	2	3	4	5	6	1	1	2	1	4	10
	28	1	1	1	2	3	4	5	6	7	8	3	10
	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	30	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	10
	31	1	1	2	3	4	0	0	1	2	1	4	8
	32	1	1	2	3	4	5	6	7	8	1	3	10
	33	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	34	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10



Figura 61 – Levantamento da rotação Percurso 2 (3/4)

Eixo	Nº Lugar	9H00 - 10H00	10h00-11h00	11h00-12h00	12h00-13h00	13h00-14h00	14h00-15h00	15h00-16h00	16h00-17h00	17h00-18h00	18h00-19h00	ROTAÇÕES ENTRE AS 9H00 E 19H00	TOTAL DE HORAS OCUPADO
RUA ANTÓNIO SÉRGIO													
	1	1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	10
	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	10
	3	1	1	0	1	2	3	1	0	0	1	5	7
	4	1	1	1	2	0	0	0	1	2	1	5	7
	5	1	1	1	2	1	2	1	2	3	4	5	10
	6	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	7	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	8	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	9	1	2	3	4	5	6	1	1	1	1	5	10
	10	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	10
	11	0	1	0	0	0	0	0	1	2	1	3	4
	12	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	9
	13	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	10
	14	1	1	1	0	0	1	2	0	0	1	5	6
	15	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	16	1	1	1	2	1	2	3	0	0	1	5	8
	17	0	1	2	1	2	3	4	5	6	7	2	9
	18	0	1	2	1	2	3	4	0	0	1	3	7
	19	1	2	3	4	5	6	7	0	0	0	1	7
	20	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	21	1	1	2	3	4	5	1	2	3	4	3	10
	22	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	23	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	25	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	10
	26	1	1	1	2	1	2	3	4	5	6	4	10
	27	1	2	3	4	0	1	2	3	4	5	2	9
	28	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	29	1	2	3	4	1	0	0	1	2	1	4	8
	30	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	31	0	1	2	1	2	3	4	1	2	1	4	9
	32	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	33	1	2	3	4	5	1	2	1	2	1	4	10
	34	1	2	3	4	1	0	1	2	1	1	5	9
	35	1	2	3	4	5	6	7	8	1	2	2	10
	36	1	2	3	0	1	1	2	3	1	1	5	9
	37	1	2	3	4	5	0	1	1	2	1	4	9
	38	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	39	1	2	3	4	5	6	1	1	2	3	3	10
	40	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	41	1	2	3	4	5	0	1	2	1	1	4	9
	42	0	1	1	1	2	1	2	3	4	1	5	9
	43	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	9
	44	1	2	3	4	5	1	1	2	3	1	4	10
	45	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	46	0	1	2	1	2	3	1	1	2	1	5	9
	47	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	10
	48	1	2	3	1	2	1	2	3	1	1	5	10
	49	0	1	2	3	4	0	1	2	3	4	2	8
	50	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	10
	51	1	2	3	1	2	3	4	5	6	7	2	10

Figura 62 – Levantamento da rotação Percurso 2 (4/4)

Eixo	Nº Lugar	9h00 - 10h00	10h00-11h00	11h00-12h00	12h00-13h00	13h00-14h00	14h00-15h00	15h00-16h00	16h00-17h00	17h00-18h00	18h00-19h00	ROTAÇÕES ENTRE AS 9H00 E 19H00	TOTAL DE HORAS OCUPADO
RUA BOCA LARA													
	1	0	1	2	0	1	2	3	4	5	6	2	8
	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	10
	3	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	4	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	5	1	2	3	1	2	3	4	5	6	7	2	10
	6	1	1	2	1	2	3	4	5	1	2	4	10
	7	1	1	2	3	4	5	6	7	8	1	3	10
	8	1	2	3	4	5	0	1	0	1	2	3	8
	9	1	2	3	4	1	2	3	4	0	0	2	8
	10	1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	10
	11	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	13	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	14	1	2	3	1	2	3	1	0	0	1	4	8
	15	1	2	3	4	5	6	7	1	1	1	4	10
	16	1	2	3	4	5	1	1	2	3	1	4	10
	17	1	2	3	0	0	1	2	3	4	0	2	7
	18	1	2	3	4	5	6	1	1	2	0	3	9
	19	1	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	10
	20	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	21	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	10
	22	1	2	3	4	5	0	1	2	3	4	2	9
	23	1	2	3	4	0	0	0	1	2	3	2	7
	24	1	2	3	1	2	3	1	1	2	3	4	10
	25	1	2	3	4	5	1	1	2	3	1	4	10
	26	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	27	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	28	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10

A Figura 63 apresenta os resultados globais apurados nos levantamentos de matrículas entre as 9h e as 19h para a rotação (*número de veículos estacionados por lugar ao longo do dia*), tempo médio de permanência e taxa média de ocupação dos 4 arruamentos do Percurso 2 e do total dos 153 lugares controlados.

Figura 63 – Indicadores globais da rotação de estacionamento no Percurso 2

ARRUAMENTO	Nº LUGARES	TAXA DE ROTAÇÃO	TEMPO MÉD. PERMANÊNCIA	TAXA MÉD. DE OCUPAÇÃO
R.JOSÉ ANTÓNIO VERISSIMO SILVA	40	2,63	3,4	90%
R.MARIA EDUARDA SEGURA DE FARIA	34	2,74	3,6	99%
RUA ANTÓNIO SÉRGIO	51	2,67	3,5	92%
RUA BOCA LARA	28	2,25	4,2	94%
TOTAL ROTAÇÃO ->	153	2,59	3,6	94%

Da análise dos indicadores de rotação de estacionamento, verifica-se que a taxa de rotação é de 2,59 veículos estacionados e o tempo médio de permanência por lugar de estacionamento é de 3,6 horas.

5.5. Medidas de reordenamento do estacionamento por zona

Os resultados apurados permitem fazer uma análise dos problemas e adiantar o respetivo diagnóstico para a resolução dos mesmos para cada uma das nove zonas da cidade de Alverca do Ribatejo.

A Figura 64, baseada em dados dos censos do INE, permite datar as diferenças da idade dos edifícios em cada uma das zonas, de forma a ter uma ideia de quais as zonas que oferecem maior oferta de estacionamento privado, considerando a década de 1980 a partir da qual passou efetivamente a ser obrigatório oferecer estacionamento próprio dentro do lote dos edifícios.

A média global das zonas referidas é de 68% de edifícios, cerca de 2/3 dos edifícios foram construídos antes de 1980, com diferenças claras entre as zonas, nomeadamente, as A, B, D, E e G com mais do que 80% dos edifícios construídos antes de 1980, contrariamente às zonas H e I, com menos de 5% e as restantes, C e D, sensivelmente na média global referida.

Figura 64 – Idade dos edifícios por zona em Alverca do Ribatejo

Zonas	Nº edifícios construídos até 1980	Nº edifícios construídos depois de 1981
A	134	30
B	52	4
C	46	26
D	44	8
E	55	8
F	51	25
G	40	5
H	0	51
I	1	38

- A Zona A apresenta uma média de ocupação de 78% com 15% de ilegais tendo em conta, a grande capacidade oferecida pelo Parque da Feira (mais de 400 lugares). Caso não existisse a oferta deste parque, que está disponível toda a semana com exceção aos sábados, o número de veículos estacionados registado nesta zona, teria, no período máximo das 11h, uma ocupação de 179% da capacidade legal e com 29% de ilegais. De forma a tornar a Zona A mais acessível aos serviços e comércio, propõe-se:

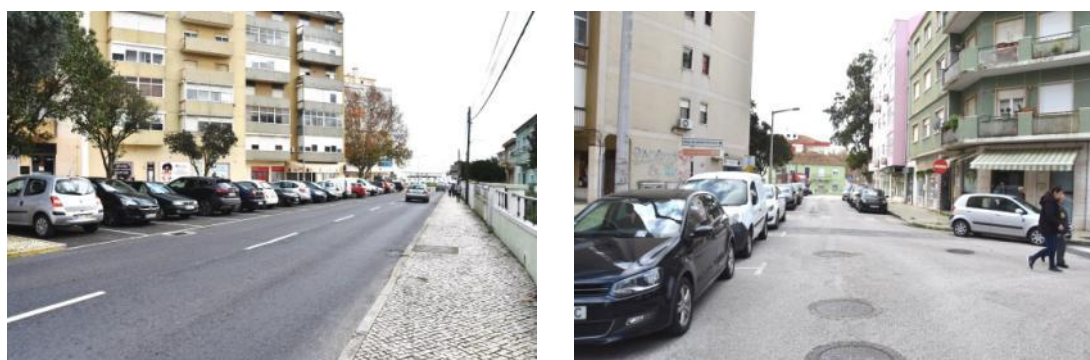
- Tarifar com tarifa Verde a zona B mas aplicar a Tarifa Amarela na Av. Capitão João Meleças (tr. 7.1, 7.2 e 7.3) e na Av. Infante D. Pedro no troço 26.1;

Figura 65 – Av. Infante Dom Pedro e Av. Capitão João Meleças



- Providenciar um maior controlo policial para disciplinar o estacionamento.
- A Zona B apresenta uma enorme ocupação (110%) e taxa de ilegais (17%) entre. A oferta de estacionamento é, em alguns locais pouco ordenada e dúbia pelo que as medidas a tomar seriam:
 - Reordenar e marcar individualmente os lugares de estacionamento e providenciar um maior controlo policial para disciplinar o estacionamento;
 - Tarifar a globalidade desta zona com Tarifa Verde, com exceção do estacionamento na Av. Infante Dom Pedro no troço 26.2 e na Rua Catarina Eufémia no troço 14.1, em que deverá ser aplicada a Tarifa Amarela.

Figura 66 – Av. Infante Dom Pedro e Rua Catarina Eufémia



- A Zona C, a norte da EN10, apresenta uma taxa de ocupação média de 54% devido à oferta do Parque de Estacionamento das Piscinas que a procura de estacionamento, mesmo nas horas mais carregadas, não chega a ocupar metade da sua capacidade. No entanto, devido à distância de mais de 400m à Rua Boca Lara, poderá propor-se:
 - Tarifar com a taxa Amarela na Rua Boca Lara no troço 23.1 e verde nos restantes troços incluindo o Parque das Piscinas.

Figura 67 – Rua Boca Lara



- A Zona D apresenta uma taxa de ocupação média de 98 % e 27% de ilegais, tornando a sua acessibilidade a restaurantes muito difícil durante o dia. Os visitantes poderão usar os lugares pagos em Tarifa Amarela da Rua Brigadeiro Fernando de Oliveira que é o arruamento charneira com as zonas adjacentes. Os restantes troços deverão ser tarifados em tarifa Verde para favorecer os residentes da zona.
- A Zona E, tem uma taxa média de ocupação média de 81% da sua oferta legal, no entanto, para melhorar a sua acessibilidade e a das zonas vizinhas com taxas de ocupação próximas de 100%, propõe-se:
 - Tarifar, com taxa Amarela, a Rua Brigadeiro Fernando Alberto de Oliveira nos troços 31.1, 31.2 de forma a disponibilizar estacionamento perto do Pingo Doce e com Tarifa Verde, os restantes troços desta zona.

Figura 68 – Rua Brigadeiro Fernando Alberto de Oliveira



- A Zona F, é uma zona marcadamente residencial que embora apresente uma taxa de ocupação perto da sua capacidade legal, tem uma taxa de estacionamento ilegal “apenas “ de 5%. Devido à sua proximidade, os visitantes poderão usar os lugares de estacionamento tarifados em taxa amarela que se irá propor na Praceta Sociedade Filarmónica Recreio Alverquense da Zona I e os já propostos da Rua Brig. Fernando Oliveira. Propõe-se que os lugares da zona F sejam tarifados com taxa verde.
- A Zona G oferece uma capacidade de estacionamento superior a seiscentos lugares, proporcionando efetuar deslocações atrativas, particularmente para a cidade de Lisboa em modo “Park&Ride” no Interface de Alverca do Ribatejo. Refira-se que às 7h da manhã o parque apresenta uma ocupação de 15%, nos períodos das 11h00m e das 15h00m, 100% e no período das 19h00m começa a esvaziar apresentando uma ocupação de 2/3 da sua capacidade. Considera-se que esta zona, neste momento, não necessita de qualquer intervenção, a não ser que seja conectada com melhorias nos transportes coletivos ficando reservada para uma eventual expansão da futura concessão de estacionamento pago.
- A Zona H, é uma zona a norte da EN10, significativamente moderna, mas claramente com problemas de estacionamento nos eixos viários escolhidos, Rua José António Veríssimo Silva e Rua Maria Eduarda Segura de Faria, devido à oferta de comércio e serviços ao longo das mesmas, chegando a uma ocupação média de 112% da capacidade legal e 16% de ocorrência de ilegais. Por esta razão as medidas propostas são:

- Tarifar o estacionamento, com taxa Amarela, em toda a extensão da Rua José António Veríssimo Silva (tr. 24.1) e Rua Maria Eduarda Segura de Faria (tr. 25.1);
- Reordenar o estacionamento atualmente desregulado, marcando-o individualmente os lugares legais, nomeadamente, do lado norte da Rua José António Veríssimo Silva e do lado nascente da Rua Maria Eduarda Segura de Faria.

Figura 69 – Rua José António Veríssimo Silva e Rua Maria Eduarda Segura de Faria



- A Zona I, também sendo uma zona relativamente moderna, tem problemas de estacionamento com muita oferta designada como informal que necessita de ser reordenada pelo que se propõe:
 - Reordenar o estacionamento atualmente desregulado na praça referida anteriormente;
 - Tarifar o estacionamento com tarifa Verde, na globalidade desta zona, aplicando, tarifa Amarela, em toda a área da Praça Sociedade Filarmónica Recreio Alverquense (tr. 44.1, 44.2 e 44.3).

Figura 70 – Praça Sociedade Filarmónica Recreio Alverquense





- A Zona do Mercado Municipal de Alverca do Ribatejo é uma zona a poente da EN10 e com problemas de estacionamento nos eixos viários da envolvente direta do mercado, originados pela dinâmica do mercado municipal e também pela existência de algum comércio local. A oferta de estacionamento nesta zona é escassa em função da procura registada, originando algum estacionamento ilegal.

Neste sentido e por forma a garantir disponibilidade de estacionamento de curta duração a quem se dirige, naquela zona, ao mercado municipal ou ao comércio local, as medidas propostas são:

- Nos troços viários envolventes os estacionamentos passem a ser tarifados, com aplicação de Tarifa Vermelha;
- Em complemento, deverá ser reordenado o estacionamento existente desta área a tarifar, formalizando individualmente os lugares de estacionamento legais e elegíveis.

6. PÓVOA DE SANTA IRIA

6.1. Levantamento da oferta de estacionamento em Póvoa de Santa Iria

6.1.1. Codificação de troços por eixo e por zona

Na figura seguinte apresentam-se todos os eixos (subdivididos em troços viários) que integram as duas áreas em estudo de Póvoa de Santa Iria e que foram codificados de acordo com o levantamento efetuado e o zonamento considerado.

Figura 71 - Codificação dos troços de levantamento em Póvoa de Santa Iria



6.1.2. Levantamento da oferta por troço viário

Nas áreas em estudo de Póvoa de Santa Iria existe uma oferta legal disponível de 2.902 lugares, dos quais 2821 são “*gratuitos*”, 81 “*informais*” e não existem lugares “*tarifados*”.



Adicionalmente também se registou uma oferta de 14 lugares para “cargas e descargas”, 48 lugares para “mobilidade reduzida”, 2 lugares de “motos”, 9 lugares “reservados” (para o estacionamento de veículos afetos a várias instituições e empresas. A totalidade dos lugares na área de estudo de Póvoa de Santa Iria encontram-se distribuídos por 70 troços, tal como se pode observar na figura seguinte.

Figura 72 - Oferta de estacionamento por troço em Póvoa de Santa Iria

ZONA	EIXO	TROÇO	Nome dos Eixos Viários	Oferta Legal Disponível	Gratuito	Cargas e Descargas	Carreg. V.E.	Condicionado	Mobilidade Reduzida	Motos	Pago	Reservado	Táxis	Informal	Total Estacionamentos
A	1	1.1	Rua da República	21	21	0	0	0	1	0	0	0	0	0	22
A	1	1.2	Rua da República	4	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0	6
A	1	1.3	Rua da República	2	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0	4
A	2	2.1	Rua Vasco da Gama	10	7	0	0	0	0	0	0	0	0	3	10
A	3	3.1	Rua Joaquim Correia Bessa	43	43	0	0	0	2	0	0	0	0	0	45
A	4	4.1	Rua dos Marinheiros	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A	4	4.2	Largo da Estação	36	36	1	0	0	0	0	0	0	0	0	37
A	4	4.3	Rua Almirante Candido dos Reis	7	7	0	0	0	1	0	0	0	0	0	8
A	5	5.1	Rua 5 de Outubro	4	4	1	0	0	1	0	0	0	0	0	6
A	5	5.2	Tv. Carvalho Araújo (Parque)	10	10	0	0	0	1	0	0	0	0	0	11
A	5	5.3	Rua 5 de Outubro	19	19	0	0	0	1	0	0	1	0	0	21
A	6	6.1	Rua Primeiro de Dezembro	15	15	2	0	0	1	0	0	0	0	0	18
A	6	6.2	Rua Primeiro de Dezembro	32	32	1	0	0	1	0	0	0	0	0	34
A	7	7.1	N 10 (Parque Junto à Igreja)	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
A	8	8.1	Rua Luís de Camões	21	14	0	0	0	0	0	0	0	0	7	21
A	9	9.1	Rua Primeiro de Maio	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A	10	10.1	Tv. Marquês de Abrantes	10	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10
B	16	16.1	Rua Afonso de Albuquerque	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
B	16	16.2	Rua Afonso de Albuquerque	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
B	17	17.1	Rua do Telhal	20	10	0	0	0	0	0	0	0	0	10	20
B	18	18.1	Parque Desocupado	150	150	0	0	0	0	0	0	0	0	0	150
B	19	19.1	Pct. dos Avieiros	20	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20
B	20	20.1	Av. Isidoro Assunção da Costa	11	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11
B	21	21.1	Parque Estação da CP PSI	750	750	0	0	0	0	0	0	0	0	0	750
C	1	1.1	Rua da República	8	8	0	0	0	1	0	0	0	0	0	9
C	1	1.5	Rua da República	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
C	11	11.1	Rua 28 de Setembro	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
C	11	11.2	Rua 28 de Setembro	5	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	6
C	12	12.1	Rua Raúl Alves	8	8	1	0	0	1	0	0	2	0	0	12
C	12	12.2	Rua Raúl Alves	10	8	1	0	0	0	0	0	0	0	2	11
C	13	13.1	Rua Marquês de Pombal	21	11	0	0	0	0	0	1	0	0	10	22
C	13	13.2	Rua Marquês de Pombal	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2
C	14	14.1	Tv. da Escola	7	7	0	0	0	1	0	0	2	0	0	10
C	15	15.1	Rua do Olival	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
D	22	22.1	Av. Ernesto Solvay	41	41	2	0	0	0	0	0	0	0	0	43
D	22	22.2	Av. Ernesto Solvay	24	24	0	0	0	1	0	0	0	0	0	25
D	22	22.3	Av. Ernesto Solvay	38	38	2	0	0	0	0	0	0	0	0	40
D	23	23.1	Av. D. Vicente Afonso Valente	49	49	0	0	0	2	0	0	0	0	0	51
D	23	23.10	Av. D. Vicente Afonso Valente	33	33	0	0	0	1	0	0	0	0	0	34
D	23	23.11	Av. D. Vicente Afonso Valente	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
D	23	23.8	Av. D. Vicente Afonso Valente	18	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18
D	23	23.9	Av. D. Vicente Afonso Valente	73	73	0	0	0	1	0	0	0	0	0	74
D	24	24.1	Parque 1 - Av. D. Vicente A. Valente	165	165	0	0	0	0	0	0	0	0	0	165
D	24	24.2	Parque 2 - Av. D. Vicente A. Valente	50	50	0	0	0	1	1	0	0	0	0	52
D	25	25.1	Parque 3 - Av. D. Vicente A. Valente	83	83	0	0	0	3	0	0	0	0	0	86
D	26	26.1	Rua Padre Manuel Duarte	54	54	0	0	0	0	0	0	0	0	0	54
D	26	26.2	Rua Padre Manuel Duarte	16	10	0	0	0	1	0	0	0	0	6	17
D	26	26.3	Rua Padre Manuel Duarte	19	11	0	0	0	1	0	0	0	0	8	20
D	26	26.4	Rua Padre Manuel Duarte	12	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12
D	26	26.5	Rua Padre Manuel Duarte	15	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15
D	26	26.6	Rua Padre Manuel Duarte	7	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
D	26	26.7	Rua Padre Manuel Duarte	21	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21
D	27	27.1	Rua Padre Manuel Duarte	33	33	0	0	0	1	0	0	0	0	0	34
D	27	27.2	Rua Padre Manuel Duarte	60	60	0	0	0	0	0	0	0	0	0	60
D	28	28.1	Pct. Arquimedes Santos	63	63	0	0	0	3	0	0	0	0	0	66
D	29	29.1	Pca. Padre Manuel Duarte	42	42	0	0	0	0	0	0	0	0	0	42



ZONA	EIXO	TROÇO	Nome dos Eixos Viários	Oferta Legal Disponível	Gratuito	Cargas e Descargas	Carreg. V.E.	Condicionado	Mobilidade Reduzida	Motos	Pago	Reservado	Táxis	Informal	Total Estacionamentos
E	23	23.2	Av. D. Vicente Afonso Valente	80	80	0	0	0	4	0	0	1	0	0	85
E	23	23.7	Av. D. Vicente Afonso Valente	33	33	0	0	0	0	0	0	0	0	0	33
E	30	30.1	Rua Américo Costa	63	63	0	0	0	2	0	0	0	0	0	65
E	30	30.2	Rua Américo Costa	19	19	0	0	0	2	0	0	0	0	0	21
E	31	31.1	Parq. Rua Américo Costa	74	74	0	0	0	3	0	0	0	0	0	77
F	23	23.3	Av. D. Vicente Afonso Valente	75	75	0	0	0	4	0	0	0	0	0	79
F	23	23.4	Av. D. Vicente Afonso Valente	42	30	0	0	0	0	0	0	0	0	12	42
F	23	23.5	Av. D. Vicente Afonso Valente	33	11	0	0	0	0	0	0	0	0	22	33
F	23	23.6	Av. D. Vicente Afonso Valente	80	80	0	0	0	2	0	0	0	0	0	82
F	32	32.1	Av. Antero de Quental	54	54	0	0	0	2	0	0	0	0	0	56
F	32	32.2	Av. Antero de Quental	29	29	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29
F	33	33.1	Rua Joaquim Mendes	5	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
F	34	34.1	Pct. Fernando Namora	37	37	0	0	0	1	0	0	0	0	0	38
F	35	35.1	Pca. António Sergio	88	88	0	0	0	1	1	0	0	0	0	90

6.1.3. Levantamento da oferta por zona

Considerando a oferta de lugares de estacionamento por zona a maior oferta verifica-se na zona B com cerca de 957 lugares de estacionamento, nomeadamente devido ao grande parque de estacionamento existente junto à estação de comboio. Contrariamente a zona C apresenta apenas uma oferta de 71 lugares de estacionamento, não existindo lugares tarifados em nenhuma das zonas.

Figura 73 - Oferta de estacionamento por zona em Póvoa de Santa Iria

ZONA	Oferta Legal Disponível	Gratuito	Cargas e Descargas	Carreg. V.E.	Condicionado	Mob. Reduzida	Motos	Pago	Reservado	Táxis	Informal	Total Estacionamentos
A	240	230	7	0	0	9	0	0	3	0	10	259
B	957	947	0	0	0	0	0	0	0	0	10	957
C	71	58	3	0	0	3	0	0	5	0	13	82
D	922	908	4	0	0	15	1	0	0	0	14	942
E	269	269	0	0	0	11	0	0	1	0	0	281
F	443	409	0	0	0	10	1	0	0	0	34	454
TOTAL ->	2902	2821	14	0	0	48	2	0	9	0	81	2975

6.2. Levantamento da Procura em Póvoa de Santa Iria

6.2.1. Levantamento da procura por troço viário

Para cada um dos troços viários foi realizado o levantamento da procura de veículos estacionados para cada uns dos períodos de análise (Figura 74), podendo verificar-se alguma pressão do estacionamento com ocupação acima da oferta legal (Figura 75) nomeadamente na área mais antiga, entre a EN10 e a linha de comboio (zonas A e C). Nestas zonas o estacionamento ilegal 1 possui algum destaque, nomeadamente no Largo da Estação, onde tendem a estacionar para seguir de comboio, apesar de ser maioritariamente uma área de estacionamento ilegal.

O segundo núcleo de levantamento (zonas D, E e F) apresenta uma pressão de estacionamento menor, tendo em conta que existe uma boa oferta de estacionamento, ainda assim, em alguns eixos existem valores elevados de estacionamento ilegal, tal como acontece na Av. Ernesto Solvay (troços 22.1 e 22.3), nomeadamente pela falta de controlo policial e não pela falta de oferta de lugares.

Figura 74 - Procura de estacionamento por troço em Póvoa de Santa Iria

ZONA	EIXO	TROÇO	NOME DO EIXO VIÁRIO	OFERTA	07h00			11h00			15h00			19h00		
					Legal	Ilegal 1	Ilegal 2	Legal	Ilegal 1	Ilegal 2	Legal	Ilegal 1	Ilegal 2	Legal	Ilegal 1	Ilegal 2
A	1	1.1	Rua da República	21	21	0	3	19	0	0	17	0	0	21	0	0
A	1	1.2	Rua da República	4	3	5	0	3	2	4	4	3	0	2	4	0
A	1	1.3	Rua da República	2	2	0	0	2	0	1	2	0	2	1	0	2
A	2	2.1	Rua Vasco da Gama	10	6	1	0	7	0	0	7	1	0	7	0	1
A	3	3.1	Rua Joaquim Correia Bessa	43	43	5	2	39	0	3	39	3	2	40	5	3
A	4	4.1	Rua dos Marinheiros	0	0	2	0	0	8	2	0	8	2	0	8	2
A	4	4.2	Largo da Estação	36	34	33	0	36	14	0	33	10	0	36	11	0
A	4	4.3	Rua Almirante Candido dos Reis	7	7	2	0	7	11	0	7	12	0	7	11	1
A	5	5.1	Rua 5 de Outubro	4	3	4	0	2	4	0	4	3	1	4	0	3
A	5	5.2	Tv. Carvalho Araújo (Parque)	10	10	2	0	10	1	0	10	2	1	10	2	1
A	5	5.3	Rua 5 de Outubro	19	17	2	1	18	0	0	19	0	0	19	0	3
A	6	6.1	Rua Primeiro de Dezembro	15	14	2	0	14	0	0	13	0	0	13	0	0
A	6	6.2	Rua Primeiro de Dezembro	32	25	1	0	28	0	0	31	1	0	32	1	0
A	7	7.1	N 10 (Parque Junto à Igreja)	6	0	0	0	5	0	0	5	0	0	6	0	0
A	8	8.1	Rua Luís de Camões	21	14	0	0	12	1	0	13	3	0	13	2	0
A	9	9.1	Rua Primeiro de Maio	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A	10	10.1	Tv. Marquês de Abrantes	10	10	0	0	10	0	0	10	0	0	10	0	0
B	16	16.1	Rua Afonso de Albuquerque	6	6	0	0	6	4	0	6	5	0	0	7	0
B	16	16.2	Rua Afonso de Albuquerque	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1
B	17	17.1	Rua do Telhal	20	10	1	0	10	4	1	9	5	0	8	3	2
B	18	18.1	Parque Desocupado	150	16	0	0	77	0	0	54	0	0	27	0	0
B	19	19.1	Pct. dos Avieiros	20	10	0	0	11	0	0	11	0	0	6	0	0
B	20	20.1	Av. Isidoro Assunção da Costa	11	0	16	0	0	15	2	0	7	5	0	1	7
B	21	21.1	Parque Estação da CP PSI	750	118	0	0	506	0	0	474	0	0	159	0	0



ZONA	EIXO	TROÇO	NOME DO EIXO VIÁRIO	OFERTA	07h00			11h00			15h00			19h00		
					Legal	Ilegal 1	Ilegal 2	Legal	Ilegal 1	Ilegal 2	Legal	Ilegal 1	Ilegal 2	Legal	Ilegal 1	Ilegal 2
C	1	1.4	Rua da República	8	6	0	0	8	1	0	6	2	0	8	0	2
C	1	1.5	Rua da República	3	3	5	0	3	6	0	3	4	0	3	5	0
C	11	11.1	Rua 28 de Setembro	4	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	11	11.2	Rua 28 de Setembro	5	0	0	0	5	1	0	4	2	0	4	1	0
C	12	12.1	Rua Raúl Alves	8	6	2	0	7	1	0	8	1	1	7	1	1
C	12	12.2	Rua Raúl Alves	10	6	0	0	7	0	0	7	0	1	8	0	1
C	13	13.1	Rua Marquês de pombal	21	11	3	0	11	5	0	11	4	0	10	4	0
C	13	13.2	Rua Marquês de Pombal	2	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0
C	14	14.1	Tv. da Escola	7	5	1	0	5	0	0	5	0	1	7	0	1
C	15	15.1	Rua do Olival	3	3	1	0	3	0	1	3	0	1	3	0	1
D	22	22.1	Av. Ernesto Solvay	41	32	10	7	25	6	1	33	6	0	22	3	0
D	22	22.2	Av. Ernesto Solvay	24	22	4	4	22	7	0	19	5	1	11	5	0
D	22	22.3	Av. Ernesto Solvay	38	25	11	5	33	6	4	34	2	0	19	4	1
D	23	23.1	Av. D. Vicente Afonso Valente	49	45	3	11	39	0	4	39	0	6	49	0	7
D	23	23.10	Av. D. Vicente Afonso Valente	33	24	2	0	24	0	0	17	0	1	29	5	1
D	23	23.11	Av. D. Vicente Afonso Valente	6	5	1	0	5	6	0	3	0	0	0	0	0
D	23	23.8	Av. D. Vicente Afonso Valente	18	17	1	0	11	0	1	12	0	2	15	0	2
D	23	23.9	Av. D. Vicente Afonso Valente	73	52	4	2	57	3	0	54	5	0	12	6	0
D	24	24.1	Parque 1 - Av. D. Vicente A. Valente	165	124	20	2	92	13	0	80	5	0	98	8	0
D	24	24.2	Parque 2 - Av. D. Vicente A. Valente	50	47	0	0	28	2	0	38	1	0	42	0	0
D	25	25.1	Parque 3 - Av. D. Vicente A. Valente	83	70	8	0	68	2	1	65	4	1	81	1	1
D	26	26.1	Rua Padre Manuel Duarte	54	48	3	4	40	0	4	45	1	0	52	1	1
D	26	26.2	Rua Padre Manuel Duarte	16	7	8	4	10	6	5	8	4	5	8	6	12
D	26	26.3	Rua Padre Manuel Duarte	19	10	13	11	10	2	2	10	2	2	11	6	4
D	26	26.4	Rua Padre Manuel Duarte	12	9	7	0	6	1	0	7	1	0	4	2	0
D	26	26.5	Rua Padre Manuel Duarte	15	10	9	0	12	3	0	12	5	0	13	2	0
D	26	26.6	Rua Padre Manuel Duarte	7	5	1	1	7	5	0	5	1	0	5	4	0
D	26	26.7	Rua Padre Manuel Duarte	21	15	0	7	13	0	1	16	0	3	19	0	2
D	27	27.1	Rua Padre Manuel Duarte	33	30	3	0	31	2	4	25	2	2	32	2	3
D	27	27.2	Rua Padre Manuel Duarte	60	51	3	0	34	3	2	36	3	0	40	2	2
D	28	28.1	Pct. Arquimedes Santos	63	59	4	0	48	0	0	50	0	0	58	0	0
D	29	29.1	Pca. Padre Manuel Duarte	42	33	4	0	25	3	1	26	2	2	18	2	2
E	23	23.2	Av. D. Vicente Afonso Valente	80	70	6	0	80	17	15	80	19	12	80	19	21
E	23	23.7	Av. D. Vicente Afonso Valente	33	27	0	0	30	0	0	28	0	0	33	0	0
E	30	30.1	Rua Américo Costa	63	30	0	0	49	0	3	27	4	0	59	0	10
E	30	30.2	Rua Américo Costa	19	7	0	0	14	0	0	19	0	0	9	0	1
E	31	31.1	Parq. Rua Américo Costa	74	35	0	0	74	2	0	73	0	0	74	6	0
F	23	23.3	Av. D. Vicente Afonso Valente	75	68	4	0	72	13	0	49	5	0	61	3	7
F	23	23.4	Av. D. Vicente Afonso Valente	42	30	8	1	20	1	1	21	1	0	23	1	10
F	23	23.5	Av. D. Vicente Afonso Valente	33	3	1	0	10	0	1	11	0	0	11	0	0
F	23	23.6	Av. D. Vicente Afonso Valente	80	32	1	0	47	1	0	38	0	0	31	0	0
F	32	32.1	Av. Antero de Quental	54	50	1	1	48	1	1	44	5	1	54	8	2
F	32	32.2	Av. Antero de Quental	29	25	1	7	27	2	9	29	10	6	29	3	10
F	33	33.1	Rua Joaquim Mendes	5	4	4	2	3	7	4	3	4	4	5	6	9
F	34	34.1	Pct. Fernando Namora	37	19	3	12	17	2	15	22	9	8	24	8	16
F	35	35.1	Pca. António Sergio	88	80	7	4	71	7	2	75	4	1	82	10	13



ZONA	EIXO	TROÇO	NOME DO EIXO VIÁRIO	OFERTA	07h00			11h00			15h00			19h00		
					Legal	Ilegal 1	Ilegal 2	Legal	Ilegal 1	Ilegal 2	Legal	Ilegal 1	Ilegal 2	Legal	Ilegal 1	Ilegal 2
C	1	1.4	Rua da República	8	6	0	0	8	1	0	6	2	0	8	0	2
C	1	1.5	Rua da República	3	3	5	0	3	6	0	3	4	0	3	5	0
C	11	11.1	Rua 28 de Setembro	4	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	11	11.2	Rua 28 de Setembro	5	0	0	0	5	1	0	4	2	0	4	1	0
C	12	12.1	Rua Raúl Alves	8	6	2	0	7	1	0	8	1	1	7	1	1
C	12	12.2	Rua Raúl Alves	10	6	0	0	7	0	0	7	0	1	8	0	1
C	13	13.1	Rua Marquês de pombal	21	11	3	0	11	5	0	11	4	0	10	4	0
C	13	13.2	Rua Marquês de Pombal	2	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0
C	14	14.1	Tv. da Escola	7	5	1	0	5	0	0	5	0	1	7	0	1
C	15	15.1	Rua do Olival	3	3	1	0	3	0	1	3	0	1	3	0	1
D	22	22.1	Av. Ernesto Solvay	41	32	10	7	25	6	1	33	6	0	22	3	0
D	22	22.2	Av. Ernesto Solvay	24	22	4	4	22	7	0	19	5	1	11	5	0
D	22	22.3	Av. Ernesto Solvay	38	25	11	5	33	6	4	34	2	0	19	4	1
D	23	23.1	Av. D. Vicente Afonso Valente	49	45	3	11	39	0	4	39	0	6	49	0	7
D	23	23.10	Av. D. Vicente Afonso Valente	33	24	2	0	24	0	0	17	0	1	29	5	1
D	23	23.11	Av. D. Vicente Afonso Valente	6	5	1	0	5	6	0	3	0	0	0	0	0
D	23	23.8	Av. D. Vicente Afonso Valente	18	17	1	0	11	0	1	12	0	2	15	0	2
D	23	23.9	Av. D. Vicente Afonso Valente	73	52	4	2	57	3	0	54	5	0	12	6	0
D	24	24.1	Parque 1 - Av. D. Vicente A. Valente	165	124	20	2	92	13	0	80	5	0	98	8	0
D	24	24.2	Parque 2 - Av. D. Vicente A. Valente	50	47	0	0	28	2	0	38	1	0	42	0	0
D	25	25.1	Parque 3 - Av. D. Vicente A. Valente	83	70	8	0	68	2	1	65	4	1	81	1	1
D	26	26.1	Rua Padre Manuel Duarte	54	48	3	4	40	0	4	45	1	0	52	1	1
D	26	26.2	Rua Padre Manuel Duarte	16	7	8	4	10	6	5	8	4	5	8	6	12
D	26	26.3	Rua Padre Manuel Duarte	19	10	13	11	10	2	2	10	2	2	11	6	4
D	26	26.4	Rua Padre Manuel Duarte	12	9	7	0	6	1	0	7	1	0	4	2	0
D	26	26.5	Rua Padre Manuel Duarte	15	10	9	0	12	3	0	12	5	0	13	2	0
D	26	26.6	Rua Padre Manuel Duarte	7	5	1	1	7	5	0	5	1	0	5	4	0
D	26	26.7	Rua Padre Manuel Duarte	21	15	0	7	13	0	1	16	0	3	19	0	2
D	27	27.1	Rua Padre Manuel Duarte	33	30	3	0	31	2	4	25	2	2	32	2	3
D	27	27.2	Rua Padre Manuel Duarte	60	51	3	0	34	3	2	36	3	0	40	2	2
D	28	28.1	Pct. Arquimedes Santos	63	59	4	0	48	0	0	50	0	0	58	0	0
D	29	29.1	Pca. Padre Manuel Duarte	42	33	4	0	25	3	1	26	2	2	18	2	2
E	23	23.2	Av. D. Vicente Afonso Valente	80	70	6	0	80	17	15	80	19	12	80	19	21
E	23	23.7	Av. D. Vicente Afonso Valente	33	27	0	0	30	0	0	28	0	0	33	0	0
E	30	30.1	Rua Américo Costa	63	30	0	0	49	0	3	27	4	0	59	0	10
E	30	30.2	Rua Américo Costa	19	7	0	0	14	0	0	19	0	0	9	0	1
E	31	31.1	Parq. Rua Américo Costa	74	35	0	0	74	2	0	73	0	0	74	6	0
F	23	23.3	Av. D. Vicente Afonso Valente	75	68	4	0	72	13	0	49	5	0	61	3	7
F	23	23.4	Av. D. Vicente Afonso Valente	42	30	8	1	20	1	1	21	1	0	23	1	10
F	23	23.5	Av. D. Vicente Afonso Valente	33	3	1	0	10	0	1	11	0	0	11	0	0
F	23	23.6	Av. D. Vicente Afonso Valente	80	32	1	0	47	1	0	38	0	0	31	0	0
F	32	32.1	Av. Antero de Quental	54	50	1	1	48	1	1	44	5	1	54	8	2
F	32	32.2	Av. Antero de Quental	29	25	1	7	27	2	9	29	10	6	29	3	10
F	33	33.1	Rua Joaquim Mendes	5	4	4	2	3	7	4	3	4	4	5	6	9
F	34	34.1	Pct. Fernando Namora	37	19	3	12	17	2	15	22	9	8	24	8	16
F	35	35.1	Pca. António Sergio	88	80	7	4	71	7	2	75	4	1	82	10	13



Figura 75 – Levantamento da procura vs oferta de estacionamento por troço em Póvoa de Santa Iria

ZONA	EIXO	TROÇO	Nome do Eixo	Oferta	07h00			11h00			15h00			19h00		
					Legal	Ilegal	%Ocup	Legal	Ilegal	%Ocup	Legal	Ilegal	%Ocup	Legal	Ilegal	%Ocup
A	1	1.1	Rua da República	21	21	3	114%	19	0	90%	17	0	81%	21	0	100%
A	1	1.2	Rua da República	4	3	5	200%	3	6	200%	4	3	175%	2	4	150%
A	1	1.3	Rua da República	2	2	0	100%	2	1	150%	2	2	200%	1	2	150%
A	2	2.1	Rua Vasco da Gama	10	6	1	70%	7	0	70%	7	1	80%	7	1	80%
A	3	3.1	Rua Joaquim Correia Bessa	43	43	7	116%	39	3	98%	39	5	102%	40	8	112%
A	4	4.1	Rua dos Marinheiros	0	0	2	200%	0	10	200%	0	10	200%	0	10	200%
A	4	4.2	Largo da Estação	36	34	33	186%	36	14	139%	33	10	119%	36	11	131%
A	4	4.3	Rua Almirante Candido dos Reis	7	7	2	129%	7	11	200%	7	12	200%	7	12	200%
A	5	5.1	Rua 5 de Outubro	4	3	4	175%	2	4	150%	4	4	200%	4	3	175%
A	5	5.2	Tv. Carvalho Araújo (Parque)	10	10	2	120%	10	1	110%	10	3	130%	10	3	130%
A	5	5.3	Rua 5 de Outubro	19	17	3	105%	18	0	95%	19	0	100%	19	3	116%
A	6	6.1	Rua Primeiro de Dezembro	15	14	2	107%	14	0	93%	13	0	87%	13	0	87%
A	6	6.2	Rua Primeiro de Dezembro	32	25	1	81%	28	0	88%	31	1	100%	32	1	103%
A	7	7.1	N 10 (Parque Junto à Igreja)	6	0	0	0%	5	0	83%	5	0	83%	6	0	100%
A	8	8.1	Rua Luís de Camões	21	14	0	67%	12	1	62%	13	3	76%	13	2	71%
A	9	9.1	Rua Primeiro de Maio	0	0	0	200%	0	0	200%	0	0	200%	0	0	200%
A	10	10.1	Tv. Marquês de Abrantes	10	10	0	100%	10	0	100%	10	0	100%	10	0	100%
B	16	16.1	Rua Afonso de Albuquerque	6	6	0	100%	6	4	167%	6	5	183%	0	7	117%
B	16	16.2	Rua Afonso de Albuquerque	0	0	0	200%	0	0	200%	0	2	200%	0	1	200%
B	17	17.1	Rua do Telhal	20	10	1	55%	10	5	75%	9	5	70%	8	5	65%
B	18	18.1	Parque Desocupado	150	16	0	11%	77	0	51%	54	0	36%	27	0	18%
B	19	19.1	Pct. dos Avieiros	20	10	0	50%	11	0	55%	11	0	55%	6	0	30%
B	20	20.1	Av. Isidoro Assunção da Costa	11	0	16	145%	0	17	155%	0	12	109%	0	8	73%
B	21	21.1	Parque Estação da CP PSI	750	118	0	16%	506	0	67%	474	0	63%	159	0	21%
C	1	1.4	Rua da República	8	6	0	75%	8	1	113%	6	2	100%	8	2	125%
C	1	1.5	Rua da República	3	3	5	200%	3	6	200%	3	4	200%	3	5	200%
C	11	11.1	Rua 28 de Setembro	4	4	2	150%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%
C	11	11.2	Rua 28 de Setembro	5	0	0	0%	5	1	120%	4	2	120%	4	1	100%
C	12	12.1	Rua Raúl Alves	8	6	2	100%	7	1	100%	8	2	125%	7	2	113%
C	12	12.2	Rua Raúl Alves	10	6	0	60%	7	0	70%	7	1	80%	8	1	90%
C	13	13.1	Rua Marquês de pombal	21	11	3	67%	11	5	76%	11	4	71%	10	4	67%
C	13	13.2	Rua Marquês de Pombal	2	1	0	50%	1	0	50%	1	0	50%	1	0	50%
C	14	14.1	Tv. da Escola	7	5	1	86%	5	0	71%	5	1	86%	7	1	114%
C	15	15.1	Rua do Olival	3	3	1	133%	3	1	133%	3	1	133%	3	1	133%
D	22	22.1	Av. Ernesto Solvay	41	32	17	120%	25	7	78%	33	6	95%	22	3	61%
D	22	22.2	Av. Ernesto Solvay	24	22	8	125%	22	7	121%	19	6	104%	11	5	67%
D	22	22.3	Av. Ernesto Solvay	38	25	16	108%	33	10	113%	34	2	95%	19	5	63%
D	23	23.1	Av. D. Vicente Afonso Valente	49	45	14	120%	39	4	88%	39	6	92%	49	7	114%
D	23	23.10	Av. D. Vicente Afonso Valente	33	24	2	79%	24	0	73%	17	1	55%	29	6	106%
D	23	23.11	Av. D. Vicente Afonso Valente	6	5	1	100%	5	6	183%	3	0	50%	0	0	0%
D	23	23.8	Av. D. Vicente Afonso Valente	18	17	1	100%	11	1	67%	12	2	78%	15	2	94%
D	23	23.9	Av. D. Vicente Afonso Valente	73	52	6	79%	57	3	82%	54	5	81%	12	6	25%
D	24	24.1	Parque 1 - Av. D. Vicente A. Valente	165	124	22	88%	92	13	64%	80	5	52%	98	8	64%
D	24	24.2	Parque 2 - Av. D. Vicente A. Valente	50	47	0	94%	28	2	60%	38	1	78%	42	0	84%
D	25	25.1	Parque 3 - Av. D. Vicente A. Valente	83	70	8	94%	68	3	86%	65	5	84%	81	2	100%
D	26	26.1	Rua Padre Manuel Duarte	54	48	7	102%	40	4	81%	45	1	85%	52	2	100%
D	26	26.2	Rua Padre Manuel Duarte	16	7	12	119%	10	11	131%	8	9	106%	8	18	163%
D	26	26.3	Rua Padre Manuel Duarte	19	10	24	179%	10	4	74%	10	4	74%	11	10	111%
D	26	26.4	Rua Padre Manuel Duarte	12	9	7	133%	6	1	58%	7	1	67%	4	2	50%
D	26	26.5	Rua Padre Manuel Duarte	15	10	9	127%	12	3	100%	12	5	113%	13	2	100%
D	26	26.6	Rua Padre Manuel Duarte	7	5	2	100%	7	5	171%	5	1	86%	5	4	129%
D	26	26.7	Rua Padre Manuel Duarte	21	15	7	105%	13	1	67%	16	3	90%	19	2	100%
D	27	27.1	Rua Padre Manuel Duarte	33	30	3	100%	31	6	112%	25	4	88%	32	5	112%
D	27	27.2	Rua Padre Manuel Duarte	60	51	3	90%	34	5	65%	36	3	65%	40	4	73%
D	28	28.1	Pct. Arquimedes Santos	63	59	4	100%	48	0	76%	50	0	79%	58	0	92%
D	29	29.1	Pca. Padre Manuel Duarte	42	33	4	88%	25	4	69%	26	4	71%	18	4	52%
E	23	23.2	Av. D. Vicente Afonso Valente	80	70	6	95%	80	32	140%	80	31	139%	80	40	150%
E	23	23.7	Av. D. Vicente Afonso Valente	33	27	0	82%	30	0	91%	28	0	85%	33	0	100%
E	30	30.1	Rua Américo Costa	63	30	0	48%	49	3	83%	27	4	49%	59	10	110%
E	30	30.2	Rua Américo Costa	19	7	0	37%	14	0	74%	19	0	100%	9	1	53%
E	31	31.1	Parq. Rua Américo Costa	74	35	0	47%	74	2	103%	73	0	99%	74	6	108%
F	23	23.3	Av. D. Vicente Afonso Valente	75	68	4	96%	72	13	113%	49	5	72%	61	10	95%
F	23	23.4	Av. D. Vicente Afonso Valente	42	30	9	93%	20	2	52%	21	1	52%	23	11	81%
F	23	23.5	Av. D. Vicente Afonso Valente	33	3	1	12%	10	1	33%	11	0	33%	11	0	33%
F	23	23.6	Av. D. Vicente Afonso Valente	80	32	1	41%	47	1	60%	38	0	48%	31	0	39%
F	32	32.1	Av. Antero de Quental	54	50	2	96%	48	2	93%	44	6	93%	54	10	119%
F	32	32.2	Av. Antero de Quental	29	25	8	114%	27	11	131%	29	16	155%	29	13	145%
F	33	33.1	Rua Joaquim Mendes	5	4	6	200%	3	11	200%	3	8	200%	5	15	200%
F	34	34.1	Pct. Fernando Namora	37	19	15	92%	17	17	92%	22	17	105%	24	24	130%
F	35	35.1	Pca. António Sergio	88	80	11	103%	71	9	91%	75	5	91%	82	23	119%
TOTAL DA ZONA EM ESTUDO ->				2902	1634	336	68%	2074	296	82%	1969	262	77%	1685	358	70%



6.2.2. Levantamento da procura por zona

Em termos de períodos horários verifica-se que o pico de maior procura de estacionamento se registou pelas 11h, com uma pressão de estacionamento de 82% face à oferta existente, não se obtendo em nenhum período de levantamento uma procura superior à oferta, nomeadamente devido à grande oferta de lugares existentes, quer do lado nascente da estação de comboio quer da elevada oferta das zonas D e F.

Em termos de procura por zona verifica-se que a zona A é a que apresenta maior pressão de estacionamento com 110% às 11h, com 19% de ilegais, seguida da zona E com 106%. A zona B é a que apresenta a menor pressão com um máximo de apenas 66%, conseqüente do grande parque de estacionamento, tal como já foi referido.

Figura 76 - Procura de estacionamento por zona de Póvoa de Santa Iria

ZONA	OFERTA	07h00				11h00				15h00				19h00				Média	
		Legal	Ilegal	%Ocp	%Ileg	Legal	Ilegal	%Ocp	%Ileg	Legal	Ilegal	%Ocp	%Ileg	Legal	Ilegal	%Ocp	%Ileg	%Ocp	%Ileg
A	240	209	65	114%	24%	212	51	110%	19%	214	54	112%	20%	221	60	117%	21%	113%	21%
B	957	160	17	18%	10%	610	26	66%	4%	554	24	60%	4%	200	21	23%	10%	42%	7%
C	71	45	14	83%	24%	50	15	92%	23%	48	17	92%	26%	51	17	96%	25%	90%	24%
D	922	740	177	99%	19%	640	100	80%	14%	634	74	77%	10%	638	97	80%	13%	84%	14%
E	269	169	6	65%	3%	247	37	106%	13%	227	35	97%	13%	255	57	116%	18%	96%	12%
F	443	311	57	83%	15%	315	67	86%	18%	292	58	79%	17%	320	106	96%	25%	86%	19%
TOTAL ->	2902	1634	336	68%	12%	2074	296	82%	10%	1969	262	77%	9%	1685	358	70%	12%	74%	11%

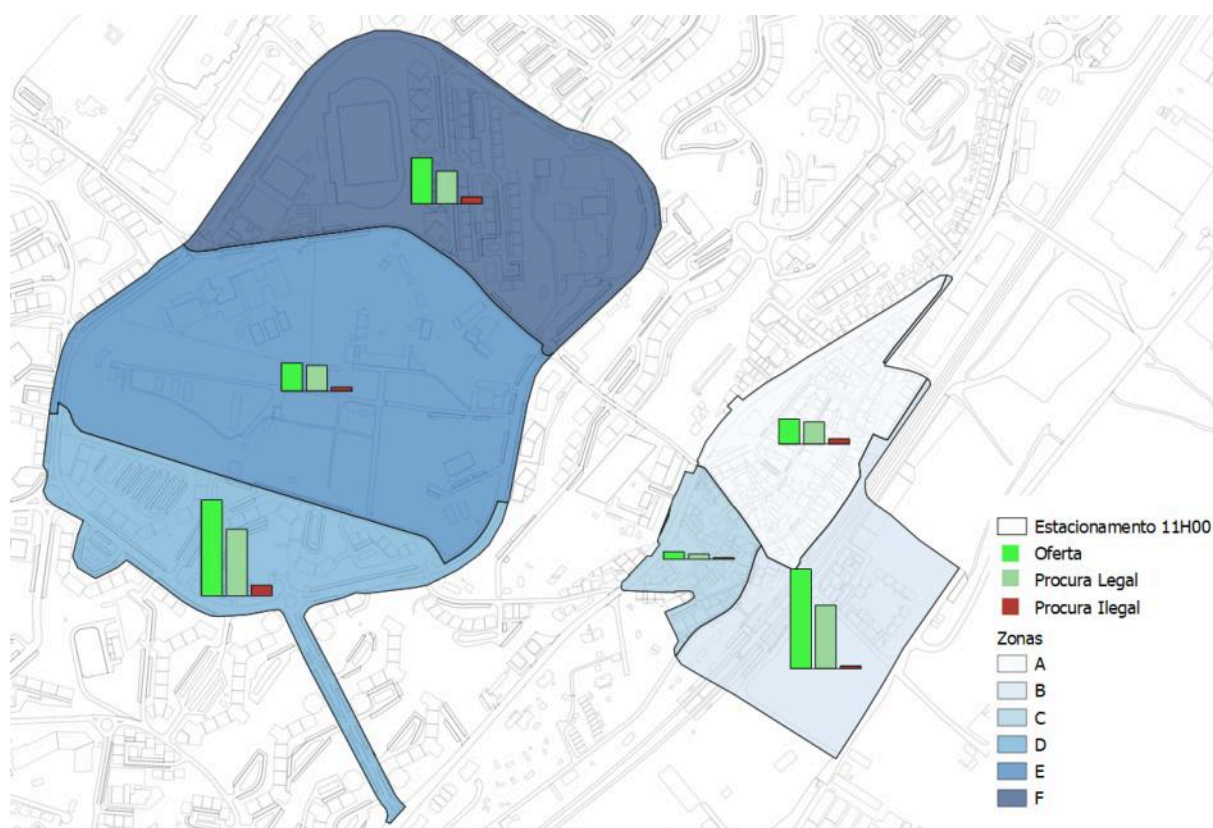
6.3. Análise da Procura vs Oferta em Póvoa de Santa Iria

6.3.1. Análise global

Fazendo uma apreciação global das zonas no período de maior procura verifica-se saturação nas zonas A e C e D. Contudo nas área confinantes ainda existe alguma oferta que poderá colmatar as necessidades globais. Por outro lado, muito do estacionamento existente durante o dia ocorre por pessoas que utilizam o comboio, estacionando, em média, mais de 8h seguidas, pelo que deverá canalizar-se estes veículos para o parque existente no lado nascente da estação da Póvoa.

Em termos de estacionamento ilegal observa-se que o mesmo ocorre em maior número na zona D, e deste uma parte considerável ocorre no percurso da ciclovia existente na Av. D. Vicente Afonso Valente, apesar da grande oferta de lugares disponíveis.

Figura 77 - Análise da oferta vs procura às 11h em Póvoa de Santa Iria





6.3.2. Zona A

A zona A possui uma forte pressão de estacionamento, em parte devido à sua ocupação urbana, na qual predominam os edifícios antigos sem parqueamento, ruas estreitas, existência de algum comércio e a proximidade à estação de comboio. A conjugação de todos os fatores leva a uma procura maior que a oferta em todos os períodos horários, com especial destaque para o período das 19h com uma ocupação de 117%.

Troço	Nome do Eixo	Oferta	07h00				11h00				15h00				19h00			
			Legal	Illegal	%Ocp	%leg	Legal	Illegal	%Ocp	%leg	Legal	Illegal	%Ocp	%leg	Legal	Illegal	%Ocp	%leg
1.1	Rua da República	21	21	3	114%	13%	19	0	90%	0%	17	0	81%	0%	21	0	100%	0%
1.2	Rua da República	4	3	5	200%	63%	3	6	225%	67%	4	3	175%	43%	2	4	150%	67%
1.3	Rua da República	2	2	0	100%	0%	2	1	150%	33%	2	2	200%	50%	1	2	150%	67%
2.1	Rua Vasco da Gama	10	6	1	70%	14%	7	0	70%	0%	7	1	80%	13%	7	1	80%	13%
3.1	Rua Joaquim Correia Bessa	43	43	7	116%	14%	39	3	98%	7%	39	5	102%	11%	40	8	112%	17%
4.1	Rua dos Marinheiros	0	0	2	0%	100%	0	10	0%	100%	0	10	0%	100%	0	10	0%	100%
4.2	Largo da Estação	36	34	33	186%	49%	36	14	139%	28%	33	10	119%	23%	36	11	131%	23%
4.3	Rua Almirante Candido dos Reis	7	7	2	129%	22%	7	11	257%	61%	7	12	271%	63%	7	12	271%	63%
5.1	Rua 5 de Outubro	4	3	4	175%	57%	2	4	150%	67%	4	4	200%	50%	4	3	175%	43%
5.2	Tv. Carvalho Araújo (Parque)	10	10	2	120%	17%	10	1	110%	9%	10	3	130%	23%	10	3	130%	23%
5.3	Rua 5 de Outubro	19	17	3	105%	15%	18	0	95%	0%	19	0	100%	0%	19	3	116%	14%
6.1	Rua Primeiro de Dezembro	15	14	2	107%	13%	14	0	93%	0%	13	0	87%	0%	13	0	87%	0%
6.2	Rua Primeiro de Dezembro	32	25	1	81%	4%	28	0	88%	0%	31	1	100%	3%	32	1	103%	3%
7.1	N 10 (Parque Junto à Igreja)	6	0	0	0%	0%	5	0	83%	0%	5	0	83%	0%	6	0	100%	0%
8.1	Rua Luís de Camões	21	14	0	67%	0%	12	1	62%	8%	13	3	76%	19%	13	2	71%	13%
9.1	Rua Primeiro de Maio	0	0	0	0%	0%	0	0	0%	0%	0	0	0%	0%	0	0	0%	0%
10.1	Tv. Marquês de Abrantes	10	10	0	100%	0%	10	0	100%	0%	10	0	100%	0%	10	0	100%	0%
Total de Zona ->		240	209	65	114%	24%	212	51	110%	19%	214	54	112%	20%	221	60	117%	21%

6.3.3. Zona B

Na zona B a pressão de estacionamento é muito reduzida pois tem uma elevada oferta de estacionamento, maioritariamente usada para quem usa o comboio na sua deslocação, pelo que no período de início da manhã e fim de dia a ocupação é diminuta.

Troço	Nome do Eixo	Oferta	07h00				11h00				15h00				19h00			
			Legal	Illegal	%Ocp	%leg	Legal	Illegal	%Ocp	%leg	Legal	Illegal	%Ocp	%leg	Legal	Illegal	%Ocp	%leg
16.1	Rua Afonso de Albuquerque	6	6	0	100%	0%	6	4	167%	40%	6	5	183%	45%	0	7	117%	100%
16.2	Rua Afonso de Albuquerque	0	0	0	0%	0%	0	0	0%	0%	0	2	0%	100%	0	1	0%	100%
17.1	Rua do Telhal	20	10	1	55%	9%	10	5	75%	33%	9	5	70%	36%	8	5	65%	38%
18.1	Parque Desocupado	150	16	0	11%	0%	77	0	51%	0%	54	0	36%	0%	27	0	18%	0%
19.1	Pct. dos Avieiros	20	10	0	50%	0%	11	0	55%	0%	11	0	55%	0%	6	0	30%	0%
20.1	Av. Isidoro Assunção da Costa	11	0	16	145%	100%	0	17	155%	100%	0	12	109%	100%	0	8	73%	100%
21.1	Parque Estação da CP PSI	750	118	0	16%	0%	506	0	67%	0%	474	0	63%	0%	159	0	21%	0%
Total de Zona ->		957	160	17	18%	10%	610	26	66%	4%	554	24	60%	4%	200	21	23%	10%



6.3.4. Zona C

A zona C é muito semelhante à zona A em termos de ocupação urbana e procura de estacionamento, contudo é a zona com a menor oferta de estacionamento.

Troço	Nome do Eixo	Oferta	07h00				11h00				15h00				19h00			
			Legal	Illegal	%Ocp	%leg	Legal	Illegal	%Ocp	%leg	Legal	Illegal	%Ocp	%leg	Legal	Illegal	%Ocp	%leg
1.4	Rua da República	8	6	0	75%	0%	8	1	113%	11%	6	2	100%	25%	8	2	125%	20%
1.5	Rua da República	3	3	5	267%	63%	3	6	300%	67%	3	4	233%	57%	3	5	267%	63%
11.1	Rua 28 de Setembro	4	4	2	150%	33%	0	0	0%	0%	0	0	0%	0%	0	0	0%	0%
11.2	Rua 28 de Setembro	5	0	0	0%	0%	5	1	120%	17%	4	2	120%	33%	4	1	100%	20%
12.1	Rua Raúl Alves	8	6	2	100%	25%	7	1	100%	13%	8	2	125%	20%	7	2	113%	22%
12.2	Rua Raúl Alves	10	6	0	60%	0%	7	0	70%	0%	7	1	80%	13%	8	1	90%	11%
13.1	Rua Marquês de pombal	21	11	3	67%	21%	11	5	76%	31%	11	4	71%	27%	10	4	67%	29%
13.2	Rua Marquês de Pombal	2	1	0	50%	0%	1	0	50%	0%	1	0	50%	0%	1	0	50%	0%
14.1	Tv. da escola	7	5	1	86%	17%	5	0	71%	0%	5	1	86%	17%	7	1	114%	13%
15.1	Rua do Olival	3	3	1	133%	25%	3	1	133%	25%	3	1	133%	25%	3	1	133%	25%
Total de Zona ->		71	45	14	83%	24%	50	15	92%	23%	48	17	92%	26%	51	17	96%	25%

6.3.5. Zona D

A zona D é uma área mais recente em termos de ocupação urbanística, com vias de dimensões generosas, com uma forte ocupação residencial e uma elevada oferta de lugares de estacionamento. O pico de maior procura de estacionamento verifica-se às 7h, que na sua maioria será ocupado por residentes. Apesar da grande oferta de estacionamento também se observa um número elevado de estacionamentos ilegais, denotando falta de controlo policial.

Troço	Nome do Eixo	Oferta	07h00				11h00				15h00				19h00			
			Legal	Illegal	%Ocp	%leg	Legal	Illegal	%Ocp	%leg	Legal	Illegal	%Ocp	%leg	Legal	Illegal	%Ocp	%leg
22.1	Av. Ernesto Solvay	41	32	17	120%	35%	25	7	78%	22%	33	6	95%	15%	22	3	61%	12%
22.2	Av. Ernesto Solvay	24	22	8	125%	27%	22	7	121%	24%	19	6	104%	24%	11	5	67%	31%
22.3	Av. Ernesto Solvay	38	25	16	108%	39%	33	10	113%	23%	34	2	95%	6%	19	5	63%	21%
23.1	Av. D. Vicente Afonso Valente	49	45	14	120%	24%	39	4	88%	9%	39	6	92%	13%	49	7	114%	13%
23.10	Av. D. Vicente Afonso Valente	33	24	2	79%	8%	24	0	73%	0%	17	1	55%	6%	29	6	106%	17%
23.11	Av. D. Vicente Afonso Valente	6	5	1	100%	17%	5	6	183%	55%	3	0	50%	0%	0	0	0%	0%
23.8	Av. D. Vicente Afonso Valente	18	17	1	100%	6%	11	1	67%	8%	12	2	78%	14%	15	2	94%	12%
23.9	Av. D. Vicente Afonso Valente	73	52	6	79%	10%	57	3	82%	5%	54	5	81%	8%	12	6	25%	33%
24.1	Parque 1 - Av. D. Vicente A. Valente	165	124	22	88%	15%	92	13	64%	12%	80	5	52%	6%	98	8	64%	8%
24.2	Parque 2 - Av. D. Vicente A. Valente	50	47	0	94%	0%	28	2	60%	7%	38	1	78%	3%	42	0	84%	0%
25.1	Parque 3 - Av. D. Vicente A. Valente	83	70	8	94%	10%	68	3	86%	4%	65	5	84%	7%	81	2	100%	2%
26.1	Rua Padre Manuel Duarte	54	48	7	102%	13%	40	4	81%	9%	45	1	85%	2%	52	2	100%	4%
26.2	Rua Padre Manuel Duarte	16	7	12	119%	63%	10	11	131%	52%	8	9	106%	53%	8	18	163%	69%
26.3	Rua Padre Manuel Duarte	19	10	24	179%	71%	10	4	74%	29%	10	4	74%	29%	11	10	111%	48%
26.4	Rua Padre Manuel Duarte	12	9	7	133%	44%	6	1	58%	14%	7	1	67%	13%	4	2	50%	33%
26.5	Rua Padre Manuel Duarte	15	10	9	127%	47%	12	3	100%	20%	12	5	113%	29%	13	2	100%	13%
26.6	Rua Padre Manuel Duarte	7	5	2	100%	29%	7	5	171%	42%	5	1	86%	17%	5	4	129%	44%
26.7	Rua Padre Manuel Duarte	21	15	7	105%	32%	13	1	67%	7%	16	3	90%	16%	19	2	100%	10%
27.1	Rua Padre Manuel Duarte	33	30	3	100%	9%	31	6	112%	16%	25	4	88%	14%	32	5	112%	14%
27.2	Rua Padre Manuel Duarte	60	51	3	90%	6%	34	5	65%	13%	36	3	65%	8%	40	4	73%	9%
28.1	Pct. Arquimedes Santos	63	59	4	100%	6%	48	0	76%	0%	50	0	79%	0%	58	0	92%	0%
29.1	Pca. Padre Manuel Duarte	42	33	4	88%	11%	25	4	69%	14%	26	4	71%	13%	18	4	52%	18%
Total de Zona ->		922	740	177	99%	19%	640	100	80%	14%	634	74	77%	10%	638	97	80%	13%



6.3.6. Zona E

A zona E caracteriza-se maioritariamente por uma ocupação de equipamentos e por um parque público que ocupa grande parte da área. O pico do estacionamento verifica-se às 19h horas e verifica-se com o retorno dos residentes à habitação, com uma ocupação de 116% e com algum estacionamento ilegal, nomeadamente, na Av. Dom Vicente Afonso Valente (troço 23.2).

Troço	Nome do Eixo	Oferta	07h00				11h00				15h00				19h00			
			Legal	Ilegal	%Ocp	%Ileg	Legal	Ilegal	%Ocp	%Ileg	Legal	Ilegal	%Ocp	%Ileg	Legal	Ilegal	%Ocp	%Ileg
23.2	Av. D. Vicente Afonso Valente	80	70	6	95%	8%	80	32	140%	29%	80	31	139%	28%	80	40	150%	33%
23.7	Av. D. Vicente Afonso Valente	33	27	0	82%	0%	30	0	91%	0%	28	0	85%	0%	33	0	100%	0%
30.1	Rua Américo Costa	63	30	0	48%	0%	49	3	83%	6%	27	4	49%	13%	59	10	110%	14%
30.2	Rua Américo Costa	19	7	0	37%	0%	14	0	74%	0%	19	0	100%	0%	9	1	53%	10%
31.1	Parq. Rua Américo Costa	74	35	0	47%	0%	74	2	103%	3%	73	0	99%	0%	74	6	108%	8%
Total de Zona ->		269	169	6	65%	3%	247	37	106%	13%	227	35	97%	13%	255	57	116%	18%

6.3.7. Zona F

A zona F é semelhante em termos de ocupação urbana com a zona D mas com uma menor oferta de estacionamento, ainda assim, o máximo da ocupação regista-se às 19h com 96%. Apesar da oferta de lugares também é frequente observar-se algum estacionamento ilegal.

Troço	Nome do Eixo	Oferta	07h00				11h00				15h00				19h00			
			Legal	Ilegal	%Ocp	%Ileg	Legal	Ilegal	%Ocp	%Ileg	Legal	Ilegal	%Ocp	%Ileg	Legal	Ilegal	%Ocp	%Ileg
23.3	Av. D. Vicente Afonso Valente	75	68	4	96%	6%	72	13	113%	15%	49	5	72%	9%	61	10	95%	14%
23.4	Av. D. Vicente Afonso Valente	42	30	9	93%	23%	20	2	52%	9%	21	1	52%	5%	23	11	81%	32%
23.5	Av. D. Vicente Afonso Valente	33	3	1	12%	25%	10	1	33%	9%	11	0	33%	0%	11	0	33%	0%
23.6	Av. D. Vicente Afonso Valente	80	32	1	41%	3%	47	1	60%	2%	38	0	48%	0%	31	0	39%	0%
32.1	Av. Antero de Quental	54	50	2	96%	4%	48	2	93%	4%	44	6	93%	12%	54	10	119%	16%
32.2	Av. Antero de Quental	29	25	8	114%	24%	27	11	131%	29%	29	16	155%	36%	29	13	145%	31%
33.1	Rua Joaquim Mendes	5	4	6	200%	60%	3	11	280%	79%	3	8	220%	73%	5	15	400%	75%
34.1	Pct. Fernando Namora	37	19	15	92%	44%	17	17	92%	50%	22	17	105%	44%	24	24	130%	50%
35.1	Pca. António Sergio	88	80	11	103%	12%	71	9	91%	11%	75	5	91%	6%	82	23	119%	22%
Total de Zona ->		443	311	57	83%	15%	315	67	86%	18%	292	58	79%	17%	320	106	96%	25%

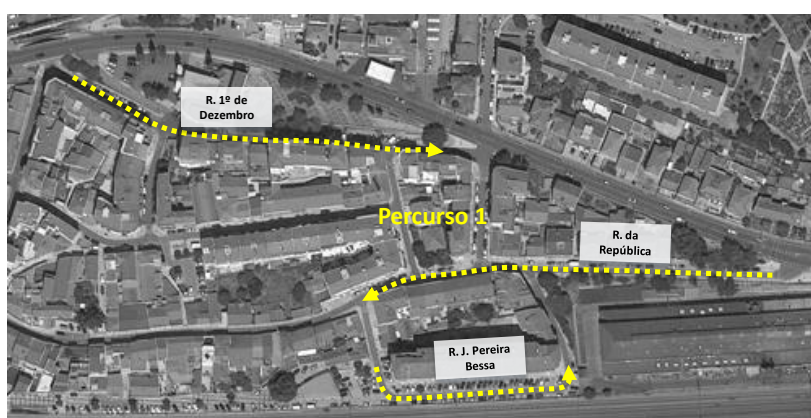
6.4. Levantamento das Rotações de Veículos em Póvoa de Santa Iria

6.4.1. Escolha de percursos

Em Póvoa de Santa Iria também se definiram dois percursos para o levantamento da rotação dos veículos, um em cada núcleo de levantamento.

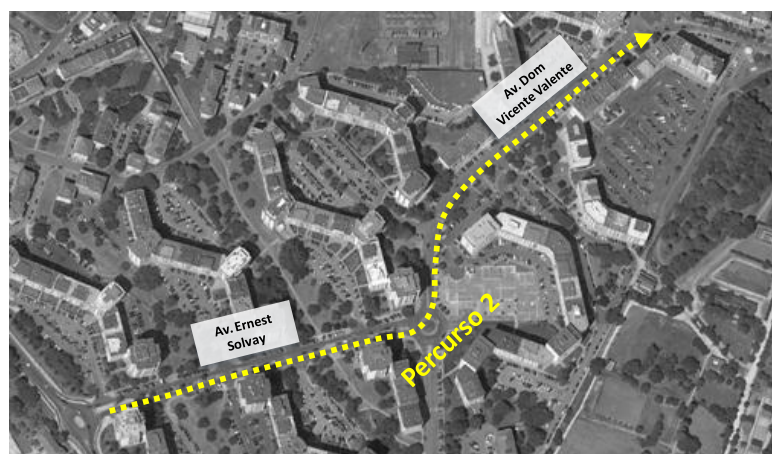
O Percurso 1 é composto por três troços diferentes, iniciando-se na Rua da República (lado nascente), seguindo pela Rua Joaquim Correia Bessa e depois retoma na Rua 1ª de Dezembro.

Figura 78 – Indicação do Percurso 1 de Póvoa de Santa Iria



O Percurso 2 é composto por um único troço que se inicia na Av. Ernest Solvay (do lado sul) e segue para ponte da Av. Dom Vicente Afonso Valente até à rotunda que intersesta com a Rua Santo António de Bolonha.

Figura 79 – Indicação do Percurso 2 de Póvoa de Santa Iria





6.4.2. Resultados do levantamento das rotações

Na tabela seguinte apresentam-se os resultados dos levantamentos por lugar considerado nas rotações do Percurso 1 em Póvoa de Santa Iria.

Figura 80 – Levantamento da rotação Percurso 1 (1/2)

Eixo	Nº Lugar	9h00 - 10h00	10h00-11h00	11h00-12h00	12h00-13h00	13h00-14h00	14h00-15h00	15h00-16h00	16h00-17h00	17h00-18h00	18h00-19h00	ROTAÇÕES ENTRE AS 9H00 E 19H00	TOTAL DE HORAS OCUPADO
RUA DA REPÚBLICA													
	1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	3	1	2	3	4	0	1	1	2	3	4	3	9
	4	1	2	3	4	5	6	7	8	0	1	2	9
	5	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	6	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	7	0	1	2	0	1	2	3	4	5	6	2	8
	8	1	2	3	4	5	6	7	8	0	1	2	9
	9	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	10	1	2	3	4	5	6	1	2	0	1	3	9
	11	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	13	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	14	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	15	1	2	3	4	5	6	0	1	0	1	3	8
	16	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	1	2
	17	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	18	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
RUA JOAQUIM CORREIA BESSA													
	1	1	2	0	1	2	3	0	1	0	1	4	7
	2	1	2	3	0	0	1	2	3	4	5	2	8
	3	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	4	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	5	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	6	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	7	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	8	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	9	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	10	1	2	3	4	5	6	7	8	0	1	2	9
	11	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	13	0	0	1	2	3	4	5	6	0	1	2	7
	14	1	2	3	4	0	1	2	3	4	1	3	9
	15	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	16	1	2	3	1	2	3	4	5	6	7	2	10
	17	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	18	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	19	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	20	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	21	1	2	3	4	5	6	7	8	1	2	2	10
	22	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	10
	23	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	25	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	26	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	27	1	2	0	1	2	3	4	5	6	7	2	9
	28	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	10
	30	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	31	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	32	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	2	10
	33	1	0	1	2	3	1	2	3	4	5	3	9
	34	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	35	1	2	3	4	5	6	1	2	0	1	3	9
	36	0	1	1	2	0	1	2	3	4	5	3	8
	37	1	2	1	2	3	4	1	2	3	4	3	10
	38	0	0	0	0	0	0	1	2	3	4	1	4
	39	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	40	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10

Figura 81 – Levantamento da rotação Percurso 1 (2/2)

Eixo	Nº Lugar	9h00 - 10h00	10h00-11h00	11h00-12h00	12h00-13h00	13h00-14h00	14h00-15h00	15h00-16h00	16h00-17h00	17h00-18h00	18h00-19h00	ROTAÇÕES ENTRE AS 9h00 E 19h00	TOTAL DE HORAS OCUPADO
RUA PRIMEIRO DE DEZEMBRO													
	1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	2	1	2	3	4	5	6	0	1	2	3	2	9
	3	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	4	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	5	1	2	3	4	5	6	1	2	3	1	3	10
	6	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	9
	7	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	9
	8	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	9	1	2	3	1	2	3	4	5	6	7	2	10
	10	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	11	1	2	3	4	0	1	2	3	4	1	3	9
	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	10
	13	1	2	1	2	3	4	5	6	7	8	2	10
	14	1	2	0	0	1	2	3	4	5	6	2	8
	15	1	2	1	2	3	4	5	1	2	1	4	10
	16	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	17	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	18	1	2	0	1	2	1	2	1	0	1	5	8
	19	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	10
	20	1	2	1	2	0	1	1	2	1	2	5	9
	21	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	2	10
	22	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	23	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	24	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	2	10
	25	1	2	3	4	5	6	7	0	1	2	2	9
	26	1	2	3	4	5	6	7	8	0	1	2	9
	27	1	2	1	2	3	4	5	6	7	1	3	10
	28	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	10
	29	1	2	3	4	5	6	0	1	2	1	3	9
	30	1	2	3	4	5	1	0	1	2	3	3	9
	31	1	2	3	4	5	6	7	1	2	1	3	10
	32	1	2	0	1	1	2	3	4	5	1	4	9
	33	1	2	3	4	5	6	7	8	0	1	2	9
	34	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	35	1	2	1	2	3	4	5	6	7	8	2	10
	36	1	2	1	2	3	4	5	1	2	3	3	10
	37	1	2	0	1	2	1	1	2	3	4	4	9
	38	1	2	1	2	1	2	1	2	3	4	4	10
	39	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	10

Agregando os levantamentos individuais para valores por arruamento e pela globalidade da zona, consegue-se caracterizar a situação atual do estacionamento nas vias de maior pressão do estacionamento do centro de Póvoa de Santa Iria. A Figura 82 apresenta os resultados globais apurados nos levantamentos de matrículas entre as 9h e as 19h para a rotação (*número de veículos estacionados por lugar ao longo do dia*), tempo médio de permanência e taxa média de ocupação dos 3 arruamentos do Percurso 1 e do total dos 97 lugares controlados.

Da análise dos indicadores de rotação de estacionamento, verifica-se que a taxa de rotação de 1,81 veículos estacionados e o tempo médio de permanência por lugar de estacionamento é de 5,4 horas.

Figura 82 – Indicadores globais da rotação de estacionamento no Percurso 1

ARRUAMENTO	Nº LUGARES	TAXA DE ROTAÇÃO	TEMPO MÉD. PERMANÊNCIA	TAXA MÉD. DE OCUPAÇÃO
RUA DA REPÚBLICA	18	1,50	6,1	91%
RUA JOAQUIM CORREIA BESSA	40	1,55	6,1	90%
RUA PRIMEIRO DE DEZEMBRO	39	2,23	4,3	96%
TOTAL ROTAÇÃO ->	97	1,81	5,4	93%

Na tabela seguinte apresentam-se os resultados dos levantamentos por lugar considerado nas rotações do Percurso 2 em Póvoa de Santa Iria.

Figura 83 – Levantamento da rotação Percurso 2 (1/2)

Eixo	Nº Lugar	9h00 - 10h00	10h00-11h00	11h00-12h00	12h00-13h00	13h00-14h00	14h00-15h00	15h00-16h00	16h00-17h00	17h00-18h00	18h00-19h00	ROTAÇÕES ENTRE AS 9h00 E 19h00	TOTAL DE HORAS OCUPADO
		AV. ERNERST SOLVAY											
	1	1	2	3	4	5	0	0	0	0	0	1	5
	2	1	0	0	0	1	2	3	4	5	6	2	7
	3	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	4	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	5	0	0	0	0	0	1	2	3	4	5	1	5
	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	7	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	1	2
	8	1	2	3	4	5	6	0	0	1	2	2	8
	9	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	10	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	1	2
	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
	12	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	1	2
	13	1	2	3	4	5	6	0	1	2	3	2	9
	14	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	15	0	1	2	1	2	3	4	5	6	7	2	9
	16	1	2	0	0	1	2	3	4	5	6	2	8
	17	0	0	0	1	2	3	4	5	6	7	1	7
	18	0	0	0	0	1	2	3	4	0	1	2	5
	19	1	0	0	0	1	2	1	2	3	4	3	7
	20	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	21	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	22	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	23	0	1	2	0	1	2	3	4	0	1	3	7
	24	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	1	2
	25	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	26	1	2	3	4	5	6	7	0	1	2	2	9
	27	1	2	3	4	0	1	2	3	0	1	3	8
	28	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	9
	29	1	2	3	4	5	0	1	2	0	0	2	7
	30	1	2	1	2	3	4	0	1	2	0	3	8
	31	1	2	3	4	5	1	2	1	0	0	3	8
	32	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	33	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	2	10
	34	1	2	3	4	1	2	0	0	0	1	3	7
	35	1	1	2	0	1	2	0	0	1	2	4	7
	36	1	2	3	4	0	1	2	0	0	0	2	6
	37	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	38	0	1	2	3	0	1	2	3	4	5	2	8
	39	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	40	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	41	1	2	3	4	5	6	7	8	1	2	2	10
	42	0	0	0	1	2	3	4	5	6	7	1	7
	43	1	2	3	0	1	2	3	0	1	2	3	8
	44	1	2	3	4	5	0	0	0	0	1	2	6
	45	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	46	1	2	3	4	5	0	1	2	0	1	3	8
	47	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	10
	48	1	2	3	4	5	1	0	0	1	2	3	8
	49	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	2	10
	50	0	0	1	2	3	4	5	6	7	8	1	8
	51	0	0	0	1	2	3	4	5	6	7	1	7
	52	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	53	1	2	0	0	1	2	3	4	0	1	3	7
	54	0	0	1	2	3	4	5	1	2	3	2	8
	55	1	0	1	2	0	1	2	3	4	5	3	8
	56	0	0	0	0	1	2	3	4	5	6	1	6



Figura 84 – Levantamento da rotação Percurso 2 (2/2)

Eixo	Nº Lugar	9h00 - 10h00	10h00-11h00	11h00-12h00	12h00-13h00	13h00-14h00	14h00-15h00	15h00-16h00	16h00-17h00	17h00-18h00	18h00-19h00	ROTAÇÕES ENTRE AS 9h00 E 19h00	TOTAL DE HORAS OCUPADO
AV. DOM VICENTE VALENTE													
	1	0	1	0	1	2	3	4	5	6	7	2	8
	2	1	2	3	4	5	6	7	8	0	1	2	9
	3	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	4	1	2	3	4	5	1	2	3	1	2	3	10
	5	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	2	10
	6	1	2	3	4	5	6	0	1	2	3	2	9
	7	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	8	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	9	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	10	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	2	10
	11	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	12	1	2	1	2	3	1	2	3	4	5	3	10
	13	1	2	3	4	5	6	7	8	0	1	2	9
	14	1	2	3	1	0	0	1	2	1	2	4	8
	15	0	0	0	1	1	2	3	4	5	6	2	7
	16	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	10
	17	1	2	3	4	5	6	7	8	1	2	2	10
	18	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	19	1	0	1	2	3	4	5	6	7	8	2	9
	20	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	21	1	2	3	1	1	2	1	2	3	0	4	9
	22	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	23	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	24	1	2	3	4	5	6	0	1	2	3	2	9
	25	1	2	3	4	5	6	0	1	2	3	2	9
	26	1	2	3	4	5	6	7	0	0	1	2	8
	27	0	0	1	2	3	4	0	1	2	3	2	7
	28	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	29	0	0	0	1	0	0	1	2	3	0	2	4
	30	0	0	1	2	3	1	2	3	4	5	2	8
	31	0	0	0	0	0	0	1	2	3	4	1	4
	32	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	33	1	2	3	4	5	0	0	1	1	2	3	8
	34	1	0	1	2	0	1	2	1	0	1	5	7
	35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	37	0	0	0	1	1	2	3	4	5	0	2	6
	38	1	2	3	4	5	6	7	8	0	0	1	8
	39	1	2	3	0	0	0	0	0	0	0	1	3
	40	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	41	1	1	2	0	1	2	3	4	5	6	3	9
	42	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	43	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	44	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	45	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	46	1	0	1	2	0	0	1	2	3	4	3	7
	47	1	0	0	0	1	2	3	4	5	6	2	7
	48	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	2	10
	49	1	2	3	4	1	2	0	0	1	2	3	8
	50	1	2	3	0	0	1	2	0	0	1	3	6
	51	0	1	2	3	1	2	3	4	5	6	2	9
	52	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	53	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	2	10

A Figura 85 apresenta os resultados globais apurados nos levantamentos de matrículas entre as 9h e as 19h para a rotação (*número de veículos estacionados por lugar ao longo do dia*), tempo médio de permanência e taxa média de ocupação dos 2 arruamentos do Percurso 2 e do total dos 109 lugares controlados.



Figura 85 – Indicadores globais da rotação de estacionamento no Percurso 2

ARRUAMENTO	Nº LUGARES	TAXA DE ROTAÇÃO	TEMPO MÉD. PERMANÊNCIA	TAXA MÉD. DE OCUPAÇÃO
AV. ERNERST SOLVAY	54	1,76	4,4	77%
AV. DOM VICENTE VALENTE	53	1,81	4,6	84%
TOTAL ROTAÇÃO ->	107	1,79	4,5	80%

Da análise dos indicadores de rotação de estacionamento, verifica-se que a taxa de rotação de 1,79 veículos estacionados e o tempo médio de permanência por lugar de estacionamento é de 4,5 horas.

6.5. Medidas de reordenamento do estacionamento por zona

Os resultados apurados permitem fazer uma análise dos problemas e adiantar o respetivo diagnóstico para a resolução dos mesmos para cada uma das seis zonas da Póvoa de Santa Iria.

As duas grandes áreas de estudo da cidade de Póvoa de Santa Iria têm características muito distintas que influenciam as necessidades de estacionamento e que por isso devem ser tratadas de forma distinta. A área a sul, próxima da estação da Póvoa, composta pelas zonas A, B e C, caracteriza-se pela sua edificação antiga, muito consolidada, com ruas estreitas e com pouco estacionamento. Contrariamente a área a norte da EN10, zonas D, E e F, apresentam uma urbanização mais atualizada, com rodovias com lugares ao longo das mesmas, complementado por bolsas de estacionamento espalhadas entre os edifícios. Grande parte dos edifícios desta zona mais moderna oferece lugares de estacionamento próprio em parques subterrâneos.

A próxima figura, com base nos censos do INE, ilustra bem as diferenças de idade de construção de edifícios entre as zonas referidas anteriormente.

Figura 86 – Idade dos edifícios por zona em Póvoa de Santa Iria

Zonas	Nº edifícios construídos até 1980	Nº edifícios construídos depois de 1981
A	177	54
B	68	15
C	91	16
D	2	117
E	0	22
F	0	77

- A Zona A é a que apresenta um valor médio de ocupação mais elevado, 113% da capacidade legal, com 21% de ocorrência de ilegais, necessitando por isso de um reordenamento profundo. Propõem-se então diversas medidas complementares para reverter esta situação, por um lado, tarifar o estacionamento nas vias mais convenientes de forma que os utilizadores do caminho de ferro não estacionem na Zona A, e por outro potenciar a utilização da Zona B, do outro lado da linha férrea, que

apresenta, em média, menos de metade da sua oferta ocupada durante o dia. As medidas a tomar para a zona A seriam:

- Tarifar, na generalidade, a zona A com Tarifa Verde e com Tarifa Amarela a Rua da República (troços 1.1, 1.2 e 1.3), a Rua Joaquim Correia Bessa (tr. 3.1) e a Rua 1º de Dezembro (tr. 6.1 e 6.2).

Figura 87 – Rua da República e Rua 1º de Dezembro



- Proibir ou restringir efetivamente, a circulação rodoviária no Largo da Estação da Póvoa, que embora já seja condicionada, é utilizada abusivamente para estacionamento de apoio à estação.

Figura 88 – Largo da Estação da Póvoa



- A Zona B, embora seja utilizada principalmente pelos utentes do caminho de ferro (apenas 18% de ocupação às 7h00m da manhã), apresenta uma grande reserva de capacidade ao longo de todo o dia, que deverá ser usada pela procura de estacionamento das zonas adjacentes A e C. As medidas a tomar serão:
 - Reformulação do parque mais próximo da estação, atualmente de difícil utilização nos períodos de chuva, criando condições de acessibilidade,

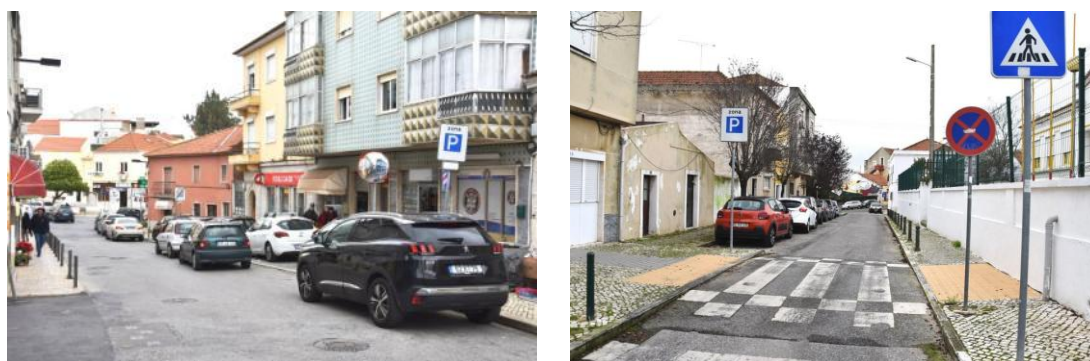
conforto, segurança, vigilância e ainda de sinalética de encaminhamento, de forma a tornar o parque já existente numa alternativa ainda mais atrativa e fiável;

Figura 89 – Parque de estacionamento da Estação da Póvoa



- A Zona C é a que apresenta maior ocorrência de veículos estacionados ilegalmente (média de 24%), devido à sua pouca oferta legal, propondo-se medidas similares à da Zona A:
 - Introduzir estacionamento pago com Tarifa Verde, na generalidade da zona, com exceção dos troços da Rua da República (tr. 1.4 e 1.5) e da Rua Raul Alves (tr. 12.1 e 12.2) que se propõe que seja aplicada a Tarifa Amarela.

Figura 90 – Rua da República e Rua Raul Alves



- A Zona D possui uma boa oferta de estacionamento público, que só fica excessivamente ocupada às 7h (99% de ocupação com 19% de ilegais), tendo como média diária 84% de ocupação com 14% de ilegais. A ocupação no primeiro período do dia é feita por moradores que, provavelmente, não utilizam as garagens próprias das suas residências. Efetivamente, as necessidades de estacionamento são menores que

a capacidade de estacionamento público nesta zona. No entanto, as medidas propostas para melhorar o estacionamento na Zona D são:

- Maior controlo policial para obrigar a utilização da oferta legal próxima, nomeadamente, em bolsas de capacidade significativa, de forma diminuir a ocorrência de ilegais, sendo frequente a ocupação selvagem de passeios;
- Introduzir estacionamento pago em toda a zona com Tarifa Verde, excetuando as zonas mais complicadas, a zona envolvente à rotunda da Av. Ernesto Solvay (tr. 22.3) com a Av. Dom Vicente Afonso Valente (tr. 23.1 e 23.11) em que será cobrada a Tarifa Amarela.

Figura 91 – Av. Ernesto Solvay e Av. Dom Vicente Afonso Valente



- A Zona E, contrariamente à anterior, tem uma taxa de ocupação de 65% da oferta legal às 7h da manhã, com apenas 3% de ilegais, mas com ocupações acima da capacidade nos três restantes períodos durante o dia, por ser uma zona com mais serviços e comércio. Propõe-se então:
 - Introduzir estacionamento pago com tarifa Verde, na generalidade, e tarifar com a Taxa Amarela, a Av. Dom Vicente Afonso Valente no troço 23.2 entre a Rua Pe. Manuel Duarte e a Rua dos Bombeiros Voluntários.

Figura 92 – Av. Dom Vicente Afonso Valente



- A Zona F, embora apenas apresente uma taxa de ocupação próxima dos 100% no período das 19h e uma elevada taxa de ilegalidade (25%), apresenta troços de arruamentos com taxas de ocupação muito díspares, entre 33% de ocupação no período das 11h, num troço da Av. Dom Vicente A. Valente, e 155% na Av. Antero de Quental, às 15h. Por esta razão, propõe-se para a Zona F:
 - Introduzir estacionamento pago com o preço mais baixo na generalidade da zona, mas aplicar a Tarifa Amarela na Av. Antero de Quental em toda sua extensão (tr. 32.1 e 32.2).

Figura 93 – Av. Antero de Quental



7. VIALONGA

7.1. Levantamento da oferta de estacionamento em Vialonga

7.1.1. Codificação de troços por eixo e por zona

Na figura seguinte apresentam-se todos os eixos (subdivididos em troços viários) que integram as duas áreas em estudo de Póvoa de Santa Iria e que foram codificados de acordo com o levantamento efetuado e o zonamento considerado.

Na figura seguinte apresentam-se todos os eixos viários (subdivididos em troços) que integram a área em estudo de Vialonga e que foram codificados de acordo com o levantamento efetuado e o zonamento considerado.

Figura 94 - Codificação dos troços de levantamento em Vialonga





7.1.2. Levantamento da oferta por troço viário

Na área em estudo de Vialonga existe uma oferta legal disponível de 5.028 lugares, dos quais 4.598 são “*gratuitos*”, 430 “*informais*” e não existem lugares “*tarifados*”. Adicionalmente também se registou uma oferta de 45 lugares para “*mobilidade reduzida*”, 1 lugar para “*motos*”, 23 “*reservados*” e 6 para “*táxis*”. A totalidade dos lugares na área de estudo de Vialonga encontram-se distribuídos por 178 troços viários, tal como se pode observar na figura seguinte.

Figura 95 - Oferta de estacionamento por troço em Vialonga

ZONA	EIXO	TROÇO	Nome dos Eixos Viários	Oferta Legal Disponível	Gratuito	Caigas e Descargas	Carreg. V.E.	Condicionado	Mobilidade Reduzida	Motos	Pago	Reservado	Táxis	Informal	Total Estacionamentos
A	1	1	Pct. Henrique Ferreira	25	25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25
A	2	2	R. Movimento Forças Armadas	39	5	0	0	0	0	0	0	0	0	34	39
A	3	3	R. Aqueduto	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22	22
A	4	4	R. 25 de Novembro de 1987	34	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34
A	5	5	R. do Olival das Minas	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	5
A	6	6	R. Casal dos Cavaleiros	20	7	0	0	0	0	0	0	0	0	13	20
A	7	7.1	R. das Conchas	45	45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	45
A	7	7.2	R. das Conchas	20	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20
A	8	8.1	R. Cel Lobo da Costa	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	14
A	8	8.2	R. Cel Lobo da Costa	20	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20
B	8	8.3	R. Cel Lobo da Costa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
B	9	9.1	R. José António Veríssimo da Silva	42	42	0	0	0	0	0	0	3	0	0	45
B	9	9.2	R. José António Veríssimo da Silva	41	41	0	0	0	0	0	0	0	0	0	41
B	9	9.3	Parque	24	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24
B	10	10	R. Rui Luís Gomes	35	35	0	0	0	1	0	0	0	0	0	36
B	11	11	R. Maria Pia	83	83	0	0	0	0	0	0	0	0	0	83
B	12	12	Pr. Terra das Índias	72	72	0	0	0	0	0	0	0	0	0	72
B	13	13.1	R. Cândido dos Reis	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3
B	13	13.2	R. Cândido dos Reis	32	32	0	0	0	0	0	0	0	0	0	32
B	14	14	Av. Carlos Pinhão	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
B	15	15	Av. Carlos Pinhão	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	14
B	16	16	Av. Carlos Pinhão	12	4	0	0	0	0	0	0	0	0	8	12
B	17	17	R. do Casalinho	13	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13
B	18	18	R. Laura Alves	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
B	19	19	CM1252	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
B	20	20	R. do Carrasco	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
B	21	21	R. do Jardim	12	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12
B	22	22.1	R. Sofia de Melo Breyner	23	23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23
B	22	22.2	R. Sofia de Melo Breyner	25	11	0	0	0	0	0	0	0	0	14	25
B	23	23.1	R. Vergílio Ferreira	36	34	0	0	0	0	0	0	0	0	2	36
B	23	23.2	R. Vergílio Ferreira	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	8
B	24	24	R. Mário Viegas	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17	17
B	25	25	R. Paulo Renato	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	20
B	26	26	R. Salvador Allende	24	8	0	0	0	0	0	0	0	0	16	24
B	27	27	R. Samora Machel	25	8	0	0	0	0	0	0	0	0	17	25
B	28	28.1	R. do Casalinho	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
B	28	28.2	R. Terra do Barro	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
B	29	29	R. Capitães de Abril	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19	19
B	30	30	Av. Carlos Pinhão	65	65	0	0	0	1	0	0	0	0	0	66
B	31	31	R. Rui Luís Gomes	24	17	0	0	0	1	0	0	0	0	7	25
B	32	32	R. Amílcar Cabral	40	40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	40
B	33	33	R. Curado Ribeiro	8	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8
B	34	34	R. Amílcar Cabral	62	62	0	0	0	0	0	0	0	0	0	62
B	35	35	R. Raul Rego	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
B	36	36	R. Cel Lobo da Costa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
B	110	110.2	R. Casal dos Mortais	22	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22



ZONA	EIXO	TROCO	Nome dos Eixos Viários	Oferta Legal Disponível	Gratuito	Cargas e Descargas	Carreg. V.E.	Condicionado	Mobilidade Reduzida	Motos	Pago	Reservado	Táxis	Informal	Total Estacionamentos
C	37	37	Estr. da Flamengo	19	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19
C	38	38	R. Amália Rodrigues	19	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19
C	39	39	R. Costa Gomes	41	41	0	0	0	2	0	0	0	0	0	43
C	40	40	R. Bartolomeu Dias	14	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14
C	41	41	R. Costa Gomes	15	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15
C	42	42	R. Valério Nogueira	31	31	0	0	0	0	0	0	0	0	0	31
C	43	43	R. Costa Gomes	20	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20
C	44	44	R. Valério Nogueira	39	39	0	0	0	0	0	0	0	0	0	39
C	45	45	R. Amália Rodrigues	24	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24
C	46	46	R. Amália Rodrigues (Tv.)	42	42	0	0	0	3	0	0	0	0	0	45
C	47	47	R. Amália Rodrigues	34	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34
C	48	48	Estr. do Paúl	49	49	0	0	0	1	1	0	0	0	0	51
C	49	49	R. Cel Lobo da Costa	19	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19
C	50	50	Estr. da Flamengo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	51	51	Estr. Olival de Fora	11	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11
C	52	52	R. Virgínia Moura	13	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13
C	53	53	R. Octávio Pato	22	22	0	0	0	1	0	0	0	0	0	23
C	54	54	R. Joaquim da Silva Gomes	8	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8
C	55	55	R. Octávio Pato	38	38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	38
C	56	56	R. Melo Antunes	65	65	0	0	0	0	0	0	0	0	0	65
C	57	57	R. Artur Semedo	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
C	58	58	R. Octávio Pato	25	25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25
C	59	59	R. Manuel Lopes	13	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13
C	60	60	R. Frei Bartolomeu dos Mártires	7	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
C	61	61	Av. da Flamengo	12	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12
C	62	62	R. Octávio Pato	38	38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	38
C	63	63	Av. da Flamengo	11	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11
C	64	64	R. Alm Gago Coutinho	22	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22
C	65	65	R. António Aleixo	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	11
C	66	66	Pct. Sacadura Cabral	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	9
C	67	67	R. 28 de Setembro	124	124	1	0	0	1	0	0	1	0	0	127
C	68	68	R. José Saramago	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	69	69	R. Maria Helena Nunes Moreira	43	43	1	0	0	0	0	0	0	0	0	44
C	70	70	R. Qta da Dona Cândida	28	28	0	0	0	1	0	0	0	0	0	29
C	71	71	Pct. da Escola	68	0	0	0	0	2	0	0	0	0	68	70
C	72	72	R. Qta da Gaia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	73	73	R. Adelaide Cabete	86	86	0	0	0	0	0	0	0	0	0	86
C	74	74	R. Prof Egas Moniz	53	53	2	0	0	1	0	0	0	3	0	59
C	75	75	R. Prof Egas Moniz	78	78	0	0	0	3	0	0	0	0	0	81
C	109	109	R. Casal dos Mortais	33	33	0	0	0	0	0	0	0	0	0	33
C	110	110.1	R. Casal dos Mortais	53	53	0	0	0	0	0	0	0	0	0	53
C	111	111	R. São Tomé e Príncipe	17	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17
C	112	112	R. Maria Barradas	47	47	0	0	0	0	0	0	0	0	0	47
D	76	76	Estr. Olival de Fora	53	53	0	0	0	1	0	0	0	0	0	54
D	77	77	Estr. Olival de Fora	9	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9
D	78	78	R. Dom Nuno de Mendonça	37	37	0	0	0	0	0	0	0	2	0	39
D	79	79	R. Antero de Quental	114	114	0	0	0	0	0	0	0	0	0	114
D	80	80	Av. 24 de Setembro	16	16	0	0	0	2	0	0	3	0	0	21
D	81	81	R. Bernardo Santareno	45	45	0	0	0	1	0	0	0	0	0	46
D	82	82	R. Bernardo Santareno	20	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20
D	83	83	R. António José da Silva	143	143	0	0	0	0	0	0	0	0	0	143
D	84	84	R. Fernando Pessoa	41	41	0	0	0	0	0	0	0	0	0	41
D	85	85	R. José Régio	107	107	0	0	0	0	0	0	0	0	0	107
D	86	86	R. José Régio	102	102	0	0	0	0	0	0	0	0	0	102
D	87	87	R. José Régio	54	54	0	0	0	1	0	0	0	0	0	55
D	88	88	R. João Vilaret	62	62	0	0	0	0	0	0	0	0	0	62
D	89	89	R. Barbosa du Bocage	40	40	0	0	0	1	0	0	0	0	0	41
D	90	90	R. Barbosa du Bocage	98	60	0	0	0	1	0	0	0	0	38	99
D	91	91	R. Florbela Espanca	34	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34
D	92	92	R. Almada Negreiros	76	76	0	0	0	1	0	0	0	0	0	77
D	93	93	R. Adriano Correia de Oliveira	33	33	0	0	0	0	0	0	0	0	0	33
D	94	94	R. 1 de Dezembro	69	69	0	0	0	2	0	0	0	0	0	71
D	95	95	R. 1 de Dezembro	16	16	0	0	0	1	0	0	0	0	0	17
D	96	96	Av. dos Bombeiros Voluntários	16	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16
D	97	97	Av. dos Bombeiros Voluntários	39	39	0	0	0	0	0	0	0	0	0	39
D	98	98	R. Pier Maria Baldi	47	47	0	0	0	0	0	0	0	0	0	47
D	99	99	Av. dos Bombeiros Voluntários	24	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24
D	100	100	R. da Encosta do Moinho	23	23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23
D	101	101	Av. dos Bombeiros Voluntários	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
D	102	102	Pr. 1º de Maio	44	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	44
D	103	103	Pct. Bento de Jesus Caraca	30	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30
D	104	104	Pr. 1º de Maio	55	55	0	0	0	0	0	0	0	0	0	55
D	105	105	R. Prof. Reinaldo dos Santos	64	64	0	0	0	0	0	0	0	0	0	64
D	106	106	Pct. Marquês de Pombal	25	25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25
D	107	107	Av. 24 de Setembro	49	49	0	0	0	1	0	0	0	0	0	50
D	108	108	R. 25 de Abril	173	173	0	0	0	0	0	0	0	0	0	173



ZONA	EIXO	TROÇO	Nome dos Eixos Viários	Oferta Legal Disponível	Gratuito	Cargas e Descargas	Carreg. V.E.	Condicionado	Mobilidade Reduzida	Motos	Pago	Reservado	Táxis	Informal	Total Estacionamentos
E	113	113	Combatentes da Grande Guerra (Tv.)	41	41	0	0	0	0	0	0	0	0	0	41
E	114	114	Tv. Das Freiras	11	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11
E	116	116	R. Prof. Egas Moniz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
E	117	117	R. Nossa Senhora da Assunção	7	7	0	0	0	0	0	0	1	0	0	8
E	118	118	Parque da R. Nossa Senhora da Ass	16	16	0	0	0	0	0	0	7	0	0	23
E	119	119	R. Passal	7	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
E	120	120	R. Nossa Senhora da Assunção	11	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11
E	121	121	Calçada Fonte do Val	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
E	122	122	Calçada Fonte do Val	13	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13
E	123	123	R. Damião de Góis	9	9	1	0	0	0	0	0	0	0	0	10
E	124	124	R. Prof. Egas Moniz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
E	125	125	Tv. do Sequinho	12	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12
E	126	126	Lgo Sequinho	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
E	127	127	R. Prof. Egas Moniz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
E	128	128	R. João de Deus	8	8	0	0	0	2	0	0	0	0	0	10
E	129	129	R. Luís Sá	18	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18
E	130	130	R. Santa Maria Tróia	25	20	0	0	0	0	0	0	0	0	5	25
E	131	131	R. Dona Brites Castelo Branco	25	25	1	0	0	0	0	0	0	0	0	26
E	132	132	R. Covento Nossa Sra. dos Poderes	24	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24
E	133	133	R. Gentil	17	17	0	0	0	1	0	0	0	0	0	18
E	134	134	R. Tito Morais	10	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10
E	135	135	R. Gentil	20	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20
E	136	136	R. Gentil	5	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
E	141	141	R. Primeiro de Maio	7	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
E	142	142.1	R. Caluste Gulbenkian	21	21	0	0	0	1	0	0	0	0	0	22
E	142	142.2	R. Caluste Gulbenkian	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
E	143	143	R. 25 de Abril	42	34	0	0	0	1	0	0	5	0	8	48
E	144	144	Pr. Maria Lamas	25	25	0	0	0	1	0	0	0	0	0	26
E	145	145	R. Primeiro de Maio	23	23	0	0	0	0	0	0	3	0	0	26
F	137	137	R. do Padre Cruz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
F	138	138	R. 20 de Maio de 1449	20	20	0	0	0	3	0	0	0	0	0	23
F	139	139	Tv. R. Primeiro de Maio	10	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10
F	140	140	R. Infante Dom Pedro	15	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15
F	146	146	R. Primeiro de Maio	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
F	147	147	R. Primeiro de Maio	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2
F	148	148	Av. Carlos Arrojado	16	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16
F	149	149	Av. Carlos Arrojado	28	28	0	0	0	0	0	0	0	0	0	28
F	150	150	Av. Carlos Arrojado (Praceta)	10	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10
F	151	151	R. Miguel Torga	17	17	0	0	0	1	0	0	0	0	0	18
F	152	152	Pct. Infante Dom Henrique	23	23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23
F	153	153	Pct. Infante Dom Henrique	21	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21
F	154	154	R. Miguel Torga	30	30	0	0	0	1	0	0	0	0	0	31
F	155	155	R. Miguel Torga	22	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22
F	156	156	R. Miguel Torga	26	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26
F	157	157	R. Miguel Torga (Praceta)	18	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18
F	158	158	Pct. José Gil Ormonde Coelho	83	25	0	0	0	0	0	0	0	0	58	83
F	159	159	R. Primeiro de Maio	25	25	0	0	0	1	0	0	0	1	0	27
F	160	160	R. do Olival Santo	19	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19
F	161	161	R. Miguel Serrano	13	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13
F	162	162	R. do Olival Santo (Tv.)	15	15	0	0	0	1	0	0	0	0	0	16
F	163	163	R. Maria do Rosário	21	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21
F	164	164	R. Manuel Inácio Braga	7	7	0	0	0	1	0	0	0	0	0	8
F	165	165	R. do Olival Santo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
F	166	166	R. Bairro Nascente	22	22	0	0	0	1	0	0	0	0	0	23
F	167	167	Pct. Moçambique	38	38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	38

7.1.3. Levantamento da oferta por zona

Considerando a oferta de lugares de estacionamento por zona a maior oferta verifica-se na zona D com cerca de 1.761 lugares de oferta legal de estacionamento. Contrariamente a zona A apresenta uma oferta de 244 lugares de estacionamento. Não existem lugares tarifados em nenhuma das zonas de Vialonga.

Figura 96 - Oferta de estacionamento por zona em Vialonga

ZONA	Oferta Legal Disponível	Gratuito	Cargas e Descargas	Carreg. V.E.	Condicionado	Mob. Reduzida	Motos	Pago	Reservado	Táxis	Informal	Total Estacionamentos
A	244	156	0	0	0	0	0	0	0	0	88	244
B	803	658	0	0	0	3	0	0	3	0	145	809
C	1307	1219	4	0	0	15	1	0	1	3	88	1331
D	1761	1723	0	0	0	12	0	0	3	2	38	1778
E	407	394	2	0	0	6	0	0	16	0	13	431
F	506	448	1	0	0	9	0	0	0	1	58	517
TOTAL ->	5028	4598	7	0	0	45	1	0	23	6	430	5110



7.2. Levantamento da Procura em Vialonga

7.2.1. Levantamento da procura por troço viário

Para cada um dos troços viários foi realizado o levantamento da procura de veículos estacionados para cada uns dos períodos de análise (Figura 97 a Figura 100), podendo verificar-se alguma pressão do estacionamento com ocupação acima da oferta legal, nomeadamente, nos períodos das 7h e das 19h.

Figura 97 - Procura de estacionamento por troço em Vialonga

Nome do Arruamento	Oferta Legal	07h00			11h00			15h00			19h00		
		Legal	Illegal 1	Illegal 2	Legal	Illegal 1	Illegal 2	Legal	Illegal 1	Illegal 2	Legal	Illegal 1	Illegal 2
Av. 24 de Setembro	65	40	0	0	36	7	0	38	9	0	29	5	0
Av. Carlos Arrojado	44	33	0	5	39	3	0	38	0	1	36	0	5
Av. Carlos Arrojado (Praceta)	10	10	3	3	7	0	3	8	0	0	10	0	3
Av. Carlos Pinhão	91	61	25	15	47	20	4	51	32	8	65	25	17
Av. da Flamengo	23	17	3	6	12	0	2	17	4	2	18	7	5
Av. dos Bombeiros Voluntários	82	42	14	3	39	13	5	40	16	6	44	22	0
Caçada Fonte do Val	17	16	18	3	14	24	2	11	16	2	13	15	2
CM1252	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0
Combatentes da Grande Guerra (Tv.)	41	15	12	0	14	12	1	17	12	1	16	11	0
Estr. da Flamengo	19	18	0	2	14	0	1	14	0	1	19	0	2
Estr. do Paúl	49	44	3	0	30	7	0	35	8	0	47	3	0
Estr. Olival de Fora	73	48	9	8	35	1	8	37	1	10	69	4	11
Lgo Sequinho	0	0	12	0	0	5	0	0	4	0	0	9	0
Parque	24	20	1	0	17	2	0	17	2	0	20	1	0
Parque da R. Nossa Senhora da Assunção	16	16	24	0	14	2	0	13	2	6	16	20	0
Pct. Bento de Jesus Caraca	30	17	1	0	16	2	0	17	2	0	27	0	1
Pct. da Escola	68	59	2	1	41	10	0	54	6	0	56	3	1
Pct. Henrique Ferreira	25	10	4	27	6	4	11	4	6	13	9	5	26
Pct. Infante Dom Henrique	44	25	2	0	25	1	0	19	1	0	20	2	0
Pct. José Gil Ormonde Coelho	83	54	11	1	42	2	0	36	8	1	51	9	1
Pct. Marquês de Pombal	25	8	4	0	8	2	0	8	2	0	18	4	0
Pct. Moçambique	38	34	0	2	25	3	0	27	3	0	33	0	2
Pct. Sacadura Cabral	9	9	4	0	9	8	0	7	12	0	9	5	0
Pr. 1º de Maio	99	51	0	1	49	0	2	56	0	2	67	2	0
Pr. Maria Lamas	25	23	5	14	19	1	7	20	0	9	22	5	11
Pr. Terra das Índias	72	68	4	4	34	2	2	33	2	2	72	4	3
R. 1 de Dezembro	85	72	8	8	55	1	3	61	1	4	46	12	3
R. 20 de Maio de 1449	20	20	1	2	17	0	1	12	0	0	18	0	2
R. 25 de Abril	215	40	3	5	32	0	0	36	0	1	39	0	5
R. 25 de Novembro de 1987	34	1	0	0	14	1	0	10	4	0	1	0	0
R. 28 de Setembro	124	70	2	2	67	1	3	81	0	1	85	3	2
R. Adelaide Cabete	86	66	12	7	62	6	2	72	10	7	68	14	7



Figura 98 - Procura de estacionamento por troço em Vialonga (cont.)

Nome do Arruamento	Oferta Legal	07h00			11h00			15h00			19h00		
		Legal	Illegal 1	Illegal 2	Legal	Illegal 1	Illegal 2	Legal	Illegal 1	Illegal 2	Legal	Illegal 1	Illegal 2
R. Adriano Correia de Oliveira	33	21	0	10	26	0	5	30	0	5	17	1	2
R. Alm Gago Coutinho	22	15	9	4	21	20	2	22	15	2	17	12	4
R. Almada Negreiros	76	55	2	11	46	0	10	50	0	11	60	0	12
R. Amália Rodrigues	77	54	0	22	20	0	24	22	0	1	60	0	23
R. Amália Rodrigues (Tv.)	42	39	0	0	14	0	0	19	0	0	42	8	0
R. Amílcar Cabral	102	73	6	7	73	6	3	66	9	5	69	7	7
R. Antero de Quental	114	56	4	1	38	3	0	40	3	0	72	12	2
R. António Aleixo	11	9	3	5	11	1	15	11	8	16	11	4	5
R. António José da Silva	143	89	0	0	74	0	0	78	0	0	92	1	0
R. Aqueduto	22	1	0	0	14	1	7	14	0	4	1	0	0
R. Artur Semedo	6	4	9	5	3	8	1	6	10	2	4	12	5
R. Bairro Nascente	22	22	5	0	22	3	0	19	2	0	22	0	0
R. Barbosa du Bocage	138	101	16	5	74	3	1	81	4	1	123	3	11
R. Bartolomeu Dias	14	14	9	3	13	3	1	10	8	0	14	11	4
R. Bernardo Santareno	65	65	4	4	65	8	10	65	11	10	60	22	2
R. Calouste Gulbenkian	27	27	19	3	27	8	0	27	12	6	27	13	2
R. Cândido dos Reis	35	26	16	22	26	6	13	32	17	14	23	15	19
R. Capitães de Abril	19	7	0	0	6	0	0	9	0	0	6	0	0
R. Casal dos Cavaleiros	20	0	0	0	11	1	0	3	9	0	0	0	0
R. Casal dos Mortais	108	78	24	0	60	20	0	64	20	0	73	20	0
R. Cel Lobo da Costa	53	32	2	0	23	0	1	30	0	0	32	2	0
R. Costa Gomes	76	72	39	27	40	10	17	60	15	16	74	43	27
R. Convento Nossa Sra. dos Poderes	24	23	8	0	15	2	0	17	0	0	24	4	0
R. Curado Ribeiro	8	7	6	5	5	6	4	8	8	3	8	6	6
R. da Encosta do Moinho	23	19	3	2	9	2	1	9	2	1	17	2	0
R. Danião de Góis	9	9	8	3	6	17	2	9	9	2	9	5	2
R. das Conchas	65	52	33	9	43	20	4	35	18	1	49	38	10
R. do Carrasco	0	0	0	0	0	6	0	0	8	0	0	0	0
R. do Casalinho	15	7	4	1	11	1	1	8	1	1	8	5	1
R. do Jardim	12	12	3	11	12	2	2	12	0	3	12	3	12
R. do Olival das Minas	5	0	2	0	3	3	1	0	9	0	0	2	0
R. do Olival Santo	19	17	11	0	17	8	0	19	7	3	17	8	0
R. do Olival Santo (Tv.)	15	15	4	3	9	1	2	10	0	2	15	3	3
R. do Padre Cruz	0	0	16	0	0	8	0	0	7	0	0	12	0
R. Dom Nuno de Mendonça	37	23	6	9	18	4	7	19	4	6	25	3	9
R. Dona Brites Castelo Branco	25	25	8	4	18	3	1	17	0	2	22	6	3
R. Fernando Pessoa	41	35	10	2	24	2	8	28	2	9	28	1	9
R. Florbela Espanca	34	31	3	3	27	2	3	31	2	4	32	4	4
R. Frei Bartolomeu dos Mártires	7	7	8	2	6	6	0	5	6	4	7	12	2
R. Gentil	42	31	50	11	24	30	4	25	27	4	30	47	9
R. Infante Dom Pedro	15	15	7	0	8	4	0	7	4	0	12	5	0
R. João de Deus	8	7	10	0	8	8	0	8	6	0	7	8	0
R. João Vilaret	62	41	0	0	36	0	1	39	0	1	32	0	2
R. Joaquim da Silva Gomes	8	8	12	6	6	9	1	8	8	2	8	11	5
R. José António Veríssimo da Silva	83	78	6	4	76	10	0	68	0	0	72	6	4
R. José Régio	263	223	20	11	184	13	14	197	12	15	231	10	13
R. José Saramago	0	0	6	7	0	6	10	0	10	5	0	6	9
R. Laura Alves	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2
R. Luís Sá	18	18	9	9	18	6	3	16	9	0	18	5	8



Figura 99 - Procura de estacionamento por troço em Vialonga (cont.)

Cod.	Nome do Eixo	Oferta Lugar	Oferta Desr.	07h00			11h00			15h00			19h00		
				Legal	Ilegal 1	Ilegal 2	Legal	Ilegal 1	Ilegal 2	Legal	Ilegal 1	Ilegal 2	Legal	Ilegal 1	Ilegal 2
91	R. Florbela Espanca	34	0	31	3	3	27	2	3	31	2	4	32	4	4
92	R. Almada Negreiros	76	0	55	2	11	46	0	10	50	0	11	60	0	12
93	R. Adriano Correia de Oliveira	33	0	21	0	10	26	0	5	30	0	5	17	1	2
94	R. 1 de Dezembro	69	0	68	8	8	52	1	3	57	1	4	42	12	3
95	R. 1 de Dezembro	16	0	4	0	0	3	0	0	4	0	0	4	0	0
96	Av. dos Bombeiros Voluntários	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
97	Av. dos Bombeiros Voluntários	39	0	25	5	2	18	8	3	16	10	4	21	13	0
98	R. Pier Maria Baldi	47	0	20	4	3	20	2	4	22	2	5	37	5	5
99	Av. dos Bombeiros Voluntários	24	0	14	0	1	18	0	2	21	0	2	20	0	0
100	R. da Encosta do Moinho	23	0	19	3	2	9	2	1	9	2	1	17	2	0
101	Av. dos Bombeiros Voluntários	3	0	3	9	0	3	5	0	4	5	0	3	9	0
102	Pr. 1º de Maio	44	0	28	0	1	21	0	2	24	0	2	33	2	0
103	Pct. Bento de Jesus Caraca	30	0	17	1	0	16	2	0	17	2	0	27	0	1
104	Pr. 1º de Maio	55	0	23	0	0	28	0	0	32	0	0	34	0	0
105	R. Prof. Reinaldo dos Santos	64	0	43	1	8	40	0	9	36	0	11	45	0	8
106	Pct. Marquês de Pombal	25	0	8	4	0	8	2	0	8	2	0	18	4	0
107	Av. 24 de Setembro	49	0	25	0	0	20	5	0	22	6	0	25	5	0
108	R. 25 de Abril/Parque	173	0	7	3	0	4	0	0	5	0	0	5	0	0
109	R. Casal dos Mortais	33	0	26	0	0	22	0	0	25	0	0	31	0	0
110.1	R. Casal dos Mortais	53	0	52	24	0	34	20	0	36	20	0	42	20	0
110.2	R. Casal dos Mortais	22	0	0	0	0	4	0	0	3	0	0	0	0	0
111	R. São Tomé e Príncipe	17	0	19	7	0	17	2	0	16	3	1	16	5	0
112	R. Maria Barradas	57	0	57	14	2	47	7	1	53	5	4	50	14	2
113	Combatentes da Grande Guerra (Tv.)	41	0	15	12	0	14	12	1	17	12	1	16	11	0
114	Tv. Das Freiras	11	0	11	3	0	11	2	0	10	0	0	11	0	0
116	R. Prof. Egas Moniz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
117	R. Nossa Senhora da Assunção	7	0	9	7	0	7	0	0	7	3	0	9	8	0
118	Parque da R. Nossa Senhora da Assunção	16	0	16	24	0	14	2	0	13	2	6	16	20	0
119	R. Passal	7	0	7	0	2	6	2	0	7	0	1	7	0	2
120	R. Nossa Senhora da Assunção	11	0	6	3	0	8	3	0	7	2	1	7	3	0
121	Calçada Fonte do Val	4	0	5	12	0	4	4	0	2	7	0	4	10	0
122	Calçada Fonte do Val	13	0	12	6	3	10	20	2	9	9	2	9	5	2
123	R. Damião de Góis	9	0	12	6	3	6	17	2	9	9	2	9	5	2
124	R. Prof. Egas Moniz	0	0	0	3	4	0	2	3	0	0	5	0	2	3
125	Tv. do Sequinho	12	0	12	15	2	12	3	0	12	4	2	12	15	2
126	Lgo Sequinho	0	0	0	12	0	0	5	0	0	4	0	0	9	0
127	R. Prof. Egas Moniz	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
128	R. João de Deus	8	0	7	10	0	8	8	0	8	6	0	7	8	0
129	R. Luís Sá	18	0	20	7	9	18	6	3	16	9	0	18	5	8
130	R. Santa Maria Tróia	20	5	21	18	23	10	17	4	8	10	2	19	16	19



Figura 100 - Procura de estacionamento por troço em Vialonga (cont.)

Nome do Arruamento	Oferta Legal	07h00			11h00			15h00			19h00		
		Legal	Illegal 1	Illegal 2	Legal	Illegal 1	Illegal 2	Legal	Illegal 1	Illegal 2	Legal	Illegal 1	Illegal 2
R. Manuel Inácio Braga	7	7	11	0	6	3	0	6	5	3	7	12	0
R. Manuel Lopes	13	10	7	3	4	6	1	8	7	2	9	8	4
R. Maria Barradas	47	46	19	2	47	7	1	47	11	4	47	17	2
R. Maria do Rosário	21	21	7	1	13	8	0	20	8	0	21	6	1
R. Maria Helena Nunes Moreira	43	23	4	12	24	25	18	24	2	32	28	4	14
R. Maria Pia	83	70	4	5	56	2	3	63	2	3	81	3	5
R. Mário Viegas	17	14	0	0	9	0	0	9	0	0	14	0	0
R. Melo Antunes	65	60	0	9	56	0	6	61	0	9	65	7	10
R. Miguel Serrano	13	10	7	5	4	0	1	8	2	2	11	8	4
R. Miguel Torga	95	93	10	0	68	4	4	49	17	1	87	8	0
R. Miguel Torga (Praceta)	18	8	0	0	6	1	0	8	0	0	8	0	0
R. Movimento Forças Armadas	39	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
R. Nossa Senhora da Assunção	18	13	10	0	15	3	0	14	5	1	14	11	0
R. Octávio Pato	123	98	4	34	91	7	15	97	8	18	112	5	37
R. Passal	7	7	0	2	6	2	0	7	0	1	7	0	2
R. Paulo Renato	20	14	0	3	11	0	2	9	3	0	17	0	3
R. Pier Maria Baldi	47	20	4	3	20	2	4	22	2	5	37	5	5
R. Primeiro de Maio	62	59	24	8	59	8	11	53	2	5	61	14	8
R. Prof Egas Moniz	131	55	2	0	53	0	8	74	2	10	60	2	0
R. Prof. Egas Moniz	0	0	3	4	0	2	4	0	0	5	0	2	3
R. Prof. Reinaldo dos Santos	64	43	1	8	40	0	9	36	0	11	45	0	8
R. Qta da Dona Cândida	28	20	14	3	16	8	2	20	14	3	19	18	3
R. Qta da Gaia	0	0	10	11	0	8	16	0	0	41	0	13	12
R. Raul Rego	0	0	0	0	0	10	3	0	12	1	0	0	0
R. Rui Luís Gomes	59	59	5	2	28	1	3	43	11	8	58	5	2
R. Salvador Allende	24	10	0	2	8	0	0	4	0	1	9	0	2
R. Samora Machel	25	16	0	0	10	0	0	11	0	0	14	0	0
R. Santa Maria Tróia	25	21	18	23	10	17	4	8	10	2	19	16	19
R. São Tomé e Príncipe	17	17	9	0	17	2	0	16	3	1	16	5	0
R. Sofia de Melo Breyner	48	45	3	17	22	3	14	21	7	12	46	3	17
R. Terra do Barro	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	1	2
R. Tito Morais	10	10	25	8	7	5	3	10	3	3	10	23	9
R. Valério Nogueira	70	67	2	21	46	4	8	68	3	20	68	4	27
R. Vergílio Ferreira	44	37	5	11	20	1	2	29	1	2	34	6	11
R. Virginia Moura	13	13	11	9	10	5	2	13	6	3	13	14	9
Tv. Das Freiras	11	11	1	0	11	2	0	10	0	0	11	0	0
Tv. do Sequinho	12	12	15	2	12	3	0	12	4	2	12	15	2
Tv. R. Primeiro de Maio	10	8	0	0	6	0	0	4	0	0	8	0	0



7.2.2. Levantamento da procura por zona

No global de Vialonga, os períodos horários onde se verificou o pico de maior procura de estacionamento foi às 19h, com uma pressão de estacionamento de 101% face à oferta legal existente.

Em termos de procura por zona verifica-se que a zona E é a que apresenta maior pressão de estacionamento com 172% às 7h, seguida da zona C com 120% às 19h. A zona A é a que apresenta a menor pressão com uma média de apenas 63%, conseqüente de ser uma grande área empresarial, tal como já foi referido.

Figura 101 - Procura de estacionamento por zona de Vialonga

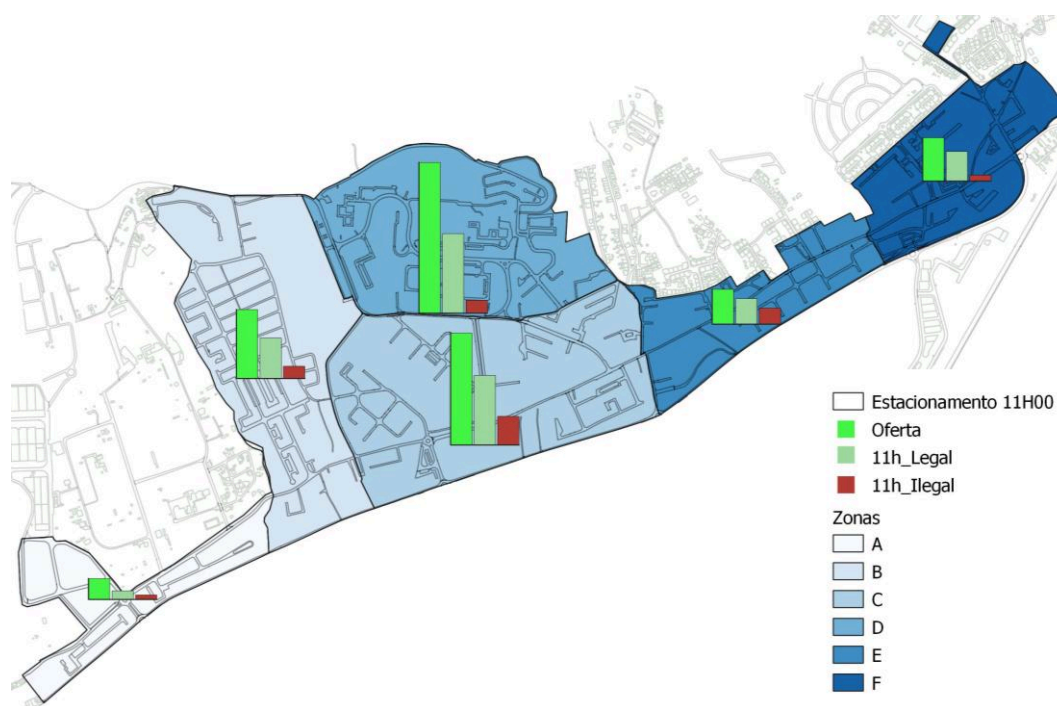
ZONA	OFERTA	07h00				11h00				15h00				19h00				Média	
		Legal	Illegal	%Ocp	%Ileg	Legal	Illegal	%Ocp	%Ileg	Legal	Illegal	%Ocp	%Ileg	Legal	Illegal	%Ocp	%Ileg	%Ocp	%Ileg
A	244	81	77	65%	49%	101	53	63%	34%	79	64	59%	45%	78	83	66%	52%	63%	45%
B	803	624	202	103%	24%	475	143	77%	23%	496	178	84%	26%	628	203	103%	24%	92%	25%
C	1307	1016	430	111%	30%	805	343	88%	30%	951	398	103%	30%	1074	490	120%	31%	105%	30%
D	1761	1098	201	74%	15%	920	156	61%	14%	985	174	66%	15%	1165	207	78%	15%	70%	15%
E	407	344	357	172%	51%	294	191	119%	39%	298	166	114%	36%	340	300	157%	47%	141%	43%
F	506	424	138	111%	25%	345	71	82%	17%	317	84	79%	21%	408	108	102%	21%	94%	21%
TOTAL ->	5028	3587	1405	99%	28%	2940	957	78%	19%	3126	1064	83%	21%	3693	1391	101%	28%	90%	24%

7.3. Análise da Procura vs Oferta em Vialonga

7.3.1. Análise global

Fazendo uma apreciação global das zonas no período de maior procura verifica-se saturação na zona E. Contudo, dentro da área existem dois espaços comerciais com estacionamento gratuito, onde se pode estacionar, e nas áreas confinantes ainda existe alguma oferta que poderá colmatar as necessidades globais. Em termos de estacionamento ilegal observa-se que o mesmo ocorre em maior número na zona D, apesar da grande oferta de lugares disponíveis e ocorre maioritariamente em cima dos passeios.

Figura 102 - Análise da oferta vs procura às 11h em Vialonga



7.3.2. Zona A

A zona A possui uma reduzida pressão de estacionamento, com apenas dois troços importantes em que ocorre estacionamento ilegal, na Pct. Henrique Ferreira e na Rua das Conchas, sendo necessário um maior controlo policial para que os automobilistas procurem parquear em zonas com estacionamento disponível mas mais afastadas do local exato das suas atividades.



TROÇO	Nome do Eixo	Oferta	07h00				11h00				15h00				19h00			
			Legal	Ilegal	%Ocp	%leg	Legal	Ilegal	%Ocp	%leg	Legal	Ilegal	%Ocp	%leg	Legal	Ilegal	%Ocp	%leg
1	Pct. Henrique Ferreira	25	10	31	164%	76%	6	15	84%	71%	4	19	92%	83%	9	31	160%	78%
2	R. Movimento Forças Armadas	39	0	0	0%	0%	0	0	0%	0	0	0%	0%	0	0	0%	0%	
3	R. Aqueduto	22	1	0	5%	0%	14	8	100%	36%	14	4	82%	22%	1	0	5%	0%
4	R. 25 de Novembro de 1987	34	1	0	3%	0%	14	1	44%	7%	10	4	41%	29%	1	0	3%	0%
5	R. do Olival das Minas	5	0	2	40%	100%	3	4	140%	57%	0	9	180%	100%	0	2	40%	100%
6	R. Casal dos Cavaleiros	20	0	0	0%	0%	11	1	60%	8%	3	9	60%	75%	0	0	0%	0%
7.1	R. das Conchas	45	39	13	116%	25%	33	11	98%	25%	28	10	84%	26%	33	15	107%	31%
7.2	R. das Conchas	20	13	29	210%	69%	10	13	115%	57%	7	9	80%	56%	16	33	245%	67%
8.1	R. Cel Lobo da Costa	14	10	2	86%	17%	7	0	50%	0%	7	0	50%	0%	11	2	93%	15%
8.2	R. Cel Lobo da Costa	20	7	0	35%	0%	3	0	15%	0%	6	0	30%	0%	7	0	35%	0%
Total de Zona ->		244	81	77	65%	49%	101	53	63%	34%	79	64	59%	45%	78	83	66%	52%

7.3.3. Zona B

Na zona B a pressão de estacionamento ocorre durante a noite, tipicamente provocada por residentes, apresentando folga durante o dia. O estacionamento longitudinal ao longo da Av. Carlos Pinhão deverá ser considerado ilegal e consequentemente proibido, pois não tem perfil transversal com dimensão suficiente para o tráfego, que inclui carreiras de autocarro, diminuindo a fluidez no arruamento de hierarquia mais importante desta zona.

TROÇO	Nome do Eixo	Oferta	07h00				11h00				15h00				19h00			
			Legal	Ilegal	%Ocp	%leg	Legal	Ilegal	%Ocp	%leg	Legal	Ilegal	%Ocp	%leg	Legal	Ilegal	%Ocp	%leg
8.3	R. Cel Lobo da Costa	0	0	0	0%	0%	0	1	0%	100%	0	0	0%	0%	0	0	0%	0%
9.1	R. José António Veríssimo da Silva	42	37	7	105%	16%	35	2	88%	5%	32	0	76%	0%	31	7	90%	18%
9.2	R. José António Veríssimo da Silva	41	41	3	107%	7%	41	8	120%	16%	36	0	88%	0%	41	3	107%	7%
9.3	Parque	24	20	1	88%	5%	17	2	79%	11%	17	2	79%	11%	20	1	88%	5%
10	R. Rui Luís Gomes	35	35	3	109%	8%	15	3	51%	17%	29	9	109%	24%	34	4	109%	11%
11	R. Maria Pia	83	70	9	95%	11%	56	5	73%	8%	63	5	82%	7%	81	8	107%	9%
12	Pr. Terra das Índias	72	68	8	106%	11%	34	4	53%	11%	33	4	51%	11%	72	7	110%	9%
13.1	R. Cândido dos Reis	3	0	8	267%	100%	0	3	100%	100%	0	4	133%	100%	0	8	267%	100%
13.2	R. Cândido dos Reis	32	26	30	175%	54%	26	16	131%	38%	32	27	184%	46%	23	26	153%	53%
14	Av. Carlos Pinhão	0	0	13	0%	100%	0	9	0%	100%	0	15	0%	100%	0	14	0%	100%
15	Av. Carlos Pinhão	14	0	17	121%	100%	0	9	64%	100%	0	11	79%	100%	0	16	114%	100%
16	Av. Carlos Pinhão	12	2	0	17%	0%	2	5	58%	71%	3	8	92%	73%	2	0	17%	0%
17	R. do Casalinho	13	5	4	69%	44%	9	0	69%	0%	7	0	54%	0%	6	5	85%	45%
18	R. Laura Alves	0	0	2	0%	100%	0	0	0%	0%	0	0	0%	0%	0	2	0%	100%
19	CM1252	0	0	0	0%	0%	0	8	0%	100%	0	0	0%	0%	0	0	0%	0%
20	R. do Carrasco	0	0	0	0%	0%	0	6	0%	100%	0	8	0%	100%	0	0	0%	0%
21	R. do Jardim	12	12	14	217%	54%	12	4	133%	25%	12	3	125%	20%	12	15	225%	56%
22.1	R. Sofia de Melo Breyner	23	20	14	148%	41%	6	15	91%	71%	10	17	117%	63%	21	13	148%	38%
22.2	R. Sofia de Melo Breyner	25	25	6	124%	19%	16	2	72%	11%	11	2	52%	15%	25	7	128%	22%
23.1	R. Vergílio Ferreira	36	29	8	103%	22%	16	1	47%	6%	23	2	69%	8%	26	7	92%	21%
23.2	R. Vergílio Ferreira	8	8	8	200%	50%	4	2	75%	33%	6	1	88%	14%	8	10	225%	56%
24	R. Mário Viegas	17	14	0	82%	0%	9	0	53%	0%	9	0	53%	0%	14	0	82%	0%
25	R. Paulo Renato	20	14	3	85%	18%	11	2	65%	15%	9	3	60%	25%	17	3	100%	15%
26	R. Salvador Allende	24	10	2	50%	17%	8	0	33%	0%	4	1	21%	20%	9	2	46%	18%
27	R. Samora Machel	25	16	0	64%	0%	10	0	40%	0%	11	0	44%	0%	14	0	56%	0%
28.1	R. do Casalinho	2	2	1	150%	33%	2	2	200%	50%	1	2	150%	67%	2	1	150%	33%
28.2	R. Terra do Barro	0	0	3	0%	100%	0	0	0%	0%	0	0	0%	0%	0	3	0%	100%
29	R. Capitães de Abril	19	7	0	37%	0%	6	0	32%	0%	9	0	47%	0%	6	0	32%	0%
30	Av. Carlos Pinhão	65	59	10	106%	14%	45	1	71%	2%	48	6	83%	11%	63	12	115%	16%
31	R. Rui Luís Gomes	24	24	4	117%	14%	13	1	58%	7%	14	10	100%	42%	24	3	113%	11%
32	R. Amílcar Cabral	40	39	6	113%	13%	31	2	83%	6%	26	5	78%	16%	40	7	118%	15%
33	R. Curado Ribeiro	8	7	11	225%	61%	5	10	188%	67%	8	11	238%	58%	8	12	250%	60%
34	R. Amílcar Cabral	62	34	7	66%	17%	42	7	79%	14%	40	9	79%	18%	29	7	58%	19%
35	R. Raul Rego	0	0	0	0%	0%	0	13	0%	100%	0	13	0%	100%	0	0	0%	0%
36	R. Cel Lobo da Costa	0	0	0	0%	0%	0	0	0%	0%	0	0	0%	0%	0	0	0%	0%
110.2	R. Casal dos Mortais	22	0	0	0%	0%	4	0	18%	0%	3	0	14%	0%	0	0	0%	0%
Total de Zona ->		803	624	202	103%	24%	475	143	77%	23%	496	178	84%	26%	628	203	103%	24%



7.3.4. Zona C

A zona C embora tenha uma boa oferta de lugares de estacionamento, apresenta valores muito elevados de ocupação e ocorrência frequente de estacionamento ilegal. Nesta zona, além de tornar mais efetivo o controlo policial, será necessário efetuar um reordenamento do estacionamento ao nível da marcação de lugares legais e novas ofertas de estacionamento em determinados locais com maior défice de oferta que podem ser materializados em novos espaços dedicados e na implementação de sentidos únicos, quando possível, para permitir libertar uma faixa para estacionamento.

TROÇO	Nome do Eixo	Oferta	07h00				11h00				15h00				19h00			
			Legal	Ilegal	%Ocp	%Ileg	Legal	Ilegal	%Ocp	%Ileg	Legal	Ilegal	%Ocp	%Ileg	Legal	Ilegal	%Ocp	%Ileg
37	Estr. da Flamenga	19	18	2	105%	10%	14	1	79%	7%	14	1	79%	7%	19	2	111%	10%
38	R. Amália Rodrigues	19	15	3	95%	17%	12	0	63%	0%	13	1	74%	7%	14	3	89%	18%
39	R. Costa Gomes	41	41	19	146%	32%	24	11	85%	31%	37	7	107%	16%	41	24	159%	37%
40	R. Bartolomeu Dias	14	14	12	186%	46%	13	4	121%	24%	10	8	129%	44%	14	15	207%	52%
41	R. Costa Gomes	15	13	21	227%	62%	8	5	87%	38%	13	9	147%	41%	13	20	220%	61%
42	R. Valério Nogueira	31	31	12	139%	28%	20	7	87%	26%	30	15	145%	33%	29	15	142%	34%
43	R. Costa Gomes	20	18	26	220%	59%	8	11	95%	58%	10	15	125%	60%	20	26	230%	57%
44	R. Valério Nogueira	39	36	11	121%	23%	26	5	79%	16%	38	8	118%	17%	39	16	141%	29%
45	R. Amália Rodrigues	24	19	4	96%	17%	8	0	33%	0%	9	0	38%	0%	23	4	113%	15%
46	R. Amália Rodrigues (Tv.)	42	39	0	93%	0%	14	0	33%	0%	19	0	45%	0%	42	8	119%	16%
47	R. Amália Rodrigues	34	20	15	103%	43%	0	24	71%	100%	0	0	0%	0%	23	16	115%	41%
48	Estr. do Paúl	49	44	3	96%	6%	30	7	76%	19%	35	8	88%	19%	47	3	102%	6%
49	R. Cel Lobo da Costa	19	15	0	79%	0%	13	0	68%	0%	17	0	89%	0%	14	0	74%	0%
50	Estr. da Flamenga	0	0	0	0%	0%	0	0	0%	0%	0	0	0%	0%	0	0	0%	0%
51	Estr. Olival de Fora	11	9	0	82%	0%	3	0	27%	0%	2	0	18%	0%	11	0	100%	0%
52	R. Virgínia Moura	13	13	20	254%	61%	10	7	131%	41%	13	9	169%	41%	13	23	277%	64%
53	R. Octávio Pato	22	22	15	168%	41%	22	10	145%	31%	22	14	164%	39%	21	15	164%	42%
54	R. Joaquim da Silva Gomes	8	8	18	325%	69%	6	10	200%	63%	8	10	225%	56%	8	16	300%	67%
55	R. Octávio Pato	38	31	8	103%	21%	29	3	84%	9%	34	7	108%	17%	38	11	129%	22%
56	R. Melo Antunes	65	60	9	106%	13%	56	6	95%	10%	61	9	108%	13%	65	17	126%	21%
57	R. Artur Semedo	6	4	14	300%	78%	3	9	200%	75%	6	12	300%	67%	4	17	350%	81%
58	R. Octávio Pato	25	12	11	92%	48%	18	5	92%	22%	20	3	92%	13%	15	12	108%	44%
59	R. Manuel Lopes	13	10	10	154%	50%	4	7	85%	64%	8	9	131%	53%	9	12	162%	57%
60	R. Frei Bartolomeu dos Mártires	7	7	10	243%	59%	6	6	171%	50%	5	10	214%	67%	7	14	300%	67%
61	Av. da Flamenga	12	12	9	175%	43%	10	2	100%	17%	12	6	150%	33%	12	12	200%	50%
62	R. Octávio Pato	38	33	4	97%	11%	22	4	68%	15%	21	2	61%	9%	38	4	111%	10%
63	Av. da Flamenga	11	5	0	45%	0%	2	0	18%	0%	5	0	45%	0%	6	0	55%	0%
64	R. Alm Gago Coutinho	22	15	13	127%	46%	21	22	195%	51%	22	17	177%	44%	17	16	150%	48%
65	R. António Aleixo	11	9	8	155%	47%	11	16	245%	59%	11	24	318%	69%	11	9	182%	45%
66	Pct. Sacadura Cabral	9	9	4	144%	31%	9	8	189%	47%	7	12	211%	63%	9	5	156%	36%
67	R. 28 de Setembro	124	70	4	60%	5%	67	4	57%	6%	81	1	66%	1%	85	5	73%	6%
68	R. José Saramago	0	0	13	0%	100%	0	16	0%	100%	0	15	0%	100%	0	15	0%	100%
69	R. Maria Helena Nunes Moreira	43	23	16	91%	41%	24	43	156%	64%	24	34	135%	59%	28	18	107%	39%
70	R. Qta da Dona Cândida	28	20	17	132%	46%	16	10	93%	38%	20	17	132%	46%	19	21	143%	53%
71	Pct. da Escola	68	59	3	91%	5%	41	10	75%	20%	54	6	88%	10%	56	4	88%	7%
72	R. Qta da Gaia	0	0	21	0%	100%	0	24	0%	100%	0	41	0%	100%	0	25	0%	100%
73	R. Adelaide Cabete	86	66	19	99%	22%	62	8	81%	11%	72	17	103%	19%	68	21	103%	24%
74	R. Prof Egas Moniz	53	26	2	53%	7%	27	8	66%	23%	46	12	109%	21%	31	2	62%	6%
75	R. Prof Egas Moniz	78	29	0	37%	0%	26	0	33%	0%	28	0	36%	0%	29	0	37%	0%
109	R. Casal dos Mortais	33	26	0	79%	0%	22	0	67%	0%	25	0	76%	0%	31	0	94%	0%
110.1	R. Casal dos Mortais	53	52	24	143%	32%	34	20	102%	37%	36	20	106%	36%	42	20	117%	32%
111	R. São Tomé e Príncipe	17	17	9	153%	35%	17	2	112%	11%	16	4	118%	20%	16	5	124%	24%
112	R. Maria Barradas	47	46	21	143%	31%	47	8	117%	15%	47	15	132%	24%	47	19	140%	29%
Total de Zona ->		1307	1016	430	111%	30%	805	343	88%	30%	951	398	103%	30%	1074	490	120%	31%



7.3.5. Zona D

A zona D tem uma forte ocupação residencial e uma elevada oferta de lugares de estacionamento. O pico de maior procura de estacionamento verifica-se às 7h e às 19h, mas apresenta uma folga superior a 20% da sua capacidade legal, podendo afirmar-se que não tem problemas significativos no que respeita a necessidades de estacionamento.

TROÇO	Nome do Eixo	Oferta	07h00				11h00				15h00				19h00			
			Legal	Ilegal	%Ocp	%leg	Legal	Ilegal	%Ocp	%leg	Legal	Ilegal	%Ocp	%leg	Legal	Ilegal	%Ocp	%leg
76	Estr. Olival de Fora	53	33	15	91%	31%	27	8	66%	23%	30	10	75%	25%	51	13	121%	20%
77	Estr. Olival de Fora	9	6	2	89%	25%	5	1	67%	17%	5	1	67%	17%	7	2	100%	22%
78	R. Dom Nuno de Mendonça	37	23	15	103%	39%	18	11	78%	38%	19	10	78%	34%	25	12	100%	32%
79	R. Antero de Quental	114	56	5	54%	8%	38	3	36%	7%	40	3	38%	7%	72	14	75%	16%
80	Av. 24 de Setembro	16	15	0	94%	0%	16	2	113%	11%	16	3	119%	16%	4	0	25%	0%
81	R. Bernardo Santareno	45	45	7	116%	13%	45	4	109%	8%	45	4	109%	8%	40	14	120%	26%
82	R. Bernardo Santareno	20	20	1	105%	5%	20	14	170%	41%	20	17	185%	46%	20	10	150%	33%
83	R. António José da Silva	143	89	0	62%	0%	74	0	52%	0%	78	0	55%	0%	92	1	65%	1%
84	R. Fernando Pessoa	41	35	12	115%	26%	24	10	83%	29%	28	11	95%	28%	28	10	93%	26%
85	R. José Régio	107	87	6	87%	6%	70	7	72%	9%	71	7	73%	9%	105	3	101%	3%
86	R. José Régio	102	84	22	104%	21%	80	19	97%	19%	90	19	107%	17%	84	18	100%	18%
87	R. José Régio	54	52	3	102%	5%	34	1	65%	3%	36	1	69%	3%	42	2	81%	5%
88	R. João Vilaret	62	41	0	66%	0%	36	1	60%	3%	39	1	65%	3%	32	2	55%	6%
89	R. Barbosa du Bocage	40	33	6	98%	15%	18	1	48%	5%	22	1	58%	4%	32	2	85%	6%
90	R. Barbosa du Bocage	98	68	15	85%	18%	56	3	60%	5%	59	4	64%	6%	91	12	105%	12%
91	R. Florbela Espanca	34	31	6	109%	16%	27	5	94%	16%	31	6	109%	16%	32	8	118%	20%
92	R. Almada Negreiros	76	55	13	89%	19%	46	10	74%	18%	50	11	80%	18%	60	12	95%	17%
93	R. Adriano Correia de Oliveira	33	21	10	94%	32%	26	5	94%	16%	30	5	106%	14%	17	3	61%	15%
94	R. 1 de Dezembro	69	68	16	122%	19%	52	4	81%	7%	57	5	90%	8%	42	15	83%	26%
95	R. 1 de Dezembro	16	4	0	25%	0%	3	0	19%	0%	4	0	25%	0%	4	0	25%	0%
96	Av. dos Bombeiros Voluntários	16	0	0	0%	0%	0	0	0%	0%	0	0	0%	0%	0	0	0%	0%
97	Av. dos Bombeiros Voluntários	39	25	7	82%	22%	18	11	74%	38%	16	14	77%	47%	21	13	87%	38%
98	R. Pier Maria Baldi	47	20	7	57%	26%	20	6	55%	23%	22	7	62%	24%	37	10	100%	21%
99	Av. dos Bombeiros Voluntários	24	14	1	63%	7%	18	2	83%	10%	21	2	96%	9%	20	0	83%	0%
100	R. da Encosta do Moinho	23	19	5	104%	21%	9	3	52%	25%	9	3	52%	25%	17	2	83%	11%
101	Av. dos Bombeiros Voluntários	3	3	9	400%	75%	3	5	267%	63%	3	6	300%	67%	3	9	400%	75%
102	Pr. 1º de Maio	44	28	1	66%	3%	21	2	52%	9%	24	2	59%	8%	33	2	80%	6%
103	Pct. Bento de Jesus Caraca	30	17	1	60%	6%	16	2	60%	11%	17	2	63%	11%	27	1	93%	4%
104	Pr. 1º de Maio	55	23	0	42%	0%	28	0	51%	0%	32	0	58%	0%	34	0	62%	0%
105	R. Prof. Reinaldo dos Santos	64	43	9	81%	17%	40	9	77%	18%	36	11	73%	23%	45	8	83%	15%
106	Pct. Marquês de Pombal	25	8	4	48%	33%	8	2	40%	20%	8	2	40%	20%	18	4	88%	18%
107	Av. 24 de Setembro	49	25	0	51%	0%	20	5	51%	20%	22	6	57%	21%	25	5	61%	17%
108	R. 25 de Abril	173	7	3	6%	30%	4	0	2%	0%	5	0	3%	0%	5	0	3%	0%
Total de Zona ->		1761	1098	201	74%	15%	920	156	61%	14%	985	174	66%	15%	1165	207	78%	15%



7.3.6. Zona E

A zona E caracteriza-se por ser uma zona estreita, ao longo do eixo R. Prof. Egas Moniz/ Rua 1º de Maio, com uma ocupação urbanística muito densa, parte dela relativamente recente, mas o pouco espaço disponível para estacionamento torna-a a zona com maiores problemas, com um pico noturno de 172% que pode ser considerado inaceitável tendo em conta a ocorrência de 51% de estacionamento ilegal.

A significativa densidade de construção não deixa espaços disponíveis com capacidade para contrariar esta má situação de grande necessidade de estacionamentos. No entanto, os parques de estacionamento dos centros comerciais Continente e Aldi possuem uma oferta que pode colmatar a falta de estacionamento para residentes no período noturno, em que as lojas se encontram encerradas.

TROÇO	Nome do Eixo	Oferta	07h00				11h00				15h00				19h00			
			Legal	Ilegal	%Ocp	%leg	Legal	Ilegal	%Ocp	%leg	Legal	Ilegal	%Ocp	%leg	Legal	Ilegal	%Ocp	%leg
113	Combatentes da Grande Guerra (Tv.)	41	15	12	66%	44%	14	13	66%	48%	17	13	73%	43%	16	11	66%	41%
114	Tv. Das Freiras	11	11	1	109%	8%	11	2	118%	15%	10	0	91%	0%	11	0	100%	0%
116	R. Prof. Egas Moniz	0	0	0	0%	0%	0	0	0%	0%	0	0	0%	0%	0	0	0%	0%
117	R. Nossa Senhora da Assunção	7	7	7	200%	50%	7	0	100%	0%	7	3	143%	30%	7	8	214%	53%
118	Parque da R. Nossa Senhora da Assunção	16	16	24	250%	60%	14	2	100%	13%	13	8	131%	38%	16	20	225%	56%
119	R. Passal	7	7	2	129%	22%	6	2	114%	25%	7	1	114%	13%	7	2	129%	22%
120	R. Nossa Senhora da Assunção	11	6	3	82%	33%	8	3	100%	27%	7	3	91%	30%	7	3	91%	30%
121	Calçada Fonte do Val	4	4	12	400%	75%	4	4	200%	50%	2	7	225%	78%	4	10	350%	71%
122	Calçada Fonte do Val	13	12	9	162%	43%	10	22	246%	69%	9	11	154%	55%	9	7	123%	44%
123	R. Damião de Góis	9	9	11	222%	55%	6	19	278%	76%	9	11	222%	55%	9	7	178%	44%
124	R. Prof. Egas Moniz	0	0	7	0%	100%	0	5	0%	100%	0	5	0%	100%	0	5	0%	100%
125	Tv. do Sequinho	12	12	17	242%	59%	12	3	125%	20%	12	6	150%	33%	12	17	242%	59%
126	Lgo Sequinho	0	0	12	0%	100%	0	5	0%	100%	0	4	0%	100%	0	9	0%	100%
127	R. Prof. Egas Moniz	0	0	0	0%	0%	0	1	0%	100%	0	0	0%	0%	0	0	0%	0%
128	R. João de Deus	8	7	10	213%	59%	8	8	200%	50%	8	6	175%	43%	7	8	188%	53%
129	R. Luís Sá	18	18	18	200%	50%	18	9	150%	33%	16	9	139%	36%	18	13	172%	42%
130	R. Santa Maria Tróia	25	21	41	248%	66%	10	21	124%	68%	8	12	80%	60%	19	35	216%	65%
131	R. Dona Brites Castelo Branco	25	25	12	148%	32%	18	4	88%	18%	17	2	76%	11%	22	9	124%	29%
132	R. Covento Nossa Sra. dos Poderes	24	23	8	129%	26%	15	2	71%	12%	17	0	71%	0%	24	4	117%	14%
133	R. Gentil	17	17	18	206%	51%	15	10	147%	40%	16	9	147%	36%	17	18	206%	51%
134	R. Tito Morais	10	10	33	430%	77%	7	8	150%	53%	10	6	160%	38%	10	32	420%	76%
135	R. Gentil	20	9	19	140%	68%	5	10	75%	67%	5	8	65%	62%	8	18	130%	69%
136	R. Gentil	5	5	24	580%	83%	4	14	360%	78%	4	14	360%	78%	5	20	500%	80%
141	R. Primeiro de Maio	7	7	8	214%	53%	5	2	100%	29%	6	0	86%	0%	7	6	186%	46%
142.1	R. Calouste Gulbenkian	21	21	13	162%	38%	21	3	114%	13%	21	5	124%	19%	21	8	138%	28%
142.2	R. Calouste Gulbenkian	6	6	9	250%	60%	6	5	183%	45%	6	13	317%	68%	6	7	217%	54%
143	R. 25 de Abril	42	33	5	90%	13%	28	0	67%	0%	31	1	76%	3%	34	5	93%	13%
144	Pr. Maria Lamas	25	23	19	168%	45%	19	8	108%	30%	20	9	116%	31%	22	16	152%	42%
145	R. Primeiro de Maio	23	20	3	100%	13%	23	6	126%	21%	20	0	87%	0%	22	2	104%	8%
Total de Zona ->		407	344	357	172%	51%	294	191	119%	39%	298	166	114%	36%	340	300	157%	47%

7.3.7. Zona F

A zona F também apresenta uma folga de capacidade de cerca de 20% durante o período diurno. Nesta zona também será necessário exercer um maior controlo policial a complementar com um reordenamento do estacionamento no que respeita a marcação de



lugares legais e à implementação, quando possível, de sentidos únicos para libertar faixa de rodagem para estacionamento longitudinal.

TROÇO	Nome do Eixo	Oferta	07h00				11h00				15h00				19h00			
			Legal	Illegal	%Ocp	%ileg	Legal	Illegal	%Ocp	%ileg	Legal	Illegal	%Ocp	%ileg	Legal	Illegal	%Ocp	%ileg
137	R. do Padre Cruz	0	0	16	0%	100%	0	8	0%	100%	0	7	0%	100%	0	12	0%	100%
138	R. 20 de Maio de 1449	20	20	3	115%	13%	17	1	90%	6%	12	0	60%	0%	18	2	100%	10%
139	Tv. R. Primeiro de Maio	10	8	0	80%	0%	6	0	60%	0%	4	0	40%	0%	8	0	80%	0%
140	R. Infante Dom Pedro	15	15	7	147%	32%	8	4	80%	33%	7	4	73%	36%	12	5	113%	29%
146	R. Primeiro de Maio	6	6	3	150%	33%	6	4	167%	40%	6	3	150%	33%	6	1	117%	14%
147	R. Primeiro de Maio	1	1	3	400%	75%	1	5	600%	83%	0	3	300%	100%	1	3	400%	75%
148	Av. Carlos Arrojado	16	12	1	81%	0%	16	2	113%	11%	15	0	94%	0%	13	1	88%	7%
149	Av. Carlos Arrojado	28	21	4	89%	16%	23	1	86%	4%	23	1	86%	4%	23	4	96%	15%
150	Av. Carlos Arrojado (Praceta)	10	10	6	160%	38%	7	3	100%	30%	8	0	80%	0%	10	3	130%	23%
151	R. Miguel Torga	17	16	0	94%	0%	6	0	35%	0%	11	0	65%	0%	13	0	76%	0%
152	Pct. Infante Dom Henrique	23	10	2	52%	17%	14	1	65%	7%	12	1	57%	8%	8	2	43%	20%
153	Pct. Infante Dom Henrique	21	15	0	71%	0%	11	0	52%	0%	7	0	33%	0%	12	0	57%	0%
154	R. Miguel Torga	30	30	5	117%	14%	21	2	77%	9%	18	0	60%	0%	28	2	100%	7%
155	R. Miguel Torga	22	22	2	109%	8%	20	4	109%	17%	14	12	118%	46%	22	4	118%	15%
156	R. Miguel Torga	26	25	3	108%	11%	21	2	88%	9%	6	6	46%	50%	24	2	100%	8%
157	R. Miguel Torga (Praceta)	18	8	0	44%	0%	6	1	39%	14%	8	0	44%	0%	8	0	44%	0%
158	Pct. José Gil Ormonde Coelho	83	54	12	80%	18%	42	2	53%	5%	36	9	54%	20%	51	10	73%	16%
159	R. Primeiro de Maio	25	25	15	160%	38%	24	2	104%	8%	21	1	88%	5%	25	10	140%	29%
160	R. do Olival Santo	19	17	3	105%	15%	17	2	100%	11%	19	3	116%	14%	17	2	100%	11%
161	R. Miguel Serrano	13	10	12	169%	55%	4	1	38%	20%	8	4	92%	33%	11	12	177%	52%
162	R. do Olival Santo (Tv.)	15	15	7	147%	32%	9	3	80%	25%	10	2	80%	17%	15	6	140%	29%
163	R. Maria do Rosário	21	21	8	138%	28%	13	8	100%	38%	20	8	133%	29%	21	7	133%	25%
164	R. Manuel Inácio Braga	7	7	11	257%	61%	6	3	129%	33%	6	8	200%	57%	7	12	271%	63%
165	R. do Olival Santo	0	0	5	0%	100%	0	4	0%	100%	0	5	0%	100%	0	4	0%	100%
166	R. Bairro Nascente	22	22	5	123%	19%	22	3	114%	12%	19	2	95%	10%	22	0	100%	0%
167	Pct. Moçambique	38	34	2	95%	6%	25	3	74%	11%	27	3	79%	10%	33	2	92%	6%
168	R. Do Olival Santo	0	0	3	0%	100%	0	2	0%	100%	0	2	0%	100%	0	2	0%	100%
Total de Zona ->		506	424	138	111%	25%	345	71	82%	17%	317	84	79%	21%	408	108	102%	21%

7.4. Levantamento das Rotações de Veículos em Vialonga

7.4.1. Escolha de percursos

Em Vialonga foi definido apenas um percurso para o levantamento da rotação dos veículos que se estendeu nos dois sentidos da Rua José António Veríssimo Silva e terminou no parque de estacionamento existente.

Figura 103 – Indicação do Percurso de Vialonga



7.4.2. Resultados do levantamento das rotações

A Figura 104 apresenta os resultados globais apurados nos levantamentos de matrículas entre as 9h e as 19h para a rotação, tempo médio de permanência e taxa média de ocupação nos troços e na globalidade do percurso efetuado no total dos 107 lugares controlados. Da análise dos indicadores de rotação de estacionamento, verifica-se que a taxa de rotação de 2,88 veículos estacionados e o tempo médio de permanência por lugar de estacionamento é de 7,9 horas.

Figura 104 – Indicadores globais da rotação de estacionamento no Percurso

ARRUAMENTO	Nº LUGARES	TAXA DE ROTAÇÃO	TEMPO MÉD. PERMANÊNCIA	TAXA MÉD. DE OCUPAÇÃO
RUA JOSÉ A. VERÍSSIMO DA SILVA	83	2,69	7,9	79%
PARQUE RUA J.A. VERÍSSIMO DA SILVA	24	3,54	8,0	80%
TOTAL ROTAÇÃO ->	107	2,88	7,9	79%

Na tabela seguinte apresentam-se os resultados dos levantamentos por lugar considerado nas rotações do percurso de Vialonga.

Figura 105 – Levantamento da rotação do Percurso

Eixo	Nº Lugar	9h00 - 10h00	10h00-11h00	11h00-12h00	12h00-13h00	13h00-14h00	14h00-15h00	15h00-16h00	16h00-17h00	17h00-18h00	18h00-19h00	ROTAÇÕES ENTRE AS 9h00 E 19h00	TOTAL DE HORAS OCUPADO
RUA JOSÉ ANTÔNIO VERÍSSIMO DA SILVA (DIR) S->N													
A.9.1.1	1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	2	1	2	1	1	0	1	1	2	3	4	5	9
	3	1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	10
	4	1	2	3	4	1	2	1	1	1	2	5	10
	5	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	1	1	2	3	1	0	1	1	1	1	0	6	8
	2	1	1	2	3	4	5	6	7	8	1	3	10
	3	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	4	1	1	1	2	0	1	2	3	4	5	4	9
	5	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	9
	6	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	7	1	1	1	1	1	2	1	2	3	4	6	10
	8	1	2	1	0	0	1	2	3	4	5	3	8
	9	1	1	1	2	3	4	5	6	7	1	4	10
	10	0	1	2	3	4	1	2	3	4	5	2	9
	11	1	2	3	4	0	0	0	1	2	3	2	7
	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	13	1	2	3	4	1	2	0	0	0	0	2	6
RUA JOSÉ ANTÔNIO VERÍSSIMO DA SILVA (ESQ) S->N													
A.9.2.1	1	1	2	1	0	0	0	1	2	0	1	4	6
	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	3	1	2	3	4	1	2	1	2	3	0	3	9
	4	0	1	1	0	0	0	0	0	1	2	3	4
	5	0	1	2	3	0	1	0	1	2	3	3	7
	1	1	2	3	1	1	2	0	0	1	0	4	7
	2	1	2	3	0	0	1	0	0	0	0	2	4
	3	1	2	3	4	1	2	1	2	3	4	3	10
	4	1	0	0	1	2	0	0	0	1	2	3	5
	5	1	2	3	4	5	6	0	1	2	3	2	9
	6	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	7	1	2	3	1	1	2	1	1	2	0	5	9
	8	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	9	1	2	3	1	2	1	2	1	0	1	5	9
	10	1	1	0	0	0	0	0	1	2	3	3	5
	1	0	0	0	1	2	0	1	2	3	4	2	6
	2	1	2	0	0	0	0	0	1	0	0	2	3
RUA JOSÉ ANTÔNIO VERÍSSIMO DA SILVA (DIR) N->S													
A.9.2.2	1	1	1	0	0	1	2	0	0	0	0	3	4
	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	3	0	0	1	2	3	4	0	0	0	1	2	5
	4	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	3	3
	5	1	1	2	3	4	0	1	0	0	1	4	7
	6	0	0	1	0	1	2	3	4	5	6	2	7
	7	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	8	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	9	1	2	3	4	5	0	0	0	1	1	3	7
	10	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	11	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	13	1	2	3	4	5	1	0	0	0	1	3	7
	14	1	0	1	2	3	0	0	0	0	1	3	5
	15	0	1	1	2	3	4	5	6	7	8	2	9
	16	1	2	3	1	2	3	4	5	6	7	2	10
	17	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
	18	1	1	2	0	1	0	0	0	0	1	4	5
	19	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	9
	20	1	2	1	2	3	4	5	0	1	2	3	9
	21	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	3	3
	22	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	23	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10

Figura 106 – Levantamento da rotação do Percurso (cont.)

Eixo	Nº Lugar	9H00 - 10H00	10h00-11h00	11h00-12h00	12h00-13h00	13h00-14h00	14h00-15h00	15h00-16h00	16h00-17h00	17h00-18h00	18h00-19h00	ROTAÇÕES ENTRE AS 9H00 E 19H00	TOTAL DE HORAS OCUPADO
RUA JOSÉ ANTÓNIO VERÍSSIMO DA SILVA (DIR) N->S													
A9.1.2	1	0	0	1	2	3	0	1	2	3	4	2	7
	2	0	0	1	2	3	4	5	6	0	0	1	6
	3	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	2	10
	4	1	2	1	2	3	0	0	1	1	2	4	8
	5	1	2	3	4	1	0	0	0	0	0	2	5
	6	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	7	0	0	1	2	3	4	5	6	7	8	1	8
	8	1	2	3	1	1	1	0	1	0	1	6	8
	9	1	2	3	4	5	1	2	0	0	1	3	8
	10	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	9
	11	1	2	3	4	5	0	1	2	3	4	2	9
	12	1	0	1	0	1	1	0	0	1	2	5	6
	13	0	1	1	2	1	0	0	0	1	1	5	6
	14	0	1	1	2	1	0	0	1	0	1	5	6
	15	1	0	1	2	1	1	2	3	4	5	4	9
	16	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	17	1	0	1	2	1	0	1	2	0	1	5	7
	18	1	0	1	1	1	0	0	1	0	1	6	6
	19	0	1	1	2	3	4	5	6	7	8	2	9
	20	1	2	3	4	5	6	7	8	0	1	2	9
	21	1	0	1	0	1	0	0	1	1	2	5	6
	22	1	1	2	3	1	0	0	0	0	1	4	6
	23	1	1	2	3	1	2	3	4	5	6	3	10
	24	1	1	2	3	1	2	1	0	1	1	6	9
PARQUE RUA JOSÉ ANTÓNIO VERÍSSIMO DA SILVA													
A9.3	1	1	1	0	1	1	0	1	0	0	1	6	6
	2	1	2	3	4	5	0	0	1	1	1	4	8
	3	1	0	0	1	2	0	0	0	1	2	3	5
	4	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	5	1	0	1	1	2	0	0	0	0	1	4	5
	6	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	7	1	0	1	2	3	4	5	0	1	2	3	8
	8	1	2	1	1	1	1	0	0	1	1	7	8
	9	0	0	1	2	3	4	5	6	7	8	1	8
	10	1	1	1	2	3	4	5	6	7	8	3	10
	11	1	2	3	4	1	1	0	0	0	1	4	7
	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	13	1	1	1	1	2	1	0	0	0	1	6	7
	14	1	2	1	2	3	4	5	6	7	8	2	10
	15	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	16	1	0	1	2	1	1	2	3	4	5	4	9
	17	1	1	1	2	1	1	0	1	2	3	6	9
	18	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	3	3
	19	1	1	1	0	1	1	2	0	0	1	6	7
	20	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	21	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	10
	22	1	2	0	1	1	1	0	1	2	0	5	7
	23	1	1	1	1	1	0	0	0	0	1	6	6
	24	1	2	1	1	2	1	0	1	1	2	6	9



7.5. Medidas de reordenamento do estacionamento

Os resultados apurados permitem fazer uma análise dos problemas e adiantar o respetivo diagnóstico para a resolução dos mesmos para a vila de Vialonga. O carácter marcadamente residencial de Vialonga mostra que o pico da procura e da ocupação ilegal ocorre no período noturno, aliviando durante o período diurno, pelo que não se recomenda a tarifação em nenhuma das zonas de Vialonga.

A análise da oferta vs procura de estacionamento constatou grandes diferenças entre as zonas em que foi desagregada a área de estudo de Vialonga. Enquanto as zonas A e D não apresentam problemas, tendo mesmo reservas de capacidade nos picos máximos, as zonas C e E apresentam procura muito acima da sua capacidade e ocupações ilegais com percentagens que podem ser consideradas inaceitáveis.

Por estes motivos, recomenda-se um reordenamento profundo do estacionamento, especialmente nas zonas com pior desempenho, passando pela identificação clara dos lugares de estacionamento legal, pelo aumento das ofertas de estacionamento, mesmo em pequenos espaços mais próximos dos residentes, e também recorrendo, sempre que possível, à eliminação de um dos sentidos de circulação de forma a libertar espaço para estacionamento legal. Este aumento da capacidade de novos lugares legais bem definidos deverá ser complementado por um controlo policial efetivo de forma a não permitir pelo menos o estacionamento “selvagem” em cima dos passeios ou mesmo prejudicando a fluidez de acessos rodoviários.