



RJ
Araújo

**ATA DA REUNIÃO ORDINÁRIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE
VILA REAL, REALIZADA NO DIA 18 DE SETEMBRO DE 2023**

N.º 20/2023

LOCAL: Sede da União de Freguesias de Constantim e Vale de Nogueiras.-----

PRESIDÊNCIA: Rui Jorge Cordeiro Gonçalves dos Santos (PS). -----

VEREADORES PRESENTES: Alexandre Manuel Mouta Favaios (PS), Mara
Lisa Minhava Domingues (PS), Adriano
António Pinto de Sousa (PS), Carlos Manuel
Gomes Matos da Silva (PS) e Luís Manuel Tão
de Sousa Barros (PSD) e Nataniel Mário Alves
Araújo (PSD). -----

AUSÊNCIAS JUSTIFICADAS: Não houve.-----

SECRETARIOU: Teresa Raquel Carvalho de Queirós – Chefe de Divisão Jurídica
e de Fiscalização. -----

HORA DE ABERTURA: Declarada aberta pelo Senhor Presidente, quando eram
18H00. -----

OUTRAS PRESENÇAS: Diretora do Departamento de Planeamento e Gestão do
Território, Chefe de Divisão de Obras Municipais,
Presidente do Conselho de Administração da Empresa
Municipal Vila Real Social e Presidente da Direção da
Associação para o Desenvolvimento da Régia Douro
Park.-----

SUMÁRIO

I - ANTES DA ORDEM DO DIA5

II – ORDEM DO DIA

CÂMARA MUNICIPAL

1. - Gestão e Manutenção das Redes de Drenagem de Águas Pluviais do Concelho de Vila Real – 2023 - Contrato Programa com a Águas do Interior Norte, EIM, SA.....6

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO E FINANCEIRO

2. - Reserva de recrutamento do Procedimento Concursal Comum para recrutamento de Técnicos Superiores (Economia, Contabilidade e Gestão)6

3. - Celebração de contratos de trabalho em funções públicas, a termo certo e a tempo parcial de Técnicos Especialistas de Atividades de Enriquecimento Curricular (AEC) no 1º Ciclo do Ensino Básico para o Ano letivo 2023/20248

4. - Extinção de processos de execução fiscal por prescrição – Ensino9

5. - Pedido de mudança de titular da concessão da ocupação de via pública com um quiosque sito na Rua da Misericórdia - Requerente: Celeste Ferreira Barroso de Veras Gonçalves12

6. - Anulação da fatura a Alcides Martins Maio no âmbito do Contrato de Cessão de Exploração do Bar dos Moinhos16

7. - Recolha e Transporte a Destino Final Adequado de Resíduos Urbanos Indiferenciados (RU) e de Monstros, Manutenção e Higienização de Equipamento de Deposição de Resíduos Urbanos no Concelho de Vila Real – aplicação de penalidades contratuais após audiência prévia – FCC Environment Portugal SA.....18

8. - Grandes Opções do Plano e Orçamento de 2023 - 4ª Alteração Orçamental Permutativa.....20

9. - Congelamento do Preço dos Passes dos Transportes Públicos 2023 – Verba adicional ao PART - Requerente: TUVR II – Urbanos de Vila Real, S.A.23

10. - Balancete da Tesouraria - Período de 1 a 12 de setembro de 2023	25
---	----

DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO E GESTÃO DO TERRITÓRIO

DIVISÃO DE GESTÃO URBANÍSTICA

11. - Processo nº 7R/00 - Stand Vila Nova, Lda. e Real Redonda Caixilharia em PVC Lda.- União de Freguesias de Constantim e Vale de Nogueiras	26
12. - Processo nº 115/19 - Junta de Freguesia de Lordelo - Freguesia de Lordelo	30
13. - Processo nº 1/23 - António José Beça do Fundo Ferreira - Freguesia de Folhadela	38
14. - Processo nº 2/23 - António José Beça do Fundo Ferreira - Freguesia de Folhadela	46
15. - Processo nº 12/83 - Jerónimo Ribeiro da Graça - Freguesia de Lordelo	54
16. - Processo nº 346/20 - Centro Social e Cultural S. João d'Arroios - Freguesia de Arroios	58
17. - Processo nº 6/20 - Construtora Rio, Lda. - Freguesia de Mateus	60
18. - Processo nº 6/84 - R&T Construção Civil; Lda. - Freguesia de Vila Real	72
19. - Processo nº 4/23 - Decada Paralela - Promoção Imobiliária, S.A. - Freguesia de Borbela e Lamas de Olo	76
20. - Processo nº 335/22 - José Manuel do Nascimento Alves - Freguesia de Mouços e Lamas	85

SERVIÇOS DE PLANEAMENTO E MOBILIDADE

21. - Aprovação do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Cidade de Vila Real..	91
22. - Semana Europeia da Mobilidade 2023.....	95
23. - Plano de Pormenor Mateus Poente Abertura do Período de Discussão Pública, ao abrigo do artigo 89.º do RJIGT, Decreto-Lei n.º 80/2015, de 14 de maio	99
24. - TUVRII - Aprovação do Plano de Operação 2023 24	103
25. - Alteração dos locais de estacionamento condicionado para serviço de transporte em Táxi.....	106
26. - Avaliação de Impacte Ambiental, Discussão Pública - Loteamento Quinta dos Cedros.....	109

27. - Avaliação de Impacte Ambiental, Consulta Pública = Superfície Comercial
Mercadona Vila Real 119

DIVISÃO DE EDUCAÇÃO, DESPORTO E JUVENTUDE

28. - Protocolo de Gestão e Manutenção das Instalações Desportivas entre o Município
de Vila Real, o Sport Club de Vila Real, o Abambres Sport Club, A.D.C. Escola Diogo
Cão e ADC Constantim 126

29. - Protocolo de Cooperação entre o Município de Vila Real, a Associação de Atletismo
de Vila Real 126

30. - Protocolo de Cooperação entre o Município de Vila Real e a Associação Regional
de Natação do Nordeste 131

31. - Associação Trilhos Semelhantes - Atribuição de subsídio 138

32. - Atribuição das Comparticipações Municipais às Coletividades Desportivas-
2023/2024 138

33. - Atribuição das Comparticipações Municipais às Coletividades Desportivas Caça e
Pesca-2023 143

34. - Gala do Desporto – Nomeados 145

III – INTERVENÇÃO DO PÚBLICO 145

I - ANTES DA ORDEM DO DIA

- O **Senhor Presidente da Câmara** começou por cumprimentar o Sr. Presidente da Junta de Freguesia e agradeceu a presença de todos os presentes.

Teceu algumas considerações sobre o funcionamento das reuniões públicas do Executivo fora do edifício da Câmara Municipal, uma vez que, regra geral, elas realizam-se naquele edifício, não tendo praticamente quaisquer participações dos munícipes.

Assim, uma vez por mês, e sempre que possível, as reuniões da CM são desconcentradas pelas freguesias do Concelho. Explicou que eram reuniões normais do executivo, mas com duas partes, a primeira delas onde são tratados os assuntos da Ordem de Trabalhos, e no final, existe uma parte destinada à intervenção do público presente, onde existe a possibilidade de os munícipes colocarem questões, as quais serão esclarecidas pelo executivo.

Ainda antes de iniciar a reunião, o **Vereador Nataniel Araújo** manifestou o seu descontentamento com uns comentários feitos nas redes sociais pelo Vereador Adriano Sousa, relativamente a uma viatura com publicidade da empresa Fribila, tendo este último esclarecido que se limitou a destacar o facto da ocupação que se encontrava a ser efetuada pela viatura em causa na zona pedonal da Avenida Carvalho Araújo consubstanciava uma clara violação das normas vigentes, não tendo feito qualquer referência particular à empresa em questão.

Por sua vez, o **Vereador Luís Tão** constatou o facto do aditamento à ordem de trabalhos ser excessivo, solicitando que os serviços tenham isso em consideração, pois o tempo disponibilizado para a sua análise se revela insuficiente.

De seguida, o Senhor Presidente da Câmara deu início à reunião.-----

II - ORDEM DO DIA

CÂMARA MUNICIPAL

- Gestão e Manutenção das Redes de Drenagem de Águas Pluviais do Concelho de Vila Real - 2023

- Contrato Programa com a Águas do Interior Norte, EIM, SA

----- 1. - Presente à reunião ofício da Águas do Interior Norte, EIM, SA, registado sob o n.º 16473, datado de 11/09/2023, do seguinte teor:

“Para os devidos efeitos junto se envia a V. Exa. Contrato Programa para Gestão de Redes de Águas Pluviais do ano de 2023, aprovado em reunião do Conselho de Administração desta empresa em 23/05/2023.

A despesa tem o cabimento orçamental n.º 3643/2023 Classificação Orgânica: 02 Classificação Económica: 05.01.01.01 Projeto do PAM: 2022/A/202 Valor: 102.547,55 €”.

-----**DELIBERAÇÃO:** Aprovar submeter à aprovação da Assembleia Municipal a celebração de Contrato-Programa para 2023 com a Empresa Intermunicipal Águas do Interior Norte, EIM, SA, ao abrigo dos artigos 48º e 50º da Lei nº 50/2012, de 31 de agosto, e nos termos da alínea n) do nº 1 artigo 25º do Anexo I da Lei nº 75/2013, de 12 de setembro.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO E FINANCEIRO

- Reserva de recrutamento do Procedimento Concursal Comum para recrutamento de Técnicos Superiores (Economia, Contabilidade e Gestão)

----- 2. – Presente à reunião proposta do Senhor Presidente da Câmara do seguinte teor:

“Por Deliberação do Executivo Municipal de 19/02/2021 foi aberto procedimento concursal comum, em regime de contrato de trabalho em funções públicas por tempo indeterminado, para preenchimento de 3 postos de trabalho de técnico superior, na área de economia, contabilidade e gestão;

Considerando que a lista de ordenação final foi homologada, por meu Despacho de 25/07/2022 e publicada na II Serie do Diário da Republica n.º 150, de 4 de agosto de 2022, onde constam 16 candidatos aprovados, tendo sido constituída uma reserva de recrutamento interna válida durante 18 meses, a contar da data de homologação da lista de ordenação final;

Considerando que no Departamento de Estratégia e Coordenação e na Divisão de Gestão Financeira e Patrimonial, que inclui os serviços de património e de contratação pública, existe uma carência de recursos técnicos que urge suprir;

Considerando que o mapa de pessoal do Município para 2023 prevê 3 postos de trabalho de técnico superior (área de economia, contabilidade e gestão) para ocupar, e existindo a necessidade do cumprimento de atividades de natureza permanente, e que os encargos decorrentes deste recrutamento encontram-se contemplados na rubrica económica 01.01.04.04. do orçamento do Município para 2023.

Considerando que é o órgão executivo do Município que promove o recrutamento de trabalhadores necessários à ocupação dos postos de trabalho previstos e não ocupados no Mapa de Pessoal (n.º 1 do artigo 9º do Decreto-lei n.º 209/2009, de 3 de setembro).

Nesta conformidade, **PROPONHO**, ao abrigo do n.º 1 do artigo 33º da Lei 35/2014, de 20 de junho, que a Câmara Municipal autorize, nos termos do artigo 4º do Decreto-Lei n.º 209/2009, de 3 de setembro, a utilização da reserva de recrutamento, nos termos do n.º 3 do artigo 30º da Portaria 125-A/2019, de 30 de abril republicada pela Portaria 12-A/2021, de 11 de janeiro, de procedimento concursal comum para constituição de relação jurídica de emprego público, na modalidade de contrato de trabalho em funções públicas por tempo indeterminado, para ocupação de três (3) postos de trabalho previstos e não ocupados no Mapa de Pessoal do Município para o ano de 2023, na categoria de Técnico Superior, da carreira geral de Técnico Superior (Grau 3 de complexidade funcional), área de atividade de Economia, Contabilidade e Gestão”.

-----**DELIBERAÇÃO:** Aprovar a proposta.-----

- Celebração de contratos de trabalho em funções públicas, a termo certo e a tempo parcial de Técnicos Especialistas de Atividades de Enriquecimento Curricular (AEC) no 1º Ciclo do Ensino Básico para o Ano letivo 2023/2024

----- 3. – Presente à reunião proposta do Senhor Presidente da Câmara do seguinte teor:

“Considerando que foi autorizado por Deliberação do Executivo Municipal de 09/08/2023 a abertura de procedimento concursal para constituição de relação jurídica de emprego público, na modalidade de contrato de trabalho em funções públicas, a termo certo e a tempo parcial, para ocupação de 53 horários no Agrupamento de Escolas Diogo Cão e 20 horários no Agrupamento de Escolas Morgado Mateus na categoria de Técnicos Especialistas de Atividades de Enriquecimento Curricular (AECs);

Considerando que os referidos agrupamentos de escola finalizaram a seleção dos técnicos especialistas, como se verifica pelas listas anexas à presente informação;

Considerando que as listas de ordenação final que contenham candidatos aprovados em número superior às publicitadas será constituída reserva de recrutamento até ao final do corrente ano letivo.

Nesta conformidade, PROponho que a Câmara Municipal aprove as listas de ordenação final dos candidatos aprovados nas ofertas para as Atividades de Enriquecimento Curricular dos Agrupamentos de Escolas Diogo Cão e Morgado Mateus para o ano letivo de 2023-2024”.-----

-----**DELIBERAÇÃO: 1 - Aprovar a proposta;**

2- Autorizar a celebração de contratos de trabalho em funções públicas, a termo certo e a tempo parcial de Técnicos Especialistas de Atividades de Enriquecimento Curricular no 1º Ciclo do Ensino Básico, para o ano letivo 2023/2024, de acordo com informação dos Diretores dos Agrupamentos de Escolas e ordenação na plataforma SIGRE da Direção Geral de Administração Escolar do Ministério da Educação.-----

- Extinção de processos de execução fiscal por prescrição – Ensino

----- 4. - Presente à reunião informação do Serviço de Auditoria Interna do seguinte teor:

“I. Enquadramento

Na sequência da análise dos processos de execução fiscal com origem no setor da Educação que correm termos no Município de Vila Real, foi adotado um procedimento que teve como objetivo o apuramento da viabilidade da sua prossecução, tendo em consideração o lapso temporal decorrido desde a instauração e os fatores sociais associados.

A amostra processual aqui em análise, corresponde aos processos instaurados entre 01 de janeiro de 2010 a 31 de dezembro de 2015 que perfazem um montante global de 7.356,05€, tal como é possível constatar no quadro-síntese que se anexa.

II. Dos Factos e do Direito

O preço das refeições escolares é fixado através de Despacho Ministerial todos os anos letivos, limitando as autarquias locais à sua aplicação nas escolas do concelho.

Este preço tem génese de preço público – é fixado administrativamente e tem carácter rígido – e de preço político devido à existência de financiamento público. Dessa forma, reveste uma natureza muito semelhante às taxas autárquicas, pelo que poderá assumir uma índole equipara a tributo.

Esta distinção é pertinente, uma vez que terá influência no regime de prescrição a aplicar, se o regime de prescrição civil caso consideremos que se trata de um preço “propriamente dito” ou o regime de prescrição fiscal, se consideremos que se assemelha a uma taxa. Assim, tal como resulta do n.º 1 do artigo 15.º do Regime Geral Das Taxas Das Autarquias Locais (doravante RGTAL) “*As dívidas por taxas às autarquias locais prescrevem no prazo de oito anos a contar da data em que o facto tributário ocorreu.*”, o prazo de prescrição das dívidas resultantes do não pagamento das refeições escolares é de 8 anos.

Consequentemente, tendo em consideração que o procedimento aplicado pelo Município é o sistema de pós-pagamento através de faturação mensal para efeitos de contagem do prazo de prescrição, este inicia no momento da notificação da respetiva fatura para pagamento voluntário.

Nesse sentido, o Município de Vila Real, por forma a dar cumprimento às competências delegadas pelo Ministério da Educação, procedeu à elaboração de regulamentos que instituem normas de funcionamento de apoio às famílias nos estabelecimentos de Pré-Escolar e Escolas de 1.º Ciclo de Ensino Básico da Rede Pública do concelho de Vila Real.

Concomitantemente, os regulamentos *in casu*, estatuem as normas alusivas ao procedimento a adotar aquando do atraso na liquidação de faturas, mais precisamente “*O atraso na liquidação da mensalidade por mais de 30 dias implica a suspensão imediata da frequência nos serviços de apoio à família, até à regularização do respetivo pagamento e a consequente instauração de processo de execução fiscal.*”

Por consequência, estabelecem ainda que “*Não poderão beneficiar de qualquer dos serviços de apoio à família os alunos cujos Encarregados de Educação estejam em situação de dívida com o Município de Vila Real, relativamente a serviços prestados no Ano Letivo anterior.*”

Dúvidas não persistem quanto à legitimidade e legalidade da instauração dos referidos processos, pelo que deveremos analisar a situação atual da dívida da Educação, mais concretamente, pela impossibilidade de cobrança dos valores em dívida. Os processos de cobrança coerciva seguiram os devidos tramites processuais, no entanto, não foi possível recuperar o valor em dívida em virtude de:

- Os valores em dívida serem diminutos, o que dificulta o processo de penhora de saldos bancários, uma vez que esta diligência se torna desproporcional quando comparamos o valor pago pela comunicação das instituições bancárias onde o executado é cliente com o valor da dívida passível de ser recuperado. Por conseguinte, o Banco de Portugal notifica as instituições bancárias onde o executado detém conta bancária para que procedam à informação sobre os valores cativos do cliente, havendo sempre a hipótese de o valor disponível ser impenhorável, segundo a legislação aplicável;
- Por outro lado, a escassa informação relativamente aos executados decorre, por sua vez, da falta de cooperação da Autoridade Tributária e do Instituto de Segurança Social no que concerne à troca de informação, tal como a morada atualizada, identificação das entidades empregadoras dos executados ou se auferem qualquer tipo de rendimento penhorável. Destarte, a prossecução dos

processos de execução fiscal sem informação relevante e atualizada acarreta somente despesa em vez de receita;

- Por fim, a frágil condição socioeconómica dos encarregados de educação para fazer face a todas as despesas é claramente uma condicionante significativa no que toca à recuperação da dívida.

Por fim, o artigo 15.º n.º 3 do RGTAL, este artigo prevê que “(...) a paragem dos processos (...) de execução fiscal por prazo superior a um ano por facto não imputável ao sujeito passivo faz cessar a interrupção da prescrição, somando-se, neste caso, o tempo que decorreu após aquele período ao que tiver decorrido até à data da atuação.” Nesse sentido, a inação do órgão executivo no que toca à cobrança coerciva culmina na prescrição do processo, dado que a citação do devedor não revela qualquer efeito útil caso haja inércia por parte da entidade administrativa.

III. Conclusão

- A adoção do sistema pré-pagamento das refeições escolares, sendo estritamente cumprido, poderá evitar possíveis valores em dívida, evitando o recurso (dispendioso) da cobrança coerciva, tal como surge clarificado no artigo 4.º, n.º 7 do Despacho n.º 8452-A/2015 do Ministério da Educação e Ciência;
- Como já melhor *supra* explano, o recurso à diligência de penhora de saldos bancários revelou-se desproporcional, tendo em consideração o valor diminuto das dívidas em apreço e o valor pago pelo Município para a realização dessa diligência. Em consonância, o facto da Autoridade Tributária e o Instituto de Segurança Social não promovem a troca de informação relevante à boa prossecução do processo de execução fiscal, nomeadamente - morada atualizada do executado, identificação de entidade empregadora e/ou outros subsídios que possa auferir suscetíveis de penhora;
- Nos termos do direito, concluímos que, apesar da matéria vertida na jurisprudência e doutrina, aqui melhor esclarecidas, no caso *sub judice* existe legislação específica aplicável. Pelo que, salvo melhor opinião, a orientação deverá ser a de lançar mão ao preceito legal do n.º 3 do artigo 15.º do RGTAL, que estabelece um regime prescrição quanto às dívidas das autarquias locais;
- Por fim, em matéria fiscal, destacamos o artigo 175.º do CPPT (Código do Processo e Procedimento Tributário), em que o conhecimento e a declaração de

prescrição de dívidas tributárias revestem natureza oficiosa quer judicialmente, quer administrativa – pela entidade a quem caiba a execução. Assim sendo, pode a Câmara Municipal, legitimamente, verificar e declarar prescritas as dívidas, de acordo com os preceitos legais aplicáveis para o efeito;

- Tendo em consideração toda a matéria de facto e de direito vertida na presente informação, propõe-se a extinção dos processos de execução fiscal que correm termos contra os aqui executados, no valor de 7.356,05€”.

Em 08/09/2023 o **Diretor do DAF** emitiu o seguinte parecer:

“Ao Sr. Presidente,

Concordo. Pode ser presente à reunião da CM para aprovação, nos termos da informação dos serviços”.

Por Despacho de 11/09/2023 o **Senhor Presidente da Câmara** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Autorizar a extinção dos processos de execução fiscal, nos termos da informação dos serviços.**-----

- **Pedido de mudança de titular da concessão da ocupação de via pública com um quiosque sito na Rua da Misericórdia**

- **Requerente: Celeste Ferreira Barroso de Veras Gonçalves**

----- **5.** - Presente à reunião informação da Divisão Jurídica e de Fiscalização do seguinte teor:

“Informação

ANTECEDENTES:

No dia 22/03/2016 foi celebrado contrato avulso entre a Câmara Municipal de Vila Real e a Miraneve Sociedade Hoteleira, Lda., pessoa coletiva n.º 500 194 351, com sede social na Rua D. Pedro de Castro em Vila Real, de atribuição do direito de exploração do quiosque sito na Rua da Misericórdia em Vila Real (junto em anexo o referido contrato).

No âmbito do referido contrato, a empresa Miraneve Sociedade Hoteleira, Lda. obrigou-se a prestar os serviços no período de cinco anos, a contar desde 01/04/2016, tendo este

prazo sido prorrogado por um igual período (até 01/04/2026). Pela execução do objeto do contrato a Miraneve Sociedade Hoteleira, Lda. obrigou-se a pagar o montante anual de 600,00€ (seiscentos euros), ao qual acrescia o IVA à taxa legal em vigor.

No contrato ficou expressamente estipulada a possibilidade de o montante anual ser dividido em duodécimos mensais. A mensalidade foi paga até setembro de 2021 (inclusive), sendo que, desde então, não existem faturas emitidas em virtude de a empresa ter entrado em processo de insolvência. Em anexo segue sentença de declaração de insolvência.

À data da celebração do contrato a Requerente Celeste Ferreira Barroso de Veras Gonçalves outorgou o contrato na qualidade de sócia gerente da empresa Miraneve Sociedade Hoteleira, Lda.; Entretanto, na data 06/03/2020, foi registado o ato de renúncia à gerência.

No dia 24/03/2021, Celeste Ferreira Barroso de Veras Gonçalves veio requerer à Câmara Municipal de Vila Real a mudança da concessão da ocupação da via pública do quiosque sito na Rua da Misericórdia em Vila Real.

ANÁLISE:

De acordo com o n.º 1 do artigo 318.º do Código dos Contratos Públicos (doravante CCP), a possibilidade de cessão da posição contratual deve constar expressamente do contrato, em cláusula de revisão ou opção inequívoca, o que não se verifica no caso concreto.

No contrato celebrado, nada consta quanto à possibilidade de cessão da posição contratual. Contudo, nos termos do artigo 316.º do CCP, *“Na falta de estipulação contratual ou quando outra coisa não resultar da natureza do contrato, são admitidas a cessão da posição contratual e a subcontratação, nos termos do disposto nos artigos seguintes.”*;

Nos termos da informação do Coordenador do Núcleo de Atendimento ao Cidadão, de 07-10-2021, no caderno de encargos, designadamente no ponto 15, *“é dito, a subcontratação pelo adjudicatário e a cessão da posição contratual das partes depende da autorização da outra, nos termos do Código dos Contratos Públicos”*.

Assim, de acordo com o previsto no caderno de encargos, a cessão da posição contratual depende da autorização expressa do contraente público Câmara Municipal de Vila Real.

No entanto, só pode ceder a posição contratual quem tiver título legitimador para o efeito. No presente caso, não foi comunicado o motivo de “abandono” da exploração do quiosque que integra esta cessão, deduzindo-se que a causa tenha sido a insolvência da empresa Miraneve Sociedade Hoteleira, Lda., declarada por sentença publicitada a 19/11/2021.

A autorização da cessão da posição contratual depende ainda, nos termos do n.º 3 do artigo 318.º do CCP: a) Da prévia apresentação dos documentos de habilitação relativos ao potencial cessionário que sejam exigidos ao cedente na fase de formação do contrato em causa; b) Do preenchimento, por parte do potencial cessionário, dos requisitos mínimos de capacidade técnica e de capacidade financeira exigidos ao cedente para efeitos de qualificação, quando esta tenha tido lugar na fase de formação do contrato em causa.

Contudo, será importante referir que:

Os quiosques são destinados a atividades que tenham em vista a promoção do turismo ou a venda dos seguintes produtos: produtos de papelaria e tabacaria, (designadamente, jornais, revistas, outras publicações periódicas, esferográficas, postais, tabaco), artesanato, flores, souvenirs ou títulos de transporte.

A gestão deste espaço não constitui uma atividade de serviço público, já que serviço público é uma tarefa administrativa que a lei atribui a um ente público, tratando-se antes da cessão de uma infraestrutura que integra o domínio municipal, traduzida na transferência temporária e geralmente onerosa do direito de utilizar e gerir um equipamento/espço.

Portanto, considerando que:

- Nos termos do n.º 8 do artigo 5.º do CCP, a parte II do mesmo Código só é aplicável quando o objeto de tais contratos abranja prestações típicas de contratos de concessão de serviços públicos;

- Estando em causa um contrato de cessão de exploração de um quiosque, bem imóvel do domínio privado do município, encontra-se excluída a aplicação das regras constantes no CCP, o que significa que a formação de um contrato desta natureza não está sujeita à obrigação de adoção de um procedimento pré-contratual;
- A cessão de exploração do quiosque deverá, todavia, ser precedida de procedimento que garanta o cumprimento dos princípios da igualdade, transparência e da concorrência, na formação do respetivo contrato, gerando iguais oportunidades para todos os eventuais interessados;
- A prática comum dos Municípios incide no recurso ao procedimento de concurso público para adjudicação do direito de exploração de espaços, com a elaboração dos respetivos cadernos de encargos e programas do procedimento, em respeito pelos princípios da concorrência e da transparência;
- Assim, a adjudicação do direito de ocupação e exploração de quiosques na via pública deverá ser precedida, em princípio, de licitação em hasta pública, divulgada no sítio da Internet da Câmara Municipal e através de editais publicados num dos jornais locais, sendo que o critério de adjudicação será o valor da proposta mais elevado.

Em todo o caso, dada a inexistência de regulamentação municipal sobre a concessão do direito de ocupação e exploração de quiosques na via pública, e considerando a tendência de atratividade decrescente na exploração dos referidos espaços;

Considerando ainda que a Requerente, Celeste Ferreira Barroso de Veras Gonçalves, que se apresenta como “sócia-gerente” da empresa Miraneve Sociedade Hoteleira, Lda., é a senhora que geriu e explorou o referido quiosque desde 2016, tendo, ao longo destes anos, assumido a responsabilidade pela manutenção e conservação do espaço cedido;

A Requerente tem, à data de hoje, 74 anos de idade e revela intenção e vontade de manter a sua ocupação, contribuindo para a divulgação da cidade de Vila Real.

CONCLUSÃO:

1. Apesar de a cessão de exploração de quiosque não estar abrangida pelas regras previstas na parte II do CCP, a prática comum incide no recurso ao procedimento de concurso público para adjudicação do direito de exploração de espaços, com a elaboração dos respetivos cadernos de encargos e programas do procedimento, em respeito pelos princípios da concorrência e da transparência;

2. Inexiste regulamentação municipal sobre a concessão do direito de instalação, ocupação e exploração de quiosques na via pública e verifica-se uma tendência decrescente de atratividade na exploração dos referidos espaços;
3. Considerando os antecedentes supramencionados e atendendo aos motivos invocados pela Requerente, Celeste Ferreira Barroso de Veras Gonçalves, que explora o equipamento até à presente data, conclui-se estar em dívida a importância total de 1200€ (mil e duzentos euros) – [150€ referente ao ano 2021, 600€ referente ao ano 2022 e 450€ referente ao ano 2023], a qual não terá sido regularizada por falta de resposta ao requerimento de 24/03/2021;
4. Pode a Câmara Municipal de Vila Real, se assim entender, deliberar autorizar a cessão da exploração do quiosque, sito na Rua da Misericórdia, a Celeste Ferreira Barroso de Veras Gonçalves, nas mesmas condições aplicáveis até à presente data, até 01/04/2026, com eventual possibilidade de renovação por períodos de cinco anos”.

Em 06/09/2023 a **Chefe de Divisão** emitiu o seguinte parecer:

“Sr. Diretor do DAF

Concordo com o presente parecer”.

Em 06/09/2023 o **Diretor do DAF** emitiu o seguinte parecer:

“Ao Vereador Carlos Silva,

Concordo. O pedido pode ser submetido à reunião da CM para aprovação, nos termos da informação dos serviços”.

Por Despacho de 08/09/2023 o **Vereador Carlos Silva** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Autorizar a cessão da exploração do quiosque e liquidar os valores em dívida, nos termos da informação dos serviços.-**

- Anulação da fatura a Alcides Martins Maio no âmbito do Contrato de Cessão de Exploração do Bar dos Moinhos

----- **6.** - Presente à reunião informação do Serviço de Auditoria Interna do seguinte teor:

“I. Enquadramento

O espaço de lazer na Zona dos Moinhos sito no Parque Corgo foi alvo de uma cessão de exploração no ano de 2016, na qual Alcides Maio ocupou a posição de cessionário.

Para tal, foi celebrado a 05/11/2015, o contrato de cessação de exploração do Espaço de Lazer da Zona dos Moinhos do Parque Corgo em Vila Real, entre o Município de Vila Real e Alcides Martins Maio. O respetivo contrato estabelecia que o seu prazo de duração era de 5 anos, com início a partir de 01/01/2016 e termo a 01/01/2021.

Durante o período de vigência do contrato aqui em análise, o cessionário procedeu em conformidade com todas as obrigações a que estava adstrito.

Todavia, a 20 de outubro de 2020 endereçou uma carta ao Município de Vila Real na qual se veio a opor à renovação do contrato de cessão de exploração.

Nesse sentido, no que concerne à não renovação do contrato de concessão de exploração, as condições estavam previstas na segunda cláusula do Caderno de Encargos onde constava que “O prazo de vigência do contrato é de 5 (cinco) anos (...) desde que não seja denunciada por quaisquer das partes por a antecedência mínima de 90 dias (...)”. Atendendo a tal comunicação, o Município considerou a pretensão da denúncia do contrato de cessão de exploração *in casu*, não se opondo ao peticionado.

De ressaltar que, ainda nessa missiva, o cessionário informa que o local estava já a ser ocupado há alguns meses pelo Club Motard Alleu, o qual promoveu e dinamizou o espaço, bem como efetuou melhorias no estado de conservação do mesmo. Pelo que, na sua melhor opinião, deveria o espaço ser cedido ao mesmo.

Perante os factos aqui expostos, somos de considerar que a fatura no valor de 123,00€ correspondente ao mês de janeiro de 2021, foi emitida por lapso, uma vez que a notificação de Alcides Maio produziu os seus devidos efeitos no que respeita à não renovação do contrato de cessão de exploração.

CONCLUSÕES:

Tendo em consideração toda a matéria de facto e de direito vertida na presente informação, somos de propor:

- A anulação da fatura emitida a Alcides Martins Maio no valor de 123,00€ referente à renda do mês de janeiro, em razão do contrato de cessão de exploração ter findado a 31/12/2020”.

Em 12/09/2023 o **Diretor do DAF** emitiu o seguinte parecer:

“Ao Sr. Presidente,

Concordo. Pode ser presente à reunião da CM para aprovação, nos termos da informação dos serviços”.

Por Despacho de 13/09/2023 o **Senhor Presidente da Câmara** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal. -----

-----**DELIBERAÇÃO: Autorizar a anulação da fatura no valor de 123,00€, nos termos da informação dos serviços.** -----

- Recolha e Transporte a Destino Final Adequado de Resíduos Urbanos Indiferenciados (RU) e de Monstros, Manutenção e Higienização de Equipamento de Deposição de Resíduos Urbanos no Concelho de Vila Real – aplicação de penalidades contratuais após audiência prévia – FCC Environment Portugal SA

----- 7. - Presente à reunião informação da Divisão Jurídica e de Fiscalização do seguinte teor:

“Considerando que:

1. Por informação dos Serviços Urbanos (SU) da Divisão do Ambiente do Município, n.º 3386/2023, de 19/04/2023, foi manifestada a intenção de, ao abrigo do disposto na Cláusula 18.ª do Caderno de Encargos, conjugado com a alínea d) do artigo 302.º e n.º 1 do artigo 329.º, ambos do Código dos Contratos Públicos (CCP), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro, aplicar sanções pecuniárias à empresa “FCC Environment Portugal SA” no valor de 7.235,91 €, em virtude do incumprimento das frequências estabelecidas para recolha, nos dias 26 a 28 de dezembro de 2022;
2. Por ofício, datado de 15/06/2023, foi concedido à FCC Environment Portugal SA, o prazo de 10 dias úteis para, em sede de audiência prévia, se pronunciar acerca da decisão de aplicação das referidas sanções, nos termos do n.º 2 do artigo 308.º

do CCP, conjugado com os artigos 100.º e seguintes do Código do Procedimento Administrativo (CPA).

3. Em 24/07/2023, através do requerimento n.º 13859, a entidade veio, em síntese, informar que:
- Prestou o serviço na totalidade, com enorme esforço nos dias seguintes à greve;
 - Teve, nos dias seguintes às greves, uma sobrecarga de trabalho excepcional e suportou os custos extraordinários com trabalho suplementar e horas extraordinárias, com o objetivo de repor imediatamente o serviço na sua totalidade.
4. Analisados os argumentos expostos, julgo que os mesmos devem ser acolhidos e atendidos na determinação do montante das penalidades a aplicar, nomeadamente, para fundamentar a redução do montante, considerando que:
- o fundamento para a aplicação das penalidades contratuais residiu no incumprimento das frequências estabelecidas para a recolha em dezembro de 2022;
 - não obstante o incumprimento em causa ser imputável à FCC, as perturbações foram provocadas pela adesão dos trabalhadores à greve convocada nesses períodos;
 - o direito à greve constitui um direito fundamental dos trabalhadores pelo que a FCC não poderia impedir a concretização da greve ou fazer substituir os trabalhadores grevistas, encontrando-se, por conseguinte, impossibilitada de prestar parte dos serviços objeto do contrato;
 - a FCC logrou de imediato minimizar os efeitos negativos provocados pela greve, tendo reposto o serviço nos dias imediatamente a seguir.
5. Desta forma, atendendo aos argumentos expostos, considera-se que o montante de 7.235,91 €, inicialmente previsto, se revela demasiado oneroso pelo que se propõe a sua redução em 50%, aplicando-se sanções pecuniárias no valor de 3.617,96 € (três mil, seiscentos e dezassete euros e noventa e seis cêntimos).

Assim, propõe-se que a Câmara Municipal, na qualidade de órgão competente para a decisão de contratar, ao abrigo do disposto na Cláusula 18.ª do Caderno de Encargos, conjugado com a alínea d) do artigo 302.º e n.º 1 do artigo 329.º, ambos do CCP, determine a aplicação das sanções pecuniárias à empresa “FCC Environment Portugal

SA”, no valor de 3.617,96 € (três mil, seiscentos e dezassete euros e noventa e seis cêntimos)”.

Em 13/09/2023 a **Chefe da Divisão** emitiu o seguinte parecer:

“Concordo com a proposta contida na informação dos serviços”.

Em 13/09/2023 o **Diretor do DAF** emitiu o seguinte parecer:

“Ao Vereador Carlos Silva,

Concordo. Pode ser submetido à reunião da CM para aprovação, nos termos da informação dos serviços.”

Por despacho de 13/09/2023 o **Vereador Carlos Silva** remeteu o assunto à reunião de Câmara Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar a aplicação de penalidades contratuais, nos termos da proposta contida na informação dos serviços.**-----

Grandes Opções do Plano e Orçamento de 2023 - 4ª Alteração Orçamental Permutativa

----- **8.** - Presente à reunião proposta do Senhor Presidente da Câmara do seguinte teor do seguinte teor:

“Considerando que o SNC-AP, que revoga o POCAL, com exceção dos pontos 2.9, 3.3 e 8.3.1, relativos, respetivamente, ao controlo interno, às regras previsionais e às modificações do orçamento, introduz um novo conceito de alteração orçamental que permite a adequação do orçamento à execução orçamental ocorrendo a despesas inadiáveis, não previsíveis ou insuficientemente dotadas;

Considerando que nos termos da Norma de Contabilidade Pública-26 prevista no SNC-AP, conjugada com o ponto 8.3.1 do Decreto-Lei nº. 54-A/99, de 22 de fevereiro (POCAL – Plano Oficial de Contabilidade das Autarquias Locais), os municípios podem efetuar Alterações Orçamentais Permutativas que incluem reforços de dotações de receitas e despesas resultantes da diminuição ou anulação de outras dotações, mantendo constante o montante global do orçamento municipal;

Considerando a necessidade de se proceder a reforços de dotações de classificações económicas de despesas com pessoal, no valor de € 89.350,00, tendo como contrapartida a dotação disponível de outras classificações económicas da mesma rubrica;

Considerando ainda a necessidade de se proceder ao reforço de dotações económicas necessárias para a realização de despesas não previstas no Orçamento para 2023, nomeadamente em projetos do PPI – Plano Plurianual de Investimentos e do PAM – Plano de Atividades Municipal, dos quais se destacam os constantes no quadro abaixo indicado, tendo como contrapartida dotações disponíveis, neste momento, nos mesmos ou noutros projetos;

Modificações nos Documentos Previsionais

Projetos do PPI			Projetos do PAM		
Nº	Designação	Valor	Nº	Designação	Valor
19/2022	Beneficiação da Escola Secundária Camilo Castelo Branco	111 000,00 €	24/2022	Apoio às Corporações de Bombeiros	40 000,00 €
6/2016	Reabilitação da Avenida Carvalho Araújo e Envolvente	202 000,00 €	109/2022	Apoio às Artes Performativas	15 000,00 €
5/2020	Requalificação do Eixo Pedonal Estruturante Centro da Cidade- Hospital e Estruturação do Corredor Urbano de Elevada Procura A4/IP4 - Interface de Transportes - Hospital e Vias Externas ao Hospital	122 750,00 €	134/2022	Comparticipação em Investimentos de Associações Desportivas	38 000,00 €
36/2022	Beneficiação de Parques Infantis	38 500,00 €	166/2022	Iluminação Pública	431 500,00 €
14/2020	Beneficiação da Estrada Andrães - S. Cibrão	62 000,00 €	184/2022	Promoção e Divulgação do "Circuito Internacional de Vila Real"	275 650,00 €

51/2022	Reconstrução de Muros e Taludes em Estradas e Caminhos Municipais	113 000,00 €	207/2022	Contratos Interadministrativos de Delegação de Competências nas Freguesias- Investimentos	162 850,00 €
---------	---	--------------	----------	---	--------------

Considerando que com a Alteração Orçamental está garantido o Equilíbrio Orçamental previsto no artigo 40º da Lei nº 73/2013, de 3 de setembro.

Nesta sequência **determino**, nos termos da alínea d) do artigo 33º do Anexo I da Lei nº 75/2013, de 12 de setembro e ao abrigo da delegação de competências, aprovada em reunião do Executivo Municipal de 11 de outubro de 2021, que seja efetuada uma **4ª Alteração Orçamental Permutativa dos documentos previsionais para 2023** (Orçamento da Despesa, Plano Plurianual de Investimentos e Plano de Atividades Municipais), no valor global de € **1.868.650,00** (um milhão, oitocentos e sessenta e oito mil seiscientos e cinquenta euros), conforme mapa seguinte:

4ª Alteração Permutativa do Orçamento da Despesa

Classificação Económica	Descrição	Reforços	Diminuições	Saldo
01	Despesas com Pessoal	89 350,00 €	89 350,00 €	0,00 €
02	Aquisição Bens e Serviços	517 300,00 €	438 100,00 €	79 200,00 €
03	Juros e Outros Encargos			0,00 €
04	Transferências Correntes	93 800,00 €	104 750,00 €	-10 950,00 €
05	Subsídios		15 150,00 €	-15 150,00 €
06	Outras Despesas Correntes	6 150,00 €	52 950,00 €	-46 800,00 €
	Total Corrente	706 600,00 €	700 300,00 €	6 300,00 €
07	Aquisição de Bens de Capital	871 700,00 €	235 150,00 €	636 550,00 €
08	Transferências de Capital	290 350,00 €	933 200,00 €	-642 850,00 €
	Total Capital	1 162 050,00 €	1 168 350,00 €	-6 300,00 €
	Total Geral	1 868 650,00 €	1 868 650,00 €	0,00 €

-----**DELIBERAÇÃO: Tomar conhecimento.**-----

Os Vereadores do PSD abstiveram-se.-----

- Congelamento do Preço dos Passes dos Transportes Públicos 2023 – Verba adicional ao PART - Requerente: TUVR II – Urbanos de Vila Real, S.A.

----- 9. – Presente à reunião informação da Divisão Jurídica e de Fiscalização do seguinte teor:

“INFORMAÇÃO:

Factos:

No dia 24 de abril de 2023, a TUVR II – Urbanos de Vila Real, S.A. veio solicitar à Câmara Municipal de Vila Real o pagamento dos valores referentes ao congelamento do aumento do preço de venda ao público dos passes dos transportes públicos mensais referentes aos meses de janeiro, fevereiro e março de 2023, e mais recentemente reclama os valores de abril, maio, junho e julho de 2023, que totaliza a importância de 29.797,50€.

Tratando-se de matérias relacionadas com a transferência de verba da Comunidade Intermunicipal do Douro – CIM Douro para o Município, no âmbito do PART – Programa de Apoio à Redução Tarifária nos Transportes Públicos, o Departamento de Planeamento e Gestão do Território solicitou ao Departamento Administrativo e Financeiro resposta ao pedido de esclarecimentos do operador TUVR II – Urbanos de Vila Real, S.A..

Análise:

O PART – Programa de Apoio à Redução Tarifária nos Transportes Públicos destina-se à redução tarifária nos transportes públicos coletivos e ao aumento da oferta de serviços, tendo por objetivo “combater as externalidades negativas associadas à mobilidade, nomeadamente a exclusão social, a emissão de gases de efeito de estufa, a poluição atmosférica, o congestionamento, o ruído e o consumo de energia”.

Deste modo, o PART visa atrair passageiros para o transporte coletivo, apoiando as autoridades de transporte com uma verba anual, que lhes permita operar um criterioso ajustamento tarifário e da oferta, no quadro das competências que lhes são atribuídas pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, na sua redação atual.

Nos termos do n.º 3 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 1-A/2020, de 3 de janeiro, a responsabilidade da repartição das dotações compete às Áreas Metropolitanas e às CIM,

tendo em consideração, designadamente, a oferta em lugares.km associados aos serviços de transporte por estas geridos.

A Resolução do Conselho de Ministros n.º 74-A/2022 estabelece medidas excecionais de apoio às famílias para mitigação dos efeitos da inflação. No domínio dos transportes, a fim de prevenir aumentos do preço dos passes, o Governo alocará uma verba adicional ao Programa de Apoio à Redução Tarifária nos Transportes Públicos em 2023, através da consignação de receitas ao Fundo Ambiental nos termos do Decreto-Lei n.º 1-A/2020, de 3 de janeiro, garantindo assim que não há aumento dos passes dos transportes públicos. A Comunidade Intermunicipal do Douro – CIM Douro, questionada sobre esta matéria pelos Serviços de Planeamento e Mobilidade, referiu que *“(...)está previsto um apoio que será devidamente entregue à autoridade de transportes do Municipal de Vila Real juntamente com o valor a entregar relativo ao PART. (visto que esta medida é um reforço deste apoio) no valor de 66.787,95€ juntamente com o valor de 199.509,06€ que seria atribuído independentemente do congelamento dos passes, num total de 266.297,00€ para o ano de 2023.”*.

Consultada a Divisão de Gestão Financeira e Patrimonial do Município, por esta foi constatado que a última tranche recebida da CIM Douro reporta a novembro de 2022, pelo que no corrente ano a Câmara Municipal de Vila Real não recebeu qualquer valor referente ao PART, não tendo inclusive conhecimento dos valores que totalizam esse reforço.

CONCLUSÃO:

Em face do exposto, sou do parecer que a CM antecipe o pagamento da importância de 29.797,50€, validada pelos SPM (e de outras que vierem a ser solicitadas pela TUVR II – Urbanos de Vila Real, S.A., após validação pelos SPM, até ao montante de 66.787,95€), referente ao congelamento dos preços dos passes de transportes urbanos (verba adicional ao PART), sem embargo de questionar a Comunidade Intermunicipal do Douro – CIM Douro quanto ao atraso verificado na transferência do referido financiamento”.

Em 15/09/2023 a **Chefe dos Serviços** emitiu o seguinte parecer:

“Concordo com a proposta contida na informação dos serviços”

Em 15/09/2023 o **Diretor do DAF** emitiu seguinte parecer:

“Ao Vereador Adriano Sousa,
Concordo. O pedido pode ser submetido à reunião da Câmara Municipal para aprovação,
nos termos da informação dos serviços”.

Em 15/09/2023 o **Vereador Adriano Sousa** emitiu o seguinte despacho:

“Envie-se à reunião nos termos do parecer do diretor do DAF, para aprovação”-----

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar, nos termos da informação dos serviços.**-----

- Balancete da Tesouraria

- Período de 1 a 12 de setembro de 2023

----- **10.** - Presente à reunião o Balancete da Tesouraria de 1 a 12 de setembro/2023,
o qual apresenta o seguinte movimento de valores em (euros):

Saldo do Período Anterior	11.619.522,87
Cobrado Durante o Período	104.442,28
Pago Durante o Período	1.051.732,29
Saldo para a Semana Seguinte	10.672.232,86
Discriminação do Saldo	
• De Operações Orçamentais	9.332.534,38
• De Operações Não Orçamentais	1.339.698,48

-----**DELIBERAÇÃO: Tomar conhecimento.**-----

DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO E GESTÃO DO TERRITÓRIO
DIVISÃO DE GESTÃO URBANÍSTICA

- Processo n.º 7R/00

- Stand Vila Nova, Lda. e Real Redonda Caixilharia em PVC Lda.

- União de Freguesias de Constantim e Vale de Nogueiras

----- **11.** - Presente à reunião requerimento de Stand Vila Nova, Lda. registado sob o n.º 9332/23, datado de 17/05/2023, submetendo para apreciação do Executivo Municipal o pedido de alteração ao Loteamento para os Lotes n.º 157 e n.º 171, sito em Boução ou Vale dos Olmos, União de Freguesias de Constantim de Vale de Nogueiras.

Traz a seguinte informação da Divisão de Gestão Urbanística:

“1. INTRODUÇÃO

Através do requerimento n.º 9332 datado de 2023.05.17 constante do processo n.º 7R/00, vêm os requerentes solicitar a Alteração ao Loteamento para os Lotes n.º 157 e n.º 171, sito em Boução ou Vale dos Olmos, inscritos na matriz predial urbana sob o artigo n.º 861 e descrito na Conservatória do Registo Predial sob o n.º 916/19940408 e artigo n.º 1343 e descrito na Conservatória do Registo Predial sob o n.º 2055/20071206 da Freguesia de Constantim, respetivamente.

2. ENQUADRAMENTO DA PRETENSÃO

A pretensão tem enquadramento legal no artigo 27º do Regime Jurídico de Urbanização e Edificação, em articulação com o capítulo IV do CRMVR.

3. ANTECEDENTES

Processo de loteamento 7/00.

Processo 7R/00 - Em reunião de câmara realizada em 2023.03.20, foi deliberado em aceitar a criação das 5 unidades de utilização independente para o lote n.º 171.

Ainda não foi requerida a emissão do aditamento ao alvará,

Processo 7AD – Alteração das prescrições do lote n.º 157.

4. INSTRUÇÃO DO PEDIDO

4.1 Documentos apresentados:

O pedido encontra-se instruído de acordo com o disposto no ponto I e III do Anexo I da Portaria n.º 113/2015, de 22 de abril, e de acordo com o Código Regulamentar do Município de Vila Real.

4.2 Análise dos elementos apresentados

Nada a referir.

4.3 Georreferenciação

De acordo com a informação dos Serviços de Planeamento e Mobilidade, o levantamento encontra-se devidamente georreferenciado.

4.4 Legitimidade / Certidão de teor:

Os Requerentes fazem o pedido na qualidade de proprietários, de acordo com as Certidões da Conservatória do Registo Predial apresentadas.

5. LOCALIZAÇÃO NOS INSTRUMENTOS DE GESTÃO TERRITORIAL

5.1 Carta de Zonamento do PU

O local encontra-se na classe de Solo Urbano e na categoria de Espaços de Atividades Económicas – Áreas Empresariais Estruturadas.

5.2 Carta de Condicionantes / Servidões

O local encontra-se inserido em ZEP do Alto Douro Vinhateiro.

6. PARECERES DAS ENTIDADES EXTERNAS E SERVIÇOS MUNICIPAIS

Face à localização foi consultada a DRCN, tendo esta entidade emitido parecer favorável.

7. ANÁLISE DA PRETENSÃO

7.1 Caracterização da pretensão

Através do presente requerimento, pretendem os requerentes alterar as especificações dos lotes n.º 157 e n.º 171, nomeadamente a área dos lotes, bem como a área de implantação e de construção do lote n.º 171.

Os requerentes adquiriram em conjunto uma parcela de terreno ao Município, registada sob o artigo rústico n.º 3324 e descrito na Conservatória do registo Predial sob o n.º 467/19900411, com a área de 3.950,00 m². Com o presente aditamento pretendem que parte desse artigo faça parte integrante do lote n.º 157 e outra do n.º lote 171.

Com o aumento da área dos lotes, o lote n.º 157, não sofre qualquer alteração no que respeita à edificação prevista/existente no mesmo, para o lote n.º 171, é previsto um aumento de área de implantação e de construção, de forma a “rematar” o edifício já previsto para o lote.

As restantes prescrições nomeadamente n.º de pisos e usos não sobrem qualquer alteração.

7.2 Parâmetros urbanísticos

De acordo com a proposta apresentada, os lotes ficam com as características que se refletem no quadro seguinte:

	N.º do artigo	Área (m ²)	Área de Implantação (m ²)	Área Bruta de Construção (m ²)			Número de Pisos			Área de Impermeabilização Total (m ²)	Volumetria (m ³)
				R/CH	Andar	Total	Acima da C.S.	Abaixo da C.S	Total		
				Área (m ²)	Área (m ²)	Área (m ²)	3	4	3+4		
Existente	1343 (Lot n.º 171)	4940,00	2350,00	2350,00	-	2350,00	1	0	1	2350,00	14100,00
	861 (Lot. n.º 157)	2230,00	1261,00	1261,00	143,00	1404,00	2	0	2	1261,00	10530,00
	3324	3660,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Proposto	1343 (Lot n.º 171)	6915,00	2500,00	2500,00	-	2500,00	1	0	1	2500,00	15000,00
	861 (Lot. n.º 157)	4205,60	1261,00	1261,00	143,00	1404,00	2	0	2	1261,00	10530,00
	3324	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

7.2.1. LOTE N.º 157

Neste lote verifica-se unicamente uma alteração na sua área.

7.2.2. LOTE N.º 171

O lote n.º 171 sofre um aumento de área, bem como é alterada da área de implantação construção da edificação ali prevista, aumento este que será refletido da unidade independente 5.

Assim o lote n.º 171, após a aprovação a alteração agora proposta, ficará com as seguintes características no que às unidades de utilização independente diz respeito:

Unidade de Utilização Independente 1 – aprovada em 2023.03.20

Área de Implantação Proposta: 500,00 m²

Área de Construção proposta: 500,00 m²

Uso: Comércio/ Serviços / Industria

Unidade de Utilização Independente 2 – aprovada em 2023.03.20

Área de implantação Proposta: 250,00 m²

Área de Construção proposta: 250,00 m²

Uso: Comércio/ Serviços / Industria

Unidade de Utilização Independente 3 – aprovada em 2023.03.20

Área de implantação Proposta: 600,00 m²

Área de Construção proposta: 600,00 m²

Uso: Comércio/ Serviços / Industria

Unidade de Utilização Independente 4 – aprovada em 2023.03.20

Área de implantação Proposta: 500,00 m²

Área de Construção proposta: 500,00 m²

2Uso: Comércio/ Serviços / Industria

Unidade de Utilização Independente 5 – aprovada em 2023.03.20

Área de implantação Proposta: 500,00 m²

Área de Construção proposta: 500,00 m²

Uso: Comércio/ Serviços / Industria

Unidade de Utilização Independente 5 – proposta na presenta alteração

Área de implantação Proposta: 650,00 m²

Área de Construção proposta: 650,00 m²

Uso: Comércio/ Serviços / Industria

A área comum às Unidades de Utilização Independente passa a corresponder a 4.415,00 m²

Visto que não foi emitida a alteração ao alvará correspondente ao aditamento apresentado no requerimento n.º 21242 de 2021.02.15, aprovado em 2023.03.20, e considerando o presente aditamento que vem alterar algumas das prescrições ali

referias, propõe-se que seja informado o requerente que será emitida uma alteração única ao alvará após a aprovação do presente aditamento.

7.3 Conformidade do projeto de alteração de loteamento

7.3.1 Plano de Urbanização de Vila Real

De acordo com a carta de Zonamento do PUCVR, o lote insere-se em Solo Urbano – Espaços de Atividades Económicas – Áreas Empresariais Estruturadas.

Considerando o referido no artigo 48.º do Regulamento do PUCVR, as intervenções nas áreas empresariais devem garantir, sem prejuízo do disposto para a SUOPG que possam integrar, a correta integração urbana, nomeadamente quanto à volumetria, alinhamentos e compatibilidade de usos com a ocupação envolvente, a satisfação do estacionamento necessário à atividade gerada e a requalificação do espaço público de circulação viária e pedonal.

Considerando a envolvente construída a alteração agora pretendida assegura uma correta integração urbana, quer em termos de cêrcea volumetria, afastamentos e alinhamentos.

Os usos propostos estão de acordo com o já autorizado para o local.

No que diz respeito aos lugares de estacionamento, e nos termos do artigo 16.º do regulamento do PU, para as cinco unidades pretendidas, para o lote n.º 171, considerando a área de construção agora proposta, são necessários 50 lugares de estacionamento, lugares estes que devem ser garantidos no interior do lote.

7.3.2 Código Regulamentar do Município de Vila Real (CRMVR)

Da análise do pedido não resultam desconformidades.

7.3.3 Outras Disposições Regulamentares

Para as outras disposições regulamentares, remete-se o seu cumprimento para o termo de responsabilidade do técnico autor do projeto.

8. ÁREAS DE CEDÊNCIA PARA ESPAÇOS VERDES E EQUIPAMENTO DE UTILIZAÇÃO COLETIVA

Nos termos do artigo 37º, do Regulamento do PUCVR, para a utilização pretendida, na situação mais desfavorável, será necessário prever 0,40 m²/m² de construção para espaços verdes e equipamento de utilização coletiva.

Na presente proposta há um aumento de área de construção de 150,00 m², no lote n.º 171, a qual implica uma cedência de 1.000,00 m².

O loteamento industrial já se encontra perfeitamente consolidado, pelo que não se mostra possível a cedência acima referida.

9. COMPENSAÇÃO PELA NÃO CEDÊNCIA DE ÁREA PARA ESPAÇOS VERDES E EQUIPAMENTO DE UTILIZAÇÃO COLETIVA

Nos termos da alínea a), do n.º 1, do artigo H/25º, do Código Regulamentar, a não cedência de áreas para espaços verdes e equipamentos de utilização coletiva está sujeita ao pagamento de uma compensação, cujo valor é o correspondente a 0,25 vezes o VPT-Valor Patrimonial Tributário desse terreno, calculado nos termos do Código do IMI, para o ano em causa.

Na presente proposta há a necessidade de uma área de cedência que corresponde a 1.000,00 m², a qual poderá, caso superiormente seja aceite, ser compensada em numerário.

O valor calculado nos termos do artigo H/25º, do Código Regulamentar, corresponde a 0,25 X 37.710,00€ = 9.427,50€

10. CONCLUSÃO / PROPOSTA DE DECISÃO

Em face do exposto, considerando que é respeitado o Plano de Urbanização, propõe-se o deferimento do presente pedido, devendo o mesmo ser submetido a discussão pública, nos termos do artigo 27.º do RJUE”.

Em 01/09/2023 a **Diretora do DPGT** emitiu o seguinte parecer:

“Sr. Vereador,

Concordo. Propõe-se o envio à reunião de Câmara Municipal, para deliberar a aprovação da abertura do período de discussão pública, nos termos da presente informação”.

Por Despacho de 04/09/2023 o **Vereador Adriano de Sousa** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Submeter a discussão pública, nos termos da informação dos serviços.**-----

- **Processo nº 115/19**

- **Junta de Freguesia de Lordelo**

- **Freguesia de Lordelo**

----- **12.** - Presente à reunião requerimento de Junta de Freguesia de Lordelo registado sob o nº 15527/23, datado de 24/08/2023, submetendo para apreciação do Executivo Municipal a apresentação de elementos por forma a completar a instrução do processo no âmbito dos projetos de especialidades aplicáveis à Instalação de um Empreendimento Turístico, na categoria de Parque de Campismo e Caravanismo, no lugar de Monte das Cales, Freguesia de Lordelo.

Traz a seguinte informação da Divisão de Gestão Urbanística:

“1. INTRODUÇÃO

Através do requerimento 15527/23 de 24/08/2023, constante do processo n.º 115/19, o requerente vem apresentar elementos por forma a completar a instrução do processo no âmbito dos projetos de especialidades aplicáveis à Instalação de um Empreendimento Turístico, na categoria de Parque de Campismo e Caravanismo, no lugar de Monte das Cales, freguesia de Lordelo, Vila Real.

Na presente informação técnica será feita uma abordagem relativamente aos elementos que vieram alterar os pressupostos inicialmente aceites em sede do projeto de arquitetura e que constam dos requerimentos n.º 2932/23 de 16/02/2023 e 8206/23 de 04/05/2023, em simultâneo com os elementos que têm vindo a ser apresentados nos âmbito do projetos de especialidades e que constam dos requerimento n.º 21957/22 e n.º 21999/22 de 11/11/2022, n.º 2932/23 de 16/02/2023, n.º 7066/23 de 14/04/2023 e n.º 13892/23 de 25/07/2023.

2. ENQUADRAMENTO DA PRETENSÃO

No âmbito do projeto de arquitetura e para efeitos da verificação da conformidade da pretensão com as normas legais aplicáveis, esta tem enquadramento legal na alínea c) do n.º 2 do artigo 4.º, do Regime Jurídico de Urbanização e Edificação (RJUE) e está sujeita a parecer prévio não vinculativo da câmara municipal, nos termos do artigo 7.º do mesmo preceito legal.

No âmbito dos projetos de especialidades a pretensão tem enquadramento no n.º 4, do artigo 20.º do RJUE.

3. ANTECEDENTES

Requerimento n.º 14707/19 de 17/07/2019 – Deferida a pretensão por deliberação de 08/05/2020, com base no parecer técnico não vinculativo de 14/04/2020, que condicionou ao cumprimento dos pareceres emitidos pelas entidades consultadas, bem como aos pareceres emitidos pelos serviços deste município.

Em 03/04/2023, pelo ofício n.º1997 foi dado conhecimento ao requerente da informação técnica que se reproduz parcialmente para um melhor enquadramento:

“4. INSTRUÇÃO

4.1 Projetos de especialidades: Foram apresentados os seguintes elementos:

Requerimento n.º21957/22:

- *Termo de responsabilidade subscrito pelo Eng.º Luís Carmo referente projeto de estabilidade;*
- *Ficha eletrotécnica;*
- *Termo de responsabilidade referente ao projeto de redes prediais de água e esgotos;*
- *Termo de responsabilidade subscrito pelo Eng.º Luís Carmo referente ao projeto de águas pluviais;*
- *Projeto de infraestruturas de telecomunicações;*
- *Termo de responsabilidade subscrito pelo Eng.º Bruno Pereira referente ao desempenho energético dos edifícios de apoio ao parque de campismo (comércio e serviços) (Lei n.º 101-D/2020);*

- *Projeto de instalações eletromecânicas, e instalações mecânicas de ventilação e exaustão de fumos; Foi apresentado um termo de responsabilidade subscrito pelo Eng.º Luís Silva mas está em falta o doc. da Associação Pública e o seguro de responsabilidade civil.*
- *Projeto de segurança contra incêndios em edifícios;*
- *Termo de responsabilidade subscrito pelo Eng.º Luís do Carmo, referente ao projeto de condicionamento acústico.*

Requerimento n.º21999/22:

- *Foi apresentado o estudo das Infraestruturas do Parque de Campismo:*
- *Terraplanagens e Arruamentos*
- *Rede de abastecimento de água*
- *Rede de drenagem de águas residuais*
- *Rede de águas pluviais – é proposto encaminhar para as linhas de água mais próximas.*

4.2 Análise dos elementos apresentados:

Estão em falta:

- *Doc. da Associação Pública e o Seguro de Responsabilidade Civil do Técnico que subscreveu os projetos de instalações Eletromecânicas, instalações mecânicas de ventilação e exaustão de fumos;*
- *Projeto de gás.*
- *Fichas cadastrais.*
- *O último requerimento propõe a eliminação do parque infantil e a retificação da área da parcela pelo que se torna necessário a apresentação do termo de responsabilidade do técnico autor do projeto.*

4.3 Georreferenciação – De acordo com a informação prestada pelos Serviços de Planeamento e Mobilidade, a Georreferenciação apresentada está correta.

4.4 Legitimidade / Certidão de teor: O pedido é efetuado pelo presidente da JF de Lordelo.

Trata-se de uma parcela de terreno identificado na CRP como: prédio rustico com área total de 37700m2, inscrito na matriz com o n.º876 e inscrito na CRP sob o n.º798 de 1995-12-04. Confronta a sul com estrada.

5. LOCALIZAÇÃO NOS INSTRUMENTOS DE GESTÃO TERRITORIAL

Plano Diretor Municipal (PDM):

5.1 Carta de Ordenamento

Cf. informação dos SPM, o terreno em causa encontra-se classificado como “Solo rural:

- *Espaços florestais ocupando a área de 30 623,00m2;*
- *Agroflorestais ocupando a área de 409,00m2;*
- *REN ocupando a área de 3 923,00m2.*

5.2 Carta de condicionantes / Servidões

REN; Servidão da Rede Rodoviária; ANAC

6. PARECERES DAS ENTIDADES EXTERNAS E SERVIÇOS MUNICIPAIS

6.1 Req. 8964/19: Consulta de entidades em razão da localização - Artigo 13.º-A do RJUE: VRL 2019/01253:

6.1.1 CCDRN no âmbito do Regime Jurídico da Avaliação de Impacto Ambiental (AIA) – Anexo II, ponto 12, alínea d) e no âmbito da servidão da REN.

A CCDRN emitiu o seguinte parecer:

“A Agência Portuguesa do Ambiente não se pronuncia nos casos previstos na alínea e) do ponto VII-Equipamentos de recreio e lazer, do Anexo II, da Portaria n.º 419/2012 de 20 de dezembro.

Considerando que a pretensão é relativa à criação de parque turístico para campismo e caravanismo, em conformidade com o disposto na alínea e) Espaços verdes equipados de utilização coletiva, do Capítulo I – Obras de construção, alteração e ampliação, do Anexo II do Decreto-Lei n.º 166/2008, de 22 de Agosto, na redação conferida pelo Decreto-lei n.º 239/2012, de 2 de Novembro, emite-se parecer favorável, devendo ser minimizados os movimentos de terras e a alteração da topografia do solo e não seja prevista qualquer camada para assentamento com características impermeáveis ou impermeabilizantes.

No entanto, recomenda-se o cumprimento das medidas aplicáveis de ordem ambiental e paisagística que a seguir se enumeram:

- Deverá ser assegurada a recolha de resíduos;
- A área de intervenção deverá ser confinada ao mínimo necessário para a execução da obra, no que respeita a escavações, aterros e locais de depósito de material;
- Os movimentos de maquinaria deverão ser efetuados sempre pelos mesmos locais, de modo a evitar a destruição do coberto vegetal existente e a compactação excessiva do terreno;
- As operações de manutenção dos equipamentos deverão ser efetuadas em locais próprios, de forma a evitar derrames acidentais de combustíveis e/ou lubrificantes;
- Evitar danos ou a destruição acidental da vegetação arbórea e arbustiva recorrendo, se necessário à sua proteção / sinalização através de meios adequados (a retirar no fim da obra);
- Recolher no final da fase de construção, todos os resíduos resultantes das obras e transporta-os para destino final autorizado, fora da REN, com vista ao seu tratamento ou valorização;
- Sejam implementadas todas as medidas necessárias de minimização do impacte visual e ambiental inerente à execução dos trabalhos.”

6.1.2 Infraestruturas de Portugal, IP por se encontrar em zona de servidão da EN 313, cf. planta de ordenamento do PDM.

A Infraestruturas de Portugal informou que a pretensão não interfere com nenhum troço da rede rodoferroviária sob jurisdição da Infraestruturas de Portugal, não havendo portanto lugar a parecer destes Serviços.

6.1.3 ANAC – Autoridade Nacional de Aviação Civil, no âmbito do art.º 74 do regulamento do PDM de Vila Real, dado que o prédio se encontra dentro do perímetro de proteção do heliporto do Hospital de S. Pedro, identificado na planta de ordenamento do PDM. Não se pronunciou.

Decisão global favorável à pretensão, com as recomendações referidas no parecer da CCDRN.

6.2 Consultas no âmbito do uso:

- *DEI no âmbito do DL 203/2015 de 17 setembro, por estar previsto um parque de jogos e recreio (infantil).*

Considerando que no atual aditamento a J.F. desistiu da construção do parque infantil, não se torna necessário solicitar parecer ao DEI.

- *Comissão Municipal de Defesa da Florestal ao abrigo do artigo 16.º do DL 124/2006 de 28 de junho recentemente alterado pelo DL 14/2019 de 21 de janeiro. Parecer Favorável sendo indispensável todas as medidas de autoproteção.*
- *Turismo de Portugal IP no âmbito do DL 80/2017 de 30 de junho. Parecer não emitido.*
- *Instituto Português do Desporto e Juventude, I.P. no âmbito do artigo 20.º do DL141/2009 de 16 de junho alterado pelo DL 110/2012 de 21 de maio.*

Na sequência da conversa tida com a Arq. Lurdes Ribeiro do IPDJ e considerando que esta entidade está a ter problemas com a plataforma SIRJUE, em 03-05-2019, pelo ofício n.º2648, foi sugerido à JF que promovesse a consulta ao Instituto Português do Desporto e Juventude, I.P. ao cuidado da Divisão das Infraestruturas Desportivas com morada na “Rua Rodrigo da Fonseca n.º55, 1250-190 Lisboa”.

O técnico autor do projeto encaminhou o email emitido pelo IPDJ, onde este referiu o seguinte:

“Analisados os elementos enviados, verifica-se, salvo melhor opinião, não haver lugar a emissão de parecer por parte do Instituto Português do Desporto e Juventude, IP.

Efetivamente, as infraestruturas desportivas integradas em empreendimentos turísticos e os espaços naturais de recreio e desporto, segundo, respetivamente, a alínea b) do n.º 3 e a alínea a) do n.º 4 do artigo 4.º do diploma citado, não requerem o parecer do IPDJ, IP, não participando, pois, este instituto do licenciamento do Parque de Turismo do Lordelo.”

Não obstante o que foi referido, a utilização da piscina deverá ser exclusivamente para os utentes do parque de campismo.

- *AIA, no âmbito do DL 152-B/2017:*

Face à atualização da área da parcela para 34 997,00m2, inferior a 3,5ha, a pretensão está isenta de parecer no âmbito da AIA.

7. ANÁLISE DA PRETENSÃO

7.1 Caracterização da pretensão

A pretensão diz respeito à construção de um Empreendimento Turístico – Parque de Campismo e Caravanismo.

No último requerimento o promotor vem informar que desiste da construção do parque infantil e que o terreno não tem a área de 37.700,00 m2 mas sim 34.997,00 m2.

7.2 Parâmetros urbanísticos

Parâmetros urbanísticos	Aprovado em reunião de câmara de 08/05/2020	Propostos	Analisados
Área da parcela	37 700,00 m ²	34 997,00m ²	
Área de implantação			
Área de impermeabilização	3 757,00m ²	3 817,00m ²	
Área permeável		31 180,00m ²	
Área de construção	490,30m ²	Mantem-se	
Usos		Turismo - Campismo e caravanismo	
Área da piscina		178,80m ²	
Estacionamento público		973,00m ² (esta área deve ser revista)	
Muros de vedação		Muros em gabião: 110,00m ²	
		Muros em pedra de granito: 15,40m ²	

Área total da parcela: A diferença de área enquadra-se no artigo 28.º -A (dispensa de harmonização do DL n.º125/2013 de 30/08/2013 (Código do Registo Predial), pelo que pode ser aceite podendo ser dispensada a necessidade de correção matricial.

Estacionamento: No que diz respeito à oferta de estacionamento público, este localizar-se-á quer na entrada principal do parque, na contiguidade da estrada nacional, quer no interior do mesmo.

Deve ser esclarecido qual o número de lugares de estacionamento propostos.

7.3 Conformidade do projeto de arquitetura

7.3.1 Plano Diretor Municipal (PDM)

- Empreendimento turístico – A pretensão é compatível com o uso dominante cf. alínea d) do artigo 28.º do PDM.
- Estacionamento: Deve ser esclarecido qual o n.º de lugares pretendido.
- Remete-se a análise/cumprimento do artigo 26.º do PDM, para o parecer emitido pela CMFD.
- De acordo com o artigo 31.º do PDM, permite-se a construção do parque de campismo e caravanismo dispensando-se a apresentação da “declaração de interesse para o turismo” com base na revogação do artigo 65.º que entrou em vigor com o DL 80/2017.

7.3.2 Código Regulamentar do Município de Vila Real (CRMVR):

Da análise do pedido não resultam desconformidades.

7.3.3 Regulamento Geral das Edificações Urbanas (RGEU):

Remete-se o cumprimento para a responsabilidade do técnico autor do projeto.

7.3.4 Acessibilidades:

As condições de acessibilidade a satisfazer no projeto e na construção dos empreendimentos turísticos devem cumprir as normas técnicas. Remete-se o cumprimento destas normas para o técnico autor do projeto.

7.3.5 Regulamento Geral do Ruído:

Remete-se o cumprimento do DL n.º 9/2007 de 17 janeiro para o técnico autor do projeto.

7.3.6 Infraestruturas:

Todas as infraestruturas a executar pelo requerente têm que ficar preparadas para ligação às redes públicas instaladas.

7.3.7 Normas técnicas:

Remete-se o cumprimento das normas técnicas, designadamente em matéria de SCI, Saúde, Higiene, Ruído e Eficiência energética para o técnico autor do projeto.

7.3.8 Legislação Específica:

DL 80/2017:

Os estabelecimentos de serviços, restauração e bebidas, devem cumprir a legislação específica. Remete-se o cumprimento dos requisitos específicos relativos à instalação e funcionamento previsto na legislação aplicável, para o técnico autor do projeto.

Piscinas: Tem de ser assegurada vigilância e mantido disponível material e equipamento de informação e salvamento.

Portaria n.º 1320/2008 de 17 de Novembro:

Remete-se o cumprimento da Portaria n.º 1320/2008 de 17 de Novembro, relativa à capacidade dos parques de campismo e de caravanismo, às áreas de acampamento, vias de circulação interna e espaços livres e à superfície destinada à instalação de equipamento campista, para a responsabilidade do técnico autor do projeto.

Assim sendo deverá ser apresentado um termo de responsabilidade subscrito pelo autor do projeto relativo ao cumprimento de todos os requisitos impostos pela Portaria n.º 1320/2008 de 17 de Novembro.

Capacidade:

Área proposta para autocaravanas: 1 040,00m² (80,00m² de área útil por caravana).

A capacidade é de 13 autocaravanas.

Área proposta para tendas: É proposto a área de 752,70m², sendo a capacidade de 50 tendas.

Glamping: Estão previstos 5 glampings

8. CONCLUSÃO / PROPOSTA DE DECISÃO

Está em causa uma operação urbanística promovida pela JF. De acordo com o exposto no artigo 7.º do RJUE, a pretensão está sujeita a parecer prévio não vinculativo da câmara municipal.

Apesar de estar em causa um parecer prévio não vinculativo a pretensão está sujeita ao cumprimento das normas legais e regulamentares aplicáveis.

Face ao exposto propõe-se que seja notificado o requerente para, no prazo de 15 dias, juntar os elementos em falta.”

4. INTRUÇÃO DO PEDIDO



De acordo com a informação acima transcrita datada de 20/03/2023 estavam em falta os seguintes elementos:

- Doc. da assoc. pública e o seguro de responsabilidade civil do técnico que subscreveu os projetos de instalações eletromecânicas, instalações mecânicas de ventilação e exaustão de fumos;
- Projeto de gás;
- Fichas cadastrais;
- O último requerimento propõe a eliminação do parque infantil e a retificação da área da parcela pelo que se torna necessário a apresentação do termo de responsabilidade do técnico autor do projeto.
- Esclarecer a questão do estacionamento em função da alteração da área da parcela.

Requerimento n.º 7066/23 de 14/04/2023 foram apresentados os seguintes elementos:

- Avaliação de projeto de instalação de gás e respetivo termo de responsabilidade;
- Doc. da assoc. pública e o seguro de responsabilidade civil do técnico que subscreveu os projetos de instalações eletromecânicas, instalações mecânicas de ventilação e exaustão de fumos.

Requerimento n.º 8206/23 de 04/05/2023 foram apresentados os seguintes elementos:

- Doc. da assoc. pública e o seguro de responsabilidade civil do técnico que subscreveu o projeto de arquitetura;
- Termo de responsabilidade do técnico autor do projeto de arquitetura a fazer referência ao cumprimento da Portaria n.º 1320/2008 de 17 de Novembro e a excluir a existência de um parque infantil;
- Termo de responsabilidade do técnico autor do projeto de arquitetura;
- Memória descritiva a fazer referência ao n.º de lugares de estacionamento e à respetiva área. (área total de 462,00m² correspondendo a 36 lugares, 4 dos quais destinadas a mobilidade condicionada).

Requerimento n.º 13892/23 de 25/07/2023 foram apresentadas as Fichas Cadastrais emitidas pela ADIN, quanto à informação das redes públicas prediais existentes no local.

Requerimento n.º 15527/23 de 24/08/2023 – Apresentação de projeto relativo ao Perigo de Incêndio Rural e medidas de Autoproteção relativas à resistência passagem do fogo.

Parecer Favorável emitido pela Comissão Municipal da Defesa da Floresta (CMDF) com data de 25/08/2023.

5. ANÁLISE

Verifica-se que o pedido se encontra devidamente instruído e com todos os pareceres aplicáveis. O mesmo sucede com os projetos de especialidades aplicáveis nos termos do n.º16, do Anexo I, da Portaria n.º 113/2015 de 22 de abril.

6. CONCLUSÃO / PROPOSTA DE DECISÃO

Em face do exposto, a pretensão reúne condições de ser aceite incluindo os projetos de especialidades no âmbito do parecer não vinculativo a que a pretensão está sujeita nos termos do n.º 2, do artigo 7.º do RJUE.

A presente Operação Urbanística está isenta do pagamento de taxas, ao abrigo do n.º 1, do artigo H/30.º do Regulamento de Taxas do Código Regulamentar.

Mais se informa, que o início das obras deve ser comunicado ao município até 5 dias antes do início dos trabalhos, a partir do qual será contabilizado o prazo de execução previsto na calendarização da obra apresentada de 24 meses”.

NOTA:

Nos termos do n.º 6 do artigo 10.º do Regime Jurídico de Urbanização e Edificação aprovado pelo Decreto-Lei n.º 555/99 de 16 de dezembro, na sua redação atual, qualquer irregularidade que seja detetada nos termos de responsabilidade apresentados pelos técnicos no que respeita ao cumprimento das normas legais e regulamentares aplicáveis, bem como à conformidade dos projetos apresentados com os planos municipais de ordenamento do território aplicáveis ou licença, de loteamento quando exista, serão imediatamente comunicadas à respetiva associação pública de natureza profissional onde o técnico está inscrito ou ao organismo público legalmente reconhecido no caso dos técnicos cuja atividade não esteja abrangida por associação pública para os devidos efeitos legais”.

Em 03/09/2023 a **Diretora do DPGT** emitiu o seguinte parecer:

“Sr. Vereador,

Concordo. Propõe-se o envio à reunião de Câmara Municipal para deliberar o deferimento, nos termos da presente informação”.

Por Despacho de 04/09/2023 o **Vereador Adriano de Sousa** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Deferir, nos termos da informação dos serviços.**-----

- **Processo n.º 1/23**

- **António José Beça do Fundo Ferreira**

- **Freguesia de Folhadela**

----- **13.** - Presente à reunião requerimento de António José Beça do Fundo Ferreira registado sob o n.º 14146/23, datado de 28/07/2023, submetendo para apreciação do Executivo Municipal o pedido de informação prévia de operação de Loteamento no Lugar da Carriça, Vila Nova de Cima, na Freguesia de Folhadela.

Traz a seguinte informação da Divisão de Gestão Urbanística:

“1. INTRODUÇÃO

Através de requerimento n.º **14146/23** de 28/07/2023, constante do processo n.º **1/23** vem o Requerente apresentar um **pedido de informação prévia de operação de Loteamento**

no Lugar da Carriça, Vila Nova de Cima, na freguesia de Folhadela, em prédios inscritos na matriz predial sob os artigos n.º 4329 rústica e 1263 e 1990 urbana e descrito na Conservatória do Registo Predial sob os n.ºs 3726/20130624 e 3945/20161202 da freguesia de Folhadela.

Os prédios têm uma área total de 4.110m².

2. ENQUADRAMENTO LEGAL

A pretensão tem enquadramento legal nos artigos 14.º e ss do Regime Jurídico de Urbanização e Edificação (RJUE).

3. ANTECEDENTES

O imóvel possui os seguintes antecedentes:

- Processo de Loteamento 11/22
- Requerimento n.º 3805/23 de 28/02/2023
- Ofício 2023,CM,S,G,1497 de 07/03/2023 a fazer apreciação liminar do pedido
- Requerimento n.º 7449/23 de 20/04/2023
- Ofício 2023,CM,S,G,3383 de 09/06/2023 a dar parecer desfavorável à pretensão

4. INSTRUÇÃO DO PEDIDO

4.1 Documentos apresentados:

Os pedidos de informação prévia relativos às Operações de loteamento devem ser instruídos com os elementos previstos no ponto 7.º da Portaria n.º 113/2015, de 22 de abril, no artigo B-1/5.º e Anexo II do CRMVR e n.º 2, do artigo 14.º do RJUE.

4.2 Análise dos elementos apresentados

Os elementos apresentados encontram-se em conformidade com a legislação aplicável.

4.3 Georreferenciação:

De acordo com parecer dos Serviços de Planeamento e Mobilidade a Georreferenciação está correta.

4.4 Legitimidade / Certidão da Conservatória do Registo Predial:

O Requerente faz o pedido na qualidade de Interessado, de acordo com a Certidão da Conservatória do Registo Predial apresentada.

5. LOCALIZAÇÃO NOS INSTRUMENTOS DE GESTÃO TERRITORIAL

5.1 Zonamento (PUVR)

O prédio encontra-se em Solo Urbano, categoria de Espaços de Atividades Económicas. Subcategoria de Áreas Empresariais – Estruturado.

5.2 Carta de condicionantes / Servidões

O prédio encontra-se em Zona Especial de Proteção do Alto Douro Vinhateiro e em Zona de Respeito da A4.

6. PARECERES DAS ENTIDADES EXTERNAS E SERVIÇOS MUNICIPAIS

IP – Parecer Favorável, a presente alteração não alterou os pressupostos do parecer inicial, pelo que se dispensou nova consulta à entidade

DRCN – Parecer Favorável

7. ANÁLISE DA PRETENSÃO

7.1 Caracterização da pretensão

Pedido de Informação Prévia de Operação de Loteamento para a instalação de unidades industriais e de armazenagem.

A proposta é composta por 4 lotes em banda distribuídos ao longo de um caminho existente a sul, com dois sentidos de trânsito.

7.2 Parâmetros e aspetos urbanísticos

PARÂMETROS URBANÍSTICOS PROPOSTOS					
ÁREA DA PARCELA	4110,00				
LOTES					
	Lote 1	Lote 2	Lote 3	Lote 4	TOTAL
Uso	Industria / Armazenagem	Industria / Armazenagem	Industria / Armazenagem	Industria / Armazenagem	
Área do Lote (m ²)	1064,00	838,00	690,00	790,00	3382,00
Área de Cedência ao domínio Público	728,00				728,00
Área de Implantação (m ²)	700,00	628,50	517,50	520,00	2366,00
Área de Construção (m ²)	700,00	628,50	517,50	520,00	2366,00
Área Impermeabilização (m ²)	700,00	628,50	517,50	520,00	2366,00
Número de Pisos	1,00	1,00	1,00	1,00	-
Cércea (m)	8,00	10,00	10,00	10,00	-
ÍNDICES					
	Lote 1	Lote 2	Lote 3	Lote 4	TOTAL
Índice de Utilização	0,66	0,75	0,75	0,66	0,70
Índice de Impermeabilização	0,66	0,75	0,75	0,66	0,70

7.3 Conformidade do projeto de arquitetura

7.3.1 Plano de Urbanização da Cidade de Vila Real (PUCVR)

- **Artigo 14º - Condicionamentos estéticos, ambientais e paisagísticos**

Para garantir uma correta integração na envolvente, ou para proteção e promoção dos valores culturais, arquitetónicos, ambientais e paisagísticos, a Câmara Municipal impõe condicionamentos de ordem arquitetónica, construtiva, estética ou ambiental, designadamente:

- À implantação das edificações, nomeadamente aos alinhamentos, recuo, afastamento e profundidade;
- À volumetria das construções e ao seu aspeto exterior;
- À ocupação ou impermeabilização do solo, bem como à alteração do coberto vegetal;
- À mobilização de solos, com alteração da sua morfologia.

Remete-se para o parecer da DRCN relativamente a este ponto.

• **Artigo 16º - Estacionamento**

De acordo com o n.º 1 do artigo 16.º, do Regulamento do PU, em edifícios de Indústria ou Armazéns, devem ser garantidos:

- 1,5 Lugar / 150 m² de área de construção de Indústria / Armazenamento para veículos Ligeiros
- 1 Lugar / 1000 m² de área de construção, com o mínimo de um lugar por unidade, ajustado em função do tráfego estimado, para veículos pesados.

No quadro abaixo são indicados os lugares de estacionamento exigidos em face da proposta

ESTACIONAMENTO					
LOTES	Lote 1	Lote 2	Lote 3	Lote 4	TOTAL
Uso	Industria / Armazenagem	Industria / Armazenagem	Industria / Armazenagem	Industria / Armazenagem	
Área de Construção (m2)	700,00	628,50	517,50	520,00	2366,00
Estacionamento Privativo exigido					
Ligeiros - 1lugar / 150 m2	5	4	3	3	15
Pesados - 1 lugar / 1000m2	1	1	1	1	4

São previstos:

- 19 lugares de estacionamento para ligeiros, 4 deles públicos sendo 1 deles de Mobilidade con e 15 no interior dos Lotes
- 4 lugares de estacionamento para pesados, um no interior de cada Lote

Verifica-se que a pretensão cumpre o exposto relativamente ao estacionamento privativo proposto.

Relativamente ao estacionamento público proposto, entende-se que o redesenho para lugares paralelos ao sentido de trânsito, em benefício da largura de via proposta aumentar para 3,25m, de acordo com a orientação dos Serviços é benéfica para a operação, pelo que nada a opor.

• **Artigo 37.º -Parâmetro de dimensionamento para espaços verdes e infraestruturas de utilização coletiva**

Nas operações de loteamento deverão ser previstas áreas verdes destinadas à implantação de espaços verdes, equipamentos e infraestruturas de utilização coletiva.

A área global do conjunto das parcelas destinadas a espaços verdes e equipamentos de utilização coletiva não poderá ser inferior 0,30 m²/m² da área de construção destinada a indústria e armazéns.

A área de Construção previste é de 2.366,00 m², pelo que deveriam ser previstos **709,80 m²** para espaços verdes e infraestruturas de utilização coletiva.

O não cumprimento do acima exposto poderá ser dispensada quando:

- a) Seja comprovada a impossibilidade de correta inserção urbanística face às condições funcionais e características físicas da envolvente

- b) A dimensão e configuração da parcela seja claramente insuficiente ou desadequada para a concretização destes espaços.

Verifica-se que a proposta poderá ser enquadrada nos pontos acima, pelo que se admite o não cumprimento.

• **Artigo 38.º - Cedências**

As parcelas a integrar no domínio municipal correspondem às consideradas necessárias e ou suficientes para garantir a satisfação das necessidades e o interesse público, correspondendo:

- a) Às propostas e identificadas na Planta de Zonamento destinadas a zonas verdes públicas, equipamentos e arruamentos viários de carácter geral;
- b) Às que servem diretamente o conjunto a edificar, em acordo com o resultado do desenho urbano e da aplicação das capitações definidas no artigo 37.º.

Os terrenos cedidos devem obedecer aos seguintes princípios:

- a) Serem isentos de ónus, servidões ou restrições que prejudiquem o fim a que se destinam;
- b) Apresentarem uma localização estratégica relativamente ao solo urbano envolvente, articulando-se com as demais áreas existentes ou previstas nos terrenos contíguos destinadas a espaços verdes e equipamento, sobretudo com os pontos que detenham alguma centralidade ou que possam vir a ser geradores de ocupação urbana;
- c) Possuírem adequadas condições topográficas, de acessibilidade e de integração na malha urbana bem como de adequação aos respetivos objetivos de funcionalidade e de sustentabilidade ambiental;
- d) Possuírem acesso direto a espaço ou via pública e a sua localização e configuração serem tais que contribuam efetivamente para a qualificação do espaço urbano onde se integram e para o usufruto da população instalada ou a instalar no local;
- e) Quando destinados a espaços verdes e de utilização coletiva, constituírem uma parcela única não descontínua de, pelo menos, 75 % da área total correspondente;
- f) Só são considerados como cedência os espaços verdes e de utilização coletiva com área superior a 250 m² ou 500 m² e que permitam, respetivamente, a inscrição de um círculo com 6 metros ou 8 metros de raio, consoante se trate de uma operação destinada exclusivamente a habitação unifamiliar ou destinada a outras tipologias de habitação e ou outros usos.

É proposta a cedência de 728,00 m² para a criação de passeios e estacionamento, no entanto esta área não pode ser contabilizada como área de cedência calculada no artigo 37.º uma vez que não se trata de área para espaços verdes ou equipamentos.

• **Artigo 47.º - Espaços de Atividades Económicas – Identificação e usos**

Os espaços de atividades económicas destinam -se predominantemente à instalação de unidades industriais e de armazenagem ou correspondem a estabelecimentos comerciais que, pela sua dimensão e impacto na organização e funcionamento do solo urbano, exigem uma qualificação própria, compreendendo:

- a) Áreas empresariais;
 b) Áreas comerciais pontuais.

Nestas áreas admitem -se usos complementares com o uso dominante, desde que compatíveis com este, nomeadamente serviços, comércio e equipamentos, incluindo estabelecimentos hoteleiros.

Nas áreas empresariais admite -se que as unidades possam englobar alojamento de pessoal ao serviço ou de pessoal de vigilância e segurança, não podendo a área de construção para esse fim ultrapassar 100 m² de área de pavimentos.

Na instalação de novas unidades industriais, devem ser observados critérios de incomodidade e segurança, procurando que as unidades potencialmente mais ruidosas ou cuja atividade envolva substâncias perigosas para o homem e o ambiente sejam localizadas em áreas mais afastadas dos recetores sensíveis.

Sempre que os efluentes residuais produzidos em unidades industriais não cumpram com os parâmetros de descarga fixados para a rede pública, é obrigatório o pré -tratamento desses efluentes residuais.

Qualquer das subcategorias definidas no n.º 1 divide -se, conforme se encontrem com as malhas urbanas estabilizadas ou sem uma estrutura que permita a sua ocupação ordenada, nas seguintes categorias operativas, respetivamente:

- a) Estruturado;
 b) A estruturar

• **Artigo 48.º - Espaços de Atividades Económicas – Regime de Edificabilidade**

As intervenções nas áreas empresariais devem garantir, sem prejuízo do disposto para a SUOPG que possam integrar, a correta integração urbana, nomeadamente quanto à volumetria, alinhamentos e compatibilidade de usos com a ocupação envolvente, a satisfação do estacionamento necessário à atividade gerada e a requalificação do espaço público de circulação viária e pedonal.

Nas áreas empresariais permite -se a colmatação dos espaços livres por novas unidades de acordo com o projeto de loteamento já aprovado ou, caso não se verifique esta situação, na observância das seguintes regras:

- a) No interior de cada lote exista o espaço necessário ao movimento de cargas e descargas, bem como ao estacionamento próprio, sem prejuízo da normal fluência de tráfego nas vias públicas;
- b) O índice de utilização não exceda 0,75 da área do lote ou parcela;
- c) A altura da fachada não exceda 12 metros, salvo instalações técnicas especiais devidamente justificadas;
- d) A percentagem máxima de impermeabilização é de 75 %.

ÍNDICES	Lote 1	Lote 2	Lote 3	Lote 4	TOTAL
Índice de Utilização	0,66	0,75	0,75	0,66	0,70
Índice de Impermeabilização	0,66	0,75	0,75	0,66	0,70

Da análise do quadro acima verifica-se que a pretensão cumpre com o exposto relativamente aos Índices de Utilização e de Impermeabilização.

Também relativamente à Cércea proposta, nada a opor, uma vez que a cércea proposta é de 10 metros.

De acordo com as alterações efetuadas, os Lotes passam a comportar no seu interior os lugares de estacionamento necessários.

Em face do exposto, nada a opor.

7.3.2 Código Regulamentar do Município de Vila Real (CRMVR)

- **Artigo B-1/20º - Consulta pública de operações de loteamento**

Todos os pedidos relativos a licença de operações de loteamento e respetivas alterações estão sujeitos a consulta pública, estando dispensados os casos de:

- a) Operações que não excedam, cumulativamente, os seguintes limites:
 - i. 2 ha;
 - ii. 100 fogos
 - iii. 10% da população do aglomerado urbano em que se insere a pretensão

Em face do exposto, o futuro processo de licenciamento não estará sujeito a consulta pública.

- **Artigo B-1/65º - Logradouros**

Os logradouros devem manter pelo menos 20% da sua área permeável.

Os logradouros propostos têm 100% da sua área Permeável, pelo que nada a opor.

- **Artigo B-1/68º - Muros de Vedação**

Os muros de vedação confinantes com a via pública terão altura não superior a 1,20m a contar da cota do terreno exterior, extensiva aos muros laterais interiores, na parte correspondente ao recuo da edificação. Pode ser permitida a elevação da vedação acima da altura indicada com sebes vivas ou grades de altura não superior a 1,0 m, quando devidamente justificado. O Município poderá permitir ou impor alturas ou soluções diferentes quando em áreas urbanas consolidadas ou em consolidação, tal seja recomendável para garantir a unidade do conjunto, ou quando exista acordo entre os proprietários.

Os muros de vedação que não confinem com a via pública não podem exceder a altura de 1,80 m a contar da cota natural do terreno até 5,0 m do arruamento ou do alinhamento da construção.

Nada a opor.

- **Artigo B-1/69º - Alinhamento**

Sempre que não esteja previsto noutra norma, e não exista um alinhamento consolidado por edificações existentes, as construções a edificar à margem das vias públicas, distarão

no mínimo 5,0 metros do limite anterior da parcela com a via e não menos que 8,0 metros do eixo da via.

Nada a opor.

• **Artigo H/25º - Compensação de não cedências**

A não cedência de áreas para espaços verdes e equipamentos de utilização coletiva está sujeita ao pagamento de uma compensação, cujo valor é correspondente a 0,25 vezes o VPT desse terreno.

O cálculo deve conter os seguintes pressupostos:

- A área de terreno correspondente à área a ceder – **709,80 m²**
- A área bruta de construção é a que resulta da aplicação do índice de utilização da operação à parcela que deveria ser cedida – **0.70 x 709,80 m² = 496,86 m²**
- Não é considerada qualquer área bruta dependente
- A área de implantação é determinada pela divisão da área bruta determinada anteriormente pelo número de pisos máximo previstos para a operação – **496,86 m² / 1 = 496,86 m²**

Em face do exposto, obtém-se o seguinte VPT:

Tipo de Prédio	Terreno para Construção
Afetação	Armazéns e Atividade Industrial
Coefficiente de afetação	0,60
Coefficiente de localização	0,90
Valor base dos prédios edificados	€ 665,00
% Veap = percentagem do valor das edificações autorizadas ou previstas com terreno incluído	30,00%
Aa = área bruta privativa autorizada ou prevista	496,86 m ²
Ab = área bruta dependente autorizada ou prevista	0,00 m ²
Área de implantação	496,86 m ²
Área total do terreno	709,80 m ²
A = [Aa + Ab x 0,3] x Ca + Ac x 0,025 + Ad x 0,005	492,50 m ²
Valor Patrimonial Tributário	€ 53.060,00

O valor da compensação é assim $0,25 \times 53.000,00 = 13.250,00 \text{ €}$

7.3.3 Outras Disposições Regulamentares:

Remete-se o cumprimento para a responsabilidade do técnico autor do projeto (n.º 8 do art.º 20 do RJUE).

8. ESTIMATIVA ORÇAMENTAL / CALENDARIZAÇÃO

Não aplicável.

9. BENEFÍCIOS FISCAIS

Não aplicável.

10. CONCLUSÃO

Em face do exposto, estando a pretensão em condições de deferimento, propõe-se submeter a Reunião da Câmara Municipal para deliberação do pedido de informação prévia”.

Nota:

Nos termos do n.º 6 do artigo 10.º do Regime Jurídico de Urbanização e Edificação aprovado pelo Decreto-Lei n.º 555/99 de 16 de dezembro, na sua redação atual, qualquer irregularidade que seja detetada nos termos de responsabilidade apresentados pelos técnicos no que respeita ao cumprimento das normas legais e regulamentares aplicáveis, bem como à conformidade dos projetos apresentados com os planos municipais de ordenamento do território aplicáveis ou licença, de loteamento quando exista, serão imediatamente comunicadas à respetiva associação pública de natureza profissional onde o técnico está inscrito ou ao organismo público legalmente reconhecido no caso dos técnicos cuja atividade não esteja abrangida por associação pública para os devidos efeitos legais”.

Em 01/09/2023 a **Diretora do DPGT** emitiu o seguinte parecer:

“Sr. Vereador,

Concordo. Propõe-se o envio à reunião de Câmara Municipal, para deliberar a aprovação do presente PIP, nos termos da informação”.

Por Despacho de 04/09/2023 o **Vereador Adriano de Sousa** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Deferir, nos termos da informação dos serviços.**-----

- **Processo nº 2/23**

- **António José Beça do Fundo Ferreira**

- **Freguesia de Folhadela**

----- **14.** - Presente à reunião requerimento de António José Beça do Fundo Ferreira registado sob o nº 14148/23, datado de 28/07/2023, submetendo para apreciação do Executivo Municipal o pedido de informação prévia de operação de Loteamento no Lugar da Carriça, Vila Nova de Cima, na Freguesia de Folhadela.

Traz a seguinte informação da Divisão de Gestão Urbanística:



“1. INTRODUÇÃO

Através de requerimento n.º 14148/23 de 28/07/2023, constante do processo n.º 2/23 vem o Requerente apresentar um pedido de **informação prévia de operação de Loteamento** no Lugar da Carriça, Vila Nova de Cima, na freguesia de Folhadela, em prédios inscritos na matriz predial sob os artigos n.º 4330 rústica e 1062 e 1034 e 1991 urbanas e descrito na Conservatória do Registo Predial sob os n.ºs 3132/19781129 e 3944/20161202 da freguesia de Folhadela.

Os prédios têm uma área total de 3.563m².

2. ENQUADRAMENTO LEGAL

A pretensão tem enquadramento legal nos artigos 14.º e ss do Regime Jurídico de Urbanização e Edificação (RJUE).

3. ANTECEDENTES

O imóvel possui os seguintes antecedentes:

- Processo de Loteamento 11/22
- Requerimento n.º 3807/23 de 28/02/2023
- Ofício **2023,CM,S,G,1492** de 07/03/2023 a fazer apreciação liminar do pedido
- Requerimento n.º **7450/23** de 20/04/2023
- Ofício **2023,CM,S,G,3382** de 09/06/2023 a dar parecer desfavorável à pretensão.

4. INSTRUÇÃO DO PEDIDO

4.1 Documentos apresentados:

Os pedidos de informação prévia relativos às Operações de loteamento devem ser instruídos com os elementos previstos no ponto 7.º da Portaria n.º 113/2015, de 22 de abril, no artigo B-1/5.º e Anexo II do CRMVR e n.º 2, do artigo 14.º do RJUE.

4.2 Análise dos elementos apresentados

Os elementos apresentados encontram-se em conformidade com a legislação aplicável.

4.3 Georreferenciação:

De acordo com parecer dos Serviços de Planeamento e Mobilidade a Georreferenciação está correta.

4.4 Legitimidade / Certidão da Conservatória do Registo Predial:

O Requerente faz o pedido na qualidade de Interessado, de acordo com a Certidão da Conservatória do Registo Predial apresentada.

5. LOCALIZAÇÃO NOS INSTRUMENTOS DE GESTÃO TERRITORIAL

5.1 Zonamento (PUVR)

O prédio encontra-se em Solo Urbano, categoria de Espaços de Atividades Económicas. Subcategoria de Áreas Empresariais – Estruturado.

5.2 Carta de condicionantes / Servidões

O prédio encontra-se em Zona Especial de Proteção do Alto Douro Vinhateiro e em Zona de Respeito da A4.

6. PARECERES DAS ENTIDADES EXTERNAS E SERVIÇOS MUNICIPAIS

IP – Parecer Favorável, a presente alteração não alterou os pressupostos do parecer inicial, pelo que se dispensou nova consulta à entidade

DRCN – Parecer Favorável

7. ANÁLISE DA PRETENSÃO

7.1 Caracterização da pretensão

Pedido de Informação Prévia de Operação de Loteamento para a instalação de unidades industriais e de armazenagem.

A proposta é composta por 3 lotes em banda distribuídos ao longo de um caminho existente a norte, com dois sentidos de trânsito.

7.2 Parâmetros e aspetos urbanísticos

PARÂMETROS URBANÍSTICOS PROPOSTOS				
ÁREA DA PARCELA	3563,00			
LOTES	Lote 1	Lote 2	Lote 3	TOTAL
Uso	Industria / Armazenagem	Industria / Armazenagem	Industria / Armazenagem	
Área do Lote (m2)	1500,00	700,00	550,00	2750,00
Área de Cedência ao domínio Público	813,00			813,00
Área de Implantação (m2)	900,00	524,00	376,00	1800,00
Área de Construção (m2)	900,00	524,00	376,00	1800,00
Área Impermeabilização (m2)	900,00	524,00	376,00	1800,00
Número de Pisos	1,00	1,00	1,00	-
Cércea (m)	8,00	10,00	10,00	-
ÍNDICES	Lote 1	Lote 2	Lote 3	TOTAL
Índice de Utilização	0,60	0,75	0,68	0,65
Índice de Impermeabilização	0,60	0,75	0,68	0,65

7.3 Conformidade do projeto de arquitetura

7.3.1 Plano de Urbanização da Cidade de Vila Real (PUCVR)

- **Artigo 14º - Condicionamentos estéticos, ambientais e paisagísticos**

Para garantir uma correta integração na envolvente, ou para proteção e promoção dos valores culturais, arquitetónicos, ambientais e paisagísticos, a Câmara Municipal impõe condicionamentos de ordem arquitetónica, construtiva, estética ou ambiental, designadamente:

- À implantação das edificações, nomeadamente aos alinhamentos, recuo, afastamento e profundidade;
- À volumetria das construções e ao seu aspeto exterior;
- À ocupação ou impermeabilização do solo, bem como à alteração do coberto vegetal;
- À mobilização de solos, com alteração da sua morfologia.

Remete-se para o parecer da DRCN relativamente a este ponto.

• **Artigo 16º - Estacionamento**

De acordo com o n.º 1 do artigo 16.º, do Regulamento do PU, em edifícios de Indústria ou Armazéns, devem ser garantidos:

- 1,5 Lugar / 150 m² de área de construção de Indústria / Armazenamento para veículos Ligeiros
- 1 Lugar / 1000 m² de área de construção, com o mínimo de um lugar por unidade, ajustado em função do tráfego estimado, para veículos pesados.

No quadro abaixo são indicados os lugares de estacionamento exigidos em face da proposta

ESTACIONAMENTO					
LOTES	Lote 1	Lote 2	Lote 3	TOTAL	
Uso	Industria / Armazenagem	Industria / Armazenagem	Industria / Armazenagem		
Área de Construção (m ²)	900,00	524,00	376,00	1800,00	
Estacionamento Privativo exigido					
	Ligeiros - 1lugar / 150m ²	6	3	3	12
	Pesados - 1 lugar / 1000m ²	1	1	1	3

São previstos:

- 15 lugares de estacionamento para ligeiros, 3 deles públicos sendo 1 deles de Mobilidade condicionada e 12 no interior dos Lotes
- 3 lugares de estacionamento para pesados, um no interior de cada Lote

Verifica-se que a pretensão cumpre o exposto relativamente ao estacionamento privativo proposto.

Relativamente ao estacionamento público proposto, entende-se que o redesenho para lugares paralelos ao sentido de trânsito, em benefício da largura de via proposta aumentar para 3,25m, de acordo com a orientação dos Serviços é benéfica para a operação, pelo que nada a opor.

• **Artigo 37.º -Parâmetro de dimensionamento para espaços verdes e infraestruturas de utilização coletiva**

Nas operações de loteamento deverão ser previstas áreas verdes destinadas à implantação de espaços verdes, equipamentos e infraestruturas de utilização coletiva.

A área global do conjunto das parcelas destinadas a espaços verdes e equipamentos de utilização coletiva não poderá ser inferior 0,30 m²/m² da área de construção destinada a indústria e armazéns.

A área de Construção previste é de 1.800,00 m², pelo que deveriam ser previstos **540,00 m²** para espaços verdes e infraestruturas de utilização coletiva.

O não cumprimento do acima exposto poderá ser dispensada quando:

- a) Seja comprovada a impossibilidade de correta inserção urbanística face às condições funcionais e características físicas da envolvente
- b) A dimensão e configuração da parcela seja claramente insuficiente ou desadequada para a concretização destes espaços.

Verifica-se que a proposta poderá ser enquadrada nos pontos acima, pelo que se admite o não cumprimento.

• **Artigo 38.º - Cedências**

As parcelas a integrar no domínio municipal correspondem às consideradas necessárias e ou suficientes para garantir a satisfação das necessidades e o interesse público, correspondendo:

- a) Às propostas e identificadas na Planta de Zonamento destinadas a zonas verdes públicas, equipamentos e arruamentos viários de carácter geral;
- b) Às que servem diretamente o conjunto a edificar, em acordo com o resultado do desenho urbano e da aplicação das capitações definidas no artigo 37.º.

Os terrenos cedidos devem obedecer aos seguintes princípios:

- a) Serem isentos de ónus, servidões ou restrições que prejudiquem o fim a que se destinam;
- b) Apresentarem uma localização estratégica relativamente ao solo urbano envolvente, articulando-se com as demais áreas existentes ou previstas nos terrenos contíguos destinadas a espaços verdes e equipamento, sobretudo com os pontos que detenham alguma centralidade ou que possam vir a ser geradores de ocupação urbana;
- c) Possuírem adequadas condições topográficas, de acessibilidade e de integração na malha urbana bem como de adequação aos respetivos objetivos de funcionalidade e de sustentabilidade ambiental;
- d) Possuírem acesso direto a espaço ou via pública e a sua localização e configuração serem tais que contribuam efetivamente para a qualificação do espaço urbano onde se integram e para o usufruto da população instalada ou a instalar no local;
- e) Quando destinados a espaços verdes e de utilização coletiva, constituírem uma parcela única não descontínua de, pelo menos, 75 % da área total correspondente;
- f) Só são considerados como cedência os espaços verdes e de utilização coletiva com área superior a 250 m² ou 500 m² e que permitam, respetivamente, a inscrição de um círculo com 6 metros ou 8 metros de raio, consoante se trate de uma operação destinada exclusivamente a habitação unifamiliar ou destinada a outras tipologias de habitação e ou outros usos.

É proposta a cedência de 540,00 m² para a criação de passeios e estacionamento, no entanto esta área não pode ser contabilizada como área de cedência calculada no artigo 37.º uma vez que não se trata de área para espaços verdes ou equipamentos.

• **Artigo 47.º - Espaços de Atividades Económicas – Identificação e usos**

Os espaços de atividades económicas destinam -se predominantemente à instalação de unidades industriais e de armazenagem ou correspondem a estabelecimentos comerciais

que, pela sua dimensão e impacto na organização e funcionamento do solo urbano, exigem uma qualificação própria, compreendendo:

- a) Áreas empresariais;
- b) Áreas comerciais pontuais.

Nestas áreas admitem -se usos complementares com o uso dominante, desde que compatíveis com este, nomeadamente serviços, comércio e equipamentos, incluindo estabelecimentos hoteleiros.

Nas áreas empresariais admite -se que as unidades possam englobar alojamento de pessoal ao serviço ou de pessoal de vigilância e segurança, não podendo a área de construção para esse fim ultrapassar 100 m² de área de pavimentos.

Na instalação de novas unidades industriais, devem ser observados critérios de incomodidade e segurança, procurando que as unidades potencialmente mais ruidosas ou cuja atividade envolva substâncias perigosas para o homem e o ambiente sejam localizadas em áreas mais afastadas dos recetores sensíveis.

Sempre que os efluentes residuais produzidos em unidades industriais não cumpram com os parâmetros de descarga fixados para a rede pública, é obrigatório o pré -tratamento desses efluentes residuais.

Qualquer das subcategorias definidas no n.º 1 divide -se, conforme se encontrem com as malhas urbanas estabilizadas ou sem uma estrutura que permita a sua ocupação ordenada, nas seguintes categorias operativas, respetivamente:

- a) Estruturado;
- b) A estruturar

• **Artigo 48.º - Espaços de Atividades Económicas – Regime de Edificabilidade**

As intervenções nas áreas empresariais devem garantir, sem prejuízo do disposto para a SUOPG que possam integrar, a correta integração urbana, nomeadamente quanto à volumetria, alinhamentos e compatibilidade de usos com a ocupação envolvente, a satisfação do estacionamento necessário à atividade gerada e a requalificação do espaço público de circulação viária e pedonal.

Nas áreas empresariais permite -se a colmatação dos espaços livres por novas unidades de acordo com o projeto de loteamento já aprovado ou, caso não se verifique esta situação, na observância das seguintes regras:

- a) No interior de cada lote exista o espaço necessário ao movimento de cargas e descargas, bem como ao estacionamento próprio, sem prejuízo da normal fluência de tráfego nas vias públicas;
- b) O índice de utilização não exceda 0,75 da área do lote ou parcela;
- c) A altura da fachada não exceda 12 metros, salvo instalações técnicas especiais devidamente justificadas;
- d) A percentagem máxima de impermeabilização é de 75 %.

ÍNDICES	Lote 1	Lote 2	Lote 3	TOTAL
Índice de Utilização	0,60	0,75	0,68	0,65
Índice de Impermeabilização	0,60	0,75	0,68	0,65

Da análise do quadro acima verifica-se que a pretensão cumpre com o exposto relativamente aos Índices de Utilização e de Impermeabilização.

Também relativamente à Cércea proposta, nada a opor, uma vez que a cércea proposta é de 10 metros.

De acordo com as alterações efetuadas, os Lotes passam a comportar no seu interior os lugares de estacionamento necessários.

Em face do exposto, nada a opor.

7.3.2 Código Regulamentar do Município de Vila Real (CRMVR)

- **Artigo B-1/20º - Consulta pública de operações de loteamento**

Todos os pedidos relativos a licença de operações de loteamento e respetivas alterações estão sujeitos a consulta pública, estando dispensados os casos de:

- a) Operações que não excedam, cumulativamente, os seguintes limites:
 - i. 2 ha;
 - ii. 100 fogos
 - iii. 10% da população do aglomerado urbano em que se insere a pretensão

Em face do exposto, o futuro processo de licenciamento não estará sujeito a consulta pública.

- **Artigo B-1/65º - Logradouros**

Os logradouros devem manter pelo menos 20% da sua área permeável.

Os logradouros propostos têm 100% da sua área Permeável, pelo que nada a opor.

- **Artigo B-1/68º - Muros de Vedação**

Os muros de vedação confinantes com a via pública terão altura não superior a 1,20m a contar da cota do terreno exterior, extensiva aos muros laterais interiores, na parte correspondente ao recuo da edificação. Pode ser permitida a elevação da vedação acima da altura indicada com sebes vivas ou grades de altura não superior a 1,0 m, quando devidamente justificado. O Município poderá permitir ou impor alturas ou soluções diferentes quando em áreas urbanas consolidadas ou em consolidação, tal seja recomendável para garantir a unidade do conjunto, ou quando exista acordo entre os proprietários.

Os muros de vedação que não confinem com a via pública não podem exceder a altura de 1,80 m a contar da cota natural do terreno até 5,0 m do arruamento ou do alinhamento da construção.

Nada a opor.

- **Artigo B-1/69º - Alinhamento**

Sempre que não esteja previsto noutra norma, e não exista um alinhamento consolidado por edificações existentes, as construções a edificar à margem das vias públicas, distarão

no mínimo 5,0 metros do limite anterior da parcela com a via e não menos que 8,0 metros do eixo da via.

Nada a opor.

- **Artigo H/25º - Compensação de não cedências**

A não cedência de áreas para espaços verdes e equipamentos de utilização coletiva está sujeita ao pagamento de uma compensação, cujo valor é correspondente a 0,25 vezes o VPT desse terreno.

O cálculo deve conter os seguintes pressupostos:

- A área de terreno correspondente à área a ceder – **540,00 m²**
- A área bruta de construção é a que resulta da aplicação do índice de utilização da operação à parcela que deveria ser cedida – **0.65 x 540 m² = 351,00 m²**
- Não é considerada qualquer área bruta dependente
- A área de implantação é determinada pela divisão da área bruta determinada anteriormente pelo número de pisos máximo previstos para a operação – **351,00 m²/ 1 = 351,00 m²**

Em face do exposto, obtém-se o seguinte VPT:

Tipo de Prédio	Terreno para Construção
Afetação	Armazéns e Atividade Industrial
Coefficiente de afetação	0,60
Coefficiente de localização	0,90
Valor base dos prédios edificados	€ 665,00
% Veap = percentagem do valor das edificações autorizadas ou previstas com terreno incluído	30,00%
Aa = área bruta privativa autorizada ou prevista	351,00 m ²
Ab = área bruta dependente autorizada ou prevista	0,00 m ²
Área de implantação	351,00 m ²
Área total do terreno	540,00 m ²
A = [Aa + Ab x 0,3] x Ca + Ac x 0,025 + Ad x 0,005	355,73 m ²
Valor Patrimonial Tributário	€ 38.330,00

O valor da compensação é assim $0,25 \times 38.330,00 = 9.582,50 \text{ €}$

7.3.3 Outras Disposições Regulamentares:

Remete-se o cumprimento para a responsabilidade do técnico autor do projeto (n.º 8 do art.º 20 do RJUE).

8. ESTIMATIVA ORÇAMENTAL / CALENDARIZAÇÃO

Não aplicável.

9. BENEFÍCIOS FISCAIS

Não aplicável.

10. CONCLUSÃO

Em face do exposto, estando a pretensão em condições de deferimento, propõe-se submeter a Reunião da Câmara Municipal para deliberação”.

Nota:

Nos termos do n.º 6 do artigo 10.º do Regime Jurídico de Urbanização e Edificação aprovado pelo Decreto-Lei n.º 555/99 de 16 de dezembro, na sua redação atual, qualquer irregularidade que seja detetada nos termos de responsabilidade apresentados pelos técnicos no que respeita ao cumprimento das normas legais e regulamentares aplicáveis, bem como à conformidade dos projetos apresentados com os planos municipais de ordenamento do território aplicáveis ou licença, de loteamento quando exista, serão imediatamente comunicadas à respetiva associação pública de natureza profissional onde o técnico está inscrito ou ao organismo público legalmente reconhecido no caso dos técnicos cuja atividade não esteja abrangida por associação pública para os devidos efeitos legais”.

Em 01/09/2023 a **Diretora do DPGT** emitiu o seguinte parecer:

“Sr. Vereador,

Concordo. Propõe-se o envio à reunião de Câmara Municipal, para deliberar a aprovação do presente PIP, nos termos da informação”.

Por Despacho de 04/09/2023 o **Vereador Adriano de Sousa** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Deferir, nos termos da informação dos serviços.**-----

- **Processo nº 12/83**

- **Jerónimo Ribeiro da Graça**

- **Freguesia de Lordelo**

----- **15.** - Presente à reunião requerimento de Samuel da Costa Migueis registado sob o nº 15169/23, datado de 17/08/2023, submetendo para apreciação do Executivo Municipal o pedido de alteração ao Loteamento - Lote 23, sito na Quinta da Petisqueira, Freguesia de Lordelo.

Traz a seguinte informação da Divisão de Gestão Urbanística:

“1. INTRODUÇÃO

Através do requerimento n.º **15169/23** datado de 17/08/2023, constante do **Loteamento n.º 12/83**, vem o Requerente **Alteração ao Loteamento – Lote 23**, no Loteamento da

Quinta da Petisqueira, freguesia de Lordelo, inscrito na matriz predial sob o artigo urbano 1519 e descrito na Conservatória do Registo Predial sob o n.º 1281/20060209.

O Lote tem uma área total de 247 m², com área de implantação de 85 m², área de construção de 346 m², descrito como habitação unifamiliar em banda de 2ª e 1ª cave, rés-do-chão e 1º andar.

2. ENQUADRAMENTO LEGAL

A pretensão tem enquadramento legal no disposto no artigo 27.º do Regime Jurídico de Urbanização e Edificação e nos artigos B-1/20.º e B-1/21.º do Código Regulamentar do Município de Vila real.

3. ANTECEDENTES

- Alvará de Loteamento nº 12/83
- Aditamento nº 1 ao Loteamento nº 12/83, relativo ao Lote 17
- Aditamento nº 2 ao Loteamento nº 12/83, que consiste na transformação dos lotes 13, 14, 15 e 16, destinados à construção de 4 moradias unifamiliares geminadas em 6 lotes destinados a moradias em banda designados por lotes 23, 24, 25, 26, 27 e 28.
- Processo de Licenciamento 158/06
- Alvará de Utilização 47/15

4. INSTRUÇÃO DO PEDIDO

4.1 Documentos apresentados:

A instrução dos procedimentos de licenciamento loteamento deve ser de acordo com o disposto nas Secções I e III do Anexo I da Portaria nº 113/2015, de 22 de abril, e de acordo com o Código Regulamentar do Município de Vila Real.

4.2 Análise dos elementos apresentados

Os elementos apresentados encontram-se em conformidade com a legislação aplicável.

4.3 Georreferenciação:

Não aplicável.

4.4 Legitimidade / Certidão da Conservatória do Registo Predial:

O Requerente faz o pedido na qualidade de Proprietário, de acordo com a Certidão da Conservatória do Registo Predial apresentada.

5. LOCALIZAÇÃO NOS INSTRUMENTOS DE GESTÃO TERRITORIAL

5.1 Zonamento (PUVR)

O prédio localiza-se em Solo Urbano, Categoria de Espaços Habitacionais Tipo 1 Estruturado.

5.2 Carta de condicionantes / Servidões

O prédio não se encontra sujeito a servidões administrativas ou restrições de utilidade pública

6. PARECERES DAS ENTIDADES EXTERNAS E SERVIÇOS MUNICIPAIS

Não aplicável.

7. ANÁLISE DA PRETENSÃO**7.1 Caracterização da pretensão**

Pretende-se promover alteração do uso do Lote 23.

Apenas é proposta a alteração do uso de Habitação para Habitação e Serviços, não havendo variação de áreas de implantação ou construção.

É proposta a adaptação parcial do rés-do-chão para Serviços e a alteração do lugar do portão de acesso automóvel de forma a cumprir com a dotação de estacionamento exigida em face das alterações propostas.

São juntas declarações de não oposição á presente alteração dos proprietários dos Lotes 24, 25 e 26, sendo alegado que se tratam da maioria dos lotes e da área do Loteamento, o que não se verifica uma vez que o Loteamento 12/83 tem 28 Lotes.

7.2 Conformidade do projeto de arquitetura**7.2.1 Alvará de Loteamento nº12/83 e aditamentos**

Conforme exposto anteriormente, a pretensão não prevê a alteração das áreas de construção e implantação, sendo apenas proposta a alteração do uso em parte da área do Rés-do-chão.

LOTE 23	Alvará de Loteamento	Proposto	Diferença
Área do Lote	247	247	0
Área de Implantação	85	85	0
Área de Construção	346	346	0
Utilização	Habitação	Habitação e Serviços	
Área de construção afeta a habitação	346	298	-48
Área de construção afeta a Serviços	0	48	48
Nº pisos acima da soleira	2	2	0
Nº pisos abaixo da soleira	2	2	0

Em face do exposto, a alteração incidirá apenas no uso a dar ao rés-do-chão do edifício, não alterando qualquer dos restantes aspetos.

7.2.2 Plano de Urbanização de Vila Real (PUVR)

São aplicáveis as seguintes normas do Regulamento das PUCVR:

- **Artigo 14º - Condicionamentos estéticos, ambientais e paisagísticos**

Para garantir uma correta integração na envolvente, ou para proteção e promoção dos valores culturais, arquitetónicos, ambientais e paisagísticos, a Câmara Municipal impõe

condicionamentos de ordem arquitetónica, construtiva, estética ou ambiental, designadamente:

- À implantação das edificações, nomeadamente aos alinhamentos, recuo, afastamento e profundidade;
- À volumetria das construções e ao seu aspeto exterior;
- À ocupação ou impermeabilização do solo, bem como à alteração do coberto vegetal;
- À mobilização de solos, com alteração da sua morfologia.

Nada a opor.

- **Artigo 16º - Estacionamento**

De acordo com o presente artigo deverão ser garantidos:

- Habitação em moradia uni ou bifamiliar: 2 lugar/fogo.
- Comércio ou serviços: 1 lugar/50 m² de a.c. com. ou serv.

A pretensão vem garantir com a intervenção proposta a manutenção dos dois lugares de estacionamento por fogo (habitação unifamiliar), realocados para a zona exterior (lateral direita da edificação), com a abertura de um novo portão para veículos no muro de vedação existente, no seguimento do desenho arquitetónico do perfil de muro existente e aprovado.

No que diz respeito à área destinada a Serviços, dado que a mesma não excederá os 50 metros quadrados (utilização correspondente) será associado um lugar de estacionamento exterior, acedido pelo portão de veículos existente e inicialmente aprovado.

Em face do exposto, nada a opor.

- **Artigo 37.º -Parâmetro de dimensionamento para espaços verdes e infraestruturas de utilização coletiva**

Deverão ser previstas áreas verdes destinadas à implantação de espaços verdes, equipamentos e infraestruturas de utilização coletiva.

A área global do conjunto das parcelas destinadas a espaços verdes e equipamentos de utilização coletiva não poderá ser inferior 0,40 m²/m² da área de construção.

Não existe alteração de áreas de construção, pelo que não há lugar a criação de espaços verdes e equipamento de utilização coletiva.

- **Artigo 41º - Identificação e Usos - Espaços Habitacionais – Tipo I**

Os espaços habitacionais correspondem a áreas de edificação em que o uso dominante é o habitacional, integrando os usos complementares de comércio, serviços, equipamentos e áreas verdes urbanas de utilização privada ou pública, admitindo-se ainda os usos industriais, de armazenagem ou outros desde que compatíveis com a habitação.

Em face do exposto, nada a opor.

• **Artigo 42º - Regime de Edificabilidade – Espaços Habitacionais – Tipo I**

Nos espaços estruturados e no caso da construção de novos edifícios não resultantes de operação de loteamento ou de ampliação dos edifícios existentes, integrados ou não em operações de loteamento, a área de impermeabilização, sem prejuízo do cumprimento dos alinhamentos e recuos dominantes na frente urbana em que a operação se insere, não pode ser superior a 70 % da área total do prédio.

No caso de operação de loteamento e nos espaços a estruturar, o índice de utilização máximo será de 0,45 e a percentagem máxima de impermeabilização de 50 %.

Em qualquer das situações a que se referem os n.ºs 1 e 2 anteriores, a altura máxima da fachada é a correspondente a três pisos acima da cota de soleira ou 11 metros, sem prejuízo do cumprimento da moda da cêrcea da frente urbana respetiva.

Não existem alterações à volumétrica do edifício, pelo que nada a opor.

7.2.3 Outras Disposições Regulamentares:

Remete-se o cumprimento para a responsabilidade do técnico autor do projeto (n.º 8 do art.º 20 do RJUE).

8. CONCLUSÃO

Em face do exposto, propõe-se a emissão de **parecer favorável** à presente pretensão, devendo a mesma, nos termos do artigo 27º do RJUE ser submetida a discussão pública”.

Em 05/09/2023 a **Diretora do DPGT** emitiu o seguinte parecer:

“Sr. Vereador,

Concordo. Propõe-se o envio à reunião do Executivo Municipal, para deliberar a aprovação da abertura do período de discussão pública, nos termos da presente informação”.

Por Despacho de 07/09/2023 o **Vereador Adriano de Sousa** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Submeter a discussão pública, nos termos da informação dos serviços.**-----

- **Processo nº 346/20**

- **Centro Social e Cultural S. João d`Arroios**

- **Freguesia de Arroios**

----- **16.** - Presente à reunião requerimento de Centro Social e Cultural S. João

d'Arroios registado sob o nº 11906/23, datado de 27/06/2023, submetendo para apreciação do Executivo Municipal o pedido de isenção de pagamento de taxas no âmbito do pedido de licenciamento apresentado para a construção de um edifício destinado a Estrutura Residencial para Pessoas Idosas (ERP) e Serviços de apoio Domiciliário (SAD) a levar a efeito no Lugar do Couto, na Rua Irmã Rita, Freguesia de Arroios.



Traz a seguinte informação da Divisão de Gestão Urbanística:

“Através do presente requerimento vem o Centro Social e Cultural S. João de Arroios, solicitar a isenção de pagamento de taxas no âmbito do pedido de licenciamento apresentado nesta Câmara Municipal para a construção de um edifício destinado a Estrutura Residencial para Pessoas Idosas (ERP) e Serviços de apoio Domiciliário (SAD) a levar a efeito no Lugar do Couto, na Rua Irmã Rita, Freguesia de Arroios, deste concelho, para o efeito juntou documento comprovativo da natureza jurídica-estatutos da referida Associação.

De acordo com a notificação efetuada por esta Câmara Municipal através do ofício n.º 580 de 25/01/2023, as taxas inerentes ao pedido de licenciamento em questão são as seguintes:

- Taxa Municipal de urbanização (TMU) - Artigo n.º H/24.º CRMVR - **8.847,69€**
- Pela emissão do alvará de obras em função da estimativa orçamental – Artigo n.º H/20.º do CRMVR – **7.304,95€**

Que perfaz o total de: 16.152,64€

Em conformidade com os Estatutos apresentados o Centro Social e Cultural S. João de Arroios é uma instituição de solidariedade social, com natureza de Pessoa Coletiva de Utilidade Pública, tendo como objetivos principais, contribuir para a melhoria de qualidade e vida dos indivíduos e das famílias, prestar cuidados de ordem física e apoio psicossocial, de modo a contribuir para o seu equilíbrio e bem-estar, colabora e assegura o acesso à prestação de cuidados de saúde. Promove ainda entre outros, atividades recreativas e de formação profissional e organização de eventos.

De harmonia com o disposto na alínea b) do n.º 2 do art.º H/30.º do Código Regulamentar em vigor neste Município, estão isentas de pagamento de taxas as Associações Religiosas,

culturais, desportivas, legalmente constituídas e quando se destinem diretamente á realização dos seus fins estatutários.

Atendendo que a Associação acima referida se enquadra no estipulado no artigo H/30.º do citado Código Regulamentar, salvo melhor opinião poderá a Câmara Municipal isentar do pagamento de taxas pela emissão do respetivo alvará de obras no valor total de **16.512,64 €**, conforme solicitado”.

Em 06/09/2023 a **Diretora do DPGT** emitiu o seguinte parecer:

“Sr. Vereador,

Concordo. Propõe-se remeter a presente informação à reunião do Executivo Municipal, para aprovação, dado tratar-se de um pedido de isenção de pagamento das taxas de licenciamento, nos termos do artigo H/30.º do CRMVR”.

Por Despacho de 07/09/2023 o **Vereador Adriano de Sousa** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar a isenção de pagamento das taxas de licenciamento, nos termos da informação dos serviços.**---

- **Processo n.º 6/20**

- **Construtora Rio, Lda.**

- **Freguesia de Mateus**

----- 17. - Presente à reunião requerimento de Construtora Rio, Lda. registado sob o n.º 6956/23, datado de 13/04/2023, submetendo para apreciação do Executivo Municipal o pedido de informação prévia – execução de um loteamento urbano, sito em Lugar do Fundo da Vila, Abambres, Freguesia de Mateus.

Traz a seguinte informação da Divisão de Gestão Urbanística:

“1. INTRODUÇÃO

Através do requerimento n.º 6956/23, datado de 13.04.2023, constante do processo n.º 6/20, vem o Requerente responder ao ofício n.º 1122 referente ao Pedido de Informação Prévia – execução de um loteamento urbano, sito em Lugar do Fundo da Vila, Abambres,



inscrito na matriz predial sob o artigo 39 da freguesia de Mateus e descrito na Conservatória do Registo Predial sob o n.º 1057/20020109 da freguesia de Mateus. O prédio tem uma área total de 8006,64 m² e confronta a Norte com estrada, a Sul e Poente com caminho Público e a Nascente com António Alves Vieira.

2. ENQUADRAMENTO LEGAL

A pretensão apresentada pelo Requerente tem enquadramento legal no al c) do n.º 2 do artigo 4.º e nos artigos 14.º e ss do RJUE.

3. ANTECEDENTES

O pedido em causa tem os seguintes antecedentes:

- Ofício n.º 220, datado de 12.01.2021 – foi o requerente informado do parecer desfavorável da pretensão;
- Ofício n.º 6039, datado de 15.12.2021 – foi o requerente informado do parecer desfavorável da pretensão;
- Ofício n.º 1133, datado de 09.03.2022 – foi o requerente informado do deferimento do pedido de prorrogação de prazo, por mais 20 dias;
- Ofício n.º 6220, datado de 28.11.2022 – foi o requerente notificado, para no prazo de 20 dias apresentar os esclarecimentos / documentos solicitados na informação técnica;
- Ofício n.º 1122, datado de 17.02.2023 – foi o requerente notificado para apresentar os esclarecimentos / documentos solicitados na informação técnica e enviada para o requerente através do ofício n.º 6220.

4. INSTRUÇÃO DO PEDIDO

4.1 Documentos em apresentados:

A instrução dos procedimentos de Pedido de Informação Prévia para realização da obra da operação de loteamento deve observar o disposto no ponto 7.º da Portaria n.º 113/2015, de 22 de abril e no artigo B-1/5.º e Anexo II do Código Regulamentar do Município de Vila Real.

4.2 Análise dos elementos apresentados

Nada a referir.

4.3 Georreferenciação:

Conforme a análise dos Serviços de Planeamento e Mobilidade, o prédio em causa tem a seguinte classificação de solo: Espaços Urbanos de Baixa Densidade.

4.4 Legitimidade / Certidão da Conservatória do Registo Predial:

Os Requerentes fazem o pedido na qualidade de proprietários, de acordo com a Certidão da Conservatória do Registo Predial apresentada.

5. LOCALIZAÇÃO NOS INSTRUMENTOS DE GESTÃO TERRITORIAL

5.1 Zonamento do Plano de Urbanização

O local encontra-se classificado na Carta de Qualificação Funcional do Plano de Urbanização, como Solo Urbano – Espaços Urbanos de Baixa Densidade.

5.2 Carta de Condicionantes / Servidões

Solicitou-se parecer à DRCN, no âmbito do n.º 1, do artigo 51.º do DL n.º 309/2009 de 23 de outubro, em virtude do local se encontrar em Zona Especial De Proteção nos termos do Aviso n.º 15170/2010 publicado em DR, 2ª série, n.º 147 de 30 de julho de 2010 – Alto Douro Vinhateiro - Património Mundial da Unesco, na categoria de Paisagem Cultural e Pública.

6. PARECERES DAS ENTIDADES EXTERNAS E SERVIÇOS MUNICIPAIS

O parecer da DRCN é favorável, o qual se anexa à presente informação.

7. ANÁLISE DA PRETENSÃO

7.1 Caracterização da pretensão

Através do presente requerimento, solicita o requerente uma nova análise à pretensão – operação de loteamento urbano, onde é proposta a criação de oito lotes, sendo dois para construção de moradias unifamiliares e seis para construção de moradias bifamiliares, num total de catorze fogos.

As moradias voltadas para a Rua D. Maria de Lurdes Amaral, que correspondem a três lotes destinados a edificações isoladas, de moradia bifamiliar, com a entrada para as garagens pelo alçado sul, a partir da via nova a criar.

As moradias com a entrada pela nova via a criar, correspondem a dois lotes geminados, composto por uma moradia unifamiliar e uma moradia bifamiliar e três lotes geminados, composto por uma moradia unifamiliar e duas moradias bifamiliares respetivamente.

Ao nível das acessibilidades, é proposto:

1- A criação de uma ligação que atravessa o terreno na direção nascente – poente, ligando as Ruas do lavrador e Fundo da Vila, permitindo assim abrir uma nova frente urbana, com a largura de 5,60m de plataforma viária e passeios em ambos os lados de 2,25m de largura, contemplando em toda a extensão na via interior, uma baias de estacionamento com

2,50m de largura e 5,50m de comprimento da sua extensão do lado norte, para contemplar caleiras com árvores;

2- Proceder ao alargamento das Ruas do Lavrador, entre a nova ligação criada e a Rua D. Maria de Lurdes Amaral, com largura variável, com mínimo de 6,50m, criando um local para RSU, com passeio de largura variável, com o mínimo de 3,00m;

3- Proceder ao alargamento da Rua do Fundo da Vila, entre a nova ligação criada e a Rua D. Maria de Lurdes Amaral, com uma largura de 6,50m de plataforma viária e passeios de ambos os lados com 3,00m de largura.

4- Todas as vias interiores ao loteamento terão dois sentidos de circulação.

Relativamente ao alargamento da Rua do Fundo da Vila, transcreve-se o seguinte da memória descritiva:

“Relativamente à condicionante prevista de ligação entre a Rua dos Três Lagares (Centro de Saúde de Mateus) e a Rua D. Maria de Lurdes Amaral, classificada como “via distribuidora local- proposto, em conformidade com as normas aplicáveis, até à definição do traçado definitivo, existe uma zona non-aedificandi de 15m para cada lado do eixo definido dos documentos de ordenamento aplicáveis.

Por esta razão, a Junta e freguesia de Mateus, através do processo n.º 354/19, requereu ao Executivo Municipal, que tomasse uma deliberação sobre o traçado definitivo da ligação da Rua dos três Lagares / Rua Santo Isidro à Rua D. Maria de Lurdes Amaral, de forma a permitir o alargamento da Rua de Fundo da Vila, apresentando para tal uma proposta de traçado, que liga à Rua de Santo Isidro, recentemente alargada pelo Município de Vila Real.

Assim, nesta proposta do loteamento que agora se apresenta, teve-se em consideração esse traçado, e com as características geométricas previstas no art.º 64º do PUCVR, e considera-se que parte já será executada no âmbito das infraestruturas do loteamento, pelos requerentes.”



7.2 Parâmetros urbanísticos propostos

	Proposto	Apurados
ÁREA PARCELA TOTAL	8 006,64 m ²	-
NÚMERO TOTAL DE LOTES	8	8
NÚMERO DE FOGOS	14	14
ÁREA TOTAL DOS LOTES	3 890,00 m ²	
ÁREA TOTAL DE CONSTRUÇÃO (de acordo com o decreto regulamentar)	4 400,00 m ²	4 400,00 m ²
ÁREA BRUTA CONSTRUÇÃO (de acordo com o PU)	2 640,00 m ²	2 640,00 m ²
ÁREA TOTAL DE IMPLANTAÇÃO	1 320,00 m ²	1 320,00 m ²
ÁREA IMPERMEABILIZAÇÃO	3 773,34 m ²	-
ÍNDICE DE IMPERMEABILIZAÇÃO	0,47	-
ÍNDICE TOTAL DE CONSTRUÇÃO	0,33	
USOS	Habitação unifamiliar e bifamiliar	Habitação unifamiliar e bifamiliar
CÉRCEA	Cave + R/C + Andar	Cave + R/C + Andar
ESTACIONAMENTO	No interior das moradias	No interior das moradias
AFASTAMENTOS / ALINHAMENTOS	-	-

ACESSOS	Via pública pavimentada	Via pública pavimentada
ÁREA DE CEDÊNCIA	1141,15 m ² (espaços verdes e equipamentos de utilização coletiva) + 960,55 m ² (infraestrutura viária) = 2 101,70 m ²	1141,15 m ² (espaços verdes e equipamentos de utilização coletiva) + 960,55 m ² (infraestrutura viária) = 2 101,70 m ²



7.3 Conformidade do projeto de arquitetura

7.3.1 Plano de Urbanização

São aplicáveis as seguintes normas do PU:

- **Artigo 16.º - Estacionamento:**

De acordo com o n.º 1 do artigo 16.º, do Regulamento do PU, na habitação em moradia unifamiliar ou bifamiliar, devem ser previstos no interior do edifício ou parcela, 2 lugares de estacionamento por fogo.

De acordo com a proposta apresentada, é proposto estacionamento no interior das habitações, no piso em cave, cumprindo assim o mínimo exigido.

De acordo com o n.º 5, nas operações de loteamento, operações urbanísticas de impacto relevante ou operações urbanísticas de impacto semelhante a uma operação de loteamento, como tal consideradas em regulamento municipal, em que sejam criadas infraestruturas viárias, deve ainda ser garantido estacionamento público correspondente, no mínimo, às percentagens a seguir indicadas dos valores obtidos pela aplicação do n.º 1 deste artigo:

- a) 30% dos lugares privados para habitação.

São necessários 9 lugares de estacionamento público. Nas peças desenhadas são propostos 10 lugares públicos, sendo que 1 é destinado a pessoas com mobilidade condicionada.

Assim, considera-se que é cumprido o mínimo exigível para o local.

- **Artigo 37.º - Áreas para espaços verdes, equipamentos e infraestruturas de utilização coletiva:**

Nos termos do artigo 37.º, do Regulamento do PU, nas operações de loteamento e nas operações urbanísticas que, nos termos do Código Regulamentar de Vila Real, sejam consideradas como de impacte relevante ou semelhante a loteamento, devem prever-se áreas destinadas à implantação de espaços verdes, equipamentos e infraestruturas de utilização coletiva.

A área global do conjunto das parcelas destinadas a espaços verdes e equipamentos de utilização coletiva a que se refere o número anterior não poderá ser inferior a $0,40\text{m}^2/\text{m}^2$ dessa área de construção destinada a outros usos.

De acordo com a área de construção ($2\,640,00\text{m}^2$), a área destinada à implantação de espaços verdes, equipamentos e infraestruturas de utilização coletiva é de $1\,056,00\text{m}^2$.

De acordo com a proposta apresentada, a área destinada a espaços verdes é de $1\,141,15\text{m}^2$, superior ao mínimo exigível, pelo que se considera que está a ser cumprido o exigido no presente artigo.

• **Artigo 38.º - Cedências:**

Os terrenos cedidos devem obedecer, designadamente, aos seguintes princípios:

- a) Serem isentos de ónus, servidões ou restrições que prejudiquem o fim a que se destinam;
- b) Apresentarem uma localização estratégica relativamente ao solo urbano envolvente, articulando-se com as demais áreas existentes ou previstas nos terrenos contíguos destinados a espaços verdes e equipamentos, sobretudo com os pontos que detenham alguma centralidade ou que possam a vir ser geradores de ocupação urbana;
- c) Possuírem adequadas condições topográficas, de acessibilidade e de integração na malha urbana bem como de adequação aos respetivos objetivos de funcionalidade e de sustentabilidade ambiental;
- d) Possuírem acesso direto a espaço ou via pública e a sua localização e configuração serem tais que contribuam efetivamente para a qualificação do espaço urbano onde se integram e para o usufruto da população instalada ou a instalar no local;
- e) Quando destinados a espaços verdes e de utilização coletiva, constituírem uma parcela única não descontínua de, pelo menos, 75% da área total correspondente;
- f) Só serão considerados como cedência os espaços verdes e de utilização coletiva com área superior a 250m^2 ou 500m^2 e que permitam, respetivamente, a inscrição de um círculo de 6 metros ou 8 metros de raio, consoante se trate de uma operação

destinada exclusivamente a habitação unifamiliar ou destinada a outras tipologias de habitação e ou outros usos.

De acordo com a proposta apresentada, verifica-se que as parcelas a integrar o domínio público encontram-se em conformidade com o exposto no presente artigo.

• **Artigo 46.º - Regime de Edificabilidade (Espaços Urbanos de Baixa Densidade):**

1- Nos espaços urbanos de Baixa Densidade aplicam-se as seguintes disposições:

- a) As novas edificações devem possibilitar o alargamento das vias de acesso e criação ou ampliação de passeios;
- b) Apenas se admitem tipologias de habitação em moradia, com um ou dois fogos, estando a altura da fachada limitada a 8 metros, ou a dois pisos acima da corta de soleira, podendo, excecionalmente e desde que garantida a devida integração urbanística no conjunto onde se insere, admitir-se mais um piso ou uma altura de fachada máxima de 11 metros.
- c) Apenas se admite a edificação em parcelas existentes, ou lotes a construir com frente mínima de 15 metros.

De acordo com a nova proposta apresentada, verifica-se que está a ser cumprido o exposto no presente artigo.

• **Artigo 64.º - Identificação e Regime (Rede Rodoviária):**

1- O traçado de rede rodoviário respeita às vias existentes ou a espaços-canal destinados às novas vias, abrangendo a seguinte hierarquia funcional, sem prejuízo da hierarquia institucional estabelecida no PRN 2000;

- a) Vias coletoras
- b) Vias distribuidoras principais;
- c) Vias distribuidoras locais;
- d) Vias de acesso local.

Prevê-se a criação/ alargamento de uma via distribuidora local, entre a Rua dos 3 lagares e a Rua D. Maria de Lurdes Amaral.

Esta via, de acordo com o n.º 2 do presente artigo, deve ter:

. Número mínimo de vias – 2 sentidos – 2x1

- Largura recomendável da via (m) – 3,25
- Largura recomendável dos passeios (m) – 3,00

A proposta prevê duas vias com 3,25m cada uma e passeios com 3,00m, pelo que a proposta apresentada cumpre os requisitos mínimos exigidos.

Prevê-se a criação de uma via de acesso local, dentro do loteamento.

Esta via, de acordo com o n.º 2 do presente artigo, deve ter:

- Número mínimo de vias – 2 sentidos – 2x1
- Largura recomendável da via (m) – 2,80
- Largura recomendável dos passeios (m) – 2,25

A proposta prevê duas vias com 2,80m cada uma e passeios com 2,25m, pelo que a proposta apresentada cumpre os requisitos mínimos exigidos.

É ainda proposta o alargamento da Rua do Lavrador, entre a Rua D. Maria de Lurdes Amaral e a via de acesso local a criar, com a largura variável, com o mínimo de 6,50m e a criação de um passeio com a largura variável, com o mínimo de 3,00m.

7.3.2 Código Regulamentar do Município de Vila Real (CRMVR)

- **Artigo B-1/51.º Dimensionamento dos perfis transversais dos arruamentos, raios de curvatura e planos marginais.**

Considerando que o dimensionamento dos perfis transversais dos arruamentos e passeios está de acordo com o estipulado no Plano de Urbanização de Vila Real, deve ser dado cumprimento, em fase de licenciamento, ao exposto nos pontos 7, 8 e 9, do presente artigo.

- **Artigo B-1/52.º Materiais a utilizar nos passeios e lancis**

Em fase de licenciamento, deve ser dado cumprimento ao exposto no presente artigo, nomeadamente o rebaixamento dos lancis nos locais estabelecidos para passadeiras para peões e entradas de garagens, até ao nível do pavimento.

- **Artigo B-1/54.º Dimensionamento dos espaços verdes e de utilização coletiva**

As áreas destinadas aos espaços verdes devem ser de grandes dimensões concentradas, em detrimento de muitos espaços verdes dispersos e de área mínima de 250,0m², devendo existir em cada loteamento um polo estruturante, constituindo um jardim, praca ou

largo, devidamente equipado, que detenha uma percentagem significativa de área verde total a ceder.

Estas áreas devem ficar localizadas preferencialmente numa zona central do loteamento para que todos os proprietários das frações possam usufruir de igual forma desses espaços. Os canteiros devem apresentar formas geométricas adequadas a uma fácil manutenção, em especial no que se refere à cobertura do sistema de rega.

Devem evitar-se situações de taludes com pendentes muito acentuadas, de difícil estabilização e manutenção, como forma de resolver desníveis, devendo apresentar inclinações estáveis de cerca de 1:3 e ser conveniente revestidos com espécies vegetais adequadas.

Devem estas questões ser devidamente asseguradas na fase de licenciamento.

- **Artigo B-1/55.º Árvores, arbustos e Herbáceas**

Em fase de licenciamento, deve ser dado cumprimento ao exposto no presente artigo.

Contudo, em fase de pedido de informação prévia, deve ser assegurada a previsão de arborização, com o valor mínimo de referência, a plantação de árvores adultas de espécies autóctones à razão de uma por unidade de ocupação prevista.

É apresentada uma planta esquemática, com a arborização proposta.

- **Artigo B-1/56.º Sistema de Rega**

Em fase de licenciamento, deve ser dado cumprimento ao exposto no presente artigo, nomeadamente no projeto de arranjo urbanístico.

- **Artigo B-1/57.º Sinalização vertical e iluminação pública**

Em fase de licenciamento, deve ser dado cumprimento ao exposto no presente artigo, nomeadamente no projeto de arranjo urbanístico.

- **Artigo B-1/58.º Papeleiras**

Em fase de licenciamento, deve ser dado cumprimento ao exposto no presente artigo, nomeadamente no projeto de arranjo urbanístico.

7.3.3 Outras Disposições Regulamentares

Para as outras disposições regulamentares, remete-se o seu cumprimento para a responsabilidade do técnico autor do projeto, de acordo com o n.º 8 do artigo 20.º do RJUE.

7.3.4 Proposta de Regulamentação das edificações

Capítulo I – Disposições Gerais

Artigo 1.º - Âmbito de aplicação

Pode ser aceite a redação proposta.

Artigo 2.º - Compatibilização

Pode ser aceite a redação proposta.

Artigo 3.º - Incumprimento

Pode ser aceite a redação proposta.

Artigo 4.º - Composição

Pode ser aceite a redação proposta.

Capítulo II – Do usos do solo

Artigo 5.º

Pode ser aceite a redação proposta.

Capítulo III – Da edificabilidade

Artigo 6.º - Usos

Pode ser aceite a redação proposta.

Artigo 7.º - Implantação

Pode ser aceite a redação proposta.

Artigo 8.º - Cotas de Soleira

Pode ser aceite a redação proposta.

Artigo 9.º - Altura da Fachada

Pode ser aceite a redação proposta.

Artigo 10.º - Coberturas

Pode ser aceite a redação proposta.

Capítulo IV – Materiais de construção

Artigo 11.º - Paredes exteriores

Pode ser aceite a redação proposta.

Artigo 12.º - Caixilharias

Pode ser aceite a redação proposta.

Artigo 13.º - Vedação

Pode ser aceite a redação proposta.

Artigo 14.º - Logradouros

Pode ser aceite a redação proposta.

Artigo 15.º - Efluentes

Pode ser aceite a redação proposta.

8. ESTIMATIVA ORÇAMENTAL / CALENDARIZAÇÃO

Não aplicável, em face da natureza do ato.

9. BENEFÍCIOS FISCAIS

Não aplicável, em face da natureza do ato.

10. CONCLUSÃO / PROPOSTA DE DECISÃO

Em face do exposto, propõe-se a emissão de parecer favorável relativamente à pretensão apresentada pelo Requerente. Contudo, considerando que a presente pretensão vai para além dos limites da propriedade do requerente, condiciona-se o parecer favorável à apresentação, na fase de Pedido de Licenciamento, dos seguintes elementos:

- a) Planta cadastral referente aos terrenos objeto da presente pretensão, com indicação expressa dos respetivos proprietários em como autorizam a sua ocupação;
- b) Declaração da Junta de Freguesia em como se compromete a executar as obras de urbanização relativas ao alargamento da rua do Fundo da Vila, conforme alusão feita pelo requerente no presente PIP;
- c) Orçamento global de todas as obras de urbanização associadas a este processo.

Informa-se ainda que, nos termos do artigo 17.º do RJUE a presente informação prévia favorável apenas vincula as entidades competentes na decisão sobre um eventual pedido de licenciamento e no controlo sucessivo de operações urbanísticas sujeitas a comunicação prévia, no caso de o pedido ser efetuado no prazo de um ano”.

Em 12/09/2023 a **Diretora do DPGT** emitiu o seguinte parecer:

“Sr. Vereador,

Concordo.

Propõe-se o envio à reunião de Câmara Municipal, para deliberar a aprovação do presente PIP, nos termos da informação dos serviços”.

Por Despacho de 13/09/2023 o **Vereador Adriano de Sousa** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Deferir, nos termos da informação dos serviços.**-----

- Processo n.º 6/84

- R&T Construção Civil, Lda.

- Freguesia de Vila Real

----- **18.** - Presente à reunião requerimento de Eletrotaco – Eletricidade e Madeiras Lda. registado sob o n.º 15245/23, datado de 18/08/2023, submetendo para apreciação do Executivo Municipal o pedido de aditamento – operação de loteamento, sito em Urbanização de Montezelos, Lote 1, Freguesia de Vila Real.

Traz a seguinte informação da Divisão de Gestão Urbanística:

“1. INTRODUÇÃO

Através do requerimento n.º **15245/23** datado de 17/08/2023, constante do processo n.º **966/91**, vem o Requerente apresentar um pedido de **Alteração ao Alvará de Loteamento**, localizado na Urbanização de Montezelos, Lote 1.

2. ENQUADRAMENTO LEGAL

A pretensão tem enquadramento legal no disposto no artigo 27.º do Regime Jurídico de Urbanização e Edificação e nos artigos B-1/20.º e B-1/21.º do Código Regulamentar do Município de Vila real.

3. ANTECEDENTES

O imóvel possui os seguintes antecedentes:

- Processo de Loteamento 6/84
- Alvará de Loteamento 9/91
- Aditamento - Alvará de Loteamento 6/95
- Aditamento - Alvará de Loteamento 7/96
- Processo de Licenciamento 966/91

4. INSTRUÇÃO DO PEDIDO

4.1 Documentos apresentados:

A instrução dos procedimentos de licenciamento loteamento deve ser de acordo com o disposto nas Secções I e III do Anexo I da Portaria n.º 113/2015, de 22 de abril, e de acordo com o Código Regulamentar do Município de Vila Real.

4.2 Análise dos elementos apresentados

Os elementos apresentados encontram-se em conformidade com a legislação aplicável.



4.3 Legitimidade / Certidão da Conservatória do Registo Predial:

O Requerente faz o pedido na qualidade de Proprietário, de acordo com a Certidão da Conservatória do Registo Predial apresentada.

5. LOCALIZAÇÃO NOS INSTRUMENTOS DE GESTÃO TERRITORIAL

5.1 Zonamento (PUVR)

O prédio encontra-se em Solo Urbano, Espaços Habitacionais Tipo II – Estruturado.

5.2 Carta de condicionantes / Servidões

O prédio encontra-se em Zona Especial de Proteção do Alto Douro Vinhateiro.

6. PARECERES DAS ENTIDADES EXTERNAS E SERVIÇOS MUNICIPAIS

DRCN – Parecer Favorável

7. ANÁLISE DA PRETENSÃO

7.1 Caracterização da pretensão

O projeto de alteração de loteamento surge na necessidade de alterar a utilização das frações A, B e C do prédio urbano edificado no lote n.º 1 da Urbanização de Montezelos. Pretende-se que as frações B e C passem a ter como uso Habitação e que a fração da A passe a ter uso de Comércio e Serviços.

7.2 Conformidade do projeto de arquitetura

7.2.1 Alvará de Loteamento e sucessivos aditamentos

Vem a presente alteração ao Alvará de Loteamento propor a alteração dos usos da Cave e Sub-cave, conforme quadro abaixo.

Não existe variação das áreas de implantação ou construção.

LOTE 1	Alvará de Loteamento	Proposto	Varição
Área do Lote	272 m ²	272 m ²	0
Área de Implantação	272 m ²	272 m ²	0
Área de Construção	1632 m ²	1632 m ²	0
Estacionamento	0	0	0
Usos			
Uso Sub-Cave	Armazéns / Comércio	Comércio / Serviços	-
Uso Cave	Escritórios	Habitação	-
Uso Rés do Chão	Habitação	Habitação	-
Uso 1º Andar	Habitação	Habitação	-
Uso 2º Andar	Habitação	Habitação	-
Uso 3º Andar	Habitação	Habitação	-

7.2.2 Plano de Urbanização de Vila Real (PUVR)

São aplicáveis as seguintes normas do Regulamento das PUCVR:

Artigo 14º - Condicionamentos estéticos, ambientais e paisagísticos

Para garantir uma correta integração na envolvente, ou para proteção e promoção dos valores culturais, arquitetónicos, ambientais e paisagísticos, a Câmara Municipal impõe

condicionamentos de ordem arquitetónica, construtiva, estética ou ambiental, designadamente:

- À implantação das edificações, nomeadamente aos alinhamentos, recuo, afastamento e profundidade;
- À volumetria das construções e ao seu aspeto exterior;
- À ocupação ou impermeabilização do solo, bem como à alteração do coberto vegetal;
- À mobilização de solos, com alteração da sua morfologia.

Nada a opor.

- **Artigo 16º - Estacionamento**

De acordo com o presente artigo deverão ser garantidos:

- Habitação coletiva – 1 lugar por fogo com área de construção inferior a 120 m²
- Comércio ou serviços: 1 lugar/50 m² de a.c. com. ou serv.
- Armazéns – 1 lugar / 150 m² de a.c. para ligeiros e 1 lugar/1000 m² para pesados com mínimo de 1

ESTACIONAMENTO	Existente			Proposta		
	Comércio e Serviços (escritórios)	Armazém	TOTAL	Habitação	Comércio e Serviços	TOTAL
Área	272	272			272	
nº de fogos com área inferior a 120 m ²				2		
Estacionamento Ligeiros exigido	5	2	7	2	5	7
Estacionamento Pesados exigido		1	1			0
Estacionamento existente / proposto			0			0

Conforme se pode verificar no quando acima, embora a proposta não cumpra com o exigido regulamentarmente relativamente ao estacionamento, a proposta de alteração da utilização desagrava as necessidades de estacionamento para o Lote, uma vez que deixa de ser exigido a lugar para Pesados, o que também já não era cumprido.

Tendo em conta que atualmente também já não são cumpridas as necessidades existentes, a proposta entende-se ser de aceitar uma vez que desagrava as necessidades existentes.

- **Artigo 37.º -Parâmetro de dimensionamento para espaços verdes e infraestruturas de utilização coletiva**

Deverão ser previstas áreas verdes destinadas à implantação de espaços verdes, equipamentos e infraestruturas de utilização coletiva.

A área global do conjunto das parcelas destinadas a espaços verdes e equipamentos de utilização coletiva não poderá ser inferior 0,40 m²/m² da área de construção.

Não existe alteração de áreas de construção, pelo que não há lugar a criação de espaços verdes e equipamento de utilização coletiva.

- **Artigo 41º - Identificação e Usos - Espaços Habitacionais**

Os espaços habitacionais correspondem a áreas de edificação em que o uso dominante é o habitacional, integrando os usos complementares de comércio, serviços, equipamentos e áreas verdes urbanas de utilização privada ou pública, admitindo-se ainda os usos industriais, de armazenagem ou outros desde que compatíveis com a habitação.

Em face do exposto, nada a opor.

7.2.2 Outras Disposições Regulamentares:

Remete-se o cumprimento para a responsabilidade do técnico autor do projeto (n.º 8 do art.º 20 do RJUE).

8. CONCLUSÃO

Em face do exposto, propõe-se a emissão de **parecer favorável** à presente pretensão, devendo a mesma, nos termos do artigo 27º do RJUE ser submetida a discussão pública”.

Em 12/09/2023 a **Diretora do DPGT** emitiu o seguinte parecer:

“Sr. Vereador,

Concordo.

Propõe-se o envio à reunião de Câmara Municipal, para deliberar a aprovação da abertura do período de discussão pública, nos termos da presente informação”.

Por Despacho de 13/09/2023 o **Vereador Adriano de Sousa** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Submeter a discussão pública, nos termos da informação dos serviços.**-----

- **Processo n° 4/23**

- **Decada Paralela – Promoção Imobiliária, S.A.**

- **Freguesia de Borbela e Lamas de Olo**

----- **19.** - Presente à reunião requerimento de Decada Paralela – Promoção Imobiliária, S.A., registado sob o n° 16613/23, datado de 13/09/2023, submetendo para apreciação do Executivo Municipal o pedido de junção de elementos - operação loteamento, sito em Quinta do Almor, Freguesia de Borbela e Lamas de Olo.

Traz a seguinte informação da Divisão de Gestão Urbanística:

“1. INTRODUÇÃO

Através do requerimento n° **16613/23** datado de 13/09/2023, constante do processo n.º **4/23**, vem o Requerente solicitar **Pedido de Informação Prévia de Operação de Loteamento** em localizado na Quinta do Almor, freguesia de Borbela, em prédio inscrito na matriz predial sob o artigo 3229 e descrito na Conservatória do Registo Predial sob o n.º 1457/19970226 da freguesia de Borbela.

O prédio tem uma área total de 19.187,46 m², totalmente descoberta e confronta a Norte com Helena Maria Cardoso Ribeiro, a Sul com Alberto Augusto Cardoso Lima, a Nascente com Estrada Nacional 2 e a Poente com caminho público.

2. ENQUADRAMENTO LEGAL

A pretensão tem enquadramento legal nos artigos 14.º e ss do Regime Jurídico de Urbanização e Edificação (RJUE).

3. ANTECEDENTES

- Processo de Loteamento 07/20

4. INSTRUÇÃO DO PEDIDO

4.1 Documentos apresentados:

Os pedidos de informação prévia relativos às Operações de loteamento devem ser instruídos com os elementos previstos no ponto 7.º da Portaria n.º 113/2015, de 22 de abril, no artigo B-1/5.º e Anexo II do CRMVR e n.º 2, do artigo 14.º do RJUE.

4.2 Análise dos elementos apresentados

Os elementos apresentados encontram-se em conformidade com a legislação aplicável.

Verifica-se que a área real do prédio é 19.040.00 m², devendo num futuro processo de Licenciamento ser entregue a Certidão da Conservatória retificada.

4.3 Georreferenciação:

De acordo com parecer dos Serviços de Planeamento e Mobilidade a Georreferenciação está correta.

4.4 Legitimidade / Certidão da Conservatória do Registo Predial:

O Requerente faz o pedido na qualidade de Procurador do Proprietário, de acordo com a Certidão da Conservatória do Registo Predial e procuração apresentados.

5. LOCALIZAÇÃO NOS INSTRUMENTOS DE GESTÃO TERRITORIAL

5.1 Zonamento (PUVR)

O prédio encontra-se em inserido na SUOPG 1 – Flores / Bairro da Carvalha.

Situa-se em Solo Urbano, categoria de Espaços Habitacionais tipo 2 – a estruturar.

5.2 Carta de condicionantes / Servidões

O prédio encontra-se abrangido pelas seguintes condicionantes / servidões:

- Zona de Servidão non-edificandi da EN2

6. PARECERES DAS ENTIDADES EXTERNAS E SERVIÇOS MUNICIPAIS

- **IP** – Emitiu parecer a informar que deveria ser aguardada decisão relativa ao processo 12364VRL0828 que se encontrava em apreciação, Entretanto veio o requerente juntar ao processo o parecer desse mesmo processo, tendo obtido Parecer Favorável ao PIP, ficando condicionado em futuro Licenciamento cumprir o exposto na informação em anexo.
- **SPM** – Estabelece condições a cumprir no futuro licenciamento, nos termos da informação em anexo.

7. ANÁLISE DA PRETENSÃO

7.1 Caracterização da pretensão

A operação de loteamento prevê a criação de 6 lotes, destinados a habitação coletiva com 212 fogos no total.

7.2 Parâmetros e aspetos urbanísticos propostos



PARÂMETROS URBANÍSTICOS PROPOSTOS							
ÁREA DA PARCELA	19040						
ÁREA SOLO URBANO	19040						
Espaços Habitacionais a Estruturar - Tipo B (m ²)	19040						
LOTES	Lote 1	Lote 2	Lote 3	Lote 4	Lote 5	Lote 6	TOTAL
Uso	Habitat.ão	Habitat.ão	Habitat.ão	Habitat.ão	Habitat.ão	Habitat.ão	
Área do Lote (m ²)	927,47	945,00	927,47	945,00	802,50	802,50	5349,94
Nº Fôcos	36	36	36	36	36	32	212
Área de Implantação (m ²)	802,50	802,50	802,50	802,50	802,50	802,50	4815,00
Área de Construção (m ²)							
acima cota soleira	3170,00	3170,00	3170,00	3170,00	3170,00	3170,00	19020,00
abaixo cota soleira - estacionamento	802,50	802,50	802,50	802,50	802,50	802,50	4815,00
Nº Pisos							
acima da cota de soleira	4	4	4	4	4	4	4
abaixo da cota de soleira	1	1	1	1	1	1	1
Altura de Fachada (m)	11,8	11,8	11,8	11,8	11,8	11,8	
Cedências							
Aruamentos (m ²)	8846,70						13689,95
Equipamentos de utilização coletiva (m ²)	0,00						
Zonas Verdes de utilização coletiva (m ²)	4843,25						
Área de Impermeabilização do Loteamento (m ²)	13628,00						72%
Índice de Construção Proposto	Lote 1	Lote 3	Lote 4	Lote 5	Lote 6	Lote 7	TOTAL
	3,42	3,35	3,42	3,35	3,95	3,95	1,00

Relativamente à área de construção prevista veio o requerente esclarecer que existem áreas não construídas por piso, nomeadamente espaços previstos em pé direito duplo nas áreas das entradas e de circulação, e, como tal, não contabilizadas (40,00m² em cada edifício).

Em fase de Licenciamento não serão admitidas “Áreas Máximas” devendo ficar especificada a área de Construção de cada Lote, a qual deverá ser integralmente construída.

7.3 Conformidade do projeto de arquitetura

7.3.1 Plano de Urbanização da Cidade de Vila Real (PUCVR)

- **Artigo 14º - Condicionamentos estéticos, ambientais e paisagísticos**

Para garantir uma correta integração na envolvente, ou para proteção e promoção dos valores culturais, arquitetónicos, ambientais e paisagísticos, a Câmara Municipal impõe condicionamentos de ordem arquitetónica, construtiva, estética ou ambiental, designadamente:

- À implantação das edificações, nomeadamente aos alinhamentos, recuo, afastamento e profundidade;
- À volumetria das construções e ao seu aspeto exterior;
- À ocupação ou impermeabilização do solo, bem como à alteração do coberto vegetal;
- À mobilização de solos, com alteração da sua morfologia.

Nada a opor.

- **Artigo 16º - Estacionamento**

De acordo com o n.º 1 do artigo 16.º, do Regulamento do PU, em edifícios de Habitação Coletiva, devem ser garantidos:

- 1 lugar por fogo com área de construção inferior a 120 m²

Nas operações de loteamento, operações urbanísticas de impacte relevante ou operações urbanísticas de impacte semelhante a uma operação de loteamento, como tal considerados em regulamento municipal, em que sejam criadas infraestruturas viárias, deve ainda ser garantido estacionamento público correspondente, no mínimo, às percentagens a seguir indicadas:

- 30% dos lugares privados para habitação

Veio o requerente apresentar elementos indicativos de que não estão previstos fogos com área superior a 120 m².

Assim, em face da proposta de 212 fogos apresentada deverão ser garantidos:

- 212 lugares de estacionamento privado
- 64 lugares de estacionamento público

O requerente propõe 216 lugares privados e 68 lugares públicos, pelo que nada a opor.

Em fase de Licenciamento deve ser especificada a distribuição do número de lugares privados pelos respetivos Lotes.

- **Artigo 37.º -Parâmetro de dimensionamento para espaços verdes e infraestruturas de utilização coletiva**

Nas operações de loteamento deverão ser previstas áreas verdes destinadas à implantação de espaços verdes, equipamentos e infraestruturas de utilização coletiva.

A área global do conjunto das parcelas destinadas a espaços verdes e equipamentos de utilização coletiva não poderá ser inferior 0,40 m²/m² da área de construção.

A Área de Construção Prevista (considerando a definição do artigo 13º) é de **19.020,00 m²**, pelo que deveriam ser previstos **7.608,00 m²** para espaços verdes e equipamentos de utilização coletiva por força da operação urbanística desencadeada.

• **Artigo 38.º - Cedências**

As parcelas a integrar no domínio municipal correspondem às consideradas necessárias e ou suficientes para garantir a satisfação das necessidades e o interesse público, correspondendo:

- a) Às propostas e identificadas na Planta de Zonamento destinadas a zonas verdes públicas, equipamentos e arruamentos viários de carácter geral;
- b) Às que servem diretamente o conjunto a edificar, em acordo com o resultado do desenho urbano e da aplicação das capitações definidas no artigo 37º.

Os terrenos cedidos devem obedecer aos seguintes princípios:

- Serem isentos de ónus, servidões ou restrições que prejudiquem o fim a que se destinam;
- Apresentarem uma localização estratégica relativamente ao solo urbano envolvente, articulando-se com as demais áreas existentes ou previstas nos terrenos contíguos destinadas a espaços verdes e equipamento, sobretudo com os pontos que detenham alguma centralidade ou que possam vir a ser geradores de ocupação urbana;
- Possuírem adequadas condições topográficas, de acessibilidade e de integração na malha urbana bem como de adequação aos respetivos objetivos de funcionalidade e de sustentabilidade ambiental;
- Possuírem acesso direto a espaço ou via pública e a sua localização e configuração serem tais que contribuam efetivamente para a qualificação do espaço urbano onde se integram e para o usufruto da população instalada ou a instalar no local;
- Quando destinados a espaços verdes e de utilização coletiva, constituírem uma parcela única não descontínua de, pelo menos, 75 % da área total correspondente;
- Só são considerados como cedência os espaços verdes e de utilização coletiva com área superior a 250 m² ou 500 m² e que permitam, respetivamente, a inscrição de um círculo com 6 metros ou 8 metros de raio, consoante se trate de uma operação destinada exclusivamente a

habitação unifamiliar ou destinada a outras tipologias de habitação e ou outros usos.

É proposta a cedência de 4.843,25 m² para Espaços Verdes e equipamentos de utilização coletiva, pelo que se encontram em falta 2.764,75 m² para cumprir as cedências exigidas por força da operação.

- **Artigo 41.º - Espaços Habitacionais – Identificação e Usos**

Os espaços habitacionais correspondem a áreas de edificação em que o uso dominante é o habitacional, integrando os usos complementares de comércio, serviços, equipamentos e áreas verdes urbanas de utilização privada ou pública, admitindo-se ainda os usos industriais, de armazenagem ou outros desde que compatíveis com a habitação.

Os espaços habitacionais do Tipo 2 as tipologias existentes são predominantemente constituídos por edifícios de habitação coletiva.

Nada a opor.

- **Artigo 43.º - Regime de Edificabilidade – Tipo II**

Nas operações de loteamento e nos espaços a estruturar, sem prejuízo das condições de execução definidas em cada SUOPG, os parâmetros de edificabilidade são os seguintes:

- O índice de utilização e da altura da fachada não podem ser superiores, respetivamente, a 1,0 e 17 metros ou 5 pisos acima da cota de soleira
- A percentagem máxima de impermeabilização é de 75%

O índice de construção total proposto é de 1.

São propostos 4 pisos acima da cota de soleira, com 11,80 metros de altura de fachada.

É indicado que a área de Impermeabilização do loteamento é de 13.628 m², correspondente a 72% da área da parcela inicial.

Em sede de licenciamento deve ser especificada a distribuição das áreas a impermeabilizar de cada Lote.

Em face do exposto, nada a opor.

- **Artigo 70.º - Termos de Referência – SUOPG 9**

SUOPG 1 – Flores / Bairro da Carvalha

Uso dominante: Habitação

Parâmetros urbanísticos: Artigos 41º e 43º

Objetivos específicos:

1. Requalificação do troço da EN2, marcando a entrada na cidade, criando passeios e medidas de acalmia de tráfego
2. Estruturar a ocupação do vazio urbano assegurando a continuidade dos arruamentos e dar morfotipologias existentes a Norte
3. Não permitir entradas e saídas de veículos, a partir da EN2, diretamente aos edifícios que marginam com a estrada nacional.

Relativamente ao uso dominante e parâmetros urbanísticos não existe nada a opor, como visto anteriormente.

Relativamente aos objetivos específicos não existe nada a opor, remetendo-se para os pareceres da Infraestruturas de Portugal e Serviços de Planeamento e Mobilidade.

7.3.2 Código Regulamentar do Município de Vila Real (CRMVR)

- **Artigo B-1/20º - Consulta pública de operações de loteamento**

Todos os pedidos relativos a licença de operações de loteamento e respetivas alterações estão sujeitos a consulta pública, estando dispensados os casos de:

- b) Operações que não excedam, cumulativamente, os seguintes limites:
 - i. 2 ha;
 - ii. 100 fogos
 - iii. 10% da população do aglomerado urbano em que se insere a pretensão

Em face do exposto, o futuro processo de licenciamento estará sujeito a consulta pública.

- **Artigo B-1/53º - Lugares para estacionamento**

Os lugares de estacionamento terão como dimensões mínimas, em planta, 5,00m de comprimento e 2,50m de largura, devendo os lugares reservados a cidadãos com mobilidade reduzida, quando integrados em conjuntos de lugares em localizar-se nas extremidades dos mesmos.

As zonas de acesso deverão ser devidamente dimensionadas, possuindo pelo menos 3m de largura e um pavimento idêntico ao passeio.

Os lugares de estacionamento obedecem ao disposto na legislação sobre acessibilidades, designadamente o disposto na secção 2.8 do anexo ao Decreto-Lei n.º 163/2006, de 8 de agosto.

Remete-se a análise ao presente ponto para o Parecer dos Serviços de Planeamento e Mobilidade.

- **Artigo B-1/54º - Dimensionamento dos espaços verdes e de utilização coletiva**

As áreas destinadas aos espaços verdes devem ser de grandes dimensões concentradas, em detrimento de muitos espaços verdes dispersos e de área mínima de 250,0 m², devendo existir em cada loteamento um polo estruturante, constituindo um jardim, praça ou largo, devidamente equipado, que detenha uma percentagem significativa da área verde total a ceder. Estas devem ficar localizadas preferencialmente numa zona central do loteamento para que todos os proprietários das frações possam usufruir de igual forma desses espaços.

Devem evitar-se situações de taludes com pendentes muito acentuados, de difícil estabilização e manutenção, como forma de resolver desníveis, devendo apresentar inclinações estáveis de cerca de 1:3 e ser convenientemente revestidos com espécies vegetais adequadas.

Em loteamentos, deve ser prevista a execução de um recinto para a prática de atividades desportivas.

Em face do exposto, nada a opor.

- **Artigo H/25º - Compensação de não cedências**

A não cedência de áreas para espaços verdes e equipamentos de utilização coletiva está sujeita ao pagamento de uma compensação, cujo valor é correspondente a 0,25 vezes o VPT desse terreno.

O cálculo deve conter os seguintes pressupostos:

- A área de terreno correspondente à área a ceder – **7.608,00 m²**

- A área bruta de construção é a que resulta da aplicação do índice de utilização da operação à parcela que deveria ser cedida – $1 \times 7.608,00 \text{ m}^2 = 7.608,00 \text{ m}^2$
- Não é considerada qualquer área bruta dependente
- A área de implantação é determinada pela divisão da área bruta determinada anteriormente pelo número de pisos máximo previstos para a operação – $7.608,00 \text{ m}^2 / 4 = 1.902 \text{ m}^2$

Em face do exposto, obtém-se o seguinte VPT:

Tipo de Prédio	Terreno para Construção
Afetação	Habituação
Coefficiente de afetação	1,00
Coefficiente de localização	0,80
Valor base dos prédios edificados	€ 665,00
% Veap = percentagem do valor das edificações autorizadas ou previstas com terreno incluído	30,00%
Aa = área bruta privativa autorizada ou prevista	7.608,00 m ²
Ab = área bruta dependente autorizada ou prevista	0,00 m ²
Área de implantação	1.902,00 m ²
Área total do terreno	7.608,00 m ²
A = [Aa + Ab x 0,3] x Caj + Ac x 0,025 + Ad x 0,005	6.220,01 m ²
Valor Patrimonial Tributário	€ 992.720,00

O valor da compensação é assim $0,25 \times 992.720,00 = 248.180,00 \text{ €}$

7.3.3 Outras Disposições Regulamentares:

Remete-se o cumprimento para a responsabilidade do técnico autor do projeto (n.º 8 do art.º 20 do RJUE).

8. ESTIMATIVA ORÇAMENTAL / CALENDARIZAÇÃO

Não aplicável.

9. BENEFÍCIOS FISCAIS

Não aplicável.

10. CONCLUSÃO

Em face do exposto, propõe-se o envio do presente a reunião da Câmara Municipal”.

Em 14/09/2023 a **Diretora do DPGT** emitiu o seguinte parecer:

“Sr. Vereador,

Concordo.

Propõe-se o envio à reunião de Câmara Municipal, para deliberar a aprovação da presente proposta de um PIP para uma Operação de Loteamento, condicionado a prestar esclarecimentos que constam da presente informação, em sede de Licenciamento”.



Por Despacho de 14/09/2023 o **Vereador Adriano de Sousa** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal para aprovação.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Deferir, nos termos da informação dos serviços.**-----

- **Processo nº 335/22**

- **José Manuel do Nascimento Alves**

- **Freguesia de Mouços e Lames**

----- **20.** - Presente à reunião requerimento de José Manuel do Nascimento Alves, registado sob o nº 13739/23, datado de 21/07/2023, submetendo para apreciação do Executivo Municipal o pedido de junção de elementos - edificação, sito em Rua da Mina Nova - Magarelos, Freguesia de Mouços e Lames.

Traz a seguinte informação da Divisão de Gestão Urbanística:

1. INTRODUÇÃO

Através dos requerimentos n.º 19731/22, n.º 24000/22 e n.º 13739/23, datados de 2022/10/13, 2022/12/13 e 2023/07/21, respetivamente, constantes do processo n.º 335/22, vem o requerente solicitar a legalização **de edificações destinadas a arrumos e a abrigos de animais**, a levar efeito na Rua da Mina Nova, União de Freguesias de Mouços e Lames, Concelho de Vila Real, no prédio inscrito na matriz predial rústica sob o artigo nº 5810 e descrito na Conservatória de Registo Predial sob o n.º 4036/20011016 da freguesia de Mouços.

O prédio tem uma área total de 5.810,00 m² e confronta a norte com caminho, a sul com Adelina Natividade Faceira, a nascente com Estrada Municipal e a poente com Alcino da Costa.

2. ENQUADRAMENTO DA PRETENSÃO

A pretensão tem enquadramento legal na alínea c) do n.º 2 do artigo 4.º do Regime Jurídico de Urbanização e Edificação, com redação no DL 136/2014 de 09 de Setembro.

3. ANTECEDENTES E VISTORIAS

3.1. Antecedentes

- Requerimento n.º 19731/22, datado de 2022/10/13, através do qual se solicitou o aperfeiçoamento do pedido.
- Requerimento n.º 24000/22, datado de 2022/12/13, através do qual se solicitou o aperfeiçoamento do pedido.
- Requerimento n.º 7159/23, datado de 2023/04/17: pedido de prorrogação do prazo por 90 dias.

3.2. Vistorias

Foi efetuada uma vistoria ao local no dia 30/01/2023, conforme relatório anexo ao processo, tendo-se verificado que era necessário efetuar obras de correção aos edifícios para que seja possível o deferimento da pretensão e a emissão da autorização de utilização, conforme se menciona no mesmo.

Solicitou-se que as mesmas fossem executadas e que fosse entregue um levantamento fotográfico de todo o conjunto edificado após os referidos trabalhos, tendo o mesmo sido entregue no presente requerimento.

4. INSTRUÇÃO DO PEDIDO

4.1 Documentos apresentados:

A instrução dos procedimentos de licenciamento para realização de obras de construção deve observar o disposto no n.º 15 da Portaria n.º 113/2015, de 22 de Abril e nos artigos B-1/5.º e B-1/46.º e Anexo II do CRMVR.

4.2 Análise dos elementos apresentados:

Os elementos apresentados encontram-se em conformidade com a legislação aplicável.

4.3 Georreferenciação:

Segundo a análise dos Serviços de Planeamento e Mobilidade, o levantamento topográfico e a implantação sobre levantamento topográfico encontram-se devidamente georreferenciados.

4.4 Legitimidade/Certidão da Conservatória do Registo Predial:

O requerente faz o pedido na qualidade de proprietário, de acordo com a Certidão da Conservatória do Registo Predial apresentada.

5. LOCALIZAÇÃO NOS INSTRUMENTOS DE GESTÃO TERRITORIAL

5.1 Carta de Ordenamento do Plano Diretor Municipal

De acordo com a Carta de Ordenamento do PDM de Vila Real, a área objeto de pretensão tem a seguinte classificação/qualificação:

- Solo rural – Espaços Florestais em cerca de 2.810,00 m² da área da parcela, pelo que é necessário proceder a consulta à CMDF;
- Solo urbano – Área consolidada com dominância de habitação unifamiliar tipo HU2, em cerca de 3.000,00 m² da área da parcela.

O conjunto edificado encontra-se parcialmente em cada um de ambos os enquadramentos.

5.2 Carta de Condicionantes do Plano Diretor Municipal / Servidões

O prédio onde se encontra a pretensão encontra-se em faixa de proteção da A4 – variante EN 322, pelo que foi consultada a Infraestruturas de Portugal.

6. PARECERES DAS ENTIDADES EXTERNAS E SERVIÇOS MUNICIPAIS

Para o presente procedimento foram consultadas a CMDF e a Infraestruturas de Portugal, tendo ambas as entidades emitido parecer favorável que se anexam no final da presente informação.

7. ANÁLISE DA PRETENSÃO

7.1 Caracterização da pretensão

A pretensão diz respeito a um pedido de legalização de um conjunto edificado com o destino de arrumos e abrigo de animais.

No que diz respeito ao programa, o conjunto edificado é composto por dois cobertos destinados a arrumos – Coberto A e Coberto B, uma cozinha rústica – Construção C, um edifício destinado ao abrigo de animais – Construção D, e uma estufa – Construção E, conforme se verifica nas Peças Desenhadas.

O logradouro é um espaço verde.

Revela-se importante referir que em Solo Urbano apenas se encontram os dois cobertos para arrumos, sendo que as edificações de abrigo para os animais se encontram já em Solo Rural.

Para além disso, a parte da parcela integrada em HU2 localiza-se no limiar da mancha urbana, não estando prevista a expansão da mesma.

7.2 Parâmetros e aspetos urbanísticos propostos / analisados

<u>Parâmetros:</u>	<u>Propostos:</u>	<u>Analisados:</u>
Área Total da Parcela:	5.810,00 m ²	5.810,00 m ²
Área de Implantação:	728,29 m ²	728,29 m ²
Coberto A	229,29 m ²	229,29 m ²

Coberto B	128,57 m ²	128,57 m ²
Construções C, D e E	370,43 m ²	370,43 m ²
Área de Impermeabilização:	754,58 m ²	754,58 m ²
Área total de construção:	728,29 m ²	728,29 m ²
Área bruta de construção:	728,29 m ²	728,29 m ²
Usos:	Arrumos / Abrigo de animais	Arrumos / Abrigo de animais
Altura da fachada:	4,85 m máximo	4,85 m máximo

Afastamentos: não havendo um alinhamento dominante e estando a pretensão parcialmente integrada em solo rural – espaços florestais, esta questão deverá ser analisada pela CMDF

Acessos: estrada a nascente

<u>Parâmetros:</u>	<u>Hu2:</u>	<u>Espaços Florestais:</u>
Área Total da Parcela:	3.000,00 m ²	2.810,00 m ²
Área de Implantação:	357,86 m ²	370,43 m ²
Área de Impermeabilização:	357,86 m ²	396,72 m ²
Área total de construção:	357,86 m ²	370,43 m ²
Área bruta de construção:	357,86 m ²	370,43 m ²
Índice de Utilização:	0,12	0,13
Índice de Impermeabilização:	0,12	0,14

7.3 Conformidade do projeto de arquitetura:

7.3.1 Plano Diretor Municipal (PDM)

a) Artigo 29.º - Instalações de apoio à atividade agrícola, pecuária e florestal

3 – A construção de instalações cobertas destinadas à criação e abrigo de animais apenas é permitida nos espaços agrícolas e agroflorestais não podendo a área bruta ser superior a 1200 m² e desde que seja garantido, a contar dos limites do local de permanência dos animais, um afastamento mínimo de 200 metros aos limites dos aglomerados urbanos, bem como a edificações em funções residenciais, existentes ou licenciadas, válido para o caso de pocilgas ou aviários em que essa distância será de 400 metros.

Os edifícios integrados em Espaço Florestal, nomeadamente os edifícios C, D e E encontram-se a mais de 200m das edificações em funções residenciais e dos aglomerados urbanos, pelo que, nesse sentido, estão de acordo com o presente artigo. Contudo, o uso de abrigo de animais não é um uso permitido para este tipo de solo (edifício D)

Não obstante, em Memória Descritiva apresenta-se imagem do Google Earth de 2010 que comprova a existência do conjunto edificado à exceção de parte do edifício designado como D e o edifício E em data anterior a 2018, pelo que é possível integrar a pretensão no n.º 2 do Artigo 86.º-B, uma vez que o mesmo prevê que beneficiam do presente procedimento especial de regularização as atividades, explorações, instalações e edificações que comprovem a sua existência física em data do início da discussão da presente alteração do PDMVR.

b) Artigo 47º - Edificabilidade em Espaços Urbanos Tipo HU2

Considerando o disposto no artigo 47º, do Regulamento do PDM, as obras de construção ou as intervenções nos edifícios existentes a levar a efeito, devem dar cumprimento aos alinhamentos dominantes da frente urbana respetiva, quer para os edifícios, quer para as frentes do lote confinantes com o espaço público.

A cêrcea deverá ser a da moda na frente urbana respetiva, e, no caso de novas frentes, não pode ultrapassar os 3 pisos acima do solo, com exceção dos aglomerados inseridos no interior do PNAL, nos quais não pode ultrapassar os 2 pisos;

No caso da construção de novos edifícios não resultantes de operação de loteamento ou ampliação dos edifícios existentes, integrados ou não em operações de loteamento, a área de impermeabilização, sem prejuízo do cumprimento dos alinhamentos dominantes, não pode ser superior a 60 % da área total do prédio.

Na proposta apresentada, a cêrcea dos dois cobertos destinados a arrumos que integram o HU2 corresponde a 1 piso acima da cota de soleira, não existindo um alinhamento dominante.

Considerando toda a área de implantação dos cobertos presentes em HU2 como área impermeável, esta corresponde a de 357,86 m², a qual leva a uma impermeabilização de 12,00% da área da parcela integrada em HU2. Estando esta abaixo do máximo permitido, nada a opor.

Desta forma da análise do pedido não resultam desconformidades legais ou regulamentares.

b) Artigo 86.-Bº - Regularização de situações em desconformidade com o Plano

De acordo com o estipulado no ponto 4 do artigo 86.-Bº do PDM de Vila Real, a apreciação das eventuais desconformidades com a disciplina estabelecida pelo presente Plano, só pode ocorrer posição favorável à regularização da situação se aquela considerar que se cumprem as seguintes condições cumulativas:

- a) As atividades, usos e ocupações a regularizar são, tendo em conta a sua localização, compatíveis ou compatibilizáveis com a segurança de pessoas, bens e ambiente e com os usos dominantes da categoria de espaço do local em que se situam, nos termos do disposto no artigo 12.º:
- b) A eventual inobservância dos parâmetros de edificabilidade aplicáveis ao local não provoca prejuízos inaceitáveis em termos de inserção territorial, tanto no que se refere a sobrecargas ambientais, funcionais e infraestruturais como no respeitante a impactes visuais e paisagístico;
- c) Seja dado cumprimento às disposições respeitantes a serviços administrativos ou restrições de utilidade pública, eventualmente existentes para o local.

O uso da edificação que se pretende legalizar, nomeadamente uma instalação coberta destinada ao abrigo de animais não é compatível com uso do solo, de acordo com o artigo 29.º do regulamento do PDM. Contudo, entende-se que é compatibilizável com a segurança de pessoas, bens e ambiente e com os usos dominantes da categoria de espaço do local em que se situa. Para além disso, o edifício não provoca nenhum impacto visual e paisagístico relevante ou um prejuízo inaceitável no que se refere à inserção territorial. Relativamente ao ponto c), tendo a CMDF emitido parecer favorável sobre a pretensão, bem como as Infraestruturas de Portugal, não há nada a opor.

7.3.2 Código Regulamentar do Município de Vila Real (CRMVR)

Da análise do pedido, nada há a opor.

7.3.3 Outras Disposições Regulamentares

Nos termos do n.º 8 do art.º 20 do RJUE, remete-se o cumprimento das restantes normas aplicáveis para o termo de responsabilidade do técnico autor do projeto.

8. ESTIMATIVA ORÇAMENTAL

a) Para efeitos de cálculo de taxas e nos termos do artigo H/21º, do Código Regulamentar, para a construção proposta deve ser considerada a seguinte estimativa:

- Arrumos – 728,29 m² x 532,00€ x 0,4

sendo que a mesma se estima em 154.980,11€.

9. BENEFÍCIOS FISCAIS

Não aplicável.

10. ESPECIALIDADES

Foram apresentados projetos de especialidades, nomeadamente Estabilidade e Segurança Contra Incêndios.

Nos termos do n.º 8 do art.º 20 do RJUE, remete-se o cumprimento das restantes normas aplicáveis para o termo de responsabilidade do técnico autor do projeto.

Em face do exposto, propõe-se que os projetos de especialidades sejam aceites.

11. CONCLUSÃO

Em face do exposto, nos termos do artigo 86.º-B do Plano Diretor Municipal, entende-se que a pretensão que deverá ser submetida a reunião de Câmara.

Mais se informa que, caso a pretensão obtenha o deferimento, o requerente dispõe do prazo de 90 dias para requerer a emissão do respetivo alvará de autorização de utilização e proceder ao pagamento das respetivas taxas”.

Em 05/09/2023 a **Diretora do DPGT** emitiu o seguinte parecer:

“Sr. Vereador,

Concordo.

Trata-se de uma legalização ao abrigo do artigo 86º-B do Regulamento do PDM, pelo que se propõe o envio à reunião de Câmara, para deliberação”.

Em 14/09/2023 o **Vereador Adriano Sousa** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Deferir, nos termos da informação dos serviços.**-----

SERVIÇOS DE PLANEAMENTO E MOBILIDADE

- Aprovação do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Cidade de Vila Real

----- **21.** - Presente à reunião informação dos Serviços de Planeamento e Mobilidade do seguinte teor:

“1. ENQUADRAMENTO E ANTECEDENTES

De modo a ser constituído um instrumento de gestão orientador da política urbana a utilizar no âmbito do apoio à decisão em matérias relacionadas com a mobilidade, e no processo de consolidação, renovação e expansão urbana, a 21 de abril de 2022 foi celebrado, entre o Município de Vila Real e a OPT – Otimização e Planeamento de Transportes, S.A., um contrato de prestação de serviços para a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Cidade de Vila Real (PMUS). Assim, a proposta de plano foi desenvolvida em sintonia com o Plano de Urbanização da Cidade de Vila Real (PUCVR), com os estudos realizados de Tráfego e Estacionamento da Cidade, com o Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano (PEDU), com as orientações definidas nas novas concessões de transportes e estacionamento da Cidade e ainda com as recentes orientações da ELTIS, o principal observatório de mobilidade urbana europeu.

A 19 de maio de 2023 foi rececionada pelo Município de Vila Real uma proposta do PMUS que, atendendo à sua relevância e conteúdo, considerou-se adequada a sua disponibilização ao público para envolvimento da população e recolha de eventuais participações de interessados. A proposta de PMUS foi assim sujeita a um período de Discussão Pública, divulgado pelo Aviso n.º 65/2023, e que decorreu num período de 30 dias, entre 3 de julho e 1 de agosto de 2023.

Terminado o período de Discussão Pública, foram rececionadas e analisadas as respetivas reclamações presentes no relatório que se anexa.

2. ANÁLISE DA DISCUSSÃO PÚBLICA

2.1. Publicitação

A Discussão Pública da proposta do PMUS decorreu no período de 3 de julho e 1 de agosto do corrente ano, na sequência da publicação, no sítio eletrónico do Município, do Aviso n.º 65/2023 (Figura 1).



Aviso n.º 65/2023

**Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Cidade de Vila Real
Discussão Pública**

Eu, Jorge Cordeiro Gonçalves dos Santos, Presidente da Câmara Municipal de Vila Real, torna público que a Câmara Municipal, na sua reunião ordinária de 26 de junho de 2023, deliberou proceder à abertura do período de Discussão Pública da Proposta do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Cidade de Vila Real.

O período de Discussão Pública decorrerá durante 30 (trinta) dias, tendo início no dia 03 (três) de julho e fim no dia 01 (um) de agosto de 2023.

Os interessados poderão consultar a Proposta do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Cidade de Vila Real em www.cm-vilareal.pt, através do endereço <http://cm-vilareal.pt/index.php/areas-e-servicos/discussao-publica> e ainda, fisicamente, no Balcão de Atendimento ao Cidadão, sito na Avenida Carvalho Araújo, 5000-657 Vila Real.

As devidas sugestões, observações ou reclamações devem ser apresentadas por escrito e dirigidas ao Presidente da Câmara Municipal de Vila Real, e entregues por via postal, no Balcão de Atendimento ao Cidadão da Câmara Municipal ou através do endereço eletrónico geral@cm-vilareal.pt.

Vila Real, 30 de junho de 2023

O Presidente da Câmara Municipal

Jorge Cordeiro Gonçalves dos Santos
Eu, Rui Jorge Cordeiro Gonçalves dos Santos

Figura 1. Publicação do Aviso de Abertura da Discussão Pública da proposta de PMUS, publicado no sítio eletrónico do Município no dia 3 de julho de 2023.

Este período de Discussão Pública foi também anunciado na comunicação social local, tendo sido publicado o Aviso n.º 65/2023 nos jornais locais “A Voz de Trás-os-Montes” e “Notícias de Vila Real”, nas edições de ambos do dia 5 de julho de 2023.



Figura 2. Publicação do Aviso n.º 65/2023, relativo à Abertura da Discussão Pública da proposta de PMUS, no jornal “A Voz de Trás-os-Montes”, de 5 de julho de 2023.

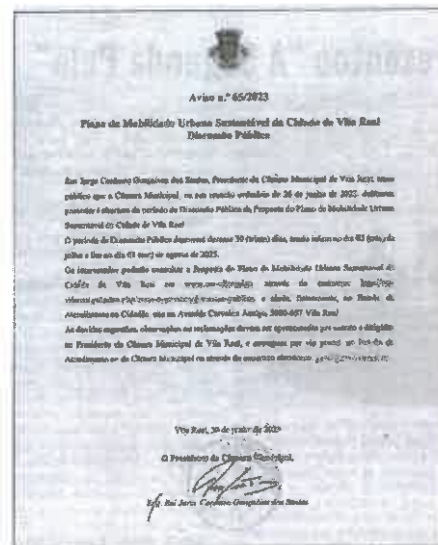


Figura 3. Publicação do Aviso n.º 65/2023, relativo à Abertura da Discussão Pública da proposta de PMUS, no jornal “Notícias de Vila Real”, de 5 de julho de 2023.

Foram disponibilizados para consulta pública os seguintes documentos do PMUS:

- Relatório 1 - Caracterização e Diagnóstico;
- Relatório 2 – Objetivos e Estratégia de Intervenção;
- Relatório 3 – Programa de Ação e respetivos anexos (Fichas de Ação).

2.2. Relatório de Ponderação

Findo o período de Discussão Pública, foi elaborado o relatório que se remete em anexo à presente informação, de ponderação das participações recolhidas sobre os documentos que constituem a proposta de PMUS.

Vertida a análise das participações na elaboração da versão final da proposta do PMUS, com alguns contributos importantes, que foram incorporados e que permitiram aumentar a qualidade do produto final do Plano, consideram estes serviços estarem reunidas as condições para aprovação do mesmo em Reunião de Câmara e posterior aprovação em Assembleia Municipal, podendo evoluir-se no sentido da fase de implementação do referido Plano.

3. CONCLUSÃO

Considerando que:

- Se encontra terminado o período de Discussão Pública da proposta de Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Cidade de Vila Real;
- As participações que deram entrada nos Serviços foram analisadas/incorporadas na versão final do Plano.

Propõe-se que a Câmara Municipal delibere:

- a) Aprovar a versão final do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Cidade de Vila Real;
- b) Enviar à Assembleia Municipal para aprovação final”.

Em 06/09/2023 a **Diretora do DPGT** emitiu o seguinte parecer:

“Sr. Vereador,

Concordo. Propõe-se o envio à reunião do Executivo Municipal, para deliberação, nos termos da informação”.

Em 11/09/2023 o **Vereador Adriano de Sousa** emitiu o seguinte Despacho:

“A aprovação do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da cidade de Vila Real (PMUS), significa mais um importante passo na concretização e na consolidação da estratégia que estabelecemos em 2013: dotar o município dos instrumentos fundamentais e necessários de apoio à tomada de decisão nos domínios do planeamento urbano, da mobilidade e dos transportes.

Há que relevar a particularidade de este PMUS estar perfeitamente alinhado (1) com a Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal 2030, cujo objetivo é «tornar Portugal um país onde andar a pé seja uma opção de mobilidade quotidiana atrativa e segura, contribuindo para uma vida ativa, saudável, feliz e sustentável», (2) com a Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030, cujo propósito é o de «dar um contributo para a descarbonização da mobilidade, favorecendo opções de deslocação mais sustentáveis como a utilização da bicicleta e (...) maximizar os benefícios para a saúde dos cidadãos, proporcionando-lhes hábitos de vida mais saudáveis» e (3) com os desígnios do Governo no que toca à descarbonização do setor dos transportes.

Em face do exposto, tenho a honra de submeter à aprovação da Câmara Municipal o PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL”.

-----**DELIBERAÇÃO:** Aprovar submeter à aprovação da Assembleia Municipal o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da cidade de Vila Real, nos termos da alínea h) do nº 1 do artigo 25º do Anexo I da Lei nº 75/2013, de 12 de setembro.-----

- Semana Europeia da Mobilidade 2023

----- **22.** – Presente à reunião informação dos Serviços de Planeamento e Mobilidade do seguinte teor:

1. “INTRODUÇÃO

A Semana Europeia da Mobilidade 2023 (SEM’23), que irá realizar-se entre os dias 16 e 22 de setembro, com o tema central “Eficiência Energética”, constitui uma oportunidade para repensar a questão da dependência da Europa relativamente aos combustíveis fósseis

e na necessidade imperativa de uma maior eficiência energética, resultando numa redução de emissões.

O Município de Vila Real irá aderir à SEM'23, assentando esta participação numa visão de consciencialização e promoção de formas de mobilidade mais sustentáveis, amigas do ambiente e saudáveis, como o uso do transporte público urbano, das bicicletas, das trotinetes e da pedonalização. Encorajados pela boa receção e colaboração da população em eventos anteriores, pretende o Município desenvolver ações de associação a esta temática, como tem sido habitual, através de uma série de atividades e eventos, destinados à comunidade em geral e da escolar, em particular.

2. PROGRAMA

O programa a desenvolver pelo Município, a decorrer na totalidade da SEM'23, de 16 a 22 de setembro, procura abranger uma pluralidade de faixas etárias e de temáticas, recorrendo a diferentes abordagens. Assim, as atividades e eventos a desenvolver, são os seguintes:

- No dia 16 de setembro, pelas 10 horas, irá decorrer a atividade “*Pedalar em Família*” integrada numa ação de Mobilidade Ativa. A atividade, com início no Teatro Municipal e fim na Praça do Município, apresenta um percurso que permitirá a participação de toda a família e incluirá uma parte em eixo ciclável/ciclovía e outra em circuito urbano. Esta será feita pelas famílias, de forma descontraída, primando-se pela descontração e não pela competição;
- No dia 17 de setembro, pelas 10 horas, irá decorrer a atividade “*Caminhada Sénior*” integrada numa ação de Envelhecimento Ativo. A atividade, com início na Praça da Nossa Sr.^a da Conceição e fim na Praça do Município, tem um percurso simples e adequado para uma faixa etária sénior, permitindo momentos de descontração e convívio;
- No dia 18 de setembro, pelas 21 horas, irá decorrer a atividade “*Vila Real Talks*” a decorrer no claustro do edifício da Câmara Municipal, consistindo numa conversa sobre “*O Regresso do Espaço Urbano*” e acerca da renovação/reabilitação da Avenida Carvalho Araújo;
- No dia 20 de setembro, pelas 21 horas, irá decorrer nova atividade da “*Vila Real Talks*” a decorrer no claustro do edifício da Câmara Municipal, acerca da

“Mobilidade Urbana e Eficiência Energética” e consistindo numa conversa sobre a evolução e desenvolvimento da mobilidade elétrica em espaço urbano;

- No dia 21 de setembro, pelas 10 horas, irá decorrer a atividade “Pequenos Polícias e a Segurança Rodoviária” integrada numa ação de “Operação STOP” com circulação em percurso rodoviário simulado. A atividade, a decorrer na Avenida Carvalho Araújo, será desenvolvida através da participação conjunta de alunos do 4.º ano de escolaridade e da Polícia de Segurança Pública (PSP). Pretende-se, também, sensibilizar os automobilistas para o estacionamento em locais não permitidos, para o excesso de velocidade, zonas de prioridade aos peões, entre outros, através da distribuição de *flyers*, bem como o aprendizado de regras de circulação no espaço urbano;
- No dia 22 de setembro, pelas 9 horas e 30 minutos, irá decorrer a atividade de “Pintura de Pixéis” destinada aos alunos dos 4.º e 6.º anos de escolaridade dos Agrupamentos de Escolas Diogo Cão (ADC) e Morgado de Mateus (AMM), consistindo na distribuição de cartazes temáticos para colorir. As turmas dos 4.ºs anos farão a atividade nos respetivos edifícios escolares, enquanto os 6.ºs anos do ADC e da AMM farão a atividade no exterior, respetivamente, na Avenida Carvalho Araújo e na Rua Dr. Sebastião Augusto Ribeiro;
- Entre os dias 18 e 22 de setembro, irá decorrer a atividade de “Pintura de Livro de Atividades”, destinada aos alunos de 5 e 6 anos do ensino pré-escolar dos ADC e AMM e a decorrer nos respetivos edifícios escolares, aos quais serão distribuídos livros de pintura com a temática da eficiência energética.

De modo a uma adequada prossecução da SEM'23, foram realizadas reuniões e discutido o programa com a PSP e os agrupamentos escolares. Salienta-se que a PSP apoiará as iniciativas de forma gratuita. Também os serviços municipais do Departamento de Equipamentos e Infraestruturas, da Divisão de Educação, Desporto e Juventude e da Escola Fixa de Trânsito irão colaborar com o desenvolvimento da SEM'23. Os materiais e outros elementos, necessários à implementação das atividades propostas, estão já a ser desenvolvidos e produzidos.

3. CORTE DE TRÂNSITO NA RUA DR. SEBASTIÃO AUGUSTO RIBEIRO | 22 DE SETEMBRO

De acordo com o referido anteriormente, a atividade a desenvolver no dia 22 de setembro pelos alunos do 6º ano do AMM será na Rua Dr. Sebastião Augusto Ribeiro. Assim, para

que esta decorra com a imprescindível segurança necessária, propõe-se o corte de trânsito na Rua Dr. Sebastião Augusto Ribeiro durante a atividade, mais concretamente no espaço público contíguo à Escola Secundária Morgado Mateus e da Escola Básica Monsenhor Jerónimo do Amaral, onde atualmente apenas é permitido a circulação de transportes públicos, de acordo com a Figura 1.



Figura 1. Interrupção de trânsito na Rua Dr. Sebastião Augusto Ribeiro.

4. CONCLUSÃO

Considerando o exposto, propõe-se encaminhar a presente informação à Reunião de Câmara para:

- Dar conhecimento do programa da Semana Europeia da Mobilidade 2023, o qual também segue em anexo;
- Aprovar o corte de trânsito, nos termos da informação;
- Dar conhecimento deste corte de trânsito às entidades de socorro, à PSP e à TUVRII”.

Em 13/09/2023 a **Diretora do DPGT** emitiu o seguinte parecer:

“Sr. Vereador,

Concordo.

Propõe-se o envio à reunião do Executivo Municipal, para:

- Conhecimento do programa da SEM'23;
- Aprovação do corte de trânsito necessário, nos termos do ponto 3 da informação dos serviços.

Em 14/09/2023 o Vereador Adriano de Sousa emitiu o seguinte parecer:

“Concordo.

Face à data de início da SEM'23, aprovo nos termos do parecer da Diretora do DPGT.

Envie-se à reunião para ratificação deste meu despacho”.

-----**DELIBERAÇÃO: Ratificar o Despacho do Vereador.**-----

- Plano de Pormenor Mateus Poente | Abertura do Período de Discussão Pública, ao abrigo do artigo 89.º do RJIGT, Decreto-Lei n.º 80/2015, de 14 de maio

----- 23. – Presente à reunião informação dos Serviços de Planeamento e Mobilidade do seguinte teor:

1. ANTECEDENTES

O Plano de Urbanização da Cidade de Vila Real (PUCVR), aprovado pelo Aviso n.º 18469/2020, de 13 de novembro, identifica diversas Subunidades Operativas de Planeamento e Gestão (SUOPG), enquadrando áreas cuja execução deverá ser objeto de instrumentos urbanísticos específicos com vista a promover o seu desenvolvimento integrado.

Neste contexto, a empresa BELUMI – Empreendedores Imobiliários, Lda., manifestou interesse em elaborar um Plano de Pormenor para a área localizada a poente da SUOPG 6 – Mateus.

Destaca-se que esta possibilidade está enquadrada na alínea h) do artigo 3.º da Lei de Bases Gerais da Política de Solos, de Ordenamento do Território e de Urbanismo, Lei n.º 31/2014, de 30 de maio, que refere o princípio da concertação e contratualização entre interesses públicos e privados, incentivando modelos de atuação baseados na vinculação recíproca entre a iniciativa pública e privada na concretização dos programas e planos territoriais. Por sua vez, as normas que regem os contratos para planeamento estão estabelecidas nos artigos 79.º a 81.º do Decreto-Lei n.º 80/2015, de 14 de maio, denominado Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (RJIGT).

2. ENQUADRAMENTO

Através do Aviso n.º 13804/2021, de 20 de julho, publicado no Diário da República, foi dado início ao procedimento de elaboração do Plano de Pormenor Mateus Poente

(PPMP), fixando o prazo de 2 (dois) anos para a sua elaboração, nos termos do n.º 1 do artigo 76º do Decreto-Lei n.º 80/2015, de 14 de maio, posteriormente prorrogado por mais 2 (dois) anos, em conformidade com o Aviso n.º 13146/2023, de 07 de julho, de acordo com o n.º 6 do mesmo artigo. Na tabela em anexo à presente informação encontra-se a descrição das várias fases deste procedimento decorridas até à presente data.

Este plano integra-se no estabelecido para a área a poente da SUOPG 6 – Mateus, integrada no PUCVR, na sua redação atual, tendo como objetivos:

- Estruturar uma nova centralidade que promova uma urbanidade qualificada e sustentável, assente numa intervenção planeada e global;
- Eliminar a fragmentação urbana;
- Dotar o espaço de equipamentos de índole administrativa, cultural e social.

Através da Plataforma Colaborativa de Gestão Territorial (PCGT), a CMVR apresentou a proposta de plano e o relatório ambiental à Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte, de acordo com o estabelecido no artigo 86.º do RJIGT, tendo esta remetido a documentação recebida a todas as entidades representativas dos interesses a ponderar, convocando-as para uma Conferência Procedimental. Para a Conferência Procedimental, decorrida a 06 de setembro de 2022, foram convocadas as seguintes entidades:

- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDRN);
- Direção Regional de Cultura do Norte (DRCN);
- Agência Portuguesa do Ambiente, I.P. (APA);
- Administração Regional de Saúde do Norte (ARSN);
- Turismo de Portugal (TP);
- Direção-Geral do Território (DGT);
- Infraestruturas de Portugal – Gestão Regional de Bragança e Vila Real (IP).

Na sequência dos pareceres emitidos, e considerando o parecer favorável condicionado da APA, o Município desencadeou os procedimentos necessários para ultrapassar os aspetos aí referidos.

No dia 22 de novembro de 2022, decorreu uma Reunião de Concertação entre o Município, a equipa de elaboração do Plano e a APA, na qual foi possível analisar todos os aspetos mencionados no parecer dessa entidade.

Posteriormente, em julho de 2023, os elementos já alterados de acordo com as orientações da APA foram adicionados na PCGT para análise e parecer por parte dessa entidade. Verifica-se, no entanto, que até à presente data a APA ainda não emitiu o respetivo parecer. Destaca-se que o pedido de parecer à APA, assim como as alterações solicitadas, foram remetidas, adicionalmente, através de *e-mail* à entidade, não tendo o Município obtido qualquer resposta.

Considerando que, no entender do Município e da equipa de elaboração do Plano, os aspetos apresentados no parecer inicial da APA se encontram ultrapassados, e que todos os restantes elementos do Plano se encontram finalizados, a CMVR pretende dar continuidade ao procedimento de elaboração deste Plano, através da aplicação do n.º 2 do artigo 87.º do RJIGT, promovendo, assim, a abertura do período de Discussão Pública à Proposta.

3. PROPOSTA

Considerando que a proposta do PPMP, acompanhada do respetivo Relatório Ambiental, materializa os objetivos definidos para a SUOPG 6 – Mateus, propõe-se que a Câmara Municipal de Vila Real delibere:

- Promover a abertura do período de Discussão Pública da Proposta do Plano, por um período de 20 (vinte) dias, nos termos do n.º 2 do artigo 89.º do RJIGT;
- Anunciar o período de Discussão Pública, através de aviso a publicar no Diário da República, e a divulgar na comunicação social, na PCGT e no respetivo sítio da internet do Município, nos termos do n.º 2 do artigo 87.º e do n.º 1 do artigo 89.º do RJIGT;
- Comunicar à Comissão Consultiva da elaboração do PPMP, o teor da presente deliberação”.

ANEXO – FASES DO PROCEDIMENTO

Na Tabela que se segue, estão apresentadas as principais fases do procedimento desencadeado para a elaboração do PPMP.

Ano	Data	Descrição
	01 de junho	Assinatura de contrato entre CMVR e BELUMI.
2021	20 de julho	Abertura de Procedimento (publicitação em D.R.).
	20 de julho a 09 de agosto	Período de Participação Pública.

PCGT – Fase de Decisão de Início		
12 de abril	Submissão dos documentos na PCGT.	
PCGT – Fase de Acompanhamento		
13 de maio	Pedidos de nomeação para as entidades.	
09 de junho	Pedidos de parecer às entidades AAE Definição de Âmbito (submetidos pareceres das entidades: Turismo de Portugal, DRCN e APA, mas da CCDRN não).	
2022	Convocada a Conferência Procedimental (com documentos de Proposta de Plano e Relatório Ambiental).	
	26 de julho	Submissão na PCGT dos pareceres da DGT, Turismo de Portugal, DRCN, APA, CCDRN e IP.
	06 de setembro	Conferência Procedimental.
11 de outubro	Submetida a Ata da Conferência Procedimental.	
Fase de Concertação com a APA		
22 de novembro	Reunião de Concertação entre o Município, a equipa de elaboração do Plano e a APA.	
19 de julho	Preenchimento da Ficha de Dados Estatísticos.	
PCGT: Fase de Concertação com a APA		
2023	19 de julho	Convocatória da Reunião de Concertação, para a emissão de parecer da APA, tendo sido submetidos os documentos para análise.
	20 de julho	Reunião de Concertação com APA.
	23 de agosto	Anexação de novos documentos à Reunião de Concertação, através de pedido de apoio na PCGT, como reforço aos elementos já enviados por e-mail.

Em 14/09/2023 a **Diretora do DPGT** emitiu o seguinte parecer:

“Sr. Vereador,

Concordo.

Propõe-se remeter a presente informação à reunião do Executivo Municipal, para deliberar a aprovação da abertura do período de discussão pública, da proposta do Plano de Pormenor Mateus Poente.

Em 14/09/2023 o **Vereador Adriano de Sousa** emitiu o seguinte parecer:

“Envie-se à reunião de Câmara para efeitos de deliberação nos termos do parecer infra, em conjugação com o conteúdo do n.º3 da informação dos serviços”. -----

-----**DELIBERAÇÃO: Submeter a discussão pública, nos termos da informação dos serviços.**-----

- TUVRII - Aprovação do Plano de Operação 2023/24

----- **24.** – Presente à reunião informação dos Serviços de Planeamento e Mobilidade do seguinte teor:

1 - “Objeto da informação

A presente informação propõe a apresentação e aprovação do Plano de Operação, entregue pela TUVRII, no âmbito da Concessão do Serviço Público de Transporte Regular e Flexível de Passageiros por Modo Rodoviário no Município de Vila Real (Concessão).

O Plano de Operação que aqui se apresenta refere-se à proposta do Operador e que se realizará no período compreendido entre 18 de setembro de 2023 e 15 de setembro de 2024, designadamente no que diz respeito a horários e percursos praticados.

2 - Análise

No âmbito da Concessão, a TUVRII entregou a 15 de agosto de 2023 o Plano de Operação para 2023/2024.

Da análise elaborada ao Plano de Operação proposto pela Concessionária, resultam os seguintes esclarecimentos e considerações:

- O Plano de Operação proposto é considerado incompleto, por não apresentar inúmeras informações cuja entrega é obrigação contratual da TUVRII. A documentação em falta foi já transmitida e solicitada à Concessionária no dia 05/09/2023 via *e-mail*.
- A proposta do Plano de Operação apresenta um reforço no número de serviços praticados nomeadamente nas linhas urbanas. Esse reforço foi feito, segundo informação do Operador, no sentido de melhor responder a um pico de procura, que é registado, no sentido de circulação dirigido à UTAD.

- Para cálculo do indicador “Frequência média Hora Ponta – Dias úteis” o Operador considerou o período da manhã (hora de ponta da manhã), compreendido, para cada linha, entre o primeiro serviço praticado e o serviço entre as 9h30/10h00, dependendo das linhas.

Atendendo ao pico de procura que é registado no sentido de circulação dirigido à UTAD, a “Frequência média Hora Ponta – Dias úteis” apresentada no Plano de Operação diz respeito, para determinada paragem, à média das frequências de serviços nos dois sentidos de circulação da linha em questão. Relativamente a esse indicador, o Operador refere um valor de 15 min para a L4, devendo o mesmo ser corrigido para 16 min. Sugere-se ainda que todos os indicadores referentes a frequências médias sejam apresentados separadamente, para cada um dos sentidos de circulação.

- Relativamente aos horários propostos, apresentam-se em anexo as alterações que foram identificadas na comparação feita com os horários em vigor e disponíveis *online*, no site do Operador, à data de realização do presente documento. Os horários foram também analisados pela Divisão de Educação, Desporto e Juventude do Município, tendo a mesma emitido o parecer que se anexa à presente informação.

3 - Proposta

Atendendo a que:

- i. a entrada em vigor do Plano de Operação apresentado, está prevista para 18 de setembro de 2023, coincidindo com a data de início da realização de Inquéritos de Satisfação Cliente, podendo produzir, numa posterior identificação dos padrões e necessidades de mobilidade da população, alterações à Operação;
- ii. os horários propostos apresentam alterações significativas nas circulações atualmente praticadas, nomeadamente no serviço de transporte urbano, e que importa transmiti-las, o tão cedo quanto possível, a toda a população;
- iii. o Plano de Operação aprovado deve ser objeto de avaliação, por parte da Concessionária, no prazo de 30 dias após a sua produção de efeitos, com vista à revisão dos horários a praticar.

Considera-se que o Plano de Operação entregue pela TUVRII no âmbito da Concessão em curso está em condições de ser aceite, condicionada à entrega, por parte da Concessionária, da documentação em falta e das correções anteriormente descritas.



4 - Conclusão

- Considerando que o Plano de Operação apresentado introduz alterações significativas à Operação em curso;
- Considerando que existe a necessidade de informar a população das alterações introduzidas pelo novo Plano de Operação;
- Considerando que está previsto, iniciar a realização, a 18 de setembro, de Inquéritos de Satisfação Cliente e que daí poderão resultar eventuais alterações à rede;

Propõe-se:

- Enviar a presente informação à Reunião de Câmara Municipal para deliberar a aprovação do Plano de Operação proposto”.

Em 13/09/2023 o **Chefe de Serviços** emitiu o seguinte parecer:

“Sra. Diretora do DPGT,

Concordo com o teor da informação.

Propõe-se o envio a Reunião de Câmara, para deliberar a aprovação do plano de Operação proposto”.

Em 14/09/2023 a **Diretora do Departamento** emitiu o seguinte parecer;

“Sr. Vereador,

Concordo.

Propõe-se o envio à reunião de Câmara Municipal, para aprovação, nos termos da informação dos serviços”.

Por despacho de 14/09/2023 o **Vereador Adriano Sousa** remeteu o assunto à reunião para aprovação.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar o Plano de Operação para 2023/2024, nos termos da informação dos serviços.**-----

- Alteração dos locais de estacionamento condicionado para serviço de transporte em Táxi

----- **25.** – Presente à reunião informação dos Serviços de Planeamento e Mobilidade do seguinte teor:

“1. Introdução

Os representantes dos serviços de transporte em Táxi solicitaram ao Município uma alteração aos locais de estacionamento, argumentando as necessidades atuais de prestação deste serviço.

2. Análise

Foi acordado, em reunião, proceder a uma alteração ao que se encontra estabelecida na alínea a) do Artigo E-2/7.º do Código Regulamentar do Município de Vila Real (CRMVR) relativa aos locais de estacionamento condicionado, considerando o seguinte:

Localização	N.º lugares existentes	N.º lugares propostos
Av. Carvalho Araújo	6	4
Rua D. Pedro de Castro	6	6
Hospital Distrital	3	4
Shopping	4	4
Lugar do Seixo, junto ao Terminal Rodoviário de Vila Real	10	11
Centro de Saúde n.º 2	2	2
TOTAL	31	31

Uma vez que é necessário proceder à reformulação do que consta no CRMVR, especificamente no artigo e alínea atrás descrito, esta alteração será provisória até que seja vertida no referido regulamento.

3. Alterações a Operacionalizar

3.1. Avenida Carvalho Araújo

Face à urgência de fazer face às irregularidades, em termos de estacionamento, que se verificam em frente ao Hospital da Luz e ir ao encontro das pretensões dos representantes dos serviços de transporte em Táxi, que é uma pretensão antiga, no sentido de parquearem os seus veículos mais próximos do Hospital da Luz e desta forma beneficiarem os

eventuais utentes que têm de percorrer um percurso menor para procurar os respetivos serviços de Táxis, propõem-se a solução esquematizada na Fig. 1. A mesma consiste em disciplinar o estacionamento no local, afetando os lugares já marcados no pavimento para quatro veículos de táxis, dois lugares para mobilidade reduzida, um lugar para utentes da farmácia e um lugar para ambulâncias.



Fig. 1 – Esquema com os lugares propostos para os táxis da Avenida Carvalho Araújo.

3.2. Terminal Rodoviário

No local constatou-se, apesar da existência de sinalização vertical de paragem e estacionamento proibidos, que no arruamento encontravam-se inúmeros veículos estacionados ilegalmente, causando transtornos nas manobras de saída dos autocarros, dificultando assim a circulação dos mesmos. Neste sentido, permitindo que nesta zona se opere o estacionamento dos taxistas, à exceção da zona de manobras dos autocarros, será possível disciplinar o estacionamento no local e garantir a livre circulação dos autocarros. Após as respetivas medições, é possível criar o parqueamento de 6 táxis.

De forma a permitir o parqueamento dos restantes táxis, será necessário reformular os lugares atualmente existentes na entrada do piso 0 do Terminal Rodoviário, de modo a albergar os veículos referidos.

Para o efeito propõem-se a supressão de um dos lugares destinados a operações de cargas e descargas e reformular o lugar destinado a pessoas com mobilidade reduzida, de forma a possibilitar o parqueamento de mais dois veículos afetos aos táxis.



Fig. 2 – Esquema com os lugares propostos para os táxis junto ao Terminal Rodoviário de Vila Real.

Considerando a necessidade de definir a localização dos táxis, propõem-se a criação dos lugares esquematizados na Fig.2 (seguem as peças desenhadas em anexo).

Importa referir que durante a visita ao local, foi acertado com o Gestor da Concessão do Terminal Rodoviário, que caso se venha a constatar qualquer situação que coloque em causa a circulação dos autocarros, o mesmo seria reportado à Câmara Municipal, procedendo em seguida estes serviços ao reajuste que vier a ser considerado o mais conveniente. Segue em anexo o parecer do Gestor da Concessão do Terminal Rodoviário, a concordar com a solução apresentada.

3.3. Hospital Distrital

Relativamente a esta alteração, o lugar adicional será colocado adjacente aos que já existem. Qualquer alteração que se verifique necessária será posteriormente avaliada pelos competentes serviços.

4. Conclusão/Proposta

Considerando a necessidade de ajustar a oferta de serviço de táxi à necessidade verificada pelos seus representantes bem como considerando a necessidade de operacionalizar as alterações propostas, propõe-se o envio da presente informação à reunião de Câmara Municipal, para deliberar a aprovação da proposta dos serviços.

Anexos:

- Parecer do gestor do terminal rodoviário;

- Propostas de pintura e sinalização”.

Em 13/09/2023 o **Chefe de Serviços** emitiu o seguinte parecer:

“Sra. Diretora do DPGT,

Concordo com o teor da informação.

Propõe-se o envio a Reunião de Câmara, para deliberar a aprovação da proposta de alteração dos locais de estacionamento do serviço de transporte de Táxis”.

Em 13/09/2023 a **Diretora do Departamento** emitiu o seguinte parecer:

“Sr. Vereador,

Concordo.

Propõe-se o envio à reunião de Câmara Municipal, para aprovação.

Em 14/09/2023 o **Vereador Adriano Sousa** emitiu o seguinte parecer:

“Concordo.

Envie-se à reunião para aprovação, a título provisório, até que a nova redistribuição dos lugares de estacionamento dos táxis, integrados na Praça Livre Condicionada, seja vertida para a alteração a fazer ao código regulamentar”.

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar nos termos da informação dos serviços.**-----

- Avaliação de Impacte Ambiental, Discussão Pública – Loteamento Quinta dos Cedros

----- **26.** – Presente à reunião informação dos Serviços de Planeamento e Mobilidade do seguinte teor:

1. “INTRODUÇÃO

Foi solicitado à Câmara Municipal de Vila Real (CMVR), como entidade licenciadora e dando cumprimento ao estabelecido na alínea h) do n.º 2 do artigo 9.º do Regime Jurídico da Avaliação de Impacte Ambiental (RJAIA), a nomeação de Técnico para a Comissão de Avaliação (CA), no âmbito de um Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) relativo a um projeto de Loteamento designado por Quinta dos Cedros.

Tendo sido submetido o procedimento, através da plataforma do Sistema Integrado de Licenciamento de Ambiente (SILiAmb), foram enviados para as entidades o Estudo de Impacte Ambiental (EIA), o Resumo Não Técnico (RNT) e o projeto de execução do projeto em causa, bem como o modelo de parecer de conformidade, no sentido de ser submetido a apreciação e conseqüente emissão de parecer.

Foi ainda promovida a Consulta Pública do respetivo procedimento, nos termos e para efeitos do preceituado no n.º 1 do artigo 15.º e nos artigos 28.º, 29.º, 30.º e 31.º do RJAlA, durante 30 dias úteis, de 13 de julho a 24 de agosto de 2023.

2. ENQUADRAMENTO

A pretensão propõe a intervenção em um terreno com a área total de 32.360,00 m², confrontando a norte com Rua de Trás, a nascente com o próprio e com Largo D. Professora Augusta Madeira Pinto Lacerda, a sul com o próprio e com Estrada Nacional 15 (designada por Rua dos Fundadores do Circuito de Vila Real) e a poente com o próprio e com Estrada Nacional 2 (designada por Avenida Regimento de Infantaria 13 – Av. RI13). A área total em causa encontra-se abrangida pelo Plano de Urbanização da Cidade de Vila Real (PUCVR), e, segundo as peças apresentadas, a totalidade do terreno situa-se em área classificado como “Solo urbano – Espaços habitacionais – Tipo II – A estruturar” e é abrangido pela SUOPG 3: Timpeira, cujos objetivos específicos são:

- Estruturar a ocupação do vazio urbano e rematar os tecidos habitacionais existentes;
- Não permitir entradas e saídas de veículos diretamente para o cruzamento da EN2 com a EN15.

No local está ainda assinalada a existência de “Serviços rodoviários – Zona de servidão *non-aedificandi*”, “Instalações militares – Quartel do R.I.V.R. – 1ª Zona de servidão” e “2ª Zona de servidão” e está abrangido por “Património cultural – Imóveis classificados – Alto Douro Vinhateiro (Zona Especial de Proteção)”.

O terreno apresenta uma pendente descendente no sentido poente para nascente, e também uma pendente descendente mais ligeira, no sentido norte para sul. No interior do terreno existem algumas construções, que serão retiradas para se concretizar o loteamento.

3. ANTECEDENTES

O procedimento de operação de Loteamento teve, no Município de Vila Real, as seguintes submissões:

- A 13 de agosto de 2021, através do requerimento n.º 15973, veio o requerente solicitar o licenciamento para a realização de uma operação de loteamento, na quinta dos Cedros, Timpeira, Vila Real, tendo-lhe sido atribuído o processo n.º 5/21 LOTE;
- A 24 de agosto de 2021 o requerente foi notificado para, no prazo de 15 dias, corrigir ou completar o pedido, dado estarem elementos em falta, ficando suspensos os termos ulteriores do procedimento sob pena de rejeição liminar;
- A 10 de setembro de 2021, através do requerimento n.º 18112, veio o requerente realizar junção de elementos, consistindo na resposta à notificação anterior, tendo o processo sido enviado para pareceres externos a 13 de setembro de 2021, e obtendo parecer favorável condicionado da Direção Regional da Cultura do Norte (DRCN) e parecer desfavorável da Infraestruturas de Portugal, SA (IP, SA);
- A 23 de setembro de 2021, através do requerimento n.º 19242, veio o requerente realizar junção de elementos, consistindo em elementos relativos a estudo de ruído, tendo sido emitido parecer juntamente com requerimento anterior;
- A 11 de novembro de 2021 o requerente foi notificado para, no prazo de 30 dias, apresentar os elementos referidos nos pareceres da DRCN e da IP, SA;
- A 12 de novembro de 2021 foi recebido, por correio eletrónico, parecer da Direção-Geral de Recursos da Defesa Nacional (DGRDN), sendo emitida licença nos termos da Servidão Militar e solicitando que o requerente deverá informar, por escrito, o Ministério do início e fim dos trabalhos;
- A 5 de janeiro de 2022, através do requerimento n.º 187, veio o requerente realizar junção de elementos, consistindo no parecer da DGRDN, já referido;
- A 18 de janeiro de 2022 o loteador foi notificado do referido parecer;
- A 2 de fevereiro de 2022, através dos requerimentos n.º 2077 e n.º 2078, veio o requerente realizar junção de elementos, consistindo em elementos relativos a estudo de tráfego, tendo sido solicitado parecer à IP, SA, a 10 de fevereiro de 2022, e aos Serviços de Planeamento e Mobilidade (SPM), a 19 de abril de 2022, tendo sido emitidos os respetivos pareceres a 10 de março de 2022 e a 20 de fevereiro de 2023;
- A 23 de junho de 2022, através do requerimento n.º 12132, veio o requerente realizar junção de elementos, consistindo no parecer da DRCN relativamente a



um Pedido de Autorização de Trabalho Arqueológico (PATA), dizendo respeito a trabalhos de prospeção para um EIA do loteamento;

- A 30 de junho de 2022, através do requerimento n.º 9724, veio a empresa Águas do Interior Norte (AdIN) realizar junção de elementos, consistindo na resposta a pedido de parecer relativo a EIA do loteamento, tendo sido dado conhecimento ao requerente do respetivo ofício no mesmo dia;
- A 28 de fevereiro de 2023 o requerente foi notificado para, no prazo de 20 dias, se pronunciar e apresentar os esclarecimentos que entendesse relevantes, considerando o parecer dos Serviços Técnicos da Divisão de Gestão Urbanística;
- A 31 de março de 2023, através do requerimento n.º 6179, veio o requerente realizar junção de elementos, consistindo na resposta à notificação anterior;
- A 23 de maio de 2023, através do requerimento n.º 8876, veio a CCDR-N informar acerca da constituição da CA relativa ao procedimento de AIA;
- A 31 de maio de 2023, através do requerimento n.º 10256, veio o requerente solicitar esclarecimentos relativamente às ligações a coletor de águas pluviais;
- A 2 de agosto de 2023, através do requerimento n.º 14387, veio o requerente realizar junção de elementos, consistindo em novas peças de arquitetura e projetos referentes às obras de urbanização.

4. ANÁLISE – PROPOSTA DE LOTEAMENTO

4.1 Desenho Urbano

A pretensão propõe a constituição de loteamento com 7 lotes, sendo 1 destinado a comércio, 4 a habitação coletiva, 1 a habitação coletiva, comércio e serviços e 1 apenas a comércio e serviços.

O declive do terreno é predominantemente descendente nos sentidos poente para nascente e norte para sul, situando-se a proposta de edificação em cotas intermédias do local. As cotas de soleira propostas, a implantação do edificado e a colocação de muros de suporte adequam-se de forma genérica à topografia do local, ajustando-a de forma não exagerada. A proposta apresenta um edifício isolado, a norte, destinado a comércio (lote 1), circundado por espaços verdes, estacionamento e vias de circulação. A sul, voltados para a Rua dos Fundadores do Circuito de Vila Real, propõem-se edifícios destinados a habitação coletiva (lotes 2 a 6), sendo que um dos lotes (lote 6) complementa o uso

habitacional com o de comércio e serviços. Os edifícios, visualmente isolados entre si, possuem os pisos em cave colocados de forma adjacente, ocupando a totalidade da área destinada aos lotes. Como articulação entre os lotes referidos, existe ainda um edifício de comércio e serviços (lote 7) que complementa a proposta na sua área nordeste. Todos os lotes apresentam-se sem existência de anexos ou outros edifícios de apoio, estando cada edifício localizado em lote próprio, sendo a sua localização, configuração e articulação intrinsecamente relacionada com as novas vias a criar. Na sua maioria apresentam uma orientação com sentido longitudinal predominantemente norte-sul, sem conflitos perceptíveis. Todos os edifícios apresentam distanciamento e desafoamento adequados, em todas as frentes, e todos os lotes confrontam diretamente com infraestrutura viária de acesso. Os lotes 2 a 6 apresentam um alinhamento adequado, que provém de um alinhamento pré-existente, a considerar a frente urbana da Avenida Aureliano Barrigas, pretendendo esta dar-lhe continuidade. A frente urbana aqui referida, configurada pelos lotes 2 a 6 possui, na sua relação com a Rua dos Fundadores do Circuito de Vila Real, uma mancha contínua de espaços verdes, com uma largura considerável, cerca de 13 metros, que permite introduzir uma gradação na relação entre a estrutura edificada e o arruamento, melhorando as condições estéticas e de circulação no local. Os lotes 1, 6 e 7 perfazem igualmente um alinhamento concreto e regular ao longo da nova via proposta a nordeste.

Relativamente à pretensão, verifica-se que no lote 1 a área de implantação representada nas peças desenhadas é de 3.500,00 m², apesar de ser contabilizado o valor de 4.000,00 m² na memória descritiva e quadros sinóticos. Este valor não entra em conflito com os restantes valores apresentados.

4.2 Parâmetros Urbanísticos

	Proposto (QS)	Medido (PD)	PUCVR	Cumpr.
Área da parcela (m ²)	32.260,00	32.360,00	-	-
Área de implantação (m ²)	12.444,55	12.444,55	-	-
Área total de const. (DR 5/2019) (m ²)	50.138,35	50.138,35	-	-
Área de const. (art. 13.º PUCVR) (m ²)	28.185,70	28.185,70	32.360,00	S
Área de cedência EVUC (m ²)	12.503,00*	3.707,70	11.274,28	N
Índice de utilização	0,87	0,87	1,00	S
Área de impermeabilização (m ²)	24.164,77	24.164,77	24.270,00	S

<i>Índice de impermeabilização (%)</i>	0,747**	74,91	75,00	S
<i>Pisos</i>	5	5	5	S
<i>Lugares Estacionamento Público</i>	111	111	108	S

*- O valor apresentado na proposta considera passeios, vias de circulação automóvel, estacionamento, caldeiras de árvores e espaços verdes, devendo ser apenas contabilizados os espaços verdes e de utilização coletiva.

**- O valor não está em % pelo que deverá ser corrigido.

4.3 Conformidade

O índice de utilização e a altura da fachada não podem ser superiores, respetivamente, a 1,0 e a 17 metros/ 5 pisos acima da cota de soleira, estando cumpridos estes parâmetros. A percentagem máxima de impermeabilização é de 75 %, estando garantido o cumprimento deste parâmetro.

Relativamente ao estacionamento público previsto, considera-se que está cumprida a dotação necessária, que corresponde a 30 % dos lugares privados para habitação e 20 % dos lugares privados para comércio ou serviços, os quais, conforme alínea b) do n.º 5 do artigo 16.º do RPUCVR, podem situar-se no interior do prédio no caso de unidades com área bruta locável superior a 1.000 m².

Em relação a área de cedência ao domínio público destinada a espaços verdes e de utilização coletiva, nestes não são considerados os passeios, vias de circulação automóvel, estacionamento e caldeiras de árvores. Considerando a área de construção nos termos do artigo 13.º do RPUCVR, correspondendo a 28.185,70 m², deve a área de cedência ao domínio público destinada a espaços verdes e de utilização coletiva ser de 11.274,28 m². A área proposta, de 3.707,70 m², conduz a um *deficit* de 7.566,58 m², o qual deverá ser compensada em numerário.

4.4 Infraestruturas Viárias

As infraestruturas viárias propostas para o local, que compreendem as áreas de circulação viária, estacionamento e passeios, apresentam essencialmente a figura de acesso local, interligado a vias distribuidoras principais existentes (conforme definido no PUCVR).

A proposta prevê a criação de um arruamento que interliga a Av. RI13, a noroeste, e a Rua dos Fundadores do Circuito de Vila Real, a nascente (via projetada 1), tendo, apenas

parcialmente, dois sentidos de circulação. Propõe ainda uma via interior de acesso aos lotes 2 a 7, com criação de *cul-de-sac* (via projetada 2).

Como antecedente, convém referir que o Município de Vila Real, durante o devido acompanhamento à proposta de loteamento aqui apresentada, condicionou-a à execução da via projetada 1 como se encontra definida em projeto. Foi ainda uma condição do Município, analisada em conjunto com as I.P., SA, a execução da rotunda na interligação com a Rua dos Fundadores do Circuito de Vila Real.

Neste contexto, importa esclarecer que, a proposta da via projetada 1, teve de considerar e ser analisada em conjunto com o que se encontra previsto para a circulação no interior do espaço comercial adjacente e em funcionamento. A introdução, parcial, de apenas uma via de circulação permitirá diminuir os conflitos gerados, essencialmente em épocas festivas, no entroncamento com a Av. RI13. Deste modo, é aumentado o nível de stockagem na via em causa e para ambos os acessos, ou seja, ao longo da Av. RI13 para aceder à entrada, mais a norte, do espaço comercial “Continente”, assim como, e ao longo da via projetada 1, para aceder ao espaço comercial a edificar no lote 1. Pretende-se ver diminuídos os graus de congestionamento e formação de filas de espera no referido entroncamento, situação difícil de acautelar num arruamento com dois sentidos e com múltiplas viragens à esquerda.

Na figura 1 apresenta-se a proposta global da rede viária proposta, permitindo esclarecer as vias projetadas, bem como o entroncamento da Av. RI13 com a via projetada 1, sendo complementadas pelas setas direcionais dos sentidos de circulação.

As áreas de circulação viária propostas, nomeadamente a via projetada 1, e o arruamento de acesso ao estacionamento e aos lotes com solução em *cul-de-sac*, via projetada 2, com troços de 1 e 2 sentidos, apresentam dimensões adequadas para os usos pretendidos e tráfego previsto.

É proposta uma interligação no topo nascente da via projetada 1, através de uma rotunda, de modo a permitir a articulação entre as várias vias e arruamentos existentes no local e cuja proposta foi aceite pela IP, SA.

É ainda melhorado o troço poente da Rua de Trás, cujo traçado, embora estreito e sinuoso, é pré-existente. É mantido o seu acesso por poente e por nascente, servindo a via projetada 1 como alternativa à mesma. O acesso a todo o edificado existente na Rua de Trás é também mantido, sendo melhoradas as condições atuais, e aumentadas as alternativas de acesso à rua em si e aos edifícios pré-existent.

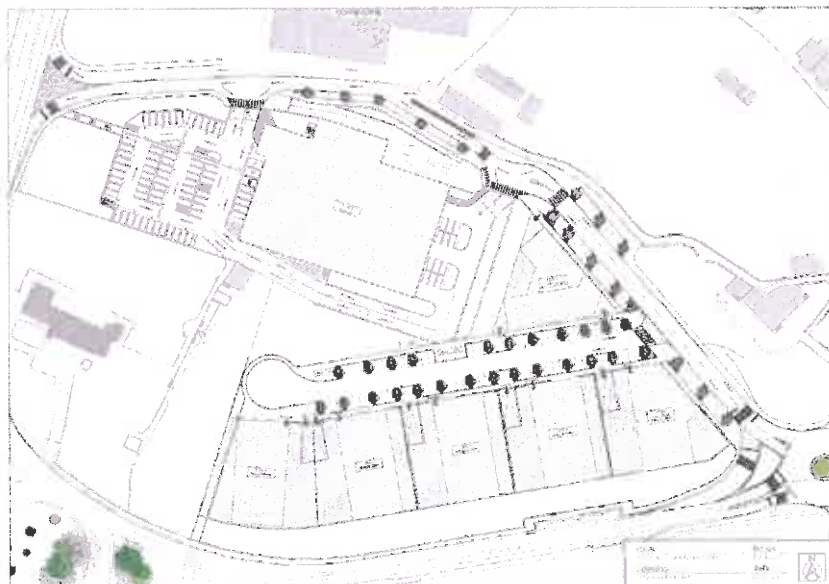


Figura 3. Proposta da rede viária no loteamento em análise, sem escala

Os passeios propostos apresentam larguras variáveis, com um mínimo de 2,25 m^l, o que se considera adequado, prevendo-se apenas uma largura inferior (2,00 m^l) no troço de passeio a noroeste do lote 1, que se aceita face à continuidade do passeio já existente.

5. ANÁLISE – ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL

A proposta, conforme é explanado no próprio EIA, está sujeito a AIA, de acordo com a legislação em vigor, por ser um loteamento com uma área superior a 2 hectares e por se localizar numa área sensível, a Zona Especial de Proteção do Alto Douro Vinhateiro (ZEP-ADV).

A AIA, como instrumento de carácter preventivo da política de ambiente, tem como objetivos identificar e avaliar os potenciais impactes ambientais significativos, definir medidas para evitar, minimizar ou compensar esses impactes negativos, garantir a participação pública e a consulta dos interessados na formação de decisões e instituir um processo de verificação, *a posteriori*, da eficácia das medidas adotadas.

O EIA, sendo o documento que formaliza os objetivos do AIA e a sua principal ferramenta, deve ser desenvolvido de acordo com o conteúdo previsto no artigo 13.º e no Anexo V do RJAIA, sendo competência da CA a análise da conformidade do EIA como primeira etapa do procedimento de avaliação.

5.1 Conteúdo Documental

Relativamente ao conteúdo documental submetido, foram entregues, de forma resumida, as seguintes peças:

- Estudo de Impacte Ambiental:
 - Relatório Síntese (Volume I);
 - Anexos Técnicos (Volume II);
 - Resumo Não Técnico (Volume III);
 - Elementos Adicionais (Volume IV);
- Edital da CCDR-N;
- Projeto de Execução da Arquitetura e Especialidades;
- Projeto de Arquitetura Paisagista.

5.2 Conteúdo Material

Relativamente ao conteúdo das peças apresentadas é feita uma adequada descrição do projeto, nomeadamente da sua localização, dos seus requerentes, proponente e promotor, e da proposta em si. É analisado e descrito, de forma fundamentada, o uso atual do solo, bem como o estado atual da área abrangida em relação, entre outros, à qualidade do ar e ruído, caracterização geológica e geotécnica, caracterização e identificação de condições hidrogeológicas, aos sistemas ecológicos e à paisagem, à envolvente patrimonial, arquitetónica e arqueológica, destacando-se o território do Alto Douro Vinhateiro e da Região Demarcada do Douro, e ao ordenamento do território, tanto na sua qualificação como nas condicionantes e servidões. É também realizada uma caracterização socioeconómica (ao nível do concelho), da saúde humana e da gestão de resíduos.

Em relação aos aspetos referidos, são elencados os impactes ambientais identificados, tanto na fase de construção como de utilização, com especial ênfase na degradação da qualidade do ar, no aumento da afluência de veículos, na produção de resíduos, na destruição de vegetação e de habitats e em alterações nos recursos hídricos, com efeitos na saúde humana, bem como na fauna e na vegetação. São também apresentadas, em contraposição a estas, medidas de minimização que contribuem para reduzir os impactes negativos e potenciar os impactes positivos, tanto nas fases de elaboração/ construção/ implantação, como de utilização. Destaca-se que a maioria das medidas serão aplicadas na fase de construção, dado ser a fase com mais ações suscetíveis de afetar negativamente o território, destacando-se o estabelecimento de um Plano de Gestão Ambiental (PGA), que define as metodologias a implementar para uma adequada gestão em obra. É ainda

proposta a realização de um Programa de Monitorização que, articulado com o referido PGA, permitirá acompanhar a evolução dos fatores ambientais, definindo, se necessário, novas medidas de minimização. Na fase de utilização são propostas opções que promovam a redução da vulnerabilidade do projeto face às alterações climáticas, tais como a criação de espaços verdes em áreas urbanas, da arborização de arruamentos e da utilização de pavimentos permeáveis ou semipermeáveis nas áreas pedonais.

Da caracterização elaborada destaca-se, ainda, a intensão de atuação do projeto numa área atualmente com ocupação rural, o que se traduz num aumento da artificialização do solo e num aumento das atividades humanas. No entanto, e conforme definido nos instrumentos de gestão municipais, é previsível e espetável a evolução da área para um caráter urbano. Por outro lado, e caso não se verifique a ocupação urbana, a área de intervenção tornar-se-á em solo rústico, prevendo-se a evolução tendencial de abandono agrícola e de crescimento de matos e matas desordenadas e sem valor ecológico e/ou ambiental.

Concluem, afirmando que o EIA desenvolvido “ (...) *permitiu identificar os principais impactes consequentes da construção e do funcionamento do Loteamento da Quinta dos Cedros, sendo que os impactes positivos resultantes do projeto ultrapassam, em muito, os impactes negativos identificados. Adicionalmente, foram elencadas um conjunto de medidas de minimização que contribuirão para minimizar os impactes negativos e potenciar os impactes positivos.*”.

6. CONCLUSÃO/ PROPOSTA

- Considerando que é dado cumprimento ao estabelecido no PUCVR para o local;
- Considerando que a presente proposta, ao nível da rede viária, dá cumprimento às exigências do Município;

Propõe-se a emissão de parecer **favorável** ao EIA, devendo este ser remetido à reunião da Câmara Municipal, para deliberar a sua aprovação e comunicação à entidade coordenadora, a CCDRN”.

Em 14/09/2023 o **Chefe de Serviços** emitiu o seguinte parecer:

“Sra. Diretora do DPGT,

Concordo com o teor da informação.

Propõe-se o envio a Reunião de Câmara, para deliberar a aprovação do parecer”.

Em 14/09/2023 a **Diretora do Departamento** emitiu o seguinte parecer:

“Sr. Vereador,

Concordo.

Propõe-se o envio do presente parecer à reunião de Câmara Municipal, para deliberar a sua aprovação, dada a necessidade de dar resposta ao processo EIA que decorre na operação de Loteamento identificada.

Em 14/09/2023 o **Vereador Adriano Sousa** emitiu o seguinte parecer:

“Envie-se à reunião de Câmara para aprovação nos termos da informação dos serviços”.-

-----**DELIBERAÇÃO: Deferir, nos termos da informação dos serviços.**-----

**- Avaliação de Impacte Ambiental, Consulta Pública – Superfície Comercial
Mercadona Vila Real**

----- 27. – Presente à reunião informação dos Serviços de Planeamento e Mobilidade do seguinte teor:

1. “INTRODUÇÃO

Foi solicitado à Câmara Municipal de Vila Real (CMVR), como entidade licenciadora e dando cumprimento ao estabelecido na alínea h) do n.º 2 do artigo 9.º do Regime Jurídico da Avaliação de Impacte Ambiental (RJAIA), a nomeação de Técnico para a Comissão de Avaliação (CA), no âmbito de um Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) relativo a um projeto de edificação de uma superfície comercial, com a designação de Mercadona.

Tendo sido submetido o procedimento, através da plataforma do Sistema Integrado de Licenciamento de Ambiente (SILiAmb), foram enviados para as entidades o Estudo de Impacte Ambiental (EIA), o Resumo Não Técnico (RNT) e o projeto de execução do projeto em causa, bem como o modelo de parecer de conformidade, no sentido de ser submetido a apreciação e consequente emissão de parecer.

Foi ainda promovida a Consulta Pública do respetivo procedimento, nos termos e para efeitos do preceituado no n.º 1 do artigo 15.º e nos artigos 28.º, 29.º, 30.º e 31.º do RJAIA, durante 30 dias úteis, de 20 de julho a 31 de agosto de 2023.

2. ENQUADRAMENTO

A 13 de agosto de 2021, no Município de Vila Real, através do requerimento n.º 15973, foi iniciado o procedimento de licenciamento para a realização de uma operação de loteamento, situado na Quinta dos Cedros, Vila Real, tendo-lhe sido atribuído o processo n.º 5/21 LOTE, cuja análise ainda se encontra a decorrer.

A proposta agora em análise debruça-se sobre a pretensão de construção em um terreno que corresponde ao Lote 1 do referido Loteamento Quinta dos Cedros.

O lote possui uma área total de 11.007,00 m², confrontando a norte com a via proposta que interliga a Estrada Nacional 2 (designada por Avenida Regimento de Infantaria 13 – Av. RI13) à Estrada Nacional 15 (designada por Rua dos Fundadores do Circuito de Vila Real) e através dos quais se fazem os acessos, a nascente com o Lote 7, a sul com Espaço Verde e de Utilização Coletiva e com o terreno da antiga casa da quinta (a manter) e a poente com a Av. RI13.

A área total do lote em causa encontra-se abrangida pelo Plano de Urbanização da Cidade de Vila Real (PUCVR), e, segundo as peças apresentadas, a totalidade do terreno situa-se em área classificado como “Solo urbano – Espaços habitacionais – Tipo II – A estruturar” e é abrangido pela SUOPG 3: Timpeira.

No local está ainda assinalada a existência de “Servições rodoviárias – Zona de servidão *non-aedificandi*”, “Instalações militares – Quartel do R.I. 13 V.R. – 1ª Zona de servidão” e “2ª Zona de servidão” e está abrangido por “Património cultural – Imóveis classificados – Alto Douro Vinhateiro (Zona Especial de Proteção) ”.

O terreno apresenta uma pendente descendente no sentido poente para nascente, e também uma pendente descendente mais ligeira, no sentido norte para sul. No interior do terreno existem algumas construções, que serão retiradas para se concretizar o loteamento.

3. ANÁLISE – PROPOSTA DE OCUPAÇÃO DO LOTE 1

3.1 Parâmetros Urbanísticos e Conformidade com a Proposta de Loteamento

A pretensão de ocupação do Lote 1, estabelecida através dos elementos agora apresentados, não propõe alterações ao desenho urbano e aos parâmetros estabelecidos pela proposta de loteamento, servindo essencialmente como um desenvolvimento de maior detalhe do procedimento de loteamento no que diz respeito ao referido lote.

	Proposto (Lot.)	Proposto (EIA)	Medido
<i>Área da parcela (m²)</i>	11.007,00	11.007,00	11.007,00

<i>Área de implantação (m²)</i>	4.000,00	3.500,00	3.500,00
<i>Área total de const. (DR 5/2019) (m²)</i>	8.000,00	6.750,00	6.750,00
<i>Área de const. (art. 13.º PUCVR) (m²)</i>	4.000,00	3.500,00	3.500,00
<i>Índice de impermeabilização (%)</i>	68,20%	68,20%	68,20%
<i>Pisos acima da cota de soleira</i>	1	1	1
<i>Pisos abaixo da cota de soleira</i>	1	1	1
<i>Lugares Estacionamento</i>	150	160	160

Relativamente ao estacionamento previsto, considera-se que está cumprida a dotação necessária, prevista em loteamento, sendo 81 lugares exteriores e 79 interiores, com um total de 160 lugares. Realça-se que destes, 10 lugares são correspondentes à dotação necessária de lugares de estacionamento público necessário na totalidade do loteamento, dado que podem situar-se no interior do prédio no caso de unidades com área bruta locável superior a 1.000 m².

Relativamente aos lugares destinados a pessoas de mobilidade condicionada, verifica-se que, considerando o projeto de arquitetura, são propostos 3 lugares para pessoas portadoras de deficiência e 2 para pessoas idosas/grávidas/com crianças de colo, no exterior; 3 lugares para pessoas portadoras de deficiência e 1 para pessoas idosas/grávidas/com crianças de colo, no interior, pelo que se considera cumprido este parâmetro.

3.2 Infraestruturas Viárias

As infraestruturas viárias propostas para o lote em causa compreendem as áreas de circulação viária, estacionamento e passeios, e servem essencialmente para o acesso e distribuição das zonas de estacionamento e de comunicação com o edifício comercial.

Apesar de terem sido prestados os devidos esclarecimentos, no parecer emitido no processo “AIA_7/2023”, relativos à rede viária que dá, também, acesso ao Lote 1, refere-se que a via de acesso a norte do terreno possui um troço de sentido único, que provem da Av. RI13 a poente, sendo este um condicionamento imposto pelo município, por forma a eliminar pontos de conflito de tráfego, como o entroncamento com a Av. RI13 e com o espaço comercial existente a norte.

O espaço comercial proposto apresenta, assim, um acesso viário a noroeste (troço de 1 sentido de trânsito), e um outro a nordeste (início do troço com 2 sentidos de trânsito). Ambos apresentam sentido de entrada e de saída e são complementados pela entrada e saída do espaço de cargas e descargas, independente dos anteriores, que terá de se realizar no sentido poente-nascente. Destaca-se que o espaço destinado a cargas e descargas se situa fora da via projetada 1, não afetando a circulação na via pública, de nenhum modo perceptível, dado que apresenta as dimensões adequadas para acesso, circulação e manobras necessárias aos veículos pesados no interior do lote.

O lote em causa possui ainda um acesso pedonal a poente, através de escadaria de acesso à Av. RI13.

No interior do Lote 1 são propostas vias de circulação com 1 ou 2 sentidos, complementadas por faixas de circulação pedonal, que se consideram adequadas. A circulação entre o parque de estacionamento descoberto e coberto é realizada por uma via interior, permitindo que a procura por estacionamento ocorra no interior do Lote, sem criar constrangimentos à circulação na via pública, entenda-se, a via projetada 1. As zonas pedonais de acesso ao edifício estão perfeitamente identificadas, priorizando as circulações para o espaço comercial.

3.3 Edificação

Relativamente ao edifício proposto, este apresenta 1 piso acima da cota de soleira e 1 abaixo, cumprindo deste modo o estabelecido em processo de loteamento. A cêrcea proposta, de aproximadamente 8,40 m¹ acima da cota de soleira, considera-se adequada à sua localização e enquadrada com a sua envolvente, nomeadamente a superfície comercial a norte, bem como com a Av. RI13 a poente, não criando conflitos visuais e formais com esta.

A implantação, que mantém a proposta considerada no loteamento, apresenta afastamentos adequados aos lotes e à estrutura viária envolvente, permitindo a utilização dos espaços exteriores de forma adequada e equilibrada entre veículos e peões. O acesso principal, voltado a poente e para o estacionamento exterior de maior capacidade, enquadra-se numa fácil leitura e utilização do espaço envolvente. Apresenta ainda, no seu entorno, vários pontos de acesso (viário e de serviço) que se coadunam com o desenvolvimento do terreno.

4. ANÁLISE – ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL

A proposta, conforme é explanado no próprio EIA, está sujeito a AIA, de acordo com a legislação em vigor, por ser um estabelecimento de comércio que ocupa uma área igual ou superior a 1 hectare e por se localizar numa área sensível, a Zona Especial de Proteção do Alto Douro Vinhateiro (ZEP-ADV).

A AIA, como instrumento de carácter preventivo da política de ambiente, tem como objetivos identificar e avaliar os potenciais impactes ambientais significativos, definir medidas para evitar, minimizar ou compensar esses impactes negativos, garantir a participação pública e a consulta dos interessados na formação de decisões e instituir um processo de verificação, *a posteriori*, da eficácia das medidas adotadas.

O EIA, sendo o documento que formaliza os objetivos do AIA e a sua principal ferramenta, deve ser desenvolvido de acordo com o conteúdo previsto no artigo 13.º e no Anexo V do RJAIA, sendo competência da CA a análise da conformidade do EIA como primeira etapa do procedimento de avaliação.

4.1 Conteúdo Documental

Relativamente ao conteúdo documental submetido, foram entregues, de forma resumida, as seguintes peças:

- Estudo de Impacte Ambiental:
 - Relatório Síntese (Volume I);
 - Anexos Técnicos (Volume II);
 - Resumo Não Técnico (Volume III);
 - Elementos Adicionais (Volume IV);
- Projeto de Execução da Arquitetura;
- Projetos de Execução das Especialidades (destacando-se o de Arquitetura Paisagista e a Compilação Técnica dos Equipamentos).

As peças são apresentadas pela empresa IRMÃDONA SUPERMERCADOS, Unipessoal, Lda., tendo esta estabelecido um contrato de direito de superfície sobre o lote, sendo o promotor dos procedimentos de licenciamento da loja.

4.2 Conteúdo Material

Relativamente ao conteúdo das peças apresentadas é feita uma adequada descrição do projeto, nomeadamente da sua localização, dos seus requerentes, proponente, e da proposta em si.

É analisado e descrito, de forma fundamentada, o uso atual do solo, bem como o estado atual da área abrangida em relação, entre outros, à qualidade do ar e ruído, caracterização

geológica e geotécnica, caracterização e identificação de condições hidrogeológicas, aos sistemas ecológicos e à paisagem, à envolvente patrimonial, arquitetónica e arqueológica, destacando-se o território do Alto Douro Vinhateiro e da Região Demarcada do Douro, e ao ordenamento do território, tanto na sua qualificação como nas condicionantes e servidões. É também realizada uma caracterização socioeconómica (ao nível do concelho), da saúde humana e da gestão de resíduos.

Em relação aos aspetos referidos, são elencados os impactes ambientais identificados, tanto na fase de construção como de utilização, com especial ênfase na degradação da qualidade do ar, no aumento da afluência de veículos, na produção de resíduos, na destruição de vegetação e de habitats e em alterações nos recursos hídricos, com efeitos na saúde humana, bem como na fauna e na vegetação. São também apresentadas, em contraposição a estas, medidas de minimização que contribuem para reduzir os impactes negativos e potenciar os impactes positivos, tanto nas fases de elaboração/ construção/ implantação, como de utilização. Destaca-se que a maioria das medidas serão aplicadas na fase de construção, dado ser a fase com mais ações suscetíveis de afetar negativamente o território, destacando-se o estabelecimento de um Plano de Gestão Ambiental (PGA), que define as metodologias a implementar para uma adequada gestão em obra.

Da caracterização elaborada destaca-se, ainda, a intensão de atuação do projeto numa área atualmente com ocupação rural, o que se traduz num aumento da artificialização do solo e num incremento das atividades humanas. No entanto, e conforme definido nos instrumentos de gestão municipais, é previsível e espetável a evolução da área para um carácter urbano. Por outro lado, e caso não se verifique a ocupação urbana, por esta ou outra intenção semelhante, a área de intervenção tornar-se-á em solo rústico, prevendo-se a evolução tendencial de abandono agrícola e de crescimento de matos e matas desordenadas e sem valor ecológico e/ou ambiental.

Concluem, afirmando que o EIA desenvolvido “ (...) *permitiu identificar os principais impactes consequentes da construção e do funcionamento do Loja Mercadona de Vila Real, tendo como referência a caracterização da situação atual que se presencia, sendo que os impactes ambientais negativos identificados não têm relevância suficiente para que o Projeto possa ser inviabilizado. (...) De referir os impactes positivos ao nível da socioeconómica e do território, que assumem significância pelos postos de trabalho criados e pelas novas dinâmicas promovidas. (...) Por fim, o conjunto de medidas de minimização elencadas, bem como os planos de monitorização propostos, garantirão a*

minimização e controlo dos impactes identificados contribuindo para a sustentabilidade global do Projeto.”.



5. CONCLUSÃO

- Considerando que o projeto apresentado, relativo ao Lote 1 da proposta do Loteamento, designada Quinta dos Cedros, cumpre o Plano de Urbanização da Cidade de Vila Real e contribui para a sua execução;
- Considerando a importância social e económica da operação e o aumento da execução do PUCVR como estabelecido;

Propõe-se a emissão de parecer **favorável** ao EIA, devendo este ser remetido à reunião de Câmara Municipal, para deliberar a aprovação do parecer, por forma a ser enviado à entidade coordenadora do processo, a CCDRN”.

Em 14/09/2023 o **Chefe de Serviços** emitiu o seguinte parecer:

“Sra. Diretora do DPGT,

Concordo com o teor da informação.

Propõe-se o envio a Reunião de Câmara, para deliberar a aprovação do parecer”.

Em 14/09/2023 a **Diretora do Departamento** emitiu o seguinte parecer:

“Sr. Vereador,

Concordo.

Propõe-se o envio do presente parecer à reunião de Câmara Municipal, para deliberar a sua aprovação, dada a necessidade de dar resposta ao processo EIA que decorre para o Lote 1, referente à instalação do espaço comercial identificado.

Em 14/09/2023 o **Vereador Adriano Sousa** emitiu o seguinte parecer:

“Envie-se à reunião para aprovação nos termos da informação dos serviços”.....

.....**DELIBERAÇÃO: Aprovar, nos termos da informação dos serviços.**.....

DIVISÃO DE EDUCAÇÃO, DESPORTO E JUVENTUDE

- Protocolo de Gestão e Manutenção das Instalações Desportivas entre o Município de Vila Real, o Sport Club de Vila Real, o Abambres Sport Club, A.D.C. Escola Diogo Cão e ADC Constantim

----- 28. – Presente à reunião informação da Divisão de Educação, Desporto e Juventude do seguinte teor:

“Por deliberação do Executivo Municipal de Vila Real, em reunião realizada em 12 de outubro de 2015, foi aprovado um Protocolo de Cooperação entre o Município de Vila Real com o Sport Club de Vila Real, Abambres Sport Club, A.D.C. Escola Diogo Cão e Constantim SC, no âmbito da Gestão e Manutenção das Instalações Desportivas, numa lógica de rentabilização dos recursos físicos disponíveis para o desenvolvimento desportivo do concelho.

Considerando que, tendo terminado a vigência do referido Protocolo em 31 de julho de 2023, ambas as partes consideram ser de extrema importância a continuidade do mesmo, dado que se revelou uma mais-valia para as diferentes entidades e para os munícipes de Vila Real.

Face ao exposto, submete-se à aprovação do Executivo Municipal a renovação do referido Protocolo, de acordo com a cláusula 5ª, para a época desportiva 2023/2024, nos termos do documento que se anexa”.

Por despacho de 13/09/2023 o **Vereador Alexandre Favaio**s remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.

A despesa tem o cabimento orçamental n.º. 3787/2023 Classificação Orgânica: 02 Classificação Económica: 04.07.01 Projeto do PAM: 2022/A/137 Valor: 45.000,00€.

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar a renovação do Protocolo, nos termos da informação dos serviços.**-----

Protocolo de Cooperação entre o Município de Vila Real, a Associação de Atletismo de Vila Real

----- 29. - Presente à reunião proposta do Vereador Alexandre Favaio do seguinte



teor:

“O Município de Vila Real (MVR) a Associação de Atletismo de Vila Real celebraram um Protocolo de Cooperação com vista ao desenvolvimento do Centro de Marcha e Corrida de Vila Real.

Tendo em conta os resultados alcançados no ano anterior e considerando as competências do Município de Vila Real no âmbito do apoio às atividades desportivas, propõe-se que o Executivo Municipal de Vila Real delibere renovar com a Associação de Atletismo de Vila Real o Protocolo de Cooperação, do qual se anexa a minuta”.

Protocolo de Cooperação entre o Município de Vila Real e a Associação de Atletismo de Vila Real

A considerável redução da atividade física, característica das sociedades modernas, resultou numa diminuição dos níveis de aptidão física da população, com impacto direto na saúde e bem-estar. Diversas organizações e meios científicos internacionais, têm alertado para os perigos associados ao sedentarismo que afeta todos os grupos populacionais. Os benefícios da prática regular de exercício físico são cada vez mais relevantes e conhecidos por todos.

Considerando que:

- a) O observatório Nacional da Atividade Física refere que a prática de atividade física regular denota uma quebra substancial que incide principalmente nas camadas mais jovens e mais idosas da sociedade portuguesa;
- b) A população vila-realense não é alheia a esta diminuição dos níveis de aptidão física e que os números de obesidade e diabetes aumentaram significativamente nas últimas duas décadas no distrito de Vila Real;
- c) Urge tomar medidas de combate ao sedentarismo que motivem as populações para a prática regular de atividade física;
- d) O Projeto Nacional de Marcha e Corrida (PNMC) é um projeto de âmbito nacional que se baseia na oferta de atividades para todos os níveis, estados de forma e idades, sendo que todos podem beneficiar da prática desportiva;
- e) O Município de Vila Real e a Associação de Atletismo de Vila Real reconhecem as vantagens de uma parceria com a finalidade da promoção, desenvolvimento e dinamização do Centro de Marcha e Corrida de Vila Real.

Entre:

O Município de Vila Real, representado neste ato pelo seu Presidente, Rui Jorge Cordeiro Gonçalves dos Santos, adiante designado como primeiro outorgante,

a,

Associação de Atletismo de Vila Real (AAVR), neste ato representado pelo seu Presidente, Jorge Ribeiro, na qualidade de segundo outorgante;

É celebrado o presente Protocolo de Parceria, ao qual obriga nos termos das cláusulas seguintes, os três outorgantes, que aceitam e se obrigam a cumprir:

Cláusula 1^a

(Objeto)

1. O presente protocolo de cooperação tem como objeto protocolar entre o Primeiro, o Segundo e terceiro Outorgantes, a promoção, desenvolvimento e posta em prática do Centro de Marcha e Corrida de Vila Real (CMCVR);

Cláusula 2^a

(Obrigações da AAVR)

O AAVR compromete-se a:

1. Promover e incentivar a prática desportiva da população vila-realense através do Centro de Marcha e Corrida de Vila Real;
2. Garantir e coordenar a contratação, através de um contrato de prestação de serviços, de um técnico/professor acreditado com Título Profissional de Treinador de Desporto ou Cédula PROCAFD emitida pelo IPDJ e com formação no âmbito do Programa Nacional de Marcha e Corrida, para a monitorização técnico-pedagógica das atividades desenvolvidas no CMCVR;
3. Apresentar e disponibilizar toda a documentação referente ao processo conducente à contratação do Técnico/Professor, prevista no número 2 da presente cláusula, junto do MVR, com o qual articulará a respetiva contratação;
4. Designar um coordenador pedagógico para o desenvolvimento das atividades do CMCVR, para servir de interlocutor com o técnico designado pelo Município neste domínio;
5. Assegurar os encargos com o Técnico do CMCVR;
6. Criação, marcação e validação dos percursos afetos ao CMCVR;

7. Assegurar, pelos seus meios, a abertura e o encerramento das instalações adstritas ao CMCVR;
8. Desenvolver e integrar mecanismos de cooperação entre diferentes instituições, (autarquia, Juntas de Freguesia, clubes, associações, IPSS, entre outras, no sentido de divulgar e dinamizar o CMCVR;
9. Desenvolver, com a população, atividades que possibilitem promover, divulgar e aumentar o nº de participantes do CMCVR;
10. Colaborar com o Município de Vila Real na realização de eventos ligados ao CMCVR;
11. Apresentar mensalmente os relatórios das atividades desenvolvidas no CMCVR e um relatório final do desenvolvimento das atividades, bem como a avaliação individual relativa ao técnico que tenha exercido funções no decurso deste protocolo;
12. Referenciar, em todos os materiais gráficos editados e/ou outras formas de divulgação e promoção do projeto, a parceria com o Município de Vila Real;

Cláusula 4ª

(Obrigações do MVR)

O Município de Vila Real compromete-se a:

1. Ceder à Associação de Atletismo, os espaços necessários à realização das atividades inerentes ao CMCVR;
2. Analisar e aprovar o programa e atividades físicas de promoção desportiva no âmbito do CMCVR, para cada época desportiva, apresentados pela Associação de Atletismo ao Vereador do Pelouro do Desporto;
3. Supervisionar através do Técnico designado neste domínio, o processo didático pedagógico das atividades desenvolvidas no âmbito do CMCVR, bem como o cumprimento do presente protocolo;
4. Analisar o processo de contratação do técnico/professor que vai ministrar as atividades do CMCVR, e sugerir à AAVR recursos humanos que cumpram os requisitos da contratação conforme o disposto no nº2 da cláusula 2ª deste protocolo;
5. Comparticipar financeiramente nas despesas da AAVR, para o desenvolvimento das ações mencionadas neste protocolo, designadamente, a execução do programa

de gestão didático pedagógica das atividades do CMCVR e na prestação dos serviços de coordenação pedagógica;

6. A comparticipação financeira mensal será transferida até ao dia 8 (oito) de cada mês, através de transferência bancária para a AAVR. Para a presente época desportiva (01 de outubro de 2023, a 31 de julho de 2024), prevê-se uma comparticipação até ao valor de dez mil euros. A comparticipação financeira pode ser reajustada anualmente, após análise aos relatórios realizados pela AAVR e entregues no MVR;

Cláusula 5ª

(Período de vigência e denúncia do protocolo)

1. Os termos do presente protocolo produzem efeitos entre os dias 01 de outubro de 2023 e 31 de julho de 2024;
2. O presente Protocolo pode ser modificado, no todo ou em parte, ou ainda ser revogado, por acordo das partes;
3. A renovação do presente protocolo, e apoio financeiro, deverão ser presentes à reunião de Executivo Municipal antes do início da época desportiva.

Cláusula 6ª

(Incumprimento e resolução do protocolo)

1. O incumprimento, por uma das partes, dos deveres resultantes do presente protocolo confere às outras partes o direito de resolver o protocolo nos termos gerais de direito com base no seu incumprimento pela outra parte;
2. A resolução do presente protocolo deve ser comunicada por escrito às outras partes, mediante carta registada com aviso de receção, na qual são apresentados os fundamentos da decisão, nos termos da legislação aplicável.

Cláusula 7ª

(Comunicação das partes)

1. O presente protocolo representa na íntegra o acordo entre os outorgantes no que respeita ao objeto.



2. Quaisquer alterações ao presente protocolo só são válidas desde que constem de documento escrito assinado por ambas as partes.
3. Todas as comunicações a realizar entre as partes, devem ser efetuadas por escrito, via ctt ou via email;

Cláusula 8ª

(Prevalência do contrato)

1. Caso alguma disposição do presente protocolo seja declarada inválida ou ineficaz, ou no caso de ineficácia da sua aplicação concreta, o remanescente do protocolo não será afetado, a menos que se prove que sem a mesma o contrato não teria sido celebrado.

Celebrado, em Vila Real, no dia ___ de setembro de 2023, dois exemplares que se destinam um a cada uma das partes, sendo cada um deles considerado como um original, apesar de constituírem os dois um único e o mesmo instrumento”.

A despesa tem o cabimento orçamental nº. 3511/2023 Classificação Orgânica: 02 Classificação Económica: 04.07.01 Projeto do PAM: 2022/A/139 Valor: 10.000,00€.

Repartição do Encargo:

Ano 2023 - 3.000,00 €

Ano 2024 - 7.000,00 €”.....

.....**DELIBERAÇÃO: Aprovar o protocolo.**.....

- Protocolo de Cooperação entre o Município de Vila Real e a Associação Regional de Natação do Nordeste

----- **30.** - Presente à reunião proposta do Vereador Alexandre Favaio do seguinte teor:

“O Município de Vila Real (MVR) e a Associação Regional de Natação do Nordeste (ARNN) celebraram um protocolo de cooperação de coordenação pedagógica das atividades aquáticas da Piscina Municipal de Vila Real.

Tendo em conta o sucesso alcançado nos anos anteriores e considerando as competências do Município de Vila Real no âmbito do apoio às atividades desportivas, propõe-se que

o Executivo Municipal de Vila Real delibere renovar com a Associação Regional de Natação do Nordeste, o Protocolo de Cooperação, do qual se anexa a minuta.

O total de valor a pagar pelo protocolo à ARNN é de 68.000,00€ sendo que está previsto que entre setembro e dezembro de 2023 a despesa seja na ordem dos 17.500,00€.

Protocolo de Cooperação entre o Município de Vila Real e a Associação Regional de
Natação do Nordeste

Considerando que:

- a) A prática das atividades aquáticas e o ensino da natação são perspetivadas como um elemento fundamental de educação, cultura e vida social do cidadão, indispensável ao funcionamento harmonioso da sociedade e, assim, constituindo um importante fator do desenvolvimento desportivo do Concelho;
- b) Atendendo que este fator obriga a que todos os agentes envolvidos no fenómeno desportivo e na área de formação se liguem numa cooperação de otimização e eficácia no desenvolvimento da atividade física, neste caso, nas atividades aquáticas e no ensino e fomento da natação;
- c) A missão do Município de Vila Real (MVR) é a de apoiar e fomentar a prática desportiva, através da disponibilização de instalações e equipamentos adequados à formação e aperfeiçoamento dos praticantes, técnicos e dirigentes no âmbito do rendimento desportivo, escolar e, complementarmente, no âmbito social e de lazer;
- d) O MVR tem a seu cargo a gestão da Piscina Municipal de Vila Real (PMVR), em que estabelece através do seu regulamento de funcionamento, cedência e utilização, no artigo 12º, do capítulo III, as vertentes de utilização, onde se incluí as 3 dimensões de utilização: escolar, social e desportiva;
- e) A missão da Associação Regional de Natação do Nordeste (ARNN), tem por fim a organização e o desenvolvimento de estruturas e atividades básicas essenciais para a prática de atividades aquáticas, a formação dos recursos humanos e a implementação da prática desportiva das diferentes disciplinas da natação;

- f) Nas atribuições da ARNN, plasmadas nos seus estatutos e emanadas dos estatutos da FPN e da celebração do contrato programa de desenvolvimento desportivo com a FPN (nº 13/2014, celebrado a 8 de maio de 2014), estão incluídas a superintendência da prática das atividades aquáticas e de natação, nomeadamente através da promoção, regulamentação e direção, a nível do ensino e da formação de recursos humanos;
- g) O MVR pretende que o ensino das diversas atividades aquáticas e de natação (prestado na PMVR) seja doravante efetuado pela ARNN de forma a garantir uma adequada gestão e qualidade pedagógica;
- h) A presente possibilidade de congregação de esforços, entre ambas as entidades, e privilegiando uma dinâmica de trabalho interinstitucional, em muito beneficiará o MVR e a ARNN, e que o aproveitamento de tais esforço se conjugue numa cooperação harmoniosa e de confiança entre ambas as instituições, na organização, formação, programação do ensino das atividades aquáticas e no fomento da natação no concelho; nas suas atribuições, prosseguem a realização da missão de serviço público;
- i) Ambas as entidades, nas suas atribuições, prosseguem a realização da missão de serviço público;

Entre:

O MUNÍCIPIO DE VILA REAL, adiante designado de MVR, representado neste ato pelo seu Presidente, Rui Jorge Cordeiro Gonçalves dos Santos, adiante designado de primeiro outorgante,

e

A ASSOCIAÇÃO REGIONAL DE NATAÇÃO DO NORDESTE, adiante designada de ARNN, representada pelo seu presidente, Manuel Macedo Fernandes, como segundo outorgante.

É celebrado o presente Protocolo de cooperação, ao qual obriga nos termos das cláusulas seguintes, que aceitam e se obrigam a cumprir:

Cláusula 1ª

(objeto)

1. O presente protocolo de cooperação tem por objeto uma parceria entre o Primeiro Outorgante e o Segundo Outorgante para regulação e gestão didático-pedagógica das práticas de atividades aquáticas, escola de natação, natação desportiva e de eventos desportivos através da utilização das instalações da PMVR.

Cláusula 2ª

(Obrigações da ARNN)

A ARNN compromete-se a:

1. Respeitar e cumprir com o Regulamento de Funcionamento, Cedência e Utilização da Piscina Municipal em vigor e o seu plano organizacional das vertentes de utilização (escolar, social e desportiva) e os períodos de abertura e de encerramento da PMVR;
2. Garantir e coordenar a contratação, através de um contrato de prestação de serviços, de técnicos/professores acreditados com Título Profissional de Treinador de Desporto ou Cédula PROCAFD emitida pelo IPDJ, para a monitorização técnico-pedagógica das atividades aquáticas e da natação;
3. Apresentar e disponibilizar toda a documentação referente ao processo conducente à contratação dos técnicos/professores, prevista no número 2 da presente cláusula, junto do MVR, com o qual articulará a respetiva contratação;
4. Designar um coordenador pedagógico para o desenvolvimento das atividades e do processo didático-pedagógico das diferentes atividades e para servir de interlocutor com o Diretor Técnico da PMVR, neste domínio;
5. Apresentar o programa e o plano de atividades aquáticas e de natação e implementar o processo didático-pedagógico a desenvolver na PMVR, antes do início de cada época desportiva, até 30 de junho de cada ano, para ser aprovado pelo Vereador do Pelouro do Desporto;
6. Desenvolver o processo didático-pedagógico a efetuar na Escola de Natação, designadamente quanto à qualidade pedagógica, à obtenção dos bons resultados no

processo ensino-aprendizagem e à manutenção de um sistema de gestão didático-pedagógico da escola baseados em objetivos por níveis.

7. No âmbito da escola de natação, incrementar as atividades aquáticas, atividades de promoção desportiva de natação inseridas nas áreas formativas, recreativas e de competição, possibilitando uma participação alargada da comunidade;
8. Apresentar os relatórios dos programas/atividades, mensalmente, e um relatório final do desenvolvimento das atividades, bem como a avaliação individual relativa a cada técnico que tenha exercido funções no âmbito deste protocolo;
9. Assegurar a presença de um nadador salvador, de acordo com a lei nº 65/2014, de 29 de agosto;
10. Colaborar e cooperar na “Certificação de Qualidade e Confiança da Escola Natação da FPN”, no âmbito do programa Portugal a Nadar da FPN;
11. Promover a formação dos recursos humanos através de ações de formação ou cursos de forma a manter a qualidade das atividades aquáticas e de natação na PMVR;
12. Apoiar a atividade dos clubes federados existentes no concelho na área de formação;

Cláusula 3ª

(Obrigações do MVR)

O MVR compromete-se a:

1. Ceder gratuitamente a utilização da piscina para treinos dos praticantes filiados na ARNN das Seleções Regionais e nas provas de âmbito Regional e Nacional organizadas pela ARNN, nas condições de utilização a definir anualmente no início da época desportiva inseridas no plano de atividades;
2. Analisar e aprovar o programa e o plano de atividades aquáticas e de natação a desenvolver na PMVR, para cada época desportiva, apresentados pela ARNN ao Vereador do Pelouro do Desporto;

3. Supervisionar através do Diretor Técnico da Piscina Municipal, o processo didático pedagógico das atividades aquáticas e da Escola de Natação, bem como o cumprimento do presente protocolo;
4. Analisar o processo de contratação dos técnicos/professores que vão proceder à lecionação, e sugerir à ARNN recursos humanos que cumpram os requisitos da contratação, conforme o disposto no nº2 da cláusula 2ª deste Protocolo;
5. Comparticipar financeiramente nas despesas da ARNN, para o desenvolvimento das ações mencionadas neste protocolo, designadamente, a execução do programa de gestão didático-pedagógica das atividades aquáticas e de natação, na formação de recursos humanos, e ainda na prestação dos serviços de coordenação pedagógica;
6. A comparticipação financeira mensal será transferida até ao dia 8 (oito) de cada mês, através de transferência bancária para a ARNN. Para a presente época, de (15 de setembro de 2023 a 31 de julho de 2024), prevê-se uma comparticipação até ao valor de 68.000,00€ (Sessenta e cinco mil euros);
7. A comparticipação financeira pode ser reajustada anualmente, após análise aos relatórios realizados pela ARNN e entregues no MVR.

Cláusula 4ª

(Período de vigência e denúncia do protocolo)

1. Os termos do presente protocolo produzem efeitos entre os dias 15 de setembro de 2023 e 31 de julho de 2023;
2. O presente Protocolo pode ser modificado, no todo ou em parte, ou ainda ser revogado, por acordo das partes;
3. A renovação do presente protocolo, e apoio financeiro, deverão ser presentes à reunião de Executivo Municipal antes do início da época desportiva.

Cláusula 5ª

(Incumprimento e resolução do protocolo)

1. O incumprimento, por uma das partes, dos deveres resultantes do presente protocolo

2. confere à outra parte o direito de resolver o protocolo nos termos gerais de direito com base no seu incumprimento pela outra parte;
3. A resolução do presente protocolo deve ser comunicada por escrito à outra parte, mediante carta registada com aviso de receção, na qual são apresentados os fundamentos da decisão, nos termos da legislação aplicável.



Cláusula 6ª

(Comunicação das partes)

1. O presente protocolo representa na íntegra o acordo entre os outorgantes no que respeita ao objeto.
2. Quaisquer alterações ao presente protocolo só são válidas desde que constem de documento escrito assinado por ambas as partes.
3. Todas as comunicações a realizar entre as partes, devem ser efetuadas por escrito, via ctt ou via email;

Cláusula 7ª

(Prevalência do contrato)

1. Caso alguma disposição do presente protocolo seja declarada inválida ou ineficaz, ou no caso de ineficácia da sua aplicação concreta, o remanescente do protocolo não será afetado, a menos que se prove que sem a mesma o contrato não teria sido celebrado.

Celebrado, em Vila Real, no dia ___ de setembro de 2023, dois exemplares que se destinam um a cada uma das partes, sendo cada um deles considerado como um original, apesar de constituírem os dois um único e o mesmo instrumento”.

A despesa tem o cabimento orçamental nº. 3636/2023 Classificação Orgânica: 02 Classificação Económica: 04.07.01 Projeto do PAM: 2022/A/131 Valor: 68.000,00 €

Repartição do Encargo:

Ano 2023 - 17.500,00 €

Ano 2024 - 50.500,00 €”-----

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar o protocolo.**-----

- **Associação Trilhos Semelhantes**

- **Atribuição de subsídio**

----- 31. – Presente à reunião informação do Senhor Vereador Alexandre Favaio do seguinte teor:

“A Associação Trilhos Semelhantes (NIF 516457667) pretende levar a efeito, no dia 14 de outubro de 2023, uma prova denominada Linces Trail Kids, no Parque Corgo, a partir das 14 horas. Esta prova é destinada ao mais novos que também começam a gostar deste tipo de atividades.

A organização do evento prevê uma participação de cerca de 75 jovens atletas.

Este evento acarreta despesas (1.850.00€) e dada a relevância da iniciativa proponho a atribuição de um subsídio no valor de 500.00€, (cobrindo desta forma os gastos com as medalhas do evento e o reforço alimentar para os jovens participantes), à organização (Associação Trilhos Semelhantes), a fim de minimizar os custos da referida ação e que o mesmo seja autorizado e deliberado pelo Executivo Municipal enquanto tal, no uso da competência prevista do artigo 33º nº 1 al.u) da Lei nº 75/2013 de 12 de setembro, ratificando-se a realização das despesas suportadas”.

A despesa tem o cabimento orçamental nº. 3652/2023 Classificação Orgânica: 02 Classificação Económica: 04.07.01 Projeto do PAM: 2022/A/130 Valor: 500,00€.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar a proposta do Vereador, nos termos da alínea u) nº 1º do artº 33º do Anexo I da Lei n.º 75/2013 de 12 de setembro.**-----

- **Atribuição das Comparticipações Municipais às Coletividades Desportivas-2023/2024**

----- 32. – Presente à reunião proposta do Senhor Vereador Alexandre Favaio do seguinte teor:



“Considerando o disposto no Código Regulamentar do Município de Vila Real;
Considerando que importa atribuir ao movimento associativo os apoios financeiros no início de cada época desportiva, para que estes consigam iniciar com as atividades a que se propõem;

Considerando que está previsto no Código Regulamentar do Município de Vila Real a atribuição de 60% da comparticipação, no início de cada época desportiva, e os 40% no final da mesma;

Considerando a transitoriedade desta situação/ procedimento, propõe-se que, neste ano, tal como no ano anterior, seja atribuído **40 % no ato da assinatura do Contrato Programa, 20% em fevereiro de 2023 e os restantes 40% no final da época 2023/2024, após avaliação/balço das mesmas e entrega do Relatório de atividades.** Para a época desportiva 2023/2024 serão comparticipadas 74 coletividades com o valor global de 249.160.00€. No entanto, os encargos a suportar no corrente ano, que é de 40% é de 99.664.00€ e os restantes 60%, no valor de 149.496.00€, a liquidar no ano 2024.

Nestes termos, o valor global das comparticipações financeiras às 37 Associações Desportivas com atividade regular e contínua é de **222.660.00€**, e às 37 Associações Desportivas com atividade pontual é de **26.500.00€**, e que o mesmo seja autorizado e deliberado pelo Executivo Municipal enquanto tal, no uso da competência prevista do artigo 33º nº 1 al. u) da Lei nº 75/2013 de 12 de setembro, ratificando-se a realização das despesas suportadas”.

Comparticipações às Associações Desportivas do Concelho com Atividade Regular e Contínua
Época 2023/2024

NIF	Nome da Associação / Clube	Valor previsto da Comparticipação	40% no ato da assinatura do contrato programa	20% no mês de fevereiro 2024	40% no final da época desportiva
502081430	A.A.UTAD	12.500.00€	5.000.00€	2.500.00€	5.000.00€
504342819	ASS. Desp. Cult. De Abaças	750.00€	300.00€	150.00€	300.00€
501158243	Abambres Sport Clube	19.000.00€	7.600.00€	3.800.00€	7.600.00€
501180281	O Académico Alves Roçadas, Ass. Desp. Rec. E Cult.	8.800.00€	3.520.00€	1.760.00€	3.520.00€
504292536	Associação Artes Marciais Chinesas Nan Shaolin	1.250.00€	500.00€	250.00€	500.00€

501329730	Ass. D. C. Constantim	7.000.00€	2.800.00€	1.400.00€	2.800.00€
502514949	Ass. D.C. Escola Preparatória Diogo Cão	32.200.00€	12.880.00€	6.440.00€	12.880.00€
503164437	Ass. de Modelismo de Vila Real	4.000.00€	1.600.00€	800.00€	1.600.00€
502677635	Associação de Caminheiros Vila Real	2.250.00€	900.00€	450.00€	900.00€
502493810	Associação C.R. Camilo Castelo Branco	1.750.00€	700.00€	350.00€	700.00€
505628910	Ass. Desportiva de Trás – os – Montes	750,00€	300.00€	150.00€	300.00€
514142308	Ass. Santa Marinha de Vila Marim	2.500.00€	1.000.00€	500.00€	1.000.00€
504223348	Basket Clube de Vila Real	14.500.00€	5.800.00€	2.900.00€	5.800.00€
501097686	Centro C. Recreativo de Arrabães	6.700.00€	2.680.00€	1.340.00€	2.680.00€
501238204	Centro Desportivo e Cultural da Campeã	1.750.00€	700.00€	350.00€	700.00€
501086226	Centro C.D. do Couto “Mãos à Obra”	1.250.00€	500.00€	250.00€	500.00€
500993050	Associação do Centro Cultural Lordelense	1.000.00€	400.00€	200.00€	400.00€
501833803	CCD- dos Trabalhadores do Município de Vila Real	1.500.00€	600.00€	300.00€	600.00€
501662650	Clube Académico da Araucária de Vila Real	2.250.00€	900.00€	450.00€	900.00€
510701140	CTMVR - Clube de Ténis de Mesa Vila Real	6.350.00€	2.540.00€	1.270.00€	2.540.00€
501929703	Clube de Ténis de Vila Real	2.000.00€	800.00€	400.00€	800.00€
502107014	Club de Vila Real	5.200.00€	2.080.00€	1.040.00€	2.080.00€
501542574	Clube Vila-realense Pesca Desportiva	1.750.00€	700.00€	350.00€	700.00€
502335360	Futebol Clube de Lordelo	3.000.00€	1.200.00€	600.00€	1.200.00€
501391827	Ginásio Clube de Vila Real	19.310.00€	7.724.00€	3.862.00€	7.724.00€
506215725	Grupo Ciclismo Bila Bikers Ciclismo e BTT	6.000.00€	2.400.00€	1.200.00€	2.400.00€
501275819	Grupo D. S. Cibraão	2.750.00€	1.100.00€	550.00€	1.100.00€
50178009	O Grupo de Montanhismo de Vila Real	2.500.00€	1.000.00€	500.00€	1.000.00€

501238301	Grupo Desportivo Cultural de Quintela	1.500.00€	600.00€	300.00€	600.00€
501952071	Grupo Desp. Do Bairro Latino	2.000.00€	800.00€	400.00€	800.00€
505127652	NAVR Núcleo de Atletismo de Vila Real	3.500.00€	1.400.00€	700.00€	1400.00€
506937224	Clube de Orientação de Vila Real - Orimarão	1.250.00€	500.00€	250.00€	500.00€
506326225	Associação de Paralisia Cerebral de Vila Real	2.000.00€	800.00€	400.00€	800.00€
502727411	Sociedade Columbófila de Vila Real	2.500.00€	1.000.00€	500.00€	1.000.00€
501617680	Sport Clube de Vila Real	27.400.00€	10.960.00€	5.480.00€	10.960.00€
501842730	Sport Vila Real e Benfica	10.700.00€	4.280.00€	2.140.00€	4.280.00€
509181546	Taekwondo Clube de Vila real - TCVR	1.250.00€	500.00€	250.00€	500.00€
	Total (37)	222.660.00€	89.064.00€	44.532.00€	89.064.00€

Comparticipações às Associações Desportivas do Concelho com Atividade Pontual
Época 2023/2024

NIF	Nome da Associação / Clube	Valor previsto da Participação	40% no ato da assinatura do contrato programa	20% no mês de fevereiro 2024	40% no final da época desportiva
501437851	A.C.D.Torneiros	500.00€	200.00€	100.00€	200.00€
501779140	Aeroclube de Vila Real	500,00€	200.00€	100.00€	200.00€
501212728	Ass. C.D. Valnogueiras	500.00€	200.00€	100.00€	200.00€
509040110	ASS. Desp. e Cult. Sarugos	500,00€	200.00€	100.00€	200.00€
502233710	Clube Desportivo Esperanças Santa Marina	500,00€	200.00€	100.00€	200.00€
509477950	Centro Social C. S. João de Arroios	500.00€	200.00€	100.00€	200.00€
501841202	Clube Centro Karaté de Vila Real	500.00€	200.00€	100.00€	200.00€
500803560	Clube Automóvel de Vila Real	5.000.00€	2.000.00€	1.000.00€	2.000.00€
902099531	Clube de Krav Maga de Vila Real	500.00€	200.00€	100.00€	200.00€
520251727	Futebol Clube de Guiães	500,00€	200.00€	100.00€	200.00€
501183477	Grupo Cultural Recreativo e Desportivo de Agarez	750,00€	300.00€	150.00€	300.00€
506087050	Grupo de Cicloturismo de Constantim	1.000.00€	400.00€	200.00€	400.00€
501155201	Ass. Humanitária Bombeiros Vol. Salv. Publica Cruz Branca Vila Real	750,00€	300.00€	150.00€	300.00€

514027525	Grupo Recreativo Desportivo e Cultural de Gontães	500.00€	200.00€	100.00€	200.00€
503481050	A Voz do Campo Grupo Cult. Rec. Pomarelhos	500.00€	200.00€	100.00€	200.00€
513381112	MARCA – Movimento Associativo Rec. Cultural Araucária	1.000,00€	400.00€	200.00€	400.00€
510316972	Mérito Rebelde – Ass. Cultural e Recreativa	1.000.00€	400.00€	200.00€	400.00€
503843326	Núcleo de árbitros de Futebol Henrique Silva – Vila Real	1.750,00€	700.00€	350.00€	700.00€
515065862	A&P Club Pool Shot Bilhares de Vila Real	1.000.00€	400.00€	200.00€	400.00€
515662879	Motoclube Bruxas Constantim Vila Real	500.00€	200.00€	100.00€	200.00€
506062694	Vespa Clube de Vila Real	500.00€	200.00€	100.00€	200.00€
514235152	Viver Lordelo – Associação Cultural Desportiva e Social	500.00€	200.00€	100.00€	200.00€
516205110	Ass. Moto Club Os Merendeiros do Alvão	500.00€	200.00€	100.00€	200.00€
515159140	Ass. D. R.C. de Jorjais	500.00€	200.00€	100.00€	200.00€
503904082	Associação “ Mouços pela Senhora da Pena”	500.00€	200.00€	100.00€	200.00€
514812443	Associação Lazer Terras da Senhora da Pena Mouços	500.00€	200.00€	100.00€	200.00€
514212144	ADCTATA – Associação Desp. CULT Trabalhadores dos Impostos	500.00€	200.00€	100.00€	200.00€
500991650	Grupo Desportivo e Recreativo de Varge	500.00€	200.00€	100.00€	200.00€
513025928	Grupo D.C. R. de Sapiões	400.00€	160.00€	80.00€	160.00€
514228156	Grupo Desp. Clã do Norte	400.00€	160.00€	80.00€	160.00€
506500802	Grupo Danças e Cantares da Lage	500.00€	200.00€	100.00€	200.00€
501549609	Grupo Unido Tuizendes	750.00€	300.00€	150.00€	300.00€
513621016	Associação Portuguesa Perturbação Desenvolvimento Autismo – Vila Real - APPDA – Vila Real	500.00€	200.00€	100.00€	200.00€
514341254	Douro Tennis Club	500.00€	200.00€	100.00€	200.00€
516457667	Trilhos Semelhantes – Associação	400.00€	160.00€	80.00€	160.00€
517295881	Futevólei Clube de Vila Real – F.C.V.R	400.00€	160.00€	80.00€	160.00€
506603903	Grupo Desportivo e Cultural de Vila Cova	400.00€	160.00€	80.00€	160.00€
	Total (37)	26.500.00€	10.600.00€	5.300.00€	10.600.00€

A despesa tem o cabimento orçamental n.º. 3651/2023 Classificação Orgânica: 02 Classificação Económica: 04.07.01 Projeto do PAM: 2022/A/132 e 2022/A/133 Valor: 249.160,00€.

Repartição de Encargos:

Ano 2023 - 99.664,00€

Ano 2024 - 149.496,00 €-----

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar a proposta do Vereador do Pelouro, nos termos da alínea u) n.º 1º do artº 33º do Anexo I da Lei n.º 75/2013 de 12 de setembro.**-----

- Atribuição das Comparticipações Municipais às Coletividades Desportivas Caça e Pesca-2023

----- 33. - Presente à reunião informação do Gabinete Técnico Florestal do seguinte teor:

“O Associativismo no concelho de Vila Real é uma realidade constante e efetiva que ocupa um lugar de relevo na execução de programas de cariz cultural, social, recreativo e desportivo. O cenário associativo é composto por cerca de oitenta associações que se empenham, sistematicamente, na realização de atividades que permitam sobretudo pela qualidade, utilidade e interesse público.

No sentido de auxiliar o conjunto de associações do concelho a Câmara Municipal desenvolveu um programa de apoio ao associativismo. Este não é mais do que um incentivo à qualidade, continuidade e manutenção de todas as atividades das associações existentes na área municipal.

A Caça e a Pesca são duas das mais antigas atividades do ser humano para a sua sobrevivência. Estas modalidades desportivas não visam apenas a obtenção de alimentos para subsistência, mas a perpetuação de "tradições", a emoção da perseguição e do abate, entre outras justificativas antropocêntricas (centradas no ser-humano).

O apoio à atividade das Coletividades Desportivas no Concelho de Vila Real é, reconhecidamente, um elemento importante para a dinâmica do desenvolvimento desportivo, e sem o qual muitas das mesmas não poderiam concretizar os respetivos Planos de Atividade.

Assim, a presente proposta refere-se à atribuição de subsídios às Coletividades Desportivas do Concelho de Vila Real de Caça e Pesca, com atividade pontual, tendo por suporte as Normas de Apoio ao Associativismo Desportivo Concelhio e das Comparticipações Municipais, interligada à disponibilidade orçamental prevista no ano em causa, uma vez que os apoios logísticos (quando solicitados e disponíveis de acordo com as datas indicadas nas respetivas rubricas) se mantêm regulares ao longo da época desportiva.

Nestes termos, o valor global das comparticipações financeiras às 16 Associações Desportivas de Caça e Pesca com atividade pontual, que se candidataram às comparticipações municipais é de 4.800,00€, conforme tabela que se segue”.

Nº	Nome da Associação / Clube	Valor da Comparticipação
502253460	Associação Discípulos de Diana	300.00€
505648628	Associação de Caçadores e Pescadores de Lamas de Ôlo	300.00€
505507498	Clube de Caçadores de São Bento do Castelo	300.00€
505396882	Clube de Caça e Pesca de Vale de Nogueiras	300.00€
506525660	Associação Caçadores e Pescadores da Samardã	300.00€
506914807	Associação Caçadores Santa Bárbara	300.00€
506912388	Associação de Caçadores de Mouços	300.00€
509472346	Associação de Caçadores e Pescadores “Fojo do Lobo”	300.00€
505443295	Associação de Caçadores Freguesia de Lames	300.00€
502079959	Associação de Caçadores de Guiães Cultural e Recreativa	300.00€
506525678	Clube de Caçadores da Freguesia de Abaças	300.00€
503033685	Associação Caça Desporto de Sabroso	300.00€
501288325	Associação Cultural, Recreativa e Desportiva de Justes	300.00€
513526544	Associação de Caça e Pesca da freguesia de Andrães	300.00€
505109395	Clube de Caçadores S. Salvador – Torgueda	300.00€
506236897	Associação Caça Alvão - Marão	300.00€
Total (16)		4800.00€

Por despacho de 13/09/2023 o Vereador Carlos Silva remeteu o assunto à reunião de Câmara Municipal.

A despesa tem o cabimento orçamental n.º. 3653/2023 Classificação Orgânica: 02 Classificação Económica: 04.07.01 Projeto do PAM: 2022/A/154 Valor: 4.800,00 €”.---



-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar a proposta do Vereador do Pelouro, nos termos da alínea u) n.º 1.º do art.º 33.º do Anexo I da Lei n.º 75/2013 de 12 de setembro.**-----

- Gala do Desporto – Nomeados

----- **34.** - Presente à reunião proposta do Vereador Alexandre Favaio do seguinte teor:

“Considerando:

- Que a Câmara Municipal de Vila Real, com o apoio do Conselho Municipal do Desporto leva a cabo a realização da 15ª Gala do Desporto, nos Claustros do Governo Civil, no próximo dia 29 de setembro, no âmbito da qual serão atribuídos 54 troféus a outros tantos Galardoados, referentes à época desportiva 2022/2023 conforme no estipulado no respetivo Regulamento;

- Proponho que a Câmara Municipal de Vila Real, nos termos da legislação em vigor, delibere ratificar a decisão, relativamente a esta iniciativa, pelo que a seguir se anexa o nome, modalidade e categoria dos Galardoados, propostos pelas Associações de Modalidade e pelo Conselho Municipal do Desportivo”.

-----**DELIBERAÇÃO: Ratificar, nos termos propostos.**-----

III – INTERVENÇÃO DO PÚBLICO

- Aberto este período da Ordem de Trabalhos, o **Sr. Presidente da Câmara** deu a palavra ao Sr. Presidente da Junta de Freguesia da União de Freguesias de Constantim e Vale de Nogueiras, que começou por cumprimentar o executivo, dirigentes e todos os presentes. Felicitou pela realização destas sessões públicas, pois aproxima o Poder Local dos munícipes.

Destacou, ainda, o papel do Vice-presidente da Câmara Municipal, Dr. Alexandre Favaio, o qual demonstra sempre disponibilidade para resolução de qualquer problema. Realçou a questão do processo de desagregação da União de Freguesias em curso, encontrando-se a ultimar o documento necessário para despoletar oficialmente este procedimento.

Não obstante os grandes investimentos realizados na Freguesia, realçou algumas preocupações desta Junta, para os quais solicitou o apoio do executivo municipal para a sua resolução, destacando em particular:

- Necessidade de reforço da rede de saneamento em Galegos, Carro Queimado e Ludares;
- Necessidade de alargamento da viabilidade de construção;
- Existência de grandes armazéns nas proximidades do centro da aldeia revelam-se bastante negativos;
- Pedido de apoio financeiro para a realização da Capela Mortuária de Vale de Nogueiras;
- Necessidade de intervenção em caminhos rurais.

Em resposta, o **Sr. Presidente da Câmara** referiu que, relativamente à questão da desagregação, referiu que, já em 2013, teve oportunidade de participar em reuniões na Freguesia, manifestando-se sempre contra este processo. As Juntas de Freguesia são muito importantes nas áreas mais afastadas do centro urbano, daí defender a não alteração da realidade existente anteriormente.

Neste sentido, o Município está disponível para ajudar no que for necessário para corrigir este erro.

Relativamente à questão do saneamento, importa realçar que a taxa de cobertura era de 65%, muito abaixo da média nacional, e atualmente a taxa de cobertura no Concelho é de 84%.

Até 2013, tinham sido construídos 200Km de condutas e grande parte tinha sido efetuada por privados. A partir dessa data, já foram executados 160Km aproximadamente.

Destacou que, em Vale de Nogueiras, já foi feito investimento no saneamento, mas ainda não conseguimos chegar a todos os lugares.

Segundo o Vereador Carlos Silva, o custo do saneamento é extremamente elevado, só sendo possível a sua execução com recurso a fundos comunitários, e tendo em conta que o momento da infraestruturização básica decorreu no ano passado, temos que ser criativos para alcançar financiamento. Realçou ainda que o investimento na Freguesia foi 1,5 milhão de Euros.

Relativamente à Casa Mortuária de Vale de Nogueiras, referiu que há compromisso pessoal na concretização deste projeto. No que toca à Casa Mortuária de Constantim, a Câmara Municipal já manifestou total disponibilidade para resolução deste assunto, no entanto, o assunto está dependente da Comissão Fabriqueira.

Relativamente à preocupação manifestada quanto à existência de armazéns no centro da aldeia, o Vereador Adriano Sousa referiu que não é essa a perceção dos serviços, realçando que, no período compreendido entre 2015 e 2023, nesta Freguesia, os dados das construções existentes demonstram que 70% são de habitação e apenas 30%.

Referiu ainda que, na análise dos processos, os serviços têm 2 orientações no sentido de compatibilizar usos: prossecução do princípio de usos incompatíveis, e o processo de mistura de usos, porque não se pretendem territórios zonados. De realçar que só se pode inviabilizar a construção de um armazém se o uso não for compatível com os usos dominantes.

Em todo o caso, evidencia que temos mais reclamações quando o uso é de restauração e não com o funcionamento dos armazéns. Mas mesmo assim, impera a lei do ruído.

As Juntas de Freguesia são chamadas na elaboração dos Instrumentos Territoriais, logo são parte integrante deste processo, mas, obviamente, nem todas as pretensões poderão ser acolhidas.

Face à legislação aplicável, o facto de não se concordar com a construção de um armazém em zona urbana, não é motivo suficiente para indeferir.

Constata-se, no entanto, que o núcleo central da aldeia, mais histórico, não tem armazéns. A existência de armazéns ocorre entre a zona industrial e o centro da aldeia, onde se pretende uma integração das realidades, tendo em conta a rede viária que dará suporte à utilização do armazém.

De seguida, pediu a palavra **João Raimundo**, representante da empresa Santos & Vale, o qual apresentou um documento que leu e solicitou que constasse da ata, e o qual se dá por integralmente reproduzido, referente a uma reclamação de uma construção de

um muro que se encontra a ser executado no lote contíguo na zona industrial, pela Firma Fernando Quintelas, Lda.:

“No que concerne a utilização das instalações da Santos & Vale sitas em Constantim, Vila Real, vem esta empresa apresentar e fixar as seguintes informações:

No passado dia 31/08/2023 apresentámos a participação que juntamos em anexo e que em suma refere:

1. *A Santos & Vale é proprietária do armazém industrial sito no Loteamento Industrial – Lote 87, da Zona Industrial em Vale dos Olmos na freguesia de Constantim e Vale Nogueiras;*
2. *Sucede que no dia 31/08/2023 a Santos & Vale viu-se confrontada com a realização, de obras de edificação de um muro conforme resulta do registo fotográfico que se junta em anexo;*
3. *As obras representadas, estão a ser realizadas numa área classificada como espaço verde;*
4. *Acresce que não existe qualquer aviso que legitime e identifique a referida obra;*
5. *Nesta senda, resulta de forma clara e inequívoca que tais obras consubstanciam os seguintes incumprimentos:*
 - (i) *Presunção da ocupação ilegal de uma área destina a espaço verde (conforme definido na caderneta predial e por consequente no PDM) inserida numa área loteada;*
 - (ii) *Presunção da realização de obras sem obtenção prévia do respetivo licenciamento;*

Sem prejuízo dos pontos referidos, que impossibilitam objetivamente tal construção, acresce ainda que, tais obras estão a ser realizadas com:

- (iii) *Danificação do edificado existente, in casú, do imóvel da Santos & Vale que perfuraram;*
- (iv) *O encosto/contacto direto com o edificado existente, da nova obra sem qualquer junta de dilatação;*

Os factos supra descritos, estão a criar uma situação de risco premente para os trabalhadores da Santos & Vale, para o imóvel e, na eventualidade de continuar a ser desenvolvida, vai criar uma realidade cuja remoção/reposição, implica a paragem da atividade desenvolvida no imóvel da Santos & Vale, o que representa graves prejuízos laborais e financeiros;

II. Na sequência da participação que apresentámos estabelecemos vários contactos e reportámos que as obras continuavam a ser realizadas, conforme comunicações com registos fotográficos que anexamos. Desde o primeiro momento que alertamos que estes trabalhos, vão produzir uma situação que acarreta graves prejuízos.

III. Deslocámo-nos aos serviços de fiscalização da Câmara e fomos informados que:

- (i) os técnicos fiscais já se tinham, deslocado ao local;



- (ii) no local solicitaram ao responsável pela obra o envio dos projetos e documentos que legitimam os trabalhos que se encontram a ser desenvolvidos;
- (iii) concederam prazo (que desconhecemos) para que o responsável envie estes elementos;

Atendendo a esta informação, solicitámos à Câmara os melhores officios no sentido de entender os seguintes pontos:

- a. qual o objetivo e enquadramento de solicitar documentos que legitimem uma obra que está ser executada numa área classificada como espaço verde (conforme definido na caderneta predial e por consequente no PDM);
- b. qual o objetivo e enquadramento de solicitar documentos que legitimem uma obra que está ser executada numa área inserida num loteamento;
- c. estando em curso uma obra que pela sua dimensão, características e localização está sujeita a licenciamento, e o facto de não se encontrar afixado o respetivo aviso de Alvará/construção com identificação do empreiteiro e dono de obra, qual o enquadramento e motivo pelo qual não foram liminarmente embargados os trabalhos com a identificação do dono de obra e empreiteiro (para validação efetiva de quem tem de ser notificado dos embargos);
- d. estando em causa uma obra que produzirá efeitos cuja remoção/reposição provocará graves prejuízos, qual o enquadramento e motivo pelo qual não foram tomadas medidas de vigilância que obstem à prossecução dos trabalhos;

Até à presente não obtivemos qualquer tipo de esclarecimentos nem tão-pouco foram desenvolvidas quaisquer diligências capazes de esclarecer/evitar a produção de uma situação que não apresenta os requisitos necessários (cujo controlo pertence à custódia da Câmara Municipal), uma vez que, os trabalhos continuam a ser desenvolvidos sem qualquer tipo de reservas conforme registos que se juntam em anexo.

Sem prejuízo do supra exposto, até à presente data, as obras continuam a ser executadas, sendo que neste momento, conforme registo fotográfico anexo, parte das terras que estão a movimentar estão a ser encostadas ao nosso imóvel e também a serem depositadas numa cota superior, aumentando exponencialmente o risco e o nível de perigo que já eram elevados.

A única informação que obtivemos com contacto diários e sucessivos que realizamos, foi que a nossa participação tem o número de processo 411/FIS/2023.

Atendendo ao supra exposto, viemos a esta reunião apresentar estes factos e solicitar a V/intervenção no sentido evitar que esta situação continue a desenvolver-se e produza grandes prejuízos.

Alertamos que trabalham na nossa unidade de Vila Real 62 colaboradores e que esta plataforma tem uma faturação uma média de €600.000,00 por mês ou seja cerca de €7.200.000,00 por ano. Esta plataforma faz parte da nossa rede nacional que por sua vez

tem um volume de faturação de €6.000.000,00 por mês ou seja €72.000.000,00 por ano e empresa cerca de 1300 colaboradores.

Caso esta plataforma seja afetada, tal situação terá um impacto que se cifra em milhões de euros, uma vez que sem prejuízo da sua faturação individual, a paragem desta plataforma afeta também a atividade nacional.

Conforme referido temos de atuar na defesa dos nossos colaboradores, da nossa atividade, da zona loteada e por consequente do público em geral”.

Por solicitação do **Sr. Presidente**, a Chefe de Divisão Jurídica e Fiscalização informou que este assunto se encontrava a ser tratado no âmbito do processo 411/FIS/23, tendo sido instaurado o competente processo de contraordenação e enviado para a Divisão de Gestão Urbanística para enquadramento da operação urbanística. Mais foi informado que iriam ser-lhes comunicados as diligências efetuadas.

Não obstante e por solicitação do Vereador do Pelouro, foi solicitada nova deslocação da Fiscalização Municipal ao local para atualização do estado das obras e sua caracterização.

Antes de encerrar a sessão, o Sr. Presidente agradeceu a presença de todos nesta reunião.-

- Aprovação da ata em minuta e encerramento da reunião

----- 35. – E não havendo mais nada a tratar, a Câmara deliberou, por unanimidade aprovar a presente ata, em minuta, nos termos e para efeitos consignados no artigo 57º da Lei nº 75/2013, 12 de setembro, a qual vai assinada pelo Senhor Presidente da Câmara e por mim, Chefe de Divisão Jurídica e de Fiscalização, com funções de Secretário que a mandei elaborar. Seguidamente foi encerrada a reunião quando eram 20H00. -----

**A CHEFE DE DIVISÃO JURÍDICA
DE FISCALIZAÇÃO,**

O PRESIDENTE DA CÂMARA,


(Teresa Raquel Carvalho de Queirós)


(Rui Jorge Cordeiro Gonçalves dos Santos)

CONTRATO PROGRAMA

Entre:

Município de Vila Real, com sede na Avenida Carvalho Araújo, pessoa colectiva N.º 506 359 670, representado neste acto pelo seu Presidente da Câmara Municipal, **Rui Jorge Cordeiro Gonçalves dos Santos**, que outorga no uso de poderes concedidos no artigo 35.º, do Anexo I, da Lei n.º 75/2013, de 12 de Setembro, adiante designado como Primeiro Outorgante,

e

Águas do Interior Norte E.I.M., S.A., sociedade com sede na Avenida Rainha Santa Isabel, 1, 5000-434 Vila Real, pessoa colectiva n.º 515 684 473, representada neste acto pelo Presidente do Conselho de Administração **Carlos Manuel Gomes Matos da Silva**, e pelo Vogal do Conselho de Administração, **José Manuel Gonçalves**, adiante designado como Segundo Outorgante,

Considerando que:

- Na sequência das deliberações dos oito Municípios que integram a Empresa (Freixo de Espada à Cinta, Mesão Frio, Murça, Peso da Régua, Sabrosa, Santa Marta de Penaguião, Torre de Moncorvo e Vila Real), em 2019.09.02 foi concedido pelo Tribunal de Contas o Visto Prévio para a constituição da sociedade Águas do Interior Norte E.I.M., S.A;
- Nessa sequência, em 2019.11.15 foi esta Empresa formalmente constituída através de Escritura Pública de Constituição de Sociedade Anónima, tendo sido também conferida fé pública aos seus Estatutos na mesma data;
- A Águas do Interior Norte E.I.M., S.A é uma empresa local, pessoa colectiva sob a forma de sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos de âmbito intermunicipal;



- O objecto desta empresa local de âmbito intermunicipal, previsto no artigo 2.º dos seus Estatutos, a exploração e gestão de sistemas de abastecimento e distribuição de água para consumo público e saneamento dos Municípios participantes no seu Capital Social;
- A prestação destes serviços está prevista nos artigos 20.º, 45.º e 48.º da Lei n.º 50/2012, de 31 de agosto, que estabelece o novo regime jurídico da actividade empresarial local e das participações locais;
- A gestão da Águas do Interior Norte E.I.M., S.A, deve articular-se com os objectivos prosseguidos pelo Município de Vila Real, visando a satisfação das necessidades de interesse geral e a promoção do desenvolvimento local e regional, assegurando a viabilidade económica e o equilíbrio financeiro, ao abrigo do disposto no artigo 31.º e 32.º da Lei n.º 50/2012;
- Nos termos do artigo 47.º da Lei n.º 50/2012, de 31 de Agosto, as entidades públicas participantes devem celebrar contratos-programa com as respectivas empresas locais de serviços de interesse geral onde se defina o fundamento da necessidade do estabelecimento da relação contratual, a finalidade desta, os montantes dos subsídios à exploração, assim como a eficácia e a eficiência que se pretende atingir com a mesma, concretizando um conjunto de indicadores ou referenciais que permitam medir a realização dos objectivos sectoriais;
- O Município de Vila Real é, nos termos do art.º 6.º do Decreto-Lei n.º 194/2009, a entidade titular dos sistemas de abastecimento de água e de saneamento de águas residuais, na área do concelho de Vila Real, tendo delegado a sua gestão, nos termos do art.º 7.º do mesmo diploma legal, na Águas do Interior Norte E.I.M., S.A;

O fundamento da necessidade do estabelecimento da relação contratual alicerça-se nos seguintes aspectos:



- na correcta avaliação dos problemas dos sistemas públicos de drenagem de águas pluviais e da necessidade da sua resolução;
- no conhecimento técnico que a Águas do Interior Norte E.I.M., S.A., detém e que lhe é conferido pela gestão das redes de água potável e de drenagem de águas residuais envolvendo questões técnicas idênticas como escoamentos hidráulicos, tubagens e acessórios, e gestão patrimonial de infraestruturas em valas enterradas;
- no facto de a Empresa ter que reportar à Entidade Reguladora dos Serviços de Águas e Resíduos (ERSAR) toda a sua actividade e respectivos custos e de ter implementado uma contabilidade analítica, transparente e auditável, e de ser obrigada a justificar o seu sistema tarifário, imputando aos utilizadores apenas os custos dos respectivos serviços;
- de não ser possível imputar os custos da gestão e manutenção das redes de águas pluviais aos utilizadores dos serviços e sistemas de água potável e de drenagem de águas residuais;
- de os custos com o planeamento, execução, gestão e manutenção corrente bem como a manutenção programada, ser uma responsabilidade do Município de Vila Real, que por razões de interligação com as redes de águas residuais, eficiência e eficácia devem ser assegurados pela mesma entidade que gere os sistemas de água potável e águas residuais;
- de esses custos não poderem onerar as tarifas de água domiciliária, recolha de águas residuais ou de recolha de resíduos;
- no facto de à empresa não ser possível recorrer a outras fontes de receita para gerir e manter operacionais as redes de drenagem de águas pluviais.





É celebrado o presente Contrato-Programa, ao abrigo do disposto no artigo 47.º da Lei n.º 50/2012, de 31 de Agosto, válido para o ano de 2023 e que se regerá pelas seguintes cláusulas:

CLÁUSULA PRIMEIRA

Objecto

O presente Contrato-Programa tem por objecto o estabelecimento das condições de cooperação financeira entre os Outorgantes, para prossecução pelo Segundo Outorgante dos objectivos de gestão e manutenção das redes de drenagem de águas pluviais, durante o ano de 2023, no âmbito do objecto e competências estatutariamente atribuídos à Águas do Interior Norte E.I.M., S.A., para que tal actividade possa desonerar a Câmara Municipal de Vila Real, acarretando uma maior eficácia e eficiência.

CLÁUSULA SEGUNDA

Princípios e Orientações Estratégicas

1 – Missão:

A principal missão é o planeamento, gestão e manutenção das redes de drenagem de águas pluviais do concelho de Vila Real constantes do mapa anexo ou que venham a ser construídas e recebidas pela Águas do Interior Norte E.I.M., S.A..

Acessoriamente, assegurar o apoio ao Município de Vila Real na definição da política municipal sobre a matéria e prestar-lhe assessoria técnica para o desenvolvimento e gestão do território na área dos escoamentos pluviais em redes devidamente estruturadas e funcionando como tal.

2 – Responsabilidades:

A Águas do Interior Norte E.I.M., S.A., fica responsável pela gestão e manutenção das redes de águas pluviais do concelho de Vila Real, obrigando-se a garantir as tarefas indicadas na



cláusula primeira, entendendo-se como rede, o conjunto de canalizações enterradas, caixas de visita e órgãos complementares de descarga, que iniciando-se num ramal ou órgão de recolha, as conduzam até um ponto de restituição.

A Empresa tem ainda responsabilidade de cooperar com o Município e prestar-lhe toda a assistência nas áreas da sua responsabilidade e na prossecução das suas políticas em prol do desenvolvimento local e bem-estar dos seus munícipes.

3 – Exclusão:

A gestão e manutenção das redes de águas inclui apenas as redes organizadas e estruturadas como tal, não se incluindo nas redes e neste contrato programa as valetas, limpeza de sarjetas que deverão ser limpas pelo pessoal da limpeza urbana, aquedutos e outros órgãos de drenagem como valas ou linhas de água, mesmo que dentro do perímetro urbano.

4 – Princípios orientadores de gestão:

Em consonância com o estipulado no artigo 5.º do Decreto-Lei 194/2009 de 20 de Agosto a Águas do Interior Norte E.I.M., S.A., obriga-se a prestar estes serviços de acordo com os seguintes princípios:

1. A promoção tendencial da sua universalidade e a garantia da igualdade no acesso;
2. A garantia da qualidade do serviço e da protecção dos interesses dos utilizadores;
3. O desenvolvimento da transparência na prestação dos serviços;
4. A protecção da saúde pública e do ambiente;
5. A garantia da eficiência e melhoria contínua na utilização dos recursos afectos, respondendo à evolução das exigências técnicas e às melhores técnicas ambientais disponíveis;
6. A promoção da solidariedade económica e social, do correcto ordenamento do território e do desenvolvimento regional.

Os princípios estabelecidos nos números anteriores devem ser prosseguidos de forma eficaz, tendo em vista proporcionar, ao menor custo para o Município, elevados níveis de qualidade de serviço e eficiência na drenagem das águas pluviais afluentes às redes.

CLÁUSULA TERCEIRA

Valor dos Serviços

Os custos de gestão e manutenção corrente ou preventiva, incluídos neste contrato programa são de € 102.547,55 (cento e dois mil, quinhentos e quarenta e sete euros, cinquenta e cinco cêntimos).

A prática aconselha a que sejam contratualizados por valores anuais por implicarem tarefas de gestão ou manutenção corrente não compatíveis com ações ocasionais e para as quais seja possível e muito menos aconselhável, por razões de eficiência e prontidão, apresentar uma lista de preços para que posteriormente, caso a caso, sejam os mesmos solicitados e aprovados pelo Município.

CLÁUSULA QUARTA

Comparticipação Financeira

Considerando que a gestão e exploração das redes de águas pluviais não pode onerar as tarifas de fornecimento de água potável, recolha e tratamento de águas residuais e recolha e deposição de resíduos sólidos, o Primeiro Outorgante compromete-se a prestar apoio financeiro ao Segundo Outorgante, através de um subsídio à exploração dos serviços, no montante de € 102.547,55 (cento e dois mil, quinhentos e quarenta e sete euros, cinquenta e cinco cêntimos), visando o equilíbrio financeiro da actividade do Segundo Outorgante.

Este valor corresponde aos custos suportados pelo Segundo Outorgante com a gestão e manutenção das redes pluviais, conforme estudo anexo ao presente Contrato-Programa e que a seguir se resumem:

1. GESTÃO PATRIMONIAL DE INFRAESTRUTURAS
 - i. Criação, actualização e manutenção do cadastro - € 16.994,34
 - ii. Criação de um sistema de gestão de ocorrências (transbórdos, roturas, obstruções, etc.) - € 8.675,69
 - iii. Vigilância de redes - € 14.923,78
 - iv. Manutenção do sistema em condições funcionais - € 21.171,86

2. MANUTENÇÃO PREVENTIVA
 - i. Desobstrução de colectores (incluindo ramais) - € 14.512,40
 - ii. Substituição de tampas de caixas de visita e grelhas partidas ou desaparecidas - € 11.988,32
 - iii. Pequenas reparações - € 10.916,96
 - iv. Limpeza de caixas de visita - € 3.364,20

TOTAL € 102.547,55

CLÁUSULA QUINTA

Fundamentos

Nos termos do n.º 2 do artigo 47.º - da Lei n.º 50/2012, de 31 de Agosto, o presente contrato-programa é celebrado tendo em vista os seguintes fundamentos:

1 - Com os valores a transferir pelo Município de Vila Real constantes na cláusula anterior visa-se financiar a gestão das redes de águas pluviais cujos custos não podem ser suportados pelas tarifas dos restantes serviços prestados pela Águas do Interior Norte E.I.M., S.A. aos utilizadores.

2 - Pretende-se assim compensar a Empresa, a título de subsídio à exploração, pela execução das tarefas cujos custos são da responsabilidade do Município e que, não se encontrando



cobertos pelas tarifas que a Águas do Interior Norte E.I.M., S.A. cobra aos utilizadores dos restantes serviços (água, esgotos e resíduos), levariam a um *deficit* anual de exploração e prejuízos acumulados que obrigarão à dissolução da Empresa.

CLÁUSULA SEXTA

Ações Indicadores e Objectivos

As actividades referidas na cláusula primeira do presente Contrato-Programa inscrevem-se na missão de executar toda a gestão e exploração da rede de águas pluviais, sendo o presente contrato-programa celebrado tendo em vista as acções e indicadores incluídos no estudo anexo, nomeadamente:

1. Ações:

- Gestão Patrimonial das Infraestruturas;
- Manutenção Preventiva das Infraestruturas;
- Manutenção Correctiva das Infraestruturas e Intervenções Programadas.

2. Descrição das acções:

- Na Gestão Patrimonial das Infraestruturas, serão contratualizadas em valores anuais:
 - a) **Criação, actualização e manutenção do cadastro** - pesquisa e consulta de processos de obras públicas e particulares, levantamento de campo e implantação cartográfica, posterior estruturação de um sistema de informação geográfica (SIG) para o armazenamento de elementos de base (cartografia, ortofotomapas, rede de drenagem de águas pluviais, uso de solo, etc.), de modo a permitir a manipulação e análise de informação geográfica;
 - b) **Criação de um sistema de gestão de ocorrências (transbordos, roturas, obstruções, outras.)** - análise da informação recolhida através das ordens de serviço e do trabalho executado no campo, seu registo em plataforma informática, com posterior verificação e análise com fins estatísticos;





- c) **Vigilância de redes** - considerada segundo duas linhas de actividade distintas, uma preventiva, em tempo seco, consistindo na vistoria das condições existentes através da sua inspecção e outra, com precipitação intensa para avaliar os pontos críticos da rede;
- d) **Manutenção geral do sistema em condições funcionais** – A manutenção geral será uma manutenção do tipo preventivo e consistirá genericamente em pequenas reparações de caixas de visita (tapamento de juntas), de sarjetas e pequenas anomalias em colectores. Estas acções de manutenção sistemática, terão de ser ajustados ao sistema de monitorização para detecção de zonas de reincidência, limpeza e manutenção sistemática de colectores e caixas de visita.
- Na, Manutenção Preventiva das Infraestruturas, que se traduz nas seguintes acções e que dada a sua frequência e carácter rotineiro serão contratualizadas em valores anuais, estimados em função da experiência adquirida nos anos anteriores, incluem-se os seguintes indicadores:
 - a) **Limpeza e desobstrução de colectores (incluindo ramais)** – Em função da experiência em anos anteriores prevê-se uma média de 25 desobstruções anuais e limpezas em ramais até 125 mm e 80 em colectores de diâmetro igual ou superior a 200 mm;
 - b) **Substituição de tampas de caixas de visita e grelhas partidas ou desaparecidas** - Em função da experiência em anos anteriores prevê-se reparar ou substituir 15 tampas e 20 grelhas;
 - c) **Pequenas reparações** – Neste item incluem-se as pequenas reparações correntes como levantamento de tampas ou sarjetas, reparações de tubagens fissuradas, limpeza e reparação de caixas de visita, reparação de sarjetas e sumidouros, constituindo manutenção preventiva corrente.
- Na Manutenção Correctiva das Infraestruturas e Intervenções Programadas que se traduz nas seguintes acções e que dado o seu carácter programado e não rotineiro serão objecto de análise caso a caso podendo o Município optar pela sua execução

directamente ou através de contratação que, caso a caso, achar mais conveniente, incluem os seguintes indicadores:

- a) **Análise e avaliação de projectos** - recairá essencialmente sobre as obras particulares incluindo loteamento e obras públicas, nestes casos propõe-se uma tabela de preços a praticar sempre que o serviço for solicitado;
- b) **Emissão de pareceres a pedido do Município** - relacionados com obras particulares, loteamentos, situações existentes e obras públicas, nestes casos propõe-se uma tabela de preços a praticar sempre que o serviço for solicitado;
- c) **Elaboração de projectos a pedido do Município, estudos e relatórios visando a optimização e gestão racional das infraestruturas** - elaborados internamente ou através de uma entidade externa, sendo a sua análise de custo estipulada conforme o volume de trabalho e em função dos estudos e projectos a elaborar, sendo estas tarefa estimadas caso a caso e submetidas a aprovação da Câmara Municipal.
- d) **Reparação de colapso de colectores** – A analisar mediante cada caso concreto, e sujeito a aprovação prévia do Município;
- e) **Reparação programada de colectores em risco de rotura** - A analisar mediante cada caso concreto, e sujeito a aprovação prévia do Município;
- f) **Grandes intervenções** – A avaliar caso a caso, e sujeito a aprovação prévia do Município;
- g) **Outras intervenções programadas** – tal como as anteriores serão objecto de avaliação prévia a submeter a prévia aprovação do Município.

3. Indicadores:

Os indicadores de avaliação dos objectivos do presente contrato são os indicados na tabela seguinte:



Indicadores	Avaliação		
	Não Cumpre	Cumpre	Supera
I- Gestão Patrimonial das Infraestruturas			
a) Criação, actualização e manutenção de infraestruturas			
1. Acção no Terreno (em horas)	≤ 90	90 - 190	≥ 190
2. Tratamento de Dados (em horas)	≤ 138	138-238	≥ 238
b) Criação de um Sistema de ocorrências (transbordos, ruturas, obstruções, outras) Registo e Tratamento de Dados (em horas)	≤ 100	100 - 280	≥ 280
c) Vigilância de Redes (em horas)	≤ 100	100 - 280	≥ 280
d) Manutenção Geral dos sistemas em condições funcionais (em horas)	≤ 100	100 - 280	≥ 280
II - Manutenção Preventiva das Infraestruturas			
a) Limpeza e desobstrução de colectores (incluindo ramais)			
1. Desobstrução de ramais e colectores com equipamento próprio e mão -de- obra incluída (em quantidades)			
a. ϕ 125 mm	≤ 10	10-20	≥ 20
b. $= > \phi$ 200 mm	≤ 20	20-80	≥ 80
b) Substituição de tampas de caixas de visita e grelhas partidas ou desaparecidas			
1. Substituição de tampas (em quantidades)	≤ 5	5-25	≥ 25
2. Substituição de grelhas (em quantidades)	≤ 5	5-20	≥ 20
c) Pequenas Reparações			
1. Levantamento de tampa ou grelha (em quantidades)	≤ 10	10-45	≥ 45
2. Limpeza de caixas de visita (em quantidades)	≤ 20	20-50	≥ 50

Cumprе esclarecer que, no que toca à Manutenção Correctiva das Infraestruturas e Intervenções Programadas, dado o seu caracter programado e não rotineiro, serão objecto de análise caso a caso podendo o Município optar pela sua execução directamente ou através de contratação.

CLÁUSULA SÉTIMA

Obrigações do Primeiro Outorgante

[Handwritten signature]

Constitui obrigação do Primeiro Outorgante a disponibilização financeira ao Segundo Outorgante do valor previsto na cláusula quarta, em duas prestações de igual valor sendo a primeira, no valor de € 51.273,78 (cinquenta e um mil, duzentos e setenta e três euros, setenta e oito cêntimos), liquidada até 30 de Setembro de 2023 e a segunda, de igual valor, até 30 de Dezembro do mesmo ano.

CLÁUSULA OITAVA

Obrigações do Segundo Outorgante

Sem prejuízo das obrigações estatutárias e decorrentes da Lei n.º 50/2012, o Segundo Outorgante obriga-se a:

- a) Proporcionar ao Primeiro Outorgante as condições adequadas para o controlo e auditoria de todo o exercício de funções que lhe são cometidas ao abrigo deste Contrato-Programa, nas suas componentes material, financeira e contabilística;
- b) Comunicar ao Primeiro Outorgante qualquer alteração ou ocorrência que ponham em causa os objectivos e obrigações assumidos;
- c) Fornecer todos os elementos necessários à caracterização e quantificação dos indicadores de realização e de resultado do projecto;
- d) Manter a sua situação regularizada perante a administração fiscal, segurança social e o Primeiro Outorgante;
- e) Apresentar relatório anual da execução do Contrato-Programa, ou com outra periodicidade, que a primeira outorgante solicite, que traduza a situação acumulada nessa data da execução material e financeira da operação e dos desvios face ao programado.

CLÁUSULA NONA

Princípio da Cooperação



O Primeiro e Segundo Outorgantes obrigam-se reciprocamente, a cooperar entre si no sentido de garantir a realização integral do objecto do presente Contrato-Programa.

CLÁUSULA DÉCIMA

Duração

O presente Contrato-Programa entra em vigor na data da sua assinatura, produzindo efeitos financeiros até 31 de Dezembro de 2023.

CLÁUSULA DÉCIMA-PRIMEIRA

Revisão do Contrato-Programa

O clausulado do presente Contrato-Programa pode ser objecto de revisão, por acordo das partes, no que se mostre estritamente necessário.

CLÁUSULA DÉCIMA-SEGUNDA

Resolução, Despesas e Encargos

1 – Sem prejuízo de eventuais indemnizações, os Outorgantes podem resolver o contrato, a título sancionatório, no caso de algum deles violar de forma grave ou reiterada qualquer das obrigações que lhe incumbem.

Vila Real [...] de [...] de 2023

O Presidente da Câmara Municipal de Vila Real



Rui Jorge Cordeiro Gonçalves dos Santos





Pelo Conselho de Administração da Águas do Interior Norte E.I.M., S.A.

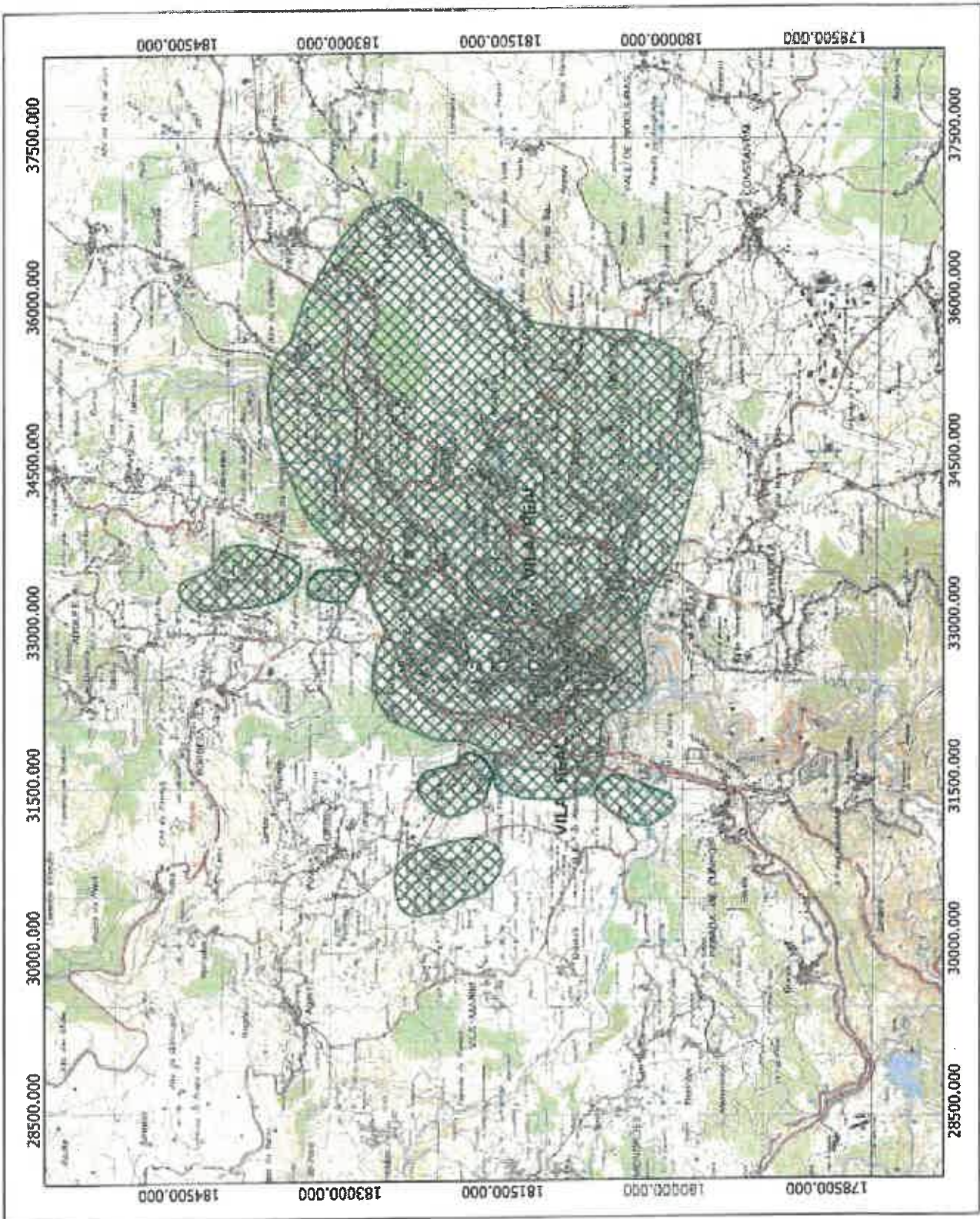
Carlos Manuel Gomes Matos da Silva (Presidente)

José Manuel Gonçalves (Vogal)



Handwritten signature and initials in blue ink.

 Legenda:  AREA_AP_ABRANGIDA	AGUAS PLUVIAIS	PLANTA AREA ABRANGIDA Vila Real	Sistema de Projecção: PT-TM06/ ETRS89 Elipsóide de referência: GRS80 Projecção cartográfica: Transversa de Mercator Sistema de Coordenadas: Rectangulares	Fonte: CONTRATO PROGRAMA DE ÁGUAS PLUVIAIS Protocolo Câmara Municipal de		Data de Elaboração: Março 2020	Escala: 1:50000 
---	-----------------------	---	---	--	---	--------------------------------	--



**PARECER DO FISCAL ÚNICO NOS TERMOS DA ALÍNEA C) DO ARTIGO 25º DA LEI
50/2012, DE 31 DE AGOSTO**

Introdução

1. O presente PARECER destina-se a dar cumprimento à alínea c) do nº 6 do artigo 25º da Lei nº 50/2012, de 31 de agosto, que exige a emissão de parecer prévio sobre a celebração dos contratos-programa previstos nos artigos 47.º e 50.º da lei atrás citada, incidindo este parecer sobre o CONTRATO PROGRAMA estabelecido entre o Município de Vila Real, e a Águas do Interior Norte E.I.M., S.A., a seguir designada por AdIN, que contempla uma comparticipação financeira anual a receber pela AdIN de 102.547,55 euros (cento e dois mil, quinhentos e quarenta e sete euros e cinquenta e cinco euros).
2. O presente contrato programa tem por objeto o estabelecimento das condições de cooperação financeira entre os outorgantes, para prossecução pela AdIN dos objetivos de gestão e manutenção das redes de drenagem de águas pluviais, durante o ano de 2023, no âmbito do objeto e competências estatutariamente atribuídos à Águas do Interior Norte E.I.M., S.A. para que tal atividade possa desonerar a Câmara Municipal de Vila Real, acarretando uma maior eficácia e eficiência.

Serviços e competências atribuídos

3. O contrato programa em apreço define detalhadamente o fundamento da necessidade do estabelecimento da relação contratual, a finalidade desta, os montantes dos subsídios à exploração, assim como a eficácia e a eficiência que se pretende atingir com a mesma, concretizando um conjunto de indicadores ou referenciais que permita medir a realização dos objetivos setoriais.
4. Este contrato programa abrange serviços e competências nas áreas de Gestão Patrimonial das Infraestruturas, Manutenção Preventiva das Infraestruturas e Manutenção Corretiva das Infraestruturas e Intervenções Programadas e enquadram-se

claramente no âmbito das competências orgânicas gerais e específicas da AdIN.

Obrigações

5. Para além das responsabilidades do exercício das competências constantes do protocolo e sem prejuízo das obrigações estatutárias e decorrentes da Lei n.º 50/2012, a AdIN obriga-se por este contrato programa a:

- a) Proporcionar ao Município de Vila Real as condições adequadas para o controlo e auditoria de todo o exercício de funções que lhe são cometidas ao abrigo deste Contrato-Programa, nas suas componentes material, financeira e contabilística;
- b) Comunicar ao Município de Vila Real qualquer alteração ou ocorrência que ponham em causa os objetivos e obrigações assumidos;
- c) Fornecer todos os elementos necessários à caracterização e quantificação dos indicadores de realização e de resultado do projeto;
- d) Manter a sua situação regularizada perante a administração fiscal, segurança social e o Município de Vila Real;
- e) Apresentar relatório anual da execução do Contrato-Programa, ou com outra periodicidade, que o Município de Vila Real solicite, que traduza a situação acumulada nessa data da execução material e financeira da operação e dos desvios face ao programado.

Comparticipação financeira

6. Considerando que a gestão e exploração das redes de águas pluviais não pode onerar as tarifas de fornecimento de água potável, recolha e tratamento de águas residuais e recolha e deposição de resíduos sólidos, o Município de Vila Real compromete-se a prestar apoio financeiro à AdIN, através de um subsídio à exploração dos serviços, no montante de 102.547,55 €, visando o equilíbrio financeiro da atividade da AdIN.

7. A referida participação será feita em 2 prestações de igual valor, sendo a primeira de 51.273,78 euros, liquidada até 30 de setembro de 2023 e a segunda, de igual valor, até 30 de dezembro do mesmo ano.

8. Este valor anual corresponde, de acordo com o estudo elaborado para o efeito, anexo a este contrato programa, aos custos de gestão e manutenção das redes pluviais, ou seja aos custos suportados pela AdIN pelos serviços a desenvolver.

Parecer

Tendo em conta a extensão das competências cometidas à AdIN que se integram claramente no âmbito das suas competências orgânicas, o que permite perspetivar, antes de mais, o melhor aproveitamento dos seus recursos operacionais, e tendo em consideração os pressupostos do valor dos gastos a serem reembolsados pelos serviços prestados pela AdIN constantes do estudo anexo, parece não haver inconvenientes operacionais, económicos e financeiros à realização deste contrato programa, nem temos conhecimento de factos ou situações que possam condicionar ou limitar a execução deste contrato programa para além dos enunciados, podendo este contribuir, de algum modo, para a melhor utilização dos recursos da empresa, promover a expansão da atividade e consequentemente a viabilidade da empresa.

Vila Real, 23 de maio de 2023

O Fiscal Único



RODRIGO CARVALHO, VÍRGILIO MACEDO e ASSOCIADO, SROC, LDA.
SROC 345 / CMVM 20210025, representada pelo sócio
Dr. Rodrigo Mário de Oliveira Carvalho (ROC n.º 889)

DECLARAÇÃO

Ricardo Manuel Pinto Montes, na qualidade de Diretor do Agrupamento de Escolas Morgado de Mateus (Vila Real), com sede na Escola Secundária Morgado de Mateus, declaro que os técnicos superiores abaixo indicados, foram selecionados para as Atividades de Enriquecimento Curricular (AEC), após procedimento concursal concretizado na plataforma SIGRHE:

NOME	DESIGNAÇÃO DA AEC	N.º DE HORAS
Telmo Manuel Pereira Pires	Atividade Digital	5
Sandra Marisa Veloso Pinheiro	Atividade Digital	5
António José Abelha Cortinhas	Atividade Física e Desportiva	6
Maria da Conceição Lourenço Maurício	Atividade Física e Desportiva	6
Alexandra Cristina Aguiar Alves	Atividades de Ciências	5
Ana Paula Fraga dos Santos	Atividades de Ciências	5
Sandra Maria Pacheco Vilela Reis	Atividades de Ciências	5
Carina Alexandra Fernandes Coelho	Inglês	4
Susete Marina Azevedo Sousa	Atividades de Ciências	5
Maria Adelaide Batista Oliveira da Silva	Atividade Artística	5
Joana Isabel Martins dos Santos	Atividade Física e Desportiva	6
Cristiana Filipa Vieira de Castro	Atividade Física e Desportiva	5
Maria da Purificação Silva Escaleira	Atividade Artística	4
Rosa Odete Gonçalves Coelho Teixeira	Atividade Digital	5
Joana Raquel Esteves de Carvalho	Atividades de Ciências	4
Gilberto Dinis Ferreira	Atividade Artística	6
Raquel Sofia Dias Meireles Mendes	Inglês	4
Carlos Miguel Valente Pinto	Atividades de Ciências	6
Maria Manuel Mascarenhas Azevedo	Atividade Digital	4
Maria da Conceição esteves Aleixo	Inglês	5
Ricardo Jorge Gaspar Gonçalves	Atividade Física e Desportiva	6
Alfredo Manuel Reis Pereira	Atividade Digital	6

Matilde da Soledade Duro de Matos	Inglês	4
Luana Alves de Sousa	Atividade Artística	5
Angela Marinho Oliveira de Sousa	Atividade Física e Desportiva	5
Aurora da Conceição Pereira Soares	Atividade Física e Desportiva	4
José Pedro Casaca Mendes	Atividade Física e Desportiva	5
António Carlos da Silva Alves	Atividade Artística	5
Paula Graça Pereira Pires	Atividade Artística	5

Por ser verdade e ter sido pedida para efeitos de estabelecimento de contratação de técnicos superiores para as AEC no Agrupamento de Escolas Morgado de Mateus se passa a presente declaração que vai assinada e autenticada com o carimbo em uso neste Agrupamento.

Vila Real, 14 de setembro de 2023

2

O DIRETOR

RICARDO
MANUEL
PINTO MONTES

Assinado de forma
digital por RICARDO
MANUEL PINTO MONTES
Dados: 2023.09.14
15:04:32 +01'00'

AGRUPAMENTO DE ESCOLAS DIOGO CÃO

OFERTA 8292 - ATIVIDADE FISICA E DESPORTIVA - 5 HORAS


Nº de Oferta	Ordem	Pontuação	N.º Docente	Nome do Docente
8292	1	100	7749667687	Daniel António de Sousa Silva
8292	2	100	8155159515	Raquel Sofia Alves dos Santos
8292	3	90	3619235023	Ricardo Jorge Gaspar Gonçalves
8292	4	90	2542943702	Pedro Leonel Meireles da Costa Araújo
8292	5	80	4572140537	Diogo Marcelo Oliveira da Silva
8292	6	70	8691897732	Cristiana Filipa Vieira de Castro
8292	7	70	3087738182	Marisa Isabel Ferreira Azeve do
8292	8	70	6987703949	José Romeu Sampaio Pires Botelho
8292	9	70	1780679424	António José Abelha Cortinhas
8292	10	70	8222379763	Mara Sofia Pereira Fragueto Correia
8292	11	70	5034548003	Angela Marinho Oliveira de Sousa
8292	12	70	9356790389	Bruno Moreira
8292	13	70	1752257162	KIARCO AURÉLIO PINTO BAPTISTE
8292	14	70	9126359685	Carla Soia Madeira Vilela
8292	15	60	7279 6546 02	José Pedro Casaca MeMdes
8292	16	60	3104040540	Catarina Cortinhas Fernandes
8292	17	60	8346669399	Diana Raquel Ribeiro Pereira
8292	18	60	4725311952	Susana Gomes Aires
8292	19	60	4945151229	Rute Telmo Tão
8292	20	60	4437827759	João Pinto de Carvalho
8292	22	60	9665293960	Rosa Odete Gonçalves Coelho Teixeira
8292	21	60	7346346335	Marcelo Costa Teixeira Lachado
8292	23	60	5990402643	Nuno Miguel Martins Sousa
8292	24	60	7249635324	Rita Coutinho
8292	25	60	9909797799	Bruno José Lucas Pereira
8292	26	60	5449562249	Joana Margarida Costa dos Santos
8292	27	60	5391746469	Tiago Filipe Freitas Castro
8292	28	60	6533303465	Diogo Emanuel Carvalho Soares
8292	29	60	4929197755	Rafael Lopes do Nascimento
8292	30	60	1436996989	Joana Isabel Martins dos Santos
8292	31	60	2172770434	Raúl Casais Rodrigues de Figueiredo Almeida
8292	32	50	1900099349	João António Arranjo Rodrigues Cardoso
8292	33	50	7270491957	Daniel José Mota dos Santos
8292	34	50	4626179399	Artur Guinart Montenegro Ramos
8292	35	50	6741506241	Antonio Marinho Oliveira de Sousa
8292	36	50	4909727457	António Carlos da Fonseca Magalhães
8292	37	50	3167494063	Angela Sofia Capelas Renha
8292	38	50	6974797940	Tiago Manuel de Castro Botelho Meireles
8292	39	50	6995695901	Luis Miguel Almeida Santos
8292	40	50	4216732259	Diogo Ricardo de Sousa Neto
8292	41	50	6626246089	Bruno Soares Pedroso
8292	42	50	2273156553	Ricardo José dos Olmos Braz
8292	43	50	9529822820	Pedro Miguel Ferreira Vilela
8292	44	50	2946461475	Rúben de Brito Neiva
8292	45	40	5031145501	Luis Pedro Carvalho Gomes
8292	46	40	8536203994	David Emanuel Fernandes Barbosa
8292	47	40	4525273682	Miguel Rui Gouveia Cardoso
8292	48	40	4979711037	Maria Madalena Félix Alves
8292	49	40	7391733563	Ricardo Filipe Rodrigues Ribeiro
8292	50	40	3626896307	Luis Guilherme Amaral Continha
8292	51	40	1951072322	Nuno Manuel Fernandes Soares
8292	52	40	7903709036	Bárbara Lachado Pereira
8292	53	40	3157902091	João Luís Félix Carneiro

AGRUPAMENTO DE ESCOLAS DIOGO CÃO**OFERTA 8292 - ATIVIDADE FISICA E DESPORTIVA - 5 HORAS**

Nº de Oferta	Ordem	Pontuação	N.º Docente	Nome do Docente
8292	54	30	4237221049	Bruno Miguel h10rais Teixeira
8292	59	30	7349534686	Catia Rafaela Pinto Mota
8292	56	30	8619992260	Mariana Rufino Silva h1artins Figueiredo
8292	57	30	2386726169	Duarte Daniel Fonseca Nunes
8292	58	30	3 659 160 225	André Filipe Félix Real
8292	59	30	802344562	Vitor Bruno Branco Monteiro
8292	60	30	1289832501	João André Guedes Balsa
8292	61	30	1236752732	Elisabete Emanuela Barbosa h1oreira
8292	62	30	4225707490	Rodrigo Alexandre da Silva Lopes
8292	63	30	7665519599	Aurora da Conceicao Pereira Soares
8292	64	30	7367191351	Tiago Vicente Alves Guerra
8292	65	30	5192616379	Rui Pedro Goncalves Faustino
8292	66	30	9543807906	Flávia Filipa h1arques

AGRUPAMENTO DE ESCOLAS DIOGO CÃO

OFERTA 8293 - ATIVIDADE DE INGLÊS - 5 HORAS



Nº de Oferta	Ordem	Pontuação	Nº do Docente	Nome do Docente
8293	1	100	8155159515	Raquel Sofia Alves das Santos
8293	2	90	3619235023	Ricardo Jorge Gaspar Gonçalves
8293	3	90	2542943702	Pedra Leonel Meireles da Casta Araújo
8293	4	80	4572140537	Diogo Marcelo Oliveira da Silva
8293	5	70	869189T732	Cristiana Filipa Vieira de Castro
8293	6	70	3087738182	Marisa Isabel Ferreira Azevedo
8293	7	70	6987703949	José Romeu Sampaio Aires Botelha
8293	8	70	1780679424	António José Abelha Cortinhas
8293	9	70	8222379763	Mara Sofia Pereira Fraguila Correia
8293	10	70	9356790388	Bruna Moreira
8293	11	70	912635R185	Carla Sofia Madeira Vilela
8293	12	60	3104040540	Catarina Cortinhas Fernandes
8293	13	60	8346669399	Diana Raquel Ribeiro Pereira
8293	14	60	4225707490	Rodrigo Alexandre da Silva Lopes
8293	15	60	6533303465	Diogo Emanuel Carvalho Soares
8293	16	60	4945151229	Rute Telmo Tão
8293	17	60	2172770434	Raúl Casais Rodrigues de Figueiredo Almeida
8293	18	60	9665283960	Rosa Odete Gonçalves Coelho Teixeira
8293	19	60	7346346335	Marcelo Costa Teixeira Lachado
8293	20	60	5990402643	Huno Miguel Martins Sousa
8293	21	60	7248635324	Rita Coutinho
8293	22	60	990878T799	Bruna José Lucas Pereira
8293	23	60	5448562248	Joana Margarida Costa dos Santos
8293	24	60	5391746469	Tiago Filipe Freitas Castro
8293	25	60	4928197755	Rafael Lopes do Hascimento
8293	26	60	1436996988	Joana Isabel Mailins dos Santos
8293	27	50	4237271048	Bruno Miguel Morais Teixeira
8293	28	50	7348534686	Cátia Rafaela Pinto Mota
8293	29	50	6626246089	Bruno Soares Pedrosa
8293	30	50	1900099349	João António Arcanjo Rodrigues Cardoso
8293	31	50	7270481857	Daniel José Mota dos Santos
8293	32	50	4626179398	Artur Guinart Montenegro Ramos
8293	33	50	6741506241	Antonio Marinho Oliveira de Sousa
8293	34	50	4908727457	António Carlos da Fonseca Magalhães
8293	35	50	3167484063	Angela Sofia Capelas Renha
8293	36	50	6874797840	Tiago Manuel de Castro Botelho Meireles
8293	37	50	6895685901	Luis Miguel Almeida Santos
8293	38	50	2273156553	Ricardo José dos Olmos Braz
8293	39	50	9529822820	Pedro Miguel Ferreira Vilela

AGRUPAMENTO DE ESCOLAS DIOGO CÃO

OFERTA 8293 - ATIVIDADE DE INGLÊS - 5 HORAS

Nº de Oferta	Ordem	Pontuação	Nº do Docente	Nome do Docente
8293	40	50	2946461475	Rúben de Brito Neiva
8293	41	40	5031145501	Luis Pedro Carvalho Gomes
8293	42	40	8536203994	David Emanuel Fernandes Barbosa
8293	43	40	8023545582	Vitor Bruno Branco Monteiro
8293	44	40	4525273682	Miguel Rui Gouveia Cardoso
8293	45	40	4978711037	Maria Madalena Félix Alves
8293	46	40	7391733563	Ricardo Filipe Rodrigues Ribeiro
8293	47	40	3626896307	Luis Guilherme Amaral Fontinha
8293	48	40	1851072322	Nuno Manuel Fernandes Soares
8293	49	40	7803709036	Bárbara Lachado Pereira
8293	50	40	3157902091	João Luis Félix Carneiro
8293	51	30	8619992260	Mariana Rufino Silva Martins Figueiredo
8293	52	30	2386726169	Duarte Daniel Fonseca Nunes
8293	53	30	3658160225	André Filipe Félix Real
8293	54	30	1289832501	João André Guedes Balsa
8293	55	30	1236752732	Elisabete Emanuela Barbosa Moreira
8293	56	30	7367181351	Tiago Vicente Alves Guerra
8293	57	30	5192616379	Rui Pedro Goncalves Faustino
8293	58	30	9543807906	Flávia Filipa Marques

AGRUPAMENTO DE ESCOLAS DIOGO CÃO

OFERTA 8294 - ATIVIDADE EXPRESSÃO ARTÍSTICA - 4 HORAS



Nº de Oferta	Ordem	Pontuação	Nº do Docente	Nome do Docente
8294	1	100	8155159515	Raquel Sofia Alves das Santas
8294	2	90	7779923932	Francisco Adriano Moreira de Sousa
8294	3	B0	4313109811	Maria Manuel Mascarenhas Azevedo
8294	4	B0	6B86043692	Suzana Adelina dos Santos Dionísio
8294	5	B0	4500331786	Susete Marina Azevedo Sousa
8294	6	B0	912169982B	Silvia Maria Batista Alves
8294	7	70	5451544115	Maria Adelaide Batista Oliveira da Silva
8294	8	70	39933B2153	Maria da Purificação Silva Escaleira
8294	9	70	4096476382	Ana Paula Tavares Dias
8294	10	70	768682698B	Alfredo Manuel dos Reis Pereira
8294	11	70	1047619997	Rita dos Santos Alves
8294	12	60	1B792B1007	Sara Sofia Trigo Martins
8294	13	60	4978711037	Maria Madalena Félix Alves
8294	14	60	8104537369	Adélia Marlene Nunes da Silva
8294	15	60	9172859490	Carina Heloísa Pereira Guedes Rodrigues
8294	16	60	9267747363	Telmo Manuel Pereira Pires
8294	17	50	9B80456440	Georgina das Prazeres Machado Martins Ribeiro
8294	18	50	1191169537	Gilberto Dinis Ferreira
8294	19	50	6653874931	António Carlos da Silva Alves
8294	20	50	5B52936170	Alexandra Cristina Aguiar Alves
8294	21	50	9785398765	Sandra Marisa Veloso Pinheiro
8294	22	50	9340568575	Carla Alexandra Torres Pinto
8294	23	50	6433765750	Sandra Maria Sanfins Coelho
8294	24	40	3104040540	Catarina Cortinhas Fernandes
8294	25	40	9B89042703	Celina da Conceição Linares
8294	26	40	4g45151229	Rute Telmo Tão
8294	27	30	79277B5605	Arlete Maria da Nóbrega Novais
8294	28	30	2273156553	Ricardo José dos Olmos Braz
8294	29	30	4908727457	António Carlos da Fonseca Magalhães
8294	30	30	5694612094	Luísa Maria Vilela Teixeira Gomes de Lacerda Cabral
8294	31	30	3575443467	Leonel Matos Pereira
8294	32	20	4321267560	Paula Pires

AGRUPAMENTO DE ESCOLAS DIOGO CÃO

OFERTA 8295 - ATIVIDADE DE INGLÊS - 5 HORAS

Nº de Oferta	Ordem	Pontuação	Nº do Docente	Nome do Docente
8295	1	100	6005305859	Maria da Conceição Esteves Aleixo
8295	2	80	2073219071	Andreia Marina Coutinho Borges
8295	3	70	1748434489	Ana Margarida Pinto Claudino Magalhães
8295	4	70	8155159515	Raquel Sofia Alves dos Santos
8295	5	60	7664475376	Fábio Henrique Vital Pires
8295	6	60	3516560606	Thacia Carpenter Silva
8295	7	50	7927785605	Arlete Maria da Nóbrega Novais
8295	8	50	9835250340	Alexandra Custódio Correia
8295	9	50	6412315837	Matilde da Soledade Duro de Matos
8295	10	50	4908929688	Tânia Vivina Lafuente Monteiro
8295	11	50	8692392901	Marta Filipa Clemente Caetano da Costa Mota
8295	12	40	3993382153	Maria da Purificação Silva Escaleira
8295	13	30	9665283960	Rosa Odete Gonçalves Coelho Teixeira
8295	14	30	5949457323	Carla Cristina Monteiro Soares
8295	15	20	6723923391	Ana Paula Fraga dos Santos

AGRUPAMENTO DE ESCOLAS DIOGO CÃO

OFERTA 8296 - ATIVIDADE DE INGLÊS -



Nº de Oferta	Ordem	Pontuação	Nº do Docente	Nome do Docente
8296	1	100	6005305859	Maria da Conceição Esteves Aleixa
8296	2	80	2073219071	Andreia Marina Coutinho Borges
8296	3	70	1748434489	Ana Margarida Pinto Claudino Magalhães
8296	4	70	8155159515	Raquel Sofia Alves das Santas
8296	5	60	7664475376	Fábia Henrique Vital Pires
8296	6	60	3516560606	Thacia Carpenter Silva
8296	7	50	79277B5605	Arlete Maria da Nóbrega Novais
8296	B	50	9B35250340	Alexandra Custódio Correia
8296	9	50	6412315837	Matilde da Soledade Duro de Matos
8296	10	50	490892968B	Tônia Vivina Lafuente Monteiro
8296	11	50	8692392901	Marta Filipa Clemente Caetano da Costa Mata
8296	12	40	39933B2153	Maria da Purificação Silva Escalreira
8296	13	30	96652B3960	Rosa Odete Gonçalves Coelho Teixeira
8296	14	30	5g49457323	Carla Cristina Monteiro Soares
8296	15	20	6723923391	Ana Paula Fraga das Santas
8296	16	20	6433765750	Sandra Maria Sanfins Coelho

AGRUPAMENTO DE ESCOLAS MORGADO MATEUS

OFERTA 8305 - ATIVIDADE FISICA E DESPORTIVA - 6 HORAS

Nº de Oferta	Ordem	Pontuação	Nome do Docente
8305	1	90	Ricardo Jorge Gaspar Gonçalves
8305	2	90	Pedro Leonel Meireles da Costa Araújo
8305	3	80	Maria da Conceição Lourenço Maurício
8305	4	80	Daniel António de Sousa Silva
8305	5	70	António José Abelha Cortinhas
8305	6	70	Marco Aurélio Pinto Batista
8305	7	70	Cristiana Filipa Vieira de Castro
8305	8	70	Joana Isabel Martins dos Santos
8305	9	70	Angela Marinho Oliveira de Sousa
8305	10	70	Diogo Marcelo Oliveira da Silva
8305	11	70	José Pedro Casaca Mendes
8305	12	70	Mara Sofia Pereira Fraguito Correia
8305	13	60	Aurora da Conceição Pereira Soares
8305	14	60	Helder Filipe Moreira Ferreira
8305	15	60	Fábio Filipe Martins de Matos
8305	16	60	Rodrigo Alexandre da Silva Lopes
8305	17	60	Carla Sofia Madeira Vilela
8305	18	60	Tiago Rafael Ribeiro Braga
8305	19	60	Elisabete Emanuela Barbosa Moreira
8305	20	60	Luís Guilherme Amaral Fontinha
8305	21	60	Tiago Filipe Freitas Castro
8305	22	60	Joana Raquel Esteves de Carvalho
8305	23	60	Bruno Moreira
8305	24	60	David Emanuel Fernandes Barbosa
8305	25	60	Rafael Lopes do Nascimento
8305	26	60	Daniel José Mota dos Santos
8305	27	60	Marcelo Costa Teixeira Lachado
8305	28	60	João Pinto de Carvalho
8305	29	60	Ricardo José dos Olmos Braz
8305	30	60	Rita Coutinho
8305	31	60	Raúl Casais Rodrigues de Figueiredo Almeida
8305	32	60	Diana Raquel Ribeiro Pereira
8305	33	60	Catarina Cortinhas Fernandes
8305	34	60	Rute Telmo Tão
8305	35	60	Bruno Miguel Morais Teixeira
8305	36	60	Artur Guinart Montenegro Ramos
8305	37	60	Diogo Emanuel Carvalho Soares
8305	38	60	António Carlos da Fonseca Magalhães



AGRUPAMENTO DE ESCOLAS MORGADO MATEUS**OFERTA 8305 - ATIVIDADE FISICA E DESPORTIVA - 6 HORAS**

Nº de Oferta	Ordem	Pontuação	Nome do Docente
8305	39	50	Tiago Manuel de Castro Botelho Meireles
8305	40	50	Angela Sofia Capelas Renha
8305	41	50	Antonio Marinho Oliveira de Sousa
8305	42	50	Mariana Rufino Silva Martins Figueiredo
8305	43	50	Tiago Vicente Alves Guerra
8305	44	50	Maria Madalena Félix Alves
8305	45	50	Bruno José Lucas Pereira
8305	46	50	João António Arcanjo Rodrigues Cardoso
8305	47	50	Catia Rafaela Pinto Mota
8305	48	40	Bruno Soares Pedroso
8305	49	40	Ricardo Filipe Rodrigues Ribeiro
8305	50	40	Luis Pedro Carvalho Gomes
8305	51	40	Miguel Rui Gouveia Cardoso
8305	52	40	João Luís Félix Carneiro
8305	53	30	Kerstin Agnes Ferraz Pimentel
8305	54	30	João André Guedes Balsa
8305	55	30	André Filipe Félix Real
8305	56	30	Duarte Daniel Fonseca Nunes

AGRUPAMENTO DE ESCOLAS MORGADO MATEUS

OFERTA 8306 - ATIVIDADE FISICA E DESPORTIVA - 5 HORAS

Nº de Oferta	Ordem	Pontuação	Nome do Docente
8306	1	90	Ricardo Jorge Gaspar Gonçalves
8306	2	90	Pedro Leonel Meireles da Costa Araújo
8306	3	80	Maria da Conceição Lourenço Maurício
8306	4	80	Daniel António de Sousa Silva
8306	5	70	António José Abelha Cortinhas
8306	6	70	MARCO AURELIO PINTO BAPTISTA
8306	7	70	Cristiana Filipa Vieira de Castro
8306	8	70	Joana Isabel Martins dos Santos
8306	9	70	Angela Marinho Oliveira de Sousa
8306	10	70	Diogo Marcelo Oliveira da Silva
8306	11	70	José Pedro Casaca Mendes
8306	12	70	Mara Sofia Pereira Fraguito Correia
8306	13	60	Aurora da Conceição Pereira Soares
8306	14	60	Helder Filipe Moreira Ferreira
8306	15	60	Fábio Filipe Martins de Matos
8306	16	60	Rodrigo Alexandre da Silva Lopes
8306	17	60	Carla Sofia Madeira Vilela
8306	18	60	Tiago Rafael Ribeiro Braga
8306	19	60	Elisabete Emanuela Barbosa Moreira
8306	20	60	Luís Guilherme Amaral Fontinha
8306	21	60	Tiago Filipe Freitas Castro
8306	22	60	Raúl Casais Rodrigues de Figueiredo Almeida
8306	23	60	Bruno Moreira
8306	24	60	David Emanuel Fernandes Barbosa
8306	25	60	Rafael Lopes do Nascimento
8306	26	60	Daniel José Mota dos Santos
8306	27	60	Marcelo Costa Teixeira Lachado
8306	28	60	João Pinto de Carvalho
8306	29	60	Ricardo José dos Olmos Braz
8306	30	60	Mariana Rufino Silva Martins Figueiredo
8306	31	60	Diana Raquel Ribeiro Pereira
8306	32	60	Catarina Cortinhas Fernandes
8306	33	60	Rute Telmo Tão
8306	34	60	Bruno Miguel Morais Teixeira
8306	35	60	Artur Guinart Montenegro Ramos
8306	36	60	Diogo Emanuel Carvalho Soares
8306	37	60	António Carlos da Fonseca Magalhães
8306	38	50	Tiago Manuel de Castro Botelho Meireles

AGRUPAMENTO DE ESCOLAS MORGADO MATEUS**OFERTA 8306 - ATIVIDADE FISICA E DESPORTIVA - 5 HORAS**

Nº de Oferta	Ordem	Pontuação	Nome do Docente
8306	39	50	Angela Sofia Capelas Renha
8306	40	50	Antonio Marinho Oliveira de Sousa
8306	41	50	Maria Madalena Félix Alves
8306	42	50	Bruno José Lucas Pereira
8306	43	50	João António Arcanjo Rodrigues Cardoso
8306	44	50	Catia Rafaela Pinto Mota
8306	45	50	Tiago Vicente Alves Guerra
8306	46	40	Bruno Soares Pedroso
8306	47	40	Ricardo Filipe Rodrigues Ribeiro
8306	48	40	Luis Pedro Carvalho Gomes
8306	49	40	Miguel Rui Gouveia Cardoso
8306	50	40	João Luís Félix Carneiro
8306	51	30	Kerstin Agnes Ferraz Pimentel
8306	52	30	João André Guedes Balsa
8306	53	30	André Filipe Félix Real
8306	54	30	Duarte Daniel Fonseca Nunes

AGRUPAMENTO DE ESCOLAS MORGADO MATEUS

OFERTA 8307 - ATIVIDADE FISICA E DESPORTIVA - 4 HORAS

Nº de Oferta	Ordem	Pontuação	Nome do Docente
8307	1	90	Ricardo Jorge Gaspar Gonçalves
8307	2	80	Maria da Conceição Lourenço Maurício
8307	3	70	António José Abelha Cortinhas
8307	4	70	Cristiana Filipa Vieira de Castro
8307	5	70	Joana Isabel Martins dos Santos
8307	6	70	Diogo Marcelo Oliveira da Silva
8307	7	70	Mara Sofia Pereira Fraguito Correia
8307	8	60	Aurora da Conceição Pereira Soares
8307	9	60	Helder Filipe Moreira Ferreira
8307	10	60	Fábio Filipe Martins de Matos
8307	11	60	Rodrigo Alexandre da Silva Lopes
8307	12	60	Carla Sofia Madeira Vilela
8307	13	60	Elisabete Emanuela Barbosa Moreira
8307	14	60	Luís Guilherme Amaral Fontinha
8307	15	60	Tiago Filipe Freitas Castro
8307	16	60	Bruno Moreira
8307	17	60	David Emanuel Fernandes Barbosa
8307	18	60	Rafael Lopes do Nascimento
8307	19	60	Daniel José Mota dos Santos
8307	20	60	Marcelo Costa Teixeira Lachado
8307	21	60	Ricardo José dos Olmos Braz
8307	22	60	Raúl Casais Rodrigues de Figueiredo Almeida
8307	23	60	Diana Raquel Ribeiro Pereira
8307	24	60	Rute Telmo Tão
8307	25	60	Bruno Miguel Morais Teixeira
8307	26	60	Artur Guinart Montenegro Ramos
8307	27	60	Diogo Emanuel Carvalho Soares
8307	28	60	António Carlos da Fonseca Magalhães
8307	29	50	Tiago Manuel de Castro Botelho Meireles
8307	30	50	Angela Sofia Capelas Renha
8307	31	50	Tiago Vicente Alves Guerra
8307	32	50	Antonio Marinho Oliveira de Sousa
8307	33	50	Mariana Rufino Silva Martins Figueiredo
8307	34	50	Maria Madalena Félix Alves
8307	35	50	Bruno José Lucas Pereira
8307	36	50	João António Arcanjo Rodrigues Cardoso
8307	37	50	Cátia Rafaela Pinto Mota
8307	38	40	Bruno Soares Pedroso



AGRUPAMENTO DE ESCOLAS MORGADO MATEUS**OFERTA 8307 - ATIVIDADE FISICA E DESPORTIVA - 4 HORAS**

Nº de Oferta	Ordem	Pontuação	Nome do Docente
8307	39	40	Ricardo Filipe Rodrigues Ribeiro
8307	40	40	Luis Pedro Carvalho Gomes
8307	41	40	Miguel Rui Gouveia Cardoso
8307	42	40	João Luís Félix Carneiro
8307	43	30	Kerstin Agnes Ferraz Pimentel
8307	44	30	João André Guedes Balsa
8307	45	30	André Filipe Félix Real
8307	46	30	Duarte Daniel Fonseca Nunes

AGRUPAMENTO DE ESCOLAS MORGADO MATEUS

OFERTA 8308 - ATIVIDADE ARTISTICA - 6 HORAS

Nº de Oferta	Ordem	Pontuação	Nome do Docente
8308	1	80	Suzana Adelina dos Santos Dionísio
8308	2	80	Gilberto Dinis Ferreira
8308	3	80	Alfredo Manuel dos Reis Pereira
8308	4	70	Maria da Purificação Silva Escalreira
8308	5	70	Carlos Miguel Valente Pinto
8308	6	70	Celina da Conceição Linares
8308	7	70	Silvia Maria Batista Alves
8308	8	60	Leonardo José do Cima Afonso
8308	9	60	Telmo Manuel Pereira Pires
8308	10	60	Sandra Marisa Veloso Pinheiro
8308	11	60	Maria Adelaide Batista Oliveira da Silva
8308	12	60	Sara Sofia Trigo Martins
8308	13	60	Susete Marina Azevedo Sousa
8308	14	60	Maria Madalena Félix Alves
8308	15	50	Sandra Maria Pacheco Vilela Reis
8308	16	50	Alexandra Cristina Aguiar Alves
8308	17	50	Georgina dos Prazeres Machado Martins Ribeiro
8308	18	50	Rita dos Santos Alves
8308	19	50	Luana Alves de Sousa
8308	20	50	António Carlos da Silva Alves
8308	21	50	Ana Isabel Grácio Teixeira
8308	22	40	Carla Sofia Madeira Vilela
8308	23	40	Paula Pires
8308	24	40	Mara Sofia Pereira Fraguíto Correia
8308	25	40	Ricardo José dos Olmos Braz
8308	26	40	Catarina Cortinhas Fernandes
8308	27	40	Rute Telmo Tão
8308	28	40	Bruno Miguel Morais Teixeira
8308	29	40	António Carlos da Fonseca Magalhães
8308	30	40	Sandra Cristina Monteiro Carvalho Teixeira
8308	31	40	Sandra Maria Sanfins Coelho
8308	32	40	Luísa Maria Vilela Teixeira Gomes de Lacerda Cabral
8308	33	30	Kerstin Agnes Ferraz Pimentel
8308	34	30	Alexandra Custódio Correia
8308	35	10	Carla Cristina Monteiro Soares

AGRUPAMENTO DE ESCOLAS MORGADO MATEUS

OFERTA 8309 - ATIVIDADE ARTISTICA - 5 HORAS



Nº de Oferta	Ordem	Pontuação	Nome do Docente
8309	1	80	Suzana Adelina dos Santos Dionisio
8309	2	80	Gilberto Dinis Ferreira
8309	3	80	Alfredo Manuel dos Reis Pereira
8309	4	70	Maria da Purificação Silva Escalreira
8309	5	70	José Romeu Sampaio Aires Botelho
8309	6	70	Carlos Miguel Valente Pinto
8309	7	70	Celina da Conceição Linares
8309	8	70	Silvia Maria Batista Alves
8309	9	70	Maria Manuel Mascarenhas Azevedo
8309	10	70	Filipe Alexandre Sousa Almeida
8309	11	60	Telmo Manuel Pereira Pires
8309	12	60	Sandra Marisa Veloso Pinheiro
8309	13	60	Maria Adelaide Batista Oliveira da Silva
8309	14	60	Sara Sofia Trigo Martins
8309	15	60	Susete Marina Azevedo Sousa
8309	16	60	Maria Madalena Félix Alves
8309	17	50	Sandra Maria Pacheco Vilela Reis
8309	18	50	Alexandra Cristina Aguiar Alves
8309	19	50	Georgina dos Prazeres Machado Martins Ribeiro
8309	20	50	Rita dos Santos Alves
8309	21	50	Luana Alves de Sousa
8309	22	50	António Carlos da Silva Alves
8309	23	40	Carla Sofia Madeira Vilela
8309	24	40	Paula Pires
8309	25	40	Daniel José Mota dos Santos
8309	26	40	Mara Sofia Pereira Fraguito Correia
8309	27	40	Ricardo José dos Olmos Braz
8309	28	40	Catarina Cortinhas Fernandes
8309	29	40	Rute Telmo Tão
8309	30	40	António Carlos da Fonseca Magalhães
8309	31	40	Sandra Cristina Monteiro Carvalho Teixeira
8309	32	40	Sandra Maria Sanfins Coelho
8309	33	40	Lúisa Maria Vilela Teixeira Gomes de Lacerda Cabral
8309	34	30	Kerstin Agnes Ferraz Pimentel
8309	35	30	Alexandra Custódio Correia
8309	36	10	Carla Cristina Monteiro Soares

AGRUPAMENTO DE ESCOLAS MORGADO MATEUS

OFERTA 8310 - ATIVIDADE ARTISTICA - 4 HORAS

Nº de Oferta	Ordem	Pontuação	Nome do Docente
8310	1	80	Suzana Adelina dos Santos Dionísio
8310	2	80	Alfredo Manuel dos Reis Pereira
8310	3	70	Maria da Purificação Silva Escalreira
8310	4	70	José Romeu Sampaio Aires Botelho
8310	5	70	Silvia Maria Batista Alves
8310	6	70	Maria Manuel Mascarenhas Azevedo
8310	7	60	Telmo Manuel Pereira Pires
8310	8	60	Sandra Marisa Veloso Pinheiro
8310	9	60	Maria Adelaide Batista Oliveira da Silva
8310	10	60	Sara Sofia Trigo Martins
8310	11	60	Susete Marina Azevedo Sousa
8310	12	60	Maria Madalena Félix Alves
8310	13	50	Sandra Maria Pacheco Vilela Reis
8310	14	50	Alexandra Cristina Aguiar Alves
8310	15	50	Georgina dos Prazeres Machado Martins Ribeiro
8310	16	50	Rita dos Santos Alves
8310	17	50	Luana Alves de Sousa
8310	18	50	Ana Isabel Grácio Teixeira
8310	19	40	Carla Sofia Madeira Vilela
8310	20	40	Paula Pires
8310	21	40	Mara Sofia Pereira Fraguito Correia
8310	22	40	Ricardo José dos Olmos Braz
8310	23	40	Rute Telmo Tão
8310	24	40	António Carlos da Fonseca Magalhães
8310	25	40	Sandra Maria Sanfins Coelho
8310	26	40	Luisa Maria Vilela Teixeira Gomes de Lacerda Cabral
8310	27	30	Kerstin Agnes Ferraz Pimentel
8310	28	30	Alexandra Custódio Correia
8310	29	10	Carla Cristina Monteiro Soares

AGRUPAMENTO DE ESCOLAS MORGADO MATEUS**OFERTA 8311 - ATIVIDADE DE INGLÊS - 5 HORAS**

Nº de Oferta	Ordem	Pontuação	Nome do Docente
8311	1	100	Matiilde da Soledade Duro de Matos
8311	2	80	Maria da Conceição Esteves Aleixo
8311	3	80	Andreia Marina Coutinho Borges
8311	4	70	Raquel Sofia Dias Meireles Mendes
8311	5	60	Carina Alexandra Fernandes Carvalho
8311	6	50	Maria da Purificação Silva Escaleira
8311	7	50	Arlete Maria da Nóbrega Novais
8311	8	50	Tânia Vivina Lafuente Monteiro
8311	9	40	Rosa Odete Gonçalves Coelho Teixeira
8311	10	40	Fábio Henrique Vital Pires
8311	11	40	Marta Filipa Clemente Caetano da Costa Mota
8311	12	30	Ana Paula Fraga dos Santos
8311	13	30	Alexandra Custódio Correia
8311	14	10	Carla Cristina Monteiro Soares

AGRUPAMENTO DE ESCOLAS MORGADO MATEUS

OFERTA 8312 - ATIVIDADE DE INGLÊS - 4 HORAS



Nº de Oferta	Ordem	Pontuação	Nome do Docente
8312	1	100	Matilde da Soledade Duro de Matos
8312	2	80	Maria da Conceição Esteves Aleixo
8312	3	80	Andreia Marina Coutinho Borges
8312	4	70	Raquel Sofia Dias Meireles Mendes
8312	5	60	Carina Alexandra Fernandes Carvalho
8312	6	50	Maria da Purificação Silva Escalera
8312	7	50	Arlete Maria da Nóbrega Novais
8312	8	50	Tânia Vivina Lafuente Monteiro
8312	9	40	Rosa Odete Gonçalves Coelho Teixeira
8312	10	40	Fábio Henrique Vital Pires
8312	11	40	Maria Filipa Clemente Caetano da Costa Mota
8312	12	30	Ana Paula Fraga dos Santos
8312	13	30	Alexandra Custódio Correia
8312	14	10	Carla Cristina Monteiro Soares

AGRUPAMENTO DE ESCOLAS MORGADO MATEUS

OFERTA 8313 - ATIVIDADE DIGITAL - 6 HORAS



Nº de Oferta	Ordem	Pontuação	Nome do Docente
8313	1	70	Alfredo Manuel dos Reis Pereira
8313	2	60	Telmo Manuel Pereira Pires
8313	3	60	Sandra Marisa Veloso Pinheiro
8313	4	50	Maria Madalena Félix Alves
8313	5	50	Carolina Cardoso Monteiro
8313	6	40	Ricardo José dos Olmos Braz
8313	7	40	Diana Raquel Ribeiro Pereira
8313	8	40	Ricardo Rocha Silva Costa
8313	9	30	Kerstin Agnes Ferraz Pimentel
8313	10	30	António Carlos da Fonseca Magalhães
8313	11	30	Alexandra Custódio Correia


AGRUPAMENTO DE ESCOLAS MORGADO MATEUS



OFERTA 8314 - ATIVIDADE DIGITAL - 5 HORAS

Nº de Oferta	Ordem	Pontuação	Nome do Docente
8314	1	70	Alfredo Manuel dos Reis Pereira
8314	2	60	Telmo Manuel Pereira Pires
8314	3	60	Sandra Marisa Veloso Pinheiro
8314	4	60	Maria Manuel Mascarenhas Azevedo
8314	5	50	Maria Madalena Félix Alves
8314	6	50	Carolina Cardoso Monteiro
8314	7	40	Rosa Odete Gonçalves Coelho Teixeira
8314	8	40	Ricardo José dos Olmos Braz
8314	9	40	Diana Raquel Ribeiro Pereira
8314	10	40	Ricardo Rocha Silva Costa
8314	11	30	Kerstin Agnes Ferraz Pimentel
8314	12	30	António Carlos da Fonseca Magalhães
8314	13	30	Alexandra Custódio Correia
8314	14	20	Fábio Henrique Vital Pires

AGRUPAMENTO DE ESCOLAS MORGADO MATEUS



OFERTA 8315 - ATIVIDADE DIGITAL - 4 HORAS

Nº de Oferta	Ordem	Pontuação	Nome do Docente
8315	1	70	Alfredo Manuel dos Reis Pereira
8315	2	60	Teimo Manuel Pereira Pires
8315	3	60	Sandra Marisa Veloso Pinheiro
8315	4	60	Maria Manuel Mascarenhas Azevedo
8315	5	50	Maria Madalena Félix Alves
8315	6	50	Carolina Cardoso Monteiro
8315	7	40	Rosa Odete Gonçalves Coelho Teixeira
8315	8	40	Ricardo José dos Olmos Braz
8315	9	40	Ricardo Rocha Silva Costa
8315	10	30	Kerstin Agnes Ferraz Pimentel
8315	11	30	António Carlos da Fonseca Magalhães
8315	12	30	Alexandra Custódio Correia
8315	13	20	Fábio Henrique Vital Pires

AGRUPAMENTO DE ESCOLAS MORGADO MATEUS



OFERTA 8316 - ATIVIDADE DE CIÊNCIAS - 6 HORAS

Nº de Oferta	Ordem	Pontuação	Nome do Docente
8316	1	70	Carlos Miguel Valente Pinto
8316	2	70	Celina da Conceição Linares
8316	3	70	Silvia Maria Batista Alves
8316	4	70	Alfredo Manuel dos Reis Pereira
8316	5	60	Telmo Manuel Pereira Pires
8316	6	60	Joana Raquel Esteves de Carvalho
8316	7	60	Sandra Marisa Veloso Pinheiro
8316	8	60	Susete Marina Azevedo Sousa
8316	9	50	Sandra Maria Pacheco Vilela Reis
8316	10	50	Ana Paula Fraga dos Santos
8316	11	50	Maria Madalena Félix Alves
8316	12	40	Sandra Cristina Monteiro Carvalho Teixeira
8316	13	40	Kerstin Agnes Ferraz Pimentel
8316	14	40	Ricardo José dos Olmos Braz
8316	15	30	Paula Pires
8316	16	30	António Carlos da Fonseca Magalhães
8316	17	30	Alexandra Custódio Correia
8316	18	30	Sandra Maria Sanfins Coelho

AGRUPAMENTO DE ESCOLAS MORGADO MATEUS

OFERTA 8317 - ATIVIDADE DE CIÊNCIAS - 5 HORAS

Nº de Oferta	Ordem	Pontuação	Nome do Docente
8317	1	70	Carlos Miguel Valente Pinto
8317	2	70	Celina da Conceição Linares
8317	3	70	Silvia Maria Batista Alves
8317	4	70	Alfredo Manuel dos Reis Pereira
8317	5	60	Telmo Manuel Pereira Pires
8317	6	60	Joana Raquel Esteves de Carvalho
8317	7	60	Sandra Marisa Veloso Pinheiro
8317	8	60	Susete Marina Azevedo Sousa
8317	9	50	Sandra Maria Pacheco Vilela Reis
8317	10	50	Alexandra Cristina Aguiar Alves
8317	11	50	Ana Paula Fraga dos Santos
8317	12	50	Maria Madalena Félix Alves
8317	13	40	Sandra Cristina Monteiro Carvalho Teixeira
8317	14	40	Ricardo José dos Olmos Braz
8317	15	30	Paula Pires
8317	16	30	Kerstin Agnes Ferraz Pimentel
8317	17	30	António Carlos da Fonseca Magalhães
8317	18	30	Alexandra Custódio Correia
8317	19	30	Sandra Maria Sanfins Coelho

AGRUPAMENTO DE ESCOLAS MORGADO MATEUS



OFERTA 8318 - ATIVIDADE DE CIÊNCIAS - 4 HORAS

Nº de Oferta	Ordem	Pontuação	Nome do Docente
8318	1	70	Silvia Maria Batista Alves
8318	2	70	Alfredo Manuel dos Reis Pereira
8318	3	60	Teimo Manuel Pereira Pires
8318	4	60	Joana Raquel Esteves de Carvalho
8318	5	60	Sandra Marisa Veloso Pinheiro
8318	6	60	Susete Marina Azevedo Sousa
8318	7	50	Sandra Maria Pacheco Vilela Reis
8318	8	50	Ana Paula Fraga dos Santos
8318	9	50	Maria Madalena Félix Alves
8318	10	40	Ricardo José dos Olmos Braz
8318	11	30	Kerstin Agnes Ferraz Pimentel
8318	12	30	António Carlos da Fonseca Magalhães
8318	13	30	Alexandra Custódio Correia
8318	14	30	Sandra Maria Sanfins Coelho

ALTERAÇÕES ORÇAMENTAIS DA DESPESA
MUNICÍPIO DE VILA REAL

Pág. : 1

ALTERAÇÃO NÚMERO 6 ALTERAÇÃO PERMUTATIVA AO ORÇAMENTO DA DESPESA NÚMERO 4 DO ANO CONTABILÍSTICO DE 2023 DATA DE APROVAÇÃO 2023/06/06 (ORÇAMENTO DO ANO : 2023)

Tipo de Visualização : APENAS AS RUBRICAS ORÇAMENTAIS QUE CONSTAM NA ALTERAÇÃO Desagregar : S Considerar os anos seguintes : S Euros

Rubricas [1]	Designação	Tipo [2]	Dotações iniciais [3]	Alterações Orçamentais			Dotações corrigidas [7]=[3]+[4] +[5]+[6]	Observações [8]
				Inscr./reforços [4]	Dim./anulações [5]	Créditos espec. [6]		
D1	Despesas com o pessoal		4.733.940,00	89.350,00	89.350,00		4.733.940,00	
D11	Remunerações Certas e Permanentes		4.666.800,00	18.350,00	89.350,00		4.595.800,00	
02	CÂMARA MUNICIPAL		4.509.100,00		89.350,00		4.419.750,00	
01	DESPESAS COM O PESSOAL		4.509.100,00		89.350,00		4.419.750,00	
0101	REMUNERAÇÕES CERTAS E PERMANENTES		4.509.100,00		89.350,00		4.419.750,00	
010104	PESSOAL DOS QUADROS- REGIME DE CONTRATO INDIVIDUAL DE TRABALHO		4.509.100,00		89.350,00		4.419.750,00	
01010401	PESSOAL EM FUNÇÕES	P	4.509.100,00		89.350,00		4.419.750,00	
03	DIVISAO E EDUCAÇÃO		157.700,00	18.350,00			176.050,00	
01	DESPESAS COM O PESSOAL		157.700,00	18.350,00			176.050,00	
0101	REMUNERAÇÕES CERTAS E PERMANENTES		157.700,00	18.350,00			176.050,00	
010107	PESSOAL EM REGIME DE TAREFA OU AVENÇA	P	157.700,00	18.350,00			176.050,00	
D12	Abonos Variáveis ou Eventuais		14.310,00	27.500,00			41.810,00	
02	CÂMARA MUNICIPAL		14.310,00	27.500,00			41.810,00	
01	DESPESAS COM O PESSOAL		14.310,00	27.500,00			41.810,00	
0102	ABONOS VARIÁVEIS OU EVENTUAIS		14.310,00	27.500,00			41.810,00	
010213	OUTROS SUPLEMENTOS E PRÉMIOS		14.310,00	27.500,00			41.810,00	
01021302	OUTROS	P	14.310,00	27.500,00			41.810,00	
D13	Segurança social		52.830,00	43.500,00			96.330,00	
02	CÂMARA MUNICIPAL		49.650,00	40.000,00			89.650,00	
01	DESPESAS COM O PESSOAL		49.650,00	40.000,00			89.650,00	
0103	SEGURANÇA SOCIAL		49.650,00	40.000,00			89.650,00	
010302	OUTROS ENCARGOS COM A SAÚDE	P	49.650,00	40.000,00			89.650,00	
03	DIVISAO E EDUCAÇÃO		3.180,00	3.500,00			6.680,00	
01	DESPESAS COM O PESSOAL		3.180,00	3.500,00			6.680,00	
0103	SEGURANÇA SOCIAL		3.180,00	3.500,00			6.680,00	
010303	SUBSÍDIO FAMILIAR A CRIANÇAS E JOVENS	P	3.180,00	3.500,00			6.680,00	
D2	Aquisição de bens e serviços		17.788.360,00	517.300,00	438.100,00		17.867.560,00	
02	CÂMARA MUNICIPAL		15.864.710,00	505.450,00	309.850,00		16.060.310,00	
02	AQUISIÇÃO DE BENS E SERVIÇOS		15.864.710,00	505.450,00	309.850,00		16.060.310,00	
0201	AQUISIÇÃO DE BENS		1.089.650,00	52.750,00	56.500,00		1.085.900,00	
020101	MATÉRIAS-PRIMAS E SUBSIDIÁRIAS	P	146.600,00	9.850,00			156.450,00	
020102	COMBUSTÍVEIS E LUBRIFICANTES		163.900,00		1.350,00		162.550,00	
02010202	GASÓLEO	P	151.800,00		550,00		151.250,00	
02010299	OUTROS	P	12.100,00		800,00		11.300,00	
020104	LIMPEZA E HIGIENE	P	59.600,00	2.200,00			61.800,00	
020105	ALIMENTAÇÃO- REFEIÇÕES CONFECCIONADAS	P	23.000,00		22.200,00		800,00	
020107	VESTUÁRIO E ARTIGOS PESSOAIS	P	37.150,00		350,00		36.800,00	
020108	MATERIAL DE ESCRITÓRIO	P	70.250,00		300,00		69.950,00	
020114	OUTRO MATERIAL- PEÇAS	P	33.800,00		8.800,00		25.000,00	
020115	PRÉMIOS, CONDECORAÇÕES E OFERTAS	P	54.900,00		3.550,00		51.350,00	
020116	MERCADORIAS PARA VENDA		9.900,00		700,00		9.200,00	
02011603	OUTROS	P	9.900,00		700,00		9.200,00	
020117	PERRAMENTAS E UTENSÍLIOS	P	189.650,00		18.100,00		171.550,00	
020119	ARTIGOS HONORÍFICOS E DE DECORAÇÃO	P	62.050,00		1.150,00		60.900,00	
020120	MATERIAL DE EDUCAÇÃO, CULTURA E RECREIO	P	119.250,00	2.000,00			121.250,00	
	Total de Despesas Correntes		5.703.990,00	103.400,00	145.850,00		5.661.540,00	
	Total de Despesas de Capital							
	Total de Despesas Efetivas		5.703.990,00	103.400,00	145.850,00		5.661.540,00	
	Total de Despesas Não Efetivas							
	Total		5.703.990,00	103.400,00	145.850,00		5.661.540,00	

(*) NOTAS:
(2) Tipo - campo de identif.
do tipo de alteração:
P se alteração permutativa
M se alteração modificativa

ALTERAÇÕES ORÇAMENTAIS DA DESPESA
MUNICÍPIO DE VILA REAL

Pág. : 2

ALTERAÇÃO NÚMERO 6 ALTERAÇÃO PERMUTATIVA AO ORÇAMENTO DA DESPESA NÚMERO 4 DO ANO CONTABILÍSTICO DE 2023 DATA DE APROVAÇÃO 2023/06/06 (ORÇAMENTO DO ANO : 2023)

Tipo de Visualização : APENAS AS RUBRICAS ORÇAMENTAIS QUE CONSTAM NA ALTERAÇÃO Desagregar : S Considerar os anos seguintes : S Euros

Rubricas [1]	Designação	Tipo [2]	Dotações iniciais [3]	Alterações Orçamentais			Dotações corrigidas [7]=[3]+[4] +[5]+[6]	Observações [8]
				Inscr./reforços [4]	Dim./anulações [5]	Créditos espec. [6]		
020121	OUTROS BENS	P	119.600,00	38.700,00			158.300,00	
0202	AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS		14.775.060,00	452.700,00	253.350,00		14.974.410,00	
020201	ENCARGOS DE INSTALAÇÕES	P	1.070.500,00		700,00		1.069.800,00	
020202	LIMPEZA E HIGIENE	P	276.650,00		7.900,00		268.750,00	
020203	CONSERVAÇÃO DE BENS	P	1.482.850,00	6.800,00			1.489.650,00	
020208	LOCAÇÃO DE OUTROS BENS	P	467.850,00		14.050,00		453.800,00	
020209	COMUNICAÇÕES	P	146.900,00	3.500,00			150.400,00	
020210	TRANSPORTES	P	331.800,00		20.200,00		311.600,00	
020211	REPRESENTAÇÃO DOS SERVIÇOS	P	10.950,00		2.000,00		8.950,00	
020212	SEGUROS	P	148.800,00		3.700,00		145.100,00	
020213	DESLOCAÇÕES E ESTADAS	P	89.750,00	3.650,00			93.400,00	
020214	ESTUDOS, PARCERES, PROJECTOS E CONSULTADORIA	P	1.201.400,00		79.800,00		1.201.600,00	
020215	FORMAÇÃO	P	26.000,00	3.000,00			29.000,00	
020216	SEMINÁRIOS, EXPOSIÇÕES E SIMILARES	P	39.300,00		2.450,00		36.850,00	
020217	PUBLICIDADE	P	497.260,00		12.950,00		484.310,00	
020218	VIGILÂNCIA E SEGURANÇA	P	137.900,00	35.400,00			173.300,00	
020219	ASSISTÊNCIA TÉCNICA	P	325.050,00		31.350,00		293.700,00	
020220	OUTROS TRABALHOS ESPECIALIZADOS	P	2.110.650,00		78.250,00		2.032.400,00	
020225	OUTROS SERVIÇOS	P	6.331.450,00	400.350,00			6.731.800,00	
03	DIVISAO E EDUCACAO		1.903.700,00	11.700,00	126.600,00		1.788.800,00	
02	AQUISIÇÃO DE BENS E SERVIÇOS		1.903.700,00	11.700,00	126.600,00		1.788.800,00	
0201	AQUISIÇÃO DE BENS		234.400,00	2.800,00	20.400,00		216.800,00	
020102	COMBUSTÍVEIS E LUBRIFICANTES		36.100,00		1.000,00		35.100,00	
02010299	OUTROS	P	36.100,00		1.000,00		35.100,00	
020107	VESTUÁRIO E ARTIGOS PESSOAIS	P	7.750,00	1.250,00			9.000,00	
020114	OUTRO MATERIAL- PEÇAS	P	1.650,00	150,00			1.800,00	
020115	PRÉMIOS, CONDECORAÇÕES E OPERTAS	P	34.500,00		17.100,00		17.400,00	
020117	FERRAMENTAS E UTENSÍLIOS	P	5.050,00		400,00		4.650,00	
020119	ARTIGOS HONORÍFICOS E DE DECORAÇÃO	P	2.900,00		450,00		2.450,00	
020120	MATERIAL DE EDUCAÇÃO, CULTURA E RECREIO	P	16.050,00	1.400,00			17.450,00	
020121	OUTROS BENS	P	130.400,00		1.450,00		128.950,00	
0202	AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS		1.669.300,00	8.900,00	106.200,00		1.572.000,00	
020201	ENCARGOS DE INSTALAÇÕES	P	539.700,00		13.500,00		526.200,00	
020202	LIMPEZA E HIGIENE	P	3.400,00	2.950,00			6.350,00	
020203	CONSERVAÇÃO DE BENS	P	40.400,00	750,00			41.150,00	
020204	LOCAÇÃO DE EDIFÍCIOS	P	25.000,00		16.000,00		9.000,00	
020210	TRANSPORTES	P	962.200,00		67.050,00		895.150,00	
020212	SEGUROS	P	21.550,00		3.200,00		18.350,00	
020214	ESTUDOS, PARCERES, PROJECTOS E CONSULTADORIA	P	7.150,00		3.550,00		3.600,00	
020216	SEMINÁRIOS, EXPOSIÇÕES E SIMILARES	P	500,00	1.500,00			2.000,00	
020219	ASSISTÊNCIA TÉCNICA	P	67.900,00		2.900,00		65.000,00	
020225	OUTROS SERVIÇOS	P	1.500,00	3.700,00			5.200,00	
04	EDUCAÇÃO - DESCENTRALIZAÇÃO DE COMPETÊNCIAS		19.950,00	150,00	1.650,00		18.450,00	
02	AQUISIÇÃO DE BENS E SERVIÇOS		19.950,00	150,00	1.650,00		18.450,00	
0201	AQUISIÇÃO DE BENS		6.000,00		1.500,00		4.500,00	
020117	FERRAMENTAS E UTENSÍLIOS	P	6.000,00		1.500,00		4.500,00	
0202	AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS		13.950,00	150,00	150,00		13.950,00	
Total de Despesas Correntes			22.508.350,00	606.500,00	527.300,00		22.587.550,00	
Total de Despesas de Capital								
Total de Despesas Efetivas			22.508.350,00	606.500,00	527.300,00		22.587.550,00	
Total de Despesas Não Efetivas								
Total			22.508.350,00	606.500,00	527.300,00		22.587.550,00	

(*) NOTAS:
(2) Tipo - campo de identif. do tipo de alteração:
P se alteração permutativa
M se alteração modificativa

ALTERAÇÕES ORÇAMENTAIS DA DESPESA
MUNICÍPIO DE VILA REAL

Pág. : 2

ALTERAÇÃO NÚMERO 6 ALTERAÇÃO PERMUTATIVA AO ORÇAMENTO DA DESPESA NÚMERO 4 DO ANO CONTABILÍSTICO DE 2023 DATA DE APROVAÇÃO 2023/06/06 (ORÇAMENTO DO ANO : 2023)

Tipo de Visualização APENAS AS RUBRICAS ORÇAMENTAIS QUE CONSTAM NA ALTERAÇÃO Desagregar : S Considerar os anos seguintes : S Euros

Rubricas [1]	Designação	Tipo [2]	Dotações iniciais [3]	Alterações Orçamentais			Dotações corrigidas [7]=[3]+[4] +[5]+[6]	Observações [8]
				Inscr./reforços [4]	Dim./anulações [5]	Créditos espec. [6]		
	020210 TRANSPORTES	P	6.250,00		150,00		6.100,00	
	020212 SEGUROS	P	7.700,00	150,00			7.850,00	
D4	Transferências e subsídios correntes		3.679.600,00	93.800,00	119.900,00		3.653.500,00	
D41	Transferências correntes		3.154.100,00	93.800,00	104.750,00		3.143.150,00	
D411	Administrações Públicas		6.600,00		2.900,00		3.700,00	
D4111	Administração Central - Estado Português		6.600,00		2.900,00		3.700,00	
02	CÂMARA MUNICIPAL		6.600,00		2.900,00		3.700,00	
04	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES		6.600,00		2.900,00		3.700,00	
0403	ADMINISTRAÇÃO CENTRAL		6.600,00		2.900,00		3.700,00	
040301	ESTADO	P	6.600,00		2.900,00		3.700,00	
D412	Entidades do Setor Não Lucrativo		2.267.950,00	93.800,00	450,00		2.361.300,00	
02	CÂMARA MUNICIPAL		2.265.050,00	93.800,00			2.358.850,00	
04	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES		2.265.050,00	93.800,00			2.358.850,00	
0407	INSTITUIÇÕES SEM FINS LUCRATIVOS		2.265.050,00	93.800,00			2.358.850,00	
040701	INSTITUIÇÕES SEM FINS LUCRATIVOS	P	2.265.050,00	93.800,00			2.358.850,00	
03	DIVISAO E EDUCAÇÃO		2.900,00		450,00		2.450,00	
04	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES		2.900,00		450,00		2.450,00	
0407	INSTITUIÇÕES SEM FINS LUCRATIVOS		2.900,00		450,00		2.450,00	
040701	INSTITUIÇÕES SEM FINS LUCRATIVOS	P	2.900,00		450,00		2.450,00	
D413	Famílias.		879.550,00		101.400,00		778.150,00	
02	CÂMARA MUNICIPAL		156.750,00		54.100,00		102.650,00	
04	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES		156.750,00		54.100,00		102.650,00	
0408	FAMÍLIAS		156.750,00		54.100,00		102.650,00	
040802	OUTRAS		156.750,00		54.100,00		102.650,00	
04080201	PROGRAMAS OCUPACIONAIS	P	67.450,00		33.550,00		33.900,00	
04080202	OUTRAS	P	89.300,00		20.550,00		68.750,00	
03	DIVISAO E EDUCAÇÃO		610.800,00		14.950,00		595.850,00	
04	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES		610.800,00		14.950,00		595.850,00	
0408	FAMÍLIAS		610.800,00		14.950,00		595.850,00	
040802	OUTRAS		610.800,00		14.950,00		595.850,00	
04080201	PROGRAMAS OCUPACIONAIS	P	610.800,00		14.950,00		595.850,00	
04	EDUCAÇÃO - DESCENTRALIZAÇÃO DE COMPETÊNCIAS		112.000,00		32.350,00		79.650,00	
04	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES		112.000,00		32.350,00		79.650,00	
0408	FAMÍLIAS		112.000,00		32.350,00		79.650,00	
040802	OUTRAS		112.000,00		32.350,00		79.650,00	
04080201	PROGRAMAS OCUPACIONAIS	P	112.000,00		32.350,00		79.650,00	
D42	Subsídios Correntes		525.500,00		15.150,00		510.350,00	
02	CÂMARA MUNICIPAL		435.500,00		15.000,00		420.500,00	
05	SUBSÍDIOS		435.500,00		15.000,00		420.500,00	
0508	FAMÍLIAS		435.500,00		15.000,00		420.500,00	
050803	OUTRAS	P	435.500,00		15.000,00		420.500,00	
03	DIVISAO E EDUCAÇÃO		90.000,00		150,00		89.850,00	
05	SUBSÍDIOS		90.000,00		150,00		89.850,00	
0508	FAMÍLIAS		90.000,00		150,00		89.850,00	
050803	OUTRAS	P	90.000,00		150,00		89.850,00	
D5	Outras despesas correntes		139.400,00	6.150,00	52.950,00		92.600,00	
02	CÂMARA MUNICIPAL		139.400,00	6.150,00	52.950,00		92.600,00	
Total de Despesas Correntes			26.201.900,00	700.450,00	647.350,00		26.255.000,00	
Total de Despesas de Capital								
Total de Despesas Efetivas			26.201.900,00	700.450,00	647.350,00		26.255.000,00	
Total de Despesas Não Efetivas								
Total			26.201.900,00	700.450,00	647.350,00		26.255.000,00	

(*) NOTAS:
(2) Tipo - campo de identif. do tipo de alteração:
P se alteração permutativa
M se alteração modificativa

ALTERAÇÃO NÚMERO 6 ALTERAÇÃO PERMUTATIVA AO ORÇAMENTO DA DESPESA NÚMERO 4 DO ANO CONTABILÍSTICO DE 2023 DATA DE APROVAÇÃO 2023/06/06 (ORÇAMENTO DO ANO : 2023)

Tipo de Visualização : APENAS AS RUBRICAS ORÇAMENTAIS QUE CONSTAM NA ALTERAÇÃO Desagregar : S Considerar os anos seguintes : S Euros

Rubricas [1]	Designação	Tipo [2]	Dotações iniciais [3]	Alterações Orçamentais			Dotações corrigidas [7]=[3]+[4] +[5]+[6]	Observações [8]
				Inscr./reforços [4]	Dim./anulações [5]	Créditos espec. [6]		
06	OUTRAS DESPESAS CORRENTES		139.400,00	6.150,00	52.950,00		92.600,00	
0602	DIVERSAS		139.400,00	6.150,00	52.950,00		92.600,00	
060201	IMPOSTOS E TAXAS		12.200,00	150,00			12.350,00	
06020101	IMPOSTOS E TAXAS PAGOS PELA AUTARQUIA		12.200,00	150,00			12.350,00	
0602010199	IMPOSTOS E TAXAS - OUTRAS	P	12.200,00	150,00			12.350,00	
060202	ACTIVOS INCORPÓREOS	P	75.650,00		52.950,00		22.700,00	
060203	OUTRAS		51.550,00	6.000,00			57.550,00	
06020305	OUTRAS	P	51.550,00	6.000,00			57.550,00	
D6	Aquisição de bens de capital		37.341.250,00	871.700,00	235.150,00		37.977.800,00	
02	CÂMARA MUNICIPAL		36.987.800,00	757.700,00	9.150,00		37.736.350,00	
07	AQUISIÇÃO DE BENS DE CAPITAL		36.987.800,00	757.700,00	9.150,00		37.736.350,00	
0701	INVESTIMENTOS		36.987.800,00	757.700,00	9.150,00		37.736.350,00	
070101	TERRENOS	P	600.400,00	10.950,00			611.350,00	
070102	HABITAÇÕES		2.753.100,00	14.500,00			2.767.600,00	
07010203	Reparação e Beneficiação	P	2.753.100,00	14.500,00			2.767.600,00	
070103	EDIFÍCIOS		6.392.400,00	444.400,00	4.500,00		6.832.300,00	
07010301	INSTALAÇÕES DE SERVIÇOS	P	134.000,00		4.500,00		129.500,00	
07010302	INSTALAÇÕES DESPORTIVAS E RECREATIVAS	P	1.607.000,00	322.600,00			1.929.600,00	
07010307	OUTRAS	P	4.651.400,00	121.800,00			4.773.200,00	
070104	CONSTRUÇÕES DIVERSAS		22.171.850,00	226.800,00	4.150,00		22.394.500,00	
07010401	VIADUTOS, ARRUAMENTOS E OBRAS COMPLEMENTARES	P	8.161.900,00	160.450,00			8.322.350,00	
07010404	ILUMINAÇÃO PÚBLICA	P	32.600,00		800,00		31.800,00	
07010405	PARQUES E JARDINS	P	312.700,00	21.150,00			333.850,00	
07010408	VIAÇÃO RURAL	P	2.649.550,00	45.200,00			2.694.750,00	
07010409	SINALIZAÇÃO E TRÂNSITO	P	1.000,00		250,00		750,00	
07010413	OUTROS	P	11.014.100,00		3.100,00		11.011.000,00	
070109	EQUIPAMENTO ADMINISTRATIVO	P	25.100,00		500,00		24.600,00	
070110	EQUIPAMENTO BÁSICO		4.944.850,00	44.950,00			4.989.800,00	
07011002	OUTRO	P	4.944.850,00	44.950,00			4.989.800,00	
070112	ARTIGOS E OBJECTOS DE VALOR	P	52.900,00	7.050,00			59.950,00	
070115	OUTROS INVESTIMENTOS	P	47.200,00	9.050,00			56.250,00	
03	DIVISÃO E EDUCAÇÃO		344.450,00	3.000,00	226.000,00		121.450,00	
07	AQUISIÇÃO DE BENS DE CAPITAL		344.450,00	3.000,00	226.000,00		121.450,00	
0701	INVESTIMENTOS		344.450,00	3.000,00	226.000,00		121.450,00	
070103	EDIFÍCIOS		273.400,00		216.000,00		57.400,00	
07010305	ESCOLAS	P	273.400,00		216.000,00		57.400,00	
070107	EQUIPAMENTO DE INFORMÁTICA	P	14.000,00	3.000,00			17.000,00	
070110	EQUIPAMENTO BÁSICO		54.550,00		9.350,00		45.200,00	
07011002	OUTRO	P	54.550,00		9.350,00		45.200,00	
070111	FERRAMENTAS E UTENSÍLIOS	P	2.500,00		650,00		1.850,00	
04	EDUCAÇÃO - DESCENTRALIZAÇÃO DE COMPETÊNCIAS		9.000,00	111.000,00			120.000,00	
07	AQUISIÇÃO DE BENS DE CAPITAL		9.000,00	111.000,00			120.000,00	
0701	INVESTIMENTOS		9.000,00	111.000,00			120.000,00	
070103	EDIFÍCIOS		9.000,00	111.000,00			120.000,00	
07010305	ESCOLAS	P	9.000,00	111.000,00			120.000,00	
D7	Transferências e subsídios de capital		1.241.810,00	290.350,00	933.200,00		598.960,00	
Total de Despesas Correntes			26.341.300,00	706.600,00	700.300,00		26.347.600,00	
Total de Despesas de Capital			37.341.250,00	871.700,00	235.150,00		37.977.800,00	
Total de Despesas Efetivas			63.682.550,00	1.578.300,00	935.450,00		64.325.400,00	
Total de Despesas Não Efetivas								
Total			63.682.550,00	1.578.300,00	935.450,00		64.325.400,00	

(*) NOTAS:
(2) Tipo - campo de identif.
do tipo de alteração:
P se alteração permutativa
M se alteração modificativa

ALTERAÇÕES ORÇAMENTAIS DA DESPESA
MUNICÍPIO DE VILA REAL

Pág. : 5

ALTERAÇÃO NÚMERO 6 ALTERAÇÃO PERMUTATIVA AO ORÇAMENTO DA DESPESA NÚMERO 4 DO ANO CONTABILÍSTICO DE 2023 DATA DE APROVAÇÃO 2023/06/06 (ORÇAMENTO DO ANO : 2023)

Tipo de Visualização : APENAS AS RUBRICAS ORÇAMENTAIS QUE CONSTAM NA ALTERAÇÃO Desagregar : S Considerar os anos seguintes : S Euros

Rubricas [1]	Designação	Tipo [2]	Dotações iniciais [3]	Alterações Orçamentais			Dotações corrigidas [7]=[3]+[4] +[5]+[6]	Observações [8]
				Inscr./reforços [4]	Dim./anulações [5]	Créditos espec. [6]		
D71	Transferências de capital		1.241.610,00	290.350,00	933.200,00		598.960,00	
D711	Administrações Públicas		984.610,00	255.350,00	933.200,00		306.760,00	
D7115	Administração Local		984.610,00	255.350,00	933.200,00		306.760,00	
02	CÂMARA MUNICIPAL		984.610,00	255.350,00	933.200,00		306.760,00	
08	TRANSFERÊNCIAS DE CAPITAL		984.610,00	255.350,00	933.200,00		306.760,00	
0805	ADMINISTRAÇÃO LOCAL		984.610,00	255.350,00	933.200,00		306.760,00	
080501	CONTINENTE		984.610,00	255.350,00	933.200,00		306.760,00	
08050102	FREGUESIAS		984.610,00	255.350,00	933.200,00		306.760,00	
0805010202	ANDRÃES	P	37.860,00	61.600,00			99.460,00	
0805010203	ARROIOS	P	10.350,00	64.000,00			74.350,00	
0805010209	MONDRÕES	P	1.050,00	47.200,00			48.250,00	
0805010211	TORGUEDA	P		29.900,00			29.900,00	
0805010213	UNIÃO DAS FREGUESIAS DE ADOUPE E VILARINHO DA SAMARDA	P		23.850,00			23.850,00	
0805010218	UNIÃO DAS FREGUESIAS DE PENA, QUINTÁ E VILA COVA	P		20.000,00			20.000,00	
0805010219	UNIÃO DAS FREGUESIAS DE S.TOMÉ DO CASTELO E JUSTES	P	400,00	8.800,00			9.200,00	
0805010221	DOTAÇÃO GLOBAL	P	934.950,00		933.200,00		1.750,00	
D712	Entidades do Setor não Lucrativo		257.200,00	35.000,00			292.200,00	
02	CÂMARA MUNICIPAL		257.200,00	35.000,00			292.200,00	
08	TRANSFERÊNCIAS DE CAPITAL		257.200,00	35.000,00			292.200,00	
0807	INSTITUIÇÕES SEM FINS LUCRATIVOS		257.200,00	35.000,00			292.200,00	
080701	INSTITUIÇÕES SEM FINS LUCRATIVOS	P	257.200,00	35.000,00			292.200,00	
Total de Despesas Correntes			26.341.300,00	706.600,00	700.300,00		26.347.600,00	
Total de Despesas de Capital			38.583.060,00	1.162.050,00	1.168.350,00		38.576.760,00	
Total de Despesas Efetivas			64.924.360,00	1.868.650,00	1.868.650,00		64.924.360,00	
Total de Despesas Não Efetivas								
Total			64.924.360,00	1.868.650,00	1.868.650,00		64.924.360,00	

(*) NOTAS:
(2) Tipo - campo de identif.
do tipo de alteração:
P se alteração permutativa
M se alteração modificativa

Handwritten signatures and initials in the top right corner.

ALTERAÇÕES ORÇAMENTAIS DA DESPESA
MUNICÍPIO DE VILA REAL

Pág. : 6

ALTERAÇÃO NÚMERO 6 ALTERAÇÃO PERMUTATIVA AO ORÇAMENTO DA DESPESA NÚMERO 4 DO ANO CONTABILÍSTICO DE 2023 DATA DE APROVAÇÃO 2023/06/06 (ORÇAMENTO DO ANO : 2024)

Tipo de Visualização : APENAS AS RUBRICAS ORÇAMENTAIS QUE CONSTAM NA ALTERAÇÃO Desagregar : S Considerar os anos seguintes : S Euros

Rubricas [1]	Designação	Tipo [2]	Dotações iniciais [3]	Alterações Orçamentais			Dotações corrigidas [7]=[3]+[4] +[5]+[6]	Observações [8]
				Inscr./reforços [4]	Dim./anulações [5]	Créditos espec. [6]		
D2	Aquisição de bens e serviços		6.450.120,00	12.600,00	12.600,00		6.450.120,00	
02	CÂMARA MUNICIPAL		6.450.120,00	12.600,00	12.600,00		6.450.120,00	
02	AQUISIÇÃO DE BENS E SERVIÇOS		6.450.120,00	12.600,00	12.600,00		6.450.120,00	
0202	AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS		6.450.120,00	12.600,00	12.600,00		6.450.120,00	
020214	ESTUDOS, PARCEBRES, PROJECTOS E CONSULTADORIA	P	407.620,00		1.500,00		406.120,00	
020220	OUTROS TRABALHOS ESPECIALIZADOS	P	1.186.700,00	12.600,00			1.199.300,00	
020224	ENCARGOS DE COBRANÇA DE RECEITAS	P	459.500,00		6.600,00		452.900,00	
020225	OUTROS SERVIÇOS	P	4.396.300,00		4.500,00		4.391.800,00	
D6	Aquisição de bens de capital		1.038.900,00	381.500,00	123.000,00		1.297.400,00	
02	CÂMARA MUNICIPAL		1.036.400,00	123.000,00	123.000,00		1.036.400,00	
07	AQUISIÇÃO DE BENS DE CAPITAL		1.036.400,00	123.000,00	123.000,00		1.036.400,00	
0701	INVESTIMENTOS		1.036.400,00	123.000,00	123.000,00		1.036.400,00	
070102	HABITAÇÕES		833.300,00	123.000,00			956.300,00	
07010203	Reparação e Beneficiação	P	833.300,00	123.000,00			956.300,00	
070103	EDIFÍCIOS		203.100,00		123.000,00		80.100,00	
07010307	OUTRAS	P	203.100,00		123.000,00		80.100,00	
04	EDUCAÇÃO - DESCENTRALIZAÇÃO DE COMPETÊNCIAS		2.500,00	258.500,00			261.000,00	
07	AQUISIÇÃO DE BENS DE CAPITAL		2.500,00	258.500,00			261.000,00	
0701	INVESTIMENTOS		2.500,00	258.500,00			261.000,00	
070103	EDIFÍCIOS		2.500,00	258.500,00			261.000,00	
07010305	ESCOLAS	P	2.500,00	258.500,00			261.000,00	
D10	Despesa com passivos financeiros		2.247.500,00		258.500,00		1.989.000,00	
02	CÂMARA MUNICIPAL		2.247.500,00		258.500,00		1.989.000,00	
10	PASSIVOS FINANCEIROS		2.247.500,00		258.500,00		1.989.000,00	
1006	EMPRÉSTIMOS A MÉDIO E LONGO PRAZOS		2.247.500,00		258.500,00		1.989.000,00	
100603	SOCIEDADES FINANCEIRAS- BANCOS E OUTRAS INSTITUIÇÕES FINANCEIRAS	P	2.247.500,00		258.500,00		1.989.000,00	
Total de Despesas Correntes			6.450.120,00	12.600,00	12.600,00		6.450.120,00	
Total de Despesas de Capital			1.038.900,00	381.500,00	123.000,00		1.297.400,00	
Total de Despesas Efetivas			7.489.020,00	394.100,00	135.600,00		7.747.520,00	
Total de Despesas Não Efetivas			2.247.500,00		258.500,00		1.989.000,00	
Total			9.736.520,00	394.100,00	394.100,00		9.736.520,00	

(*) NOTAS:
(2) Tipo - campo de identif. do tipo de alteração:
P se alteração permutativa
M se alteração modificativa

ALTERAÇÕES AO PLANO PLURIANUAL
MUNICÍPIO DE VILA REAL

Pág. : 1
Ano : 2023

ALTERAÇÃO NÚMERO : 6 ALTERAÇÃO PERMUTATIVA AO PLANO DE INVESTIMENTOS NÚMERO 4 DO ANO CONTABILÍSTICO DE 2023 DATA DE APROVAÇÃO 2023/06/06

Identificação do Objeto : CLASSIFICADOR FUNCIONAL

Tipo de Plano : PLANO PLURIANUAL DE INVESTIMENTOS

Tipo de Rubrica : CLASSIFICAÇÃO ORÇÂNICA/ECONÓMICA

Buros

Objetivo	Número do projeto		Descrição	Classificação	Datas		Pagamentos						Modificação (+/-)	
	Código	Ano Tipo Número			Início	Fim	2023		Períodos seguintes					
							Dot. atual	Dot. corrigida	2024	2025	2026	2027		Outros
[1]	[2]	[3]	[4]	[5]	[6]	[7]	[8]	[9]	[10]	[11]	[12]	[13] = [7] - [6]		
1.			Funções gerais			41.100,00	36.600,00					-4.500,00		
1.1.			Serviços gerais de administração pública			41.100,00	36.600,00					-4.500,00		
1.1.1.			Administração geral			41.100,00	36.600,00					-4.500,00		
1.1.1.2.			Serviços Gerais Municipais			41.100,00	36.600,00					-4.500,00		
1.1.1.2.	02	2022 I 2	ADQUIÇÃO DE EQUIPAMENTO ADMINISTRATIVO E OUTRO		2022/01/01	2027/12/01								
1.1.1.2.	02	2022 I 2	EQUIPAMENTO ADMINISTRATIVO	02/070109			14.600,00	14.100,00				-500,00		
1.1.1.2.	02	2022 I 2	OUTRO	02/07011002			1.500,00	2.000,00				500,00		
1.1.1.2.	07	2022 I 7	BENEFICIAÇÃO/CONSERVAÇÃO DE INFRAESTRUTURAS MUNICIPAIS	02/07010301	2022/01/01	2027/12/01	25.000,00	20.500,00				-4.500,00		
2.			Funções sociais			10.717.750,00	11.168.400,00	258.500,00				450.650,00		
2.1.			Educação			310.400,00	199.400,00	258.500,00				-112.000,00		
2.1.1.			Ensino não superior			310.400,00	199.400,00	258.500,00				-112.000,00		
2.1.1.1.			Ensino pré-escolar			30.100,00	21.500,00					-8.600,00		
2.1.1.1.	02	2022 I 10	ADQUIÇÃO DE MOBILIÁRIO E EQUIPAMENTOS DIVERSOS	03/07011002	2022/01/01	2027/12/01	27.600,00	17.600,00				-10.000,00		
2.1.1.1.	01	2022 I 11	ADQUIÇÃO DE EQUIPAMENTO INFORMÁTICO	03/070107	2022/01/01	2027/12/01	2.500,00	3.900,00				1.400,00		
2.1.1.2.			1º Ciclo de Ensino Básico			279.300,00	64.900,00					-214.400,00		
2.1.1.2.	02	2022 I 14	ADQUIÇÃO DE EQUIPAMENTO INFORMÁTICO	03/070107	2022/01/01	2027/12/01	11.500,00	13.100,00				1.600,00		
2.1.1.2.	03	2022 I 15	ADQUIÇÃO DE MOBILIÁRIO E EQUIPAMENTOS DIVERSOS		2022/01/01	2027/12/01								
2.1.1.2.	03	2022 I 15	OUTRO	03/07011000			17.800,00	18.450,00				650,00		
2.1.1.2.	03	2022 I 15	FERRAMENTAS E UTENSÍLIOS	03/070111			2.000,00	1.350,00				-650,00		
2.1.1.2.	04	2022 I 16	REQUALIFICAÇÃO DE EDIFÍCIOS ESCOLARES - ESCOLAS DO 1º + JARDINS DE INFÂNCIA	03/07010305	2022/01/01	2027/12/01	248.000,00	32.000,00				-216.000,00		
2.1.1.2.			2º, 3º Ciclos do Ensino Básico e Ensino Secundário				1.000,00	112.000,00	258.500,00			111.000,00		
2.1.1.2.	02	2022 I 19	BENEFICIAÇÃO DA ESCOLA SECUNDÁRIA CAMILO CASTELO BRANCO	04/07010305	2022/01/01	2027/12/01	1.000,00	112.000,00	258.500,00			111.000,00		
2.4.			Habituação e serviços coletivos			6.424.450,00	6.783.000,00	123.000,00				358.550,00		
2.4.1.			Habituação			1.978.350,00	1.982.700,00	123.000,00				14.500,00		
2.4.1.	01	2016 I 4	REABILITAÇÃO DE EDIFÍCIOS PARA HABITAÇÃO SOCIAL NOS BAIROS DA LAVAREIRA E SÃO VICENTE PAULA	02/07010203	2016/01/01	2023/12/01	124.700,00	139.200,00				14.500,00		
2.4.1.	01	2022 I 21	ESTRATÉGIA SOCIAL DE HABITAÇÃO-1º Direito	02/07010203	2022/01/01	2027/12/01	1.853.500,00	1.853.500,00	123.000,00					
2.4.2.			Ordenamento do território			4.127.650,00	4.438.950,00					385.300,00		
2.4.2.2.			Reabilitação Urbana			4.127.650,00	4.438.950,00					385.300,00		
2.4.2.2.	03	2022 I 24	ARRANJOS URBANÍSTICOS DIVERSOS	02/07010408	2022/01/01	2027/12/01	37.800,00	48.800,00				11.000,00		
2.4.2.2.	01	2016 I 6	REABILITAÇÃO DA AVENIDA CARVALHO ARADO E ENVOLVENTE		2016/01/01	2023/12/01								
2.4.2.2.	01	2016 I 6	VIADUTOS, ARRANJAMENTOS E OBRAS COMPLEMENTARES	02/07010401			644.800,00	824.050,00				179.250,00		
2.4.2.2.	01	2016 I 6	OUTRO	02/07011002			1.000,00	23.750,00				22.750,00		
2.4.2.2.	02	2020 I 5	REQUALIFICAÇÃO DO EIXO PEDONAL ESTABRAMPE		2020/01/01	2023/12/01								
2.4.2.2.			CENTRO DA CIDADE-HOSPITAL E ESTABILIZAÇÃO DO CORREDOR URBANO DE ELEVADA PROCELA 14/124 - INTERFACE DE TRANSPORTES - HOSPITAL E VIAS EXTERNAS AO HOSPITAL											
2.4.2.2.	02	2020 I 5	TERRENOS	01/070101			85.000,00	90.350,00				5.350,00		
2.4.2.2.	02	2020 I 5	VIADUTOS, ARRANJAMENTOS E OBRAS COMPLEMENTARES	02/07010401			1.794.700,00	1.912.100,00				117.400,00		
2.4.2.2.	01	2022 I 22	ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS - REFORMULAÇÃO DA REDE DE ÁGUA PLUVIAIS		2022/01/01	2027/12/01								
2.4.2.2.	01	2022 I 22	VIADUTOS, ARRANJAMENTOS E OBRAS COMPLEMENTARES	02/07010401			119.000,00	109.000,00				-10.000,00		
2.4.2.2.	01	2022 I 22	VIACÃO RURAL	02/07010406				10.000,00				10.000,00		
2.4.2.2.	05	2022 I 26	PLANO DE REABILITAÇÃO E CONSERVAÇÃO DE ARRANJAMENTOS E OBRAS COMPLEMENTARES NA CIDADE	02/07010401	2022/01/01	2027/12/01	224.900,00	213.900,00				-11.000,00		
2.4.2.2.	06	2022 I 27	PLANO DE REABILITAÇÃO E CONSERVAÇÃO DE ARRANJAMENTOS E OBRAS COMPLEMENTARES NAS ZONAS URBANAS	02/07010408	2022/01/01	2027/12/01	1.220.450,00	1.201.000,00				-19.450,00		
Total :						6.457.350,00	6.660.650,00	381.500,00				283.300,00		

António
António

ALTERAÇÃO NÚMERO : 6 ALTERAÇÃO PERMUTATIVA AO PLANO DE INVESTIMENTOS NÚMERO 4 DO ANO CONTABILÍSTICO DE 2023 DATA DE APROVAÇÃO 2023/06/06

Identificação do Objeto : CLASSIFICADOR FUNCIONAL Tipo de Plano : PLANO PLURIANUAL DE INVESTIMENTOS Tipo de Rubrica : CLASSIFICAÇÃO ORÇAMENTAL Buro

Objetivo	Número do projeto		Descrição	Classificação	Datas		Pagamentos					Modificação (+/-)		
	Código	Ano Tipo Número			Designação do projeto	Início	Fim	2023		Períodos seguintes				
								Dot. atual	Dot. corrigida	2024	2025		2026	2027
[1]	[2]	[3]	[4]	[5]	[6]	[7]	[8]	[9]	[10]	[11]	[12]	[13] = [7] - [6]		
2.4.6.			Proteção do meio ambiente e conservação da natureza				318.600,00	357.350,00					38.750,00	
2.4.6.3.			Espaços verdes				303.300,00	342.050,00					38.750,00	
2.4.6.3.	01	2019 I 7	AMPLIAÇÃO DE PERCURSOS NATURAIS NO PARQUE COBO			2019/01/01	2023/12/01							
2.4.6.3.	01	2019 I 7	TREBENOS	02/070101			5.400,00	7.400,00					2.000,00	
2.4.6.3.	01	2019 I 7	PARQUES E JARDINS	02/07010405			253.200,00	251.200,00					-2.000,00	
2.4.6.3.	01	2022 I 33	BENEFICIAÇÃO DO PARQUE CORSO	02/07011002		2022/01/01	2027/12/01	4.400,00	4.200,00				-200,00	
2.4.6.3.	02	2022 I 34	BENEFICIAÇÃO DO PARQUE FLORESTAL	02/07011002		2022/01/01	2027/12/01	5.000,00	3.350,00				-1.650,00	
2.4.6.3.	03	2022 I 35	PROJECTOS E INFRA-ESTRUTURAS DE PARQUES E JARDINS			2022/01/01	2027/12/01							
2.4.6.3.	03	2022 I 35	PARQUES E JARDINS	02/07010405			16.000,00	17.650,00					1.650,00	
2.4.6.3.	03	2022 I 35	OUTRO	02/07011002			12.300,00	12.550,00					250,00	
2.4.6.3.	04	2022 I 36	BENEFICIAÇÃO DE PARQUES INFANTIS			2022/01/01	2027/12/01							
2.4.6.3.	04	2022 I 36	PARQUES E JARDINS	02/07010405			500,00	22.000,00					21.500,00	
2.4.6.3.	04	2022 I 36	OUTRO	02/07011002			5.000,00	22.000,00					17.000,00	
2.4.6.3.	05	2022 I 37	GRANDES REPARAÇÕES DE FONTES ORNAMENTAIS	02/07011002		2022/01/01	2027/12/01	1.500,00	1.700,00				200,00	
2.4.6.4.			Proteção ambiental				15.300,00	15.300,00						
2.4.6.4.	01	2021 I 5	ALM-VISTA: VARGENS PARA O ALVÃO			2021/01/01	2023/12/01							
2.4.6.4.	01	2021 I 5	OUTRO	02/07011002			15.300,00	6.800,00					-8.500,00	
2.4.6.4.	01	2021 I 5	OUTROS INVESTIMENTOS	02/070115				8.500,00					8.500,00	
2.5.			Serviços culturais, recreativos e religiosos				3.982.900,00	4.287.000,00	-123.000,00				204.100,00	
2.5.1.			Cultura				1.531.800,00	1.626.800,00	-123.000,00				95.000,00	
2.5.1.	01	2016 I 22	QUALIFICAÇÃO DA CENTRAL DO BIEL E ZONA ENVOLVENTE	02/07010307		2016/01/01	2023/12/01	926.400,00	1.021.400,00				95.000,00	
2.5.1.	02	2022 I 43	REABILITAÇÃO DO TEATRO DE VILA REAL			2022/01/01	2023/12/01							
2.5.1.	02	2022 I 43	OUTRAS	02/07010307			441.400,00	435.700,00					-5.700,00	
2.5.1.	02	2022 I 43	ARTIGOS E OBJECTOS DE VALOR	02/070112				5.700,00					5.700,00	
2.5.1.	07	2023 I 12	VILA REAL MEDIEVAL			2023/01/01	2027/12/01							
2.5.1.	07	2023 I 12	OUTRAS	02/07010307			18.000,00	40.000,00					30.000,00	
2.5.1.	07	2023 I 12	VIADUTOS, ARRUMAMENTOS E OBRAS COMPLEMENTARES	02/07010401			56.000,00	19.350,00					-36.650,00	
2.5.1.	07	2023 I 12	VIAGEM RURAL	02/07010408			80.000,00	94.650,00					6.650,00	
2.5.1.	08	2023 I 23	MISSO INTERNACIONAL DA MULHER	02/07010307		2023/02/01	2024/12/31	2.000,00	2.000,00	-123.000,00				
2.5.1.			Desporto, recreio e lazer				2.451.100,00	2.560.200,00					109.100,00	
2.5.2.	04	2018 I 52	REQUALIFICAÇÃO DO PAVILÃO DIOGO CÃO	02/07010302		2018/01/01	2023/12/01	1.092.400,00	1.735.000,00				642.600,00	
2.5.2.	01	2022 I 44	BENEFICIAÇÃO DE INFRAESTRUTURAS DESPORTIVAS DIVERSAS	02/07010302		2022/01/01	2027/12/01	149.700,00	79.700,00				-70.000,00	
2.5.2.	02	2023 I 13	QUALIFICAÇÃO DO CIRCUITO INTERNACIONAL DE VILA REAL			2023/01/01	2027/12/01							
2.5.2.	02	2023 I 13	VIADUTOS, ARRUMAMENTOS E OBRAS COMPLEMENTARES	02/07010401			958.000,00	743.950,00					-214.050,00	
2.5.2.	02	2023 I 13	ARTIGOS E OBJECTOS DE VALOR	02/070112				550,00					550,00	
2.5.2.	05	2023 I 16	QUALIFICAÇÃO DO COMPLEXO DESPORTIVO DO MONTE DA FORÇA	02/07010302		2023/01/01	2027/12/01	251.000,00	1.000,00				-250.000,00	
3.			Funções económicas				1.630.800,00	1.821.200,00					190.400,00	
3.2.			Indústria e energia				14.000,00	14.800,00						
3.2.	02	2022 I 49	RENOVAÇÃO DA REDE DE ILUMINAÇÃO PÚBLICA			2022/01/01	2027/12/01							
3.2.	02	2022 I 49	ILUMINAÇÃO PÚBLICA	02/07010404			5.000,00	4.200,00					-800,00	
3.2.	02	2022 I 49	ARTIGOS E OBJECTOS DE VALOR	02/070112				9.800,00					9.800,00	
3.3.			Transportes e comunicações				1.171.500,00	1.358.300,00					186.800,00	
3.3.1.			Transportes rodoviários				1.171.500,00	1.358.300,00					186.800,00	
3.3.1.1.			Rede viária e sinalização				1.134.500,00	1.309.500,00					175.000,00	
3.3.1.1.	02	2020 I 14	BENEFICIAÇÃO DA ESTRADA ANDRÉS - S. CIRIACO	02/07010400		2020/01/01	2023/12/01	403.700,00	465.700,00				62.000,00	
3.3.1.1.	01	2022 I 51	RECONSTRUÇÃO DE Muros E TALUDES EM ESTRADAS E CAMINHOS MUNICIPAIS			2022/01/01	2027/12/01							
3.3.1.1.	01	2022 I 51	VIADUTOS, ARRUMAMENTOS E OBRAS COMPLEMENTARES	02/07010401			9.900,00	147.900,00					138.000,00	
3.3.1.1.	01	2022 I 51	VIAGEM RURAL	02/07010400			720.900,00	695.900,00					-25.000,00	
3.3.1.2.			Transportes				29.000,00	43.550,00					14.550,00	
Total :							11.907.350,00	12.528.500,00	258.500,00				621.150,00	

ALTERAÇÕES AO PLANO PLURIANUAL
MUNICÍPIO DE VILA REAL

Pág. : 3
Ano : 2023

ALTERAÇÃO NÚMERO : 6 ALTERAÇÃO PERMUTATIVA AO PLANO DE INVESTIMENTOS NÚMERO 4 DO ANO CONTABILÍSTICO DE 2023 DATA DE APROVAÇÃO 2023/06/06

Identificação do Objeto : CLASSIFICADOR FUNCIONAL

Tipo de Plano : PLANO PLURIANUAL DE INVESTIMENTOS

Tipo de Rubrica : CLASSIFICAÇÃO ORÇAMENTAL/ECONÔMICA

Ruos

Objetivo	Número do projeto		Descrição	Classificação	Datas		Pagamentos					Modificação (+/-)		
	Código	Ano Tipo Número			Início	Fim	2023		Períodos seguintes					
							Dot. atual	Dot. corrigida	2024	2025	2026		2027	Outros
[1]	[2]	[3]	[4]	[5]	[6]	[7]	[8]	[9]	[10]	[11]	[12]	[13] = [7] - [6]		
3.3.1.2.	02	2022 I 55	GESTÃO DA SINALIZAÇÃO HORIZONTAL, VERTICAL, DIRECCIONAL E LUMINOSA		2022/01/01	2027/12/01								
3.3.1.2.	02	2022 I 55	SINALIZAÇÃO E TRÁNSITO	02/07010409			1.000,00	750,00					-250,00	
3.3.1.2.	02	2022 I 55	OUTRO	02/07011002			28.000,00	42.250,00					14.250,00	
3.3.1.2.	02	2022 I 55	OUTROS INVESTIMENTOS	02/070115				550,00					550,00	
3.3.1.3.			Estacionamento e Terminais				8.000,00	5.250,00					-2.750,00	
3.3.1.3.	02	2022 I 60	GESTÃO E MANUTENÇÃO DE PARQUES DE ESTACIONAMENTO MUNICIPAIS		2022/01/01	2027/12/01								
3.3.1.3.	02	2022 I 60	OUTROS	02/07010413			7.500,00	4.400,00					-3.100,00	
3.3.1.3.	02	2022 I 60	OUTRO	02/07011002			500,00	850,00					350,00	
3.4.			Comércio e turismo				119.300,00	119.300,00						
3.4.2.			Turismo				119.300,00	119.300,00						
3.4.2.	01	2021 I 8	TRÁMITE TURÍSTICA/REDE DE PERCURSOS		2021/01/01	2023/12/01								
			TRANSPORTE/CENTRO LOGÍSTICO APOIO TURISMO											
			MAIÓRERA											
3.4.2.	01	2021 I 8	OUTRAS	02/07010307				2.500,00					2.500,00	
3.4.2.	01	2021 I 8	VIAJANTES, ARREAJUNTOS E OBRAS COMPLEMENTARES	02/07010401			119.300,00	116.800,00					-2.500,00	
3.5.			Outras funções econômicas				326.000,00	329.600,00					3.600,00	
3.5.	01	2019 I 11	EXPANSÃO DA ZONA INDUSTRIAL DE CONSTANTIN-PÓLO II	02/070101	2019/01/30	2027/12/01	326.000,00	329.600,00					3.600,00	
4.			Outras funções				1.906.220,00	1.906.220,00	-258.500,00					
4.1.			Operações de dívida autárquica				1.906.220,00	1.906.220,00	-258.500,00					
4.1.	02	2022 I 65	AMORTIZAÇÃO DE EMPRÉSTIMOS	02/100603	2022/01/01	2027/12/01	1.906.220,00	1.906.220,00	-258.500,00					
Total :							14.295.870,00	14.932.420,00					636.550,00	

[Handwritten signatures and initials]

ALTERAÇÃO NÚMERO : 6 ALTERAÇÃO PERMUTATIVA AO PLANO DE ACTIVIDADES NÚMERO 4 DO APO CONTABILÍSTICO DE 2023 DATA DE APROVAÇÃO 2023/06/06

Identificação do Objeto : CLASSIFICADOR FUNCIONAL

Tipo de Plano : PLANO ATIVIDADES MUNICIPAL

Tipo de Rubrica : CLASSIFICAÇÃO ORÇÂNICA/ECOMÓNICA

Buros

Objetivo	Número do projeto		Descrição	Classificação	Datas		Pagamentos					Modificação (+/-)		
	Código	Ano Tipo Número			Início	Fim	2023		Períodos seguintes					
							Det. atual	Det. corrigida	2024	2025	2026		2027	Outros
[1]	[2]	[3]	[4]	[5]	[6]	[7]	[8]	[9]	[10]	[11]	[12]	[13] = [7] - [6]		
1.			Funções gerais			1.044.800,00	982.450,00						-62.350,00	
1.1.			Serviços gerais de administração pública			712.350,00	624.550,00						-87.800,00	
1.1.1.			Administração geral			717.150,00	624.550,00						-92.600,00	
1.1.1.1.			Assembleia Municipal			4.800,00	3.300,00						-1.500,00	
1.1.1.1.1.	02	2022 A 2	FUNIONAMENTO DA CÂMARA MUNICIPAL	02/020213	2022/01/01 2027/12/31	4.800,00	3.300,00						-1.500,00	
1.1.1.1.2.			Serviços Gerais Municipais			712.350,00	621.250,00						-91.100,00	
1.1.1.1.2.	08	2022 A 3	PUBLICIDADE E DIVULGAÇÃO		2022/01/01 2027/12/31									
1.1.1.1.2.	08	2022 A 3	ENCARGOS DE INSTALAÇÕES	02/020201		1.000,00	1.750,00						750,00	
1.1.1.1.2.	08	2022 A 3	PUBLICIDADE	02/020217		100.300,00	24.300,00						-76.000,00	
1.1.1.1.2.	09	2022 A 4	COMUNICAÇÃO E PUBLICAÇÕES	02/020214	2022/01/01 2027/12/31	18.500,00	16.300,00						-2.200,00	
1.1.1.1.2.	10	2022 A 5	RELAÇÕES PROPRIOCIÁRIAS DO MUNICÍPIO		2022/01/01 2027/12/31									
1.1.1.1.2.	10	2022 A 5	PRÉMIOS, COMEMORAÇÕES E OFERTAS	02/020115		5.000,00	3.500,00						-1.500,00	
1.1.1.1.2.	10	2022 A 5	FERRAMENTAS E UTENSÍLIOS	02/020117		5.000,00	100,00						-4.900,00	
1.1.1.1.2.	11	2022 A 6	QUALIFICAÇÃO DOS TRABALHADORES MUNICIPAIS	02/020215	2022/01/01 2027/12/31	25.000,00	28.000,00						3.000,00	
1.1.1.1.2.	13	2022 A 8	DESMATERIALIZAÇÃO E GESTÃO ELETRÓNICA DE PROCESSOS		2022/01/01 2027/12/31									
1.1.1.1.2.	13	2022 A 8	ESTUDOS, PARECERES, PROJECTOS E CONSULTADORIA	02/020214		48.000,00	43.950,00						-4.050,00	
1.1.1.1.2.	13	2022 A 8	OUTROS TRABALHOS ESPECIALIZADOS	02/020220		1.200,00	200,00						-1.000,00	
1.1.1.1.2.	14	2022 A 9	AUDITORIA E CONSULTADORIA EXTERNA AO MUNICÍPIO		2022/01/01 2027/12/31									
1.1.1.1.2.	14	2022 A 9	ESTUDOS, PARECERES, PROJECTOS E CONSULTADORIA	02/020214		126.000,00	138.700,00						12.700,00	
1.1.1.1.2.	14	2022 A 9	OUTROS SERVIÇOS	02/020225		18.000,00	15.000,00						-3.000,00	
1.1.1.1.2.	16	2022 A 11	FUNIONAMENTO DOS SERVIÇOS NO EDIFÍCIO SEDE DO MUNICÍPIO		2022/01/01 2027/12/31									
1.1.1.1.2.	16	2022 A 11	GÁSÓLEO	02/02010202		8.000,00	8.700,00						-100,00	
1.1.1.1.2.	16	2022 A 11	FERRAMENTAS E UTENSÍLIOS	02/020117		1.200,00	1.300,00						100,00	
1.1.1.1.2.	16	2022 A 11	CONSERVAÇÃO DE BENS	02/020203		15.000,00	17.500,00						2.500,00	
1.1.1.1.2.	16	2022 A 11	ESTUDOS, PARECERES, PROJECTOS E CONSULTADORIA	02/020214		2.850,00	350,00						-2.500,00	
1.1.1.1.2.	16	2022 A 11	OUTROS SERVIÇOS	02/020225		15.000,00	10.500,00						-4.500,00	
1.1.1.1.2.	17	2022 A 12	FUNIONAMENTO DOS SERVIÇOS NO EDIFÍCIO DA DIVISÃO DE EQUIPAMENTOS E INFRAESTRUTURAS (DEI)		2022/01/01 2027/12/31									
1.1.1.1.2.	17	2022 A 12	GÁSÓLEO	02/02010202		103.000,00	102.750,00						-250,00	
1.1.1.1.2.	17	2022 A 12	OUTROS	02/02010299		8.000,00	7.550,00						-450,00	
1.1.1.1.2.	17	2022 A 12	LIMPEZA E HIGIENE	02/020104		2.000,00	1.250,00						-750,00	
1.1.1.1.2.	17	2022 A 12	LIMPEZA E HIGIENE	02/020202		19.200,00	19.000,00						-200,00	
1.1.1.1.2.	17	2022 A 12	CONSERVAÇÃO DE BENS	02/020203		50.000,00	74.450,00						24.450,00	
1.1.1.1.2.	17	2022 A 12	TRANSPORTES	02/020210		65.000,00	62.000,00						-3.000,00	
1.1.1.1.2.	17	2022 A 12	PUBLICIDADE	02/020217		500,00	400,00						-100,00	
1.1.1.1.2.	17	2022 A 12	OUTROS TRABALHOS ESPECIALIZADOS	02/020220		1.200,00	1.300,00						100,00	
1.1.1.1.2.	17	2022 A 12	OUTROS SERVIÇOS	02/020225		6.000,00	4.000,00						-2.000,00	
1.1.1.1.2.	17	2022 A 12	PROGRAMAS OCUPACIONAIS	02/04080201		20.450,00	20.750,00						300,00	
1.1.1.1.2.	20	2022 A 15	GESTÃO DE ESPAÇOS COMUNS DO EDIFÍCIO DO EX-GOVERNO CIVIL		2022/01/01 2027/12/31									
1.1.1.1.2.	20	2022 A 15	ENCARGOS DE INSTALAÇÕES	02/020201		4.700,00	3.250,00						-1.450,00	
1.1.1.1.2.	20	2022 A 15	LIMPEZA E HIGIENE	02/020202		10.150,00	11.600,00						1.450,00	
1.1.1.1.2.	24	2022 A 19	BBPAL-PROGRAMA DE ESTÁGIOS PARA A ADMINISTRAÇÃO LOCAL	02/04080202	2022/01/01 2027/12/31	30.600,00	2.600,00						-28.000,00	
1.1.1.1.2.	01	2023 A 1	PROCEDIMENTOS PARA RECRUTAMENTO DE TRABALHADORES MUNICIPAIS	02/020213	2023/01/01 2027/12/31		200,00						200,00	
1.2.			Segurança e orden públicas			327.650,00	357.900,00						30.250,00	
1.2.1.			Proteção civil e luta contra incêndios			327.650,00	357.900,00						30.250,00	
1.2.1.1.	02	2022 A 22	GABINETE DE PROTEÇÃO CIVIL		2022/01/01 2027/12/31									
1.2.1.1.	02	2022 A 22	MATERIAS-PRIMAS E SUBSIDIÁRIAS	02/020101		500,00	300,00						-200,00	
1.2.1.1.	02	2022 A 22	CONSERVAÇÃO DE BENS	02/020203		1.500,00	2.000,00						500,00	
1.2.1.1.	02	2022 A 22	LOCAÇÃO DE OUTROS BENS	02/020208		4.200,00	3.700,00						-500,00	
1.2.1.1.	02	2022 A 22	OUTROS TRABALHOS ESPECIALIZADOS	02/020220		200,00	400,00						200,00	
1.2.1.1.	04	2022 A 24	APOIO ÀS COMPARAÇÕES DE BOMBEIROS	02/040701	2022/01/01 2027/12/31	291.250,00	337.250,00						46.000,00	
					Total :	1.920.800,00	968.200,00						-52.600,00	

Assinatura
Assinatura

ALTERAÇÃO NÚMERO : 6 ALTERAÇÃO PERMUTATIVA DO PLANO DE ACTIVIDADES NÚMERO 4 DO ANO CONTABILÍSTICO DE 2023 DATA DE APROVAÇÃO 2023/06/06

Identificação do Objeto : CLASSIFICADOR FUNCIONAL

Tipo de Plano : PLANO ACTIVIDADES MUNICIPAL

Tipo de Rubrica : CLASSIFICAÇÃO ORÇAMENTAL/ECONÓMICA

Rubros

Objetivo	Número do projeto		Descrição	Classificação	Datas		Pagamentos					Modificação (+/-)	
					Início	Fim	Períodos seguintes						
	Código	Ano Tipo Número	Designação do projeto			2023						(13) = (7) - (6)	
[1]	[2]	[3]	[4]	[5]	Dot. atual	Dot. corrigida	2024	2025	2026	2027	Outros		
					[6]	[7]	[8]	[9]	[10]	[11]	[12]		
1.2.1.	01	2023 A 4	PLANOS DE EMERGÊNCIA PARA EDIFÍCIOS MUNICIPAIS	02/020214	2023/01/01	2027/12/31	24.000,00	14.250,00					-9.750,00
2.			Funções sociais				4.537.500,00	4.131.900,00	11.100,00				-405.600,00
2.1.			Educação				1.957.850,00	1.811.900,00					-145.950,00
2.1.1.			Ensino não superior				1.854.300,00	1.729.900,00					-124.400,00
2.1.1.1.			Ensino pré-escolar				135.650,00	120.750,00					-14.900,00
2.1.1.1.1.	05	2022 A 25	AQUISIÇÃO DE MATERIAL DIDÁTICO - PEDAGÓGICO - JI'S	03/020120	2022/01/01	2027/12/31	7.500,00	9.500,00					2.000,00
2.1.1.1.1.	06	2022 A 26	REFEIÇÕES ESCOLARES - JI'S	03/020121	2022/01/01	2027/12/01	41.650,00	40.650,00					-1.000,00
2.1.1.1.1.	08	2022 A 28	FUNCIONAMENTO DO II N.º 1 DO BAIRRO DE S. VICENTE PAULA		2022/01/01	2027/12/31							
2.1.1.1.1.	08	2022 A 28	PESSOAL EM REGIME DE TAREFA OU AVENÇA	03/010107			12.500,00	12.600,00					100,00
2.1.1.1.1.	09	2022 A 28	OUTRO MATERIAL- PEÇAS	03/020114			200,00	50,00					-150,00
2.1.1.1.1.	00	2022 A 28	OUTROS BENS	03/020121			3.000,00	900,00					-100,00
2.1.1.1.1.	00	2022 A 28	CONSERVAÇÃO DE BENS	03/020203				150,00					150,00
2.1.1.1.1.	08	2022 A 28	PROGRAMAS OCUPACIONAIS	03/0400201			47.900,00	47.900,00					100,00
2.1.1.1.1.	09	2022 A 29	FUNCIONAMENTO DOS JI'S	03/020204	2022/01/01	2027/12/31	25.000,00	9.000,00					-16.000,00
2.1.1.1.2.			1.º Ciclo de Ensino Básico				947.250,00	928.400,00					-18.850,00
2.1.1.1.2.	06	2022 A 31	AQUISIÇÃO DE MATERIAL DIDÁTICO - PEDAGÓGICO	03/020120	2022/01/01	2027/12/31	7.500,00	7.100,00					-400,00
2.1.1.1.2.	08	2022 A 33	TRANSPORTES ESCOLARES - 1. CICLO	03/020210	2022/01/01	2027/12/31	189.000,00	196.000,00					7.000,00
2.1.1.1.2.	09	2022 A 34	TRANSPORTES ESCOLARES - ALUNOS COM NECESSIDADES EDUCATIVAS ESPECIAIS - 1.CICLO	03/020210	2022/01/01	2027/12/31	25.000,00	18.000,00					-7.000,00
2.1.1.1.2.	11	2022 A 36	AJILIOS ECONÓMICOS EB1 - AQUISIÇÃO DE ANUAIS ESCOLARES E MATERIAL ESCOLAR	03/050003	2022/01/01	2027/12/31	10.000,00	9.850,00					-150,00
2.1.1.1.2.	13	2022 A 38	CENTRO ESCOLAR DO DORNO	03/0400201	2022/01/01	2027/12/31	2.000,00	200,00					-1.800,00
2.1.1.1.2.	14	2022 A 39	CENTRO ESCOLAR ABADRE DE NOVIÇOS		2022/01/01	2027/12/31							
2.1.1.1.2.	14	2022 A 39	OUTROS BENS	03/020121			500,00	400,00					-100,00
2.1.1.1.2.	14	2022 A 39	CONSERVAÇÃO DE BENS	03/020203			5.900,00	7.000,00					1.100,00
2.1.1.1.2.	15	2022 A 40	CENTRO ESCOLAR DA ARMADÓRIA		2022/01/01	2027/12/31							
2.1.1.1.2.	15	2022 A 40	PESSOAL EM REGIME DE TAREFA OU AVENÇA	03/010107			17.600,00	19.650,00					2.050,00
2.1.1.1.2.	15	2022 A 40	PROGRAMAS E UTENSÍLIOS	03/020117			900,00	700,00					-100,00
2.1.1.1.2.	15	2022 A 40	CONSERVAÇÃO DE BENS	03/020203			2.350,00	850,00					-1.500,00
2.1.1.1.2.	15	2022 A 40	SEGUROS	03/020212			2.750,00	1.550,00					-1.200,00
2.1.1.1.2.	15	2022 A 40	OUTROS SERVIÇOS	03/020225				1.500,00					1.500,00
2.1.1.1.2.	15	2022 A 40	PROGRAMAS OCUPACIONAIS	03/0400201			109.950,00	110.450,00					500,00
2.1.1.1.2.	16	2022 A 41	CENTRO ESCOLAR DAS ÁRVORES		2022/01/01	2027/12/31							
2.1.1.1.2.	16	2022 A 41	PESSOAL EM REGIME DE TAREFA OU AVENÇA	03/010107			19.600,00	22.200,00					2.600,00
2.1.1.1.2.	16	2022 A 41	VESTUÁRIO E ARTIGOS PESSOAIS	03/020107			500,00	600,00					100,00
2.1.1.1.2.	16	2022 A 41	OUTROS BENS	03/020121			250,00	150,00					-100,00
2.1.1.1.2.	16	2022 A 41	CONSERVAÇÃO DE BENS	03/020203			5.250,00	6.250,00					1.000,00
2.1.1.1.2.	16	2022 A 41	ASSISTÊNCIA TÉCNICA	03/020219			8.500,00	7.300,00					-1.200,00
2.1.1.1.2.	16	2022 A 41	PROGRAMAS OCUPACIONAIS	03/0400201			141.600,00	141.800,00					200,00
2.1.1.1.2.	17	2022 A 42	CENTRO ESCOLAR DO BAIRRO DE S. VICENTE PAULA		2022/01/01	2027/12/31							
2.1.1.1.2.	17	2022 A 42	PESSOAL EM REGIME DE TAREFA OU AVENÇA	03/010107			19.900,00	24.650,00					4.750,00
2.1.1.1.2.	17	2022 A 42	ARTIGOS HONORÍFICOS E DE DECORAÇÃO	03/020119			2.000,00	1.550,00					-450,00
2.1.1.1.2.	17	2022 A 42	TRANSPORTES	03/020210			9.000,00	4.500,00					-4.500,00
2.1.1.1.2.	17	2022 A 42	SEGUROS	03/020212			5.200,00	3.200,00					-2.000,00
2.1.1.1.2.	17	2022 A 42	PROGRAMAS OCUPACIONAIS	03/0400201			108.450,00	108.900,00					450,00
2.1.1.1.2.	18	2022 A 43	CENTRO ESCOLAR DO COGO		2022/01/01	2027/12/31							
2.1.1.1.2.	18	2022 A 43	PESSOAL EM REGIME DE TAREFA OU AVENÇA	03/010107			6.000,00	9.800,00					3.800,00
2.1.1.1.2.	18	2022 A 43	VESTUÁRIO E ARTIGOS PESSOAIS	03/020107			400,00	500,00					100,00
2.1.1.1.2.	18	2022 A 43	OUTROS BENS	03/020121			500,00	400,00					-100,00
2.1.1.1.2.	18	2022 A 43	ESTUDOS PARCEIROS, PRODUÇÃO E CONSULTADORIA	03/020214			650,00	100,00					-550,00
2.1.1.1.2.	18	2022 A 43	PROGRAMAS OCUPACIONAIS	03/0400201			112.800,00	113.350,00					550,00
2.1.1.1.2.	19	2022 A 44	CENTRO ESCOLAR DA TIPIEIRA		2022/01/01	2027/12/31							
2.1.1.1.2.	19	2022 A 44	PESSOAL EM REGIME DE TAREFA OU AVENÇA	03/010107			4.000,00	9.050,00					5.050,00
2.1.1.1.2.	19	2022 A 44	VESTUÁRIO E ARTIGOS PESSOAIS	03/020107			400,00	450,00					50,00
2.1.1.1.2.	19	2022 A 44	OUTROS BENS	03/020121			400,00	350,00					-50,00
Total :							1.999.200,00	1.931.550,00					-67.650,00

ALTERAÇÕES AO PLANO PLURIANUAL
MUNICÍPIO DE VILA REAL

Pág. : 3
Ano : 2023

ALTERAÇÃO NÚMERO : 6 ALTERAÇÃO PERMANENTE AO PLANO DE ATIVIDADES NÚMERO 4 DO ANO CONTABILÍSTICO DE 2023 DATA DE APROVAÇÃO 2023/06/06

Identificação do Objeto : CLASSIFICADOR FUNCIONAL Tipo de Plano : PLANO ATIVIDADES MUNICIPAL Tipo de Rubrica : CLASSIFICAÇÃO ORÇÂNICA/ECONÔMICA Dúvidas

Objetivo	Número do projeto		Descrição	Classificação	Datas		Pagamentos					Modificação (+/-)		
	Código	Ano Tipo Número			Início	Fim	2023		Períodos seguintes					
			[1]	[2]			[3]	[4]	[5]	Dot. atual [6]	Dot. corrigida [7]	2024 [8]	2025 [9]	2026 [10]
2.1.1.2.	19	2022 A 44	PROGRAMAS OCUPACIONAIS	03/04060201			68.000,00	68.950,00						950,00
2.1.1.2.	20	2022 A 45	CENTRO ESCOLAR DE LONDELO	03/04060201	2022/01/01	2027/12/31	6.900,00	1.800,00						-5.900,00
2.1.1.2.	21	2022 A 46	CENTRO ESCOLAR DO PRADO/PERREIROS		2022/01/01	2027/12/31								
2.1.1.2.	21	2022 A 46	ENCARGOS DE INSTALAÇÕES	03/020201			30.000,00	16.500,00						-13.500,00
2.1.1.2.	21	2022 A 46	PROGRAMAS OCUPACIONAIS	03/04060201			12.600,00	2.600,00						-10.000,00
2.1.1.2.	22	2022 A 47	FUNCIONAMENTO DAS BOLSAS		2022/01/01	2027/12/31								
2.1.1.2.	22	2022 A 47	OUTROS	03/02010299			10.000,00	9.000,00						-1.000,00
2.1.1.2.	22	2022 A 47	VESTUÁRIO E ARTIGOS PESSOAIS	03/020107			1.000,00	2.000,00						1.000,00
2.1.1.3.			2º, 3º Ciclos do Ensino Básico e Ensino Secundário				771.400,00	610.750,00						-90.650,00
2.1.1.3.	03	2022 A 49	TRANSPORTES ESCOLARES - REDE PÚBLICA - 2. E 3. CICLOS E SECUNDÁRIO	03/020210	2022/01/01	2027/12/31	654.500,00	585.650,00						-68.850,00
2.1.1.3.	04	2022 A 50	TRANSPORTES ESCOLARES - ALUNOS COM NECESSIDADES EDUCATIVAS ESPECIAIS - 2º E 3º CICLOS E SECUNDÁRIO	03/020210	2022/01/01	2027/12/31	45.000,00	45.050,00						50,00
2.1.1.3.	05	2022 A 51	ESCOLA SECUNDÁRIA CAMILO CASTELO BRANCO		2022/01/01	2027/12/31								
2.1.1.3.	05	2022 A 51	TRANSPORTES	04/020210			1.350,00	1.300,00						-50,00
2.1.1.3.	05	2022 A 51	SEGUROS	04/020212			950,00	1.000,00						50,00
2.1.1.3.	05	2022 A 51	PROGRAMAS OCUPACIONAIS	04/04060201			24.000,00	11.650,00						-12.350,00
2.1.1.3.	06	2022 A 52	ESCOLA SECUNDÁRIA S. PEDRO	04/04060201	2022/01/01	2027/12/31	21.500,00	16.500,00						-5.000,00
2.1.1.3.	07	2022 A 53	AGENDAMENTO DE ESCOLAS TIPOO CÃO		2022/01/01	2027/12/31								
2.1.1.3.	07	2022 A 53	TRANSPORTES	04/020210			1.100,00	1.000,00						-100,00
2.1.1.3.	07	2022 A 53	SEGUROS	04/020212			1.000,00	1.100,00						100,00
2.1.1.3.	07	2022 A 53	PROGRAMAS OCUPACIONAIS	04/04060201			19.000,00	17.000,00						-2.000,00
2.1.1.3.	08	2022 A 54	AGENDAMENTO DE ESCOLAS ANEXO DE MATRUS	04/020117	2022/01/01	2027/12/31	2.000,00	500,00						-1.500,00
2.1.2.			Serviços auxiliares de ensino				103.550,00	82.000,00						-21.550,00
2.1.2.1.			Projetos de Ensino, Animação e Outros				103.550,00	82.000,00						-21.550,00
2.1.2.1.	02	2022 A 55	GESTÃO E DINAMIZAÇÃO DA ESCOLA PELA DE TRANSITO		2022/01/01	2027/12/31								
2.1.2.1.	02	2022 A 55	OUTRO MATERIAL- PEÇAS	03/020114			100,00	400,00						300,00
2.1.2.1.	02	2022 A 55	FERRAMENTAS E UTENSÍLIOS	03/020117			1.000,00	700,00						-300,00
2.1.2.1.	02	2022 A 55	MATERIAL DE EDUCAÇÃO, CULTURA E RECREIO	03/020120			500,00	300,00						-200,00
2.1.2.1.	02	2022 A 55	LIMPEZA E HIGIENE	03/020202			3.400,00	4.900,00						1.500,00
2.1.2.1.	03	2022 A 56	PLANO MUNICIPAL DE APOIO ÀS ATIVIDADES ESCOLARES	03/020210	2022/01/01	2027/12/31	4.900,00	5.050,00						150,00
2.1.2.1.	05	2022 A 58	DINAMIZAÇÃO DE AÇÕES/PROJETOS NO ÂMBITO DA EDUCAÇÃO		2022/01/01	2027/12/31								
2.1.2.1.	05	2022 A 58	PRÊMIOS, CONDECORAÇÕES E OBRITAS	03/020115			34.500,00	17.400,00						-17.100,00
2.1.2.1.	05	2022 A 58	LIMPEZA E HIGIENE	03/020202				1.450,00						1.450,00
2.1.2.1.	05	2022 A 58	TRANSPORTES	03/020210			9.250,00	15.350,00						6.100,00
2.1.2.1.	05	2022 A 58	SIMBÓLIOS, EXPOSIÇÕES E SIMILARES	03/020216			500,00	2.000,00						1.500,00
2.1.2.1.	05	2022 A 58	ASSISTÊNCIA TÉCNICA	03/020219			27.500,00	25.800,00						-1.700,00
2.1.2.1.	05	2022 A 58	OUTROS SERVIÇOS	03/020115			1.500,00	3.700,00						2.200,00
2.1.2.1.	05	2022 A 58	INSTITUIÇÕES SEM FINS LUCRATIVOS	03/040701			900,00	450,00						-450,00
2.1.2.1.	08	2022 A 61	GESTÃO DA RESTAURANTE DE ESTOVARANTES	04/04050201	2022/01/01	2027/12/31	14.500,00	2.500,00						-12.000,00
2.1.2.1.	01	2023 A 6	PROJETO EDUCATIVO MUNICIPAL	03/020214	2022/01/01	2027/12/31	5.000,00	2.000,00						-3.000,00
2.3.			Segurança e ação sociais				375.600,00	347.150,00						-28.450,00
2.3.2.			Ação social				375.600,00	347.150,00						-28.450,00
2.3.2.	01	2020 A 7	BANDEIRAS DA BILTA - INTERVENÇÃO CONCRETADA PARA A INOVAÇÃO E INCLUSÃO SOCIAL		2020/01/01	2023/12/31								
2.3.2.	01	2020 A 7	MATERIAS-PRIMAS E SUBSIDIÁRIAS	02/020101				300,00						300,00
2.3.2.	01	2020 A 7	MATERIAL DE ESCRITÓRIO	02/020108			3.600,00	3.300,00						-300,00
2.3.2.	01	2020 A 7	ARTIGOS HONORÍFICOS E DE DECORAÇÃO	02/020119			2.100,00	1.500,00						-600,00
2.3.2.	01	2020 A 7	LIMPEZA E HIGIENE	02/020202				600,00						600,00
2.3.2.	01	2022 A 62	PROGRAMA MUNICIPAL DE CONSOLIDAÇÃO DA REDE SOCIAL	02/050803	2022/01/01	2027/12/31	6.900,00	3.400,00						-3.500,00
2.3.2.	02	2022 A 63	PROGRAMA MUNICIPAL DE INTERVENÇÃO SOCIAL		2022/01/01	2027/12/31								
2.3.2.	02	2022 A 63	INSTITUIÇÕES SEM FINS LUCRATIVOS	02/040701			67.800,00	72.800,00						5.000,00
Total :							3.083.050,00	2.876.250,00						-206.800,00

Handwritten signature and initials

ALTERAÇÃO NÚMERO : 6 ALTERAÇÃO PERMUTATIVA AO PLANO DE ACTIVIDADES NÚMERO 4 DO ANO CONTABILÍSTICO DE 2023 DATA DE APROVAÇÃO 2023/06/06

Identificação do Objeto : CLASSIFICADOR FUNCIONAL

Tipo de Plano : PLANO ATIVIDADES MUNICIPAL

Tipo de Rubrica : CLASSIFICAÇÃO ORÇAMENTAL/ECONÓMICA

Bases

Objetivo	Número do projeto		Descrição	Classificação	Datas		Pagamentos					Modificação (+/-)		
	Código	Ano Tipo Número			Início	Fim	2023		Períodos seguintes					[13] = [7] - [6]
							Dot. atual [6]	Dot. corrigida [7]	2024 [8]	2025 [9]	2026 [10]	2027 [11]	Outros [12]	
[1]	[2]	[3]	[4]	[5]	[6]	[7]	[8]	[9]	[10]	[11]	[12]	[13]	[14]	[15]
2.3.2.	02	2022 A 63	INSTITUIÇÕES SEM FINS LUCRATIVOS	02/000701			55.000,00	52.000,00						-3.000,00
2.3.2.	03	2022 A 64	PROGRAMA MUNICIPAL DE COMBATE À POBREZA E EXCLUSÃO SOCIAL	02/050003	2022/01/01	2027/12/31	65.800,00	35.900,00						-29.900,00
2.3.2.	04	2022 A 65	PROGRAMA MUNICIPAL SÊNIOR		2022/01/01	2027/12/31								
2.3.2.	04	2022 A 65	OUTROS BENS	02/020121			2.600,00	600,00						-2.000,00
2.3.2.	04	2022 A 65	OUTROS SERVIÇOS	02/020225			7.500,00	1.500,00						-6.000,00
2.3.2.	05	2022 A 66	PROGRAMA MUNICIPAL DE INCENTIVO À RAZALIDADE	02/050003	2022/01/01	2027/12/31	93.000,00	78.500,00						-14.500,00
2.3.2.	06	2022 A 67	PROGRAMA MUNICIPAL SEGURANÇA E PROTEÇÃO SOCIAL-CPQJ	02/020210	2022/01/01	2027/12/31	4.850,00	100,00						-4.750,00
2.3.2.	07	2022 A 68	BILHA 16 - PLANO MUNICIPAL PARA A IGUALDADE		2022/01/01	2027/12/31								
2.3.2.	07	2022 A 68	SEMINÁRIOS, EXPOSIÇÕES E SIMILARES	02/020216			1.500,00	600,00						-900,00
2.3.2.	07	2022 A 68	PUBLICIDADE	02/020217				900,00						900,00
2.3.2.	08	2022 A 69	PROGRAMA MUNICIPAL DE APOIO À SAÚDE		2022/01/01	2027/12/31								
2.3.2.	08	2022 A 69	DESLOCAÇÕES E ESTADAS	02/020213			1.900,00	950,00						-950,00
2.3.2.	08	2022 A 69	INSTITUIÇÕES SEM FINS LUCRATIVOS	02/040701			4.100,00	2.350,00						-1.750,00
2.3.2.	10	2022 A 71	FUNDO MUNICIPAL DE EMERGÊNCIA SOCIAL	02/050003	2022/01/01	2027/12/31	58.950,00	91.950,00						33.000,00
2.4.			Habituação e serviços coletivos				1.188.150,00	1.039.100,00	-1.500,00					-89.050,00
2.4.1.			Habituação				2.500,00	500,00						-2.000,00
2.4.1.	04	2022 A 76	PROGRAMA MUNICIPAL DE CONFORTO HABITACIONAL	02/020214	2022/01/01	2027/12/31	2.500,00	500,00						-2.000,00
2.4.2.			Ordenamento do território				314.200,00	288.150,00						-26.050,00
2.4.2.1.			Planeamento Urbanístico				291.200,00	271.150,00						-14.050,00
2.4.2.1.	04	2016 A 27	ANIMA, VALORIZAR E REINVENTAR - ANU DO CENTRO HISTÓRICO	02/020220	2016/01/01	2023/12/31	28.500,00	34.050,00						5.550,00
2.4.2.1.	02	2022 A 79	MEIÇÕES ACÚSTICAS- REGULAMENTO GERAL DO RUIÃO	02/020214	2022/01/01	2027/12/31	15.500,00	15.700,00						200,00
2.4.2.1.	03	2022 A 80	GESTÃO URBANÍSTICA	02/020225	2022/01/01	2027/12/31	215.850,00	223.350,00						7.500,00
2.4.2.1.	04	2022 A 77	PLANO DE FORTALECER MANTER NASCENTES		2022/01/01	2027/12/31								
2.4.2.1.	04	2022 A 77	ESTUDOS, PARCELOS, PROJECTOS E CONSULTADORIA	02/020214			31.350,00	3.850,00						-27.500,00
2.4.2.1.	04	2022 A 77	PUBLICIDADE	02/020217				200,00						200,00
2.4.2.2.			Reabilitação Urbana				23.000,00	11.000,00						-12.000,00
2.4.2.2.	09	2022 A 81	PLANO DE AÇÃO PARA EDIFÍCIOS E OBRAS EM ESTADO DE DEGRADAÇÃO OU ABANDONO		2022/01/01	2027/12/31								
2.4.2.2.	09	2022 A 81	OUTROS BENS	02/020121			3.000,00	1.000,00						-2.000,00
2.4.2.2.	09	2022 A 81	OUTROS SERVIÇOS	02/020225			20.000,00	10.000,00						-10.000,00
2.4.5.			Resíduos sólidos				80.100,00	54.600,00						-25.500,00
2.4.5.	01	2021 A 4	RECICLAGEM SELETIVA DE LIXO-RESÍDUOS	02/020117	2021/01/01	2023/12/31	25.900,00	400,00						-25.500,00
2.4.5.	03	2022 A 82	RECICLAGEM DOS RESÍDUOS SÓLIDOS URBANOS		2022/01/01	2027/12/31								
2.4.5.	03	2022 A 82	ESTUDOS, PARCELOS, PROJECTOS E CONSULTADORIA	02/020214			54.200,00	53.900,00						-300,00
2.4.5.	03	2022 A 82	PUBLICIDADE	02/020217				300,00						300,00
2.4.6.			Proteção do meio ambiente e conservação da natureza				791.350,00	755.850,00	-1.500,00					-35.500,00
2.4.6.1.			Higiene pública				400,00	1.300,00						900,00
2.4.6.1.	01	2022 A 86	GESTÃO E MANUTENÇÃO DOS SEMITÓRIOS PÚBLICOS	02/020104	2022/01/01	2027/12/31	400,00	1.300,00						900,00
2.4.6.2.			Cemitérios				2.800,00	800,00						-2.000,00
2.4.6.2.	02	2022 A 90	GESTÃO E MANUTENÇÃO DOS CENTÉRIOS MUNICIPAIS	02/020225	2022/01/01	2027/12/31	2.800,00	800,00						-2.000,00
2.4.6.3.			Espaços verdes				668.250,00	668.750,00						-11.500,00
2.4.6.3.	07	2022 A 91	MANUTENÇÃO/FUNCIÓNAMENTO DAS FONTES ORNAMENTAIS		2022/01/01	2027/12/31								
2.4.6.3.	07	2022 A 91	MATERÍAS-PRIMAS E SUBSIDIÁRIAS	02/020101			750,00	1.400,00						650,00
2.4.6.3.	07	2022 A 91	LIMPEZA E HIGIENE	02/020104			500,00	250,00						-250,00
2.4.6.3.	07	2022 A 91	PERGAMENTOS E OBRISTÍLIOS	01/020117			1.000,00	750,00						-250,00
2.4.6.3.	07	2022 A 91	OUTROS BENS	02/020121				50,00						50,00
2.4.6.3.	07	2022 A 91	CONSERVAÇÃO DE BENS	02/020203			780,00	500,00						-280,00
2.4.6.3.	08	2022 A 92	MANUTENÇÃO DE ESPAÇOS VERDES		2022/01/01	2027/12/01								
2.4.6.3.	08	2022 A 92	MATERÍAS-PRIMAS E SUBSIDIÁRIAS	02/020101			6.200,00	5.200,00						-1.000,00
2.4.6.3.	08	2022 A 92	OUTRO MATERIAL- PEÇAS	02/020114			3.000,00	2.500,00						-500,00
2.4.6.3.	08	2022 A 92	ESTUDOS, PARCELOS, PROJECTOS E CONSULTADORIA	02/020214			2.000,00	500,00						-1.500,00
2.4.6.3.	08	2022 A 92	OUTROS SERVIÇOS	02/020225			588.700,00	582.200,00						-6.500,00
						Total :	4.373.180,00	4.088.200,00						-284.980,00

ALTERAÇÃO NÚMERO : 6 ALTERAÇÃO PERMUTATIVA AO PLANO DE ACTIVIDADES NÚMERO 4 DO ANO CONTABILÍSTICO DE 2023 DATA DE APROVAÇÃO 2023/06/06

Identificação do Objeto : CLASSIFICADOR FUNCIONAL

Tipo de Plano : PLANO ACTIVIDADES MUNICIPAL

Tipo de Rubrica : CLASSIFICAÇÃO ORÇAMENTAL/ECONÓMICA

Rubricas

Objetivo	Número do projeto			Descrição	Classificação	Datas		Pagamentos					Modificação (+/-)			
						Início	Fim	2023		Períodos seguintes						
	Código	Ano	Tipo Número	Designação do projeto	[4]	[5]	Dot. atual [6]	Dot. corrigida [7]	2024 [8]	2025 [9]	2026 [10]	2027 [11]		Outros [12]	[13] = [7] - [6]	
2.5.1.	15	2022	A 116	ESTUDOS, PARCEIROS, PROJECTOS E CONSULTADORIA	02/020114			20.000,00	17.800,00						-12.200,00	
2.5.1.	15	2022	A 116	OUTROS TRABALHOS ESPECIALIZADOS	02/020120			500,00	1.500,00						1.000,00	
2.5.1.	15	2022	A 116	OUTROS SERVIÇOS	02/020225			2.500,00	1.000,00						-1.500,00	
2.5.1.	16	2022	A 117	GESTÃO E DINAMIZAÇÃO DA BIBLIOTECA MUNICIPAL		2022/01/01	2027/12/31									
2.5.1.	16	2022	A 117	MATÉRIAS-PRIMAS E SUBSIDIÁRIAS	02/020101			2.550,00	1.050,00						-1.500,00	
2.5.1.	16	2022	A 117	FERRAMENTAS E UTENSÍLIOS	02/020117			1.800,00	2.000,00						200,00	
2.5.1.	16	2022	A 117	MATERIAL DE EDUCAÇÃO, CULTURA E RECREIO	02/020120			6.800,00	7.100,00						300,00	
2.5.1.	16	2022	A 117	CONSERVAÇÃO DE BENS	02/020203			3.000,00	1.500,00						-1.500,00	
2.5.1.	16	2022	A 117	PUBLICIDADE	02/020217			2.100,00	600,00						-1.500,00	
2.5.1.	16	2022	A 117	ASSISTÊNCIA TÉCNICA	02/020219			18.000,00	13.000,00						-5.000,00	
2.5.1.	17	2022	A 118	GESTÃO E DINAMIZAÇÃO DO MUSEU DA VILA VELHA		2022/01/01	2027/12/31									
2.5.1.	17	2022	A 118	MATÉRIAS-PRIMAS E SUBSIDIÁRIAS	02/020101			750,00	900,00						150,00	
2.5.1.	17	2022	A 118	PRÉDIOS, DECORAÇÕES E OBRAS	02/020115			2.500,00	2.100,00						-400,00	
2.5.1.	17	2022	A 118	DESLOCAÇÕES E ESTADAS	02/020213			700,00	1.200,00						500,00	
2.5.1.	17	2022	A 118	SEMINÁRIOS, EXPOSIÇÕES E SIMILARES	02/020216			1.400,00	1.300,00						-100,00	
2.5.1.	17	2022	A 118	PUBLICIDADE	02/020217			500,00	600,00						100,00	
2.5.1.	18	2022	A 119	GESTÃO E DINAMIZAÇÃO DO MUSEU DE ARQUEOLOGIA E MUSEOLÓGICA DE VILA REAL		2022/01/01	2027/12/31									
2.5.1.	18	2022	A 119	OUTRO MATERIAL- PEÇAS	02/020114			200,00	300,00						100,00	
2.5.1.	18	2022	A 119	OUTROS	02/0201603			2.000,00	500,00						-1.500,00	
2.5.1.	18	2022	A 119	FERRAMENTAS E UTENSÍLIOS	02/020117			500,00	400,00						-100,00	
2.5.1.	18	2022	A 119	ARTIGOS HONORÍFICOS E DE DECORAÇÃO	02/020119			2.000,00	550,00						-1.450,00	
2.5.1.	18	2022	A 119	ASSISTÊNCIA TÉCNICA	02/020219			4.500,00	2.800,00						-1.700,00	
2.5.1.	18	2022	A 119	OUTROS TRABALHOS ESPECIALIZADOS	02/020220			0.000,00	500,00						-1.500,00	
2.5.1.	19	2022	A 120	GESTÃO E DINAMIZAÇÃO DO MUSEU DO SOU E DA IMAGEM		2022/01/01	2027/12/31									
2.5.1.	19	2022	A 120	OUTROS	02/0201603			2.000,00	2.800,00						800,00	
2.5.1.	19	2022	A 120	MATERIAL DE EDUCAÇÃO, CULTURA E RECREIO	02/020120			5.500,00	3.500,00						-2.000,00	
2.5.1.	19	2022	A 120	OUTROS BENS	02/020121			800,00	300,00						-500,00	
2.5.1.	19	2022	A 120	CONSERVAÇÃO DE BENS	02/020203			1.700,00	200,00						-1.500,00	
2.5.1.	19	2022	A 120	SEMINÁRIOS, EXPOSIÇÕES E SIMILARES	02/020216			3.550,00	2.550,00						-1.000,00	
2.5.1.	20	2022	A 121	GESTÃO E DINAMIZAÇÃO DO ARQUIVO MUNICIPAL		2022/01/01	2027/12/31									
2.5.1.	20	2022	A 121	LIMPEZA E HIGIENE	02/020202			11.000,00	9.250,00						-1.750,00	
2.5.1.	20	2022	A 121	OUTROS TRABALHOS ESPECIALIZADOS	02/020220			2.000,00	350,00						-1.650,00	
2.5.1.	20	2022	A 121	OUTROS SERVIÇOS	02/020225			200,00	850,00						650,00	
2.5.1.	20	2022	A 121	PROGRAMAS OCUPACIONAIS	02/0400201			2.400,00	100,00						-2.300,00	
2.5.1.	21	2022	A 122	GESTÃO E DINAMIZAÇÃO DO TEATRO MUNICIPAL		2022/01/01	2027/12/31									
2.5.1.	21	2022	A 122	MATÉRIAS-PRIMAS E SUBSIDIÁRIAS	02/020101			1.800,00	3.050,00						1.250,00	
2.5.1.	21	2022	A 122	GASÓLEO	02/02010202			1.000,00	800,00						-200,00	
2.5.1.	21	2022	A 122	OUTRO MATERIAL- PEÇAS	02/020114			2.700,00	3.450,00						750,00	
2.5.1.	21	2022	A 122	FERRAMENTAS E UTENSÍLIOS	02/020117			4.800,00	3.300,00						-1.500,00	
2.5.1.	21	2022	A 122	ARTIGOS HONORÍFICOS E DE DECORAÇÃO	02/020119			500,00	750,00						250,00	
2.5.1.	21	2022	A 122	MATERIAL DE EDUCAÇÃO, CULTURA E RECREIO	02/020120				200,00						200,00	
2.5.1.	21	2022	A 122	OUTROS BENS	02/020121			11.550,00	13.750,00						2.200,00	
2.5.1.	21	2022	A 122	LIMPEZA E HIGIENE	02/020202			15.000,00	13.950,00						-1.050,00	
2.5.1.	21	2022	A 122	CONSERVAÇÃO DE BENS	02/020203			5.750,00	7.850,00						2.100,00	
2.5.1.	21	2022	A 122	LOCAÇÃO DE OUTROS BENS	02/020208			4.000,00	900,00						-3.100,00	
2.5.1.	21	2022	A 122	TRANSPORTES	02/020210			14.000,00	13.000,00						-1.000,00	
2.5.1.	21	2022	A 122	SEGUROS	02/020212			6.000,00	4.750,00						-1.250,00	
2.5.1.	02	2023	A 15	VILA REAL FESTIVAL		2023/01/01	2027/12/31									
2.5.1.	02	2023	A 15	MATERIAL DE EDUCAÇÃO, CULTURA E RECREIO	02/020120			5.500,00	7.500,00						2.000,00	
2.5.1.	02	2023	A 15	PUBLICIDADE	02/020217				2.650,00						2.650,00	
2.5.1.	06	2023	A 19	MUSEU DA CENTRAL DO XILE		2023/01/01	2027/12/31									
2.5.1.	06	2023	A 19	MATÉRIAS-PRIMAS E SUBSIDIÁRIAS	02/020101				50,00						50,00	
2.5.1.	06	2023	A 19	OUTROS	02/02010299				150,00						150,00	
2.5.1.	06	2023	A 19	OUTROS BENS	02/020121			600,00	450,00						-150,00	
2.5.1.	06	2023	A 19	OUTROS TRABALHOS ESPECIALIZADOS	02/020220			10.600,00	18.600,00	12.600,00					8.000,00	
2.5.2.				Desporto, recreio e lazer				380.500,00	350.350,00						-47.950,00	
Total :								5.132.500,00	4.716.350,00	11.100,00						-416.150,00

ALTERAÇÕES AO PLANO PLURIANUAL
MUNICÍPIO DE VILA REAL

Pág. 7
Ano : 2023

ALTERAÇÃO NÚMERO : 6 ALTERAÇÃO PERMUTATIVA AO PLANO DE ACTIVIDADES NÚMERO 4 DO ANO CONTABILÍSTICO DE 2023 DATA DE APROVAÇÃO 2023/06/06

Identificação do Objeto : CLASSIFICADOR FUNCIONAL

Tipo de Plano : PLANO ACTIVIDADES MUNICIPAL

Tipo de Rubrica : CLASSIFICAÇÃO ORÇANICA/ECONÓMICA

Bares

Objetivo	Número do projeto		Descrição	Classificação	Datas		Pagamentos					Modificação (+/-)		
	Código	Ano Tipo Número			Início	Fim	2023		Períodos seguintes					
							Out. atual	Out. corrigida	2024	2025	2026		2027	Outros
[1]	[2]	[3]	[4]	[5]	[6]	[7]	[8]	[9]	[10]	[11]	[12]	[13] = [7] - [6]		
2.5.2.	01	2020 A 18	ECOVIA INTERNACIONAL DO TÁMBA E CORO - TROÇO DE VILA REAL/SANTA MARTA DE PEREGRINO/PESO DA BÉGUA		2020/01/01	2027/12/31								
2.5.2.	01	2020 A 18	LOCAÇÃO DE OUTROS BENS	02/020208				7.350,00					7.350,00	
2.5.2.	01	2020 A 18	OUTROS SERVIÇOS	02/020225			7.000,00	6.010,00					-1.000,00	
2.5.2.	04	2022 A 127	VERÃO EM MOVIMENTO - FÉRIAS DESPORTIVAS		2022/01/01	2027/12/31								
2.5.2.	04	2022 A 127	ALIMENTAÇÃO- REFEIÇÕES CONFECCIONADAS	02/020105			3.000,00	450,00					-2.550,00	
2.5.2.	04	2022 A 127	PRÊMIOS, CONDECORAÇÕES E OBRITAS	02/020115			1.600,00	4.450,00					2.850,00	
2.5.2.	04	2022 A 127	FERRAMENTAS E UTENSÍLIOS	02/020117			500,00	100,00					-400,00	
2.5.2.	04	2022 A 127	MATERIAL DE EDUCAÇÃO, CULTURA E RECREIO	02/020120			500,00	200,00					-300,00	
2.5.2.	04	2022 A 127	OUTROS BENS	02/020121			300,00	401,00					100,00	
2.5.2.	04	2022 A 127	TRANSPORTES	02/020210			11.150,00	9.050,00					-1.300,00	
2.5.2.	04	2022 A 127	OUTROS TRABALHOS ESPECIALIZADOS	02/020220			9.500,00	14.350,00					4.850,00	
2.5.2.	04	2022 A 127	OUTROS SERVIÇOS	02/020225			2.000,00	1.050,00					-950,00	
2.5.2.	05	2022 A 128	DIMINUIÇÃO DE ATIVOS/PROJETOS NO ÂMBITO DO DESPORTO		2022/01/01	2027/12/31								
2.5.2.	05	2022 A 128	VESTUÁRIO E ARTIGOS PESSOAIS	02/020107			500,00	350,00					-150,00	
2.5.2.	05	2022 A 128	PRÊMIOS, CONDECORAÇÕES E OBRITAS	02/020115			2.750,00	3.000,00					250,00	
2.5.2.	05	2022 A 128	FERRAMENTAS E UTENSÍLIOS	02/020117			500,00	200,00					-300,00	
2.5.2.	05	2022 A 128	MATERIAL DE EDUCAÇÃO, CULTURA E RECREIO	02/020120			1.000,00	300,00					-700,00	
2.5.2.	05	2022 A 128	OUTROS BENS	02/020121			500,00	350,00					-150,00	
2.5.2.	05	2022 A 128	LOCAÇÃO DE OUTROS BENS	02/020208			2.400,00	1.050,00					-1.350,00	
2.5.2.	05	2022 A 128	SEGUROS	02/020212			3.100,00	2.700,00					-400,00	
2.5.2.	05	2022 A 128	SERVIÇOS, EXPOSIÇÕES E SIMILARES	02/020216				250,00					250,00	
2.5.2.	05	2022 A 128	OUTROS TRABALHOS ESPECIALIZADOS	02/020220			6.350,00	8.600,00					2.250,00	
2.5.2.	05	2022 A 128	OUTROS SERVIÇOS	02/020225			6.200,00	1.350,00					-4.850,00	
2.5.2.	07	2022 A 130	COMPARTICIPAÇÃO DE PROJETOS/EVENTOS RELEVANTES PARA O COMPLEXO	02/040701	2022/01/01	2027/12/31	46.850,00	49.450,00					1.400,00	
2.5.2.	11	2022 A 134	COMPARTICIPAÇÃO EM INVESTIMENTOS DE ASSOCIAÇÕES DESPORTIVAS	02/080701	2022/01/01	2027/12/31	116.500,00	154.500,00					38.000,00	
2.5.2.	16	2022 A 139	GESTÃO E DIMINUIÇÃO DO CENTRO MUNICIPAL DE MARCHA E CORRIDA	02/040701	2022/01/01	2027/12/31	10.000,00	7.500,00					-2.500,00	
2.5.2.	17	2022 A 140	GESTÃO E MANUTENÇÃO DE POLIVALENTES DESPORTIVOS		2022/01/01	2027/12/31								
2.5.2.	17	2022 A 140	MATERIAS-PRIMAS E SUBSIDIÁRIAS	02/020101			2.000,00	1.250,00					-750,00	
2.5.2.	17	2022 A 140	CONSERVAÇÃO DE BENS	02/020203			4.950,00	1.950,00					-3.000,00	
2.5.2.	18	2022 A 141	ENCARGOS DAS INSTALAÇÕES E MANUTENÇÃO DO COMPLEXO DE COSSAIS		2022/01/01	2027/12/31								
2.5.2.	18	2022 A 141	MATERIAS-PRIMAS E SUBSIDIÁRIAS	02/020101			15.000,00	20.350,00					5.350,00	
2.5.2.	18	2022 A 141	OUTRO MATERIAL- PEÇAS	02/020114			900,00	450,00					-450,00	
2.5.2.	18	2022 A 141	CONSERVAÇÃO DE BENS	02/020203			1.000,00	1.500,00					500,00	
2.5.2.	18	2022 A 141	SEGUROS	02/020212			300,00	250,00					-50,00	
2.5.2.	19	2022 A 142	GESTÃO E DIMINUIÇÃO DA PISCINA MUNICIPAL COBERTA		2022/01/01	2027/12/31								
2.5.2.	19	2022 A 142	MATERIAS-PRIMAS E SUBSIDIÁRIAS	02/020101			750,00	650,00					-100,00	
2.5.2.	19	2022 A 142	LIMPEZA E HIGIENE	02/020104			12.000,00	14.000,00					2.000,00	
2.5.2.	19	2022 A 142	OUTRO MATERIAL- PEÇAS	02/020114			1.500,00	500,00					-1.000,00	
2.5.2.	19	2022 A 142	FERRAMENTAS E UTENSÍLIOS	02/020117			2.000,00	5.200,00					2.400,00	
2.5.2.	19	2022 A 142	CONSERVAÇÃO DE BENS	02/020203			5.000,00	2.700,00					-2.300,00	
2.5.2.	19	2022 A 142	TRANSPORTES	02/020210			700,00	200,00					-500,00	
2.5.2.	19	2022 A 142	SEGUROS	02/020212			900,00	400,00					-500,00	
2.5.2.	19	2022 A 142	PUBLICIDADE	02/020217			1.500,00	300,00					-1.200,00	
2.5.2.	19	2022 A 142	PROGRAMAS OCUPACIONAIS	02/04080201			9.400,00	450,00					-8.950,00	
2.5.2.	20	2022 A 143	GESTÃO E MANUTENÇÃO DO COMPLEXO DO HOTEI DA FORÇA		2022/01/01	2027/12/31								
2.5.2.	20	2022 A 143	OUTRO MATERIAL- PEÇAS	02/020114			7.500,00	1.500,00					-6.000,00	
2.5.2.	20	2022 A 143	FERRAMENTAS E UTENSÍLIOS	02/020117			9.500,00	2.100,00					-7.400,00	
2.5.2.	20	2022 A 143	OUTROS TRABALHOS ESPECIALIZADOS	02/020220			4.500,00	1.500,00					-3.000,00	
Total :							5.484.900,00	5.044.600,00	11.100,00					-400.300,00

ALTERAÇÃO NÚMERO : 6 ALTERAÇÃO PERMUTATIVA AO PLANO DE ACTIVIDADES NÚMERO 4 DO ANO CONTABILÍSTICO DE 2023 DATA DE APROVAÇÃO 2023/06/06

Identificação do Objeto : CLASSIFICADOR FUNCIONAL

Tipo de Plano : PLANO ACTIVIDADES MUNICIPAL

Tipo de Rubrica : CLASSIFICAÇÃO ORÇAMENTAL/ECONÓMICA

Dúros

Objetivo	Número do projeto			Descrição	Classificação	Datas		Pagamentos					Modificação (+/-)				
	Código	Ano	Tipo Número			Designação do projeto	Início	Fim	2023		Períodos seguintes					[13] = [7]	[6]
									Dot. atual	Dot. corrigida	2024	2025	2026	2027	Outros		
[1]	[2]	[3]	[4]	[5]	[6]	[7]	[8]	[9]	[10]	[11]	[12]	[13]	[14]				
2.5.2.	21	2022 A 144		GESTÃO E DINTAMIZAÇÃO DO PAVILÃO DOS DESPORTOS DE VILA REAL		2022/01/01	2022/12/31										
2.5.2.	21	2022 A 144		MATERIAL DE EDUCAÇÃO, CULTURA E RECREIO	02/020120			3.000,00	1.500,00							-1.500,00	
2.5.2.	21	2022 A 144		OUTROS BENS	02/020121			1.500,00	3.000,00							1.500,00	
2.5.2.	21	2022 A 144		CONSERVAÇÃO DE BENS	02/020203			10.000,00	2.500,00							-7.500,00	
2.5.2.	21	2022 A 144		LOCAÇÃO DE OUTROS BENS	02/020208			4.600,00	2.400,00							-2.200,00	
2.5.2.	21	2022 A 144		PUBLICIDADE	02/020217			2.600,00	1.100,00							-1.500,00	
2.5.2.	21	2022 A 144		ASSISTÊNCIA TÉCNICA	02/020219			19.900,00	4.900,00							-15.000,00	
2.5.2.	21	2022 A 144		PROGRAMAS OCUPACIONAIS	02/04080201			24.500,00	1.900,00							-22.600,00	
2.5.2.	22	2022 A 145		PLANO MUNICIPAL DE APOIO AOS TRANSPORTES	02/020210	2022/01/01	2022/12/31	20.000,00	5.000,00							-15.000,00	
2.5.3.	02	2022 A 149		Outras atividades cívicas e religiosas				51.300,00	47.450,00							-3.850,00	
2.5.3.	02	2022 A 149		DINTAMIZAÇÃO DE AÇÕES/PROJETOS NO ÂMBITO DA JUVENTUDE		2022/01/01	2022/12/31										
2.5.3.	02	2022 A 149		MATÉRIAS-PRIMAS E SUBSIDIÁRIAS	02/020101				250,00							250,00	
2.5.3.	02	2022 A 149		FERRAMENTAS E UTENSÍLIOS	02/020117				250,00							250,00	
2.5.3.	02	2022 A 149		LOCAÇÃO DE OUTROS BENS	02/020208			5.000,00	3.550,00							-1.450,00	
2.5.3.	02	2022 A 149		ESTUDOS, PARCEIROS, PROJETOS E CONSULTADORIA	02/020214			6.800,00	1.000,00							-5.800,00	
2.5.3.	02	2022 A 149		PUBLICIDADE	02/020217			2.000,00	1.850,00							-150,00	
2.5.3.	02	2022 A 149		OUTROS TRABALHOS ESPECIALIZADOS	02/020220			1.500,00	2.600,00							1.100,00	
2.5.3.	02	2022 A 149		INSTITUIÇÕES SEM FINS LUCRATIVOS	02/040701			3.000,00	3.450,00							450,00	
2.5.3.	03	2022 A 150		COMPARTICIPAÇÃO A PROJETOS/EVENTOS JUVENIS RELEVANTES		2022/01/01	2022/12/31										
2.5.3.	03	2022 A 150		INSTITUIÇÕES SEM FINS LUCRATIVOS	02/040701			17.500,00	16.500,00							-1.000,00	
2.5.3.	03	2022 A 150		OUTRAS	02/04080202			5.500,00	10.500,00							5.000,00	
2.5.3.	01	2023 A 21		LEI 7	02/040701	2022/01/01	2022/12/31	10.000,00	7.500,00							-2.500,00	
3.				Ponções económicas				3.448.550,00	3.978.350,00	-4.500,00						529.800,00	
3.1.				Agricultura, pecuária, silvicultura, caça e pesca				68.200,00	70.500,00							2.300,00	
3.1.	02	2022 A 153		APOIO À ECONOMIA PEQUENA	02/04080202	2022/01/01	2022/12/31	22.200,00	24.650,00							2.450,00	
3.1.	07	2022 A 158		DNPI - GESTÃO DE COMBUSTÍVEIS FLORESTAIS		2022/01/01	2022/12/31										
3.1.	07	2022 A 158		LOCAÇÃO DE OUTROS BENS	02/020208			14.000,00	10.700,00							-3.300,00	
3.1.	07	2022 A 158		OUTROS SERVIÇOS	02/020225			31.000,00	34.300,00							3.300,00	
3.1.	11	2022 A 162		ELIMINAÇÃO DE NÚMEROS DA VESPA VELUTINA / ASIÁTICA	02/020101	2022/01/01	2022/12/31	1.000,00	850,00							-150,00	
3.2.				Indústria e energia				1.323.350,00	1.751.850,00	-4.500,00						428.500,00	
3.2.	05	2018 A 159		EFICIÊNCIA ENERGÉTICA NA ILUMINAÇÃO PÚBLICA		2018/01/01	2023/12/31										
3.2.	05	2018 A 159		OUTROS BENS	02/020121				100,00							100,00	
3.2.	05	2018 A 159		ESTUDOS, PARCEIROS, PROJETOS E CONSULTADORIA	02/020214			73.800,00	73.700,00							-100,00	
3.2.	05	2022 A 165		PROGRAMAMENTO DE REDE DE ILUMINAÇÃO PÚBLICA	02/020225	2022/01/01	2022/12/31	15.000,00	12.000,00							-3.000,00	
3.2.	06	2022 A 166		ILUMINAÇÃO PÚBLICA		2022/01/01	2022/12/01										
3.2.	06	2022 A 166		OUTRO MATERIAL- PEÇAS	02/020114			800,00	900,00							100,00	
3.2.	06	2022 A 166		FERRAMENTAS E UTENSÍLIOS	02/020117			2.500,00	6.500,00							4.000,00	
3.2.	06	2022 A 166		OUTROS SERVIÇOS	02/020225			1.231.250,00	1.658.650,00	-4.500,00						427.400,00	
3.3.				Transportes e comunicações				486.150,00	381.100,00							-105.050,00	
3.3.1.				Transportes rodoviários				393.350,00	285.900,00							-107.450,00	
3.3.1.1.				Rede viária e sinalização				217.100,00	202.300,00							-14.800,00	
3.3.1.1.	04	2022 A 167		CONSERVAÇÃO/MANTENÇÃO DA REDE VIÁRIA MUNICIPAL PRINCIPAL		2022/01/01	2022/12/31										
3.3.1.1.	04	2022 A 167		MATÉRIAS-PRIMAS E SUBSIDIÁRIAS	02/020101			35.000,00	25.000,00							-10.000,00	
3.3.1.1.	04	2022 A 167		OUTROS SERVIÇOS	02/020225			5.250,00	1.750,00							-3.500,00	
3.3.1.1.	05	2022 A 168		CONSERVAÇÃO/MANTENÇÃO DE ARRABANDEOS MUNICIPAIS		2022/01/01	2022/12/31										
3.3.1.1.	05	2022 A 168		MATÉRIAS-PRIMAS E SUBSIDIÁRIAS	02/020101			10.350,00	11.000,00							650,00	
3.3.1.1.	05	2022 A 168		FERRAMENTAS E UTENSÍLIOS	02/020117			1.300,00	8.300,00							7.000,00	
3.3.1.1.	05	2022 A 168		OUTROS BENS	02/020121			5.000,00	1.450,00							-3.550,00	
3.3.1.1.	05	2022 A 168		CONSERVAÇÃO DE BENS	02/020203			92.700,00	95.600,00							2.900,00	
3.3.1.1.	05	2022 A 168		LOCAÇÃO DE OUTROS BENS	02/020208				250,00							250,00	
3.3.1.1.	05	2022 A 168		OUTROS TRABALHOS ESPECIALIZADOS	02/020220			7.100,00	6.850,00							-250,00	
Total :								7.130.550,00	7.086.900,00	6.600,00						-43.650,00	

ALTERAÇÃO NÚMERO : 6 ALTERAÇÃO PERMUTATIVA AO PLANO DE ACTIVIDADES NÚMERO 4 DO ANO CONTABILÍSTICO DE 2023 DATA DE APROVAÇÃO 2023/06/06

Identificação do Objeto : CLASSIFICADOR FUNCIONAL

Tipo de Plano : PLANO ACTIVIDADES MUNICIPAL

Tipo de Rubrica : CLASSIFICAÇÃO ORÇAMENTAL/ECONÓMICA

Bruos

Objetivo	Número do projeto		Descrição	Classificação	Datas		Pagamentos					Modificação (#)
	Código	Ano Tipo Número			Início	Fim	Períodos seguintes					
							2023	2024	2025	2026	2027	
[1]	[2]	[3]	[4]	[5]	[6]	[7]	[8]	[9]	[10]	[11]	[12]	[13] = [7] - [6]
3.4.2.	03	2022 A 182	COMUNICAÇÕES	02/020209		1.200,00	1.300,00					100,00
3.4.2.	03	2022 A 182	PUBLICIDADE	02/020217		5.100,00	4.600,00					-500,00
3.4.2.	03	2022 A 182	OUTROS TRABALHOS ESPECIALIZADOS	02/020220		25.000,00	5.500,00					-19.500,00
3.4.2.	04	2022 A 183	PARTICIPAÇÃO EM FEIRAS E MOSTRAS		2022/01/01	2027/12/31						
3.4.2.	04	2022 A 183	LOCAÇÃO DE OUTROS BENS	02/020208		10.000,00	2.650,00					-7.350,00
3.4.2.	04	2022 A 183	DESLOCAÇÕES E ESTADAS	02/020213		6.000,00	5.400,00					-600,00
3.4.2.	04	2022 A 183	PUBLICIDADE	02/020217		3.400,00	400,00					-3.000,00
3.4.2.	04	2022 A 183	OUTROS SERVIÇOS	02/020225		3.000,00	50,00					-2.950,00
3.4.2.	05	2022 A 184	PROMOÇÃO E DIVERSIFICAÇÃO DO 'CIRCUITO INTERNACIONAL DE VILA REAL'		2022/01/01	2027/12/31						
3.4.2.	05	2022 A 184	MATERIAS-PRIMAS E SUBSIDIÁRIAS	02/020101		34.950,00	53.600,00					18.650,00
3.4.2.	05	2022 A 184	ALIMENTAÇÃO- REFEIÇÕES CONFECCIONADAS	02/020105		20.000,00	350,00					-19.650,00
3.4.2.	05	2022 A 184	OUTRO MATERIAL- PEÇAS	02/020114		1.000,00	100,00					-900,00
3.4.2.	05	2022 A 184	FERRAMENTAS E UTENSÍLIOS	02/020117		7.500,00	5.450,00					-2.050,00
3.4.2.	05	2022 A 184	OUTROS BENS	02/020121		2.400,00	43.950,00					41.550,00
3.4.2.	05	2022 A 184	LIMPEZA E HIGIENE	02/020302		6.000,00	50,00					-5.950,00
3.4.2.	05	2022 A 184	CONSERVAÇÃO DE BENS	02/020203		1.000,00	300,00					-700,00
3.4.2.	05	2022 A 184	LOCAÇÃO DE OUTROS BENS	02/020208		170.000,00	227.550,00					49.550,00
3.4.2.	05	2022 A 184	TRANSPORTES	02/020210		59.000,00	69.250,00					10.250,00
3.4.2.	05	2022 A 184	REPRESENTAÇÃO DOS SERVIÇOS	02/020211		2.400,00	400,00					-2.000,00
3.4.2.	05	2022 A 184	DESLOCAÇÕES E ESTADAS	02/020213		31.500,00	42.000,00					10.500,00
3.4.2.	05	2022 A 184	PUBLICIDADE	02/020217		41.500,00	129.500,00					88.000,00
3.4.2.	05	2022 A 184	VIGILÂNCIA E SEGURANÇA	02/020218		45.000,00	81.200,00					36.200,00
3.4.2.	05	2022 A 184	ASSISTÊNCIA TÉCNICA	02/020219			1.200,00					1.200,00
3.4.2.	05	2022 A 184	OUTROS TRABALHOS ESPECIALIZADOS	02/020220		556.000,00	576.300,00					20.300,00
3.4.2.	05	2022 A 184	OUTROS SERVIÇOS	02/020225		7.500,00	13.350,00					5.850,00
3.4.2.	05	2022 A 184	INSTITUIÇÕES SEM FINS LUCRATIVOS	02/040701		37.600,00	117.250,00					79.650,00
3.4.2.	05	2022 A 184	IMPOSTOS E TAXAS - OUTRAS	02/0602010199			150,00					150,00
3.4.2.	05	2022 A 184	ACTIVOS INCORPÓREOS	02/060202		55.000,00	2.050,00					-52.950,00
3.4.2.	06	2022 A 185	PROMOÇÃO E DIVERSIFICAÇÃO DA QUADRA MUNICIPAL E PASSAGEM DE ANO	02/020208	2022/01/01	2027/12/31	68.000,00	11.800,00				-57.000,00
3.4.2.	07	2022 A 186	PROMOÇÃO E DIVERSIFICAÇÃO DO 'FESTIVAL ROCK MODERNO'		2022/01/01	2027/12/31						
3.4.2.	07	2022 A 186	MATERIAS-PRIMAS E SUBSIDIÁRIAS	02/020101			300,00					300,00
3.4.2.	07	2022 A 186	OUTRO MATERIAL- PEÇAS	02/020114			150,00					150,00
3.4.2.	07	2022 A 186	FERRAMENTAS E UTENSÍLIOS	02/020117		100,00	600,00					500,00
3.4.2.	07	2022 A 186	OUTROS BENS	02/020121		500,00	2.100,00					1.600,00
3.4.2.	07	2022 A 186	LOCAÇÃO DE OUTROS BENS	02/020208		9.000,00	6.700,00					-2.300,00
3.4.2.	07	2022 A 186	VIGILÂNCIA E SEGURANÇA	02/020218		4.200,00	5.550,00					1.350,00
3.4.2.	08	2022 A 187	FESTAS DA CIDADE E DO CONCELHO		2022/01/01	2027/12/31						
3.4.2.	08	2022 A 187	MATERIAS-PRIMAS E SUBSIDIÁRIAS	02/020101		300,00	600,00					300,00
3.4.2.	08	2022 A 187	OUTRO MATERIAL- PEÇAS	02/020114			50,00					50,00
3.4.2.	08	2022 A 187	PRÉMIOS, COMEMORAÇÕES E OFERTAS	02/020115		2.900,00	1.300,00					-700,00
3.4.2.	08	2022 A 187	FERRAMENTAS E UTENSÍLIOS	02/020117		500,00	4.000,00					3.500,00
3.4.2.	08	2022 A 187	ARTIGOS HONORÍFICOS E DE DECORAÇÃO	02/020119			400,00					400,00
3.4.2.	08	2022 A 187	OUTROS BENS	02/020121		1.700,00	2.150,00					450,00
3.4.2.	08	2022 A 187	LOCAÇÃO DE OUTROS BENS	02/020208		77.100,00	79.850,00					1.550,00
3.4.2.	08	2022 A 187	PUBLICIDADE	02/020217		9.400,00	9.750,00					350,00
3.4.2.	08	2022 A 187	VIGILÂNCIA E SEGURANÇA	02/020218		13.900,00	16.800,00					2.900,00
3.4.2.	08	2022 A 187	OUTROS TRABALHOS ESPECIALIZADOS	02/020220		161.700,00	159.000,00					-2.700,00
3.4.2.	08	2022 A 187	OUTROS SERVIÇOS	02/020225		6.250,00	5.800,00					-450,00
3.4.2.	08	2022 A 187	ESTADO	02/040101		3.000,00	100,00					-2.900,00
3.4.2.	08	2022 A 187	INSTITUIÇÕES SEM FINS LUCRATIVOS	02/040701		20.000,00	22.000,00					2.000,00
3.4.2.	09	2022 A 188	GESTÃO E DIVERSIFICAÇÃO DA LOJA DE INFORMACÃO TURÍSTICA	02/020120	2022/01/01	2027/12/31	5.300,00	5.900,00				600,00
3.5.			Outras funções económicas			17.000,00	7.500,00					-9.500,00
3.5.	03	2022 A 189	APOIO A INICIATIVAS DE ASSOCIAÇÕES EMPRESARIAIS	02/040701	2022/01/01	2027/12/31	17.000,00	7.500,00				-9.500,00
Total :						9.030.850,00	9.092.700,00	6.600,00				61.850,00

ALTERAÇÃO NÚMERO : 6 ALTERAÇÃO PERMUTATIVA AO PLANO DE ACTIVIDADES NÚMERO 4 DO ANO CONTABILÍSTICO DE 2023 DATA DE APROVAÇÃO 2023/06/06

Identificação do Objeto : CLASSIFICADOR FUNCIONAL

Tipo de Plano : PLANO ACTIVIDADES MUNICIPAL

Tipo de Rubrica : CLASSIFICAÇÃO ORÇÂNICA/ECONÓMICA

Buros

Objetivo	Número do projeto		Descrição	Classificação	Datas		Pagamentos						Modificação (+/-)			
	Código	Ano Tipo Número			Início	Fim	2023		Períodos seguintes					[13]	[7]	[6]
							Dot. atual	Dot. corrigida	2024	2025	2026	2027	Outros			
[1]	[2]	[3]	[4]	[5]	[6]	[7]	[8]	[9]	[10]	[11]	[12]	[13]	[7]	[6]		
3.3.1.1.	06	2022 A 169	GESTÃO E MANUTENÇÃO DA SINALIZAÇÃO HORIZONTAL, VERTICAL E DEBORDONA:		2022/01/01	2027/12/31										
3.3.1.1.	06	2022 A 169	MATÉRIAS-PRIMAS E SUBSIDIÁRIAS	02/020101			5.000,00	3.000,00							-2.000,00	
3.3.1.1.	06	2022 A 169	OUTRO MATERIAL- PEÇAS	02/020114			1.500,00	500,00							-1.000,00	
3.3.1.1.	06	2022 A 169	FERRAMENTAS E UTENSÍLIOS	02/020117			15.000,00	35.000,00							400,00	
3.3.1.1.	06	2022 A 169	CONSERVAÇÃO DE BENS	02/020203			8.300,00	4.000,00							-4.300,00	
3.3.1.1.	06	2022 A 169	TRANSPORTES	02/020210			10.600,00	9.200,00							-1.400,00	
3.3.1.2.			Transportes				176.250,00	83.600,00							-92.650,00	
3.3.1.2.	06	2022 A 170	AÇÕES DE MOBILIDADE E TRÂNSITO		2022/01/01	2027/12/31										
3.3.1.2.	06	2022 A 170	MATERIAL DE EDUCAÇÃO, CULTURA E RECREIO	02/020120			2.600,00	7.100,00							4.500,00	
3.3.1.2.	06	2022 A 170	TRANSPORTES	02/020210			5.000,00	2.000,00							-3.000,00	
3.3.1.2.	06	2022 A 170	PUBLICIDADE	02/020217			10.000,00	6.000,00							-4.000,00	
3.3.1.2.	06	2022 A 170	OUTROS TRABALHOS ESPECIALIZADOS	02/020220			3.500,00	8.500,00							5.000,00	
3.3.1.2.	08	2022 A 172	GESTÃO E MANUTENÇÃO DE SEMÁFOROS	02/020220	2022/01/01	2027/12/31	2.500,00	1.500,00							-1.000,00	
3.3.1.2.	09	2022 A 173	GESTÃO E MANUTENÇÃO DE ABRIGOS PARA PASSAGEIROS	02/020203	2022/01/01	2027/12/31	1.850,00	800,00							-1.150,00	
3.3.1.2.	10	2022 A 174	GESTÃO E MANUTENÇÃO DOS MEIOS MECÂNICOS / ELEVADORES PÚBLICOS DA CIDADE		2022/01/01	2027/12/31										
3.3.1.2.	10	2022 A 174	LIMPEZA E HIGIENE	02/020202			6.000,00	1.500,00							-4.500,00	
3.3.1.2.	10	2022 A 174	ASSISTÊNCIA TÉCNICA	02/020219			10.000,00	1.500,00							-8.500,00	
3.3.1.2.	11	2022 A 175	PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL DE VILA REAL		2022/01/01	2027/12/31										
3.3.1.2.	11	2022 A 175	PUBLICIDADE	02/020217				400,00							400,00	
3.3.1.2.	11	2022 A 175	OUTROS TRABALHOS ESPECIALIZADOS	02/020220			49.000,00	18.600,00							-30.400,00	
3.3.1.2.	12	2022 A 176	PLANO MUNICIPAL DE SEGURANÇA ROBOVIÁRIA	02/020220	2022/01/01	2027/12/31	85.700,00	35.700,00							-50.000,00	
3.3.2.			Transportes aéreos				92.800,00	95.200,00							2.400,00	
3.3.2.	02	2022 A 177	GESTÃO E MANUTENÇÃO DO AERÓDROMO MUNICIPAL		2022/01/01	2027/12/31										
3.3.2.	02	2022 A 177	MATÉRIAS-PRIMAS E SUBSIDIÁRIAS	02/020101			1.000,00	1.300,00							300,00	
3.3.2.	02	2022 A 177	FERRAMENTAS E UTENSÍLIOS	02/020117			3.500,00	10.000,00							6.500,00	
3.3.2.	02	2022 A 177	LIMPEZA E HIGIENE	02/020202			3.500,00	5.400,00							1.900,00	
3.3.2.	02	2022 A 177	LOCAÇÃO DE OUTROS BENS	02/020208			300,00	2.600,00							2.300,00	
3.3.2.	02	2022 A 177	SEGUROS	02/020212			12.500,00	11.000,00							-1.500,00	
3.3.2.	02	2022 A 177	ESTUDOS, PARCERES, PROJECTOS E CONSULTADORIA	02/020214			1.000,00	1.850,00							850,00	
3.3.2.	02	2022 A 177	VIGILÂNCIA E SEGURANÇA	02/020218			55.000,00	50.100,00							-4.900,00	
3.3.2.	02	2022 A 177	ASSISTÊNCIA TÉCNICA	02/020219			16.000,00	12.950,00							-3.050,00	
3.4.			Comércio e turismo				1.353.850,00	1.767.400,00							213.550,00	
3.4.1.			Mercearias e feiras				26.600,00	29.100,00							2.500,00	
3.4.1.	01	2022 A 178	GESTÃO E MANUTENÇÃO DO MERCADO MUNICIPAL		2022/01/01	2027/12/31										
3.4.1.	01	2022 A 178	OUTROS	02/02010299			1.500,00	1.000,00							-500,00	
3.4.1.	01	2022 A 178	LIMPEZA E HIGIENE	02/020202			15.550,00	17.700,00							2.150,00	
3.4.1.	01	2022 A 178	CONSERVAÇÃO DE BENS	02/020203			1.000,00	1.500,00							500,00	
3.4.1.	02	2022 A 179	GESTÃO E MANUTENÇÃO DA FEIRA DE LEVANTE		2022/01/01	2027/12/31										
3.4.1.	02	2022 A 179	LIMPEZA E HIGIENE	02/020104			600,00	900,00							300,00	
3.4.1.	02	2022 A 179	OUTRO MATERIAL- PEÇAS	02/020114			100,00	200,00							100,00	
3.4.1.	02	2022 A 179	FERRAMENTAS E UTENSÍLIOS	02/020117			200,00	250,00							50,00	
3.4.1.	02	2022 A 179	OUTROS BENS	02/020121			500,00	350,00							-150,00	
3.4.1.	02	2022 A 179	LIMPEZA E HIGIENE	02/020202			4.250,00	4.600,00							350,00	
3.4.1.	02	2022 A 179	VIGILÂNCIA E SEGURANÇA	02/020218			2.900,00	2.600,00							-300,00	
3.4.2.			Turismo				1.527.250,00	1.738.300,00							211.050,00	
3.4.2.	01	2022 A 180	COMPARTICIPAÇÃO A PROJETOS/EVENTOS DE ANIMAÇÃO E TURISMO DELEVANTES		2022/01/01	2027/12/31										
3.4.2.	01	2022 A 180	LOCAÇÃO DE OUTROS BENS	02/020208				4.350,00							4.350,00	
3.4.2.	01	2022 A 180	COMUNICAÇÕES	02/020209				3.400,00							3.400,00	
3.4.2.	01	2022 A 180	OUTROS SERVIÇOS	02/020225				13.450,00							13.450,00	
3.4.2.	01	2022 A 180	INSTITUIÇÕES SEM FINS LUCRATIVOS	02/040701			2.500,00	250,00							-2.250,00	
3.4.2.	03	2022 A 182	FINANCIAMENTO DE AÇÕES/PROJETOS NO ÂMBITO DA ANIMAÇÃO		2022/01/01	2027/12/31										
3.4.2.	03	2022 A 182	MATÉRIAS-PRIMAS E SUBSIDIÁRIAS	02/020101			200,00	400,00							200,00	
3.4.2.	03	2022 A 182	OUTROS BENS	02/020121			750,00	450,00							-300,00	
Total :							7.490.050,00	7.369.200,00	6.600,00						-120.850,00	

ALTERAÇÕES AO PLANO PLURIANUAL
MUNICÍPIO DE VILA REAL

Pág. : 11
Ano : 2023

ALTERAÇÃO NÚMERO : 6 ALTERAÇÃO PERMUTATIVA AO PLANO DE ACTIVIDADES NÚMERO 4 DO RNO CONTABILÍSTICO DE 2023 DATA DE APROVAÇÃO 2023/06/06

Identificação do Objeto : CLASSIFICADOR FUNCIONAL

Tipo de Plano : PLANO ACTIVIDADES MUNICIPAL

Tipo de Rubrica : CLASSIFICAÇÃO ORÇÂNICA/ECONÓMICA

Euros

Objetivo	Número do projeto		Descrição	Classificação	Datas		Pagamentos					Modificação (+/-)		
							2023		Períodos seguintes					
	Código	Ano Tipo Número			Designação do projeto	Início	Fim	Dot. atual	Dot. corrigida	2024	2025	2026	2027	Outros
[1]	[2]	[3]	[4]	[5]	[6]	[7]	[8]	[9]	[10]	[11]	[12]	[13]	[14]	
4.			Outras funções				1.205.250,00	525.200,00	-6.600,00					-680.050,00
4.1.			Operações da dívida autárquica				33.000,00	37.000,00						4.000,00
4.1.	04	2022 A 192	RESPONSABILIDADES CONTINGENTES-PROCESSOS JUDICIAIS		2022/01/01	2027/12/01								
4.1.	04	2022 A 192	ESTUDIOS, PERITAJES, PROYECTOS E CONSULTORIA	02/020214			4.000,00	2.000,00						-2.000,00
4.2.	04	2022 A 192	OUTRAS	02/06020305			29.000,00	35.000,00						6.000,00
4.2.			Transferências entre administrações				1.140.640,00	463.090,00	-6.600,00					-677.550,00
4.2.	09	2022 A 203	ASSOCIAÇÃO DE MUNICÍPIOS DA ROTA DA ESTRADA NACIONAL 2	02/020120	2022/01/01	2027/12/31	400,00	700,00						300,00
4.2.	12	2022 A 207	CONTRATOS INTERADMINISTRATIVOS DE OBLIGAÇÃO DE COMPETÊNCIAS NAS PRECISAS-INVESTIMENTOS		2022/01/01	2027/12/31								
4.2.	12	2022 A 207	ARRUAIS	02/0805010202				61.600,00						61.600,00
4.2.	12	2022 A 207	ARRIOS	02/0805010203			6.600,00	65.000,00						58.400,00
4.2.	12	2022 A 207	YORQUEDA	02/0805010211				29.900,00						29.900,00
4.2.	12	2022 A 207	UNIÃO DAS PRECISAS DE ADOMPE E VILARINHO DA SAMARCA	02/0805010213				7.350,00						7.350,00
4.2.	12	2022 A 207	UNIÃO DAS PRECISAS DE S.POMÉ DO CASTELO E JUSTES	02/0805010219				8.800,00						8.800,00
4.2.	12	2022 A 207	DOTAÇÃO GLOBAL	02/0805010221			4.850,00	1.650,00						-3.200,00
4.2.	13	2022 A 208	CONTRATOS PROGRAMA- INVESTIMENTOS DAS PRECISAS		2022/01/01	2027/12/31								
4.2.	13	2022 A 208	ARRIOS	02/0805010203			3.750,00	9.350,00						5.600,00
4.2.	13	2022 A 208	HONORÁRIOS	02/0805010209			1.050,00	48.250,00						47.200,00
4.2.	13	2022 A 208	UNIÃO DAS PRECISAS DE ADOMPE E VILARINHO DA SAMARCA	02/0805010213				16.500,00						16.500,00
4.2.	13	2022 A 208	UNIÃO DAS PRECISAS DE PERA, QUINTÁ E VILA COVA	02/0805010218				20.000,00						20.000,00
4.2.	13	2022 A 208	DOTAÇÃO GLOBAL	02/0805010221			930.100,00	100,00						-930.000,00
4.2.	15	2022 A 201	ENCARGOS E IMPUESTOS PAGOS À ADMINISTRAÇÃO CENTRAL	02/020224	2022/01/01	2027/12/31	193.890,00	193.890,00	-6.600,00					
4.3.			Diversas não especificadas				31.610,00	25.110,00						-6.500,00
4.3.	01	2022 A 204	APOIO AO EMIGRANTE E INMIGRANTE		2022/01/01	2027/12/31								
4.3.	01	2022 A 204	LOCAÇÃO DE OUTROS BENS	02/020208			23.400,00	23.250,00						-150,00
4.3.	01	2022 A 204	VIGILÂNCIA E SEGURANÇA	02/020218			700,00	850,00						150,00
4.3.	02	2022 A 210	GERMINAÇÕES E COBERTURA EXTERNA		2022/01/01	2027/12/31								
4.3.	02	2022 A 210	PREMIOS, CONDECORAÇÕES E OFERTAS	02/020115			700,00	200,00						-500,00
4.3.	02	2022 A 210	DESLOCACÕES E ESTADAS	02/020213			2.700,00	700,00						-2.000,00
4.3.	02	2022 A 210	PUBLICIDADE	02/020217			4.110,00	110,00						-4.000,00
Total :							10.236.100,00	9.617.900,00						-618.200,00

PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

RELATÓRIO DA FASE DE DISCUSSÃO PÚBLICA



Revisão	Autor(es)	Descrição da versão	Data de fecho
1.0	OPT <u>Coordenação Equipa:</u> Sandra Vasconcelos Lameiras Miguel Lopes Avelino Oliveira Jorge Toscano André Pinto Rafael Silva	1ª versão	29/08/2023

Código

20230829_R_CMVilaReal_PRJ_0215_PMUS_Relatorio_Discussao_Pública

Cliente



Índice

1. Introdução	1
2. Contributos do Município de Vila Real	2
3. Contributos dos TUVR II	2
4. Conclusão	3

1. Introdução

A participação pública é um dos pilares de um processo governativo transparente e inclusivo. A inclusão das opiniões, das perspetivas e do conhecimento local dos diversos intervenientes no Planeamento do sistema urbano e na gestão da mobilidade permitem a construção de soluções mais completas e ajustadas às necessidades de todos. É importante mudar as cidades, renovar infraestruturas para potenciar a utilização do espaço urbano por aqueles que nelas vivem e trabalham e não apenas para aqueles que as gerem. Por essa razão, a participação pública é o instrumento primordial para a salvaguarda de uma democracia plural, saudável e construtiva, reforçando a relação de confiança e de aproximação entre os agentes políticos, o corpo técnico do município e a sociedade civil. Ao mesmo tempo, estes mecanismos de informação, comunicação e consulta, promovem a corresponsabilização de todos nas ações a implementar.

Durante o desenvolvimento do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS) da Cidade de Vila Real foram realizadas duas sessões de participação pública nas instalações da Escola Secundária S. Pedro, a primeira a 22 de setembro de 2022 e a segunda em 9 de fevereiro de 2023, com o objetivo de dar a conhecer à população e aos principais stakeholders as principais características do Estado da mobilidade na cidade de Vila Real, alinhar e ajustar os principais desígnios da visão estratégica com as suas expectativas e necessidades, envolvendo os participantes nas soluções a implementar. A 11 de julho de 2023 teve lugar a apresentação da Proposta do PMUS com convite à participação pública da população em geral, desta vez no edifício da Escola Secundária Camilo Castelo Branco. Seguiu-se nova análise de contributos recebidos e incorporados os considerados pertinentes na versão final da Proposta de PMUS constituída por relatórios correspondentes a cada uma das fases.

Por analogia aos procedimentos dos Instrumentos de Gestão do Território, no que concerne à discussão pública, seguem-se as orientações previstas no Decreto-Lei nº 80/2015, de 14 de maio, mais especificamente no Artigo 50º - Participação.

Em Reunião Ordinária do Executivo da Câmara Municipal de Vila Real realizada em 26 de junho de 2023 foi deliberado proceder-se à abertura do período de Discussão Pública da Proposta do PMUS da Cidade de Vila Real que decorreu durante 30 dias, tendo início a 3 de julho e fim a 1 de agosto de 2023, conforme Aviso nº65/2023 de 30 de junho de 2023.

No processo de participação pública foram recebidos contributos do Município de Vila Real e dos TUVR II (Transportes Urbanos de Vila Real).

2. Contributos do Município de Vila Real

Os contributos do município versaram os quatro documentos que integram o PMUS, abrangendo desde pequenas correções ortográficas e aos mapas, atualizações ao diagnóstico em virtude da conclusão recente de projetos ou empreitadas, e alterações à organização do conteúdo do plano de ação. Estes contributos foram integrados, na sua totalidade, na versão final dos relatórios do PMUS, destacando-se as seguintes alterações:

- Consideração dos lugares de cargas e descargas recentemente criados na envolvente ao mercado municipal, com implicações na definição da ação CI.11;
- Atualização da localização dos postos de carregamento elétrico existentes, com implicação na definição da ação CI.14;
- Introdução de uma ação (TP.11) dedicada à proposta de criação de uma ligação em teleférico entre o Hospital e a UTAD;
- Atualização das percentagens de financiamento comunitário na ação relativa à construção da Variante Nascente (ação CI.08).
- Consideração dos índices de estacionamento do Plano de Urbanização da Cidade de Vila Real ao invés dos que constam no regulamento do Plano Diretor Municipal, com implicações na definição da ação OU.03.

3. Contributos dos TUVR II

Os contributos providenciados pelos TUVR II abordaram vários aspetos do diagnóstico, fornecendo contextualização adicional relativa às deficiências encontradas nas paragens de transporte público, à existência de viagens não certificadas e os níveis de serviço providenciados. Estes elementos foram integrados no relatório de caracterização e diagnóstico.

No que respeita ao funcionamento da aplicação móvel dos TUVR II foi defendido, pelo operador, que a mesma apresenta informação relativa ao tempo de espera por paragem atualizado. A crítica apresentada no diagnóstico diz respeito ao facto de a informação ser apresentada por veículo em circulação (indicando o tempo de passagem nas paragens seguintes do seu percurso) e não por paragem (indicando o tempo de passagem dos próximos veículos, nas diferentes linhas servidas). O texto foi alterado para clarificar este aspeto.

Foi também requisitado um pedido de esclarecimento relativo às afirmações sobre a mesma aplicação móvel e que indicavam “desatualização frequente dos dados apresentados” e “bloqueio de determinados sistemas operativos”. O relatório final contém dados adicionais sobre estas afirmações.

Finalmente, foram fornecidos contributos relativos à ação TP.02 (Realização de um estudo para a expansão do TPF a zonas sem oferta), TP.03 (Realização de um estudo para a identificação de possíveis corredores BUS) e MA.17 (Realização de campanhas de promoção da utilização dos modos ativos pela população escolar). Sobre estes contributos é importante ter em consideração que tanto as ações TP.02 e TP.03 dizem respeito à necessidade de se desenvolver estudos específicos, pelo que os contributos disponibilizados pelos TUVR II, e que a equipa

técnica entende como sendo de grande pertinência, deverão ser tidos em conta no momento de realização futura destes estudos. Já sobre a ação MA.17, os custos definidos previamente foram confrontados com a proposta definida pelos TUVR II (18 a 20 vigilantes a acompanhar os alunos nas linhas 1, 2, 3, 4, 5, 6 e 12), tendo os mesmos sido validados.

4. Conclusão

Deste processo de discussão, resultaram contributos importantes, que foram incorporados e que permitiram aumentar a qualidade do produto final do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Cidade de Vila Real.

[Handwritten signature]

PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

RELATÓRIO 1
CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO



Revisão	Autor(es)	Descrição da versão	Data de fecho
1.0	OPT	1ª versão	20/10/2022
2.0	<u>Coordenação Equipa:</u> Sandra Vasconcelos Lameiras <u>Coordenação Técnica:</u> Miguel Lopes	2ª versão Atualizada com dados Censos 2021 e novos dados fornecidos pela CM Vila Real	17/04/2023
3.0	André Pinto Inês Monteiro Oval <u>Coordenação Equipa:</u> Avelino Oliveira <u>Coordenação Técnica:</u> Jorge Toscano Rafael Silva Helena Moreira	Versão Final Atualizada com os contributos da discussão pública	25/08/2023

Código

20230825_R_CMVilaReal_PRJ_0215_PMUS_Diagnostico

Cliente



Conteúdo	Página
PARTE I – PROCESSO	1
1. INTRODUÇÃO	1
2. OBJETIVOS GERAIS DO PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL	2
3. METODOLOGIA E ESTRUTURA DO PMUS	4
PARTE II – CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO	6
1. ENQUADRAMENTO DE VILA REAL NA REGIÃO	6
1.1 DINÂMICAS POPULACIONAIS	6
1.2 DINÂMICAS DE MOBILIDADE	9
1.3 SÍNTESE	13
2. OCUPAÇÃO URBANA E PADRÕES DE MOBILIDADE	14
2.1 POPULAÇÃO	14
2.2 TOPOGRAFIA	19
2.3 ESTRUTURA ESPACIAL	20
2.4 SISTEMA DE CENTRALIDADES	25
2.5 PADRÕES DE MOBILIDADE	27
2.6 SÍNTESE	30
3. OFERTA DE MOBILIDADE	32
3.1 SISTEMA RODOVIÁRIO	32
3.1.1 Infraestrutura	32
3.1.2 Tráfego e Congestionamento	36
3.1.3 Estacionamento	37
3.1.4 Logística Urbana	44
3.1.5 Síntese	48
3.2 SISTEMA DE MODOS ATIVOS	48
3.2.1 Infraestrutura	48
3.2.2 Modo Pedonal	51
3.2.3 Modo Ciclável	54
3.2.4 Sinistralidade	55
3.2.5 Síntese	56
3.3 SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO	57
3.3.1 Caracterização da Oferta	59
3.3.2 Paragens do Transporte Regular	64
3.3.3 Zonamento e Tarifário	67
3.3.4 Cobertura	70
3.3.5 Níveis de Serviço	72
3.3.6 Procura	77
3.3.7 Serviço de Transporte de Passageiros Flexível	83
3.3.8 Transporte Público em Táxi	84
3.3.9 Síntese	85
3.4 QUALIDADE AMBIENTAL E RUÍDO	87
3.4.1 Contextualização	87
3.4.2 Emissões de Poluentes Atmosféricos	88
3.4.3 Ruído	91
3.4.4 Síntese	93
4. CONDIÇÕES DE ACESSIBILIDADE	94
4.1 DEFINIÇÃO DO CONCEITO UTILIZADO	94



4.2	ACESSIBILIDADE AOS SERVIÇOS ESSENCIAIS	94
4.3	ACESSIBILIDADE AGREGADA	98
4.4	SÍNTESE	107
5.	SESSÕES PARTICIPATIVAS	109
6.	LIMITAÇÕES E POTENCIALIDADES	111
6.1	TERMOS GERAIS	111
6.2	OCUPAÇÃO URBANA	111
6.3	MODOS ATIVOS	112
6.4	TRANSPORTE PÚBLICO	113
6.5	CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	114
7.	PRÓXIMOS PASSOS	116
8.	REFERÊNCIAS	116
9.	EQUIPA DE PROJETO	117

Figura	Página
Fig. 1 Os seis pilares da estratégia de mobilidade de cidade de Vila Real	2
Fig. 2 Enquadramento da cidade de Vila Real no território concelhio	4
Fig. 3 Faseamento do estudo	5
Fig. 4 Densidade populacional à escala da freguesia de Vila Real e dos concelhos vizinhos em 2021	7
Fig. 5 Fluxo interconcelhio e número de população que entra em cada município.	9
Fig. 6 Representação territorial da repartição modal em Vila Real e concelhos vizinhos	11
Fig. 7 Repartição modal em Vila Real e concelhos vizinhos	12
Fig. 8 Densidade Populacional na cidade de Vila Real.	14
Fig. 9 Densidade populacional da população entre os 14 e os 64 anos	15
Fig. 10 Densidade populacional da população com 65 ou mais anos	16
Fig. 11 Variação populacional entre 2011 e 2021 na cidade de Vila Real	18
Fig. 12 Declive na cidade de Vila Real.	19
Fig. 13 Classificação e qualificação do solo – Vista Geral	20
Fig. 14 Classificação e Qualificação do Solo – Espaços habitacionais	21
Fig. 15 Classificação e Qualificação do Solo - Espaços de Interesse Geral	22
Fig. 16 Categorias de uso do edificado existente	23
Fig. 17 Sistema de centralidades da cidade de Vila Real	26
Fig. 18 Repartição modal à escala da freguesia em 2021.	28
Fig. 19 Repartição modal nas freguesias integrantes da cidade e Vila Real.	30
Fig. 20 Hierarquia viária da cidade de Vila Real	32
Fig. 21 Número de vias por sentido de circulação	34
Fig. 22 Mapa de sentidos de circulação	35
Fig. 23 Níveis de congestionamento na hora de ponta da manhã	36
Fig. 24 Oferta de estacionamento público na cidade de Vila Real	38
Fig. 25 Zonamento da ZEDL de Vila Real	39
Fig. 26 Taxa de ocupação do estacionamento de rua ilegal entre as 10h e as 11h30	40
Fig. 27 Taxa de ocupação global do estacionamento de rua entre as 10h e as 11h30	41
Fig. 28 Número de lugares de estacionamento privado por alojamento	42
Fig. 29 Número de lugares de estacionamento privado por residente	43
Fig. 30 Número de lugares de estacionamento privado por km ²	44
Fig. 31 Lugares de cargas e descargas na cidade de Vila Real	45
Fig. 32 Vias com restrição de circulação a veículos pesados	46
Fig. 33 Eixos preferenciais de circulação logística	47
Fig. 34 Principais elementos da infraestrutura de modos ativos na Cidade de Vila Real	49
Fig. 35 Zonas 30 e Zonas de Coexistência	50
Fig. 36 Condições de circulação pedonal	52
Fig. 37 Intervenções na temática da acessibilidade pedonal	53
Fig. 38 Rede ciclável existente	54
Fig. 39 Evolução das estatísticas dos atropelamentos na cidade de Vila Real no período 2017-2021	55
Fig. 40 Localização dos atropelamentos no período 2017-2021	56
Fig. 41 Escala de competências no âmbito da gestão do serviço de transporte público de passageiros.	58
Fig. 42 Rede Urbana dos TUVR II com operação nos dias úteis	59
Fig. 43 Rede noturna dos TUVR II	62
Fig. 44 Exemplos de sinalização ao público em paragens dos TUVR II	64
Fig. 45 Características das paragens dos TUVR II	64
Fig. 46 Distribuição espacial das características das paragens dos TUVR II	65

Fig. 47 Localização das Faixas BUS	66
Fig. 48 Zonamento (72 zonas) criado para os TUVR II à escala do município	68
Fig. 49 Zonamento (72 zonas) criado para os TUVR II à escala da cidade	69
Fig. 50 Captação da rede dos TUVR II (linhas urbanas)	71
Fig. 51 Pontualidade por linha urbana entre fevereiro de 2022 e janeiro de 2023.	74
Fig. 52 Validações por tipo de título, entre fevereiro de 2022 e janeiro de 2023.	78
Fig. 53 Receita por tipo de título e mês, entre fevereiro de 2022 e janeiro de 2023.	81
Fig. 54 Locais vocacionados para o transporte flexível.	83
Fig. 55 Localização das praças de táxi	85
Fig. 56 Localização dos postos de carregamento elétrico	90
Fig. 57 Mapa de ruído na cidade de Vila Real.	92
Fig. 58 Parâmetros utilizados no Modelo de Acessibilidade	95
Fig. 59 Tempos médios de viagem por modo de transporte ao estabelecimento mais próximo	96
Fig. 60 População servida pelos serviços essenciais por modo de transporte	97
Fig. 61 Número de destinos acessíveis por modo de transporte	98
Fig. 62 Clusters de acessibilidade	101
Fig. 63 Acessibilidade Agregada – A pé	101
Fig. 64 Distribuição da população residente por nível de acessibilidade agregada – a pé	102
Fig. 65 Acessibilidade Agregada – Em automóvel	103
Fig. 66 Distribuição da população residente por nível de acessibilidade agregada – em automóvel	103
Fig. 67 Acessibilidade Agregada– Em Transporte Público	104
Fig. 68 Distribuição da população residente por nível de acessibilidade agregada – em transporte público	105
Fig. 69 Acessibilidade Agregada - Combinada	105
Fig. 70 Acessibilidade Agregada – Cluster de Acessibilidade	106
Fig. 71 Distribuição da população residente por nível de acessibilidade agregada – combinada e cluster	107
Fig. 72 Limitações e Potencialidades – Ocupação Urbana	112
Fig. 73 Identificação das Limitações e Potencialidades – Modos Ativos	113
Fig. 74 Limitações e Potencialidades – Transporte Público	114
Fig. 75 Limitações e Potencialidades – Circulação, Estacionamento e Logística	115

Tabela

Página

Tab. 1 Evolução da População residente nos municípios em estudo entre 2011 e 2021	8
Tab. 2 Variação da população nas freguesias integrantes da cidade de Vila Real.	17
Tab. 3 Tarifário da ZEDL de Vila Real	38
Tab. 4 Descrição das linhas urbanas dos TUVR II	60
Tab. 5 Quilómetros certificados e não certificados entre fevereiro de 2022 e janeiro de 2023.	63
Tab. 6 Tarifário dos TUVR II em vigor em 2022	70
Tab. 7 Cobertura populacional do Transporte Público	71
Tab. 8 Pontualidade no local de partida, por linha urbana entre fevereiro de 2022 e janeiro de 2023.	73
Tab. 9 Pontualidade no local de chegada, por linha urbana, entre fevereiro de 2022 e janeiro de 2023.	76
Tab. 10 Validações por linha, entre fevereiro de 2022 e janeiro de 2023.	79
Tab. 11 Receita por tipo de título e mês, entre fevereiro de 2022 e janeiro de 2023.	81
Tab. 12 Receita por tipo de título entre fevereiro de 2022 e janeiro de 2023.	82
Tab. 13 Frequência do Transporte Flexível.	84
Tab. 14 Emissões no concelho de Vila Real	89
Tab. 15 Tipologias de atividades selecionadas	100

PARTE I – PROCESSO

1. Introdução

A mobilidade assume um papel essencial na construção de cidades mais sustentáveis e inclusivas, sendo atualmente considerada um direito no Modelo de Sociedade Europeias.

Dada a complexidade dos sistemas urbanos, é exigido aos municípios um planeamento para a mobilidade multidisciplinar, que parte do conhecimento que o diagnóstico da situação atual, nas suas várias vertentes, permite alavancar. Este planeamento vê a sua concretização com a elaboração dos Planos de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS) que se assumem como ferramenta fundamental para a análise e definição de linhas estratégicas, materializadas em ações concretas de intervenção no espaço urbano. Da mesma forma que um Plano Diretor Municipal estrutura as linhas gerais para a estruturação do uso do solo e atividades económicas e equipamentos, um Plano de Mobilidade Urbana define a estratégia municipal na vertente da mobilidade e transportes.

Em 2011, o IMT lançou o guia para a elaboração de Planos de Mobilidade Urbana Sustentável no âmbito do “Pacote de Mobilidade”, de acordo com as diretrizes europeias. O PMUS da Cidade de Vila Real é já considerado um plano de 2ª geração, já que a metodologia adotada para a sua elaboração foi atualizada com base nas recentes orientações da Eltis (2019), o principal observatório de mobilidade urbana europeu, financiado pela União Europeia.

Os PMUS são instrumentos essenciais para o planeamento das cidades e para a dinamização dos territórios, com o objetivo de criar uma sociedade mais justa e amiga do ambiente. O objetivo estabelecido pelo Governo de atingir a neutralidade carbónica em 2050 é altamente dependente da capacidade das cidades se tornarem mais competitivas no que concerne ao modelo de mobilidade adotado. É importante não esquecer que o setor dos transportes contribuiu, em 2021, com 37% do total das emissões de gases com efeito de estufa a nível mundial (IEA, 2022). Contudo, para além da necessidade em providenciar uma oferta de alternativas de mobilidade mais sustentáveis, estas devem adequar-se aos hábitos e necessidades da população. A implementação de medidas avulso na esperança de que venham a ser bem-sucedidas tem-se provado ineficaz na promoção de mudança de comportamentos a longo prazo concluindo-se que, no fundo, é o planeamento que tem de ir de encontro às necessidades das pessoas e não o contrário.

Um plano desta natureza implica, então, uma avaliação atenta e detalhada do estado atual da mobilidade, na medida em que é necessário analisar as tendências socio económicas e o modelo de mobilidade que se estabeleceu no território, não esquecendo as dependências existentes com as freguesias, concelhos e regiões limítrofes. Os vários tipos de uso do solo, a localização das centralidades urbanas e os comportamentos adotados pela população nas suas deslocações, são aspetos de extrema relevância na compreensão do modelo de mobilidade que vigora, servindo posteriormente de base para a elaboração de uma estratégia sustentável que vá de encontro às necessidades das pessoas e das empresas.

2. Objetivos Gerais do Plano de Mobilidade Sustentável da Cidade de Vila Real

Com o objetivo central de redefinir o modelo de mobilidade do território, a elaboração do PMUS da Cidade de Vila Real permitirá ao município estabelecer metas e objetivos específicos com base nos recursos disponíveis, traçando um rumo concreto nesta matéria. Na prática, os objetivos do PMUS consistem em tornar as deslocações mais seguras, curtas, saudáveis, confortáveis e baratas, com vista a melhorar a qualidade de vida e aumentar a competitividade económica do território. Com esse desígnio em mente, estabeleceram-se seis pilares para a redefinição da estratégia de mobilidade da cidade de Vila Real.



Fig. 1 Os seis pilares da estratégia de mobilidade de cidade de Vila Real

Para tal, será necessário analisar e atuar sobre um conjunto de temáticas que, aparentemente desconexas, apresentam um forte nível de interligação entre si.

- a. O **uso do solo**, na perspetiva que a ocupação do território é geradora de impacto na mobilidade;
- b. A eficiência dos recursos existentes, através da avaliação da **oferta de transporte público**;
- c. O **estacionamento** automóvel de apoio à mobilidade;
- d. A **logística urbana**, de “cargas e descargas” como fator indispensável à fluidez do trânsito;
- e. O peão e a bicicleta como protagonistas no desígnio “**as cidades são para as pessoas**”;
- f. Os **padrões de mobilidade**, com enfoque sobre os movimentos pendulares;
- g. O **transporte público e intermodalidade** numa ótica de verificação da racionalização da rede de transporte e relação com outras formas de mobilidade;
- h. O **tráfego automóvel** (local e de atravessamento), relacionando-o com a componente social e de **ocupação do solo**;
- i. A **acessibilidade na democratização do espaço**, e verificação das condições para que todos possam aceder e usufruir;
- j. A **segurança e o conforto** do espaço público e corredores dedicados ao uso pedonal e ciclável;
- k. As **infraestruturas viárias e “pontos negros”**, identificando conflitos viários geradores de acidentes e de perturbações ambientais;
- l. Os **modelos de atuação e relação com entidades gestoras** do “transporte e mobilidade” – Infraestruturas de Portugal S.A., “Urbanos de Vila Real”, e outros prestadores de serviços de transporte;
- m. As **novas formas de expressão da mobilidade** e atuação sobre o território;

Neste processo é também crucial o recurso a métodos de participação pública, de forma a envolver a sociedade civil no processo. Outrora ausentes do processo de formulação de políticas públicas, estes mecanismos de participação têm vindo a apresentar bons resultados, tanto pelos contributos de elevado valor da população, como pelo impacto que tem na aceitação da mudança.

Sendo o PMUS da Cidade de Vila Real um instrumento de planeamento e ação, é essencial que seja alvo de forte monitorização, não só ao nível da execução, mas também ao nível do progresso no alcance das metas estabelecidas. Assim, de forma a compreender o sucesso ou insucesso das intervenções, serão ainda definidas atividades de monitorização, medição de indicadores e avaliação contínua das medidas e ações implementadas, com recurso a tecnologias de automatização do ajustamento do plano à realidade.

Este Plano de Mobilidade Urbana Sustentável abrange o território da cidade de Vila Real, concentra cerca de 60% da população concelhia em 5% do território (20km²).

Handwritten signature in blue ink.

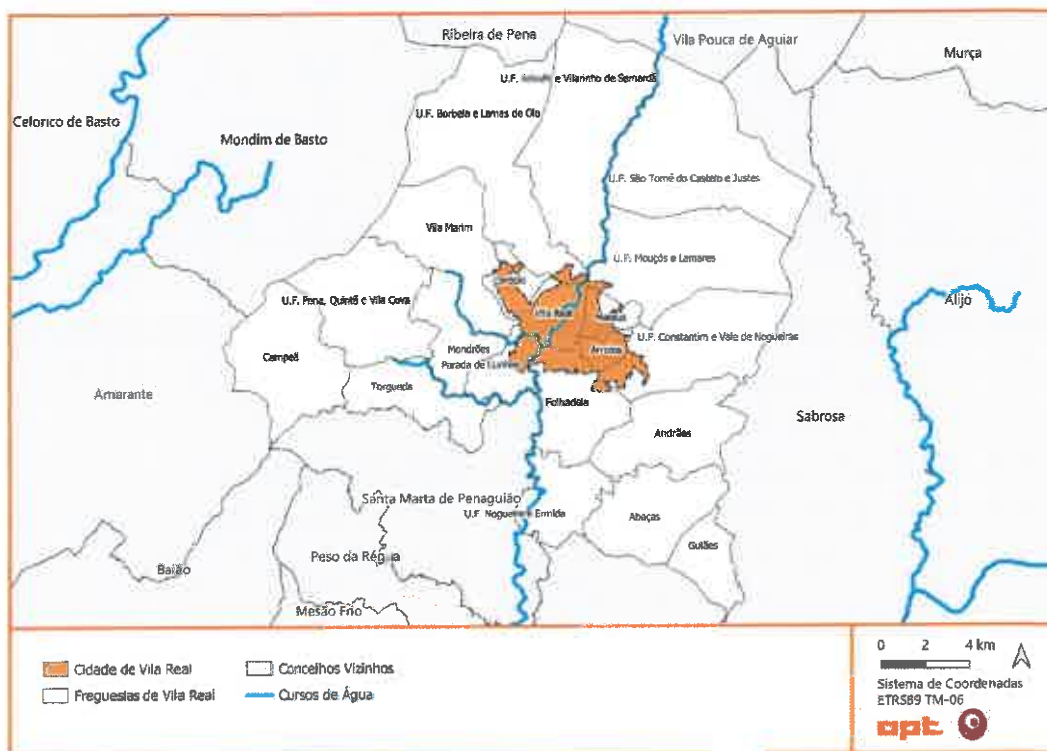


Fig. 2 Enquadramento da cidade de Vila Real no território concelhio

3. Metodologia e Estrutura do PMUS

O processo de elaboração do PMUS da Cidade de Vila Real estrutura-se em quatro fases principais:

Fase 1 – Trabalhos Prévios de informação e recolha de dados

A primeira fase deste estudo engloba o tratamento de um vasto conjunto de informação de base que, conjuntamente com os trabalhos de campo a realizar, suportará as análises temáticas.

Fase 2 – Caracterização e diagnóstico

A segunda fase tem como principal objetivo a compreensão do funcionamento do sistema urbano, articulando o sistema de mobilidade com as principais funções urbanas. Neste processo serão identificados e caracterizados os principais problemas que se colocam à promoção da mobilidade sustentável na cidade de Vila Real, favorecendo a compreensão da realidade instalada, os constrangimentos e potencialidades, modelos e atores. Esta análise engloba não só a avaliação isolada de cada temática, mas também a formulação de quatro análises temáticas (ocupação urbana, modos ativos, transporte público e transporte individual), reunindo as limitações e potencialidades mais relevantes. Este processo é fundamental para a sistematização da estratégia a desenvolver nas fases seguintes.

No final desta fase encontra-se programada uma sessão de apresentação pública, reunindo as principais forças e entidades, públicas e privadas, com relevância para o sistema de mobilidade.

Fase 3 – Objetivos e estratégia de intervenção

A estratégia de mobilidade a desenvolver na terceira fase passará pela definição dos principais eixos de atuação e opções de prioridade. Estes irão orientar as propostas de intervenção e constituirão a visão futura do sistema de acessibilidades e mobilidade pelo que será elaborada a visão para o território bem como as ações que permitirão a sua materialização. À semelhança da fase anterior, esta fase será enriquecida com uma sessão de participação pública.

Fase 4 – Versão final do plano

A quarta e última fase deste processo consiste na materialização do documento final do PMUS da Cidade de Vila Real. Neste documento encontrar-se-á presente o programa de ação a adotar pelo município, estabelecendo, para cada uma das propostas formuladas, as ações e respetivos objetivos, o seu faseamento, as entidades responsáveis, a estimativa de custos, eventuais meios de financiamento possíveis e o modelo de avaliação e monitorização de progressos.

Ainda nesta fase será realizada uma apresentação pública da estratégia integrante do PMUS, com o objetivo de acautelar os necessários ajustes.

O encadeamento destas fases encontra-se esquematizado na figura seguinte.



Fig. 3 Faseamento do estudo

Este relatório agrega o trabalho desenvolvido na primeira e segunda fases deste estudo. Os resultados da fase do PMUS que aqui se apresenta servirão de matriz para a conceção da estratégia de mobilidade a médio prazo, tendo como ponto de partida a identificação dos pontos críticos e oportunidades de melhoria. As linhas orientadoras serão, posteriormente, traduzidas em medidas concretas priorizadas de acordo com o impacto na melhoria do sistema de mobilidade, custo de investimento, e outros fatores de suporte à decisão.

Durante o desenvolvimento deste estudo, este documento foi sujeito a alterações, em função da atualização de bases de dados relevantes e da disponibilização de novos elementos para análise que se consideraram pertinentes.

PARTE II – CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO

1. Enquadramento de Vila Real na Região

1.1 Dinâmicas Populacionais

O primeiro passo na compreensão do comportamento de qualquer sistema territorial passa pela caracterização dos padrões de ocupação. Assim, antes de abordar a temática da mobilidade é fundamental uma reflexão preliminar que incida sobre as dinâmicas temporais e geográficas da população.

Vila Real, como sede do distrito homónimo e principal município da Região de Trás-os-Montes e Alto Douro, é também o município mais populoso da região. Nesta primeira análise à escala supraconcelhia é importante considerar não só os seus vizinhos diretos, mas também os municípios com os quais Vila Real apresenta dinâmicas económicas e de pendularidade de relevo. São assim incluídos nesta análise os municípios de Alijó, Amarante, Armamar, Baião, Cabeceiras de Basto, Celorico de Bastos, Chaves, Lamego, Mesão Frio, Mirandela, Mondim de Basto, Murça, Peso da Régua, Ribeira de Pena, Sabrosa, Santa Marta de Penaguião, São João da Pesqueira, Tabuaço, Valpaços e Vila Pouca de Aguiar.

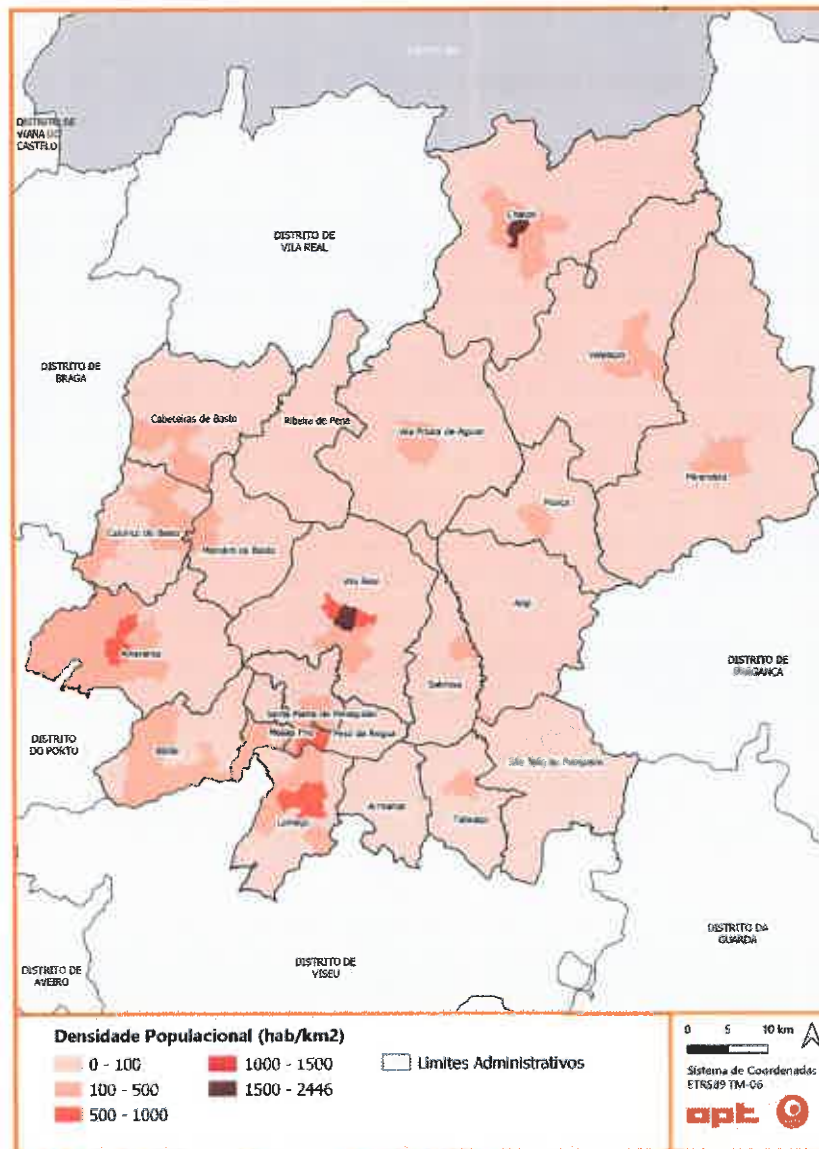


Fig. 4 Densidade populacional à escala da freguesia de Vila Real e dos concelhos vizinhos em 2021
Fonte dos dados: INE, 2021

Nesta representação espacial é facilmente perceptível a existência de um conjunto de centros de média dimensão (Amarante, Chaves, Peso da Régua e Lamego), contrastando com vastas extensões de territórios de muito baixa densidade (inferior a 100 habitantes/ km²). Quando comparando a escala da concentração populacional, Chaves e Vila Real assumem-se como os núcleos de maior densidade, com as suas freguesias centrais a apresentar valores de densidade populacional superiores a 1500 habitantes/ km².

No entanto, e em linha com a tendência verificada na esmagadora maioria dos municípios a nível nacional, regista-se atualmente uma tendência de redução populacional, com diferentes graus de expressividade. Para proceder a esse estudo elaborou-se a tabela seguinte que

apresenta a variação da população residente entre os anos de 2011 e 2021, segundo a informação dos Censos em análise, para os 10 municípios mais populosos abordados na figura anterior.

Tab. 1 Evolução da População residente nos municípios em estudo entre 2011 e 2021
Fonte dos dados: INE 2001, 2021

CONCELHO	POPULAÇÃO RESIDENTE		TAXA DE VARIAÇÃO DA POPULAÇÃO (2011 – 2021)
	2011	2021	
Alijó	11 942	10 486	-12,2%
Amarante	56 264	52 119	-7,4%
Chaves	41 243	37 592	-8,9%
Lamego	26 691	24 315	-8,9%
Mirandela	23 850	21 394	-10,3%
Murça	5 952	5 245	-11,9%
Peso da Régua	17 131	14 541	-15,1%
Sabrosa	6 361	5 548	-12,8%
Santa Marta de Penaguião	7 356	6 100	-17,1%
Vila Pouca de Aguiar	13 187	11 813	-10,4%
VILA REAL	51 850	49 574	-4,4%
TOTAL	261 827	238 727	-8,8%

Comparando os dados de população residente dos Censos de 2011 e 2021 é possível identificar uma redução generalizada entre estes dois períodos, variando entre os 4,4% em Vila Real e os 17,1% em Santa Marta de Penaguião.

No âmbito da mobilidade, os polos habitacionais de maior representação terão duas diferentes dinâmicas. Por um lado, apresentarão um volume de viagens considerável dentro das próprias freguesias. Por outro lado, será entre estas freguesias de maior dimensão populacional que existirão os maiores fluxos de mobilidade pendular. Importará por isso caracterizar as viagens, principalmente pendulares, desta população.



1.2 Dinâmicas de Mobilidade

A escolha dos concelhos a abranger no ponto anterior teve por base uma análise do volume de movimentos pendulares (em termos absolutos), que entre pares Origem – Destino, incluissem Vila Real. De forma a perceber quais os concelhos tipicamente recetores, representou-se ainda em forma de manchas o volume de população que entra em cada concelho, em proporção da população residente desse mesmo concelho. A conjugação destes dois indicadores permitiu uma caracterização mais assertiva dos movimentos pendulares a nível intermunicipal.

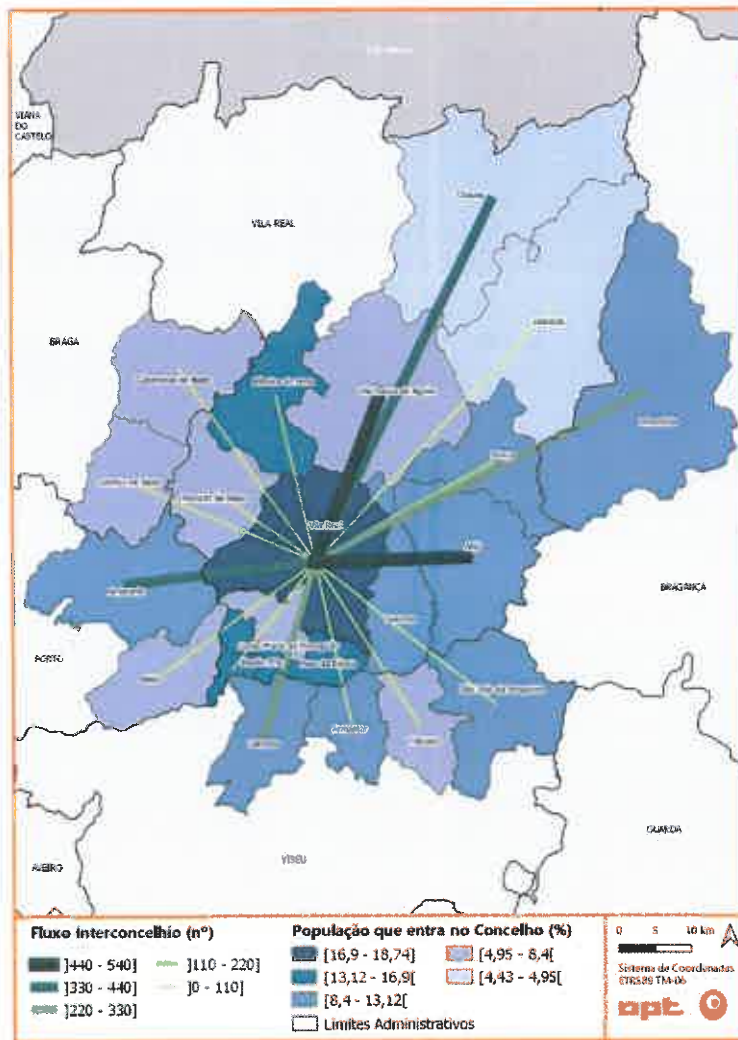


Fig. 5 Fluxo interconcelhio e número de população que entra em cada município.
Fonte dos dados: INE, 2021

A análise da figura denota desde logo que Vila Real, mesmo com elevados índices populacionais comparativamente aos concelhos vizinhos, conta com um volume de população que entra no concelho muito elevada, o equivalente a 18,74% da população vila-realense.



Outros concelhos com interações relevantes com municípios vizinhos, embora não necessariamente com Vila Real, são Mesão Frio (16,6% do peso da população do concelho) e Ribeira de Pena (16,3%). Estes resultados para os casos dos dois municípios apontados deverão justificar-se pela pouca população residente, o que aumenta a relevância e peso percentual do número de entradas nesses municípios. Existem, por outro lado, concelhos que apresentam uma capacidade de atração muito reduzida, como Cabeceiras de Basto (6,1%) e Baião (5,6%), seguido por Valpaços (5,0%) e Chaves (4,4%).

No presente PMUS deverá ter-se especial atenção aos fluxos realizados entre Vila Real e os concelhos de Peso da Régua, Sabrosa e Santa Marta de Penaguião que apresentam diariamente trocas entre os 600 e os 800 indivíduos. Num segundo nível de interação encontram-se os concelhos de Vila Pouca de Aguiar e Alijó, com interações entre 400 e os 600 movimentos diários. Vila Real é, para os pares Origem-Destino considerados, um concelho claramente atrator, registando-se apenas um volume emissor relevante para os concelhos de Peso da Régua e Sabrosa. No que à direção dos fluxos diz respeito, pode verificar-se que concelhos como Valpaços, Ribeira de Pena, Cabeceiras de Basto, Celorico de Basto, Mondim de Basto, Baião, Mesão Frio, Armamar, Tabuaço e S. João da Pesqueira não apresentaram, segundo os dados do INE qualquer movimento pendular para Vila Real. Deixa-se o reparo que o valor de zero atribuído a estas deslocações entre concelhos é pouco habitual, sendo que se aguarda pelos dados dos censos de 2021 para a sua confirmação.

Um outro ponto relevante para o estudo das dinâmicas de mobilidade e que se relaciona diretamente com a distância, bem como com a origem e destino da deslocação, é a forma como a população escolhe movimentar-se, isto é, o modo de transporte utilizado nas deslocações, principalmente no que concerne aos movimentos pendulares (casa-escola ou casa-emprego). Para esta análise foram tidos em conta os diferentes modos de transporte utilizados pela população.

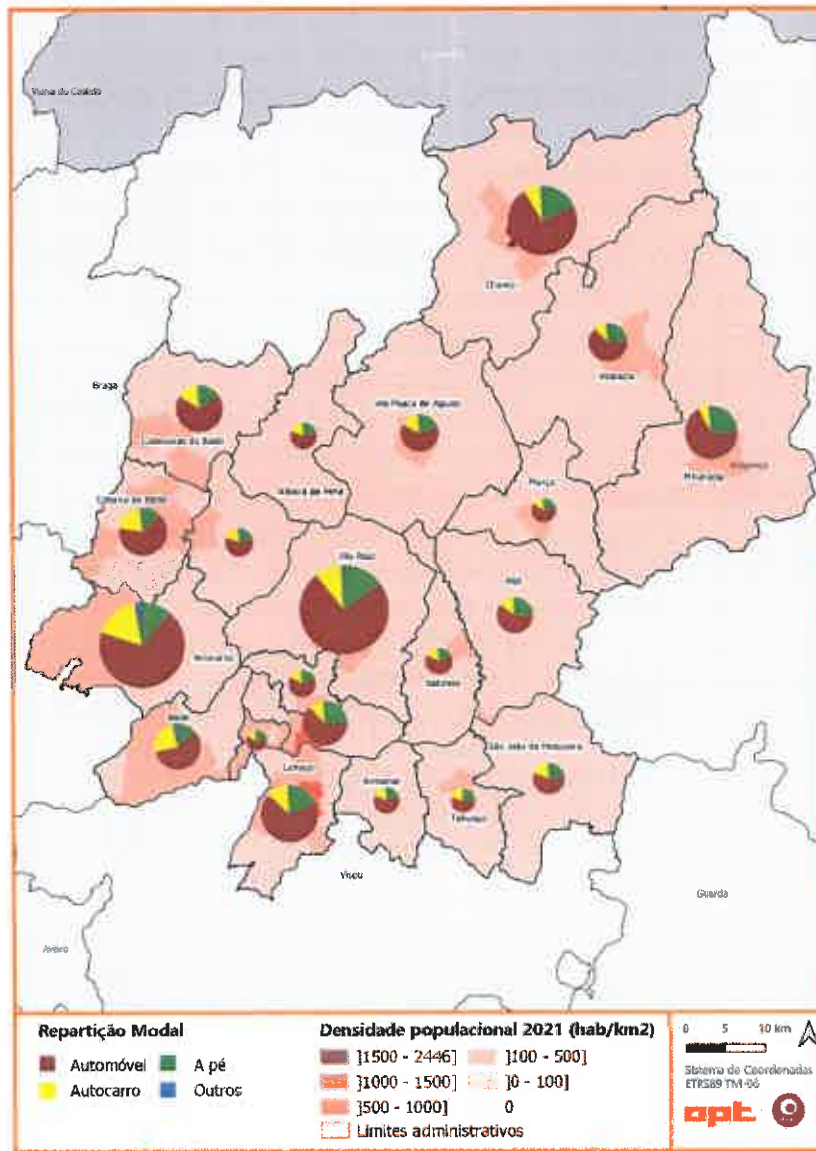


Fig. 6 Representação territorial da repartição modal em Vila Real e concelhos vizinhos
 Fonte dos dados: INE, 2021

Pode constatar-se que em todos os concelhos em análise mais de 50% dos indivíduos utilizam o automóvel como principal meio de transporte para deslocações pendulares, com especial incidência para Vila Real, onde 75% da população móvel utiliza este modo (um aumento de cerca de 4% entre 2011 e 2021), ou Chaves com um peso de 73%. Os concelhos de Tabuaço, S. João da Pesqueira e Mesão Frio encontram-se no extremo inverso, com repartições modais do automóvel próximas dos 50%. Em todos os municípios em análise registou-se um reforço da utilização do automóvel nos movimentos pendulares, variando entre os 3,3% de aumento em Sabrosa e os 10,2% em Ribeira de Pena.

No que respeita à utilização do transporte público os valores mais elevados são encontrados em Baião (25%) e Celorico (20%), enquanto os mais reduzidos encontram-se em Mirandela (7%) e Chaves (8%). Vila Real regista um valor manifestamente baixo (10%), tendo em conta que, à semelhança de Chaves, são os únicos concelhos deste conjunto com redes de transporte público urbano (Transportes Urbanos de Vila Real e Transportes Urbanos de Chaves). A evolução da utilização do autocarro em Vila Real destacou-se negativamente comparativamente em 2011, ano em que o resultado da mesma análise atingiu os 13%. Esta evolução pode justificar a crescente utilização do transporte individual.

Finalmente, no que diz respeito à utilização do modo pedonal, Vila Real, regista valores baixos no que respeita à sustentabilidade dos padrões de mobilidade da população, com apenas 15% do total dos movimentos, valores próximos dos atingidos em Amarante (11%) Celorico (12%) e Baião (13%). Pelo oposto, Valpaços (24%), Mirandela (25%) e Tabuaço (26%) são os municípios onde o ato de andar a pé é mais utilizado nos movimentos pendulares da população.

Ao longo dos últimos 10 anos verifica-se assim uma crescente redução na sustentabilidade dos movimentos pendulares. Ao mesmo tempo, os maiores centros urbanos da região (Vila Real, Chaves, Amarante e Lamego) apesar de caracterizados por maiores índices de urbanidade nos seus territórios centrais o que, em teoria, seriam indutores de comportamentos de mobilidade mais sustentáveis, registam exatamente a tendência oposta. A utilização do automóvel está assim enraizada nos hábitos da população residente, representando um desafio adicional para o desenvolvimento de estratégias que pretendam inverter esta tendência.

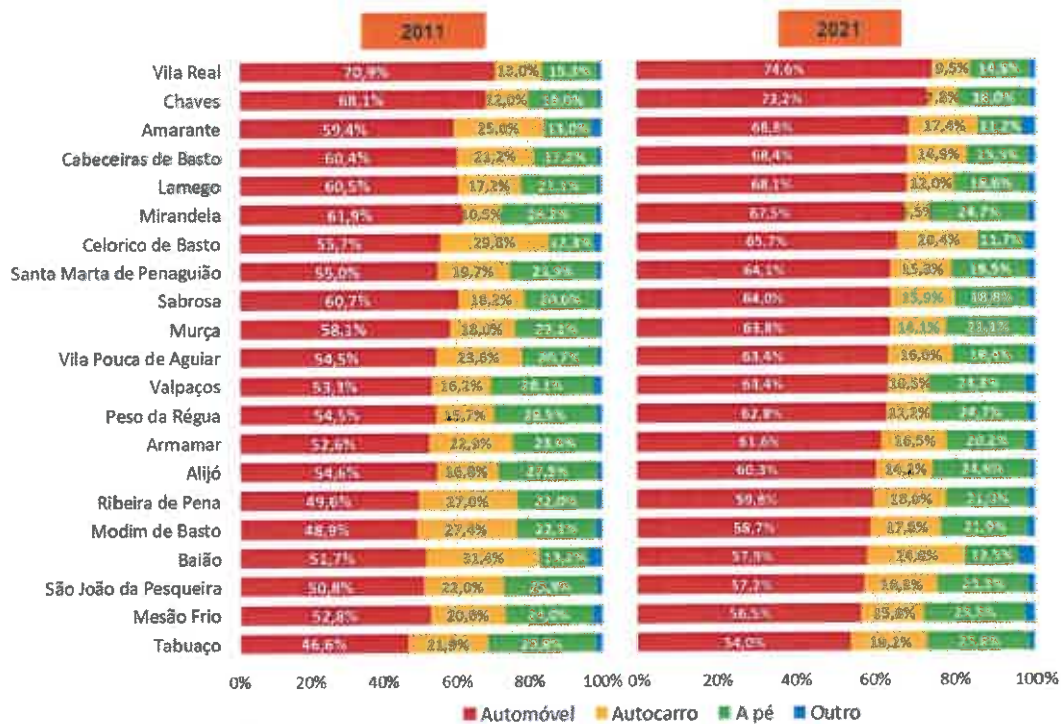


Fig. 7 Repartição modal em Vila Real e concelhos vizinhos
Fonte dos dados: INE, 2021

Com base nos mesmos modos de transporte, e contando com os dados recolhidos nos Censos 2021, foi possível também perceber qual o modo de transporte principal escolhido pela população para deslocações exclusivamente de outros municípios para Vila Real. Para isso teve-se como referência os concelhos que contam com mais de 100 indivíduos a realizar movimentos pendulares com destino a Vila Real. Tal resultou num total de 9 municípios (Alijó, Amarante, Chaves, Lamego, Murça, Peso da Régua, Sabrosa, Santa Marta de Penaguião e Vila Pouca de Aguiar).

Os resultados indicam que as deslocações (movimentos pendulares) para Vila Real são realizadas essencialmente em veículo próprio, sendo que este tipo de transporte é o escolhido por mais de 80% dos indivíduos na maioria dos concelhos. Exceção para Chaves e Amarante onde a utilização do automóvel para viagens com destino a Vila Real não excede os 70%. A nível absoluto, foram contabilizados 2357 indivíduos que utilizam o automóvel para deslocações com destino a Vila Real para os 9 municípios analisados.

Quando analisada a utilização do autocarro constatou-se que este é o segundo modo de transporte mais utilizado em todos os nove concelhos analisados, ainda que com uma distribuição bem diferenciada entre eles. Se por um lado, nas deslocações de Chaves para Vila Real 28% dos indivíduos escolhem utilizar o autocarro, por outro, em Alijo, Sabrosa e Santa Marta de Penaguião o mesmo modo de transporte é utilizado apenas por 9% dos indivíduos. No conjunto dos nove municípios utilizados, apenas 408 indivíduos escolhem o autocarro como principal meio de transporte para deslocações com destino a Vila Real, o correspondente a 14% do total de deslocações. Este facto denota a fraca competitividade e atratividade do autocarro face ao carro, muitas vezes influenciada pelo conjunto de paragens no decurso da viagem, o que diminui a velocidade média de circulação dos veículos, fazendo aumentar o tempo de viagem.

Por fim, identificou-se ainda um conjunto diminuto de deslocações a pé entre outros municípios e Vila Real. Tais deslocações são viáveis para deslocações entre concelhos limítrofes, tal como é o caso de Amarante e Vila Real. Por outro lado, deslocações pendulares entre Chaves e Vila Real a pé parece pouco realista, principalmente tendo em conta que demoraria aproximadamente 13 horas de viagem apenas contabilizando um sentido, não espelhando a realidade, pelo que tal resulta de erros de interpretação do questionário por parte dos inquiridos.

1.3 Síntese

Vila Real, como capital de distrito, assume uma importância chave na região. Como município mais populoso da região de Trás-os-Montes e Alto Douro, e dotação de um conjunto de equipamentos de relevo, Vila Real apresenta uma polarização significativa face aos seus vizinhos, com destaque para Alijó, Amarante e Vila Pouca de Aguiar.

No entanto, a perda populacional de 4,4% registada entre 2011 e 2021 é, naturalmente, um risco para o crescimento económico e para a sustentabilidade do sistema urbano. A sustentabilidade ambiental do sistema de mobilidade é também posta em causa quando se constata que mais de 75% dos movimentos pendulares são realizados em automóvel. Esta tendência, que agrava a percentagem de 71% que se registava em 2011, reforça a urgência para investimentos e políticas com vista à transferência para modos de transporte mais sustentáveis.

[Handwritten signature]

2. Ocupação Urbana e Padrões de Mobilidade

2.1 População

O PMUS, embora centrado nas questões da mobilidade deve ter em linha de conta tudo o que influencia a acessibilidade dos indivíduos. Sendo que o sistema de transportes é apenas uma das diferentes camadas que compõem o sistema urbano, neste capítulo destacam-se as características naturais do território, como o declive que dificulta a implementação dos modos ativos, mas também aquelas que decorrem da utilização da área a planear. Por acréscimo, é relevante uma contextualização das particularidades da população que ali reside ou que para ali se desloca. Neste ponto, a análise da pirâmide etária da população, com influência direta na capacidade ou predisposição de andar a pé, ou das escolhas modais contribuirão para uma maior assertividade do diagnóstico, com influência direta na elaboração daquilo que será a cenarização e o plano de ação.

Qualquer sistema urbano é composto por um elevado número de camadas sobrepostas que funcionam em conjunto. Neste sentido, uma primeira abordagem aos padrões de fixação da população residente é fundamental para alimentar um conhecimento mais detalhado do sistema de transportes. Similarmente à distribuição territorial da população por concelho, analisada no capítulo anterior, a cidade de Vila Real é caracterizada por uma marcada assimetria no que concerne à distribuição da população.

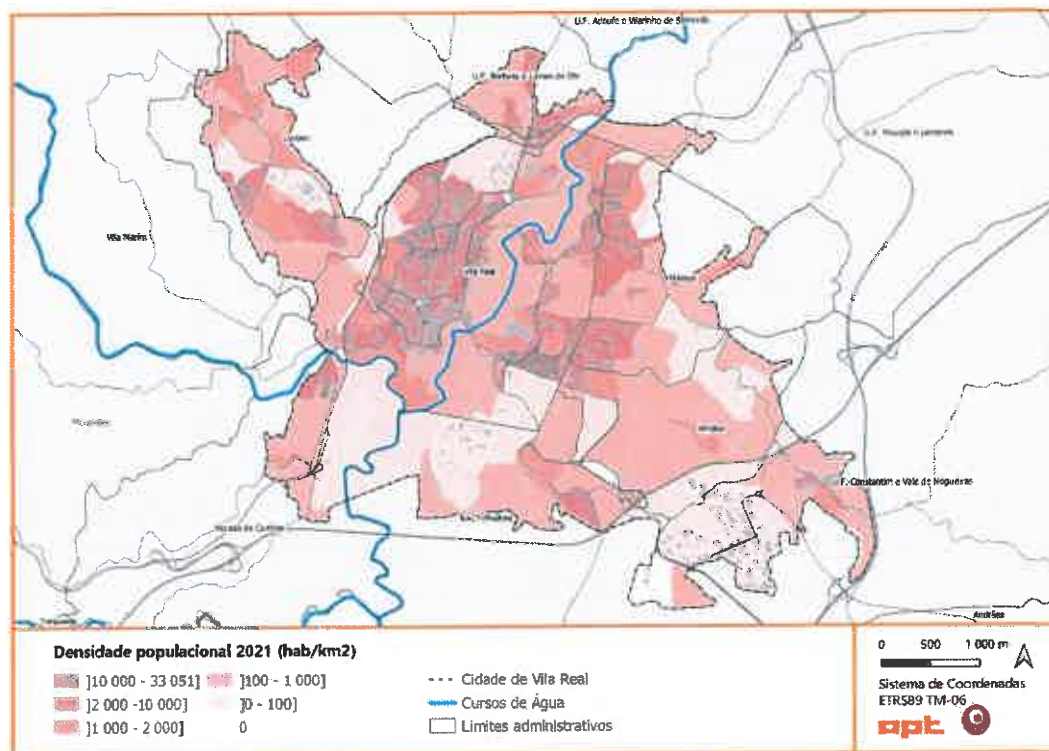


Fig. 8 Densidade Populacional na cidade de Vila Real.
Fonte dos dados: INE, 2021

Evidencia-se desde logo a grande mancha populacional no centro da cidade e da freguesia de Vila Real, estendendo-se desde a Câmara Municipal a sul e a Urbanização de Montezelos a norte. O vale do Corgo, pelas suas características de orografia, implica, naturalmente, uma quebra significativa nos valores de densidade populacional.

Na margem oposta do rio é possível encontrar duas grandes áreas de concentração de população, nomeadamente entre Abambres e a Vila Paulista, e entre a Avenida João Paulo II e a Araucária, com o Bairro Dr. Francisco Sá Carneiro a representar a parcela mais densa, com os valores mais elevados a equivaler aos 33.050 habitantes por quilómetro.

Ainda que com menor representatividade é possível encontrar outros focos com significativa expressão populacional. A oeste do centro da cidade encontramos o Bairro de Lordelo e a Urbanização Aleu, a sul o Bairro de Fonte da Rainha e a norte a Urbanização das Flores.

Em paralelo à análise da distribuição de toda a população residente, é também efetuada uma análise isolada para dois principais grupos etários (14-64 e +65 anos) igualmente para o ano de 2021.

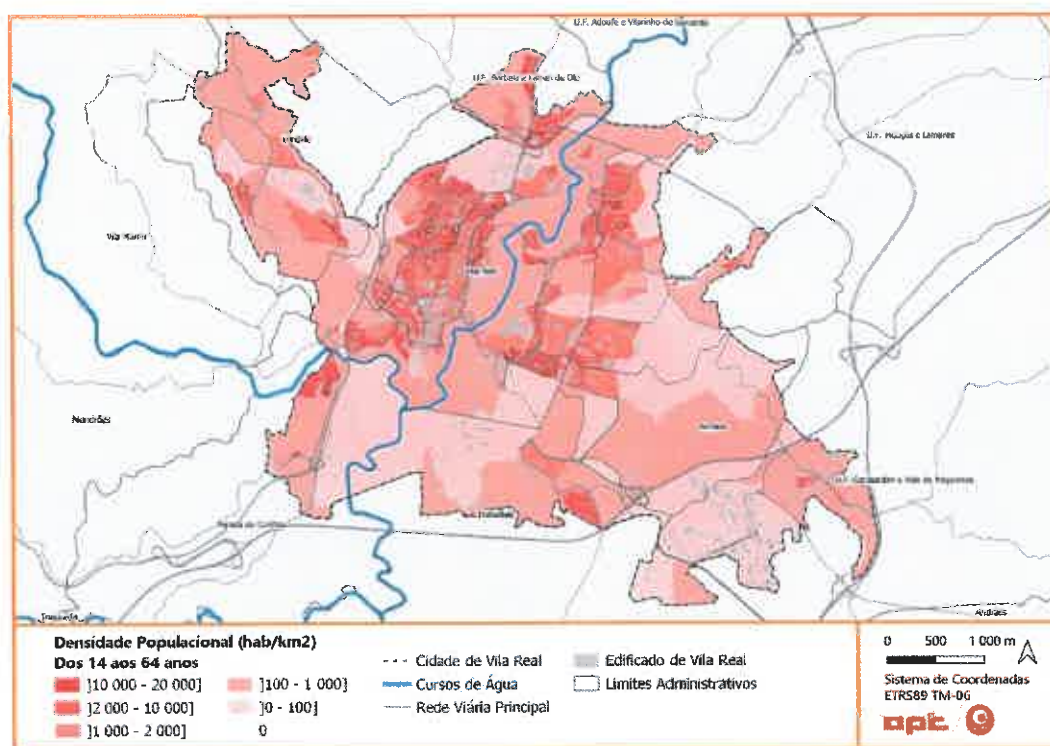


Fig. 9 Densidade populacional da população entre os 14 e os 64 anos
 Fonte dos dados: INE, 2021

No mapa acima representado é possível verificar a distribuição territorial da população, ainda que neste caso, se considere a população entre os 14 e os 64 anos. Não são por isso contempladas crianças nem cidadãos em idade de reforma neste caso. Esta escolha etária surge como forma de abranger a população que, em regra geral, apresenta maior número de movimentos pendulares, muitas vezes em transporte público.

[Handwritten signature]

A forma como se dispersam as “manchas” da densidade é bastante semelhante à da população geral. Para isso contribui o facto de a população abrangida na classe etária em análise corresponder a 73% do total de população da cidade. Assim, são novamente identificados os mesmos focos de concentração populacional, tanto no centro da cidade, como nos diferentes núcleos periféricos. Com esta definição é seguro assumir que qualquer política desenhada, tendo em conta a localização da totalidade da população residente, terá um impacto em tudo semelhante ao atuarmos sob a população em idade ativa. Tal poderá, no entanto, não acontecer para outros grupos etários, como é o caso da população com 65 ou mais anos.

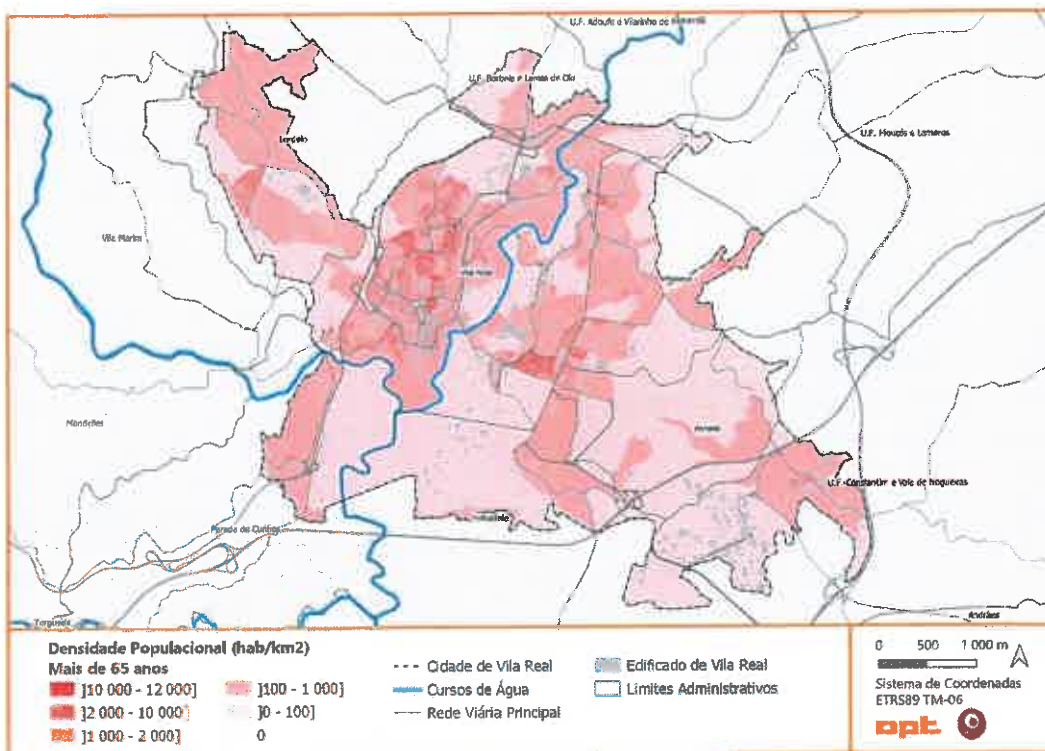


Fig. 10 Densidade populacional da população com 65 ou mais anos
Fonte dos dados: INE, 2021

A distribuição da população acima dos 65 anos, que representa aproximadamente 20% do total de residentes, revela uma natureza ligeiramente diferente, com concentrações mais significativas no núcleo urbano central, e em especial em redor da zona do Pioledo, a sul e oeste de Nossa Senhora da Conceição, bem como no Bairro Dr. Francisco Sá Carneiro. Perdem assim força, os núcleos residenciais na freguesia de Lordelo e Mateus. Quando comparada a fixação de população idosa com a verificada para a faixa etária dos 14 aos 64, verifica-se que áreas como a Vila Paulista, Villa Sol, Urbanização Aleu ou da área junto à Fonte da Rainha se caracterizam pelo elevado volume de população em idade adulta ou adolescente que aí habita. Este padrão de concentração mais restrito é um ponto importante para a formulação futura de estratégias de mobilidade focadas neste grupo etário que, pela sua condição física mais débil, implica cuidados redobrados.

Para além da análise da distribuição espacial da população residente é importante perceber quais as áreas deste território com maior dinamismo nesta temática. Apesar da tendência generalizada de redução populacional ao longo dos últimos 10 anos, conforme demonstrado no capítulo anterior, é de esperar a existência de zonas que conseguiriam inverter esta tendência, fruto de fenómenos de Urbanização e de expansão urbana. Para esta análise, e tendo em conta a *Reorganização administrativa do território das freguesias* imposta pela Lei n.º 11-A/2013 de 28 de janeiro de 2013, para o ano de 2011 foram somados os valores das freguesias que até 2013 não se encontravam agregadas.

Tab. 2 Variação da população nas freguesias integrantes da cidade de Vila Real.
Fonte dos dados: INE, 2011, 2021

FREGUESIA	POPULAÇÃO RESIDENTE		TAXA DE VARIAÇÃO DA POPULAÇÃO (2011 – 2021)
	2011	2021	
Arroios	1 117	1 059	-5,2%
Folhadela	2 261	2 163	-4,3%
Lordelo	3 169	3 227	1,8%
Mateus	3 400	3 540	4,1%
Parada de Cunhos	1 939	1 724	-11,1%
União das Freguesias de Borbela e Lamas de Olo	2 761	2 890	4,7%
União das Freguesias de Constantim e Vale de Nogueiras	1 856	1 730	-6,8%
União das Freguesias de Mouços e Lamares	3 402	3 182	-6,5%
Vila Real	17 588	17 345	-1,4%
TOTAL	37 493	36 860	-1,7%

Das 9 freguesias analisadas, apenas três apresentaram uma variação positiva da população na última década. São elas a União de Freguesias de Borbela e Lamas de Olo (4,7%), Mateus (4,1%) e Lordelo (1,8%). Em termos absolutos, a freguesia que mais se destacou positivamente foi Mateus com um acréscimo de população de 140 habitantes. Analisando as restantes seis freguesias, que registaram um comportamento inverso, verificou-se uma redução significativa nas freguesias de Parada de Cunhos (-11,1%), seguida das Uniões das freguesias de Constantim e Vale de Nogueiras, bem como, de Mouços e Lamares com perdas de 6,8% e 6,5%, respetivamente. A freguesia de Vila Real, que agrega metade da população das freguesias em estudo registou um saldo negativo de 1,4%. Somando as nove freguesias e uniões de freguesias que integram, total ou parcialmente, o território da cidade de Vila Real, registou-se um saldo populacional negativo de 633 habitantes (-1,7%) entre os anos de 2011 e 2021. Por este facto, não sendo fator único, mas certamente contribuindo para esta variação de população, importará perceber de que forma pode a mobilidade no concelho atrair mais habitantes. Dadas as alterações no desenho das subsecções estatísticas entre os anos de 2011 e 2021, o que impossibilita a comparação direta dos valores de população residente, os resultados são representados segundo uma quadrícula de 50 por 50 metros.

Handwritten signature and initials in blue ink.

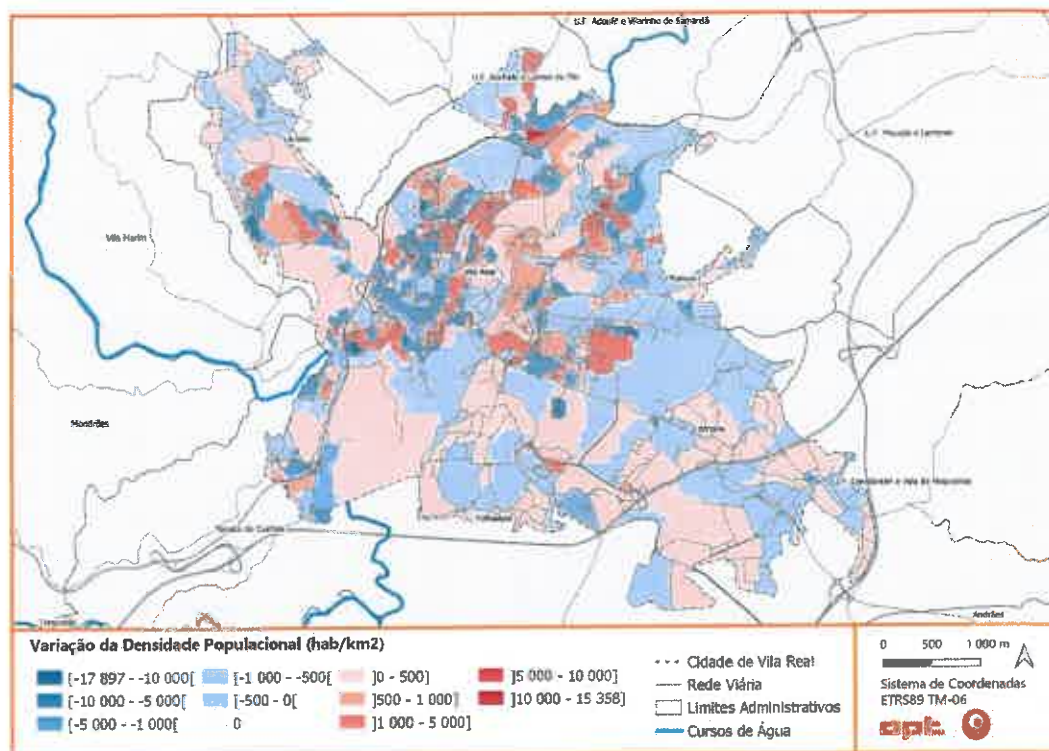


Fig. 11 Variação populacional entre 2011 e 2021 na cidade de Vila Real
 Fonte dos dados: INE, 2011; 2021

A variação da população, ao longo dos últimos 10 anos, reveste-se de uma especial heterogeneidade, com vários focos de perda populacional, destacando-se uma percentagem significativa da cidade central na margem poente do rio. Por oposição, o setor este da Nossa Senhora da Conceição e a Urbanização em consolidação entre a Rua de Santa Iria e a Avenida Aureliano Barrigas têm contrariado esta tendência. Do lado oposto do rio as centralidades da Alameda de Grasse e da Quinta da Araucária também registaram variações positivas da população.

Fora do núcleo urbano central identificam-se padrões de forte crescimento populacional nos Bairros do Boque e de Lordelo, bem como na Urbanização das Flores e na zona de expansão urbana a norte do Campo do SC Abambres. Em sentido inverso, a redução da população foi uma tendência na Urbanização Aleu, no centro de Parada de Cunhos e na parcela do Bairro Dr. Francisco Sá Carneiro mais próxima da Avenida da Universidade. Nos territórios de reduzida ocupação urbana as dinâmicas populacionais são, naturalmente, menos intensas, apesar do saldo tendencialmente positivo.

Em suma, ao longo dos últimos 10 anos, a cidade de Vila Real combinou não só tendências de crescimento e de perda populacional nos núcleos centrais e nas principais zonas residenciais, mas também um ligeiro aumento do número de residentes nos territórios de menor densidade, indiciando uma tendência para a intensificação dos padrões suburbanização, com claro prejuízo para o estabelecimento de padrões de mobilidade sustentáveis.

2.2 Topografia

A hipsometria e o declive apresentam especial importância para o desenvolvimento da cidade, mais concretamente para fixação de população e edificado que, regra geral, é facilitado por declives menos acentuados. Declives mais elevados são também claros elementos dissuasores do uso de modos ativos. Por esse motivo, ilustram-se na figura seguinte os declives na cidade de Vila Real, de acordo com o estabelecido no decreto-lei nº 163/2006, de 8 de agosto, atualizado pelo decreto-lei nº 125/2017, de 4 de outubro, que aprova o regime da acessibilidade aos edifícios e estabelecimentos que recebem público, via pública e edifícios habitacionais.

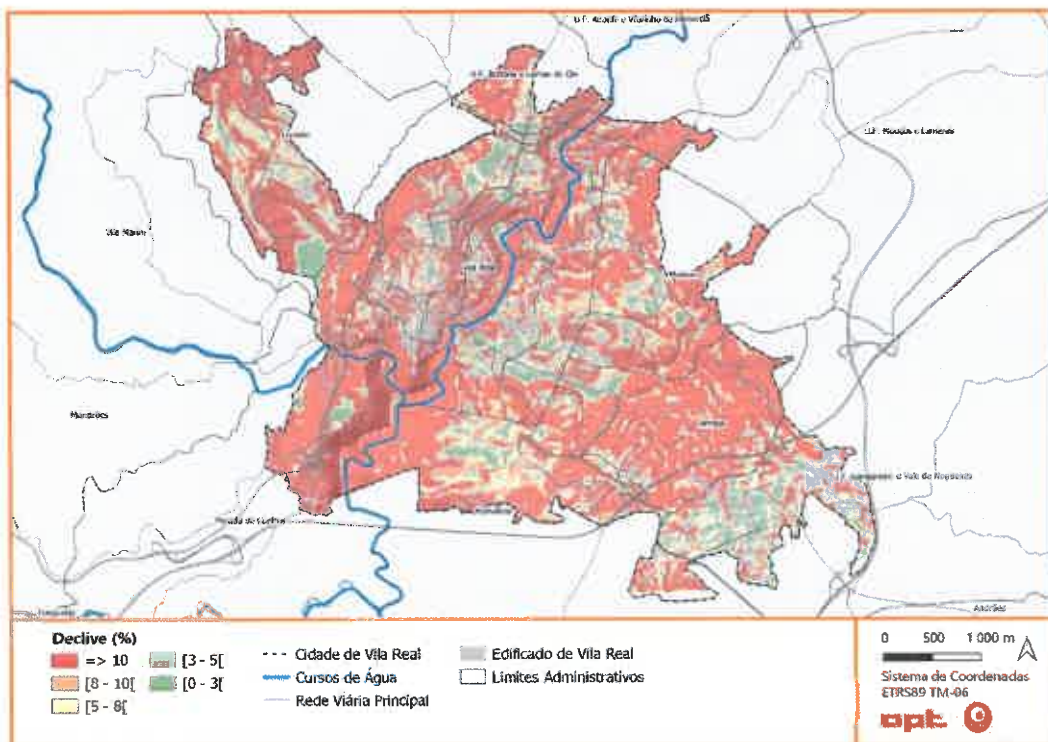


Fig. 12 Declive na cidade de Vila Real.
Fonte dos dados: CM Vila Real, 2022

Com base nos elementos fornecidos pelo município pode verificar-se desde logo que grande parte do território em estudo apresenta, em média, declives superiores a 10% (aproximadamente 60% da área da cidade). A juntar ao descrito, é ainda frequente a existência de áreas com declives médios entre os 5 e os 10%, sendo de esperar que a estrutura viária acompanhe, em grande medida, estes mesmos padrões. Embora este cenário aparente ser claramente desfavorável para os modos ativos, cerca de 12% do território apresenta declives médios inferiores a 5%. Estes concentram-se ao longo de alguns focos de urbanidade, como é o caso dos eixos da Nossa Senhora da Conceição – Câmara Municipal e Ponte Metálica – Araucária. Neste sentido, é seguro assumir que apesar da topografia se impor como uma condicionante significativa para a promoção da mobilidade ativa em grande parte do território, a existência de zonas de reduzido declive e com elevados níveis de ocupação urbana indicia a presença de um cenário mais favorável do que o inicialmente preconizado.

2.3 Estrutura Espacial

O Plano de Urbanização da Cidade de Vila Real, aprovado a 13 de novembro de 2020 estabelece as regras a que deve obedecer a ocupação, uso e transformação do solo, visando a organização coerente do território abrangido por este documento. Nesse sentido, a planta de zonamento que define a Classificação e Qualificação do Solo diferencia entre o *Solo Rústico* e *Solo Urbano*, detalhando para cada elemento destes grupos as suas categorias e subcategorias. A sua representação encontra-se vertida na figura seguinte.

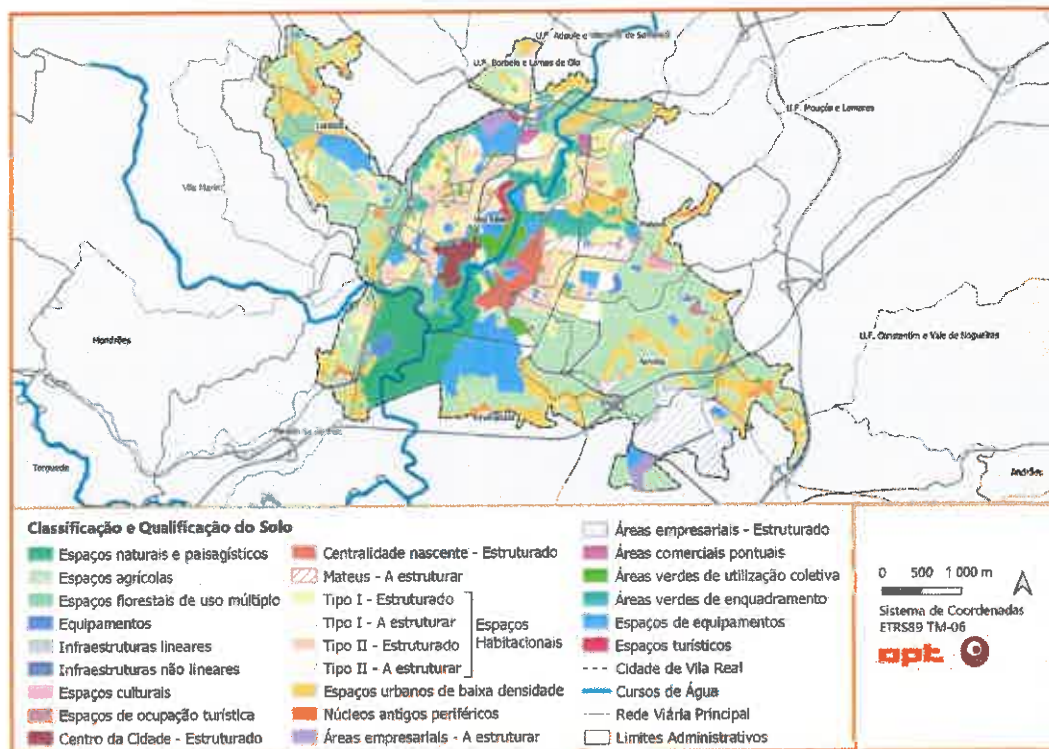


Fig. 13 Classificação e qualificação do solo – Vista Geral
Fonte dos dados: CM Vila Real, 2022

A análise da distribuição espacial das diferentes classes de uso do solo no interior do território da cidade de Vila Real indica que 28% da área de estudo se encontra classificada como *Espaços Agrícolas*, com especial incidência nas freguesias de Lordelo e Arroios. Com uma representatividade considerável encontram-se ainda os *Espaços Habitacionais*, representando cerca de 17% do território, e os *Espaços urbanos de baixa densidade*, com 15% do total.

Esta análise permite perceber a forma como o território é ocupado e definir diferentes polos de utilização diferenciada com base nas classes apresentadas. De acordo com esta caracterização são definidas duas centralidades. A primeira em torno da Avenida Carvalho Araújo, concretizando a tipologia *Centro da Cidade – Estruturado* e a segunda na margem oposta do rio, entre a Praça da Galiza e Abambres, caracterizada como *Centralidade nascente – Estruturado*. Os diferentes núcleos de ocupação urbana, fora destas centralidades, assumem diferentes tipologias de *Espaços Habitacionais*. É de referir também a representatividade, principalmente

nos extremos da área de estudo, de um conjunto de *espaços urbanos de baixa densidade*, acompanhando os antigos caminhos municipais, bem como de alguns *núcleos antigos periféricos*.

A sul da área de estudo destacam-se três importantes manchas. Uma primeira, a sul da confluência dos Rios Cabril e Corgo, concretizando um *Espaço natural e paisagístico*, uma segunda materializada pela UTAD e caracterizada como *Espaço de equipamento* (escolar), e uma terceira delimitando a Área Empresarial de Constantim. Por fim, os espaços intersticiais do território da cidade de Vila Real encontram-se ocupados por espaços agrícolas, pontuados por pequenos núcleos florestais e áreas verdes de enquadramento.

Focando a análise apenas nas tipologias de uso do solo que agregam a maioria das funções residenciais, estabelece-se uma relação forte com as zonas de maior concentração de população. Segundo o Relatório do Plano de Urbanização, os Espaços Habitacionais classificados podem inserir-se em diferentes subcategorias, sendo dois deles, os Espaços habitacionais do Tipo I e do Tipo II. A primeira subcategoria referida representa as moradias com um ou dois fogos, enquanto as do Tipo II são constituídas por edifícios de habitação coletiva. Estas tipologias de habitação podem ser ainda classificadas mediante a sua ocupação. Caso já se encontrem estabilizadas são caracterizadas por “Estruturado” e, caso se trate de uma área ainda sem uma estrutura consolidada é definida pela classificação “A estruturar”.

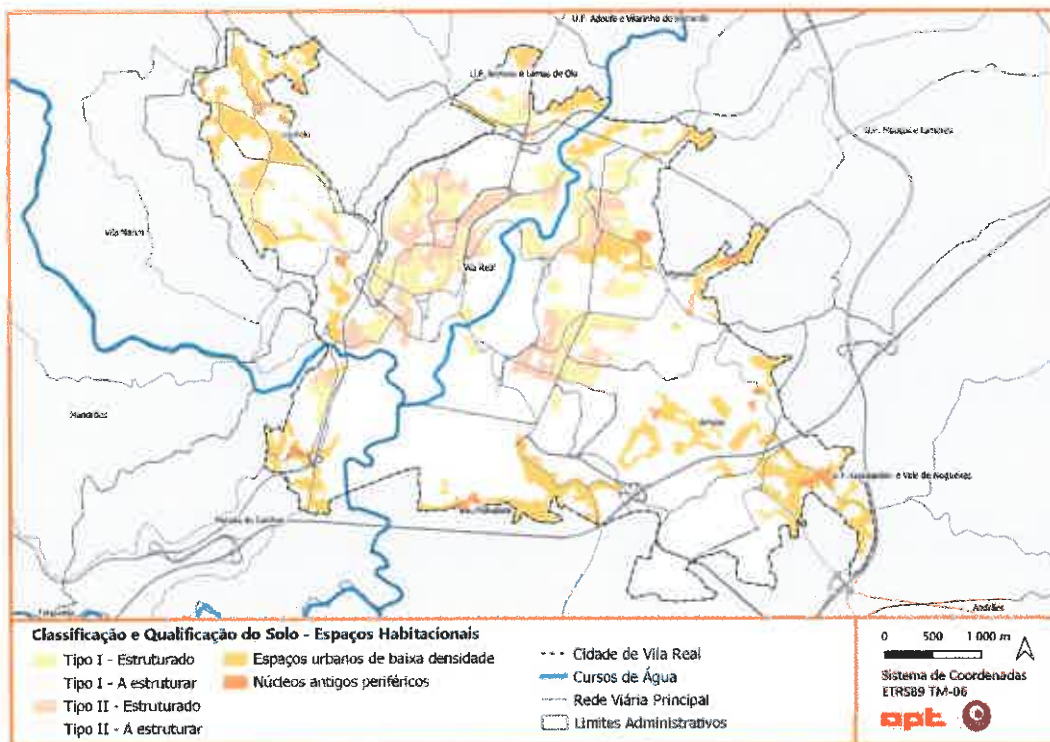


Fig. 14 Classificação e Qualificação do Solo – Espaços habitacionais
Fonte dos dados: CM Vila Real, 2022

Na ótica da mobilidade, as áreas habitacionais com maior procura pela mobilidade serão as áreas com maior número de fogos habitacionais, sendo aqui os *espaços do Tipo II - Estruturado* as que melhor se enquadram por se tratar de habitação coletiva, juntamente com os *espaços estruturados do Tipo I* que embora represente habitações unifamiliares apresentarão um nível de consolidação urbana que não deverá ser ignorado.

Num segundo plano temos os *Espaços urbanos de baixa densidade*, onde a procura por mobilidade justificará a disponibilização de soluções de transporte específicas, na medida que as soluções desenvolvidas para meio urbano, como o transporte público regular, dificilmente encontrarão viabilidade económica. Para além das áreas habitacionais já estruturadas, importa atentar às áreas classificadas como “A estruturar” que, embora no presente não se encontrem com um número de residentes significativo, representam territórios preferenciais para a expansão urbana.

Para além dos polos habitacionais, existem outras tipologias de elevada importância para a mobilidade na cidade, pelo elevado número de movimentos que geram e atraem numa base diária. São eles os espaços centrais, as áreas empresariais, áreas destinadas ao comércio e os equipamentos.

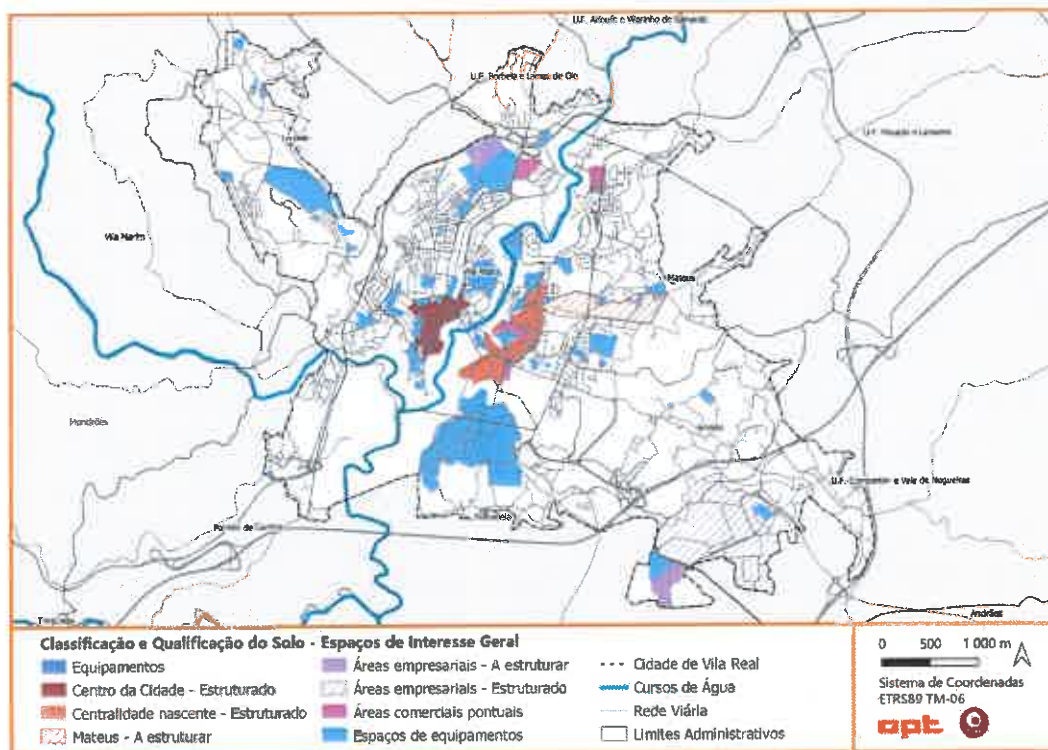


Fig. 15 Classificação e Qualificação do Solo - Espaços de Interesse Geral
Fonte dos dados: CM Vila Real, 2022

Nesta caracterização destacam-se os espaços destinados a equipamentos, sendo que as maiores manchas correspondem à UTAD, ao Centro Hospitalar de Trás-os-Montes e Alto Douro e ao Quartel do Regimento de Infantaria nº13. Embora com maior concentração na zona central do concelho, é visível alguma dispersão territorial dos espaços para equipamentos, em linha com a localização de escolas e outros equipamentos públicos, como é o caso de juntas de freguesia.

As duas principais centralidades da cidade de Vila Real, conforme identificado anteriormente, também se encontram visíveis nesta análise, aludindo-se à existência de uma intenção para a estruturação futura da zona de Mateus, entre a Avenida da Europa e a Rotunda de Mateus.

No que respeita a áreas empresariais, para além do espaço já estruturado em Constantim, está prevista a alocação de uma parcela para a expansão a sul, bem como ao longo do limite norte do Regimento de Infantaria. Este facto é significativo, por quebrar a tendência atualmente verificada de concentração de atividade industrial num único ponto do concelho.

Para além da caracterização da estrutura urbana através do uso do solo é importante perceber de que forma estes mesmos usos se encontram dispostos pelo edificado existente. Torna-se assim possível identificar não só a extensão de zonas de monofuncionalidade residencial, com claro prejuízo para os índices de acessibilidade pedonal, mas também identificar as parcelas do território que promovem a mistura de usos, bem como avaliar a concentração ou dispersão dos grandes edifícios com função de serviços, comercial ou industrial.

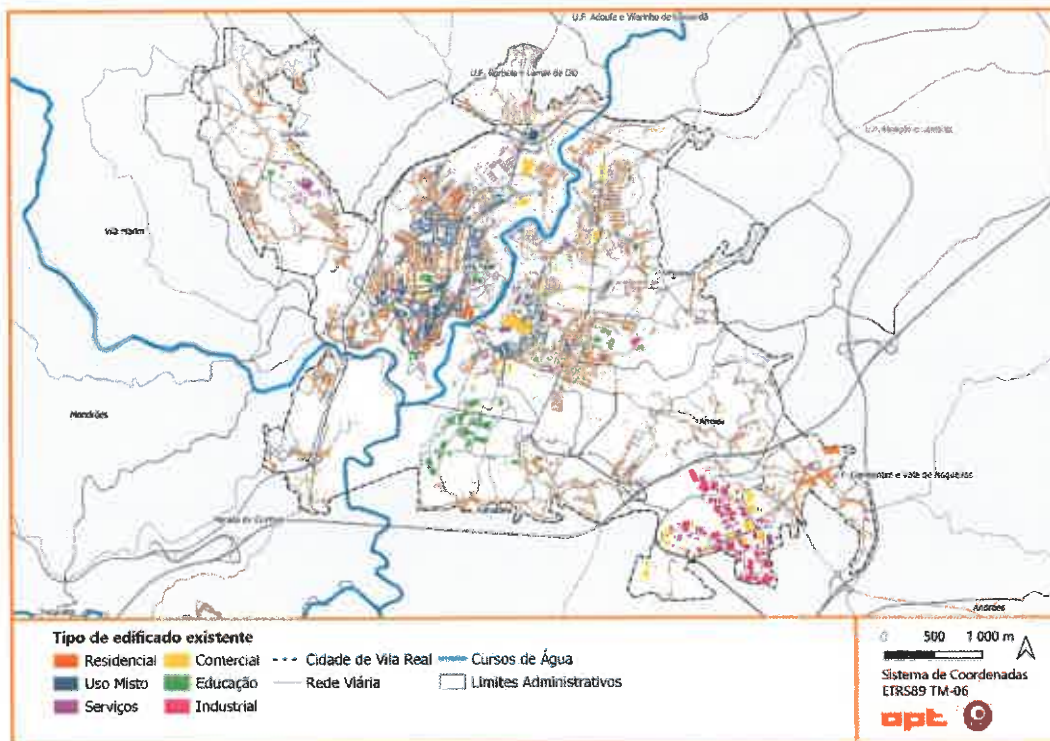


Fig. 16 Categorias de uso do edificado existente
 Fonte dos dados: OpenStreetMap; CM Vila Real, 2022



Como o mapa anterior demonstra, a categorização do uso do solo acaba por se refletir, com um relativo grau de expressão, nas tipologias de uso do edificado. Nos territórios de baixa densidade, que evoluíram organicamente e de forma pouco planeada, é notória a monofuncionalidade residencial, exemplificada pela quase exclusividade de edifícios identificados com a cor laranja. No entanto, este facto não é exclusivo destes territórios, sendo possível encontrar padrões similares em vários pontos da área de estudo. Na verdade, a função residencial é predominante em núcleos de maior densidade de edificado e com uma génese mais antiga, como é o caso do Bairro dos Ferreiros ou do centro de Constantim. Outros exemplos são as grandes urbanizações periféricas, algumas de génese relativamente recente, como são os casos dos Bairros do Boque, Villa Sol, Vila Paulista, Santa Maria, Lordelo, a Urbanização Aleu e a Cooperativa “O Professor”. Estes padrões alinham-se com as elevadas taxas de utilização do automóvel neste território, dadas as elevadas distâncias a percorrer para o acesso a bens e serviços.

À medida que nos aproximamos do centro da cidade, estes padrões mantêm-se, sendo possível encontrar vastas extensões compostas por edifícios exclusivamente residenciais em alguns dos pontos de maior densidade populacional, como é o caso do Bairro Dr. Francisco Sá Carneiro ou do entorno das escolas da Araucária. Já no interior da cidade, a monofuncionalidade residencial predomina no espaço urbano entre o Pioledo e a Nossa Senhora da Conceição, bem como entre esta última e o IP4.

Por sua vez, é no centro da cidade que se encontra a maior concentração de edifícios de tipologia mista. Identificados com a cor azul, estes dizem respeito à combinação da função residencial com a de comércio ou serviços, e associam-se, naturalmente, às grandes centralidades urbanas. O maior polo de concentração surge em redor do centro nevrálgico de Vila Real, estendendo-se longitudinalmente entre o Terminal Rodoviário e o Rio Corgo e transversalmente entre a Avenida 1^o de Maio e o Pioledo. Ainda nesta margem do rio é notória a presença de outro foco de grandes dimensões em redor da Nossa Senhora da Conceição e um terceiro ao longo das margens da Avenida da Europa. Dada a barreira formada pelo Rio Corgo, com a Urbanização na margem oposta do rio, deu-se naturalmente o desenvolvimento de outro polo com dinâmicas urbanas próprias, desenvolvendo-se linearmente entre a Praça da Galiza e a Alameda de Grasse.

A função de educação (a verde) localiza-se, em grande medida, nos polos de maior concentração populacional. Assim, no centro da cidade é visível a área de implantação dos grandes equipamentos escolares, como é o caso da Escola EB 2,3 Diogo Cão, das Secundárias de São Pedro ou de Camilo Castelo Branco, e na margem oposta do rio, a Escola Monsenhor Jerónimo do Amaral ou a Secundária Morgado de Mateus. A grande exceção a esta tendência é o campus da UTAD, a sul da área de estudo, e que reúne mais de 40 edifícios dedicados ao ensino e à investigação, numa área de 120 hectares.

Similarmente aos padrões de localização dos edifícios destinados à educação, aqueles com função exclusivamente de serviços (a roxo) surgem concentrados nas zonas de maior densidade no município, representando os principais equipamentos administrativos, de saúde, cultura e lazer. As maiores exceções encontram-se no extremo poente da área de estudo, onde se localiza

o complexo do Centro Hospitalar de Trás-os-Montes e Alto Douro, e no limite norte da freguesia de Vila Real com a presença do Quartel do Regimento de Infantaria Nº 13 do Exército português.

No que respeita aos edifícios de uso exclusivamente comercial (a amarelo) é inegável a presença do Centro Comercial “Nosso Shopping”, na margem nascente do Corgo, um edifício com uma área de implantação superior a 20 000 m². A grande maioria dos edifícios de função exclusivamente comercial encontra-se dispersa em redor do núcleo urbano central, próxima dos locais de maior concentração de população, e por norma associado a grandes super e hipermercados. Outro foco de concentração de edifícios comerciais materializa-se na Zona Empresarial de Constantim, representando grandes stands de venda e reparação de automóveis ou de estabelecimentos de comércio grossista.

Salvo exceções pontuais, principalmente associados a adegas cooperativas e outros equipamentos ligados à produção vitivinícola, os edifícios de uso industrial (identificados a rosa) concentram-se na Zona Empresarial de Constantim, a sudeste da área de estudo. Abrangendo uma área de cerca de 800 mil metros quadrados, e com projetos existentes para expansão futura, é visível a forte aposta no desenvolvimento da zona industrial, muito por culpa da sua localização estratégica, a curta distância da autoestrada A4 e, simultaneamente, uma das zonas do município com declives mais reduzidos.

Estas sinergias serão analisadas em maior pormenor no subcapítulo seguinte, respeitante ao sistema de centralidades da cidade de Vila Real.

2.4 Sistema de Centralidades

Os padrões de ocupação do território são fundamentais na definição das dinâmicas urbanas. Por norma, qualquer território urbano encontra-se estruturado num sistema de centralidades, identificando setores “estanques” com características funcionais homogéneas. Neste exercício foram definidas quatro tipologias de centralidades. A primeira (principal) define o núcleo duro do concelho. A segunda (residencial) identifica os territórios que se caracterizam pela predominância de edifícios exclusivamente residenciais. A terceira (mista), como o nome indica, define locais caracterizados pela combinação da função residencial com outros usos compatíveis, nomeadamente o comercial e o de serviços. Finalmente, a quarta categoria (emprego) identifica os grandes pontos onde predomina a função laboral.

Cada centralidade encontra-se delimitada por um ponto, definindo o centro de um polígono hipotético que delimita cada centralidade. Esta decisão facilita não só a interpretação dos resultados, como permite responder adequadamente aos requisitos técnicos para as etapas posteriores de avaliação da acessibilidade. Deste processo foram definidos um total de 34 centralidades, sendo uma, a centralidade principal de Vila Real, vinte de natureza residencial, cinco de emprego e oito mistas, e dispostas segundo três níveis hierárquicos, conforme identificado no mapa seguinte.

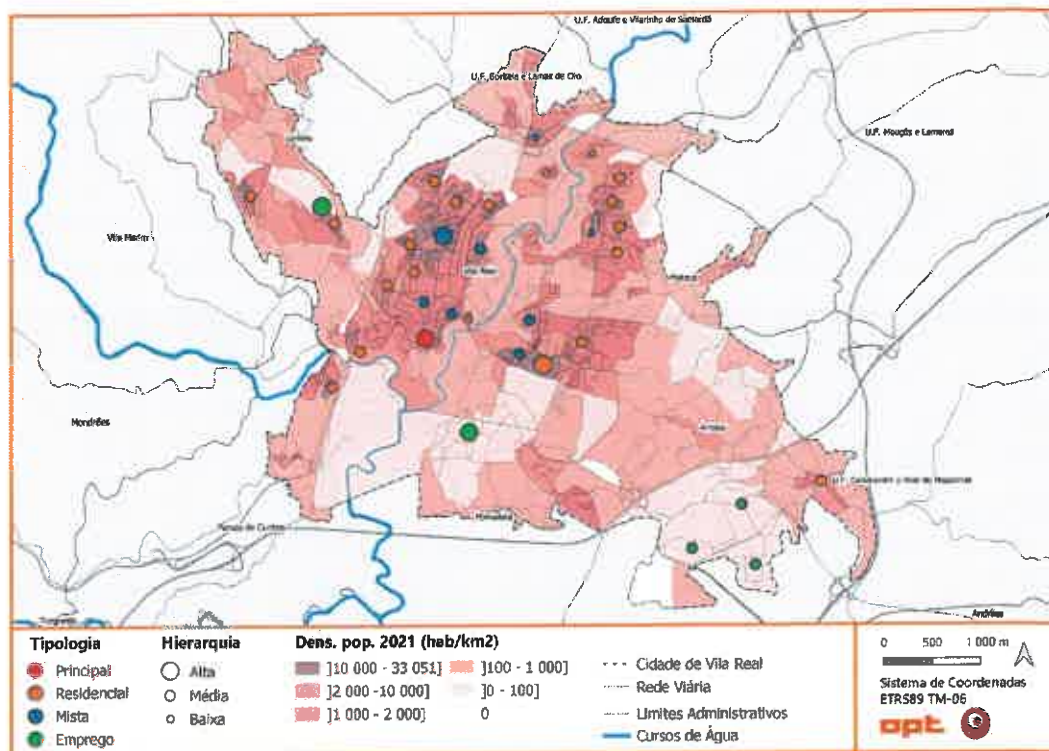


Fig. 17 Sistema de centralidades da cidade de Vila Real
 Fonte dos dados: INE, 2021

A centralidade principal da área de estudo localiza-se no ponto nevrálgico do concelho, a Avenida Carvalho Araújo, delimitada por importantes equipamentos administrativos, como é o caso da Câmara Municipal e do Tribunal. Este ponto beneficia também da proximidade da Loja do Cidadão, recentemente inaugurada.

Quanto às centralidades mistas, a de maior importância localiza-se na Nossa Senhora da Conceição, ponto que concentra uma população significativa, assim como estabelecimentos comerciais e de serviços. Ainda nesta margem do rio define-se a centralidade mista da Avenida da Europa e, mais a sul no núcleo urbano central identificam-se as centralidades da Avenida 1.º de Maio e do Pioledo. A sua separação deve-se, maioritariamente, à diferença de cotas entre estes dois pontos. A norte da área de estudo define-se a centralidade das Flores e, na margem oposta, a de Abambres, ambas assumindo uma hierarquia baixa, pela menor diversidade de usos de apoio à função residencial. Já o eixo de concentração de edifícios de tipologia mista entre a Praça da Galiza e a Alameda de Grasse origina o estabelecimento de duas centralidades de hierarquia intermédia.

A dispersão de centralidades residenciais deve-se, em grande medida, à configuração da infraestrutura viária e, como tal, da sua ligação com o território envolvente. O Bairro Dr. Francisco Sá Carneiro, pelos elevados valores de densidade populacional, assume-se como a única centralidade de hierarquia elevada nesta categoria. Apenas o Bairro dos Ferreiros, de

Santa Maria e a Cooperativa “O Professor” tipificam centralidades residenciais de hierarquia baixa. Isto significa que a maioria das centralidades residenciais se caracterizam por uma hierarquia média. Assim, tem-se na freguesia de Lordelo, as centralidades do Bairro de Lordelo e da Urbanização Aleu, na freguesia de Parada de Cunhos, temos o Bairro Fonte da Rainha. Já na freguesia de Mateus surgem, de forma quase consecutiva, o Bairro da Pimenta, a Vila Sol, o Bairro do Boque e a Vila Paulista. Apesar da proximidade entre si, o facto de se conectarem à rede viária e, como tal, ao resto da cidade por apenas um ponto, faz com que funcionem como unidades urbanas isoladas. Na União de Freguesias de Constantim e Vale de Nogueiras é possível encontrar uma única centralidade residencial, de hierarquia intermédia, no centro de Constantim. Já na freguesia de Vila Real definem-se, a norte, as centralidades residenciais de Montezelos, S. Vicente de Paula e Timpeira, no centro, temos as centralidades da Concha, Seixo e Translar e a sul a centralidade de Botelhas.

Finalmente, as centralidades de emprego surgem associadas aos grandes equipamentos do concelho, localizados a média ou longa distância de polos de concentração de população. Assim, definem-se as centralidades de emprego do Centro Hospitalar de Trás-os-Montes e Alto Douro, da UTAD e da Zona Empresarial de Constantim. Esta última, pela sua extensão, encontra-se identificada por três pontos equidistantes.

Deste modo, é possível refletir sobre o funcionamento e interligação das diferentes áreas da cidade de Vila Real de forma mais simplificada, tipificando o seu funcionamento segundo princípios teóricos de organização funcional do espaço. Assim, o centro da Cidade de Vila Real assume um carácter claramente multifuncional, estruturando-se segundo vários núcleos residenciais e mistos relativamente próximos entre si. No extremo nordeste da área de estudo, o território é pontuado por um conjunto de centralidades residenciais, não existindo uma centralidade mista de dimensão relevante para suportar adequadamente a função habitacional. O mesmo sucede na freguesia de Lordelo, onde o Hospital se assume como principal centralidade, atraindo trabalhadores e utentes de todas as áreas do concelho. O mesmo se passa na freguesia da Folhadela, recaindo à UTAD o papel de única centralidade. A freguesia de Arroios é a única onde se regista uma ausência de centralidades, fruto dos reduzidos índices de densidade populacional e, como tal, de “massa crítica” para o estabelecimento de pontos focais de urbanidade. Finalmente, na União das Freguesias de Constantim e Vale de Nogueiras, a centralidade residencial de Constantim contrasta com o importante papel da Zona Empresarial na concentração de emprego. Esta heterogeneidade do centro da cidade de Vila Real lança, inevitavelmente, importantes desafios para a criação de uma estratégia integrada de mobilidade.

2.5 Padrões de Mobilidade

Caracterizados os padrões de ocupação urbana da cidade de Vila Real é possível prosseguir para a caracterização dos padrões de mobilidade. Para esta tarefa utilizou-se os resultados dos Censos 2021 que caracterizam apenas os movimentos pendulares da população residente, em oposição a todas as deslocações dos residentes. Para tal e completa abordagem seria necessário

[Handwritten signature]

o desenvolvimento de um Inquérito detalhado à Mobilidade, instrumento que ainda não se encontra disseminado em Portugal.

Na primeira parte deste documento foram analisados os padrões de mobilidade entre Vila Real e os municípios vizinhos, tendo ficado patente a elevada percentagem de utilização do automóvel e a elevada representatividade de movimentos pendulares para destinos relativamente distantes. Em linha com a heterogeneidade nos padrões de ocupação do território, não só entre o interior e o exterior da cidade de Vila Real, mas também dentro dos limites desta área de estudo, também os padrões de mobilidade apresentam um conjunto de particularidades de relevo.

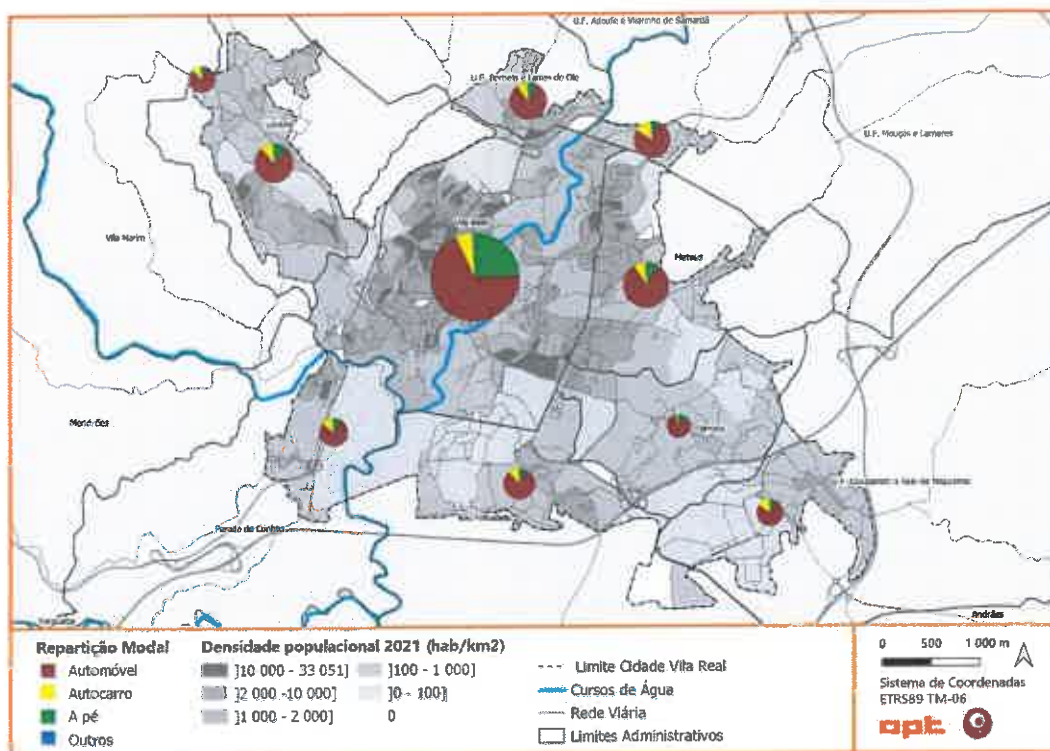


Fig. 18 Repartição modal à escala da freguesia em 2021.
Fonte dos dados: INE, 2021

As diferenças identificadas nos padrões de organização do sistema de urbano, com a área central da cidade de Vila Real estruturada em vários núcleos densos e caracterizados por um misto de usos, indiciavam a existência de hábitos de mobilidade mais sustentáveis no centro, face aos previsivelmente registados na sua periferia, caracterizada por padrões de monofuncionalidade residencial ou de emprego.

Neste sentido, o automóvel apresentava, em 2011, taxas de utilização inferiores a 60% nas freguesias de São Pedro e São Dinis, facto que não se verificou em 2021, com um claro aumento generalizado da utilização do carro. Em 2021 a freguesia de Vila Real foi aquela onde menos se utilizou o carro para movimentos pendulares (68%), seguido por Parada de Cunhos, Lordelo e União das Freguesias de Constantim e Vale de Nogueiras (77%). Mesmo analisando as freguesias



que apresentaram a mais reduzida utilização do carro, mínimos obtidos, verifica-se uma elevada utilização do carro.

No que respeita ao modo a pé, a freguesia de Vila Real compõe uma parcela importante do centro da cidade, pelo que a proximidade de bens e serviços, emprego e estabelecimentos de ensino poderá contribuir para o elevado número de deslocações a pé. Fora da cidade central, a representatividade das deslocações a pé reduz-se consideravelmente, maioritariamente para valores inferiores a 10%, com o automóvel a ganhar representatividade, principalmente na União das Freguesias de Borbela e Lamas de Olo, Mateus e Arroios. Nesta última, o automóvel representa 84% do total de movimentos.

No que concerne à utilização do transporte público registam-se fenómenos particulares. Devido à extensão relativamente reduzida do núcleo urbano central, a população residente na freguesia de Vila Real recorre pouco frequentemente ao transporte público (6%). Por motivos diferentes, a utilização do transporte público é também reduzida nas freguesias de Arroios (3%) e Mateus (8%). No primeiro caso tal poderá dever-se à reduzida densidade populacional e, como tal, à dificuldade em atingir taxas de cobertura satisfatórias, e no segundo pela facilidade de acesso viário ao centro da cidade. Inversamente, outros territórios, apesar do seu carácter periférico, ostentam níveis de utilização do transporte público significativamente superiores, como é o caso da União das Freguesias de Mouçós e Lamas, de Constantim e Vale de Nogueiras e na freguesia de Parada de Cunhos, com pesos de 15%, 14% e 14% respetivamente. Este facto poder-se-á dever a razões históricas, com a criação de hábitos de utilização do transporte público anteriores à proliferação do automóvel.

Analisando a evolução da utilização por tipo de transporte entre 2011 e 2021, pode constatar-se que em todas as freguesias se passou a utilizar mais o automóvel, com a exceção de Mateus onde se observou um decréscimo de aproximadamente 2%, o que pode significar uma predisposição para a utilização do transporte público. Num extremo oposto, a utilização do autocarro sofreu uma evolução inversamente proporcional à do automóvel.

O modo a pé, entre os anos em análise, sofreu variações díspares para as freguesias apresentadas no gráfico. Se por um lado, em Lordelo se obteve um aumento de 3% de deslocações a pé, alcançando-se 13% da população móvel da freguesia, por outro, em Vila Marim e União das Freguesias de Constantim e Vale de Nogueiras observaram-se diminuições de 5%, num universo de 773 e 859 habitantes (móveis), respetivamente.

A interpretação destes resultados é essencial para avaliação do sucesso das políticas aplicadas a cada uma das freguesias nos últimos anos que, certamente tiveram impacto na evolução observada. Permite ainda perceber as particularidades de cada freguesia no que aos movimentos pendulares diz respeito, procurando-se aplicar no futuro diferenciadas resoluções por freguesia, com vista a um objetivo final, a diminuição da utilização do automóvel.



Handwritten signature and initials in blue ink.

Fig. 19 Repartição modal nas freguesias integrantes da cidade e Vila Real.
Fonte dos dados: INE, 2021

2.6 Síntese

A compreensão do sistema territorial é fundamental para o desenvolvimento de políticas de mobilidade adequadas às especificidades de cada contexto.

Os padrões de ocupação do solo da cidade de Vila Real caracterizam-se, em primeiro lugar, por uma marcante heterogeneidade na densidade de distribuição das diferentes funções. Para além de um centro relativamente denso, e onde coexistem os principais serviços públicos, a primeira coroa da periferia é caracterizada por um elevado número de loteamentos de função exclusivamente residencial. Três dos principais polos de emprego da cidade, o Centro Hospitalar, a Universidade e a Zona Industrial de Constantim, localizam-se fora deste núcleo central.

As dinâmicas populacionais ao longo dos últimos 10 anos indicam saldos positivos em novos núcleos residenciais, distribuídos em torno do centro da cidade, com o núcleo urbano central a caracterizar-se por uma perda generalizada. É também de destacar que uma parte significativa dos padrões de fixação de população ocorreram em territórios de menor densidade e, como tal, mais propensos à utilização do automóvel.

O relevo acidentado é um dos fatores característicos deste território, sendo frequentes os declives médios entre os 5 e os 10%. No entanto, alguns dos principais núcleos caracterizam-se por declives médios relativamente reduzidos, possibilitando a utilização de modos ativos.

Em termos gerais pode entender-se o sistema urbano da cidade de Vila Real segundo quatro tipologias de centralidades. Num primeiro nível, o centro da cidade, que alberga não só os paços do concelho, como alguns dos principais serviços, instituições públicas e atividade comercial. A



norte da mesma, bem como na margem oposta do rio, surgem diversas centralidades de menores dimensões, fruto da concentração de comércio e serviços. Já os diferentes núcleos residenciais constituem unidades de vizinhança isoladas, não só em termos funcionais, mas muitas vezes em termos físicos dada a configuração da rede viária que limita o número de acessos à restante rede. Finalmente, tem-se os principais polos de emprego, referidos anteriormente, com uma função residencial reduzida ou mesmo inexistente.

Por consequência, os padrões de mobilidade nas diferentes freguesias espelham esta configuração do território. Na freguesia central de Vila Real, o modo pedonal constitui uma parcela importante dos movimentos pendulares da população. Este modo vai perdendo protagonismo, progressivamente, à medida que a distância ao centro aumenta. Em sentido inverso, o automóvel chega a representar quase 85% do total dos movimentos pendulares nas freguesias periféricas. A utilização do transporte público é também relativamente modesta, embora em certas freguesias periféricas este modo apresente taxas de utilização superiores às do território central, onde a oferta é superior.

[Handwritten signature]

3. Oferta de Mobilidade

3.1 Sistema Rodoviário

3.1.1 Infraestrutura

A rede viária da cidade de Vila Real conta com aproximadamente 230 quilómetros de extensão, hierarquizada em 4 categorias, de acordo com a categorização definida no Plano de Urbanização da Cidade de Vila Real.

- Vias coletoras – 13,7 km
- Vias distribuidoras principais – 36,5 km
- Vias distribuidoras locais – 31,2 km
- Vias de acesso local – 150,1 km

Na figura seguinte é apresentada a configuração espacial desta infraestrutura.

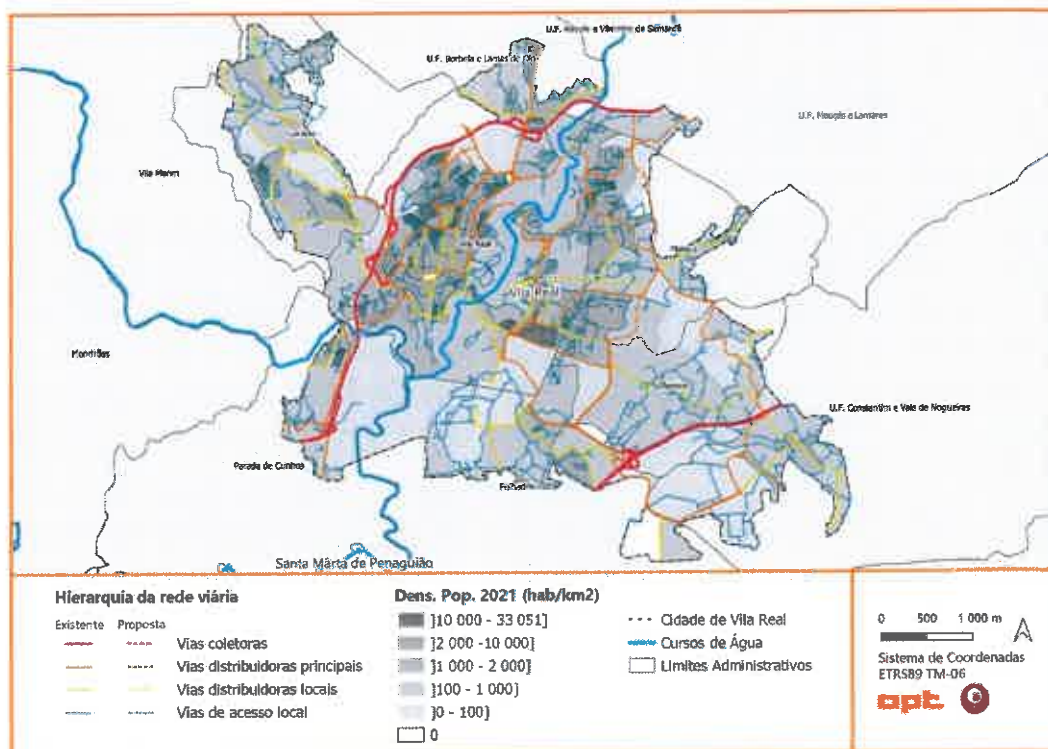


Fig. 20 Hierarquia viária da cidade de Vila Real
Fonte dos dados: CM Vila Real; INE, 2021

As vias coletoras, com o nível mais elevado na hierarquia, têm como função efetuar as ligações regionais e nacionais, canalizando os fluxos de atravessamento e distribuindo os movimentos de entrada e saída pelas vias distribuidoras. Dentro desta categoria encontram-se o Itinerário Principal número 4 (IP4), outrora o principal ponto de ligação entre Vila Real, o litoral do país e o distrito de Bragança, e a autoestrada A4. O IP4, construído para substituir a estrada nacional 15 na travessia da Serra do Marão, caracterizou-se, desde a sua abertura, por níveis de

sinistralidade elevados, principalmente nos meses de inverno. Esta via tem ligação à cidade em três nós. Em 2016 foi inaugurado o troço da autoestrada A4 entre o Padronelo, em Amarante, e Parada de Cunhos, finalizando a ligação integralmente em autoestrada entre o Porto e Bragança. Esta nova via retirou a função de atravessamento inter-regional ao IP4, oferecendo condições de segurança inegavelmente superiores e reduzindo os tempos de viagem. Dentro do território em estudo, apresenta uma única ligação à rede viária local, próxima à zona industrial de Constantim.

As vias distribuidoras apresentam a função de interligar as diferentes freguesias e os centros urbanos, canalizando o tráfego entre as vias coletoras e as vias locais. Estas apresentam dois níveis hierárquicos: principal e local. Por norma, as vias distribuidoras principais encontram-se associadas ao traçado de estradas nacionais e regionais, com um papel importante na ligação aos municípios vizinhos. Dentro desta categoria encontra-se, por exemplo, a Estrada Nacional 2, que atravessa o núcleo urbano do município, coincidindo com algumas das suas avenidas mais movimentadas. Na área de estudo, o seu traçado inicia-se a norte por Flores, na União das Freguesias de Borbela e Lamas de Olo e termina, após passagem pela centralidade do concelho, na freguesia de Parada de Cunhos. A Estrada Nacional 15 é outra das vias distribuidoras com maior relevo na área de estudo. Proveniente da União das Freguesias de Mouçós e Lames, esta via cruza também o centro da cidade, atravessando o Rio Corgo na Timpeira, e prosseguindo para oeste em Parada de Cunhos em direção ao Marão.

Importa ainda referir as ligações como a EN 313, vinda de Ribeira de Pena, com passagem em Vila Real, com ligação até Sarzedo em Moimenta da Beira, também a EN 226 com ligações para o Peso da Régua e Armamar, e por último a EN 322, com início no município em estudo e ligações para Sabrosa e Alijó. Dentro desta categoria encontram-se importantes eixos citadinos, de onde são exemplos as Ruas de Santa Iria, Santo António e Vasco Sarmiento, e as Avenidas Rainha Santa Isabel, Cidade de Orense, Carvalho Araújo, da Noruega, D. Dinis, bem como as Avenidas da Europa e da Universidade.

As restantes vias, categorizadas como 'vias de acesso local' possuem a função de distribuição do tráfego para o interior das áreas habitacionais.

Neste mapa é também possível identificar um conjunto de vias propostas, demonstrando a intenção do município em consolidar a rede viária, destacando-se a criação de novos eixos estruturantes a nascente da área de estudo, bem como de novas ligações ao IP4.

[Handwritten signature]

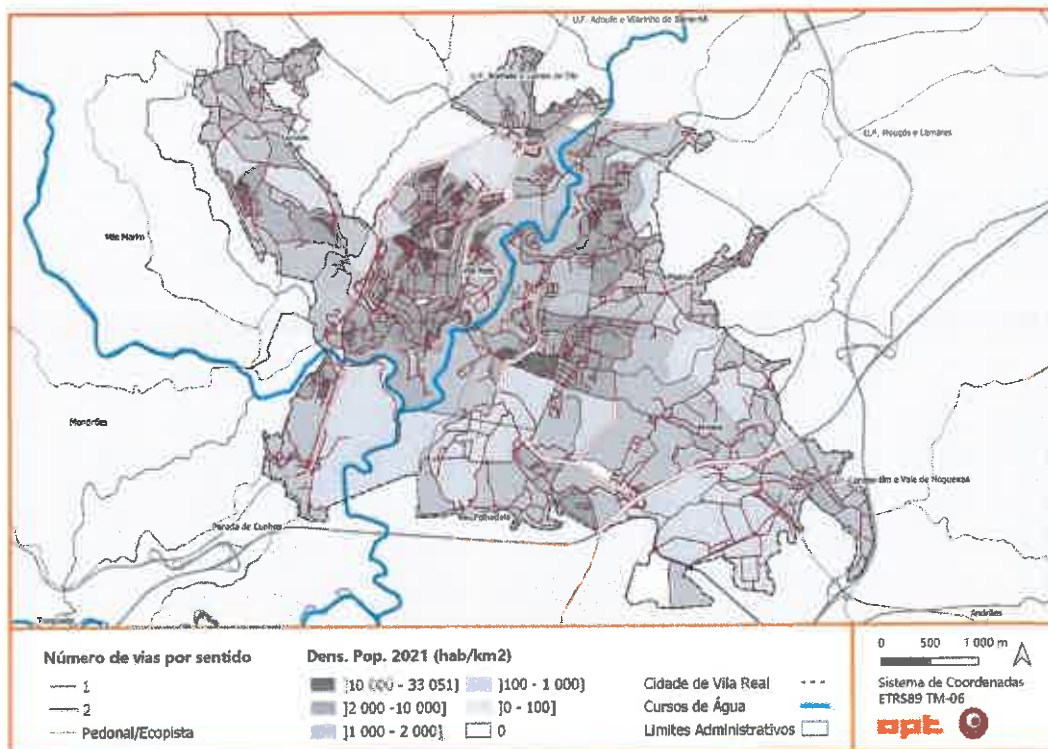


Fig. 21 Número de vias por sentido de circulação
 Fonte dos dados: INE, 2021; OpenStreetMap, 2022

A rede viária é relativamente homogénea no que respeita ao seu perfil, variando entre 1 e 2 vias por sentido. Para além da autoestrada A4 e de certos troços do IP4, a existência de perfis com duas vias por sentido surge, no centro da cidade, apenas em alguns eixos estruturante como a Avenida Aureliano Barrigas, a Avenida da Universidade e a Avenida da Europa e o sistema viário que circunda a Nossa Senhora da Conceição. Identificam-se ainda estas características nas avenidas abertas a oeste, mais recentemente, com a construção da autoestrada A4. Estas vias iniciam-se junto ao polo desportivo da UTAD, passando por Vila Nova a sul, seguindo até Torneiros a norte, ligando ainda um outro ramal rodoviário, ao nó da autoestrada A4.

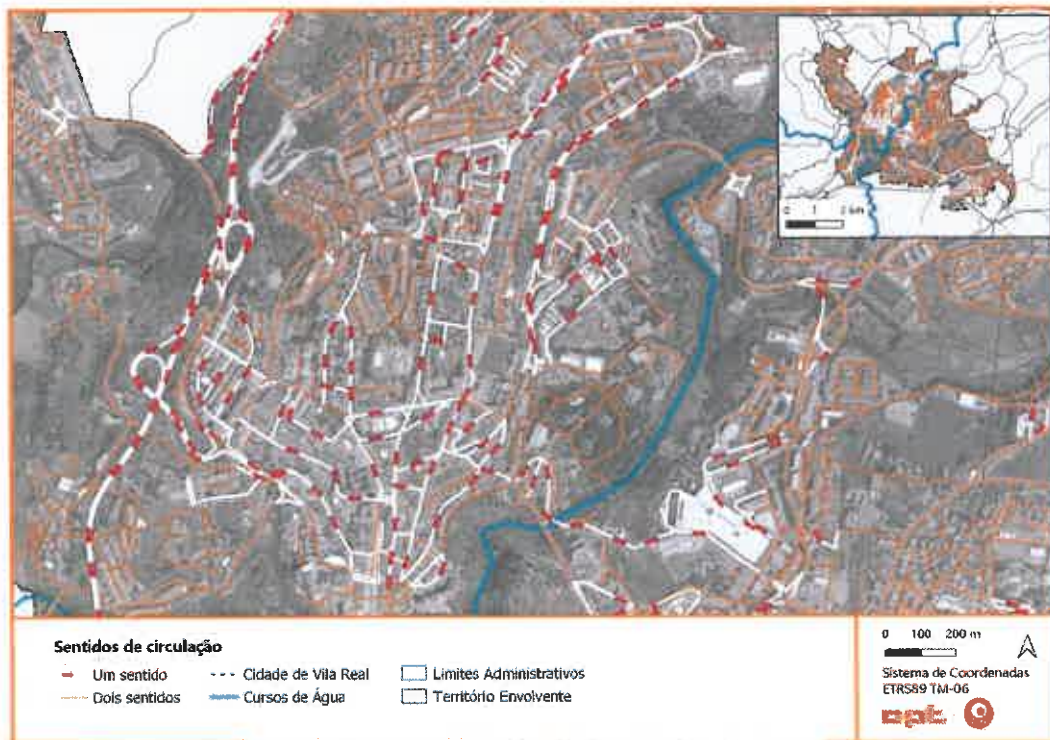


Fig. 22 Mapa de sentidos de circulação
 Fonte dos dados: OpenStreetMap, 2022

Os sentidos únicos encontram-se presentes quase exclusivamente no centro da cidade, na margem poente do Corgo, dadas as reduzidas larguras dos canais de circulação e a necessidade de conciliar espaço para a faixa de rodagem e estacionamento. Face a esta necessidade, é comum a necessidade do estabelecimento de circuitos circulares em redor dos quarteirões. Na margem oposta do rio, na centralidade mais recente, ao redor da zona comercial onde está implantado o centro comercial, verifica-se uma menor presença de ruas com sentido único de circulação, fruto do planeamento que conferiu ao desenho das ruas de maior largura e disponibilidade para acolher ambos os sentidos de circulação. Apenas as vias no entorno a esta infraestrutura são constituídas apenas por um sentido, para direcionar o trânsito que pretende aceder especificamente a esta grande superfície.

Fora do centro da cidade, os sentidos únicos são marcadamente menos frequentes, com presenças pontuais na Araucária, na Zona Empresarial de Constantim, no núcleo antigo de Constantim e no Bairro de Santa Maria.

Handwritten signature and initials in blue ink.

3.1.2 Tráfego e Congestionamento

Nesta secção são apresentados dados sobre o comportamento da rede viária, nomeadamente os níveis médios de congestionamento registados na hora de ponta da manhã. Para tal, foram sistematizados os dados do estudo de “Caracterização da Mobilidade em Transporte Individual” (ACIV, 2018). Neste estudo, com base em contagens de tráfego e inquéritos origem/destino, foi realizada uma análise detalhada do nível de utilização da infraestrutura viária, embora limitada a uma parcela da cidade de Vila Real, delimitada entre o IP4 a norte e ponte, pela UTAD a sul e pela rotunda de Mateus, a nascente. De forma a abranger um território mais alargado, estes dados foram complementados com os dados de congestionamento médio disponibilizados pela Google. Na figura seguinte são apresentados os resultados da combinação destas duas bases de dados.

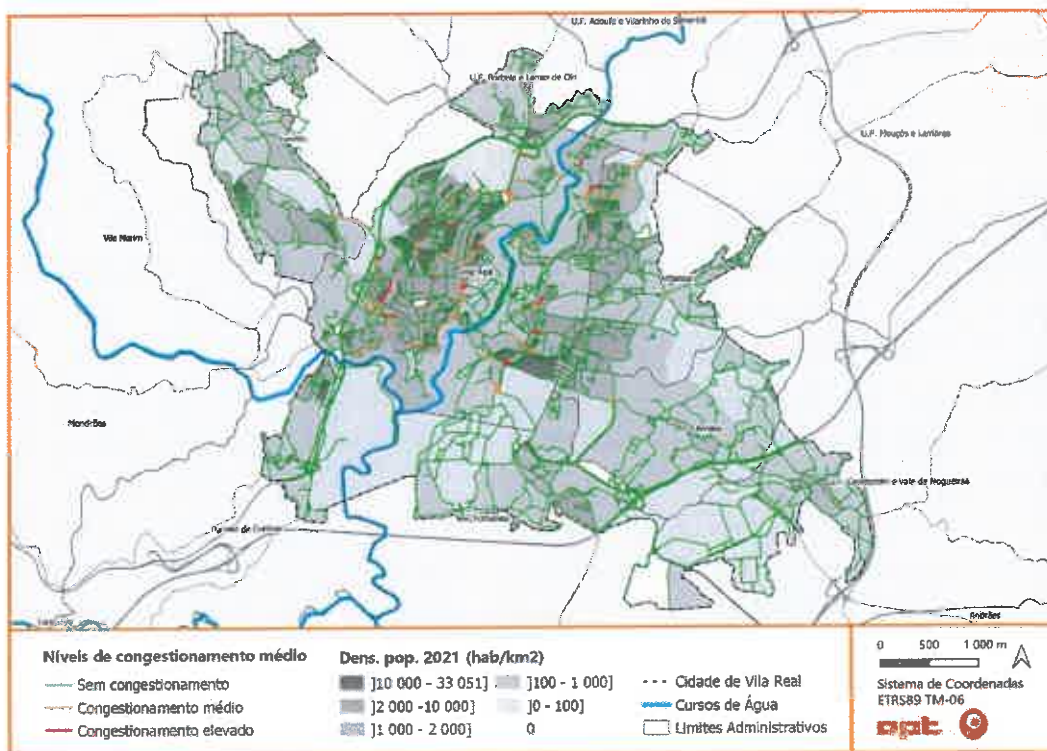


Fig. 23 Níveis de congestionamento na hora de ponta da manhã
 Fonte dos dados: ACIV, 2018; INE, 2021; Google, 2022

Desta análise é notório que os focos de congestionamento se resumem, quase exclusivamente ao centro da cidade. Em virtude dos menores índices de ocupação urbana, na metade este da cidade, que abrange as freguesias de Arroios, e a União das Freguesias de Constantim e Vale de Nogueiras, não se registam quaisquer focos de congestionamento. A única exceção prende-se com rotunda a sul da universidade, em virtude da passagem de duas, para uma via por sentido, na ligação A4 - centro.

Nas ligações a norte destaca-se o congestionamento na dupla rotunda em frente ao Regimento de Infantaria nº13, dado estabelecer a ligação entre quatro grandes eixos viários. Mais a

nascente, a rotunda do Intermarché é outro dos pontos críticos, sendo geradas filas consideráveis na EN15 a partir de Mouços e na EN322 a partir de Mateus. Nas ligações a oeste identificam-se níveis médios de congestionamento na Avenida da Noruega na chegada à rotunda do Hospital, facto que também é expectável dado configurar-se como a única ligação viária entre o centro e esta infraestrutura, bem como aos grandes polos habitacionais da freguesia de Lordelo.

A intersecção semaforizada da Avenida Cidade de Ourense com a Rua Dom Pedro de Castro é um importante ponto de congestionamento, por se tratar de uma das principais entradas no centro da cidade, a partir de oeste. Ainda na ligação oeste – centro, tem-se a rotunda da Rua Miguel Torga com a Rua das Botelhas, importante ponto de ligação a Parada de Cunhos. O atravessamento da Avenida Carvalho Araújo pela Avenida 1º de Maio é outro ponto problemático, em parte provocado por se encontrar desenhado como uma zona de coexistência e como tal, obrigar à redução das velocidades de circulação.

No estudo realizado pela ACIV em 2018 o cruzamento da Avenida 1º de Maio com a ponte metálica foi identificada como o principal foco de congestionamento. Alterações realizadas desde então, como a proibição na circulação nesta ponte no sentido este-oeste, nos dias úteis entre as 8h15 e as 10h, permitiram eliminar grande parte do congestionamento nesta via. No entanto, o mesmo foi transferido para a Avenida da Europa, levando à formação de filas significativas no acesso à rotunda com a Avenida Aureliano Barrigas, que se estendem posteriormente em direção à Rua do Calvário.

No lado oposto do rio os maiores focos de congestionamento surgem nas principais interseções da Avenida da Universidade, nomeadamente com a Avenida João Paulo II, com a Rua Casimiro de Oliveira e com a Alameda de Grasse.

3.1.3 Estacionamento

O estacionamento é um dos elementos-chave na definição do sistema de mobilidade automóvel. A existência de elevados níveis de oferta é indutora à utilização do automóvel. Por sua vez, elevadas pressões de estacionamento aumentam o tempo e o combustível despendido nas deslocações, podendo também aumentar os índices de estacionamento ilegal, com impactos negativos na fluidez do tráfego e da ocupação do espaço destinado aos modos ativos. A análise sobre o estacionamento estrutura-se em duas componentes, uma sobre o estacionamento público, alimentada por dados fornecidos pelo município e pelo estudo da ACIV e outra sobre o privado, através da recolha de dados do INE. Na figura seguinte é apresentada a oferta de estacionamento de rua, bem como todos os parques de estacionamento com uma lotação superior a 30 lugares.

Handwritten signature in blue ink.

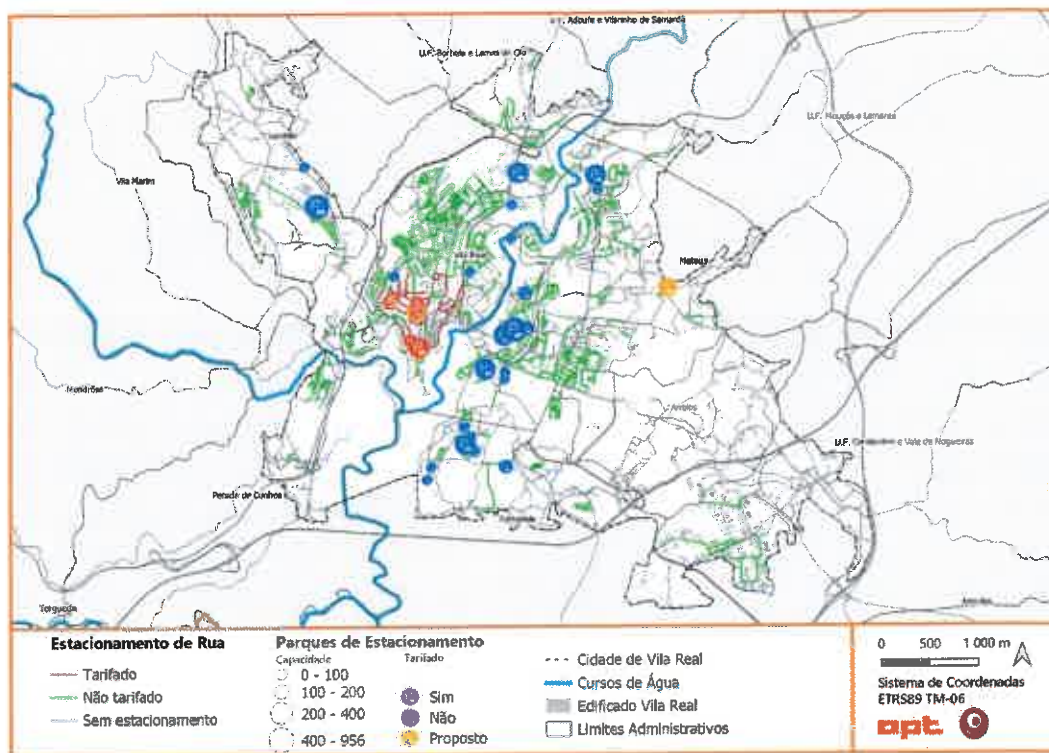


Fig. 24 Oferta de estacionamento público na cidade de Vila Real
 Fonte dos dados: ACIV, 2017; CM Vila Real, 2022

A oferta de estacionamento de rua, legal, encontra-se, maioritariamente, na margem poente do Corgo, sendo também este o único local onde o mesmo é sujeito a tarifação. Freguesias como Arroios, Mateus e União das Freguesias de Constantim e Vale de Nogueiras não apresentam, praticamente, nenhum estacionamento de rua, sendo a exceção nestas, a zona industrial, que já contemplava estacionamento anexo às várias indústrias no seu plano de construção e posterior expansão. Tal não implica que não seja possível encontrar veículos estacionados na via pública fora dos arruamentos identificados a verde ou vermelho. No entanto, pela ausência de oferta formal para o estacionamento de veículos, tal representará situações de estacionamento ilegal.

Vila Real possui duas zonas de estacionamento de duração limitada (ZEDL), abrangendo cerca de 850 lugares, sendo tarifada todos os dias úteis das 8h às 19h e aos sábados das 8h às 13h, de acordo com o seguinte tarifário.

Tab. 3 Tarifário da ZEDL de Vila Real

Zona Tarifária	Zona I	Zona II
15 minutos	0,20€	0,20€
30 minutos	0,35€	0,30€
60 minutos	0,75€	0,65€
90 minutos	1,15€	0,95€
120 minutos	1,50€	1,30€
Tempo Máximo	120 min	

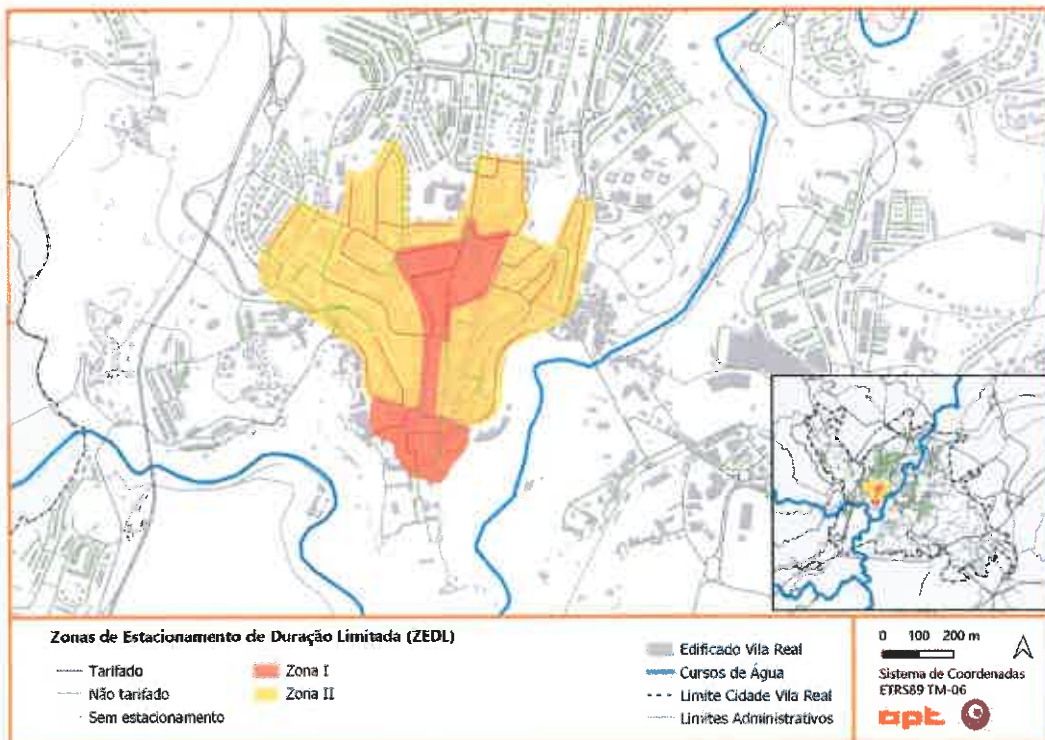


Fig. 25 Zonamento da ZEDL de Vila Real
Fonte dos dados: CM Vila Real, 2022

Esta tarifação destina-se a promover a rotação do estacionamento, numa tentativa de que as paragens sejam de curta duração, direcionando estadias de maior duração para os parques de estacionamento. Para tal, incluídos nesta concessão encontram-se mais dois parques de estacionamento subterrâneos: Avenida Carvalho Araújo (262 lugares) e Parque do Seixo, sob o edifício do Pavilhão dos Desportos (120 lugares). Nesta zona está prevista a construção de um parque subterrâneo, adjacente ao edifício do seminário, com uma lotação mínima de 280 lugares. Ainda dentro do território da ZEDL encontram-se parques de estacionamento de dimensões mais reduzidas, como é o caso do parque do supermercado Pingo Doce, do Terminal Rodoviário e do Mercado Municipal, este último oferecendo 1h de estacionamento gratuito.

Os parques de estacionamento gratuitos encontram-se, por norma, associados a equipamentos que requerem uma elevada oferta. Como exemplo, vemos na freguesia de Lordelo, a ponte, dois parques de estacionamento. Com maior dimensão (850 lugares), o parque do Centro Hospitalar de Trás-os-Montes e Alto Douro (CHTMAD), e logo acima, com capacidade mais reduzida o parque de um supermercado da franquia Pingo Doce. No centro da cidade é possível encontrar um parque de estacionamento, integrado no supermercado Minipreço, e outro, recentemente criado na Rua Dr. Manuel Cardona, com a pretensão de combater a alta pressão de estacionamento existente na área, servindo a Unidade de Saúde Familiar do Corgo.

Saindo do núcleo em direção a nordeste, surge um conjunto de quatro parques associados a superfícies comerciais, sendo o maior encontrado junto ao hipermercado Continente (535 lugares). Continuando no eixo, para sul, passando pelas piscinas, podemos encontrar o parque de Codessais, servindo este equipamento bem como o Parque Urbano, assim como o parque destinado a servir o Teatro Municipal. A curta distância encontra-se o maior parque de estacionamento do concelho, sob o edifício do centro comercial, com mais de 950 lugares, assim como outro parque associado à superfície comercial JOM.

Mais a sul, próximo da Biblioteca Municipal de Vila Real, surge um novo parque que disponibiliza 251 lugares, enquanto na Praça da Galiza encontram-se mais dois parques, servindo outra superfície comercial e um restaurante de uma conhecida cadeia de Fast Food. Finalmente, todos os restantes parques que se encontram a sul no mapa são parte do campus da Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro.

Importa também referir a pretensão do município em construir um parque de estacionamento periférico, nas imediações da rotunda de Mateus. Este parque dissuasor, associado ao reforço da oferta de transporte público visa diminuir o número de veículos que entram na cidade. Ainda assim, a oferta de estacionamento no centro da cidade não dá resposta às necessidades, verificando-se índices significativos de estacionamento ilegal ao longo de vários períodos do dia.

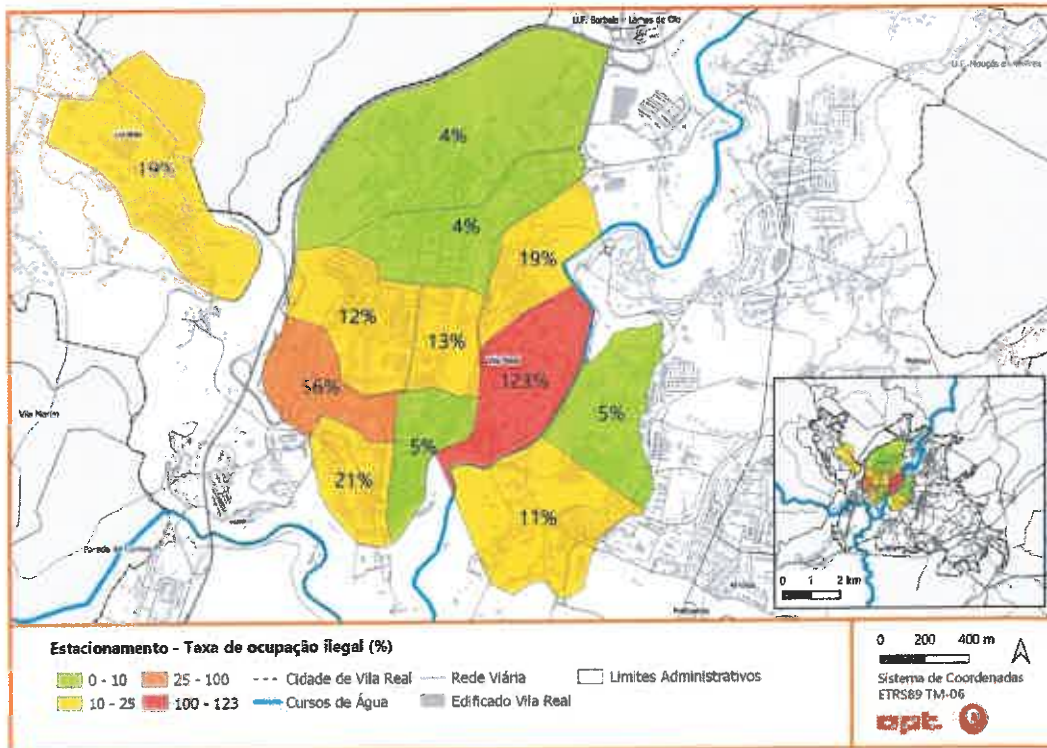


Fig. 26 Taxa de ocupação do estacionamento de rua ilegal entre as 10h e as 11h30
Fonte: ACIV, 2017

A taxa de estacionamento ilegal varia entre 21% e 56% na zona entre a Câmara Municipal e o Mercado e Terminal Rodoviário, concentrando-se no período de pico das 10h às 11h30. A

reduzida percentagem de estacionamento ilegal identificada no triângulo Avenida 1º de Maio/ Avenida Carvalho Araújo e Rua do Calvário deve-se às características físicas dos arruamentos que, pela reduzida largura, impedem qualquer tipo de estacionamento ilegal. O estacionamento na área em redor do Agrupamento de Escolas Diogo Cão, Unidade de Saúde familiar do Corgo e Piscinas Municipais é o maior motivo de preocupação em matéria de estacionamento. Uma vez que a oferta de estacionamento legal fica praticamente completa, a prática de estacionamento ilegal atinge o dobro do número de lugares disponíveis no local, registando-se uma taxa de 123% em ilícitos. Como será visto mais à frente, nesta zona a taxa global de ocupação de estacionamento aumenta para o valor de 217%, indicando que a procura é superior ao dobro do número de lugares de estacionamento existentes. Fora destas zonas mais críticas a incidência do estacionamento ilegal é manifestamente inferior.

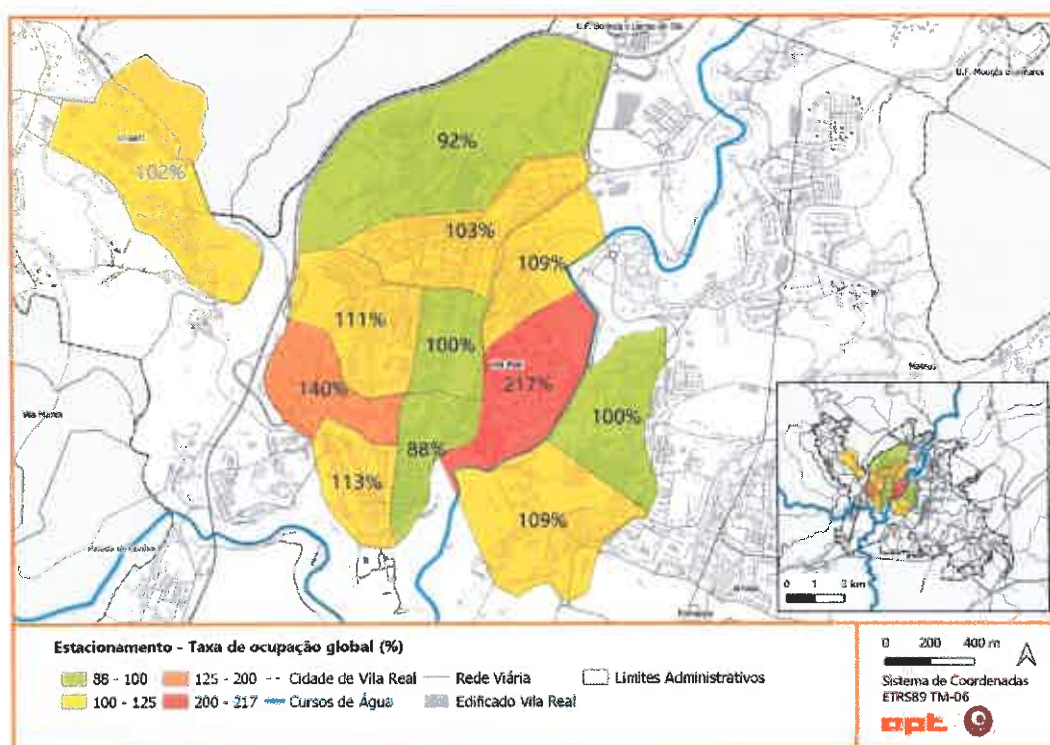


Fig. 27 Taxa de ocupação global do estacionamento de rua entre as 10h e as 11h30
 Fonte dos dados: ACIV, 2017

Olhando para a procura global de estacionamento, são poucas as zonas onde a taxa de ocupação global de estacionamento se situa abaixo dos 100%. Tal significa que, face à ausência de capacidade disponível, qualquer ação com vista à expansão urbana ou densificação deverá providenciar uma oferta de estacionamento adequada ou em alternativa promover a utilização de modos alternativos ao automóvel.

No que concerne ao estacionamento particular, foi analisado o número de lugares de estacionamento existentes por três tipologias (por alojamento, por indivíduo e por km²), segundo os dados do INE (2011). Esta análise permite a aferição dos locais munidos de

Handwritten signature in blue ink.

estacionamento e respetiva capacidade relativa, tendo sido criados 3 mapas diferentes para o efeito que distinguem cada uma das tipologias acima mencionadas.

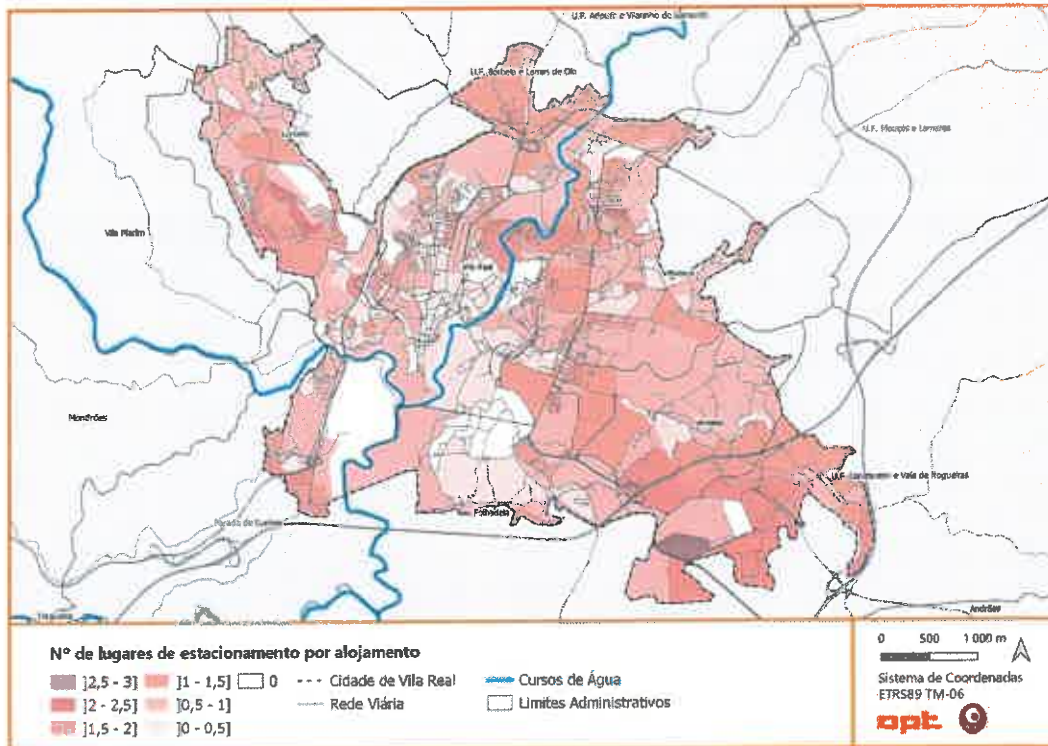


Fig. 28 Número de lugares de estacionamento privado por alojamento
Fonte dos dados: INE, 2011

A análise por alojamento apenas permite tirar algumas (breves) conclusões. No centro da cidade as taxas de dotação de estacionamento são, em média, mais reduzidas, estando por norma abaixo de 1 lugar por alojamento. Por outro lado, zonas com predomínio de habitação unifamiliar, na periferia da cidade central, surgem associadas a maiores índices de estacionamento por alojamento. Este facto é particularmente perceptível a norte do IP4, na freguesia de Lordelo e na União das Freguesias de Constantim e Vale de Nogueiras.

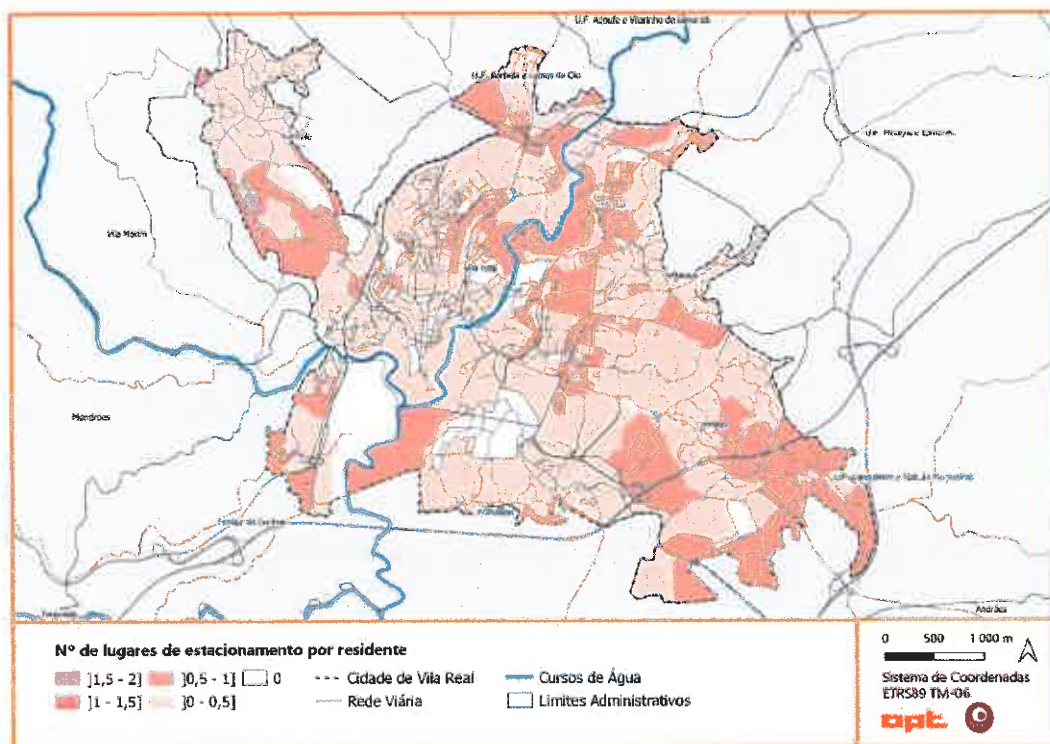


Fig. 29 Número de lugares de estacionamento privado por residente
Fonte dos dados: INE, 2011

Passando a análise a incidir sobre a oferta de estacionamento por residente, grande parte dos padrões anteriormente identificados mantêm-se. A maioria do território do centro da cidade oferece menos de 0,5 lugares de estacionamento privado por residente, indo de encontro ao padrão previamente identificado, de menos de 1 lugar por alojamento.

As zonas com valores superiores surgirão, por norma, em áreas com maior prevalência em zonas de habitações unifamiliares ou de edifícios plurifamiliares destinados a classes de rendimento mais elevadas. São, no entanto, poucas as ocorrências onde o número de lugares de estacionamento por residente é superior a 1.

Handwritten initials 'DR'

Handwritten signature

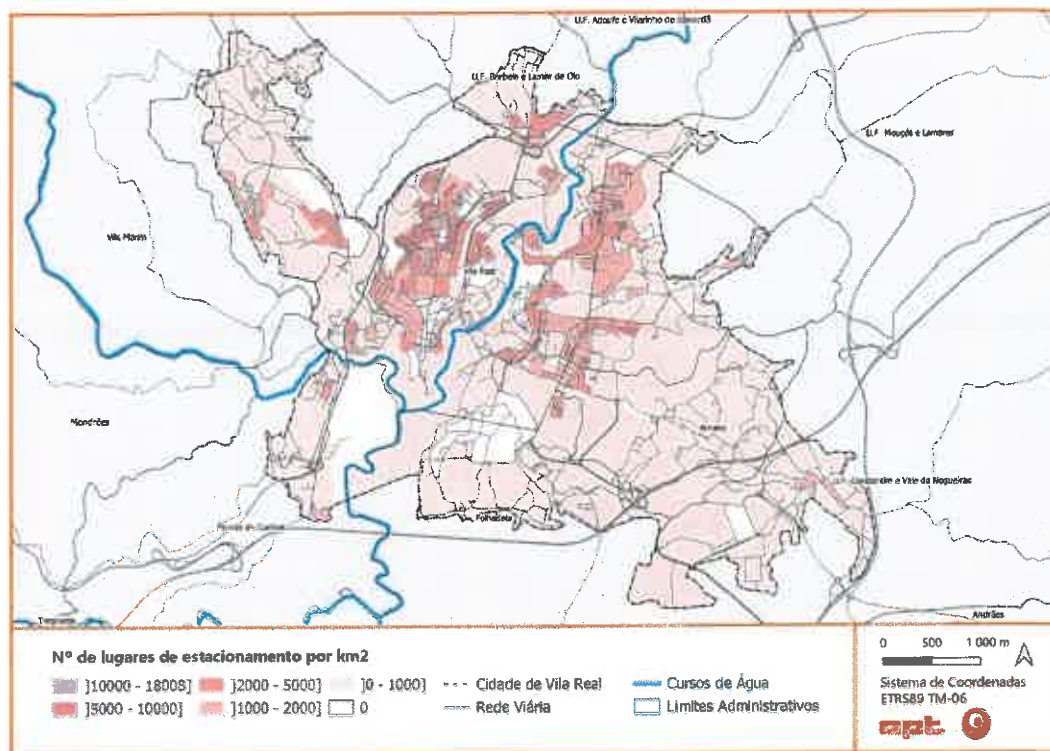


Fig. 30 Número de lugares de estacionamento privado por km²
Fonte dos dados: INE, 2011

Nesta última análise, é representada a dotação de estacionamento privado por unidade de área. Destacam-se os núcleos densos em redor da Nossa Senhora da Conceição e da Avenida Aureliano Barrigas, das Flores e do Bairro de Lordelo, mas também da Avenida João Paulo II, o Boque ou Vila Sol. No restante território, em grande medida pelas densidades populacionais inferiores, registam-se menores valores de densidade de estacionamento privado.

3.1.4 Logística Urbana

Dada a configuração da rede viária da cidade de Vila Real, onde muitos dos arruamentos apresentam um perfil relativamente exíguo, os desafios para a atividade logística surgem em várias vertentes. Em primeiro, no que respeita ao estacionamento, na medida em que um défice de locais destinados a este fim implicará, necessariamente, o estacionamento em segunda fila. Em segundo, a política de circulação de veículos pesados de mercadorias, evitando a circulação de veículos em vias com perfis inadequados ou que exigem manobras inadequadas à dimensão dos veículos. Finalmente, em terceiro, a adequabilidade da localização das atividades com necessidades logísticas frequentes e a sua relação com a rede viária.

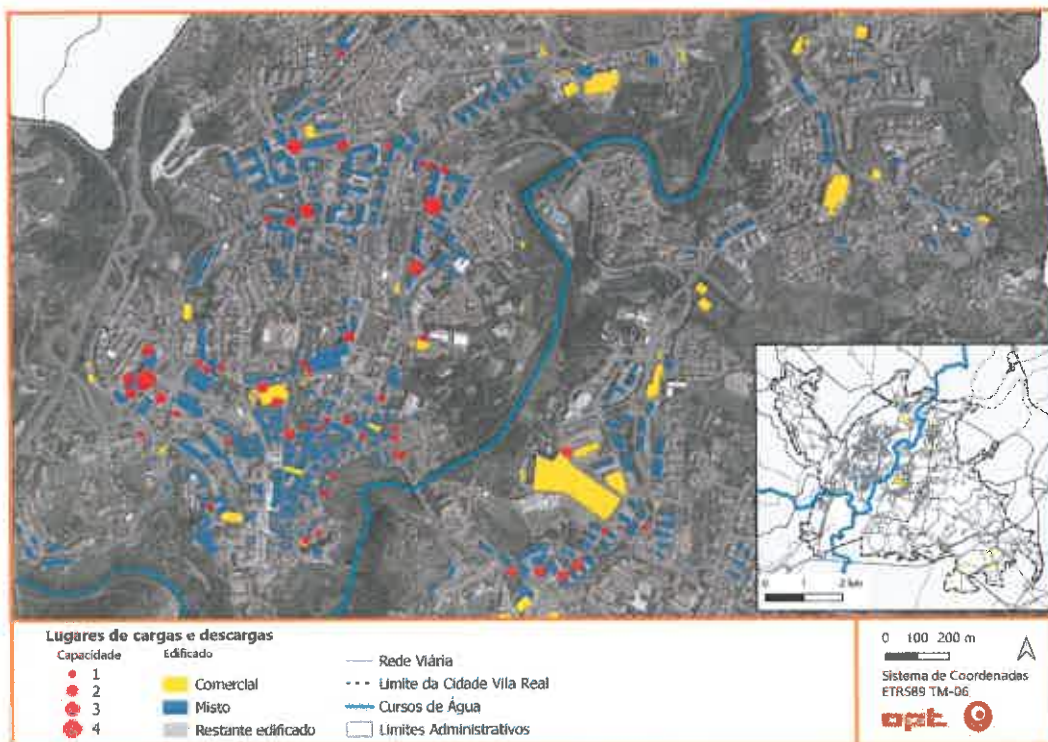


Fig. 31 Lugares de cargas e descargas na cidade de Vila Real
Fonte dos dados: CM Vila Real, 2023

Em virtude da tipologia de usos ao longo do território da cidade, a localização dos lugares de estacionamento destinados a cargas e descargas restringe-se à zona central e, por norma, em zonas com maior incidência de atividade comercial. A presença mais significativa encontra-se na envolvente à Avenida Cidade de Orense, próxima ao Terminal Rodoviário e na envolvente ao serviço das Finanças. Dentro do núcleo mais antigo da cidade, que apresenta também um número significativo de estabelecimentos comerciais, e onde o perfil mais reduzido dos arruamentos impõe desafios adicionais encontram-se dois padrões distintos. Por um lado, tem-se uma quantidade elevada de lugares para cargas e descargas no eixo Cândido dos Reis – Isabel de Carvalho. Por outro, nos arruamentos pedonais não se identificam quaisquer locais para essa finalidade na medida em que o espaço é usado livremente pelos veículos para a atividade logística. Os grandes supermercados, hipermercados e centros comerciais, com a exceção do Pingo Doce na Nossa Senhora da Conceição dispõem de espaços destinados a cargas e descargas no interior do lote. Na envolvente ao Mercado Municipal, foram recentemente acrescentados locais para cargas e descargas em duas localizações (Rua de Santa Sofia e Rua Gonçalo Cristóvão), de forma a dar resposta à intensa atividade logística que se verifica neste equipamento.

Handwritten signature in blue ink.

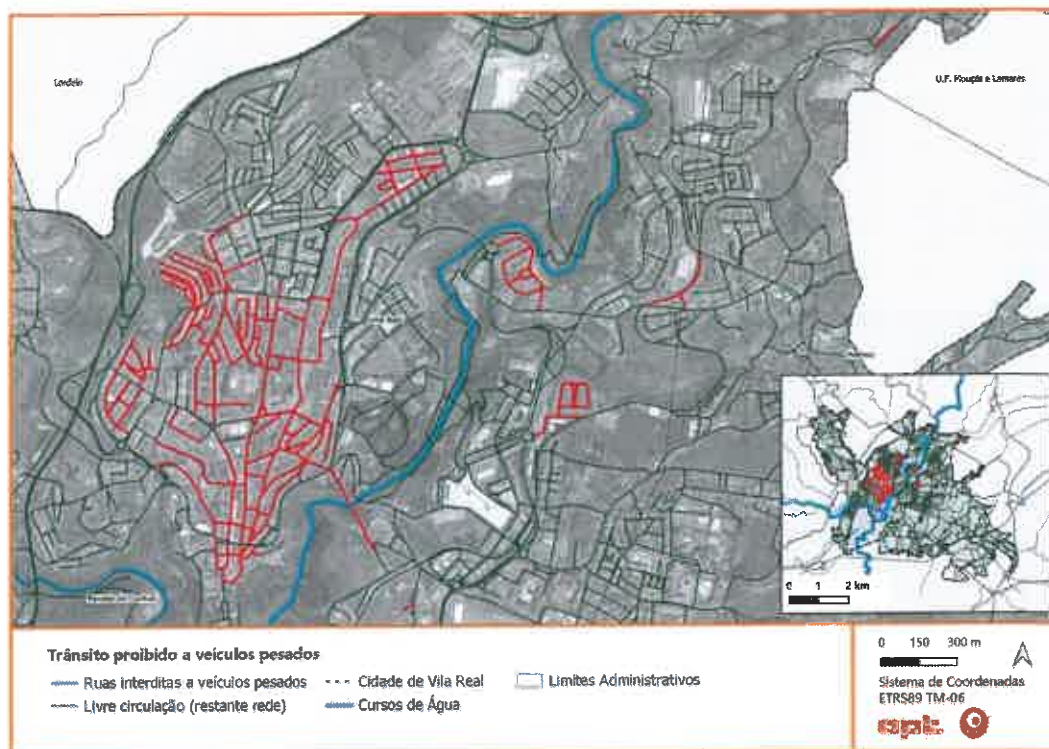


Fig. 32 Vias com restrição de circulação a veículos pesados
Fonte dos dados: CM Vila Real, 2022

Grande parte da rede viária do centro da cidade, na margem poente do Corgo, encontra-se restrita à circulação de veículos pesados, sendo que este tráfego é canalizado para as vias estruturantes no entorno do mesmo. Este eixo de atravessamento é composto pelas avenidas Aureliano Barrigas, 1º de Maio, Cidade de Orense e Rainha Santa Isabel, bem como pela Rua Miguel Torga e de Santa Iria. De referir a existência de uma exceção a estas restrições, a partir da Avenida Cidade de Ourense, de forma a permitir o acesso ao Mercado Municipal.

Outro ponto importante nesta análise passa pela identificação da restrição da circulação de pesados na Ponte Metálica, explicada pela exiguidade da manobra de mudança de direção para a Avenida 1º de Maio. É também restrita a circulação de pesados em alguns loteamentos residenciais na margem oposta do rio. Estão assim excluídos da possibilidade de atravessamento por pesados, a maior parte dos arruamentos exclusivamente residenciais. Esta política é fundamental para o aumento dos níveis de segurança de utilização da infraestrutura e para a redução dos níveis de ruído.

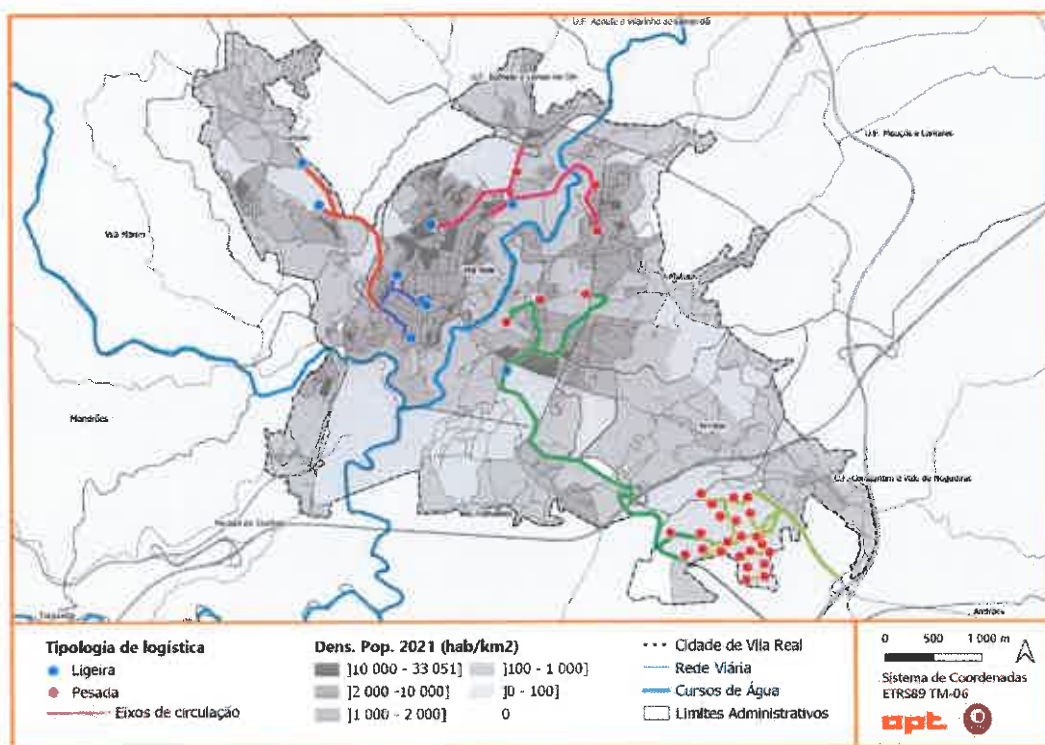


Fig. 33 Eixos preferenciais de circulação logística
Fonte dos dados: INE, 2021

No mapa anterior são apresentados os percursos preferenciais entre geradores de tráfego pesado e a rede coletora, sendo que cada acesso é representado por uma cor específica. Estes percursos foram calculados, sempre que possível, pela rede distribuidora, de forma a penalizar a circulação pela rede local e evitando a utilização de arruamentos restritos à circulação de pesados.

Os resultados mostram, em primeiro lugar, que os principais focos de atividade logística pesada, isto é, que recorrerão a veículos pesados de grandes dimensões, encontram-se maioritariamente localizados na Zona Empresarial de Constantim, que dispõe de uma rede viária com perfis adequados a estas solicitações. A proximidade à rede coletora, nomeadamente à A4 e A24 é também vantajosa, pois reduz a distância percorrida pela rede local.

No restante território da cidade, os focos de atividade logística pesada correspondem em grande medida aos grandes hipermercados e ao centro comercial, a partir dos quais é possível alcançar a rede coletora através de percursos relativamente diretos e, como tal, sem causar constrangimentos de mora na circulação viária. A única exceção prende-se com o acesso ao stand de venda de automóveis localizado nas imediações da Unidade de Saúde Familiar Nova Mateus, obrigando à passagem por vias de acesso local, de perfil mais exiguo.

No centro da cidade as atividades com necessidades logísticas frequentes recorrerão a veículos de menores dimensões, identificados para tal como 'logística ligeira', e com um impacto manifestamente menos significativo sobre a rede viária.



3.1.5 Síntese

Da análise do sistema rodoviário na cidade de Vila Real constata-se a existência de um número significativo de vias distribuidoras que atravessam o núcleo de alguns dos principais aglomerados da cidade. Esta configuração resulta não só do padrão de evolução do território, mas também das limitações da topografia. Uma das consequências com impactos mais significativos é a existência de apenas três ligações viárias sobre o rio Corgo, o que, somado ao tráfego de atravessamento norte-sul, é indutor de focos de congestionamento. Ao mesmo tempo, a maioria das vias apresenta um perfil reduzido, com a maioria dos arruamentos a apresentar apenas uma via por sentido. A necessidade de compatibilização com a dotação de estacionamento de rua e a função pedonal é um entrave significativo à procura de soluções para reequilibrar a hierarquia entre os diferentes modos de transporte.

O estacionamento tarifado, tanto na via pública como em parques de estacionamento, concentra-se no centro da cidade, na margem direita do Corgo. É, no entanto, também nesta zona que se encontra a maior pressão de estacionamento bem como a maior incidência de estacionamento ilegal. Esta situação é, como seria de esperar, fruto da dominância do automóvel no sistema de mobilidade. A dotação de lugares para cargas e descargas concentra-se em torno dos principais arruamentos com função comercial no centro da cidade.

As atividades urbanas com necessidades de logística pesada situam-se, na sua grande maioria, na zona industrial de Constantim, próxima à autoestrada A4, com as restantes, salvo supermercados urbanos, adjacentes às principais vias distribuidoras. Por essa razão, o impacto da circulação de veículos pesados pela rede local é relativamente reduzido.

3.2 Sistema de Modos Ativos

3.2.1 Infraestrutura

Em contraponto ao automóvel, os modos ativos são o principal elemento da estruturação de um sistema de mobilidade sustentável, combinando um conjunto de vantagens ambientais, económicas e de saúde pública. Outrora englobando apenas o modo pedonal e o ciclável, atualmente estamos perante uma pequena revolução na mobilidade urbana, com a entrada em cena de novas soluções de micromobilidade, de onde se destacam as trotinetes elétricas, que combinam reduzido esforço na sua utilização, com a reduzida ocupação de espaço no canal de circulação.

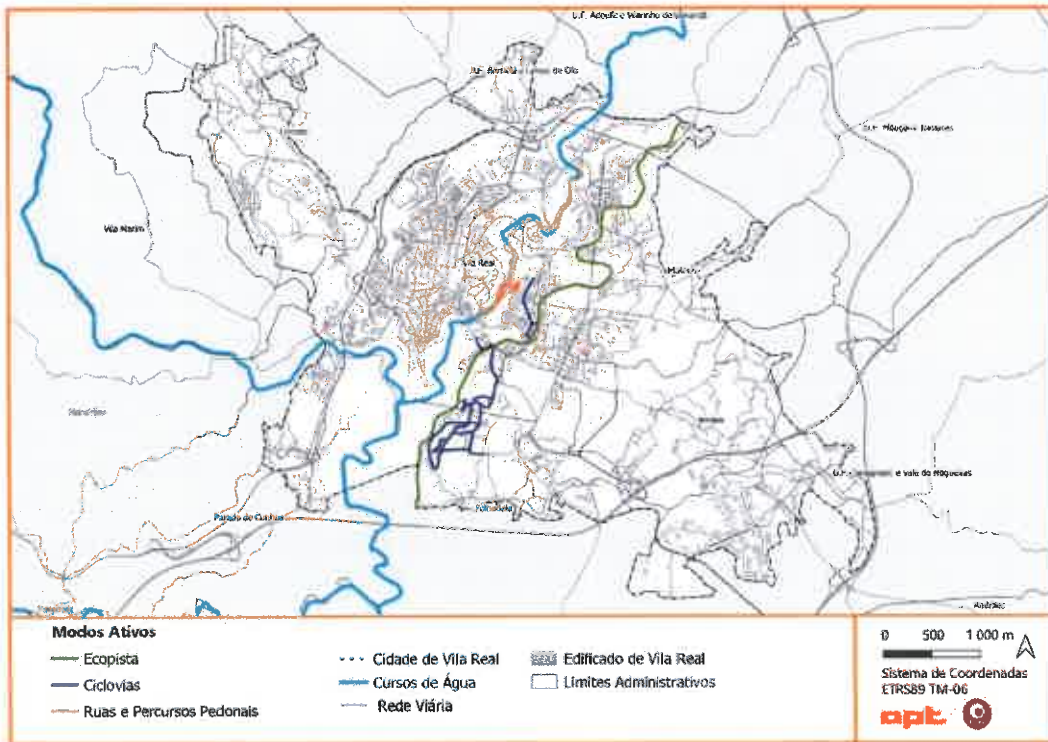


Fig. 34 Principais elementos da infraestrutura de modos ativos na Cidade de Vila Real
Fonte dos dados: CM Vila Real, 2022

As ruas e percursos exclusivamente pedonais são um complemento à rede dedicada à infraestrutura viária. Estes encontram-se frequentemente associados a percursos criados no interior de quarteirões, reduzindo as distâncias a percorrer a pé ou em percursos que permitem vencer cotas diferentes, como é possível encontrar na Nossa Senhora da Conceição ou no Bairro Dr. Francisco Sá Carneiro. Em outros casos localizam-se no interior de parques e outros espaços de fruição, como é o caso do Parque Urbano e Florestal do Corgo. Numa terceira tipologia, menos frequente, surgem associados a arruamentos de uso exclusivo ao peão, mantendo o acesso a diferentes funções urbanas, como é possível encontrar no centro da cidade. É ainda importante mencionar a recente intervenção no campus da UTAD, com a conversão de alguns arruamentos para percursos exclusivamente dedicados aos modos ativos.

Destaque ainda para a Ecopista do Corgo, com 6,2 quilómetros de extensão na área de estudo, e implementada sobre o antigo canal ferroviário. Encontra-se, atualmente, parcialmente requalificada entre a antiga estação de Vila Real e a Unidade de Saúde Familiar Nova Mateus.

Ainda que indiretamente relacionado com a circulação automóvel, a configuração da rede viária como Zona 30 ou de Coexistência é de grande importância para o sistema de modos ativos. As Zonas 30 são locais onde os automobilistas são obrigados a circular a velocidades mais reduzidas e que por norma antecipam ou circundam um equipamento de interesse público como é o caso de uma escola, um local de concentração de serviços e equipamentos, uma zona residencial ou um local de interesse cultural ou religioso. As Zonas de Coexistência, por sua vez, invertem a hierarquia dos modos, priorizando os modos ativos que possuem prioridade em todo o canal de

Handwritten signature and initials in blue ink.

circulação. São implementadas em zonas habitacionais ou arruamentos com elevados fluxos de tráfego pedonal, em situações de impossibilidade de encerramento ao tráfego viário. Nelas existe uma perceção do aumento de níveis de segurança, já que existe uma diminuição significativa do volume e da velocidade de circulação do tráfego motorizado, sendo imposta uma velocidade máxima de 20km/h.

Ambas são consideradas como medidas de acalmia de tráfego, ou seja, têm a pretensão de reduzir as velocidades de circulação dos automóveis, reduzir o perigo de atropelamentos e as consequências dos mesmos, conferir mais atenção e tempo de reação aos condutores, e reduzir significativamente o fluxo viário, criando espaços públicos mais atrativos e fomentando o uso da rua, com destaque para as crianças.

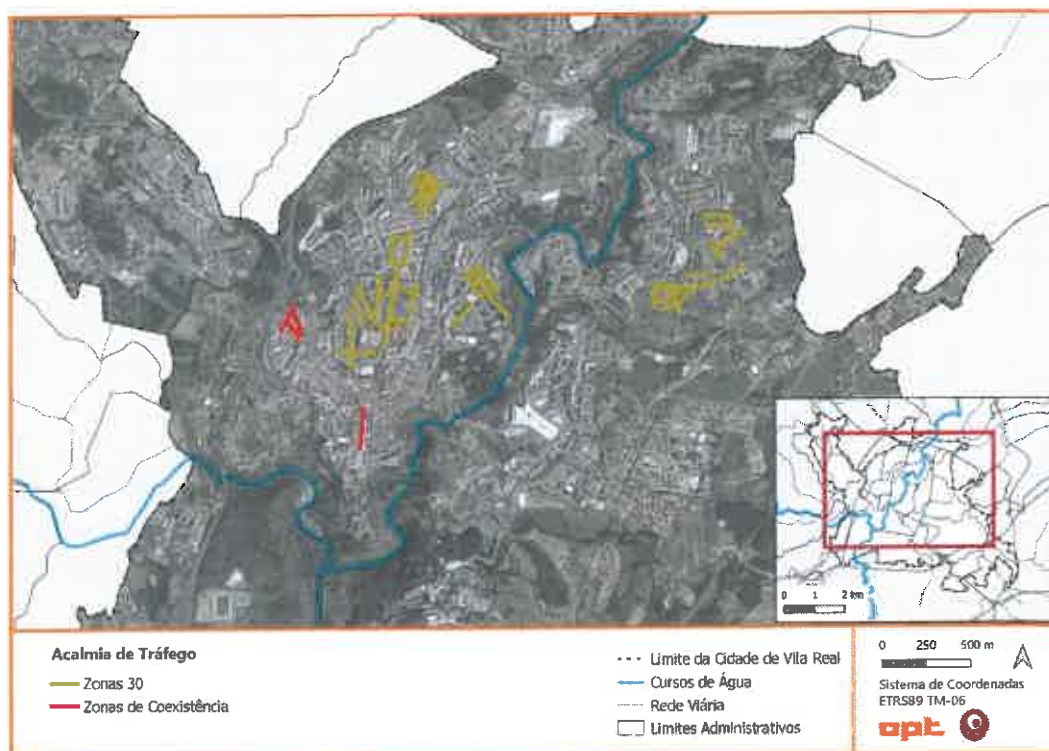


Fig. 35 Zonas 30 e Zonas de Coexistência
 Fonte dos dados: CM Vila Real, 2023

As Zonas 30, delimitadas a amarelo, encontram-se no sistema interno circundante à Igreja de Nossa Sr.^a da Conceição, estendendo-se para sul pela Avenida Dom Dinis até ao Mercado Municipal, abrangendo um conjunto de vias adjacentes. A norte, próximo ao estabelecimento prisional de Vila Real, também grande parte do Bairro de São Vicente de Paula sofreu alterações no piso e foi atribuída sinalização com classificação de Zona 30, num conjunto de mais de uma dúzia de arruamentos. A zona residencial a norte da Escola EB2/3 Diogo Cão, bem como o arruamento de acesso a este estabelecimento, também se encontram sinalizados como Zona 30. Já na margem oposta do rio, encontram-se Zonas 30 nos arruamentos da Urbanização Villa Sol, bem como na zona residencial, na face oposta da EN322.

Já as zonas de Coexistência, demarcadas a vermelho, são significativamente menos frequentes, estando delimitadas a duas bolsas independentes. Uma primeira, num conjunto de arruamentos de função residencial no limite oeste do centro da cidade, e uma segunda, mais recente, associada à requalificação da Avenida Carvalho Araújo. Neste último exemplo, porém, a zona de coexistência encontra-se parcialmente configurada como uma via tradicional, existindo a delimitação por pilaretes entre a faixa de rodagem e o espaço para circulação pedonal ao longo do lancil nascente.

3.2.2 Modo Pedonal

Uma rede pedonal é constituída por todos os espaços acessíveis ao peão, englobando assim todas as vias não exclusivas ao tráfego automóvel, praças, largos e jardins. Outrora o principal modo de deslocação nas cidades, após a revolução industrial e principalmente ao longo do século XX, o mesmo foi perdendo representatividade e, como tal, força nas estratégias de mobilidade. Em linha com os compromissos de sustentabilidade, pretende-se inverter esta tendência nos próximos anos.

Nas zonas consolidadas, e dada a impossibilidade de alargar o canal dos arruamentos existentes, a tendência passou pelo aumento do espaço destinado ao automóvel, em detrimento da alocação do espaço para passeios. Não obstante o aumento das preocupações das autarquias em reverter esta tendência em novas intervenções no espaço público, nas zonas periféricas, comumente associados a fenómenos de suburbanização desordenados, os passeios assumem um papel acessório, estando muitas vezes ausentes da rede. Dada a vulnerabilidade do peão face aos modos motorizados, esta tendência acelerou o processo de transferência modal para o automóvel. É essencial mencionar o papel do modo pedonal como primeira e última etapa de qualquer deslocação em transporte público, pelo que a atratividade destes dois modos de transporte encontra-se diretamente relacionada.

Para além da existência de passeios é fundamental garantir que o mesmo ofereça boas condições de circulação. Na verdade, um passeio em más condições é também uma barreira à acessibilidade universal, nomeadamente para pessoas com mobilidade condicionada, para quem a existência de obstáculos pode impossibilitar a continuação do seu percurso. É importante não esquecer que todos os cidadãos têm especificidades na sua deslocação, e que as acessibilidades universais do espaço público são críticas para a inclusão social nas cidades e para o acesso às mesmas oportunidades.

Para o diagnóstico da oferta da infraestrutura de mobilidade no que diz respeito ao modo pedonal é fundamental a avaliação das condições atuais de segurança e conforto de utilização. Para tal foi realizado um levantamento presencial de toda a rede viária, tendo sido estabelecidas quatro categorias, consoante a existência ou ausência de passeios, a largura efetiva dos mesmos e o desequilíbrio entre os dois lados da via.

Handwritten signature and initials in blue ink.

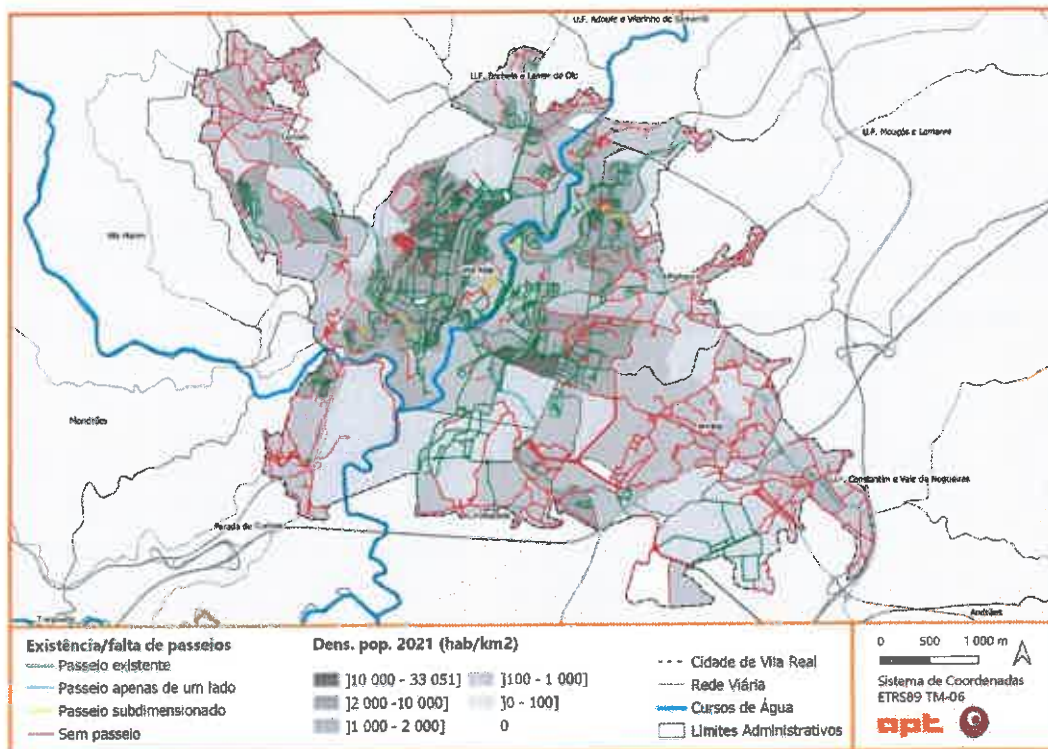


Fig. 36 Condições de circulação pedonal
Fonte dos dados: INE, 2021

Salvo algumas exceções em arruamentos sem saída, de função residencial, a maioria do centro da cidade de Vila Real apresenta boas condições de circulação pedonal, abrangendo, por norma, a totalidade dos arruamentos nas zonas de maior densidade populacional.

São pouco frequentes as situações referentes à existência de passeio em apenas um dos lados do arruamento (6,5 %), concentrando-se, na sua maioria, em troços de estradas nacionais ou municipais, ou de passeios com largura insuficiente (0,6%).

No entanto, fora do centro da cidade, a rede de percursos pedonais que oferece condições adequadas de circulação é significativamente menor, sendo frequente a identificação de zonas residenciais que não permitem a continuidade dos percursos a pé para lá das suas fronteiras. Como casos mais paradigmáticos cita-se a situação existente na Urbanização Aleu, no Bairro Fonte da Rainha e na Cooperativa “O Professor”. Este fenómeno encontra-se replicado na Zona Empresarial de Constantim. Neste território qualquer percurso mais longo implica partilhar o espaço canal com o restante tráfego, sendo este um incentivo para a utilização do automóvel. A totalidade dos arruamentos no interior da área de estudo soma 114 quilómetros, destes cerca de metade (49%), não apresentam passeios.

Com vista à melhoria das condições de circulação pedonal, o município de Vila Real tem em curso um conjunto de ações, ancoradas em diferentes projetos de intervenção no espaço público, com vista à sua qualificação e ao reforço da utilização dos modos ativos.

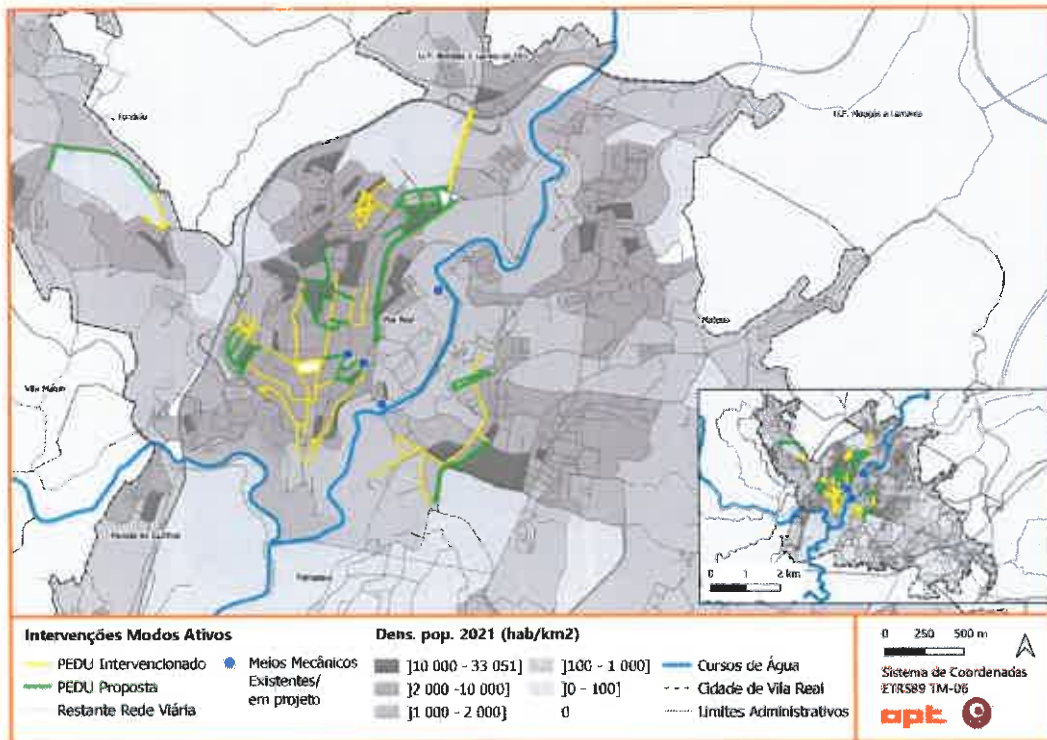


Fig. 37 Intervenções na temática da acessibilidade pedonal
 Fonte dos dados: INE, 2021; CM Vila Real, 2022

Entre 2014 e 2020, mais de 11 quilómetros de arruamentos foram sujeitos a intervenção, no âmbito do PEDU (Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano), com enfoque no centro da cidade, nas imediações do Hospital, no eixo UTAD – Teatro e no Bairro São Vicente de Paula. Ainda no âmbito deste instrumento está prevista a consolidação da rede, principalmente no centro da cidade.

De referir também as intervenções recentes para a instalações de elevadores na Rua do Calvário, no Bairro dos Ferreiros e em Codessais, com o objetivo de eliminar as barreiras causadas pela diferença de cotas.

28

[Handwritten signature]

3.2.3 Modo Ciclável

Embora a bicicleta seja um veículo equiparado ao automóvel, segundo o Código da Estrada, são comuns os conflitos entre estes modos de transporte, principalmente nas vias de maior capacidade. A existência de infraestrutura dedicada é, em alguns casos, a única solução para garantir condições de segurança necessárias para fomentar a utilização da bicicleta.

Enquanto o modo pedonal é recomendado para distâncias relativamente reduzidas, até 1,5 quilómetros, a bicicleta permite percorrer distâncias mais extensas no mesmo intervalo de tempo e com o mesmo grau de esforço. A literatura demonstra que, na esmagadora maioria dos contextos urbanos, os movimentos pendulares apresentam extensões até aos 8km, sendo assim perfeitamente compatíveis com a utilização da bicicleta.

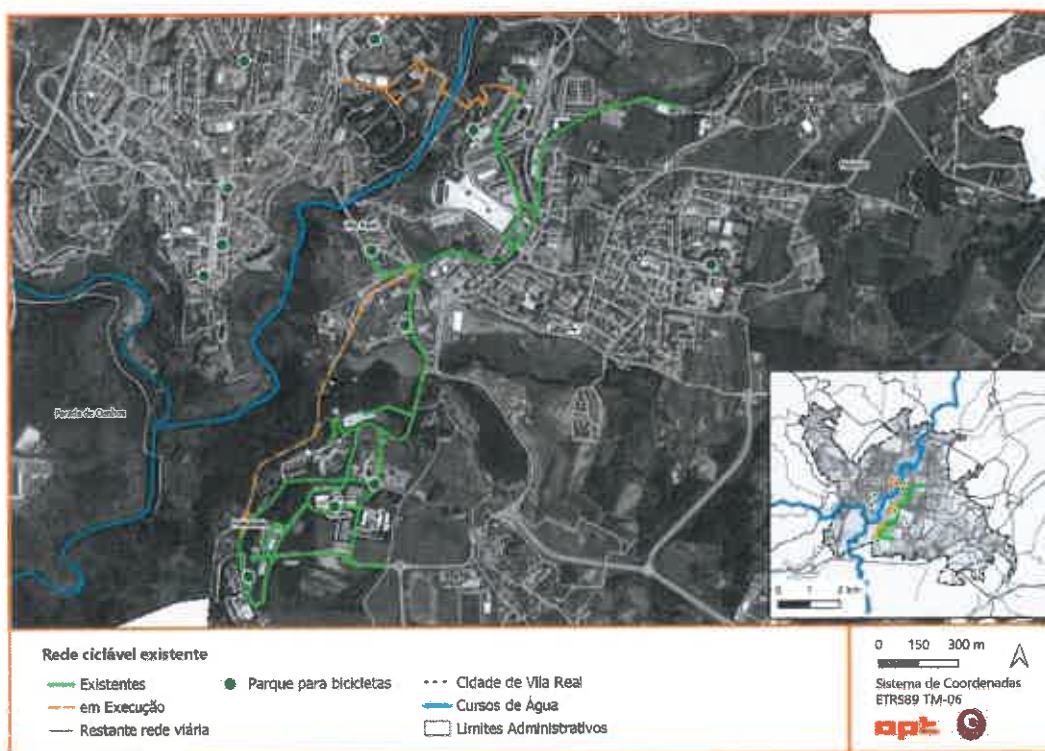


Fig. 38 Rede ciclável existente
Fonte dos dados: CM Vila Real, 2022

Na cidade de Vila Real a rede ciclável apresenta uma extensão relativamente reduzida, existindo atualmente cerca de 3 quilómetros de vias dedicadas a este modo, aos quais se somam cerca de 4 quilómetros dentro do campus da UTAD.

Dadas as limitações de espaço canal na rede viária na cidade central, apenas é possível encontrar infraestrutura na margem nascente do Corgo. Grande parte da mesma faz parte de um projeto de ligação do campus da UTAD às residências universitárias localizadas na margem oposta do rio, próximas às piscinas municipais. Atualmente apenas se encontra concluída a ligação entre a UTAD e o Teatro Municipal, bem como uma derivação até à entrada na Ponte Metálica. Faz também parte desta rede um troço recentemente intervencionado da Ecopista do Corgo, entre

a antiga estação da CP de Vila Real e a Unidade de Saúde Familiar Nova Mateus, numa extensão de aproximadamente 1,4 quilómetros, beneficiando da inexistência de atravessamentos de nível com a rede viária estruturante.

3.2.4 Sinistralidade

A sinistralidade rodoviária é um dos principais fatores de risco da população, com o número de vítimas mortais no território Nacional a ultrapassar as 400, só no ano de 2021. No âmbito da análise do sistema de modos ativos é pertinente o enfoque nos sinistros entre o automóvel e o peão, ou seja, os atropelamentos. Para tal foram analisados todos os atropelamentos ocorridos na área de estudo, entre os anos de 2017 e 2021, com base nos dados disponibilizados pela Câmara Municipal.

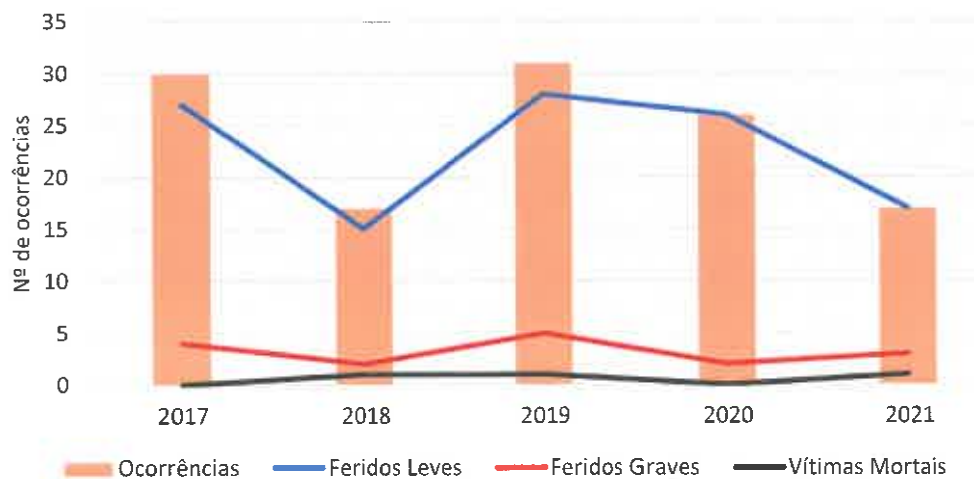


Fig. 39 Evolução das estatísticas dos atropelamentos na cidade de Vila Real no período 2017-2021
Fonte dos dados: ANSR, 2022

No período entre 2017 e 2019 a evolução do número de atropelamentos registou uma flutuação significativa. De um total de 30 ocorrências, em 2017, o ano de 2018 caracterizou-se por uma redução para cerca de metade (17 ocorrências). No entanto, o ano de 2019 destacou-se pela negativa, com um total de 31 ocorrências. Os anos de 2020 e 2021 caracterizaram-se por uma redução progressiva do número de atropelamentos. Tal deveu-se à situação gerada pela pandemia por COVID-19, e às restrições na circulação que se impôs, e como tal não deverão ser tidos em conta nesta análise. Em 2018, 2019 e 2021 lamenta-se uma vítima mortal em cada ano.

Na base de dados consultada, também se encontram disponíveis as coordenadas geográficas de cada sinistro, sendo possível a sua georreferenciação.

[Handwritten signature]

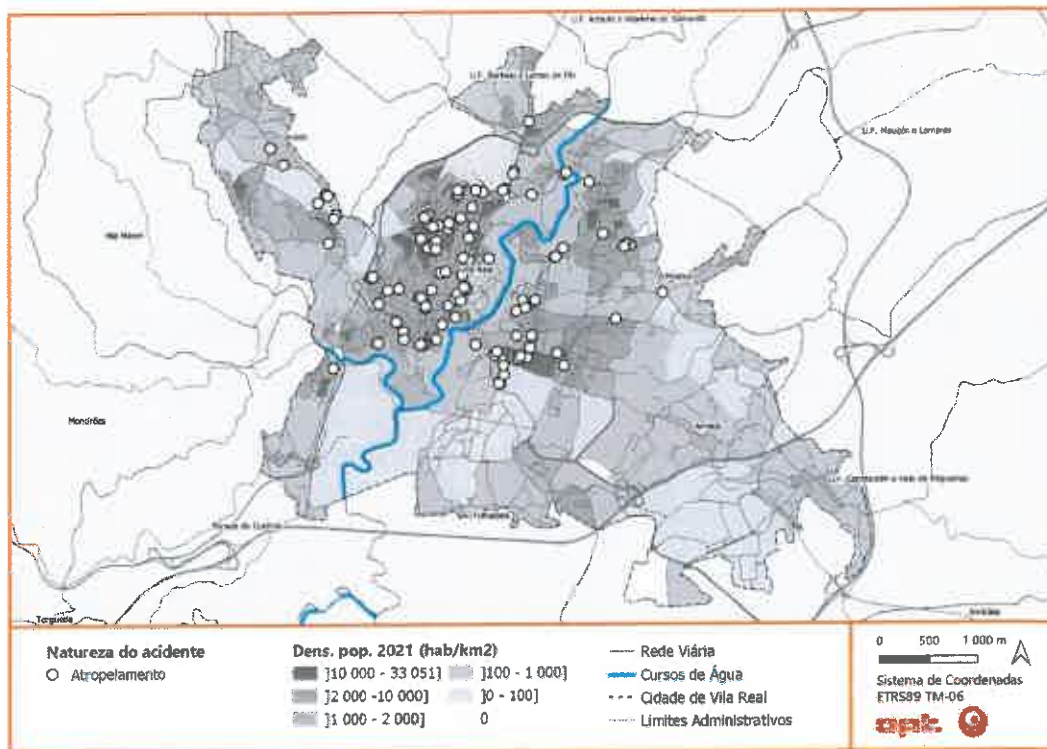


Fig. 40 Localização dos atropelamentos no período 2017-2021
 Fonte dos dados: INE, 2021; CM Vila Real, 2022

No período entre 2017 e 2021 registou-se, no território da cidade de Vila Real, um total de 118 atropelamentos, condensados nas zonas de maior concentração populacional e de maior concentração de equipamentos, logo com maiores fluxos pedonais. A envolvente ao Mercado Municipal, a Avenida 1^ª de Maio e a Nossa Senhora da Conceição surgem como os locais com maior número de ocorrências. Fora dos aglomerados urbanos, apesar da inexistência de passeios, o número de registos é pontual, fruto da reduzida utilização do modo pedonal. A discriminação destes dados e das suas possíveis causas é algo a ser trabalhado no Plano Municipal de Segurança Rodoviária (PMSR), já em curso para o município de Vila Real.

3.2.5 Síntese

A cidade de Vila Real conta atualmente com uma extensão considerável de Zonas 30, abrangendo um conjunto de zonas residenciais. Já as Zonas de Coexistência marcam presença em apenas dois locais da cidade, com destaque para a Avenida Carvalho Araújo.

No que respeita às condições de circulação pedonal é importante realçar as diferentes intervenções que, ao longo dos últimos anos, visaram o alargamento de passeios, a implementação de passadeiras sobrelevadas e, recentemente, a instalação de três elevadores para vencer diferenças de cota elevadas. No entanto, em cerca de metade dos arruamentos da área de estudo, a ausência de passeios força os peões a circular pela faixa de rodagem, com os riscos de segurança inerentes.

A promoção à mobilidade ciclável encontra-se, no entanto, limitada pela reduzida extensão de infraestrutura dedicada, concentrada quase exclusivamente na ligação entre a UTAD e o Teatro Municipal, ancorada, em parte, na reconversão da antiga linha ferroviária do Corgo em Ecopista.

No que diz respeito à sinistralidade associada ao modo pedonal, ou seja, aos atropelamentos, entre 2017 e 2021 registaram-se na cidade de Vila Real um total 118 atropelamentos, de onde resultaram três vítimas mortais.

Em suma, o panorama atual na promoção dos modos ativos em Vila Real caracteriza-se em dois níveis distintos. Apesar das dificuldades em garantir condições adequadas de circulação a pé em todo a cidade, principalmente nos territórios de baixa densidade, as intervenções realizadas e planeadas denotam um esforço louvável em promover a sua utilização. Por outro lado, a promoção do modo ciclável padece da dificuldade em compatibilizar infraestrutura dedicada com o reduzido espaço canal disponível na maioria dos arruamentos e os declives frequentemente acentuados.

3.3 Sistema de Transporte Público

No âmbito da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprova o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, os municípios passaram a ser as autoridades de transportes competentes quanto aos serviços públicos de transporte de passageiros municipais, podendo associar-se, com vista à prossecução conjunta de parte ou da totalidade das respetivas competências nestas matérias, ou por outro lado, delegar competências para a sua gestão na respetiva Comunidade Intermunicipal.

O Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros define as competências por tipologia e escala de ação dos transportes públicos. De forma mais abrangente:

- **Estado:** tem essencialmente competências quanto ao serviço de transporte público de passageiros de âmbito nacional e do transporte ferroviário pesado;
- **Comunidades Intermunicipais ou Áreas Metropolitanas:** são competentes quanto aos serviços públicos de transporte de passageiros intermunicipais que se desenvolvam integral ou maioritariamente na respetiva área geográfica;
- **Municípios ou associação de municípios:** os municípios são as autoridades de transportes competentes quanto aos serviços públicos de transporte de passageiros na respetiva área geográfica.



Fig. 41 Escala de competências no âmbito da gestão do serviço de transporte público de passageiros.

Vila Real, em paralelo com outros municípios da Comunidade Intermunicipal do Douro (CIM Douro) como Lamego e Freixo de Espada à Cinta não delegaram competências na CIM Douro, sendo os próprios municípios os responsáveis pela gestão dos transportes públicos que se desenvolvem dentro das fronteiras municipais.

Desde 2004 que a cidade de Vila Real conta com um serviço de transporte público exclusivamente urbano, tendo-se expandido em 2016, onde passou a disponibilizar linhas identificadas como linhas municipais que servem aglomerados populacionais e locais de interesse público fora do núcleo urbano da cidade. O atual contrato de concessão foi assinado a 22 de janeiro de 2021 e tem a duração de 10 anos. A nova operação daí resultante iniciou a 1 de fevereiro de 2022, altura em que se disponibilizou o serviço de transporte de passageiros flexível. Assim, no município, o operador Transportes Urbanos de Vila Real (TUVR II) detém a concessão da operação dentro do território.

No que concerne aos serviços inter-concelhios, em fevereiro de 2022, a CIM Douro lançou concurso para a concessão da operação em transportes públicos rodoviários para a Região, ainda que, por complicações no processo, não tenha chegado ao momento de adjudicação.

Segundo dados da CIM Douro, a cidade de Vila Real é atualmente servida pelos TUVR II (urbanos, municipal e flexível), assim como pelos operadores António Augusto Santos, Empresa Sociedade de Transportes Carrazeda – Vila Flor, Lda. (STCVF), Empresa Santos Viagens e Turismo, Lda. (Santos), Rodonorte, Alfandeguense e Auto Viação do Tâmega.

Esta multiplicidade de operadores que atualmente realizam serviços no mesmo território aumentam a complexidade da rede e dificultam a compreensão por parte dos potenciais passageiros. Por outro lado, dificultam a implementação de títulos intermodais, limitando as escolhas dos passageiros e obrigando a compra de diferentes suportes de título mediando o operador a utilizar.

3.3.1 Caracterização da Oferta

Outrora servida pela linha ferroviária do Corgo, estabelecendo a ligação entre o Peso da Régua e Chaves, Vila Real atualmente dispõe apenas de serviços de transporte público em autocarro. Os Transportes Urbanos de Vila Real disponibilizam duas tipologias de linhas, com características operacionais distintas. As linhas urbanas, circunscritas em grande parte ao território da cidade de Vila Real, que apresentam uma oferta mais regular, com frequências de circulação mais elevadas. As linhas municipais, por sua vez, servem as freguesias periféricas e têm como principal função a disponibilização de um serviço regular, embora menos frequente, aos principais equipamentos da cidade central. Tendo em conta a área de estudo deste PMUS, importa focar a análise nas linhas urbanas, e em especial aquelas que operam durante os dias úteis.

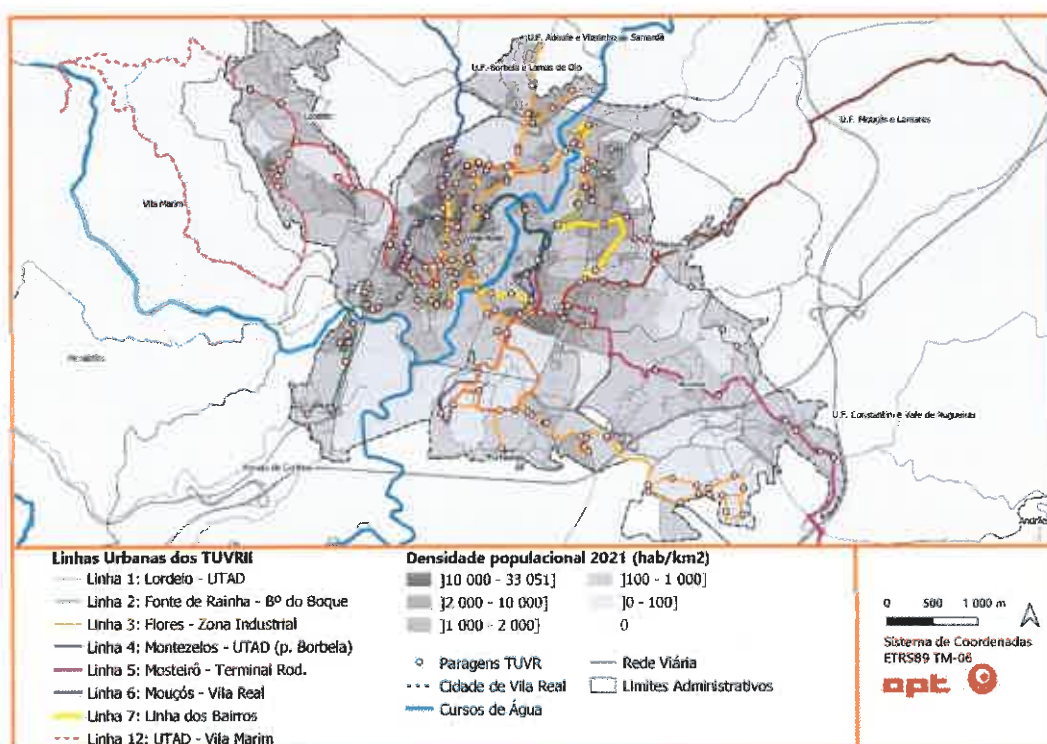


Fig. 42 Rede Urbana dos TUVR II com operação nos dias úteis
Fonte dos dados: INE, 2021; CM Vila Real, 2022

Analisando a cobertura espacial dos serviços urbanos e respetivas paragens a eles anexos, pode verificar-se desde logo uma densificação de linhas e paragens no Centro Urbano do concelho. Destacam-se o troço da Rua Dom Pedro de Castro, entre o Mercado Municipal e a Avenida Carvalho Araújo, com 15 circulações por hora, no período de hora de ponta, ou a Avenida Carvalho Araújo e a Rua Dona Margarida Chaves, com mais de 10 circulações por hora. Em outros arruamentos como a Avenida da República, da Universidade e a Avenida Rainha Santa Isabel é também facilmente perceptível a sobreposição de diferentes linhas, facilitando o transbordo entre serviços e diminuindo, em muitos dos casos, o tempo total de viagem. A

análise a esta sobreposição de serviço será analisada em maior detalhe mais à frente neste capítulo.

Tab. 4 Descrição das linhas urbanas dos TUVR II

Fonte dos dados: TUVR II, 2023

Linha	Nº serviços/ dia útil (Ida/ Volta)	Nº serviços/ Período ponta (7-10h) (ida/ Volta)	Serviço ao Sábado	Serviço ao Domingo	Primeiro Serviço Diário (Ida/ Volta)	Último Serviço Diário (Ida/ Volta)
1: Lordelo – UTAD	32	7	✓	✓	07h30	20h20
	32	8			07h10	20h10
2: Fonte de Rainha – Bº do Boque	26	6	✓		07h25	20h00
	25	4			07h55	20h00
3: Flores – Zona Industrial	22	5	✓		07h25	19h50
	23	5			07h30	20h25
4: UTAD– Montezelos – Borbela	37	9	✓		07h30	20h10
	37	10			07h25	20h15
5: Andrães – Terminal Rodoviário	5	2			07h30	18h00
	5	1			08h20	18h20
6: Lames – Mouçós – Vila Real	9	3			07h30	18h00
	9	3			08h00	18h20
7: Linha dos Bairros (Circular)	8	2	✓		09h00	17h00
12: UTAD - Vila Marim	9	2			08h10	18h15
	10	2			07h10	18h48
22: Vila Nova – Parada de Cunhos	-	-		✓	09h35	18h20
					09h00	18h45

Com base na tabela que apresenta a frequência dos transportes públicos urbanos e o horário de funcionamento, constata-se que embora se considere que os serviços são identificados como urbanos, assiste-se a elevadas dicotomias entre elas. A linha 4 com percurso entre a UTAD, Montezelos e Borboleta apresenta diariamente 37 serviços em cada sentido. Nível de serviço idêntico tem a linha 1 que também serve a UTAD, interligando-a a Lordelo (32 serviços). Pelo oposto, linhas como a 5, 6, 7 e 12 não apresentam, em dias úteis, mais de dez serviços por sentido. Durante a hora de ponta destacam-se as linhas 4 e 1, com dez e oito serviços durante o período de ponta da manhã (7-10h), respetivamente. No extremo oposto têm-se as linhas 5, 6 e 7, com apenas 2 serviços durante o mesmo período, ou mesmo um serviço no caso do sentido de retorno da linha 5. A linha 1 tem oferta todos os dias da semana, as linhas 2, 3, 4 e 7 não têm serviço aos domingos, e as linhas 5, 6 e 12 apenas têm operação nos dias úteis. Na tabela anterior é também apresentada a linha 22, que opera apenas aos domingos, com um total de 9 e 10 frequências diárias (ida e volta, respetivamente).

No que concerne ao período horário de funcionamento de cada uma das linhas pode verificar-se que grande parte delas se iniciam aproximadamente às 07h30, com exceção da linha 7 (circular) cujo primeiro serviço se inicia às 09h, e da linha 12 com a primeira circulação às 08h10. As dicotomias entre linhas tornam-se mais evidentes quando analisado o último serviço por linha. Se as linhas 1, 2, 3 e 4 realizam o seu último serviço aproximadamente às 20h00, assiste-

se a outras que não se enquadram neste padrão, sendo elas as linhas 5, 6, 7 e 12. A linha circular efetua a última circulação às 17h e as restantes três linhas no período entre as 18h e as 18h45.

Uma análise mais pormenorizada ao percurso de cada uma das linhas individualmente evidencia que a sua maioria varia o percurso mediante o horário e serviço. Com a exceção da linha 2, todas as linhas apresentam uma oferta mais reduzida fora do período escolar. Destaca-se por linha as diferenças verificadas (dias úteis):

- **Linha 1:** Praticamente todos os serviços em dias úteis têm início em Lordelo e término na UTAD (Reitoria), com exceção dos que se iniciam às 07h55 e 16h50, que começam a operação no Terminal Rodoviário. Provavelmente pelo reduzido número de passageiros, os dois últimos serviços de ida ficam-se pela Praça da Galiza, quatro paragens antes da paragem habitualmente utilizada como término;
- **Linha 2:** Inicia e termina o percurso sempre nas mesmas paragens. Contudo, em seis dos 26 serviços realizados (no sentido de ida), não se realizam paragens na Quinta Fonte e Ponte Cabril, provavelmente pela reduzida procura nesses horários. A meio do seu percurso, apenas se realizam paragens na R. Dr. Manuel Cardona em quatro dos serviços. No sentido de volta não existem variantes;
- **Linha 3:** Esta linha destaca-se pela heterogeneidade de pontos de paragens por serviço, sendo que a maioria deles se inicia/termina em Vila Nova de Cima (1). Oito serviços de ida têm início no IEFP. Em Folhadela só se efetuam paragens em dois dos serviços de ida e em um de volta. No interior da UTAD o percurso também varia consoante as circulações diárias, com três circulações a omitir as paragens 'Utad Engenharias' e 'Utad Reitoria' e cinco circulações a omitir qualquer passagem no interior da UTAD. A passagem na paragem Estação CP ocorre apenas após as 10h;
- **Linha 4:** A observação da tabela horária evidencia que a grande maioria dos serviços de ida (e de forma inversa na volta) se ficam pela Qt. Montezelos, sendo que, unicamente 7 dos 37 serviços se estendem até à paragem Borbela Largo;
- **Linha 5:** Percurso e paragens repetem-se em todos os serviços;
- **Linha 6:** Entre os 9 serviços desta linha, unicamente dois se iniciam em Justes X (ida). Um deles, que se inicia às 18h funciona praticamente em modo shuttle, efetuando unicamente a paragem no Terminal rodoviário. Existem outros serviços que se iniciam em Mouçós;
- **Linha 7:** Trata-se de uma linha circular, com o mesmo trajeto em todas as circulações;
- **Linha 12:** Apenas 5 dos 9 serviços diários no sentido de ida efetuam o percurso completo, com quatro deles a terminar no Hospital. No sentido inverso o número de variantes é mais significativo, com percursos que estabelecem uma ligação entre Lordelo e a Escola Superior de Enfermagem, excluindo 4 das paragens habituais.

Para além destes serviços, a oferta dos Transportes Urbanos de Vila Real contempla também uma linha noturna, configurada segundo um percurso circular com 40 paragens, que percorre toda a centralidade urbana, ao longo de 14,4km. Com a primeira partida às 21h e a última pelas 23h30h, realiza-se anualmente sem interrupções, numa amplitude de apenas duas horas e meia diariamente. Tem uma frequência de meia hora, existindo uma paragem que alterna de forma intercalada, com um percurso mais curto em cerca de 2,7km, que omite o vaivém ao Hospital. Na figura seguinte é apresentado o traçado desta mesma ligação.

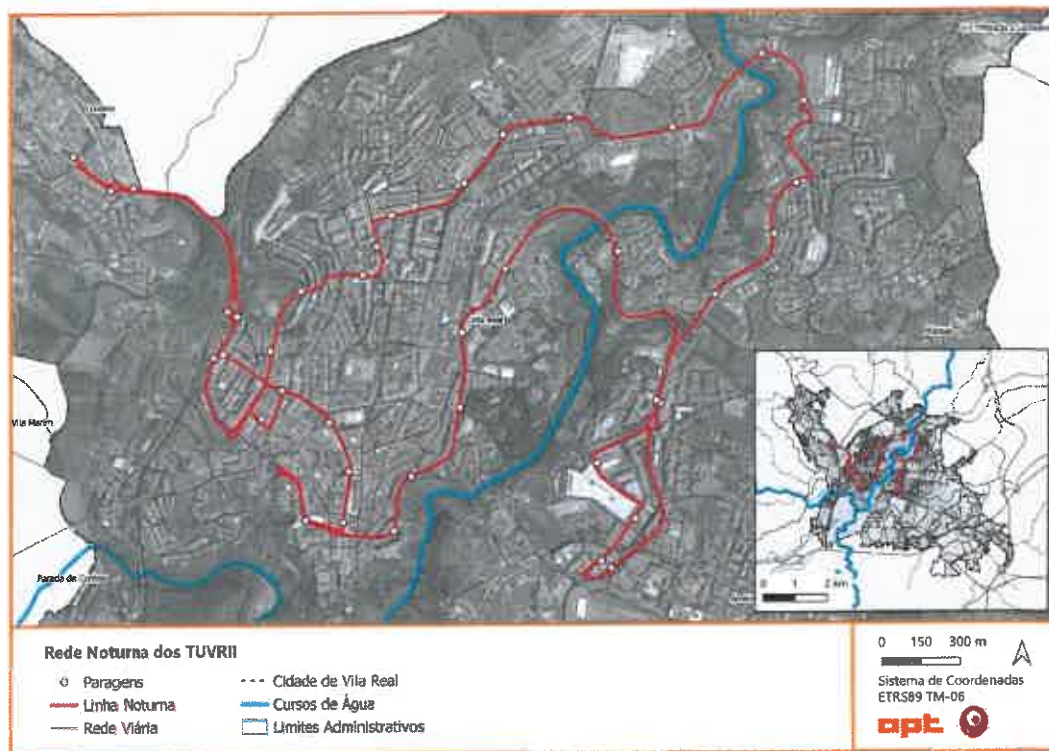


Fig. 43 Rede noturna dos TUVR II
 Fonte dos dados: CM Vila Real, 2022

Com partida no Centro Comercial – O Nosso Shopping, esta linha segue em direção à Alameda de Grasse, Avenida Osnabruck, passando por zonas habitacionais como o Lugar do Boque, Bº de St.ª Maria, Timpeira, Nossa Sr.ª da Conceição e Avenida Cidade Ourense, passando posteriormente pelo Terminal Rodoviário, dependendo se efetua ou não ramificação antes pelo Centro Hospitalar a noroeste, seguindo em direção ao Mercado Municipal, de seguida pelo Tribunal, Câmara Municipal, Rua Miguel Torga e Avenida 1º de Maio, Avenida Aureliano Barrigas, Avenida da Europa, passando pelas Piscinas e retornando à Alameda Grasse, fazendo ainda passagem a *sul* pela Avenida da Universidade, Quinta da Araucária, até completar o circuito, parando novamente no Centro Comercial.

Os relatórios de monitorização trimestrais da operação dos TUVR II realizados pela TRENMO (2022; 2023), fornecem, com base nas informações GPS, a posição dos veículos a realizar serviços. Com base nessa informação de localização é possível garantir que determinado veículo iniciou o serviço.

À data de realização deste relatório encontravam-se disponíveis os dados relativos à exploração entre fevereiro de 2022 e janeiro de 2023, o que totaliza um ano completo. Neste período, para as linhas urbanas, previu-se a realização de aproximadamente 876 595 km, conforme explicitado na tabela seguinte, ainda que só se tenha obtido a confirmação de 89% desses quilómetros, o correspondente a 780 998 km (quilómetros certificados).

Tab. 5 Quilómetros certificados e não certificados entre fevereiro de 2022 e janeiro de 2023.
Fonte: TRENMO, 2022; 2023

Linha	Quilómetros certificados	Quilómetros não certificados	Total
1 - Lordelo - UTAD	261 129 30%	6 798 1%	267 927 31%
2 - Parada de Cunhos - Bairro do Boque	124 860 14%	13 506 2%	138 366 16%
3 - IEFP - Flores	114 300 13%	18 881 2%	133 181 15%
4 - UTAD - Montezelos - Borbela	135 747 15%	17 265 2%	153 012 17%
5 - Andrães - Terminal Rodoviário	33 988 4%	1 838 0,2%	35 826 4%
6 - Justes - Lames - Mouços - Vila Real	50 019 6%	6 787 1%	56 806 6%
7 - Linha Minibus	23 509 3%	572 0,1%	24 081 3%
12 - UTAD - Vila Marim	27 149 4%	22 104 3%	67 396 8%
TOTAL	780 998 89%	95 597 11%	876 595 100%

No que respeita à distribuição do total de quilómetros previstos, pode constatar-se que a Linha 1 representa praticamente um terço do total da rede urbana (30%), com 267 927 km realizados nos 12 meses em análise. Pelo oposto assiste-se a linhas que, embora urbanas, possuem uma representatividade diminuta, sendo elas a Linha 5 e a 7 com um peso percentual no total das linhas urbanas de 4% e 3% respetivamente.

Por outro lado, sabe-se que a posição do veículo nem sempre é enviada corretamente, por falhas variadas e, nesses casos, não é possível aferir se o serviço foi efetivamente realizado (“quilómetros não certificados”). Estes representam cerca de 11% do total dos quilómetros, estando fortemente relacionado com os desvios nas linhas e paragens desativadas devido a obras no percurso normal das linhas.

Sabendo-se que, para além das linhas urbanas, os TUVR II realizam também serviços de transporte público de escala municipal, constatou-se que nos doze meses em análise, para o total da rede conta-se terem sido realizados aproximadamente 1 220 000 km. Destes, 32% em linhas de âmbito municipal, e os restantes 68% em linhas de âmbito urbano.

Embora não contemplados nesta análise dado servirem maioritariamente o território fora da cidade de Vila Real, a rede dos TUVR II é complementada com um conjunto de linhas dedicadas ao transporte escolar, com enfoque no Centro Escolar Abade de Mouços, na União das Freguesias de Mouços e Lames e na Escola Básica Douro, na freguesia de Andrães.

3.3.2 Paragens do Transporte Regular

Para além da qualidade da oferta, no que respeita a frequências de circulação e pertinência dos percursos, as condições de espera providenciadas aos passageiros assumem um papel fundamental na atratividade do transporte público. Para tal foram recolhidas as condições de espera em todas as paragens da área de estudo com oferta dos serviços de transporte urbano, tendo sido avaliadas três características:

- a) A existência de abrigo, fator de grande importância para a garantia de condições de conforto em dias de chuva ou de maior calor;
- b) A existência de sinalização adequada e disponibilização de informação ao público sobre os horários e percursos, dado que está provado que a existência desta informação em suporte papel ou digital tem um impacto significativo na adesão ao transporte público;
- c) A localização em baía ou à face da faixa de rodagem, aspeto que tem um papel importante para a garantir da fluidez do tráfego na cidade de Vila Real, dadas as limitações do espaço canal, na esmagadora maioria dos arruamentos.



Fig. 44 Exemplos de sinalização ao público em paragens dos TUVR II

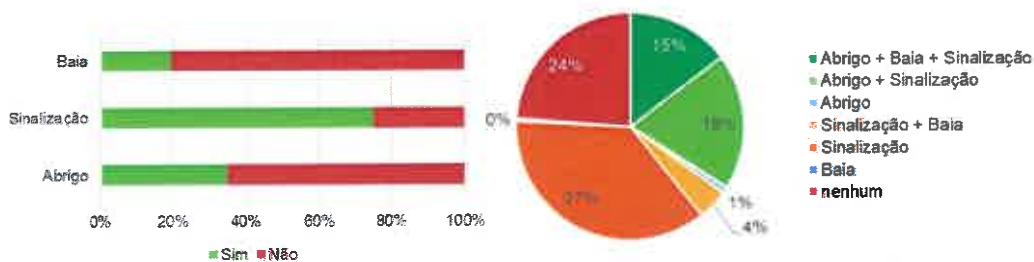


Fig. 45 Características das paragens dos TUVR II

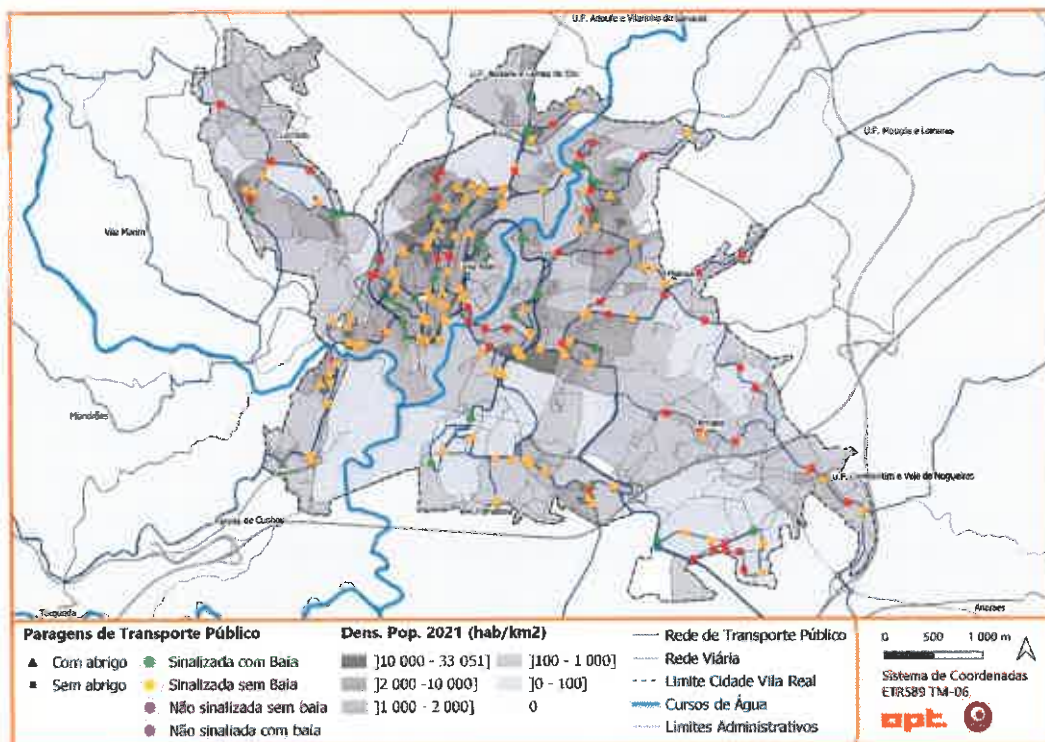


Fig. 46 Distribuição espacial das características das paragens dos TUVR II
 Fonte dos dados: INE, 2021

Das 232 paragens consideradas, apenas 34 (15%) cumprem todos os requisitos que a tornam uma paragem acessível, cómoda e segura, tendo estas um abrigo, informação ao público, e uma baia para a paragem dos veículos. Estas paragens encontram-se sinalizadas com um círculo verde na figura, e encontram-se dispersas pelo território cidade de Vila Real. Já 19% das paragens oferecem condições de espera adequadas (representadas com um triângulo amarelo), embora se localizem à face da via e, como tal, sejam indutoras de constrangimentos à circulação viária durante o período de permanência nas paragens.

A tipologia de paragem mais frequente é constituída apenas por um postaleta com informação dos horários de circulação, representada com um quadrado amarelo na figura anterior. Estas concentram-se maioritariamente no núcleo urbano central e representam 37% do total das paragens urbanas.

No lado negativo da oferta, em 55 paragens (24% do total) não existe qualquer referência física à sua presença, apesar de as mesmas constarem nos esquemas de circulação e em outras fontes de informação ao público, como é o caso do Google Maps. A sua ausência deve-se, principalmente, à retirada dos postaletes em intervenções de requalificação do espaço público e sua não reposição. Com maior incidência na metade nascente do território (Arroios, Mateus e União das Freguesias de Constantim e Vale de Nogueiras) esta situação também é frequente no interior da cidade central, de onde se destacam as paragens exclusivas à linha 7. Ainda em termos de infraestrutura, é importante referir que a rede viária disponibiliza um número limitado de faixas BUS, concentradas numa extensão total de 1,5km, no percurso de ligação do

[Handwritten signature]

centro da cidade e a freguesia de Lordelo. Dada a exiguidade do espaço canal, as mesmas estão dispostas em apenas um sentido de circulação.

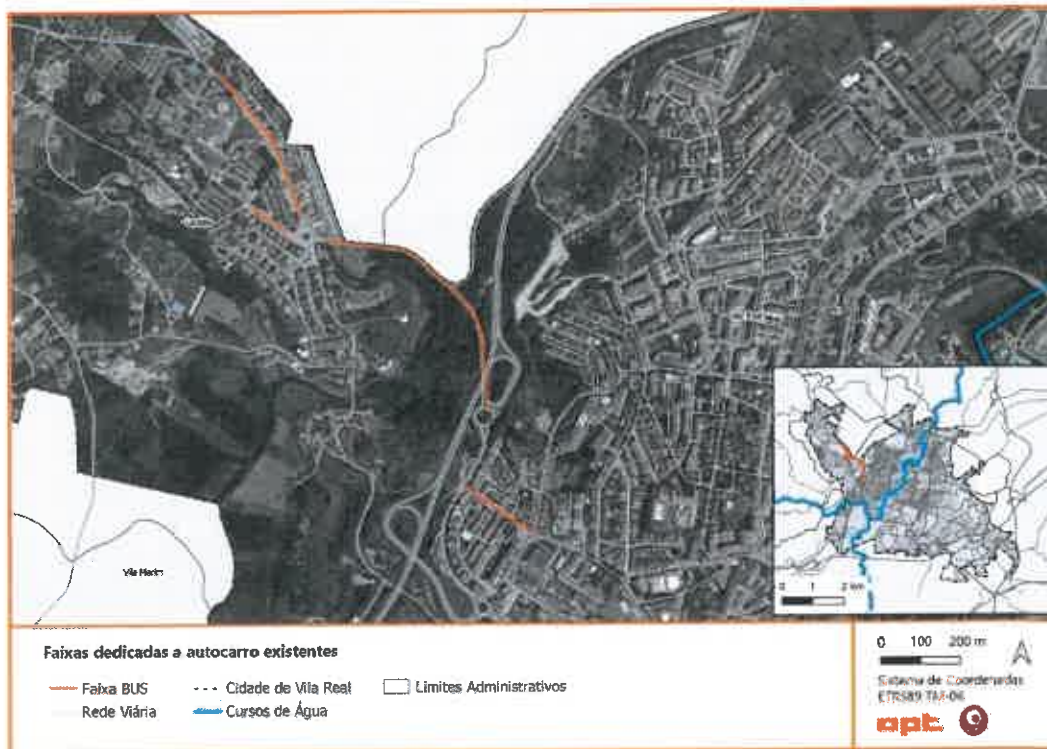


Fig. 47 Localização das Faixas BUS
Fonte dos dados: CM Vila Real, 2022

Diretamente relacionado com as paragens, respetivos horários e tempos de espera, os TUVR II disponibilizam uma aplicação móvel que fornece aos passageiros a informação sobre a localização dos veículos em operação, e também a informação dos horários à paragem em tempo planeado. Tal característica tem influência direta no acréscimo da atratividade do serviço, dado que diminui a incerteza da oferta de transporte público em operação naquele momento.

Embora vantajosa, a representação da localização numa base individual de cada veículo e não de cada estação, não permite ao utilizador ficar a saber, de forma expedita, quais as próximas passagens em determinado local.

No entanto, a existência de “quilómetros não certificados”, conforme constatado na secção 3.3.1, causa dificuldades no sentido em que não é possível entender se o não envio da localização dos veículos se deve efetivamente a uma avaria, ou se o serviço não foi realizado, ou se houve uma falha do sistema de comunicações. Em ambos os casos, a informação pré-estabelecida e a apresentada na aplicação em tempo real deixa de ser condizente, o que constitui um novo entrave à utilização dos serviços.

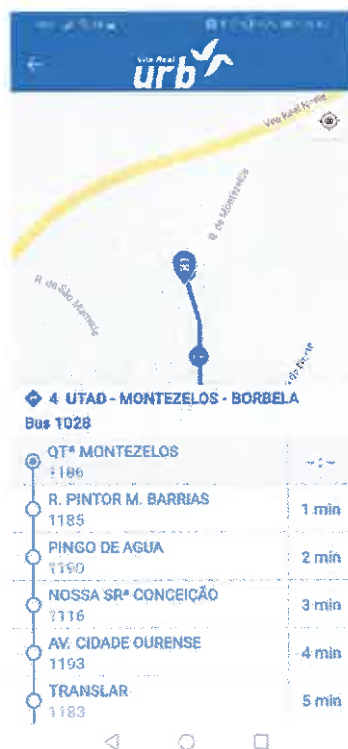


Fig. 48 Exemplo de visualização da aplicação dos Urbanos de Vila Real
Fonte dos dados: Google, 2023

De forma resumida os problemas encontrados na aplicação dos TUVR II foram:

- Apresentação dos horários em tempo real por veículo em circulação e não por paragem;
- Erros esporádicos na apresentação da localização do veículo, causado pela ocorrência de “quilómetros não certificados”, embora tal se devam normalmente a circunstâncias fora do controlo do operador;
- Bloqueio em determinados sistemas operativos, nomeadamente iOS.

3.3.3 Zonamento e Tarifário

O sistema tarifário da rede dos urbanos de Vila Real assenta num sistema de zonas que inicialmente se divide em 19 zonas, pese embora, atualmente esteja a ser aplicado um outro zonamento que subdividirá estas zonas contabilizadas, como já acontece na linha 4. Tal resulta em 72 zonas aplicadas a 375 paragens, o que significa, aproximadamente, cinco paragens por zona, ainda que se assista a zonas com uma única paragem, principalmente em áreas mais periféricas do município. Por acréscimo, são visíveis paragens que não são servidas por nenhuma linha, ainda que esse facto possa alterar-se em futuras revisões da rede TUVR II.

Handwritten signature

Handwritten signature

Tais variações tornam todo o sistema desnecessariamente complexo, resultando em custos de viagem muito variáveis e pouco previsíveis, principalmente quando avaliadas as linhas de âmbito municipal. Embora não seja disponibilizado oficialmente um mapa do zonamento, as figuras seguintes ilustram os resultados de um exercício de definição espacial da delimitação das diferentes zonas dos TUVR II.

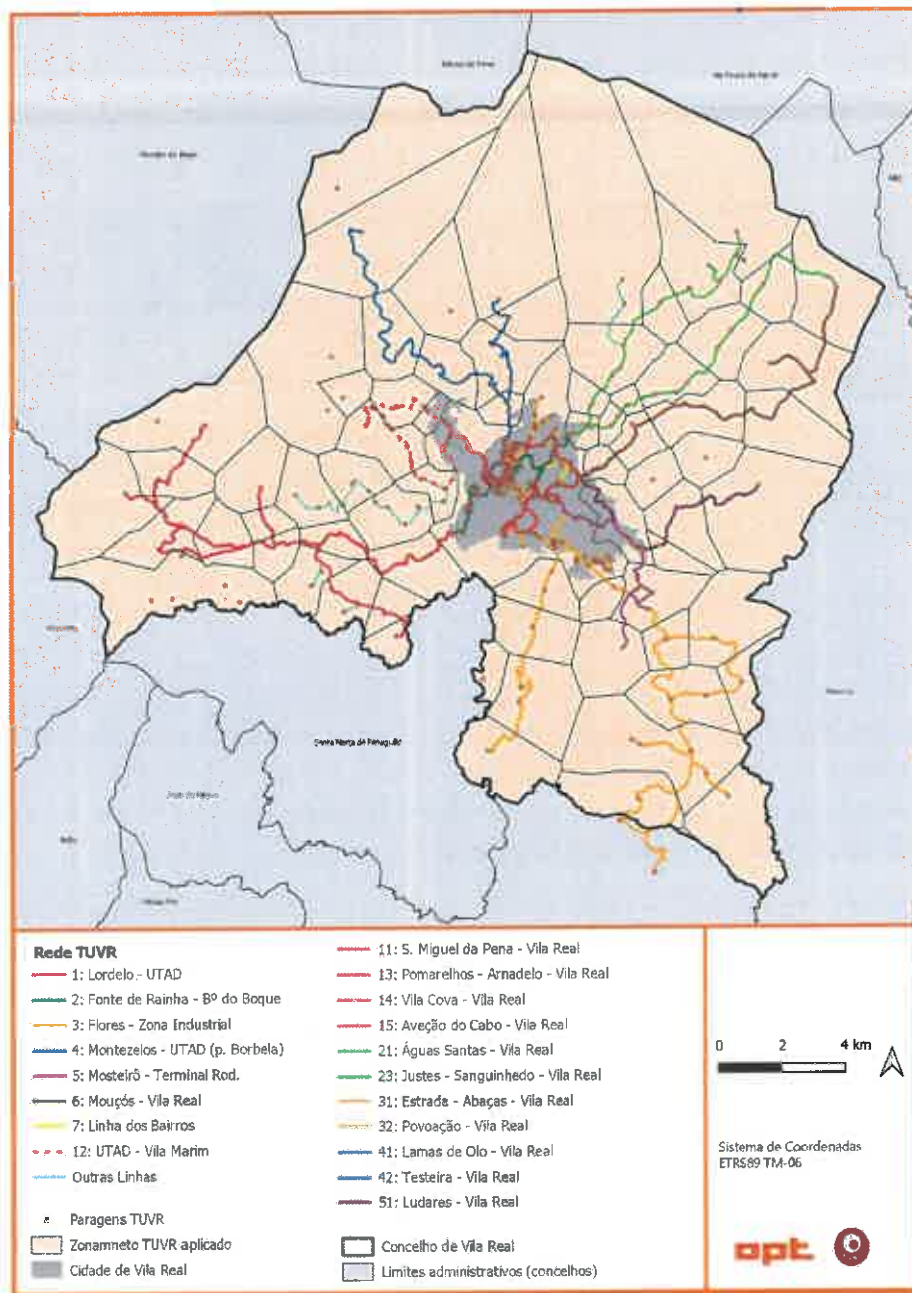


Fig. 49 Zonamento (72 zonas) criado para os TUVR II à escala do município
 Fonte dos dados: CM Vila Real

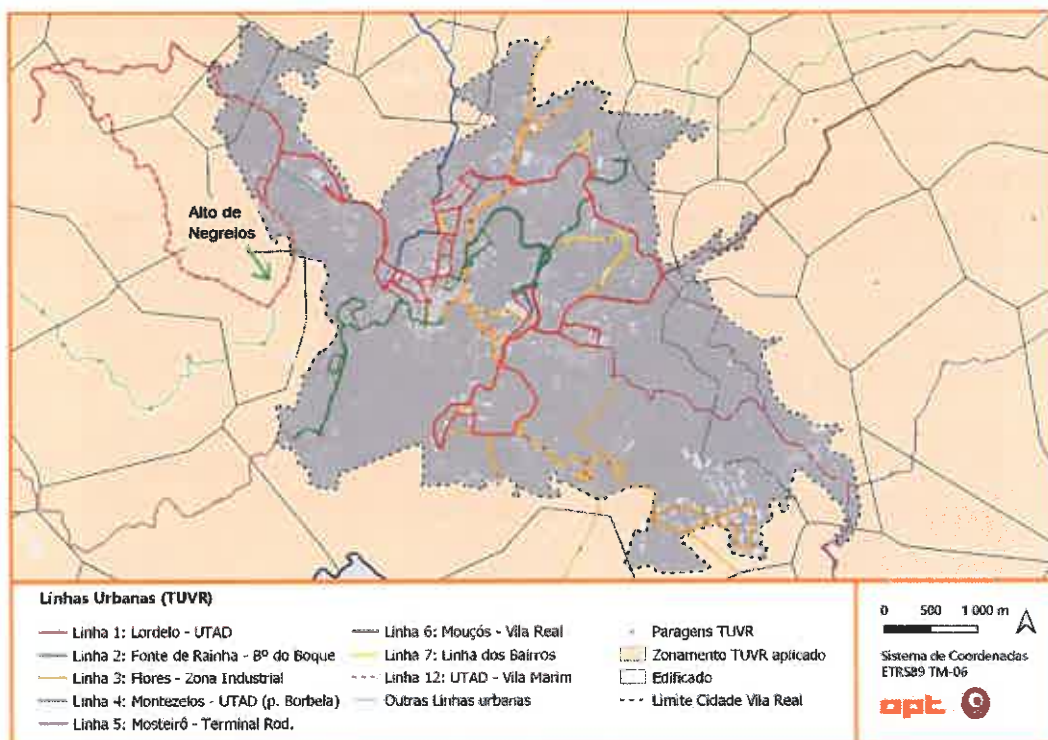


Fig. 50 Zonamento (72 zonas) criado para os TUVR II à escala da cidade
Fonte dos dados: CM Vila Real

A cidade de Vila Real é, em grande parte, abrangida pela zona central, com exceções nos limites noroeste (linha 1), nordeste (linha 21), este (linha 6) e sudeste (linha 5 e 51), onde o território integra outras zonas. Isto significa que, principalmente fora do território da cidade, encontram-se assimetrias assinaláveis na equidade tarifária do TP.

Como primeiro exemplo tem-se a linha 1, onde o trajeto em vinte e cinco paragens percorridas em sequência (a partir do término UTAD) correspondem à zona 1, o que obriga à compra de um bilhete para uma única zona. Posteriormente seguem-se duas paragens de zona 2, seguindo-se outras de zona 4 e, por fim, outras paragens correspondentes à zona 3. Assim, em 25 paragens em sequência a zona mantém-se, enquanto nas seguintes seis paragens a zona altera-se três vezes, com um aumento do custo de viagem que pode chegar aos 100%.

Situações semelhantes podem ser encontradas na Linha 12, onde a partir do Alto de Negrelos existe uma variação rápida entre as diferentes zonas, ou na linha 14, onde entre a paragem de Vila Cova e o centro da cidade, podem ser encontradas nove zonas numa extensão de cerca de 19km, com os últimos 3,5km a corresponder a uma única zona.

A tabela seguinte apresenta o tarifário dos TUVR II aplicado às 19 zonas inicialmente referidas.

Tab. 6 Tarifário dos TUVR II em vigor em 2022

Bilhetes de bordo				Assinaturas mensais			
Zona(s)	Preço	Zona(s)	Preço	Zona(s)	Preço	Zona(s)	Preço
1	1,05 €	11	3,20 €	1	22,00 €*	11	83,80 €
2	1,45 €	12	3,40 €	2	28,30 €	12	83,80 €
3	1,90 €	13	3,60 €	3	40,35 €	13	94,40 €
4	2,10 €	14	3,80 €	4	40,35 €	14	102,25 €
5	2,25 €	15	4,05 €	5	51,00 €	15	111,25 €
6	2,35 €	16	4,35 €	6	50,95 €	16	116,30 €
7	2,45 €	17	4,40 €	7	63,10 €	17	120,90 €
8	2,60 €	18	4,50 €	8	63,10 €	18	125,75 €
9	2,80 €	19	4,65 €	9	73,20 €	19	129,80 €
10	2,95 €			10	73,20 €		

* anteriormente ao PART este título apresentava um custo de 28,20€

Assim, o preço de um bilhete de bordo varia entre os 1,05€ e os 4,65€, enquanto uma assinatura mensal pode custar entre 22,00€ e 129,80€. O facto de a contribuição do PART (Programa de Apoio à Redução Tarifária) apenas incidir sobre a modalidade de uma zona aumenta a disparidade territorial no acesso ao serviço de transporte público dentro e fora da Zona 1. Para além desta injustiça entre utentes e paragens, esta estratégia não se encontra em linha com a adotada na CIM Douro que aplica 25% de desconto para todas as assinaturas mensais.

As assinaturas mensais para estudantes com menos de 23 anos têm, de acordo com a Portaria n.º 138/2009 e restantes alterações/retificações, descontos de 60% (para os estudantes beneficiários do Escalão “A” da Ação Social Escolar) e 25% (para os não beneficiários do Escalão “A” da Ação Social Escolar, onde se inclui o passe Sub23). Com o objetivo de promover a utilização do transporte público pelos alunos do ensino obrigatório, o município de Vila Real comparticipa integralmente o valor do passe 4_18@escola.tp aos alunos não abrangidos pelo transporte escolar gratuito, desde que matriculados de acordo com as normas estabelecidas de encaminhamento de matrículas. De referir que o passe Sub23@superior.tp e o passe 4_18@escola.tp servem apenas para os percursos casa-escola. São ainda disponibilizados títulos multiviagens, que permitem a utilização em 10 viagens com o mesmo título de transporte.

3.3.4 Cobertura

Importa analisar a cobertura populacional das paragens de transporte público, não apenas pela proximidade física ao serviço, mas também segundo o nível de serviço oferecido. Para tal foram consideradas três categorias de qualidade da frequência média, adaptadas ao contexto de uma cidade como Vila Real. Como tal, a primeira, com serviço de alta frequência, indica as paragens que oferecem uma frequência média de passagem combinada, por sentido, na hora de ponta, inferior a 15 minutos. No extremo inverso, as paragens com serviço de baixa frequência, oferecem frequências de circulação superiores a 30 minutos. A partir da cada paragem foram representadas as áreas de captação pedonal, refletindo um percurso máximo de 400m. Esta análise diz respeito apenas à oferta disponibilizada pelas linhas urbanas.

Tab. 7 Cobertura populacional do Transporte Público

Tipologia de serviço	População abrangida	
	Total	%
Alta frequência	12 538	42,6
Média frequência	8 930	30,3
Baixa frequência	4 554	15,4
Sem serviço TP	3 445	11,7

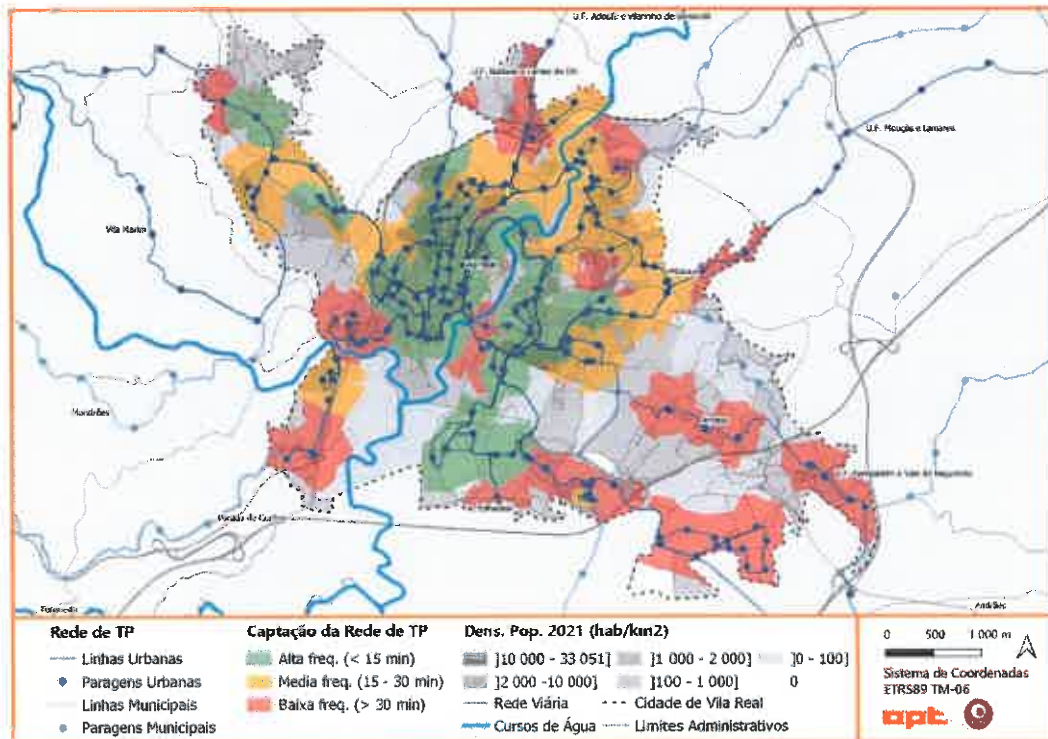


Fig. 51 Captação da rede dos TUVR II (linhas urbanas)
Fonte dos dados: INE, 2021; CM Vila Real, 2022

Uma parcela significativa do território da cidade de Vila Real, maioritariamente concentrada nas principais centralidades, caracteriza-se pela oferta de serviço de alta frequência de transporte público. Este facto resulta da concentração de percursos num número limitado de eixos viários, mas também da configuração da rede dos TUVR II, ancorada para servir os grandes estabelecimentos de ensino e outros importantes geradores de viagens como o Hospital e o Centro Comercial. Com base nesta estratégia, o transporte público surge, em teoria, como uma alternativa de qualidade para uma percentagem significativa da população residente (43%). Para além deste contínuo territorial, esta tipologia é encontrada em mais três pequenos focos (Lordelo, Hospital e Intermarché).

Adjacente a este território definem-se focos de média frequência, que servem 30% da população residente, destacando-se os eixos Centro - Parada de Cunhos, Nossa Senhora da Conceição – Timpeira e Mateus – Abambres.



As restantes zonas dentro da área de captação do transporte, que contemplam 15% da população, apenas oferecem serviço de baixa frequência. Neste território encontra-se a totalidade da Zona Empresarial de Mateus.

Ainda nesta análise foram identificados um conjunto de setores, principalmente nas freguesias de Lordelo, Arroios e na União das Freguesias de Constantim e Vale de Nogueiras, onde residem 12% dos residentes, que carecem de oferta de serviço regular durante a hora de ponta da manhã. Esta cobertura e frequência poderá justificar, em parte, a repartição modal verificada para a freguesia de Arroios, onde a utilização do transporte público se fica pelos 7%.

3.3.5 Níveis de Serviço

Anualmente é desenvolvido pelo operador em cooperação com a Autoridade de Transportes o plano de operação que estabelece criteriosamente os serviços e circulações a desenvolver no período referido, tendo em conta, as necessidades da área referida e respetiva população.

Não obstante, por motivos diversos como avarias, falta de pessoal, ou outros, nem sempre todas as circulações são cumpridas. É ainda possível que ocorram atrasos ou adiantamentos na realização de cada serviço, não só por conta de imprevistos no decorrer da viagem, mas também desde logo por condicionalismos na hora de início do próprio serviço, como trânsito anormal, obras e desvios, acidentes ou viaturas estacionadas indevidamente, o que contratualmente origina a aplicação de penalidades.

Segundo o Highway Capacity Manual (TRB, 2010), a fiabilidade relaciona-se com a pontualidade que cada serviço apresenta face ao horário pré-estabelecido, bem como, o respeito pelo intervalo entre circulações. Alterações à normal circulação dos veículos afetos ao transporte público influencia diretamente a fiabilidade do serviço e conseqüentemente a confiança que a população deposita no sistema.

Através dos relatórios de monitorização trimestrais da operação dos TUVR II, que são elaborados com base nas informações GPS que fornecem a posição dos veículos a realizar os serviços, foi possível perceber a pontualidade associada a cada partida. À data de realização deste relatório, estavam disponíveis para consulta os dados entre fevereiro de 2022 e janeiro de 2023.

Tab. 8 Pontualidade no local de partida, por linha urbana entre fevereiro de 2022 e janeiro de 2023.
Fonte: TRENMO, 2022; 2023

Linha	Pontual	Atrasada (5 - 10 min)	Atrasada (>10 min)	Adiantada	TOTAL
1 - Lordelo - UTAD	13 618 76%	2 642 15%	1 324 7%	229 1%	17 813 100%
2 - Parada de Cunhos - Bairro do Boque	9 728 78%	1 925 15%	834 7%	39 0%	12 526 100%
3 - IEFP - Flores	7 914 75%	1 876 18%	667 6%	70 1%	10 527 100%
4 - UTAD - Montezelos - Borbela	12 103 83%	1 493 10%	711 5%	207 1%	14 514 100%
5 - Andrães - Terminal Rodoviário	1 716 80%	300 14%	121 6%	18 1%	2 155 100%
6 - Justes - Lames - Mouçós - Vila Real	2 092 70%	145 5%	101 3%	650 22%	2 988 100%
7 - Linha Minibus	1 853 87%	165 8%	89 4%	23 1%	2 130 100%
12 - UTAD - Vila Marim	1 211 54%	441 20%	368 16%	223 10%	2 243 100%
Total	52 634 77%	9 361 14%	4 515 7%	1 476 2%	67 986 100%

Quando analisada a hora de partida das linhas urbanas pode verificar-se que, do total de circulações verificadas (67 986), 77% partiram com a devida pontualidade. Por oposição 14% das circulações partiram com um atraso entre os 5 e os 10 minutos, 7% com um atraso superior a 10 minutos e, por último, 2% partiram antes da hora. Pode verificar-se que o mês de menor pontualidade coincidiu com o mês de início de operação, fevereiro, factos que devem correlacionar-se. Posteriormente a pontualidade passou dos 54% para valores de cerca de 82% no último mês em análise (janeiro de 2023).

Analisando a pontualidade por linha, verifica-se que a linha 7 foi aquela que apresentou uma maior homogeneidade ao longo de período de operação, atingido o seu máximo de pontualidade em setembro, com 87% das circulações a serem pontuais, pese embora se tenha verificado uma quebra acentuada no mês de dezembro apresentando apenas 45 circulações pontuais num universo de 178. No que respeita a adiantamentos no momento de partida, a linha 6 destacou-se negativamente, apresentando em média 22% das circulações nestas circunstâncias. Em transporte público adiantamentos não devem existir, sendo em muitos contratos mais penalizados do que os atrasos, dado que prejudica a confiança dos passageiros na rede, demonstrando que, para esta linha, em um quinto das vezes é possível os passageiros perderem o serviço mesmo sendo pontuais, de acordo com os horários pré-estabelecidos.

De acordo com informações fornecidas pelo operador, a maioria dos horários adiantados estão relacionados com a incorreta seleção do horário no equipamento embarcado quando os autocarros ainda não partiram, mas confirmaram o início do horário enquanto aguardam a hora programada.

Nos relatórios de monitorização os atrasos são subdivididos em dois diferentes grupos (entre 5 e 10 minutos e mais de 10 minutos). Foram comuns os atrasos entre 5 e 10 minutos nos meses

em análise, com especial incidência para a linha 3 e 12, onde para o total das circulações certificadas identificou-se que 18% e 20% (respetivamente) partiram com atraso. Para a linha 2 verificou-se 15% de circulações com atraso e, por fim, a linha 1 onde 15% do total de circulações saíram igualmente com um atraso.

Mais alarmantes são os atrasos superiores a 10 minutos que ocorreram em 7% do total de linhas urbanas consideradas. Mais especificamente, na linha 12, onde se verificou que 16% das linhas iniciaram os serviços com atraso, como também, a linha 1 e a linha 2 que apresentaram individualmente 7% das circulações com atrasos superiores a 10 minutos. Seguidamente, para as linhas 3 e 5 constatou-se que 6% das partidas saíram com o mesmo atraso considerado.

Pelo lado positivo pode observar-se a linha correspondente ao Minibus em que, em média, 87% das circulações partiram com pontualidade, seguido pela linha 4 que apresentou também 83% das circulações com pontualidade na hora de partida. Destaque para a linha 2 que praticamente não partiu com adiantamento.

Noutra perspetiva, sabe-se que a procura pelos serviços de transporte público varia mensalmente. Mais concretamente, os meses de maio e outubro são aqueles que representam níveis de serviço mais abrangentes, bem como, uma procura mais completa. Pelo oposto, é no verão onde se verifica uma procura mais reduzida (influenciado pela quase inexistência de estudantes). Por essa razão, os serviços de transporte público procuram anualmente adaptar-se a essa realidade. Assim, o gráfico seguinte procura estudar a variação da pontualidade por mês.

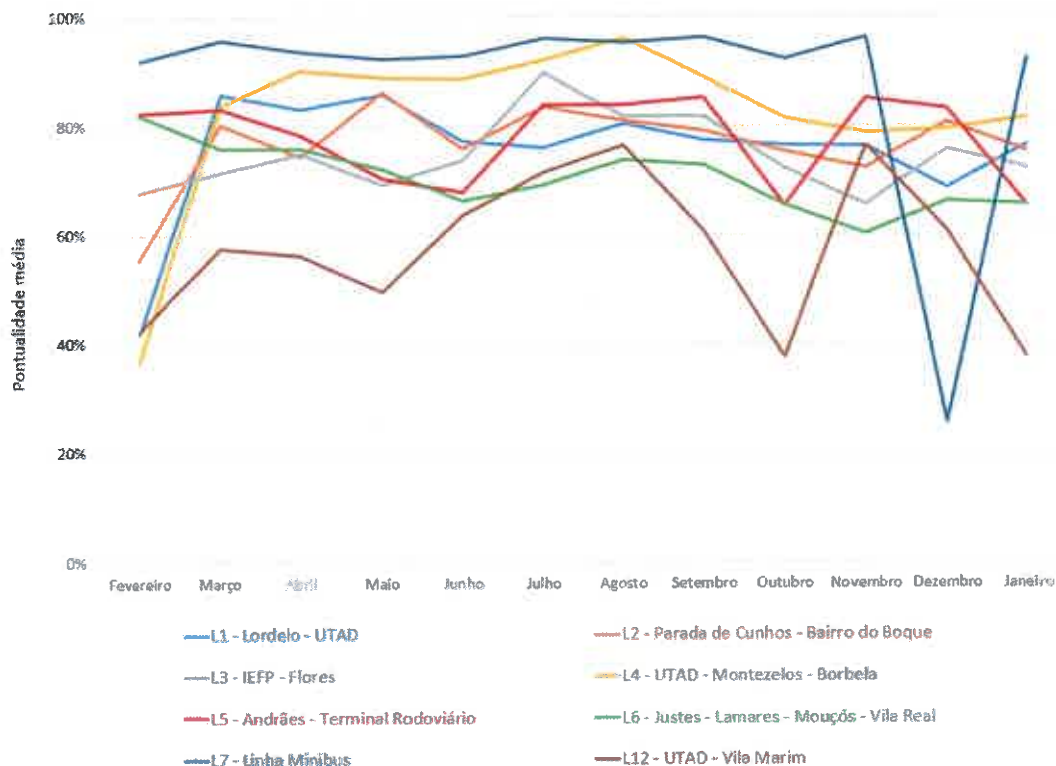


Fig. 52 Pontualidade por linha urbana entre fevereiro de 2022 e janeiro de 2023.
Fonte: TRENMO, 2022; 2023

Como se verificou, no mês de fevereiro a pontualidade no momento de partida apresentou mais quebras, destacando-se a linha 4 com pontualidade inferior a 40%, muito próximo das linhas 5 e 12. O mês de maio apresentou uma pontualidade na hora de partida de 77,8%, sendo que, embora próximo dos máximos atingidos no mês de agosto (81,1%), não é revelador de uma rede de transporte de referência, devendo procurar-se no futuro melhores resultados.

A observação do gráfico destaca uma estabilização, e em simultâneo a obtenção de máximos para os meses de verão, tal como se pode verificar para as linhas 3, 4, 5, 7 e 12, possivelmente justificados por uma acalmia na procura e por menores níveis de congestionamento. Inclusivamente, nos meses de julho e agosto várias linhas apresentaram uma pontualidade superior a 90%. Em outubro, embora seja considerado igualmente um mês de referência, tanto no que concerne à oferta como à procura, não foi possível manter os valores referência anteriormente apresentados.

Comportamentos pouco esperados para uma rede de transportes de referência foi o verificado em parte do decorrer do período em análise para as linhas 7 e 12. A primeira, embora tenha atingido praticamente em todo o ano pontualidades superiores a 90%, sofreu uma quebra muito acentuada em dezembro, marcada por uma pontualidade de 25%, que só poderá ser explicado pela ocorrência de algum fenómeno muito particular no território. A linha 12, embora com pontualidade, em geral, muito reduzida durante todo o ano, conseguiu, em dois diferentes meses que praticamente 80% das circulações partissem com pontualidade, valor esse que em nenhum dos casos se conseguiu manter no mês seguinte.

Contabilizando-se igualmente as linhas de âmbito municipal, concluiu-se que 26% das circulações não foram pontuais. Neste ponto, a linha 11 (S. Miguel da Pena - Vila Real) ganha especial destaque pelo facto de, em julho, 46% dos serviços se terem iniciado mais cedo que o previsto, o que se considera uma falha grave no serviço prestado à população.

De forma a garantir a pontualidade da linha no decurso das viagens, já muitas vezes afetadas pelas condições de tráfego variáveis, é importante que, pelo menos o início da viagem seja pontual, limitando as possibilidades de atraso no decorrer do serviço. Os relatórios de monitorização fornecem igualmente a pontualidade no local de destino de cada uma das circulações. Este levantamento foi realizado para o segundo, terceiro e quarto trimestre (entre maio de 2022 e janeiro de 2023), pelo que, por esse facto a análise incide entre os meses de maio e janeiro. Assim, este período inclui tanto os meses de verão como os meses de referência para o transporte público, que são maio e outubro.



Tab. 9 Pontualidade no local de chegada, por linha urbana, entre maio de 2022 e janeiro de 2023.
Fonte: TRENMO, 2022; 2023

Linha	Pontual	Atrasada (5 - 10 min)	Atrasada (>10 min)	Adiantada	TOTAL
1 - Lordelo - UTAD	8 444 64%	1 265 10%	2 387 18%	1 021 8%	13 117 100%
2 - Parada de Cunhos - Bairro do Boque	5 468 64%	459 5%	2 015 23%	655 8%	8 597 100%
3 - IEFP - Flores	5 301 58%	869 9%	2 020 22%	992 11%	9 182 100%
4 - UTAD - Montezelos - Borbela	5 845 60%	2 690 28%	901 9%	258 3%	9 694 100%
5 - Andrães - Terminal Rodoviário	1 006 63%	109 7%	370 23%	118 7%	1 603 100%
6 - Justes - Lamares - Mouços - Vila Real	1 059 51%	320 15%	432 21%	267 13%	2 078 100%
7 - Linha Minibus	1 073 68%	270 17%	191 12%	46 3%	1 580 100%
12 - UTAD - Vila Marim	670 47%	239 17%	352 25%	163 11%	1 424 100%
Total	28 866 61%	6 221 13%	8 668 18%	3 520 7%	47 275 100%

Com base na tabela elaborada que apresenta a hora de chegada por circulação, pode verificar-se que, em média, apenas 61% das linhas urbanas apresentam a pontualidade desejada, ou seja, pouco menos de dois terços do universo de análise. Para este resultado contribuiu positivamente a pontualidade das linhas 1 (64%), 2 (64%) e 7 (68%). Estas contrastam com a linha 12, onde menos de metade das circulações são pontuais.

Factos mais complexos são os adiantamentos na chegada. Embora a grande maioria apresenta um percentual de chegadas adiantadas reduzido e não superior a 8%, as linhas 3, 6 e 12 ultrapassam esse resultado, revelando que para estas, em mais de 10% das circulações há adiantamentos na chegada. Os adiantamentos verificados nas linhas 6 e 12 podem ser explicados por condizentes adiantamentos na partida, conforme a tabela 8. Por tal facto, aconselha-se a verificação das particularidades das linhas referidas que influenciem tais adiantamentos e posterior correção. Outras vezes, em especial nas linhas com fim circular (1, 4 e 12) esta situação deve-se à necessidade de abrir o horário seguinte antes do término da linha, para permitir a entrada de passageiros.

De realçar também no quotidiano dos passageiros o impacto negativo dos atrasos do transporte público na chegada, principalmente quando superior a 10 minutos. Para esta classe de atrasos destacam-se cinco linhas com mais de 20% das circulações, com especial peso para a linha 12, não esquecendo as linhas 2 e 5. No total de circulações urbanas identificou-se que 18% delas chegaram ao destino atrasadas mais de 10 minutos, valor muito significativo para uma rede de transporte de referência.

Constatando-se que o peso dos atrasos (mais de 10 minutos) na chegada é superior ao peso de igual atraso na partida, revela-se necessário um ajustamento nos horários, visto que é provável que parte das viagens necessitem de um tempo de viagem superior ao estipulado no horário.

No entanto, de acordo com o contrato de concessão, é possível justificar indicadores de cumprimento de horários com fundamentos em trânsito anormal ou de acidentes não imputáveis ao operador, não sendo esses considerados para o indicador de nível de serviço. De acordo com informações recolhidas pelo operador, excluindo essas situações anómalas, os níveis de serviço desta operação são bastante elevados, encontrando-se próximos dos 100%.

Tab. 10 Índice de cumprimento dos níveis de serviço dos TUVR II, entre fevereiro e maio de 2023
Fonte dos dados: TUVR II, 2023

Fevereiro 2023	Março 2023	Abril 2023	Mai 2023
99,93%	99,98%	99,96%	99,98%

3.3.6 Procura

Através da análise da procura de qualquer sistema de transporte público é possível aferir qual o seu grau de qualidade e relevância para dar resposta às necessidades de mobilidade da população, bem como o grau de sustentabilidade económica da operação. São apresentados os resultados plasmados nos Relatórios de Monitorização do Serviço Público Regular de Transporte Rodoviário de Passageiros de Vila Real, elaborados pela TRENMO, desde fevereiro de 2022 até 31 de janeiro de 2023.

Com base no relatório de monitorização que avalia, entre outras temáticas, as validações por tipo de título para o total das linhas dos TUVR II, pode identificar-se uma variação constante durante os meses em análise. Inicialmente, identificou-se um reduzido número de validações nas assinaturas mensais relacionadas com população jovem (assinatura 4_18 e assinatura sub23), seja para as restantes assinaturas mensais ou títulos ocasionais. Após quatro meses de operação, identificou-se um pico de utilização, em maio, tal como é recorrente noutras redes de transporte público de passageiros. Após uma queda acentuada justificada pelo verão, as assinaturas mensais designadas de “Outros Passes” atingiram o seu pico anual em janeiro, com praticamente 48 436 validações no mês, assinalando-se comportamento oposto para as assinaturas mensais relacionadas com população jovem, que veio a cair desde novembro, onde assinalou o seu máximo (63 612 validações). Desde agosto até novembro que as validações por via de títulos ocasionais descreveram um acréscimo de utilização, voltando a cair nos meses seguintes. A maior variação deu-se, como seria de esperar nos títulos dedicados a estudantes que, se em fevereiro de 2022 assinalaram unicamente 7 612 validações, passados nove meses apresentaram um resultado oito vezes superior, aproximadamente.

No somatório dos 12 meses de operação identificou-se que aproximadamente 47% dos passageiros utilizaram títulos ocasionais e os restantes 53% assinaturas mensais. Este facto é contrastante, por exemplo, com o sucedido na STCP S.A., onde se verificou que 83% dos passageiros utilizaram assinaturas mensais para as suas viagens no operador. Tal comparação denota a reduzida escolha do transporte público como meio de transporte a utilizar diariamente em Vila Real, facto que se relaciona, por exemplo, com a gratuidade de transporte público para os estudantes ser exclusivo entre percursos casa-escola.

Em termos absolutos, identificaram-se em fevereiro 68 015 validações onde 58% destas foram realizadas em títulos ocasionais. Este valor quase duplicou em maio, atingindo as 118 863

Handwritten signature and initials in blue ink.

validações. Por fim, após decréscimo em junho, começou-se a sentir um novo aumento a partir de agosto (58 618 validações) até outubro, atingindo-se as 157 797 validações, valor este que não se voltou a replicar nos restantes meses analisados.

A observação da utilização do transporte público observada a 12 meses evidencia, ainda que de forma pouco acentuada, no caso dos títulos ocasionais, uma linha de tendência com sentido ascendente, pelo que, se espera que nos próximos meses/anos se observe um acréscimo na utilização deste tipo de transporte, incentivado pelo executivo municipal e respetivas políticas.

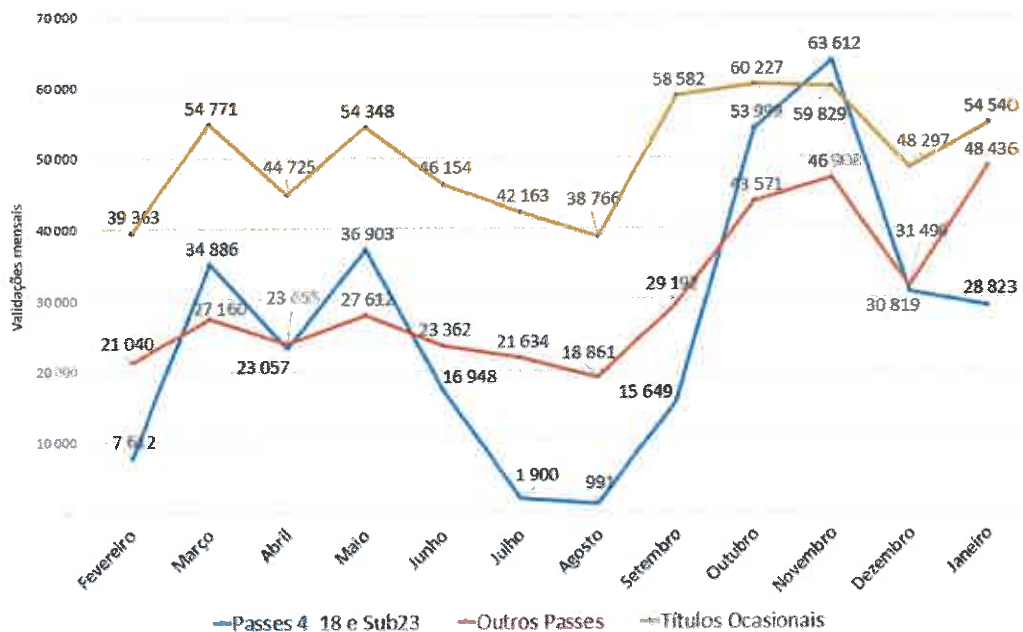


Fig. 53 Validações por tipo de título, entre fevereiro de 2022 e janeiro de 2023.
Fonte: TRENMO, 2022; 2023

Tab. 11 Validações por linha, entre fevereiro de 2022 e janeiro de 2023.

Fonte: TRENMO, 2022; 2023

Linha	Validações (12 meses)	Vcls.km	Valid/km
1 - Lordelo - UTAD	447 023	267 926	1,67
	34,9%	22%	
2 - Parada de Cunhos - Bairro do Boque	157 516	138 368	1,14
	12,3%	11%	
3 - IEFP - Flores	116 431	133 180	0,87
	9,1%	11%	
4 - UTAD - Montezelos - Borbela	311 777	153 012	2,04
	24,4%	12%	
5 - Andrães - Terminal Rodoviário	15 233	35 826	0,43
	1,2%	3%	
6 - Justes - Lames - Mouços - Vila Real	19 852	56 804	0,35
	1,6%	5%	
7 - Linha Minibus	10 911	24 083	0,45
	0,9%	2%	
12 - UTAD - Vila Marim	51 372	67 396	0,76
	4,0%	5%	
Outras linhas	149 699	349 010	0,43
	11,7%	28,5%	
Total	1 279 814	1 225 606	1,04

A tabela anterior apresenta a correspondência entre as validações por título de transporte e a sua respetiva linha a nível absoluto. Destaca-se desde logo um total de 1 279 814 validações para os doze, sendo que 83% foram realizadas em linhas urbanas.

Examinando individualmente cada uma das linhas, pode verificar-se que a linha 1 absorveu no total 34,9% das validações do total da rede dos TUVR II. Este resultado ganha especial relevância considerando que, em termos de quilómetros percorridos, a mesma linha tem um peso de 22% da rede geral. De seguida, destacam-se a linha 4 que com um total de 311 777 validações com uma representação de 24,4% das validações do total da rede. A linha 2 merece ainda relativo destaque, conseguindo durante os doze meses de operação um total de 157 516 validações que equivale a uma representação de 12,3% das validações.

No extremo oposto são comuns linhas com uma capacidade de atração muito reduzida, como é o caso da linha 6 que embora em termos de quilómetros percorridos signifique 5% do total da rede, apenas contabiliza cerca de 1,6% das validações. Utilização idêntica nas linhas 5 e 7. Verificam-se ainda linhas de âmbito municipal (incluídas em “Outras Linhas”) que contam com poucas centenas de passageiros para os meses em análise, totalizando uma média inferior a 10 validações diárias.

Sabendo que algumas das linhas municipais servem população com necessidades muito específicas (especialmente estudantes) e tratando-se de um serviço muito dispendioso, mas, por oposito, pouco rentável, aconselha-se o estudo de novas opções para satisfazer as necessidades desta população mais distante do centro, como será, o transporte público flexível, já implementado no concelho.

Os dados apresentados refletem-se consequentemente nas validações por quilómetro (métrica habitualmente utilizada para compreensão da atratividade da rede). Nesse âmbito, a linha 4 é aquela com maior número de validações por quilómetro, correspondendo a praticamente duas validações por quilómetro, seguido da linha 1. A média global de validações por quilómetro é, por outro lado, muito afetada por linhas de procura muito reduzida (por exemplo, linha 6 e linhas de âmbito municipal), resultando num total de 1,04 validações por quilómetro percorrido no global da rede TUVR II.

Em forma de comparação calculou-se as validações por quilómetro com outras redes urbanas para o ano de 2022:

- Sociedade de Transportes Coletivos do Porto (STCP): 3,02;
- Serviços Municipalizados Transportes Urbanos de Coimbra (SMTUC): 1,65;
- Transportes Urbanos de Braga (TUB): 1,99.

Em virtude da comparação efetuada destaca-se a reduzida capacidade de atração de passageiros dos TUVR II que, nem na sua melhor linha consegue atingir os resultados das redes de transporte analisadas. Tal facto deve-se, por um lado, às características do território e população, ainda que se considere que uma otimização da rede poderia traduzir-se em melhorias nos resultados obtidos.

As validações, juntamente com o tarifário e títulos utilizados resultam na receita que pode ser avaliada por mês e por tipologia de título, conforme a tabela e gráfico apresentado.

Tab. 12 Receita por tipo de título e mês, entre fevereiro de 2022 e janeiro de 2023.
Fonte: TRENMO, 2022; 2023

Linha	Passes 4_18, Sub23	Outros passes	Ocasionais	TOTAL
Fevereiro	8 327,25 €	10 457,60 €	42 063,45 €	60 848,30 €
	14%	17%	69%	100%
Março	15 864,35 €	12 757,05 €	54 516,45 €	83 137,85 €
	19%	15%	66%	100%
Abril	12 037,35 €	10 880,30 €	44 073,50 €	66 991,15 €
	18%	16%	66%	100%
Maio	18 184,05 €	13 788,55 €	54 182,75 €	86 155,35 €
	21%	16%	63%	100%
Junho	5 864,10 €	10 057,20 €	45 672,30 €	61 593,60 €
	10%	16%	74%	100%
Julho	985,65 €	8 561,50 €	41 963,65 €	51 510,80 €
	2%	17%	81%	100%
Agosto	817,05 €	10 286,65 €	39 421,55 €	50 525,25 €
	2%	20%	78%	100%
Setembro	27 228,10 €	11 155,55 €	59 270,40 €	97 654,05 €
	28%	11%	61%	100%
Outubro	26 693,70 €	13 398,10 €	61 327,20 €	101 419,00 €
	26%	13%	60%	100%
Novembro	26 661,60 €	12 297,30 €	60 209,10 €	99 168,00 €
	27%	12%	61%	100%
Dezembro	14 017,95 €	10 886,50 €	48 859,35 €	73 763,80 €
	19%	15%	66%	100%
Janeiro	20 328,15 €	16 512,90 €	56 951,00 €	93 792,05 €
	22%	18%	61%	100%
TOTAL	177 009,30 €	141 039,20 €	608 510,70 €	926 559,20 €
	19%	15%	66%	100%

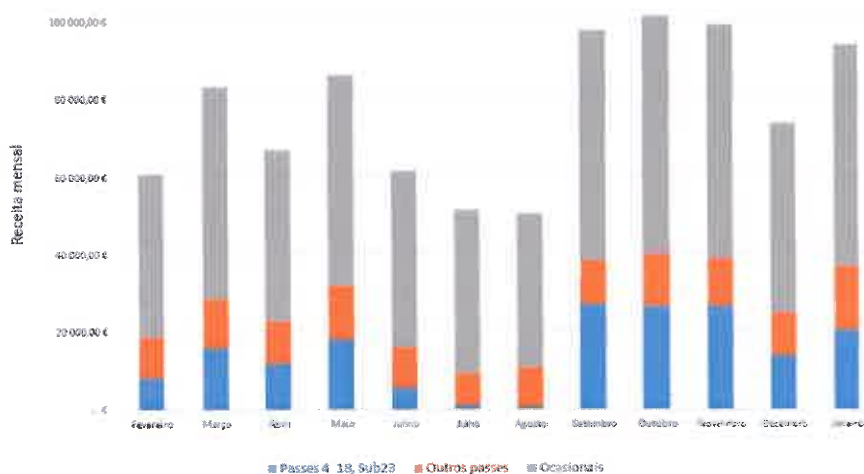


Fig. 54 Receita por tipo de título e mês, entre fevereiro de 2022 e janeiro de 2023.
Fonte: TRENMO, 2022; 2023

A observação dos elementos denota desde logo três diferentes momentos de utilização e obtenção de receita no decorrer dos 12 meses em análise. Nos primeiros quatro meses em análise a evolução é crescente, embora não constante, posteriormente, durante o verão, pode observar-se um fosso considerável na utilização e receita. Posteriormente, nos meses de outono e inverno, provavelmente por forte influência do início do ano letivo assiste-se a uma crescente utilização dos urbanos de Vila Real, atingindo o seu máximo de receita no mês de outubro, o que se consubstanciou em mais de 100 000€. No extremo oposto, encontram-se os meses de verão, especialmente julho e agosto, com uma receita de aproximadamente 50 000€, em cada um deles, contrastando com o valor já referido para o mês de outubro.

Comparando a receita por tipo de título comprado é facilmente perceptível a relevância dos títulos ocasionais, que inclui o bilhete de bordo e as viagens pré-compradas. Estas tipologias têm um peso no total das receitas sempre igual ou superior a 60%, o que se traduz numa receita de 61 327,20 € para o mês de outubro. No total dos 12 meses obteve-se um total de receita pela venda de títulos de 926 559€, receita constituída a 66% pelos títulos ocasionais, 19% pelas assinaturas mensais da população jovem, e 15% proveniente da venda de outras assinaturas mensais. Tal facto revela novamente a importância dos títulos ocasionais para a sustentabilidade da rede.

Importa referir que, se por um lado, em termos percentuais os meses de julho e agosto foram aqueles que apresentam um maior peso percentual de compra de títulos ocasionais, em termos absolutos foram, pelo contrário, os meses onde se obteve menos receitas para estas tipologias. Tal comportamento deve-se à redução da compra de títulos nestes meses, com especial incidência, das assinaturas mensais dedicadas a estudantes e jovens.

Fazendo a distinção entre as tipologias de título apresentadas na tabela, e sabendo-se que a tipologia de título “bilhete de bordo” corresponde ao título comprado diretamente ao motorista, enquanto, neste caso, o título “ocasional” corresponderá unicamente aos títulos pré-comprados, é possível analisar a tabela seguinte que indica a receita média por título comprado.

Tab. 13 Receita por tipo de título entre fevereiro de 2022 e janeiro de 2023.
Fonte: TRENMO, 2022; 2023

	Bilhete de bordo	Ocasional	Assinatura	TOTAL
Receita	472 960,20 €	135 550,50 €	317 520,50 €	926 031,20 €
	51%	15%	34%	100%
Títulos	389 333	24 336	31 142	444 811
	88%	5%	7%	100%
Receita/Título	1,20 €	5,57 €	10,20 €	

Com a observação da tabela é possível perceber desde logo o peso percentual atribuído ao bilhete de bordo no que respeita à compra de títulos (88%), encontrando-se num extremo oposto os títulos ocasionais. Assim, conclui-se que, embora com funções idênticas, os títulos ocasionais provavelmente são de difícil acesso por parte de população em geral ou, por outro lado, não foram devidamente divulgados. Os restantes 7% de títulos comprados dizem respeito

a assinaturas, ainda que, correspondam a 34% da receita pelo facto de se tratar de títulos bastante mais dispendiosos comparativamente às restantes tipologias aqui analisadas, mas que permitem a utilização dos transportes públicos durante todo o mês.

Para concluir a análise da tabela pode constatar-se que, em média, a venda de uma assinatura mensal corresponde a uma receita proveniente do passageiro de 10,20€, enquanto, para os títulos ocasionais a receita reduz-se para os 5,57€, muito influenciado pelo tarifário atribuído ao zonamento, como também, a títulos multiviagens. Por fim, o bilhete de bordo representa uma receita de 1,20€.

3.3.7 Serviço de Transporte de Passageiros Flexível

O transporte flexível, implementado em fevereiro de 2022, serve a população que se encontra a mais de 750 metros de uma paragem com transporte regular. Esta modalidade de transporte realiza-se mediante pedido de determinado indivíduo, tendo o mesmo de ser realizado no dia anterior ao pretendido, até as 16h. Pelos motivos expostos, o transporte flexível não se aplica para os movimentos dentro da área de estudo.

O serviço realiza-se entre um e três dias por semana, e entre uma a três vezes por dia, com o mesmo número de serviços de manhã e da tarde. A marcação das viagens pode ser feita por via telefónica a partir das 08h00, SMS ou e-mail até às 16h do dia útil anterior ao da viagem.

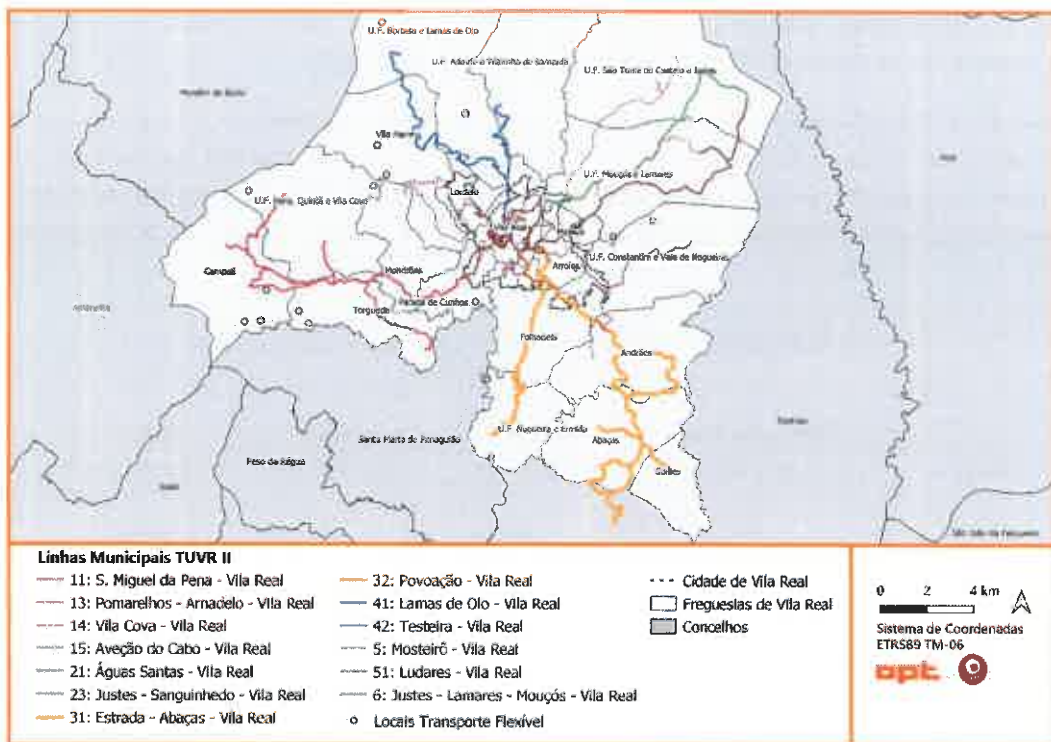


Fig. 55 Locais vocacionados para o transporte flexível.
 Fonte dos dados: CM Vila Real, 2022

Esta representação espacial permitiu a rápida compreensão de que, apesar da complementaridade das linhas municipais com as linhas urbanas, a rede dos TUVR II ainda não chega a todo o território. Os locais não servidos, no entanto, caracterizam-se por densidades populacionais muito reduzidas pelo que a extensão de um serviço regular de transporte público em autocarro acarretaria custos de operação muito elevados, e mesmo assim, a oferta possível de se realizar dificilmente iria ao encontro das necessidades de mobilidade da população periférica. Nesse sentido, surge o transporte flexível como resposta equilibrada para as necessidades da população com uma gestão de recursos mais equilibrada.

Este tipo de serviço tem um custo por viagem que varia entre 2,50€, tendo como origem Relvas, e 4,10€ se a viagem se iniciar em Mascoselo. As localidades com maior número de serviços diários (6) possuem também um maior número de dias de operação (3), em oposição aos locais com dois serviços diários que apenas são disponibilizados num dia fixo da semana.

Tab. 14 Frequência do Transporte Flexível.
Fonte dos dados: TUVR II, 2023

Localidade	Dia da semana	Número de serviços Diários (por sentido)	Tarifário (por viagem)
Arnal	Quarta-feira	2	3,10 €
Carvas	Segunda, terça e sexta-feira	6	3,45 €
Castedo	Terça-feira	2	3,65 €
Cotorinho	Segunda, terça e sexta-feira	6	3,65 €
Cravelas de Cima	Quarta-feira	2	3,00 €
Dornelas	Terça-feira	2	3,45 €
Farelães	Terça-feira	2	3,65 €
Galegos da Serra	Segunda, terça e sexta-feira	6	3,00 €
Mascoselo	Segunda-feira	2	4,10 €
Montes	Sexta-feira	2	3,65 €
Pai Corrão	Terça-feira	2	3,10 €
Parada	Terça-feira	2	3,65 €
Relvas	Quinta-feira	2	2,50 €
Sirarelhos	Segunda, terça e sexta-feira	6	3,10 €
Tojais	Segunda, terça e sexta-feira	6	3,10 €

3.3.8 Transporte Público em Táxi

O serviço de Táxi, complemento para o transporte público regular, encontra-se distribuído por toda a área de estudo, estando as praças de táxis localizadas em alguns dos principais núcleos populacionais no interior do perímetro da cidade. No total foram contabilizadas 10 praças, distribuídas pelo território da cidade de Vila Real.

Três das praças de Táxis encontram-se próximas ao centro da cidade, nomeadamente em frente ao edifício dos Correios, na Avenida Carvalho Araújo, no Terminal Rodoviário, e adjacente ao Mercado Municipal, na Rua Dom Pedro de Castro. Na margem oposta do rio, encontram-se praças de Táxis na entrada principal do Centro Comercial, a oeste do Bairro Dr. Francisco Sá

Carneiro, em Abambres e na Unidade de Saúde Familiar Nova Mateus. Arroios dispõe de uma praça de Táxis, no lugar de Couto e na União das Freguesias de Constantim e Vale de Nogueira outra praça na entrada para a Zona Industrial. Na freguesia de Lordelo a mesma situa-se próxima ao hospital, na Rua dos Lagoeiros, e em Parada de Cunhos a mesma encontra-se na sede da freguesia. O mapa seguinte evidencia também a falta de cobertura em polos importantes como é o caso da Senhora de Conceição.

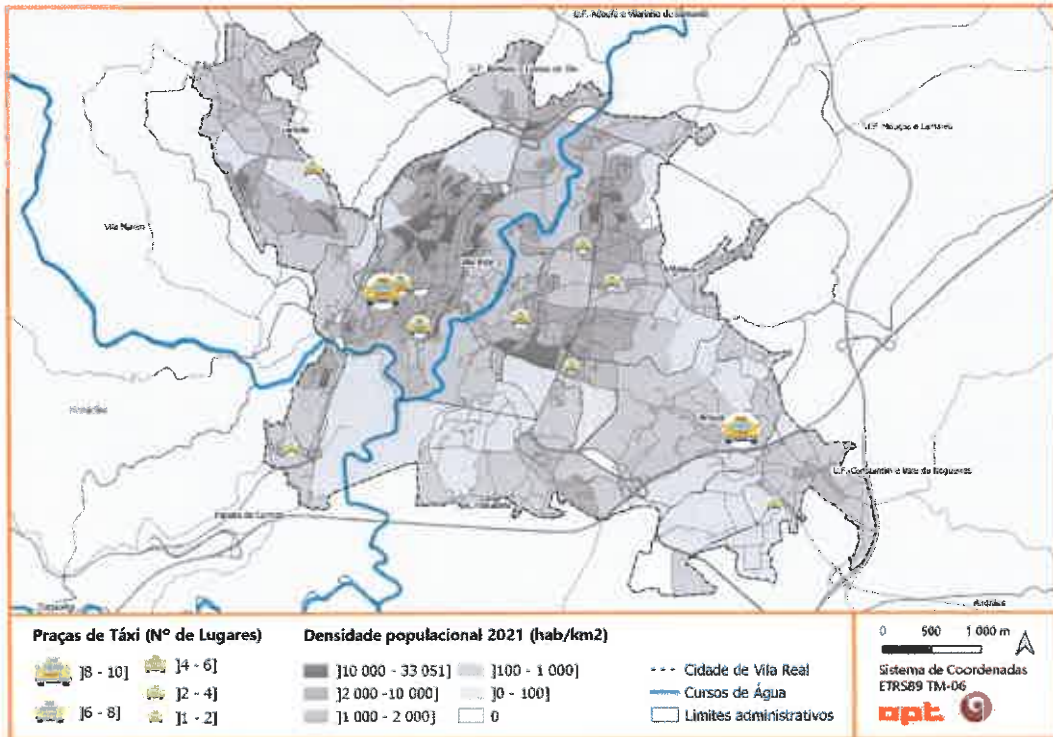


Fig. 56 Localização das praças de táxi
Fonte dos dados: CM Vila Real, 2022

As maiores praças de táxis localizam-se no Terminal Rodoviário e em Arroios, com cada uma disponibilizando 10 lugares. Neste último caso, esta dotação aparentemente desproporcional à importância relativa no sistema urbano poder-se-á dever à menor oferta de transporte público, com o Táxi a assumir-se como a alternativa de mobilidade para a população sem automóvel. As praças de menor dimensão, com apenas um lugar, localizam-se em Abambres, Parada de Cunhos, nas imediações da Zona Empresarial e a oeste do Bairro Dr. Francisco Sá Carneiro.

3.3.9 Síntese

Com apoio na vasta análise efetuada, conclui-se que a organização do sistema de transportes públicos no centro e para o centro assenta essencialmente nos serviços dos TUVR II, seja nas linhas urbanas ou municipais, totalizando aproximadamente 122 000 quilómetros realizados nos primeiros 12 meses de operação da nova concessão. De forma a responder às necessidades da população vila-realense mais deslocada é ainda disponibilizado o transporte flexível, como



forma de racionar o serviço a desenvolver. Este, no entanto, não se destina a servir os aglomerados no interior do território da cidade de Vila Real, estando assim fora da área de atuação deste PMUS. Para as deslocações intermunicipais espera-se que a adjudicação da nova rede de público de transporte público de passageiros, ainda não concretizada à data de escrita deste relatório, permita aumentar a atratividade de um serviço atualmente a cargo de múltiplos operadores subdivididos pelo território e por linhas. Esta multiplicidade de operadores com monopólio de linhas singulares não levanta apenas problemas de organização da rede, mas também da utilização dos serviços pelos passageiros pelo facto de não se contar com um verdadeiro título de transporte intermodal. Não obstante da multiplicidade de operadores no território, podem ainda encontrar-se linhas de transporte especializado a estudantes em que, na maior parte das vezes, o embarque é limitado a estudantes.

Em Vila Real o operador interno, no conjunto de serviços disponibilizados, é capaz de servir os habitantes praticamente por inteiro (com exceção de parte das freguesias de Lordelo, Arroios e na União das Freguesias de Constantim e Vale de Nogueiras, onde residem 12% dos residentes que carecem de oferta de serviço regular durante a hora de ponta da manhã). A configuração da rede viária leva à sobreposição de serviços num número limitado de arruamentos, pelo que uma percentagem significativa da população (43%) tem acesso a uma frequência combinada, na paragem mais próxima, de 15 minutos ou menos.

Ainda assim, tais serviços não são capazes de retirar a grande importância ao transporte individual, resultando em taxas de ocupação e receitas reduzidas, principalmente quando comparado a outras redes de transporte urbanas.

Esta reduzida procura pelo transporte público que se traduz, em média, em menos de uma validação por quilómetro revela uma diminuta receita incapaz de salvaguardar o equilíbrio económico da rede, mesmo tendo em conta o tarifário associado a excessivas 19 zonas de transporte público claramente dispendioso e desequilibrado em comparação ao transporte flexível, num tarifário mensal que pode atingir os 129,80€.

Esta rede de transporte público completa e extensa, com frequências elevadas no centro não se coaduna com o estado das paragens de transporte, pouco convidativas e desconfortáveis. Algumas delas, embora identificadas nos Sistemas de Informação Geográfica e nos devidos operadores de transporte, não parecem existir na realidade, outras embora existam, apenas contam com um postelete, não incluindo abrigo. Por fim, cerca de 19% das paragens, embora com abrigo encontram-se muito próximas da via, sem baía de paragem, aumentando o desconforto antes do embarque e tendo, por outro lado, impactos no normal desenvolvimento do tráfego.

Não foi igualmente encontrado um verdadeiro centro intermodal na cidade (relacionando-se com os restantes centros de freguesia), sendo que o Terminal Rodoviário (infraestrutura singular na cidade) não assume essas funções nem se encontra interligado, por exemplo, a uma verdadeira rede de ciclovias e percursos pedonais. Associado a isto, os atrasos (e adiantamentos) dos transportes públicos de Vila Real são frequentes, com especial incidência em determinadas linhas. Para isto contribui a insuficiência de vias BUS exclusivamente dedicadas ao transporte público, penalizando-o no que respeita aos tempos de viagem, muito

por influência do atravessamento da cidade (e do rio) pelo transporte individual, bem como, pelas mudanças de direção sem prioridade que faz atrasar todo o volume de tráfego, especialmente na Rua Miguel Torga, e Avenidas 1º de Maio e Carvalho Araújo, para a qual os TUVR II não são exceção.

Importa abordar a aplicação dedicada aos TUVR II que evidencia lapsos no seu funcionamento em determinados sistemas operativos, juntando a isso informação por vezes desatualizada, podendo isto relacionar-se com as falhas reportadas nos sistemas de GPS embarcados. As funções da aplicação são limitadas, não apresentando o tempo de espera nas paragens nem permitindo a compra de títulos ou cálculo do seu custo tendo em conta as zonas a utilizar.

Para finalizar nos casos em que os serviços regulares do TUVR II e transporte flexível não sejam suficientes, são disponibilizados os serviços de táxi, havendo para o efeito 10 praças espalhadas pela área de estudo, não se detetando, no entanto, praças a norte, junto à União das Freguesias de Borbela e Lamas de Olo. A estas praças devem ser somadas os serviços de TVDE já implementados em Vila Real.

3.4 Qualidade Ambiental e Ruído

3.4.1 Contextualização

O ano 2015 ficará na História como o ano da definição dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, fixados numa cimeira da ONU, onde os líderes mundiais se comprometeram a erradicar a pobreza, e a fomentar o desenvolvimento económico, social e ambiental à escala global, até 2030, conhecida como Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável.

Portugal teve uma participação importante no processo de definição desta Agenda 2030, com destaque para a defesa mais vinculada dos objetivos de promover sociedades pacíficas e inclusivas, de erradicar todas as formas de discriminação e de violência com base no género e promover a sustentabilidade energética e ambiental, gerindo os seus recursos de forma sustentável.

Neste contexto, Vila Real, como capital de distrito e uma das principais cidades portuguesas, tem contribuído à sua escala para o cumprimento dos objetivos e metas fixadas, através da realização de diversas ações.

Demonstrador da vontade do concelho, em caminhar no sentido de uma sociedade mais sustentável e amiga do ambiente, foram as atividades desenvolvidas na Semana do Ambiente 2022, em junho. Nesta semana realizaram-se atividades lúdicas e pedagógicas para os mais novos no âmbito da educação ambiental, para que desde cedo se familiarizem com os valores ecológicos e com as Boas Práticas Ambientais. Tendo como público-alvo toda a população, realizaram-se ainda sessões de *plogging* nos passadiços, numa tentativa de consciencializar os cidadãos para as questões relacionadas com a higiene ambiental, aumentando, por outro lado, o sentimento de pertença e responsabilidade social por manter em boas condições os Espaços Públicos.



Destaca-se ainda as referências, em 2015, no PEDU deste município às questões ambientais, ao desenvolvimento sustentável, culminando na definição de um dos objetivos principais do documento (Eixo 1): a promoção da mobilidade sustentável.

É sabido que as emissões provenientes dos transportes têm um forte impacto nas alterações climáticas. Ao consumirem um terço de toda a energia final na União Europeia e sendo a maior parte dessa energia proveniente dos combustíveis fósseis, isto significa que os transportes são responsáveis por uma grande parte das emissões de gases com efeito de estufa da UE e contribuem significativamente para as alterações climáticas. Só o transporte rodoviário produz mais de 70% das emissões globais de gases com efeito de estufa, sendo ainda uma fonte de poluição sonora relevante.

As questões ambientais têm um forte impacto na qualidade de vida e estão assim diretamente relacionadas com a mobilidade, mais propriamente dito com as escolhas modais. Assim, torna-se relevante caracterizar alguns dos aspetos principais que permitem tirar algumas conclusões sobre a qualidade ambiental, a nível sonoro e da qualidade do ar, assim como, e, sobretudo, a sua relação com o tráfego rodoviário.

Importa, assim, perceber de que forma têm evoluído as questões relacionadas com a mobilidade e ambiente, nomeadamente o comportamento das concentrações atmosférica de poluentes como o Monóxido de Carbono - CO, Dióxido de Carbono - CO₂, Óxidos de azoto - NO_x, nos principais eixos viários, assim como monitorizar os níveis sonoros em zonas sensíveis, em período noturno e diurno, assim como em zonas de comércio e serviços torna-se relevante para se estabelecer correlações entre a Qualidade do Ar no primeiro caso e entre os níveis sonoros e o volume de tráfego rodoviário no segundo caso.

O consumo energético e as emissões de gases com efeito de estufa associado ao transporte rodoviário (número de gramas de CO₂ equivalente / passageiro x km) torna-se relevante para se tirar conclusões sobre a eficiência energética no consumo de energia dos modos de transporte motorizado, assim como sobre o volume de emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE) com origem no transporte rodoviário.

3.4.2 Emissões de Poluentes Atmosféricos

A redução das emissões de poluentes atmosféricos observada nas últimas décadas, resultou numa importante melhoria global da qualidade do ar no país, particularmente no que se refere às emissões de partículas inaláveis PM10. Tal como referido no PEDU de Vila Real, a obtenção de informação atualizada e fiável relacionada com a emissão de matéria particulada a uma escala pormenorizada – desejavelmente por quarteirão – é de muito difícil acesso.

Estão disponíveis na Agência Portuguesa do Ambiente (APA), os dados sobre a Qualidade do Ar à escala do concelho, o que nos permite ter uma visão global sobre o comportamento a nível de poluição atmosférica na cidade de Vila Real. Para efeitos de medir o impacto do setor dos transportes foram selecionadas as emissões de três dos principais poluentes (NO_x, CO e CO₂).

Na tabela seguinte são apresentadas as emissões correspondentes, em quilotoneladas, no município nos anos de 2015, 2017 e 2019.

Tab. 15 Emissões no concelho de Vila Real
Fonte dos dados: APA, 2021

Tipo de atividade	Emissões de NO _x (kton)			Emissões de CO (kton)			Emissões de CO ₂ (kton)		
	2015	2017	2019	2015	2017	2019	2015	2017	2019
Produção de energia, Incineração de resíduos, entre outros	0,003	0,003	0,004	0,001	0,001	0,001	0,000	0,000	0,000
Produção industrial	0,033	0,006	0,003	0,014	0,003	0,002	10,698	2,318	1,227
Serviços, consumo doméstico, agricultura e pesca	0,033	0,032	0,023	0,518	0,508	0,490	21,122	20,641	12,272
Emissões Fugitivas	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Utilização de Solventes, Asfaltamento, Produtos Químicos e Limpezas	0,000	0,000	0,000	0,008	0,006	0,005	1,179	1,011	1,159
Transportes Rodoviários	0,331	0,338	0,309	0,402	0,366	0,320	72,346	78,706	80,722
Transporte de Mercadorias	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Aviação Internacional e Doméstica	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Transporte Ferroviário, Combustão Agrícola e Pesca, aviação militar	0,025	0,010	0,008	0,015	0,008	0,007	2,980	1,694	1,624
Deposição de Resíduos, queima biogás, incêndios áreas urbanas, gestão águas residuais	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Fermentação entérica, gestão de efluentes pecuários	0,001	0,001	0,001	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Produção de Culturas, queima de resíduos agrícolas no campo	0,011	0,010	0,011	0,089	0,089	0,088	0,279	0,243	0,178
Incêndios Florestais	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Outros	0,003	0,076	0,003	0,114	2,685	0,110	0,000	12,595	0,302
Total	0,441	0,477	0,362	1,161	3,668	1,023	108,605	117,209	97,483

Os transportes rodoviários foram responsáveis pela emissão de 75% de NO_x, em 2015, 71% em 2017 e 85% em 2019 no concelho de Vila Real. Assiste-se, no entanto a uma redução entre 2017 e 2019 em valores absolutos na emissão deste composto químico. No que diz respeito às emissões de monóxido de carbono a tendência foi de uma redução de 21% entre 2015 e 2019. Inversamente, registou-se um aumento de 11% das emissões de dióxido de carbono provenientes do setor dos transportes, entre 2015 e 2019.

O setor dos transportes é, na verdade, o principal contribuidor para as emissões de NO_x e CO₂ no concelho de Vila Real, tendo representado 85% e 83% da soma de todos os setores de atividade, respetivamente.

Este facto obriga, naturalmente à tomada de medidas drásticas para que se consigam atingir os objetivos da neutralidade carbónica na União Europeia até 2050. Esta preocupação levou a que em junho de 2022, os estados-membros acordassem a proibição de venda de veículos exclusivamente movidos com combustíveis fósseis até 2035. Neste sentido, o Plano Nacional Energia e Clima de Portugal para 2030 exige que o setor dos transportes reduza as emissões de gases com efeito de estufa em 55%.

A aposta nacional na mobilidade elétrica remonta há mais de uma década (Resolução do Conselho de Ministros n.º 20/2009, de 20 de fevereiro de 2009), o que permitiu que Portugal seja hoje o quarto país europeu com mais pontos de carregamento por quilómetro de estrada, que garantem carregamento a cerca de 200 mil veículos elétricos. A transição para veículos elétricos depende, em grande parte, da disponibilidade de uma infraestrutura de carregamento simples e eficaz para a apoiar, de forma a diminuir a ansiedade da autonomia. A Rede Portuguesa de carregamento tem sido um exemplo de como podemos colocar a experiência do utilizador no centro da mobilidade elétrica. Portugal criou uma oferta orientada para um acesso universal dos utilizadores e que integra também os vários intervenientes na cadeia de valor.

Em Vila Real já existem 16 postos de carregamento elétrico, conforme se pode consultar na aplicação *movei* MIIO.

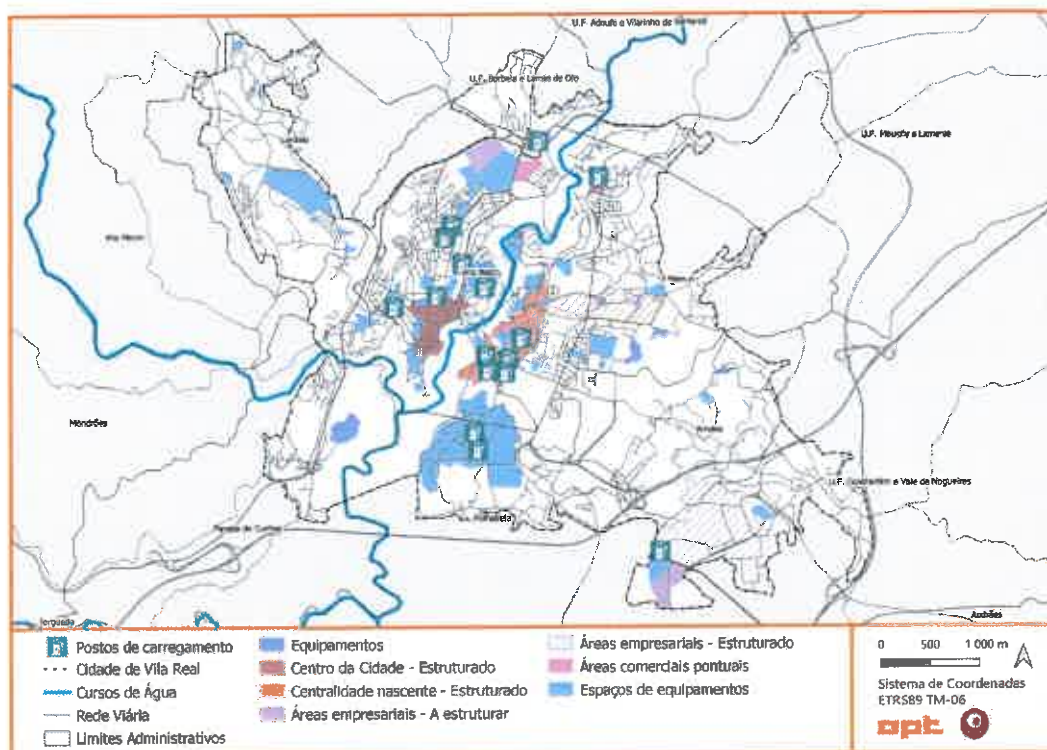


Fig. 57 Localização dos postos de carregamento elétrico
 Fonte dos dados: CM Vila Real; MIIO, 2023

Esta análise demonstra a presença de postos de carregamento estrategicamente localizados no centro urbano, mas também em espaços de equipamentos, áreas empresariais, e outros locais

de interesse público, o que garante aos utilizadores a existência de um local de carregamento próximo dos pontos de interesse. Mais especificamente, podem ser encontrados postos de carregamento nas imediações do Terminal Rodoviário, do Mercado Municipal, na envolvente da Nossa Senhora da Conceição, do Centro Comercial, no supermercado Lidl e na Zona Industrial, bem como dois postos no interior do campus da UTAD.

A localização dos postos de carregamento não é fator único para a escolha do posto a utilizar. A capacidade de carregamento do posto, ou seja, a potência, habitualmente medida em Quilowatt-hora (KWh) apresenta extrema relevância na medida em que faz alterar o tempo necessário para carregamento e o seu custo associado.

Habitualmente estes carregadores podem ser diferenciados e agrupados com base na potência de carregamento. Carregadores até 3,7 KWh são denominados por “lentos” e, em Vila Real podem ser encontrados, por exemplo, no Mercado Municipal e na Nossa Senhora da Conceição. Seguem-se os carregadores semirrápidos (muito comuns na cidade) com potências superiores a 3,7 KWh e iguais ou inferiores a 22KWh, podendo ser encontrados junto, na UTAD, no Centro Comercial e na Praça da Galiza.

Já os carregadores de potência superior a 22 KWh, capazes de carregar as baterias de um veículo elétrico em menos de uma hora, localizam-se junto às Torres das Flores, no Jardim da Estação, no posto de abastecimento de combustíveis na Avenida Aureliano Barrigas, no Terminal Rodoviário, no parque de estacionamento da Biblioteca Municipal, no supermercado Lidl e no hipermercado. Estes carregadores de potências mais elevadas, por serem mais rápidos estão normalmente associados a um custo de utilização mais elevado.

3.4.3 Ruído

O ruído é outra das componentes-chave para a qualidade de vida das populações, sendo que a exposição contínua a níveis de ruído elevados tem consequências negativas na saúde mental e física. Na União Europeia (UE) a exposição ao ruído provocado pelos transportes afeta 18 milhões de pessoas.

Em maio do ano passado, a Comissão Europeia adotou o plano de ação da UE “Rumo à poluição zero no ar, na água e no solo”, um resultado do “Pacto Ecológico Europeu”. Uma das metas consiste na redução do número de pessoas cronicamente perturbadas pelo ruído proveniente desta fonte, em 30 por cento até 2030, tendo por base os dados de 2017. Recentemente a Agência Europeia do Ambiente (AEA) alertou, num relatório publicado, que dificilmente vai acontecer esta redução, e que prevê mesmo que a poluição sonora pelo ruído dos transportes aumente.

Apresenta-se de seguida o mapa de ruído da cidade de Vila Real, no qual se utiliza o indicador L_{den} para o período diurno-entardecer-noturno, que representa os níveis sonoros resultantes do somatório da contribuição de todas as fontes de ruído, para todos os períodos do dia (24 horas). Este indicador exhibe as linhas de igual valor de ruído (isófonas), às quais são atribuídas uma classe de valores expressos em decibéis (db(A)).

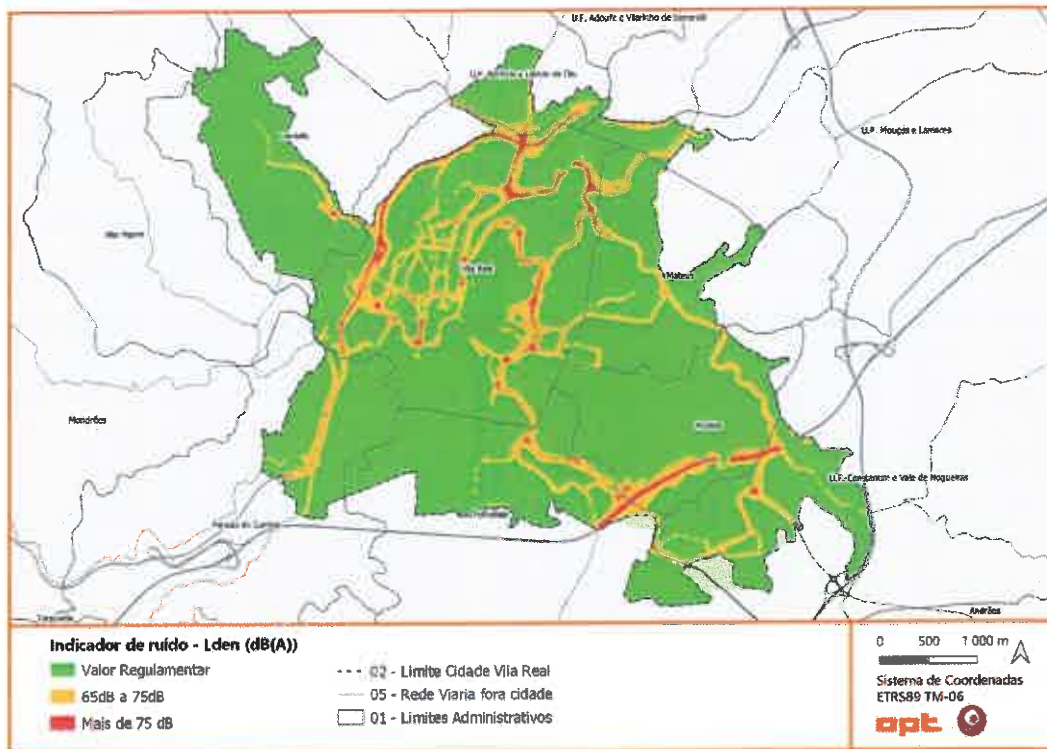


Fig. 58 Mapa de ruído na cidade de Vila Real.
 Fonte dos dados: CM Vila Real, 2022

Analisando os dados verifica-se a existência de zonas sensíveis caracterizadas por áreas vocacionadas para uso habitacional, escolas, hospitais ou espaços de lazer, onde os níveis de ruído não devem ultrapassar o nível máximo de exposição de 55 dB(A), segundo o Regulamento Geral de Ruído (DL nº9/2007 de 17 de janeiro). Estas zonas localizam-se especialmente nas envolventes das Avenidas 1.º de Maio, Aureliano Barrigas, da Noruega, e Ruas de Santa Iria e Promotores do Circuito de Vila Real bem como, na envolvente a alguns estabelecimentos de ensino, da Unidade de Saúde Familiar Nova Mateus e do Hospital.

Relativamente às zonas mistas, cuja ocupação diz respeito a outros usos para além dos referidos na definição de zona sensível, como é o caso dos serviços, os níveis de ruído não devem ultrapassar os 65 dB(A)). Face ao explanado e sabendo-se que a emissão de ruído depende da localização dos eixos viários, da intensidade de tráfego e da velocidade de circulação dos veículos, aconselha-se a que estas infraestruturas de tráfego sejam sujeitas a medidas que contribuam para a redução dos níveis de ruído para valores regulamentarmente aceitáveis.

3.4.4 Síntese

Dada a dificuldade na obtenção de dados de emissões atmosféricas e de qualidade do ar pormenorizados apenas é possível avaliar, de uma forma genérica, a evolução dos principais indicadores ao nível do concelho.

Os dados demonstram que os transportes rodoviários foram a principal fonte de emissão de NO_x e de CO_2 em Vila Real, situação que se torna mais preocupante pois se associa a uma tendência crescente entre 2015 e 2019, fruto do aumento progressivo da utilização do automóvel.

A presença de 15 postos de carregamento elétrico no território da cidade de Vila Real é um passo importante na promoção da descarbonização do sistema de transportes, embora insuficiente para dar resposta ao crescimento exponencial no número de veículos elétricos em circulação.

Outra das consequências dos padrões de repartição modal neste território é a existência de zonas consideradas sensíveis (escolas, hospitais, espaços residenciais e de lazer) expostas a níveis de ruído superiores aos aceitáveis, reduzindo a qualidade de vida, a saúde mental e física.



4. Condições de Acessibilidade

4.1 Definição do conceito utilizado

O termo acessibilidade apresenta vários significados, sendo fundamental distinguir as suas diferentes interpretações. Na prática profissional é comum o uso do termo acessibilidade para identificar a facilidade de acesso aos diferentes elementos da infraestrutura de transportes. Conceitos como áreas de captação são frequentemente associados para identificar, por exemplo, a população abrangida pela rede de transporte público ou nós de acesso a autoestradas.

Uma interpretação distinta do conceito de acessibilidade, e aquela que é explorada neste capítulo, é formada pela combinação de diferentes níveis de análise do espaço urbano e não apenas pela proximidade física entre elementos. As dimensões de uso do solo e do sistema de transportes constituem a base da avaliação da acessibilidade, podendo ser combinadas em abordagens mais complexas integrando aspetos como a escolha individual ou a variabilidade temporal. Neste estudo são abordadas as duas primeiras dimensões, combinando o estudo da distribuição espacial das atividades e das características do sistema de transporte.

A avaliação dos índices de acessibilidade territorial permite identificar de que forma a configuração do sistema de uso do solo e do sistema de transportes define as oportunidades disponibilizadas à população. Apesar de a acessibilidade dever ser entendida como uma medida de potencial e não de utilização efetiva, é sabido que as condições oferecidas pelo território acabam, inegavelmente, por influenciar as escolhas individuais de mobilidade.

4.2 Acessibilidade aos serviços essenciais

Os serviços essenciais são a componente central da mobilidade diária de qualquer indivíduo, referindo-se a necessidades como educação, emprego, comércio e saúde. A análise da acessibilidade a esta tipologia de serviços é comum em países como o Reino Unido, com estatísticas publicadas, para todo o território, desde 2005. O modelo inglês de acessibilidade considera três indicadores distintos:

- Tempo de viagem: Viagem mais curta entre locais de residência e a atividade essencial mais próxima;
- Indicador de destino: Proporção da população residente que consegue alcançar a atividade essencial dentro de um determinado limiar de tempo;
- Indicador de origem: Número de atividades essenciais acessíveis dentro de um determinado limiar de tempo.

Para esta análise foram selecionadas nove atividades, agregadas em duas tipologias, tendo em conta a sua natureza no contexto das deslocações diárias da população.

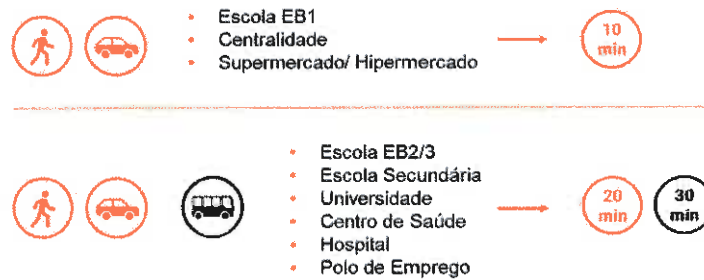


Fig. 59 Parâmetros utilizados no Modelo de Acessibilidade

A primeira tipologia diz respeito a atividades com um caráter mais local, e onde se assume que existirá uma menor propensão para viagens mais longas. Tempos máximos de 10 minutos foram assim definidos como valor limite para a definição de boas condições de acessibilidade para o acesso a três tipologias de equipamentos: Escolas EB1, Centralidades (mistas ou principal) e Supermercados/ Hipermercados. Para o transporte público, tempos de viagem inferiores a 10 minutos pressupõem a sua não utilização, pois as deslocações a pé apresentam-se como sendo mais competitivas. Por essa razão, para esta tipologia de atividade os índices apenas foram calculados para o automóvel e para o modo pedonal.

A segunda tipologia diz respeito às atividades com um caráter supralocal, refletindo uma propensão para a realização de viagens mais longas, tendo sido considerados tempos de viagem de 20 minutos para o automóvel e o modo pedonal. Já para o transporte público, a acessibilidade foi calculada para um limiar de 30 minutos de tempo de viagem, provendo alguma permissibilidade aos tempos de espera. Seis tipologias de equipamentos constituem esta categoria: Escola EB2/3, Escola Secundária, Universidade, Centro de Saúde, Hospital e Polo de Emprego.

Todos os índices de acessibilidade foram calculados para a hora de ponta da manhã. Para tal, foi modelada toda a infraestrutura de mobilidade da cidade de Vila Real, incorporando aspetos como arruamentos restritos à circulação automóvel, sentidos e velocidades médias de circulação e níveis de congestionamento. Para o cálculo da acessibilidade por transporte público foram também consideradas as frequências médias de circulação na hora de ponta, de forma a incorporar os tempos de espera pelos veículos.

Dado que a acessibilidade apresenta um caráter altamente variável em função da localização, pois encontra-se dependente das particularidades da infraestrutura de transporte, cada indicador foi calculado independentemente para cada subsecção estatística. O uso desta escala territorial altamente desagregada permitirá avaliar, com um maior grau de detalhe, o impacto futuro de políticas ou investimentos na área da mobilidade. De seguida apresentam-se os resultados médios obtidos para o território da cidade de Vila Real, calculados a partir de uma média ponderada pela população residente em cada subsecção.

Handwritten signature and initials in blue ink.

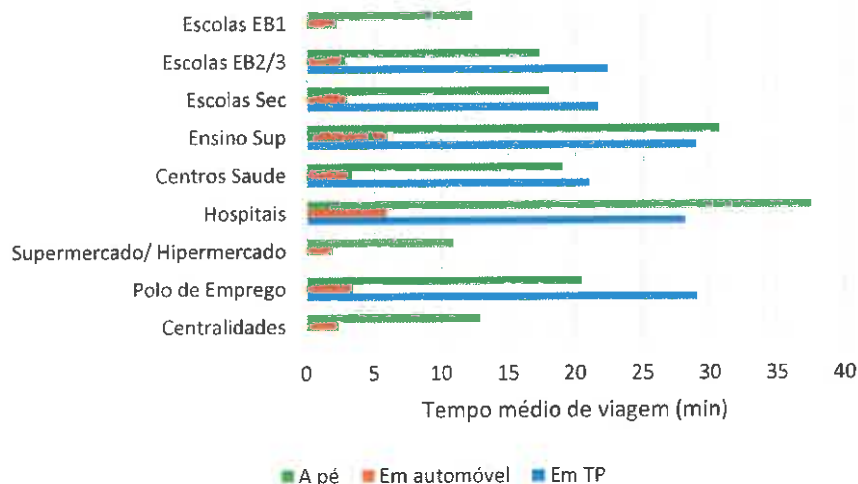


Fig. 60 Tempos médios de viagem por modo de transporte ao estabelecimento mais próximo

Olhando para os resultados do primeiro indicador é evidente a discrepância entre os tempos médios de viagem do automóvel (por norma inferiores a 5 minutos) e os restantes modos de transporte. Tal deve-se, principalmente, ao facto de se tratar de um território de dimensões relativamente reduzidas e onde a maioria das atividades se localiza a uma curta distância de carro dos principais focos de concentração de população. Dada a existência de apenas um equipamento nas tipologias de hospital e ensino superior, apenas nestas duas categorias os tempos médios de viagem são superiores a 5 minutos. Comparativamente ao modo pedonal, as diferenças são significativas, com os menores valores a registarem-se nas categorias de supermercado/hipermercado (11 minutos), escolas EB1 (12 minutos) e centralidades (13 minutos). Similarmente aos padrões registados para a acessibilidade por automóvel os valores mais elevados registam-se na acessibilidade aos estabelecimentos de ensino superior (31 minutos) e hospitais (37 minutos).

No que respeita ao transporte público, e dada a compacidade do território urbano consolidado, os tempos médios de viagem tendem a ser superiores àqueles registados para o modo pedonal. Este facto revela alguma falta de competitividade do transporte público para as viagens realizadas no interior deste território. As únicas exceções registam-se na acessibilidade ao hospital (28 minutos) e à UTAD (29 minutos), dado estes equipamentos serem um dos pontos chave da rede de transporte público. É importante referir que o cálculo dos tempos médios de viagem em transporte público teve apenas em consideração o universo da população servida por este modo de transporte.

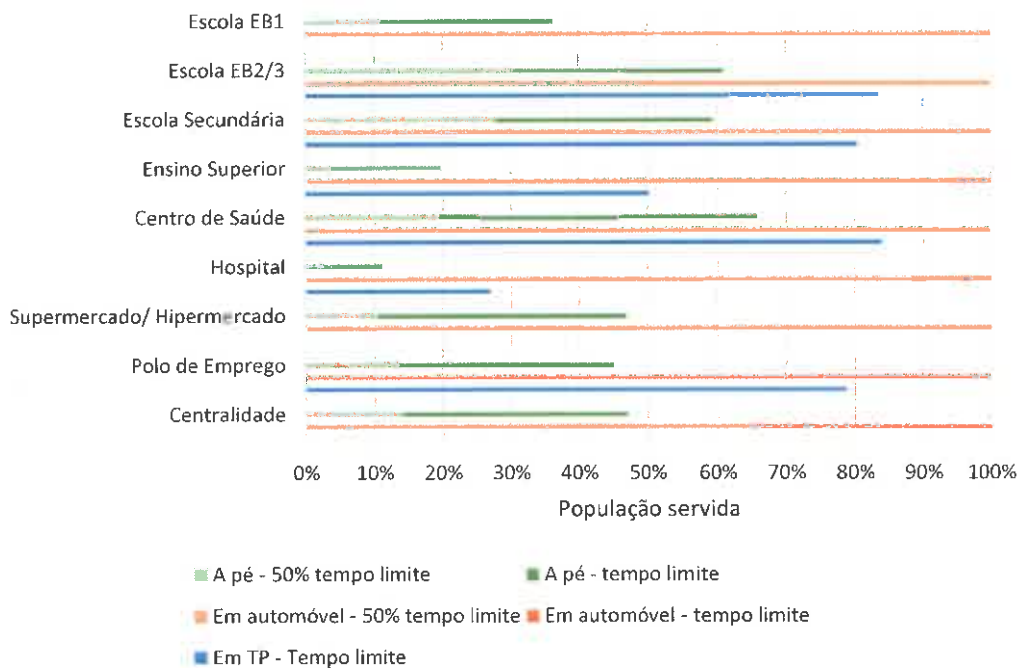


Fig. 61 População servida pelos serviços essenciais por modo de transporte

Para além da análise dos tempos médios de viagem a cada tipologia de equipamento importa conhecer qual a percentagem de população que beneficia de boas condições de acessibilidade. Considerando a acessibilidade por automóvel, a figura anterior ilustra que toda a população da cidade de Vila Real se encontra acessível a estas nove tipologias de atividades, sendo que em muitos casos é atingida a acessibilidade plena em metade do tempo considerado. São exemplos as escolas EB2/3 ou Escolas Secundárias, para as quais 100% da população se encontra acessível em apenas 10 minutos, ou seja, metade dos 20 minutos definidos como tempo limite. Este fator é claramente explicativo da predominância do automóvel nas deslocações diárias da população.

Por outro lado, no que diz respeito ao modo pedonal, aproximadamente 60% da população encontra-se a menos de 20 minutos a pé de uma escola EB2/3 ou Secundária. As maiores taxas de cobertura encontram-se na categoria de centros de saúde (65% a menos de 20 minutos e 20% a menos de 10 minutos). De destacar também a tipologia de centralidade, com 50% da população a menos de 10 minutos e 15% a menos de 5 minutos. Inversamente, apenas 10% da população se encontra a menos de 20 minutos a pé do hospital e 20% da população dentro do limiar de acessibilidade considerado para os estabelecimentos de ensino superior.

Para o transporte público são de realçar as elevadas taxas de cobertura para escolas secundárias, ensino superior e centro de saúde, todas superiores a 85%. No sentido inverso encontra-se a acessibilidade ao hospital, com aproximadamente 35% da população a menos de 30 minutos. Contrariamente aos valores determinados no primeiro indicador, em todas as categorias para as quais a acessibilidade por transporte público foi calculada, a população acessível em transporte público (em 30 minutos) é superior à acessível através da utilização do modo pedonal

(em 20 minutos), sinalizando uma priorização pela cobertura dos principais aglomerados residenciais.

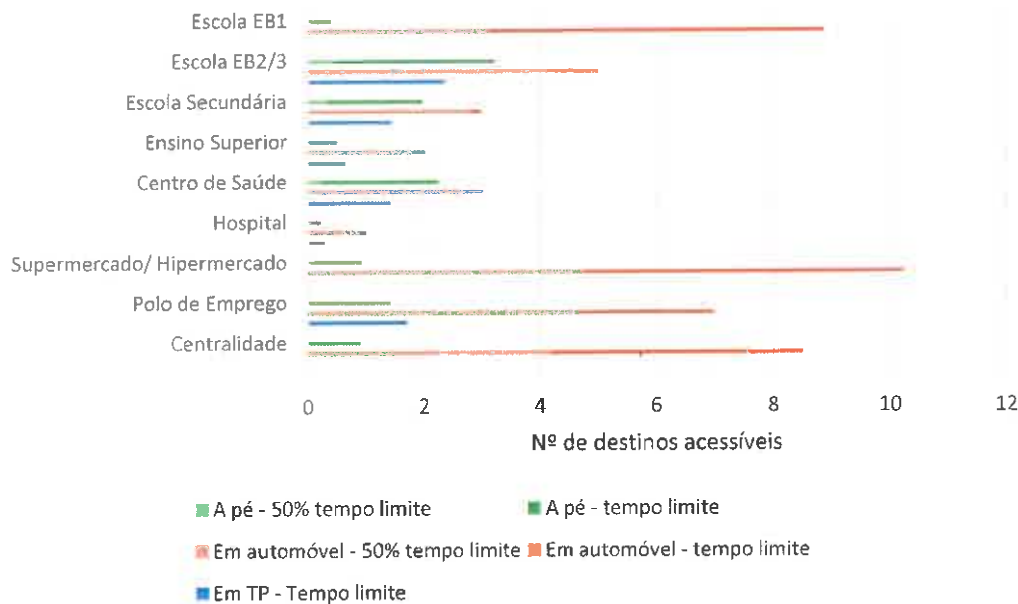


Fig. 62 Número de destinos acessíveis por modo de transporte

A dominância dos níveis de acessibilidade através do automóvel é novamente visível na comparação do número médio de destinos acessíveis, sendo possível alcançar pelo menos um destino em cada tipologia, dentro do limiar de tempo considerado.

Passando para o modo pedonal, encontra-se disponível, em média, à população da cidade de Vila Real pelo menos um equipamento das categorias de Escolas EB2/3, Escola Secundária, Supermercado, Centro de Saúde e Centralidade. Estas tipologias indiciam, assim, uma maior homogeneidade na cobertura territorial.

As velocidades médias de circulação mais elevadas comparativamente ao modo pedonal fazem com que, para o transporte público, seja possível o acesso a um maior número de equipamentos. Assim, para este modo de transporte, apenas nas tipologias hospital e ensino superior não é possível, em média, alcançar um equipamento numa viagem de até 30 minutos.

4.3 Acessibilidade agregada

A acessibilidade aos serviços essenciais é importante para o conhecimento, em termos gerais, do comportamento do território face à tentativa de promover um urbanismo de proximidade e a utilização de modos de transporte mais sustentáveis. No entanto, como as diferenças entre os resultados dos diferentes indicadores deram a entender, o território não apresenta

características homogéneas, pelo que é importante conhecer, de forma detalhada, as implicações da relação entre os sistemas de uso do solo e de transportes.

Para tal recorreu-se ao cálculo da acessibilidade agregada. Este índice foi baseado no SAL ('Structural Accessibility Layer' ou 'Mapa de Acessibilidade Estrutural'), desenvolvido no Centro de Investigação do Território, Transportes e Ambiente (CITTA) da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, como instrumento de apoio ao planeamento baseado no conceito de acessibilidade (Silva, 2013). Contrariamente ao cálculo da acessibilidade aos serviços essenciais, cujos resultados são apresentados isoladamente para cada tipologia de destino, a acessibilidade estrutural determina um valor agregado de acessibilidade. Este valor agregado é calculado não só para cada um dos três principais modos de transporte (pedonal, transporte público e automóvel) mas também combinando estes três valores.

A acessibilidade agregada (AA) é assim calculada a partir da contagem do número de tipologias de atividades alcançáveis a partir de uma dada origem, de entre dez atividades consideradas como relevantes na geração de viagens (Act_i). A cada uma está associada uma frequência expectável de utilização no quotidiano, representada a partir de um peso (p_i).

$$AA = \frac{\sum_i (Act_i \times p_i)}{\sum_i p_i}$$

A acessibilidade agregada é calculada para cada subseção estatística, variando consoante o modo de transporte e a lógica de acessibilidade considerada (local ou supralocal) (CITTA, 2017; Lopes e Dias, 2022). Na tabela seguinte são apresentados os valores adotados para a frequência estimada de cada tipo de atividade, bem como os tempos de viagem considerados. Os tempos de viagem considerados contemplam sempre a cadeia completa de viagem, isto é, de porta a porta. No que respeita ao transporte público, foi considerado um tempo de viagem máximo a pé de 10 minutos, no total da cadeia de viagem.

Contrariamente ao método aplicado anteriormente, onde para as atividades locais não foram realizados cálculos para o transporte público, dada a falta de competitividade para o modo pedonal, para a acessibilidade agregada todos os modos são considerados para todas as atividades, de forma a não desvirtuar o potencial de comparação.

Tab. 16 Tipologias de atividades selecionadas

Atividade	Peso (pi)	Tipo de atividade	Tempo de viagem (min)		
			A pé/ não motorizado (NM)	Em automóvel (TI)	Em transporte público (TP)
1. Escolas EB1	5	Local	10	10	30
2. Escolas com 2º e 3º ciclos	5	Supralocal	20	20	30
3. Escolas com Ensino Secundário	5	Supralocal	20	20	30
4. Universidade	5	Supralocal	20	20	30
5. Centros de Saúde	5	Supralocal	20	20	30
6. Hospital	5	Supralocal	20	20	30
7. Supermercados	15	Local	10	10	30
8. Polos de Emprego	35	Supralocal	20	20	30
9. Centralidades	15	Local	10	10	30
10. Serviços Públicos	5	Supralocal	20	20	30

Considera-se assim que uma atividade é acessível quando a mesma é alcançável dentro do limite de tempo de viagem considerado para cada modo de transporte. O índice de acessibilidade agregada, por sua vez, atinge valores que variam entre 0 (quando nenhuma atividade é acessível) e 1 (quando todas as atividades são acessíveis). O valor de acessibilidade agregada combinada é calculado considerando um peso equitativo para o valor da acessibilidade agregada em cada um dos três modos.

Em termos práticos, a acessibilidade agregada procura perceber, à escala da subsecção estatística (neste caso), a acessibilidade a um conjunto pré-estabelecido de infraestruturas de interesse público, nos três modos de transporte definidos (a pé, automóvel e em transporte público). O seu resultado pode, por isso, ser interpretado como um índice de acessibilidade geral à escala da subsecção.

A comparação entre a acessibilidade agregada dos três modos de transporte permite agrupar o território em diferentes *clusters* de alta acessibilidade, entendido como forma de avaliar a sustentabilidade do território. A acessibilidade, para cada modo, é considerada como sendo de nível elevado quando ultrapassa o valor de 0,80 (admitindo-se a ausência de 20% das atividades ponderadas pela frequência de utilização esperada). A presença de índices de acessibilidade elevados em todos os modos afigura a presença de um território multimodal, onde todos os modos permitem satisfazer as necessidades básicas de deslocação. Em contraste, a presença de níveis de acessibilidade elevados apenas para o automóvel indica a presença de um território “automóvel dependente”. Existem, assim, sete *clusters* de acessibilidade, ilustrados de acordo com a figura seguinte.

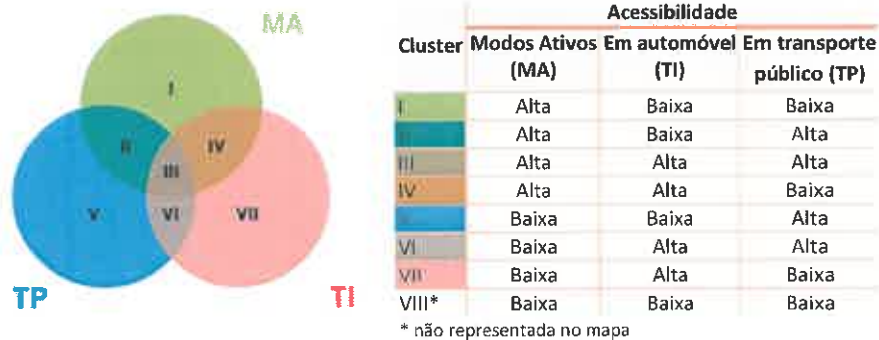


Fig. 63 Clusters de acessibilidade

Nesta secção são apresentados os resultados do cálculo dos índices de acessibilidade ao território da cidade de Vila Real.

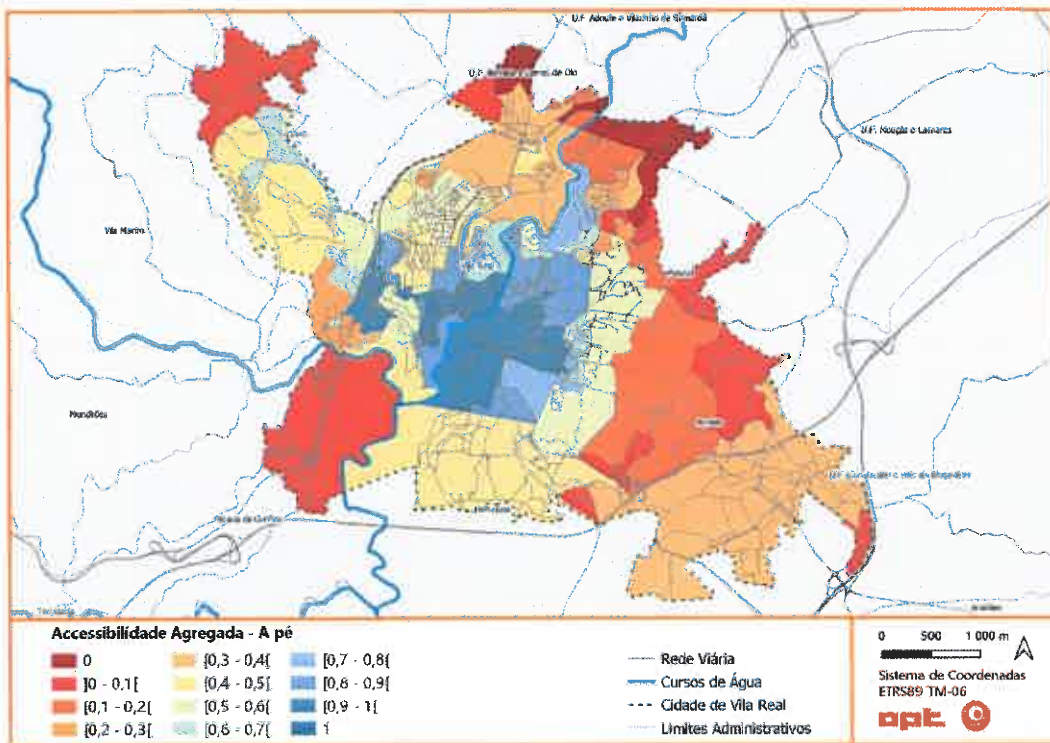


Fig. 64 Acessibilidade Agregada – A pé

A análise da acessibilidade agregada segundo o modo pedonal ilustra a presença de um território central com elevados índices de acessibilidade (entre 0,9 e 1), abrangendo o eixo central em torno da Avenida Carvalho Araújo, atravessando o Bairro dos Ferreiros, e terminando a nascente no Bairro Dr. Francisco Sá Carneiro. A envolvente à Avenida da Noruega, entre o IP4 e a EN2 apresenta também níveis de acessibilidade pedonal semelhantes. Neste território reside cerca

de 20% da população residente na área de estudo. Fica assim reforçada a importância das duas centralidades em ambas as margens do Corgo para a definição futura de políticas de desenvolvimento urbano com vista à promoção da cidade de proximidade.

São também atingidos níveis satisfatórios, embora inferiores, de acessibilidade pedonal na margem nascente do Corgo em direção à Timpeira. Ficam, no entanto, excluídas zonas residenciais de grande importância como o Boque, Vila Sol ou Vila Paulista, fruto do número limitado de acessos, que aumentam as distâncias a percorrer. De referir também que a centralidade da Nossa Senhora da Conceição caracteriza-se por níveis de acessibilidade relativamente modestos (entre 0,6 e 0,7), demonstrando que ainda não apresenta um grau de consolidação elevado na macroestrutura urbana.

Já os territórios periféricos, como esperado, padecem de condições de acessibilidade aceitáveis, chegando mesmo a atingir níveis nulos nas imediações do limite norte da cidade de Vila Real.

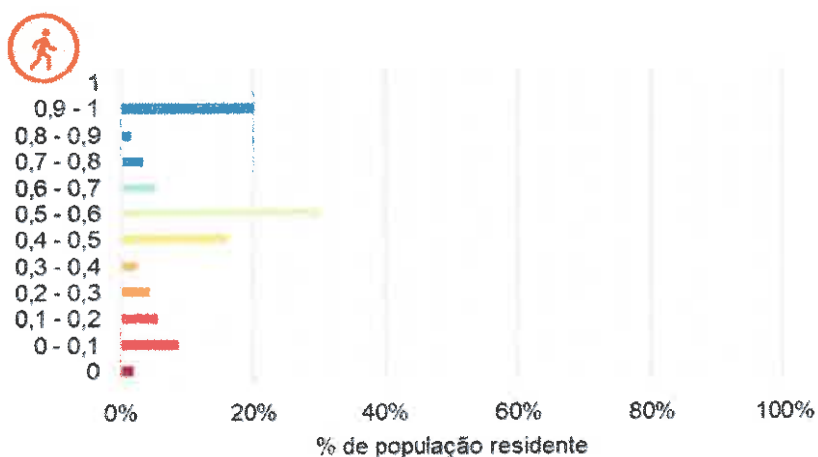


Fig. 65 Distribuição da população residente por nível de acessibilidade agregada – a pé

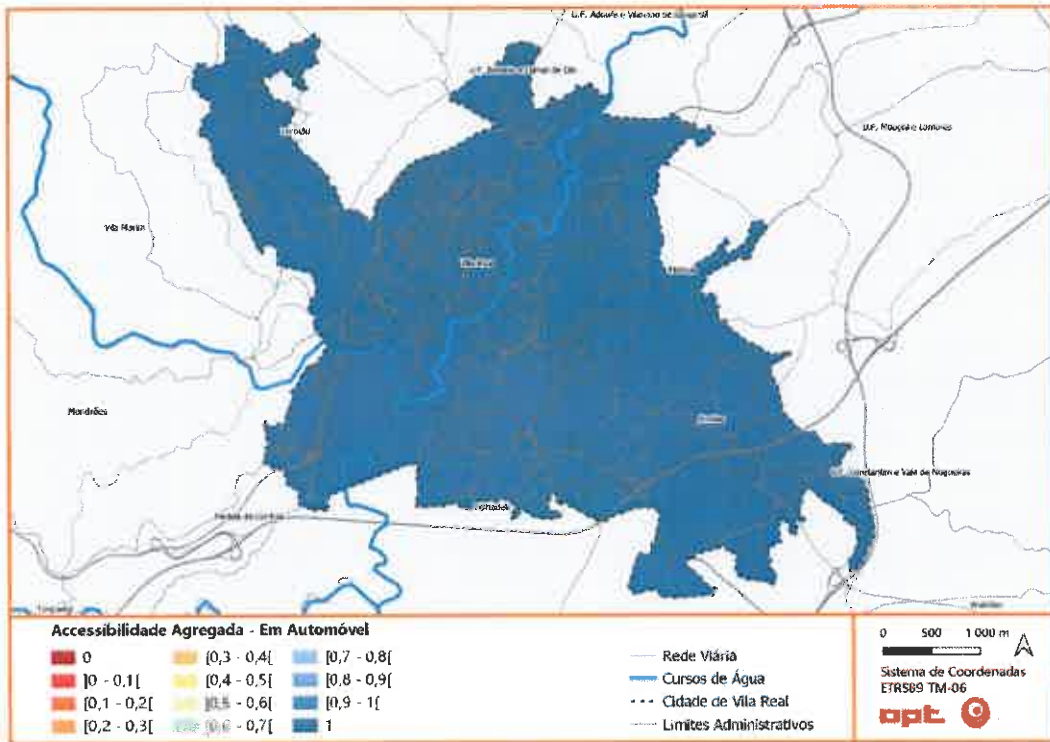


Fig. 66 Accessibilidade Agregada – Em automóvel

A acessibilidade agregada por automóvel apresenta níveis plenos em todo o território da cidade de Vila Real, justificando a predominância do automóvel nas deslocações diárias da população. Este facto encontra-se em linha com os valores obtidos na aplicação do método anterior. Apenas a existência de níveis de congestionamento significativos, que por norma apenas se aplica nas grandes regiões metropolitanas, ou sobrelotação em larga escala do estacionamento, obrigando a tempos de procura de estacionamento elevados, podem induzir a redução dos índices de acessibilidade agregada para valores inferiores a 1.

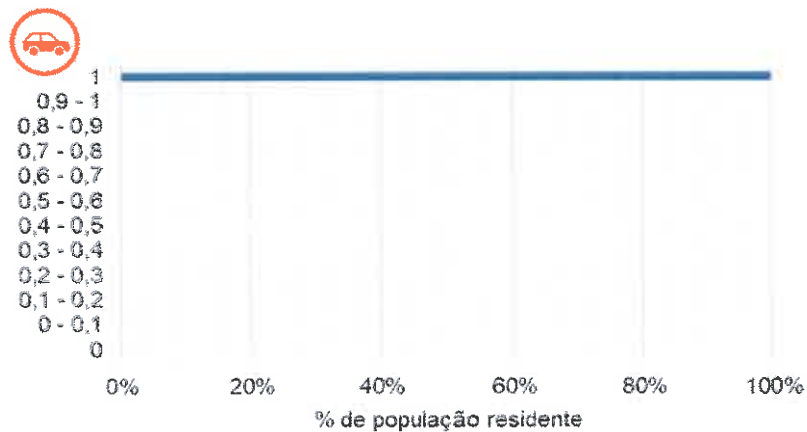


Fig. 67 Distribuição da população residente por nível de acessibilidade agregada – em automóvel

[Handwritten signature]

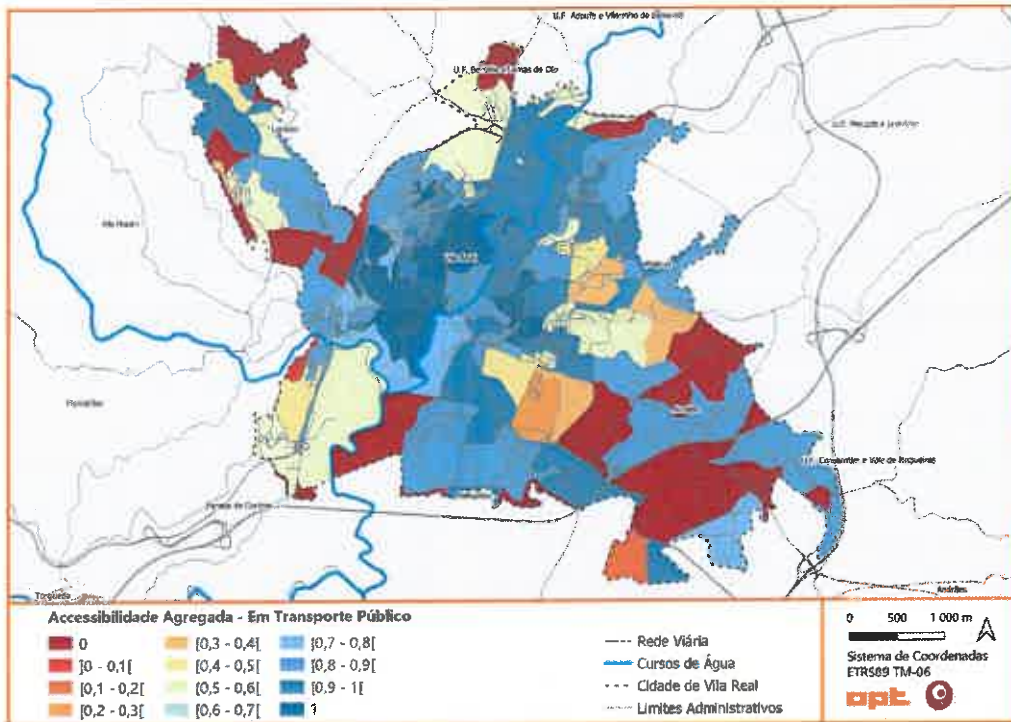


Fig. 68 Accessibilidade Agregada– Em Transporte Público

A acessibilidade por transporte público ilustra claramente o impacto da concentração de serviços num número limitado de eixos viários. Por essa razão, valores de acessibilidade plena são encontrados no centro da cidade, numa parcela delimitada pela Avenida Aureliano Barrigas a norte, pela Vila Velha a sul, pelas Avenida 1º de Maio e Europa a este e pela Avenida da Noruega a oeste. Já do lado oposto do rio é possível encontrar focos de elevada acessibilidade por transporte público ao redor da Avenida da Universidade e do Centro Comercial. Ao todo, este território concentra cerca de 20% da população.

Ao mesmo tempo, territórios mais periféricos atingem níveis de acessibilidade consideravelmente elevados (entre 0,8 e 0,9) em praticamente todas as freguesias da cidade. Cerca de 50% da população da cidade de Vila Real reside no território com estas características, indiciando que o transporte público apresenta potencial, teórico, para se assumir como uma alternativa viável para a mobilidade diária da população. Esta análise demonstra também que a qualidade da oferta (medida pela relevância dos traçados) é tão ou mais importante que o número de circulações, evidenciado pela quebra, ainda que ligeira, nos índices de acessibilidade em redor da Avenida Cidade de Orense e da Igreja de São Pedro.

Fica também evidente a distinção para os territórios sem oferta de transporte público, maioritariamente concentrados em Arroios e na União de Freguesias de Constantim e Vale de Nogueiras, e onde reside aproximadamente 6% da população. É importante ter em consideração que a acessibilidade em transporte público apenas considera as atividades acessíveis após a saída do veículo, razão pela qual podem existir locais com maiores índices de acessibilidade a pé do que por transporte público.

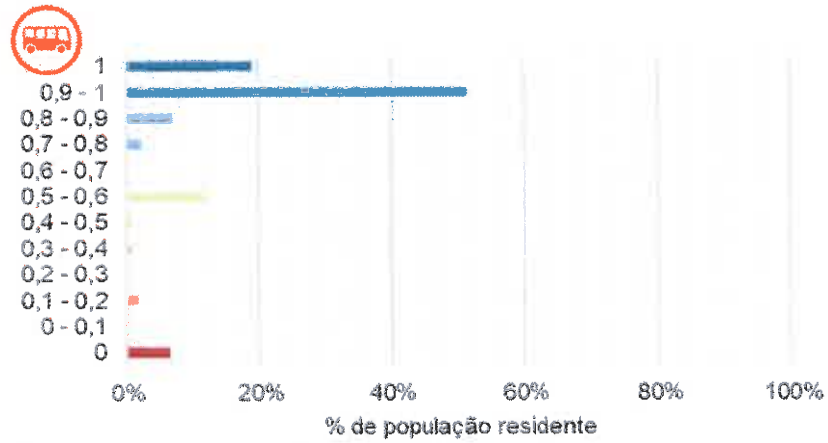


Fig. 69 Distribuição da população residente por nível de acessibilidade agregada – em transporte público

Conhecendo a caracterização dos índices de acessibilidade em cada um dos modos é possível determinar um índice de acessibilidade agregada combinada.

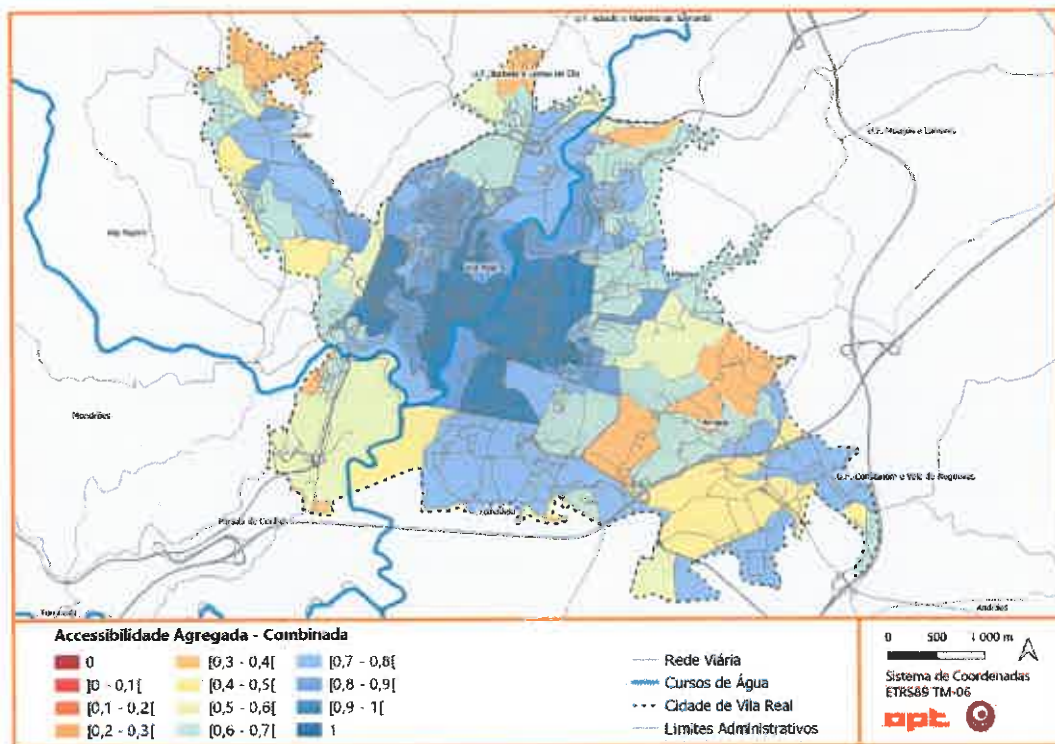


Fig. 70 Acessibilidade Agregada - Combinada

Agregando os resultados de cada um dos três modos, é possível concluir que o centro da cidade, desde a UTAD ao campo de Abambres, e desde o IP4 até ao Bairro Dr. Francisco Sá Carneiro, exibe os valores de acessibilidade combinada mais elevados (entre 0,9 e 1, albergando 23% da população). Com valores imediatamente abaixo (entre 0,8 e 0,9) surge o território entre o Pioledo e Montezelos e entre Abambres e a Timpeira, onde reside cerca de 28% da população. Os territórios mais desfavorecidos, com níveis de acessibilidade entre 0,3 e 0,4 encontram-se na freguesia de Arroios, Lordelo e na União das Freguesias de Borbela e Lamas de Olo, concentrando aproximadamente 6% da população residente.

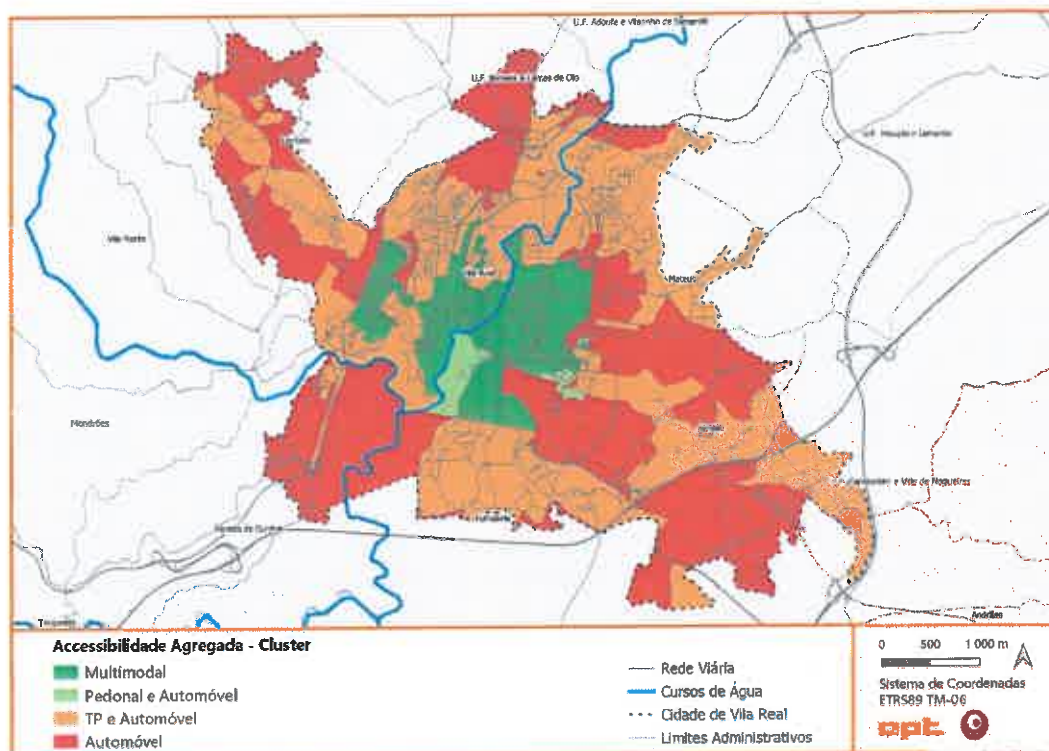


Fig. 71 Accessibilidade Agregada – Cluster de Accessibilidade

De igual forma os *clusters* de acessibilidade repetem a análise anterior, com o centro da cidade a assumir-se como um território multimodal (20% da população). Importantes áreas de concentração de população, como é o caso da Nossa Senhora da Conceição, Montezelos e Boque, entre outros, enquadram-se no cluster de acessibilidade elevada por Transporte Público e Automóvel. Este cluster enquadra o local de residência de aproximadamente 56% da população da cidade. Com maior incidência na periferia da cidade de Vila Real encontram-se os territórios “automóvel dependentes”, ou seja, aqueles com índices de acessibilidade agregada elevada apenas para o transporte individual, e onde reside 22% da população.

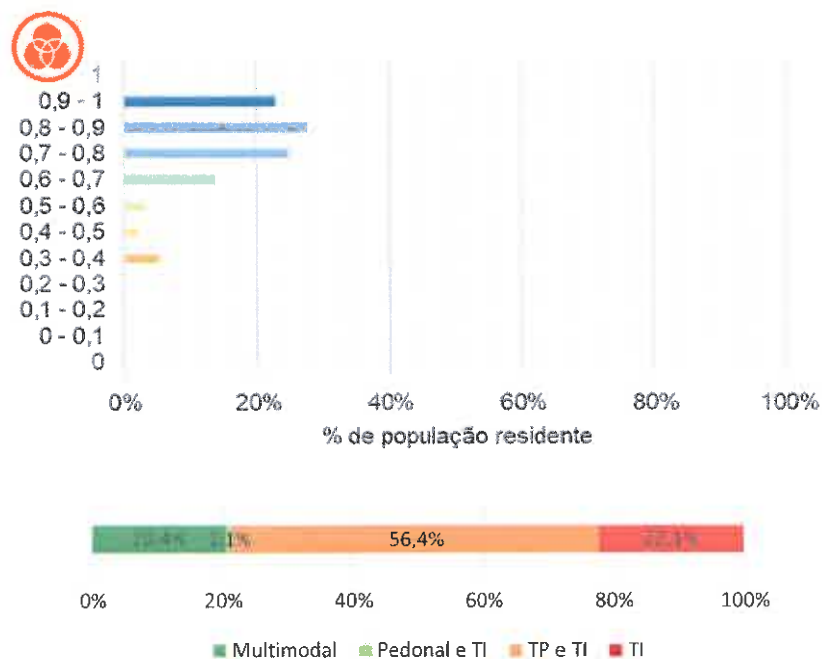


Fig. 72 Distribuição da população residente por nível de acessibilidade agregada – combinada e cluster

4.4 Síntese

A análise aos índices de acessibilidade, explorando o impacto da relação existente entre os sistemas de uso do solo e de transporte, tem um papel crucial na compreensão do funcionamento do território, com vantagens inegáveis face à caracterização isolada da infraestrutura de transporte ou da distribuição das atividades urbanas.

Esta secção partiu da análise dos níveis de acessibilidade, primeiro segundo as 9 tipologias de atividade do modelo inglês, e em seguida com a utilização do índice de acessibilidade agregada, considerando 10 tipologias de atividades.

Os elevados níveis de acessibilidade por automóvel comparativamente ao modo pedonal e ao transporte público, conforme os dois métodos de análise adotados, são ilustrativos das consequências de um modelo de desenvolvimento do território focado na dispersão territorial e no aumento progressivo da distância média entre os locais de residência e as diferentes atividades urbanas. A ausência de alternativas ao transporte individual faz com que 22% da população da cidade de Vila Real resida num território “automóvel dependente”.

Porém, os resultados evidenciam também que os padrões de concentração da população são, em certa medida, favoráveis à centralização de equipamentos e serviços públicos. Como tal, cerca de 20% da população reside num ambiente multimodal, isto é, onde já é possível alcançar, com uma viagem com uma duração “aceitável”, as principais atividades diárias em qualquer dos três principais modos de transporte. Ao mesmo tempo, a aposta recente na melhoria do serviço de transporte público urbano tem como consequência um potencial de acessibilidade elevado



disponibilizado a mais de 70% da população. Ao mesmo tempo, para grande parte dos principais destinos de viagem, o tempo médio de deslocação a pé é inferior àquele em transporte público, reforçando a ideia de que as bases para uma cidade de proximidade já se encontram, em parte, estabelecidas. Naturalmente, estas condições representam o potencial teórico de cada um dos modos de transporte e onde, especialmente no caso do transporte público, o mesmo pode ser rapidamente “adulterado” por um serviço irregular e pouco fiável no cumprimento de horários.

É importante também compreender que esta análise parte do princípio de que os serviços considerados possuem uma localização estática, o que é uma prerrogativa válida pois trata-se na sua grande maioria, de equipamentos públicos. Por essa razão, qualquer estratégia sustentável de desenvolvimento territorial ancorada no incremento dos níveis de acessibilidade deverá passar pela descentralização ou pela disseminação de serviços e atividades em novas centralidades, reequilibrando os índices de acessibilidade entre os diferentes modos.

5. Sessões Participativas

Conforme elencado nos capítulos introdutórios deste relatório, a introdução de mecanismos de participação pública é essencial para reforçar a pertinência e a aceitação da estratégia a desenvolver. Para tal, realizou-se uma sessão para a auscultação da população, direcionada para os principais agentes da cidade. Nesta sessão marcaram presença 32 participantes das mais diversas áreas de atividade, desde decisores políticos, presidentes de juntas de freguesias, membros da assembleia municipal, forças de segurança pública, proteção civil, diretores de agrupamentos escolares e da UTAD, representantes de serviços sociais e de equipamentos de saúde, entidades gestoras das autoestradas, parques de estacionamento e dos Transportes Urbanos de Vila Real, entre outros. Os seus contributos foram imprescindíveis para completar a fase da caracterização, atestando a sua pertinência e assertividade.

Similarmente à estrutura deste relatório, a temática da mobilidade foi abordada segundo três grandes áreas: modos ativos, transporte público e transporte individual. O ponto fulcral destas sessões de participação consistiu numa dinâmica de grupo capaz de estimular uma reflexão individual, espontânea, com base nas vivências de cada um, sobre as principais necessidades da Cidade de Vila Real e as soluções possíveis. São de seguida apresentadas as conclusões gerais desta sessão:

Modos Ativos:

- Falta de passeios em alguns locais como a EN2 ou nó de ligação da Avenida da Europa e Avenida Osnabruck, bem como outras situações que carecem de correções por estarem subdimensionadas ou com piso irregular;
- Necessidade da criação de mais sombras e arborização ao longo dos passeios e praças, incentivando o modo pedonal e diminuindo o desconforto térmico;
- Necessidade da criação de uma ciclovia urbana, ligando diferentes polos habitacionais e equipamentos geradores de viagens.

Transporte Público:

- Necessidade de otimização de horários, desadequados às necessidades de parte da população;
- Importância em priorizar o autocarro, com a possibilidade da implementação de vias restritas a este modo, com recurso a soluções ITS inovadoras, como a semaforização que reconhece a aproximação de autocarros e lhes confere preferência de passagem nas intersecções;
- Criar Interfaces intermodais externos aos núcleos urbanos com fortes ligações de transporte público que podem remover a pressão de estacionamento, diminuindo também as viagens pelo interior da malha urbana;
- Desenvolver campanhas de sensibilização para utilização dos transportes públicos, demonstrando a fiabilidade existente atualmente com a nova rede de transportes urbanos, já dotada de uma ótima frequência, cobrindo grande parte do território urbano;



- Melhorar a informação sobre a oferta do transporte público;
- Criação de novos pontos “Kiss & Go” e novas paragens de autocarro nas imediações das escolas;
- Estudar hipóteses para o desfasamento de horários de entrada e saída das escolas para evitar a forte afluência de tráfego às mesmas horas pela cidade.

Transporte Individual:

- Necessidade de reduzir os índices de sinistralidade rodoviária;
- Procurar formas para reduzir o congestionamento da Avenida 1º de Maio, e da Ponte Metálica, com a possibilidade de criar uma ligação viária paralela à existente;
- Reduzir o atravessamento de tráfego na Avenida Carvalho Araújo, devendo ser dada prioridade à zona de coexistência existente;
- Necessidade de criar de uma via circular a nascente do núcleo urbano, ligando o IP4 e passando por Mouços e Torneiros até à A4;
- Necessidade de criar pontos de estacionamento periférico, sendo sugeridas as localizações de Mateus e Lordelo;
- Eliminar as portagens sobre o troço da A4 sobre o Corgo, desincentivando o cruzamento do centro da cidade;
- Redefinir os locais de estacionamento pago, ampliando as mesmas para mais zonas para promover a rotação do estacionamento.

6. Limitações e Potencialidades

6.1 Termos gerais

Este capítulo tenciona resumir, de forma objetiva, os diferentes elementos do diagnóstico desenvolvido para este Plano de Mobilidade Urbana Sustentável. Similarmente a uma análise SWOT, mas focando-se apenas em duas grandes vertentes, este capítulo explora as principais limitações (L) e potencialidades (P) da cidade de Vila Real. As limitações representam assim os principais obstáculos e ameaças ao estabelecimento de um sistema de mobilidade mais eficiente, enquanto as potencialidades exploram não só os pontos fortes atualmente identificados no território, mas também as diferentes oportunidades a explorar.

Em linha com os capítulos anteriores será elaborada uma análise independente para cada modo de transporte, bem como para a temática mais geral da ocupação urbana, dado o papel fundamental da definição dos padrões de mobilidade.

6.2 Ocupação Urbana

Limitações:

- L1.** Barreira formada pelo vale do Corgo para o reforço do contínuo urbano entre as duas margens do rio;
- L2.** Focos isolados de monofuncionalidade residencial, levando a baixos níveis de acessibilidade pedonal;
- L3.** Ocupação urbana em áreas semirrurais e com baixa densidade, não constituindo malha urbana;
- L4.** Zonas residenciais ancoradas num único ponto de ligação à rede viária, reduzindo os níveis de acessibilidade.

Potencialidades:

- P1.** Focos de elevada densidade populacional, possibilitando a viabilização de uma oferta acrescida de transporte público;
- P2.** Zonas de forte urbanidade, com mistura das funções residenciais, comerciais e de serviços, favorecendo as deslocações a pé;
- P3.** Concentração da atividade industrial na Zona Empresarial de Constantim, reduzindo os conflitos entre as atividades económicas e a função residencial;
- P4.** Área verde urbana de grandes dimensões, localizada entre duas das principais centralidades urbanas.

[Handwritten signature]

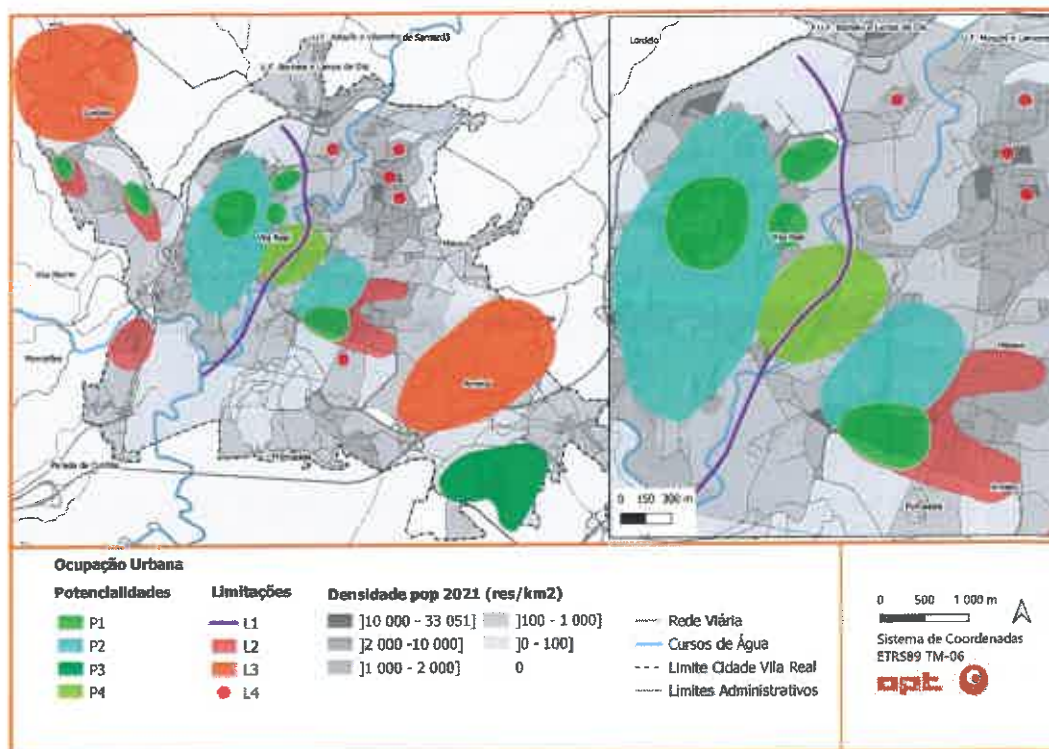


Fig. 73 Limitações e Potencialidades – Ocupação Urbana

6.3 Modos Ativos

Limitações:

- L1. Dificuldade em implementar uma rede ciclável na cidade central dada a reduzida largura da maioria dos arruamentos;
- L2. Inexistência de passeios em vastas extensões de zonas maioritariamente residenciais;
- L3. Zonas de concentração de atropelamentos.

Potencialidades:

- P1. Concentração de equipamentos no centro da cidade, favorecendo as deslocações a pé;
- P2. Zona pedonal no centro da cidade, humanizando o espaço público;
- P3. Zonas 30 e de coexistência, fomentando a redução da velocidade de circulação automóvel e o aumento de segurança de utilização dos modos ativos;
- P4. Projeto da uma nova ponte exclusiva aos modos ativos entre a UTAD e o centro da cidade;
- P5. Ecopista do Corgo, possibilitando uma ligação com um declive suave entre o norte e o centro da cidade de Vila Real;
- P6. Rede ciclável existente entre a Unidade de Saúde Familiar Nova Mateus, o Teatro Municipal e a UTAD;
- P7. Facilidade de ligação em modos ativos entre as centralidades do Centro e da Nossa Senhora da Conceição;

- P8.** Meios mecânicos instalados ou em instalação para transposição dos declives mais acentuados;
- P9.** Potencial de ligação da Ecopista do Corgo a importantes aglomerados residenciais;
- P10.** Existência de passadeiras sobreelevadas ou com iluminação especial nas vias de maior perfil, aumentando a segurança dos atravessamentos.

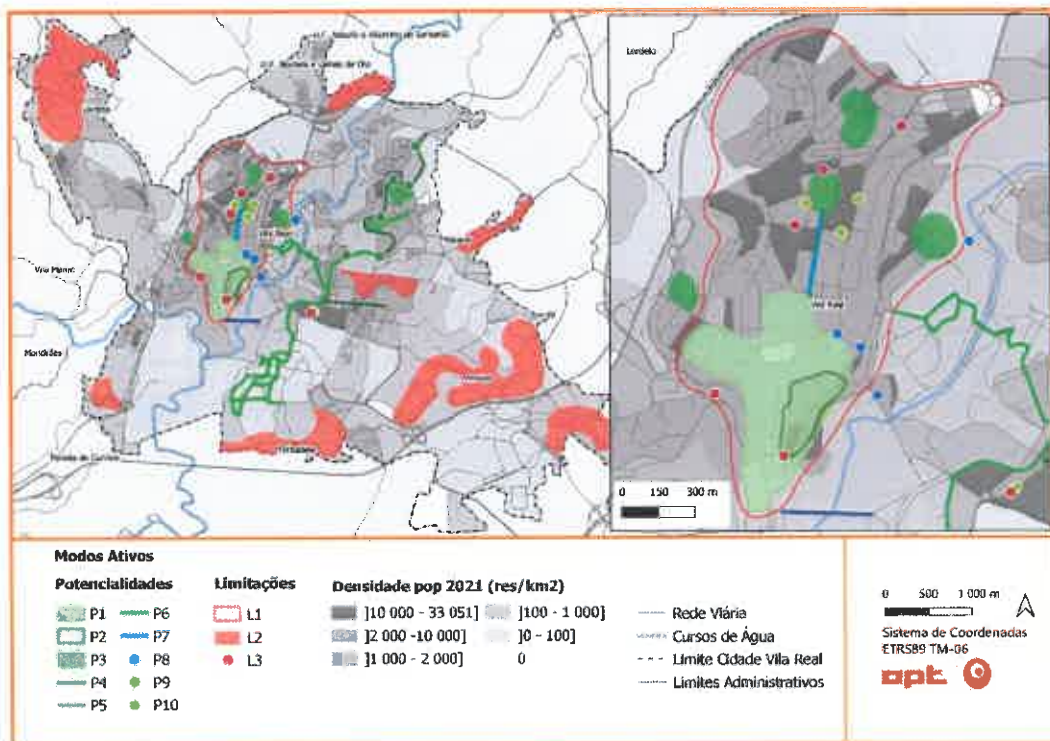


Fig. 74 Identificação das Limitações e Potencialidades – Modos Ativos

6.4 Transporte Público

Limitações:

- L1.** Zonas da cidade sem cobertura de Transporte Público;
- L2.** Paragens sem sinalização, dificultando a adoção do Transporte Público;
- L3.** Inadequação dos horários de funcionamento da Linha Noturna ao horário de funcionamento do Centro Comercial;
- L4.** Elevado número de variantes em várias linhas dos TUVR II, dificultando a compreensão da rede pelos utilizadores;
- L5.** Reduzida procura na maioria das linhas dos TUVR II, representando um encargo acrescido para o operador.

Potencialidades:

- P1. Rede Urbana com elevada frequência servindo uma percentagem significativa do centro da cidade;
- P2. Corredores BUS, permitindo a melhoria da eficiência do Transporte Público;
- P3. Interface Rodoviário, ligando as linhas Municipais e as linhas Urbanas;
- P4. Park&Ride previsto para Mateus. Potencial de compatibilização entre o automóvel e o Transporte Público;
- P5. Subsídio integral do passe escolar aos alunos do ensino obrigatório.

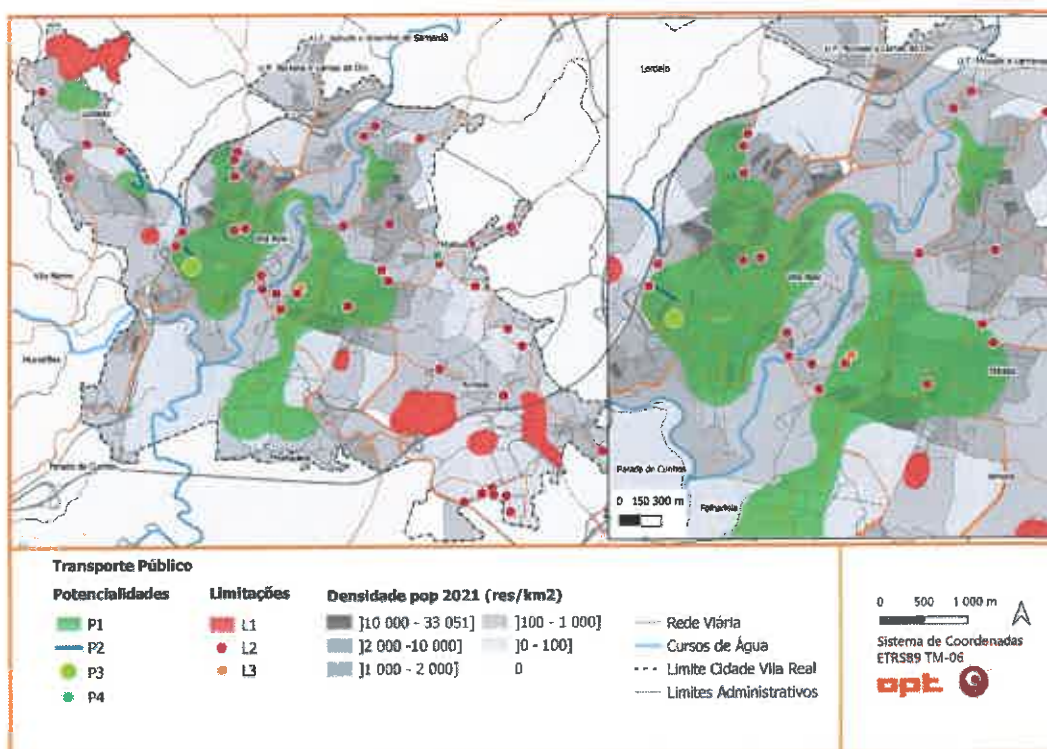


Fig. 75 Limitações e Potencialidades – Transporte Público

6.5 Circulação, Estacionamento e Logística

Limitações:

- L1. Zonas com elevada pressão de estacionamento no centro da cidade;
- L2. Zonas com elevada incidência de estacionamento ilegal;
- L3. Potencial de conflito entre modos na Avenida Carvalho Araújo;
- L4. Reduzida conectividade de algumas zonas residenciais densas;
- L5. Barreira criada pelo vale do Corgo, limitando a três as ligações entre margens;
- L6. Níveis elevados de congestionamento no eixo Este-Oeste;
- L6*. Níveis moderados de congestionamento;
- L7. Portagens na A4, desincentivando o uso da entrada sul da cidade;
- L8. Capacidade subutilizada no sentido ascendente da Avenida da Europa;

- L9.** Única ligação entre o centro da cidade e o Hospital, aumentando a pressão sobre a rede;
- L10.** Poucos pontos de ligação à rede viária estruturante, nomeadamente o IP4, concentrando os acessos ao centro da cidade em dois nós;
- L11.** Potencial de conflitos no cruzamento na base da Rua do Calvário;

Potencialidades:

- P1.** Zonas de estacionamento tarifado, favorecendo a rotação do estacionamento;
- P2.** Proximidade da Zona Empresarial de Constantim à rede distribuidora, reduzindo a circulação de pesados pela rede local;
- P3.** Nova ligação proposta entre o IP4 e a rua de Santa Iria, descongestionando do nó das Flores;
- P4.** Nova ligação prevista norte-sul, criando um atravessamento periférico a nascente da cidade;
- P5.** Criação prevista do parque de estacionamento do Seminário, reduzindo a pressão sobre o estacionamento de rua;
- P6.** Park&Ride em estudo para a rotunda de Mateus, com o potencial de reduzir a entrada de veículos na cidade;
- P7.** Novos nós propostos para o IP4, descongestionando os acessos a norte;

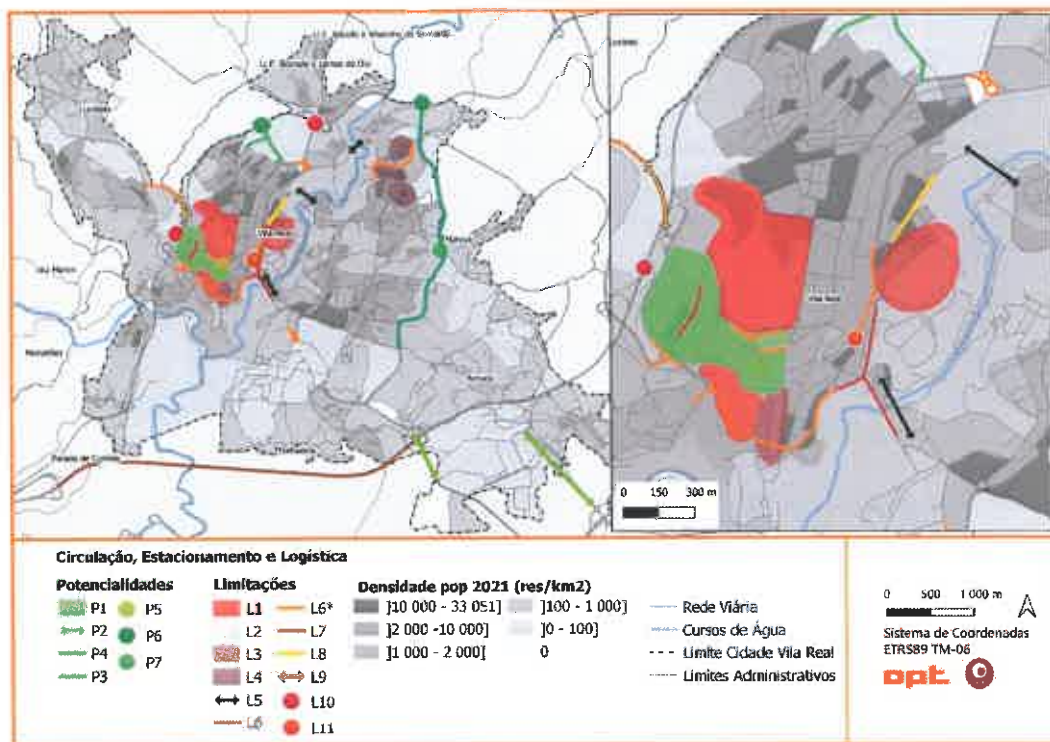


Fig. 76 Limitações e Potencialidades – Circulação, Estacionamento e Logística



7. Próximos passos

Com base nos ensinamentos recolhidos nesta fase de caracterização e diagnóstico, na próxima fase deste PMUS dar-se-á início ao desenvolvimento dos objetivos e da estratégia de intervenção, alinhada com os recursos do município e deste sistema urbano. Esta será auxiliada com a criação de uma visão para o sistema de mobilidade do município, articulada segundo as quatro principais temáticas exploradas no capítulo anterior. No final deste processo está também prevista a realização de um segundo momento de consulta pública.

8. Referências

- ACIV (2017). Definição de uma política e de princípios de organização e de gestão do sistema de estacionamento públicos em Vila Real – Caracterização do Sistema
- ACIV (2018). Caracterização da Mobilidade em Transporte Individual
- APA (2021). Emissões de Poluentes Atmosféricos por Concelho – 2015, 2017 e 2019. Agência Portuguesa do Ambiente: Amadora. Disponível em: <https://apambiente.pt/sites/default/files/_Clima/Inventarios/APA_Emissoes_Concelho_2015_2017_2019_SITE.PDF>
- CITTA (2017). Plano de Mobilidade e Transportes de Matosinhos.
- ELTIS (2019). Guidelines for developing and implementing a sustainable urban mobility plan. Second edition. DG MOVE: Bruxelas. Disponível em: <https://www.eltis.org/sites/default/files/sump-guidelines-2019_mediumres.pdf>
- IEA (2022) Transport: Tracking Progress 2022. International Energy Agency: Paris. Disponível em: <<https://www.iea.org/reports/transport>>
- INE (2011). Censos 2011. Resultados definitivos. Instituto Nacional de Estatística: Lisboa
- INE (2021). Censos 2021. Resultados provisórios. Instituto Nacional de Estatística: Lisboa
- Lopes, M.; Dias, A. (2022). Changing perspectives in times of crisis. The impact of COVID-19 on territorial accessibility. Transportation Research Part A: Policy and Practice. 158. 285-301
- Silva, C. (2013). Structural accessibility for mobility management. Progress in Planning. 81, 1-49
- SMTUC (2023). Relatório de Gestão 2022. Coimbra
- STCP (2023). Relatório e Contas 2022. Porto
- TRB (2010). Highway Capacity Manual. Washington DC: Transportation Research Board.
- TRENMO (2022). Relatórios trimestrais de monitorização do serviço público regular de transporte rodoviário de passageiros de Vila Real (fevereiro 2022 a outubro 2022)
- TRENMO (2023). Relatórios trimestrais de monitorização do serviço público regular de transporte rodoviário de passageiros de Vila Real (novembro 2022 a janeiro 2023)
- TUB (2023). Relatório e Contas 2022. Braga

9. Equipa de projeto

A equipa encarregue deste estudo é composta por um consórcio entre a OPT – Optimização e Planeamento de Transportes SA e a Oval Projetos Lda.

Sandra Vasconcelos Lameiras (coordenadora executiva)

Mestre em Tecnologias do Ambiente pela Universidade do Minho (2011), Licenciada em Eng^a Química pela Faculdade de Engenharia do Porto (1998), Pré-Bolonha. Exerceu funções de administradora executiva de empresas públicas e privadas na área dos transportes e mobilidade (entre 2009 e 2015). Desde 2016 exerce funções na comissão executiva da OPT acumulando o cargo de Diretora da área da mobilidade.

Miguel Lopes (coordenador técnico)

Doutorado pela Universidade do Porto (2015) e Mestre em Engenharia Civil pela Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto (FEUP) desde 2010. Atualmente é membro integrado no CITTA – Centro de investigação do Território, Transportes e Ambiente da FEUP e desde 2021 desempenha as funções de Coordenador da área da mobilidade na OPT.

André Pinto (consultor)

Mestre em Riscos, Cidades e Ordenamento do Território (2020) e Licenciado em Geografia (2018), ambos pela Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Desempenha funções de geógrafo, técnico de mobilidade e transportes na OPT, desde 2022.

Inês Monteiro (consultora)

Mestre em Engenharia e Gestão Industrial pela Universidade de Aveiro (UA), desde 2019. Desempenha as funções de consultora em mobilidade e transportes na OPT, desde 2019.

Avelino Oliveira (coordenador executivo)

Doutorado na Faculdade de Ciências Humanas e Sociais da Universidade Fernando Pessoa (2012) e Licenciado em Arquitetura pela Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto (1995), Pré-Bolonha. Secretário executivo da Área Metropolitana do Porto (AMP), onde desempenhou funções de responsável pela Autoridade Metropolitana de Transportes (2013-2017). Exerceu funções de administrador não executivo da Sociedade de Transportes Coletivos do Porto (STCP) (2018 – 2021);

Docente no Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas (ISCSP) – Universidade de Lisboa a licenciatura da Área de Administração Pública e Políticas do Território (2017- atual);

Docente na Faculdade de Ciência e Tecnologia da Universidade Fernando Pessoa (2001 – atual); Sócio, Gerente e Coordenador Geral da OVAL – Arquitectura e Engenharia, Lda. ligada à arquitetura, engenharia, avaliação imobiliária, gestão e fiscalização de obra e consultadoria especializada (2014 – atual);



Jorge Toscano (coordenador técnico)

Licenciatura em Arquitetura pela Faculdade de Arquitetura da universidade do Porto (1995), Pré-Bolonha. Arquiteto com funções de coordenação e gestão de projetos desde 1996, socio de vários gabinetes de arquitetura, atual sócio-gerente da AAT, Lda. Gestor dos projetos Requalificação da Estrada D. Miguel (Pedonal) em Gondomar e das Ciclovias Urbanas de Lagos. Participou no PMUS da Póvoa de Varzim no âmbito do enquadramento técnico e urbanístico.

Rafael Silva (consultor)

Mestre em Sistemas de Informação Geográfica e Ordenamento do Território (2022) e Licenciado em Geografia (2018), ambos pela Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Desempenha funções de geógrafo, técnica de mobilidade e transportes na OLV, desde 2019.

Helena Moreira (consultora)

Mestre em Sistemas de Informação Geográfica e Ordenamento do Território (2021) e Licenciado em Geografia (2018), ambos pela Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Desempenha funções de geógrafa, técnica de mobilidade e transportes na OLV, desde 2019.

PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

RELATÓRIO 2
OBJETIVOS E ESTRATÉGIA DE INTERVENÇÃO





Revisão	Autor(es)	Descrição da versão	Data de fecho
1.0	OPT	1ª versão	20/02/2023
2.0	<u>Coordenação Equipa:</u> Sandra Vasconcelos Lameiras	2ª versão Atualizada com os contributos da CM Vila Real	17/04/2023
3.0	<u>Coordenação Técnica:</u> Miguel Lopes André Pinto Mafalda Marinho Oval <u>Coordenação Equipa:</u> Avelino Oliveira <u>Coordenação Técnica:</u> Jorge Toscano Rafael Silva Helena Moreira	Versão Final Atualizada com os contributos da discussão pública	25/08/2023

Código

20230825_R_CMVilaReal_PRJ_0215_PMUS_Estrategia

Cliente



Conteúdo

Página

1.	INTRODUÇÃO	1
2.	VISÃO E ESTRATÉGIA PARA A CIDADE DE VILA REAL	2
2.1	OBJETIVOS CENTRAIS E ESTRATÉGICOS	2
2.2	PRINCÍPIOS BASE	4
2.3	OCUPAÇÃO URBANA	5
2.4	MODOS ATIVOS	6
2.5	TRANSPORTE PÚBLICO	9
2.6	CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	11
2.7	SÍNTESE	14
3.	SESSÕES DE PARTICIPAÇÃO	16
3.1	ORGANIZAÇÃO E OBJETIVOS	16
3.2	CARACTERIZAÇÃO DOS PARTICIPANTES	19
3.3	REFLEXÃO SOBRE OS CONTRIBUTOS	20
3.3.1	Modos ativos	20
3.3.2	Transporte Público	22
3.3.3	Circulação, Estacionamento e Logística	23
4.	CENÁRIOS DE EVOLUÇÃO	25
4.1	INTRODUÇÃO	25
4.2	CENÁRIO PESSIMISTA	25
4.3	CENÁRIO TENDENCIAL	26
4.4	CENÁRIO OTIMISTA	28
5.	PRÓXIMOS PASSOS	30
6.	EQUIPA DE PROJETO	30



Figura	Página
Fig. 1 Faseamento do estudo	2
Fig. 2 Objetivos Centrais e Estratégicos do PMUS da cidade de Vila Real	3
Fig. 3 Linhas base da estratégia	4
Fig. 4 Estratégia para o eixo ‘Ocupação Urbana’	6
Fig. 5 Estratégia para o eixo ‘Modos Ativos’	8
Fig. 6 Estratégia para o eixo ‘Modos Ativos’ – enfoque na zona central	8
Fig. 7 Estratégia para o eixo ‘Transporte Público’	10
Fig. 8 Estratégia para o eixo ‘Transporte Público’ – enfoque na zona central	10
Fig. 9 Estratégia para o eixo ‘Circulação, Estacionamento e Logística’	12
Fig. 10 Estratégia para o eixo ‘Circulação, Estacionamento e Logística’ – enfoque no centro	13
Fig. 11 Temas em discussão nos grupos de trabalho	16
Fig. 12 Grupos de trabalho	17
Fig. 13 Apresentação das conclusões dos grupos de trabalho	18
Fig. 14 Perfil do relacionamento dos participantes com Vila Real	19
Fig. 15 Antiguidade do relacionamento dos participantes com Vila Real	19
Fig. 16 Grau de concordância com as ações do eixo ‘modos ativos’	20
Fig. 17 Hierarquização das ações do eixo ‘modos ativos’	21
Fig. 18 Grau de concordância com as ações do eixo ‘transporte público’	22
Fig. 19 Hierarquização das ações do eixo ‘Transporte Público’	23
Fig. 20 Grau de concordância com as ações do eixo ‘Circulação, Estacionamento e Logística’	23
Fig. 21 Hierarquização das ações do eixo ‘Circulação, Estacionamento e Logística’	24
Fig. 22 Evolução estimada da repartição modal – cenário pessimista	26
Fig. 23 Evolução estimada da repartição modal – cenário tendencial	28
Fig. 24 Evolução estimada da repartição modal – cenário otimista	29



Tabela	Página
Tab. 1 Ações propostas para o eixo ‘Ocupação Urbana’	5
Tab. 2 Ações propostas para o eixo ‘Modos Ativos’	7
Tab. 3 Ações propostas para o eixo ‘Transporte Público’	9
Tab. 4 Ações propostas para o eixo ‘Circulação, Estacionamento e Logística’	12
Tab. 5 Articulação das ações com os objetivos	15
Tab. 6 Previsão da evolução da população – cenário pessimista	25
Tab. 7 Previsão da evolução da população – cenário tendencial	27
Tab. 8 Previsão da evolução da população – cenário otimista	28



1. Introdução

Ao longo das últimas décadas, o desenvolvimento dos territórios urbanos foi fortemente marcado pelo aumento dos índices de mobilidade. Por essa razão, o crescimento nos índices de motorização foi, assim, visto como um dos principais indicadores de crescimento económico. A gradual automobilização da sociedade, defendida como forma de evitar a sobrelotação dos centros das cidades e permitir a libertação dos meios rurais do isolamento, teve como consequências a expansão desmesurada do território urbanizado. Por via de padrões de ocupação dispersa e da construção de novas vias, ao aumento da acessibilidade regional (a média/ longa distância) contrapôs-se a diminuição da acessibilidade local (a curta distância). Por sua vez, o desaparecimento dos serviços e do comércio de proximidade tornou as populações gradualmente mais dependentes do automóvel. No entanto, nas áreas urbanas centrais, o tecido urbano, desenhado muito antes da explosão da taxa de motorização, não permitiu, fisicamente, comportar o aumento nos volumes de tráfego. Tal levou à intensificação dos níveis de congestionamento, à proliferação do estacionamento ilegal e desordenado e ao aumento da sinistralidade rodoviária.

Vila Real não foi exceção a esta tendência. Nas décadas de 50, 60 e 70, foram desenvolvidos diversos esforços com vista à aprovação do Plano de Urbanização (PU), destinado a estabelecer as linhas mestras do desenvolvimento futuro da cidade. No entanto, os diversos estudos desenvolvidos nunca ultrapassaram a fase de antepiano, remetendo para uma data incerta a entrada em vigor deste instrumento de planeamento.

Como consequência, Vila Real, em linha com muitos outros territórios a nível nacional, tirou partido da figura de loteamento urbano como forma de estruturar o seu crescimento e não, como seria desejável, do planeamento municipal. Fruto das preferências individuais dos diferentes promotores prevaleceu alguma irracionalidade, pelo menos numa perspetiva de estruturação coerente do modelo territorial, na localização dos diferentes loteamentos. Irremediavelmente, a rede viária viu-se obrigada a acompanhar o processo de aprovação dos diferentes projetos.

A aprovação do primeiro Plano Diretor Municipal (PDM) no ano de 1993 deu início a uma nova era no planeamento municipal e na gestão urbanística do concelho, ainda que com ambições manifestamente modestas, face à incipiência quanto à forma como o planeamento da zona urbana da cidade era tratado. Outro passo importante foi dado em 1999 com o arranque dos procedimentos técnicos e administrativos necessários para a criação de uma rede urbana de transportes públicos, que viria a entrar em funcionamento no ano de 2004. A proatividade do concessionário teve um papel determinante na tão desejada transferência modal a favor do transporte público, facto que pode ser comprovado a partir da comparação dos números de procura real com as projeções feitas nos estudos técnicos.

A primeira revisão do PDM, aprovada em 2011, deu origem à criação da Unidade Operativa de Planeamento e Gestão para a zona mais urbana da cidade, abrindo o passo para a elaboração futura de um PU. Este processo culminou, em 2019, com a aprovação das Normas Provisórias do PU da Cidade de Vila Real que vigoraram durante um ano, até 2020.

A cidade atual é o resultado deste processo, pelo que importa garantir uma gestão equilibrada em três vertentes principais: manter o que estiver devidamente consolidado sem possibilidade de alterações profundas, melhorar o espaço público urbano dentro daquilo que for possível e construir com base nas orientações e propostas vertidas no PUVR.

Este relatório espelha o trabalho desenvolvido na fase III da elaboração do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS) de Vila Real, em linha com o cronograma descrito de seguida.

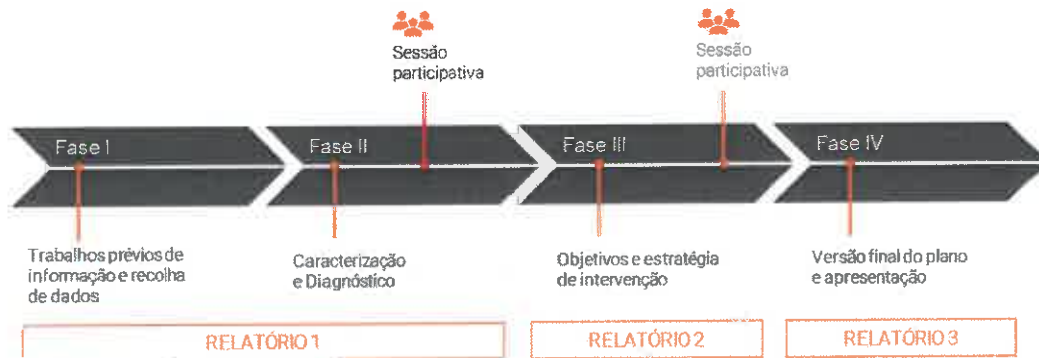


Fig. 1 Faseamento do estudo

Nesta terceira fase, alimentada pelo processo de caracterização e diagnóstico da Fase II é definida a estratégia de mobilidade para o território. Nela estão plasmados os principais eixos de atuação e os princípios base de intervenção das diferentes medidas a desenvolver, que em conjunto, constituirão a visão futura do sistema de mobilidade urbana.

2. Visão e Estratégia para a cidade de Vila Real

2.1 Objetivos Centrais e Estratégicos

As boas práticas de gestão da mobilidade, defendidas a nível europeu, apontam para a necessidade de reduzir o número de viagens, principalmente as de maior extensão e, como tal, mais propensas à utilização do automóvel. O aumento da eficiência económica e ambiental do sistema de mobilidade apenas será possível com a criação de condições para o fim da dependência automóvel, procurando um uso mais eficiente do espaço público destinado aos fluxos de pessoas e bens. Com isto será inevitável retirar protagonismo ao automóvel em favor de modos mais eficientes como o transporte público, a bicicleta e o modo pedonal. Simultaneamente, os desígnios atuais apontam para a necessidade da inclusão de questões estratégicas de usufruto do espaço público e do seu papel na vitalidade dos territórios.

Vila Real apresenta pretensões legítimas em reforçar o seu papel como alavanca da região, tirando partido de um conjunto de equipamentos e valências de grande importância. No entanto, tal apenas é possível se o território providenciar níveis de competitividade suficientes para a fixação da população e emprego, bem como para a atração de novos residentes e empresas. Este Plano de Mobilidade Urbana Sustentável baseia-se numa visão a longo prazo,

mais extensa do que os 5 anos de vigência deste documento, definindo os primeiros passos da concretização do novo sistema de mobilidade urbana de Vila Real, ancorados em dois objetivos centrais e em quatro objetivos estratégicos.

OBJETIVOS CENTRAIS

- 1** Desenvolver a cidade da proximidade, baseada em princípios de densificação e de aumento dos níveis de acessibilidade local
- 2** Orientar a evolução do sistema de mobilidade com vista a um reequilíbrio progressivo dos modos de transporte

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

- 1** Reformular os padrões de desenvolvimento territorial promovendo a acessibilidade local
- 2** Promover a utilização dos modos ativos, através do aumento dos níveis de conforto e segurança
- 3** Melhorar a atratividade do Transporte Público, tornando-o mais abrangente, justo e fácil de usar
- 4** Promover a gestão eficiente da infraestrutura viária, reduzindo o protagonismo do automóvel e humanizando o espaço da rua

Fig. 2 Objetivos Centrais e Estratégicos do PMUS da cidade de Vila Real

Os dois objetivos centrais do PMUS da cidade de Vila Real reiteram a necessidade de atuar simultaneamente no binómio uso do solo/sistema de mobilidade, pois, sem intervir na raiz dos processos de desenvolvimento urbano, o esforço, tempo e investimento necessários para alterar significativamente os padrões de mobilidade aumentam exponencialmente.

Já os objetivos estratégicos estruturam-se de acordo com os quatro principais eixos temáticos de atuação deste PMUS. O primeiro, incidindo sobre a temática da ocupação urbana, tem como objetivo reformular, à macro escala, as orientações para o desenvolvimento do sistema urbano, a forma de construir a cidade, promovendo, de forma gradual, a aproximação das pessoas às atividades, criando as bases para possibilitar a introdução gradual de modos mais sustentáveis no quotidiano da população.

O segundo e terceiro objetivos destinam-se a articular as ações necessárias para promover, diretamente, a utilização dos modos ativos e do transporte público, tornando-os mais seguros, confortáveis e fáceis de utilizar.

O último objetivo incide não apenas sobre o transporte individual, dado o enfoque em temáticas como o congestionamento, o estacionamento e a logística urbana, mas também sobre toda a infraestrutura viária. Tal deve-se ao facto de que, ao promover a redução do uso do automóvel estão a criar-se condições para a utilização dos outros modos que partilham o espaço canal.

Dr. António

2.2 Princípios base

A estratégia definida para a cidade de Vila Real resulta do entendimento da macroestrutura urbana em três zonas, cada uma com características e necessidades distintas. A cidade de proximidade configura o núcleo central da cidade, expandindo até à UTAD, Timpeira e Bairro Dr. Francisco Sá Carneiro. Aqui, as medidas a propor preconizarão a consolidação do tecido urbano, a promoção da densificação urbana e o estabelecimento gradual dos modos ativos como prioritários. Tratando-se do território com maior oferta de transporte público, beneficiará também de medidas destinadas ao aumento da sua competitividade.

Um segundo território, em grande medida em torno da cidade central, com a exceção do núcleo de Constantim e parte de Arroios, configura-se como a cidade de transição. Nesta parcela da cidade de Vila Real, os modos ativos articulam-se com o transporte público como alternativas viáveis ao automóvel, pelo que as estratégias deverão incidir sobre ambos. A sua proximidade aos territórios com maiores índices de acessibilidade justifica, ao mesmo tempo, a necessidade de salvaguardar qualquer fenómeno de expansão urbana para quando este território apresentar condições para garantir a adoção de hábitos de mobilidade sustentáveis.

Já o terceiro setor constitui a cidade periférica, caracterizado por baixos índices de acessibilidade por modos ativos e transporte público e, como tal, dependentes do automóvel. Face a estas circunstâncias a estratégia passará por minimizar as distâncias percorridas em automóvel nas deslocações diárias, fomentando a possibilidade de utilização do transporte individual em apenas parte dos trajetos, complementando-o com os modos ativos ou o transporte público.

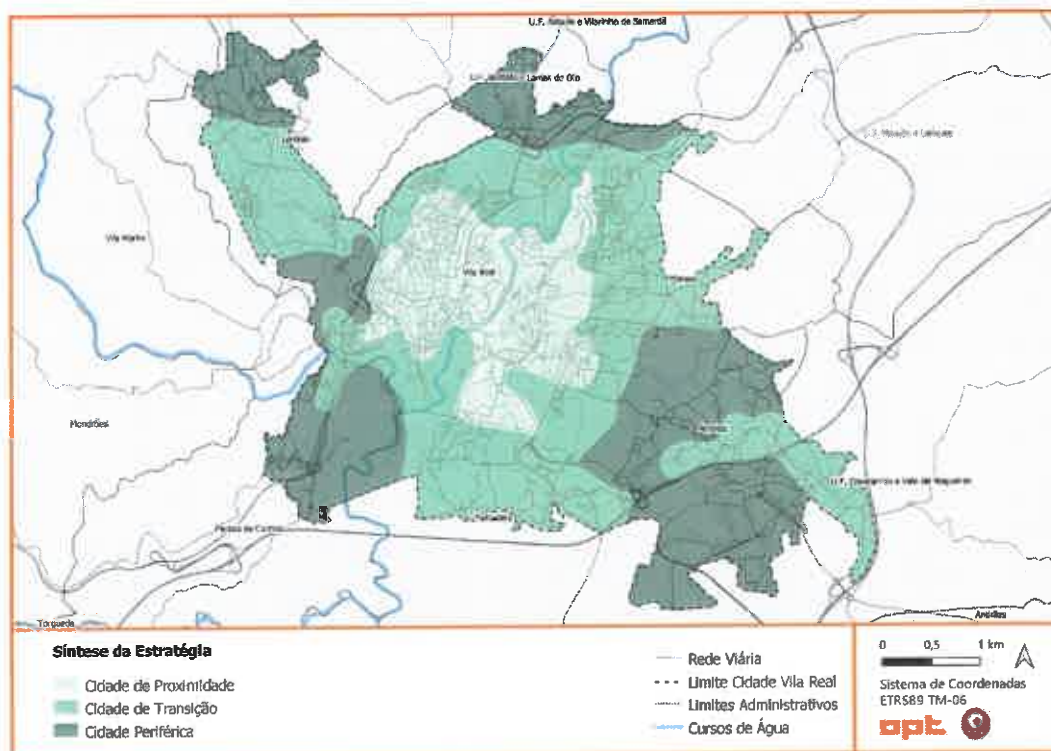


Fig. 3 Linhas base da estratégia

2.3 Ocupação Urbana

A proximidade é vista como um dos principais designios de um urbanismo justo e sustentável, potenciando a acessibilidade local. A acessibilidade do território é um atributo que, embora não diretamente perceptível nem mensurável pela população, acaba por condicionar as escolhas individuais de mobilidade. A existência de baixos níveis de acessibilidade local, em contraste com elevados índices de acessibilidade regional, tem como consequência direta a necessidade de recorrer ao automóvel para satisfazer a maioria, ou mesmo todas, as necessidades de viajar. Ao mesmo tempo, reduzidas densidades populacionais são não só indutoras de baixos níveis de acessibilidade local, como diminuem a captação do transporte público e, como tal, a viabilidade económica de qualquer serviço.

Assim, para se atingir o desígnio de promover a acessibilidade local é fundamental a redução da necessidade de viajar longas distâncias para a satisfação das necessidades diárias de mobilidade, ou seja, pelo aumento da competitividade dos modos ativos e do transporte público comparativamente ao automóvel. Tal pode ser concretizado através da aproximação das pessoas das atividades (emprego, educação, saúde, comércio e lazer), através da reestruturação das políticas de ocupação do solo, favorecendo a concentração nas zonas com maiores índices de acessibilidade, enquanto se desincentiva a Urbanização dispersa e focada na acessibilidade automóvel. Outro caminho possível passa pela aproximação das atividades das pessoas, através da sua redistribuição numa malha mais fina, com o objetivo central de reduzir a extensão e frequência das deslocações. Em Vila Real, dois exemplos notórios surgem da fixação dos principais serviços públicos na zona mais central e antiga da cidade, com exceção dos dois principais polos geradores e atratores de tráfego (UTAD e Hospital), bem como de vários focos de monofuncionalidade residencial.

A definição de um sistema urbano de centralidades será essencial para o reforço da coesão territorial e a articulação, à macroescala, das políticas e investimentos para o reforço da mobilidade. A promoção da proximidade não passa apenas pela redefinição do modelo de gestão territorial, recaindo também alguma responsabilidade sobre os grandes empregadores do concelho, através do desenvolvimento de Planos de Mobilidade de Empresas.

A tabela seguinte resume as ações propostas para este eixo.

Tab. 1 Ações propostas para o eixo 'Ocupação Urbana'

OU.01	Criação de um novo <i>branding</i> da cidade de proximidade
OU.02	Apoiar a redefinição dos critérios de ocupação do solo em função dos índices de acessibilidade
OU.03	Redefinição dos critérios de estacionamento privado
OU.04	Realização de um inquérito à mobilidade da população residente
OU.05	Definição do sistema urbano de centralidades

[Handwritten signature]

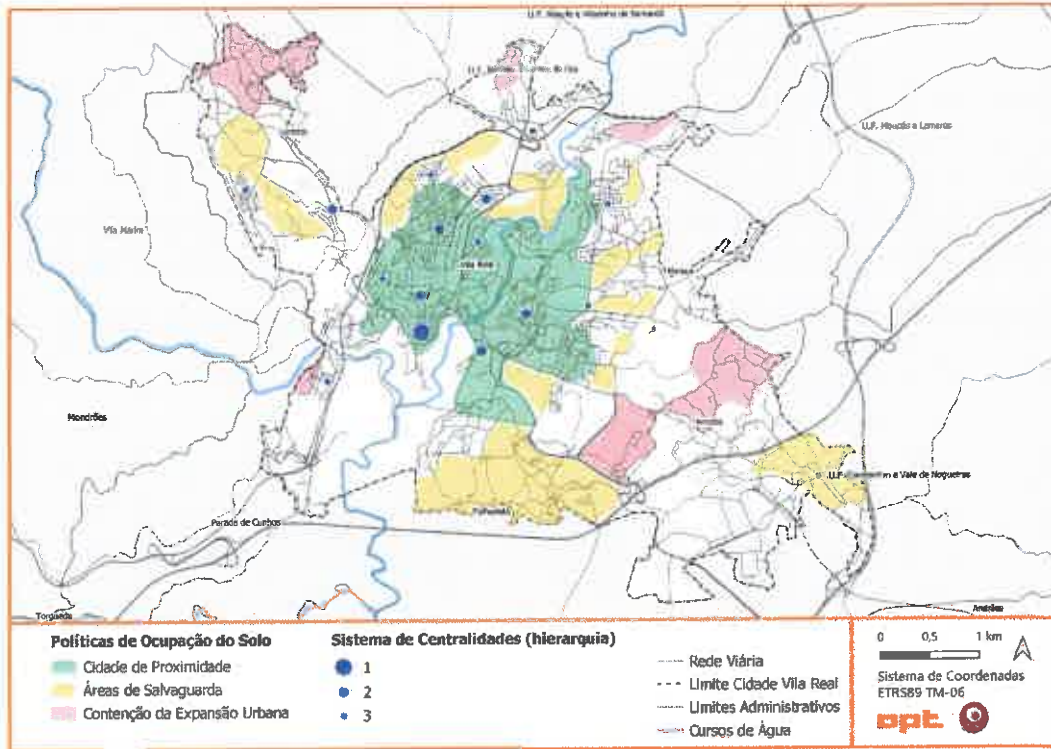


Fig. 4 Estratégia para o eixo 'Ocupação Urbana'

A figura anterior sumariza a estratégia para este eixo, sendo evidente a distinção entre as três tipologias de políticas de uso do solo necessárias para o melhor aproveitamento das condições atuais do sistema de mobilidade, mas também para o alavancamento das ações direcionadas aos diferentes modos de transporte. Ao mesmo tempo, fica perceptível a concentração de centralidades no interior do território da cidade de proximidade, pese embora a existência de alguns focos a potenciar no espaço de transição entre o território central e a primeira coroa periférica.

2.4 Modos Ativos

Para além da macroestrutura do território, as escolhas modais dependem das oportunidades criadas pela infraestrutura de transportes. No cerne da cidade da proximidade estão os modos ativos, não só pela sua importância como charneira do urbanismo de proximidade, mas também porque representam o primeiro e último passo da cadeia de transportes. Deve assim ser dada a importância devida ao modo pedonal nas áreas de maior acessibilidade e densidade, dotando o espaço público de níveis adequados de acessibilidade universal, mas também criando condições para a circulação segura a pé, com destaque para os atravessamentos.

Em territórios com maiores níveis de urbanidade, de entre todos os modos de transporte a bicicleta apresenta o maior potencial de ganho de acessibilidade por cada euro de investimento. Apesar de fortemente impactada pelas questões da topografia, atualmente as soluções de

propulsão elétrica, com custos gradualmente inferiores, permitem facilmente ultrapassar estes entraves à disseminação deste modo de transporte. Embora, idealmente, a bicicleta dever circular em infraestrutura dedicada, é sabido que o espaço canal na cidade de Vila Real nem sempre garante as condições necessárias para a sua implementação. Assim, caso o espaço disponível não permita a criação de ciclovias, o desafio passa em redesenhar o espaço canal para garantir a coexistência equilibrada entre todos os modos de transporte e tornar a bicicleta um meio de locomoção seguro, através da disseminação das zonas 30 e de coexistência. Para além de ações físicas é fundamental o complemento com ações imateriais, com claro enfoque na população escolar, com o objetivo de formar a educação para a importância da mobilidade sustentável. Assim, para os Modos Ativos as ações que se propõem são elencadas de seguida.

Tab. 2 Ações propostas para o eixo 'Modos Ativos'

MA.01	Realização de cadastro da infraestrutura de modos ativos
MA.02	Elaboração do Regulamento para a Micromobilidade
MA.03	Realização de um estudo para a redefinição dos locais de atravessamento de peões
MA.04	Melhoria das condições de circulação pedonal na cidade central e na proximidade aos Grandes Polos Geradores
MA.05	Melhoria dos níveis de segurança da circulação pedonal nos territórios de baixa densidade
MA.06	Reforço dos meios mecânicos para transposição dos declives mais acentuados
MA.07	Reforço da conectividade em modos ativos dos polos residenciais à restante malha urbana
MA.08	Construção da nova ponte pedonal
MA.09	Sobrelevação das passadeiras nos eixos com maior volume de tráfego
MA.10	Extensão da Ecopista do Corgo com ligação aos aglomerados residenciais adjacentes
MA.11	Estruturação de Rede Ciclável Urbana, com enfoque nos estabelecimentos de ensino
MA.12	Criação de pontos para estacionamento de bicicletas nos grandes geradores
MA.13	Expansão do sistema de micromobilidade partilhada
MA.14	Transformação do centro da cidade e zonas residenciais em Zona 30, focada em estratégias de acalmia
MA.15	Criação de Zonas de Coexistência em arruamentos de menor largura e em zonas residenciais selecionadas
MA.16	Realização de projetos Piloto de Urbanismo Tático para criação de zonas de vizinhança e novos arruamentos pedonais
MA.17	Realização de campanhas de promoção da utilização dos modos ativos (Pedibus e Bikebus) pela população escolar

As duas figuras que se seguem resumem, em todo o território da cidade e no centro da cidade, respetivamente, o âmbito territorial das principais ações definidas para este eixo. Torna-se evidente a definição do centro da cidade como ponto de partida para a introdução do sistema de micromobilidade. Articulada com a expansão da rede ciclável e da melhoria da conectividade pedonal para norte e oeste, cobrindo assim grande parte dos territórios mais densos e com maior potencial de utilização dos modos ativos, fica delimitado o território onde os modos ativos ganharão um papel preponderante na mobilidade diária da população. Nesta representação espacial fica também clara a delimitação dos territórios residenciais de baixa densidade onde o modo pedonal deverá ser abordado não tanto numa perspetiva de mobilidade, mas sim segundo o aumento dos índices de segurança.

Handwritten signature and initials in blue ink.

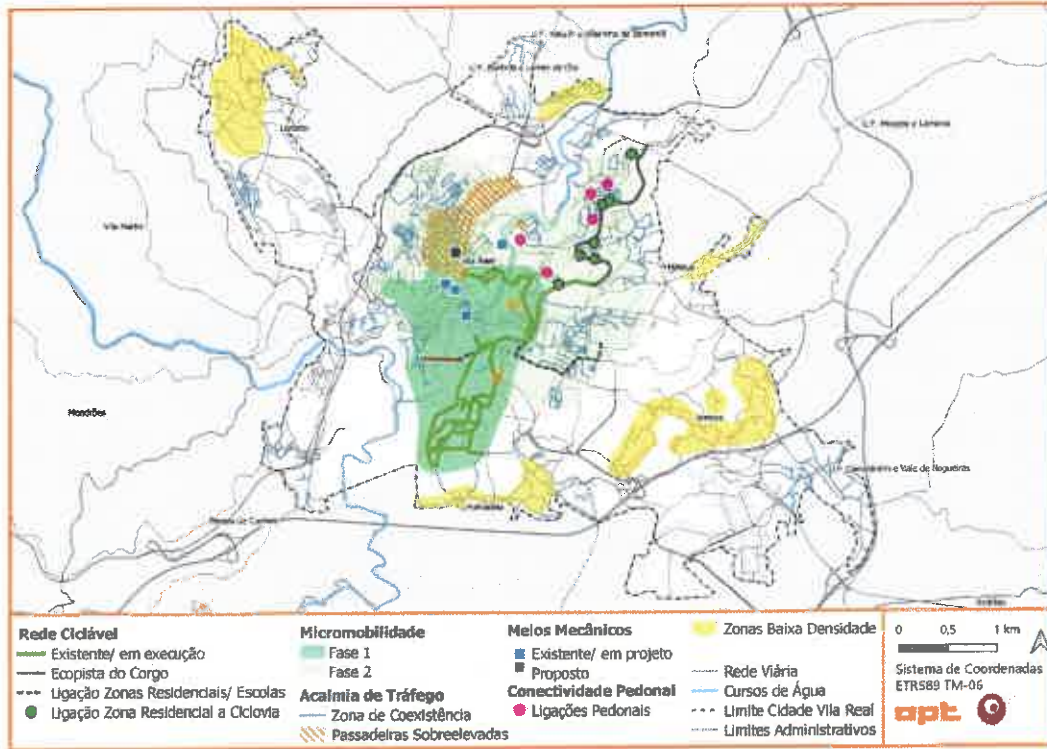


Fig. 5 Estratégia para o eixo 'Modos Ativos'

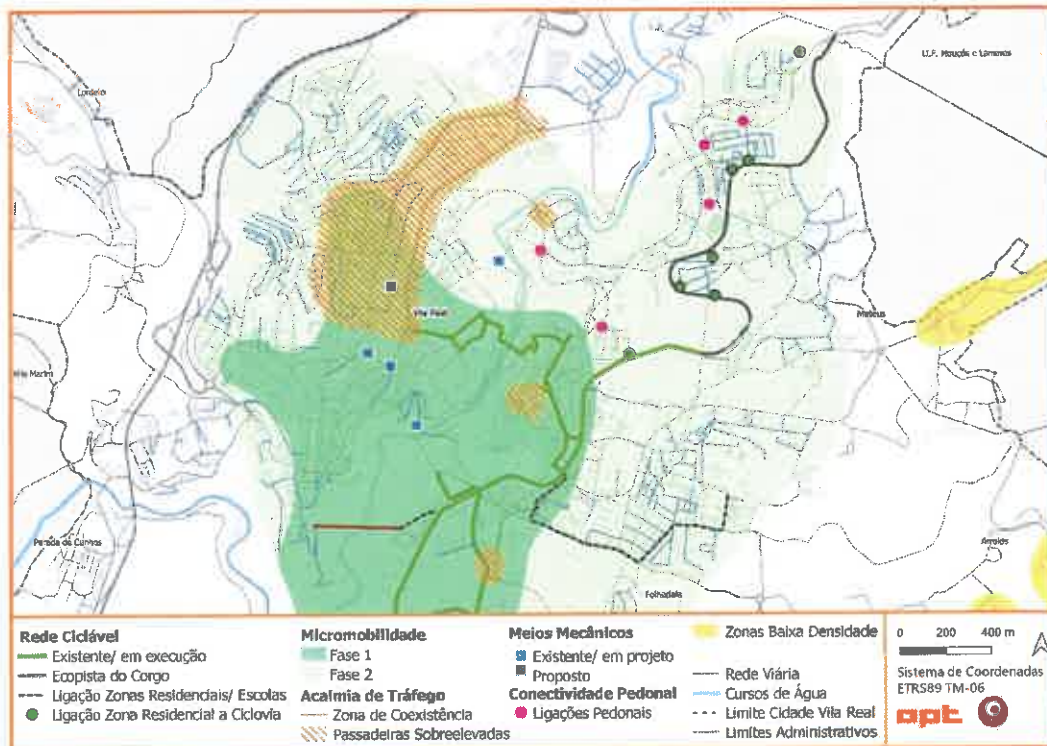


Fig. 6 Estratégia para o eixo 'Modos Ativos' – enfoque na zona central

2.5 Transporte Público

Para as situações onde a proximidade não é atingível através dos modos ativos, o transporte público surge como o principal protagonista. Vila Real possui, no seu território central, um conjunto de fatores indutores de uma maior robustez do sistema de transporte público. Em primeiro lugar, a concentração de população, emprego, equipamentos e serviços públicos na sua área central, gerando uma massa crítica de potenciais utilizadores. Em segundo, por via das condicionantes orográficas, a configuração da rede viária, ancorada num conjunto limitado de eixos viários estruturantes leva à sobreposição parcial de traçados e, como tal, a elevadas frequências de serviço. Fora do centro, e apesar da dispersão territorial que caracteriza parte do território da cidade, a concentração da função residencial em loteamentos relativamente compactos e a agregação do emprego em três grandes polos agregadores (o Hospital, a UTAD e a Zona Industrial de Constantim) permite a maximização da cobertura através de um número limitado de ligações. A melhoria progressiva do transporte público deve assim passar por um aumento da sua cobertura espacial, quer através do serviço regular, quer do transporte flexível, e também por mais frequências e por uma maior equidade tarifária.

De seguida encontram-se tabeladas as ações previstas no âmbito do Transporte Público.

Tab. 3 Ações propostas para o eixo 'Transporte Público'

TP.01	Realização de um estudo para a otimização da oferta da rede dos TUVR
TP.02	Realização de um estudo para a Expansão do TPF a zonas sem oferta
TP.03	Realização de um estudo para identificação de possíveis corredores BUS
TP.04	Realização de Inquérito de satisfação aos utilizadores da rede dos TUVR
TP.05	Promoção da substituição gradual da frota de TP por veículos mais eficientes
TP.06	Promoção da elaboração de Planos de Mobilidade para Equipamentos de interesse geral
TP.07	Realização de um estudo para a alteração da localização das praças de Táxis
TP.08	Melhoria das condições de espera e acesso às paragens
TP.09	Implementação de painéis de informação em tempo real, de forma progressiva, nas paragens com maior oferta
TP.10	Implementação de uma ligação em teleférico no eixo Hospital - UTAD
TP.11	Criação de infraestruturas de <i>Park & Ride</i>
TP.12	Atualização da app dos Urbanos de Vila Real
TP.13	Implementação de uma Plataforma Tecnológica de Gestão do TPF
TP.12	Realização de campanhas de incentivo à utilização do Transporte Público

Os mapas seguintes refletem o âmbito espacial desta estratégia, ficando evidente a delimitação do território central, de maior oferta, o território atualmente carente de oferta e o eixo preferencial do sistema de alta capacidade, funcionando como charneira do sistema de transporte público deste território, em articulação com soluções de Park & Ride. Ao mesmo tempo é perceptível a abrangência do programa de intervenções necessárias na infraestrutura, nomeadamente nas paragens, de forma a garantir as condições de conforto necessárias para tornar o transporte público atrativo.

[Handwritten signature]

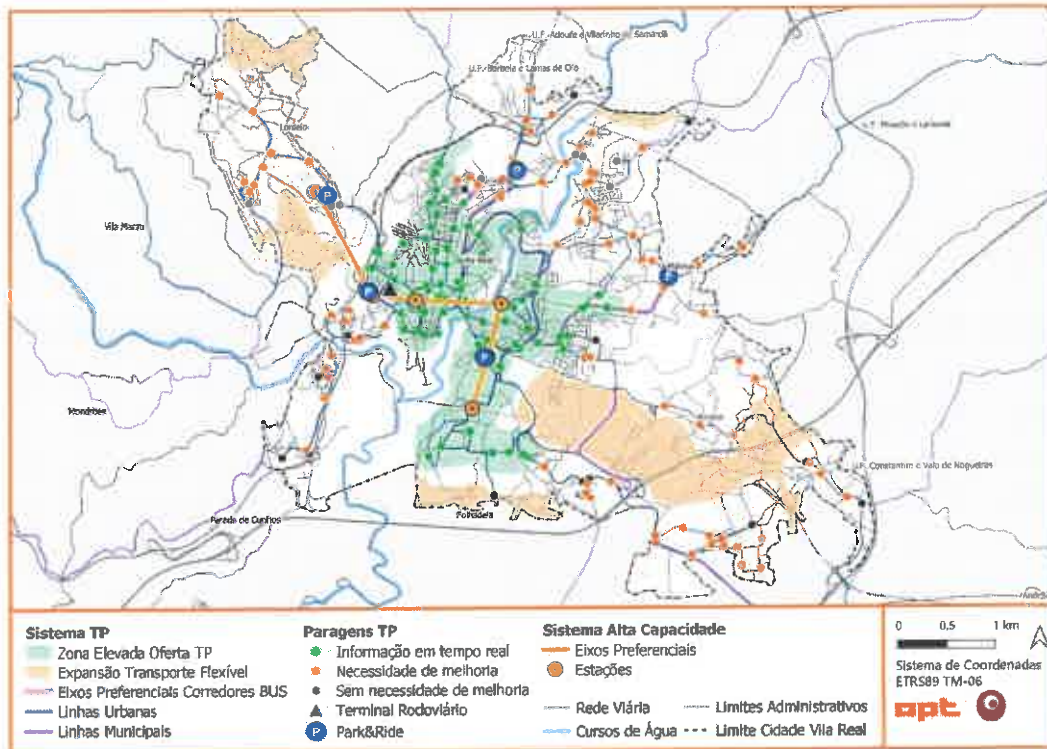


Fig. 7 Estratégia para o eixo 'Transporte Público'

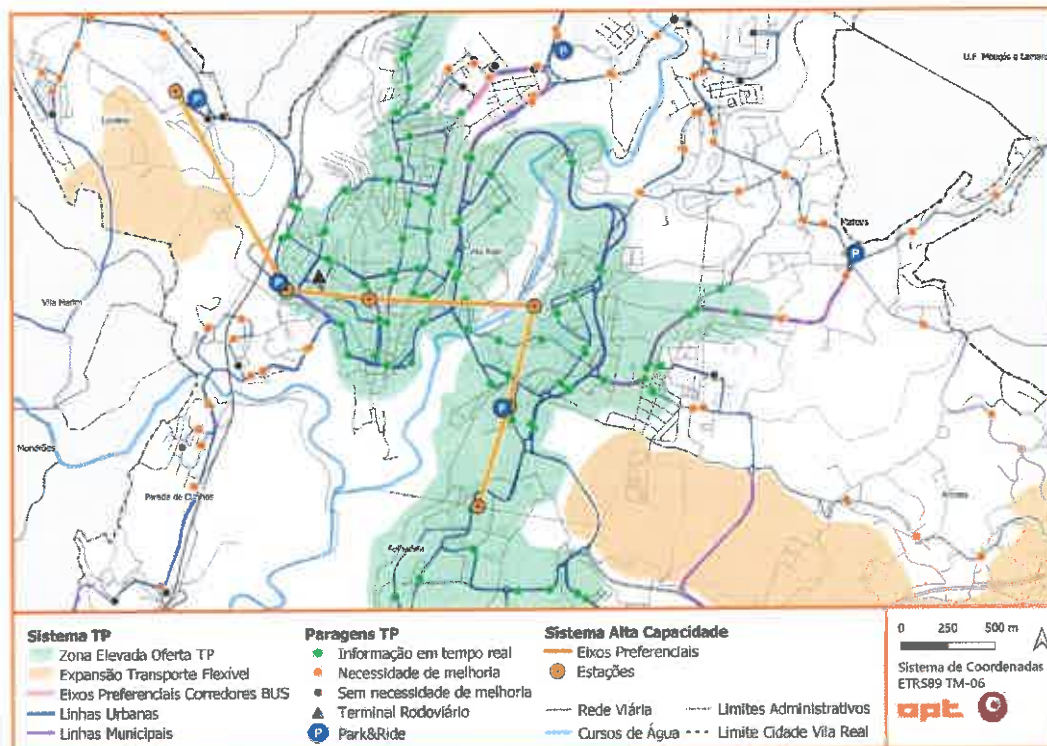


Fig. 8 Estratégia para o eixo 'Transporte Público' – enfoque na zona central

2.6 Circulação, Estacionamento e Logística

As limitações orográficas deste território, embora úteis para a estruturação da rede de transporte público, criando eixos de elevada oferta condicionam, seriamente, a capacidade de construir novas vias e novas travessias sobre o rio Corgo, reduzindo a conectividade entre as principais centralidades da cidade. Simultaneamente, os volumes de tráfego de atravessamento ao longo do núcleo central, com destaque para as Avenidas 1º de Maio e Carvalho Araújo, são responsáveis por elevados níveis de congestionamento, com todas as externalidades associadas. A necessidade de desviar o tráfego de atravessamento no centro da cidade é uma prioridade no curto prazo, não obstante a resistência dos automobilistas a usar vias alternativas, o que dificultará esse desiderato.

Outra das pedras basilares do controlo da utilização do automóvel passa pelo reforço de uma política de estacionamento coerente, assente na garantia da rotatividade da utilização dos lugares na rua, com uma política tarifária acessível, na defesa dos residentes sem acesso a estacionamento próprio e na fiscalização eficaz do estacionamento ilegal. Ao mesmo tempo, as operações de logística urbana, essenciais na dinâmica do comércio de rua, deverão ser regulamentadas e repensadas numa lógica de otimização de recursos. O estacionamento tem também um papel útil na potencial redução do número de veículos nas zonas mais congestionadas, através da consolidação de uma rede de parques periféricos de utilização gratuita e servidos por transporte público, e na gestão dos acessos aos estabelecimentos de ensino, através da implementação de zonas de *Kiss & Go*.

A gestão da infraestrutura viária, a longo prazo, deve passar pela reinvenção da rua, numa aposta pela equidade da distribuição mais equitativa do espaço canal. Reconhecendo a impossibilidade de compatibilizar todos os modos, esta tentativa de inversão da pirâmide hierárquica visa dar destaque aos modos mais vulneráveis, proporcionando as bases para a requalificação dos espaços públicos, o aumento da qualidade de vida dos habitantes e a revitalização da economia local do município.

A implementação de técnicas de acalmia de tráfego, com a criação de zonas 30 e de coexistência, principalmente nas zonas residenciais e de comércio tradicional, terá um papel chave no desincentivo dos excessos de velocidade, reduzindo os índices de sinistralidade ao mesmo tempo que se reforça o papel da rua como espaço de socialização, especialmente pelas crianças.

Finalmente, não poderá ser descurado o papel dos sistemas inteligentes de gestão da infraestrutura, otimizado a capacidade disponível e reduzindo a necessidade de investimentos supérfluos.

De seguida resumem-se as ações propostas neste eixo de análise.

Tab. 4 Ações propostas para o eixo 'Circulação, Estacionamento e Logística'

CI.01	Realização de um estudo de tráfego para a melhoria das condições de circulação entre margens e dos fluxos de atravessamento
CI.02	Redefinição da hierarquia e critérios de dimensionamento dos perfis dos arruamentos
CI.03	Redefinição da política de estacionamento
CI.04	Reforço das medidas de combate ao estacionamento ilegal
CI.05	Aumento do número de eixos restritos à circulação de pesados
CI.06	Realização de um estudo para a otimização da sinalização viária
CI.07	Densificação da rede viária urbana
CI.08	Construção da variante Nascente
CI.09	Implementação de soluções Kiss & Go nos acessos aos principais estabelecimentos de ensino
CI.10	Criação de regulamentação para a Logística Urbana
CI.11	Realização de um estudo para a localização dos locais para cargas e descargas
CI.12	Implementação de soluções de Micrologística e de Consolidação de Logística Urbana
CI.13	Atualização da frota do município para veículos zero emissões
CI.14	Reforço da infraestrutura de carregamento para veículos elétricos
CI.15	Implementação de um sistema inteligente de gestão e informação de tráfego em tempo real
CI.16	Implementação de sistema inteligente de sinalização do estacionamento em tempo real

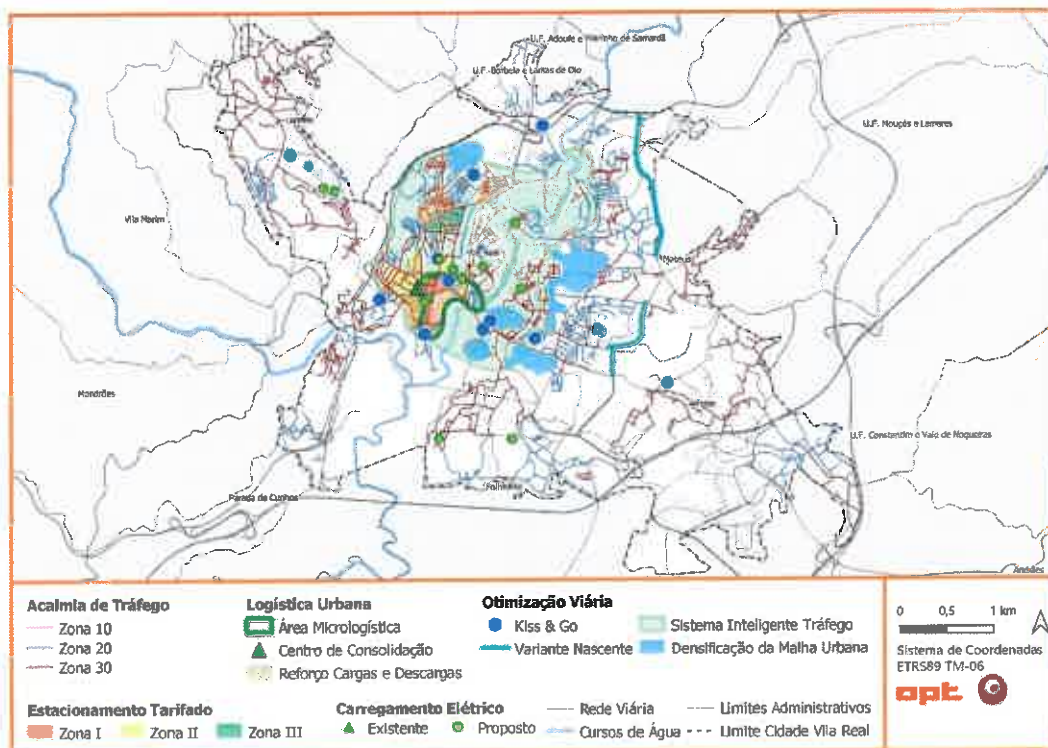


Fig. 9 Estratégia para o eixo 'Circulação, Estacionamento e Logística'

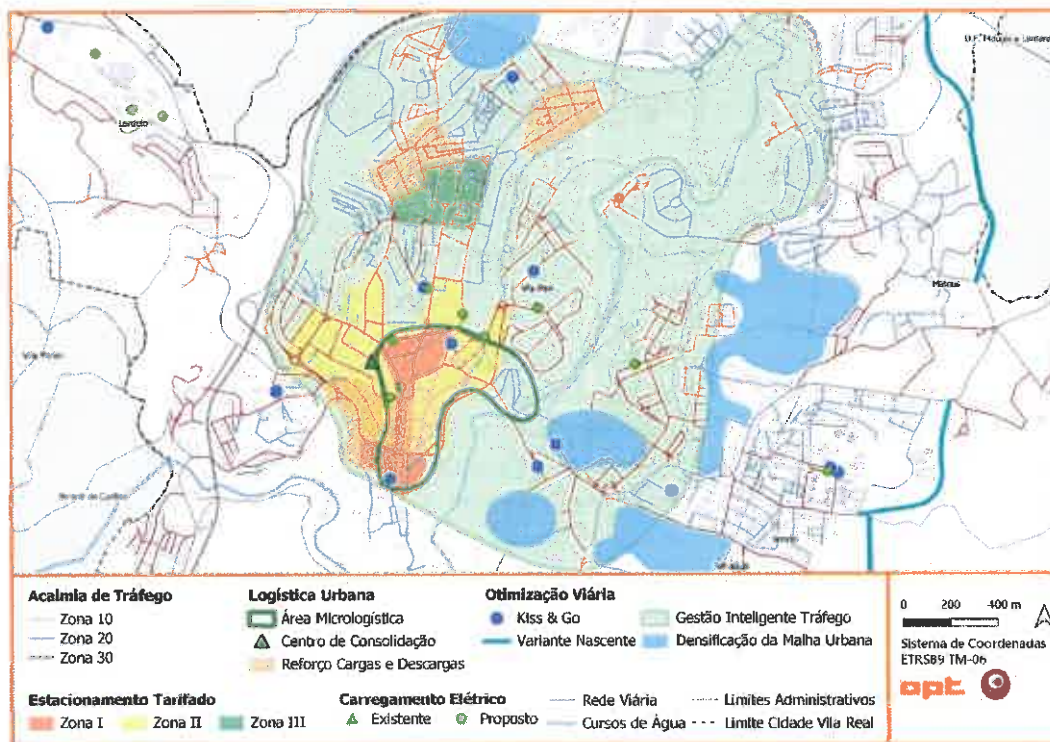


Fig. 10 Estratégia para o eixo 'Circulação, Estacionamento e Logística' – enfoque no centro

As figuras anteriores facilitam o entendimento da estratégia desenvolvida para este eixo temático.

A abrangência das novas zonas 30 e de coexistência, que incluirão a esmagadora maioria da rede viária da cidade terão um papel fundamental na articulação harmoniosa de todos os modos de transporte, enquanto a nova variante nascente e a implementação de soluções de gestão inteligente permitirão reduzir os índices de congestionamento. Ao mesmo tempo é sinalizado o território destinado à expansão da zona de estacionamento tarifado e são identificadas as áreas chave para a otimização das operações de logística urbana, quer no reforço de lugares para cargas e descargas nos arruamentos com dinâmicas comerciais mais intensas, mas também no núcleo histórico, ancorado em soluções de micrologística.

Ainda nesta representação destaca-se a identificação de zonas alvo para a densificação da malha urbana. Localizadas próximas à cidade central, esta estratégia permitirá não só atrair mais população e emprego, ao abrir novas frentes para construção, mas também aumentar a permeabilidade da rede viária, facilitando as deslocações por modos ativos.



2.7 Síntese

A estratégia desenvolvida para o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da cidade de Vila Real destaca-se pela sua abrangência temática, extravasando a temática da mobilidade urbana e procurando atuar sobre alguns dos principais fatores que influenciam a escolha modal da população. Por essa razão, um número restrito de ações possui um carácter transversal, atuando diretamente sobre todos os objetivos centrais e estratégicos. Tal é o caso da ação destinada à redefinição do sistema de centralidades urbanas, que terá um papel fundamental na redefinição do sistema urbano e, por consequência, do sistema de mobilidade. No entanto, a maioria das ações da temática da ocupação urbana destinam-se a atuar principalmente sobre o primeiro objetivo estratégico, remetendo a atuação direta sobre cada um dos modos de transporte para as ações das temáticas respetivas.

A tabela seguinte detalha a articulação de cada uma das 52 ações com os objetivos centrais e estratégicos. Do universo de ações preconizadas, apenas três não estão relacionadas com o segundo objetivo central e dezoito atuam diretamente sobre ambos, o que reforça a complexidade da estratégia desenvolvida.

Seis das ações na temática dos modos ativos surgem com o potencial de intervir, direta ou indiretamente, nos desígnios definidos para os restantes modos. Tal é o caso das ações focadas no reforço da conectividade pedonal, aproximando a população do transporte público, ou aquelas destinadas à promoção da bicicleta, à humanização das ruas e à acalmia de tráfego, reduzindo o protagonismo do automóvel.

No que respeita ao transporte público, o carácter de transversalidade é menos intenso, resumindo-se às ações de criação de corredores BUS e à promoção da elaboração de planos de mobilidade para equipamentos.

Finalmente, quanto à temática da Circulação, Estacionamento e Logística, a redefinição da hierarquia da infraestrutura apresenta um carácter estruturante, atuando potencialmente sobre todos os modos de transporte. A promoção da densificação da rede urbana e a restrição da circulação a veículos pesados são duas das componentes da estratégia com um cariz transversal.

Tab. 5 Articulação das ações com os objetivos

Ações	<p>PROMOVER A CIDADE DE PROXIMIDADE BASEADA EM PRINCÍPIOS DE DENSIFICAÇÃO E DE AUMENTO DOS NÍVEIS DE ACESSIBILIDADE LOCAL ORIENTAR A EVOLUÇÃO DO SISTEMA DE MOBILIDADE COM VISTA A UM REEQUILÍBRIO PROGRESSIVO DOS MODOS DE TRANSPORTE Reformular os padrões de desenvolvimento territorial promovendo a acessibilidade local Promover a utilização dos modos ativos através do aumento dos níveis de conforto e segurança Melhorar a atratividade do transporte público, tornando-o mais abrangente, justo e fácil de usar Promover a gestão eficiente da infraestrutura viária, reduzindo o protagonismo do automóvel e humanizando o espaço da rua</p>						
	OC1	OC2	OE1	OE2	OE3	OE4	
Ocupação Urbana	OU.01	X		X			
	OU.02	X	X	X			
	OU.03	X	X	X		X	
	OU.04	X	X		X	X	
	OU.05	X	X	X	X	X	
Modos Ativos	MA.01		X		X		
	MA.02		X		X	X	
	MA.03		X		X		
	MA.04	X	X		X		
	MA.05	X	X		X		
	MA.06	X	X		X		
	MA.07	X	X		X	X	
	MA.08	X	X		X		
	MA.09		X		X		
	MA.10	X	X		X	X	
	MA.11	X	X		X	X	
	MA.12		X		X		
	MA.13	X	X		X	X	
	MA.14	X	X		X	X	
	MA.15	X	X		X	X	
	MA.16	X	X		X	X	
	MA.17		X		X		
Transporte Público	TP.01	X	X		X		
	TP.02	X	X		X		
	TP.03		X		X	X	
	TP.04		X		X		
	TP.05		X		X		
	TP.06		X		X		
	TP.07		X		X		
	TP.08		X		X		
	TP.09		X		X		
	TP.10		X		X		
	TP.11		X		X		
	TP.12		X		X		
	TP.13		X		X		
	TP.14		X		X		
Circulação, Estacionamento e Logística	CI.01		X			X	
	CI.02		X		X	X	
	CI.03		X			X	
	CI.04		X			X	
	CI.05		X		X	X	
	CI.06		X			X	
	CI.07	X	X	X	X	X	
	CI.08		X			X	
	CI.09		X			X	
	CI.10		X			X	
	CI.11		X			X	
	CI.12		X			X	
	CI.13		X				
	CI.14		X				
	CI.15		X			X	
	CI.16		X			X	

3. Sessões de participação

3.1 Organização e Objetivos

Após o sucesso da primeira sessão que reuniu as principais entidades do município e onde foram debatidos os pontos chave do diagnóstico realizado pela equipa técnica, foi realizada uma segunda sessão, desta vez orientada para a discussão da estratégia.

Apesar do processo de diagnóstico e, por consequência, o plano de ação se estruturar em quatro temas: ocupação urbana, modos ativos, transporte público e circulação, estacionamento e logística, entendeu-se que o primeiro, pela sua natureza conceptual, não originaria uma discussão tão frutífera quanto os restantes, pelo que apenas foram distribuídos os participantes pelos últimos três temas.



Fig. 11 Temas em discussão nos grupos de trabalho

Para auxiliar os diferentes grupos de trabalho foram produzidos vários elementos gráficos, sobre a forma de mapas, transpondo os principais elementos da estratégia para o formato físico. Estes mapas, impressos em grande formato, foram dispostos em cada uma das mesas dos grupos de trabalho, possibilitando aos participantes a oportunidade de escrever sobre os mesmos. Em cada grupo de trabalho estiveram presentes membros da equipa técnica, com o objetivo de esclarecer qualquer dúvida dos presentes na interpretação da estratégia e, ao mesmo tempo, para coordenar a discussão.

De seguida apresentam-se registos das imagens captadas na segunda sessão de participação pública que decorreu a 9 de fevereiro.



Fig. 12 Grupos de trabalho

Foi entregue uma ficha de participante a solicitar dados como o nome, emprego (função/cargo), qual a relação com a cidade de Vila Real (podendo assinalar-se se vivia, trabalhava ou ambos) e por quanto tempo estava ligado à cidade, bem como o email para envio posterior das notas e conclusões retiradas desta sessão. Esta ficha formulário respeitou toda a regulamentação do Regulamento Geral de Proteção de Dados em vigor.

A todos os participantes foi fornecida uma ficha com a listagem de todas as ações propostas para a temática em discussão. Esta teve como objetivo auscultar os presentes quanto ao grau de concordância e pertinência de cada ação. O grau de concordância foi analisado com a aplicação de uma escala de Likert de 5 níveis (entre discordo totalmente a concordo totalmente), enquanto a pertinência foi avaliada segundo três níveis (adiável, importante e urgente).

Terminadas as sessões de discussão temáticas, os participantes reuniram-se novamente no auditório onde foram apresentadas as principais conclusões ao grande grupo. Na temática dos modos ativos o Arq. Avelino Oliveira apresentou os principais pontos da discussão, onde se verificou que a temática da micromobilidade teve protagonismo. A melhoria das condições de acessibilidade pedonal e atravessamento de peões na rede viária, bem como a extensão da rede ciclável, a criação de uma nova ponte pedonal, novos meios mecânicos para transposição de declives e a reconversão de ruas em zonas 30 ou de coexistência foram alguns dos assuntos mais discutidos.



Fig. 13 Apresentação das conclusões dos grupos de trabalho

Na apresentação do tema da circulação, estacionamento e logística, o Arq. Jorge Toscano e o Eng. Miguel Lopes destacaram a importância dada ao combate ao estacionamento ilegal e os constrangimentos criados pelo acesso aos estabelecimentos de ensino. Os participantes reconheceram também a necessidade de procurar formas de reduzir o congestionamento nos principais pontos de estrangulamento, bem como a criação da nova variante nascente.

Na última temática apresentada, transporte público, a Eng^a Sandra Vasconcelos Lameiras mencionou a importância de melhorar a fiabilidade do serviço dos TUVR, a implementação de um tarifário mais acessível e a disponibilização de informação ao público mais eficiente. Ao longo da discussão sobre esta temática os participantes identificaram a necessidade de correções pontuais no traçado e nos horários de algumas linhas.

A sessão de encerramento foi realizada pelo Senhor Vereador das Acessibilidades, Mobilidade e Transportes, Eng. Adriano Sousa, que sintetizou a estratégia em curso no Município no âmbito da mobilidade sustentável, dando ênfase a vários projetos já em curso, agradecendo por fim à equipa técnica do município e da OPT/Oval todo o trabalho desenvolvido em conjunto até à data, destacando o agradecimento aos participantes pelos contributos dados nas sessões de participação.

3.2 Caracterização dos participantes

Esta Sessão de Participação Pública contou com a presença de 31 participantes, dos quais cerca de dois terços trabalham e vivem no município e, como tal, são mais impactados por quaisquer medidas de gestão de mobilidade. Seguidamente, residem em Vila Real, mas trabalham noutro concelho 19% dos participantes e inversamente, 16% dos participantes deslocam-se diariamente para Vila Real, retornando para o concelho de residência ao final do dia.

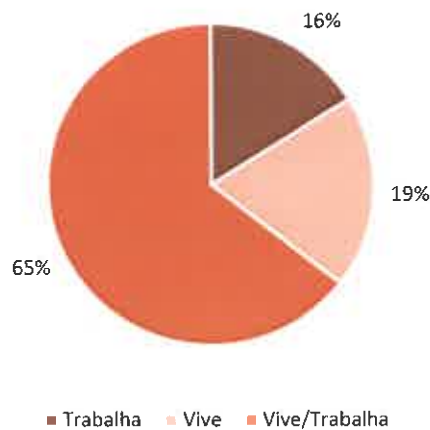


Fig. 14 Perfil do relacionamento dos participantes com Vila Real

A esmagadora maioria dos participantes (78%) apresenta uma relação de antiguidade com Vila Real com mais de 20 anos, o que significa, necessariamente, uma relação de pertença mais forte e um maior conhecimento sobre os principais problemas de Vila Real. Apenas 3% dos participantes tem uma relação com Vila Real com menos de 1 ano. É possível encontrar um paralelo entre a duração desta relação e a residência no concelho.

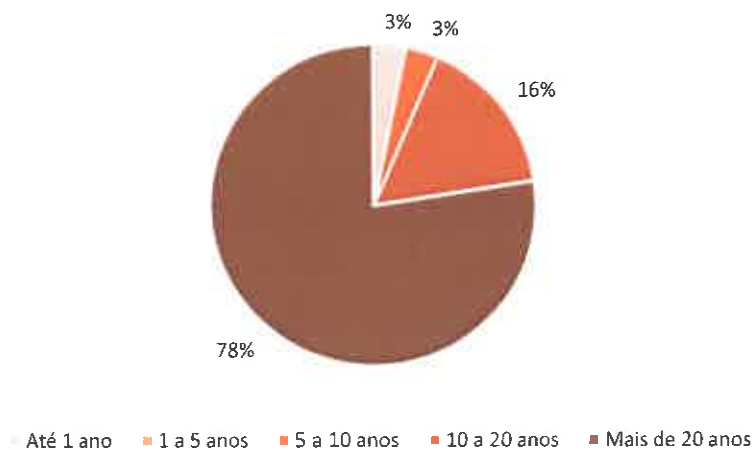


Fig. 15 Antiguidade do relacionamento dos participantes com Vila Real

3.3 Reflexão sobre os contributos

O preenchimento das fichas de avaliação temáticas pelos presentes permitiu não só sumarizar as principais linhas de tendência de aceitação por parte dos participantes, mas também identificar possíveis pontos a corrigir, quer no âmbito de ações individuais quer nos pontos centrais da estratégia. Nesta secção são apresentados não só estes resultados, mas também os diferentes contributos provenientes da discussão dos grupos de trabalho.

3.3.1 Modos ativos

Segue-se a apresentação dos resultados para o primeiro grupo temático, destinado aos modos ativos.

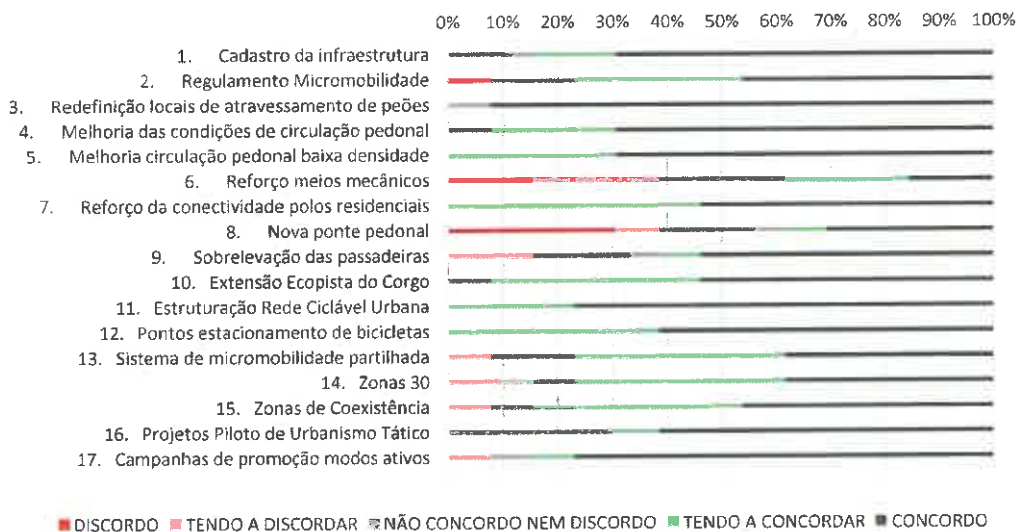


Fig. 16 Grau de concordância com as ações do eixo 'modos ativos'

Os resultados ilustram que, apesar do panorama globalmente positivo, a melhoria das condições estruturais para a circulação a pé e em bicicleta está no topo das preocupações da população. Destaca-se assim a estruturação de uma rede ciclável urbana, com os correspondentes pontos para estacionamento de bicicletas, principalmente nos estabelecimentos de ensino, a melhoria das condições de circulação pedonal no centro da cidade, o reforço da conectividade pedonal aos polos residenciais e a melhoria de circulação pedonal nos territórios de baixa densidade, todas com taxas de concordância acima dos 90%. Para tal, foi referida a necessidade da limpeza dos passeios da vegetação intrusiva, tendo sido dado o exemplo da Avenida Aureliano Barrigas, a garantia da manutenção de percursos pedonais acessíveis e a tentativa da conciliação desses mesmos percursos com parques, praças verdes ou jardins. Quanto aos locais de atravessamento de peões, como um dos pontos importantes da discussão, destacou-se a necessidade de avaliar não só a localização das passadeiras, mas também o tipo de piso das mesmas, uma vez que certas configurações podem constituir-se como armadilhas para aqueles com mobilidade reduzida ou mais distraídos.

Apesar da existência de algumas opiniões contrárias, é importante referir também que a necessidade de realizar campanhas de promoção dos modos ativos junto da população escolar reuniu bastante suporte.

Inversamente, as maiores críticas surgiram na ação focada no reforço dos meios mecânicos e na proposta sobre a nova ponte pedonal, esta última a ser criticada por aproximadamente 40% dos presentes, demonstrando preocupações não pela sua importância, mas pelos elevados custos, de construção e manutenção, associados a estes equipamentos.

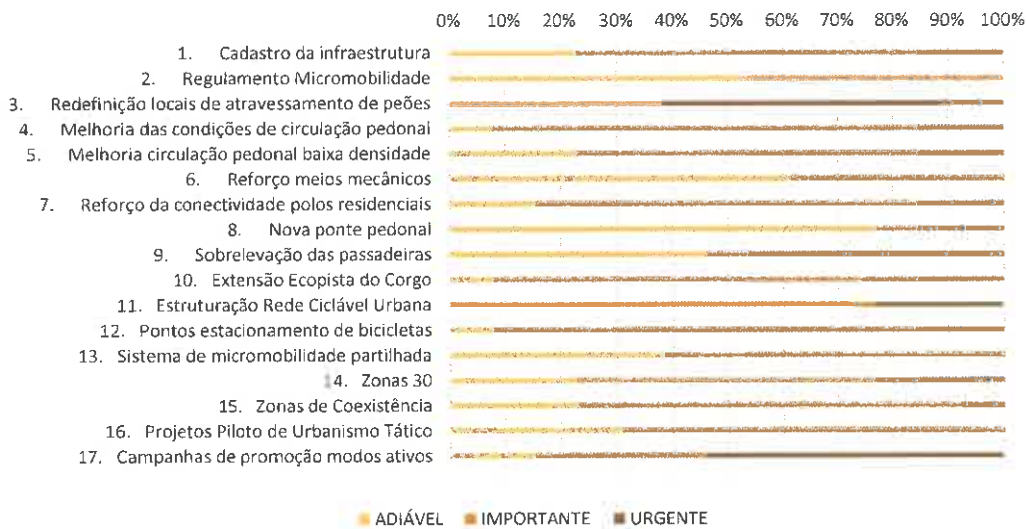


Fig. 17 Hierarquização das ações do eixo 'modos ativos'

Ao analisar a hierarquização das ações é possível tecer um conjunto de considerações adicionais. A prioridade passa pelo aumento dos índices de segurança dos peões, através da redefinição dos locais de atravessamento e pela sobrelevação das passadeiras. Em simultâneo, é também visto como urgente a realização de campanhas de promoção dos modos ativos. Inversamente, as ações à primeira vista mais onerosas são aquelas que foram consideradas como mais facilmente adiáveis, como é o caso dos meios mecânicos e da nova ponte. Surpreendentemente, apesar das preocupações da população sobre um possível excesso de trotinetes e de bicicletas partilhadas, a criação de um regulamento de micromobilidade, essencial para disciplinar a sua operação e minimizar os impactos negativos, é vista como menos prioritária. É importante referir que entre a realização desta sessão e a elaboração deste relatório deu-se início à operação do sistema de micromobilidade partilhada no município. Por essa razão, nesta sessão foi apresentada a hipótese da entrada em funcionamento de um sistema dessa natureza, enquanto na versão final da estratégia é defendido o planeamento da sua expansão.

[Handwritten signature]

3.3.2 Transporte Público

A análise que se segue diz respeito à interpretação dos resultados do grupo de discussão do transporte público.

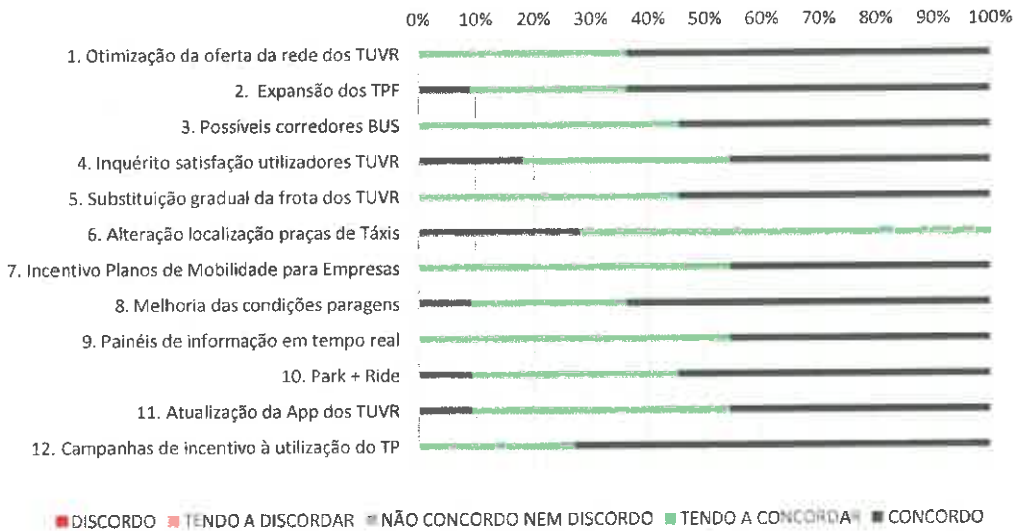


Fig. 18 Grau de concordância com as ações do eixo ‘transporte público’

Passando para o transporte público, o grau de aceitação dos presentes foi superior à da temática anterior, não se registando quaisquer respostas de discórdia total ou tendencial. A proposta de alteração de localização das praças de táxi foi aquela que gerou menos entusiasmo, com cerca de 30% dos participantes a demonstrar alguma indiferença quanto à sua relevância. Destacaram-se pela positiva as ações focadas na otimização da oferta dos TUVR, na expansão do TPF, na melhoria das condições nas paragens e na realização de campanhas de incentivo à utilização do transporte público, principalmente nas escolas, sendo esta aquela com maior nível global de concordância. A criação de campanhas de acompanhamento dos estudantes nos autocarros pode ser uma medida incentivadora e segura para aumentar a utilização por parte dos mais jovens nas viagens casa-escola.

Durante a discussão foi referida a necessidade de a rede dos TUVR ser mais “intuitiva e descomplicada”, disponibilizando acesso a um preço acessível e com tempos de viagem planeados a serem cumpridos. Foi ainda referida a necessidade de a informação ao passageiro poder ser alvo de melhorias, principalmente na central rodoviária, com a disponibilização das próximas partidas num LCD de grandes dimensões, mas também nas paragens. Mais especificamente foi discutida a possibilidade de prolongar a linha 2 às Flores e a redução no número de variantes na linha 3. Foi, por último, sugerida a criação de um corredor BUS na Avenida da Europa, na ligação entre as Boxes, passando pelas Piscinas de Codessais, chegando à rotunda da MCoutinho e Alameda de Grasse.

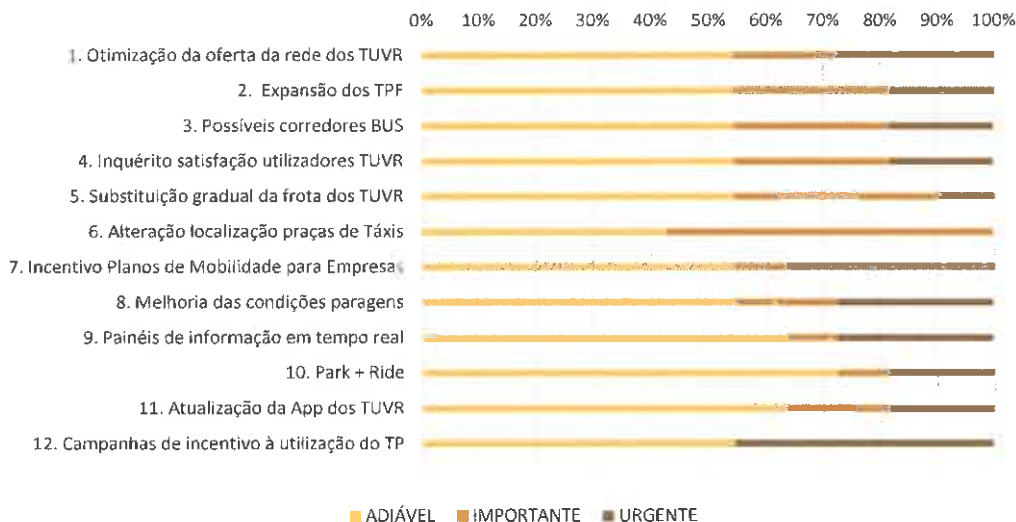


Fig. 19 Hierarquização das ações do eixo 'Transporte Público'

A priorização das ações focadas no transporte público destacou intervenções físicas como a urgência de melhorar as condições de espera nas paragens, mas também iniciativas de sensibilização e de incentivo à utilização deste modo de transporte ou de criação de Planos de Mobilidade para Empresas. Já a ação que preconiza a criação de parques dissuasores foi entendida como sendo a mais adiável neste momento.

3.3.3 Circulação, Estacionamento e Logística

Segue-se, por último, a análise aos resultados do grupo temático focado na circulação, estacionamento e logística.

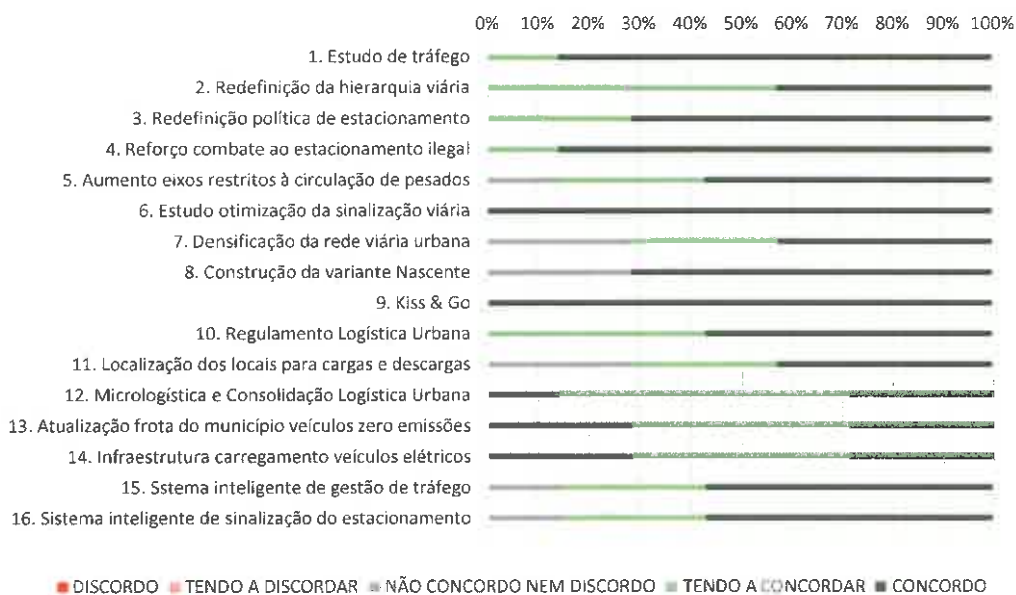


Fig. 20 Grau de concordância com as ações do eixo 'Circulação, Estacionamento e Logística'

26
Amorim

Similarmente ao grupo anterior, não se registaram quaisquer opiniões contrárias quanto à pertinência das diferentes ações para a concretização da estratégia. A discussão nesta temática gravitou, essencialmente, sobre o estacionamento e o congestionamento, o que se reflete no elevado grau de concordância com as ações, como por exemplo a realização de um estudo de tráfego, o reforço do combate ao estacionamento ilegal, a realização de um estudo para a otimização da sinalização viária e a implementação de *Kiss & Go* em todos os estabelecimentos de ensino. Estas ações apresentaram graus de concordância plena de pelo menos 90% dos participantes.

A criação de espaços para tomada e largada de alunos não é, no entanto, na opinião dos presentes, suficiente, pelo que defenderam que devem ser realizados esforços para que, através da fiscalização, os mesmos sejam usados corretamente e não como mais espaço para estacionamento de longa duração. Outros temas por norma mais polémicos como o aumento da área de estacionamento tarifado foram, em grande medida, aceites desde que permitam a rotação de estacionamento em zonas com maior pressão.

As ações focadas na eletrificação da frota do município e na expansão da rede para carregamento de veículos elétricos surgem como aquelas com menor grau de concordância, com apenas 30% dos participantes a defender essas medidas de forma veemente.

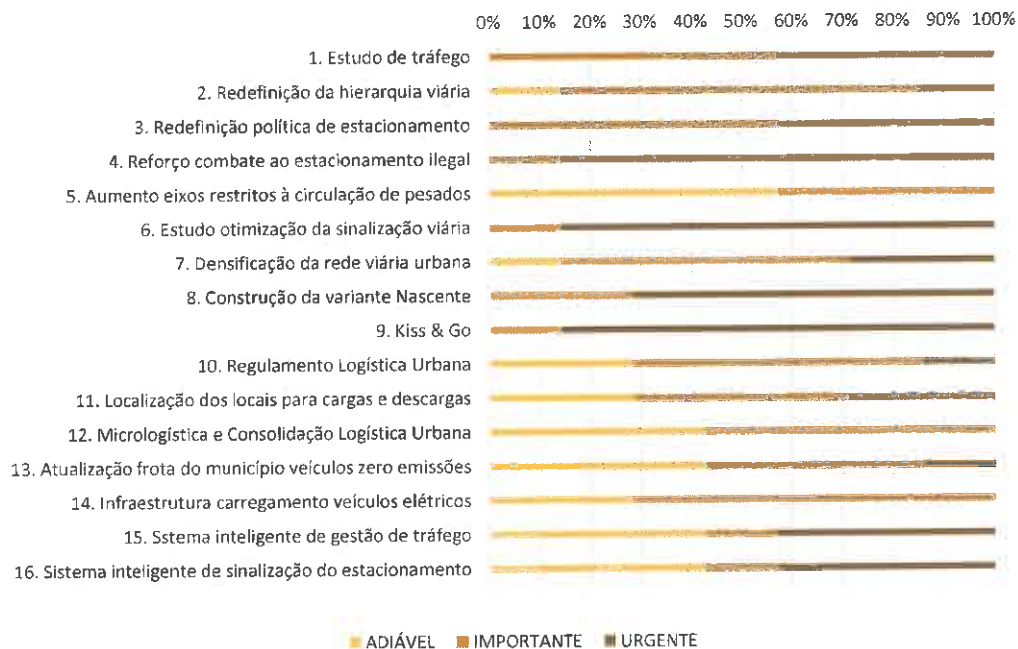


Fig. 21 Hierarquização das ações do eixo 'Circulação, Estacionamento e Logística'

A hierarquização das medidas reforça a importância atribuída às questões do congestionamento e do estacionamento, com a elaboração do estudo de tráfego, o combate ao estacionamento ilegal, a otimização da rede viária, a construção da variante nascente e o reforço da infraestrutura de *Kiss & Go*, como as ações mais urgentes. Por outro lado, o reforço das restrições à circulação de pesados foi vista como a ação mais facilmente adiável.

4. Cenários de Evolução

4.1 Introdução

A criação de diferentes cenários de evolução, focando as dinâmicas demográficas, económicas e de mobilidade, é fundamental para prever o possível impacto das ações propostas no Plano de Mobilidade Urbana Sustentável. A escolha modal da população resulta de uma cadeia complexa de fatores macroeconómicos, políticas urbanas e de motivações individuais. Sabendo que prever com exatidão a evolução do comportamento do sistema de mobilidade é uma tarefa com especial dificuldade, desenvolveram-se três cenários prospetivos considerando as principais temáticas com impacto no setor da mobilidade e transportes.

- **Cenário Pessimista:** traduz-se no agravamento do declínio demográfico, alinhado com dinâmicas económicas desfavoráveis e na intensificação das tendências recentes de evolução modal.
- **Cenário Tendencial:** traduz-se numa redução das dinâmicas de perda demográfica, alinhadas com as previsões atuais de recuperação económica, e na adoção de algumas estratégias, por parte do poder executivo, com vista à melhoria da sustentabilidade do sistema de mobilidade.
- **Cenário Otimista:** traduz-se na inversão completa da redução demográfica, articulada por uma conjuntura macroeconómica favorável e numa forte aposta numa estratégia disruptiva com vista à alteração profunda do comportamento do sistema de mobilidade.

4.2 Cenário Pessimista

Começando com a previsão para a evolução do modelo territorial, embora a evolução da mancha urbanizada se encontre limitada por via da existência do Plano de Urbanização da Cidade de Vila Real, os territórios periféricos, com níveis de acessibilidade reduzidos, continuam a reunir a preferência para a nova construção residencial.

As projeções demográficas para este cenário têm como base as projeções de população do Instituto Nacional de Estatística para o período 2015-2080 para o cenário baixo (INE, 2017). Segundo estas projeções, a região Norte intensificará a perda populacional, registando-se uma redução de 3% em 2028 (5 anos após a entrada em vigor do PMUS) face a 2021 e de 6,5% em 2033 (10 anos após a entrada em vigor deste plano). O município de Vila Real deverá acompanhar esta tendência, prevendo-se uma redução de cerca de 3 mil habitantes entre os anos de 2023 e de 2033.

Tab. 6 Previsão da evolução da população – cenário pessimista

	Norte	Vila Real	% variação
	População residente		face a 2021
2021	3 566 567	49 571	
2023	3 552 860	49 380	-0,4%
2028	3 457 989	48 062	-3,0%
2033	3 333 600	46 333	-6,5%

Handwritten signature and initials in blue ink.

Neste cenário prevê-se níveis de crescimento económico residuais, limitando seriamente a disponibilidade de verbas para a execução das ações. Perante esta situação, a região de Trás-os-Montes reforçará a sua fragilidade económica no contexto nacional, com impactos nas mais diversas áreas, desde a atração de investimento e emprego ou na capacidade de atração de famílias.

Perante a inexistência de soluções de mobilidade alternativas competitivas ao automóvel, a solução para resolver os problemas ambientais inerentes à mobilidade será alcançada com recurso à substituição gradual dos veículos a combustão interna, por veículos movidos a eletricidade. Isto significa que o uso do transporte público será, progressivamente, inferior, com claros prejuízos para a sustentabilidade financeira da operação dos Urbanos de Vila Real e, paralelamente, as deslocações a pé e em bicicleta tornar-se-ão um nicho, mesmo em deslocações de curta distância.

Tal levaria ao aumento progressivo da repartição modal do automóvel nos movimentos pendulares da população. Estimando-se que, em 2033, o automóvel representaria cerca de 80% das deslocações diárias da população de Vila Real, aproximando o sistema viário do ponto de rotura. Ao mesmo tempo, estimar-se-ia uma redução das quotas do transporte público e do modo pedonal em cerca de 2,5% cada.

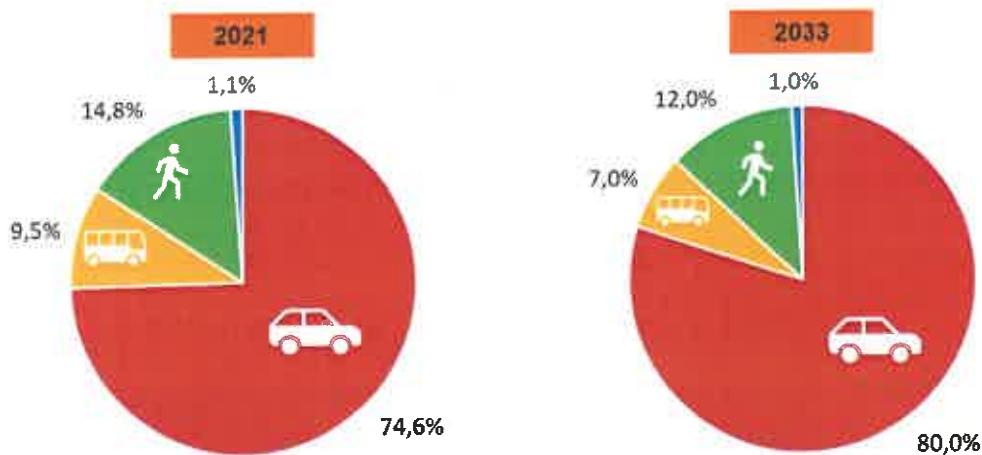


Fig. 22 Evolução estimada da repartição modal – cenário pessimista

4.3 Cenário Tendencial

Para este cenário perspectiva-se, em primeiro lugar, a execução dos princípios chave do plano de Urbanização, com a criação de novas centralidades locais, a contenção dos perímetros urbanos e a consolidação das áreas urbanizadas. Este modelo territorial, estruturado a partir da interpretação da macroestrutura do sistema de uso do solo e da relação entre os diferentes setores do território, permitirá criar as bases para a reformulação do sistema de mobilidade.

As projeções de população apontam para uma redução mais ligeira (3,1%) a 10 anos, acompanhando, de forma genérica, as previsões para o restante território nacional. No ano de

2033, 10 anos após a entrada em vigor do PMUS, estima-se uma contração demográfica de aproximadamente 2 mil habitantes. Tal significa que, mesmo num cenário tendencial, a expansão da área de ocupação urbana que guiou a ampliação da área de ocupação urbana nas últimas décadas não se adequa às dinâmicas populacionais estimadas.

Tab. 7 Previsão da evolução da população -- cenário tendencial

	Norte	Vila Real	% variação
	População residente		face a 2021
2021	3 566 567	49 571	
2023	3 584 018	49 814	0,5%
2028	3 539 048	49 189	-0,8%
2033	3 454 951	48 020	-3,1%

A transferência de competências, meios técnicos e financeiros, da Administração Central para a Local aumentará os níveis de autonomia do município, possibilitando a atuação direta sobre algumas das principais lacunas do sistema de mobilidade.

Assim, no que respeita à evolução do sistema de mobilidade, a continuidade da estratégia recente de requalificação do espaço público na cidade central, iniciada pelo PEDU, permitirá uma melhoria progressiva das condições de circulação pedonal, reforçando o carácter inclusivo do território. O envelope financeiro disponível possibilitará, o reforço do programa de apoio à redução tarifária do transporte público e a expansão do sistema de transporte a pedido, reduzindo as assimetrias existentes no acesso ao transporte público, bem como a execução de pequenas intervenções na infraestrutura existente, melhorando pontualmente as condições de conforto nas paragens e homogeneizando os níveis de informação ao público. Tal permitirá um reforço, ainda que ligeiro, da utilização do transporte público. No entanto, dadas as condições impostas pelo caderno de encargos da concessão dos TUVR, e o tempo de duração deste contrato, as alterações mais importantes, com vista à reestruturação da operação serão executadas de forma gradual e não com a urgência que se justificaria.

Ao mesmo tempo, o reforço das medidas de acalmia de tráfego, principalmente nas zonas residenciais e na proximidade a estabelecimentos de ensino, possibilitará a utilização da bicicleta em trajetos que atualmente se revelam impossíveis. Já as medidas destinadas ao combate ao uso excessivo do automóvel atuarão, principalmente, sobre a gestão do estacionamento, a correção pontual dos constrangimentos causados pelo excesso de veículos e o reforço da infraestrutura de carregamento para veículos elétricos.

Assim, embora o panorama dite uma melhoria face à situação registada em 2022, o cenário tendencial indica que não se retomarão os padrões de mobilidade de 2011, onde o uso do automóvel se cifrava em 71%.

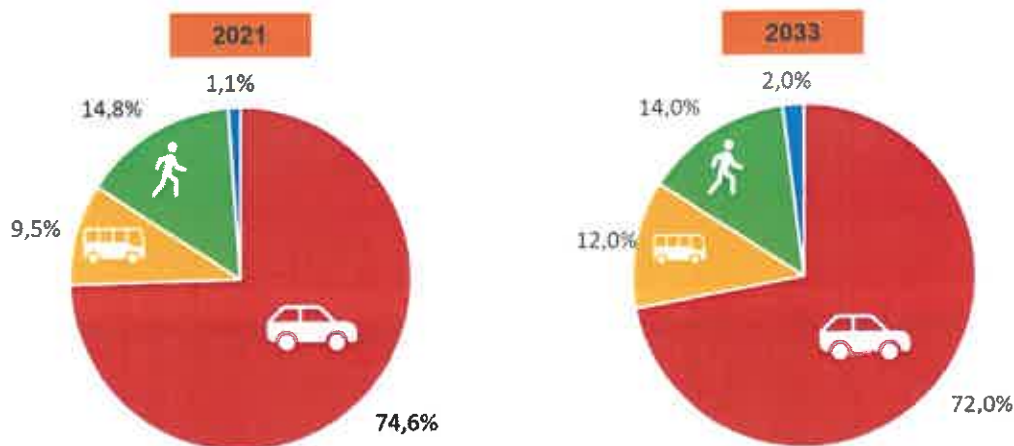


Fig. 23 Evolução estimada da repartição modal – cenário tendencial

4.4 Cenário Otimista

O cenário otimista, como o nome indica, baseia-se numa combinação de tendências favoráveis ao cumprimento dos desígnios deste PMUS. O sistema territorial definido no PU será complementado com as diretrizes do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável, colocando efetivamente um travão à expansão urbana em territórios de baixa densidade e, simultaneamente, a um reforço do carácter de proximidade dos territórios mais centrais. A perspetiva de crescimento populacional, ainda que positiva, é residual (0,2%). De referir que os cenários de projeção de população desenvolvidos pelo INE não contabilizam o impacto das migrações, pelo que se pode assumir que os mesmos representam, em baixa, um possível crescimento demográfico.

Tab. 8 Previsão da evolução da população – cenário otimista

	Norte	Vila Real	% variação face a 2021
	População residente		
2021	3 566 567	49 571	
2023	46 042	50 211	1,3%
2028	3 617 112	50 274	1,4%
2033	3 574 650	49 683	0,2%

A criação de um sistema urbano polinucleado, baseado no conceito de proximidade, promoverá a densificação das zonas com maiores níveis de consolidação e o reforço da urbanidade dos territórios da primeira coroa periférica. A estruturação do sistema urbano mediante o reforço dos índices de acessibilidade pedonal e por modos ativos, promoverá, simultaneamente, a criação de ambientes urbanos multimodais, tornando mais atrativos, por via da redução da distância e tempo de deslocação, as viagens em modos ativos e em transporte público.

A descentralização total das competências da Administração Central para a Local, destacando-se a transição da gestão da infraestrutura viária, combinada com um reforço das verbas para a promoção da mobilidade sustentável, garantirá os recursos necessários para a execução integral

da nova estratégia de mobilidade. Estas medidas criarão condições propícias para a fixação de população e emprego nos limites da cidade de Vila Real.

Assim, prevê-se um conjunto de investimentos significativos na melhoria das condições de conforto e segurança da circulação a pé, mas também em bicicleta, criando alternativas viáveis para as deslocações urbanas de curta e média distância. A reformulação integral da rede dos TUVR, respondendo às necessidades da população e empresas, e articulada com as especificidades do território, levará a uma adesão considerável a este modo de transporte.

Tal apenas será possível com a perda gradual de competitividade do automóvel, atingida através de uma gestão mais eficiente da infraestrutura viária que reequilibre a hierarquia entre os diferentes modos de transporte. A criação de uma rede viária altamente focada em zonas 30 e de coexistência, articulada com uma política de gestão de estacionamento eficiente, permitirá também reduzir os inúmeros conflitos atualmente existentes, levando à redução nos índices de sinistralidade e à criação de um espaço urbano mais agradável e convidativo.

Estas medidas terão como consequência uma redução notável na utilização do automóvel nas deslocações diárias da população. Embora ainda longe de se atingir um verdadeiro estado de equilíbrio na utilização dos diferentes modos, é inegável que esta previsão representa uma verdadeira disrupção na evolução dos padrões de mobilidade registados ao longo das últimas décadas.

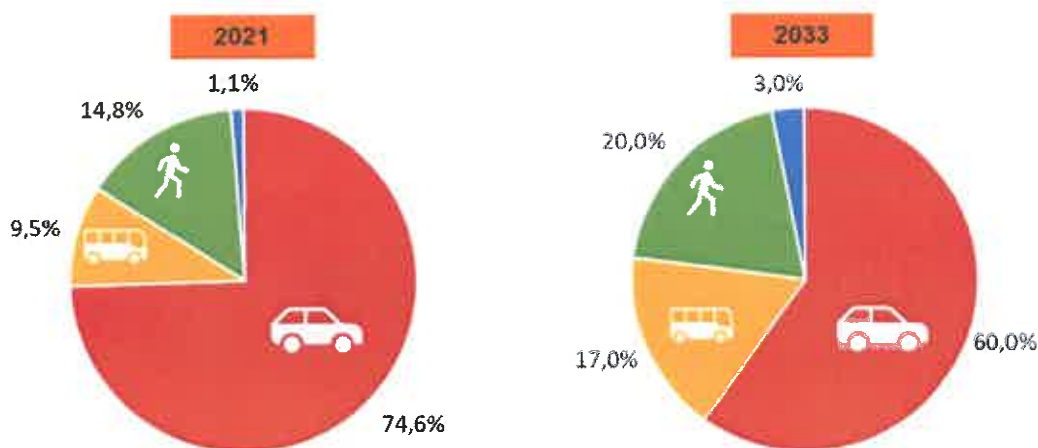


Fig. 24 Evolução estimada da repartição modal – cenário otimista



5. Próximos passos

Ao longo desta fase foram desenvolvidas as linhas gerais da estratégia desenvolvida para o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da cidade de Vila Real. As ações que a compõem partiram da exploração das principais limitações e potencialidades do território identificadas na fase anterior deste estudo, e foram construídas pela equipa técnica tendo em conta as melhores práticas de gestão da mobilidade.

Os resultados da sessão de participação pública, onde ficou demonstrada a validação das diferentes ações e a sua importância para a melhoria do sistema de mobilidade deste território, são o melhor reconhecimento do trabalho desenvolvido.

A fase que se segue na elaboração deste PMUS destina-se a detalhar o programa de ação, estabelecendo, para cada uma das propostas formuladas, o seu âmbito espacial, o seu faseamento, as entidades responsáveis, a estimativa de custos, eventuais meios de financiamento possíveis e o modelo de avaliação e monitorização de progressos.

6. Equipa de projeto

A equipa encarregue deste estudo é composta por um consórcio entre a OPT – Optimização e Planeamento de Transportes SA e a Oval Projetos Lda.

Sandra Vasconcelos Lameiras (coordenadora executiva)

Mestre em Tecnologias do Ambiente pela Universidade do Minho (2011), Licenciada em Eng^ª Química pela Faculdade de Engenharia do Porto (1998), Pré-Bolonha. Exerceu funções de administradora executiva de empresas públicas e privadas na área dos transportes e mobilidade (entre 2009 e 2015). Desde 2016 exerce funções na comissão executiva da OPT acumulando o cargo de Diretora da área da mobilidade.

Miguel Lopes (coordenador técnico)

Doutorado em Engenharia Civil pela Universidade do Porto (2015) e Mestre em Engenharia Civil pela Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, com especialização em planeamento do território (FEUP) desde 2010. Atualmente é membro integrado no CITTA – Centro de investigação do Território, Transportes e Ambiente da FEUP e desde 2021 desempenha as funções de Coordenador da área da mobilidade na OPT.

André Pinto (consultor)

Mestre em Riscos, Cidades e Ordenamento do Território (2020) e Licenciado em Geografia (2018), ambos pela Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Desempenha funções de geógrafo, técnico de mobilidade e transportes na OPT, desde 2022.

Mafalda Marinho (designer)

Licenciatura em Design de Comunicação pela Faculdade Belas Artes da Universidade do Porto (2017). Desempenha funções de designer na OPT desde 2019.

Avelino Oliveira (coordenador executivo)

Doutorado na Faculdade de Ciências Humanas e Sociais da Universidade Fernando Pessoa (2012) e Licenciado em Arquitetura pela Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto (1995), Pré-Bolonha. Secretário executivo da Área Metropolitana do Porto (AMP), onde desempenhou funções de responsável pela Autoridade Metropolitana de Transportes (2013-2017). Exerceu funções de administrador não executivo da Sociedade de Transportes Coletivos do Porto (STCP) (2018 – 2021);

Docente no Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas (ISCSP) – Universidade de Lisboa a licenciatura da Área de Administração Pública e Políticas do Território (2017- atual);

Docente na Faculdade de Ciência e Tecnologia da Universidade Fernando Pessoa (2001 – atual); Sócio, Gerente e Coordenador Geral da OVAL – Arquitetura e Engenharia, Lda. ligada à arquitetura, engenharia, avaliação imobiliária, gestão e fiscalização de obra e consultadoria especializada (2014 – atual);

Jorge Toscano (coordenador técnico)

Licenciatura em Arquitetura pela Faculdade de Arquitetura da universidade do Porto (1995), Pré-Bolonha. Arquiteto com funções de coordenação e gestão de projetos desde 1996, socio de vários gabinetes de arquitetura, atual sócio-gerente da AAT, Lda. Gestor dos projetos Requalificação da Estrada D. Miguel (Pedonal) em Gondomar e das Ciclovias Urbanas de Lagos. Participou no PMUS da Póvoa de Varzim no âmbito do enquadramento técnico e urbanístico.

Rafael Silva (consultor)

Mestre em Sistemas de Informação Geográfica e Ordenamento do Território (2022) e Licenciado em Geografia (2018), ambos pela Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Desempenha funções de geógrafo, técnica de mobilidade e transportes na OLV, desde 2019.

Helena Moreira (consultora)

Mestre em Sistemas de Informação Geográfica e Ordenamento do Território (2021) e Licenciado em Geografia (2018), ambos pela Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Desempenha funções de geógrafa, técnica de mobilidade e transportes na OLV, desde 2019.

PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

RELATÓRIO 3
PROGRAMA DE AÇÃO



Revisão	Autor(es)	Descrição da versão	Data de fecho
1.0	OPT	1ª versão	19/05/2023
2.0	<u>Coordenação Equipa:</u> Sandra Vasconcelos Lameiras <u>Coordenação Técnica:</u> Miguel Lopes André Pinto Inês Monteiro Mafalda Marinho Thiago Sobral Oval <u>Coordenação Equipa:</u> Avelino Oliveira <u>Coordenação Técnica:</u> Jorge Toscano Rafael Silva	Versão final Atualizada com os contributos da discussão pública	25/08/2023

Código

20230825_R_CMVilaReal_PRJ_0215_PMUS_Programa

Cliente



Conteúdo

Página

1.	PRINCÍPIOS E OBJETIVOS	1
1.1	ENQUADRAMENTO	1
1.2	PRINCÍPIOS ORIENTADORES	2
2.	ESTRATÉGIA	4
2.1	HIERARQUIA FUNCIONAL DA INFRAESTRUTURA DE MOBILIDADE	4
2.2	OCUPAÇÃO URBANA	12
2.3	MODOS ATIVOS	22
2.4	TRANSPORTE PÚBLICO	44
2.5	CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	65
3.	FICHAS DE AÇÃO	90
3.1	ENQUADRAMENTO DAS FICHAS DE AÇÃO	90
4.	OPERACIONALIZAÇÃO	93
4.1	GESTÃO	93
4.2	AVALIAÇÃO DE IMPACTOS E MONITORIZAÇÃO	94
4.3	PARTICIPAÇÃO PÚBLICA	99
5.	SÍNTESE	101
5.1	CONTA PÚBLICA	101
5.2	DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	103
5.3	IMPACTO TERRITORIAL	104
6.	CONCLUSÃO	106
7.	REFERÊNCIAS	107
8.	EQUIPA DE PROJETO	108

Figura	Página
Fig. 1 Faseamento do estudo	3
Fig. 2 Inversão pretendida para a pirâmide.....	4
Fig. 3 Hierarquia para os modos ativos	6
Fig. 4 Hierarquia para o transporte público	7
Fig. 5 Hierarquia para o transporte individual.....	8
Fig. 6 Esquematização das categorias de hierarquia funcional	9
Fig. 7 Hierarquia funcional	10
Fig. 8 Hierarquia funcional – centro da cidade.....	11
Fig. 9 Exemplos de eventos realizados em Vila Real no âmbito da Semana Europeia da Mobilidade.....	14
Fig. 10 Equipamentos públicos de proximidade.....	21
Fig. 11 Exemplos de linha de desejo.....	24
Fig. 12 Trotinetes partilhadas em Vila Real	25
Fig. 13 Exemplo de escadas rolantes urbanas no Porto	29
Fig. 14 Representação visual da futura ponte pedonal sobre o Corgo.....	31
Fig. 15 Passadeiras sobrelevadas na Avenida da Universidade.....	32
Fig. 16 Troço reabilitado da Ecopista do Corgo.....	33
Fig. 17 Estacionamento para trotinetas na envolvente ao Mercado Municipal de Vila Real.....	37
Fig. 19 Exemplos de soluções a implementar em Zonas 30 para o aumento da segurança nos atravessamentos	38
Fig. 20 Exemplos de soluções a implementar em Zonas 30 para a redução da velocidade	39
Fig. 21 Exemplos de soluções a implementar em zonas de coexistência.....	40
Fig. 22 Faseamento da aplicação dos projetos piloto	41
Fig. 23 Exemplos de intervenções de urbanismo tático	42
Fig. 24 Minibus elétrico em Vila Real	50
Fig. 25 Exemplos de abrigos tradicionais e invertidos.....	53
Fig. 26 Exemplo de painéis de informação em tempo real	55
Fig. 27 Exemplo de Spidermap junto a um Polo Universitário	56
Fig. 28 Exemplo de Infoboard num terminal rodoviário	56
Fig. 29 Exemplo de Park & Ride	57
Fig. 30 Representação conceptual das rotas servidas por cada infraestrutura de <i>Park & Ride</i>	58
Fig. 31 Teleférico em La Paz, na Bolívia.....	59
Fig. 32 Representação da aplicação móvel MOVE-ME.....	61
Fig. 33 Exemplo de plataforma tecnológica de gestão de TPF (Heybus e Mobus).....	63
Fig. 34 Bom exemplo (à esquerda) e mau exemplo (à direita) de implementação de via ciclável partilhada	67
Fig. 35 Tipologias de espaço canal – MA, MA & TP, MA & TI	70
Fig. 36 Tipologias de espaço canal – TP, TP & TI, TI.....	71
Fig. 37 Tipologias de espaço canal – Todos os modos prioritários e nenhum dos modos prioritário.....	72
Fig. 38 Situações de estacionamento ilegal no centro de Vila Real.....	75
Fig. 39 Exemplos de sinalização direcional inadequada.....	77
Fig. 40 Exemplificação do desenho de Kiss & Go implementado em Vila Real	80
Fig. 41 Exemplos de soluções de micrologística	84
Fig. 42 Postos de carregamento elétrico no parque de estacionamento da biblioteca municipal	86
Fig. 43 Painel de mensagem variável com indicação das condições de trânsito na cidade do Porto	88
Fig. 44 Painel de mensagem variável com indicação da disponibilidade de estacionamento na cidade do Porto.....	89

Fig. 45 Exemplo de ficha de ação	92
Fig. 46 Esquematização do cronograma de monitorização do PMUS.....	95
Fig. 47 Níveis de participação pública	100
Fig. 48 Distribuição do investimento por tipologia de ação.....	102
Fig. 49 Repartição do investimento.....	102
Fig. 50 Mapa de dependência das ações.....	103
Fig. 51 Síntese da estratégia.....	106

Tabela	Página
Tab. 1 – Diferenças entre o Planeamento Tradicional de Transportes e o Planeamento de Mobilidade Urbana Sustentável	1
Tab. 2 Categorização da hierarquia funcional	8
Tab. 3 Extensão da rede para cada tipologia de hierarquia funcional	11
Tab. 4 Ações propostas para o eixo ‘Ocupação Urbana’	12
Tab. 5 Ações da estratégia “branding da cidade de proximidade”	14
Tab. 6 Recomendações a implementar no âmbito dos critérios de ocupação do solo	16
Tab. 7 Parametrização do estacionamento privado por zona	17
Tab. 8 Parametrização do estacionamento por zona – exercício a longo prazo	18
Tab. 9 Hierarquia de centralidades	20
Tab. 10 Ações propostas para o eixo ‘Modos Ativos’	22
Tab. 11 Elementos a incluir no cadastro da infraestrutura de modos ativos	24
Tab. 12 Calendarização da extensão de passeios a criar na cidade central	27
Tab. 13 Calendarização da extensão de passeios a criar nos territórios de baixa densidade	28
Tab. 14 Calendarização das ligações pedonais a criar	30
Tab. 15 Calendarização das passadeiras a sobrelevar	32
Tab. 16 Calendarização do estacionamento de bicicletas	36
Tab. 17 Calendarização da execução de Zonas 30	39
Tab. 18 Calendarização da execução de zonas de coexistência	40
Tab. 19 Propostas de ações para promoção dos modos ativos	43
Tab. 20 Ações propostas para o eixo ‘Transporte Público’	44
Tab. 21 Arruamentos a considerar para a implementação de corredores BUS	47
Tab. 22 Paragens com necessidade de alteração	54
Tab. 23 Paragens com necessidade de instalação de painéis em tempo real	55
Tab. 23 Estações a incluir na ligação Hospital - UTAD	60
Tab. 24 Ações propostas para o eixo ‘circulação, estacionamento e logística’	65
Tab. 25 Parâmetros de dimensionamento do espaço canal	66
Tab. 26 Parâmetros de dimensionamento da via em função da configuração do estacionamento	68
Tab. 27 Parâmetros recomendados para o dimensionamento de ciclovias	69
Tab. 28 Equipamentos escolares para implementação de soluções Kiss & Go	81
Tab. 29 Estrutura de Gestão do PMUS	93
Tab. 30 Principais objetivos da monitorização	94
Tab. 31 Indicadores de concretização a monitorar e metas (eixos OU e MA)	96
Tab. 32 Indicadores de concretização a monitorar e metas (eixo TP)	97
Tab. 33 Indicadores de concretização a monitorar e metas (eixo CI)	98
Tab. 34 Indicadores a monitorar e metas (sistema de mobilidade)	99
Tab. 35 Resumo do investimento necessário estimado	101

1. Princípios e Objetivos

1.1 Enquadramento

Os Planos de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS) são um instrumento estratégico destinado a satisfazer as necessidades de mobilidade de pessoas e empresas, tendo em vista o estabelecimento de uma maior qualidade de vida (Eltis, 2019; Comissão Europeia, 2020). Contrariamente ao planeamento tradicional de transportes, apresentam uma natureza transversal, combinando diferentes áreas do conhecimento, e promovendo o envolvimento da população, de forma a cobrir todos os fatores com influência na mobilidade.

Tab. 1 – Diferenças entre o Planeamento Tradicional de Transportes e o Planeamento de Mobilidade Urbana Sustentável
Fonte: adaptado de ELTIS, 2019

Planeamento Tradicional de Transportes	Planeamento de Mobilidade Urbana Sustentável
Enfoque no tráfego	Enfoque nas pessoas
Preocupação com o aumento da capacidade e velocidade automóvel	Preocupação com a acessibilidade e qualidade de vida
Monomodal	Intermodal
Enfoque na infraestrutura	Combinação da infraestrutura, mercado, regulação, informação e promoção
Planeamento setorial a partir de documentos existentes	Planeamento coerente com domínios de intervenção complexos
Visão a curto e médio prazo	Visão a curto e médio prazo integrada numa estratégia a longo prazo
Abrangência administrativa	Abrangência da área urbana funcional
Domínio da engenharia de tráfego	Domínio interdisciplinar
Planeamento técnico	Planeamento participativo, segundo uma abordagem transparente
Avaliação de impactos limitada	Avaliação de impactos sistemática com o objetivo de facilitar a aprendizagem

É notório que a exigência associada ao desenvolvimento de uma estratégia de mobilidade sustentável representa um desafio face ao planeamento tradicional de transportes. A necessidade de combinar um número mais complexo de elementos, fruto do reconhecimento da complexidade do sistema urbano e da influência das suas diferentes componentes no seu funcionamento, obriga à definição de um conjunto de princípios orientadores com o objetivo de garantir o sucesso da estratégia.

1.2 Princípios Orientadores

De acordo com o pacote da mobilidade urbana (Comissão Europeia, 2020), o planeamento da mobilidade urbana sustentável baseia-se em oito princípios orientadores:

- **Planear a mobilidade sustentável na “área urbana funcional”**

Os territórios urbanos estão ligados ao seu território envolvente através de fluxos de pessoas e bens. Como tal, o âmbito territorial do PMUS deve estar baseado nesta área urbana funcional. Dependendo do contexto local, este pode abranger o território da cidade e a sua área periurbana adjacente, uma região policêntrica ou um conjunto de municípios vizinhos. Esta definição é importante, pois as barreiras administrativas podem seguir princípios distintos, dificultando a implementação desta estratégia.

No interior desta área urbana funcional um PMUS deve promover o aumento dos índices de acessibilidade através da criação de um sistema de mobilidade de alta qualidade, dando resposta às necessidades básicas de mobilidade de todos os utilizadores (residentes, empresas e indústria), garantindo o desenvolvimento equilibrado e integrado dos diferentes modos de transporte e dando resposta aos requisitos de sustentabilidade económica, social, ambiental e de saúde.

- **Cooperar através de barreiras institucionais**

O desenvolvimento destes planos deve ser baseado num elevado nível de cooperação, coordenação e consulta entre os diferentes níveis de governação, bem como entre diferentes instituições dentro do domínio do planeamento. Tal inclui os diferentes níveis de governação (município, região e estado), os diferentes agentes no setor dos transportes (públicos e privados) bem como outros atores com um papel importante (na área da energia, educação, segurança e socorro, entre outros).

- **Envolver cidadãos e *stakeholders***

Um PMUS deve seguir uma abordagem participativa transparente, envolvendo ativamente os cidadãos e outros *stakeholders* ao longo do processo de desenvolvimento e implementação. Este planeamento participativo é essencial para garantir a aceitação pública da estratégia, minimizando os riscos políticos e facilitando o processo de implementação.

- **Avaliar a performance atual e futura**

A avaliação da situação atual é essencial para estabelecer um ponto de partida, sobre o qual a evolução pode ser medida. Para tal, um PMUS deve identificar objetivos ambiciosos, mas realistas, e consistentes com a visão, com vista à definição de indicadores de performance. Neste processo está também incluída a análise das capacidades e recursos existentes a nível institucional.

- **Definir uma visão a longo prazo e um plano de implementação**

Um PMUS contém um plano a curto prazo para a implementação dos objetivos e metas através da definição de pacotes de medidas, alocando prazos e recursos, bem como definindo

responsabilidades e recursos necessários. Estas medidas devem, no entanto, estar enquadradas numa visão a longo prazo, abrangendo todos os modos de transporte, infraestrutura e serviços de transporte.

- **Integrar os diferentes modos de transporte**

Um plano desta natureza deve promover o desenvolvimento de soluções de mobilidade balanceadas e integradas, considerando todos os modos de transporte disponíveis e priorizando soluções de mobilidade sustentável. Tendo em conta o contexto atual no setor da mobilidade é importante garantir a integração dos modos ativos com as soluções tradicionais de transporte público, micromobilidade e mobilidade partilhada. Esta integração deve ser procurada ao nível da infraestrutura, mas também ao nível técnico, regulatório e financeiro.

- **Planear a monitorização e a avaliação**

A implementação de um PMUS deve garantir a sua monitorização frequente, incidindo sobre o cumprimento dos diferentes objetivos e metas, garantindo o acesso a informação e dados relevantes. Este processo é fundamental para possibilitar a reavaliação de medidas ou de metas e, quando necessário, promover ações corretivas. Os resultados deste processo de monitorização deverão ser partilhados e comunicados à população e outros *stakeholders* relevantes.

- **Garantir qualidade**

Um PMUS é um documento chave para o desenvolvimento de um território urbano. Como tal, a existência de mecanismos para garantir a sua qualidade e validar o cumprimento dos requisitos técnicos na área da mobilidade sustentável deve ter em atenção a garantia da qualidade da informação e a gestão do risco. A garantia de cumprimento destes requisitos pode ficar a cargo de entidades externas ou mesmo de outras entidades governamentais.

Com a conclusão da fase III do PMUS da cidade de Vila Real ficaram consolidados os princípios, desígnios e linhas orientadoras da estratégia a implementar. Este relatório espelha o trabalho desenvolvido na fase IV da elaboração deste PMUS, em linha com o cronograma pré-definido e descrito de seguida.

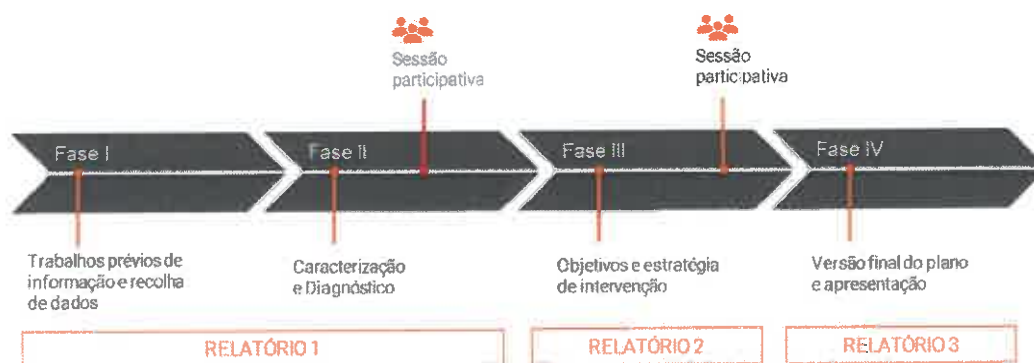


Fig. 1 Faseamento do estudo

Assim, esta última fase destina-se a detalhar os diferentes elementos da estratégia de intervenção com vista à redefinição do sistema de mobilidade. As cinquenta ações apresentadas na fase anterior serão exploradas, ao longo deste relatório, num número equivalente de fichas de ação, com vista a facilitar a operacionalização da estratégia. Serão também apresentados os princípios base da estrutura de acompanhamento e de monitorização, elementos com um papel essencial para a operacionalização bem-sucedida deste PMUS.

2. Estratégia

A definição de um compromisso com metas sem referenciais de partida nem dados estatísticos oficiais implicam um esforço acrescido na recolha inicial, mas que são essenciais para a materialização do sistema de monitorização. A escolha dos indicadores deve também ter em consideração os princípios de racionalidade económica e operativa, a nível de custos e de tempo necessários para a sua recolha, mas também ao nível da complexidade dos procedimentos de recolha e da interpretação posterior dos resultados.

2.1 Hierarquia funcional da infraestrutura de mobilidade

Atualmente, em Vila Real, a hierarquia da rede viária encontra-se articulada segundo a perspetiva do automóvel, tendo em conta os princípios de eficiência de circulação. Porém, de forma a promover a utilização de modos alternativos ao automóvel é essencial olhar para a infraestrutura segundo uma perspetiva multimodal, procurando reequilibrar as oportunidades oferecidas a cada modo e adaptar a infraestrutura mediante as necessidades.

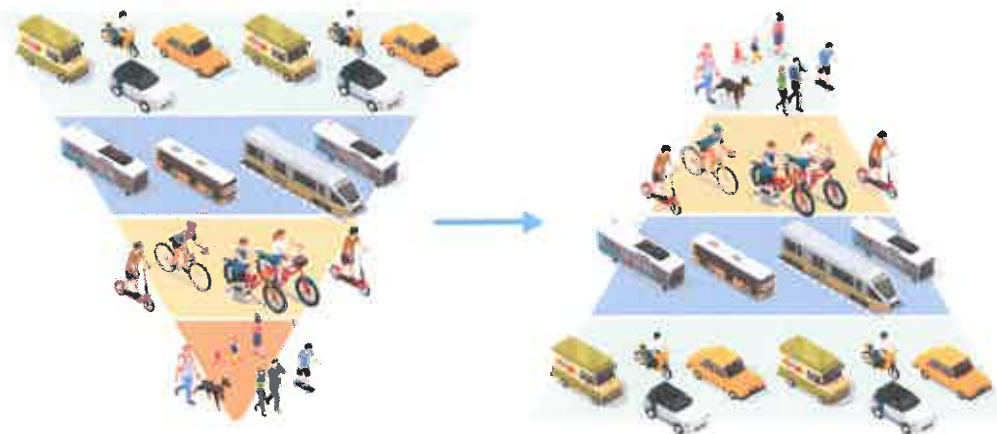


Fig. 2 Inversão pretendida para a pirâmide

Esta perspetiva multimodal levou ao desenvolvimento de um modelo de hierarquia funcional, tipificando a rede em função da importância funcional de cada modo de transporte e não apenas em função da hierarquia viária. Não se pretende definir de forma evidente qual o modo hierarquicamente superior, mas sim aquele ou aqueles aos quais deve ser dada prioridade. A



redefinição da hierarquia da rede viária é assim de natureza estratégia para materializar o novo modelo de mobilidade.

Nesse sentido, o primeiro passo consistiu na definição de novos modelos hierárquicos para cada um dos três modos de transporte principais: modos ativos (MA), transporte público (TP) e transporte individual (TI). É importante referir que a bicicleta, embora equiparada no Código da Estrada a um veículo motorizado, é incluída na categoria dos modos ativos. Tal deve-se ao facto de a estratégia para a concretização da rede ciclável se encontrar ancorada, em grande medida, na necessidade de promover soluções de partilha da faixa de rodagem com o automóvel.

A hierarquia para os modos ativos encontra-se fortemente relacionada com as zonas residenciais e as principais centralidades, invertendo, em certa medida, a pirâmide hierárquica do automóvel.

Assim, a rede principal agrega, por norma, os arruamentos que, de acordo com a hierarquia viária, se constituem como vias de acesso local, e como tal de maior importância para os modos ativos. Nesta rede deve procurar garantir-se as condições ótimas para a circulação a pé e em bicicleta, surgindo as Zonas 30 e de coexistência como soluções a implementar. A Ecopista do Corgo e os arruamentos pedonais enquadram-se também nesta categoria.

Num segundo nível encontra-se a rede complementar prioritária, onde os modos ativos retêm uma importância elevada, embora associados a características urbanas que limitem a adoção de medidas de acalmia de tráfego. Tal significa que os passeios deverão possuir condições adequadas de circulação e a bicicleta deverá circular, sempre que possível, em canal dedicado.

Nos territórios de maior dispersão, e onde os modos ativos já não possuem um carácter prioritário, embora ainda se mantenham como possibilidade, é definida a rede complementar. Finalmente, na rede secundária o modo pedonal assume um carácter acessório, não sendo normalmente visto como possibilidade. Em ambos os casos os passeios não possuem um carácter obrigatório. Não fazem parte da rede de modos ativos todas as vias reservadas a veículos automóveis e motociclos, como é o caso das Autoestradas, Itinerários Principais e seus ramos de acesso.

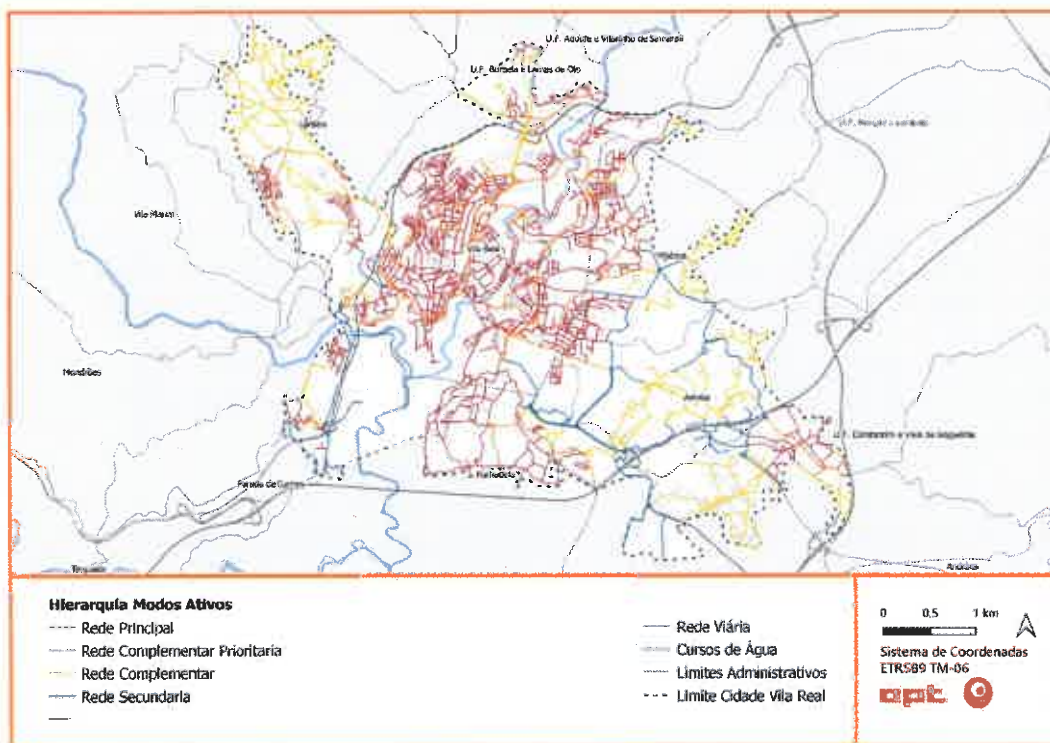


Fig. 3 Hierarquia para os modos ativos

A hierarquia para o transporte público encontra-se fortemente relacionada com a oferta disponibilizada. Desta forma, a rede principal enquadra os troços onde é disponibilizada uma melhor oferta (pelo menos 4 circulações/ h/ sentido), e onde deverão, idealmente, ser dadas as melhores condições à circulação do transporte público, quer com a criação de corredores dedicados, em faixa BUS, ou através de sistemas de coordenação semaforica. Esta definição terá também impacto nas exigências para as larguras de via, conforme será demonstrado na ação CI.02.

A rede secundária enquadra os arruamentos onde é disponibilizada oferta, embora com frequências inferiores, fazendo com que o transporte público não possua o nível máximo na hierarquia, enquanto os troços onde não é efetuado serviço não possuem representatividade neste sistema.

[Handwritten signature]

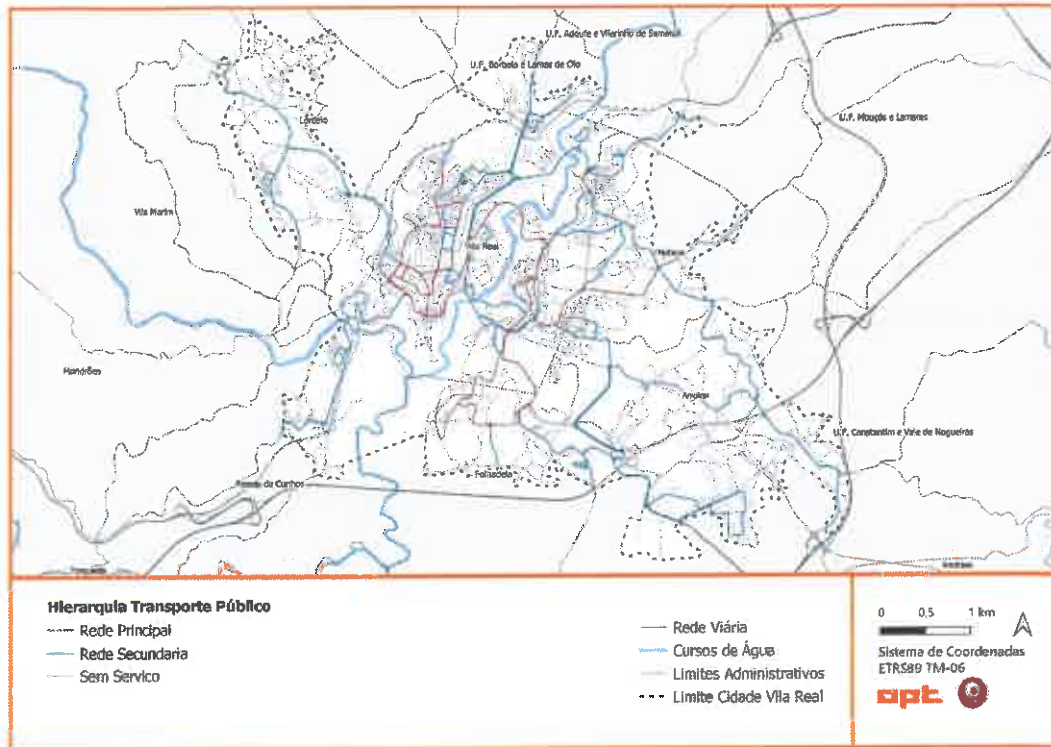


Fig. 4 Hierarquia para o transporte público

A hierarquia para o transporte individual reflete aquela já plasmada no Plano Diretor Municipal e no Plano de Urbanização da Cidade de Vila Real, encontrando-se dividida em quatro níveis. A rede coletora reflete o nível mais elevado, garantindo as ligações intermunicipais e, como tal, onde o transporte individual apresenta o nível hierárquico mais elevado.

O segundo e terceiro níveis dizem respeito à rede distribuidora principal e à rede distribuidora, respetivamente, tendo como função a gradual dispersão do tráfego até às vias de carácter mais local. Finalmente, a rede de acesso local surge como o nível mais baixo na hierarquia. Por via da sua localização na rede, o tráfego de atravessamento de longa distância nestas vias deve ser fortemente limitado, por via da introdução de medidas de acalmia de tráfego. Existe também a possibilidade de implementar soluções que dificultem o tráfego de atravessamento, por exemplo através do corte de ligações diretas. Tal incentivará a utilização de vias de nível hierárquico superior para a função de atravessamento. Ao mesmo tempo o tráfego de mercadorias deve ser limitado nesta rede, podendo mesmo ser proibido, mediante as características físicas do arruamento ou a existência de alternativas.

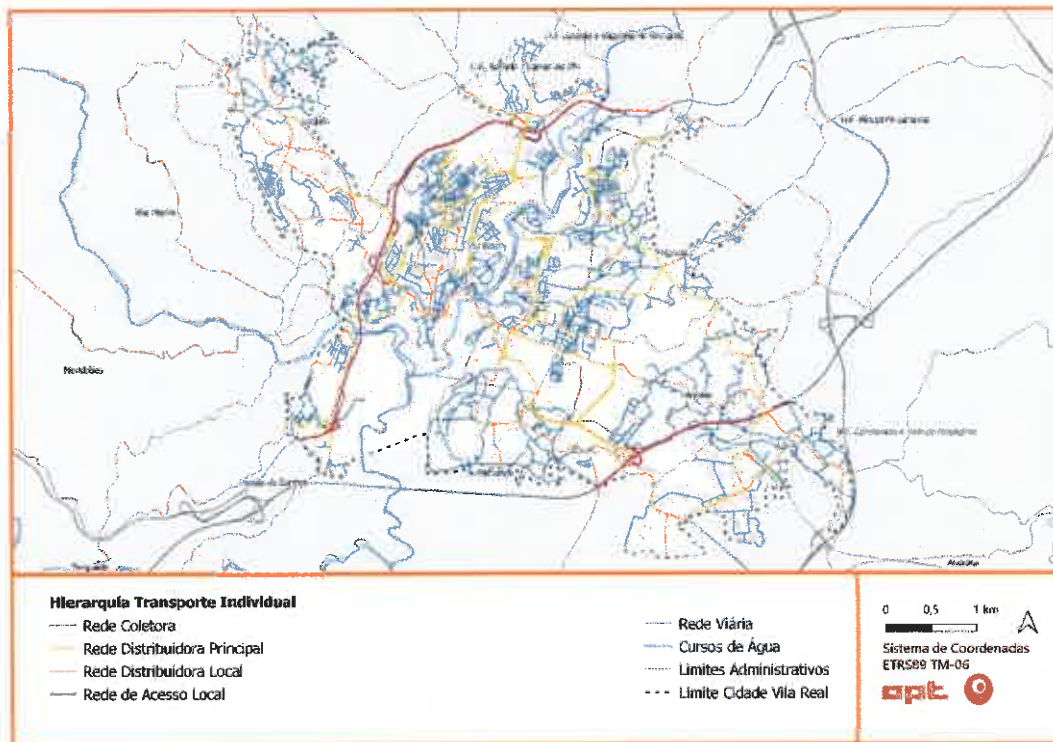


Fig. 5 Hierarquia para o transporte individual

Através da categorização de cada elemento da rede mediante a combinação da sua importância para cada modo de transporte torna-se possível a definição de uma hierarquia funcional. Este processo tem como objetivo identificar os locais onde, por via da sobreposição de níveis hierárquicos elevados existe o risco de conflito entre modos, facilitando desta forma o desenvolvimento de soluções específicas. O desenvolvimento deste procedimento para toda a infraestrutura de mobilidade permite também identificar vias alternativas, onde não existe conflito de modos, para a materialização da estratégia.

Partindo da definição dos níveis hierárquicos para cada modo foi definida uma categorização das situações onde o mesmo pode ser considerado como sendo prioritário.

Tab. 2 Categorização da hierarquia funcional

Modo de transporte	Prioritária	Não prioritária
Modos Ativos	Rede Principal Rede Complementar Prioritária	Rede Complementar Rede Secundária
Transporte Público	Rede Principal	Rede Secundária Rede sem serviço
Transporte Individual	Rede Coletora Rede Distribuidora Principal	Rede Distribuidora Local Rede de Acesso Local

Para o caso dos modos ativos foi considerada como sendo de maior importância a rede principal e a rede complementar prioritária. Nos troços que integram qualquer destas duas categorias deve ser dada primazia à circulação em modos ativos, oferecendo passeios com condições adequadas de segurança e conforto e possibilitando a utilização da bicicleta em relativa segurança, quer através de infraestrutura dedicada ou em circulação partilhada em Zonas 30 ou de coexistência. Tal remete a rede complementar e a rede secundária para segundo plano, onde a utilização dos modos ativos é vista como possível, mas menos relevante.

No caso do transporte público, apenas a rede principal foi considerada como sendo prioritária, pela necessidade de garantir níveis de performance elevados e assim tirar partido da elevada oferta disponibilizada. Na rede secundária o transporte público pode assumir uma importância equivalente aos restantes modos.

Finalmente, no que concerne ao transporte individual, a rede coletora e a distribuidora principal surge como prioritária. Nestes troços da rede, sujeitos a níveis de tráfego mais elevados, é importante garantir condições de fluidez, devendo ser evitadas soluções de acalmia de tráfego e a imposição de velocidades reduzidas. Isto significa que na rede distribuidora local e na rede de acesso local não se espera que o transporte individual seja o protagonista, podendo ser compatível a aplicação de soluções de acalmia de tráfego.

A combinação deste trio modal resulta em diferentes combinações de prioridade para cada troço da rede viária, consubstanciando-se um total de 8 combinações, conforme ilustrado na figura seguinte.

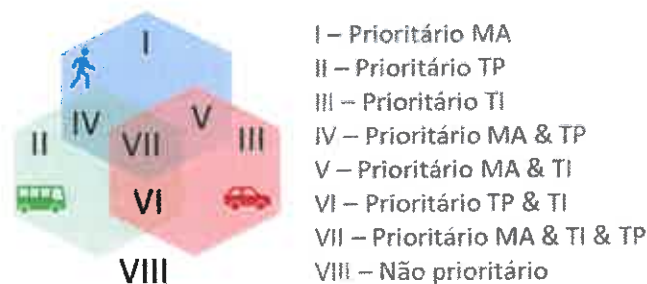


Fig. 6 Esquematização das categorias de hierarquia funcional

Os arruamentos integrados na categoria VII (Prioritário MA & TI & TP) serão aqueles que apresentarão maiores desafios, na medida em que se deverá tentar compatibilizar as necessidades específicas dos três modos de transporte. Por outro lado, os arruamentos na categoria VIII (Não prioritário) encontram-se no extremo oposto, não sendo necessário dar resposta a nenhuma exigência específica em termos de hierarquia. Para estes arruamentos deverão, assim, apenas ser respeitados os critérios mínimos de dimensionamento da via.

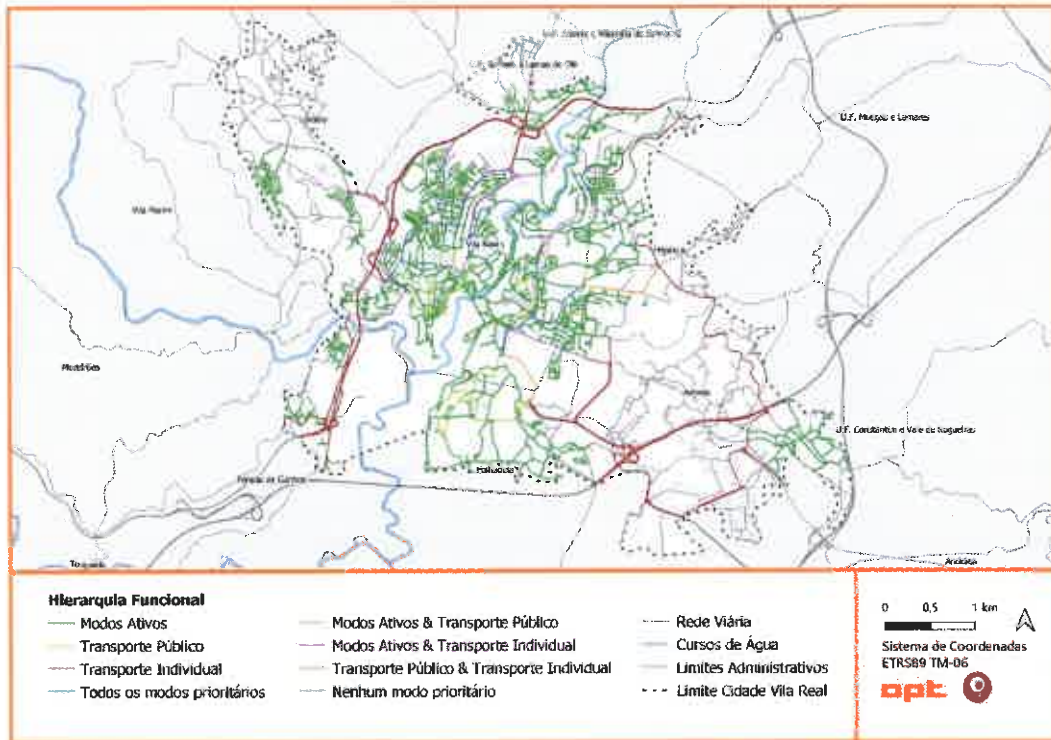


Fig. 7 Hierarquia funcional

Uma parte significativa da rede viária da cidade de Vila Real encontra-se na categoria prioritária para os modos ativos, indo assim de encontro à estratégia de promoção da cidade de proximidade. É também notória a presença de alguns troços onde a prioridade deverá ser concedida tanto aos modos ativos como ao transporte individual, de onde são exemplos a Avenida de Osnabruck e a Avenida Aureliano Barrigas. Trata-se de arruamentos estruturantes, e onde a acalmia de tráfego não deverá ser utilizada como solução para aumentar a segurança de circulação a pé ou em bicicleta.

Os casos de maior complexidade encontram-se, no entanto, nos troços prioritários a todos os modos, de onde são exemplos as Avenidas da Noruega, Cidade de Orense e Europa. Fora do núcleo urbano é mais comum a categoria de prioridade ao transporte individual ou a inexistência de prioridade a qualquer um dos modos.

[Handwritten signature]

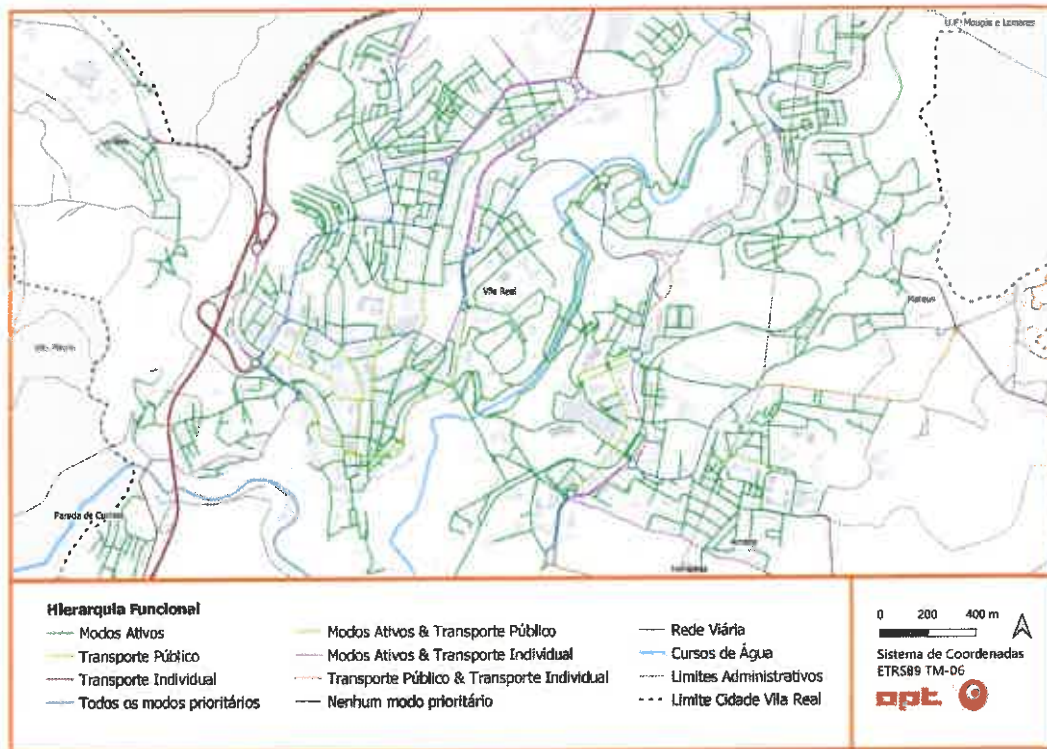


Fig. 8 Hierarquia funcional – centro da cidade

Tab. 3 Extensão da rede para cada tipologia de hierarquia funcional

Modo prioritário	Extensão da rede (km)
Modos Ativos	127,2 (51,5%)
Modos Ativos & Transporte Público	7,7 (3,1%)
Modos Ativos & Transporte Individual	9,9 (4,0%)
Transporte Público	0,17 (0,1%)
Transporte Público & Transporte Individual	2,3 (0,9%)
Transporte Individual	30,6 (12,4%)
Todos os modos	7,3 (3,0%)
Nenhum dos modos	62,0 (25,1%)

A distribuição das diferentes tipologias de hierarquia funcional indica que os arruamentos prioritários aos modos ativos compõem a maior parte (51,5%) das vias na cidade de Vila Real, indo assim de encontro à estratégia de promoção de um modelo de mobilidade mais sustentável. Os arruamentos sem prioridade a nenhum dos modos surgem em segundo lugar, agrupando um quarto da rede. Já as vias prioritárias ao transporte individual representam cerca de 12% do total da rede. As restantes tipologias surgem com uma reduzida representatividade.

Conforme a primeira abordagem introduzida na fase anterior deste PMUS a estratégia encontra-se detalhada em quatro grandes vetores: ocupação urbana, modos ativos, transporte público e circulação, estacionamento e logística.

2.2 Ocupação Urbana

A ocupação urbana constitui o primeiro eixo de atuação deste Plano de Mobilidade Urbana Sustentável, em articulação com as linhas orientadoras do IMTT (2011) para a elaboração de planos de mobilidade e transportes.

A necessidade de articulação entre o planeamento da mobilidade e o planeamento territorial é fundamental para garantir a sustentabilidade futura de todo o sistema urbano. No entanto, a abordagem recomendada de incidir apenas sobre as perspetivas de ocupação do território e as dinâmicas demográficas não permite atuar com eficácia sobre as causas que condicionam as escolhas individuais de mobilidade.

Conforme descrito no diagnóstico deste PMUS, a introdução do conceito de acessibilidade na análise dos padrões de ocupação urbana permite identificar quais as zonas com maior inércia ao estabelecimento de padrões de mobilidade sustentável, de forma a agir em concordância. Ao mesmo tempo é importante agir sobre a reestruturação do território ao nível da sua macroestrutura, reforçando a coesão territorial e aumentando a atratividade dos modos ativos e do transporte público para a satisfação das necessidades diárias de deslocação.

Prevê-se para este eixo o desenvolvimento de cinco propostas, que se apresentam de seguida.

Tab. 4 Ações propostas para o eixo 'Ocupação Urbana'

OU.01	Criação de um novo <i>branding</i> da cidade de proximidade			
OU.02	Apoiar a redefinição dos critérios de ocupação do solo em função dos índices de acessibilidade			
OU.03	Redefinição dos critérios de estacionamento privado			
OU.04	Realização de um inquérito à mobilidade da população residente			
OU.05	Definição do sistema urbano de centralidades			
	Estudos e políticas	Equipamentos e infraestruturas	Inovação e Tecnologia	Sensibilização e formação



OU.01 - Criação de um novo branding da cidade de proximidade

Dada a forte interdependência entre o sistema de uso de solo e o sistema de mobilidade, que aliás constitui a espinha dorsal deste PMUS, é fundamental que o município assuma a importância do urbanismo de proximidade. De facto, a criação de um território mais amigo dos modos ativos, fortemente ancorado nos benefícios da proximidade das diferentes funções urbanas, é um dos pré-requisitos para a alteração do paradigma da mobilidade. As economias de escala que resultam da densificação urbana são amplamente defendidas na literatura internacional, demonstrando benefícios como a promoção de viagens mais curtas, melhor acesso a serviços públicos, comércio e emprego, a preservação do espaço público e maiores índices de produtividade, entre outros (Ahlfeldt et al., 2019; OCDE, 2012).

A promoção do território da cidade de Vila Real como cidade de proximidade é, desta forma, um dos principais elementos da estratégia de comunicação deste Plano de Mobilidade Urbana Sustentável, remetendo de imediato o cidadão para este projeto, fazendo uma associação rápida entre as alterações que vão acontecendo no espaço urbano de Vila Real. Com um enfoque especial nos benefícios da proximidade das diferentes funções urbanas, este “branding” deverá destacar as diferentes ações preconizadas neste plano, principalmente no âmbito dos modos ativos, do transporte público e mesmo na reestruturação do território.

Deverá ser definida, numa fase inicial, uma imagem de marca, através da criação de um logótipo, associado a uma imagem e um lema, que estejam preferencialmente ligados à identidade vila-realense, sendo também alusivos a aspetos históricos, culturais, e com ligações à mobilidade sustentável.

Sobre essa imagem desenvolver-se-á uma estratégia de comunicação, promovendo a cidade de Vila Real como um território onde a proximidade das funções urbanas aumenta a atratividade dos modos ativos e, simultaneamente, estabelece as bases para a disseminação de hábitos de mobilidade sustentável. Esta estratégia poderá ser materializada com a distribuição de material informativo (flyers), publicações frequentes nas redes sociais e na imprensa local, bem como em suportes físicos no espaço público (mupis ou *outdoors*).

Ao longo dos últimos anos, o município de Vila Real tem tirado partido da Semana Europeia da Mobilidade, que acontece de 16 a 22 de setembro de cada ano, para a realização de vários eventos no âmbito da promoção da mobilidade sustentável. Passando pelo fecho temporário da ponte metálica, pela realização de ações de promoção nos estabelecimentos de ensino ou por ações de sensibilização incidindo sobre o estacionamento ilegal. Estes eventos constituíram o primeiro passo nesta estratégia.

Não obstante da importância da manutenção desta tipologia de eventos, é fundamental que se dê o passo seguinte, alargando o âmbito das intervenções para a temática da cidade da proximidade, efetivamente fechando o círculo entre o sistema de mobilidade e de uso do solo.

Ao mesmo tempo, a organização de uma conferência anual associada ao tema, reunindo peritos e personalidades de relevo, poderá também tornar-se um “cartão de visita” da cidade, aumentando a sua atratividade e relevância dentro e fora de portas.



Fig. 9 Exemplos de eventos realizados em Vila Real no âmbito da Semana Europeia da Mobilidade
Fonte: CM Vila Real

Tab. 5 Ações da estratégia “branding da cidade de proximidade”

Ações	Curto prazo	Médio prazo	Longo prazo
Criação da imagem de marca	✓		
Implementação da estratégia de comunicação, com distribuição de material informativo, publicações nas redes sociais, na imprensa local e em suporte físico no espaço público	✓	✓	✓
Realização de eventos no espaço público na Semana da Mobilidade ligados à temática	✓	✓	✓
Organização de uma conferência anual associada ao tema	✓	✓	✓



OU.02 - Apoiar a redefinição dos critérios de ocupação do solo em função dos índices de acessibilidade

Os instrumentos de gestão territorial são, atualmente, as ferramentas através das quais o município guia os padrões de desenvolvimento. Sendo o sistema de uso do solo um dos pilares da estratégia deste PMUS é fundamental a criação de recomendações para integrar estes documentos estratégicos. Os índices de acessibilidade são uma ferramenta essencial para identificar, legitimamente, os territórios que possuem, à partida, potencial para o estabelecimento de hábitos de mobilidade mais sustentáveis. Permitem também identificar, no extremo oposto, as áreas onde os modos ativos ou mesmo o transporte público dificilmente se assumem como alternativa e onde a expansão urbana deve ser restringida, sob o risco de perpetuar uma sociedade automóvel dependente.

Atualmente, o PU, é caracterizado por diversas tipologias de uso do solo urbano, prevendo ao longo do seu capítulo V diferentes regimes de edificabilidade em função das categorias de uso do solo.

Nos espaços centrais é permitido um índice de utilização de 1,2, não podendo ser ultrapassados os 17 metros de altura da fachada ou 5 pisos acima da cota de soleira, exceto em situações de colmatação. Nas áreas de maior densidade destinadas a espaços habitacionais, identificadas como sendo de Tipo II, os parâmetros de edificabilidade preveem um índice de utilização de 1,0, uma altura máxima da fachada de 17 metros ou 5 pisos acima da cota de soleira.

Com pequenos ajustes no potencial de desenvolvimento dos lotes por edificar ou na reconversão de edifícios existentes, através de alterações no índice de construção, gera-se o potencial não só de aumentar a atratividade do território, mas também de acelerar o processo de mudança de hábitos de mobilidade. Esta densificação urbana tem como objetivo central aproximar as pessoas, não apenas das diferentes atividades urbanas, que estabelecem a base da cadeia de mobilidade quotidiana, mas também de um sistema de mobilidade eficiente.

Estes princípios materializam-se numa bonificação de 15% nos índices construtivos no interior do território da cidade de proximidade, dado apresentar os índices de acessibilidade multimodal mais elevados. Dada a intervenção sobre a componente da procura de viagens gera-se um impacto positivo ao priorizar a utilização dos modos ativos e o transporte público sem a necessidade de alteração na localização dos serviços ou da infraestrutura.

Complementarmente a esta estratégia identifica-se a necessidade de intervir sobre áreas de consolidação urbana que atualmente se caracterizam por índices de acessibilidade abaixo dos valores ótimos, mas que dada a proximidade à cidade central ou por consubstanciarem núcleos urbanos com um certo nível de consolidação, justifica-se a necessidade de os salvaguardar para uma conjuntura mais favorável. O objetivo passará por evitar o desenvolvimento de iniciativa individual de baixa densidade ou baseada na monofuncionalidade, e a consequente fixação de população sujeita a opções de mobilidade inadequadas, como tem sido a tendência em grande parte da histórica expansão urbana recente da cidade de Vila Real.

Nestas zonas, apenas com a realização de um Plano de Pormenor será possível desbloquear o seu potencial construtivo. A materialização da expansão urbana nestas zonas deverá incluir,

obrigatoriamente, o aparecimento de atividades de proximidade, evitando a criação de zonas estruturadas numa única função urbana. A nível do desenho dos arruamentos, deve ser favorecido o peão e a bicicleta, bem como a baixa velocidade e volume do tráfego automóvel, em complemento ao serviço de transporte público.

No extremo oposto desta equação encontram-se as áreas dependentes do automóvel, identificadas como áreas de “contenção da expansão urbana”. Estruturadas segundo um padrão monofuncional e de baixa densidade, estas áreas apresentam baixas taxas de cobertura dos serviços de transporte público. Ao mesmo tempo, a rede viária pouco permeável, leva a um aumento das distâncias a percorrer, limita a acessibilidade por modos ativos. Dificilmente, mesmo a longo prazo, será expectável que estes territórios garantam as condições de utilização de alternativas ao automóvel. Assim, é fundamental que neste território se penalizem as ações futuras de desenvolvimento urbano. Nos espaços habitacionais de tipo I o índice de utilização máximo é de 0,45, enquanto nos espaços urbanos de baixa densidade as regras de edificabilidade são as convenientes para cada caso concreto.

Dada a dificuldade em implementar um regime de edificabilidade justo e abrangente, entende-se que deverão ser encetados esforços, por parte do município, em limitar a construção de novas edificações de uso habitacional nestes territórios podendo, no entanto, limitar-se consideravelmente o índice de construção em operações de loteamento. Nestes casos propõe-se uma redução de 75% no valor do índice de construção.

Tab. 6 Recomendações a implementar no âmbito dos critérios de ocupação do solo

Classificação	Ação a implementar
Cidade de proximidade	Bonificação de 15% no índice de utilização
Área de salvaguarda	Expansão urbana permitida apenas através de Planos de Pormenor
Contenção da Expansão Urbana	Tentativa de limitar novas construções habitacionais Redução de 75% no índice de utilização

Fora dos territórios identificados nestas tipologias serão respeitados os critérios tradicionais de índices, alinhamentos e cérceas.

Com esta estratégia, será expectável um aumento da população residente na cidade central, onde atualmente se encontram os maiores benefícios desta estratégia e, a longo prazo, direcionar a expansão urbana para os territórios que continuarão a garantir níveis de acessibilidade multimodal elevados, desincentivando o uso do automóvel e promovendo a utilização dos modos ativos e do transporte público.

OU.03 - Redefinição dos critérios de estacionamento privado

É sabido que a dotação e organização do estacionamento automóvel é vista como um dos principais desafios para a promoção da mobilidade sustentável em áreas urbanas, ao encorajar a dependência automóvel (Guo, 2013; Kirschner e Lazendorf, 2019). A redução da exigência de estacionamento diretamente associado à função residencial levará, à partida, a uma menor propensão para a posse de viatura individual e, conseqüentemente, a sua utilização diária. Simultaneamente, com a redução do espaço destinado a estacionamento torna-se possível afetar uma maior percentagem da área bruta de construção para os usos principais do edifício, com uma redução esperada nos custos da habitação e, ao mesmo tempo, disponibilizar mais espaço público para os modos ativos e para a fruição da população.

Como ponto de partida, o Plano de Urbanização da Cidade de Vila Real estabelece, no seu artigo 16º, como requisito mínimo em edifícios para habitação coletiva, um lugar de estacionamento por fogo, para fogos com área inferior a 120m² e dois lugares para fogos com área superior. A estes valores soma-se, em operações de loteamento, 20% dos lugares privados no caso de comércio e serviços e 30% no caso de habitação. Estes valores, naturalmente, não se aplicam a casos excecionais onde o valor patrimonial ou arquitetónico do edificado, ou as características físicas das parcelas de terreno impeçam o cumprimento destes critérios.

A acessibilidade do território, ao influenciar as escolhas de mobilidade dos residentes e trabalhadores, deve ser o ponto de partida para a redefinição dos critérios de estacionamento privado. Este conceito, por combinar a oferta de transporte público e a eficácia da utilização dos modos ativos na ligação com o sistema de uso do solo, apresenta-se como o mais adequado para esta finalidade. Reconhecendo as tendências para o aumento da utilização do transporte individual, entende-se que a delimitação do território da cidade de proximidade deverá ser o ponto de partida para a redefinição dos critérios de estacionamento privado.

Esta parametrização segue os princípios atualmente em vigor no Plano de Urbanização, sendo exigida apenas metade da dotação mínima no território da cidade de proximidade comparativamente aos valores atualmente em vigor para todo o território, conforme a tabela seguinte.

Tab. 7 Parametrização do estacionamento privado por zona

Tipologia	Nº mínimo de lugares	
	No interior da cidade de proximidade	Fora da cidade de proximidade
Habitação unifamiliar	1	2
Habitação coletiva < 120 m ² (p/ fogo)	0,5	1
Habitação coletiva ≥ 120 m ² (p/ fogo)	1	2
Habitação coletiva s/ dimensão fogo (p/ 120m ²)	0,75	1,5
Comércio ou serviços (p/ 100 m ²)	1	2
Empreendimentos turísticos (p/ cada 2 unidades de alojamento)	0,5	1
Alojamento local (p/ unidade em moradia ou apart.)	0,5	1

Alojamento local (p/ cama em estab. de hospedagem)	0,1	0,2
--	-----	-----

Os índices de estacionamento público, por se estabelecerem como um rácio do estacionamento privado, acompanharão, naturalmente, os valores da tabela anterior.

Dadas as particularidades do uso industrial, por norma localizados fora do território da cidade de proximidade, entende-se que os valores a providenciar deverão ser apenas os estritamente necessários para dar resposta às necessidades internas, devendo estar sempre associados à elaboração de um estudo de tráfego.

Certos territórios metropolitanos, como é o caso dos municípios de Matosinhos ou Lisboa, apresentam índices de urbanidade e, principalmente, de oferta de transporte público, que possibilitam a aplicação de valores máximos de estacionamento. Esperando que o território da cidade de Vila Real possa caminhar nesse sentido, é apresentado um exercício a longo prazo da implementação de valores máximos, com o objetivo de fomentar, pela limitação do número de lugares de estacionamento em novas edificações, a propensão para a utilização do automóvel no interior da cidade de proximidade.

Tab. 8 Parametrização do estacionamento por zona – exercício a longo prazo

Tipologia	Nº de lugares					
	No interior da cidade de proximidade			Fora da cidade de proximidade		
	Privado		Público	Privado		Público
	Mínimo	Máximo	Mínimo	Mínimo	Máximo	Mínimo
Habitação unifamiliar	1	-	25%	2	-	50%
Habitação coletiva < 120 m ² (p/ fogo)	0,5	1	25%	1	-	50%
Habitação coletiva ≥ 120 m ² (p/ fogo)	1	2	25%	2	-	50%
Habitação coletiva s/ dimensão fogo (p/ 120m ²)	0,75	1,5	25%	1,5	-	50%
Comércio ou serviços (p/ 100 m ²)	1	2	20%	2	-	20%
Empreendimentos turísticos (p/ cada 2 unidades de alojamento)	0,5	1	-	1	-	-
Alojamento local (p/ unidade em moradia ou apart.)	0,5	1	-	1	-	-
Alojamento local (p/ cama em estab. de hospedagem)	0,1	0,2	-	0,2	-	-

OU.04 - Realização de um inquérito à mobilidade da população residente

Os momentos censitários, realizados a cada 10 anos, são atualmente a única fonte regular de informação respeitante aos padrões de mobilidade da população residente. Pese embora a sua importância no planeamento da mobilidade, a sua periodicidade não se adequa com o faseamento de um PMUS.

De facto, a evolução dos padrões de mobilidade da população, nomeadamente no que diz respeito à escolha modal, é um dos principais, senão mesmo o principal indicador através do qual é possível indagar sobre o sucesso da estratégia de um PMUS, informando os decisores políticos e a equipa técnica sobre a necessidade de correções à mesma (ELTIS, 2019). Para além de informação relativa à escolha modal, com estes inquéritos é também possível identificar outros padrões, como é caso da repartição das deslocações ao longo do dia ou por motivo de viagem, bem como o nível de satisfação dos cidadãos relativamente ao sistema de mobilidade. Estes tipos de inquéritos são muitas vezes utilizados por operadores de transporte público, como forma de averiguar a qualidade de serviço prestado.

Devem, assim, ser elaborados inquéritos regulares, com uma periodicidade definida, e abrangendo uma amostra com significância estatística. Para o caso do território da cidade de Vila Real, considerando uma população residente de aproximadamente 30 000 habitantes, para uma margem de erro de 2% é necessária uma amostra de aproximadamente 2 200 inquéritos.

A realização destes inquéritos com uma base anual, embora ideal representaria um encargo significativo para o município. Entende-se, assim, que os mesmos se deverão realizar com uma periodicidade de 2 anos, em linha com os momentos de avaliação intermédia deste PMUS.

OU.05 - Definição de um sistema urbano de centralidades

Partindo das pequenas centralidades de proximidade até à principal centralidade do município, a hierarquização deste sistema é fundamental para estruturar a macroestrutura do território, orientando a expansão do território, identificando as linhas mestras para a melhoria do sistema de transporte público e definindo a estratégia de localização de equipamentos públicos.

O sistema urbano de centralidades da cidade de Vila Real teve como ponto de partida a definição das principais unidades de vizinhança. Podendo ser entendidas, em certa medida, como os principais “Bairros” da cidade, estas centralidades estruturam-se em três níveis hierárquicos, devendo evoluir para providenciar um conjunto de características urbanas em conformidade.

Tab. 9 Hierarquia de centralidades

	Nível 1 Municipal	Nível 2 Local	Nível 3 Proximidade
Raio de influência	Todo o município	500m	200m
População servida		≥ 1 000	≥ 500
Equipamentos públicos	Administração pública e ensino	Ensino	Parque de jogos
Tipologia de comércio	Multifuncional	Multifuncional	Suporte à função residencial
Transporte Público	Servido pelos eixos de maior frequência dos TUVR (< 15min)	Servido pela rede urbana dos TUVR (15 - 30 min)	Servido pela rede urbana dos TUVR

A centralidade de nível 1 representa o ponto nevrálgico do município, localizado na Avenida Carvalho Araújo. Nesta centralidade localizam-se as principais estruturas administrativas do município bem como alguns dos principais estabelecimentos de ensino, reunindo também uma forte componente comercial e de emprego. É assim, o ponto mais importante do município e que, naturalmente, não se destina a servir somente a população residente no seu raio de influência direto. É importante garantir um acesso de qualidade, por transporte público a esta centralidade, pelo que a mesma se encontra no interior do território onde é disponibilizada uma oferta de elevada qualidade (frequência média < 15 minutos).

A centralidade de nível 2 encontra-se associada a territórios com elevada concentração de habitação, emprego e comércio, servindo um mínimo de 1000 habitantes num raio de 500 metros. A presença de equipamentos públicos deverá focar-se, essencialmente, no ensino, não obstante a possibilidade de providenciar outros serviços que terão, naturalmente, uma abrangência territorial mais vasta. A atividade comercial é também um elemento importante nesta tipologia de centralidade, devendo ser promovida a sua multifuncionalidade, de forma a permitir a satisfação de várias necessidades diárias de deslocação através dos modos ativos. Dada a sua importância no funcionamento do sistema urbano, a estas centralidades deve ser

garantido o acesso a serviço de transporte público de qualidade (com uma frequência média entre os 15 e os 30 minutos).

O terceiro nível de centralidades, de carácter de proximidade, tem como objetivo a redução da expressão territorial da monofuncionalidade residencial, criando pequenos focos de atratividade no território que possibilitem a utilização dos modos ativos para a satisfação de algumas das necessidades básicas de mobilidade. Com um raio de abrangência de 200m e uma população servida de, pelo menos, 500 habitantes, tratando-se de focos de urbanidade de menor dimensão, é importante garantir a presença de pequenos equipamentos de suporte como parques de jogos ou parques infantis. No que respeita ao comércio, entende-se que deverá ser garantida a existência de pequenos focos de atividades comerciais de suporte à função residencial. Não está em consideração a necessidade de incluir usos complementares ao habitacional em todos os edifícios, por exemplo nos seus pisos térreos, sob o risco de estes territórios não reunirem “massa crítica” suficiente para garantir a rentabilidade económica de um vasto número de atividades comerciais.



Fig. 10 Equipamentos públicos de proximidade
Fonte: dirt.asla.org e cm-matosinhos.pt

É importante referir que o potencial destes espaços públicos de proximidade sairá, naturalmente, reforçado quando parte integrante de uma Zona 30 ou de Coexistência.

A estratégia municipal deverá caminhar no sentido de dinamizar estas centralidades e introduzi-las no sistema de gestão territorial, adaptando as suas características às particularidades do território.

2.3 Modos Ativos

Os modos ativos, pela sua importância na cadeia de transportes e, naturalmente, numa política de mobilidade sustentável, assumem um papel fundamental na estratégia deste plano.

Dadas as características urbanas e orográficas da cidade de Vila Real os modos ativos podem assumir-se como charneira do sistema de mobilidade, numa tentativa de combinação do modo pedonal com o ciclável como solução de mobilidade primária, embora restritos a uma secção do território. Ao mesmo tempo, tal potenciará o urbanismo de proximidade e a criação de um espaço urbano mais humanizado. Na restante área da cidade de Vila Real, devem ser dados passos no sentido de dignificar os modos ativos como solução complementar de mobilidade, reforçando os níveis de segurança e conforto.

As dezassete ações propostas na temática dos modos ativos são apresentadas de seguida.

Tab. 10 Ações propostas para o eixo ‘Modos Ativos’

MA.01	Realização de cadastro da infraestrutura de modos ativos			
MA.02	Elaboração do Regulamento para a Micromobilidade			
MA.03	Realização de um estudo para a redefinição dos locais de atravessamento de peões			
MA.04	Melhoria das condições de circulação pedonal na cidade central e na proximidade aos Grandes Polos Geradores			
MA.05	Melhoria dos níveis de segurança da circulação pedonal nos territórios de baixa densidade			
MA.06	Reforço dos meios mecânicos para transposição dos declives mais acentuados			
MA.07	Reforço da conectividade em modos ativos dos polos residenciais à restante malha urbana			
MA.08	Construção da nova ponte pedonal			
MA.09	Sobrelevação das passadeiras nos eixos com maior volume de tráfego			
MA.10	Extensão da Ecopista do Corgo com ligação aos aglomerados residenciais adjacentes			
MA.11	Estruturação de Rede Ciclável Urbana, com enfoque nos estabelecimentos de ensino			
MA.12	Criação de pontos para estacionamento de bicicletas nos Grandes Polos geradores			
MA.13	Expansão do sistema de micromobilidade partilhada			
MA.14	Transformação do centro da cidade e zonas residenciais em Zona 30, focada em estratégias de acalmia			
MA.15	Criação de Zonas de Coexistência em arruamentos de menor largura e em zonas residenciais selecionadas			
MA.16	Realização de projetos Piloto de Urbanismo Tático para criação de zonas de vizinhança e novos arruamentos pedonais			
MA.17	Realização de campanhas de promoção da utilização dos modos ativos (<i>Pedibus</i> e <i>Bikebus</i>) pela população escolar			

Estudos e políticas	Equipamentos e infraestruturas	Inovação e Tecnologia	Sensibilização e formação
------------------------	-----------------------------------	--------------------------	------------------------------



MA.01 - Realização de cadastro da infraestrutura de modos ativos

Ao longo do processo de diagnóstico deste PMUS ficou demonstrada a fragilidade do sistema pedonal no que respeita à provisão de condições adequadas de circulação, tendo sido identificado que mais de metade dos arruamentos na área de estudo não possuem as condições necessárias para a circulação pedonal em segurança, com causas que variam entre a largura insuficiente dos passeios e a sua completa inexistência.

Este diagnóstico representou o primeiro passo na estratégia de atuação do município para a promoção dos modos ativos. Esta primeira ação na temática dos modos ativos propõe a criação de um cadastro detalhado, onde conste toda a informação relativa aos níveis de acessibilidade pedonal e ciclável.

O diagnóstico da infraestrutura deve ter consideração a legislação vigente no que respeita à manutenção dos níveis de acessibilidade. De acordo com o Decreto-Lei nº 163/2006 de 8 de agosto os percursos pedonais devem encontrar-se livres de barreiras arquitetónicas, disponibilizando um corredor livre com, pelo menos, 1,20m de largura. Este espaço diz respeito ao canal de circulação pedonal, pelo que todo o mobiliário urbano, como floreiras, candeeiros, sinais de trânsito e paragens de transporte público, entre outros, deve localizar-se num canal de infraestruturas. Simultaneamente, o piso deverá apresentar condições de conforto de circulação adequadas, acautelando as necessidades dos utilizadores com mobilidade reduzida. Ao mesmo tempo deve ser dada atenção às condições de atravessamento, avaliando-se a existência do rebaixamento do lancil nas zonas de atravessamento, a sobrelevação das passadeiras, bem como a implementação de pavimentos táteis.

O declive médio da infraestrutura é outro ponto importante em consideração, especialmente no território da cidade de Vila Real, caracterizado por arruamentos com pendentes significativas e, como tal, dificultando o dia-a-dia da população idosa ou com mobilidade reduzida. A identificação destes locais permitirá a identificação simultânea das condições de circulação de percursos alternativos. As condições de iluminação são também outro aspeto relevante para garantir condições de segurança no período noturno e, desta forma, incentivar a utilização dos modos ativos nos meses de inverno, onde o número de horas de sol é mais reduzido.

A identificação das linhas de desejo é outro ponto essencial a ter em consideração. Criadas em espaços de vegetação, surgem naturalmente em situações onde um atalho fora dos percursos pavimentados traduz-se num percurso mais direto e, como tal, mais rápido. A identificação destes percursos informais deverá, assim, fazer também parte deste processo de diagnóstico, pois a sua formalização na infraestrutura pedonal facilitará as deslocações a pé. Já o cadastro da infraestrutura ciclável é um processo significativamente mais simples, focando-se essencialmente no estado de conservação do pavimento e no tipo de infraestrutura ciclável instalada (faixa ciclável, pista ciclável, via partilhada).



Fig. 11 Exemplos de linha de desejo

Em suma, o cadastro da infraestrutura de modos ativos deverá focar-se nos seguintes elementos.

Tab. 11 Elementos a incluir no cadastro da infraestrutura de modos ativos

Elemento a incluir no processo de cadastro	Pedonal	Ciclável
Existência de passeio	✓	
Tipo de pavimento	✓	✓
Estado de conservação	✓	✓
Largura do canal de circulação	✓	✓
Barreiras arquitetónicas	✓	
Rebaixamento do lancil/ sobrelevação nos locais de atravessamento	✓	
Presença de pavimento tátil nos locais de atravessamento	✓	
Declive médio	✓	✓
Condições de iluminação	✓	✓
Sentido de circulação		✓
Identificação de linhas de desejo	✓	

A cada uma das barreiras identificadas neste processo deverá estar associada uma possível resolução. Esta primeira ação tem, assim, um carácter orientador para a atuação do município neste tema, possibilitando, numa segunda fase, a hierarquização dos locais a intervir, mediante diferentes critérios que poderão passar pelos níveis de tráfego rodoviário nas vias em questão, pela proximidade a equipamentos públicos ou pelo grau de complexidade e, naturalmente, do custo das intervenções.

Este diagnóstico deverá, preferencialmente, ser realizado sobre um modelo SIG (Sistema de Informação Geográfica), garantindo a sua atualização na ocorrência de ações corretivas sobre esta infraestrutura.



MA.02 - Elaboração do Regulamento para a Micromobilidade

A micromobilidade, entendida como as soluções baseadas em veículos de pequenas dimensões (menos de 500kg), operando a velocidades inferiores a 25km/h e capazes de transportar, por norma, uma pessoa, entrou em força em muitas áreas urbanas, criando uma verdadeira disrupção no modelo de mobilidade em vigor durante muitas décadas. Vila Real não foi exceção a esta tendência, com a entrada recente em funcionamento de um sistema de trotinetas partilhadas, parte integrante num projeto piloto que conta com um total de 100 veículos disponibilizados em 50 docas virtuais, pela empresa *Bolt*.



Fig. 12 Trotinetes partilhadas em Vila Real

Possibilitando deslocações não poluentes, com um esforço físico muito reduzido dada a assistência da propulsão elétrica, e a velocidades altamente competitivas com outros modos concorrentes, a utilização destas novas soluções não está isenta de riscos. Acidentes com peões nos passeios e com outros veículos na faixa de rodagem, por vezes com consequências trágicas, e ocupação indevida do espaço público são consequências frequentes da falta de fiscalização e regulação na operação destes sistemas.

Neste sentido, e embora a circulação destes veículos se encontre regulamentada, nomeadamente pelo Código da Estrada e pelo Decreto-Lei nº 102-B/2020 de 9 de dezembro, é essencial o desenvolvimento de um Regulamento Municipal para disciplinar a utilização da Micromobilidade partilhada, para bicicletas e trotinetes, nomeadamente nos aspetos que afetem questões da operação do sistema.

Esta regulamentação, destinada a guiar futuros operadores que pretendam operar no concelho, deverá definir aspetos como horários de operação, zonas de estacionamento autorizado, número máximo de veículos, sistema de pagamento, locais de circulação, mecanismo de partilha de dados com o município e outros requisitos relacionados com a logística dos operadores e responsabilidades com a fiscalização. Caberá ao município definir também zonas de possível expansão do sistema.

MA.03 - Realização de um estudo para a redefinição dos locais de atravessamento de peões

Os locais de atravessamento de peões são uma parte essencial da infraestrutura urbana, permitindo o atravessamento em condições de segurança, reduzindo o risco de acidentes. Ao mesmo tempo, ao disciplinar o comportamento dos peões, permitindo o seu atravessamento apenas em locais selecionados, apresentam também um impacto positivo no aumento da fluidez de tráfego.

Por norma, perante a aproximação a uma passadeira, existe uma tendência, por parte dos condutores, em reduzir a velocidade e estar mais atento a possíveis tentativas de atravessamento. No entanto, as passadeiras podem transmitir uma falsa sensação de segurança, especialmente quando apresentam deficiências de desenho ou mesmo uma localização inadequada.

As estatísticas de sinistralidade na cidade de Vila Real apontam para a existência, nos últimos 5 anos, de atropelamentos em meio urbano consolidado, tanto em passadeiras como nas suas imediações. Entende-se, assim, que existe espaço para melhoria nesta temática, com o objetivo de antecipar possíveis situações de risco.

Esta ação contempla a realização de um estudo para a redefinição dos locais de atravessamento de peões, com enfoque para os principais equipamentos geradores de viagens, como é o caso de estabelecimentos de ensino, de saúde, serviços públicos, grandes superfícies comerciais, igrejas e equipamentos desportivos, mas também na adjacência a paragens de autocarro.

O estudo a desenvolver deverá, então, analisar todos os pontos de atravessamento de peões que se incluam nesta tipologia, propondo medidas corretivas que poderão passar pelo reforço da sinalização, iluminação ou mesmo da sua localização. O cruzamento desta informação com os dados de sinistralidade poderá facilitar a definição de uma possível hierarquia de intervenções.



MA.04 - Melhoria das condições de circulação pedonal nas centralidades e na proximidade aos Grandes Polos Geradores

Apesar dos esforços desenvolvidos para a melhoria das condições de circulação pedonal na cidade de Vila Real, em especial daqueles com mobilidade reduzida, é ainda possível encontrar um conjunto significativo de vias que não reúnem as condições adequadas de circulação, normalmente pela ausência de passeios.

Por vezes localizados na proximidade de importantes equipamentos públicos ou com elevados níveis de utilização diária, esta situação reflete um risco de segurança acrescido. Sendo a promoção de uma cidade de proximidade uma das bandeiras deste plano é crucial que a cidade central reúna as condições mínimas para satisfazer com segurança as necessidades diárias de deslocação da população.

Desta forma, e dando continuidade à intervenção desenvolvida no âmbito do PEDU, esta ação preconiza um conjunto de intervenções na via pública, com a criação de passeios em localizações selecionadas na cidade central, mas também nas imediações das centralidades periféricas. Nestes passeios deverão ser garantidas as condições de segregação física com o canal de circulação viário, que poderá ser executada através de elementos de mobiliário urbano, vegetação ou pilaretes, bem como os níveis de iluminação da via. Para além de garantir um passeio acessível, seguindo o estabelecido no Decreto-Lei nº 163/2006, de 08 de agosto, esta ação deverá também ter atenção ao tratamento adequado dos locais de atravessamento, em linha com os requisitos do mesmo decreto. Esta ação será compatibilizada com a criação de zonas de coexistência e pedonais, com vista à redução da velocidade de circulação automóvel.

A materialização terá lugar, em grande parte dos arruamentos, em vias de prioridade aos modos ativos e onde se deverá promover a circulação a uma velocidade mais reduzida. Nos arruamentos de perfil mais reduzido prevê-se, quando necessário, o estreitamento das faixas de rodagem e/ou a redução no número de vias, a imposição de sentidos únicos de circulação ou a conversão de estacionamento para espaço pedonal.

Ao todo está prevista a criação de, aproximadamente, 22km de passeio no território em estudo. A curto prazo prevê-se a execução das ações já estudadas pelo município, no âmbito do PEDU e de outros programas. Já a médio e longo prazo prevê-se a execução do remanescente desta ação, devendo sempre ser encadeada com o cadastro de infraestrutura de modos ativos.

Tab. 12 Calendarização da extensão de passeios a criar na cidade central

	Curto prazo (0-2 anos)	Médio prazo (2-5 anos)	Longo prazo (5-10 anos)
Extensão de passeios a criar (m)	6 747	13 245	2 128

MA.05 - Melhoria dos níveis de segurança da circulação pedonal nos territórios de baixa densidade

Os territórios de baixa densidade apresentam um conjunto de desafios acrescidos à circulação pedonal. Como forma de reduzir os custos de expansão da infraestrutura viária é comum assistir-se à inexistência de passeios ou de outros locais para a circulação segura de peões. Apesar do reduzido tráfego pedonal nestes troços da infraestrutura, é comum que as deslocações a pé se tenham de processar sobre a faixa de rodagem. Somando a este facto a existência pontual de veículos estacionados à margem da via, o potencial de atropelamento é severamente amplificado. Ao mesmo tempo, o elevado número de vazios e discontinuidades urbanas que caracterizam estes territórios de baixa densidade são incentivos ao aumento da velocidade de circulação automóvel, aumentando exponencialmente a gravidade das lesões em caso de atropelamento.

Perante a impossibilidade de atuar em toda a infraestrutura da área de atuação deste plano, a intervenção deverá focar-se nos pequenos aglomerados residenciais que pontuam este território, criando condições físicas para a circulação segura de peões e reforçando os níveis de iluminação pública. Dada a exiguidade dos perfis dos arruamentos e o reduzido tráfego pedonal que estes territórios apresentam, defende-se a materialização desta estratégia através de ações de urbanismo tático, como é o caso de marcações no pavimento ou a instalação de mobiliário urbano para promover a redução da velocidade de circulação. A criação de Zonas 30 e de coexistência, contempladas em outras ações neste plano, terão um papel complementar a esta intervenção.

Ao todo está prevista a intervenção em cerca de 30km da rede viária, estando apenas prevista a execução a médio e longo prazo, dado o encadeamento com o cadastro de infraestrutura de modos ativos. Esta ação encontra-se também encadeada com o Plano Municipal de Segurança Rodoviária do concelho, recentemente concluído.

Tab. 13 Calendarização da extensão de passeios a criar nos territórios de baixa densidade

	Curto prazo (0-2 anos)	Médio prazo (2-5 anos)	Longo prazo (5-10 anos)
Extensão dos arruamentos incluídos (m)	0	5 581	24 197

MA.06 - Reforço dos meios mecânicos para a transposição dos declives mais acentuados

A topografia tem um impacto significativo na forma como as pessoas se deslocam, em especial em meio urbano, potenciando ou limitando o modo pedonal nas deslocações diárias. Zonas com um perfil mais plano são geralmente mais fáceis de percorrer, em especial para os cidadãos mais idosos ou com mobilidade reduzida. Uma orografia mais irregular, por sua vez, tem um impacto que se estende para além da facilidade em percorrer um determinado troço de um arruamento. De forma a garantir a adaptação às condições do terreno, é normal que a rede viária se desenvolva de forma a minimizar o impacto da topografia, aumentando a sinuosidade dos percursos e as distâncias médias a percorrer. A criação de escadarias na via pública e outros atalhos entre arruamentos são a forma mais comum de contornar estas limitações. No entanto, tal apresenta-se como um obstáculo, por vezes intransponível, para certos grupos da população. Existem, no entanto, outras soluções como funiculares, teleféricos, elevadores e escadas rolantes, embora com custos de manutenção que podem ser elevados.

O município de Vila Real, recentemente, desenvolveu esforços neste sentido, com a instalação de três elevadores em pontos estratégicos da rede viária. Dois elevadores, instalados na Rua do Calvário, permitem vencer o desnível entre a Avenida Almeida Lucena e o Largo do Pioledo, um terceiro elevador entre a Ponte Metálica e o Bairro dos Ferreiros. Encontra-se também em final fase de projeto um quarto elevador entre o Parque de Campismo e Codessais.

Como forma de aumentar a atratividade dos modos ativos, em especial do modo pedonal, foi identificada uma localização adicional para dar continuidade a esta estratégia, mais concretamente na ligação entre a Rua Cidade de Espinho e a Avenida Aureliano Barrigas. Esta ligação destina-se a facilitar o acesso à Escola Secundária de São Pedro e à centralidade da Nossa Senhora da Conceição a partir da malha urbana envolvente à Avenida da Europa. Aqui, existe já uma escadaria, com uma largura entre os limites dos lotes adjacentes de cerca de 2,5m. De forma a tornar a intervenção menos onerosa, a pretensão passa pela implementação de uma escada rolante, à semelhança de outras intervenções já executadas a nível nacional.



Fig. 13 Exemplo de escadas rolantes urbanas no Porto

MA.07 - Reforço da conectividade em modos ativos dos polos residenciais à restante malha urbana

Padrões urbanos caracterizados por malhas densas, com reduzidas dimensões médias dos quarteirões, são uma das imagens de marca de grande parte dos centros históricos da maioria das cidades europeias, desenvolvidas numa época anterior à proliferação do automóvel. A elevada densidade de interseções que caracterizam esta configuração urbana têm, no entanto, um impacto negativo na eficiência das deslocações por automóvel, ao aumentar o número de pontos de conflito. Por essa razão, ao longo do século XX, a dimensão média dos quarteirões aumentou progressivamente, acompanhando as tendências de aumento da eficiência do funcionamento dos territórios.

Por sua vez, os níveis de acessibilidade do território estão fortemente ligados à permeabilidade da malha urbana, ou seja, à densidade de ligações entre os diferentes pontos de território. Com malhas urbanas menos densas, o aumento das distâncias a percorrer levou a uma redução da atratividade dos modos ativos.

Com o objetivo de restabelecer um modelo de cidade de proximidade é essencial reduzir as distâncias a percorrer entre os diferentes pontos do território, em especial nos modos ativos. Com o aumento da permeabilidade da malha urbana é possibilitado um acesso mais rápido e com menor esforço entre os locais de residência e as diferentes funções urbanas, mas também um melhor acesso ao transporte público, por via do aumento da sua área de captação.

No processo de diagnóstico foram identificadas várias áreas, que, por via dos padrões de Urbanização, apresentam limitações em termos de conectividade, por vezes ligadas ao restante território num único ponto. Esta ação foca-se, assim, exclusivamente na criação de pequenas ligações pedonais entre os núcleos residenciais e os principais eixos da infraestrutura de mobilidade ativa nas suas imediações. Estas ligações deverão ser desenhadas de forma a possibilitar a sua utilização pelo modo pedonal e ciclável, com vista ao aumento dos índices de acessibilidade por modos ativos.

Dado tratar-se de ligações de pequena extensão, contabilizando um total de 212 metros, e com uma largura relativamente reduzida, devendo sempre garantir as condições de acessibilidade exigidas pelo Decreto-Lei nº 163/2006, de 08 de agosto, será uma ação de execução relativamente simples e pouco dispendiosa.

Tab. 14 Calendarização das ligações pedonais a criar

	Curto prazo (0-2 anos)	Médio prazo (2-5 anos)	Longo prazo (5-10 anos)
Extensão de ligações a criar (m)	0	212	0



MA.08 - Criação de uma nova ponte pedonal

O Vale do Corgo, que marca a paisagem urbana do centro de Vila Real, é o principal responsável pela quebra de conectividade entre as suas margens, reduzindo a atratividade dos modos ativos.

Em novembro de 2019, o município lançou um concurso para a elaboração do projeto de execução de uma travessia pedonal e ciclável de ligação da Vila Velha à Meia Laranja. A solução de ponte em arco que resultou deste processo apresenta um vão de cerca de 320 metros de extensão e uma largura de nove metros. Tratando-se de uma ligação destinada aos modos ativos, é passível de cofinanciamento comunitário, reduzindo significativamente os encargos para o município.



Localizada a cerca de 400 metros a sul da Ponte Metálica, esta ligação possibilitará uma ligação mais direta entre o centro da cidade e o campus da UTAD, com benefícios notórios para as deslocações em bicicleta, dada a sua proximidade à Ecopista do Corgo, que se desenvolve ao longo da margem nascente. Por essa razão está contemplada também uma ligação ciclável com cerca de 200 metros de extensão, em grande medida executada por via de uma Zona 30 na Rua Monsenhor Jerónimo do Amaral.

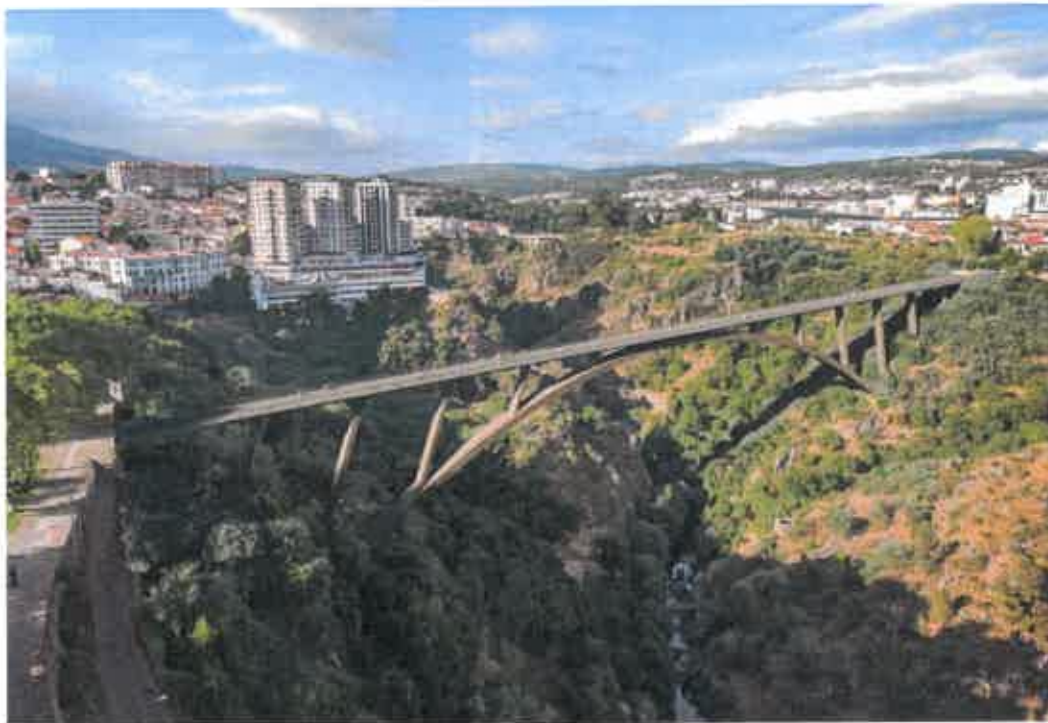


Fig. 14 Representação visual da futura ponte pedonal sobre o Corgo
Fonte: CM Vila Real

MA.09 - Sobrelevação das passadeiras nos eixos com maior volume de tráfego

Ao contrário de ações como o rebaixamento dos lancis dos passeios, com impacto apenas no aumento dos níveis de inclusividade da rede pedonal, a sobrelevação das passadeiras combina este aspeto com a promoção da redução da velocidade de circulação dos veículos, contribuindo para a redução dos níveis de sinistralidade. Este tipo de soluções tem vindo a ganhar peso em várias áreas urbanas que buscam um ambiente urbano mais seguro e amigo dos modos ativos, às quais Vila Real não é exceção, com exemplos da Avenida da Universidade e na envolvente à Nossa Senhora da Conceição.

No entanto, a sobrelevação de passadeiras tem um custo significativamente mais elevado do que o rebaixamento de lancis, enquanto introduz constrangimentos à operação do transporte público, pelo que deverá ser avaliada a seleção dos locais para a sua implementação.



Fig. 15 Passadeiras sobrelevadas na Avenida da Universidade

Em linha com a promoção de um ambiente urbano mais seguro para as deslocações a pé, foram identificados vários locais na cidade central caracterizados por velocidades de circulação elevadas, ou volumes de tráfego intensos ou simplesmente pela proximidade a equipamentos com elevada geração de tráfego pedonal, onde a sobrelevação das passadeiras poderá trazer benefícios mais significativos. Em todas as intervenções deverá ser acautelada a sua sinalização e iluminação adequadas, eliminando o risco de atropelamentos.

A calendarização das intervenções nas 33 passadeiras identificadas foi definida pela combinação da sua localização na hierarquia viária com os índices de sinistralidade ao longo dos últimos 5 anos. Esta ação enquadra-se na estratégia desenvolvida para o Plano Municipal de Segurança Rodoviária de Vila Real.

Tab. 15 Calendarização das passadeiras a sobrelevar

	Curto prazo (0-2 anos)	Médio prazo (2-5 anos)	Longo prazo (5-10 anos)
Passadeiras a sobrelevar	11	17	5

MA.10 - Extensão da Ecopista do Corgo com ligação aos aglomerados residenciais adjacentes

Com o encerramento da ligação ferroviária entre Vila Real e o Peso da Régua no ano de 2009, precedida do fecho entre Vila Real e Chaves no ano de 1990, o concelho ficou desligado da rede ferroviária nacional. O canal desta infraestrutura manteve-se, no entanto, livre para uma possível ocupação futura. Fruto das limitações da topografia, a sinuosidade do seu percurso é evidente, particularmente entre Mateus e Abambres. No entanto, por ter sido desenhado para servir a ferrovia, apresenta uma pendente ligeira ao longo de todo o seu desenvolvimento, aumentando o seu potencial para a utilização por modos ativos, particularmente a bicicleta.

De facto, é notória a sua utilização para fins de lazer, tanto por ciclistas como por peões, particularmente aos fins de semana e sob condições atmosféricas mais favoráveis. No entanto, as fracas condições do seu piso em terra batida restringem a sua utilização a bicicletas de montanha, não se afigurando como uma alternativa à mobilidade diária.

Recentemente foi reabilitado o troço entre a antiga estação ferroviária e o centro de saúde de Mateus, disponibilizando uma ligação pavimentada e iluminada em parte do seu percurso, com o objetivo de promover a utilização da bicicleta, estando em execução a sua extensão até ao Campus da UTAD.



Fig. 16 Troço reabilitado da Ecopista do Corgo

Propõe-se, nesta ação, a continuação da sua requalificação, entre Mateus e a antiga estação de Abambres, ao longo de 2,3km. Para este troço propõe-se a execução de uma ciclovia com 2,5m de largura, ao que soma um percurso pedonal com 2,5m de largura. Este perfil é necessário para garantir a manutenção do acesso viário aos proprietários dos terrenos cujo acesso é feito por

esta via, particularmente entre a Vila Sol e Abambres, e ao mesmo tempo permitir a coexistência saudável desta infraestrutura tanto para dar resposta à mobilidade diária, como para lazer.

No seu único atravessamento com a rede viária, na Rua Gaspar Sameiro, propõe-se o desnivelamento do seu traçado através de uma estrutura metálica sobre o arruamento. Esta solução permitirá aumentar os níveis de segurança dos utilizadores da Ecopista, sabendo que a Rua Gaspar Sameiro apresenta níveis de tráfego consideráveis. Esta infraestrutura é responsável por uma percentagem significativa dos custos associados, embora seja essencial para garantir a correta integração da Ecopista do Corgo no sistema de mobilidade diária.

Em simultâneo está abrangida a execução de pequenas ligações pedonais com os aglomerados residenciais adjacentes, como é o caso do Boque, Vila Sol ou o Bairro da Pimenta. Na maioria dos casos as ligações pedonais são de fácil execução consistindo em pequenos percursos pedonais. A única exceção prende-se com a ligação à Vila Paulista, sendo necessária a criação de uma ligação desnivelada sobre a EN15 e que, ao mesmo tempo, permita vencer a diferença de cotas. Ao todo, estas ligações contabilizam cerca de 1000m.

Em toda a extensão desta ligação será, naturalmente, acautelada a iluminação pública, a infraestrutura de drenagem de águas pluviais, pinturas no pavimento e sinalética.

Tratando-se de um elemento fundamental para a promoção da mobilidade ciclável, entende-se que esta intervenção deverá ser executada ainda durante o período de vigência deste PMUS, ou seja, num horizonte de 2 a 5 anos.

De forma a facilitar a avaliação do sucesso desta infraestrutura, propõe-se também a instalação de um contador de bicicletas no local com maior procura potencial.

MA.11 - Estruturação de Rede Ciclável Urbana, com enfoque nos estabelecimentos de ensino

A promoção da mobilidade ciclável é, atualmente, um dos grandes desígnios da política de mobilidade de várias cidades europeias, em linha com o reconhecimento das suas vantagens ao nível da redução do congestionamento, dos níveis de ruído e poluição e da promoção de um estilo de vida mais saudável.

O principal fator a ter em consideração no desenho de uma rede ciclável urbana é a garantia de condições de segurança de circulação, minimizando os conflitos com os restantes utilizadores da via, em particular os automóveis. Por essa razão, a criação de infraestrutura dedicada surge muitas vezes como solução ótima para atingir esse fim. De acordo com as recomendações em vigor, uma pista ciclável deverá apresentar uma largura mínima de 1,75m ou de 3,00m, no caso de circulação unidirecional ou bidirecional. No entanto, as limitações de espaço canal em grande parte dos arruamentos da cidade de Vila Real impedem a criação de infraestrutura dedicada sem limitações consideráveis na redução da dotação de estacionamento, na quantidade de árvores ou implicando alterações nos sentidos de circulação automóvel com impactos significativos na fluidez do tráfego e na definição da rede de transporte público.

No entanto, a existência de infraestrutura dedicada não é uma obrigação para o estabelecimento de condições para a circulação em bicicleta em segurança. A implementação de Zonas 30 ou de coexistência tem como consequência a diminuição da velocidade de circulação automóvel, reduzindo consideravelmente o diferencial para a velocidade de circulação da bicicleta e facilitando a coexistência entre modos (Pucher & Buehler, 2008).

Em qualquer uma das soluções, é fundamental garantir a criação de uma rede, no próprio sentido da palavra. Isto significa evitar a implementação de troços desconexos e, como tal, sem utilidade prática para a promoção da utilização diária da bicicleta.

Em Vila Real, os estabelecimentos de ensino foram identificados como sendo os pontos centrais desta estratégia, reconhecendo a importância da população mais jovem para a criação de uma sociedade com hábitos de mobilidade mais sustentáveis.

Na margem nascente do Corgo, e tirando partido do traçado da Ecopista, propõe-se a criação de uma ligação ciclável que sirva o Centro Escolar da Araucária, a Escola Secundária Morgado de Mateus e a Escola Monsenhor Jerónimo do Amaral, que reúnem um número significativo de alunos. Esta ligação será executada, em grande parte, através de Zonas 30 e de coexistência, exigindo apenas nova construção na ligação entre a Ecopista e a Rua Eng. Joaquim Botelho de Lucena. Na margem oposta do rio, a EB 2,3 Diogo Cão já se encontra nas imediações da ciclovia que atravessa o Parque do Corgo, com os metros finais a serem executados numa nova Zona 30. No caso das ES São Pedro e da Camilo Castelo Branco, a sua localização no interior de uma Zona 30 e de coexistência, respetivamente, garantirão, à partida, uma correta integração na rede ciclável.

Para além da implementação da rede de Zonas 30 e de coexistência, a criação desta rede ciclável encontra-se dependente da construção da nova ponte pedonal.

MA.12 - Criação de pontos para estacionamento de bicicletas nos grandes geradores

Em linha com a criação de uma rede ciclável é essencial a materialização de uma rede de pontos de estacionamento para bicicletas e que funcionará como elemento de suporte da mobilidade ciclável. A sua distribuição pelo território destina-se a abranger os principais equipamentos públicos e grandes geradores de viagens. No processo de diagnóstico foram identificados 13 pontos para estacionamento de bicicletas, prevendo-se a sua expansão para os 42 locais.

Esta estratégia terá maior destaque nos estabelecimentos de ensino, nomeadamente as escolas do 2º e 3º ciclos do Ensino Básico e Ensino Secundário, indo ao encontro da estratégia de atuação sobre esse público-alvo. A infraestrutura para estacionamento de bicicletas deverá localizar-se no interior do estabelecimento, próximo da sua entrada principal e, preferencialmente, protegido da chuva, devendo ser acautelado espaço para a sua expansão futura, numa perspetiva de aumento da utilização da bicicleta. Caberá à administração dos estabelecimentos privados de ensino a provisão de infraestrutura para o efeito. A Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro também faz parte desta estratégia, propondo-se o reforço da dotação de estacionamento para bicicletas nos pontos já existentes e a criação de nova infraestrutura próxima aos edifícios ainda por servir.

No que respeita aos grandes geradores de viagem fora do âmbito do ensino foram identificados os principais equipamentos culturais, de lazer e de saúde no território da cidade central, bem como o centro comercial, o mercado municipal e o terminal rodoviário. Ainda parte integrante desta estratégia, propõe-se a criação de infraestrutura no interior dos principais Bairros residenciais, com vista a reforçar a utilização da bicicleta pela população mais jovem.

O número de lugares a disponibilizar em cada localização foi definido consoante o nível de importância do destino a servir, variando entre os 10 lugares nos núcleos residenciais e os 50 lugares nos estabelecimentos de ensino. A calendarização reforça a dotação, a curto prazo, de estacionamento na abrangência direta da rede ciclável, para o restante território da cidade central. Ao todo, propõe-se a criação de quase 800 lugares para estacionamento de bicicleta, privilegiando-se a infraestrutura em “U” ou outra solução semelhante que permita a fixação ao quadro da bicicleta e não apenas à roda.

Tab. 16 Calendarização do estacionamento de bicicletas

	Curto prazo (0-2 anos)	Médio prazo (2-5 anos)	Longo prazo (5-10 anos)
Novas localizações	210	160	0
Reforço em localizações existentes	150	250	0
TOTAL	360	410	0

MA.13 - Expansão do sistema de micromobilidade partilhada

Em linha com a entrada recente em funcionamento de um sistema de micromobilidade partilhada na cidade de Vila Real, baseada em trotinetes, entende-se que, a médio e longo prazo, as alterações introduzidas no modelo de mobilidade da cidade permitirão a densificação do sistema e a introdução de outras tipologias de veículos.

Beneficiando dos investimentos na criação de infraestrutura ciclável e na implementação de medidas de acalmia de tráfego, entende-se que a rede de pontos de estacionamento poderá ser alargada, para além dos atuais 50, para um mínimo de 60 locais, aumentando a atratividade do sistema. Dado que o limite físico de funcionamento do sistema já se articula com a visão do modelo de mobilidade pretendido para a cidade de Vila Real, não se propõe a sua expansão.



Fig. 17 Estacionamento para trotinetas na envolvente ao Mercado Municipal de Vila Real

No entanto, tratando-se de um território relativamente extenso, e onde a topografia apresenta algumas condicionantes à autonomia das trotinetes, propõe-se também a inclusão de bicicletas elétricas no sistema, aumentando a adequabilidade do sistema para uma maior variedade de deslocações. Como forma de complementar as 100 trotinetes atualmente no sistema (com possibilidade de aumento até 200), propõe-se a inclusão de 50 bicicletas elétricas.

A sua operação, regulada pelo regulamento para a micromobilidade, aumentará o nível de acesso aos modos ativos, reduzindo a dependência do automóvel, e aumentando os índices de acessibilidade do território.

MA.14 - Transformação do centro da cidade e zonas residenciais em Zonas 30, focada em estratégias de acalmia

O elemento-chave de qualquer estratégia de acalmia de tráfego passa pela promoção da velocidade de circulação automóvel, compatibilizando-a com as funções que a via desempenha e das atividades que a ladeiam. Em meio urbano, e em especial em zonas residenciais, a circulação a elevadas velocidades é incompatível com a criação de um espaço seguro e confortável. Segundo dados da Associação de Municípios do Reino Unido, a probabilidade de morte num atropelamento a 30km/h é de apenas 5%, valor que aumenta para os 40% para velocidades de 50 km/h e para 90% a velocidades de 60 km/h.

Por essa razão, é essencial procurar formas de incentivar a redução da velocidade dos veículos motorizados, aproximando-os das velocidades praticadas pelos modos mais vulneráveis, nomeadamente o modo pedonal e ciclável, tendo as Zonas 30 surgido como estratégia primordial de acalmia de tráfego em vários contextos europeus.



Fig. 18 Exemplos de soluções a implementar em Zonas 30 para o aumento da segurança nos atravessamentos
Fonte: Street Design Guide

No caso de Vila Real, a estratégia de implementação de Zonas 30 surge com especial expressão na cidade central, com vista não só à criação de um ambiente urbano mais seguro, com menor ruído e poluição, mas também para possibilitar a utilização da bicicleta em coexistência com o tráfego rodoviário, dada a aproximação das velocidades de circulação. As exceções surgem nas principais avenidas, principalmente naquelas com mais de 2 vias de circulação por sentido, como é o caso da Avenida Aureliano Barrigas, a Avenida da Universidade e a Rua de Santa Iria, onde a implementação de Zonas 30 não se adequa à sua hierarquia viária. Fora da cidade central é dado destaque aos principais aglomerados residenciais onde é possível garantir a segregação em segurança entre o tráfego de peões e de veículos.

A distribuição espacial das Zonas 30 foi também pensada com o objetivo de facilitar uma transição gradual entre os arruamentos estruturantes e as zonas de coexistência, embora esta tarefa seja dificultada no território periférico à cidade central. As entradas nas Zonas 30 deverão estar claramente assinaladas através de sinalização vertical, complementada com sinalização horizontal sempre que possível, podendo também recorrer-se a estreitamentos viários, lombas ou à alteração da cor do pavimento, de forma a reforçar a sua presença. Já no interior das Zonas 30 a manutenção da circulação a velocidades reduzidas poderá ser materializada a partir da alteração dos alinhamentos horizontais, pela redução dos raios de curvatura, estrangulamentos, gincanas ou rotundas, dos alinhamentos verticais através de bandas sonoras, lombas, passadeiras ou interseções sobre-elevadas. O estacionamento poderá também ser utilizado como instrumento para a redução da velocidade, através da sua disposição de forma alternada, cumprindo com os princípios de dimensionamento estabelecido pelo IMT para as suas diferentes tipologias.

Nas Zonas 30 deve-se promover também a redução ou mesmo a proibição da circulação de veículos pesados. Já a circulação de transporte público, apesar de possível, deve evitar-se em extensões elevadas, sob o risco de aumentar excessivamente os tempos de viagem.



Fig. 19 Exemplos de soluções a implementar em Zonas 30 para a redução da velocidade
Fonte: Street Design Guide

Tab. 17 Calendarização da execução de Zonas 30

	Curto prazo (0-2 anos)	Médio prazo (2-5 anos)	Longo prazo (5-10 anos)
Extensão da rede (km)	27,8	27,0	42,8

Prevê-se a conversão de cerca de 97 km de arruamentos em ruas 30, com a primeira fase a incidir nas principais centralidades da cidade central e na UTAD, com as fases seguintes a refletir uma extensão gradual aos territórios periféricos. Dada esta elevada extensão, com elevados custos associados, sugere-se a implementação de projetos piloto, baseados em estratégias de urbanismo tático. A promoção de um ambiente urbano mais seguro enquadra-se na estratégia desenvolvida para o Plano Municipal de Segurança Rodoviária.

MA.15 - Criação de Zonas de Coexistência em arruamentos de menor largura e em zonas residenciais selecionadas

As zonas de coexistência, com génese na Alemanha, Holanda e Dinamarca nos anos 70, surgiram como resposta a ineficácia das estratégias de acalmia de tráfego baseadas unicamente na promoção da velocidade de circulação. Ao contrário das Zonas 30, onde se pretende uma aproximação à importância dada a cada modo de transporte, nas zonas de coexistência é promovida a sua equivalência direta. Isto quer dizer que todo o espaço canal é passível de utilização, em igualdade, por todos os modos de transporte, quer sejam ou não motorizados.

Como tal, nas zonas de coexistência não existe distinção física entre passeios e a via de circulação, existindo apenas um único nível de pavimento entre os limites da faixa de rodagem. A velocidade de circulação automóvel é limitada aos 20 km/h, aumentando significativamente os níveis de segurança e privilegiando a função social do espaço público da rua. Esta solução torna também as zonas de coexistência como espaços ideais para a circulação da bicicleta. As zonas de coexistência são também vistas como solução para os arruamentos onde não é possível, por limitações de largura do espaço canal, disponibilizar passeios e canal de circulação automóvel com as larguras mínimas regulamentares. A passagem de transporte público em zonas de coexistência, apesar de possível deve ser desencorajada, por desvirtuar os principais fundamentos deste tipo de soluções de desenho urbano.



Fig. 20 Exemplos de soluções a implementar em zonas de coexistência
Fonte: Street Design Guide

Ao todo, está prevista a conversão de 63 quilómetros de arruamentos em zonas de coexistência, iniciando-se na cidade central e expandindo, a médio e longo prazo, para os territórios mais periféricos. Dada esta elevada extensão, com elevados custos associados, sugere-se a implementação de projetos piloto, baseados em estratégias de urbanismo tático. Similarmente à ação anterior, existe um enquadramento válido com o Plano Municipal de Segurança Rodoviária.

Tab. 18 Calendarização da execução de zonas de coexistência

	Curto prazo (0-2 anos)	Médio prazo (2-5 anos)	Longo prazo (5-10 anos)
Extensão da rede (km)	8,7	36,4	18,6

MA.16 - Realização de Projetos Piloto de Urbanismo Tático para a criação de zonas de vizinhança e novos arruamentos pedonais

A criação de zonas de vizinhança, visando a humanização do espaço público, tem um papel essencial para o aumento da vitalidade urbana nas zonas residenciais. Por via da implementação de medidas de acalmia de tráfego, em especial nas zonas de coexistência, são criadas condições para reforçar a fruição do espaço público e a socialização, em especial pelas crianças.

A necessidade de desenvolver soluções adaptadas ao contexto local e às carências da população, abrangendo um vasto território, colide com as limitações ao nível da disponibilidade de recursos. Com a adoção de projetos piloto de urbanismo tático torna-se possível, através de intervenções temporárias e de baixo custo, testar o funcionamento de diferentes soluções e avaliar a receptividade da população.

Elementos como floreiras, pinturas no piso, parklets e até outros objetos decorativos que funcionem como delimitadores do espaço podem ser utilizados nestas experiências, numa tentativa de organizar a via ou espaço público. Apesar do seu carácter menos formal comparado com intervenções mais onerosas e demoradas, é essencial que qualquer um destes projetos piloto siga o seguinte faseamento estruturado:

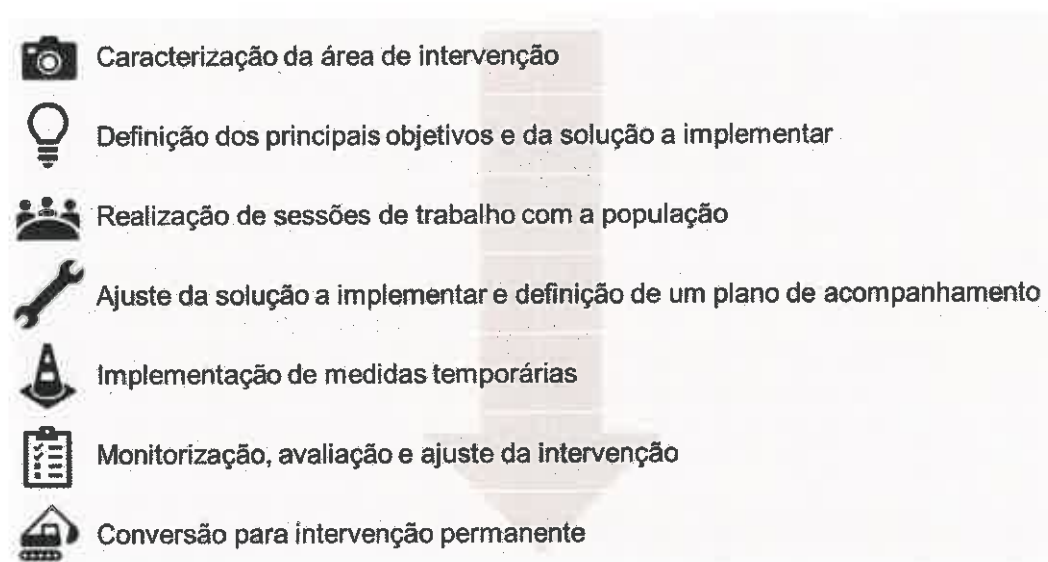


Fig. 21 Faseamento da aplicação dos projetos piloto

Numa primeira fase deverão ser analisadas as principais limitações e potencialidades de cada área de estudo, a que se seguirá a definição dos principais objetivos da intervenção e as linhas gerais da intervenção. Nesta fase poderão já ser definidos elementos como a tipologia de desenho e mobiliário a implementar, alterações a sentidos de circulação e/ ou distribuição do estacionamento, bem como de quaisquer iniciativas de carácter lúdico que se possam vir a promover.

Conforme exemplificado na figura anterior, é essencial que após esta primeira definição se envolva a população (residentes, comerciantes e outros stakeholders relevantes) não só para avaliar a aceitação do projeto de urbanismo tático a implementar, mas também para incluir possíveis ajustes. Antes da intervenção deverá ser desenhado um plano de acompanhamento, incluindo a definição dos momentos e critérios de avaliação.

No final de cada projeto, e mediante os resultados da avaliação, é decidida a conversão em intervenção permanente ou a reversão para a condição inicial.

Idealmente, cada intervenção deverá ser programada com o objetivo de garantir a sua implementação no início dos meses de primavera, prevendo-se um período de teste entre os 4 e os 6 meses, abrangendo assim os meses com melhores condições climáticas para usufruto do espaço público.

Todo o processo deverá ser bem divulgado pelo município, garantindo o conhecimento do projeto por todos os munícipes e fomentando o interesse pela sua aplicação em outras áreas, caso se manifestem intenções de colaboração.



Fig. 22 Exemplos de intervenções de urbanismo tático

MA.17 - Realização de campanhas de promoção da utilização dos modos ativos pela população escolar

A promoção de hábitos de mobilidade sustentável desde a infância é reconhecida internacionalmente como tendo os impactos mais profundos a longo prazo. Neste sentido, a comunidade escolar é entendida como sendo o público-alvo para a implementação de uma campanha de grande escala com o objetivo de promover a utilização dos modos ativos.

A promoção do modo pedonal será materializada com a promoção de iniciativas de “pedibus”. Orientados por um supervisor, que poderá ser um funcionário de cada escola ou um ou mais encarregados de educação, são criadas rotas “virtuais” com destino aos estabelecimentos de ensino, sendo os estudantes “recolhidos” ao longo do percurso. Estas destinam-se, exclusivamente, aos estabelecimentos do primeiro ciclo do ensino básico. Para os níveis de ensino superiores, a solução evolui para iniciativas do tipo “bikebus”, onde o modo pedonal é substituído pelo ciclável. Conforme identificado na ação MA.12 a bicicleta é vista como prioridade para os alunos a partir do 2º ciclo do ensino básico. A exclusão dos alunos do 1º ciclo desta estratégia deve-se, principalmente, à falta de familiarização dos condutores com ciclistas e à maior fragilidade em termos físicos e de destreza dos alunos deste nível de ensino. Numa visão a longo prazo, já fora do âmbito deste PMUS, e onde se prevê a evolução para um modelo de maior familiarização dos condutores com os ciclistas, poderá propor-se a extensão dos programas de promoção do uso da bicicleta às escolas do 1º ciclo, devendo ser acompanhada pela expansão da infraestrutura de suporte.

Para além destes dois tipos de ações, a estratégia desenvolvida combina medidas de carácter lúdico e didático, envolvendo não só os alunos e responsáveis dos estabelecimentos de ensino, mas também os encarregados de educação, conforme apresentado na tabela seguinte.

Tab. 19 Propostas de ações para promoção dos modos ativos

	EB 1	EB 2/3	Sec.
“Pedibus”, promovido pelos estabelecimentos de ensino	✓		
“Bikebus”, promovido pelos estabelecimentos de ensino		✓	
Atividades lúdicas de divulgação dos benefícios da bicicleta	✓	✓	
Atividades de ensino à utilização da bicicleta		✓	
Competição inter-turmas, dentro de cada estabelecimento de ensino, com a atribuição de prémios no final de cada ano letivo		✓	✓
Competição inter-escolas, com o envolvimento das forças policiais e da Câmara Municipal, com a atribuição de prémios no final de cada ano letivo		✓	✓
Ensino do código da estrada, com a colaboração das forças policiais	✓	✓	✓
Sistema de aluguer de bicicletas, em regime anual		✓	✓

Dado que grande parte das ações possuem uma forte componente de ensino e de transmissão de conhecimento no que diz respeito a comportamentos seguros, verifica-se um forte enquadramento com a estratégia desenvolvida no Plano Municipal de Segurança Rodoviária.

2.4 Transporte Público

Quanto mais extensa uma mancha urbanizada, menor a possibilidade de satisfazer todas as necessidades de deslocação usando exclusivamente os modos ativos por via das maiores distâncias a percorrer. Para estes casos, a aposta no transporte público surge como a alternativa natural de mobilidade ao automóvel. No entanto, para tal se revelar bem-sucedida é necessário garantir, não só, a cobertura dos principais pontos geradores de viagens, mas também a garantia de oferta de um serviço fiável e confortável.

A estratégia desenvolvida para Vila Real assenta em aproveitar a mais-valia da elevada densidade da oferta no centro da cidade, fruto da concentração de serviços em determinados eixos estratégicos, com um serviço de melhor qualidade, mas também pelo reforço da cobertura territorial do sistema, recorrendo a serviços de transporte flexível quando necessário. A qualidade da informação ao público, da equidade tarifária e da intermodalidade são outros aspetos a ter em conta.

As catorze ações propostas na temática do transporte público são apresentadas de seguida.

Tab. 20 Ações propostas para o eixo 'Transporte Público'

TP.01	Realização de um estudo para a otimização da oferta da rede dos TUVR	
TP.02	Expansão do TPF a zonas sem oferta	
TP.03	Realização de um estudo para identificação de possíveis corredores BUS	
TP.04	Realização de Inquérito de satisfação aos utilizadores da rede dos TUVR	
TP.05	Promoção da substituição gradual da frota de TP por veículos não poluentes	
TP.06	Promoção da elaboração de Planos de Mobilidade para Equipamentos de interesse geral	
TP.07	Realização de um estudo para a otimização do serviço de Táxis	
TP.08	Melhoria das condições de espera e acesso às paragens	
TP.09	Implementação de painéis de informação em tempo real, de forma progressiva, nas paragens com maior oferta	
TP.10	Criação de infraestruturas de <i>Park & Ride</i>	
TP.11	Implementação de uma ligação em teleférico no eixo Hospital - UTAD	
TP.12	Atualização da App dos Urbanos de Vila Real	
TP.13	Implementação de uma Plataforma Tecnológica de Gestão do TPF	
TP.14	Realização de campanhas de incentivo à utilização do Transporte Público	

Estudos e políticas	Equipamentos e infraestruturas	Inovação e Tecnologia	Sensibilização e formação
---------------------	--------------------------------	-----------------------	---------------------------



TP.01 - Realização de um estudo para a otimização da oferta da rede dos TUVR II

Um sistema de transporte público de sucesso é caracterizado pela satisfação das necessidades dos seus utilizadores, ligando eficientemente os principais polos de procura. Esta eficiência pode ser medida de inúmeras formas, consistindo as mais importantes na avaliação crítica dos índices de procura, taxas de ocupação média dos veículos e índices de cobertura territorial.

Atualmente, a oferta disponibilizada pelos Transportes Urbanos de Vila Real é considerável, sendo composta por 8 linhas urbanas, oferecendo uma oferta regular durante os dias úteis, bem como 13 linhas municipais, com um número de frequências mais limitado. Durante os fins de semana são disponibilizadas 5 linhas aos sábados e 2 aos domingos.

O processo de diagnóstico identificou que apesar de taxas de cobertura populacional relativamente elevadas (cerca de 90%), destacando-se também uma cobertura de 40% da população com serviço de elevada frequência (15 minutos ou menos na hora de ponta da manhã), foram também identificados um conjunto de ineficiências, passando pela complexidade da rede, expressa num elevado número de serviços variantes e parcelas e num sistema tarifário que reforça as assimetrias entre a cidade central e os territórios periféricos. A análise aos dados da procura identificou também uma forte heterogeneidade da procura na rede, com duas das linhas (1 e 4) a concentrar cerca de 60% do total de passageiros transportados na rede.

Este estudo deverá propor soluções para os seguintes aspetos identificados no diagnóstico:

- Ajuste das frequências das linhas com maior procura;
- Ajuste dos traçados de forma a servir eficientemente os grandes geradores de viagens;
- Ajuste da dimensão dos veículos à procura em cada linha;
- Coordenação de horários, com vista a facilitar os transbordos no centro da cidade;
- Simplificação do sistema, reduzindo o número de variantes e parcelares;
- Aumento da equidade territorial do sistema de zonas, simplificando-as;
- Simplificação do tarifário, atualmente muito díspar e penalizador para viagens longas.

Deste processo de otimização de oferta não deverá resultar uma redução na área de cobertura atual do serviço de transporte, e deverá tentar manter-se, quanto possível, a extensão territorial da zona com oferta de elevada qualidade. Esta reestruturação da rede dos urbanos de Vila Real não deverá também excluir a possibilidade de transitar alguns serviços para um modelo de transporte flexível.

TP.02 - Expansão do TPF a zonas sem oferta

O Transporte de Passageiros Flexível (TPF), também conhecido por transporte a pedido, é uma solução de transporte público desenhada para se adaptar às necessidades dos utilizadores. Ao contrário das soluções de transporte público regular, que se caracterizam por rotas fixas em horários predeterminados, num sistema de TPF os utilizadores requisitam previamente o transporte para um determinado horário, de acordo com as suas preferências. Partindo destes pedidos, o operador otimiza as rotas e a disponibilização de recursos de forma a dar resposta à procura, com custos de operação mais reduzidos. Em Portugal, o TPF encontra-se regulado pelo Decreto-Lei nº 60/2016 de 8 de setembro.

Os veículos utilizados são, por norma, de menores dimensões comparativamente aos utilizados em serviços de transporte regular, incluindo minibus, carrinhas ou mesmo táxis. Este tipo de soluções ganha destaque em territórios de baixa densidade, onde o número de potenciais utilizadores é insuficiente para viabilizar uma operação de transporte público tradicional. A disponibilização deste tipo de serviços reforça também a função social do transporte público, em especial para a população mais idosa ou com menos recursos financeiros. Ao mesmo tempo, é essencial que o serviço consiga dar resposta à população com mobilidade condicionada, devendo os veículos assegurar condições de acessibilidade universal.

O município de Vila Real já conta com um serviço de transporte flexível, disponibilizando rotas e horários fixos a partir de 15 origens distintas. Estas origens dizem respeito a aldeias isoladas, fora dos limites da cidade de Vila Real, e localizadas a mais de 750m de uma paragem de serviço de transporte regular. Para estes locais, o serviço de transporte flexível opera entre 2 a 6 vezes por dia e entre 1 a 3 vezes por semana. A marcação das viagens pode ser feita por via telefónica, SMS ou e-mail até às 16h do dia útil anterior ao da viagem.

O processo de diagnóstico identificou que cerca de 10% da população da cidade de Vila Real, em especial nas freguesias de Arroios e na União das Freguesias de Constantim e Vale de Nogueiras, não se encontra coberta pelo sistema de transporte público regular. Neste sentido, importa identificar, em conjunto com a possibilidade de reestruturar algumas rotas do serviço de transporte público regular, as possibilidades de expansão do serviço de transporte flexível a estes territórios, podendo ser criada uma tipologia distinta daquela já existente, oferecendo um serviço com maior frequência ou com maior flexibilidade nas rotas. O objetivo final será garantir que 100% da população da cidade se encontra coberta por transporte público, quer regular, quer flexível.



TP.03 - Realização de um estudo para a identificação de possíveis corredores BUS

Um dos principais desafios na operação de um sistema de transporte público rodoviário prende-se com a garantia de fiabilidade, nomeadamente no que respeita ao cumprimento de horários. O congestionamento é, neste aspeto, o principal condicionante à garantia da manutenção de uma velocidade comercial estável, principalmente durante as horas de ponta.

Sabendo que a garantia de competitividade de tempo de viagem face ao automóvel é um dos principais fatores que pode decidir a escolha pelo transporte público numa determinada deslocação, uma das soluções mais comuns passa pela criação de um sistema de corredores dedicados ao transporte público, eliminando o impacto do congestionamento. Estas intervenções tornam possíveis a criação de um serviço de qualidade, equiparável a outras tipologias de infraestrutura com custos significativamente mais elevados, como é o caso do metropolitano. No entanto, esta possibilidade encontra-se dependente das características técnicas da via, nomeadamente da disponibilidade de espaço canal.

A expansão da rede de corredores BUS, que atualmente conta com 1,5km, deverá ser procurada, primariamente, em vias com elevados níveis de congestionamento e com elevado nível de oferta de transporte público. Posteriormente deverá evoluir para arruamentos não congestionados, mas sempre com elevados níveis de oferta, de forma a garantir, sob qualquer circunstância, uma elevada regularidade do serviço. Identificaram-se os seguintes arruamentos para a implementação de corredores BUS.

Tab. 21 Arruamentos a considerar para a implementação de corredores BUS

Arruamento	Justificação	Prioridade
Avenida Aureliano Barrigas	Elevada oferta disponibilizada e elevados níveis de congestionamento	1
Avenida da Europa		
Rua de Santa Sofia		
Rua Dom Pedro de Castro		
Rua Dona Margarida Chaves		
Arruamentos circundantes à Nossa Senhora da Conceição	Elevada oferta disponibilizada	2
Rua Vasco Sameiro	Elevada oferta disponibilizada e possibilidade de integração com serviço Park+Ride	2
Rua de Santa Iria	Possibilidade de integração com serviço Park+Ride	3

Nestes arruamentos será necessário ter em consideração a configuração da faixa da rodagem, no que diz respeito ao número de vias e à sua largura, a compatibilização com o estacionamento lateral, os passeios e infraestrutura ciclável, se existente. Em casos mais extremos a solução poderá passar pela supressão de um dos sentidos de circulação ou da passagem do arruamento exclusivamente para o transporte público. Dada a complexidade da introdução de corredores BUS na rede viária da cidade de Vila Real, caracterizada por vários constrangimentos em termos de limitação de espaço canal, é essencial a realização de um estudo técnico que avalie, ao pormenor, a exequibilidade desta estratégia, razão pela qual não se prevê já, no âmbito deste PMUS, a sua execução.

TP.04 - Realização de um inquérito de satisfação aos utilizadores da rede dos TUVR

Uma das melhores formas de avaliar a qualidade de um serviço de transporte público passa por conhecer a opinião dos seus utilizadores. Através da elaboração de inquéritos de satisfação regulares é possível recolher informação relativa a um grande número de fatores com impacto na experiência do utilizador, como é o caso da pontualidade, regularidade, conforto, limpeza, segurança, entre outros. Esta informação permite, através da identificação de padrões e tendências, a definição de um plano de intervenção.

Um dos benefícios mais importantes resultantes da realização de inquéritos de satisfação aos utilizadores prende-se com a criação de um canal de comunicação entre os operadores de transporte público e os passageiros. Ao atuar estrategicamente sobre as preocupações e necessidades dos utilizadores é reforçada a relação de confiança entre o operador e os seus passageiros, com claro potencial para o reforço dos níveis de utilização.

Ao mesmo tempo, a atuação resultante dos resultados obtidos nos inquéritos de satisfação pode também auxiliar os operadores a reduzir custos e a aumentar a eficiência do serviço prestado.

O município, como autoridade de transportes, deverá realizar esforços para que o operador do serviço dos Transportes Urbanos de Vila Real, realize inquéritos de satisfação, propondo-se uma periodicidade bienal, em linha com o contrato de concessão. A sua realização deverá também estar contemplada em todos os futuros concursos para a concessão do serviço e os custos da realização do inquérito deverão ficar a cargo do operador.

O modelo do inquérito deverá ser definido de acordo com as boas práticas em vigor, devendo a amostra selecionada ser estatisticamente significativa para o universo de utilizadores dos TUVR.



TP.05 - Promoção da substituição gradual da frota de TP por veículos não poluentes

O setor dos transportes é um dos principais contribuidores de emissões de poluentes atmosféricos, tendo representado em 2017, a nível nacional, cerca de 17% do total de emissões de CO₂, de acordo com Plano Nacional de Energia e Clima 2030. O setor dos transportes tem também um grande impacto no consumo energético, tendo representado 37% do consumo de energia final no mesmo, desequilibrando a balança nacional, visto Portugal ser um país importador de combustíveis fósseis.



Integrado na linha de atuação que visa estimular a transição energética do setor dos transportes, é ambicionado uma integração de 20% de energias renováveis no setor dos transportes para o ano de 2030. Na verdade, a promoção da mobilidade urbana sustentável não se fará apenas através da transferência modal para modos mais sustentáveis, mas também pela alteração na tecnologia de propulsão dos veículos, e onde o transporte público não é exceção.

Até recentemente, as limitações tecnológicas, com impacto na autonomia, limitavam a migração do transporte público rodoviário para veículos elétricos. No entanto, atualmente são várias as opções no mercado disponibilizando autonomias de 200 ou mais quilómetros, valor suficiente para várias viagens urbanas, ou oferecendo a possibilidade de pequenos carregamentos rápidos ao longo do percurso. Simultaneamente, tem vindo a assistir-se a uma redução gradual do custo de aquisição destas viaturas, e que tenderá a intensificar-se no futuro. É esperado que, a médio prazo, o hidrogénio seja também uma alternativa viável, tanto em termos de custo de aquisição, como de exploração.

Para além da redução das emissões, a utilização de autocarros não poluentes traz benefícios para a cidade, através da redução do ruído, para os passageiros através do aumento dos níveis de conforto e para o operador graças a custos de operação e de manutenção mais reduzidos.



Fig. 23 Minibus elétrico em Vila Real

Sendo o município de Vila Real autoridade de transportes para o serviço de transporte público urbano, é importante que assuma a eletrificação do sistema de transporte público como um dos desígnios. Atualmente a operação dos TUVR é constituída, maioritariamente, por viaturas a diesel, dispondo também de três minibus de motorização elétrica.

Deverão assim congregar-se esforços para que, no âmbito de futuros concursos para a concessão do serviço de transporte público urbano em Vila Real, seja aumentada a quota de veículos não poluentes, devendo ser dada primazia para as linhas que operam exclusivamente no território da cidade central. A longo prazo deverá prever-se a integração de 50% de veículos não poluentes na frota do operador de serviço de transporte público urbano.



TP.06 - Promoção da elaboração de Planos de Mobilidade para Equipamentos de interesse geral e Grandes Geradores de Viagens

Uma parte significativa dos problemas associados à mobilidade pendular, nomeadamente a elevada utilização do automóvel, diz respeito à desarticulação dos equipamentos de interesse geral e dos grandes geradores de viagens não só em termos de localização na macroestrutura urbana, mas também da sua interligação com a infraestrutura de mobilidade, nomeadamente numa vertente intermodal.

Os equipamentos públicos de interesse geral, como é o caso de escolas e equipamentos culturais, ou os grandes geradores de viagens e polos empregadores, como as grandes unidades industriais ou logísticas ou os centros comerciais, introduzem cargas pontuais sobre o sistema, por via dos movimentos dos trabalhadores e/ou visitantes, que não devem ser desprezadas.

Estes planos de mobilidade deverão incluir elementos como:

- Ajuste do horário e frequência de circulação das linhas que servem o equipamento em função dos horários de funcionamento;
- Otimização da dimensão dos veículos de transporte público para evitar a sobrelotação ou a circulação com veículos de dimensão excessiva para a procura;

Cada equipamento deverá, assim, ser alvo de um estudo isolado que deverá ser custeado pelo promotor, no caso de equipamentos de índole privado, e pelo município nos restantes casos. O município deverá também impor a realização deste tipo de planos em todos os novos projetos com potencial para uma geração significativa de viagens de forma que sejam estabelecidas metas concordantes com aquelas estabelecidas por este PMUS.

A articulação do funcionamento do sistema de transporte público com as necessidades destes grandes geradores terá o potencial para dinamizar todo o sistema de mobilidade.



TP.07 - Realização de um estudo para a otimização do serviço de táxis

Os táxis são uma componente importante nos sistemas de transporte público, em especial nos territórios de menor densidade e mais afastados dos centros urbanos, mas também para certos grupos da população, nomeadamente a população mais idosa ou com dificuldades de locomoção.

Por norma, os táxis encontram-se aparcados nas praças de táxis, a partir de onde se deslocam para os locais onde são requisitados pela população. Assiste-se no território da cidade de Vila Real a uma desigual distribuição das praças de táxi e, ao mesmo tempo, a uma desarticulação da sua localização com a cobertura do transporte público. Tal retrato leva a ineficiências no funcionamento deste serviço, pelo aumento do número de quilómetros percorridos em vazio, pelo decréscimo no volume de negócios por parte dos Táxis e, simultaneamente, numa redução da capacidade de acessos a partir de outros pontos do concelho.

Ao mesmo tempo, a entrada em funcionamento das plataformas eletrónicas de transporte de passageiros, mais conhecidos por TVDE, veio revolucionar o paradigma da mobilidade, competindo diretamente com o serviço de táxis, em especial nas zonas de maior densidade, por via de uma maior conveniência e de tarifas mais flexíveis.

Neste sentido, é essencial a realização de um estudo que vise a otimização da localização das praças de táxis, combinando-a com as alterações previstas para o serviço de transporte público regular, no que respeita à sua cobertura espacial, mas também no que concerne ao serviço de transporte flexível.

A esta ação deverá seguir-se a elaboração de um projeto de alteração ao Regulamento do Transporte Público de Aluguer em Veículos Automóveis Ligeiros de Passageiros, parte integrante do Código Regulamentar do Município de Vila Real. Ao mesmo tempo, deverá ser incentivada a introdução gradual de veículos elétricos na frota de táxis a operar no concelho. Para tal, as praças de táxis deverão disponibilizar infraestrutura de carregamento, aumentando assim a eficiência da operação de táxis no concelho.

TP.08 - Melhoria das condições de espera e acesso às paragens

As paragens, como porta de entrada no serviço de transporte público, são elementos fundamentais na experiência do utilizador, mas também na perceção de potenciais utilizadores. Qualquer intenção de melhorar a qualidade do serviço prestado não deverá, assim, passar apenas por alterações no serviço (aumento da velocidade média, frequências, etc.) mas também pelas condições de espera e acesso às paragens.

O processo de diagnóstico desenvolvido no âmbito deste PMUS permitiu identificar as condições de cada paragem ao nível da presença de informação ao público, sinalização, abrigo e baía de paragem. Apenas 15% das paragens no interior do território da cidade de Vila Real cumprem todos os requisitos que a tornam uma paragem acessível, cómoda e segura. Por outro lado, 24% das paragens não se encontram sinalizadas, dificultando a experiência aos utilizadores correntes e impossibilitando a sua utilização por potenciais utilizadores.

A estratégia deve então passar, necessariamente, pela correção destas assimetrias, sendo que o requisito mínimo para qualquer paragem será a colocação de um postelete contendo a informação sobre as linhas servidas e os horários de passagem. Quando o espaço no passeio permita deverão ser instalados abrigos. A instalação de abrigos tradicionais, dispendo de painéis laterais de um ou ambos os lados da paragem, apenas é possível em localizações onde o passeio consiga comportar, em conjunto, o abrigo e o percurso pedonal acessível. Quando a largura do passeio não permite comportar ambos uma solução de recurso pode passar pela utilização de abrigos em “L” invertido, sendo que o modelo de mobiliário urbano utilizado não deverá obstruir a visão da rua no sentido de chegada do autocarro.



Fig. 24 Exemplos de abrigos tradicionais e invertidos

O plano de intervenção nas paragens de TP preconizado neste PMUS prevê a intervenção em 150 paragens, de acordo com o faseamento apresentado na tabela seguinte.

Tab. 22 Paragens com necessidade de alteração

Necessidade de melhoria	Curto prazo (0-2 anos)	Médio prazo (2-5 anos)
Postaleta	17	41
Abrigo	51	84

Poderá também ser avaliada a necessidade de realocização de algumas paragens, em virtude de alterações recentes aos perfis dos arruamentos onde as mesmas se encontram, otimizando as rotas pedonais de acesso às mesmas, garantindo a continuidade dos percursos pedonais existentes, respeitando as normas de acessibilidade, e minimizando os conflitos com o tráfego rodoviário aquando da paragem dos autocarros.

TP.09 - Implementação de painéis de informação em tempo real, de forma progressiva, nas paragens com maior oferta

No território onde é disponibilizada uma maior oferta de transporte público o potencial de atração de passageiros para o transporte público é, naturalmente, superior. No entanto, a falta de informação fiável sobre o tempo de espera, reduz a perceção sobre o mesmo, fazendo-o parecer mais longo ou demorado, bem como aumenta os níveis de incerteza e de ansiedade dos utilizadores. Por tal motivo, a disponibilização de informação em tempo real nas paragens, ao aumentar essa perceção trará maior incentivo à utilização e maior fiabilidade no transporte.

No interior da zona onde é disponibilizada uma oferta de elevada qualidade (15 minutos ou menos) existe um total de 99 paragens, servindo todos os grandes equipamentos geradores de viagens, com exceção do Centro Hospitalar de Trás-os-Montes e Alto Douro. Como tal, e dada a importância do transporte público na acessibilidade a este equipamento foi incluída nesta ação a paragem que o serve diretamente.

A calendarização proposta para esta ação identificou um total de 51 paragens disponibilizando uma oferta de transporte público mais significativa durante a hora de ponta (frequências de 15 minutos ou menos) que deverão ser as prioritárias para a instalação destes equipamentos. Numa segunda fase deverão ser visadas as restantes 49 paragens no interior deste território.

Tab. 23 Paragens com necessidade de instalação de painéis em tempo real

Ação	Curto prazo (0-2 anos)	Médio prazo (2-5 anos)
Instalação de painéis de informação em tempo real	51	49

Atualmente existem no mercado diferentes soluções tecnológicas, desde painéis dot matrix, LCD ou e-paper, estes últimos com a vantagem de terem um consumo energético significativamente inferior e de poderem ser alimentados por painéis solares, sem necessidade de mexer na infraestrutura. Ambos podem ser instalados em posteletes ou em paragens com abrigo.



Fig. 25 Exemplo de painéis de informação em tempo real
Fonte: papercast.com

Em locais com uma afluência de passageiros significativa podem disponibilizar-se spidermaps, que permitem ao utilizador ter a perceção da rede de oferta de transporte público a partir daquele ponto, visualizando de forma esquemática a localização das paragens num determinado quarteirão e intuir rapidamente os destinos possíveis em transporte público.



Fig. 26 Exemplo de Spidermap junto a um Polo Universitário

No terminal rodoviário ou no Centro comercial – O Nosso Shopping, podem ser colocados Infoboards, onde coexiste a informação em tempo planeado e em tempo real com as próximas partidas a partir daqueles locais.



Fig. 27 Exemplo de Infoboard num terminal rodoviário

TP.10 - Criação de infraestruturas de *Park & Ride*

A integração modal é um dos principais aspetos de um sistema de mobilidade urbano abrangente. Reconhecendo-se a impossibilidade de o transporte público cobrir eficientemente todo a população, principalmente nos territórios de menor densidade, uma das soluções consiste na implementação de um sistema de transporte flexível, já explorado em outras ações neste PMUS. A segunda opção reflete a tentativa de reforçar a interligação entre as principais rotas de transporte público e os percursos mais utilizados pelos automobilistas, através de criação de parques de estacionamento periféricos. Esta estratégia, denominada de *Park & Ride*, tem vindo a ganhar força em várias cidades como uma solução para reduzir o congestionamento e a procura por estacionamento nas zonas centrais, com os benefícios ambientais, de saúde e de qualidade de vida associados, mas também para reforçar a procura do sistema de transporte público.

No caso de Vila Real, a entrada excessiva de veículos no centro da cidade é vista como a principal responsável pelo congestionamento registado nas horas de ponta. Ao mesmo tempo, é reconhecida a importância da existência de eixos com elevada oferta de transporte público, estabelecendo a ligação entre o centro e a sua coroa periférica.



Fig. 28 Exemplo de Park & Ride
Fonte: Publico.pt

Para maximizar o seu impacto, as infraestruturas *Park & Ride* deverão estar localizadas nas imediações das vias de maior capacidade ou com maior utilização, bem como na proximidade a importantes eixos ou interfaces de transporte público. Ao mesmo tempo deverão estar implementados em locais que permitam oferecer capacidade suficiente para albergar um número elevado de veículos e, em simultâneo disponibilizar uma oferta de transporte público frequente e competitiva com o uso do automóvel. O modelo de tarifário a implementar dependerá da sua localização, podendo ser de utilização livre nos locais mais periféricos e sem procura de proximidade ou de utilização gratuita apenas mediante a combinação com a utilização do transporte público. Esta última solução destina-se às localizações onde a procura

por estacionamento para servir as atividades nas imediações poderá perverter a lógica de funcionamento pretendida. Foram identificadas cinco localizações primordiais para a implementação de infraestruturas *Park & Ride*:

1. Lordelo/ Hospital, com o objetivo de captar a procura proveniente de Lordelo e das restantes freguesias a poente. Esta diz respeito a uma nova infraestrutura de estacionamento, de forma a não reduzir a capacidade destinada ao hospital;
2. Rotunda da República, captando a procura proveniente de sul pela IP4;
3. Rotunda do Quartel, captando a procura proveniente de norte (eixo da EN2) e nascente (eixo da EN15);
4. Rotunda de Mateus, captando a procura proveniente de Mateus, Arroios e Constantim;
5. Biblioteca, captando a procura proveniente de sul de Vila Real.



Fig. 29 Representação conceptual das rotas servidas por cada infraestrutura de *Park & Ride*

Estas localizações permitem, desta forma, captar a procura nas principais linhas de desejo entre a periferia e o centro da cidade de Vila Real. A configuração atual da rede de transporte público da cidade garante uma oferta de alta qualidade na envolvente das localizações 1 (Lordelo/ Hospital), 2 (Rotunda da República) e 5 (Biblioteca), pelo que estas deverão ser opções prioritárias, a executar a médio prazo.

A longo prazo, a reformulação da operação dos Urbanos de Vila Real deverá ser ajustada com vista a viabilizar a criação de *Park & Ride* da rotunda do Quartel e da rotunda de Mateus (localizações 3 e 4).

TP.11 - Implementação de uma ligação em teleférico no eixo Hospital - UTAD

Atualmente, o eixo de maior procura no sistema de transportes públicos de Vila Real liga o Hospital à UTAD, passando pelo centro da cidade, onde se localizam alguns dos principais equipamentos públicos da cidade, bem como o terminal rodoviário. No entanto, as limitações de espaço canal nos principais arruamentos que estabelecem esta ligação, combinadas com o congestionamento nas horas de pontas, limitam a sua atratividade. Por essa razão, é importante procurar formas de ligar eficientemente estes pontos com um modo de transporte rápido e fiável, interligado com a restante rede de transporte público.

As limitações no espaço canal nos arruamentos que integram este eixo, em especial no troço entre a Avenida da Noruega e a Ponte Metálica, impedem a criação de corredores BUS ou mesmo a restrição de certos arruamentos ao transporte público. Ao mesmo tempo, as condicionantes impostas pela orografia, em especial pelo Vale do Rio Corgo, dificultam a criação de novas ligações viárias.

O sistema de teleférico, ou 'Cable Propelled Transit' (CPT) ganha protagonismo, de entre as várias soluções de transporte público atualmente existentes. Por norma os teleféricos são associados a soluções de transportes com cariz turístico, sendo também encontrados no interior de resorts e parques temáticos. No entanto, nas últimas décadas estas soluções têm vindo a ser exploradas em vários contextos urbanos, por norma caracterizados por condicionantes topográficas, como é o caso das cidades de Medellín ou La Paz.



Fig. 30 Teleférico em La Paz, na Bolívia
Fonte: Pixabay

Atualmente é possível com estas soluções oferecer um meio de transporte urbano rápido e fiável, beneficiando de canal dedicado e segregação física face aos restantes modos de transporte, e com uma ocupação mínima do espaço público, limitado à localização das estações e das torres de suporte.

Na ligação entre o Hospital e a UTAD deverão estar incluídas quatro estações intermédias, correspondendo a importantes polos geradores de viagens e pontos da rede de transporte público.

Tab. 24 Estações a incluir na ligação Hospital - UTAD

Estação	Interface TP Urbano	Park & Ride
Hospital	✓	✓
Terminal Rodoviário	✓	✓
Mercado Municipal	✓	
Centro Comercial/ Parque Corgo	✓	
Biblioteca	✓	✓
UTAD	✓	

Esta ligação asseguraria a ligação a três infraestruturas de Park&Ride (ver ação TP.10) nas estações do Hospital, do Terminal Rodoviário e da Biblioteca. Em todos os casos estaria assegurada a ligação com a rede dos Urbanos de Vila Real, com o objetivo de promover a intermodalidade.

Apesar da reduzida capacidade das cabines, limitados a 15 passageiros, é possível disponibilizar frequências de passagem muito reduzidas (15 segundos ou menos). Conjugando este aspeto com uma velocidade média de até 20 km/h obtém-se um sistema que, em teoria, é capaz de transportar até 2000 passageiros/ hora/ sentido (equivalente a um autocarro articulado a cada 5 minutos), com um custo de construção de cerca de 10 Milhões de euros por km, inferior a soluções do tipo BRT ou de metro ligeiro (Vuchic, 2007; Dale & Chu, 2013). Assim, a materialização de uma solução desta natureza nos 3,65 km do eixo de elevada procura identificado neste território, exigiria um investimento de aproximadamente 36 Milhões de euros.

20
[Handwritten signature]

TP.12 - Atualização da App dos Urbanos de Vila Real

A melhoria da informação ao público constitui um dos principais fatores de atratividade para o transporte público na medida em que, ao dar a conhecer a oferta de uma forma clara e precisa, permite captar novos utilizadores e manter os passageiros atuais.

No Município de Vila Real, o operador de transportes públicos urbanos (TUVR II) disponibiliza atualmente uma aplicação móvel com informação sobre linhas, horários e paragens. No entanto, a mesma peca pela desatualização frequente dos dados apresentados, bem como a não apresentação da informação em tempo real sobre as próximas passagens. Apenas é apresentada a localização, em tempo real, de cada autocarro, o que não se figura como uma informação de grande utilidade na perspetiva do utilizador. Este último aspeto é, na verdade, o principal constrangimento identificado, na medida em que, no caso de atrasos ou disrupções, o passageiro não é informado das mesmas, gerando incerteza e desconfiança.

Sabendo que operador já possui tecnologia de georreferenciação dos autocarros, é necessário que a aplicação seja modernizada com o objetivo de incluir informação em tempo real sobre as próximas partidas em cada paragem. Desta forma, os passageiros poderão planear as suas viagens com base em informações precisas e atualizadas, assim como reduzir a ansiedade durante o período de espera. Este facto é particularmente relevante para os utilizadores ocasionais, dada a falta de familiarização com o sistema. Uma boa experiência na viagem em transporte público fará o passageiro voltar a utilizar o serviço.

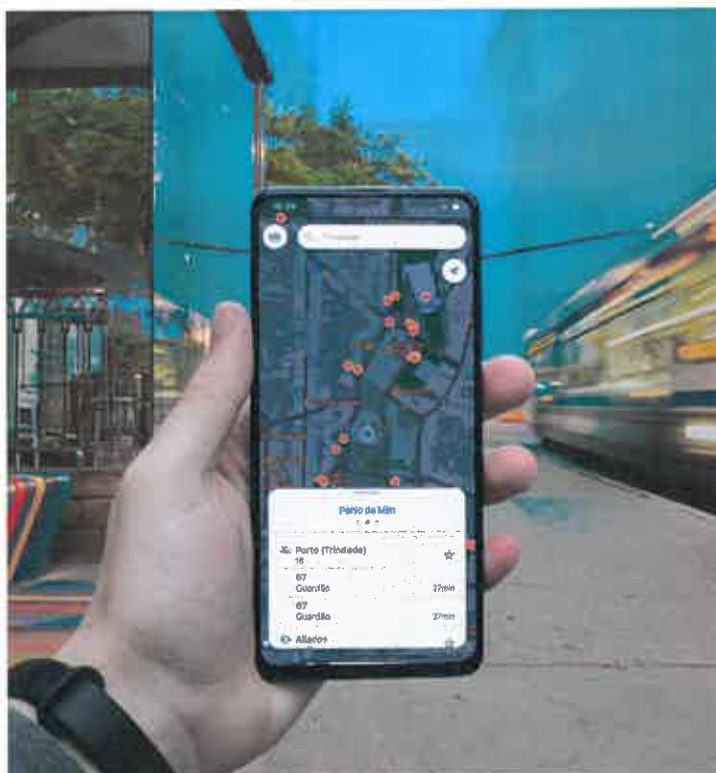


Fig. 31 Representação da aplicação móvel MOVE-ME

Existem, também, outros focos de melhoria a explorar. No âmbito do conceito Mobility as a Service (MaaS), a tendência indica que as aplicações sobre mobilidade sejam cada vez mais multimodais, integradas e que permitam o acesso a informação sobre a oferta disponível, o planeamento das suas viagens e pagamento dos serviços que se pretende utilizar (bilhética digital). Assim, é possível providenciar uma experiência de mobilidade integrada e adaptada às necessidades do utilizador, possibilitando uma escolha informada e conveniente.

Os inquéritos de satisfação a realizar pelo operador deverão também avaliar a opinião dos utilizadores no que respeita à usabilidade e utilidade desta aplicação, sinalizando potenciais pontos de melhoria.

Em suma, pretende-se que a atualização da App dos Urbanos de Vila Real disponibilize os seguintes requisitos:

- Disponibilização de informação em tempo real sobre as próximas partidas em cada paragem;
- Possibilidade de planeamento de rotas;
- Possibilidade de pagamento das viagens.

TP.13 – Implementação de uma plataforma tecnológica de gestão do TPF

O sistema de Transporte Público Flexível atualmente implementado em Vila Real opera segundo um modelo de reservas via telefone, SMS ou email, segundo um modelo de rotas em dias fixos, impondo assim uma certa rigidez ao seu funcionamento.

A implementação de uma plataforma tecnológica para gestão deste serviço permite não só prestar um serviço com um maior grau de personalização e mas também garantir a sua gestão mais eficiente, levando a uma redução de custos por parte do operador e um maior grau de satisfação dos utilizadores. Ao mesmo tempo deverão ser estudadas formas de melhorar a flexibilidade do serviço, possibilitando a receção de reservas de último minuto ou a comunicação de avisos aos clientes de incidentes ou problemas na reserva efetuada.

A solução a implementar deverá dar resposta a três questões-chave:

- **Usabilidade:** disponibilizando diferentes formas de interação com o utilizador, do ponto de vista de introdução e de consulta de informação;
- **Fiabilidade:** garantindo a regularidade da operação do sistema, dentro dos parâmetros previamente estabelecidos;
- **Segurança:** assegurando a proteção dos dados pessoais dos utilizadores.



Fig. 32 Exemplo de plataforma tecnológica de gestão de TPF (Heybus e Mobus)

Um sistema desta natureza incluirá não apenas toda a infraestrutura de *backoffice* necessária para a gestão e monitorização do serviço, mas também um *call center*, garantindo a reserva pelos meios tradicionais, website para realização de reservas e app de apoio aos motoristas, permitindo a visualização das reservas e a comunicação com a central.

A plataforma deverá produzir relatórios de funcionamento do serviço, permitindo o acompanhamento da evolução das matrizes origem/ destino, perfis de utilizadores e custos, facilitando a gestão do serviço. Ao mesmo tempo deverá assumir uma natureza escalável, nomeadamente em número de utilizadores, motoristas e viaturas, circuitos, paragens e zonas tarifárias.

TP.14 - Realização de campanhas de incentivo à utilização do transporte público

A escolha modal é uma decisão em grande medida racional, motivada por aspetos como conveniência, conforto e custo. As ações a desenvolver na temática do transporte público devem, assim, extrapolar os aspetos da qualidade da oferta e abordar também o subconsciente da população, por forma a aumentar a atratividade da sua utilização.

Cabe ao município, em conjunto com o operador, a realização de campanhas de incentivo à utilização do transporte público, que deverão atuar sobre as seguintes dimensões:

- Conveniência, enfatizando as vantagens da utilização do transporte público face ao automóvel, como a redução dos tempos de viagem, especialmente em casos onde o congestionamento seja mais intenso, a eliminação do tempo de procura de estacionamento, e, em termos gerais, do aumento do tempo produtivo em viagem;
- Custo, reforçando aspetos como a poupança com combustível, estacionamento e manutenção do veículo;
- Externalidades, indicando os benefícios ambientais resultantes de uma menor pegada de carbono nas deslocações e da produção de menores níveis de ruído, bem como as vantagens para a saúde individual resultantes de um estilo de vida mais ativo;
- Equidade, permitindo a todos o acesso a oportunidades de emprego, educação, comércio e lazer, sem a necessidade de adquirir uma viatura própria.

A forma mais simples de materializar esta estratégia passa por campanhas de comunicação, quer através de meios físicos, em mupis, outdoors nas paragens, espaços de publicidade nos veículos, quer nos meios digitais, como as redes sociais e o site do município.

Outro conjunto de medidas com eficácia comprovada, embora com custos mais elevados, passa pela oferta de incentivos aos utilizadores de transporte público, passando por valores monetários, reduções nas tarifas para os passageiros mais frequentes, programas de fidelização ou parcerias com o comércio local.

Estas campanhas de incentivo poderão incidir sobre a população em geral ou sobre grupos específicos com maior potencial de utilização do transporte público, como é o caso dos estudantes ou dos trabalhadores de grandes equipamentos ou indústrias.

Deve também encontrar-se associada a esta estratégia um programa de acompanhamento destas ações, comparando níveis de utilização do transporte público e avaliando a opinião dos seus utilizadores.

2.5 Circulação, Estacionamento e Logística

Este último eixo temático foca-se na gestão do sistema viário e nas particularidades da sua operação. Partindo das limitações orográficas deste território e que em muito influenciam o funcionamento da rede viária da cidade de Vila Real evidencia-se a necessidade de reestruturar os princípios chave da sua organização, através da redefinição dos critérios de dimensionamento, a identificação dos eixos em falta e a gestão da sinalização.

A gestão do estacionamento e das operações de logística urbana tem também um papel importante no correto funcionamento da infraestrutura, procurando evitar a ocupação abusiva do espaço público e garantir a normal fluidez do tráfego. Ainda dentro deste eixo é explorada a necessidade de reforço da infraestrutura para a mobilidade elétrica e a implementação de sistemas inteligentes de gestão de tráfego, com o objetivo de otimizar a utilização da infraestrutura e de a tornar mais resiliente a constrangimentos pontuais.

Neste eixo de atuação encontram-se contempladas 16 ações, as quais são apresentadas de seguida.

Tab. 25 Ações propostas para o eixo 'circulação, estacionamento e logística'

CI.01	Redefinição dos critérios de dimensionamento dos perfis dos arruamentos	
CI.02	Realização de um estudo de tráfego para a melhoria das condições de circulação entre margens e dos fluxos de atravessamento	
CI.03	Redefinição da política de estacionamento de rua	
CI.04	Reforço das medidas de combate ao estacionamento ilegal	
CI.05	Aumento do número de eixos restritos à circulação de pesados	
CI.06	Realização de um plano para a otimização da sinalização viária	
CI.07	Densificação da rede viária urbana	
CI.08	Construção da variante Nascente	
CI.09	Implementação de soluções Kiss & Go nos acessos aos principais estabelecimentos de ensino	
CI.10	Criação de regulamentação para a Logística Urbana	
CI.11	Realização de um estudo para a localização dos locais para cargas e descargas	
CI.12	Implementação de soluções de Micrologística e de Consolidação de Logística Urbana	
CI.13	Atualização da frota do município para veículos zero emissões	
CI.14	Reforço da infraestrutura de carregamento para veículos elétricos	
CI.15	Implementação de um sistema inteligente de gestão e informação de tráfego em tempo real	
CI.16	Implementação de sistema inteligente de sinalização do estacionamento em tempo real	

Estudos e políticas	Equipamentos e infraestruturas	Inovação e Tecnologia	Sensibilização e formação
---------------------	--------------------------------	-----------------------	---------------------------

CI.01 - Redefinição dos critérios de dimensionamento dos perfis dos arruamentos

Para garantir que a infraestrutura apresente as condições físicas que facilitem a implementação da estratégia é fundamental a definição de critérios para a reconfiguração do espaço canal. Esta diz respeito não só aos arruamentos existentes, mas também para todos os arruamentos futuros. O IMT (2020) define, nos seus documentos orientadores, um conjunto de dimensões de referência para a faixa de rodagem, passeios e estacionamento, com a hierarquia viária a funcionar como fator diferenciador.

Esta ação tem como objetivo alterar este paradigma, tipificando os critérios de dimensionamento de acordo com a hierarquia funcional, isto é, de acordo com os modos aos quais deve ser dada prioridade. Tal permite procurar a melhor solução de compromisso entre os mesmos, favorecendo o aumento do conforto e segurança de circulação para peões e ciclistas, a melhoria da performance do transporte público e a redução do congestionamento.

Na tabela seguinte são apresentados os principais parâmetros de dimensionamento do espaço canal a aplicar de acordo com a hierarquia funcional.

Tab. 26 Parâmetros de dimensionamento do espaço canal

Modo prioritário	Largura máxima por via (m)		Largura mínima do canal de circulação pedonal (m)	Circulação preferencial da Bicicleta	Adequabilidade	
	1 sentido	2 sentidos			Zona 30	Zona de Coexistência
MA	3,00	3,25	1,50	Partilhado* ¹	✓	✓
MA & TP	3,50	3,50	1,50	Canal segregado 1,30m unidirecional 2,20m bidirecional	✓* ²	
MA & TI	3,25	3,50	1,50			
TP	3,50	3,50	1,20			
TP & TI	3,50	3,50	1,20			
TI	3,50	3,50	1,20			
Todos os modos	3,50	3,50	1,50			
Nenhum dos modos	3,25	3,50	1,20			

*¹Segregado em contrassentido

*² Apenas aconselhável em curtas extensões

Assim, nas vias de importância superior apenas para os modos ativos a largura máxima por via apresenta os valores mais reduzidos, sendo admissíveis vias com 3,00m de largura, no caso de faixas de rodagem com 1 sentido de circulação. No caso de faixas de rodagem com dois sentidos de circulação, e de forma a aumentar a segurança nos movimentos de cruzamento de veículos, a largura máxima da via aumenta para os 3,25m. Esta necessidade de larguras mais reduzidas justifica-se pela necessidade de promover velocidades de circulação automóvel inferiores. É importante referir que a prioridade elevada não representa exclusividade, ou seja, estes valores

não se aplicam a arruamentos pedonais e outras tipologias de ligações onde a circulação de modos motorizados não é permitida.

Caso seja necessário conciliar elevados níveis de prioridade para os modos ativos e o transporte individual torna-se possível o estabelecimento de larguras de via mais elevadas (3,25m no caso de sentido único e 3,50m no caso de dois sentidos).

Nas restantes combinações de prioridade modal as larguras admissíveis apresentam os valores mais elevados (3,50m por via tanto para sentido único como para dois sentidos). Finalmente, para os casos onde nenhum modo seja considerado prioritário as larguras máximas de via apresentam valores intermédios (3,25m para um sentido e 3,50m para dois sentidos). O estacionamento, quando existente, deverá seguir as recomendações do IMT no que respeita à largura mínima disponibilizada em função da sua configuração (paralelo, perpendicular ou espinha).

O canal de circulação pedonal apresenta também parâmetros de dimensionamento distintos consoante o nível hierárquico. Assim, em todos os casos onde os modos ativos sejam considerados prioritários assume-se como necessário uma largura mínima (livre de obstáculos) de 1,50m, sendo este valor reduzido para os 1,20m, de forma a dar resposta à legislação em vigor nas restantes tipologias.

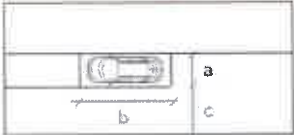
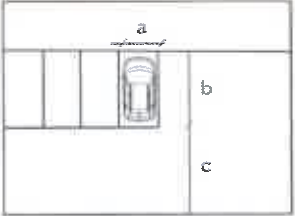
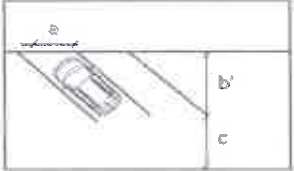
Já a bicicleta, nos arruamentos de hierarquia mais elevada apenas para os modos ativos, e em virtude do estabelecimento de velocidades de circulação automóvel mais reduzidas, não necessita de infraestrutura dedicada, podendo circular em regime de partilha com o restante tráfego. Este regime de partilha deverá ser sinalizado através de sinalização horizontal, devendo ser evitadas soluções de desenho não convencionais, sob o risco de induzir os condutores a comportamentos erróneos. Nas restantes tipologias de via a bicicleta deverá, preferencialmente, circular em canal dedicado.



Fig. 33 Bom exemplo (à esquerda) e mau exemplo (à direita) de implementação de via ciclável partilhada

Tab. 27 Parâmetros de dimensionamento da via em função da configuração do estacionamento
Fonte: adaptado de IMT, 2020

Tipologia de estacionamento	Dimensões			
Longitudinal	a	<ul style="list-style-type: none"> • 2,00 m: no caso em que tráfego motorizado pode ser interrompido com a abertura das portas dos veículos estacionados; • 2,25 m: no caso em que se pretende reduzir as perturbações causadas pela abertura das portas dos veículos estacionados; • 2,40 m: quando existem obstáculos junto ao lugar de estacionamento que impeçam a saída do condutor do veículo. 		
	b	5,00m		
	c	2,50m mínima (3,00m recomendada)		
Perpendicular	a	2,25m mínima (2,40m recomendada)		
	b	<ul style="list-style-type: none"> • com o lancil do passeio como limite: 4,20 m • sem o lancil do passeio como limite: 4,70 m • máxima 5,00 m (valor que pode favorecer o estacionamento ilegal em segunda fila). 		
	c	Entre 5,00 e 6,00m		
Oblíquo (30°, 40° e 60°)	a	<ul style="list-style-type: none"> • recomendada: 2,40 m • 2,25 m, para estacionamento a 30° e com taxa de rotação reduzida • máxima: 2,50 m (a não exceder, pois pode originar estacionamento ilegal em segunda fila). 		
		Variável em função da existência ou não de barreira física que impeça o avanço dos veículos sobre o passeio		
	b'	Ângulo	sem barreira física (m)	com barreira física (m)
		30°	3,60	3,80
		45°	4,10	4,40
	c	Ângulo	sem barreira física (m)	com barreira física (m)
30°		3,00	3,00	
45°		3,00	3,20	
	60°	3,50	4,00	

Tab. 28 Parâmetros recomendados para o dimensionamento de ciclovias
Fonte: adaptado de IMT, 2020

Tipologia		Largura (m)
Faixa ciclável unidirecional	Maioria das situações	Recomendada: 1,50m
	Junto a estacionamento longitudinal com elevada rotatividade	Recomendada: 2,50m
	Zonas com elevado tráfego de bicicletas	Recomendada: entre 1,80 e 2,40m
	Arruamentos com velocidade não superior a 50km/h, sem lancis, valetas ou estacionamento	Mínima: 1,20m
	Arruamentos com velocidades de circulação elevadas	Recomendada: 1,80m
Pista ciclável bidirecional	Maioria das situações	Mínima: 3,00m
	Zonas com elevado tráfego de bicicletas	Recomendada: entre 3,00 e 4,30m
	Zonas com reduzido tráfego de bicicletas e não sendo expectável a sua utilização por peões	Mínima: 2,40m
Pista ciclável unidirecional	Maioria das situações	Mínima: 1,75m Recomendada: 2,00m

As Zonas 30 e de coexistência deverão ser implementadas apenas em arruamentos de prioridade aos modos ativos, embora seja possível a execução de Zonas 30 em arruamentos de prioridade aos modos ativos e ao transporte público, desde que em pequenas extensões.

Pretende-se que estas recomendações sejam parte integrante de futuras revisões ao Plano Diretor Municipal bem como de Planos de Urbanização ou de Pormenor.

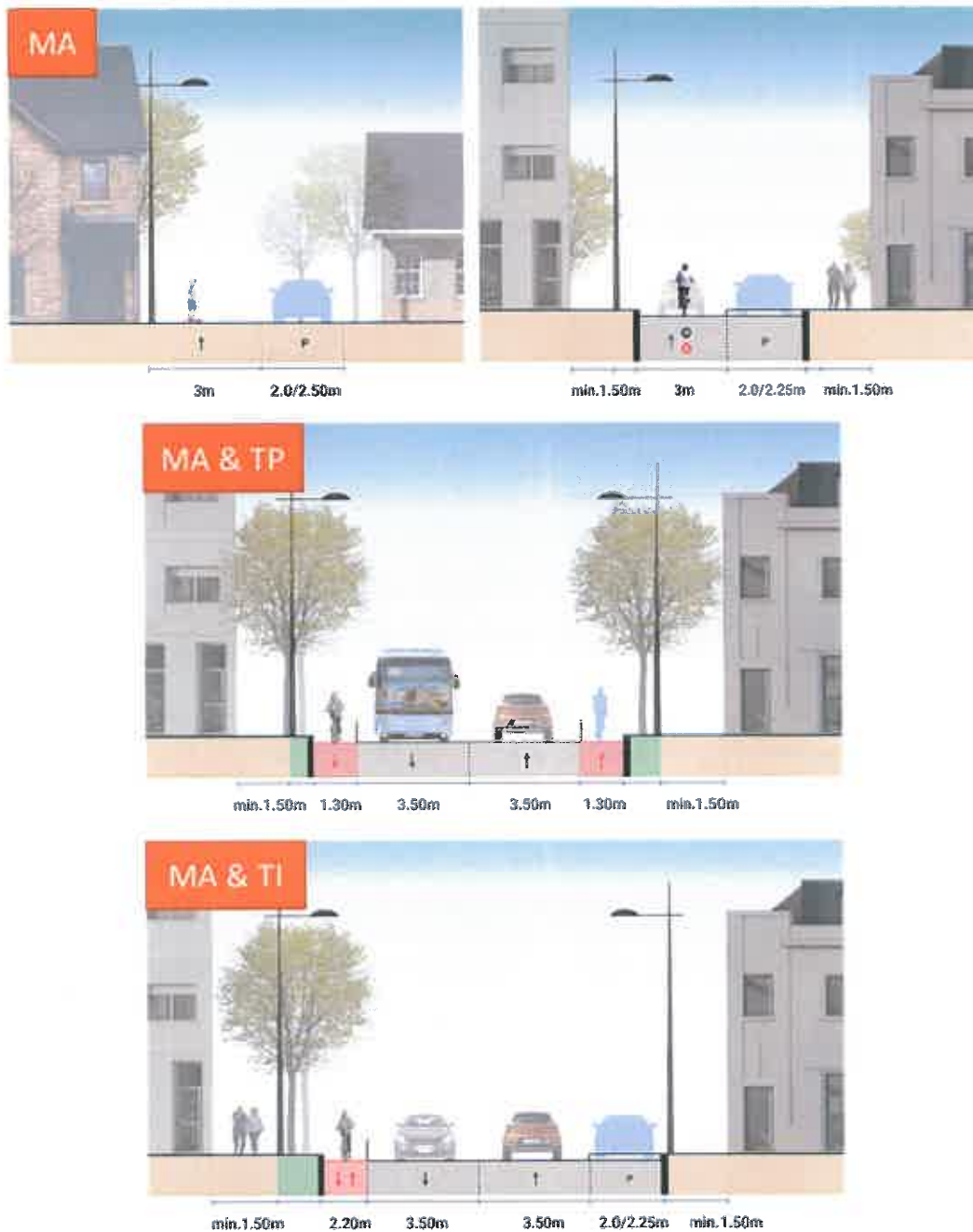


Fig. 34 Tipologias de espaço canal – MA, MA & TP, MA & TI

Handwritten signature and initials in blue ink.

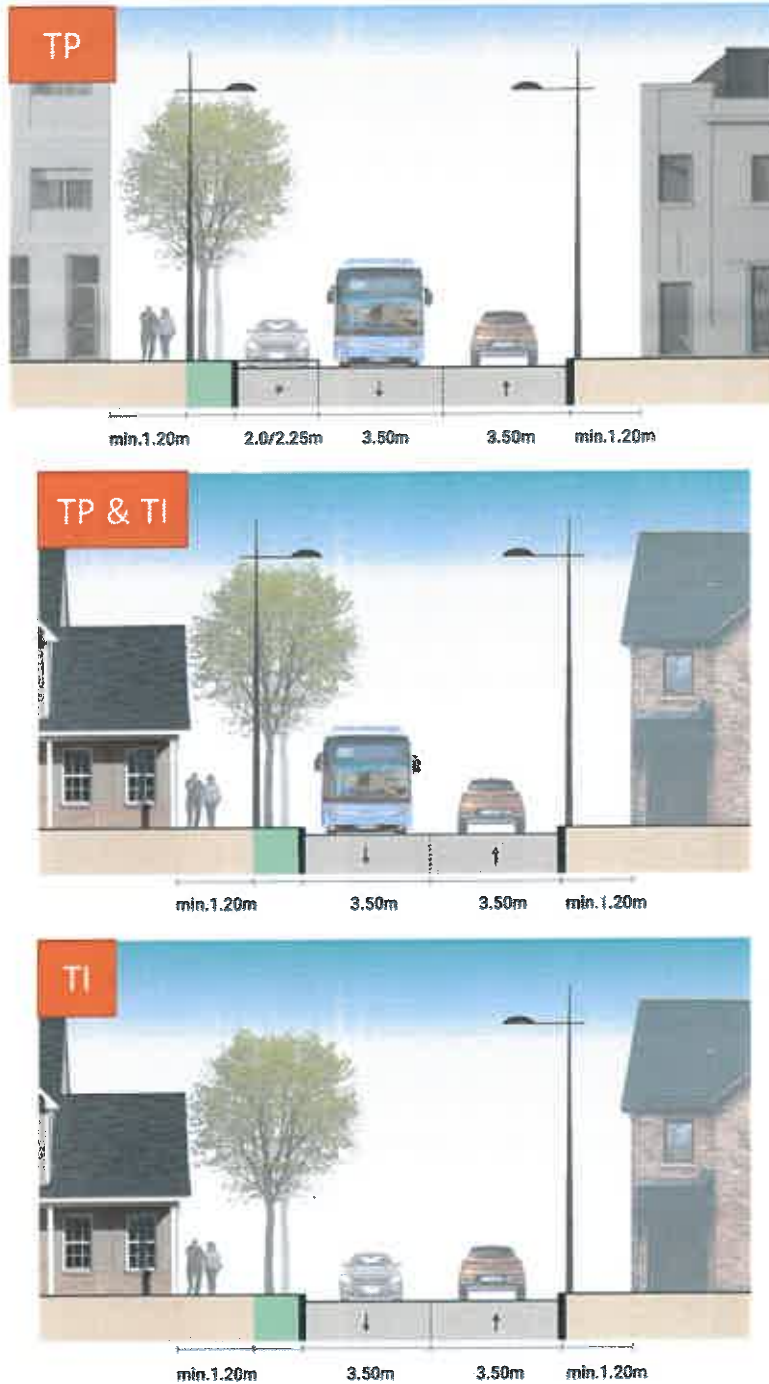


Fig. 35 Tipologias de espaço canal – TP, TP & TI, TI



Fig. 36 Tipologias de espaço canal – Todos os modos prioritários e nenhum dos modos prioritário



CI.02 – Realização de um estudo de tráfego para a melhoria das condições de circulação entre margens e dos fluxos de atravessamento

Um estudo de tráfego é uma ferramenta importante na gestão de mobilidade do território, permitindo não só conhecer o funcionamento atual da rede viária, mas também prever o seu funcionamento futuro. Ao mesmo tempo permite avaliar o impacto de diferentes medidas de gestão de tráfego como a alteração de sentidos de circulação, a criação de novas vias, gestão semafórica ou a alteração da configuração física de interseções.

O estudo de mobilidade mais recente realizado no território da cidade de Vila Real (ACIV, 2018), que incluiu a avaliação do sistema viário e de estacionamento, foi importante para conhecer o paradigma atual da mobilidade na cidade de Vila Real, tendo sido a base para a introdução de medidas de mitigação do congestionamento, como foi o caso do encerramento da ponte metálica no sentido nascente-poente durante o período da manhã.

No entanto, este estudo baseou-se em contagens realizadas apenas no período de ponta da manhã (entre as 7h30 e as 10h30), não estando assim contemplada a análise ao seu homólogo da tarde. Por norma, os fluxos pendulares tendem a seguir uma natureza simétrica entre períodos de ponta, pelo que o congestionamento verificado num dado sentido de circulação durante a manhã materializa-se no sentido oposto durante a tarde. No entanto, em virtude da configuração do sistema urbano, focos de congestionamento podem surgir em diferentes locais e com diferentes níveis de intensidade entre as diferentes horas de ponta, dificultando o desenvolvimento de ações com impacto efetivo durante os momentos de maior pressão sobre a rede viária.

Ao mesmo tempo, e apesar de se tratar de um estudo relativamente recente, o período pós-pandemia ficou marcado por alterações significativas ao comportamento de mobilidade das pessoas, com um uso mais intensivo do automóvel a assumir-se como mudança mais significativa. Este facto poderá, presumivelmente, ter alterado as solicitações sobre a rede viária.

Assim, entende-se como importante revisitar este estudo, de forma a incorporar o comportamento atual da rede viária, sendo essencial que sejam analisados os dois períodos de ponta.

CI.03 - Redefinição da política de estacionamento de rua

A atuação sobre a oferta de estacionamento é reconhecida como sendo uma das áreas de gestão de mobilidade com impactos mais significativos no controlo da utilização do automóvel.

O estacionamento de rua deve ser visto como tendo duas funções distintas. Por um lado, pode funcionar como forma de suprir a necessidade de residentes e trabalhadores, assumindo uma natureza de longa duração. Noutra perspetiva, o estacionamento é importante para satisfazer a procura por parte dos utilizadores do comércio e serviços de uma determinada localização.

Tal já é o caso no centro da cidade de Vila Real, com a imposição de uma zona de estacionamento de duração limitada (ZEDL) com cerca de 850 lugares, onde são impostas duas tarifas distintas e um tempo de permanência máximo de 2 horas. O cruzamento das zonas com importantes dinâmicas económicas e comerciais com a oferta de transporte público identificou a centralidade da Nossa Senhora da Conceição como um local onde se regista um défice de estacionamento de curta duração. Este facto pode ser comprovado pelos elevados índices de estacionamento ilegal, principalmente na Avenida Rainha Santa Isabel e na Rua Dr. Domingos Campos.

Assim, propõe-se a expansão da ZEDL para o território delimitado pela Avenida Cidade de Orense a sul, pela Rua de Santa Iria a este, pela Avenida Rainha Santa Isabel e Rua D. José Correia de Lacerda a norte e pela R do Dr. Cristóvão Madeira Pinto a oeste. Esta ação irá permitir aumentar a competitividade dos modos mais sustentáveis e, conseqüentemente, regular o acesso automóvel face ao excesso de procura de uma forma mais eficiente.

A possibilidade de estacionamento gratuito nos primeiros 15 minutos é uma medida que permite a manutenção da rotação, mas que apenas poderá ser implementada se eficazmente fiscalizada.

Esta regulamentação destina-se a gerir o sistema de estacionamento sob circunstâncias normais, não sendo economicamente viável dimensionar o estacionamento tendo em vista a procura máxima que ocorrerá em períodos relativamente curtos e associados a eventos esporádicos. Feiras, mercados ou festas populares são eventos desta natureza, devendo ser criados planos especiais de estacionamento em concordâncias com as necessidades esperadas e as características da infraestrutura.

CI.04 - Reforço das medidas de combate ao estacionamento ilegal

O aumento progressivo da utilização do automóvel teve, como consequência, natural uma procura crescente por estacionamento. No entanto, e face à impossibilidade de alocar mais espaço para estacionamento, tem vindo a assistir-se ao aumento da incidência do estacionamento ilegal. Ao mesmo tempo, o desenho urbano é muitas vezes propício ao estacionamento desordenado, em virtude do espaço excessivo alocado ao automóvel. O estacionamento em segunda fila, no passeio, em ciclovias ou em baías de paragem de transporte público, tem vindo a tornar-se cada vez mais frequente, com impactos negativos na fluidez do tráfego, na operação do serviço de transporte público, na livre circulação pedonal e ciclável e, consequentemente, no aumento do risco de acidentes.



Fig. 37 Situações de estacionamento ilegal no centro de Vila Real

Em articulação com a redefinição da política de estacionamento para o centro da cidade de Vila Real, é fundamental agir sobre o estacionamento ilegal, de acordo com três vetores de atuação.

Em primeiro é necessário reforçar a importância da implementação de barreiras físicas entre o espaço de circulação automóvel e o espaço destinado a outros modos. Estas barreiras podem ser materializadas através de pilaretes, floreiras ou mobiliário urbano. Em segundo lugar tem-se o redesenho dos arruamentos, limitando o espaço destinado à circulação automóvel ao mínimo necessário, impossibilitando fisicamente o estacionamento em segunda fila. Esta solução pode ser implementada, numa primeira fase, através de soluções de urbanismo tático. Finalmente, tem-se uma terceira área de atuação, através do reforço da fiscalização do estacionamento ilegal, de acordo com a aplicação do Código da Estrada, por meio das forças policiais.

CI.05 - Aumento do número de eixos restritos à circulação de pesados

Apesar da concentração de grande parte das atividades económicas com necessidades de logística pesada na Zona Industrial de Constantim, o plano de reestruturação da rede viária da cidade, nomeadamente a hierarquização funcional do sistema viário obriga a repensar a lógica de circulação de veículos pesados.

A lógica dita que os pesados deverão apenas circular nas vias que compõem a rede viária estruturante, projetada para maiores volumes de tráfego e possuindo características de desenho capazes de comportar estes veículos de maiores dimensões. Ao mesmo tempo, estes arruamentos não possuem solicitações pedonais significativas, reduzindo possíveis conflitos entre modos. A concentração da circulação de veículos pesados tem também um impacto positivo na gestão da infraestrutura, na medida em que o seu maior peso por eixo gera uma carga adicional sobre o pavimento, levando a uma aceleração da degradação da infraestrutura rodoviária e a um conseqüente aumento nos seus custos de manutenção.

Desta forma, todas as ruas que passarão a integrar a rede de Zonas 30 ou de coexistência encontrar-se-ão restritas à circulação a veículos pesados, salvo exceções pontuais resultantes da existência de atividades com necessidades logísticas, como é o caso dos arruamentos que estabelecem a ligação entre a Avenida da Noruega e o Mercado Municipal. Esta restrição não abrange os veículos pesados de transporte de passageiros, veículos dos bombeiros ou de recolha de resíduos sólidos urbanos.

Para pôr em prática esta limitação de circulação é essencial a instalação de sinalização apropriada em todos os pontos de restrição. Ao mesmo tempo deverá ser promovida uma campanha de comunicação abrangente junto das associações industriais e das empresas com necessidades logísticas que se localizam no interior do território da cidade de Vila Real. Destas ações de comunicação poderão, no entanto, resultar alterações ao esquema de proibição definido nesta ação, mediante necessidades incontornáveis das empresas.

CI.06 - Realização de um plano para a otimização da sinalização viária

O funcionamento adequado do sistema rodoviário está fortemente dependente da sinalização viária, pelo seu papel de regulação e de direcionamento dos fluxos viários. Ao mesmo tempo, e apesar da proliferação dos sistemas de navegação nos veículos, a sinalização tem ainda um papel fundamental para orientar aqueles que não se encontram familiarizados com o sistema urbano.

No entanto, é comum a existência de deficiências de sinalização, quer no que respeita à falta de informação, ou à sua clareza, quer ao excesso da mesma, levando a comportamentos inesperados por parte dos condutores, ao aumento do congestionamento e propiciando a ocorrência de acidentes.



Fig. 38 Exemplos de sinalização direcional inadequada

Um dos principais problemas identificados no centro de Vila Real diz respeito ao excesso de tráfego de atravessamento no eixo central (Rua Miguel Torga, Avenida 1º de Maio e Aureliano Barrigas), situação que é propiciada pela sinalização viária existente. Neste sentido, é importante repensar a forma como a sinalização viária estrutura os fluxos no centro da cidade, favorecendo a utilização das vias de maior capacidade e desincentivando a utilização daquelas que se pretendem com um cariz mais local.

Assim, torna-se necessária a realização de um plano estruturado para a otimização da sinalização viária. Este plano implica, em primeiro lugar, a realização de um inventário de toda a sinalização existente, criando uma base de dados georreferenciada. Apenas após este processo será possível avaliar a pertinência dos diferentes elementos de sinalização horizontal e vertical implementados e ajustar a sua localização ou conteúdo em concordância com a estratégia pretendida.

CI.07 - Densificação da rede viária urbana

Em muitas áreas urbanas consolidadas a infraestrutura de mobilidade de alta capacidade, nomeadamente as autoestradas, vias rápidas, e vias-férreas é, por norma, causadora de efeitos barreira significativos, gerando quebras de conectividade na rede viária e reduzindo os índices de acessibilidade. Na cidade de Vila Real, estas barreiras não são criadas pela infraestrutura de mobilidade, mas sim pela orografia, tendo o tecido urbano evoluído em resposta a estas condicionantes.

Neste sentido, é comum encontrar quebras significativas na malha urbana, obrigando a percursos mais longos, independentemente do modo de transporte considerado, aumentando os tempos de viagem e reduzindo os índices de acessibilidade do território. No caso do automóvel, a concentração de fluxos, em virtude do menor número de possibilidades de ligação leva a um aumento dos índices de congestionamento.

Foram identificadas cinco zonas onde a promoção da densificação da malha urbana se enquadra na estratégia de mobilidade definida neste PMUS. Assim, tem-se, em primeiro lugar, o território entre o norte do cemitério de Santa Iria, possibilitando uma ligação mais direta entre a Rua de Santa Iria e a Urbanização de Montezelos, aliviando a pressão sobre a Nossa Senhora da Conceição. As restantes áreas encontram-se na margem oposta do Corgo, enquadrando os interstícios urbanos entre Mateus e a Avenida de Osnabruck, entre o Largo da Estação e o Centro Comercial, entre a Meia Laranja e a Avenida da Universidade, e a sul do Bairro Sá Carneiro.

Apesar de, à partida, a criação de mais infraestrutura viária possa aparentar um incentivo à utilização do automóvel, as zonas identificadas para a densificação da malha urbana possuem índices de acessibilidade multimodal relativamente elevada. Neste sentido, é seguro assumir que a consolidação da cidade nestes locais fomentará a criação de um ambiente urbano mais equilibrado, ao invés de promover a consolidação urbana em territórios mais dependentes do automóvel.

Esta ação enquadra a construção de novos arruamentos, num total de 4 quilómetros, em alinhamento com os critérios de dimensionamento para o perfil de hierarquia funcional. No entanto, é importante referir que este valor representa meramente uma estimativa, estando dependente das dinâmicas populacionais e económicas do município.



CI.08 - Construção da variante Nascente

A reestruturação do funcionamento da rede viária da cidade de Vila Real não é possível apenas com a introdução de medidas de acalmia de tráfego e a densificação da malha urbana, sendo essencial o papel do sistema de vias estruturantes.

A configuração atual da rede de vias estruturantes apenas possibilita a materialização de um anel periférico a norte e poente do centro da cidade, ao longo do traçado da IP4. As autoestradas A4 e A24 permitem, em teoria, o fecho deste anel. No entanto, o facto de estas vias serem portajadas reduzem a sua atratividade como alternativa para o atravessamento do centro nos movimentos Norte-Sul e Este-Oeste. É, por isso, crucial o fecho da malha viária estruturante a nascente do centro da cidade, facilitando os movimentos entre margens e desincentivando o atravessamento deste território consolidado, visando a redução do congestionamento.

A variante nascente, prevista no Plano de Urbanização da cidade de Vila Real, foi desenhada com esta finalidade, encontrando-se atualmente em fase de projeto o seu primeiro troço, entre Torneiros e a reta de Mateus. Esta ligação terá o potencial de reduzir a utilização da Rua Vasco Sameiro e da Avenida da Universidade, nas ligações entre as freguesias a norte do centro e os importantes polos geradores de viagens existentes a sul, como a UTAD e a Zona Industrial de Constantim.

No entanto, de forma a aproveitar o verdadeiro potencial desta via, é fundamental que a mesma seja executada na sua plenitude, com a execução do troço entre a reta de Mateus e o IP4, em Mouços, o que implicará a construção de um novo nó de acesso. Com esta ligação, o acesso à UTAD e à Zona Industrial passa a ser possível através da IP4, evitando o atravessamento pelo centro da cidade, beneficiando não só a performance do transporte público, mas também possibilitando a introdução de medidas de acalmia de tráfego, com vista a melhorar a qualidade do espaço público.

CI.09 - Implementação de soluções Kiss & Go nos acessos aos principais estabelecimentos de ensino

Os estabelecimentos escolares são, por norma, focos de conflito e de geração de congestionamento, em especial nos momentos próximos ao início e fim do dia letivo, dada a elevada afluência de veículos num reduzido período. A implementação de soluções *Kiss & Go*, também conhecidas por *Kiss & Ride*, nos estabelecimentos de ensino são medidas cada vez mais adotadas em Portugal. Consistindo na formalização de uma zona próxima à entrada da escola onde os veículos podem deixar e recolher as crianças rapidamente, é possível fomentar a utilização mais expedita do espaço de estacionamento, reduzindo o tempo de procura de lugar, o estacionamento ilegal e, conseqüentemente, a fluidez de trânsito. Ao mesmo tempo, este tipo de soluções tem um impacto positivo na sinistralidade, na medida em que a redução do número de veículos parados na via aumenta a visibilidade dos peões e reduz o risco de atropelamento. O município de Vila Real tem vindo a apostar recentemente neste tipo de soluções, nomeadamente na EB 2,3 Diogo Cão, na ES Camilo Castelo Branco e no Colégio João Paulo II.



Fig. 39 Exemplificação do desenho de Kiss & Go implementado em Vila Real
Fonte: CM Vila Real, 2022

Dada a eficácia comprovada das soluções de *Kiss & Go*, esta ação propõe a sua expansão para todos os equipamentos escolares no território da cidade de Vila Real. A quantidade de lugares a disponibilizar em cada estabelecimento foi determinado em função do número de alunos que frequentam o estabelecimento, bem como o nível de ensino, sendo priorizados os estabelecimentos do 1º ciclo na dotação de lugares por aluno, dada a menor autonomia dos alunos e, como tal, maior dependência dos Encarregados de Educação nas deslocações de e para a escola.



Tab. 29 Equipamentos escolares para implementação de soluções Kiss & Go

Estabelecimento de ensino	Nº de lugares a disponibilizar
Centro Escolar da Araucária	6
Centro Escolar de Lordelo	4
Escola EB1 Árvores	6
Escola EB1 Vila Real n2 – S. Vicente de Paula	10
Escola EB1 Vila Real n6 – Flores	4
Escola EB1 Torneiros	4
Escola Monsenhor Jerónimo do Amaral	6
Escola Secundária de São Pedro	6
Escola Secundária Morgado de Mateus	6
Colégio Moderno de São José	4

Esta reorganização do espaço público tem custos relativamente reduzidos, executável através de marcações no pavimento e de sinalização vertical. Por essa razão, propõe-se a sua execução integral a curto prazo.

Contudo, a implementação eficaz deste tipo de soluções exige planeamento, comunicação clara das regras e fiscalização adequada, para obter os resultados desejados. A presença de forças de segurança, ou de profissionais da escola pode ser necessária nos primeiros dias ou semanas, para que as pessoas se habituem a cumprir as regras, nomeadamente o cumprimento dos tempos de paragem.

Também é importante que a solução Kiss & Go seja avaliada regularmente para garantir a sua eficácia. As escolas poderão auscultar os pais e encarregados de educação, para obter feedback sobre a solução e identificar eventuais oportunidades de melhoria. A implementação desta solução deve ser vista como uma prioridade por todos os envolvidos no setor educativo, para garantir um ambiente seguro e saudável para alunos, e profissionais de ensino.

CI.10 - Criação de regulamentação para a Logística Urbana

Apesar de, atualmente, grande parte da cadeia de produção ocorrer fora das áreas urbanas, a atividade logística é um elemento fundamental no funcionamento do sistema urbano. Outrora resultante apenas da combinação das necessidades de abastecimento por parte das atividades comerciais e industriais, atualmente com o aumento das vendas no comércio eletrónico uma grande percentagem da atividade logística tende a ser feito em pequenas quantidades e servindo o espaço urbano com uma frequência elevada.

Ao mesmo tempo, a falta de regulação das operações logísticas tem um impacto significativo no bom funcionamento do sistema de mobilidade. O município de Vila Real não dispõe, atualmente, de regulamentação específica para esta atividade, pelo que a mesma se processa de acordo com o cumprimento do código da estrada. Esta regulamentação não deve cingir-se à definição de locais específicos para o efeito, os chamados lugares para cargas e descargas, mas sim servir de base legal para os seguintes elementos:

- Área de atuação do regulamento, com destaque natural para o território do centro da cidade;
- Horários para as operações logísticas, em especial daquelas com necessidades de veículos de maiores dimensões;
- Duração do estacionamento, devendo ser acauteladas as necessidades de certas tipologias de estabelecimentos, como é o caso dos supermercados;
- Possibilidade de restrição a veículos pesados;
- Possibilidade de restrição a veículos mais poluentes;
- Definição de regras para a criação de novos lugares para cargas e descargas, definido os procedimentos a adotar pelos requerentes;

Após a aprovação desta regulamentação, deverá ser reforçada a fiscalização sobre o seu cumprimento, com o objetivo de maximizar os benefícios resultantes desta regulamentação.



CI.11 - Realização de um estudo para a localização dos locais para cargas e descargas

Apesar da existência de lugares de estacionamento na via pública destinados às operações de cargas e descargas, maioritariamente concentrados no centro da cidade e em espaços polarizados por atividades comerciais e de serviços, existem zonas na cidade com carências a este nível.

Nos locais onde se verifique a inexistência ou a insuficiência de locais para cargas e descargas, estas operações são realizadas através da paragem em segunda fila ou em cima do passeio. Para isto muito contribui a sobrelargura excessiva das faixas de rodagem, facto já visto anteriormente como incentivo para a prática de velocidades de circulação mais elevadas. Neste sentido, caso se promova uma redução gradual da largura das vias de circulação automóvel, com o objetivo de humanizar o espaço público, é fundamental acautelar as necessidades logísticas, sob o risco de aumentar os constrangimentos sobre o normal funcionamento do sistema viário.

Foram identificadas quatro zonas da cidade onde deverão ser procuradas soluções para o reforço dos locais para cargas e descargas.

A primeira diz respeito à Urbanização em consolidação a oeste da rotunda da Quartel. A crescente função comercial levará, naturalmente, a necessidades logísticas crescentes, que deverão ser acauteladas. A segunda zona diz respeito ao território a norte e oeste da Nossa Senhora da Conceição, caracterizado por uma dinâmica comercial considerável, e onde se destaca a Rua de Montezelos. A terceira zona diz respeito ao território a oeste da Avenida Carvalho Araújo, com a Rua Miguel Torga a surgir como o eixo com maiores necessidades a este nível. A quarta e última zona, e a única localizada na margem oposta do Corgo, desenvolve-se na envolvente à Avenida João Paulo II, a norte do cruzamento com a Avenida Baden Powell.

Em todas estas zonas deverão ser avaliadas, em conjunto com os comerciantes locais, as necessidades logísticas, com vista à definição do número de lugares, bem como a sua localização. Este processo deverá, naturalmente, estender-se às imediações dos locais já atualmente servidos por lugares para cargas e descargas, com vista à sua possível redefinição.

CI.12 – Implementação de soluções de Micrologística e de Consolidação de Logística Urbana

A logística urbana tem um impacto significativo nas zonas históricas dos centros urbanos, onde Vila Real não é exceção, caracterizadas por arruamentos de reduzido perfil e zonas pedonais e, como tal, com reduzida disponibilidade de estacionamento.

Por essa razão, é essencial pensar em novas formas de estruturar a atividade logística. Atualmente existem em fase de teste, em diferentes localizações do globo, soluções de micrologística, baseadas em veículos de menor dimensão, de tecnologia elétrica, híbrida ou mesmo ciclável. Estes veículos percorrem curtas distâncias a partir de centros de consolidação de carga, localizados em pontos estratégicos e onde é permitido o acesso a veículos de maiores dimensões.



Fig. 40 Exemplos de soluções de micrologística
Fonte: logisticaprofissional.com

No centro de Vila Real foi identificado o centro histórico como área preferencial para a implementação deste programa. Esta zona abrange o centro histórico a sul das Ruas Isabel Carvalho e Miguel Bombarda, delimitada pela Avenida Carvalho Araújo e a Avenida 1º de Maio. No interior desta zona a atividade logística deverá, preferencialmente, ser realizada com estes veículos de pequenas dimensões podendo, no entanto, ser permitido o acesso a veículos de logística tradicionais em casos de necessidade imperativa.

As antigas oficinas da Rodonorte, na Rua Alves Torgo, a curta distância do edifício do Mercado Municipal, assumem-se como a localização ideal para este centro de consolidação de carga, tendo em conta os critérios definidos.

A criação de grupos de trabalho que envolvam o município, as associações de comerciantes e os principais agentes económicos no município, é um passo importante para a adoção e disseminação deste tipo de soluções. Nesse sentido, a gestão deste sistema, que deverá ter como base um sistema informático de gestão centralizada de entregas, poderá ser feita pela associação de comerciantes local, de forma a otimizar o seu funcionamento às necessidades dos comerciantes.



CI.13 - Atualização da frota do município para veículos zero emissões

Com a crescente consciencialização da importância da descarbonização da mobilidade, é importante que o município providencie um bom exemplo para a sociedade. A atualização da frota do município para veículos zero emissões é uma iniciativa importante para reduzir a pegada de carbono da mobilidade. Esta medida envolve a substituição gradual dos veículos movidos a combustíveis fósseis por veículos zero emissões. Atualmente, os veículos a propulsão elétrica apresentam um nível de maturidade mais elevado, comparativamente a outras soluções, como o hidrogénio.

A importância da atualização da frota municipal recai sobre várias temáticas, sendo a mais importante a qualidade ambiental. Com a redução das emissões de gases de efeito estufa e de poluentes atmosféricos, a qualidade do ar melhora significativamente, reduzindo o impacto das mudanças climáticas, e diminuindo os riscos de doenças respiratórias e outros problemas de saúde relacionados com a poluição atmosférica. Os veículos elétricos são também mais silenciosos, o que se traduz na redução da poluição sonora e na melhoria do conforto urbano. Além disso, os veículos elétricos são mais eficientes em termos de consumo de energia e, portanto, reduzem o consumo de combustíveis fósseis, contribuindo assim para a redução da dependência desses recursos não renováveis.

Do ponto de vista económico, a renovação da frota municipal para veículos elétricos pode traduzir-se na redução de custos operacionais, fruto da maior eficiência energética, e de manutenção, uma vez que os veículos elétricos implicam em menor desgaste mecânico e exigem menos manutenção do que os veículos movidos a combustíveis fósseis.

Por fim, a atualização da frota municipal para veículos de zero emissões pode também ser vista como uma forma de liderança e de exemplo para a sociedade em geral. Ao adotar esta medida, o município demonstra o seu compromisso com a sustentabilidade e a responsabilidade ambiental, e pode inspirar outras empresas e organizações a seguir o mesmo caminho, contribuindo para a melhoria da qualidade de vida nas cidades e para a construção de um futuro mais sustentável.

CI.14 - Reforço da infraestrutura de carregamento para veículos elétricos

O aumento constante do número de veículos elétricos em circulação trouxe um desafio acrescido para a gestão da infraestrutura. Ao contrário dos veículos movidos a combustíveis fósseis, para os quais já existe uma infraestrutura de abastecimento consolidada, a falta de infraestrutura de carregamento para veículos elétricos é reconhecida como sendo um dos principais entraves à adoção generalizada destes veículos.

Do ponto de vista social, o reforço da infraestrutura de carregamento para veículos elétricos é importante porque torna a mobilidade elétrica mais acessível e conveniente para um número maior de pessoas, especialmente aquelas que não têm a possibilidade de carregar os seus veículos em casa ou no trabalho. A disponibilidade de infraestrutura para os visitantes aos equipamentos e turistas é também relevante, sendo que para estes casos a implementação de carregadores rápidos dará melhor resposta às necessidades. No que concerne ao fator económico, o reforço da infraestrutura de carregamento para veículos elétricos pode gerar oportunidades de negócio e de emprego na indústria de energia renovável e em outras áreas relacionadas com a mobilidade elétrica, como a produção de carregadores elétricos, na qual a indústria nacional já disponibiliza várias soluções.

Atualmente, a infraestrutura de carregamento elétrico no território da cidade de Vila Real conta com 13 localizações, servindo alguns dos principais equipamentos como o Terminal Rodoviário ou a Biblioteca Municipal.



Fig. 41 Postos de carregamento elétrico no parque de estacionamento da biblioteca municipal



Estão, no entanto, ainda de fora alguns dos principais equipamentos municipais, pelo que se propõe a sua expansão de forma a cobrir satisfatoriamente os principais pontos de interesse no território da cidade de Vila Real.

- Centro Hospitalar de Trás-os-Montes e Alto Douro (3 locais)
- Campo do Calvário
- Jardim da Carreira
- Escola Monsenhor Jerónimo do Amaral
- Escola Secundária de São Pedro
- Escola Secundária Morgado de Mateus
- Rua de Santa Sofia (Mercado Municipal)
- Rua Dom António Valente da Fonseca (Correios)
- Rua Dom Pedro de Castro (Tribunal)
- Piscinas de Codessais
- Piscinas Municipais
- UTAD Escola de Ciências
- UTAD Complexo Desportivo
- Teatro Municipal

Dada a urgência em acelerar a transição do parque automóvel, propõe-se que esta ação seja executada a curto prazo. Ao adotar esta medida, o município poderá inspirar outras organizações e empresas a seguirem o mesmo caminho, demonstrando aos cidadãos que a mobilidade elétrica é uma opção viável, prática e económica.

CI.15 - Implementação de um sistema inteligente de gestão e informação de tráfego em tempo real

Por norma a gestão da infraestrutura viária é realizada de forma estática, não sendo considerado o impacto das diferentes solicitações ao longo do dia nem de eventos excepcionais, quer programados (obras) quer espontâneos (acidentes), sobre o funcionamento da rede. Na ocorrência destes eventos, e perante a falta de informação, os condutores tendem a seguir as rotas padrão, amplificando os índices de congestionamento.

A adoção de sistemas inteligentes que consigam identificar a ocorrência de constrangimentos ao normal funcionamento do sistema viário e providenciar aos condutores informação para a tomada da melhor decisão quanto à rota a tomar é fundamental para otimizar a utilização da infraestrutura. A incorporação desta informação num sistema de gestão de semáforos permite também otimizar os ciclos em tempo real, reduzindo as filas de espera nas interseções.



Fig. 42 Painel de mensagem variável com indicação das condições de trânsito na cidade do Porto

Esta ação propõe a instalação de painéis eletrónicos de mensagem variável que disponibilizem informações relativas às condições de tráfego, com destaque para o território do centro da cidade. Para tal, foi delimitado o território entre a IP4, a Timpeira, as Avenidas de Osnabruck e a Universidade, e a Avenida da Noruega e a Rua Miguel Torga. Para o correto funcionamento destes sistemas de gestão é essencial a coleta de dados fiáveis. Tal pode ser feito recorrendo a sensores e câmaras nas principais interseções, alimentando um sistema de gestão eletrónico e que calcule, em tempo real, os tempos de viagem entre os principais pontos de interesse.

Foram identificados 11 locais para a instalação desta tipologia de equipamentos, localizados, por norma, nos principais pontos de entrada deste território. Idealmente, este sistema deverá também estar ligado ao sistema de informação em tempo real das Infraestruturas de Portugal, de forma a disponibilizar a informação nos painéis de mensagem variável da IP4.

Dado o investimento significativo que é necessário para a implementação de um sistema desta natureza, propõe-se a sua execução a médio prazo.

CI.16 - Implementação de sistema inteligente de sinalização do estacionamento em tempo real

Fruto do aumento gradual da utilização do automóvel, a pressão sobre o sistema de estacionamento é cada vez mais intensa. Como tal, a procura de estacionamento é uma tarefa cada vez mais demorada e stressante, levando ao aumento dos tempos de viagem, do congestionamento e dos índices de poluição. Este tempo perdido leva também a uma redução nos índices de produtividade dos trabalhadores, com impactos negativos na economia.

Esta ação sugere o desenvolvimento de um sistema inteligente de informação sobre estacionamento, informando os condutores, em tempo real, sobre o número de lugares de estacionamento livres em cada parque. Este sistema deverá integrar informação relativa a todos os parques de estacionamento públicos, bem como as infraestruturas de Park & Ride.

De forma a reduzir os custos de implementação e gerir a infraestrutura de forma mais eficiente propõe-se a utilização dos mesmos painéis utilizados para a informação de tráfego em tempo real. Esta solução encontra paralelo naquela implementada recentemente na cidade do Porto.



Fig. 43 Painel de mensagem variável com indicação da disponibilidade de estacionamento na cidade do Porto

3. Fichas de Ação

3.1 Enquadramento das Fichas de Ação

A equipa técnica deste PMUS considerou relevante plasmar todas as medidas de ação atrás enunciadas em fichas de ação, onde as mesmas são exaustivamente caracterizadas.

As fichas de ação apresentam uma estrutura simples, mas homogénea, com o objetivo de servir como referência para cada ação a implementar. O seu conteúdo representa, assim, a sua redação e contextualização mais recentes podendo, naturalmente, ser sujeitas a alterações em virtude de processos futuros de atualização deste Plano de Mobilidade Urbana Sustentável. Resumindo, de forma objetiva, os principais elementos de cada ação serão apresentados num documento anexo a este relatório. As fichas de ação seguem uma estrutura homogénea, contendo os seguintes elementos:

- **Prioridade**

Sabendo que as ações desenvolvidas neste plano possuem graus de importância distintos para a concretização dos objetivos, é fundamental providenciar orientações sobre quais as que adquirem maior grau de prioridade, para priorizar a atuação do município. Desta forma, foi definida uma escala de três níveis.

- **Contextualização e descrição**

Este espaço descritivo destina-se a enquadrar o âmbito de ação, estando dividida em duas parcelas. A primeira diz respeito à contextualização da problemática em causa, descrevendo o status e, de certa forma, justificando a necessidade de atuação. Já a segunda parcela descreve, de forma breve, o âmbito da atuação com o objetivo de dar resposta aos objetivos pretendidos.

- **Resultados esperados**

Esta secção destina-se a descrever os diferentes resultados que podem advir de uma determinada ação, podendo incluir diversos âmbitos.

- **Faseamento**

O primeiro bloco de implementação constitui os primeiros dois anos após a sua entrada em vigor. Assim, neste período deverão ser implementadas e concluídas todas as medidas de fácil aplicação, destacando-se a maioria dos estudos e planos estratégicos, e preparadas as ações de maior complexidade.

De acordo com as diretrizes da Comissão Europeia, onde se defende que os PMUS deverão ser atualizados a cada 5 anos, entende-se que o segundo bloco de implementação termina após 5 anos da entrada em vigor do documento. Neste período é expectável que se consolide uma percentagem significativa das intervenções no território e que se materializem a maioria das previsões.



Naturalmente que existem ações que exigem um longo período de implementação, seja pela necessidade de planificação, articulação entre entidades, avaliação setorial ou pela necessidade de obtenção de financiamento. Ao mesmo tempo, ao fim de 10 anos, o PMUS estará presumivelmente desatualizado e necessitará de substituição. Desta forma, o terceiro bloco agrega todas as ações de longo prazo que se enquadrarão dentro da vigência do PMUS, não obstante a possibilidade de, pelo seu carácter estratégico, produzirem alterações para além deste período.

- Indicadores e metas

As metas evidenciam objetivos concretos e tangíveis que deverão ser alcançados no final do prazo considerado para implementação desta estratégia (10 anos). Estas podem ser contabilizadas através de índices, valores ou percentagens, preferencialmente em comparação com um valor base.

- Entidades Intervenientes

Apesar de caber ao município a coordenação da estratégia proposta neste PMUS, bem como a execução de grande parte das ações, é importante reconhecer a importância dos diferentes agentes com influência direta ou indireta na sua implementação.

- Conta Pública

Nesta secção incluem-se todos os custos decorrentes da implementação das diferentes ações do PMUS, sendo essencial que o somatório esteja em linha de conta com os recursos financeiros disponíveis. Os fundos necessários podem ter origem quer no orçamento autárquico destinado às questões de mobilidade, quer através de fundos comunitários ou nacionais. O município de Vila Real tem atualmente em implementação o seu Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano – PEDUVR (CMVR, 2015) e de onde resultaram algumas das mais recentes intervenções no espaço público da cidade. Este plano apresentava como referência o ano de 2020, pelo que o envelope financeiro já não se encontra elegível para as ações previstas no PMUS. O cálculo do investimento necessário para as diferentes ações partiu da experiência da equipa técnica no desenvolvimento de projetos semelhantes.

- Dependência das ações

Dada a complexidade desta temática é expectável que grande parte das ações se inter-relacionem entre si. Certas ações apresentarão um carácter estrutural, pelo que assumirão uma relação de antecedência relativamente a outras. Por outro lado, outras ações desenvolver-se-ão, idealmente, em paralelo, estabelecendo verdadeiras relações de interdependência.

- Âmbito territorial

A representação do âmbito territorial de cada uma será feita através de cartografia, detalhando aspetos como a área de abrangência e o faseamento.



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

ANO	OU. OCUPAÇÃO URBANA	PRIORIDADE	Média	NP	OU.01
-----	---------------------	------------	-------	----	-------

AÇÃO OU.01. Criação de um novo branding da cidade de proximidade

CONTEXUALIZAÇÃO A forte independência entre o sistema de uso do solo e o sistema de mobilidade, que constitui a espinha dorsal do PMUS, implica que o município assuma a importância do urbanismo de proximidade. Para tal, este plano carece ainda de uma forte identidade onde esteja ancorada e vincada a ideia de uma mobilidade sustentável.

DESCRIÇÃO DA AÇÃO Definição de uma imagem de marca, através da criação de um logótipo baseado a uma tagline e um lema, que estejam preferencialmente ligados à identidade vila-realense, sendo também aliados a aspetos históricos, culturais e ligados à mobilidade sustentável. Deve desenvolver-se uma estratégia de comunicação, baseada na distribuição de material informativo, publicações nas redes sociais e publicidade, bem como a promoção de eventos relacionados com a mobilidade sustentável.

RESULTADOS ESPERADOS Sensibilização da população para a temática da mobilidade sustentável
Promoção de núcleos de mobilidade mais sustentáveis

PERÍODO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Criação da imagem de marca Comunicações mensais na temática da mobilidade Realização de eventos e organização de uma conferência anual	40%
DE 2 A 5 ANOS	Comunicações mensais na temática da mobilidade Realização de eventos e organização de uma conferência anual	80%
MAIS QUE 5 ANOS	Comunicações mensais na temática da mobilidade Realização de eventos e organização de uma conferência anual	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

NP de eventos realizados;
NP de conferências anuais realizadas
NP de ações de divulgação realizadas

METODOLOGIA DE CÁLCULO Contabilização do NP de eventos/ comunicações

META(S)

10 Conferências anuais
10 iniciativas na semana da Mobilidade
120 Comunicações mensais na temática da mobilidade

INDICADOR(ES) QUALITATIVOS

NP de imagens de marca desenvolvidas
NP de imagens de marca divulgadas

METODOLOGIA DE CÁLCULO

META(S)

1 imagem de marca desenvolvida
1 imagem de marca divulgada

ENTIDADES INTERVENIENTES Câmara Municipal (responsável pela intervenção)
Autarquia Freguesia
CIM Douro
TURV – Transportes Urbanos de Vila Real

OBRAS	
1.1	0,00 €
1.2	0,00 €
1.3	0,00 €
1.4	0,00 €
1.5	0,00 €
1.6	0,00 €
1.7	0,00 €
1.8	0,00 €
1.9	0,00 €
1.10	0,00 €
1.11	0,00 €
1.12	0,00 €
1.13	0,00 €
1.14	0,00 €
1.15	0,00 €
1.16	0,00 €
1.17	0,00 €
1.18	0,00 €
1.19	0,00 €
1.20	0,00 €
1.21	0,00 €
1.22	0,00 €
1.23	0,00 €
1.24	0,00 €
1.25	0,00 €
1.26	0,00 €
1.27	0,00 €
1.28	0,00 €
1.29	0,00 €
1.30	0,00 €
1.31	0,00 €
1.32	0,00 €
1.33	0,00 €
1.34	0,00 €
1.35	0,00 €
1.36	0,00 €
1.37	0,00 €
1.38	0,00 €
1.39	0,00 €
1.40	0,00 €
1.41	0,00 €
1.42	0,00 €
1.43	0,00 €
1.44	0,00 €
1.45	0,00 €
1.46	0,00 €
1.47	0,00 €
1.48	0,00 €
1.49	0,00 €
1.50	0,00 €
1.51	0,00 €
1.52	0,00 €
1.53	0,00 €
1.54	0,00 €
1.55	0,00 €
1.56	0,00 €
1.57	0,00 €
1.58	0,00 €
1.59	0,00 €
1.60	0,00 €
1.61	0,00 €
1.62	0,00 €
1.63	0,00 €
1.64	0,00 €
1.65	0,00 €
1.66	0,00 €
1.67	0,00 €
1.68	0,00 €
1.69	0,00 €
1.70	0,00 €
1.71	0,00 €
1.72	0,00 €
1.73	0,00 €
1.74	0,00 €
1.75	0,00 €
1.76	0,00 €
1.77	0,00 €
1.78	0,00 €
1.79	0,00 €
1.80	0,00 €
1.81	0,00 €
1.82	0,00 €
1.83	0,00 €
1.84	0,00 €
1.85	0,00 €
1.86	0,00 €
1.87	0,00 €
1.88	0,00 €
1.89	0,00 €
1.90	0,00 €
1.91	0,00 €
1.92	0,00 €
1.93	0,00 €
1.94	0,00 €
1.95	0,00 €
1.96	0,00 €
1.97	0,00 €
1.98	0,00 €
1.99	0,00 €
1.100	0,00 €



Mapas em caso de candidatura(s) a apoios financeiros

ORIAS



Fig. 44 Exemplo de ficha de ação



4. Operacionalização

4.1 Gestão

Para a correta operacionalização deste Plano de Mobilidade Urbana Sustentável é necessário garantir, à partida, uma estrutura de gestão capaz de articular as responsabilidades e capacidades técnicas dos diferentes intervenientes. Propõe-se, assim, a organização do modelo de gestão em dois níveis. A Comissão Executiva enquadrará os intervenientes da esfera de governação (política) enquanto a Equipa Técnica de Trabalho (operacional) assumirá uma postura operativa.

Tab. 30 Estrutura de Gestão do PMUS

<p>Comissão Executiva</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Intermediar as visões política e técnica • Validar politicamente o conteúdo das diferentes ações • Desencadear os estudos necessários para a elaboração do plano • Validar as atualizações ao plano • Estabelecer a ponte com os diferentes stakeholders externos • Garantir a comunicação entre a equipa e a população
<p>Equipa Técnica de Apoio</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Articular as diferentes temáticas com a Comissão Executiva • Executar as diretrizes da Comissão Europeia e preparar o caderno de encargos para a execução das ações • Acompanhar a evolução das ações • Conduzir os estudos necessários para a atualização do PMUS • Responder às solicitações dos stakeholders externos

Para além destas duas estruturas, que se materializam dentro da esfera do município, dada a abrangência temática do PMUS é importante garantir a participação de um conjunto de *stakeholders* externos, principalmente aqueles com um papel ativo na mobilidade no concelho. Recomenda-se a inclusão de todos os agentes que participaram na elaboração deste plano, nomeadamente nas sessões de participação pública. Da mesma forma que a inclusão destas entidades teve um papel chave na elaboração das diferentes fases do plano, a manutenção desta estratégia durante a sua implementação poderá ter impactos muito positivos e acelerar a mudança. Isto acontece já que as duas partes (município e *stakeholders*) se consciencializam e partilham conhecimento sobre os reais problemas do município. Uma maneira de formalizar este trabalho conjunto poderá passar pela elaboração de Pactos de Mobilidade. A população em geral também poderá (e deverá) ser incluída nestes mecanismos, embora segundo uma estrutura de participação mais rígida.

4.2 Avaliação de Impactos e Monitorização

As fichas de ação, apesar de discriminarem os principais elementos da monitorização, nomeadamente a definição dos indicadores e metas, podem não garantir, por si só, a concretização da estratégia. De facto, é importante possibilitar a intervenção sobre o conteúdo do plano, sem esperar pelos resultados obtidos no final do seu período de vigência. Desta forma, é fundamental definir um Modelo de Monitorização, que permita acompanhar a evolução do sistema de mobilidade, justificando tecnicamente todas as alterações necessárias. Essa é, aliás, uma das boas práticas da gestão da mobilidade urbana.

A monitorização do PMUS é, assim, um elemento-chave para o bom cumprimento da estratégia desenvolvida, exigindo a definição de métricas concretas de avaliação dos resultados atingidos ao longo do período de vigência do plano, bem como do método de avaliação. Este processo deve também ser flexível de forma a acomodar possíveis alterações aos objetivos estratégicos, em linha com o processo de revisão do PMUS. De forma sintética, os principais objetivos da monitorização de PMUS apresentam-se na tabela seguinte.

Tab. 31 Principais objetivos da monitorização
Fonte: adaptado de IMTT, 2011

Acompanhamento	<ul style="list-style-type: none"> • Medir os progressos da implementação das ações propostas • Fornecer informação sobre o efeito das ações executadas • Avaliar a contribuição das ações executadas para a prossecução dos objetivos do plano
Gestão do PMUS e apoio à decisão	<ul style="list-style-type: none"> • Produzir relatórios de acompanhamento que permitam identificar a necessidade de desenvolver medidas corretivas
Aprendizagem e melhoria na atuação	<ul style="list-style-type: none"> • Observar os resultados da estratégia desenvolvida sobre os principais indicadores de resultado • Comparar os resultados obtidos com o desempenho em contextos semelhantes
Comunicação e participação	<ul style="list-style-type: none"> • Elaborar conteúdos destinados à Comissão Executiva, aos diversos parceiros/atores e à população sobre os resultados obtidos • Recolher informações sobre as medidas executadas

De forma a implementar com sucesso o sistema de monitorização é essencial a produção de relatórios ou pareceres periódicos (Relatórios do Estado da Mobilidade Urbana), permitindo acompanhar a evolução da implementação do PMUS. Estes serão apresentados à Assembleia Municipal. A periodicidade destes momentos de avaliação deverá estar em linha com o modelo de avaliação definido nas diferentes fichas de ação, embora seja recomendável que os mesmos

[Handwritten signature]

sejam elaborados a cada 2 anos, e onde conste a avaliação dos indicadores associados a cada ficha. A implementação e a monitorização do PMUS devem, assim, ocorrer em simultâneo, dada a forte relação entre ambas.

A CM Vila Real deverá, assim, constituir uma equipa técnica com o objetivo de assegurar a coordenação e acompanhamento do PMUS, articulando os recursos internos e as equipas municipais responsáveis, conforme descrito na Tabela 27. Esta equipa técnica integrará o observatório da mobilidade, que poderá constituir-se como uma estrutura formal ou informal no interior da estrutura orgânica do município.



Fig. 45 Esquematização do cronograma de monitorização do PMUS

A recolha de informação nestes momentos intermédios, dada a complexidade e diversidade de indicadores e métricas, exigirá a combinação de diferentes métodos, com destaque para as ferramentas de catalogação e georreferenciação, designadamente os Sistemas de Informação Geográfica (SIG), permitindo a integração numa base de dados unificada, e as tecnologias de informação e comunicação.

A cada ação encontra-se associado pelo menos um indicador de concretização e meta respetiva, que poderá ser de natureza qualitativa, por norma nas ações que dizem respeito à elaboração de estudos, ou de natureza quantitativa, nas ações associadas à execução de obra. As três tabelas seguintes resumem os principais indicadores a monitorizar no âmbito da execução de cada uma das ações deste PMUS e as metas respetivas.

Tab. 32 Indicadores de concretização a monitorar e metas (eixos OU e MA)

Ação	Indicador	Base (2023)	Meta (2033)
OU.01	Nº de imagens de marca desenvolvidas	0	1
	Nº de imagens de marca divulgadas	0	1
	Nº de eventos realizados	0	10
	Nº de conferências anuais realizadas	0	10
	Nº de ações de divulgação realizadas	0	10
OU.02	Desenvolvimento dos critérios para incorporação nos instrumentos de gestão territorial	Não	Sim
OU.03	Desenvolvimento dos critérios para incorporação nos instrumentos de gestão territorial	Não	Sim
OU.04	Nº de inquéritos bienais à população realizados	0	5
OU.05	Desenvolvimento dos critérios para incorporação nos instrumentos de gestão territorial	Não	Sim
MA.01	Realização do cadastro	Não	Sim
	Nº de atualizações anuais	0	10
MA.02	Criação do regulamento para a micromobilidade	Não	Sim
	Infrações cometidas por ano (de acordo com o regulamento)	-	Redução gradual
MA.03	Estudo para a redefinição dos locais de atravessamento de peões	Não	Sim
	Nº de atropelamentos anuais no território da cidade	17 *	0
MA.04	Extensão dos passeios a criar (km)	0	22
	Quota modal do modo pedonal		+ 40%
MA.05	Extensão dos arruamentos intervencionados (km)	0	30
MA.06	Nº de meios mecânicos implementados	0	1
MA.07	Extensão das ligações a criar (m)	0	212
	Quota modal dos modos ativos		+40%
MA.08	Construção da nova ponte pedonal	Não	Sim
MA.09	Nº de novas passadeiras sobreelevadas	0	33
	Nº de atropelamentos anuais nas passadeiras intervencionadas	>0	0
MA.10	Extensão da intervenção na Ecopista do Corgo (km)	0	2,3
	Extensão das ligações da Ecopista aos aglomerados (m)	0	1000
	Quota modal da bicicleta	0%	2%
MA.11	Extensão das ligações cicláveis criadas (km)	0	1,6
	Quota modal da bicicleta na população escolar	0	5%
MA.12	Número de lugares de estacionamento para bicicletas implementados	0	770
MA.13	Pontos de partilha criados no sistema de micromobilidade	0	10
	Nº de bicicletas elétricas no sistema de micromobilidade	0	50
	Nº de utilizadores no sistema de micromobilidade	0	>10% ano
MA.14	Extensão das vias integradas em Zonas 30 (km)	0	97
MA.15	Extensão das vias integradas em zonas de coexistência (km)	0	63
MA.16	Nº de projetos piloto de urbanismo tático concretizados por ano	0	2
	Nº de campanhas de promoção dos modos ativos por ano	0	2
MA.17	Aumento no nº de estudantes utilizadores dos modos ativos face ao ano base	-	50%

* dados de 2021



Handwritten signature and initials in blue ink.

Tab. 33 Indicadores de concretização a monitorar e metas (eixo TP)

Ação	Indicador	Base (2023)	Meta (2033)
TP.01	Realização do estudo	Não	Sim
	Nível de satisfação dos utilizadores dos TUVR II	-	Crescente
	Nº de revisões ao estudo	0	10
	Nº de validações anuais dos TUVR II (milhões)	1,28	2,50
TP.02	Realização do estudo	Não	Sim
	População coberta por transporte regular ou TPF (%)	89	100
TP.03	Realização do estudo	Não	Sim
	Nível de satisfação dos utilizadores dos TUVR II	-	Crescente
	Nº de revisões ao estudo	0	5
	Velocidade comercial média nas linhas beneficiadas	-	+5%
TP.04	Nível de satisfação dos utilizadores dos TUVR	-	Crescente
	Nº de inquéritos de satisfação realizados	0	10
TP.05	% de veículos não poluentes que constituem a frota	5	50
TP.06	Nº de planos de mobilidade realizados	0	10
	Nº de revisões realizadas por plano	0	5
TP.07	Realização do estudo	Não	Sim
	Nível de satisfação dos taxistas	-	Crescente
	Nº de revisões ao estudo	0	5
TP.08	Nível de satisfação dos utilizadores dos TUVR	-	Crescente
	Nº de paragens intervencionadas	0	150
TP.09	Nível de satisfação dos utilizadores dos TUVR	-	Crescente
	Nº de painéis em tempo real instalados	0	100
TP.10	Nº de infraestruturas Park&Ride criadas	0	5
	Nº de utilizadores da infraestruturas	-	Crescente
	Nº de validações anuais dos TUVR	-	Crescente
TP.11	Nível de satisfação dos utilizadores	-	Crescente
	Nº de validações	0	Crescente
TP.12	Nível de satisfação dos utilizadores dos TUVR II	-	Crescente
TP.13	Contratualização da plataforma	Não	Sim
	Nível de satisfação dos utilizadores	-	Crescente
TP.14	Nº de campanhas de incentivo realizadas	0	20
	Nº de validações anuais dos TUVR II	-	Crescente

* Dados de 2022

Tab. 34 Indicadores de concretização a monitorar e metas (eixo CI)

Ação	Indicador	Base (2023)	Meta (2033)
CI.01	Desenvolvimento dos critérios para incorporação nos instrumentos de gestão territorial	Não	Sim
CI.02	Realização do estudo	Não	Sim
CI.03	Desenvolvimento dos critérios para incorporação nos instrumentos de gestão territorial	Não	Sim
CI.04	Número de infrações reportadas anualmente	-	Decrescente
CI.05	Nº de veículos pesados em circulação em vias restritas	-	0
CI.06	Realização do estudo	Não	Sim
CI.07	Extensão dos arruamentos executados (km)	0	4
CI.08	Extensão da via executada (km)	0	2,6
	Execução do nó de acesso ao IP4	Não	Sim
CI.09	Nº de estabelecimentos de ensino abrangidos	0	11
	Nº de lugares de estacionamento criados	0	60
CI.10	Criação de regulamentação	Não	Sim
	Realização do estudo	Não	Sim
CI.11	Nível de satisfação dos moradores e comerciantes do território abrangido	-	Crescente
	Nº de infrações de estacionamento reportadas no território abrangido	-	0
CI.12	Nível de satisfação dos comerciantes na área de estudo	-	Crescente
	Nº de infrações de estacionamento anuais reportadas na área de estudo	-	0
CI.13	% de veículos emissões zero na frota municipal	0	25
CI.14	Nº de postos de carregamento instalados	0	16
CI.15	Nº de painéis de informação implementados	0	11
	% de semáforos na área de estudo integrados no sistema	0	100
CI.16	Nº de painéis de informação implementados	0	11
	Nº de parques de estacionamento monitorizados	0	10

Para além dos indicadores e metas correspondentes associadas, é necessário ter em consideração os impactos estruturais na configuração do modelo territorial e, conseqüentemente no sistema de mobilidade como um todo.

No diagnóstico realizado a este território ficou patente, não só a percentagem significativa da população que reside num território automóvel dependente (22%), mas também aquela que já pode tirar partido de diferentes opções de mobilidade no seu quotidiano (correspondendo a 20% no cluster intermodal). Naturalmente que a concretização das ações preconizadas neste PMUS trarão uma mudança significativa nesta configuração espacial, esperando-se uma redução da “população automóvel dependente” e um “aumento da população intermodal”.

Para se ambicionar uma repartição modal do automóvel de 60% no ano de 2033, face aos 75% registados atualmente, estima-se que será necessário um aumento da população residente no cluster intermodal de 5%, passando assim para os 25%, e uma redução equivalente na quantidade de residentes no cluster automóvel dependente, passando desta forma para os 17%.

A última meta, e talvez a mais difícil de quantificar, diz respeito à poupança de emissões de CO₂, resultantes da transferência modal do automóvel para o transporte público e modos ativos. Conforme apresentado no relatório de diagnóstico, por via dos dados provenientes da Agência Portuguesa do Ambiente para as emissões de poluentes atmosféricos por setor de atividade, estima-se que no concelho de Vila Real se libertem 80 000 toneladas de CO₂/ ano. Grande parte destas emissões dirão respeito ao transporte individual. Neste sentido, e assumindo que no cenário otimista se ambiciona uma redução de aproximadamente 20% na quota modal do automóvel (de 74,6 para os 60%), e combinada com a crescente eletrificação dos veículos, é seguro assumir uma redução, no mínimo, equivalente no total de emissões.

Tab. 35 Indicadores a monitorar e metas (sistema de mobilidade)

Indicador	Base (2023)	Meta (2033)
População da cidade de Vila Real residente no cluster intermodal	20%	25%
População da cidade de Vila residente no cluster automóvel dependente	22%	17%
Repartição modal do automóvel nos movimentos pendulares	75%	60%
Emissões de CO ₂ provenientes do setor dos transportes (ton/ ano)	80 000	64 000

4.3 Participação pública

A participação pública é atualmente um dos principais desígnios de um procedimento de planeamento transparente e inclusivo, ocorrendo a diferentes escalas de governança. A inclusão das opiniões, das perspetivas e do conhecimento local dos diversos intervenientes no sistema urbano e de mobilidade permitem, antes de mais, a construção de soluções que beneficiem a sociedade como um todo. É importante recordar que as cidades são construídas para aqueles que a utilizam e não apenas para aqueles que a gerem, pelo que a participação pública é responsável pela salvaguarda das boas relações entre os agentes locais, reforçando a construção de uma relação de confiança e de aproximação entre os agentes políticos, o corpo técnico do município e a sociedade civil. Ao mesmo tempo, e reconhecendo que todos possuem um papel relevante no correto funcionamento de uma democracia plural e participativa, estes mecanismos de informação, comunicação e consulta promovem a corresponsabilização de todos.

A participação pública foi um dos pilares do processo de desenvolvimento deste PMUS, tendo sido realizadas duas ações de participação, conforme descrito nos relatórios das fases anteriores. Estas ações foram fundamentais não só para dar a conhecer à população e aos principais stakeholders o panorama da mobilidade na cidade de Vila Real, mas também para alinhar e ajustar os principais desígnios da visão estratégica com as suas expectativas e necessidades.

Terminada a fase de desenvolvimento deste plano de mobilidade é fundamental definir as linhas orientadoras sobre as quais se irá processar a implementação da estratégia. A participação pública pode ocorrer em diferentes níveis, com distintos graus de interação. Assim, tem-se num dos extremos um processo mais passivo, onde o cidadão apenas é informado das decisões, e no

outro extremo um conjunto de procedimentos onde o cidadão participa ativamente nas decisões, conforme representado na figura seguinte.



Fig. 46 Níveis de participação pública

Assim, no primeiro nível, informação, tem-se um processo exclusivamente unidirecional, destinando-se meramente a informar os munícipes das estratégias adotadas ou a adotar e das problemáticas onde atuar. É o nível onde a participação é menos ativa.

No segundo nível, auscultação e consulta, promove-se um processo bidirecional entre a administração local e a população. Por norma, a população é representada através de grupos pré-definidos de acordo com interesses e áreas de atuação na sociedade, como as forças de segurança, ensino e saúde, comércio, entre outros. Os procedimentos de interação podem ser variados, desde workshops, conferências, grupos de trabalho e 'focus groups'.

O terceiro e último nível, participação ativa, é caracterizado pela multidirecionalidade, promovendo a colaboração direta entre os diferentes participantes, em mesas redondas ou grupos de trabalho, e sem a necessidade de inclusão dos decisores municipais em todo o processo.

Os níveis mais elevados produzem resultados mais robustos, com a contrapartida de aumentar os custos e o tempo, necessários para a elaboração do plano. Ao mesmo tempo, é importante ter em conta o risco acrescido de conflitos e de opiniões divergentes, podendo conduzir a injustiças entre os grupos e a um decréscimo de credibilidade dos decisores municipais.

Este PMUS foi desenvolvido de acordo com o terceiro nível de participação, pelo que se recomenda que durante a sua aplicação seja replicado o modelo de desenvolvimento. Ou seja, nas ações de participação futuras deverão ser apresentados os custos, objetivos e cronograma de aplicação das ações visadas. Para um processo mais eficaz, estas sessões deverão contar com facilitadores de discussão, garantindo a discussão de todos os pontos negativos, bem como das mais-valias. Simultaneamente, os resultados deste processo deverão ser divulgados a toda a população, como forma de promover uma participação mais ativa, retroalimentando a sua pertinência.

5. Síntese

5.1 Conta Pública

A execução das ações associadas a este Plano de Mobilidade Urbana Sustentável está associada a um investimento significativo, quer pela necessidade de desenvolvimento de estudos, da elaboração de projetos ou da execução de ações físicas ou obras. As únicas exceções dizem respeito às ações relacionadas com a criação de regulamentação ou elementos para integrar os instrumentos de gestão territorial, na medida em que incorporarão os custos correntes do funcionamento do município. A tabela seguinte resume uma estimativa de investimento necessário por eixo temático e categoria de faseamento.

Tab. 36 Resumo do investimento necessário estimado

Área Temática	ATÉ 2 ANOS	DE 2 A 5 ANOS	SUPERIOR A 5 ANOS	TOTAL
Ocupação Urbana	65 000 €	45 000 €	95 000 €	205 000 €
Modos Ativos	2 610 811 €	10 988 631 €	2 455 954 €	16 055 396 €
Transporte Público	3 801 270 €	37 596 790 €	720 000 €	42 118 060 €
Circulação, Estacionamento e Logística	3 269 620 €	14 569 900 €	10 055 000 €	27 894 520 €
TOTAL	9 746 701 €	63 200 321 €	13 325 954 €	86 272 976 €

Tal como referido, o eixo da ocupação urbana, por incorporar maioritariamente o desenvolvimento de elementos relacionados com o planeamento e gestão territorial apresenta a parcela de investimento mais reduzida (menos de 1% do total do investimento previsto no PMUS).

O eixo dos modos ativos representa cerca de 19% do total do investimento necessário, em grande medida alicerçado na necessidade de intervenções físicas para o reforço da acessibilidade pedonal e na consolidação da rede de Zonas 30 e de coexistência. A maior fatia do investimento destinado a este eixo está concentrada a médio prazo (2 a 5 anos).

O terceiro eixo, destinado ao Transporte Público apresenta a percentagem mais elevada do investimento (49%), justificada em grande parte pelo projeto da ligação em teleférico entre o Hospital e a UTAD. Dos 42 milhões de euros estimados para este eixo apenas 3 milhões dizem respeito à procura de ganhos de eficiência da rede de transportes urbanos já existente, atribuindo também ao operador alguma responsabilidade, nomeadamente no que diz respeito à modernização da frota.

O investimento necessário para as ações do eixo de circulação, estacionamento e logística, está em grande medida associado ao custo para a construção da variante nascente (8,85Milhões de

euros) e dos arruamentos urbanos que permitirão a consolidação do território central (15,1 Milhões de euros).

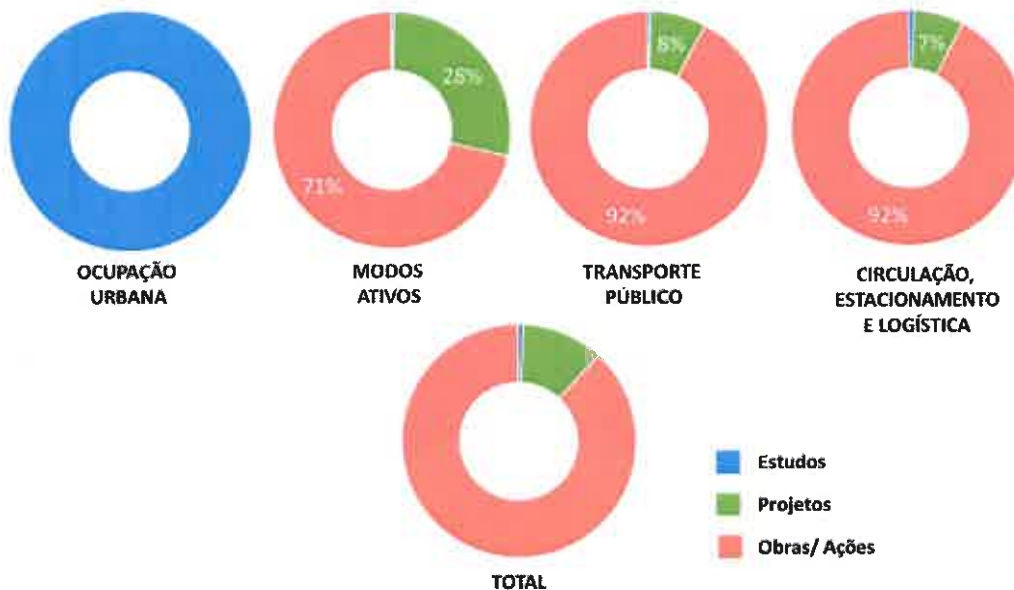


Fig. 47 Distribuição do investimento por tipologia de ação

No eixo da ocupação urbana o investimento enquadra-se integralmente na categoria de estudos. Já no eixo dos transportes públicos, os projetos representam cerca de 28% do total do investimento temático, com as obras e ações a constituir 71% do total. No eixo do transporte público, as obras representam uma percentagem superior (92%), com o restante a distribuir-se entre a necessidade de projetos (7%) e estudos (1%). Percentagens equivalente são encontradas no eixo temático destinado à circulação, estacionamento e logística.

Como resultado desta distribuição, no agregado das quatro áreas temáticas, as obras e ações concentram 88% dos 86 milhões de euros orçamentados, seguidas da parcela relativa aos projetos (11%). Conforme apresentado na figura seguinte, o financiamento a cargo do município ascende a 41% do total (35 M €), sendo o restante passível de financiamento comunitário.

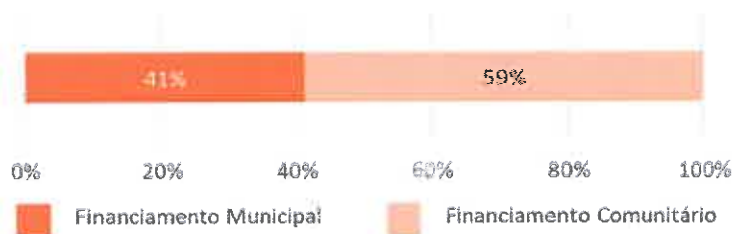


Fig. 48 Repartição do investimento

5.2 Dependência das Ações

A complexidade da estratégia desenvolvida para este PMUS traduz-se em diferentes tipologias de interação entre as diferentes ações. Tem-se assim ações de precedência ou de antecedência, conforme uma ação seja condição essencial para a correta execução de outras, ou relações de interdependência, refletindo uma relação de complementaridade. A figura seguinte representa, esquematicamente, as relações de dependência entre as diferentes ações.

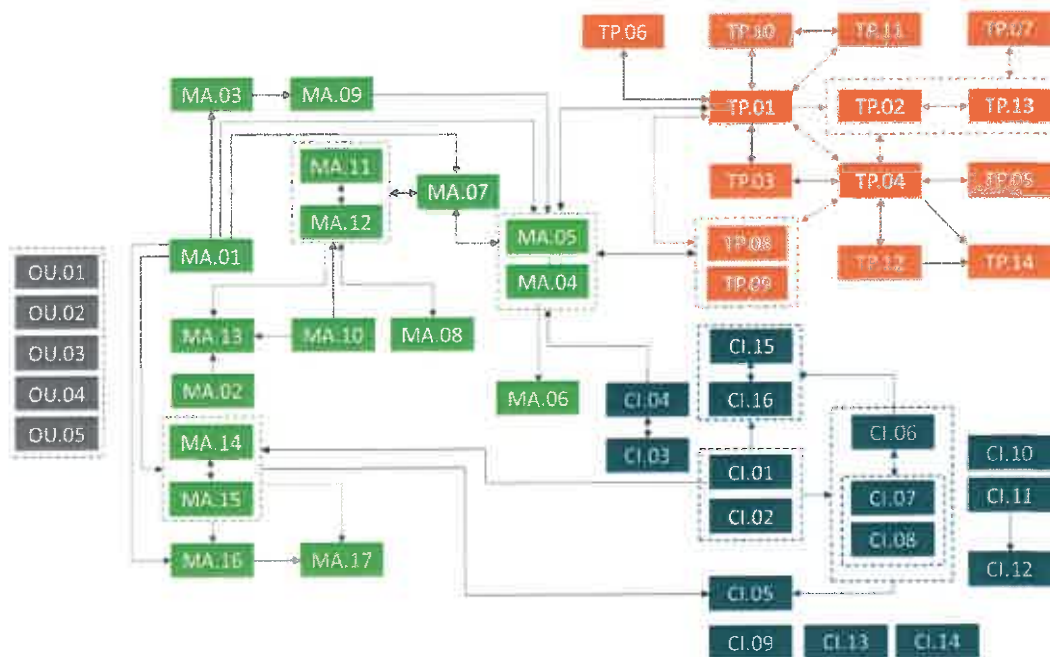


Fig. 49 Mapa de dependência das ações

É possível verificar, em primeiro lugar, a independência das ações da temática da ocupação urbana em relação às restantes. Tal justifica-se pela sua natureza estratégica, estabelecendo as bases para a definição um novo modelo urbano. Como tal, não são indispensáveis para a implementação das restantes ações, embora possuam um papel importante para amplificar, a longo prazo, o seu sucesso.

No que respeita aos modos ativos, o cadastro da infraestrutura (MA.01) é uma das ações de natureza primordial neste eixo temático, possibilitando a execução de um conjunto significativo de ações relacionadas com a melhoria das condições de circulação, tanto pedonal como ciclável. É também visível um conjunto significativo de relações de interdependência, como é o caso das ações que definem a rede ciclável urbana, os pontos de estacionamento para bicicletas (MA.11 e MA.12), com a nova ponte pedonal (MA.08) e a necessidade de reforço da conectividade em modos ativos (MA.07). É também natural a existência de uma forte relação de interdependência entre a rede de Zonas 30 e de coexistência (MA.14 e MA.15), dependente da realização do cadastro detalhado (MA.01) e que possibilitará a execução dos diferentes projetos piloto (MA.16).

Quanto ao transporte público, o estudo para a otimização dos TUVR (TP.01) e a realização dos inquéritos de satisfação aos seus utilizadores (TP.04) surgem como os dois elementos essenciais para o aumento da competitividade deste modo de transporte. Comparativamente aos restantes eixos, é notória a predominância das relações de interdependência e não apenas de dependência direta entre ações, resultado de a rede de transporte público em Vila Real se encontrar, em grande medida, ancorada apenas no autocarro.

Quanto às ações relativas ao último eixo temático é notória a predominância de relações de dependência direta, com a redefinição dos critérios de dimensionamento (CI.01) e o estudo de tráfego (CI.02) a surgirem a montante. De notar que as ações respeitantes à implementação de Kiss & Go (CI.09), à regulamentação da logística urbana (CI.10), à atualização da frota municipal para veículos zero emissões (CI.13) e ao reforço da infraestrutura de carregamento de veículos elétricos (CI.14) não apresentam qualquer relação de dependência com outra ação.

É também visível a existência de relações entre diferentes temáticas. Por exemplo, entre os modos ativos e o transporte público interligam-se ações como a melhoria do serviço dos TUVR (TP.01), as condições de espera e acesso às paragens (TP.08 e TP.09) e com o reforço da acessibilidade pedonal (MA.04 e MA.05). Já entre os modos ativos e a área temática da circulação, estacionamento e logística, o reforço do combate ao estacionamento ilegal (CI.04) surge como condição essencial para a melhoria das condições de circulação pedonal. Por outro lado, a redefinição dos critérios de dimensionamento da rede viária (CI.01) é um ponto chave na definição da rede de Zonas 30 e de coexistência (MA.14 e MA.15) e, posteriormente, na definição dos eixos de limitação de circulação de veículos pesados (CI.05).

5.3 Impacto Territorial

Esta secção resume o impacto territorial do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da cidade de Vila Real. A heterogeneidade do sistema urbano é responsável pela definição das três grandes políticas de uso do solo. Tem-se assim um território central, onde se deverá promover um modelo urbano de proximidade, baseado na mistura de usos de solo e onde os modos ativos deverão constituir a base do sistema de mobilidade. Na franja periférica, como é visível no limite sul da freguesia de Lordelo, a norte da freguesia de Folhadela ou a poente da freguesia de Mateus, entre outras, é importante implementar áreas de salvaguarda. Estas destinam-se a evitar o desenvolvimento de um modelo de ocupação urbana que condicione os potenciais ganhos resultantes da existência de níveis moderadamente elevados de acessibilidade. Finalmente, tem-se os territórios caracterizados pela dependência do transporte individual e onde se deverá tentar penalizar as intervenções futuras, limitando os índices de construção nas novas operações de loteamento.

No que concerne aos modos ativos, os principais pontos da estratégia dizem respeito à nova ponte pedonal sobre o Corgo, ao reforço dos meios mecânicos com vista a minimizar os impactos do perfil topográfico deste território e à rede ciclável dedicada. Esta última encontra-se concentrada na margem nascente do Corgo, justificada pelas características mais favoráveis da rede viária nesta zona da cidade, disponibilizando espaço canal para a sua implementação,



bem como do aproveitamento de infraestruturas subutilizadas, como é o caso do canal da Linha do Corgo. No restante território, a rede de Zonas 30 e de ruas de coexistência servirá para complementar a definição da rede ciclável urbana, seguindo uma política de compatibilização entre modos de transporte ao invés da sua segregação. A vasta extensão desta rede, não só na cidade central, mas sim em grande parte do território da cidade de Vila Real, revela uma aposta em não só promover a utilização da bicicleta como alternativa para a mobilidade diária, mas também promover a utilização do modo pedonal, dada a imposição de uma velocidade de circulação automóvel mais reduzida.

As ações na temática do transporte público versam especialmente dois territórios com naturezas distintas. No centro da cidade e ao longo do eixo de ligação à UTAD a presença de uma elevada oferta prestada pelos Transportes Urbanos de Vila Real justificam investimentos na melhoria das condições de espera nas paragens, tornando o transporte público mais atrativo, bem como à procura de soluções para a melhoria da competitividade das ligações. As limitações de topografia e no perfil dos arruamentos implicam, no entanto, a implementação de soluções inovadoras, em especial na ligação do eixo com maior procura no sistema, onde se propõe a instalação de um teleférico urbano. A criação de parques periféricos nas principais entradas da cidade, e articuladas com um serviço de transporte público de qualidade poderão também servir como incentivo para a transferência modal na parte final do percurso, reduzindo o congestionamento no centro. Nos locais onde o serviço de transporte público regular é inexistente ou de fraca qualidade, por via dos reduzidos índices de urbanidade e, como tal, de procura potencial, como é o caso de Arroios, Folhadela ou Lordelo, a solução poderá passar pela expansão do serviço de transporte flexível.

As restantes intervenções na rede viária dizem respeito aos investimentos estritamente necessários para garantir um funcionamento mais eficiente do sistema rodoviário. Tem-se assim a materialização da variante nascente, criando uma ligação entre Torneiros e a IP4 em Mouços, reduzindo a necessidade de atravessamento do centro, e a densificação da rede viária em locais selecionados, como é o caso de Montezelos, Mateus e a envolvente ao centro comercial e ao Bairro Doutor Sá Carneiro. É importante referir que estas parcelas do território da cidade caracterizam-se por índices de acessibilidade multimodal relativamente elevados, pelo que a densificação urbana associada à criação de novos arruamentos poderá reforçar a utilização de modos alternativos ao automóvel.

Finalmente, no que respeita à logística e ao estacionamento destaca-se a expansão da ZEDL para a envolvente à Nossa Senhora da Conceição. A elevada pressão de estacionamento e a incidência de estacionamento ilegal, justifica a taxação do estacionamento com vista a promover a sua rotação ao longo do dia, beneficiando as várias atividades comerciais. No centro histórico da cidade, mais concretamente na rede de ruas pedonais e de acesso condicionado, a atividade logística deverá evoluir para um modelo de micrologística, apoiado por um centro de consolidação.

Em suma, o centro da cidade de Vila Real surge como agregador de um maior número de ações, o que é naturalmente expectável dado o seu carácter multimodal, remetendo para o restante território intervenções setoriais visando sempre pelo menos uma alternativa ao automóvel.

No mapa seguinte são resumidos os principais pontos da estratégia desenvolvida nas principais temáticas.

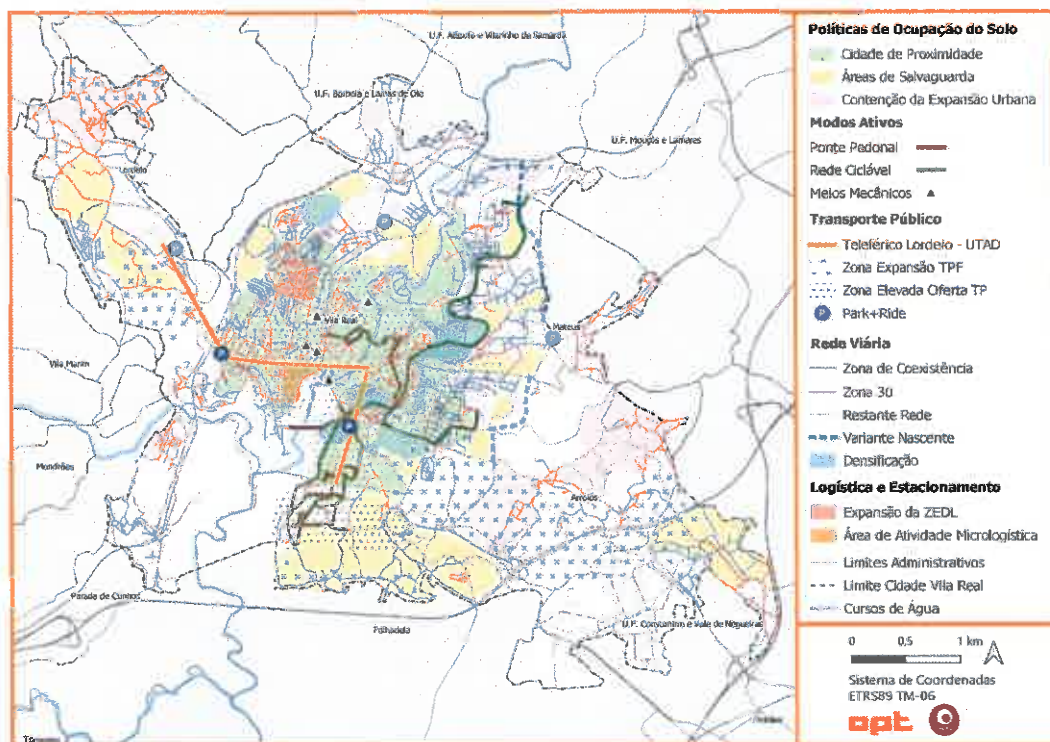


Fig. 50 Síntese da estratégia

6. Conclusão

Vila Real apresentou-se como um território desafiante por via da combinação do relevo acidentando e da configuração do sistema urbano e de mobilidade.

A equipa técnica agradece o profissionalismo e dedicação dos técnicos, da Diretora do Departamento de Planeamento e Gestão do Território, Arq. Susana Gomes, do Vereador das Acessibilidades, Mobilidade e Transportes, Eng. Adriano Sousa e do Sr. Presidente da Câmara Eng. Rui Santos, que permitiram o desenvolvimento bem-sucedido deste plano. Uma menção de destaque é também devida a todos os participantes nas sessões públicas, lembrando que o objetivo central do plano é o de beneficiar os residentes e os agentes económicos deste território.

Com este plano, o município de Vila Real ficará dotado dos meios para operacionalizar as alterações necessárias para o bom funcionamento do território, tornando-se num exemplo a seguir no que respeita à aplicação das melhores práticas na gestão da mobilidade urbana. É importante lembrar que a alteração do paradigma de mobilidade em qualquer território é um longo processo, pelo que a conclusão deste PMUS é apenas a primeira etapa.

7. Referências

ACIV (2018). Definição de uma política e de princípios de organização e de gestão do sistema de estacionamentos públicos em Vila Real – Propostas.

Ahlfeldt, G.; Pietrostefani, E. (2019) The economic effects of density: A synthesis. Journal of Urban Economics. 111, 93-107,

Comissão Europeia (2020) COM/2020/789. Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente – pôr os transportes europeus na senda do futuro. Comissão Europeia: Bruxelas

CMVR (2015) Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano de Vila Real – PEDUVR.

Dale, S.; Chu, N. (2013) The essential guide to cable cars, urban gondolas & cable propelled transit. Toronto: Creative Urban Projects.

ELTIS (2019). Guidelines for developing a sustainable urban mobility plan. Second edition: Eltis: Bruxelas

Guo, Z. (2013). Does residential parking supply affect household car ownership? The case of New York city. Journal of Transport Geography. 26, 18-28

IMTT (2011) Guia para a Elaboração de Planos de Mobilidade e Transportes. Março de 2011

IMT (2020) Documento normativo para a aplicação a arruamentos urbanos. Fascículo II: Características geométricas para rodovias para tráfego motorizado. Lisboa: IMT

Kirschner, F.; Lanzendorf, M. (2020) Parking management for promoting sustainable transport in urban neighbourhoods. A review of existing policies and challenges from a German perspective, Transport Reviews, 40, 1, 54-75

OCDE (2012) Compact city policies: A comparative assessment. OECD Green Growth Studies.

Pucher, J.; Buhler, R. (2008). Making cycling irresistible: lessons from the Netherlands, Denmark and Germany. Transport Reviews. 28, 4. 495-528

Vuchic, V. (2007) Urban transit systems and technology. John Wiley and Sons

8. Equipa de projeto

A equipa encarregue deste estudo é composta por um consórcio entre a OPT – Optimização e Planeamento de Transportes SA e a Oval Projetos Lda.

Sandra Vasconcelos Lameiras (coordenadora executiva)

Mestre em Tecnologias do Ambiente pela Universidade do Minho (2011), Licenciada em Eng^a Química pela Faculdade de Engenharia do Porto (1998), Pré-Bolonha. Exerceu funções de administradora executiva de empresas públicas e privadas na área dos transportes e mobilidade (entre 2009 e 2015). Desde 2016 exerce funções na comissão executiva da OPT acumulando o cargo de Diretora da área da mobilidade.

Miguel Lopes (coordenador técnico)

Doutorado em Engenharia Civil pela Universidade do Porto (2015) e Mestre em Engenharia Civil pela Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, com especialização em planeamento do território (2010). Atualmente é membro integrado no CITTA – Centro de investigação do Território, Transportes e Ambiente da FEUP e desde 2021 desempenha as funções de Coordenador da área da mobilidade na OPT.

André Pinto (consultor)

Mestre em Riscos, Cidades e Ordenamento do Território (2020) e Licenciado em Geografia (2018), ambos pela Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Desempenha funções de geógrafo, técnico de mobilidade e transportes na OPT, desde 2022.

Inês Monteiro (consultora)

Mestre em Engenharia e Gestão Industrial pela Universidade de Aveiro (2019). Desempenha as funções de consultora em mobilidade e transportes na OPT desde 2019.

Mafalda Marinho (designer)

Licenciatura em Design de Comunicação pela Faculdade Belas Artes da Universidade do Porto (2017). Desempenha funções de designer na OPT desde 2019.

Thiago Sobral (consultor)

Doutorado em Sistemas de Transportes pela Universidade do Porto (2019) e Mestre em Engenharia de Serviços e Gestão pela Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto (2014). Atualmente desempenha as funções de Coordenador Técnico na área de inovação na OPT.

Avelino Oliveira (coordenador executivo)

Doutorado na Faculdade de Ciências Humanas e Sociais da Universidade Fernando Pessoa (2012) e Licenciado em Arquitetura pela Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto (1995), Pré-Bolonha. Secretário executivo da Área Metropolitana do Porto (AMP), onde desempenhou funções de responsável pela Autoridade Metropolitana de Transportes (2013-2017). Exerceu funções de administrador não executivo da Sociedade de Transportes Coletivos do Porto (STCP) (2018 – 2021);

Docente no Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas (ISCSP) – Universidade de Lisboa a licenciatura da Área de Administração Pública e Políticas do Território (2017- atual);

Docente na Faculdade de Ciência e Tecnologia da Universidade Fernando Pessoa (2001 – atual);

Sócio, Gerente e Coordenador Geral da OVAL – Arquitetura e Engenharia, Lda. ligada à arquitetura, engenharia, avaliação imobiliária, gestão e fiscalização de obra e consultadoria especializada (2014 – atual);

Jorge Toscano (coordenador técnico)

Licenciatura em Arquitetura pela Faculdade de Arquitetura da universidade do Porto (1995), Pré-Bolonha. Arquiteto com funções de coordenação e gestão de projetos desde 1996, socio de vários gabinetes de arquitetura, atual sócio-gerente da AAT, Lda. Gestor dos projetos Requalificação da Estrada D. Miguel (Pedonal) em Gondomar e das Ciclovias Urbanas de Lagos. Participou no PMUS da Póvoa de Varzim no âmbito do enquadramento técnico e urbanístico.

Rafael Silva (consultor)

Mestre em Sistemas de Informação Geográfica e Ordenamento do Território (2022) e Licenciado em Geografia (2018), ambos pela Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Desempenha funções de geógrafo, técnica de mobilidade e transportes na OLV, desde 2019.



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

RELATÓRIO 3 - ANEXOS
FICHAS DE AÇÃO



Revisão	Autor(es)	Descrição da versão	Data de fecho
1.0	OPT	1ª versão	19/05/2023
2.0	<u>Coordenação Equipa:</u> Sandra Vasconcelos Lameiras <u>Coordenação Técnica:</u> Miguel Lopes André Pinto Inês Monteiro Mafalda Marinho Thiago Sobral Oval <u>Coordenação Equipa:</u> Avelino Oliveira <u>Coordenação Técnica:</u> Jorge Toscano Rafael Silva	Versão final Atualizada com os contributos da discussão pública	25/08/2023

Código

20230825_R_CMVilaReal_PRJ_0215_PMUS_Fichas_Acao

Cliente



**Índice**

OU.01. CRIAÇÃO DE UM NOVO BRANDING DA CIDADE DE PROXIMIDADE	1
OU.02. APOIAR A REDEFINIÇÃO DOS CRITÉRIOS DE OCUPAÇÃO DO SOLO EM FUNÇÃO DOS ÍNDICES DE ACESSIBILIDADE	3
OU.03. REDEFINIÇÃO DOS CRITÉRIOS DE ESTACIONAMENTO PRIVADO	5
OU.04. REALIZAÇÃO DE UM INQUÉRITO À MOBILIDADE DA POPULAÇÃO RESIDENTE	7
OU.05. DEFINIÇÃO DE UM SISTEMA URBANO DE CENTRALIDADES	9
MA.01. REALIZAÇÃO DE CADASTRO DA INFRAESTRUTURA DE MODOS ATIVOS	11
MA.02. ELABORAÇÃO DO REGULAMENTO PARA A MICROMOBILIDADE	13
MA.03. REALIZAÇÃO DE UM ESTUDO PARA A REDEFINIÇÃO DOS LOCAIS DE ATRAVESAMENTO DE PEÕES	15
MA.04. MELHORIA DAS CONDIÇÕES DE CIRCULAÇÃO PEDONAL NA CIDADE CENTRAL E NA PROXIMIDADE AOS GRANDES POLOS GERADORES	17
MA.05. MELHORIA DOS NÍVEIS DE SEGURANÇA DA CIRCULAÇÃO PEDONAL NOS TERRITÓRIOS DE BAIXA DENSIDADE	19
MA.06. REFORÇO DOS MEIOS MECÂNICOS PARA TRANSPOSIÇÃO DOS DECLIVES MAIS ACENTUADOS	21
MA.07. REFORÇO DA CONECTIVIDADE EM MODOS ATIVOS DOS POLOS RESIDENCIAIS À RESTANTE MALHA URBANA	23
MA.09. SOBREVLAÇÃO DAS PASSADEIRAS NOS EIXOS COM MAIOR VOLUME DE TRÁFEGO	27
MA.10. EXTENSÃO DA ECOPISTA DO CORGO COM LIGAÇÃO AOS AGLOMERADOS RESIDENCIAIS ADJACENTES	29
MA.11. ESTRUTURAÇÃO DE REDE CICLÁVEL URBANA, COM ENFOQUE NOS ESTABELECIMENTOS DE ENSINO	31
MA.12. CRIAÇÃO DE PONTOS PARA ESTACIONAMENTO DE BICICLETAS NOS GRANDES GERADORES	33
MA.13. EXPANSÃO DO SISTEMA DE MICROMOBILIDADE PARTILHADA	35
MA.14. TRANSFORMAÇÃO DO CENTRO DA CIDADE E ZONAS RESIDENCIAIS EM ZONA 30, FOCADA EM ESTRATÉGIAS DE ACALMIA	37
MA.15. CRIAÇÃO DE ZONAS DE COEXISTÊNCIA EM ARRUAMENTOS DE MENOR LARGURA E EM ZONAS RESIDENCIAIS SELECIONADAS	39
MA.16. REALIZAÇÃO DE PROJETOS PILOTO DE URBANISMO TÁTICO PARA CRIAÇÃO DE ZONAS DE VIZINHANÇA E NOVOS ARRUAMENTOS PEDONAIS	41
MA.17. REALIZAÇÃO DE CAMPANHAS DE PROMOÇÃO DA UTILIZAÇÃO DOS MODOS ATIVOS (PEDIBUS E BIKEBUS) PELA POPULAÇÃO ESCOLAR	43
TP.01. REALIZAÇÃO DE UM ESTUDO PARA A OTIMIZAÇÃO DA OFERTA DA REDE DOS TUVR II	45
TP.02. REALIZAÇÃO DE UM ESTUDO PARA A EXPANSÃO DO TPF A ZONAS SEM OFERTA	47
TP.03. REALIZAÇÃO DE UM ESTUDO PARA IDENTIFICAÇÃO DE POSSÍVEIS CORREDORES BUS	49
TP.04. REALIZAÇÃO DE INQUÉRITO DE SATISFAÇÃO AOS UTILIZADORES DA REDE DOS TUVR	51
TP.05. PROMOÇÃO DA SUBSTITUIÇÃO GRADUAL DA FROTA DE TP POR VEÍCULOS NÃO POLUENTES	53
TP.06. PROMOÇÃO DA ELABORAÇÃO DE PLANOS DE MOBILIDADE PARA EQUIPAMENTOS DE INTERESSE GERAL	55
TP.07. REALIZAÇÃO DE UM ESTUDO PARA A OTIMIZAÇÃO DO SERVIÇO DE TÁXIS	57
TP.08. MELHORIA DAS CONDIÇÕES DE ESPERA E ACESSO ÀS PARAGENS	59
TP.09. IMPLEMENTAÇÃO DE PAINÉIS DE INFORMAÇÃO EM TEMPO REAL, DE FORMA PROGRESSIVA, NAS PARAGENS COM MAIOR OFERTA	61
TP.10. CRIAÇÃO DE INFRAESTRUTURAS DE PARK & RIDE	63
TP.11. IMPLEMENTAÇÃO DE UMA LIGAÇÃO EM TELEFÉRICO NO EIXO HOSPITAL - UTAD	65
TP.12. ATUALIZAÇÃO DA APP DOS URBANOS DE VILA REAL	67
TP.13. IMPLEMENTAÇÃO DE UMA PLATAFORMA TECNOLÓGICA DE GESTÃO DO TPF	69

TP.14. REALIZAÇÃO DE CAMPANHAS DE INCENTIVO À UTILIZAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO	71
CI.01. REDEFINIÇÃO DOS CRITÉRIOS DE DIMENSIONAMENTO DOS PERFIS DOS ARRUAMENTOS	73
CI.02. REALIZAÇÃO DE UM ESTUDO DE TRÁFEGO PARA A MELHORIA DAS CONDIÇÕES DE CIRCULAÇÃO ENTRE MARGENS E DOS FLUXOS DE ATRAVESSAMENTO	75
CI.03. REDEFINIÇÃO DA POLÍTICA DE ESTACIONAMENTO	77
CI.04. REFORÇO DAS MEDIDAS DE COMBATE AO ESTACIONAMENTO ILEGAL	79
CI.05. AUMENTO DO NÚMERO DE EIXOS RESTRITOS À CIRCULAÇÃO DE PESADOS	81
CI.06. REALIZAÇÃO DE UM PLANO PARA A OTIMIZAÇÃO DA SINALIZAÇÃO VIÁRIA	83
CI.07. DENSIFICAÇÃO DA REDE VIÁRIA URBANA	85
CI.08. CONSTRUÇÃO DA VARIANTE NASCENTE	87
CI.09. IMPLEMENTAÇÃO DE SOLUÇÕES KISS & GO NOS ACESSOS AOS PRINCIPAIS ESTABELECIMENTOS DE ENSINO	89
CI.10. CRIAÇÃO DE REGULAMENTAÇÃO PARA A LOGÍSTICA URBANA	91
CI.11. REALIZAÇÃO DE UM ESTUDO PARA A LOCALIZAÇÃO DOS LOCAIS PARA CARGAS E DESCARGAS	93
CI.12. IMPLEMENTAÇÃO DE SOLUÇÕES DE MICROLOGÍSTICA E DE CONSOLIDAÇÃO DE LOGÍSTICA URBANA	95
CI.13. ATUALIZAÇÃO DA FROTA DO MUNICÍPIO PARA VEÍCULOS ZERO EMISSÕES	97
CI.14. REFORÇO DA INFRAESTRUTURA DE CARREGAMENTO PARA VEÍCULOS ELÉTRICOS	99
CI.15. IMPLEMENTAÇÃO DE UM SISTEMA INTELIGENTE DE GESTÃO E INFORMAÇÃO DE TRÁFEGO EM TEMPO REAL	101
CI.16. IMPLEMENTAÇÃO DE SISTEMA INTELIGENTE DE SINALIZAÇÃO DO ESTACIONAMENTO EM TEMPO REAL	103



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	OU. OCUPAÇÃO URBANA	PRIORIDADE	Média	Nº	OU.01
AÇÃO	OU.01. Criação de um novo branding da cidade de proximidade				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A forte independência entre o sistema de uso de solo e o sistema de mobilidade, que constitui a espinha dorsal do PMUS, implica que o município assuma a importância do urbanismo de proximidade. Para tal, este plano carece ainda de uma forte identidade onde esteja ancorada e vinculada a ideia de uma mobilidade sustentável.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Definição de uma imagem de marca, através da criação de um logótipo associado a uma imagem e um lema, que estejam preferencialmente ligados à identidade vila-realense, sendo também alusivos a aspetos históricos, culturais e ligações à mobilidade sustentável. Deve desenvolver-se uma estratégia de comunicação, baseada na distribuição de material informativo, publicações nas redes sociais e publicidade, bem como a promoção de eventos relacionados com a mobilidade sustentável.				
RESULTADOS ESPERADOS	Sensibilização da população para a temática da mobilidade sustentável Promoção de hábitos de mobilidade mais sustentáveis				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Criação da imagem de marca Comunicações mensais na temática da mobilidade Realização de eventos e organização de uma conferência anual	40%
DE 2 A 5 ANOS	Comunicações mensais na temática da mobilidade Realização de eventos e organização de uma conferência anual	60%
MAIS QUE 5 ANOS	Comunicações mensais na temática da mobilidade Realização de eventos e organização de uma conferência anual	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de eventos realizados;
Nº de conferências anuais realizadas
Nº de ações de divulgação realizadas

METODOLOGIA DE CÁLCULO Contabilização do nº de eventos/ comunicações

META(S)

10 Eventos na Semana da Mobilidade
10 Conferências realizadas
120 Comunicações na temática da mobilidade

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

Criação da Marca
Campanha de divulgação da Marca

METODOLOGIA DE CÁLCULO -

META(S)

Marca criada
Divulgação da campanha

ENTIDADES INTERVENIENTES CM Vila Real

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	50 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	30 000,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	50 000,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	130 000,00 €	0,00 €	0,00 €

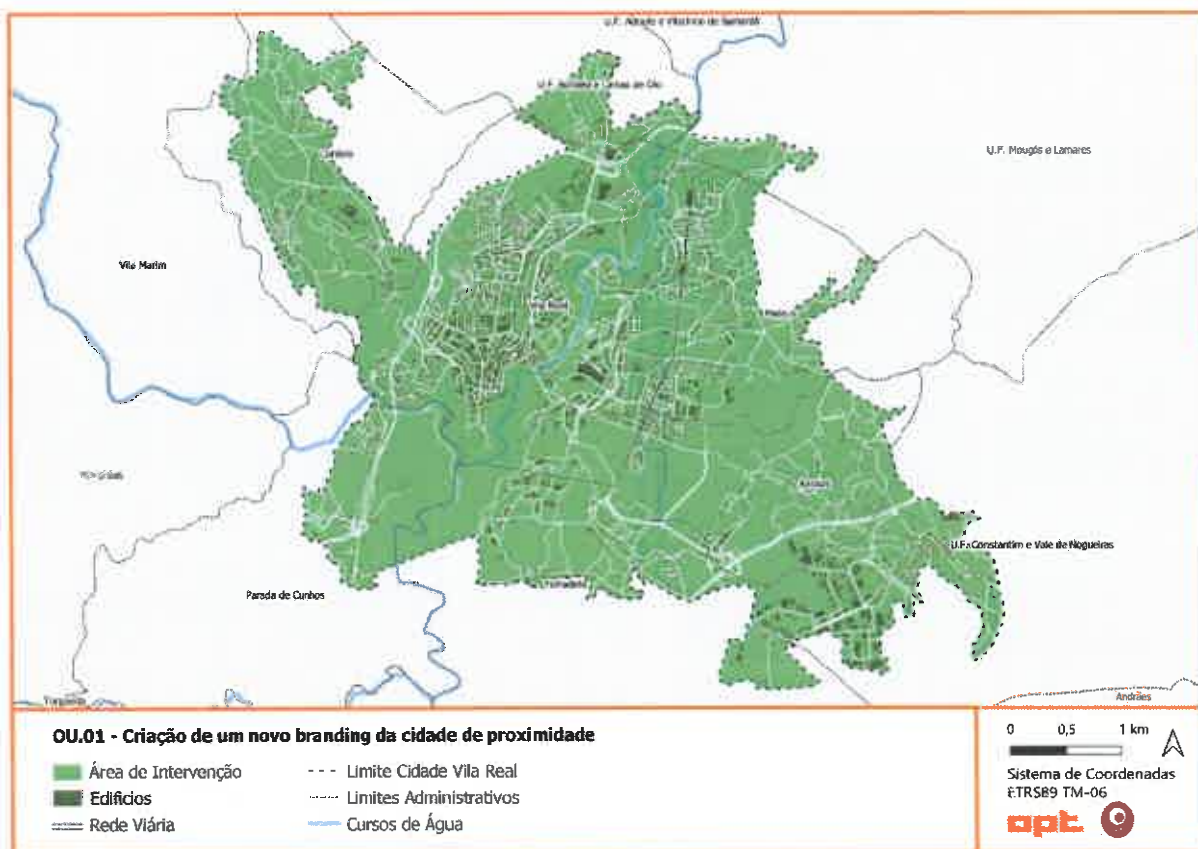


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	100%
COMUNITÁRIO	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Sem interdependências
-----------------------	-----------------------

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



Handwritten initials and signature in blue ink.

PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	OU. OCUPAÇÃO URBANA	PRIORIDADE	Alta	Nº	OU.02
AÇÃO	OU.02. Apoiar a redefinição dos critérios de ocupação do solo em função dos índices de acessibilidade				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Os índices de acessibilidade são uma ferramenta essencial para identificar, legitimamente, os territórios que possuem à partida potencial para o estabelecimento de hábitos de mobilidade mais sustentáveis. Permitem também identificar, no extremo oposto, as áreas onde os modos ativos ou mesmo o transporte público dificilmente se assumem como alternativa e onde a expansão urbana deve ser restringida.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Alteração do índice de utilização em vigor no PU, gerando-se potencial com o aumento da atratividade do território, bem como acelerar o processo de mudança de hábitos de mobilidade. No território da cidade de proximidade propõe-se a bonificação de 15% no índice de utilização, face ao permitido no Plano de Urbanização. Nas áreas de salvaguarda é importante condicionar a expansão urbana ao desenvolvimento de Planos de Pormenor. No território destinado a contenção da expansão urbana propõe-se a redução do índice de utilização em 75% face aos valores atualmente em vigor.				
RESULTADOS ESPERADOS	Valorização do urbanismo de proximidade Promoção da utilização dos modos ativos				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Desenvolvimento e incorporação dos critérios nos instrumentos de gestão territorial	80%
DE 2 A 5 ANOS	Acompanhamento dos resultados	100%
MAIS QUE 5 ANOS	Acompanhamento dos resultados	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
-------------------------------	---

META(S)

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

Desenvolvimento dos critérios para incorporação nos instrumentos de gestão territorial

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Criação de uma equipa de articulação entre os instrumentos de gestão territorial e a visão estabelecida no PMUS
-------------------------------	---

META(S)

Incorporação dos critérios nos instrumentos de gestão territorial

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real
---------------------------------	--------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	0,00 €	0,00 €

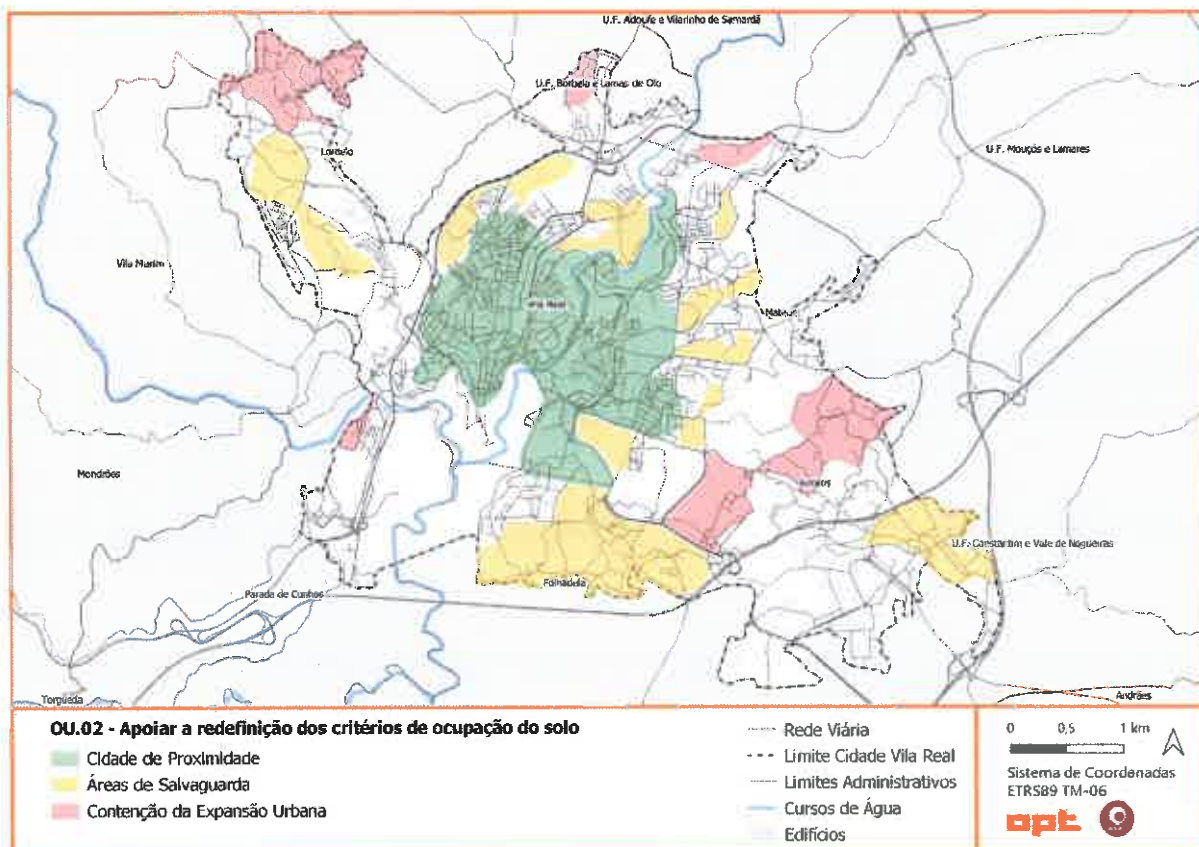
FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO

MUNICÍPIO	-
COMUNITÁRIO	-

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES: Sem interdependências

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	OU. OCUPAÇÃO URBANA	PRIORIDADE	Alta	Nº	OU.03
AÇÃO	OU.03. Redefinição dos critérios de estacionamento privado				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A dotação do estacionamento automóvel nas novas construções é vista como um dos principais desafios para a promoção da mobilidade sustentável em áreas urbanas, ao encorajar a dependência automóvel. O desafio passa então por encontrar formas de reduzir a propensão para a utilização do automóvel, atuando diretamente na origem, ou seja, nos critérios de dotação de estacionamento.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Redução da exigência de estacionamento em novas construções residenciais, de comércio e serviços, no território da cidade de proximidade, levando à partida a uma menor propensão para a posse de viatura individual e, conseqüentemente a sua utilização diária. Propõe-se a definição de 50% do valor para o nº de mínimo de lugares, nas edificações no interior da cidade de proximidade.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução da utilização do automóvel Promoção da utilização do transporte público e dos modos ativos				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Desenvolvimento e incorporação dos critérios nos instrumentos de gestão territorial	80%
DE 2 A 5 ANOS	Acompanhamento dos resultados	100%
MAIS QUE 5 ANOS	Acompanhamento dos resultados	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

Desenvolvimento dos critérios para incorporação nos instrumentos de gestão territorial	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Criação de uma equipa de articulação entre os instrumentos de gestão territorial e a visão estabelecida no PMUS
META(S)	
Incorporação dos critérios nos instrumentos de gestão territorial	
ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real

PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	OU. OCUPAÇÃO URBANA	PRIORIDADE	Alta	Nº	OU.04
AÇÃO	OU.04. Realização de um inquérito à mobilidade da população residente				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Os momentos censitários, realizados a cada 10 anos, são na atualidade a única fonte regular de informação relativa aos padrões de mobilidade. Sendo estes de extrema importância no planeamento da mobilidade, a sua periodicidade não se adequa com o faseamento deste plano.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Realização de inquéritos regulares, e abrangendo uma amostra com significância estatística. Para uma população residente de aproximadamente 30mil habitantes prevê-se a necessidade de uma amostra de aproximadamente 2 200 inquéritos. De forma a permitir avaliar os resultados da aplicação das diferentes ações do PMUS propõe-se uma periodicidade de 2 anos.				
RESULTADOS ESPERADOS	Conhecimento da evolução do panorama da mobilidade da população residente Ajuste das estratégias planeadas ou em curso				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Realização de inquéritos de acordo com a periodicidade definida	20%
DE 2 A 5 ANOS	Realização de inquéritos de acordo com a periodicidade definida	40%
MAIS QUE 5 ANOS	Realização de inquéritos de acordo com a periodicidade definida	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de inquéritos à população realizados

METODOLOGIA DE CÁLCULO

-

META(S)

5 Inquéritos bienais realizados

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

METODOLOGIA DE CÁLCULO

-

META(S)

ENTIDADES INTERVENIENTES

CM Vila Real

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	15 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	15 000,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	45 000,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	75 000,00 €	0,00 €	0,00 €



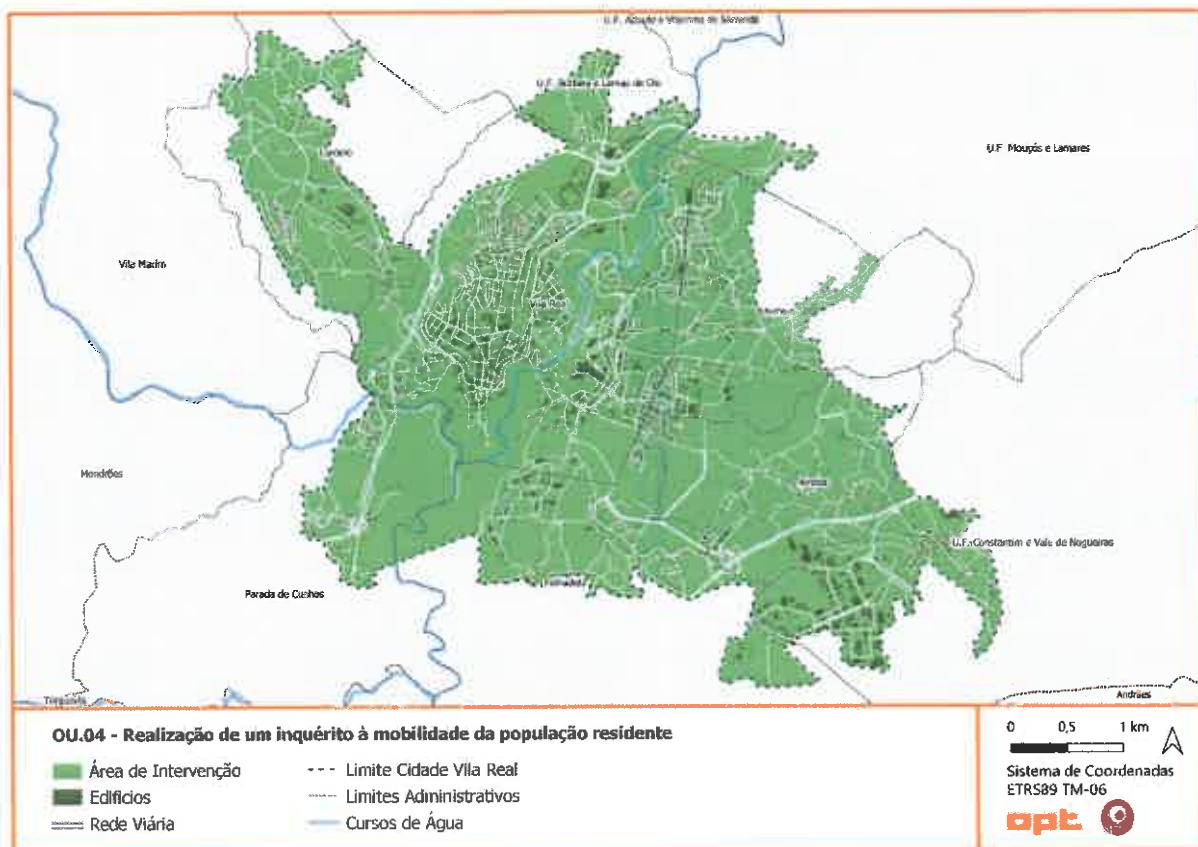
FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO

MUNICÍPIO	100%
COMUNITÁRIO	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES Sem interdependências

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	OU. OCUPAÇÃO URBANA	PRIORIDADE	Alta	Nº	OU.05
AÇÃO	OU.05. Definição de um sistema urbano de centralidades				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Partindo de pequenas centralidades de proximidade até à principal centralidade do município, a hierarquização do sistema de centralidades é fundamental para estruturar a macroestrutura do território, orientando a expansão do território, identificando as linhas mestras para a melhoria do sistema de transporte público e definindo a estratégia de localização de equipamentos públicos.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Definição das principais unidades de vizinhança, sendo entendidas como principais "bairros" da cidade, estruturando-se em três níveis hierárquicos. Associando a cada nível hierárquico um conjunto de diretrizes relacionadas com a dotação de equipamentos públicos, tipologia de comércio e cobertura de transporte público, permitirão otimizar a evolução do modelo territorial.				
RESULTADOS ESPERADOS	Reestruturação do modelo de organização territorial Valorização dos modos ativos				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Desenvolvimento e incorporação dos critérios nos instrumentos de gestão territorial	80%
DE 2 A 5 ANOS	Acompanhamento dos resultados	100%
MAIS QUE 5 ANOS	Acompanhamento dos resultados	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

METODOLOGIA DE CÁLCULO	
META(S)	

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

Desenvolvimento dos critérios para incorporação nos instrumentos de gestão territorial

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Criação de uma equipa de articulação entre os instrumentos de gestão territorial e a visão estabelecida no PMUS
META(S)	

Incorporação dos critérios nos instrumentos de gestão territorial

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real
---------------------------------	--------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	0,00 €	0,00 €

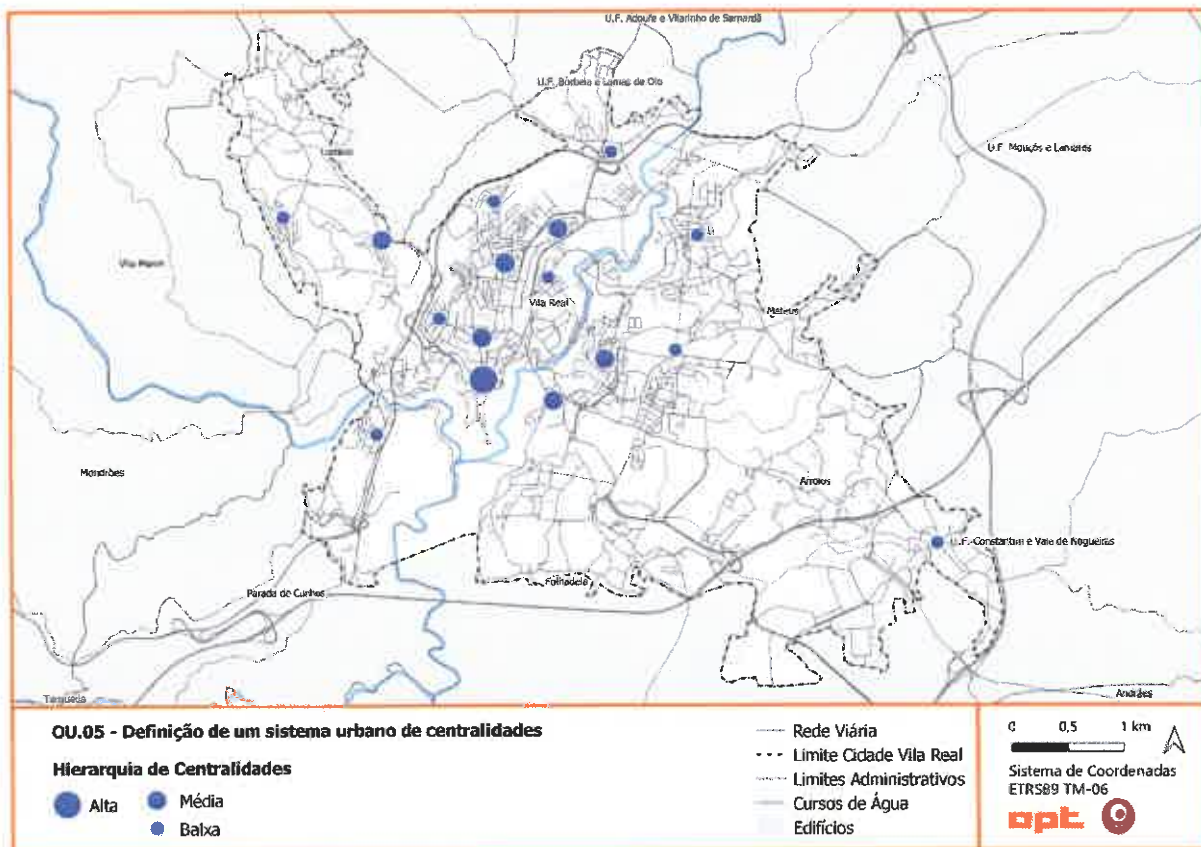
FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO

MUNICÍPIO	-
COMUNITÁRIO	-

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Sem interdependências
-----------------------	-----------------------

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Alta	Nº	MA.01
AÇÃO	MA.01. Realização de cadastro da infraestrutura de modos ativos				
CONTEXTUALIZAÇÃO	No processo de diagnóstico deste PMUS ficou demonstrada a fragilidade do sistema pedonal no que respeita à provisão de condições adequadas à circulação, tendo sido identificado que mais de metade dos arruamentos na área de estudo não possuem condições necessárias para a circulação pedonal em segurança. Torna-se então necessário conhecer, em pormenor, o estado da rede pedonal, com vista a hierarquizar as intervenções futuras.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Criação de um cadastro detalhado onde conste toda a informação relativa aos níveis de acessibilidade pedonal e ciclável. Deve ser dado enfoque ao tipo de pavimento, estado de conservação do mesmo, largura do canal de circulação, existência de barreiras arquitetónicas, declive e condições de iluminação. Este diagnóstico deverá, preferencialmente, ser realizado sobre um modelo SIG.				
RESULTADOS ESPERADOS	Valorização dos modos ativos Criação de uma base de dados para otimização de intervenções futuras				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Desenvolvimento do cadastro e manutenção da sua atualização	80%
DE 2 A 5 ANOS	Manutenção da atualização do cadastro	90%
MAIS QUE 5 ANOS	Manutenção da atualização do cadastro	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de atualizações anuais

METODOLOGIA DE CÁLCULO

META(S)

10 Atualizações anuais ao cadastro

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

Realização do cadastro

METODOLOGIA DE CÁLCULO

META(S)

Realização do cadastro

ENTIDADES INTERVENIENTES

CM Vila Real

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	0,00 €	0,00 €

FONTES DE FINANCIAMENTO E PARTICIPAÇÃO

MUNICÍPIO

-

COMUNITÁRIO

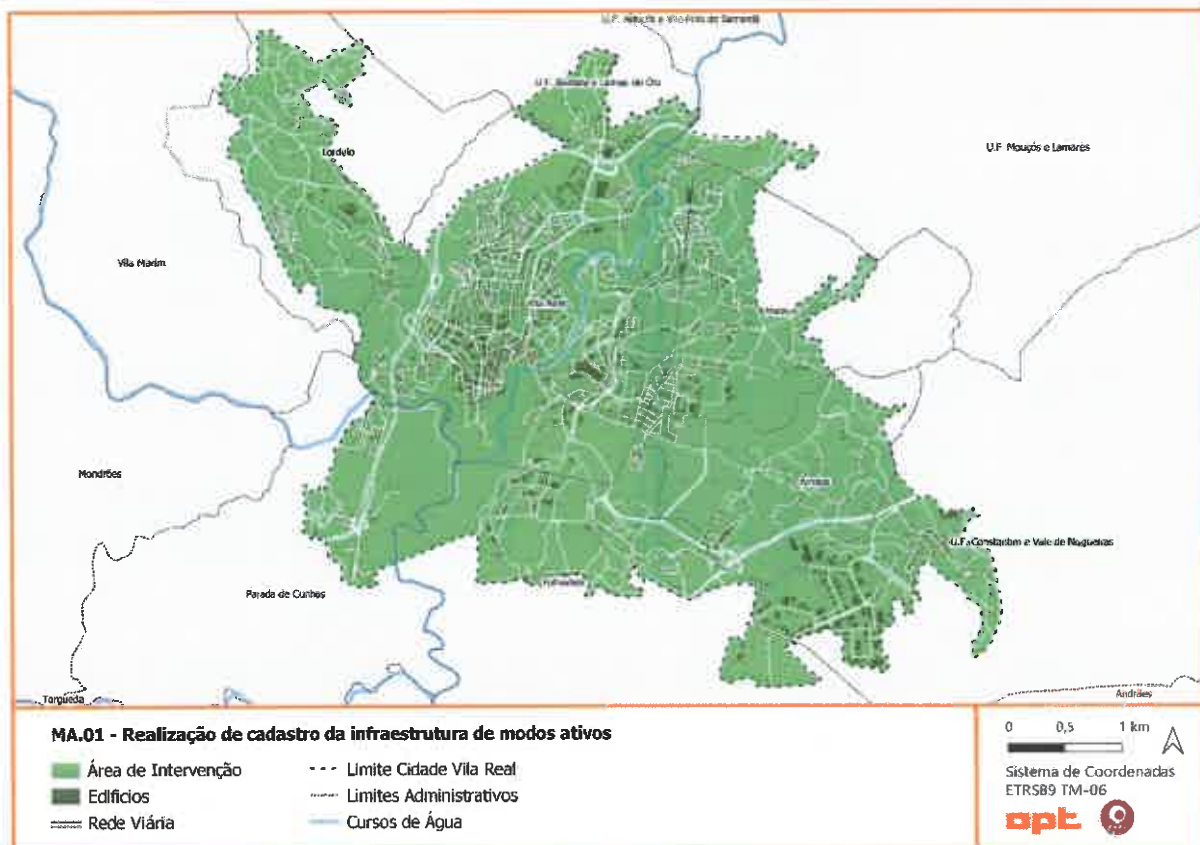
-

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES

Precedência: MA.03; MA.04; MA.05; MA.07; MA.14; MA.15; MA.16

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



Handwritten initials and signature in blue ink.

PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Alta	Nº	MA.02
AÇÃO	MA.02. Elaboração do Regulamento para a Micromobilidade				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A micromobilidade, com soluções baseadas em veículos de pequenas dimensões, criou uma verdadeira disrupção no modelo de mobilidade de várias cidades. Possibilitando deslocamentos não poluentes, com um esforço físico muito reduzido dada a assistência da propulsão elétrica, e a velocidades altamente competitivas com outros modos concorrentes, a utilização destas novas soluções não está isenta de riscos. Acidentes com peões nos passeios e com outros veículos na faixa de rodagem, por vezes com consequências trágicas, e ocupação indevida do espaço público são consequências frequentes da falta de fiscalização e regulação na operação destes sistemas.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Desenvolvimento de um regulamento Municipal para disciplinar a utilização da Micromobilidade partilhada, para bicicletas e trotinetes, nomeadamente nos aspetos que afetem questões de operação do sistema. Este regulamento deverá incidir em aspetos como horários de operação, zonas de estacionamento autorizado, número máximo de veículos, sistema de pagamento, locais de circulação, mecanismo de partilha de dados com o município e outros requisitos relacionados com a logística dos operadores e responsabilidades com a fiscalização.				
RESULTADOS ESPERADOS	Valorização dos modos ativos; Redução da ocupação abusiva do espaço público; Redução dos índices de sinistralidade				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Desenvolvimento do regulamento	100%
DE 2 A 5 ANOS	-	100%
MAIS QUE 5 ANOS	-	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Infrações cometidas por ano (de acordo com o regulamento)

METODOLOGIA DE CÁLCULO

-

META(S)

Redução gradual das infrações cometidas por ano

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

Criação do regulamento para a micromobilidade

METODOLOGIA DE CÁLCULO

-

META(S)

Criação e aprovação do regulamento para a micromobilidade

ENTIDADES INTERVENIENTES

CM Vila Real

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	35 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	35 000,00 €	0,00 €	0,00 €



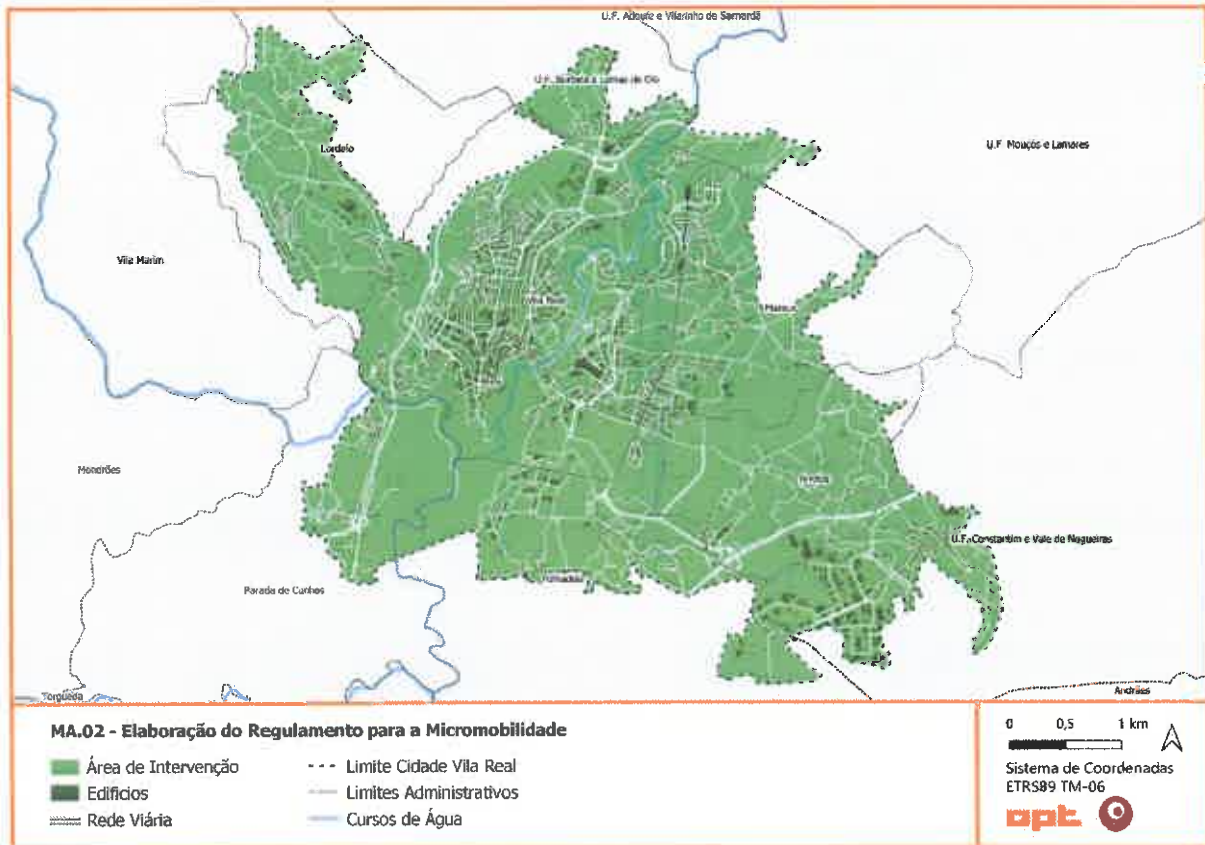
FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO

MUNICÍPIO	100%
COMUNITÁRIO	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES Precedência: MA.13; CI.02

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



25
[Handwritten signature]

PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Média	Nº	MA.03
AÇÃO	MA.03. Realização de um estudo para a redefinição dos locais de atravessamento de peões				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Os locais de atravessamento de peões são uma parte essencial da infraestrutura urbana, permitindo o atravessamento em condições de segurança, reduzindo o risco de acidentes. Ao mesmo tempo devem disciplinar o comportamento dos peões, permitindo o seu atravessamento em locais selecionados.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Redefinição dos locais de atravessamento de peões através de um estudo, com enfoque para os principais equipamentos geradores de viagens, tais como estabelecimentos de ensino, de saúde, serviços públicos, grandes superfícies comerciais, igrejas, equipamentos desportivos e também na proximidade de paragens de autocarro. O cruzamento desta informação com os dados de sinistralidade poderá facilitar a definição de uma possível hierarquia de intervenções.				
RESULTADOS ESPERADOS	Valorização dos modos ativos Redução dos índices de sinistralidade				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Desenvolvimento do estudo	100%
DE 2 A 5 ANOS		100%
MAIS QUE 5 ANOS		100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

METODOLOGIA DE CÁLCULO	
META(S)	

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

Realização do estudo para a redefinição dos locais de atravessamento de peões	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	
META(S)	
Conclusão e apresentação do estudo para a redefinição dos locais de atravessamento de peões	
ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	20 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	20 000,00 €	0,00 €	0,00 €



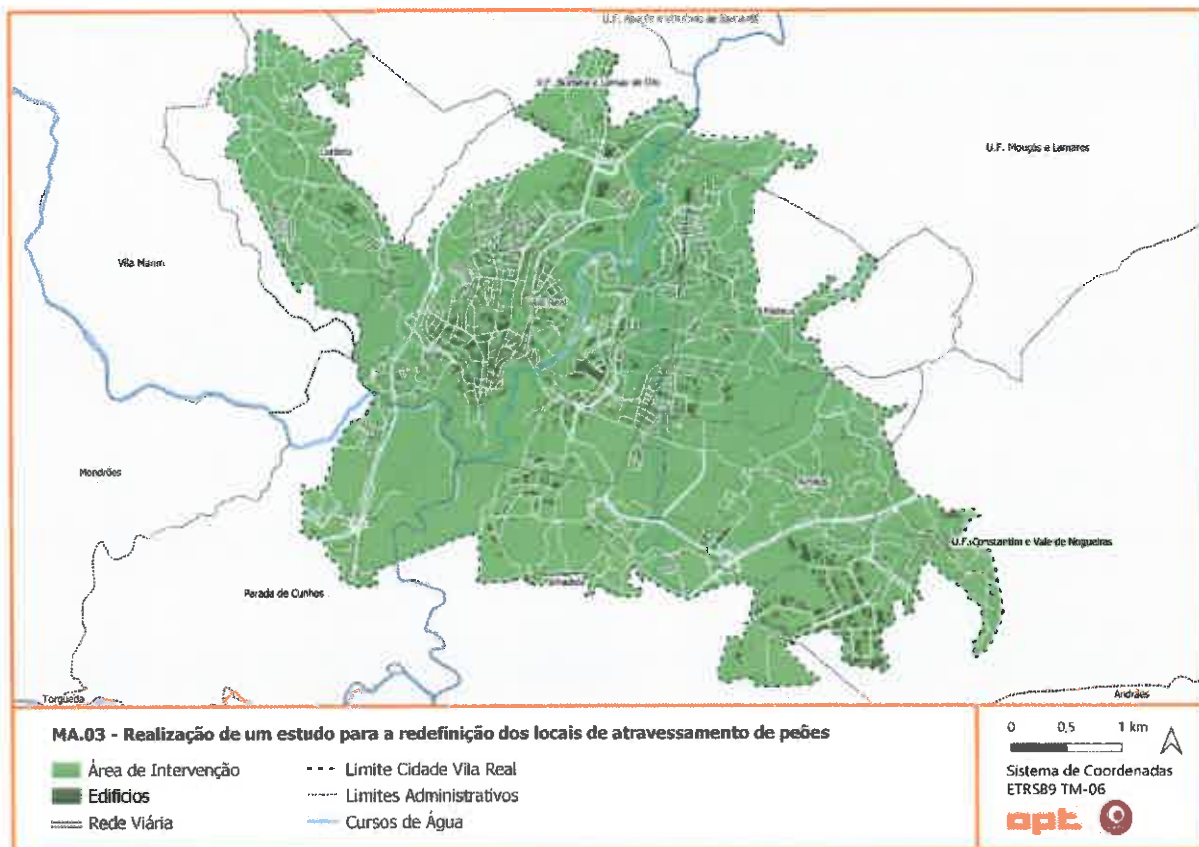
FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO

MUNICÍPIO	100%
COMUNITÁRIO	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES
 Antecedência: MA.01
 Precedência: MA.09

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



Handwritten signature and initials in blue ink.

PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Alta	Nº	MA.04
AÇÃO	MA.04. Melhoria das condições de circulação pedonal na cidade central e na proximidade aos Grandes Polos Geradores				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Apesar dos esforços desenvolvidos para a melhoria das condições de circulação pedonal na cidade de Vila Real, em especial daqueles com mobilidade reduzida, é ainda possível encontrar um conjunto significativo de vias que não reúnem as condições adequadas de circulação, normalmente pela ausência de passeios.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Desenvolvimento de intervenções na via pública, com a criação de passeios em localizações selecionadas no interior da cidade central. Devem ser promovidas velocidades de circulação baixas, nos arruamentos de perfil mais reduzido, prevendo-se sempre que necessário o estreitamento das faixas de rodagem ou estreitamento do número de vias, sentidos únicos de circulação ou conversão de estacionamento em espaço pedonal. Ao todo está prevista a criação de, aproximadamente, 22km de passeio no território em estudo. A curto prazo prevê-se a execução das ações já estudadas pelo município, no âmbito do PEDU e de outros programas. Já a médio e longo prazo prevê-se a execução do remanescente desta ação, devendo sempre ser encadeada com o cadastro de infraestrutura de modos ativos.				
RESULTADOS ESPERADOS	Aumento da quota modal do modo pedonal e do transporte público Redução dos índices de sinistralidade Qualificação do espaço público				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	6,7km de passeios criados	30%
DE 2 A 5 ANOS	13,2km de passeios criados	90%
MAIS QUE 5 ANOS	2,1km de passeios criados	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Extensão dos passeios a criar;
Quota modal do modo pedonal

METODOLOGIA DE CÁLCULO Inquérito à Mobilidade bienal

META(S)

22km de passeios a criar;
Aumento de 33% na quota modal dos modo pedonal face ao ano de implementação do PMUS

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

METODOLOGIA DE CÁLCULO

META(S)

ENTIDADES INTERVENIENTES

CM Vila Real; Infraestruturas de Portugal

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	647 712,00 €	809 640,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	2 384 100,00 €	2 980 125,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	704 288,00 €	255 360,00 €
TOTAL	0,00 €	3 236 100,00 €	4 045 125,00 €



FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO

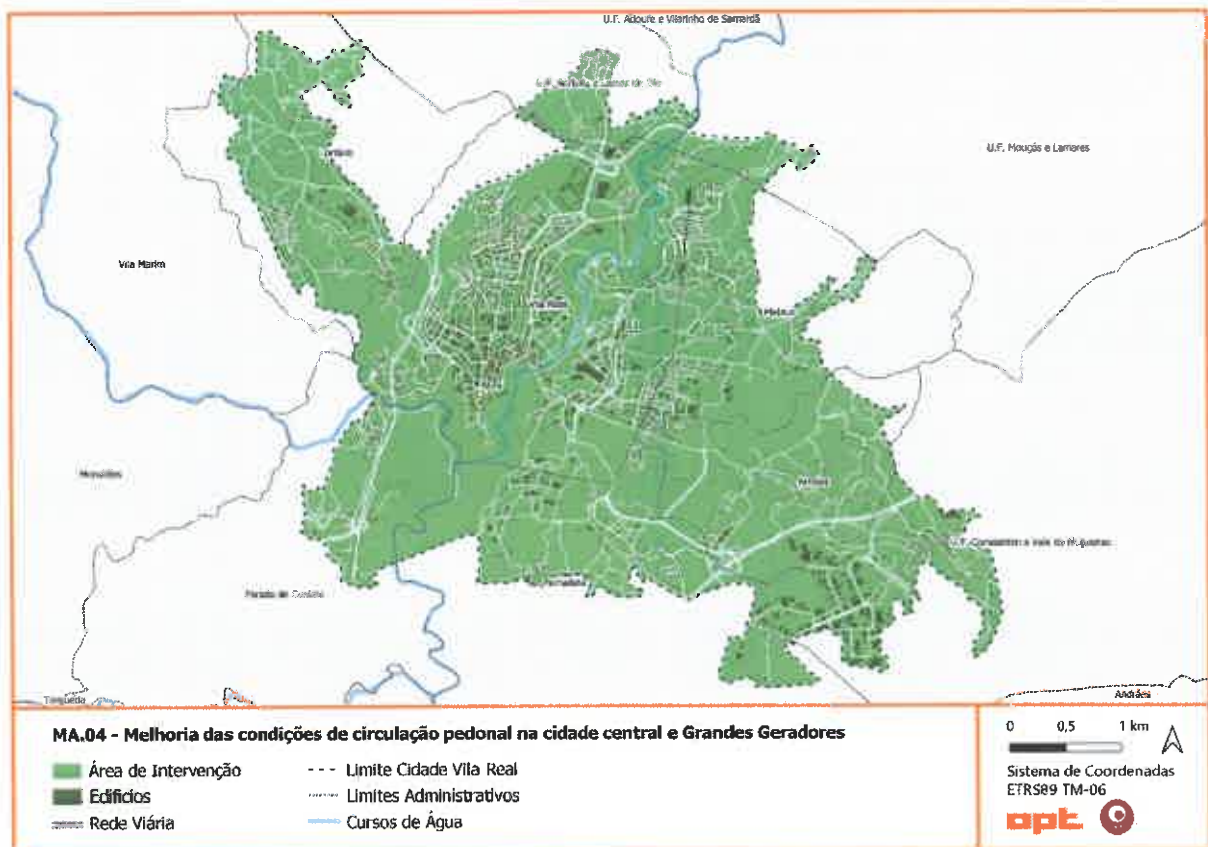
MUNICÍPIO	15%
COMUNITÁRIO	85%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES

Antecedência: MA.01; MA.09; CI.04
 Precedência: MA.06
 Interdependência: TP.01; MA.07; TP.07; TP.08

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



Handwritten signature

PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Média	Nº	MA.05
AÇÃO	MA.05. Melhoria dos níveis de segurança da circulação pedonal nos territórios de baixa densidade				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Territórios de baixa densidade apresentam constrangimentos constantes à circulação pedonal. É comum verificar-se a inexistência de passeios ou outras plataformas para circulação segura de peões. Frequentemente se observam deslocações a pé com recurso à faixa de rodagem, onde existem veículos estacionados nas bermas e a circularem a grandes velocidades, aumentando o potencial de atropelamento.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Criação de condições físicas, nos diferentes aglomerados residenciais dos territórios de baixa densidade, para a circulação segura de peões e reforçando os níveis de iluminação pública. Defende-se a materialização da estratégia através de ações de urbanismo tático para redução de velocidades de circulação nestes locais, como é o caso de marcações no pavimento ou a instalação de mobiliário urbano para promover a redução da velocidade de circulação. A criação de zonas 30 e de coexistência, contempladas em outras ações neste plano, terão um papel complementar a esta intervenção. Ao todo está prevista a intervenção em cerca de 30km da rede viária.				
RESULTADOS ESPERADOS	Aumento da quota modal do modo pedonal e do transporte público Redução dos índices de sinistralidade				

Handwritten signature

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS		0%
DE 2 A 5 ANOS	5,6km de arruamentos intervencionados	19%
MAIS QUE 5 ANOS	24,2km de arruamentos intervencionados	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Extensão dos arruamentos intervencionados

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
-------------------------------	---

META(S)

30km de arruamentos intervencionados

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

-

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
-------------------------------	---

META(S)

-

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real; Infraestruturas de Portugal
---------------------------------	---

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	44 648,00 €	55 810,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	193 576,00 €	241 970,00 €
TOTAL	0,00 €	238 224,00 €	297 780,00 €

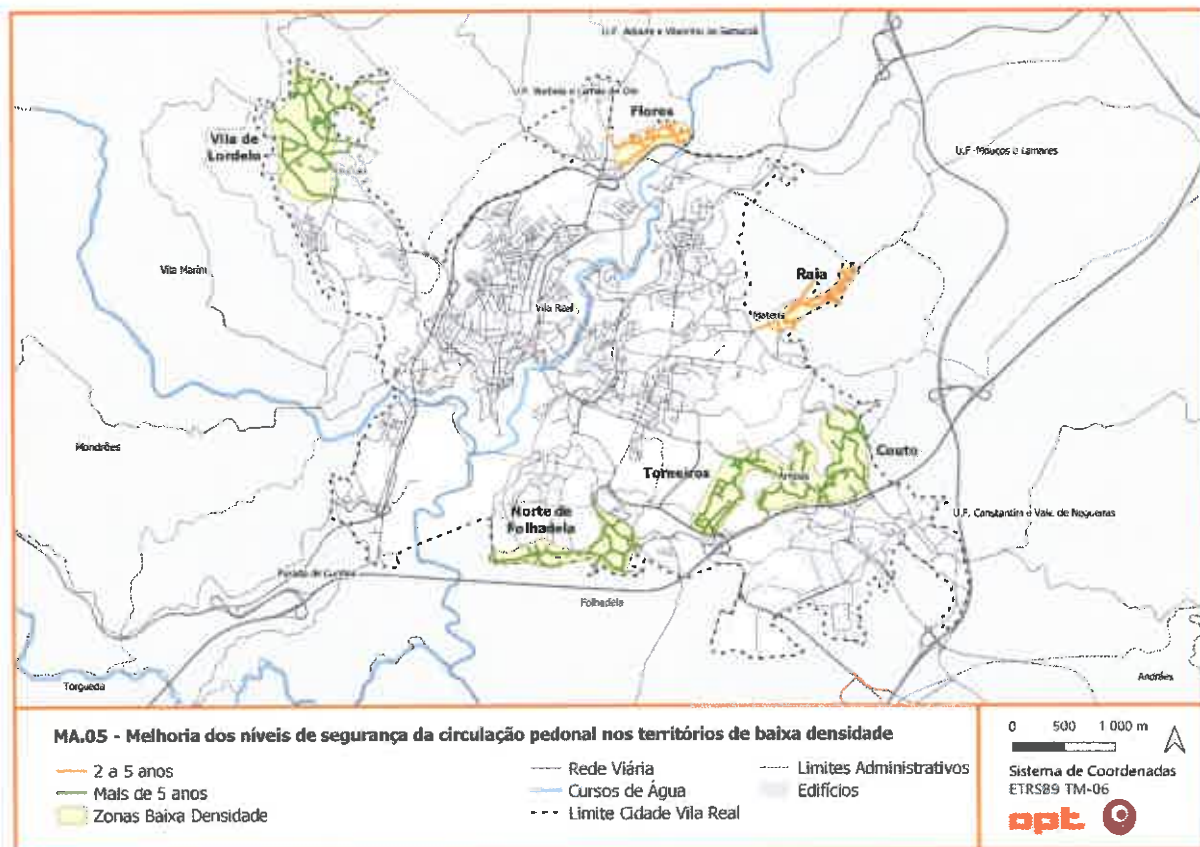


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	100%
COMUNITÁRIO	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Antecedência: MA.01; MA.09 Precedência: MA.06 Interdependência: TP.01; MA.07; TP.07; TP.08
-----------------------	--

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Média	Nº	MA.06
AÇÃO	MA.06. Reforço dos meios mecânicos para transposição dos declives mais acentuados				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A topografia tem um impacto significativo na forma como as pessoas se deslocam, especialmente em meio urbano, potenciando ou limitando o modo pedonal nas deslocações diárias. Este facto é particularmente relevante no território da cidade de Vila Real.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Aumento da atratividade dos modos ativos, em especial do modo pedonal, sendo identificada uma localização adicional para dar continuidade à estratégia de reforço da acessibilidade pedonal. Em linha com os investimentos em curso nesta temática propõe-se a instalação de uma escada rolante entre a Rua Cidade de Espinho e a Avenida Aureliano Barrigas, facilitando o acesso à Escola Secundária de São Pedro e à centralidade da Nossa Senhora da Conceição a partir da malha urbana envolvente à Avenida da Europa.				
RESULTADOS ESPERADOS	Aumento da quota modal do transporte público e dos modos ativos Melhoria dos índices de acessibilidade por modos ativos e transporte público				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Execução do projeto	8%
DE 2 A 5 ANOS	Execução da empreitada	100%
MAIS QUE 5 ANOS	-	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de meios mecânicos implementados

METODOLOGIA DE CÁLCULO

-

META(S)

1 Meio mecânico implementado

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

-

METODOLOGIA DE CÁLCULO

-

META(S)

ENTIDADES INTERVENIENTES

CM Vila Real

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	12 000,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	150 000,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	12 000,00 €	150 000,00 €

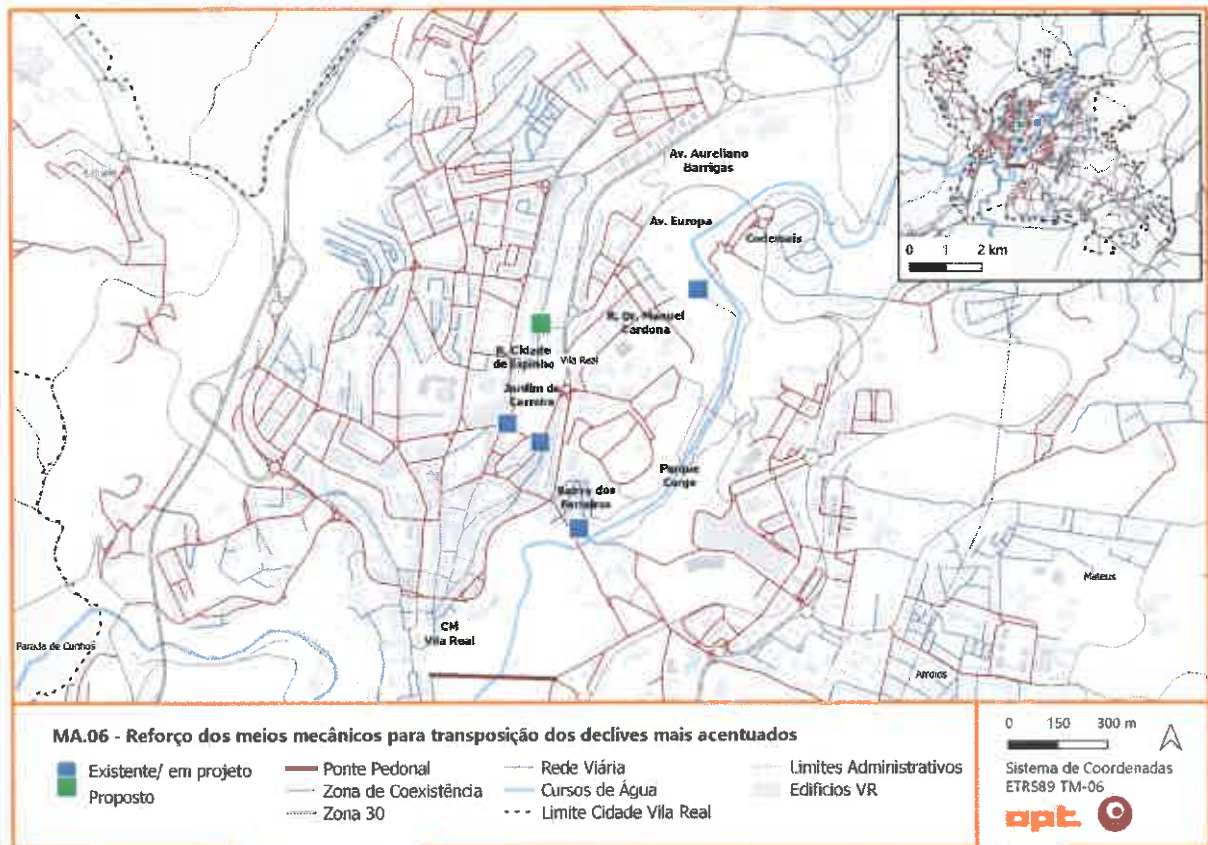


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	15%
COMUNITÁRIO	85%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Antecedência: MA.04; MA.05
-----------------------	----------------------------

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Média	Nº	MA.07
AÇÃO	MA.07. Reforço da conectividade em modos ativos dos polos residenciais à restante malha urbana				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A dimensão média dos quarteirões aumentou progressivamente ao longo do séc. XX, acompanhando as tendências de aumento da eficiência do funcionamento dos territórios. Por sua vez, os níveis de acessibilidade do território estão fortemente ligados à permeabilidade da malha urbana. Em malhas urbanas menos densas, o aumento das distâncias a percorrer levou a uma redução da atratividade dos modos ativos. No processo de diagnóstico foram identificadas várias áreas, que, por via dos padrões de urbanização, apresentam limitações em termos de conectividade, por vezes ligadas ao restante território num único ponto.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Restabelecer um modelo de cidade de proximidade auxiliada na redução das distâncias a percorrer entre os diferentes pontos do território, em especial nos modos ativos. Pretende-se aumentar a permeabilidade da malha urbana nos locais identificados, com a criação de 212 metros de percursos pedonais e cicláveis.				
RESULTADOS ESPERADOS	Aumento da quota modal do transporte público e dos modos ativos Melhoria dos índices de acessibilidade por modos ativos e transporte público				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Execução dos projetos	8%
DE 2 A 5 ANOS	Execução das empreitadas	100%
MAIS QUE 5 ANOS	-	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Extensão das ligações a criar;
Quota modal dos modos ativos

METODOLOGIA DE CÁLCULO

-

META(S)

0,2 km de novas ligações a criar;
Aumento de 40% na quota modal dos modos ativos face ao ano de implementação do PMUS

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

METODOLOGIA DE CÁLCULO

-

META(S)

ENTIDADES INTERVENIENTES

CM Vila Real

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	5 088,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	63 600,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	5 088,00 €	63 600,00 €



FONTES DE FINANCIAMENTO E PARTICIPAÇÃO

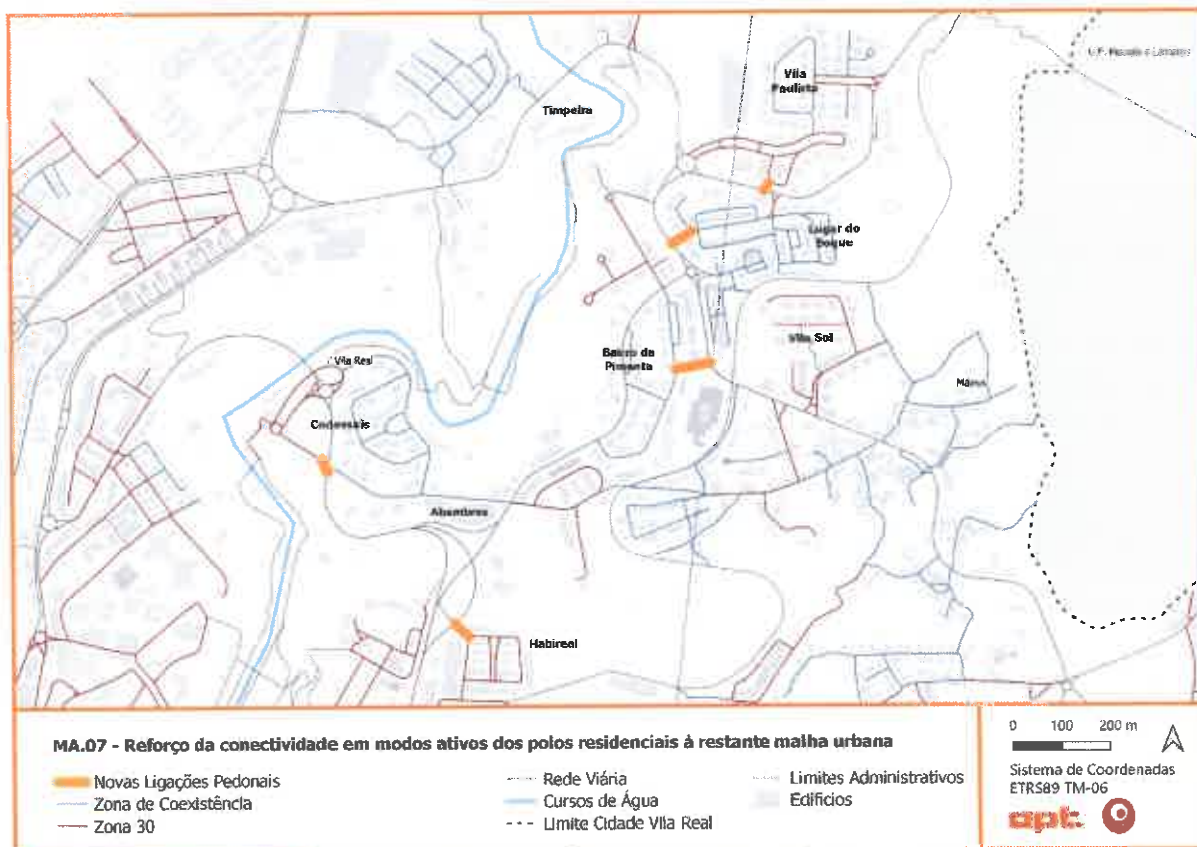
MUNICÍPIO	15%
COMUNITÁRIO	85%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES

Antecedência: MA.07
Interdependência: MA.04; MA.05; MA.11; MA.12

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



Handwritten signature and initials in blue ink.

PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Média	Nº	MA.08
AÇÃO	MA.08. Construção da nova ponte pedonal				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Sendo a principal quebra da conectividade entre as suas margens, o Vale do Corgo reduz a atratividade da utilização dos modos ativos, principalmente nas ligações entre a UTAD e o centro da cidade. Neste sentido, o município lançou, em 2019, um concurso para o projeto de execução de uma travessia pedonal e ciclável de ligação entre as duas margens, ligando a Vila Velha à Meia Laranja.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Construção de uma ponte pedonal e ciclável, localizada cerca de 400 metros a sul da Ponte Metálica, que possibilitará uma ligação mais direta entre o centro da cidade e o campus da UTAD, com benefícios notórios para as deslocações em bicicleta, dada a sua proximidade à Ecopista do Corgo, que se desenvolve ao longo da margem nascente. Por essa razão está contemplada também uma ligação ciclável com cerca de 200 metros de extensão, em grande medida executada por via de uma zona 30 na Rua Monsenhor Jerónimo do Amaral.				
RESULTADOS ESPERADOS	Aumento da quota modal do transporte público e dos modos ativos Melhoria dos índices de acessibilidade por modos ativos				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Execução do projeto	0%
DE 2 A 5 ANOS	Execução da empreitada	100%
MAIS QUE 5 ANOS	-	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

Construção da nova ponte pedonal	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

Construção da nova ponte pedonal	
ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	500 000,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	6 900 000 €
TOTAL	0,00 €	500 000,00 €	6 900 000,00 €

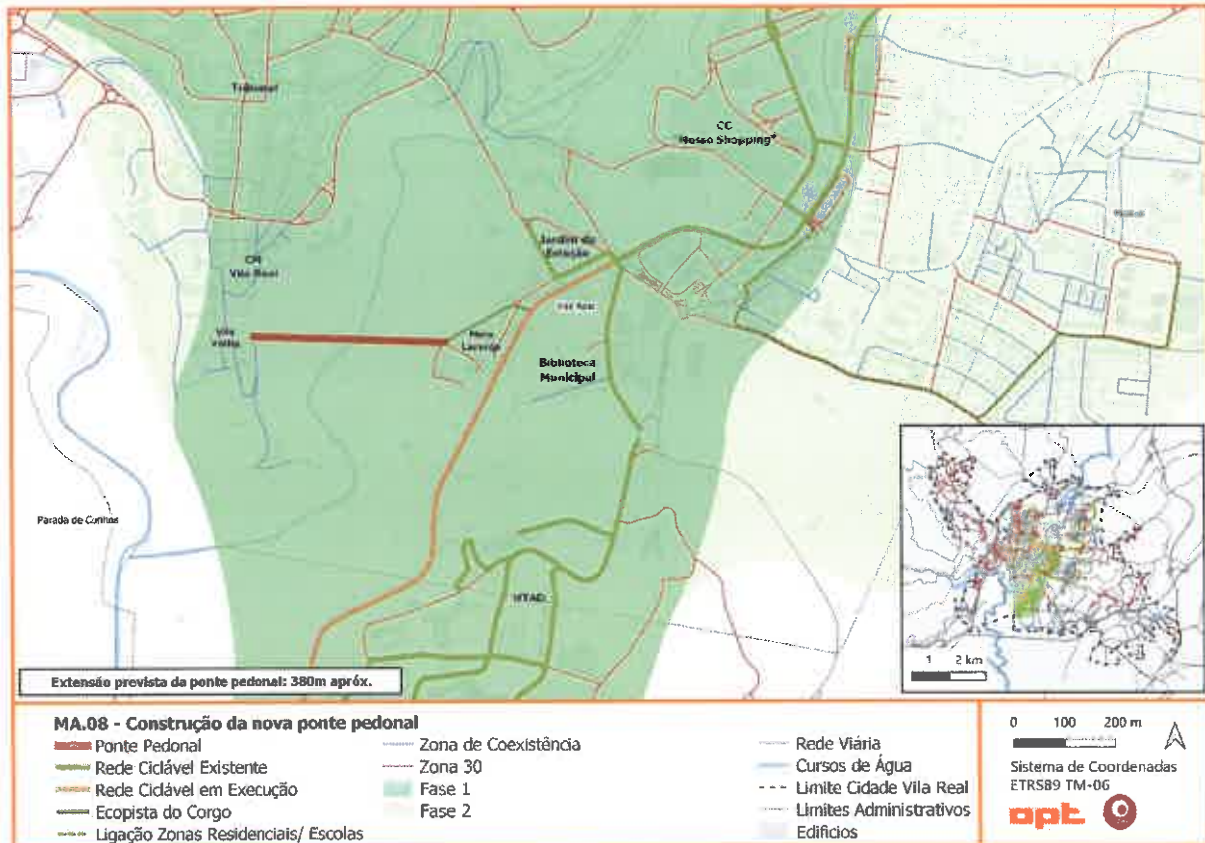


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	15%
COMUNITÁRIO	85%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Interdependência: MA.11; MA.12
-----------------------	--------------------------------

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



25
Ampliação

PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Alta	Nº	MA.09
AÇÃO	MA.09. Sobrelevação das passeadeiras nos eixos com maior volume de tráfego				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Ao contrário de ações como o rebaixamento dos lances dos passeios, com impacto apenas no aumento dos níveis de inclusividade da rede pedonal, a sobrelevação das passeadeiras combina este aspeto com a promoção da redução da velocidade de circulação dos veículos, contribuindo para a redução dos níveis de sinistralidade. Este tipo de soluções tem vindo a ganhar peso em várias áreas urbanas que buscam um ambiente urbano mais seguro e amigável dos modos ativos.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Intervenção na via pública com vista à sobrelevação de 33 passeadeiras, localizadas em pontos de concentração de sinistros. Em todas as intervenções deverá ser acutelada a sua sinalização e iluminação adequadas, eliminando o risco de atropelamentos.				
RESULTADOS ESPERADOS	Valorização dos modos ativos Redução dos índices de sinistralidade				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Execução dos projetos de execução e empreitadas em 11 locais	33%
DE 2 A 5 ANOS	Execução dos projetos de execução e empreitadas em 17 locais	85%
MAIS QUE 5 ANOS	Execução dos projetos de execução e empreitadas em 5 locais	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de novas passeadeiras sobrelevadas;
Nº de atropelamentos anuais nos locais intervencionados

METODOLOGIA DE CÁLCULO

-

META(S)

Sobrelevação de novas 33 Passeadeiras;
Zero atropelamentos anuais nas passeadeiras intervencionadas

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

METODOLOGIA DE CÁLCULO

-

META(S)

ENTIDADES INTERVENIENTES

CM Vila Real; Infraestruturas de Portugal

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	2 464,00 €	30 800,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	3 808,00 €	47 600,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	1 120,00 €	14 000,00 €
TOTAL	0,00 €	7 392,00 €	92 400,00 €



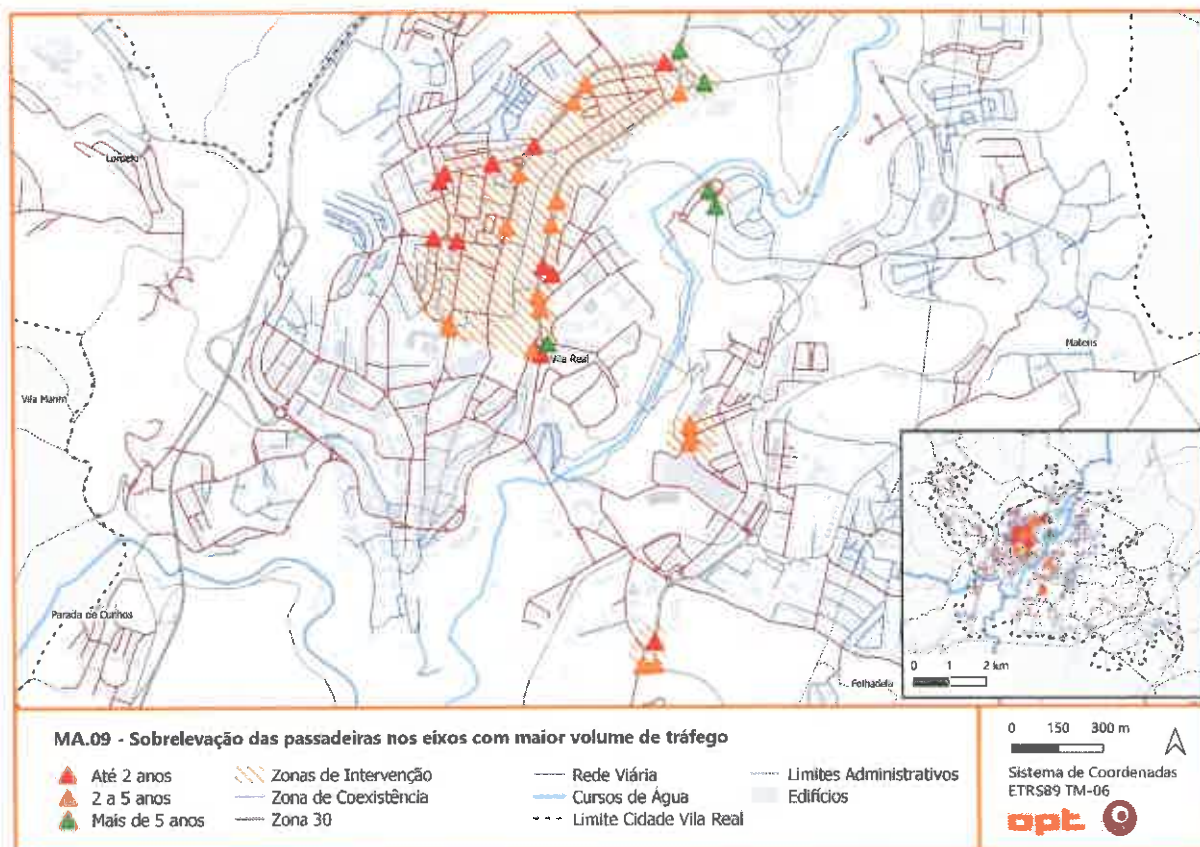
FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO

MUNICÍPIO	100%
COMUNITÁRIO	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES
 Antecedência: MA.03
 Precedência: MA.04; MA.05

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



Handwritten signature and initials in blue ink.

PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Alta	Nº	MA.10
AÇÃO	MA.10. Extensão da Ecopista do Corgo com ligação aos aglomerados residenciais adjacentes				
CONTEXTUALIZAÇÃO	O concelho ficou desligado da rede ferroviária nacional no ano de 2009, deixando no terreno o canal da infraestrutura livre, no entanto, para uma possível ocupação e reaproveitamento futuro. Apresenta uma pendente ligeira ao longo de todo o desenvolvimento, característica de um canal ferroviário, aumentando por isso o seu potencial de utilização para modos ativos, nomeadamente a bicicleta. Recentemente foi reabilitado o troço entre a antiga estação ferroviária e o centro de saúde de Mateus, disponibilizando uma ligação pavimentada e iluminada em parte do seu percurso, com o objetivo de promover a utilização da bicicleta, estando em execução a sua extensão até ao Campus da UTAD.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Requalificação da antiga linha do Corgo em Ecopista, na ligação entre o centro de saúde de Mateus e a antiga estação de Abambres, ao longo de 2,3km, e seguindo a tipologia de intervenção já executada no restante troço. Esta ação prevê também a execução de pequenas ligações pedonais e cicláveis cómodas, acessíveis e seguras para os aglomerados residenciais adjacentes, contabilizando cerca de 1000m.				
RESULTADOS ESPERADOS	Valorização dos modos ativos Aumento da quota modal da bicicleta Melhoria dos índices de acessibilidade ciclável				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Execução do projeto	8%
DE 2 A 5 ANOS	Execução da empreitada	100%
MAIS QUE 5 ANOS	-	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Extensão da intervenção na Ecopista do Corgo
Quota modal da bicicleta

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Inquérito à Mobilidade bienal Dados de contadores de Bicicleta
-------------------------------	---

META(S)

Execução de 2,3km da Ecopista e ligação aos aglomerados adjacentes num total de aproximadamente 1km;
Quota modal da bicicleta de 2%

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

METODOLOGIA DE CÁLCULO

-

META(S)

ENTIDADES INTERVENIENTES

CM Vila Real; Infraestruturas de Portugal

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	124 683,20 €	-
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	1 558 540,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	124 683,20 €	1 558 540,00 €

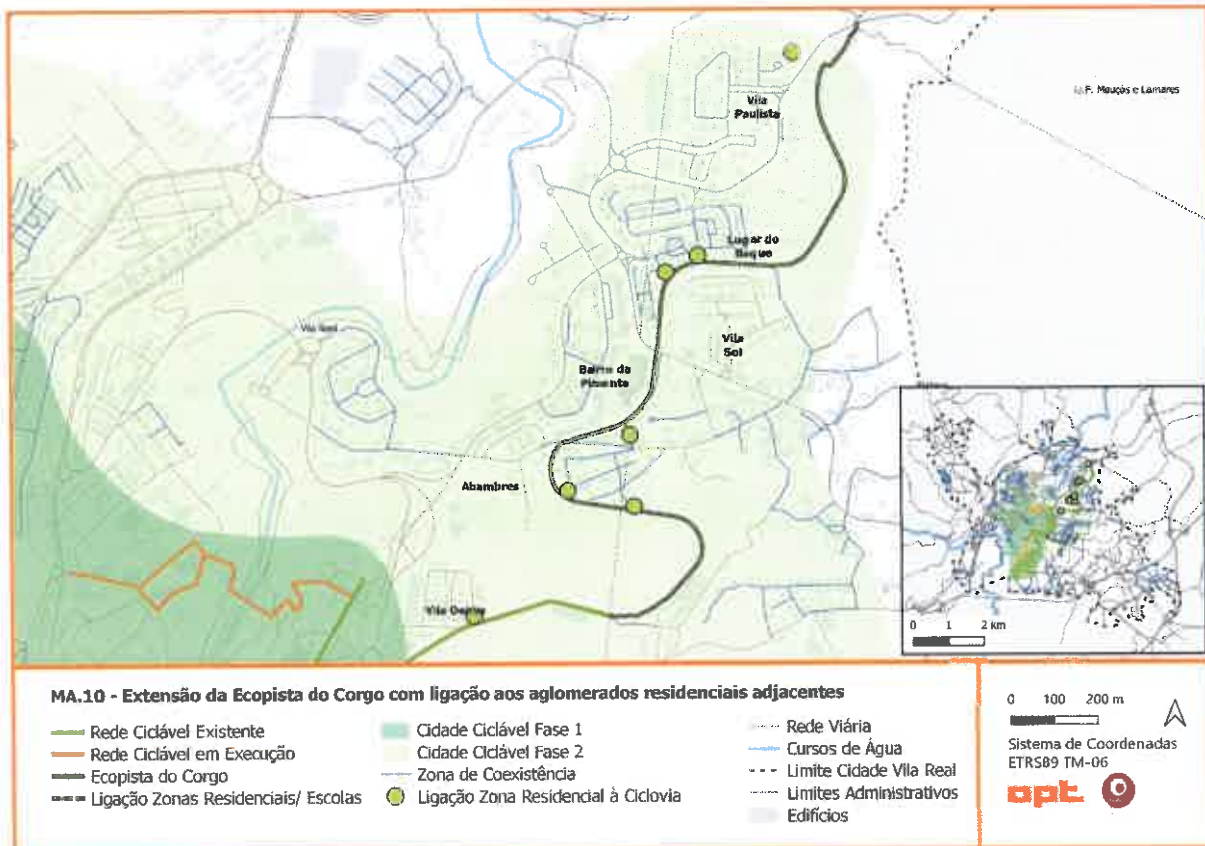


FONTES DE FINANCIAMENTO E PARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	15%
COMUNITÁRIO	85%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Precedência: MA.11; MA.12; MA.13

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



Handwritten initials and signature in blue ink.

PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Alta	Nº	MA.11
AÇÃO	MA.11. Estruturação de Rede Ciclável Urbana, com enfoque nos estabelecimentos de ensino				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A promoção de mobilidade ciclável é, atualmente, um dos grandes desígnios da política de mobilidade de várias cidades europeias em linha com o reconhecimento das suas vantagens ao nível da redução do congestionamento, dos níveis de ruído e poluição e da promoção de um estilo de vida mais saudável. Para promover a utilização deste modo de transporte é fundamental garantir a criação de uma rede, no próprio sentido da palavra. Isto significa evitar a implementação de troços desconexos e, como tal, sem utilidade prática para a promoção da utilização diária da bicicleta.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Criação de uma ligação ciclável que sirva o Centro Escolar da Araucária, a Escola Secundária Morgado de Mateus e a EB2/3 Monsenhor Jerónimo do Amaral, a partir da Ecopista do Corgo. Nos restantes arruamentos da cidade, as limitações de espaço canal impedem a criação de infraestrutura dedicada sem limitações consideráveis na redução da dotação de estacionamento, na quantidade de árvores ou implicando alterações nos sentidos de circulação automóvel com impactos significativos na fluidez do tráfego e na definição da rede de transporte público. Propõe-se, assim, que a rede ciclável seja, em grande medida, articulada com a rede de zonas 30 e de coexistência.				
RESULTADOS ESPERADOS	Valorização dos modos ativos Aumento da quota modal da bicicleta Melhoria dos índices de acessibilidade ciclável				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Execução dos projetos	8%
DE 2 A 5 ANOS	Execução das empreitadas	100%
MAIS QUE 5 ANOS	-	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS	
Extensão das ligações cicláveis criadas; Quota modal da bicicleta	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Realização de inquéritos escolares anuais
META(S)	
Execução de 1,6km de ligações cicláveis Quota modal da bicicleta na população escolar de 5%	
INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)	
-	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	
-	
ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real, Juntas Freguesia, Agrupamentos de Escolas

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	69 984,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	874 800,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	69 984,00 €	874 800,00 €

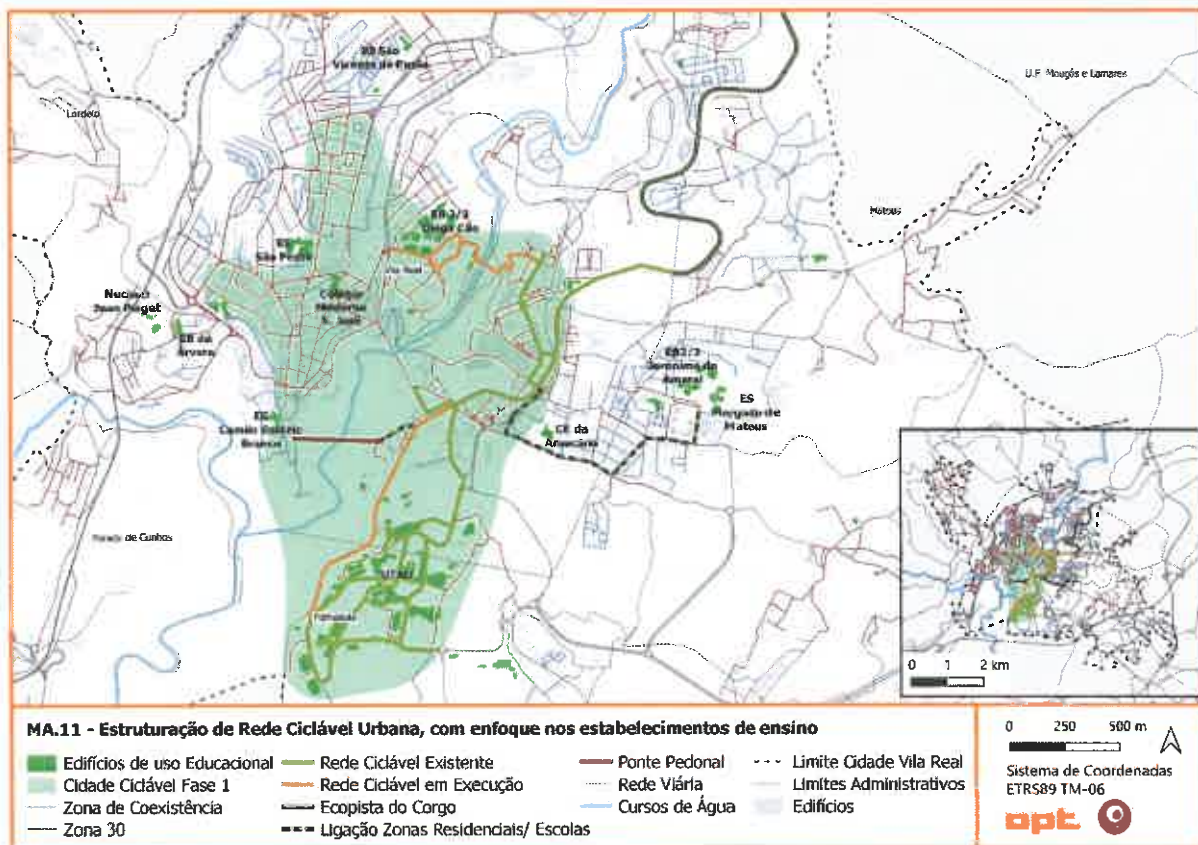


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	15%
COMUNITÁRIO	85%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Antecedência: MA.10
	Precedência: MA.13
	Interdependência: MA.07; MA.08; MA.12

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



[Handwritten signature]

PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Alta	Nº	MA.12
AÇÃO	MA.12. Criação de pontos para estacionamento de bicicletas nos grandes geradores				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Em linha com a criação de uma rede ciclável é essencial a materialização de uma rede de pontos de estacionamento para bicicletas e que funcionará como elemento de suporte da mobilidade ciclável.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Criação de pontos de estacionamento para bicicletas que funcionará como elemento de suporte à mobilidade ciclável. Destina-se a abranger os principais equipamentos públicos e grandes geradores de viagens tais como equipamentos culturais, de lazer, da saúde, centro comercial, mercado municipal e terminal rodoviário, sendo ainda criadas este tipo de infraestruturas no interior dos principais bairros residenciais. Propõe-se a criação de quase 800 lugares para estacionamento de bicicleta, privilegiando-se a infraestruturas em "U" ou outra solução semelhante que permita a fixação ao quadro da bicicleta e não apenas à roda.				
RESULTADOS ESPERADOS	Aumento da quota modal da bicicleta Valorização do espaço público				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Instalação de estacionamento para 360 bicicletas	46%
DE 2 A 5 ANOS	Instalação de estacionamento para 410 bicicletas	100%
MAIS QUE 5 ANOS	-	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Número de lugares de estacionamento para bicicletas implementados

METODOLOGIA DE CÁLCULO

-

META(S)

Instalação de estacionamento para 770 bicicletas

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

METODOLOGIA DE CÁLCULO

-

META(S)

ENTIDADES INTERVENIENTES

CM Vila Real, Juntas de Freguesia, ACIVR

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	14 400,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	16 400,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	0,00 €	30 800,00 €



FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO

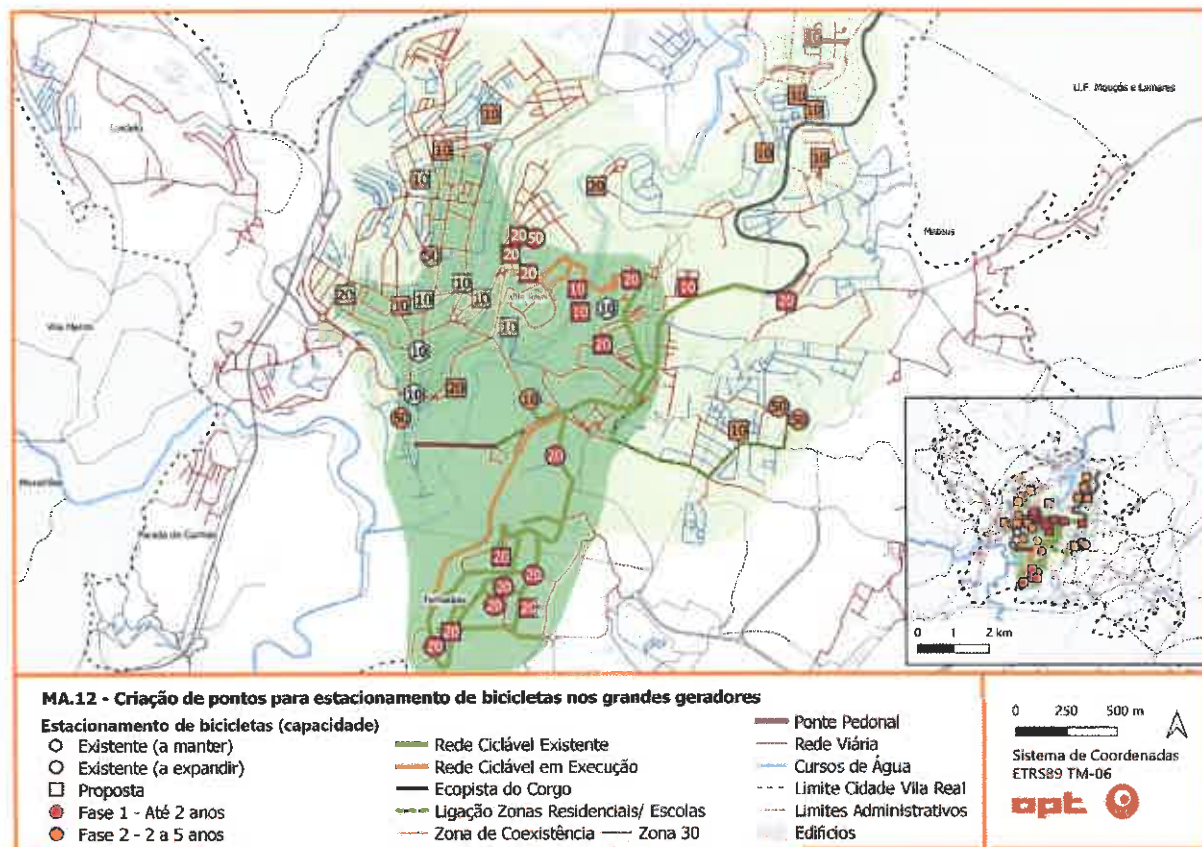
MUNICÍPIO	15%
COMUNITÁRIO	85%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES

Antecedência: MA.10
 Precedência: MA.13
 Interdependência: MA.07; MA.08; MA.11

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Média	Nº	MA.13
AÇÃO	MA.13. Expansão do sistema de micromobilidade partilhada				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A entrada recente em funcionamento de um sistema de micromobilidade partilhada na cidade de Vila Real, baseada em trotinetes, incita que a médio e longo prazo, as alterações introduzidas no modelo de mobilidade da cidade permitirão aumentar a atratividade do sistema.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Aumento do número de pontos de estacionamento para 60 localizações, com vista a aumentar a atratividade do sistema. Em linha com o reforço das condições de segurança de utilização da bicicleta na rede viária urbana, propõe-se a incorporação de 50 bicicletas elétricas.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução da utilização do automóvel Redução dos índices de sinistralidade				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Estudo para a definição da localização dos pontos de partilha	33%
DE 2 A 5 ANOS	Expansão do sistema e colocação de pontos de partilha	100%
MAIS QUE 5 ANOS	-	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Pontos de partilhada criados;
Nº de bicicletas no sistema;
Nº utilizadores do sistema

METODOLOGIA DE CÁLCULO

-

META(S)

Criação de, pelo menos, 10 novos pontos de partilha;
Introdução de 50 bicicletas elétricas no sistema;
Aumento anual de 10% no número de utilizadores no sistema de mobilidade partilhada

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

-

METODOLOGIA DE CÁLCULO

-

META(S)

-

ENTIDADES INTERVENIENTES

CM Vila Real; Operador de micromobilidade

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	5 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	10 000,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	5 000,00 €	0,00 €	10 000,00 €

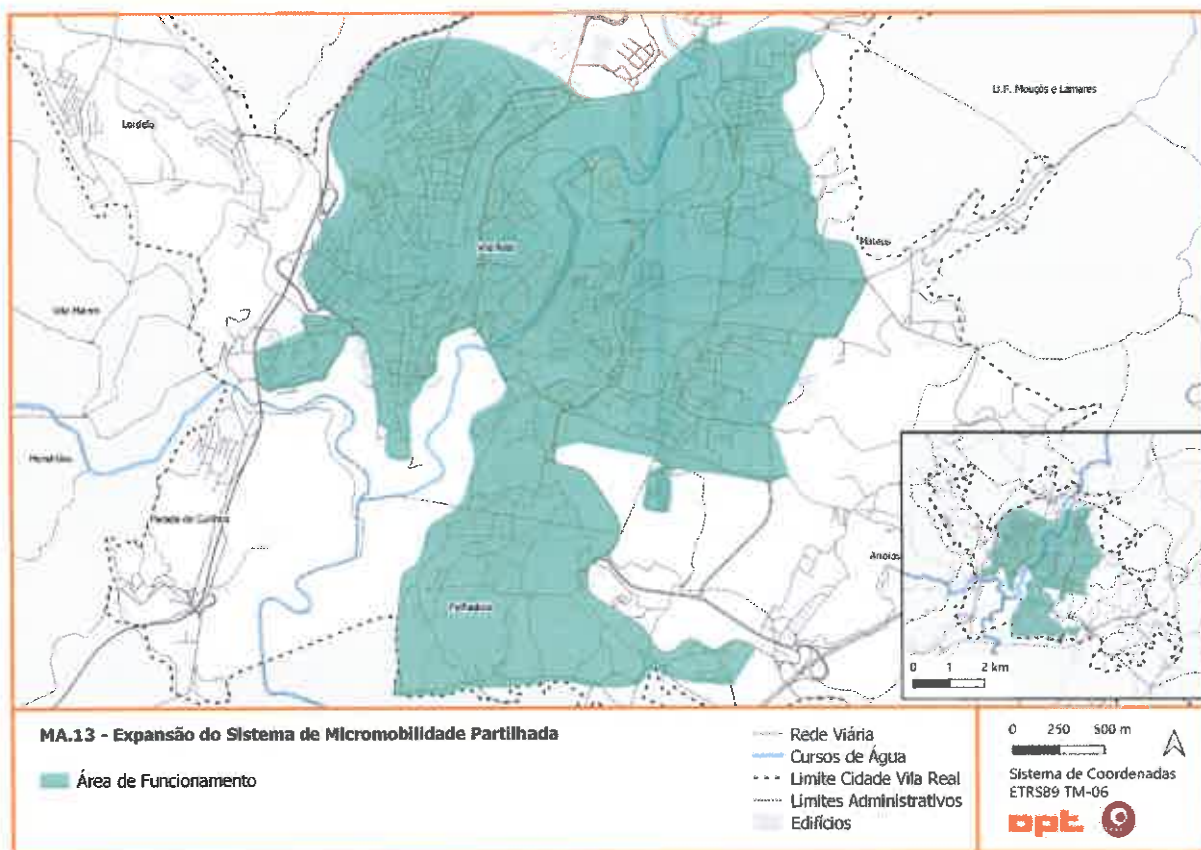


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	100%
COMUNITÁRIO	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Antecedência: MA.02; MA.10; MA.11; MA.12
-----------------------	--

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Alta	Nº	MA.14
AÇÃO	MA.14. Transformação do centro da cidade e zonas residenciais em Zona 30, focada em estratégias de acalmia				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Em meio urbano, em especial em zonas residenciais, a circulação a elevadas velocidades é incompatível com a criação de um espaço seguro e confortável, Segundo dados da Associação de Municípios do Reino Unido, a probabilidade de morte num atropelamento a 30km/h é de apenas 5%. Em nota comparativa, um atropelamento a 60km/h faz aumentar a probabilidade de morte em 90%. As zonas 30 permitem criar um ambiente urbano mais seguro, com menor ruído e poluição, possibilitando também a utilização da bicicleta em coexistência com o tráfego rodoviário, dada a aproximação das velocidades de circulação.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Implementação de zonas com velocidade de circulação máxima de 30km/h, em cerca de 97 km de arruamentos em ruas 30, com a primeira fase a incidir nas principais centralidades da cidade central e na UTAD, com as fases seguintes a refletir uma extensão gradual aos territórios periféricos. As entradas nas zonas 30 deverão estar claramente assinaladas através de sinalização vertical, complementada com sinalização horizontal sempre que possível, podendo também recorrer-se a estreitamentos viários, lombas ou à alteração da cor do pavimento, de forma a reforçar a sua presença. Já no interior das zonas 30 a manutenção da circulação a velocidades reduzidas poderá ser materializada a partir da alteração dos alinhamentos horizontais, pela redução dos raios de curvatura, estrangulamentos, gincanas ou rotundas, dos alinhamentos verticais através de bandas sonoras, lombas, passadeiras ou interseções sobre-elevadas. Dada esta elevada extensão, com elevados custos associados, sugere-se a implementação de projetos piloto, baseadas em estratégias de urbanismo tático.				
RESULTADOS ESPERADOS	Qualificação do espaço público Redução dos índices de ruído e poluição em virtude das velocidades de circulação mais reduzidas Redução dos índices de sinistralidade				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	27,8 km de arruamentos a integrar na rede de zonas 30	30%
DE 2 A 5 ANOS	27 km de arruamentos a integrar na rede de zonas 30	60%
MAIS QUE 5 ANOS	42 km de arruamentos a integrar na rede de zonas 30	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS	
Extensão das vias integradas em Zonas 30	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	
META(S)	
Integração de 97km de arruamentos na rede de zonas 30	
INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)	
-	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	
-	
ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real; Juntas de Freguesia

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	22 240,00 €	278 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	21 600,00 €	270 000,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	34 240,00 €	428 000,00 €
TOTAL	0,00 €	78 080,00 €	976 000,00 €



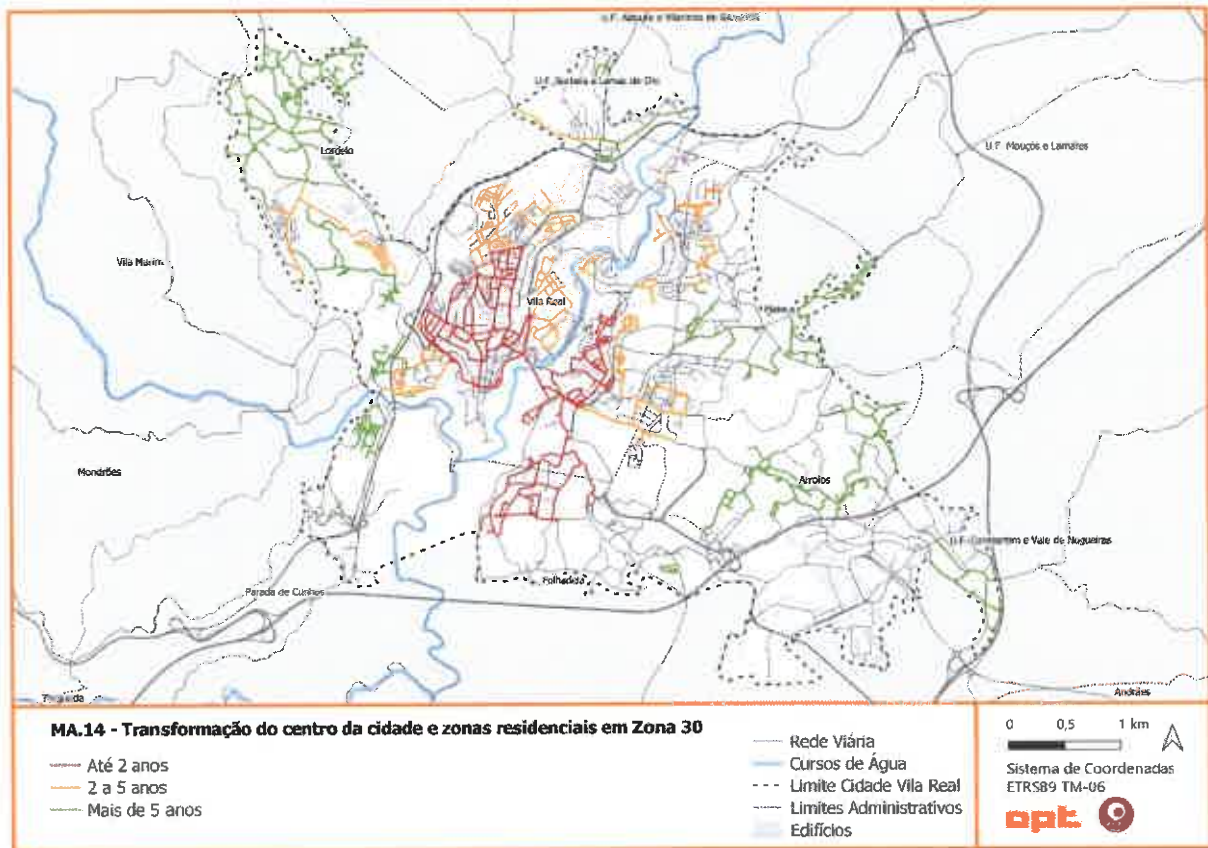
FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO

MUNICÍPIO	100%
COMUNITÁRIO	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Antecedência: MA.01; CI.01; CI.02 Precedência: MA.16; MA.17; CI.05 Interdependência: CI.05
------------------------------	--

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Alta	Nº	MA.15
AÇÃO	MA.15. Criação de Zonas de Coexistência em arruamentos de menor largura e em zonas residenciais selecionadas				
CONTEXTUALIZAÇÃO	As zonas de coexistência, com génese na Alemanha, Países Baixos e Dinamarca nos anos 70, surgiram como resposta, à ineficácia de estratégias de acalmia de tráfego, baseadas unicamente na promoção da velocidade de circulação. Promove uma equivalência direta, indicando que no espaço canal, é passível de utilização, em igualdade, por todos os modos de transporte, motorizados ou não. Esta solução torna também as zonas de coexistência como espaços ideais para a circulação da bicicleta. As zonas de coexistência são também vistas como solução para os arruamentos onde não é possível, por limitações de largura do espaço canal, disponibilizar passeios e canal de circulação automóvel com as larguras mínimas regulamentares.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Implementação de zonas de coexistência, abrangendo um total de 63 quilómetros de arruamentos, iniciando-se na cidade central e expandindo, a médio e longo prazo, para os territórios mais periféricos. Dada esta elevada extensão, com elevados custos associados, sugere-se a implementação de projetos piloto, baseadas em estratégias de urbanismo tático.				
RESULTADOS ESPERADOS	Qualificação do espaço público Redução dos índices de ruído e poluição em virtude das velocidades de circulação mais reduzidas Redução dos índices de sinistralidade				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	8,7km de arruamentos a integrar na rede de zonas de coexistência	14%
DE 2 A 5 ANOS	36,4km de arruamentos a integrar na rede de zonas de coexistência	70%
MAIS QUE 5 ANOS	18,6km de arruamentos a integrar na rede de zonas de coexistência	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Extensão das vias integradas em Zonas de Coexistência

METODOLOGIA DE CÁLCULO

META(S)

Integração de 63km de arruamentos na rede de zonas de coexistência

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

METODOLOGIA DE CÁLCULO

META(S)

ENTIDADES INTERVENIENTES

CM Vila Real; Juntas de Freguesia

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	BRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	34 800,00 €	435 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	145 600,00 €	1 820 000,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	74 400,00 €	930 000,00 €
TOTAL	0,00 €	254 800,00 €	3 185 000,00 €

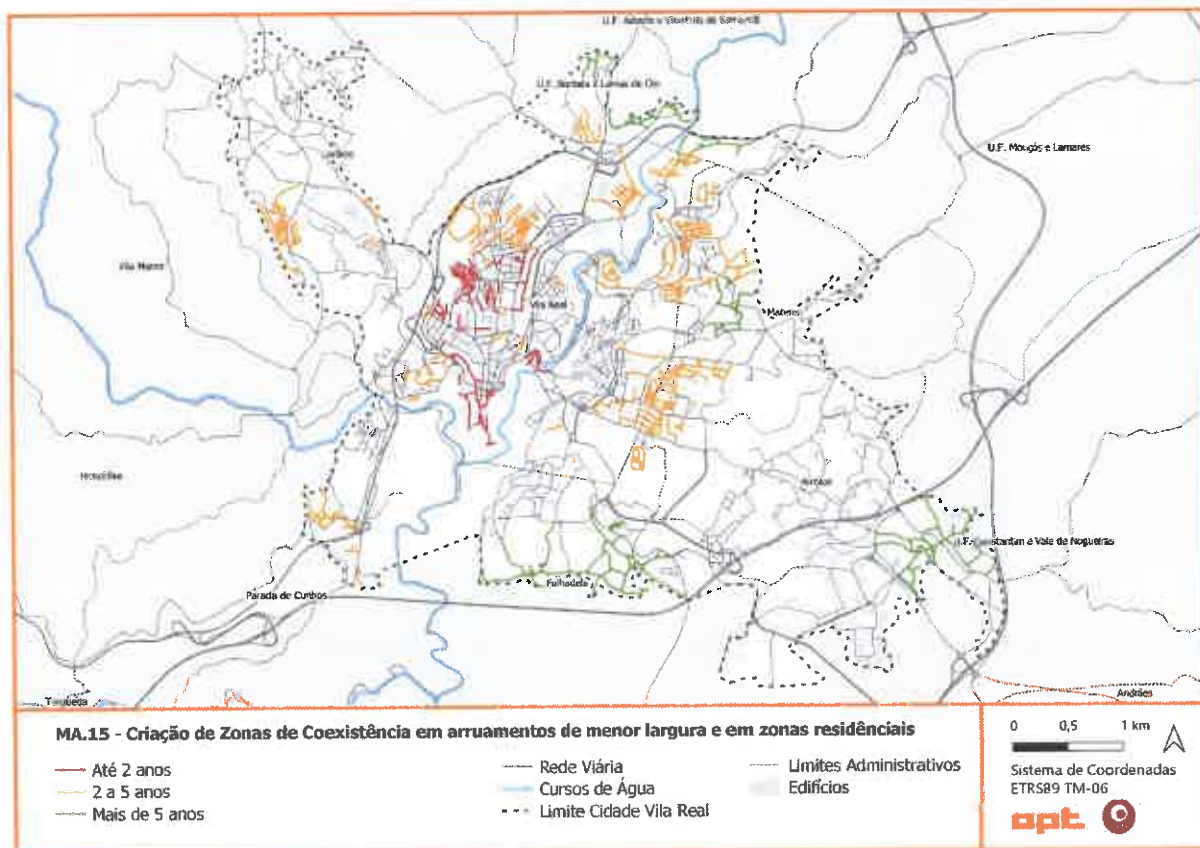


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	15%
COMUNITÁRIO	85%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Antecedência: MA.01; CI.01; CI.02 Precedência: MA.15; MA.17; CI.05 Interdependência: CI.05
-----------------------	--

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Alta	Nº	MA.16
AÇÃO	MA.16. Realização de projetos Piloto de Urbanismo Tático para criação de zonas de vizinhança e novos arruamentos pedonais				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A criação de zonas de vizinhança, visando a humanização do espaço público, tem um papel essencial para o aumento da vitalidade urbana nas zonas residenciais. Por via da implementação de medidas de acalmia de tráfego, em especial nas zonas de coexistência, são criadas condições para reforçar a fruição do espaço público e a socialização, em especial pelas crianças. Com a adoção de projetos piloto de urbanismo tático torna-se possível, através de intervenções temporárias e de baixo custo, testar o funcionamento de diferentes soluções e avaliar a receptividade da população.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Adoção de projetos piloto de urbanismo tático para testagem no funcionamento de diferentes soluções de desenho urbano. Elementos como floreiras, pinturas no piso, parklets e até outros objetos decorativos que funcionem como delimitadores do espaço podem ser utilizados nestas experiências, numa tentativa de organizar a via ou espaço público. No final de cada projeto, e mediante os resultados da avaliação, é decidida a conversão em intervenção permanente ou a reversão para a condição inicial.				
RESULTADOS ESPERADOS	Valorização do espaço público Promoção da utilização da rua como espaço social Redução dos índices de sinistralidade				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	4 projetos piloto implementados	40%
DE 2 A 5 ANOS	6 projetos piloto implementados	60%
MAIS QUE 5 ANOS	10 projetos piloto implementados	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de projetos piloto de urbanismo tático concretizados por ano

METODOLOGIA DE CÁLCULO

META(S)

2 projetos piloto concretizados por ano

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

METODOLOGIA DE CÁLCULO

META(S)

ENTIDADES INTERVENIENTES

CM Vila Real; Juntas de Freguesia

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	4 000,00 €	50 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	2 000,00 €	25 000,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	4 000,00 €	50 000,00 €
TOTAL	0,00 €	10 000,00 €	125 000,00 €



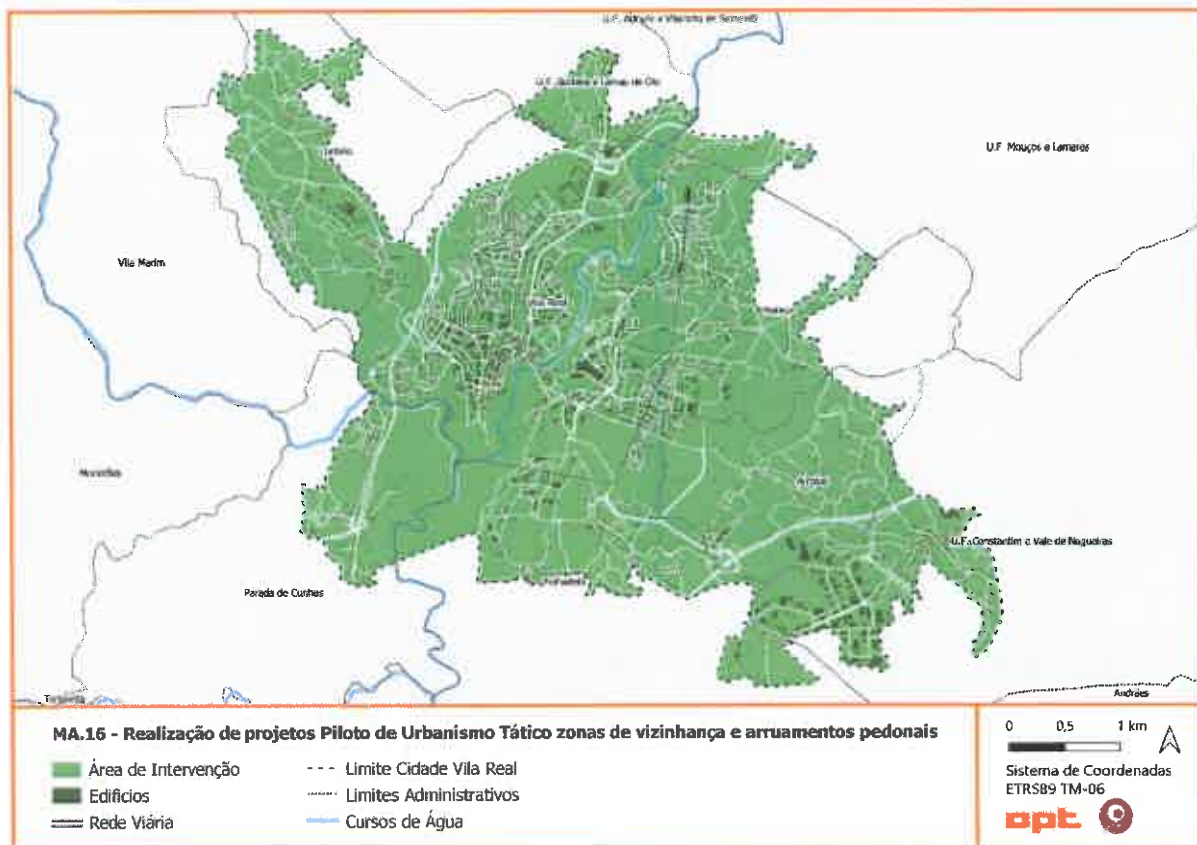
FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO

MUNICÍPIO	100%
COMUNITÁRIO	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES
 Antecedência: MA.01; MA.16; MA.15
 Precedência: MA.17

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	MA. MODOS ATIVOS	PRIORIDADE	Alta	Nº	MA.17
AÇÃO	MA.17 Realização de campanhas de promoção da utilização dos modos ativos (Pedibus e Bikebus) pela população escolar				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A promoção de hábitos de mobilidade sustentável junto dos mais novos surge como grande impulsionador numa mudança de mentalidade que pode atingir gerações futuras de forma impactante, enraizando hábitos e comportamentos que mais tarde se tornarão comuns e saudáveis.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Promoção dos hábitos de mobilidade sustentável desde as idades mais jovens na tentativa de causar impactos mais profundos a longo prazo. A comunidade escolar será o público-alvo para a implementação de uma campanha de grande escala com o objetivo de promover a utilização dos modos ativos. A promoção do modo pedonal será materializada com a promoção de iniciativas de "pedibus" destinadas a alunos do 1.º ciclo. Para níveis de ensino superiores, a solução evolui para iniciativas do tipo "bikebus". Estão também contempladas outras ações de caráter lúdico e didático, desde competições entre alunos, passando por sessões de ensino do código da estrada e terminando na implementação de um programa de aluguer de longa duração de bicicletas.				
RESULTADOS ESPERADOS	Valorização dos modos ativos Aumento da utilização dos modos ativos pela população escolar Redução da utilização do automóvel Redução dos índices de congestionamento junto aos estabelecimentos de ensino				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Execução das campanhas de promoção da utilização dos modos ativos	20%
DE 2 A 5 ANOS	Execução das campanhas de promoção da utilização dos modos ativos	50%
MAIS QUE 5 ANOS	Execução das campanhas de promoção da utilização dos modos ativos	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de campanhas de promoção da utilização dos modos ativos;
Nº de estudantes utilizadores dos modos ativos

METODOLOGIA DE CÁLCULO Realização de inquéritos escolares anuais

META(S)

Realização de 2 campanhas anuais por escola;
Aumento de 50% no nº de utilizadores regulares de modos ativos face ao ano de implementação do PMUS

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

METODOLOGIA DE CÁLCULO

META(S)

ENTIDADES INTERVENIENTES

CM Vila Real; Juntas de Freguesia; Agrupamentos de Escolas

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	10 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	15 000,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	25 000,00 €
TOTAL	0,00 €	0,00 €	50 000,00 €



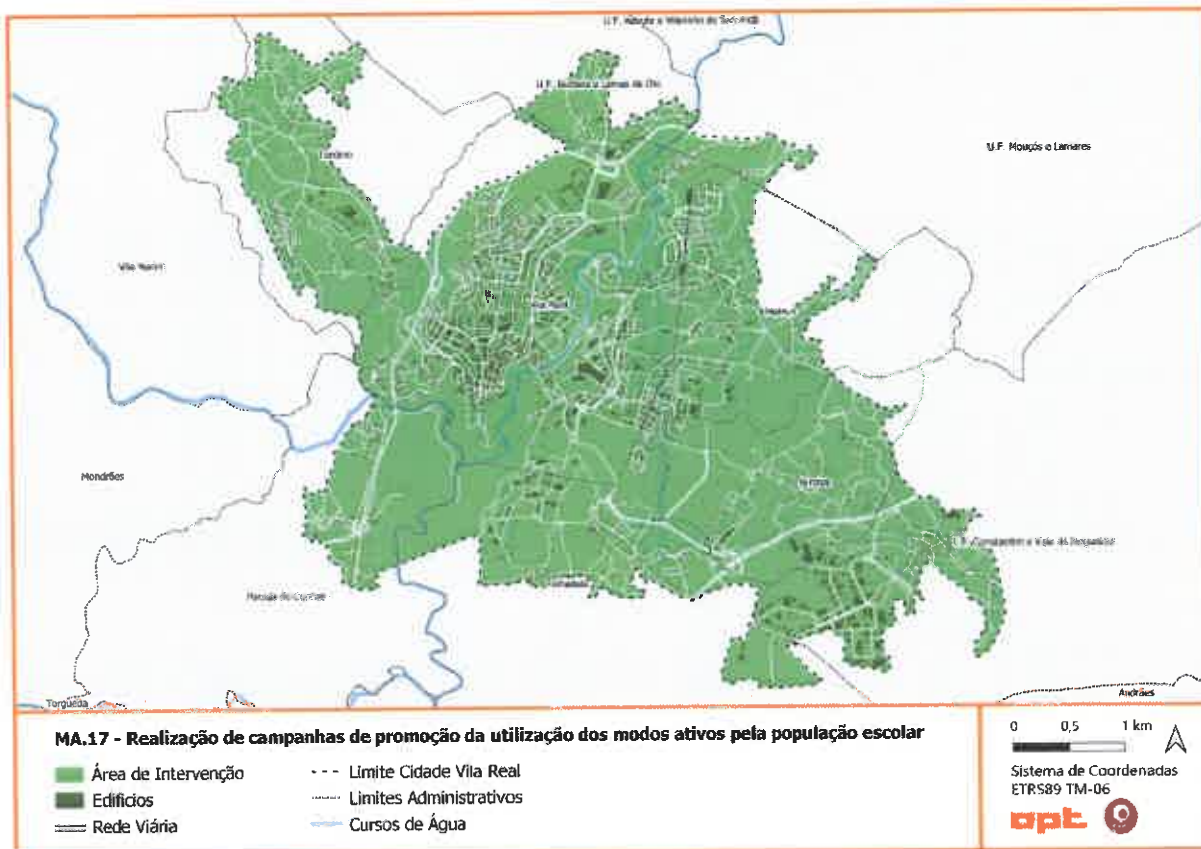
FONTES DE FINANCIAMENTO E PARTICIPAÇÃO

MUNICÍPIO	100%
COMUNITÁRIO	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES Antecedência: MA.14; MA.15; MA.17

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	PRIORIDADE	Alta	Nº	TP.01
AÇÃO	TP.01. Realização de um estudo para a otimização da oferta da rede dos TUVR II				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Um sistema de transporte público de sucesso é caracterizado pela satisfação das necessidades dos seus utilizadores, ligando eficientemente os principais polos de procura. O processo de diagnóstico identificou um conjunto de ineficiências, passando pela complexidade da rede, expressa num elevado número de serviços variantes e parcelas e num sistema tarifário que reforça as assimetrias entre a cidade central e os territórios periféricos.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Realização de um estudo para melhoria da oferta disponibilizada pelos TUVR II, procurando o ajuste das frequências das linhas com maior procura, a cobertura dos grandes geradores de viagens, o ajuste da dimensão dos veículos à procura, a coordenação dos horários para facilitar os transbordos, a simplificação do sistema com vista à redução do número de variantes e parcelas e a simplificação do tarifário.				
RESULTADOS ESPERADOS	Aumento da utilização do transporte público Redução da utilização do automóvel Redução dos índices de congestionamento				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Execução do estudo e implementação das alterações	35%
DE 2 A 5 ANOS	Implementação das alterações e atualização anual do estudo	55%
MAIS QUE 5 ANOS	Implementação das alterações e atualização anual do estudo	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de revisões do estudo
Nº validações anuais nos Transportes Urbanos de Vila Real (milhões)

METODOLOGIA DE CÁLCULO

-

META(S)

Realização de 10 Revisões anuais, ao longo de 10 anos
2,5 milhões de validações anuais

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

Realização do estudo;
Nível de satisfação dos utilizadores dos Transportes Urbanos de Vila Real

METODOLOGIA DE CÁLCULO

Questionários anuais direcionados aos utilizadores dos Transportes Urbanos de Vila Real

META(S)

Conclusão e apresentação do estudo;
Aumento progressivo dos níveis de satisfação

ENTIDADES INTERVENIENTES

CM Vila Real; TUVR II

CONTA PUBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	20 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	10 000,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	25 000,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	55 000,00 €	0,00 €	0,00 €



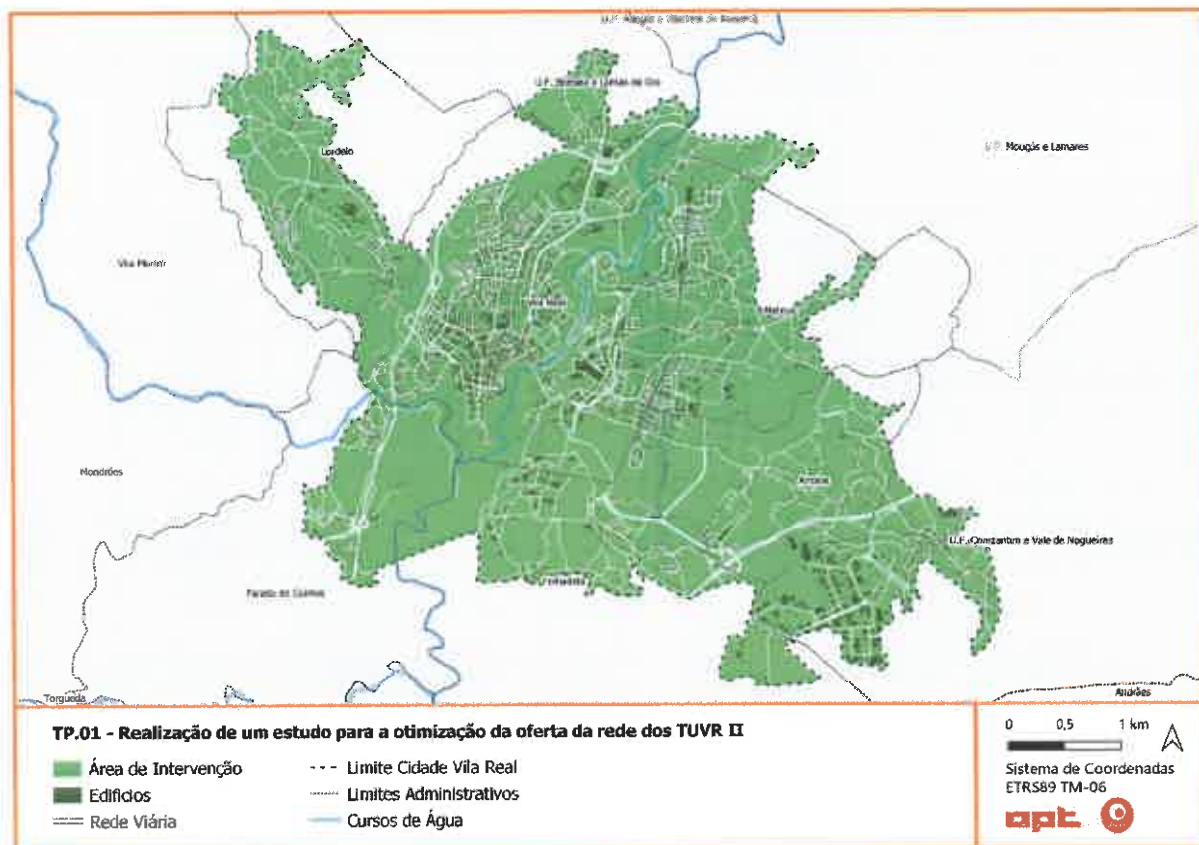
FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO

MUNICÍPIO	15%
COMUNITÁRIO	85%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES
 Precedência: TP.02, TP.13
 Interdependência: TP.03; TP.04; TP.06; TP.08; TP.09; TP.10; TP.11; MA.04; MA.05

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	PRIORIDADE	Média	Nº	TP.02
AÇÃO	TP.02. Realização de um estudo para a Expansão do TPF a zonas sem oferta				
CONTEXTUALIZAÇÃO	<p>O Transporte Público Flexível (TPF), ou transporte a pedido, é uma solução desenhada para adaptar às preferências dos utilizadores, sendo utilizado em territórios de baixa densidade, onde o transporte regular não apresenta viabilidade económica. Os utilizadores requisitam previamente o transporte para determinado horário. Partindo desses pedidos, o operador articula as rotas e frequências de forma que a resposta permita não só satisfazer a procura, mas também reduzir os custos de operação. Apesar de Vila Real já contar com um sistema de transporte público urbano regular e um sistema de TPF o processo de diagnóstico identificou que cerca de 10% da população da cidade, em especial nas freguesias de Arroios e na UF de Constantim e Vale de Nogueiras, não se encontra coberta pelo sistema de transporte público regular.</p>				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	<p>Realização de um estudo para alargar a área de abrangência e atuação do TPF. É importante identificar, em conjunto com a possibilidade de reestruturar algumas rotas do serviço de transporte público regular, as possibilidades de expansão do serviço de transporte flexível a estes territórios, podendo ser criada uma tipologia distinta daquela já existente, oferecendo um serviço com maior frequência ou com maior flexibilidade nas rotas. Ao mesmo tempo deverão ser estudadas formas de melhorar a flexibilidade do serviço, possibilitando a receção de reservas de último minuto ou a comunicação de avisos aos clientes de incidentes ou problemas na reserva efetuada. O objetivo final será garantir que 100% da população da cidade se encontra coberta por transporte público, quer regular, quer flexível.</p>				
RESULTADOS ESPERADOS	<p>Aumento da utilização do transporte público Redução do isolamento dos territórios periféricos Redução da utilização do automóvel Redução dos índices de congestionamento</p>				
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO			% DE IMPLEMENTAÇÃO	
ATÉ 2 ANOS	Execução do estudo e implementação das alterações			100%	
DE 2 A 5 ANOS	-			100%	
MAIS QUE 5 ANOS	-			100%	
INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS					
% de população coberta por transporte regular ou TPF					
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Ferramentas SIG				
META(S)					
100% da população coberta por transporte regular ou TPF					
INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)					
Realização do estudo					
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-				
META(S)					
Conclusão e apresentação do estudo					
ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real; TUVR; AMT				



CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	5 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	5 000,00 €	0,00 €	0,00 €



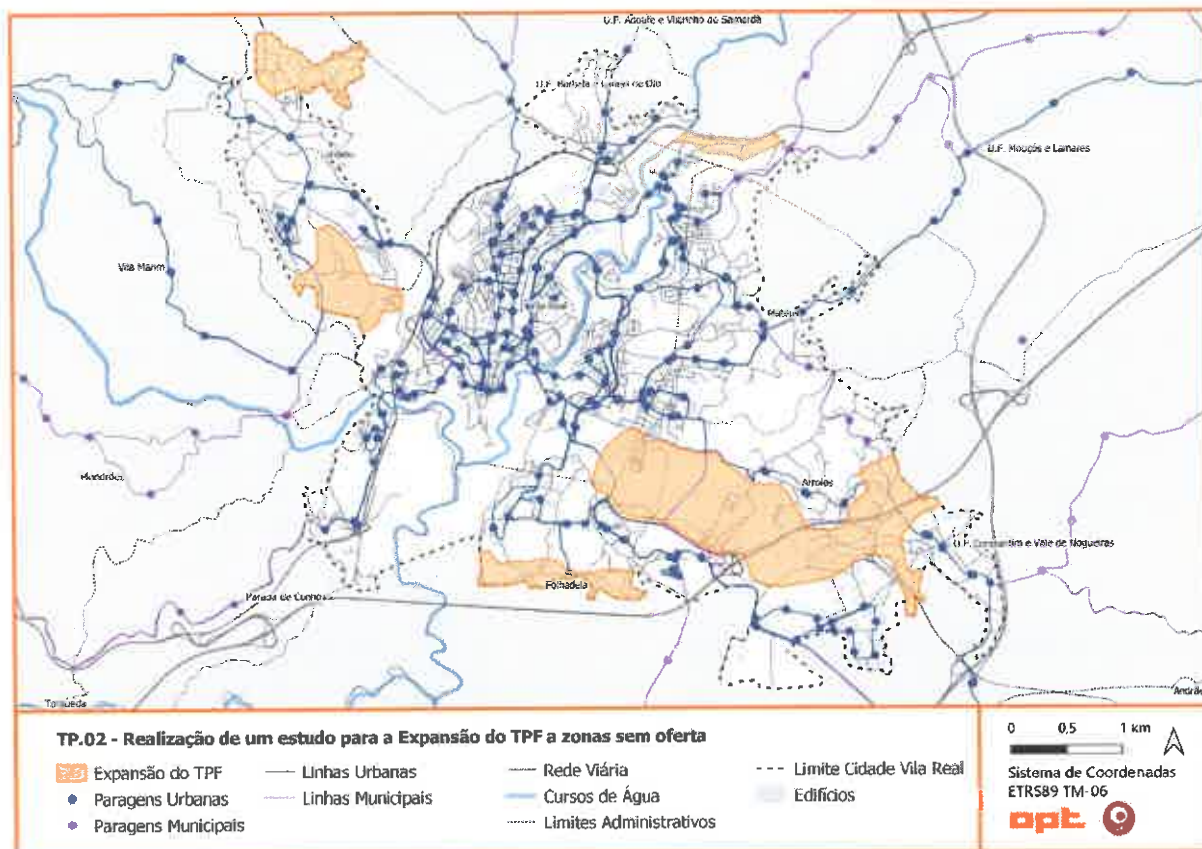
FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO

MUNICÍPIO	15%
COMUNITÁRIO	85%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES Antecedência: TP.01
Interdependência: TP.04; TP.07; TP.13

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	PRIORIDADE	Média	Nº	TP.03
AÇÃO	TP.03. Realização de um estudo para identificação de possíveis corredores BUS				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A operação de um sistema de transporte público rodoviário pretende dar garantia e fiabilidade aos seus utilizadores, nomeadamente no que respeita ao cumprimento de horários. Sendo o congestionamento uma condicionante para uma velocidade comercial estável, uma das soluções mais comuns passa pela criação de um sistema de corredores dedicado ao transporte público.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Realização de um estudo para aferir o potencial de criação para corredores BUS na área em estudo, dedicando vias segregadas para este tipo de transporte público como medida de melhoria do mesmo, tornando-o mais rápido, eficaz e seguro, sendo ainda competitivo com o transporte individual. A expansão da rede de corredores BUS, que atualmente conta com 1,5km, deverá ser procurada, primariamente, em vias com elevados níveis de congestionamento e com elevado nível de oferta de transporte público. Posteriormente deverá evoluir para arruamentos não congestionados, mas sempre com elevados níveis de oferta, de forma a garantir, sob qualquer circunstância, uma elevada regularidade do serviço.				
RESULTADOS ESPERADOS	Aumento da performance do transporte público Aumento da utilização do transporte público Redução da utilização do automóvel Redução dos índices de congestionamento				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Execução do estudo e implementação das alterações	35%
DE 2 A 5 ANOS	Atualização anual do estudo	55%
MAIS QUE 5 ANOS	Atualização anual do estudo	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de revisões ao estudo;
Velocidade comercial média nas linhas beneficiadas

METODOLOGIA DE CÁLCULO Análise dos dados disponibilizados pelo operador

META(S)

Revisão/realização a cada dois anos;
Aumento de 5% na velocidade comercial média nas linhas beneficiadas

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

Realização do estudo;
Nível de satisfação dos utilizadores dos TUVR

METODOLOGIA DE CÁLCULO Questionários anuais direcionados aos utilizadores dos TUVR

META(S)

Conclusão e apresentação do estudo;
Aumento progressivo dos níveis de satisfação

ENTIDADES INTERVENIENTES CM Vila Real; TUVR

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	20 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	10 000,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	25 000,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	55 000,00 €	0,00 €	0,00 €

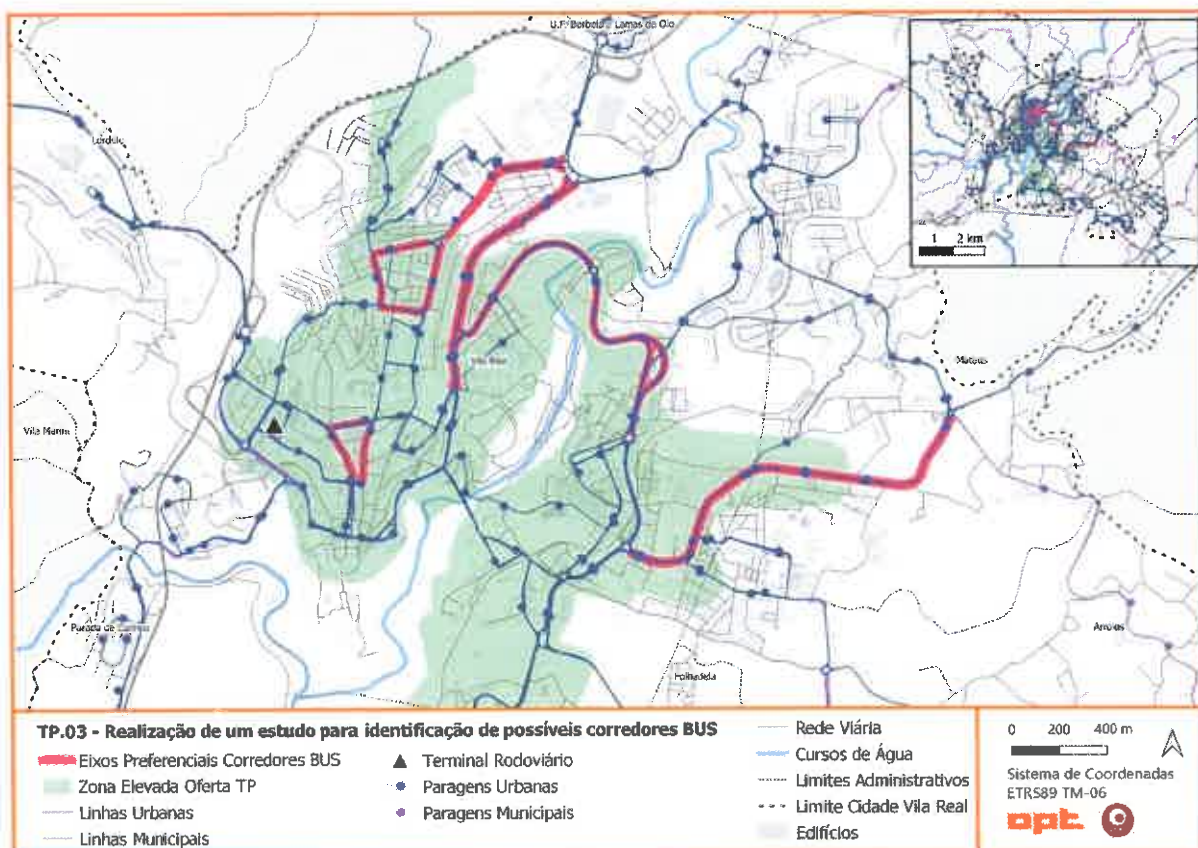


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	15%
COMUNITÁRIO	85%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Interdependência: TP.03; TP.04
-----------------------	--------------------------------

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	PRIORIDADE	Alta	Nº	TP.04
AÇÃO	TP.04. Realização de Inquérito de satisfação aos utilizadores da rede dos TUVR				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Uma das melhores formas de avaliar a qualidade de um serviço de transporte público passa pela avaliação da opinião dos seus utilizadores. A elaboração de inquéritos permite recolher informação relativa a um grande número de fatores com impacto na experiência do utilizador, tais como pontualidade, conforto, limpeza, entre outros.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Realização de inquéritos regulares para apurar o nível de satisfação do consumidor, com uma periodicidade bienal. O município, como autoridade de transportes, deverá realizar os esforços para que o operador do serviço dos Transportes Urbanos de Vila Real, realize inquéritos de satisfação, propondo-se uma periodicidade anual. A sua realização deverá também estar contemplada em todos os futuros concursos para a concessão do serviço e os custos da realização do inquérito deverão ficar a cargo do operador. Caso o contrato em vigor não contemple a sua realização, os custos inerentes poderão ser adicionados à compensação a atribuir ao operador. O modelo do inquérito deverá ser definido de acordo com as boas práticas em vigor, devendo a amostra selecionada ser estatisticamente significativa para o universo de utilizadores dos TUVR.				
RESULTADOS ESPERADOS	Aumento da qualidade do serviço Maior incentivo para a utilização do transporte público Redução da utilização do automóvel				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Execução de 1 inquérito bienal	20%
DE 2 A 5 ANOS	Execução de 2 inquéritos bienais	60%
MAIS QUE 5 ANOS	Execução de 2 inquéritos bienais	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de inquéritos de satisfação realizados

METODOLOGIA DE CÁLCULO

-

META(S)

5 inquéritos de satisfação realizados

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

Nível de satisfação dos utilizadores dos TUVR

METODOLOGIA DE CÁLCULO

Questionários anuais direcionados aos utilizadores dos TUVR

META(S)

Aumento progressivo dos níveis de satisfação

ENTIDADES INTERVENIENTES

CM Vila Real; TUVR

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	0,00 €	0,00 €

FONTES DE FINANCIAMENTO E PARTICIPAÇÃO

MUNICÍPIO

-

COMUNITÁRIO

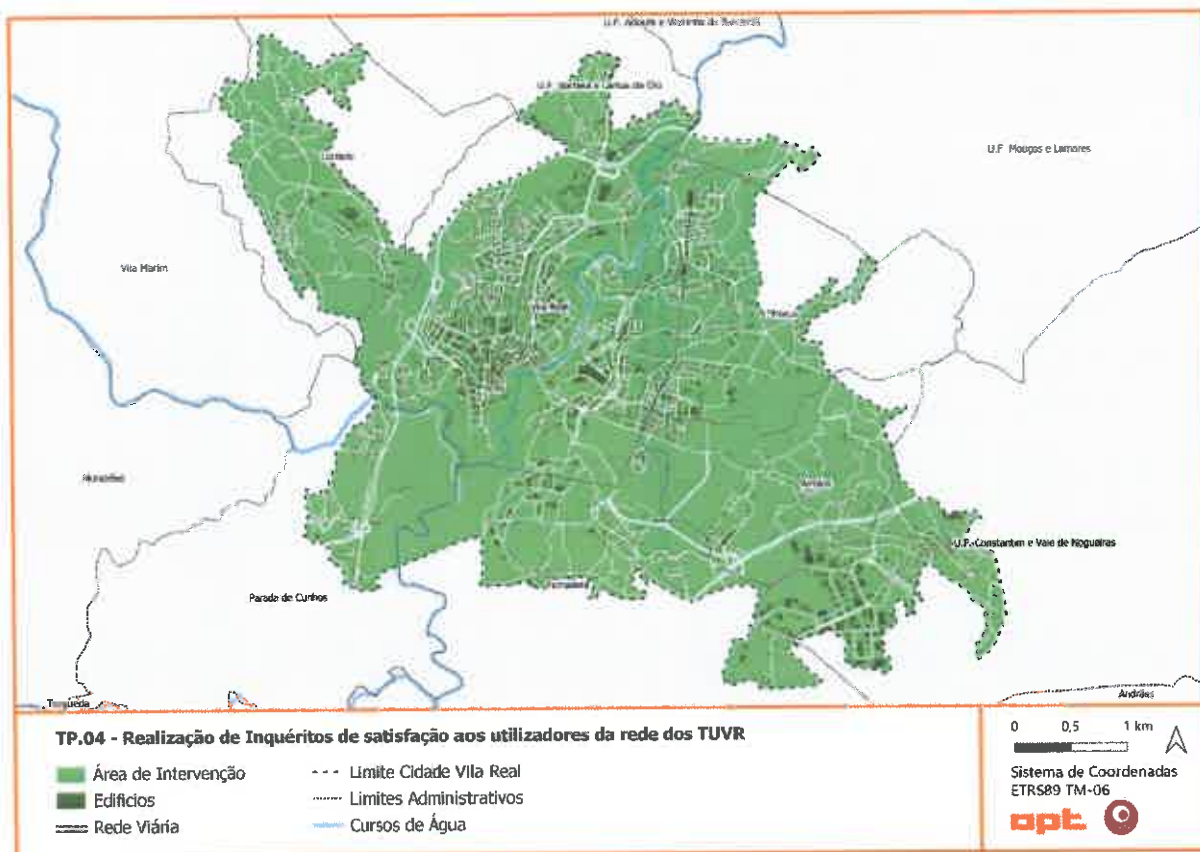
-

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES

Interdependência: TP.01; TP.02; TP.03; TP.05; TP.08; TP.09; TP.12; TP.13
Precedência: TP.14

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	PRIORIDADE	Média	Nº	TP.05
AÇÃO	TP.05. Promoção da substituição gradual da frota de TP por veículos não poluentes				
CONTEXTUALIZAÇÃO	O setor dos transportes é um dos principais contribuidores de emissões poluentes atmosféricas. Apresenta também um grande impacto no consumo energético, desequilibrando a balança nacional, sendo Portugal um país importador de combustíveis fósseis. A alteração na tecnologia de propulsão dos veículos, onde o transporte público não é exceção pode passar por uma das grandes soluções. Integrado na linha de atuação que visa estimular a transição energética do setor dos transportes, é ambicionada uma integração de 20% de energias renováveis no setor dos transportes para o ano de 2030.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Proposta de eletrificação do sistema de transporte público como um dos seus principais desígnios. Devem ser substituídos os seus veículos de combustão a diesel, sendo lançados os esforços para que, no âmbito de futuros concursos de concessão do serviço de transporte público urbano em Vila Real, seja aumentada a quota de veículos elétricos, devendo ser dado destaque para as linhas que operam exclusivamente no território da cidade central. A longo prazo deverá prever-se a integração de 50% de veículos não poluentes na frota do operador do serviço de transporte público urbano em Vila Real.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução das emissões de poluentes: 50ton CO2/ ano por veículo substituído Aumento da atratividade do transporte público				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	-	0%
DE 2 A 5 ANOS	-	0%
MAIS QUE 5 ANOS	Definição das condições da frota no caderno de encargos para a novo contrato de concessão	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

% de veículos não poluentes que constituem a frota

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

Integração de 50% de veículos não poluentes na frota do operador de serviço de transporte público urbano em Vila Real.

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real; TUVR; Fundo Ambiental
---------------------------------	-------------------------------------

CONTA PUBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	0,00 €	0,00 €

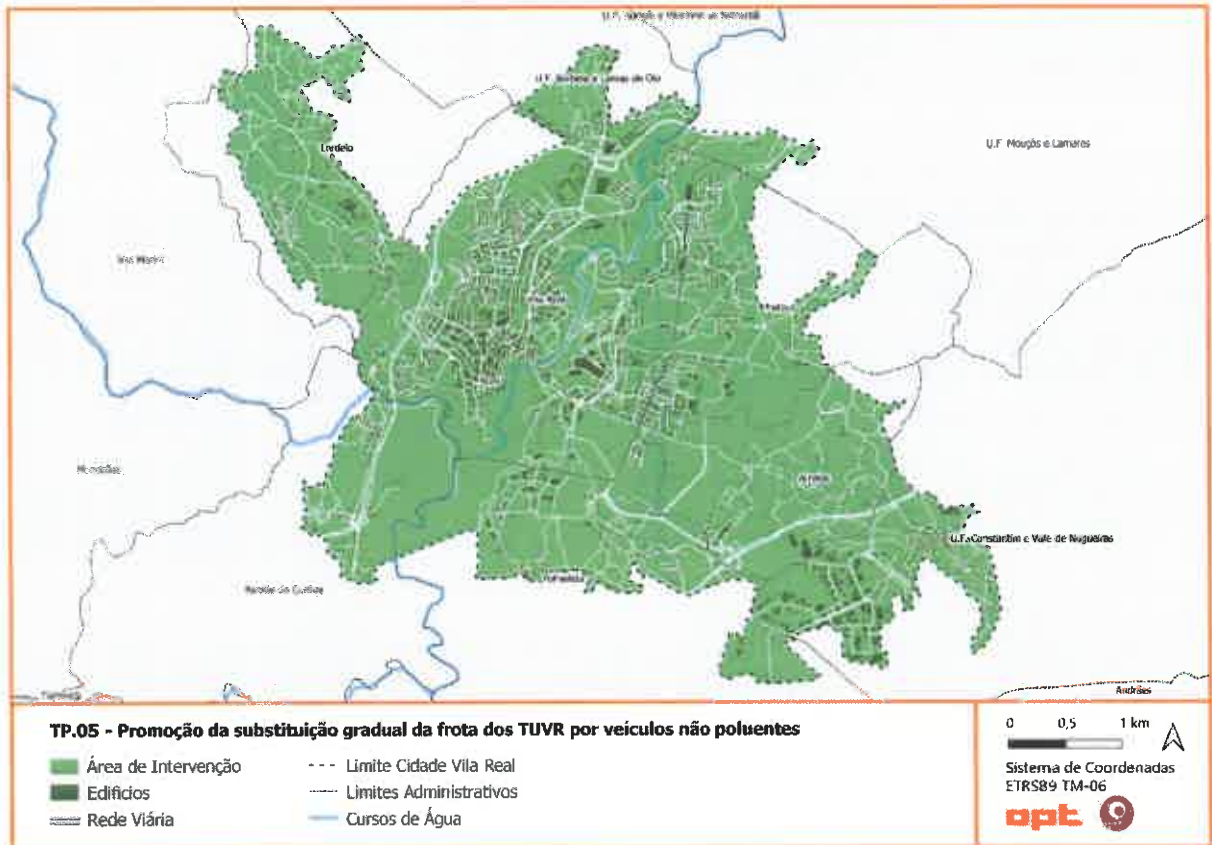
FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO

MUNICÍPIO	-
COMUNITÁRIO	-

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Interdependência: TP.04
-----------------------	-------------------------

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	PRIORIDADE	Alta	Nº	TP.06
AÇÃO	TP.06. Promoção da elaboração de Planos de Mobilidade para Equipamentos de interesse geral				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Uma parte significativa dos problemas associados à mobilidade pendular, nomeadamente a elevada utilização do automóvel, diz respeito à desarticulação dos equipamentos de interesse geral e dos grandes geradores de viagens em termos de localização na macroestrutura urbana e também a sua interligação com a infraestrutura de mobilidade, nomeadamente numa vertente intermodal.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Incentivo à realização de Planos de Mobilidade direcionados para os grandes equipamentos, tratando-os como casos singulares, devido à especificidade de cada um e à diferente carga de viagens ou circulações que todos os dias colocam na rede viária. Estes planos de mobilidade deverão ter em atenção o ajuste de horários e frequência de circulação das linhas que servem o equipamento em função dos horários de funcionamento e ainda ter atenção à dimensão dos veículos de transporte público, evitando a sobrelotação ou pelo contrário a dimensão excessiva. Cada equipamento deverá, assim, ser alvo de um estudo isolado que deverá ser promovido pelo promotor, no caso de equipamentos de índole privado, e pelo município nos restantes casos. O município deverá também impor a realização deste tipo de planos em todos os novos projetos com potencial para uma geração significativa de viagens de forma que sejam estabelecidas metas concordantes com aquelas estabelecidas por este PMUS.				
RESULTADOS ESPERADOS	Reforço da sensibilização da população para a importância da mobilidade sustentável Reforço da utilização do transporte público e dos modos ativos Redução da utilização do automóvel				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Realização de planos de mobilidade nos principais equipamentos e geradores de viagens públicos; Promoção da realização de planos de mobilidade nos principais equipamentos e geradores de viagens privados; 1ª atualização anual dos planos	35%
DE 2 A 5 ANOS	Atualização anual dos planos	50%
MAIS QUE 5 ANOS	Atualização anual dos planos	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de Planos de Mobilidade para Equipamentos e Grandes Geradores realizados

METODOLOGIA DE CÁLCULO

-

META(S)

10 Planos de Mobilidade para Equipamentos e Grandes Geradores realizados
5 atualizações para cada plano

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

METODOLOGIA DE CÁLCULO

-

META(S)

-

ENTIDADES INTERVENIENTES

CM Vila Real; ACIVR; IMT

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	10 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	5 000,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	12 500,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	27 500,00 €	0,00 €	0,00 €



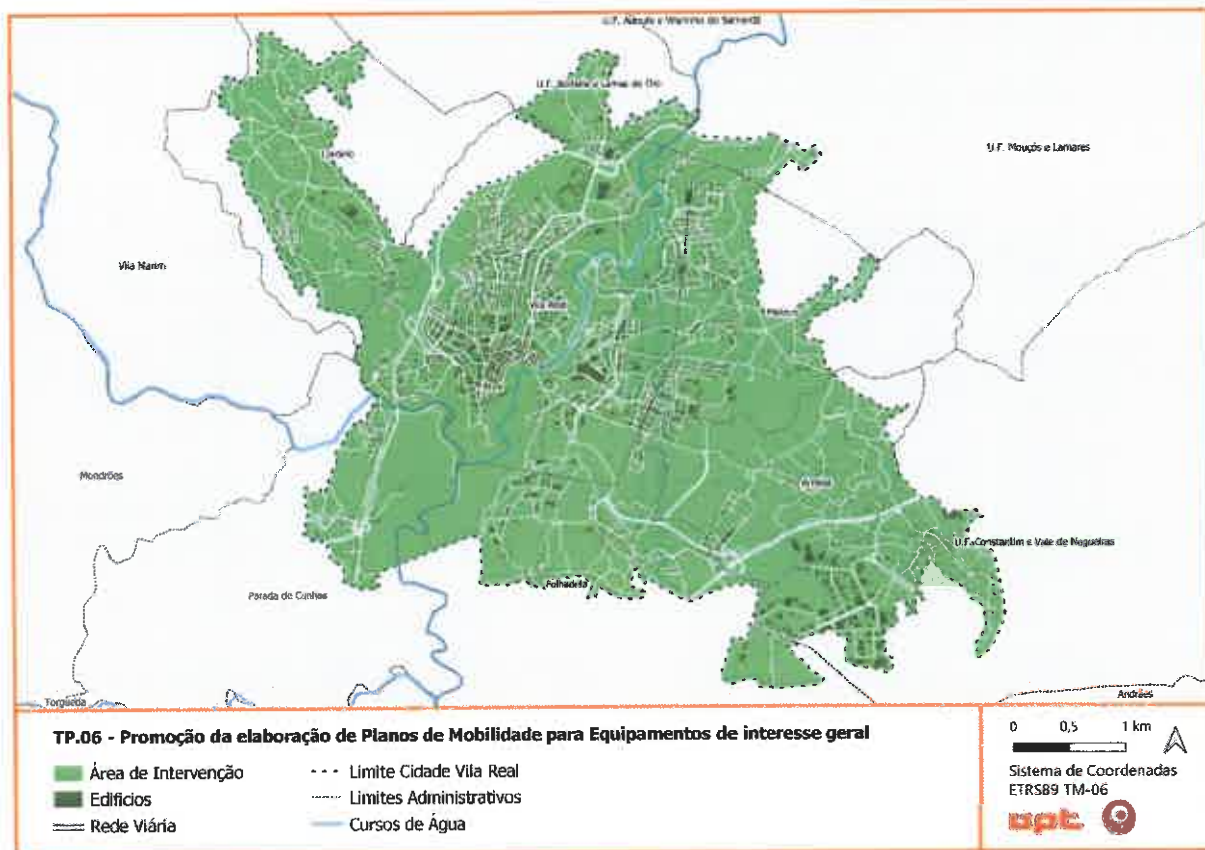
FONTES DE FINANCIAMENTO E PARTICIPAÇÃO

MUNICÍPIO	15%
COMUNITÁRIO	85%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES Interdependência: TP.01

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



Handwritten signature and initials

PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	PRIORIDADE	Média	Nº	TP.07
AÇÃO	TP.07. Realização de um estudo para a otimização do serviço de Táxis				
CONTEXTUALIZAÇÃO	O serviço de táxis é componente de máxima importância nos sistemas de transporte público, em especial nos territórios de baixa densidade e mais distantes de centros urbanos. É normalmente mais requisitado por população mais idosa ou com dificuldades de locomoção. Assiste-se no território da cidade de Vila Real a uma desigual distribuição das praças de táxi e, ao mesmo tempo, a uma desarticulação da sua localização com a cobertura do transporte público. Tal retrato leva a ineficiências no funcionamento deste serviço, pelo aumento do número de quilómetros percorridos em vazio, ao decréscimo no volume de negócios por parte dos Táxis e, simultaneamente, numa redução da capacidade de acessos a partir de outros pontos do concelho.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Realização de um estudo que vise a otimização da localização das praças de táxis, combinando-a com as alterações previstas para o serviço de transporte público regular, no que respeita à sua cobertura espacial, mas também no que concerne ao serviço de transporte flexível (TPF).				
RESULTADOS ESPERADOS	Maior atração da população para o uso de táxis Redução da extensão das viagens percorridas em vazio Redução das emissões de poluentes atmosféricos				
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO			
ATÉ 2 ANOS	Realização de estudo	90%			
DE 2 A 5 ANOS	Atualização a cada 2 anos	95%			
MAIS QUE 5 ANOS	Atualização a cada 2 anos	100%			
INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS					
Nº de revisões ao estudo					
METODOLOGIA DE CÁLCULO					
META(S)					
5 Revisões bienais realizadas					
INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)					
Realização do estudo Atualização do regulamento de transporte em táxi do município Nível de satisfação dos taxistas					
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Inquéritos de satisfação aos taxistas				
META(S)					
Conclusão e apresentação do estudo Aumento progressivo dos índices de satisfação Atualização do regulamento de transporte em táxi do município					
ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real; Federação Portuguesa do Táxi				

CONTA PUBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	5 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	5 000,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	10 000,00 €	0,00 €	0,00 €



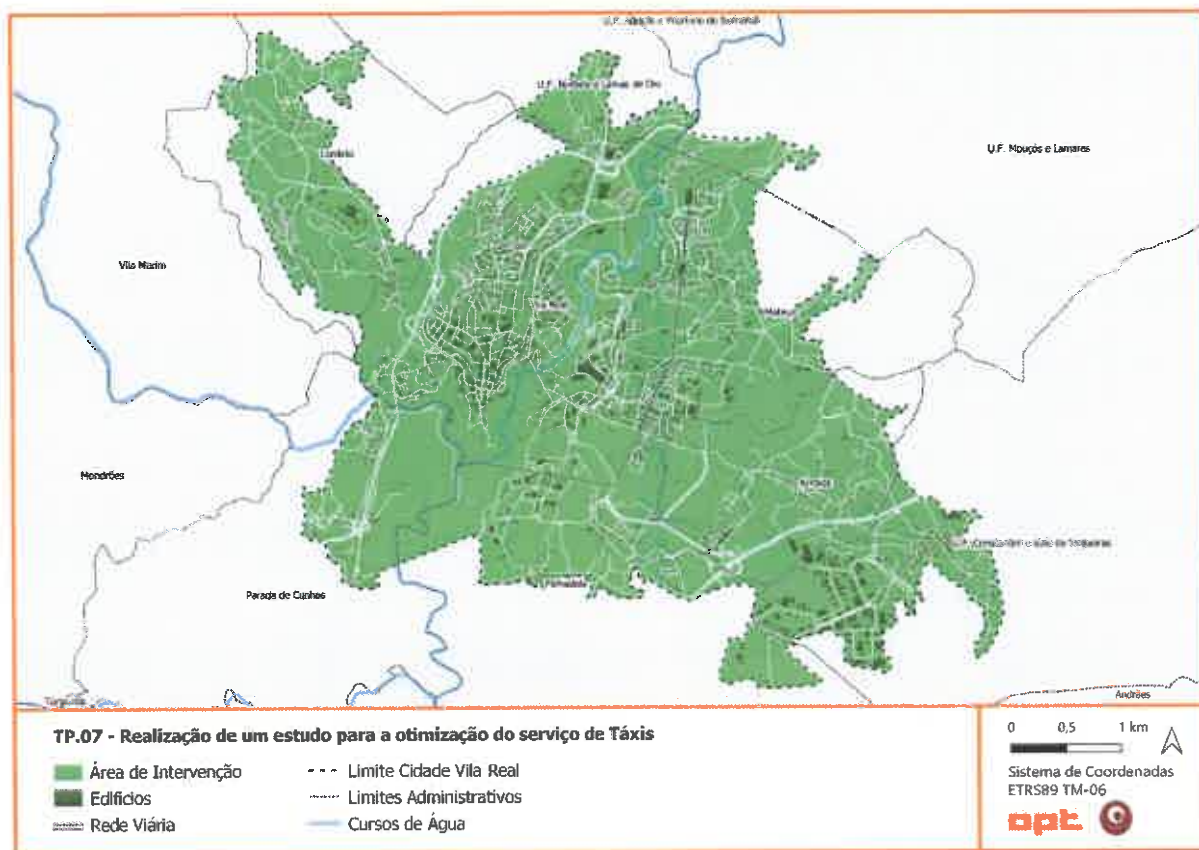
FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO

MUNICÍPIO	100%
COMUNITÁRIO	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES Interdependência: TP.02; TP.13

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	PRIORIDADE	Ata	Nº	TP.08
AÇÃO	TP.08. Melhoria das condições de espera e acesso às paragens				
CONTEXTUALIZAÇÃO	As paragens, como porta de entrada no serviço de transporte público, são elementos fundamentais na experiência do utilizador, mas também na perceção de potenciais utilizadores. Qualquer intenção de melhoria na qualidade do serviço prestado não deverá passar apenas por alterações no serviço, mas também pelas condições de espera e acesso às paragens. O processo de diagnóstico desenvolvido no âmbito deste PMUS permitiu identificar as condições de cada paragem ao nível da presença de informação ao público, sinalização, abrigo e baía de paragem. Apenas 15% das paragens no interior do território da cidade de Vila Real cumprem todos os requisitos que a tornam uma paragem acessível, cómoda e segura. Por outro lado, 24% das paragens não se encontram sinalizadas, dificultando a experiência aos utilizadores correntes e impossibilitando a sua utilização por potenciais utilizadores.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Melhorar as condições atuais das paragens, começando pela correção das assimetrias, sendo por exemplo requisito mínimo para qualquer uma delas, a colocação de um poste contendo a informação sobre as linhas servidas e os horários de passagem. Devem ser instalados abrigos sempre que o espaço do passeio o permita, existindo várias configurações disponíveis mediante as características dos locais. O plano de intervenção nas paragens de TP preconizado neste PMUS prevê a intervenção em 150 paragens, abrangendo a instalação de 58 posteletes e de 135 abrigos. Pretende ser medida de incentivo e de fiabilidade no transporte coletivo de Vila Real. Poderá também ser avaliada a necessidade de realocização de algumas paragens, em virtude de alterações recentes aos perfis dos arruamentos onde as mesmas se encontram, otimizando as rotas pedonais de acesso às mesmas, garantindo a continuidade dos percursos pedonais existentes, respeitando as normas de acessibilidade, e minimizando os conflitos com o tráfego rodoviário aquando da paragem dos autocarros.				
RESULTADOS ESPERADOS	Aumento da atratividade do transporte público Aumento da utilização do transporte público Redução da utilização do automóvel Aumento dos índices de satisfação dos utilizadores de transporte público				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Instalação de posteletes em 17 paragens Instalação de abrigos em 51 paragens	40%
DE 2 A 5 ANOS	Instalação de posteletes em 41 paragens Instalação de abrigos em 84 paragens	100%
MAIS QUE 5 ANOS	-	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de paragens intervencionadas	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-

META(S)

150 paragens intervencionadas

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

Nível de satisfação dos utilizadores dos TUVR

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Questionários anuais direcionados aos utilizadores dos TUVR
-------------------------------	---

META(S)

Aumento progressivo dos níveis de satisfação
--

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real; Juntas de Freguesia; TUVR
---------------------------------	---

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	24 820,00 €	310 250,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	41 140,00 €	514 250,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	65 960,00 €	824 500,00 €



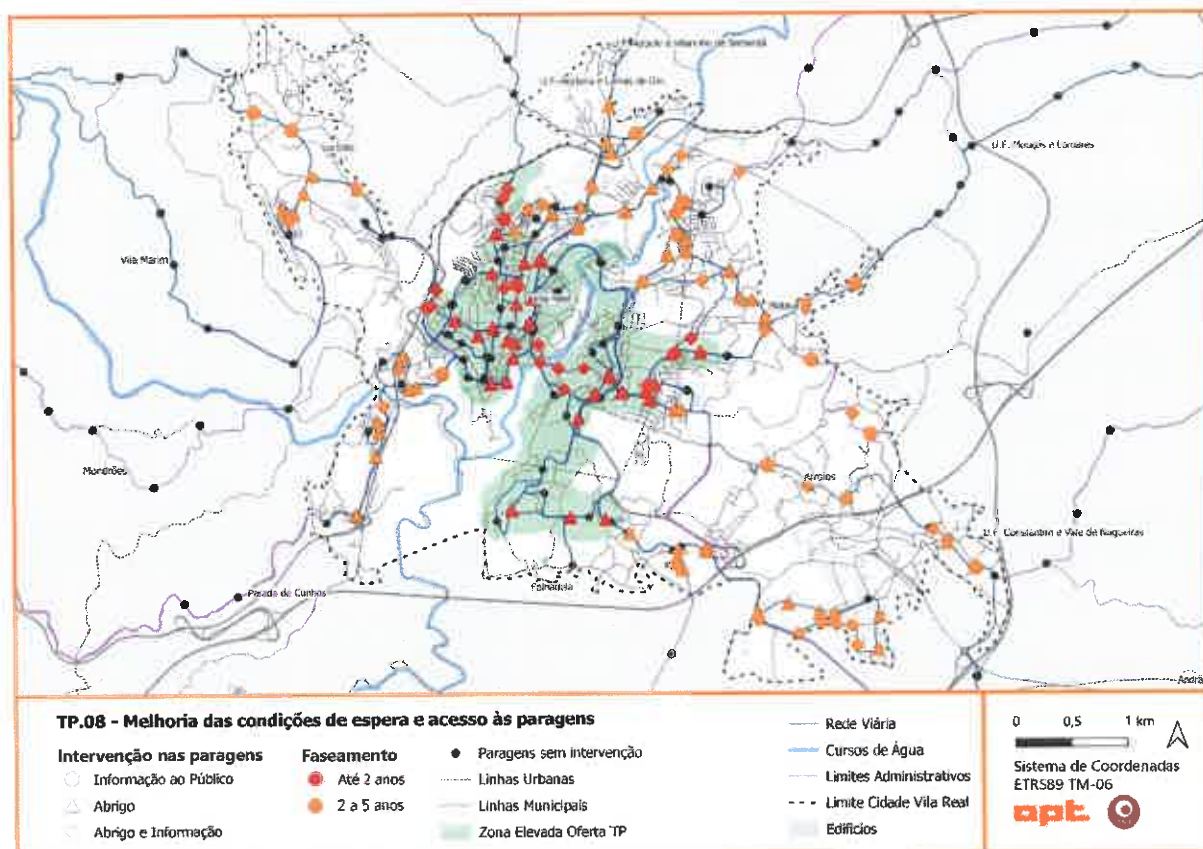
FONTES DE FINANCIAMENTO E PARTICIPAÇÃO

MUNICÍPIO	15%
COMUNITÁRIO	85%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Interdependência: TP.04; TP.08; MA.04; MA.05
-----------------------	--

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	PRIORIDADE	Média	Nº	TP.09
AÇÃO	TP.09. Implementação de painéis de informação em tempo real, de forma progressiva, nas paragens com maior oferta				
CONTEXTUALIZAÇÃO	O território onde existe uma maior oferta de transporte público atrai de forma natural mais passageiros. No entanto, a falta de informação fiável sobre o tempo de espera, reduz a perceção sobre o mesmo, fazendo-o parecer mais longo ou demorado, assim como os níveis de incerteza e ansiedade dos utilizadores. A disponibilização de informação em tempo real trará maior incentivo à utilização e fiabilidade no transporte.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Melhorar a informação disponibilizada junto dos utilizadores de transporte público, no interior da cidade central com a instalação nas paragens de informação fiável e em tempo real através de painéis de informação em tempo real, que indicam os tempos de espera para as próximas viaturas em cada linha. Ao todo prevê-se a instalação destes equipamentos em 100 paragens.				
RESULTADOS ESPERADOS	Aumento da atratividade do transporte público Aumento da utilização do transporte público Redução da utilização do automóvel Aumento dos índices de satisfação dos utilizadores de transporte público				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Instalação de painéis em tempo real em 51 paragens	50%
DE 2 A 5 ANOS	Instalação de painéis em tempo real em 49 paragens	100%
MAIS QUE 5 ANOS	-	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de painéis em tempo real implementados

METODOLOGIA DE CÁLCULO

-

META(S)

100 painéis em tempo real instalados

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

Nível de satisfação dos utilizadores dos TUVR

METODOLOGIA DE CÁLCULO

Questionários anuais direccionados aos utilizadores dos TUVR

META(S)

Aumento progressivo dos níveis de satisfação

ENTIDADES INTERVENIENTES

CM Vila Real; TUVR

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	1 600,00 €	20 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	40 000,00 €	500 000,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	40 000,00 €	500 000,00 €
TOTAL	0,00 €	81 600,00 €	1 020 000,00 €



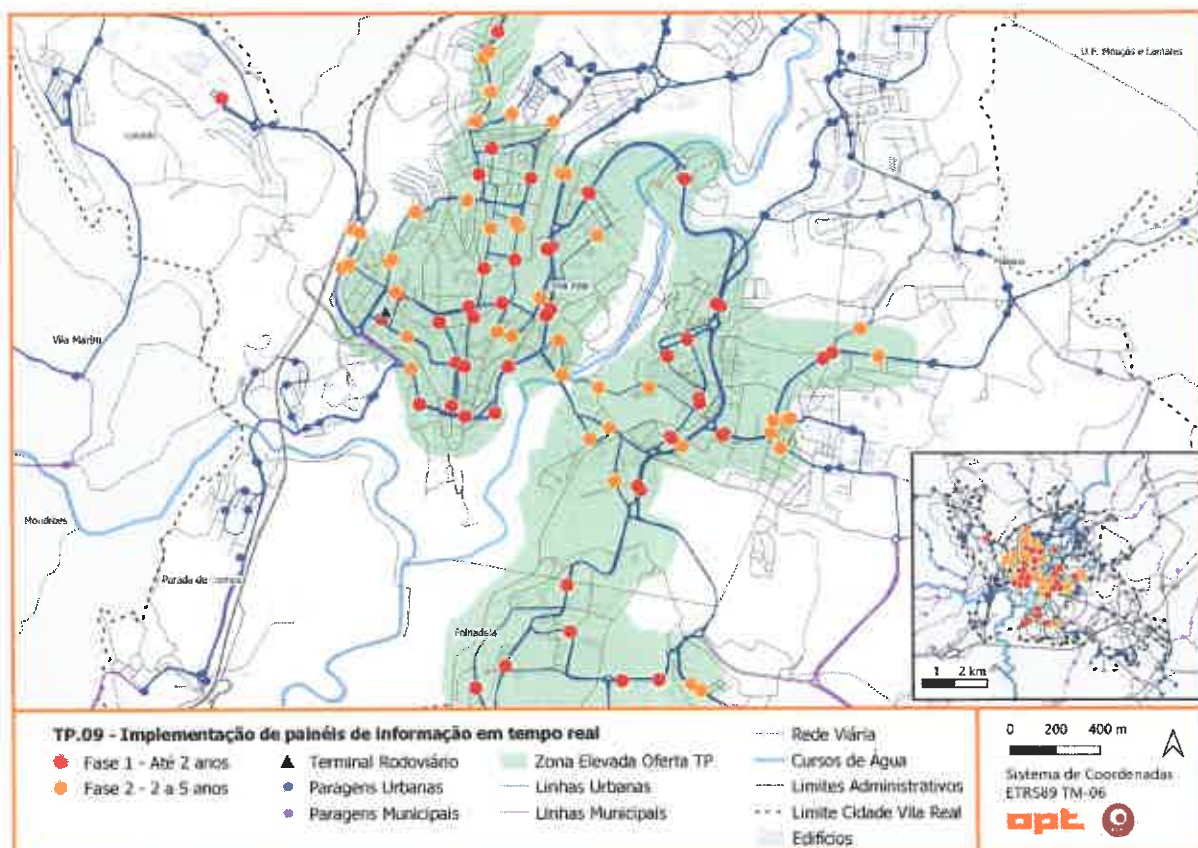
FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTIÇÃO

MUNICÍPIO	15%
COMUNITÁRIO	85%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES Interdependência: TP.04; TP.08; MA.04; MA.05

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL





Assinado
26

PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	PRIORIDADE	Alta	Nº	TP.10
AÇÃO	TP.10. Criação de infraestruturas de Park & Ride				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A integração modal é um dos principais aspetos de um sistema de mobilidade abrangente. Reconhecendo-se a impossibilidade de o transporte público cobrir eficientemente toda a população uma solução com provas dadas passa pelo reforço da interligação entre as principais rotas de transporte público e os percursos mais utilizados pelos automobilistas, através de criação de parques de estacionamento periféricos (Park & Ride).				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Construção de 5 infraestruturas Park & Ride nas principais entradas do núcleo urbano de Vila Real (Lordelo/ Hospital, Rotunda da República, Rotunda do Quartel, Rotunda de Mateus, Biblioteca)				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução dos volumes de tráfego na cidade central Aumento da utilização do transporte público				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Execução do Park & Ride da Biblioteca	20%
DE 2 A 5 ANOS	Execução dos Park & Ride de Lordelo e Rotunda da República	60%
MAIS QUE 5 ANOS	Execução dos Park & Ride Quartel e Mateus	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de infraestruturas Park & Ride criadas;
Nº de utilizadores da infraestrutura;
Nº de validações anuais nos TUVR

METODOLOGIA DE CÁLCULO

META(S)

5 infraestruturas criadas;
Aumentos anuais na Utilização das Infraestruturas de Park & Ride;
Aumentos anuais nas validações dos TUVR

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

METODOLOGIA DE CÁLCULO

META(S)

ENTIDADES INTERVENIENTES

CM Vila Real; Infraestruturas de Portugal

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	1 600,00 €	20 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	40 000,00 €	500 000,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	40 000,00 €	500 000,00 €
TOTAL	0,00 €	81 600,00 €	1 020 000,00 €



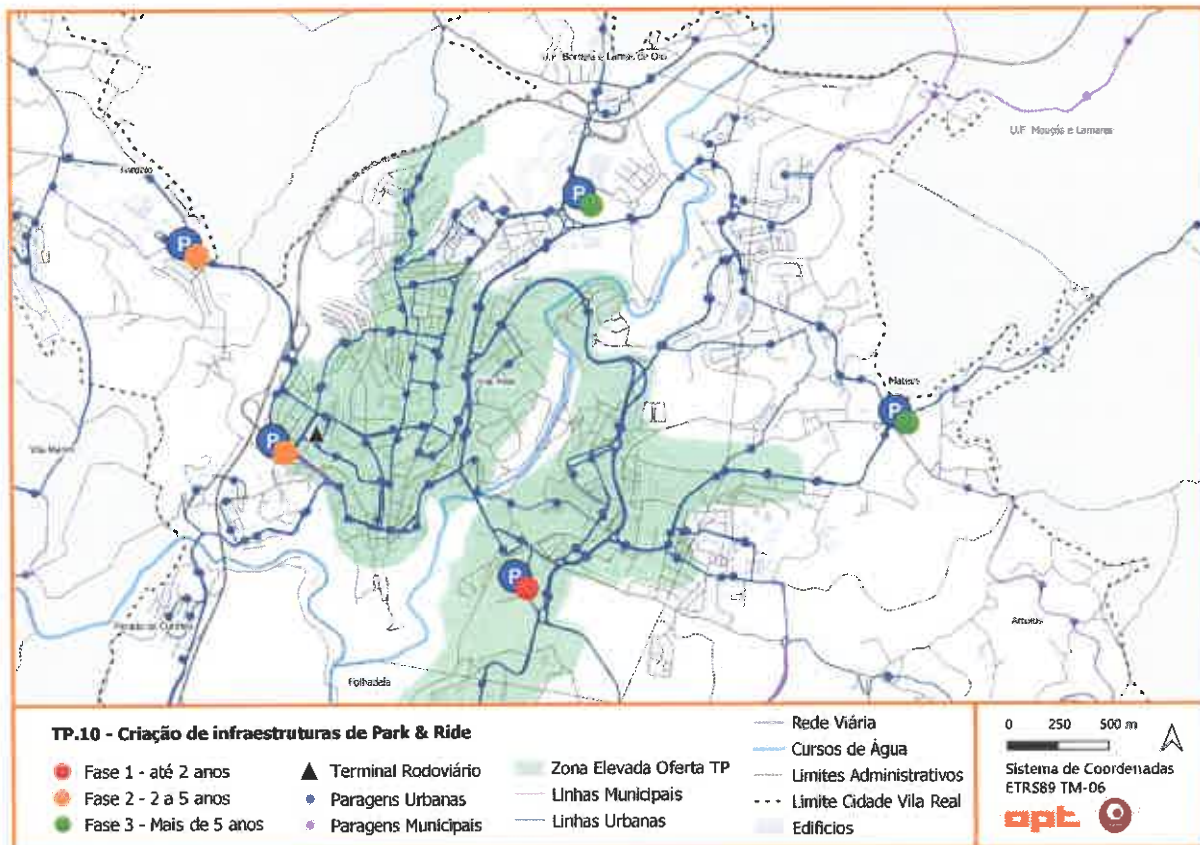
FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO

MUNICÍPIO	15%
COMUNITÁRIO	85%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES Interdependência: TP.01; TP.11

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	PRIORIDADE	Média	Nº	TP.11
AÇÃO	TP.11. Implementação de uma ligação em teleférico no eixo Hospital - UTAD				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Atualmente, o eixo de maior procura no sistema de transportes públicos de Vila Real liga o Hospital à UTAD, passando pelo centro da cidade, onde se localizam alguns dos principais equipamentos públicos da cidade, bem como o terminal rodoviário. No entanto, as limitações de espaço canal nos principais arruamentos que estabelecem esta ligação, combinadas com o congestionamento nas horas de pontas, limitam a sua atratividade. Por essa razão, é importante procurar formas de ligar eficientemente estes pontos com um modo de transporte rápido e fiável, interligado com a restante rede de transporte público.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Construção de uma ligação em teleférico entre o Hospital e a UTAD, numa extensão de 3,6km, incluindo quatro estações intermédias: Terminal Rodoviário, Mercado Municipal, Centro Comercial e Biblioteca.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução dos volumes de tráfego na cidade central Aumento da utilização do transporte público				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Desenvolvimento do Projeto	0%
DE 2 A 5 ANOS	Construção e entrada em funcionamento do sistema	100%
MAIS QUE 5 ANOS		100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de validações

METODOLOGIA DE CÁLCULO

META(S)

Aumentos anuais no número de validações

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

Nível de satisfação dos utilizadores do serviço de transporte público

METODOLOGIA DE CÁLCULO

Questionários anuais direcionados aos utilizadores de transporte público

META(S)

Aumento progressivo dos níveis de satisfação

ENTIDADES INTERVENIENTES

CM Vila Real

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	2 880 000,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	15 000,00 €	0,00 €	36 000 000,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	15 000,00 €	2 880 000,00 €	36 000 000,00 €



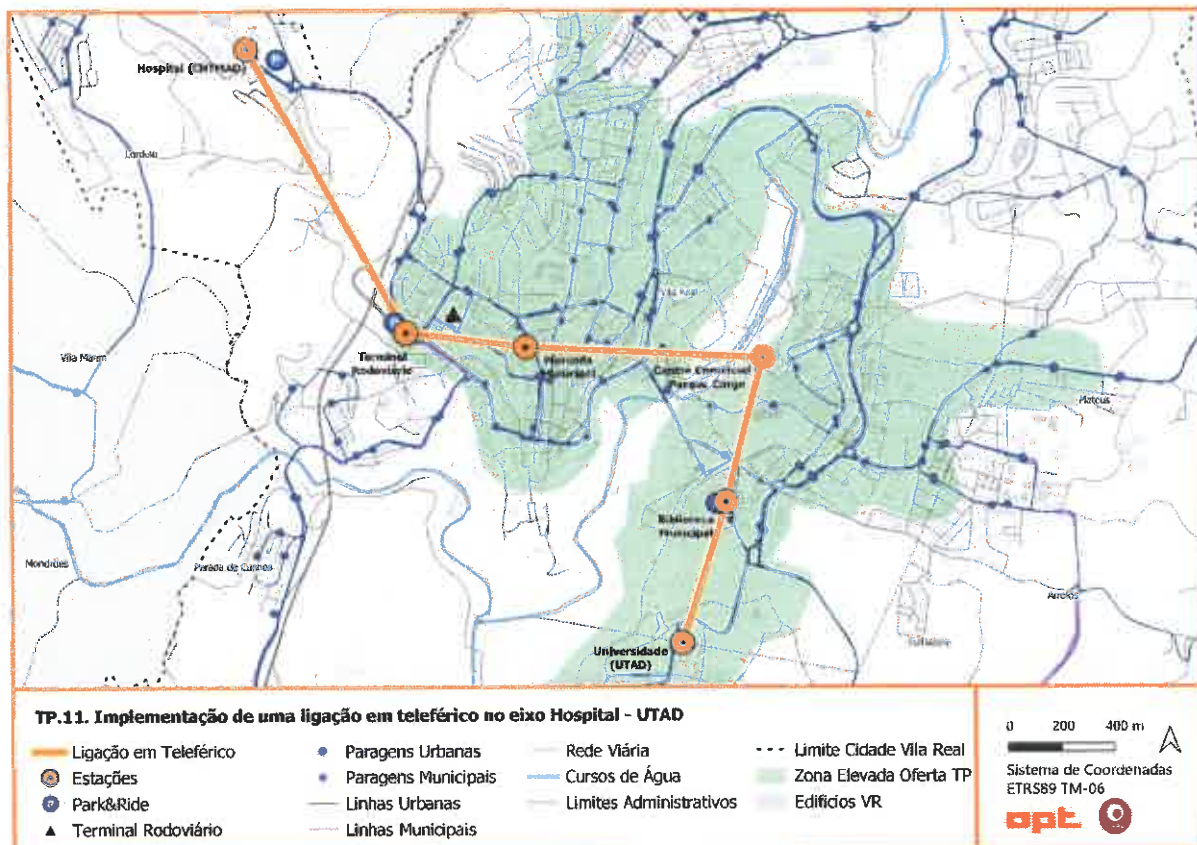
FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO

MUNICÍPIO	15%
COMUNITÁRIO	85%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES Interdependência: TP.01; TP.10

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	PRIORIDADE	Média	Nº	TP.12
AÇÃO	TP.12. Atualização da app dos Urbanos de Vila Real				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A melhoria da informação ao público constitui um dos principais fatores de atratividade para o transporte público na medida em que, ao dar a conhecer a oferta de forma clara e precisa, existe a possibilidade de captar novos utilizadores e manter os passageiros atuais. A aplicação móvel dos TUVR peca pela desatualização frequente dos dados apresentados, bem como a não apresentação da informação em tempo real. Apenas é apresentada a localização, em tempo real, de cada autocarro, o que não se figura como uma informação de grande utilidade na perspetiva do utilizador. Este último aspeto é, na verdade, o principal constrangimento identificado, na medida em que em caso de atrasos ou interrupções, o passageiro não é informado das mesmas, gerando incerteza e desconfiança nos utentes.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Modernização da aplicação móvel dos TUVR com o objetivo de incluir informação em tempo real sobre as próximas partidas para cada paragem. Esta aplicação deverá também permitir o planeamento de viagens, bem como o pagamento das mesmas diretamente na aplicação. Esta ação inclui também a execução de um contrato de manutenção anual durante o período de vigência do PMUS.				
RESULTADOS ESPERADOS	Aumento da atratividade do transporte público Aumento da utilização do transporte público Redução da utilização do automóvel Aumento dos índices de satisfação dos utilizadores de transporte público				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Desenvolvimento da nova versão da app dos TUVR	100%
DE 2 A 5 ANOS	-	100%
MAIS QUE 5 ANOS	-	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

Nível de satisfação dos utilizadores dos TUVR

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Questionários anuais direcionados aos utilizadores dos TUVR
META(S)	

Aumento progressivo dos níveis de satisfação

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real, TUVR
---------------------------------	--------------------

CONTA PUBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	16 500,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	4 500,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	12 500,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	33 500,00 €	0,00 €



FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO

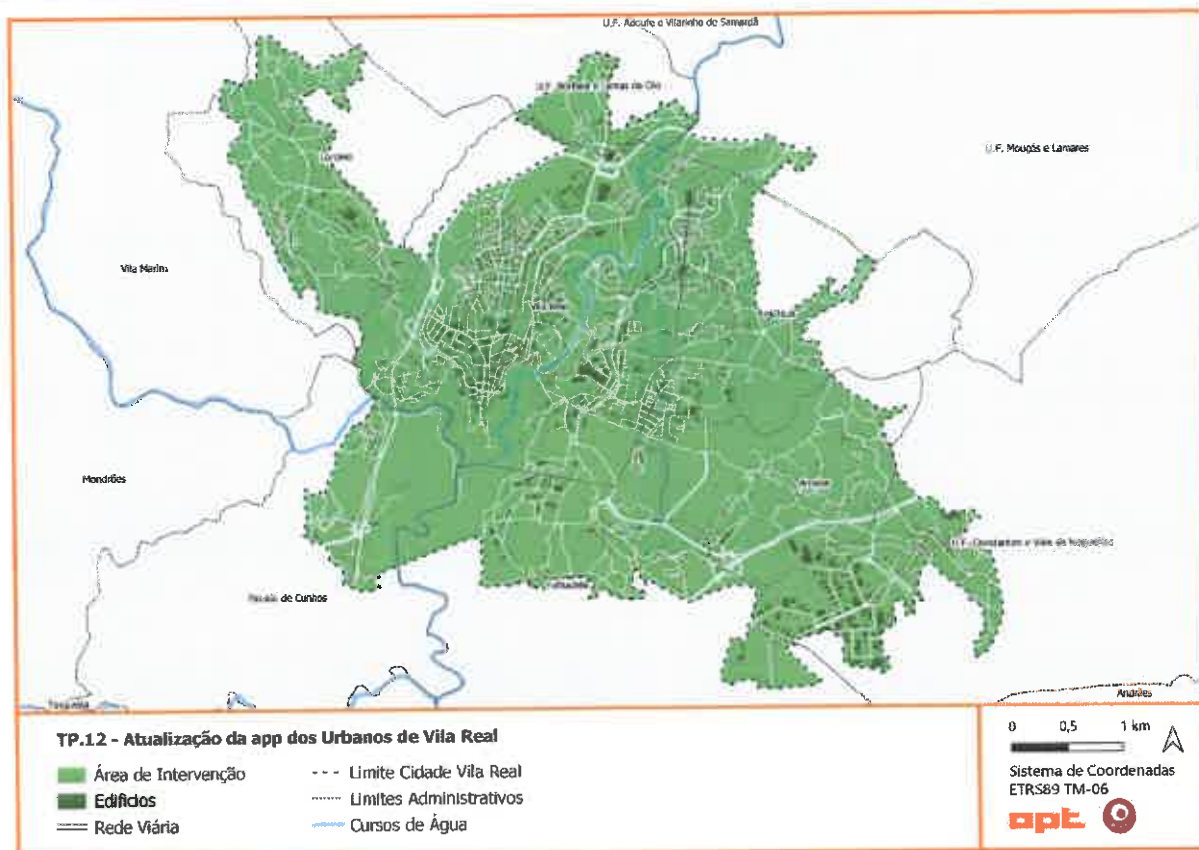
MUNICÍPIO	100%
COMUNITÁRIO	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES

Interdependência: TP.04
Precedência: TP.14

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	PRIORIDADE	Alta	Nº	TP.13
AÇÃO	TP.13. Implementação de uma Plataforma Tecnológica de Gestão do TPF				
CONTEXTUALIZAÇÃO	<p>O sistema de Transporte Público Flexível atualmente implementado em Vila Real opera segundo um modelo de reservas via telefone, SMS ou email, segundo um modelo de rotas em dias fixos, impondo assim uma certa rigidez ao seu funcionamento.</p> <p>A implementação de uma plataforma tecnológica para gestão deste serviço permite não só prestar um serviço com um maior grau de personalização mas também garantir a sua gestão mais eficiente, levando a uma redução de custos por parte do operador e um maior grau de satisfação dos utilizadores.</p>				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	<p>Implementação de uma plataforma tecnológica para gestão do serviço de TPF. Esta plataforma deverá disponibilizar toda a infraestrutura de backoffice necessária para a gestão e monitorização do serviço, mas também um call center, garantindo a reserva pelos meios tradicionais, website para realização de reservas e app de apoio aos motoristas, permitindo a visualização das reservas e a comunicação com a central.</p>				
RESULTADOS ESPERADOS	Aumento do número de utilizadores do serviço				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Implementação da plataforma	100%
DE 2 A 5 ANOS		100%
MAIS QUE 5 ANOS		100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	
-	

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

Contratualização da Plataforma Nível de satisfação dos utilizadores do serviço	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Questionários anuais direcionados aos utilizadores
META(S)	
Entrada em funcionamento da plataforma Aumento progressivo dos níveis de satisfação	
ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real; TUVR II

CONTA PUBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	55 000,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	30 000,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	50 000,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	135 000,00 €	0,00 €



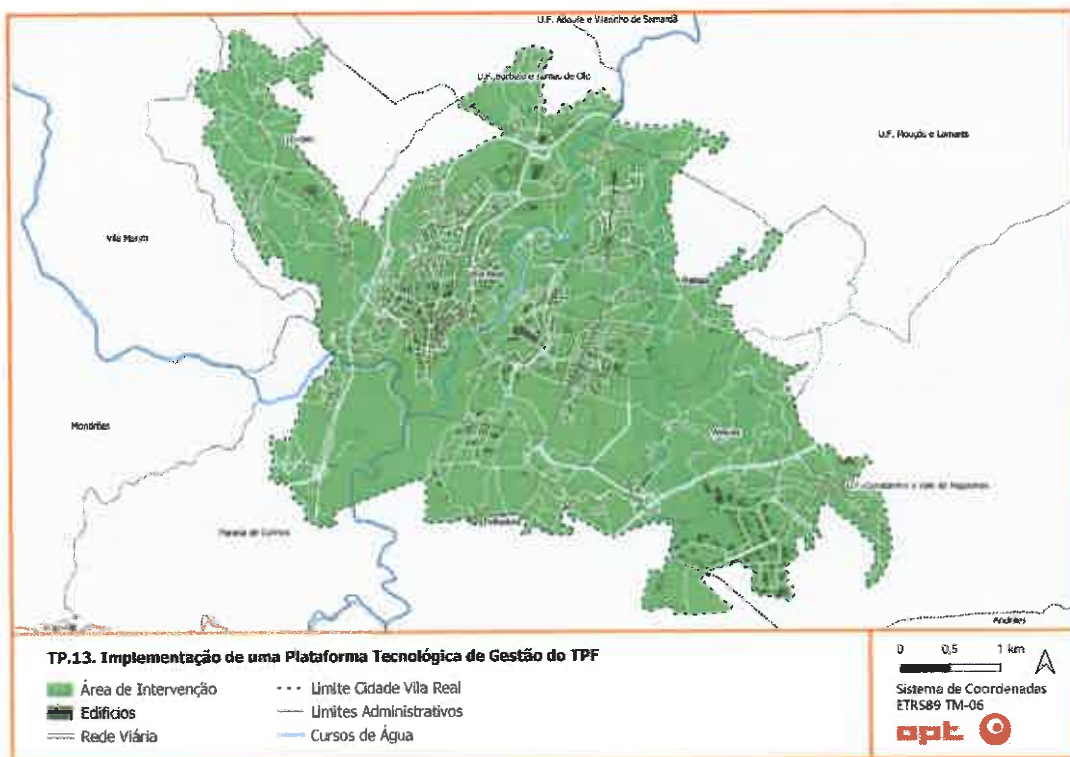
FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO

MUNICÍPIO	15%
COMUNITÁRIO	85%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES Interdependência: TP.02; TP.04; TP.07
Antecedência: TP.01

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	TP. TRANSPORTE PÚBLICO	PRIORIDADE	Média	Nº	TP.14
AÇÃO	TP.14. Realização de campanhas de incentivo à utilização do Transporte Público				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A escolha modal é uma decisão em grande medida racional, motivada por aspetos como conveniência, conforto e custo. As ações a desenvolver na temática do transporte público devem, assim, extrapolar os aspetos da qualidade de oferta e abordar também o subconsciente da população, por forma de aumentar a atratividade da sua utilização.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Promover campanhas de incentivo através de Mupis, outdoors nas paragens, espaços de publicidade nos veículos, quer em meios digitais, como redes sociais e até o próprio website do município. Também o incentivo monetário pode ser cogitado, ainda que se torne mais dispendioso para a autarquia, com promoções onde se reduzem as tarifas de passageiros mais frequentes, programas de fidelização ou parcerias com o comércio local.				
RESULTADOS ESPERADOS	Promoção da atratividade do transporte público				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Desenvolvimento de campanhas de incentivo ao Transporte Público	20%
DE 2 A 5 ANOS	Desenvolvimento de campanhas de incentivo ao Transporte Público	50%
MAIS QUE 5 ANOS	Desenvolvimento de campanhas de incentivo ao Transporte Público	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de campanhas de incentivo à utilização do Transporte Público;
Nº validações anuais dos TUVR

METODOLOGIA DE CÁLCULO

META(S)

Realização de duas campanhas anuais
Aumentos anuais no número de validações nos TUVR

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

METODOLOGIA DE CÁLCULO

META(S)

ENTIDADES INTERVENIENTES

CM Vila Real; TUVR; CIM Douro

CONTA PUBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	20 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	30 000,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	50 000,00 €
TOTAL	0,00 €	0,00 €	100 000,00 €

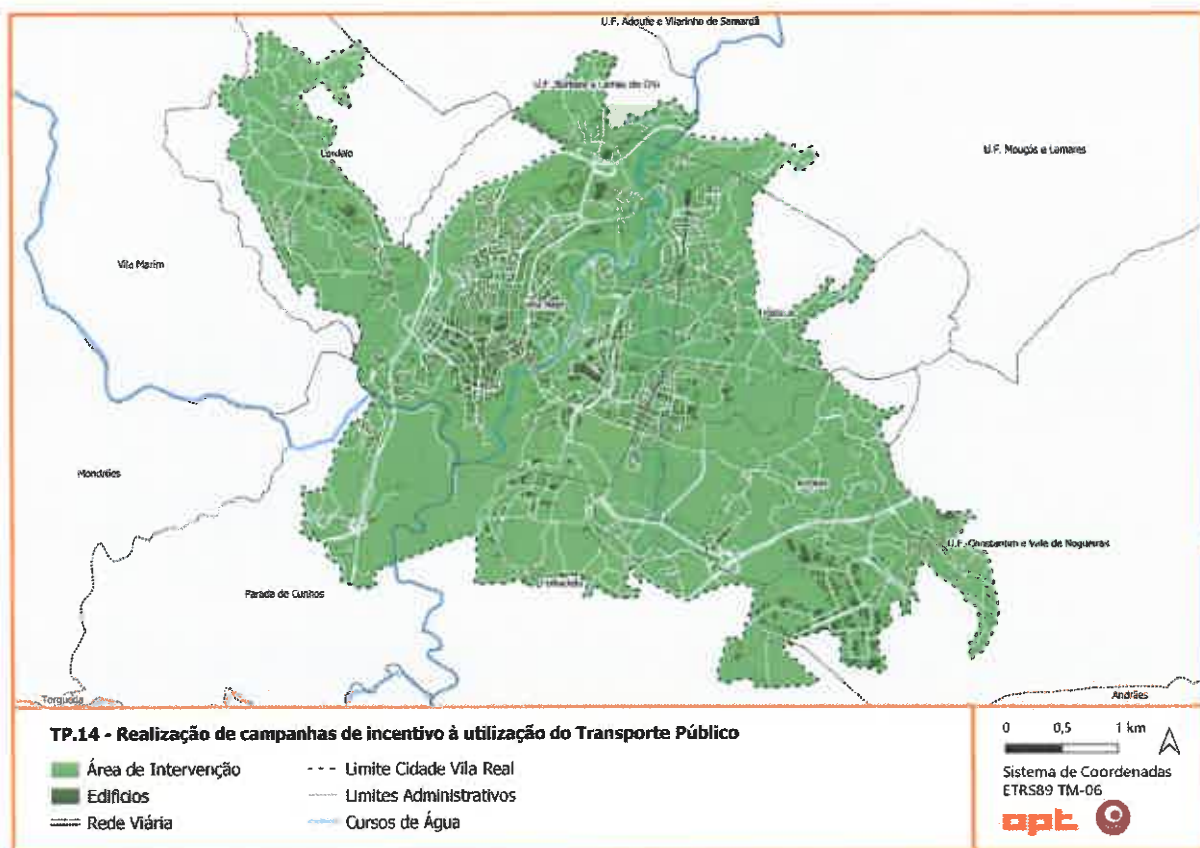


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTIÇÃO	
MUNICÍPIO	100%
COMUNITÁRIO	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Antecedência: TP.04; TP.12
-----------------------	----------------------------

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Alta	Nº	CI.01
AÇÃO	CI.01. Redefinição dos critérios de dimensionamento dos perfis dos arruamentos:				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Para garantir que a infraestrutura apresenta as condições físicas que facilitem a implementação da estratégia é fundamental a definição de critérios para a reconfiguração do espaço canal. Esta diz respeito, não só aos arruamentos existentes, mas também para todos os arruamentos futuros. Atualmente, os documentos orientadores apenas fornecem um conjunto de dimensões de referência para a faixa de rodagem, passeios e estacionamento, orientados sempre numa vertente de hierarquia viária, esquecendo assim as necessidades dos restantes modos.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Promover a melhoria da hierarquia de dimensionamento do perfil dos arruamentos bem como os seus critérios de criação, procurando a melhor solução de compromisso entre os mesmos, favorecendo o aumento das condições de circulação para peões e ciclistas, a melhoria da performance do transporte público e a redução do congestionamento. Estes parâmetros são definidos de acordo com a hierarquia funcional de cada modo.				
RESULTADOS ESPERADOS	Reequilíbrio das oportunidades entre modos				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Desenvolvimento e incorporação dos critérios nos instrumentos de gestão territorial	100%
DE 2 A 5 ANOS	-	100%
MAIS QUE 5 ANOS	-	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

Desenvolvimento dos critérios para incorporação nos instrumentos de gestão territorial	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	
Incorporação dos critérios nos instrumentos de gestão territorial	
ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	0,00 €	0,00 €

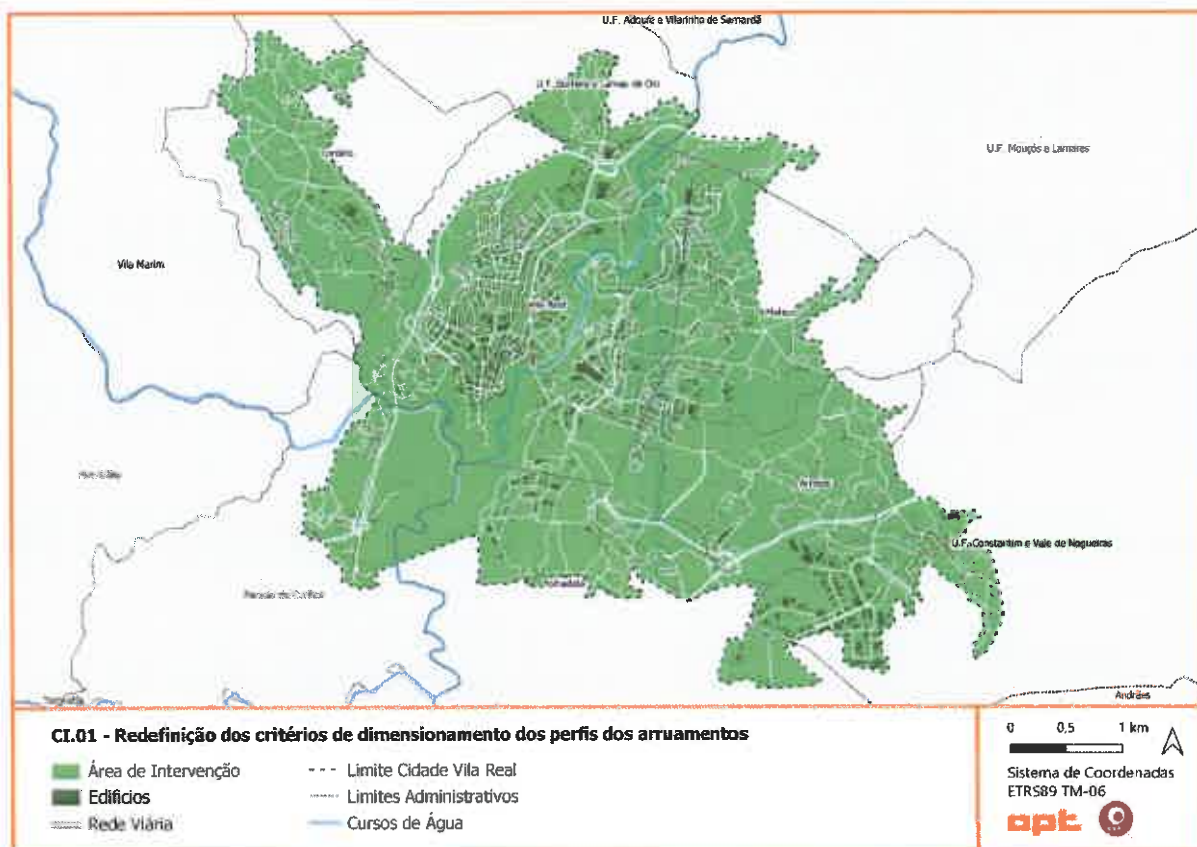
FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO

MUNICÍPIO	-
COMUNITÁRIO	-

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES Precedência: CI.06; CI.07; CI.08; CI.15; CI.16; MA.14; MA.15

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Alta	Nº	CI.02
AÇÃO	CI.02. Realização de um estudo de tráfego para a melhoria das condições de circulação entre margens e dos fluxos de atravessamento				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Os estudos de tráfego são ferramentas importantes na gestão de mobilidade do território, permitindo não só conhecer o funcionamento atual da rede viária, mas também prever o seu funcionamento futuro. O estudo de mobilidade mais recente realizado no território da cidade de Vila Real, que incluiu a avaliação do sistema viário e de estacionamento, foi importante para conhecer o paradigma atual da mobilidade na cidade de Vila Real, ainda que apenas tenha sido analisado o período da manhã. No entanto, e apesar de se tratar de um estudo relativamente recente, o período pós-pandemia ficou marcado por alterações significativas ao comportamento de mobilidade das pessoas, com um uso mais intensivo do automóvel a assumir-se como mudança mais significativa. Este facto poderá, presumivelmente, ter alterado as solicitações sobre a rede viária.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Realização de um estudo de tráfego que revise o comportamento atual do trânsito e respetiva rede viária da cidade de Vila Real, analisando de forma particular a travessia entre margens, sendo a situação que gera mais constrangimentos neste núcleo urbano. Pretende-se mitigar focos atuais e futuros de congestionamento da cidade, procurando soluções e alternativas para as horas de ponta com maior intensidade.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução dos índices de congestionamento Redução das emissões de poluentes atmosféricos				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Realização do estudo	100%
DE 2 A 5 ANOS	-	100%
MAIS QUE 5 ANOS	-	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

Realização do estudo	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

Conclusão e apresentação do estudo

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real
---------------------------------	--------------

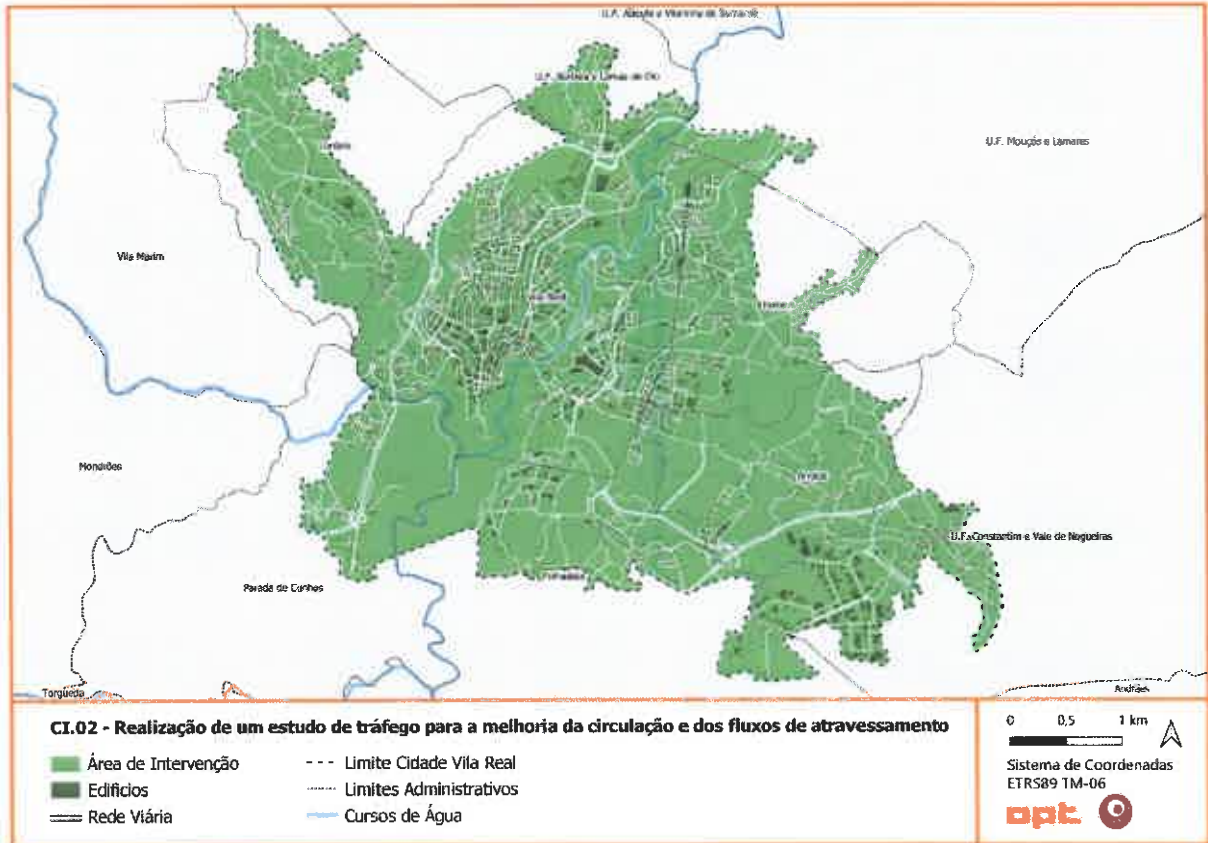
CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	30 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	30 000,00 €	0,00 €	0,00 €



FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	100%
COMUNITÁRIO	0%
DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	
Antecedência: MA.02 Precedência: CI.06; CI.07; CI.08; CI.15; CI.16; MA.14; MA.15	

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



Handwritten signatures and initials in blue ink.

PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Alta	Nº	CI.03
AÇÃO	CI.03. Redefinição da política de estacionamento				
CONTEXTUALIZAÇÃO	O estacionamento de rua deve ser visto como tendo duas funções distintas. Funciona como forma de suprir a necessidade de residentes e trabalhadores, assumindo uma natureza de longa duração e por outro lado, o estacionamento é importante para satisfazer a procura por parte dos utilizadores do comércio e serviços de uma determinada localização. O centro de Vila Real encontra-se dotado de uma ZEDL com cerca de 850 lugares, onde são impostas duas tarifas distintas, ambas com um tempo de permanência máximo de 2 horas.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Expansão da zona de estacionamento de duração limitada (ZEDL) para o território delimitado pela Av. Cidade de Orense a sul, pela Rua de Santa Iria a este, pela Av. Rainha Santa Isabel e Rua D. José Correia de Lacerda a norte e pela R do Dr. Cristóvão Madeira Pinto a oeste. Esta ação irá permitir aumentar a competitividade dos modos mais sustentáveis e, conseqüentemente, regular o acesso automóvel face ao excesso de procura de uma forma mais eficiente para a centralidade da Nossa Senhora da Conceição aumentando a competitividade dos modos mais sustentáveis, regulando por consequência, o acesso automóvel face ao excesso de procura de uma forma mais eficiente.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução da incidência do estacionamento ilegal Otimização da utilização da infraestrutura de estacionamento				
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO			
ATÉ 2 ANOS	Desenvolvimento e incorporação dos critérios nos instrumentos de gestão territorial	100%			
DE 2 A 5 ANOS	-	100%			
MAIS QUE 5 ANOS	-	100%			
INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS					
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-				
META(S)					
-					
INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)					
Desenvolvimento dos critérios para incorporação nos instrumentos de gestão territorial					
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-				
META(S)					
Incorporação dos critérios nos instrumentos de gestão territorial					
ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real				

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	0,00 €	0,00 €

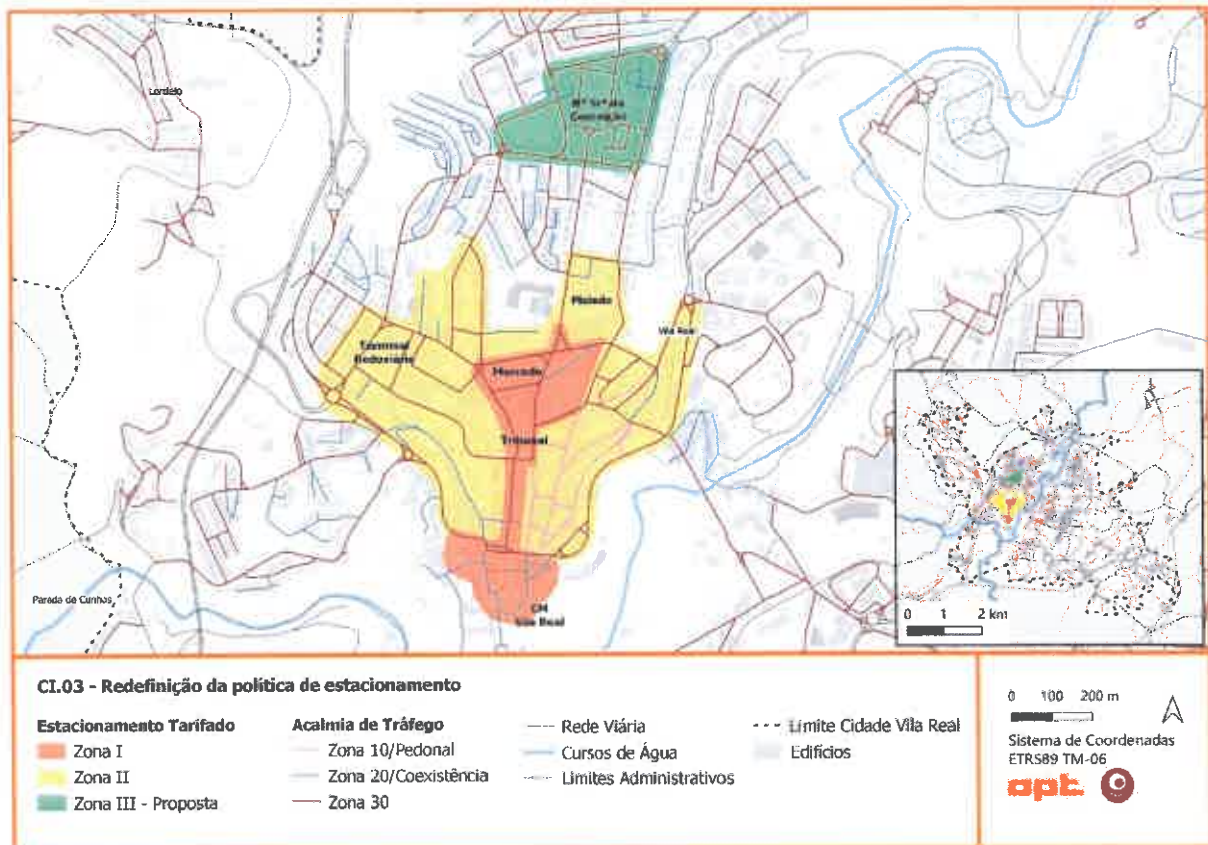
FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO

MUNICÍPIO	-
COMUNITÁRIO	-

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES Interdependência: CI.04

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Alta	Nº	CI.04
AÇÃO	CI.04. Reforço das medidas de combate ao estacionamento ilegal				
CONTEXTUALIZAÇÃO	O aumento progressivo da utilização do automóvel teve, como consequência natural uma procura crescente por estacionamento. Face à impossibilidade de alocar mais espaço para o mesmo, assiste-se ao aumento da incidência do estacionamento ilegal. Ao mesmo tempo, o desenho urbano é muitas vezes propício ao estacionamento desordenado, em virtude do espaço excessivo alocado ao automóvel. Este traz impactos negativos na fluidez do tráfego, na operação do serviço de transporte público e na livre circulação pedonal e ciclável.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Reforço do combate ao estacionamento ilegal através de três vetores de atuação: reforço da importância da implementação de barreiras físicas entre o espaço de circulação automóvel e o espaço destinado a outros modos, redesenho dos arruamentos, limitando o espaço destinado à circulação do automóvel para o mínimo necessário e reforço da fiscalização do estacionamento ilegal, de acordo com a aplicação do Código da Estrada, por meio das forças policiais.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução da incidência do estacionamento ilegal Melhoria da fluidez do tráfego Menor degradação dos passeios e espaços destinados a peões				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Realização de ações frequentes de fiscalização sobre o estacionamento ilegal Intervenções físicas em locais identificados	20%
DE 2 A 5 ANOS	Realização de ações frequentes de fiscalização sobre o estacionamento ilegal Intervenções físicas em locais identificados	50%
MAIS QUE 5 ANOS	Realização de ações frequentes de fiscalização sobre o estacionamento ilegal Intervenções físicas em locais identificados	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de infrações reportadas	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

Redução no nº de infrações reportadas anualmente

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real; ESSE; PSP
---------------------------------	-------------------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	30 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	45 000,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	75 000,00 €
TOTAL	0,00 €	0,00 €	150 000,00 €



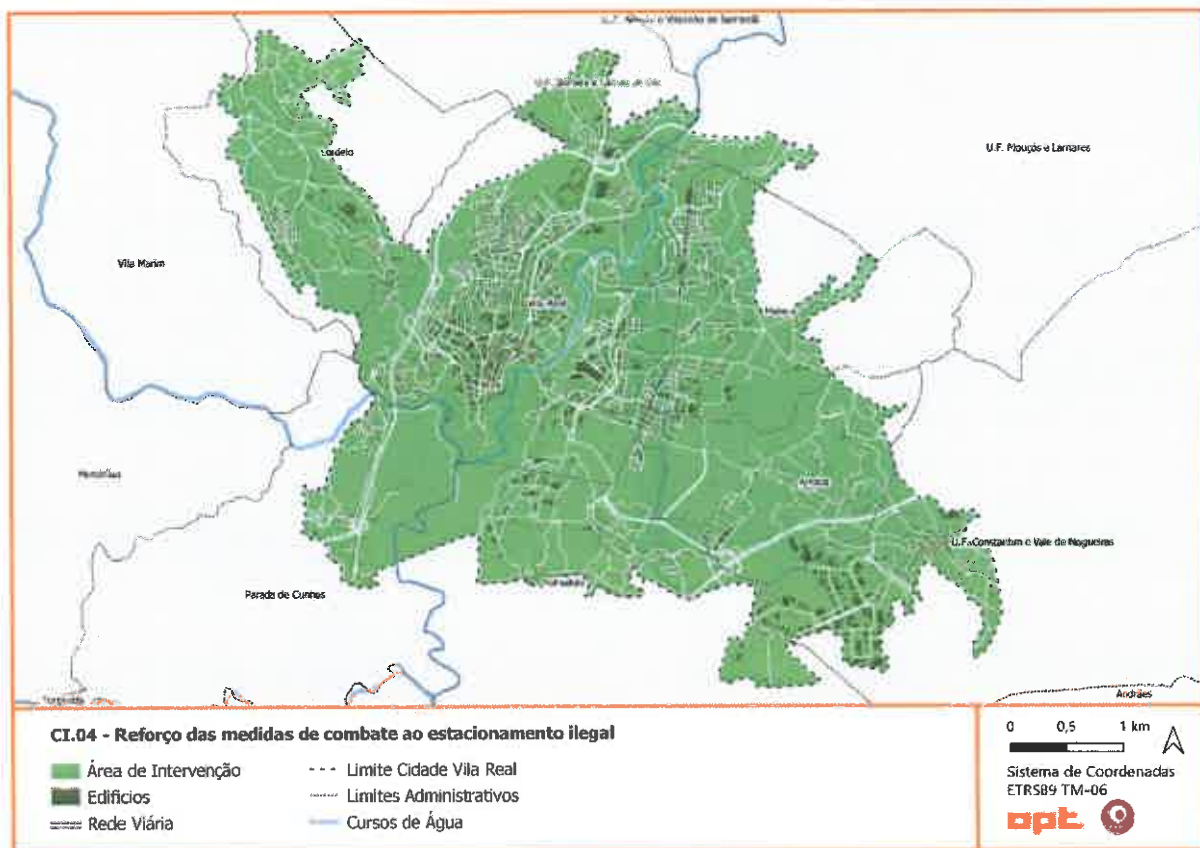
FONTES DE FINANCIAMENTO E PARTICIPAÇÃO

MUNICÍPIO	100%
COMUNITÁRIO	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES
 Interdependência: CI.03
 Precedência: MA.04

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Média	Nº	CI.05
AÇÃO	CI.05. Aumento do número de eixos restritos à circulação de pesados				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Apesar da concentração de grande parte das atividades económicas com necessidades de logística pesada na Zona Industrial de Constantim, o plano de reestruturação da rede viária da cidade, nomeadamente a hierarquização funcional do sistema viário obriga a repensar a lógica de circulação de veículos pesados. A lógica dita que estas viaturas, deverão apenas circular nas vias que compõe a rede viária estruturante, projetada para maiores volumes de tráfego e possuindo características de desenho capazes de comportar estes veículos de maior dimensão.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Instalação de sinalética em todos os pontos de restrição previstos, limitando a circulação dos veículos pesados em todos os arruamentos integrantes da rede de zonas 30 ou coexistência, salvo exceções pontuais resultantes da existência de atividades com necessidades logísticas. A ação deve ser auxiliada pela promoção de uma campanha de comunicação abrangente junto das associações industriais e empresas com necessidades logísticas no interior do território da cidade de Vila Real.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução dos índices de congestionamento Redução das emissões de poluentes atmosféricos Redução dos índices de sinistralidade				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Desenvolvimento e incorporação dos critérios nos instrumentos de gestão territorial; Implementação de sinalização	100%
DE 2 A 5 ANOS	Contagens de tráfego pesado	100%
MAIS QUE 5 ANOS	Contagens de tráfego pesado	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de veículos pesados em circulação em vias restritas

METODOLOGIA DE CÁLCULO Contagens de tráfego pesado

META(S)

Zero veículos pesados em circulação em vias restritas

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

METODOLOGIA DE CÁLCULO

-

META(S)

ENTIDADES INTERVENIENTES

CM Vila Real; Infraestruturas de Portugal

CONTA PUBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	1 000,00 €	0,00 €	22 500,00 €
DE 2 A 5 ANOS	3 000,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	5 000,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	9 000,00 €	0,00 €	22 500,00 €



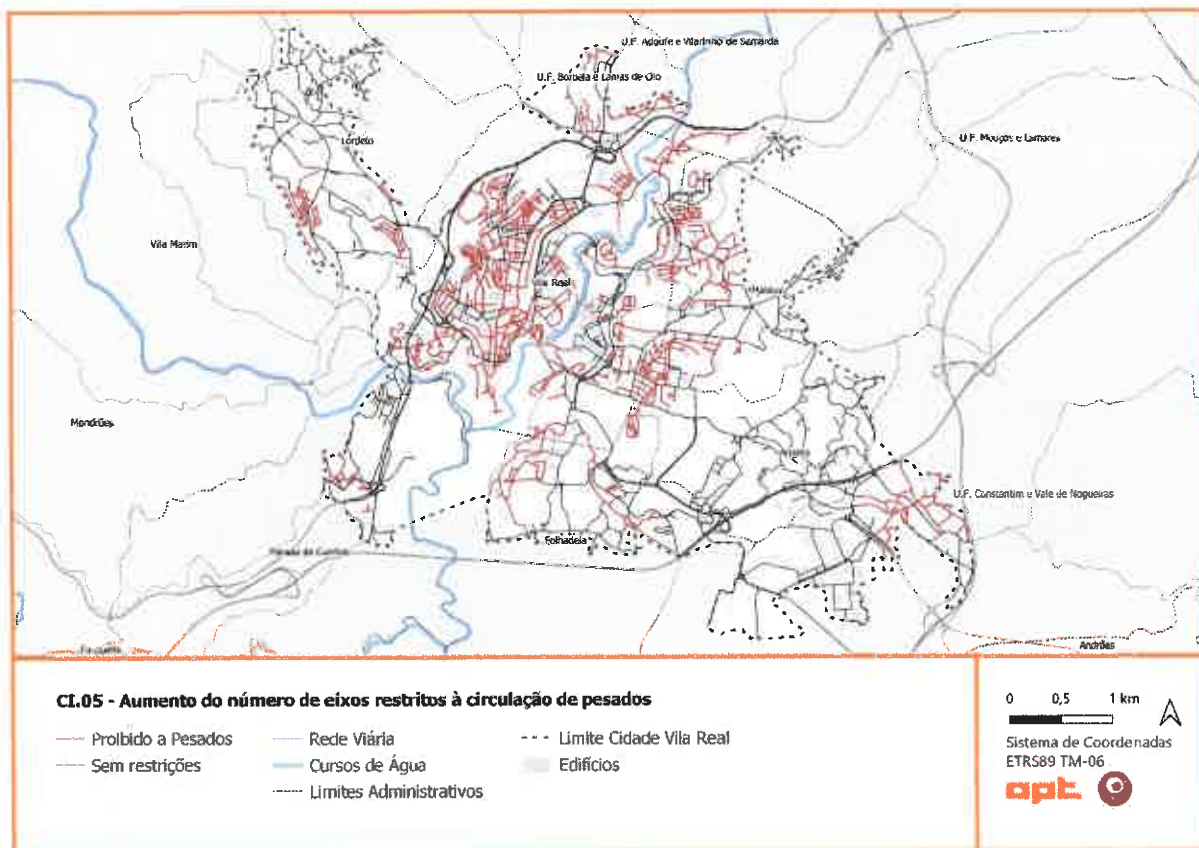
FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO

MUNICÍPIO	100%
COMUNITÁRIO	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES Antecedência: CI.06; CI.07; CI.08; MA.14; MA.15

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Alta	Nº	CI.06
AÇÃO	CI.06. Realização de um plano para a otimização da sinalização viária				
CONTEXTUALIZAÇÃO	O funcionamento adequado do sistema rodoviário está fortemente dependente da sinalização viária. Esta, tem um papel fundamental para orientar aqueles que não se encontram familiarizados com o sistema urbano. Ainda assim, é comum a existência de deficiências na sinalização, quer no que respeita à falta de informação, ou à sua clareza, quer no excesso da mesma, levando a comportamentos erróneos por parte dos condutores, levando ao aumento do congestionamento e propiciando a ocorrência de acidentes.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Realização de um plano estruturado para a otimização da sinalização viária. Este plano implica, em primeiro lugar, a realização um inventário de toda sinalização existente, criando uma base de dados georreferenciada. Apenas após este processo será possível avaliar a pertinência dos diferentes elementos de sinalização horizontal e vertical implementados e ajustar a sua localização ou conteúdo em concordância com a estratégia pretendida.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução das distâncias a percorrer Redução da poluição visual				
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO			
ATÉ 2 ANOS	Elaboração do estudo	100%			
DE 2 A 5 ANOS	-	100%			
MAIS QUE 5 ANOS	-	100%			
INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS					
-					
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-				
META(S)					
-					
INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)					
Realização do plano					
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-				
META(S)					
Conclusão e apresentação do plano					
ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real; Infraestruturas de Portugal				

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	50 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	50 000,00 €	0,00 €	0,00 €



FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO

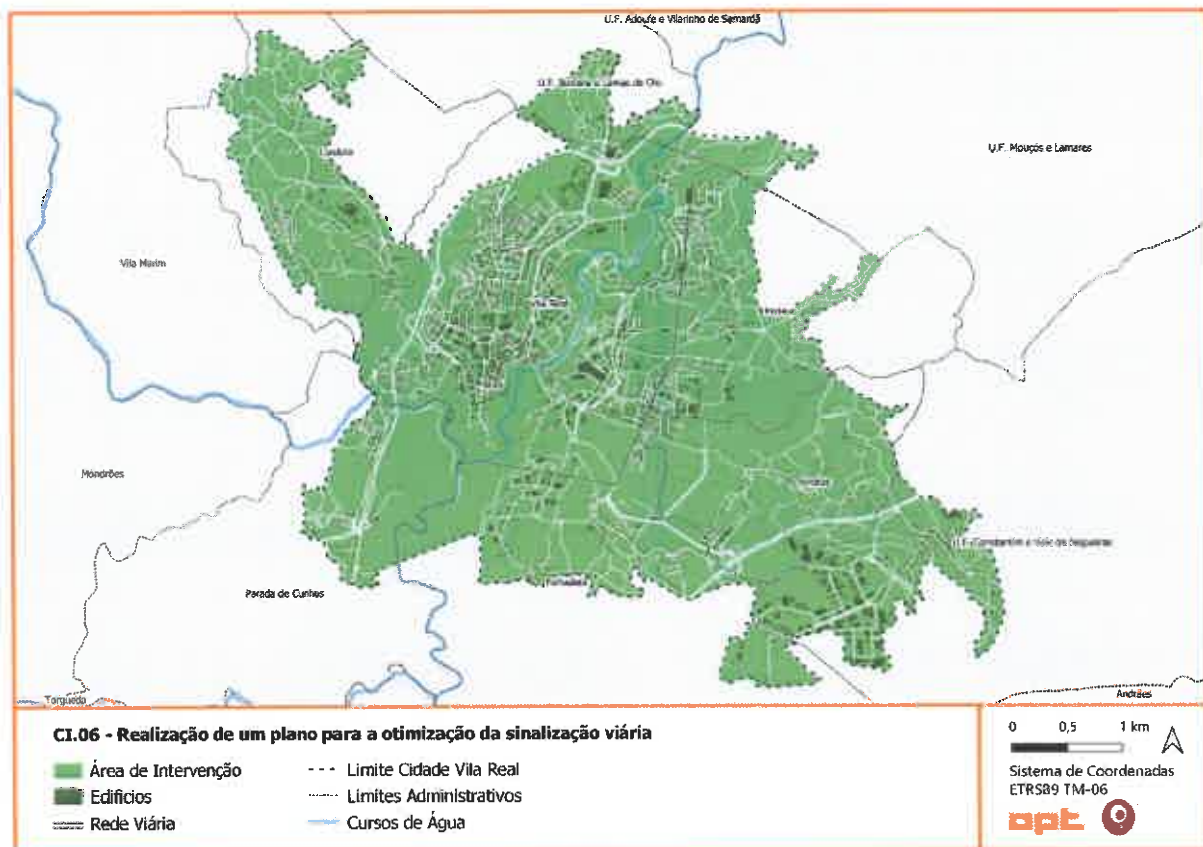
MUNICÍPIO	100%
COMUNITÁRIO	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES

Antecedência: CI.01; CI.02
Precedência: CI.05; CI.15; CI.16
Interdependência: CI.07; CI.08

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Média	Nº	CI.07
AÇÃO	CI.07. Densificação da rede viária urbana				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A infraestrutura de mobilidade de alta capacidade, nomeadamente autoestradas, vias rápidas, e vias-férreas é, por norma, causadora de efeitos barreira significativos, gerando quebras de conectividade na rede viária e reduzindo os índices de acessibilidade. Na cidade de Vila Real, estas barreiras não são criadas pela infraestrutura de mobilidade, mas sim pela orografia, tendo o tecido urbano evoluído em resposta a estas condicionantes.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Identificação de cinco zonas onde a promoção da densificação da malha urbana se enquadra na estratégia da mobilidade definida no PMUS. A criação de mais infraestrutura viária, nestes casos, fomentará um ambiente urbano mais equilibrado, ao invés de promover a consolidação urbana em territórios mais dependentes do automóvel. Esta ação enquadra a construção de novos arruamentos, num total de 4 quilómetros, em alinhamento com os critérios de dimensionamento para o perfil de hierarquia funcional.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução do congestionamento Aumento dos índices de acessibilidade				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Criação de novas ligações	20%
DE 2 A 5 ANOS	Criação de novas ligações	50%
MAIS QUE 5 ANOS	Criação de novas ligações	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Extensão dos arruamentos executados

METODOLOGIA DE CÁLCULO

-

META(S)

Aumento da extensão da rede viária existente (estimativa: 4km)

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

METODOLOGIA DE CÁLCULO

-

META(S)

ENTIDADES INTERVENIENTES

CM Vila Real

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	140 000,00 €	1 750 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	280 000,00 €	3 500 000,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	700 000,00 €	8 750 000,00 €
TOTAL	0,00 €	1 120 000,00 €	14 000 000,00 €

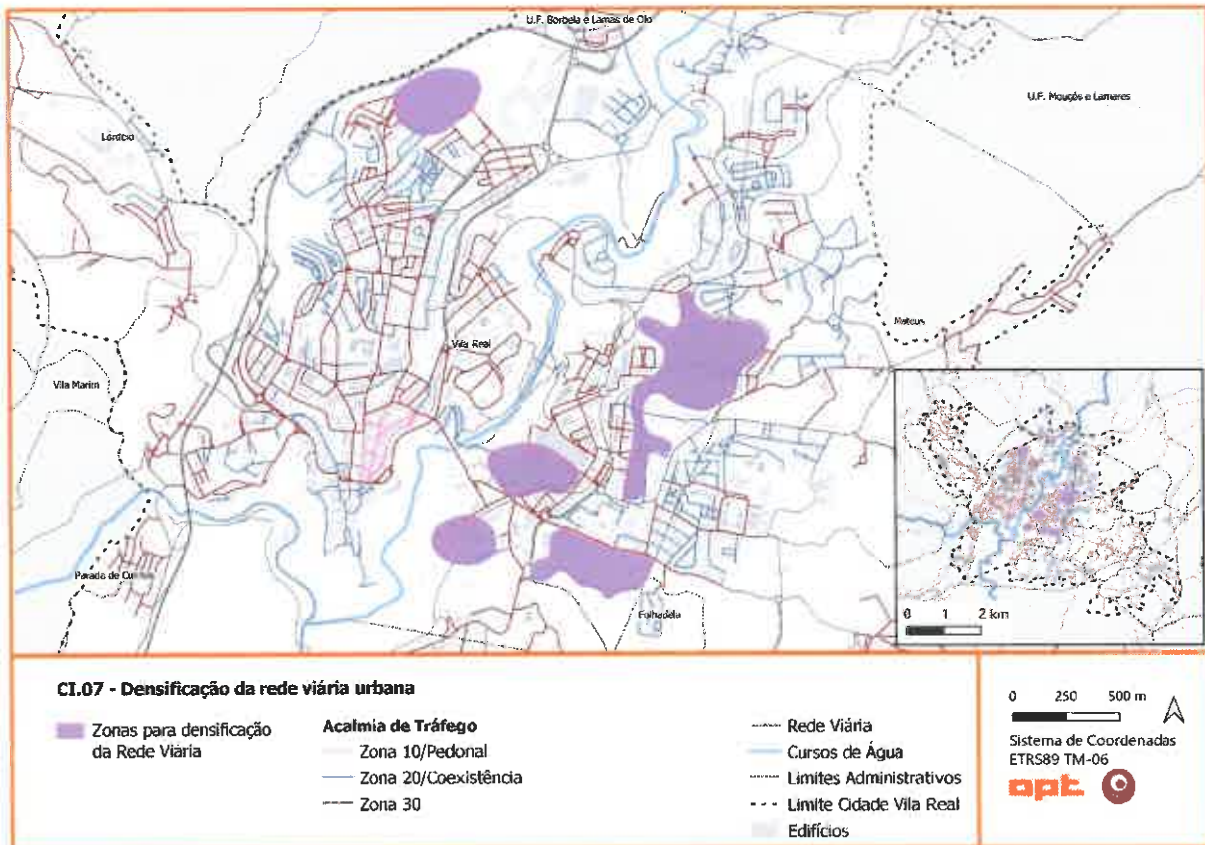


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	100%
COMUNITÁRIO	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Antecedência: CI.01; CI.02
	Precedência: CI.05
	Interdependência: CI.06; CI.08

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Alta	Nº	CI.08
AÇÃO	CI.08. Construção da variante Nascente				
CONTEXTUALIZAÇÃO	O papel do sistema de vias estruturantes é essencial na reestruturação da rede viária de Vila Real. A configuração atual da rede de vias estruturantes apenas possibilita a materialização de um anel periférico a norte e poente do centro da cidade. Isto faz com que os movimentos Norte-Sul e Este-Oeste tenham, invariavelmente de atravessar o centro, aumentando os níveis de congestionamento nesta zona da cidade. É, por isso, crucial o fecho da malha viária estruturante a nascente do centro da cidade, facilitando os movimentos entre margens e desincentivando o atravessamento deste território consolidado.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Materialização da proposta prevista no Plano de Urbanização da cidade de Vila Real, estando atualmente em fase de projeto o seu primeiro troço, entre Torneiros e a reta de Mateus. A concretização desta proposta terá o potencial de reduzir a utilização das ruas nucleares da cidade, evitando o tráfego de atravessamento, beneficiando não só o performance do Transporte Público, mas também possibilitando a introdução de medidas de acalmia de tráfego, com vista a melhorar a qualidade do espaço público.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução do congestionamento na cidade central Melhoria da qualidade do ar na cidade central				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Desenvolvimento do projeto	8%
DE 2 A 5 ANOS	Execução da variante e do nó de acesso	100%
MAIS QUE 5 ANOS	-	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Extensão de via executada	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

2,6km de via executada

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

Execução do nó de acesso ao IP4	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	

Conclusão do nó de acesso ao IP4

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real; CCDR-N; Infraestruturas de Portugal; IMT
---------------------------------	--

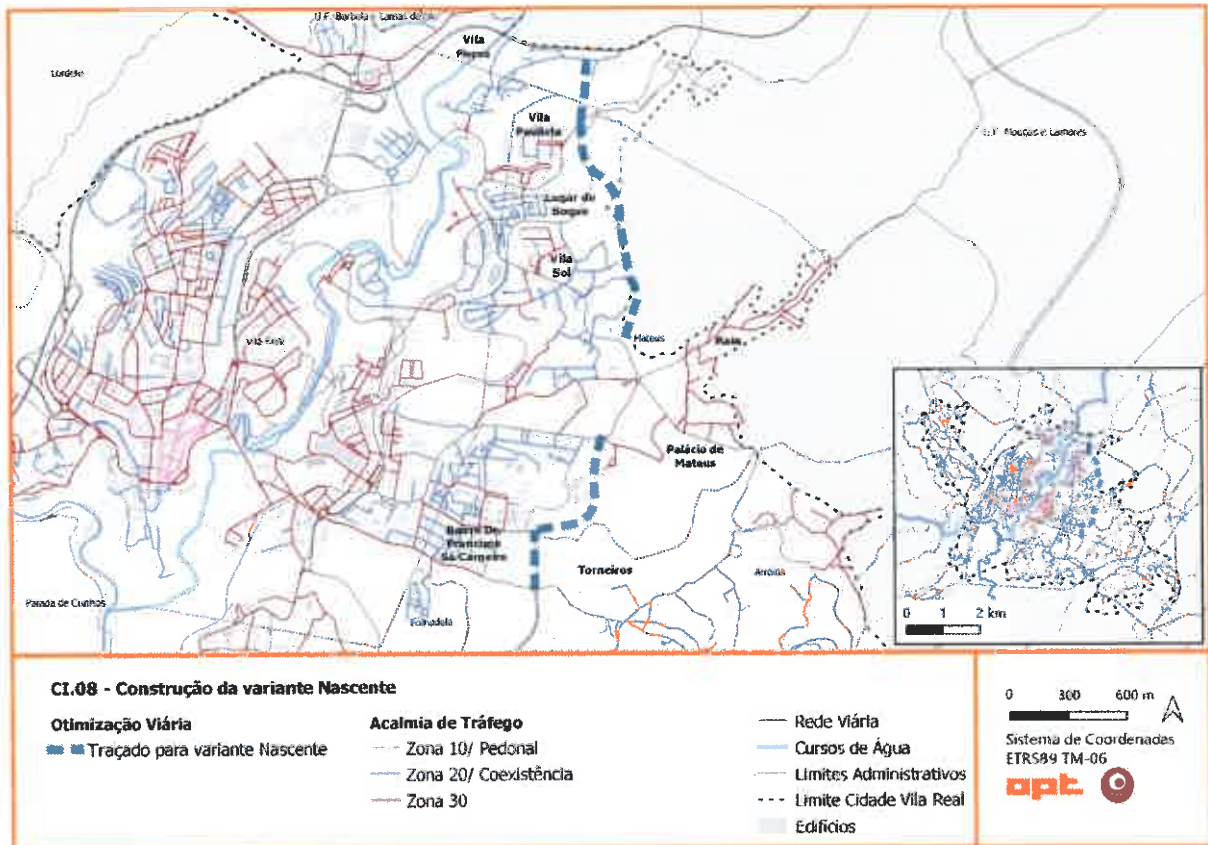
CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	655 200,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	8 190 000,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	655 200,00 €	8 190 000,00 €



FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	100%
COMUNITÁRIO	0%
DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Antecedência: CI.01; CI.02 Precedência: CI.05 Interdependência: CI.06; CI.07

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Alta	Nº	CI.09
AÇÃO	CI.09. Implementação de soluções Kiss & Go nos acessos aos principais estabelecimentos de ensino				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Os estabelecimentos escolares são, por norma, focos de conflito e de geração de congestionamento, em especial nos momentos próximos ao início e fim de dia letivo, dada a elevada afluência de veículos num reduzido período. As soluções de Kiss & Go ou Kiss & Ride nos estabelecimentos de ensino é uma das soluções mais comuns na atualidade. Estas soluções consistem na formalização de uma zona próxima à entrada da escola onde os veículos podem deixar e recolher as crianças rapidamente, sendo possível fomentar a utilização mais expedita do espaço de estacionamento, reduzindo o tempo de procura de lugar e o estacionamento ilegal e aumentando a fluidez do trânsito.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Proposta de criação de soluções Kiss & Go e consequente expansão para todos os equipamentos escolares no território da cidade de Vila Real, num total de 11 localizações. A quantidade de lugares a disponibilizar em cada estabelecimento foi determinado em função do número de alunos que frequentam o estabelecimento bem como o nível de ensino, sendo priorizado o 1º ciclo na dotação de lugares por aluno.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução do congestionamento nas imediações dos estabelecimentos de ensino Maior qualidade do espaço público				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Implementação dos lugares Kiss & Go de acordo com a dimensão e tipo de escola	90%
DE 2 A 5 ANOS	Monitorização da utilização e ajuste do espaço alocado a cada área	95%
MAIS QUE 5 ANOS	Monitorização da utilização e ajuste do espaço alocado a cada área	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de novos estabelecimentos de ensino abrangidos
Nº de lugares de estacionamento criados

METODOLOGIA DE CÁLCULO

META(S)

10 novos estabelecimentos de ensino abrangidos
Disponibilização de 56 lugares

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

METODOLOGIA DE CÁLCULO

META(S)

ENTIDADES INTERVENIENTES

CM Vila Real; Agrupamentos de Escolas; GNR; Policia Municipal

CONTA PUBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	1 920,00 €	24 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	600,00 €	7 500,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	2 520,00 €	31 500,00 €

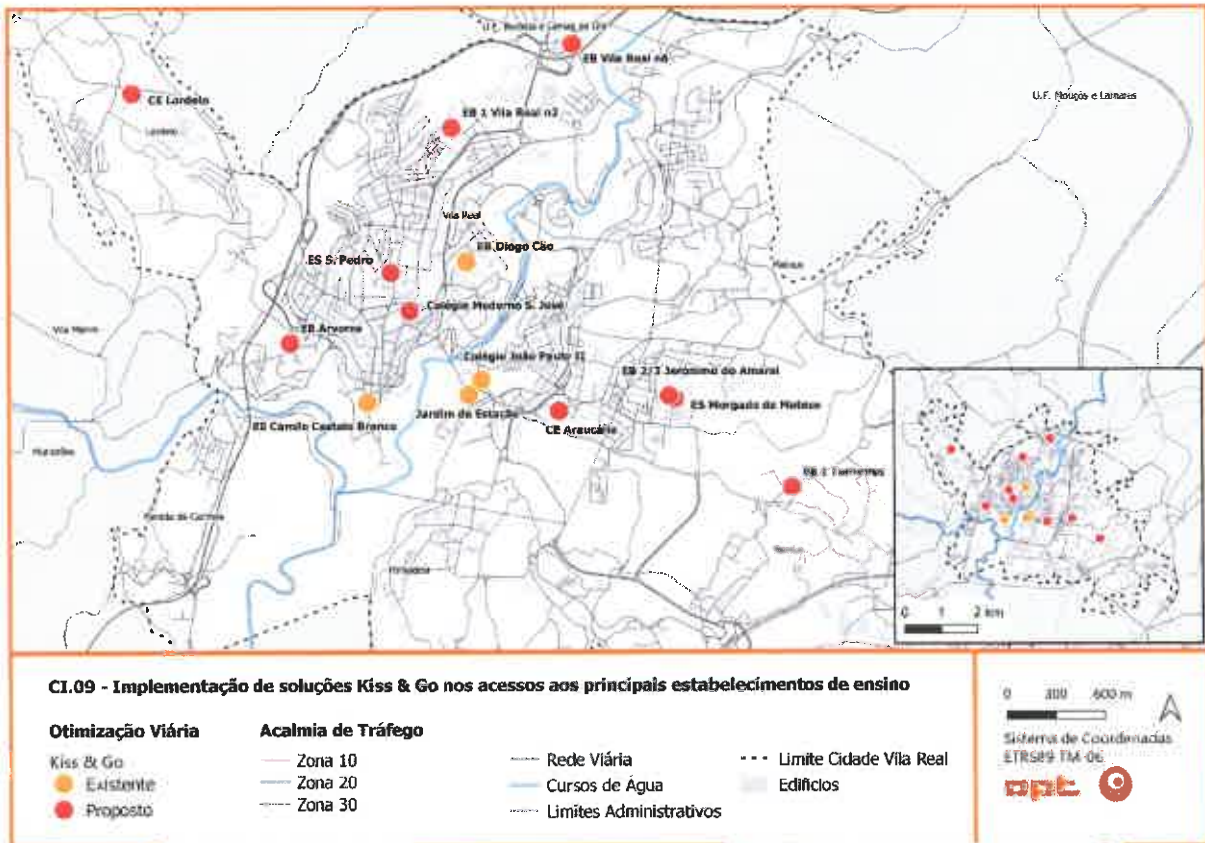


FONTES DE FINANCIAMENTO E PARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	100%
COMUNITÁRIO	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Sem interdependências
-----------------------	-----------------------

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



Handwritten signatures and initials in blue ink.

PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Alta	Nº	CI.10
AÇÃO	CI.10. Criação de regulamentação para a Logística Urbana				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A atividade logística é um elemento fundamental no funcionamento do sistema urbano. A falta de regulamentação das operações logísticas tem um impacto significativo no bom funcionamento do sistema de mobilidade. O município de Vila Real não dispõe, atualmente, de regulamentação específica para esta atividade, pelo que a mesma se processa de acordo com o cumprimento do código da estrada.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Proposta de regulamentação, com maior ênfase para as operações logísticas que impactam o sistema de mobilidade. Esta não deve cingir-se à definição de locais específicos para o efeito, os ditos lugares de cargas e descargas servindo também de base legal para outros elementos como área de atuação do regulamento, horários para operações logísticas, duração do estacionamento, possibilidade de restrição a veículos pesados e outros mais poluentes e ainda a definição de regras para a criação de novos lugares de cargas e descargas.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução da incidência de estacionamento ilegal				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Desenvolvimento e aprovação da regulamentação	100%
DE 2 A 5 ANOS	-	100%
MAIS QUE 5 ANOS	-	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

-

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
-------------------------------	---

META(S)

-

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

Criação de regulamentação para a Logística Urbana

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
-------------------------------	---

META(S)

Conclusão e aprovação do regulamentação para a Logística Urbana

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real; IMT
---------------------------------	-------------------

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	11,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	0,00 €	0,00 €

FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO

MUNICÍPIO

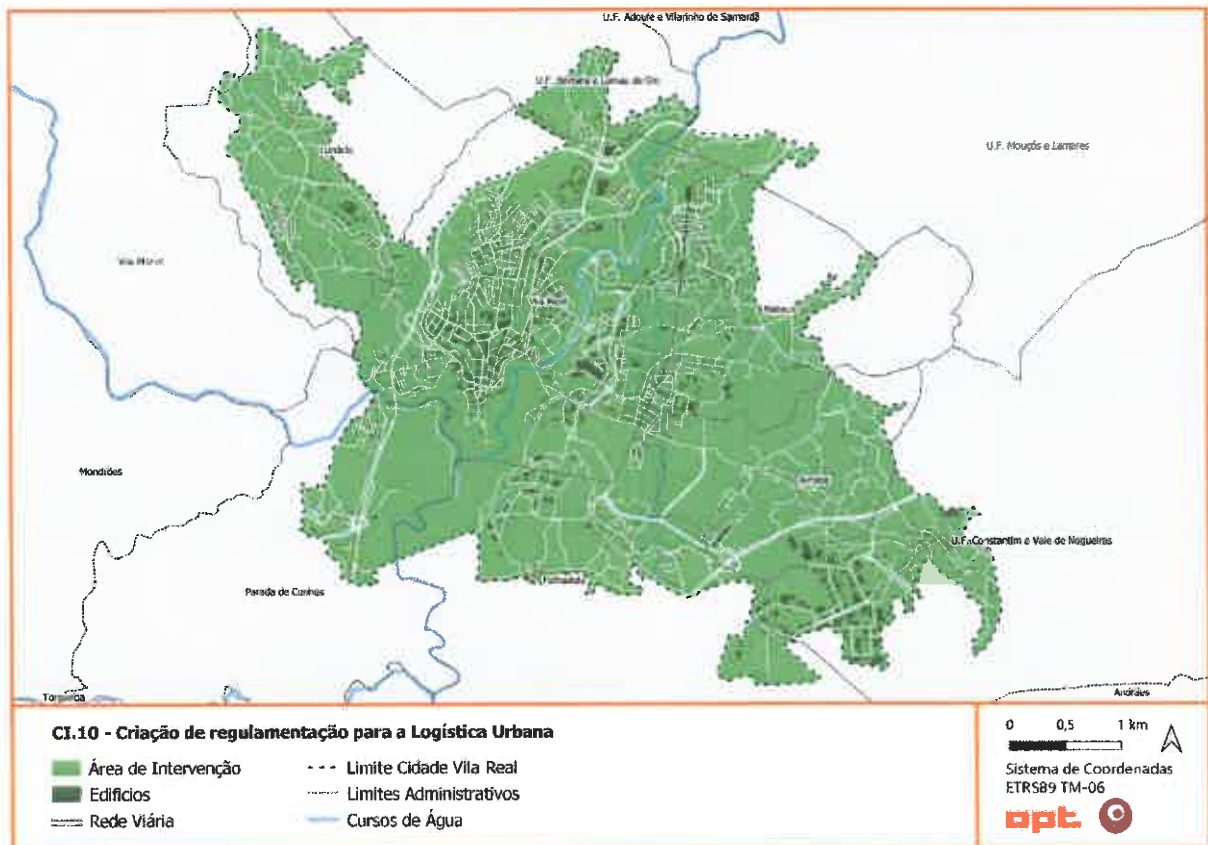
COMUNITÁRIO

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES

Sem interdependências

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Média	Nº	CI.11
AÇÃO	CI.11. Realização de um estudo para a localização dos locais para cargas e descargas				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Apesar da existência de lugares de estacionamento na via pública destinados às operações de cargas e descargas, maioritariamente concentrados no centro da cidade e em espaços polarizados por atividades comerciais e de serviços, foram identificadas quatro zonas na cidade com carências a este nível.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Realização de um estudo, contemplando cinco zonas da cidade identificadas onde deverão ser procuradas soluções para o reforço dos locais de cargas e descargas. Estes locais dizem respeito à urbanização em consolidação a oeste da rotunda do quartel, nas imediações na Nossa Senhora da Conceição, na Rua Miguel Torga e na envolvente à Avenida João Paulo II. Nestes locais devem ser avaliadas as necessidades logísticas, com vista à definição do número de lugares bem como a sua localização.				
RESULTADOS ESPERADOS	Melhoria da eficiência das operações de cargas e descargas				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Desenvolvimento do estudo; Aumento do nº de lugares para cargas e descargas Inquérito anual aos comerciantes	100%
DE 2 A 5 ANOS	Inquérito anual aos comerciantes; Monitorização e ajuste da localização dos lugares para cargas e descargas	100%
MAIS QUE 5 ANOS	Inquérito anual aos comerciantes; Monitorização e ajuste da localização dos lugares para cargas e descargas	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de infrações de estacionamento anuais reportadas na área de estudo

METODOLOGIA DE CÁLCULO Análise dos relatórios das Forças de Segurança

META(S)

Zero infrações de estacionamento anuais reportadas na área de estudo

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

Realização de um estudo para a localização dos locais para cargas e descargas
Nível de satisfação dos moradores e comerciantes das zonas abrangidas

METODOLOGIA DE CÁLCULO Inquérito de satisfação aos moradores e comerciantes das zonas abrangidas

META(S)

Conclusão do estudo para a localização dos locais para cargas e descargas;
Melhoria progressiva dos índices de satisfação

ENTIDADES INTERVENIENTES CM Vila Real; ACIVR

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	15 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	10 000,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	25 000,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	50 000,00 €	0,00 €	0,00 €



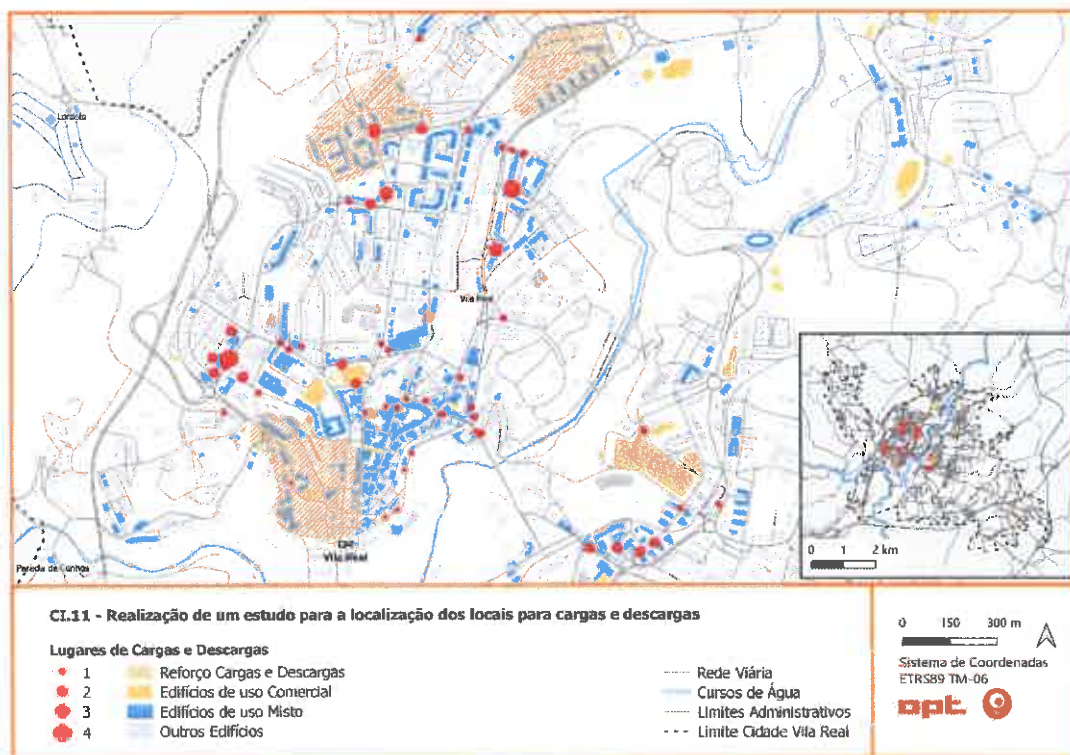
FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO

MUNICÍPIO	100%
COMUNITÁRIO	0%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES Precedência: CI.12

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



Handwritten signature and number 20

PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Baixa	Nº	CI.12
AÇÃO	CI.12. Implementação de soluções de Micrologística e de Consolidação de Logística Urbana				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A logística urbana tem um impacto significativo nas zonas históricas dos centros urbanos, onde Vila Real não é exceção, caracterizadas por arruamentos de reduzido perfil e zonas pedonais e, como tal, com reduzida disponibilidade de estacionamento. É por isso, essencial pensar em novas formas de estruturar a atividade logística.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Identificação do centro histórico como área preferencial para implementação do programa planeado para a atividade logística. Proposta para a utilização de veículos de menores dimensões nas entregas a partir de um centro logístico, de tecnologia elétrica, híbrida ou ciclável. Pretende-se também a criação de um centro de consolidação de carga ou centro logístico para onde devem ser direcionados todos os veículos pesados de mercadorias. A gestão deste sistema, que deverá ter como base um sistema informático de gestão centralizada de entregas, poderá ser feita pela associação de comerciantes local, de forma a otimizar o seu funcionamento às necessidades dos comerciantes.				
RESULTADOS ESPERADOS	Melhoria da eficiência das operações de cargas e descargas				
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO			
ATÉ 2 ANOS	Desenvolvimento do projeto	10%			
DE 2 A 5 ANOS	Implementação do sistema, manutenção e monitorização	60%			
MAIS QUE 5 ANOS	Manutenção e monitorização do sistema	100%			
INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS					
-					
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-				
META(S)					
-					
INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)					
Nível de satisfação dos comerciantes na área de estudo					
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Inquéritos de satisfação aos moradores e comerciantes da área de estudo				
META(S)					
Melhoria progressiva dos índices de satisfação					
ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real; ACIVR				

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	50 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	350 000,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	250 000,00 €
TOTAL	50 000,00 €	0,00 €	600 000,00 €

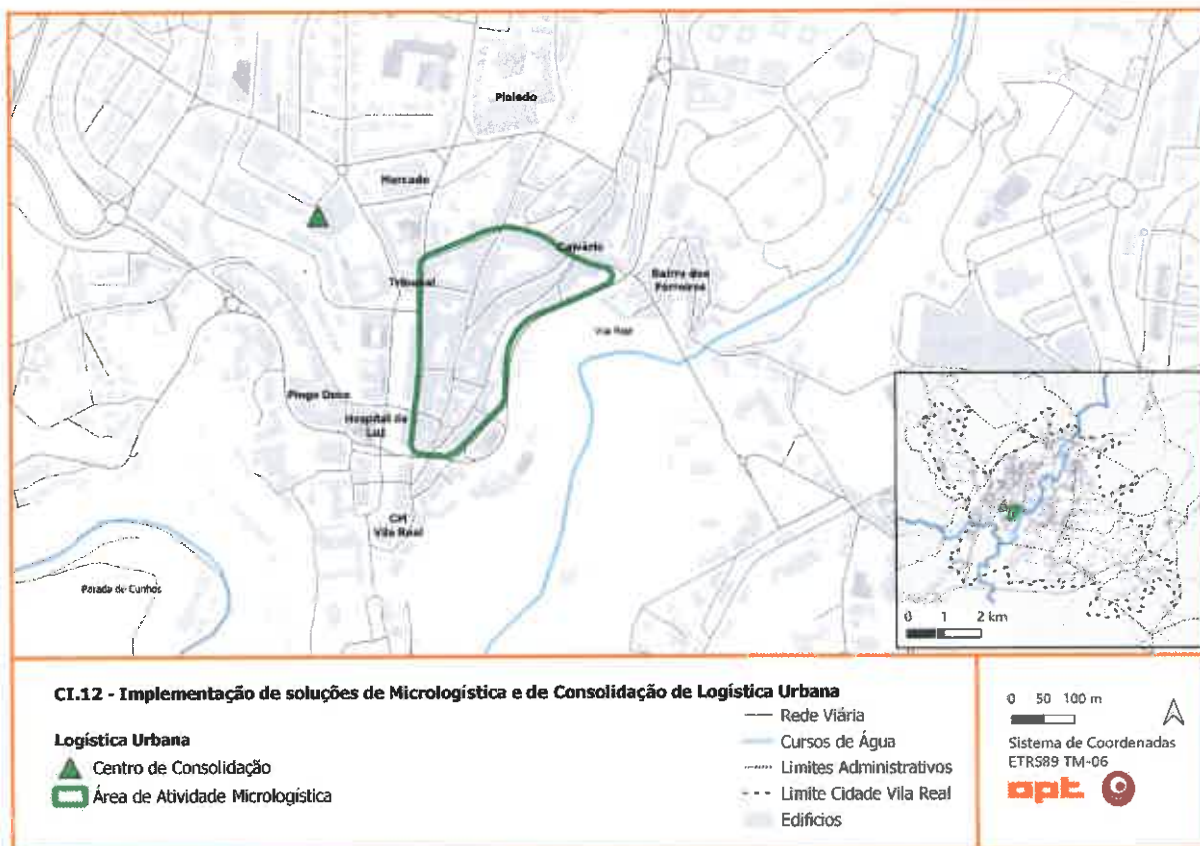


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	15%
COMUNITÁRIO	85%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Antecedência: CI.11
-----------------------	---------------------

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Baixa	NP	CI.13
AÇÃO	CI.13. Atualização da frota do município para veículos zero emissões				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Com a crescente consciencialização para a importância da descarbonização da mobilidade, é importante que o município providencie um bom exemplo para a sociedade. A atualização da frota do município para veículos zero emissões é uma iniciativa importante para reduzir a pegada de carbono da mobilidade.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Substituição de forma gradual dos veículos movidos a combustíveis fósseis por veículos zero emissões. A ação trará uma redução de emissões de gases com efeito de estufa e poluentes atmosféricos, melhorando a qualidade do ar, reduzindo o impacto das mudanças climáticas e diminuindo os riscos de doenças respiratórias. Estes veículos são também silenciosos, traduzindo-se na redução da poluição sonora e na melhoria do conforto urbano.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução das emissões de poluentes atmosféricos; Aumento do interesse pela utilização de veículos elétricos; Melhoria da imagem do município				
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO			
ATÉ 2 ANOS	-	0%			
DE 2 A 5 ANOS	Integração de veículos zero emissões em 12,5% da frota municipal	50%			
MAIS QUE 5 ANOS	-	100%			
INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS					
% de veículos zero emissões na frota municipal					
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-				
META(S)					
Integração de veículos zero emissões em 25% da frota municipal					
INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)					
-					
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-				
META(S)					
-					
ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real; Fundo Ambiental				

CONTA PUBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	175 000,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	150 000,00 €
TOTAL	0,00 €	0,00 €	325 000,00 €

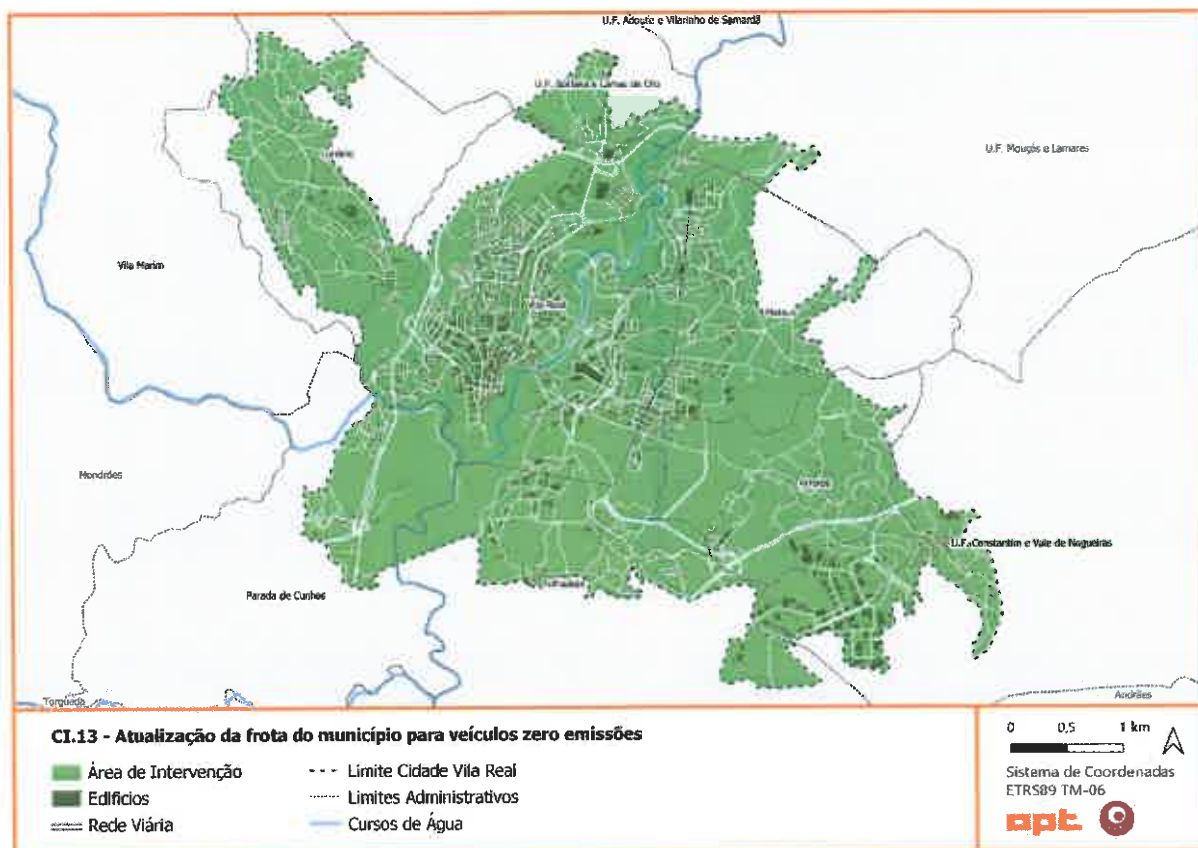


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	15%
COMUNITÁRIO	85%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Sem interdependências
-----------------------	-----------------------

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



Handwritten signature and initials

PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Média	Nº	Cl.14
AÇÃO	Cl.14. Reforço da infraestrutura de carregamento para veículos elétricos				
CONTEXTUALIZAÇÃO	O aumento constante do número de veículos elétricos em circulação trouxe um desafio acrescido para a gestão da infraestrutura. Ao contrário dos veículos movidos a combustíveis fósseis, para os quais já existe uma infraestrutura de abastecimento consolidada, a falta de infraestrutura de carregamento para veículos elétricos é reconhecida como sendo um dos principais entraves à adoção generalizada destes veículos. Atualmente, a infraestrutura de carregamento elétrico no território da cidade de Vila Real conta com 13 localizações, servindo alguns dos principais equipamentos como o Terminal Rodoviário ou a Biblioteca Municipal.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Reforço da infraestrutura de carregamento para veículos elétricos na importância de tornar a mobilidade elétrica mais acessível e convincente para um número maior de pessoas. Importante para quem não tem possibilidades de carregar as viaturas em casa ou no trabalho e ainda de grande pertinência para o turismo, dando maior resposta às necessidades. Propõe-se a instalação de postos de carregamento para veículos elétricos em 16 localizações.				
RESULTADOS ESPERADOS	Aumento do interesse pela utilização de veículos elétricos; Melhoria da imagem do município				

FASCAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Instalação de 16 postos de carregamento	100%
DE 2 A 5 ANOS	-	100%
MAIS QUE 5 ANOS	-	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de postos de carregamento instalados

METODOLOGIA DE CÁLCULO

-

META(S)

16 postos de carregamento instalados

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

METODOLOGIA DE CÁLCULO

-

META(S)

ENTIDADES INTERVENIENTES

CM Vila Real; Fundo Ambiental

CONTA PUBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	0,00 €	0,00 €	480 000,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	0,00 €	0,00 €	480 000,00 €

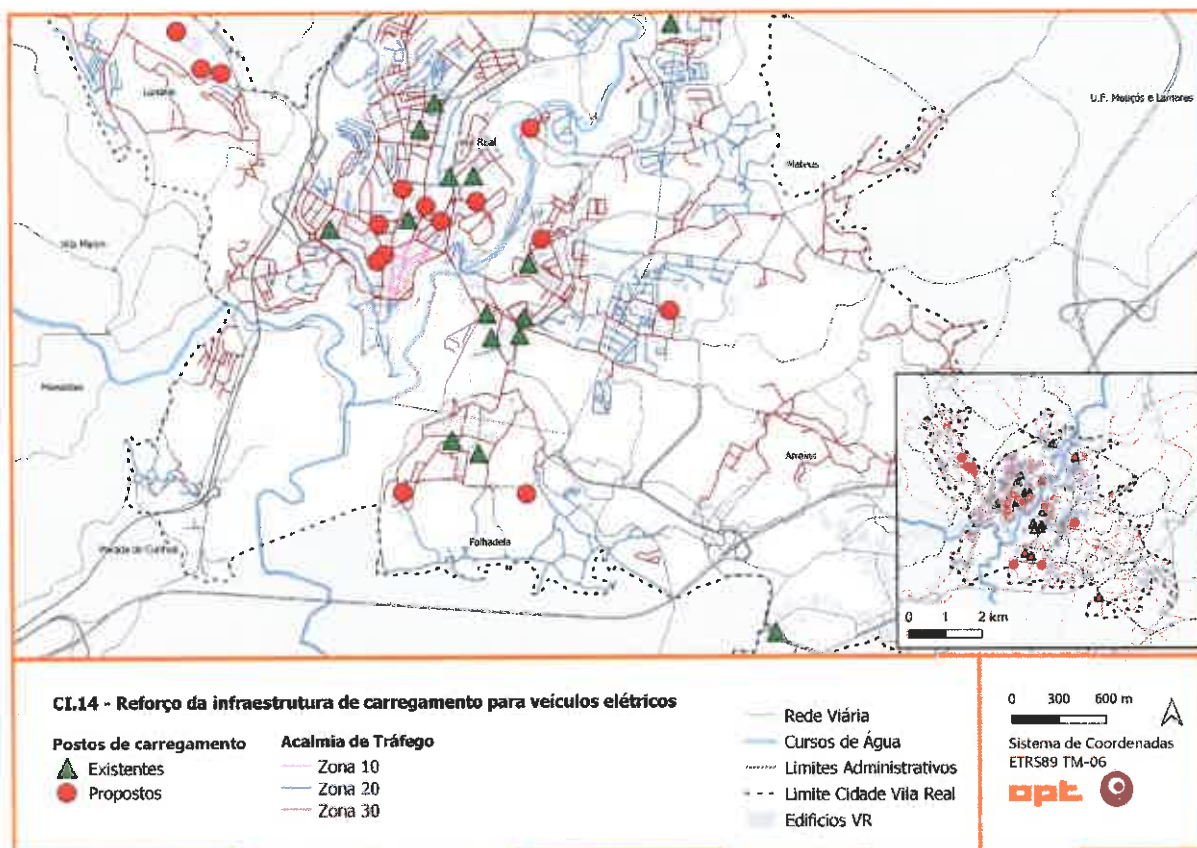


FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO	
MUNICÍPIO	15%
COMUNITÁRIO	85%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES	Sem interdependências
-----------------------	-----------------------

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



Handwritten signatures and initials in blue ink.

PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Baixa	Nº	CI.15
AÇÃO	CI.15. Implementação de um sistema inteligente de gestão e informação de tráfego em tempo real				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A gestão da infraestrutura viária é normalmente realizada de forma estática, não sendo considerado o impacto das diferentes solicitações ao longo do dia nem de eventos excecionais, quer programados (obras) quer espontâneos (acidentes), sobre o funcionamento da rede. Na ocorrência destes eventos, e perante a falta de informação, os condutores tendem a seguir as rotas padrão, amplificando os índices de congestionamento.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Proposta de instalação de painéis eletrónicos de mensagem variável que disponibilizem informações relativas às condições de tráfego, com destaque para o território do centro da cidade. Para que o sistema seja fiável, deve recorrer a sensores e câmaras nas principais interseções, alimentando um sistema de gestão eletrónico e que calcule, em tempo real, os tempos de viagem entre os principais pontos de interesse. Foram identificados 11 locais para a instalação desta tipologia de equipamentos, localizados, por norma, nos principais pontos de entrada deste território. Idealmente, este sistema deverá também estar ligado ao sistema de informação em tempo real das Infraestruturas de Portugal, de forma a disponibilizar a informação nos painéis de mensagem variável da IP4.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução dos índices de congestionamento Aumento da resiliência da infraestrutura viária a constrangimentos pontuais				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Análise das necessidades e escolha das soluções	10%
DE 2 A 5 ANOS	Implementação do sistema, manutenção e monitorização	95%
MAIS QUE 5 ANOS	Manutenção e monitorização do sistema	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº painéis de informação implementados;
% de semáforos na área de estudo integrados no sistema

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
-------------------------------	---

META(S)

11 painéis de informação implementados
100 % de semáforos da área de estudo integrados no sistema

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

Desenvolvimento do Sistema Inteligente

METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
-------------------------------	---

META(S)

Implementação do sistema inteligente

ENTIDADES INTERVENIENTES	CM Vila Real; Infraestruturas de Portugal
---------------------------------	---

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	10 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	74 400,00 €	930 000,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	50 000,00 €
TOTAL	10 000,00 €	74 400,00 €	980 000,00 €



FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO

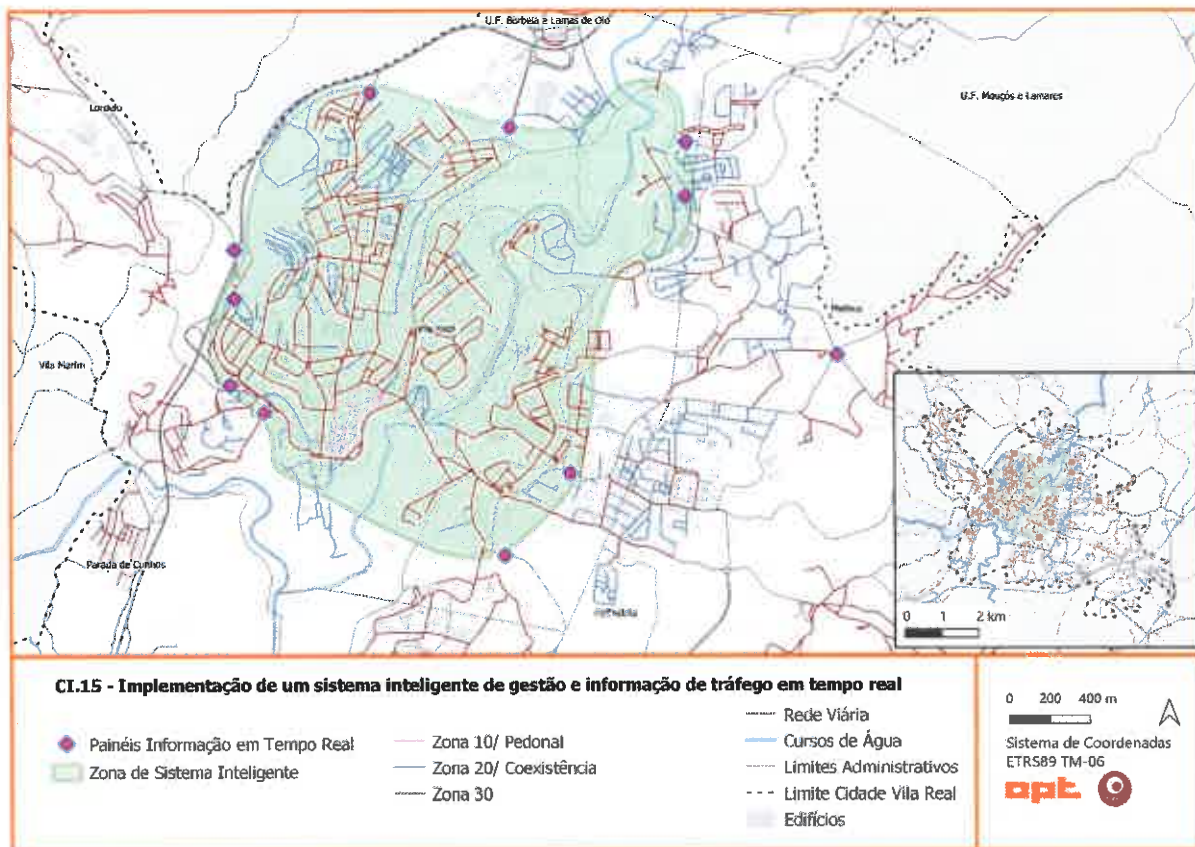
MUNICÍPIO	15%
COMUNITÁRIO	85%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES

Antecedência: CI.01; CI.02; CI.06
Interdependência: CI.16

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA CIDADE DE VILA REAL

EIXO	CI. CIRCULAÇÃO, ESTACIONAMENTO E LOGÍSTICA	PRIORIDADE	Baixa	Nº	CI.16
AÇÃO	CI.16. Implementação de sistema inteligente de sinalização do estacionamento em tempo real				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Fruto do aumento gradual da utilização do automóvel, a pressão sobre o sistema de estacionamento é cada vez mais intensa. Como tal, a procura de estacionamento é uma tarefa cada vez mais demorada e stressante, levando ao aumento dos tempos de viagem, do congestionamento e dos índices de poluição. Este tempo perdido leva também a uma redução nos índices de produtividade dos trabalhadores, com impactos negativos na economia.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Desenvolvimento de um sistema inteligente de informação sobre o estacionamento, informando os condutores, em tempo real, sobre o número de lugares de estacionamento livres em cada parque. Deve integrar informação relativa a todos os parques de estacionamento públicos, bem como as infraestruturas de Park & Ride. De forma a reduzir os custos de implementação e gerir a infraestrutura de forma mais eficiente propõe-se a utilização dos mesmos painéis utilizados para a informação de tráfego em tempo real.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução dos índices de congestionamento Otimização da utilização da infraestrutura de estacionamento				

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Análise das necessidades e escolha das soluções	10%
DE 2 A 5 ANOS	Implementação do sistema, manutenção e monitorização	95%
MAIS QUE 5 ANOS	Manutenção e monitorização do sistema	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de painéis de informação implementados;
Nº de parques de estacionamento monitorizados

METODOLOGIA DE CÁLCULO

-

META(S)

11 painéis de informação implementados;
10 parques de estacionamento monitorizados

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

Desenvolvimento do Sistema Inteligente

METODOLOGIA DE CÁLCULO

-

META(S)

Implementação do sistema inteligente

ENTIDADES INTERVENIENTES

CM Vila Real; Concessionárias parques estacionamento

CONTA PÚBLICA			
FASE	CUSTOS		
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS
ATÉ 2 ANOS	10 000,00 €	0,00 €	0,00 €
DE 2 A 5 ANOS	0,00 €	74 400,00 €	930 000,00 €
SUPERIOR A 5 ANOS	0,00 €	0,00 €	50 000,00 €
TOTAL	10 000,00 €	74 400,00 €	980 000,00 €



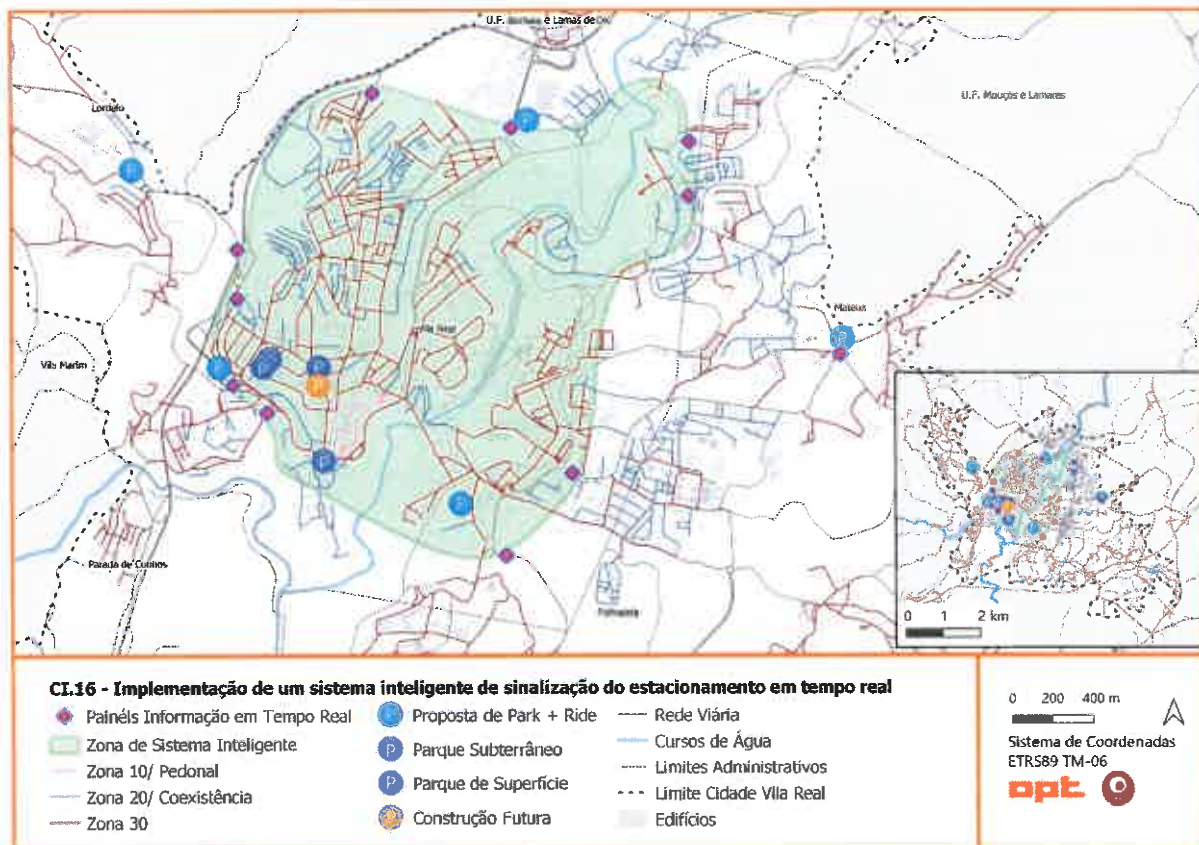
FONTES DE FINANCIAMENTO E COMPARTICIPAÇÃO

MUNICÍPIO	15%
COMUNITÁRIO	85%

DEPENDÊNCIA DAS AÇÕES
 Antecedência: CI.01; CI.02; CI.06
 Interdependência: CI.15

Nota: Os valores apresentados foram definidos no âmbito do PMUS_VR e serão ajustados em caso de candidatura(s) a apoios financeiros.

ABRANGÊNCIA TERRITORIAL



Handwritten signature and initials in blue ink.

№	Имя	Фамилия	Должность	Подпись	Дата
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					
16					
17					
18					
19					
20					
21					
22					
23					
24					
25					
26					
27					
28					
29					
30					
31					
32					
33					
34					
35					
36					
37					
38					
39					
40					
41					
42					
43					
44					
45					
46					
47					
48					
49					
50					
51					
52					
53					
54					
55					
56					
57					
58					
59					
60					
61					
62					
63					
64					
65					
66					
67					
68					
69					
70					
71					
72					
73					
74					
75					
76					
77					
78					
79					
80					
81					
82					
83					
84					
85					
86					
87					
88					
89					
90					
91					
92					
93					
94					
95					
96					
97					
98					
99					
100					

Содержание:
 1. Общие сведения о проекте.
 2. Цели и задачи проекта.
 3. Описание проекта.
 4. Организационная структура.
 5. План работ.
 6. Оценка рисков.
 7. Заключение.

№	Имя	Фамилия	Должность	Подпись	Дата
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					
16					
17					
18					
19					
20					
21					
22					
23					
24					
25					
26					
27					
28					
29					
30					
31					
32					
33					
34					
35					
36					
37					
38					
39					
40					
41					
42					
43					
44					
45					
46					
47					
48					
49					
50					
51					
52					
53					
54					
55					
56					
57					
58					
59					
60					
61					
62					
63					
64					
65					
66					
67					
68					
69					
70					
71					
72					
73					
74					
75					
76					
77					
78					
79					
80					
81					
82					
83					
84					
85					
86					
87					
88					
89					
90					
91					
92					
93					
94					
95					
96					
97					
98					
99					
100					

- 1. Общие сведения о проекте.
- 2. Цели и задачи проекта.
- 3. Описание проекта.
- 4. Организационная структура.
- 5. План работ.
- 6. Оценка рисков.
- 7. Заключение.



ПЛАН ДОМОСТРОИТЕЛЬСТВА

Содержание:
 1. Общие сведения о проекте.
 2. Цели и задачи проекта.
 3. Описание проекта.
 4. Организационная структура.
 5. План работ.
 6. Оценка рисков.
 7. Заключение.

1

Handwritten signature and initials in blue ink.

Unidade do Açúcar e da Universidade do Plano de Pormenor



Escadamento

- 1 - Teatro Municipal de Vila Real
- 2 - Escola Profissional MESSEGE
- 3 - Centro de Apoio de Maternidade
- 4 - Igreja de Maternidade
- 5 - Fundação do Casal de Maternidade
- 6 - Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro
- 7 - Espaço de lazer do Jardim da Juventude
- 8 - Espaço de lazer do Jardim da Juventude
- 9 - Espaço de lazer do Jardim da Juventude
- 10 - Espaço de lazer do Jardim da Juventude
- 11 - Espaço de lazer do Jardim da Juventude
- 12 - Espaço de lazer do Jardim da Juventude
- 13 - Espaço de lazer do Jardim da Juventude
- 14 - Espaço de lazer do Jardim da Juventude
- 15 - Espaço de lazer do Jardim da Juventude
- 16 - Espaço de lazer do Jardim da Juventude
- 17 - Espaço de lazer do Jardim da Juventude
- 18 - Espaço de lazer do Jardim da Juventude
- 19 - Espaço de lazer do Jardim da Juventude
- 20 - Espaço de lazer do Jardim da Juventude
- 21 - Espaço de lazer do Jardim da Juventude
- 22 - Espaço de lazer do Jardim da Juventude
- 23 - Espaço de lazer do Jardim da Juventude
- 24 - Espaço de lazer do Jardim da Juventude
- 25 - Espaço de lazer do Jardim da Juventude

Áreas Comerciais

- 1 - Centro Comercial Alentejo Shopping
- 2 - Supermercado

Vias Colétricas (para a rede elétrica em alta tensão)

Estações rodoviárias

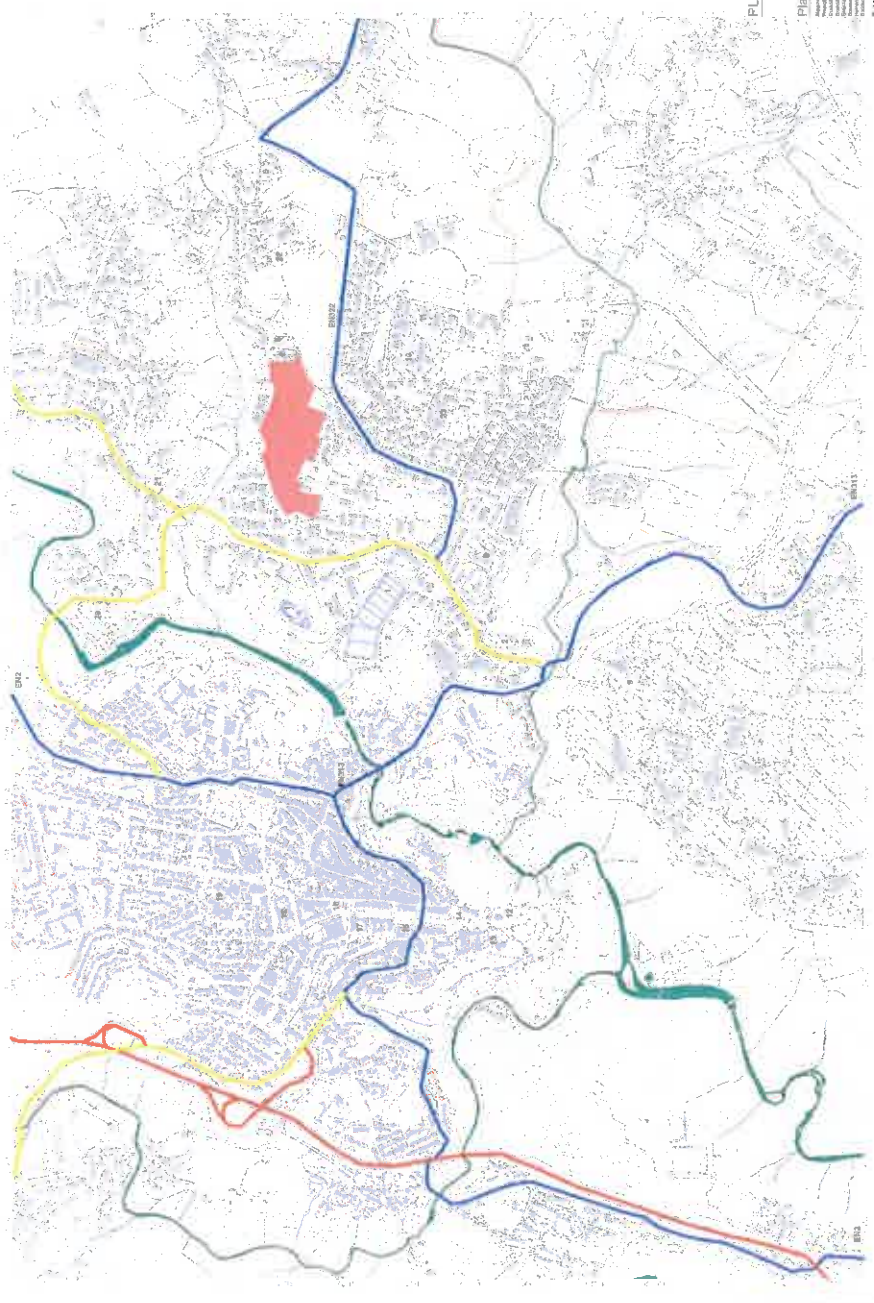
Vias Distritamentais Principais

Linhas Ferroviárias (Núcleo C-001 (R207))

Planimetria

Correios de Vila Real

Metropolitano



PLANO PORMENOR MATEUS POENTE

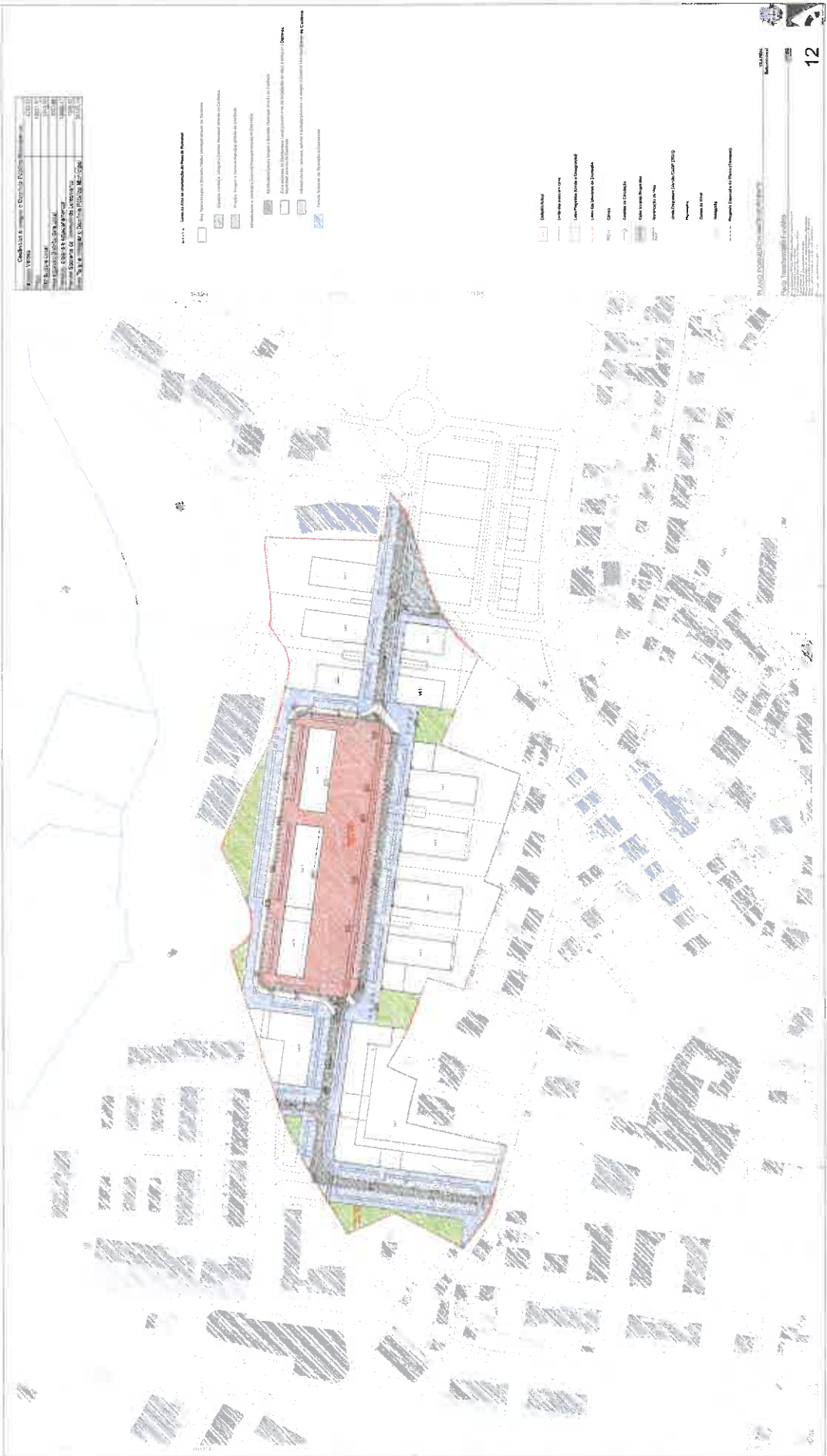
VILA REAL
Befarhswest

Planta Localização
Projeto de Urbanização do Plano Pormenor de Vila Real
Município de Vila Real, Distrito de Vila Real, Região do Norte
Área do Plano Pormenor: 100 000 m²
Escala: 1:5000
Data: 2011

422 11 000

3

Handwritten signature



Cadastral Data	
Parcel Number	123456789
Area	10,000 m ²
Owner	ABC Real Estate
Address	123 Main Street, City, State
Map Scale	1:500
Scale	1:100
Scale	1:200
Scale	1:500
Scale	1:1000
Scale	1:2000
Scale	1:5000
Scale	1:10000
Scale	1:20000
Scale	1:50000
Scale	1:100000
Scale	1:200000
Scale	1:500000
Scale	1:1000000

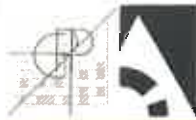
- Area of the building footprint
- Area of the building footprint with landscaping
- Area of the building footprint with landscaping and parking
- Area of the building footprint with landscaping, parking and driveway
- Area of the building footprint with landscaping, parking, driveway and fence
- Area of the building footprint with landscaping, parking, driveway, fence and wall
- Area of the building footprint with landscaping, parking, driveway, fence, wall and gate
- Area of the building footprint with landscaping, parking, driveway, fence, wall, gate and gate post
- Area of the building footprint with landscaping, parking, driveway, fence, wall, gate, gate post and gate pillar
- Area of the building footprint with landscaping, parking, driveway, fence, wall, gate, gate post, gate pillar and gate post cap
- Area of the building footprint with landscaping, parking, driveway, fence, wall, gate, gate post, gate pillar, gate post cap and gate post cap post
- Area of the building footprint with landscaping, parking, driveway, fence, wall, gate, gate post, gate pillar, gate post cap, gate post cap post and gate post cap post cap

- Building footprint
- Building footprint with landscaping
- Building footprint with landscaping and parking
- Building footprint with landscaping, parking and driveway
- Building footprint with landscaping, parking, driveway and fence
- Building footprint with landscaping, parking, driveway, fence and wall
- Building footprint with landscaping, parking, driveway, fence, wall and gate
- Building footprint with landscaping, parking, driveway, fence, wall, gate and gate post
- Building footprint with landscaping, parking, driveway, fence, wall, gate, gate post and gate pillar
- Building footprint with landscaping, parking, driveway, fence, wall, gate, gate post, gate pillar and gate post cap
- Building footprint with landscaping, parking, driveway, fence, wall, gate, gate post, gate pillar, gate post cap and gate post cap post
- Building footprint with landscaping, parking, driveway, fence, wall, gate, gate post, gate pillar, gate post cap, gate post cap post and gate post cap post cap

Ponderação de Paredes das Entidades

Março de 2023

Handwritten signatures in blue and black ink, located in the top right corner of the page.



Índice

Enquadramento	4
1. CCDRN	4
2. DGT	8
3. TP	8
4. DRCN	9
5. APA	10
6. IP	15



ENQUADRAMENTO

O presente documento procede à ponderação dos pareceres recebidos pela Câmara Municipal na sequência da realização da conferência procedimental da proposta de Plano de Pormenor de Mateus Poente, com vista à verificação da necessidade de concertação em acordo com o Artigo 87º do RJIGT.

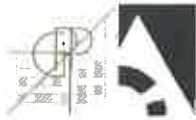
Nos pontos seguintes apresenta-se, sempre que aplicável, quadro-síntese de ponderação dos pareceres emitidos, indicando:

- Na 1ª coluna, a identificação da observação da entidade em causa;
- Na 2ª coluna, a ponderação feita pela equipa;
- Na 3ª coluna, a decisão quanto ao acolhimento na versão a submeter a discussão pública.

1. CCDRN

A CCDR-N emitiu parecer favorável condicionado, com as seguintes observações:

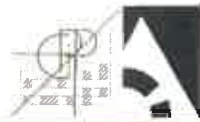
Observação	Ponderação	Proposta
Regulamento		
Artigo 3º - recomenda-se a inclusão de que as disposições do presente Plano prevalecem sobre o estabelecido no PUCVR, elencando-se as disposições que prevalecem e as que o Plano altera na área de intervenção, designadamente as disposições previstas no Artigo 64.º do Regulamento do PUCVR e não expressamente cumpridas, quanto à manutenção da Zona non aedificandi	Considera-se que o Artigo em causa deverá indicar as disposições do PUCVR que são alteradas na área intervenção do Plano, tal como recomendado, de forma a clarificar as disposições aplicáveis à operação urbanística subsequente.	Alterado o artigo em função da observação.
Art.º 4.º Não é indicado o Relatório Ambiental	Corrigir de acordo com a observação.	Corrigido.



Observação	Ponderação	Proposta
Os extratos das Plantas de Zonamento e de Condicionantes do PUCVR deverão ser apresentados à escala da sua publicação.	A peça desenhada apresenta os extratos à escala de publicação do PU (1:5000); verificou-se que o regulamento e o relatório mencionam, erradamente, a escala 1:10 000, o que deve ser corrigido.	Corrigido.
No Art.º 19.º, n.º 1 refere-se que "na operação de loteamento prevista, a área a ceder para espaços verdes e equipamentos de utilização coletiva a que se refere o artigo 37.º do PUCVR é a definida na Planta de Transformação Fundiária, não havendo lugar a qualquer compensação". Segundo essa norma do PU, a área global das parcelas para esses fins não pode ser inferior a 0,40m ² /m ² da área de construção prevista, (o que poderá não ser verificado, considerando que a Área de cedência resultante do Contrato de Comodato não foi objeto de deliberação municipal e não poderá ser parte integrante do plano). Situação a esclarecer, uma vez que a mesma não faz parte da área do plano	Tal como referido anteriormente, esta disposição específica do PU constante do Artigo 37º irá ser alterada na área de intervenção do PP. A área de cedência que resultará do contrato de comodato será excluída do PP, sendo, no âmbito da operação urbanística subsequente, cedida à CM como compensação pela não cedência da totalidade da área em função do valor de cedência média definida pelo PU, que continuará a aplicar-se. Mas esta compensação apenas é feita no âmbito da operação urbanística subsequente ao PP.	Mantido no Regulamento. Alterada a Planta de Transformação Fundiária e respetivo quadro.
Plantas		
Na Planta de Implantação está previsto um arruamento designado "Rua B", cuja continuação se sobrepõe e ultrapassa a servidão ferroviária, sendo que sobre esta matéria será necessário a pronúncia das Infraestruturas de Portugal à qual foi solicitado parecer sobre a proposta do plano.	Não sendo proposta qualquer edificação na área em causa, considera-se que a continuação do arruamento proposto na área da antiga ferrovia, agora transformada em ciclovia, não coloca em causa o atual uso, devendo, todavia, ser consultada a entidade da tutela no âmbito da operação urbanística subsequente.	Sem alteração



Observação	Ponderação	Proposta
Atendendo a que serão criados, no máximo, 573 fogos e ainda cerca de 250 unidades de alojamento de unidade hoteleira, as vias existentes sobre as quais incidirá a nova carga prevista parecem ser insuficientes para garantir a drenagem do tráfego gerado. Importa ainda referir que estas vias permitem o escoamento do tráfego do Centro de Saúde de Mateus, incrementando a carga sobre estas vias.	Considerando uma taxa de motorização de 530, o número máximo de fogos (573) e a dimensão média da família na cidade (2,61), a habitação proposta gerará cerca de 792 veículos, podendo ser menos caso se venha a instalar o estabelecimento hoteleiro, que gera em médio menos veículos do que a habitação. Fazendo uma analogia com os níveis de serviço expectáveis em estradas, que estabelece um valor máximo por hora de 3200 veículos, considera-se que as vias são as suficientes para garantir a drenagem do tráfego gerado.	Sem alteração.
Na Planta Extratos PU, os extratos das Plantas de Zonamento e de Condicionantes do Plano de Urbanização, deverão ser apresentados à escala da sua publicação.	A peça desenhada apresenta os extratos à escala de publicação do PU (1:5000); verificou-se que o regulamento e o relatório mencionam, erradamente, a escala 1:10.000, o que deve ser corrigido.	Sem alteração na Planta.
A Planta da Situação Existente não inclui a topografia existente à data da deliberação que determina a elaboração do plano.	Corrigir de acordo com a observação.	Corrigido
Na Planta de Transformação Fundiária assinala-se a "área de cedência resultante do contrato de comodato" como sendo área a integrar o domínio público municipal. Ora, verifica-se que a área de intervenção do PP que está indicada quer na planta de implantação quer na planta de transformação fundiária, não integra essa porção de território, pelo que deve ser retirada dessa última planta, reformulando-se consequentemente o quadro constante na planta de transformação fundiária.	Tal como referido anteriormente, a área de cedência que resultará do contrato de comodato será excluída do PP, sendo, no âmbito da operação urbanística subsequente, cedida à CM como compensação pela não cedência da totalidade da área em função do valor de cedência média definida pelo PU, que continuará a aplicar-se. Mas esta compensação apenas é feita no âmbito da operação urbanística subsequente ao PP.	Retirado da planta e quadro.
Compatibilidade com o PUCVR		



Observação	Ponderação	Proposta
<p>Relativamente ao perfil dos arruamentos apresentados, constata-se que de acordo com o artigo 64.º do regulamento do PUCVR respeitante à identificação e regime da rede rodoviária, os mesmos não cumprem as características técnicas associadas à sua hierarquia funcional. No caso da "Avenida A" tratando-se de uma via distribuidora local terá de ser justificada a não manutenção da zona non aedificandi de 15 metros em relação ao eixo, o que não se verifica.</p>	<p>Tal como referido anteriormente, na área de intervenção do Plano de Pormenor não se aplica o disposto no n.º 2 do Artigo 64º do PUCVR. Trata-se de uma opção de desenho urbano de forma a estabelecer um eixo visual na área de intervenção. Esta opção em nada prejudica o funcionamento da via, que se pretende que tenha um carácter urbano e de proximidade, seguindo a estratégia municipal de aposta na mobilidade suave.</p>	<p>Sem alteração.</p>
Regime económico e financeiro		
<p>No que concerne ao regime económico e financeiro a alínea a) do Artigo 72.º do PUVR estabelece "A perequação que garanta a justa repartição dos benefícios e encargos entre os diversos intervenientes na transformação do uso do solo e no seu aproveitamento urbanístico", explicitada no artigo 73º, componente de perequação. A este respeito nada é dito, de forma expressa, sobre a perequação "global", que se aplica na área em apreço, de acordo com a al. a) do n.º 1 do artigo 81.º do Regulamento do PU, o que carece de colmatação-cfr. -al. j) do n.º 1 do artigo 102.º do DL 80/2015.</p>	<p>O PP não integra qualquer alteração ao PU nesta matéria, pelo que no momento da operação urbanística será aplicado o regime económico financeiro estabelecido naquele Plano.</p> <p>Refira-se ainda que, enquanto o PDM não estiver publicado, fica por definir o valor percentual de incidência da mais-valia, tal como referido no n.º 4 do Artigo 80º do PU.</p>	<p>Sem alteração.</p>



2. DGT

A DGT emitiu parecer favorável, recomendando que a legenda das peças desenhadas inclua a referência aos limites administrativos (limite de freguesia), assim como identificação da versão da CAOP utilizada:

Observação	Ponderação	Proposta
O limite de freguesia encontra-se representado nas peças desenhadas, no entanto não existe referência na Legenda ao mesmo. Não existe referência à CAOP utilizada.	Corrigir em função da observação efetuada.	Corrigida a legenda das peças desenhadas com a referência à representação do limite de freguesia, com indicação da versão da CAOP (2021).

3. TP

O Turismo de Portugal emitiu parecer favorável condicionado, com as seguintes observações:

Observação	Ponderação	Resposta
Artigo 14.º: Propõe-se a criação de um ponto neste artigo com a epígrafe "Requisitos específicos de sustentabilidade na instalação do estabelecimento hoteleiro", na qual deverão ser incorporados requisitos de eficiência ambiental em cumprimento da 'Estratégia para o Turismo 2027' (ET27).	Muito embora se considere que os requisitos de sustentabilidade deverão ser exigidos no âmbito do projeto, nada se tem a opor à sua referência no regulamento.	Alterado o artigo em função da observação.
Artigo 14.º, n.º 1: A menção a "classificação" do estabelecimento hoteleiro deverá ser retificada para "categoria".	Corrigir em função da observação efetuada.	Corrigido.
A Planta Síntese deverá ser corrigida de acordo com o seguinte: A categoria mínima prevista para estabelecimento hoteleiro, que é identificada no regulamento, deverá também constar do quadro sinótico.	Esta informação deverá constar do quadro da planta de implantação.	Corrigido em função da observação efetuada.
Relatório		



Observação	Ponderação	Resposta
A última linha da tabela 6, referente a "Empresa de animação turística", deverá ser eliminada por não se tratar de alojamento turístico.	Corrigir em função da observação efetuada.	Corrigido.
O título da tabela 7 "Empreendimentos turísticos em Vila Real" deverá ser corrigido para "Empreendimentos turísticos existentes no concelho de Vila Real".	Corrigir em função da observação efetuada.	Corrigido.
A designação da coluna "N.º Camas" da tabela 7, deverá ser retificada para "N.º Camas/ utentes", de forma a ajustar-se à especificidade do Parque de Campismo e de Caravanismo. A menção a "Parque de Campismo e/ou Caravanismo" deverá ser retificada para "Parque de Campismo e de Caravanismo", por uma questão de rigor com a terminologia definida no RJET.	Corrigir em função da observação efetuada.	Corrigido.
Na pág. 42, a expressão "Equipamentos" deverá ser substituída por "Empreendimento turístico" e a expressão "unidade hoteleira" por "estabelecimento hoteleiro", em rigor com a terminologia definida no RJET.	Corrigir em função da observação efetuada.	Corrigido.

4. DRCN

A DRCN emitiu parecer favorável condicionado, referindo que a solução desenvolvida carece de maior desenvolvimento no que respeita à "salvaguarda arquitetónica":



Observação	Ponderação	Proposta
Relativamente à solução de distribuição espacial e viária da proposta, (...) no que se refere ao movimento e contenção de terras resultante da operação, será necessário desenho de maior escala para melhor compreensão da solução.	A peça desenhada relativa aos Perfis inclui a indicação do terreno natural e da modelação proposta. Tratando-se de um Plano, e não de um projeto, considera-se que a escala é a adequada, sendo que o projeto a desenvolver terá informações mais detalhadas sobre a questão levantada. O que é solicitado deverá ser resolvido em sede de projeto.	Sem alteração.
No que respeita ao número de pisos e tipologias, as quais se apresentam com maior altura nos lotes 4 a 19, somos de opinião que a boa relação volumétrica com a envolvente edificada deverá ser assegurada nos perfis à escala 1/1.000, através da representação das construções existentes e propostas.	Considera-se que a proposta de ocupação se enquadra nos objetivos pretendidos para a qualificação da área, que considera a criação de um espaço central com massa crítica adequada.	Incluída a envolvente nos perfis.
Sobre as várias estruturas viárias, consideram-se as mesmas aceitáveis, contudo deverá ser indicado o modo de ligação às vias existentes e ou sobre as mesmas, exemplo: ecovia do Corgo.	A estrutura viária prevista no Plano corresponde e executa a que está prevista no Plano de Urbanização, pelo que estas questões foram já salvaguardadas no âmbito desse Plano. A ligação da ciclovia à ecovia é executada conforme o já estabelecido no Plano.	Sem alteração.

5. APA

A APA emitiu parecer desfavorável:

Observação	Ponderação	Proposta
Relatório		
Identificar de que forma as considerações ambientais do RA foram integradas no PPMP.	Muito embora a grande parte das recomendações do RA tenham sido integradas no Plano, esta evidência estava apenas expressa no RA, pelo que se poderá repetir, complementando algumas questões, do relatório do plano.	Integrada tabela com as recomendações da AAE e ponderação das mesmas no Plano no Relatório do Plano.

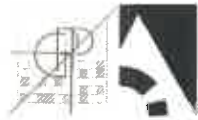


28

<p>Relativamente às SRUP e no que se refere à condicionante "Domínio Hídrico - Leitos e Margem das Águas Fluviais", (...) foi evidenciada a necessidade de avaliar uma situação em concreto, trata-se de uma linha de água identificada pela Carta Militar (cartografia 1/25.000) que não é identificada nos elementos do PPMP, solicita-se a clarificação desta situação.</p>	<p>Não existem evidências desta linha de água no terreno, tal como se pode ver na cartografia de pormenor homologada.</p>	<p>Integrada indicação da não evidência no relatório do Plano (situação existente), com a fotografia da área.</p>
<p>Considera-se que deve ser efetuada menção aos constrangimentos/ conflitos existentes na envolvente do Plano e de que forma a proposta de Plano garante o não agravamento dos mesmos no que respeita a riscos de inundação, dada a alteração da topografia necessária à execução do Plano.</p> <p>Importa ainda garantir que seja feita a avaliação dos efeitos esperados sobre os recursos hídricos, nomeadamente os decorrentes da relação infiltração/ escoamento superficial e na avaliação dos sistemas de pluviais previstos. Neste sentido, recomenda-se que possam ser encontradas soluções (medidas ou ações) que salvaguardem estas duas realidades.</p>	<p>É de referir que este Plano de Pormenor é um instrumento executório da estratégia de ocupação estabelecida no Plano de Urbanização, a qual foi já alvo de aprovação pelas entidades.</p>	<p>O Plano já integra a obrigação de manter a permeabilidade na maior parte das áreas livres de logradouros, assim como das áreas verdes de uso público.</p> <p>Foi considerado um índice de impermeabilização máximo para a praça, assim como introduzido um artigo relativo às AC em que são abordadas as questões levantadas pela APA.</p> <p>Prever soluções de infiltração (bacia de retenção na área verde a norte da praça ou na praça, biovaletas) que possam acomodar o volume e a duração de uma chuvada centenária (Planta de Implantação e regulamento, com criação de artigo específico - retenção de águas pluviais) e respetiva justificação no relatório.</p>



<p>Ao nível das infraestruturas básicas e no que se refere ao abastecimento de água, drenagem e tratamento de águas residuais e drenagem de águas pluviais, o RP é omissivo das soluções a implementar. Neste sentido, importa clarificar se a infraestruturização e estruturas existentes dão resposta adequada ao acréscimo da construção prevista para esta área.</p> <p>Considera-se que deve ser clarificado de que forma as infraestruturas previstas ligam à rede existente ou prevista da envolvente.</p> <p><u>Abastecimento de água</u></p> <ul style="list-style-type: none">- Identificação das origens de água para abastecimento público.- Face às necessidades de água estimadas, atendendo a que o PP passará a dispor de cerca de 0,45 ha destinados a áreas verdes de utilização pública, deverá ser indicada se há necessidade de rega destes espaços e qual a respetiva origem da água. Para a rega destes espaços devem ser previstas soluções de reaproveitamento de águas pluviais e/ou residuais. <p><u>Drenagem e tratamento de águas residuais</u></p> <ul style="list-style-type: none">- A rede existente envolvente comporta o acréscimo de caudal e o adequado encaminhamento e tratamento das águas residuais? Caso não comporte, deve ser feita a avaliação de soluções alternativas, com a indicação clara do seu destino. <p><u>Drenagem de águas pluviais</u></p> <ul style="list-style-type: none">- Apresentar a estimativa do caudal das águas pluviais prevista.- A rede existente envolvente comporta o acréscimo deste caudal?- Qual o destino das águas pluviais?- Existe a previsão do reaproveitamento para uso público ou particular?	<p>É de referir que este Plano de Pormenor é um instrumento executório da estratégia de ocupação estabelecida no Plano de Urbanização, a qual foi já alvo de aprovação pelas entidades. Por outro lado, o Plano não constitui ainda um projeto, estando os conteúdos apresentados em acordo com os conteúdos materiais e documentais estabelecidos pelo RJIGT para esta tipologia de IGT.</p> <p>Ainda assim, a entidade responsável pelas infraestruturas de abastecimento de água e drenagem de águas residuais emitiu parecer positivo ao Plano, devendo o projeto a desenvolver no âmbito da operação urbanística ser acompanhado por esta entidade. Será no âmbito deste projeto que serão definidas as soluções de ligação às redes existentes, assim como previstos os caudais e eventuais necessidades de reforço de infraestrutura.</p> <p>O regulamento passou a prever que a rega dos espaços verdes de utilização pública e dos espaços verdes dos logradouros seja efetuada através de soluções de aproveitamento de águas pluviais.</p>	<p>O parecer da ADIN ou da CM deve indicar a capacidade das infraestruturas de receção em relação ao aumento da carga urbana.</p> <p>Identificadas na Planta de Infraestruturas as ligações à rede existente (legenda).</p> <p>Alterou-se a redação dos artigos relativos às áreas livres dos logradouros da habitação coletiva, da habitação unifamiliar, e ainda dos revestimentos dos espaços verdes de utilização pública para prever soluções de aproveitamento de águas pluviais para rega.</p>
<p>PEPF</p>		



<p>Deve ser clara a previsão de todas as infraestruturas necessárias para a correta implementação do PP.</p> <p>A previsão de encargos deve individualizar a rubrica associada às infraestruturas básicas.</p>	<p>O encargo de infraestruturização não é municipal, pelo que o programa de execução apenas integra a delimitação da Unidade de Execução. A previsão associada serve apenas para verificar a sustentabilidade económica da operação particular, o que se encontra devidamente feito.</p>	<p>Foi individualizada a rubrica das infraestruturas básicas (abastecimento de água, drenagem residuais).</p>
	<p>O encargo de infraestruturização não é municipal, sendo que a</p>	<p>Sem alteração.</p>
Regulamento (aspetos gerais a ponderar)		
<p>Integrar normas que traduzam as "Diretrizes e Medidas de Minimização dos Efeitos do Plano" resultantes da AAE do presente processo - ponderar as recomendações para o seguimento e gestão.</p>	<p>A maior parte das recomendações do RA para o planeamento foram integradas, total ou parcialmente, na proposta de Plano.</p>	<p>Integrada tabela com as recomendações da AAE e ponderação das mesmas no Plano no Relatório do Plano.</p>
<p>Reforçar as medidas e regras relacionadas com as alterações climáticas (AC) nas duas vertentes de mitigação e de adaptação; vários dos instrumentos apontados no QRE da AAE abrangem esta temática.</p>	<p>O Plano de Urbanização, que define a estratégia que este Plano de Pormenor concretiza, inclui medidas de incentivo para a execução e empreendimentos ou edifícios de construção sustentável, assim como da utilização de coberturas vegetais.</p> <p>Ainda assim, junta-se um artigo com os princípios relativos à adaptação às AC.</p>	<p>Integrado novo artigo no regulamento - Princípios de adaptação e mitigação das alterações climáticas.</p>
<p>Previsão de mecanismos e técnicas de promoção de infiltração das águas pluviais (aspeto parcialmente previsto na proposta de Regulamento), bem como o seu eventual reaproveitamento (incluindo no interior dos lotes e parcelas), de forma a reduzir os caudais afluentes à respetiva rede de drenagem;</p>	<p>Id.</p>	<p>Alterou-se a redação dos artigos relativos às áreas livres dos logradouros da habitação coletiva, da habitação unifamiliar, e ainda dos revestimentos dos espaços verdes de utilização pública para prever soluções de aproveitamento de águas pluviais para rega.</p>



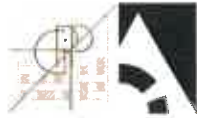
Prever requisitos específicos a observar nos projetos dos edifícios de forma a promover a eficiência hídrica dos mesmos.	Id.	Ver novo artigo no regulamento - Princípios de adaptação e mitigação das alterações climáticas.
Prever a integração de tecnologias de aproveitamento de energias renováveis no meio urbano.	Id.	Ver novo artigo no regulamento - Princípios de adaptação e mitigação das alterações climáticas.
Promover a plantação de espécies vegetais com maior capacidade de captura de carbono.	Id.	Alterado artigo relativo à arborização.
A eficiência energética nos sistemas de iluminação pública, iluminação semaforica e outras estruturas urbanas, que deve refletir uma ponderação adequada ao ambiente e características do local onde se insere, nomeadamente o controlo da intensidade e dispersão da luminosidade, privilegiando soluções que permitam a manutenção das características do céu noturno escuro, minimizando os efeitos da iluminação exterior na avifauna.	Id.	Ver novo artigo no regulamento - Princípios de adaptação e mitigação das alterações climáticas.
Outros que possam contribuir para a sustentabilidade ambiental da proposta.	Id.	
Peças desenhadas		
Os "Quadros de Áreas" integrados na Planta de Implantação não apresenta o "índice máximo de impermeabilização" do solo para cada lote / parcela. De salientar que este e os restantes parâmetros devem ser integrados de forma clara nas várias peças do Plano.	O regulamento identifica índices máximos de impermeabilização para as áreas livres dos lotes, quando existem, pelo que se considera desnecessário repetir esta informação.	Referido no quadro que os valores em causa se aplicam sem prejuízo dos restantes aspetos regulamentares.
A rede hidrográfica não é apresentada nem legendada.	Identificar e legendar na cartografia base: curvas de nível, rede hidrográfica e planimetria.	Legenda da cartografia base passou a constar de todas as peças desenhadas.
Nas peças desenhadas do Plano deve ser ponderada/avaliada a utilização da 'Norma Técnica sobre o Modelo de Dados e Sistematização da Informação Gráfica dos PDM.	Trata-se de um Plano de Pormenor, pelo que não se considera adequada a norma em questão.	Sem alteração.
A Planta de Condicionantes não identifica a linha de água representada na Carta Militar.	Não existem evidências desta linha de água no terreno, tal como se pode ver na cartografia de pormenor homologada.	Sem alteração.



6. IP

A IP emitiu parecer favor3vel condicionado 3 integra3o das condicionantes decorrentes do Estatuto das Estradas da Rede Rodovi3ria Nacional e ao regime de prote3o da Rede ferrovi3ria Nacional:

Observa3o	Pondera3o	Proposta
As zonas de servid3o non aedificandi e de visibilidade, aplic3veis nos lan3os de estradas sob jurisdi3o da IP, SA, est3o definidas nos artigos 32.º e 33.º do EERRN, respetivamente, sendo que, nos termos do disposto na 3lnea b) do nº 2 do artigo 42º, as obras e atividades que decorram na zona de respeito, est3o sujeitas a parecer pr3vio vinculativo da administra3o rodovi3ria, nas condi3oes do citado artigo. Dado que as zonas de servid3o non aedificandi s3o vari3veis com a orografia do terreno, dependem da defini3o dos limites de zona da estrada, e podem sofrer redu3oes nos termos dos nº 12, 14 e 15 do artigo 32º do EERRN, dever3 a legenda nas plantas remeter para o regulamento, e para a legisla3o em vigor, face 3 impossibilidade de concretizar graficamente a referida zona de servid3o ao longo do tra3ado da rede rodovi3ria sob jurisdi3o da IP.	A 3rea de interven3o n3o integra qualquer infraestrutur3 sob jurisdi3o da IP; no entanto, a zona de respeito de 150m em rela3o 3 N322 dever3 ser indicada.	Indicada a zona de respeito de 150 metros 3 N322 na Planta de Condicionantes; Inclu3da no regulamento e no relat3rio a men3o a esta condicionante.



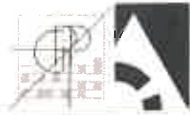
Observação	Ponderação	Proposta
<p>Do ponto de vista da salvaguarda das Infraestruturas Ferroviárias, as linhas ferroviárias existentes, com ou sem exploração, continuam a ser Domínio Público Ferroviário (DPF), pelo que se mantêm sujeitas ao regime de proteção definido pelo Decreto-Lei nº 276/2003, de 4 de novembro, com zonas non aedificandi associadas, tal como previstas nos artigos 15º e 16º. Assim, na planta do plano deve ser representado apenas o eixo da linha sem exploração ferroviária, remetendo para a legenda e peças escritas uma menção em como se trata de uma zona non aedificandi variável.</p>	<p>A área de intervenção não integra qualquer infraestrutura sob jurisdição da IP (a antiga linha ferroviária encontra-se fora da área de intervenção do Plano); no entanto, deverá ser indicada para cumprimento da zona de servidão.</p>	<p>Indicado o eixo da linha ferroviária na Planta de Condicionantes; Incluída no regulamento e no relatório a menção a esta condicionante.</p>

Vila Real, março 2023

Programa de Execução, Plano de Financiamento e
Fundamentação da Sustentabilidade Económico-financeira

Maio de 2023



Índice

I. SISTEMA DE EXECUÇÃO	4
II. PROGRAMA DE EXECUÇÃO E FUNDAMENTAÇÃO DA SUSTENTABILIDADE ECONÓMICA E FINANCEIRA	5
1. Programação	5
2. Encargos estimados	5
3. Sustentabilidade Económica e Financeira.....	6



I. SISTEMA DE EXECUÇÃO

O Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (Decreto-Lei n.º 80/2015, de 14 de maio, na sua mais recente redação) estabelece, no seu artigo 146º, que o Município promove a execução coordenada e programada do planeamento territorial, com a colaboração de outras entidades, sejam elas públicas ou privadas, através dos sistemas de execução nele definidos e com o recurso a unidades de execução, sem prejuízo de, em situações especiais, o plano possa ser executado fora de sistema de execução. A Lei de Bases Gerais das Políticas Públicas de Solo, do Ordenamento do Território e do Urbanismo classifica, neste contexto, a execução dos planos em sistemática e não sistemática, conforme se realiza ou não no âmbito de unidades de execução.

Neste enquadramento, o presente plano de pormenor é sujeito a execução sistemática abarcando os prédios incluídos nas unidades de execução delimitadas no Plano, através do sistema de execução de iniciativa dos interessados.

As unidades de execução serão sujeitas posteriormente a uma operação de loteamento da qual resultarão os lotes identificados na Planta de Transformação Fundiária. Não há lugar a mecanismos de perequação interna na repartição dos encargos e benefícios inerentes à operação urbanística em causa, uma vez que os prédios abrangidos pelas unidades de execução pertencem a um único proprietário.

No que respeita às áreas a integrar o domínio municipal, elas apresentam duas tipologias: as áreas a integrar o domínio público, correspondentes às áreas de espaço público resultantes do desenho urbano, e discriminadas, na Planta de Transformação Fundiária, como áreas afetas a espaços verdes e a praça e áreas afetas a infraestruturas coletivas (arruamentos, estacionamento e passeios); e áreas a integrar o domínio privado, correspondentes a uma parcela sobrança da operação de loteamento. Esta parcela destina-se a promover a execução da restante área da Subunidade Operativa de Planeamento e Gestão prevista no Plano de Urbanização da Cidade de Vila Real, através do Plano de Pormenor a executar posteriormente.



II. PROGRAMA DE EXECUÇÃO E FUNDAMENTAÇÃO DA SUSTENTABILIDADE ECONÓMICA E FINANCEIRA

1. PROGRAMAÇÃO

O presente Programa de Execução tem como objetivo apresentar a sequência das ações a desenvolver com vista à execução do plano. Tratando-se de um plano cujo sistema de execução é da iniciativa dos interessados, este programa irá assim debruçar-se nas ações de iniciativa particular conducentes à urbanização da área em causa.

Nesse sentido, as ações consideradas para a execução do Plano são as operações de loteamento, as quais determinarão, em acordo com o Regime Jurídico da Urbanização e Edificação, os prazos e condições das ações subsequentes, designadamente a apresentação dos projetos de obras de urbanização e a sua execução.

Considera-se assim que esta ação terá como prazo máximo de execução 8 anos após a entrada em vigor do Plano de Pormenor.

2. ENCARGOS ESTIMADOS

Tendo em conta que a execução do Plano assume um carácter exclusivamente de iniciativa particular, foram estimados os encargos com a urbanização da área, a cargo do promotor da operação.

Art.	Designação	Totais
1	ARRUAMENTOS	
	Betuminoso	99 053,63 €
	Arborização e material vegetal	183 085,90 €
	Mobiliário urbano	33 880,00 €
	Ciclovia, passeios, estacionamento	764 695,00 €
2	Infraestruturas	



	Águas	101 836,80 €
	Águas Pluviais	110 323,20 €
	Esgotos	127 296,00 €
	Eletricidade	169 728,00 €
	Telecomunicações	76 377,60 €
	Gás	50 918,40 €
	Posto Transformação	51 000,00 €
	Outros	50 000,00 €
3	Praça	439 334,10 €
4	Espaços Verdes	170 322,90 €
	TOTAL	2 427 851,53 €

Tabela 1 – Estimativa de encargos com a execução do Plano

Os encargos previstos serão suportados pelo promotor da operação através de capitais próprios e decorrerão no início da urbanização da área do projeto.

Aos encargos de urbanização, acrescem os encargos administrativos da operação urbanística, os quais, em acordo com os cálculos estimados à data, serão de 93.241,28€.

3. SUSTENTABILIDADE ECONÓMICA E FINANCEIRA

Interessa aqui justificar a sustentabilidade económica e financeira do Plano, designadamente através do confronto entre os encargos estimados no ponto anterior e os proveitos estimados na venda dos lotes, após a urbanização da área. Não se considerou a edificação, uma vez que a operação em causa não terá como objeto a edificação, após a venda dos lotes. Perante esta premissa, efetuou-se uma sondagem ao mercado imobiliário para as tipologias e usos que se preveem para o projeto, verificando-se à data de abril de 2022 a seguinte amostra, em termos habitacionais:

- na cidade de Vila Real foram detetadas 15 frações em fase de venda e de construção em regime de apartamento (tendo sido retirado 83% do valor de *asking price*, por se considerar que o valor do lote deste tipo de habitação corresponde a 17% do valor final de venda no mercado de Vila Real).



A amostra permitiu estabelecer os valores de venda dos lotes infraestruturados, em acordo com a tabela seguinte.

Área média disponível (valor em m ²) - coletiva	127
Valor médio disponível - coletiva	36.493,33 €
Valor do m ² (construção) disponível para regime habitacional - coletiva	298,13 €
Área construção em regime habitacional (valor em m ²) - coletiva	74.982
Valor de venda dos lotes em regime habitacional - coletiva	22 354 050,16 €
Estimativa de encargos urbanísticos com o projeto	2 427 851,53 €
Estimativa de encargos com a Taxa Municipal de Urbanização	93.241,28 €

Tabela 2 – Síntese de valores associados à sustentabilidade económica da operação

Na linha *valor de venda do lote em regime habitacional – unifamiliar/coletiva* verifica-se que a venda dos lotes cobre os encargos aferidos no capítulo anterior.

No que concerne ao comércio/serviços, o valor de venda das frações terá influência direta no custo de aquisição dos lotes habitacionais com componente de comércio/ serviços, deduzindo com isso uma ligeira inflação do valor de venda desses lotes.

Simultaneamente, para reconhecer o impacto do comércio/serviços é necessária uma solução urbanística mais desenvolvida (já com a identificação dos destinos das frações) e assim introduzir este uso na equação da rentabilidade futura do projeto. Deste modo, assume-se que esta projeção está nivelada por baixo.

Ainda assim, o projeto é viável tendo em conta a ponderação da viabilidade económica do projeto ser superior a 20% - este valor é apontado por vários estudos científicos/financeiros associados ao Valor Atualizado Líquido (VAL), como o valor de referência para a obtenção de uma rentabilidade atraente.

Valores de referência - síntese (venda)	
Valor do m ² disponível para regime habitacional - coletiva	298,13 €
Valor de venda dos lotes em regime habitacional	22 354 050,16 €
<i>Estimativa de resultado económico da operação (diferença entre encargos e proveitos)</i>	19 832 957,35 €

Vila Real, maio 2023.

PLANO DE PORMENOR DE MATEUS POENTE

Proposta de Plano – Relatório

Maio de 2023





Índice

I.	INTRODUÇÃO.....	4
1.	Enquadramento e Objetivos	4
2.	Organização do Processo	5
II.	CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA EM ESTUDO	6
1.	Contexto Territorial	6
2.	Situação Existente.....	7
3.	Caracterização Socioeconómica	9
4.	Situação Fundiária.....	30
5.	Planos municipais de ordem superior.....	30
III.	CONDICIONANTES LEGAIS.....	38
1.	Património Cultural.....	38
2.	Rede Viária Nacional	38
3.	Rede Ferroviária Nacional	38
4.	Áreas de perigosidade de incêndios	39
IV.	PROPOSTA DE PLANO.....	40
1.	Modelo Territorial e Proposta de ocupação.....	40
2.	Paisagismo.....	44
3.	Capacidade e Uso do Solo.....	46
4.	Capacidade das Infraestruturas	46
5.	Integração das Recomendação da AAE.....	49
V.	AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO DO PLANO E SISTEMA DE INDICADORES.....	53
	Anexos:	55



I. INTRODUÇÃO

1. ENQUADRAMENTO E OBJETIVOS

Os trabalhos apresentados correspondem à proposta do Plano de Pormenor de Mateus, cuja elaboração tem como enquadramento legal o Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (RJIGT), na sua mais recente redação. O Artigo 76º do RJIGT determina que *«a elaboração de planos municipais é determinada por deliberação da câmara municipal»*, a qual deve *«assentar na estratégia de desenvolvimento local»*.

A deliberação que deu início ao Plano de Pormenor foi tomada em reunião de Câmara do dia 31 de maio de 2021, tendo sido publicada através do Aviso n.º 13804/2021, de 20 de julho, com os seguintes objetivos:

- Estruturar uma nova centralidade que promova uma urbanidade qualificada e sustentável, assente numa intervenção planeada e global;
- Eliminar a fragmentação urbana;
- Dotar o espaço de equipamentos de índole administrativa, cultural e social.

O prazo de elaboração do plano foi prorrogado através de deliberação de Câmara publicada através do Aviso n.º 13146/2023, de 7 de julho.

A elaboração do Plano de Pormenor decorre de um contrato para planeamento, ao abrigo dos artigos 79.º, 80.º e 81.º do RJIGT.

É de referir, ainda, que a delimitação da área de intervenção do Plano de Pormenor foi ajustada em relação ao definido na Subunidade Operativa de Planeamento e Gestão prevista no Plano de Urbanização da Cidade de Vila Real, retirando áreas já ocupadas e ajustando o limite ao cadastro existente.



2. ORGANIZAÇÃO DO PROCESSO

Os documentos a apresentar nesta fase, correspondente à Proposta de Plano, são os seguintes:

- a) Regulamento;
- b) Relatório;
- c) Programa de Execução, Plano de Financiamento, Fundamentação da sustentabilidade económica e financeira e Modelo de redistribuição de benefícios e encargos;
- d) Planta de Implantação, à escala 1:1000;
- e) Planta de Condicionantes, à escala 1:1000;
- f) Planta de Localização, à escala 1:10.000;
- g) Extratos das Plantas de Ordenamento e de Condicionantes do PDM, à escala 1:10.000;
- h) Extratos das Plantas de Zonamento e de Condicionantes do PU, à escala 1:5000;
- i) Planta de Situação Existente, à escala 1:1000;
- j) Planta de Trabalho, à escala 1:1000;
- k) Planta de Infraestruturas, à escala 1:1000;
- l) Perfis Longitudinais, à escala 1:1000;
- m) Perfis-Tipo, à escala 1:200;
- n) Planta da Situação Fundiária Atual, à escala 1:1000;
- o) Planta de Transformação Fundiária, à escala 1:1000;
- p) Declaração comprovativa da inexistência de compromissos urbanísticos;
- q) Relatório de Recolha de dados acústicos;
- r) Ficha de dados estatísticos;
- s) Relatório Ambiental.



II. CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA EM ESTUDO

1. CONTEXTO TERRITORIAL

O presente Plano de Pormenor Mateus Poente tem como objeto uma área de 70.720,00 m², inserido na freguesia de Mateus, pertencente ao concelho de Vila Real, em plena região de Trás-os-Montes e Alto Douro.

Vila Real encontra-se delimitado a norte pelos concelhos de Vila Pouca de Aguiar, Ribeira de Pena e Mondim de Basto, a sul por Santa Marta de Penaguião e Peso da Régua, a nascente por Sabrosa, e a poente pelo distrito do Porto.

A área de intervenção localiza-se a nascente do centro da Cidade de Vila Real, em plena zona de expansão e desenvolvimento da cidade. O terreno corresponde a uma área periurbana de grande densidade e de forte desenvolvimento urbano.

A proposta irá definir um novo centro urbano a nascente da cidade de Vila Real, ordenando e colmatando a fragmentação que o espaço apresenta.

O Plano localiza-se numa zona da cidade privilegiada pela sua proximidade a diversos equipamentos e serviços, nomeadamente o Teatro de Vila Real, o Centro Comercial, a Escola Profissional da NERVIR, o Hospital Privado da Trofa, o Centro de Saúde de Mateus e do Campus Universitário da Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro.

O Plano de Pormenor Mateus poente está inserido numa SUOPG, que possui um limite maior ao que vai ser intervencionado. O Plano apresentado desenvolve apenas a zona a poente da SUOPG 6, dando já um esboço do seu possível prolongamento para nascente.

Assim, o Plano de Pormenor, inserido em área em processo de expansão, tem em consideração as seguintes medidas:

- Articular os diferentes níveis de rede viária existente e ajustar a proposta ao uso e ocupação do solo pretendido;



- Enquadrar os equipamentos existentes, fora da área de intervenção, no Plano;
- Potenciar o desenvolvimento e a economia da área, tendo em consideração a sua envolvente e a cariz socioeconómica, embora não enfatizando a ocupação elevada de espaços comerciais/serviços;
- Qualificar o território de forma a catalisar novos habitantes.

Em termos de acessibilidade à proposta, como se constata na Planta de Localização (peça desenhada n.º 3), são de destacar as seguintes vias de âmbito nacional e regional:

- A4/IP4 – Principais vias de ligação do Porto ao nordeste transmontano e a Espanha, que estabelece ligação à zona de intervenção através da EN2, EN313 e pelas vias de distribuição municipal;
- EN322 – A Estrada Nacional (EN322), designada por Rua Vasco Sameiro, localiza-se a sul do Plano de Pormenor. Esta via trata-se de um eixo com médio fluxo de entrada e saída do centro da cidade;
- EN313 – Via que estabelece ligação com os concelhos vizinhos a sul, nomeadamente o Peso da Régua, intersectando a A24;
- EN2 – A Estrada Nacional 2 (EN2) é uma via de referência nacional, sendo neste caso concreto uma via secundária que estabelece a ligação da IP24 e A4 à área de intervenção através da EN313 e das vias da rede municipal.

Embora seja a EN322 a via que afeta diretamente a área do plano, as restantes vias conferem à proposta uma maior viabilidade de expansão e acessibilidade.

2. SITUAÇÃO EXISTENTE

A área do Plano de Pormenor Mateus Poente tem um relevo acentuado, apresentando uma topografia acidentada de orientação poente-nascente de aproximadamente 29 metros.

Deste modo, dado que o relevo não está a favor do plano, a topografia da Proposta de Implantação foi alterada de forma a poder-se urbanizar a área. Todavia, mantendo as cotas de acesso às redes viárias existentes.



A Planta de Situação Existente (peça desenhada n.º 5) retrata em termos de uso e ocupação do solo o estado atual da área de intervenção.

O solo da área do Plano de Pormenor é meramente rústico, no entanto encontra-se atualmente em estado devoluto, sem qualquer plantação ou cultivo. Verifica-se a existências de algumas oliveiras e carvalhos de plantio instintivo e disperso.

Muito embora a Carta Militar identifique uma linha de água na área de intervenção do Plano, no limite nascente da área (nas traseiras do centro de saúde), no terreno não existem quaisquer evidências desta linha, tal como se pode ver na fotografia captada no local.



Figura 1: Limite nascente da área de intervenção



3. CARACTERIZAÇÃO SOCIOECONÓMICA

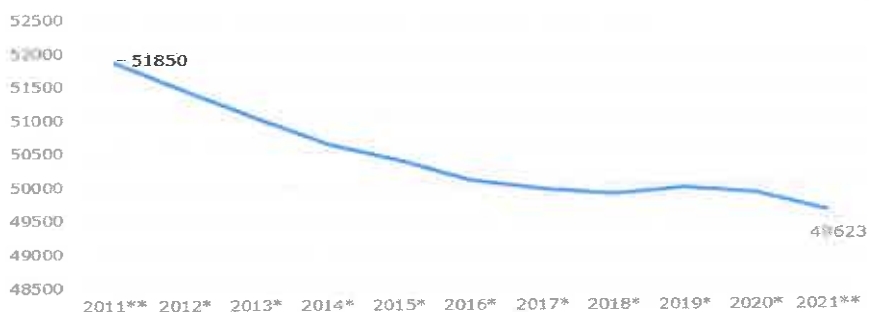
Neste ponto, mais do que fazer uma caracterização da 3rea de intervenç3o, importa conhecer as dinâmicas de desenvolvimento da cidade e do concelho de Vila Real no seu contexto territorial.

DEMOGRAFIA

Evoluç3o populacional

Vila Real apresenta uma tend3ncia de diminuic3o demogr3fica, entre 2011/2021, como se verifica atrav3s da an3lise da figura seguinte. Neste sentido importa referir que o concelho regista uma variaç3o negativa de -4%, no per3odo em an3lise.

Figura 2: Evoluç3o populacional em Vila Real



*Valores correspondentes 3s Estimativas Anuais do INE

** Valores correspondentes aos Censos da Populaç3o

Fonte: INE

Neste seguimento, mostra-se pertinente ter em consideraç3o a evoluç3o da populaç3o residente em Vila Real, nos per3odos censit3rios, a fim de realizar uma leitura mais ampla do comportamento do concelho face 3 realidade demogr3fica.



Tabela 1: Evolução da população residente em Vila Real - período censitário

Espaço geográfico	1991	2001	2011	2021	Var. 1991/2001	Var. 2001/2011	Var. 2011/2021	Var. 1991/2021
Vila Real	46300	49957	51850	49623	8%	4%	-4%	7%
U.F. de Vila Real (N. Sra. da Conceição, S. Dinis e S. Pedro)	13809	16138	17588	17375	17%	9%	-1%	26%
Mateus	1575	2545	3400	3545	62%	34%	4%	125%

Fonte: Elaboração própria baseada no INE

Com base na informação apresentada na tabela anterior, pode-se aferir que no período entre 2011/2021, se verifica um decréscimo da população de -4%, que corresponde a uma perda de 2 227 residentes, em Vila Real.

Ao nível das freguesias verifica-se que a U.F. de freguesias de Vila Real (N. Sra. da Conceição, S. Dinis e S. Pedro) acompanha a tendência de diminuição do concelho (-1%), contudo, verifica-se um crescimento da população em Mateus, que corresponde a uma variação positiva de 4%, entre 2011/2021.

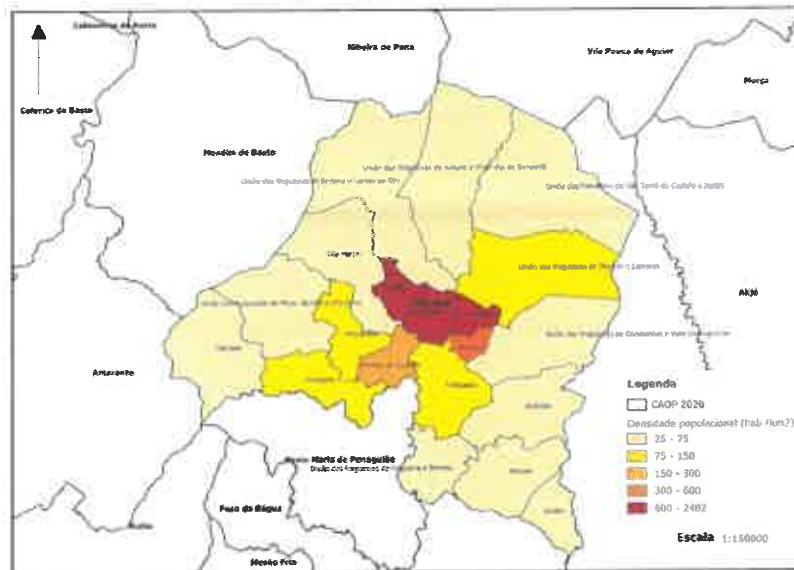
Entre 1991/2021, observa-se uma evolução populacional positiva no concelho, registando-se um aumento de 3323 residentes (7%). Este cenário é acompanhado pelas freguesias que integram o projeto, que assumem uma variação positiva de 26%, na U.F. de Vila Real (N. Sra. da Conceição, S. Dinis e S. Pedro) e de 125%, em Mateus, no período em análise.

Densidade populacional

Em termos de densidades populacionais, e como se pode verificar através da consulta da figura seguinte, o concelho de Vila Real regista diferentes padrões de ocupação habitacional, sendo visível uma maior concentração populacional nas freguesias centrais, destacando-se a União de freguesias de Vila Real (N. Sra. da Conceição, S. Dinis e S. Pedro) (2 482 hab./km²), Mateus (886 hab./km²) e Lordelo (646 hab./km²).



Figura 3: Densidade populacional

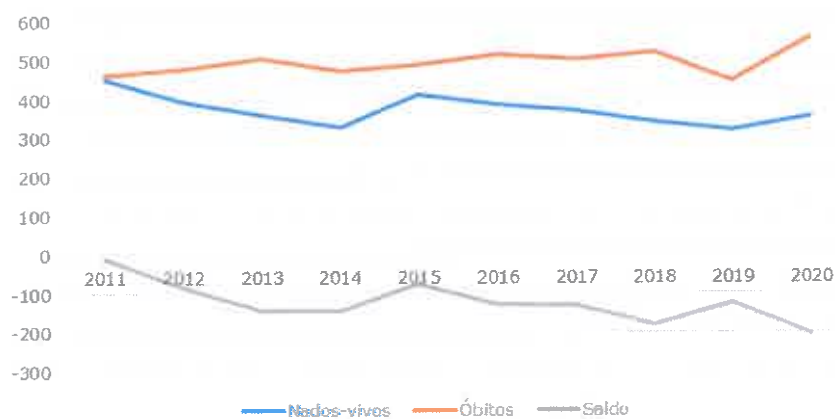


Fonte: Elaboração própria baseada no INE

Natalidade e mortalidade

Neste seguimento serão analisados os seguintes indicadores: nados-vivos com a taxa de natalidade e óbitos com a taxa de mortalidade.

Figura 4: Evolução do saldo fisiológico em Vila Real



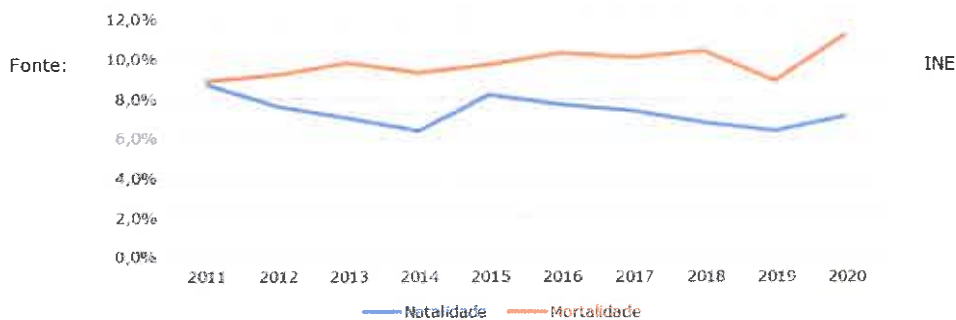
Fonte: Elaboração própria baseada no INE



De um modo geral, observa-se que em Vila Real, o número de nados-vivos tem tendência a diminuir e o número de óbitos assume uma tendência de crescimento, que se traduz num saldo fisiológico negativo entre 2011/2020. Importa destacar, que em 2020 o saldo fisiológico atinge o valor negativo de -205 – valor mais baixo do período em análise.

Neste seguimento mostra-se importante analisar as taxas demográficas de Vila Real, representadas na figura seguinte, entre o período de 2011/2020.

Figura 5: Taxa de natalidade e mortalidade em Vila Real



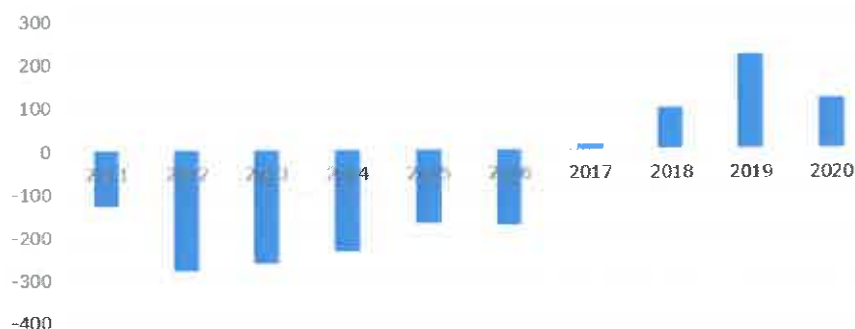
Com base nos valores apresentados anteriormente, pode-se esperar que a tendência negativa do saldo fisiológico se prolongue, uma vez que os valores da natalidade tendem em diminuir e os da mortalidade a aumentar no concelho.

Movimentos migratórios

Em termos de movimentos migratórios observa-se uma tendência negativa entre 2011/2016, registando-se em 2012 o valor de -281 – valor mais baixo no período de referência – a partir de 2017, assiste-se à recuperação do saldo migratório, verificando-se um saldo positivo de 118, no ano de 2020.



Figura 6: Saldo migratório em Vila Real

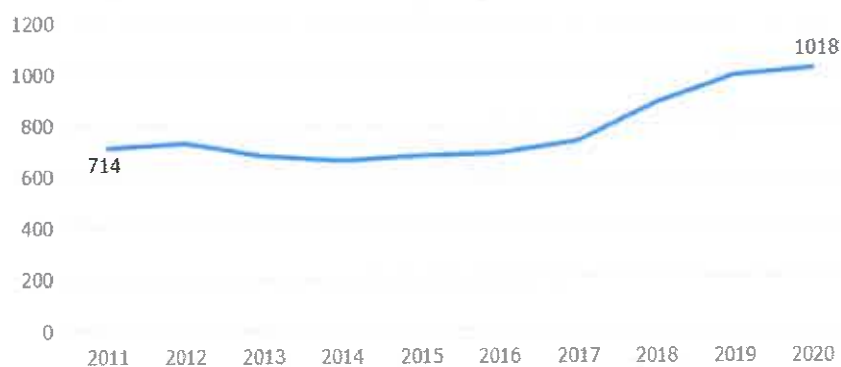


Fonte: INE

Importa salientar que a recuperação do saldo migratório a partir de 2017, se apresenta bastante positiva para o concelho, uma vez que este pode servir de impulso para o crescimento demográfico de Vila Real.

Assim sendo, importa analisar a evolução da população estrangeira no concelho, com base na informação disponibilizada pelos Serviços de Estrangeiros e Fronteiras.

Figura 7: Evolução da população estrangeira residente em Vila Real



Fonte: Serviços de Estrangeiros e Fronteiras

Com base na informação apresentada, pode-se concluir que a população estrangeira residente em Vila Real tem vindo a crescer, verificando-se em 2011 um

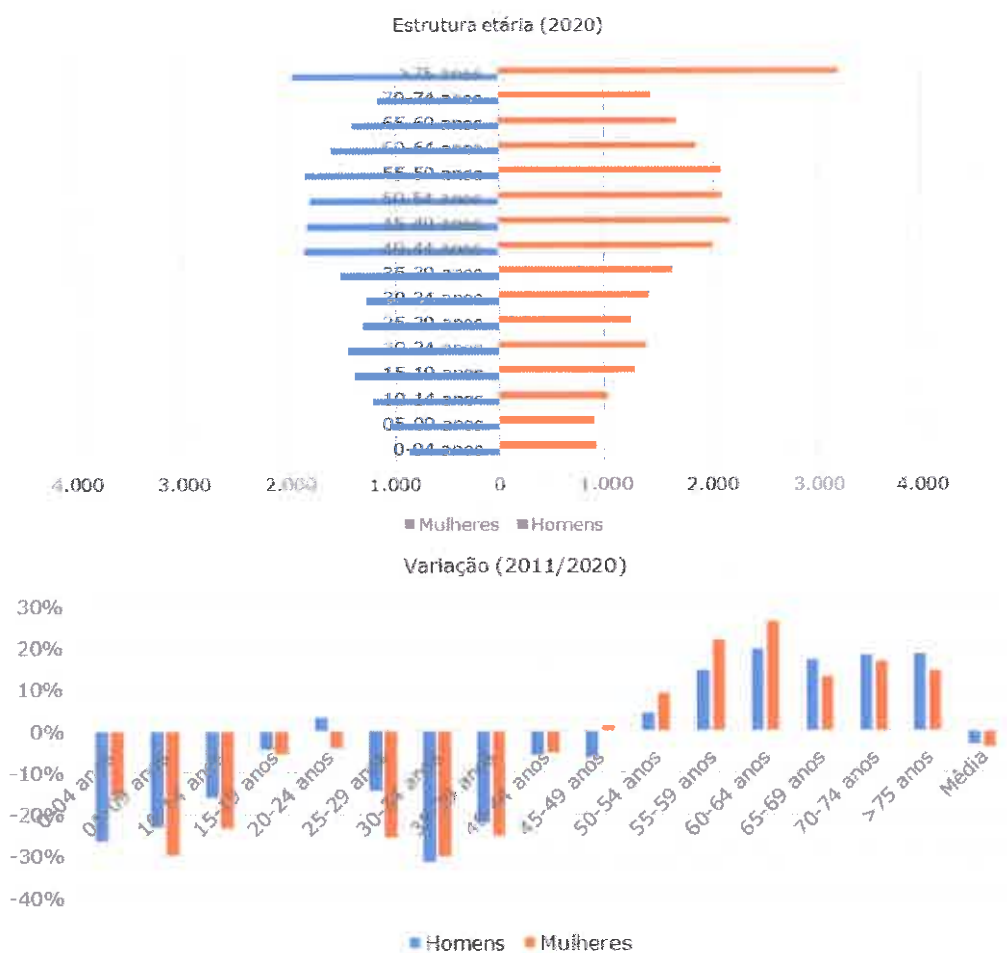


total de 714 residentes, e em 2020 um aumento para 1 018 residente, refletindo uma variação positiva de 43%.

Estrutura etária

Em termos de estrutura etária, Vila Real acompanha a tendência de envelhecimento que se verifica nos países ocidentais.

Figura 8: Pirâmide etária e variação dos grupos etários entre 2011/2020



Fonte: Elaboração própria baseada no INE



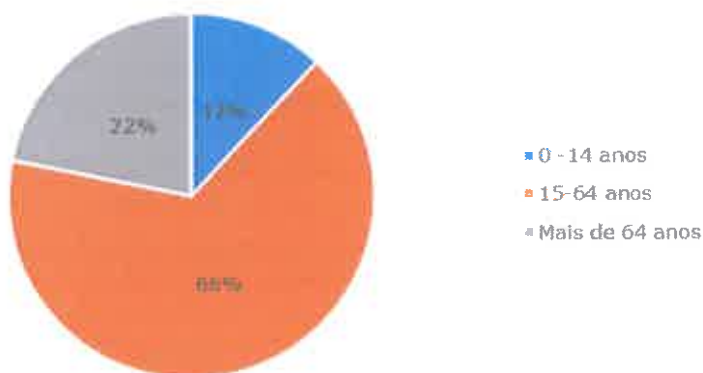
Com base nos dados apresentados anteriormente, conclui-se que:

- O alargamento da camada superior corresponde ao grupo etário mais envelhecido (<75 anos), sendo mais acentuado nos indivíduos do sexo feminino;
- Entre 2011/2021, a variação é negativa em todas as faixas etárias até aos 49 anos de idade, com exceção dos indivíduos do sexo masculino entre os 20-24 anos e dos indivíduos do sexo feminino, na faixa etária dos 45-49 anos;
- A variação positiva da maioria das faixas etárias ocorre a partir dos 50 anos;
- Em média, os homens apresentam uma variação negativa de -3% e as mulheres uma variação negativa de -4%.

Em síntese, no ano de 2020:

- 66% (33 032) dos residentes têm idades compreendidas entre os 15 e os 64 anos;
- 22% (37 758) dos indivíduos detêm mais de 64 anos de idade;
- E os restantes 12% (5 988) da população total correspondem à faixa etária mais baixa, que varia entre os 0 e os 14 anos de idade.

Figura 9: População residente por grupo etário em 2020



Fonte: Elaboração própria baseada no INE

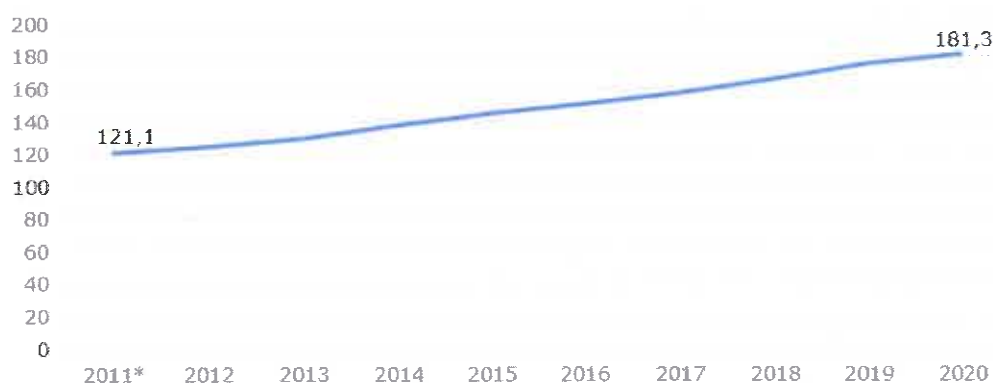


O cenário previsível para os próximos anos é o aumento dos grupos etários acima dos >15 anos, atendendo aos processos de diminuição do número de nados-vivos e de aumento do índice de envelhecimento na população – a seguir descrito.

Índices demográficos

Tendo por base a dinâmica demográfica do concelho, mostra-se pertinente analisar os índices demográficos.

Figura 10: Índice de envelhecimento em Vila Real



*Valor correspondente aos Censos da população

Fonte: INE

Espaço geográfico	2001	2011	Var. 2001/2011
Vila Real	95,7	121,1	27%
U.F. de Vila Real (N. Sra. da Conceição, S. Dinis e S. Pedro)	102,3	116,3	14%
Mateus	56,3	64,3	14%

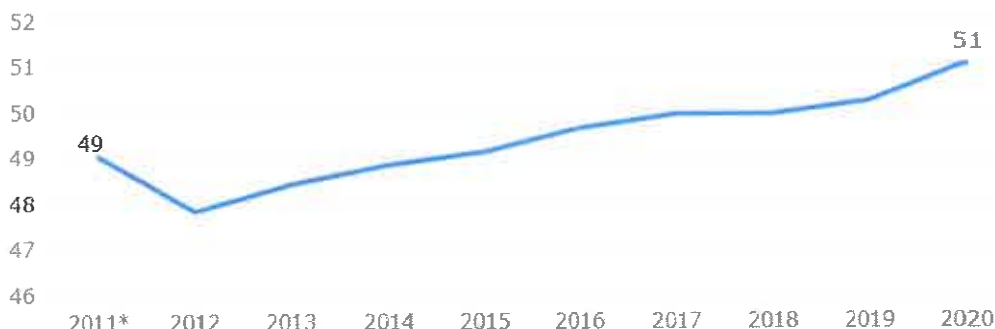
Fonte: Elaboração própria baseada no INE

Em termos de índice de envelhecimento, importa salientar que:

- O índice de envelhecimento em Vila Real apresenta uma tendência crescente, ao longo dos anos;
- Em 2011, o concelho apresenta um índice de envelhecimento de 121,1, aumentando em 2020 para 181,3;
- As freguesias que integram o projeto registam um aumento do índice de envelhecimento, verificando-se uma variação positiva de 14% em ambas.



Figura 11: Índice de dependência total em Vila Real



* Valor correspondente aos Censos da população

Espaço geográfico	2001	2011	Var. 2001/2011
Vila Real	46,30	49,00	6%
U.F. de Vila Real (N. Sra. da Conceição, S. Dinis e S. Pedro)	41,07	46,47	13%
Mateus	42,60	43,20	1%

Fonte: Elaboração própria baseada no INE

Quanto ao índice de dependência total, verifica-se que:

- O índice de dependência total em Vila Real apresenta uma tendência crescente, ao longo dos anos;
- Em 2011, o concelho apresenta um índice de dependência total de 49, aumentando em 2020 para 51;
- As freguesias que integram o projeto seguem a tendência de aumento verificada no concelho, verificando-se uma variação positiva de 13% na União das freguesias de Vila Real (N. Sra. da Conceição, S. Dinis e S. Pedro) e Mateus de 1%.

Em suma, pode-se concluir que o aumento verificado na análise dos índices demográficos, quer de envelhecimento, quer de dependência total, apresentarão uma evolução crescente nos próximos anos, muito por conta do processo de envelhecimento em curso que, inevitavelmente, motivará níveis de dependência desses níveis etários, superiores aos verificados nos dias de hoje.



Agregado familiar

Com o objetivo de avaliar os agregados familiares foram analisadas as variações do n.º de famílias e a proporção das famílias monoparentais, representadas nas tabelas seguintes.

Tabela 2: Número de famílias em Vila Real

Espaço geográfico	2001	2011	2021	Var. 2001/2011	Var. 2011/2021	Var. 2001/2021
Vila Real	16825	19214	19809	14%	3%	18%
U.F de Vila Real (N. Sra. da Conceição, S. Dinis e S. Pedro)	5632	6886	7268	22%	6%	29%
Mateus	837	1223	1357	46%	11%	62%

Fonte: Elaboração própria baseada no INE

Segundo a tabela, importa referir que:

- A variação do número de famílias é positiva em todos os anos em análise, em Vila Real;
- Em 2011, o concelho regista um total de 19 214 famílias, aumentando para 19 809, em 2021 – variação positiva de 3% entre 2011/2021;
- Em 2001, Vila Real apresentava, um total de 16 825 famílias e, em 2021, 19 809, refletindo uma variação positiva de 18%;
- As freguesias que integram o projeto acompanham o cenário apresentado pelo concelho, registando uma variação positiva em todos os anos em análise.

Projeções demográficas

Para este exercício foi utilizada uma fonte de informação que não deve ser comparada com os CENSOS, dado que este se reporta a resultados oficiais e as estimativas a resultados provisórios.

Assim sendo, **no caso das estimativas**, tomou-se como referência as disponibilizadas pelo **INE desde 2012 até 2020**. Para tal, as projeções demográficas apresentam três cenários:

- Um crescimento atual, associado ao crescimento dos principais aglomerados urbanos do País – para esta projeção foram considerados os últimos crescimentos das capitais de distrito extintas desde 2011;
- Um crescimento negativo associado ao maior decréscimo populacional entre 2012 e 2020 das capitais de distrito;



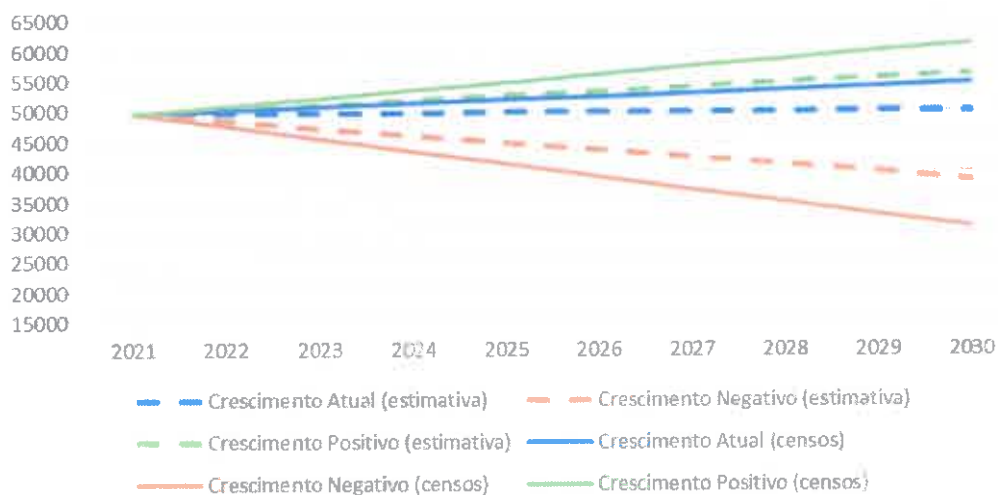
- Um crescimento positivo associado ao maior crescimento populacional durante o mesmo período e no mesmo espaço geográfico que o anterior.

Replicando a mesma metodologia, agora com a informação referente **aos CENSOS de 2021**, desenvolveram-se na mesma três cenários:

- Um crescimento atual, associado ao crescimento dos principais aglomerados urbanos do país – para esta projeção foram considerados os últimos crescimentos das capitais de distrito extintas desde 2011;
- Um crescimento negativo associado à evolução média negativa da população residente em cada capital de distrito no período de 2011/2021, retirando-se os extremos;
- Um crescimento positivo associado à evolução média positiva da população residente nas mesmas condições do ponto anterior.

Comparando ambos cenários e tendo em conta que estes são prospetivos, existe um hiato entre eles, onde cremos que a dinâmica demográfica irá evoluir.

Figura 12: Projeções demográficas para Vila Real



Fonte: Elaboração própria baseada no INE

Nas projeções demográficas de Vila Real importa salientar:



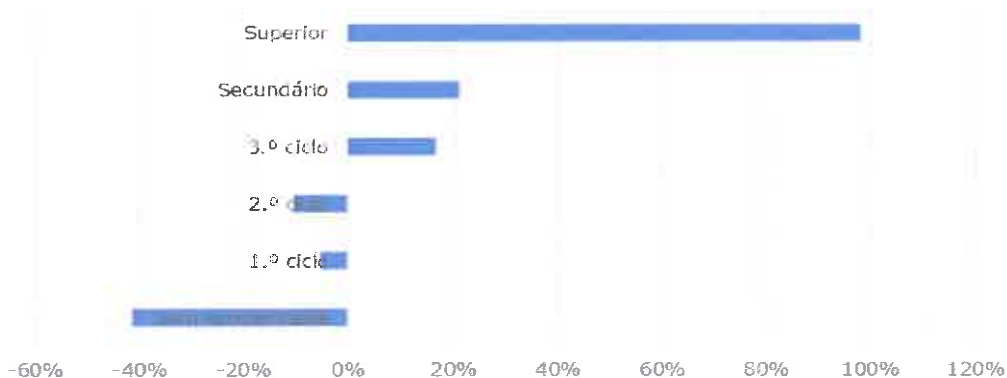
- Para 2025:
 - Cenário atual prevê um intervalo entre 49 814 a 51 871 habitantes;
 - Cenário negativo prevê um intervalo entre 44 782 a 41 241 habitantes;
 - Cenário positivo prevê um intervalo entre 52 591 a 54 814 habitantes.
- Para 2030:
 - Cenário atual prevê um intervalo entre 50 053 a 54 681 habitantes;
 - Cenário negativo prevê um intervalo entre 38 730 a 30 764 habitantes;
 - Cenário positivo prevê um intervalo entre 56 301 a 61 303 habitantes.

ECONOMIA

Situação educativa/formativa

Face a um contexto educativo-formativo, onde se verifica uma diminuição significativa dos indicadores educativos, constata-se que os níveis de escolaridade superiores têm aumentado no período censitário.

Figura 13: Variação por nível de ensino da população residente com +15 anos (2001/2011)
Fonte: Elaboração própria baseada na PORDATA



Verifica-se que:

- Em 2011, 18% da população residente com +15 anos, não apresentava nenhum nível de escolaridade em Vila Real. Este valor diminuiu face ao ano anterior, apresentando em 2011, um peso de 10%;
- A partir do 3.º ciclo verifica-se um aumento dos níveis de escolaridade da população, no período de 2001/2011.



Neste seguimento, importa ter em consideração a variação do número de alunos matriculados por ensino, de modo a analisar a tendência recente destes indicadores.

Figura 14: Variação do n.º de alunos matriculados por nível de ensino em Vila Real
Fonte: Elaboração própria baseada na PORDATA



Verifica-se, de um modo geral, uma diminuição do número de alunos matriculados. Salientando-se que em 2011 estavam matriculados 11 546 alunos em Vila Real e em 2019 assiste-se a uma redução para 8 386 alunos, representando uma variação negativa de -27%, entre o período de análise.

As melhorias verificadas na escolaridade da população podem ser justificadas devido a vários fatores como a obrigatoriedade de estudar até aos 18 anos de idade e o aumento da competitividade no mercado laboral, evidenciando a necessidade de maior especialização por parte dos pretendentes a trabalho.

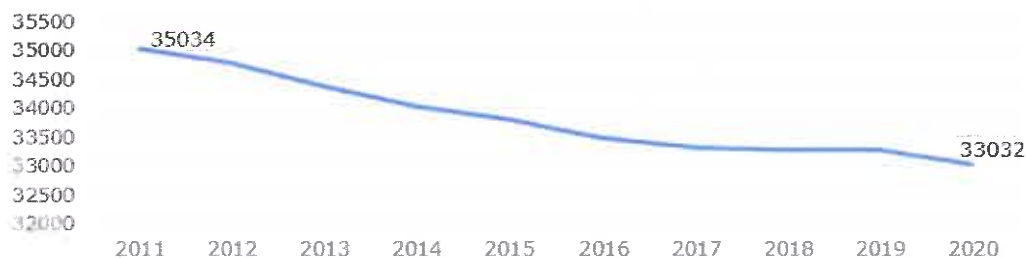
Dito isto, perspetiva-se que este cenário de diminuição do número de alunos matriculados possa continuar, muito por conta do que se verificou no capítulo 1.5, onde a tendência de aumento dos grupos etários com idades >15 anos é francamente superior aos grupos etários potenciais a frequentar diferentes níveis de ensino.

População ativa

Ao nível da população ativa, entende-se que são todos os indivíduos com idades compreendidas entre os 15 e os 64 anos.



Figura 15: População ativa em Vila Real



Fonte: INE

Tabela 3: População ativa - período censitário

Espaço geográfico	2001	2011	Var. 2001/2011	PT 2001	PT 2011	Dif.
Vila Real	34147	34795	2%	68%	67%	-1%
U.F. de Vila Real (N. Sra. da Conceição, S. Dinis e S. Pedro)	11493	12076	5%	71%	69%	-3%
Mateus	1785	2375	33%	70%	70%	0%

Legenda:

PT – Peso na população residente total

Fonte: Elaboração própria baseada no INE

Com base nos valores importa referir:

- Diminuição da população ativa entre 2011/2020, em Vila Real;
- Entre 2001/2011, verifica-se um aumento da população ativa no concelho, registando-se uma variação positiva de 2%;
- As freguesias que integram o projeto acompanham a tendência de crescimento observada no concelho;
- Destaca-se a freguesia de Mateus que apresenta uma variação positiva de 33%, entre 2001/2011 – valor mais elevado comparativamente com as restantes freguesias.

Importa referir que o cenário de diminuição da população ativa para os próximos anos é previsível, uma vez que este indicador serve de reflexo ao crescente envelhecimento da população.

Mercado laboral

Em termos de mercado laboral, importa ter em conta os seguintes indicadores.



Figura 16: % da população empregue por setor de atividade em Vila Real



Fonte: Elaboração própria baseada no INE

Como se pode observar através da análise da figura anterior, verifica-se que o setor terciário é aquele que emprega o maior número de pessoas, entre 2001/2011, no concelho.

Dar nota também que, este indicador está sob influência da crise económico-financeira de 2008, uma vez que os seus efeitos tiveram uma influência direta na população empregada e só agora é que se começa a verificar uma aproximação dos valores residuais existentes em períodos de recuperação económica.

Isto é comprovado através da evolução positiva do n.º de desempregados inscritos (média anual) – recomenda-se a consultar da figura seguinte.

Figura 17: População desempregada inscrita nos centros de emprego



Fonte: Elaboração própria baseada na PORDATA



Tabela 4: Taxa de desemprego em Vila Real

Espaço geográfico	2001	2011	Dif.
Vila Real	8%	11%	3%
U.F. de Vila Real (N. Sra. da Conceição, S. Dinis e S. Pedro)	7%	11%	5%
Mateus	6%	8%	1%

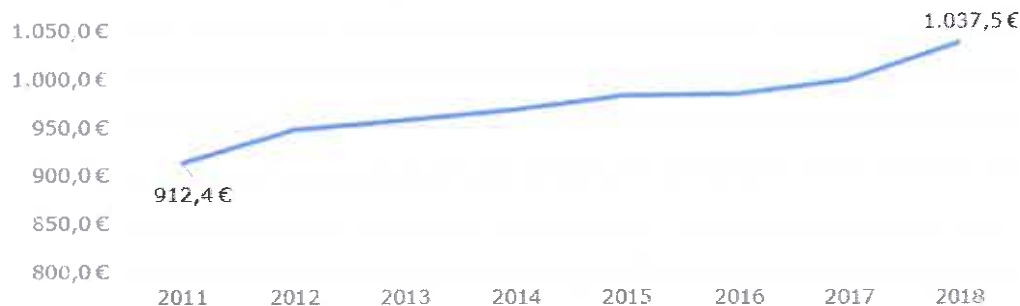
Fonte: Elaboração própria baseada no INE

Com base nos dados apresentados verifica-se:

- Diminuição da população inscrita nos centros de emprego entre 2011/2020, apresentando uma variação negativa de - 12%, nesse período;
- No período censitário verifica-se um aumento da taxa de desemprego em Vila Real, registando uma diferença de 3% em 2011 face ao ano de 2001;
- As freguesias que integram o projeto acompanham a tendência de crescimento verificada na totalidade do concelho.

Neste sentido importa ter em consideração os valores do ganho médio mensal no concelho – consultar a figura seguinte.

Figura 18: Ganho médio mensal



Fonte: Elaboração própria baseada no INE

Os valores apresentados demonstram um crescimento do ganho médio mensal em todos os espaços geográficos em análise entre 2011/2018.

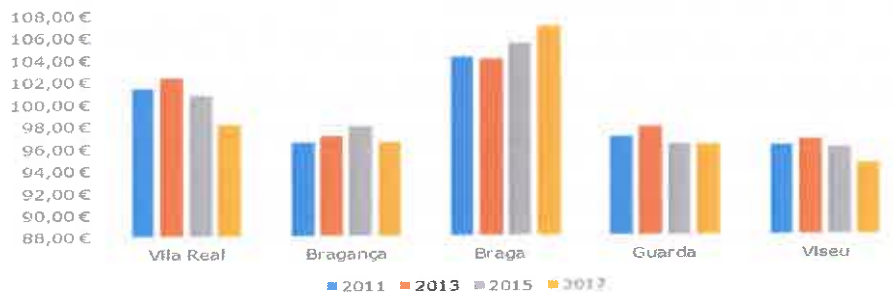
Em 2011, Vila Real apresentava um ganho médio mensal de 912,4€ e em 2018, regista um valor de 1 037,5€, reflexo de uma progressiva recuperação económica, resiliência empresarial e capacidade aquisitiva por parte da população residente.



Relativamente ao poder de compra *per capita*, este indicador permite realizar uma comparação do poder de compra regularmente manifestado nos diferentes espaços geográficos. Ao poder de compra do país é atribuído o valor de 100, que serve de referência comparativa e de “desejado” alcance da parte dos diferentes agentes.

Figura 19: Poder de compra *per capita*

Fonte: INE

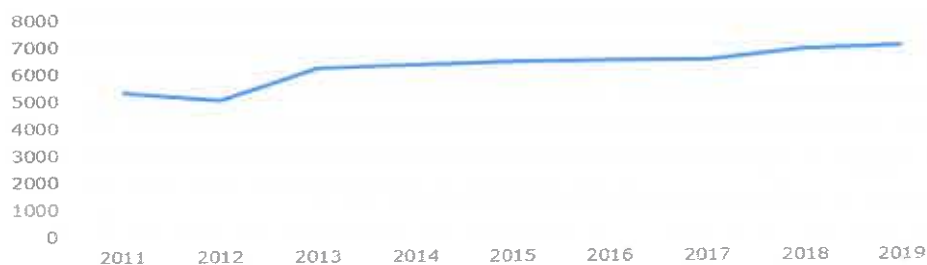


Vila Real é um dos municípios com maior poder de compra comparativamente com os restantes espaços geográficos em análise, sendo ultrapassado apenas por Braga. Contudo, face ao apresentado importa referir que o concelho tem vindo a diminuir o seu poder de compra *per capita* desde 2013, como se pode constatar através da análise da figura apresentada.

Dinâmicas económicas

- Empresas

Figura 20: Número de empresas em Vila Real



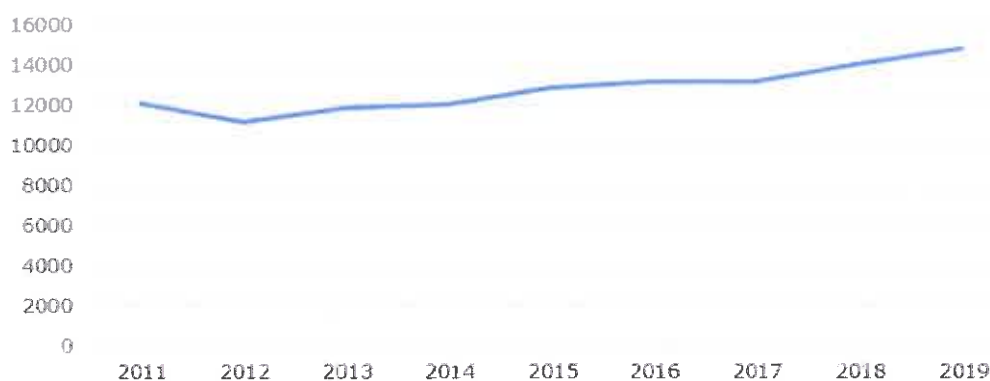
Fonte: Elaboração própria baseada no INE

A nível empresarial, existe um crescimento do número de empresas em Vila Real, registando-se em 2011 um total de 5 290 e em 2019, um crescimento das mesmas para 6 930 empresas.



- Pessoal ao serviço

Figura 21: Pessoal ao serviço em Vila Real



Fonte: Elaboração própria baseada no INE

No que respeita o pessoal ao serviço em Vila Real, pode-se aferir que este acompanha o crescimento do número de empresas, analisado anteriormente, uma vez que em 2011 se regista um total de 12 096 pessoas ao serviço e em 2019, observa-se um aumento de 2 738 pessoas, o correspondente a um total de 14 834 pessoas.

Neste seguimento mostra-se importante ter em consideração alguns indicadores relativos ao valor mediano das rendas por m² de novos contratos de arrendamento de alojamentos familiares (€).

Tabela 5: Valor do m²

Espaço geográfico	2017	2018	2019	2020	Var. 2017/2020
Portugal	4,49	4,80	5,32	5,61	28%
Norte	3,83	4,14	4,62	4,85	27%
Vila Real	3,35 €	3,53 €	3,71 €	3,9	16%
Bragança	2,66	2,49	2,63	2,62	-2%
Braga	3,79	4,35	5,26	5,26	39%
Guarda	2,9	2,9	3,09	3,2	10%
Viseu	3,34	3,65	3,94	4,07	22%

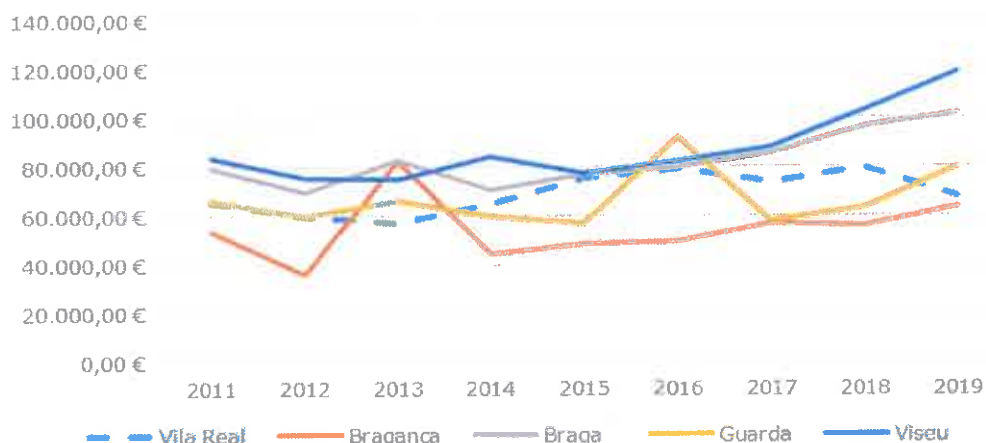
Fonte: INE

Com base na tabela anterior, pode-se concluir que à exceção do concelho de Bragança todos os restantes espaços geográficos em análise apresentam uma variação positiva entre 2017/2020.



No que respeita Vila Real, verifica-se que o concelho apresenta um valor m3dio de 3,9 €/m², em 2020. Comparativamente com o ano de 2017, em que registava o valor de 3,35€/m², verifica-se uma varia3o positiva de 16%.

Figura 22: Evolu3o do valor m3dio transacionado por pr3dio urbano



Fonte: INE

Ap3s a an3lise da figura anterior, que representa a evolu3o do valor m3dio transacionado por pr3dio urbano, conclui-se que Vila Real apresenta uma varia3o positiva de 3%, entre 2011/2019. Em 2019, o valor registado diminui face ao ano anterior, registando-se um valor total de 67 805 €.

Atividade turística

De acordo com os dados disponibilizados pelo Turismo de Portugal, I.P., atrav3s da plataforma SIGTUR, na envolvente pr3xima da 3rea do PPMP (aproximadamente 1000 metros) verifica-se a presen3a de 1 turismo de habita3o (4 unidades de alojamento) e 7 estabelecimentos de alojamento local (63 utentes), como podemos constatar no quadro que se segue.



Tabela 6: Alojamentos turísticos na envolvente próxima do Plano

Tipologia de Alojamento Turístico	Designação	N.º de unidades de alojamento	N.º Camas	N.º de utentes
Alojamento Local	<i>City House</i> (Moradia)	–	–	9
Alojamento Local	Apartamentos do Parque (Apartamento)	–	–	10
Alojamento Local	Apartamentos do Prado (Quartos)	–	–	6
Alojamento Local	Paulo Teixeira (Moradia)	–	–	4
Alojamento Local	Pensão Areias (Estabelecimento de Hospedagem)	–	–	21
Alojamento Local	<i>Douro Toll's House by The River</i> (Quartos)	–	–	5
Alojamento Local	Casa Vilalva (Moradia)	–	–	8
Turismo de Habitação	Casa da Quinta de São Martinho	4	8	–

Fonte: SIGTUR (consultado a 18/07/2022).

Refira-se, também, a emissão de pareceres favoráveis sobre 3 projetos/loteamento para a envolvente próxima da área do Plano:

- projeto de um hotel de 4 estrelas, a noroeste da área do Plano, com um total de 82 camas/utentes distribuídas por 41 unidades de alojamento;
- projeto do “Hotel Estação”, a sudoeste da área do Plano, com 3 estrelas, 192 camas/utentes e 86 unidades de alojamento;
- loteamento “Quinta da Carreira Longa”, a sudoeste da área do Plano, no qual está previsto um estabelecimento hoteleiro de 4 estrelas com capacidade para 80 camas/utentes.

Considerando a totalidade do território concelhio, a oferta de alojamento turístico corresponde a 14 empreendimentos turísticos (ET), com uma capacidade distribuída por um total de 641 camas e 130 campistas e/ou caravanista, como poderemos constatar na tabela que se segue, e, ainda, a 89 estabelecimentos de alojamento local, que perfazem uma capacidade total para 751 utentes.



Tabela 7: Empreendimentos turísticos existentes no concelho de Vila Real

Tipologia de Empreendimento Turístico	Designação	Categoria	N.º de unidades de alojamento	N.º Camas / Utentes
Hotel	Borralha - Hotel, Restaurante & Spa	4*	29	58
Hotel	Motel Casa da Campeã	3*	38	72
Hotel	Hotel Miraneve	2*	26	52
Hotel	Hotel Miracorgo	4*	166	332
Parque de Campismo e Caravanismo	Naturwaterpark	4*	0	130
Turismo de Habitação	Beirais do Alvão	—	3	3
Turismo de Habitação	Casa Agrícola da Levada	—	4	8
Turismo de Habitação	Casa da Quinta de São Martinho	—	4	8
Turismo de Habitação	Casa da Timpeira	—	4	8
Turismo no Espaço Rural - Agroturismo	Quinta da Corujeira	—	6	12
Turismo no Espaço Rural - Casa de campo	Casa de Campo S. João	—	3	4
Turismo no Espaço Rural - Casa de campo	Casa do Mineiro	—	2	4
Turismo no Espaço Rural - Casa de campo	Casa da Cruz	—	6	12
Turismo no Espaço Rural - Hotel Rural	Hotel Quinta do Paço	3*	34	68

Fonte: RNT – Registo Nacional de Turismo (consultado a 18/07/2022).

Para o concelho de Vila Real, estão previstos mais 2 hotéis de 2 estrelas, 1 hotel de 3 estrelas, 5 hotéis de 4 estrelas, 2 hotéis rurais de 4 e 5 estrelas, com um total de 653 camas e 322 unidades de alojamento.

No entanto, e de acordo com o parecer emitido pelo Turismo de Portugal, I.P., esta informação carece de validação com a informação existente na Câmara Municipal de Vila Real referente a PIP e licenciamento/comunicação prévia de projetos de empreendimentos turísticos, atendendo a que atualmente não é obrigatória a intervenção do Turismo de Portugal, I.P. na fase de controlo prévio das obras de edificação dos empreendimentos turísticos.

Relativamente ao n.º de dormidas em estabelecimentos de alojamentos turísticos, em 2019 verificaram-se 148 dormidas por 100 habitantes,



aproximadamente. Em 2019, o concelho de Vila Real ocupava o 11.º lugar dos concelhos com mais dormidas por 100 habitantes da sub-região do Douro (11/19), sendo uma posição muito pouco satisfatória. Refere-se que não foram analisados os dados referentes a 2020 por estes estarem fortemente influenciados pelo aparecimento da Pandemia Covid-19, não representando uma tendência atual.

4. SITUAÇÃO FUNDIÁRIA

A situação fundiária da área de intervenção divide-se em apenas dois cadastros pertencentes ao mesmo proprietário conforme Planta Situação Fundiária (peça desenhada n.º 10).

Trata-se de cadastros de natureza rústica situados em Preguiça, pertencentes à freguesia de Mateus e concelho de Vila Real. A poente localiza-se a matriz n.º 375 com uma área de 63.475,00m² e a nascente a matriz n.º 368 com 7.245,00 m². Deste modo, a área total de intervenção do Plano de Pormenor Mateus Poente possui 70.720,00 m².

Artigo	Proprietário	Área (m ²)
368	Proprietário A	7245,00
375	Proprietário A	63475,00

Fonte: Elaboração própria baseada nas Certidões de Registo Predial

5. PLANOS MUNICIPAIS DE ORDEM SUPERIOR

Plano Diretor Municipal

O Plano Diretor Municipal (PDM) de Vila Real foi publicado através do Aviso n.º 7317/2011, de 22 de março, tendo sido objeto da seguinte dinâmica:

- 1ª correção material: Declaração n.º 178/2013, de 19 de agosto;
- 2ª correção material: Declaração n.º 29/2014, de 12 de fevereiro;
- 3ª correção material: Declaração n.º 202/2014, de 26 de novembro;
- 1ª alteração: Aviso n.º 1447/2018, de 30 de janeiro;
- 4ª correção material: Declaração de retificação n.º 240/2018, de 29 de março.



A área de intervenção do plano de pormenor integra solo urbano, na categoria operativa de solos de urbanização programada (UOPG12), e nas categorias funcionais "Áreas de expansão predominantemente habitacionais" e "Áreas de equipamento estruturante proposto".

A posterior entrada em vigor do Plano de Urbanização de Vila Real veio suspender as disposições do Plano Diretor Municipal que não se conformam com aquele instrumento, pelo que se considera mais relevante fazer o enquadramento da área no Plano de Urbanização.

Plano de Urbanização de Vila Real

O Plano de Urbanização de Vila Real (PUVR) foi aprovado através do Aviso n.º 18469/2020, de 13 de novembro, tendo sido objeto de correção material através do Aviso n.º 6140/2021, de 31 de março e do Aviso n.º 16283/2022, de 17 de agosto.

A área de intervenção do plano integra solo urbano, na categoria Espaços Centrais, subcategoria Mateus.

As disposições específicas relativas a esta categoria são as seguintes:

«SECÇÃO III - Espaços centrais

Artigo 39.º - Identificação e Usos

1 — Os espaços centrais correspondem a áreas de usos mistos que integram funções habitacionais e uma concentração diversificada de atividades terciárias e equipamentos, desempenhando, pelas suas características, funções de centralidade.

2 — Estes espaços dividem -se, conforme se encontrem com as malhas urbanas estabilizadas ou sem uma estrutura que permita a sua ocupação ordenada, nas seguintes categorias operativas, respetivamente:

a) Estruturado;

b) A estruturar.

(...)



4 — *Os espaços centrais a estruturar correspondem à centralidade designada de Mateus, que se estende ao longo do planalto que vai desde a Centralidade Nascente até ao entroncamento para Sabrosa no circuito de Vila Real.*

Artigo 40.º - Regime de edificabilidade

(...)

2 — *Nas operações de loteamento e nos espaços centrais a estruturar, sem prejuízo do cumprimento das condições de execução definidas para cada SUOPG, os parâmetros de edificabilidade são os seguintes:*

- a) *O índice de utilização e da altura fachada não podem ser superiores, respetivamente, a 1,2 e 17 metros ou 5 pisos acima da cota de soleira;*
- b) *A percentagem máxima de impermeabilização é de 80 %.*

3 — *Excetua-se dos n.ºs 1 e 2 anteriores as situações de colmatção, nas quais as novas construções ou ampliações de edifícios existentes respeitam os alinhamentos e recuos dos edifícios contíguos e estabelecem a articulação volumétrica desses mesmos edifícios.»*

As condições de execução são definidas no Título VI – Programação e Execução, do qual se transcrevem os artigos aplicáveis:

«Capítulo I - Disposições gerais

Artigo 67.º - Formas de execução

1 — *O PUVR é executado do seguinte modo:*

- a) *De forma sistemática, mediante programação municipal de operações urbanísticas integradas, no âmbito de unidades de execução;*
- b) *De forma não sistemática, sem necessidade de prévia delimitação de unidades de execução, através das operações urbanísticas a realizar nos termos do Regime Jurídico de Urbanização e Edificação.*

2 — *Em solo urbano a estruturar, a execução do Plano processa-se por execução sistemática, exceto nas seguintes situações:*

- a) *Quando a delimitação das unidades de execução se revelar impossível ou desnecessária, por corresponderem a áreas com um único proprietário ou com cadastro adaptado à ocupação pretendida;*



b) Quando digam respeito a prédios na situação de colmatção ou de prédios que possuam estrema comum com prédio onde já exista edifício em situação legal, que confinem com via pública habilitante e em contiguidade com solo urbano estruturado e desde que o município considere que as soluções propostas asseguram uma correta articulação formal e funcional com o solo urbano estruturado e não prejudicam o ordenamento urbanístico da área envolvente e sobranete.

(...)

Artigo 68.º - Unidades de execução

A delimitação das unidades de execução, incluídas ou não em SUOPG, cumpre os seguintes requisitos:

a) Abranger uma área suficientemente vasta para constituir um perímetro com características de unidade e autonomia urbanísticas e que possa cumprir os requisitos legais exigíveis, nomeadamente procurando assegurar a justa repartição de benefícios e encargos pelos proprietários abrangidos;

b) Assegurar, no caso de a unidade de execução não abranger a totalidade de um polígono autónomo de solo urbano a consolidar, que não fique inviabilizada, para as áreas remanescentes do referido polígono, a possibilidade de por sua vez elas se constituírem em uma ou mais unidades de execução que cumpram individualmente as condições estabelecidas na alínea anterior;

c) Garantir a correta articulação funcional e formal da intervenção urbanística com o solo urbano consolidado preexistente.

CAPÍTULO II - Subunidades Operativas de Planeamento e Gestão (SUOPG)

Artigo 69.º - Identificação

1 — Entende -se por Subunidades Operativas de Planeamento e Gestão (SUOPG) as zonas que pela sua dimensão, localização estratégica ou débil nível de infraestruturacção exigem conceção e execucao sistemática.

2 — No decorrer dos trabalhos inerentes à execucao das SUOPG podem ser integrados outros solos contíguos por razoes de cadastro de propriedade ou por necessidade de articulacao funcional.

3 — O PUVR identifica as seguintes SUOPG e respetivas condições de execucao:

(...)

f) SUOPG 6 – Mateus;



(...)

Artigo 70.º - Termos de referência

Os termos de referência para a execução de cada uma das SUPOG identificadas no artigo anterior são os seguintes:

SUOPG6: Mateus:

Uso dominante: Habitação, serviços e equipamentos de utilização coletiva.

Parâmetros urbanísticos: Artigos 39.º e 40.º (Espaços Centrais — Centralidade de Mateus), 41.º e 42.º (Espaços Habitacionais — Tipo I) e 50.º e 51.º (Espaços de Uso Especial — Espaços de equipamentos).

Objetivos específicos:

- 1) Estruturação de uma centralidade que promova uma urbanidade qualificada e sustentável, assente numa intervenção planeada e global;*
- 2) Eliminar a fragmentação urbana;*
- 3) Garantir a dotação de equipamentos de índole administrativa, cultural e social;*
- 4) Assegurar a criação de um parque de estacionamento dissuasor em interface com os transportes coletivos;*
- 5) Melhorar, com eventual deslocalização, as condições de habitação das comunidades desfavorecidas instaladas.*

Artigo 71.º - Sistemas e prazos de execução

(...)

5 — A execução da SUOPG 6 — Mateus é precedida de um ou dois planos de pormenor a publicar no prazo de 10 anos contados a partir da entrada em vigor do PUVR, que definirão as unidades de execução a concretizar, prazo a partir do qual, e caso não tenha havido lugar à publicação dos referidos planos, caduca a classificação como urbano do solo qualificado como a estruturar, passando a integrar solo rústico na categoria de espaço agrícola.»

Cumulativamente, deverá ainda atender-se ao estabelecido no Capítulo III - Regime económico e financeiro, em particular no que concerne à Secção II - Redistribuição de benefícios e encargos:



«Artigo 77.º - Âmbito

Toda e qualquer operação urbanística a realizar na área do PUVR, quer se enquadre na situação de execução sistemática ou na situação de execução não sistemática, é afetada pela redistribuição de benefícios e encargos, nas condições estabelecidas nos artigos seguintes.

Artigo 78.º - Edificabilidades médias do plano e edificabilidade abstrata

1 — O plano considera diferentes edificabilidades médias para o solo urbano correspondentes aos índices médios de utilização do solo calculados para as categorias que, pelas morfotipologias dominantes, têm diferentes capacidades edificatórias, e são determinadas pelo quociente entre a soma das superfícies brutas de construção de todos os edifícios, independentemente dos seus usos, e a totalidade da área abrangida pelas categorias de espaço respetivas, incluindo arruamentos, espaços verdes e equipamentos de utilização coletiva que servem localmente as urbanizações nelas incluídas.

2 — O PUVR estabelece as seguintes edificabilidades médias para as diferentes categorias de espaço do solo urbano consideradas:

a) Nos espaços centrais e espaços habitacionais do tipo II: 0,60;

(...)

3 — É atribuído a cada prédio localizado em solo urbano um direito abstrato de construção, correspondente à edificabilidade abstrata, determinado pelo produto da edificabilidade média fixado para a categoria de espaço onde o prédio se situa pela área deste.

Artigo 79.º - Encargos

1 — Os encargos de urbanização correspondem a todos os custos com a construção, reforço e manutenção de infraestruturas, equipamentos públicos, espaços verdes e demais espaços públicos e diferenciando-se em função do âmbito territorial:

a) Encargo de urbanização local, compreendendo as redes de infraestruturas e os espaços verdes e demais espaços públicos que servem diretamente a urbanização;

b) Encargo de urbanização geral, do âmbito da cidade e compreendendo as vias coletoras e distribuidoras principais, as redes gerais de abastecimento e drenagem e órgãos respetivos, como adutoras, depósitos, emissários e estações de tratamento, o parque do Corgo e outros espaços verdes de abrangência supralocal e os espaços destinados a equipamentos.

2 — A cada operação urbanística correspondem encargos médios ou encargos padrão que são considerados na respetiva perequação, tal como disposto no artigo 72.º, cujos valores são definidos em regulamento municipal:



- a) *Cedência média de terreno, com o valor de 0,50 m²/m² de área de construção, que inclui os terrenos necessários à execução das alíneas a) e b) do número anterior;*
- b) *Encargo médio/m² de área de construção respeitante à urbanização local;*
- c) *Encargo médio/m² de área de construção respeitante à urbanização geral.*

3 — *A taxa municipal de urbanização, que se destina a custear a realização, manutenção e reforço das infraestruturas gerais a que respeita a alínea b) do n.º 1 pela sobrecarga urbanística decorrente de operações urbanísticas, é diminuída do custo das obras de urbanização gerais executadas pelo promotor, mediante contrato de urbanização celebrado com a Câmara Municipal.*

Artigo 80.º - Afetação social das mais-valias

1 — *A afetação social das mais-valias corresponde à perequação à escala da Cidade de Vila Real, abrangendo o solo urbano desta, e resulta da reclassificação do solo como urbano ou da atribuição dos direitos de edificação pelo plano que implicam uma edificabilidade concreta diferente das edificabilidades médias estabelecidas no artigo 78.º*

2 — *No caso de edificação correspondente a eventuais preexistências ou a direitos concretos já titulados, a afetação social das mais-valias só incide sobre a edificabilidade adicional.*

3 — *A afetação social das mais-valias incide sobre a diferença entre a edificabilidade concreta a autorizar numa dada operação urbanística e a edificabilidade abstrata, do seguinte modo:*

- a) *Quando a edificabilidade concreta for superior à edificabilidade abstrata, é cedida à Câmara Municipal uma área de terreno com um determinado valor percentual da edificabilidade em excesso, exceto se tal não for aconselhável ou possível por razões de carácter urbanístico ou ambiental ou for admitida uma compensação pela não cedência;*
- b) *Quando a edificabilidade concreta for inferior à abstrata por razões urbanísticas ou ambientais de interesse municipal, o proprietário é compensado pela Câmara Municipal;*
- c) *Quando a edificabilidade concreta for inferior à abstrata por razões de vínculo situacional associado às características intrínsecas do próprio prédio, não há lugar à compensação a que se refere a alínea anterior;*
- d) *Quando o proprietário ou promotor, podendo realizar a edificabilidade abstrata no seu prédio, não o queira fazer, não há lugar a compensação pela edificabilidade em falta.*



4 — A definição do valor percentual de incidência da afetação da mais-valia a que se refere a alínea a) do número anterior é definida em sede de revisão do plano diretor municipal.

5 — Os valores da compensação a que se refere o n.º 3 anterior são estabelecidos em regulamento municipal, podendo ser definidos diferenciadamente em função das unidades territoriais a que se refere o artigo 8.º

Artigo 81.º - Distribuição de benefícios e encargos nas unidades de execução

1 — Nas unidades de execução há lugar a duas perequações:

a) A aplicada à totalidade da área abrangida pela unidade de execução e correspondente à afetação da mais-valia;

b) A aplicada aos prédios abrangidos pela unidade de execução com a distribuição equitativa da edificabilidade concreta e dos encargos locais entre os diferentes proprietários e ou promotores definidos no âmbito da unidade de execução.

2 — Os mecanismos de perequação a aplicar nos termos da alínea a) do número anterior são os estabelecidos na legislação, nomeadamente:

a) Edificabilidade média, determinada pelo quociente entre a área de construção total e a área da unidade de execução;

b) Cedência média, com o valor definido no n.º 2 do artigo 79.º;

c) Encargo médio com a urbanização, correspondente ao encargo com as infraestruturas e espaços verdes públicos locais e que servirão diretamente cada conjunto edificado, resultantes do desenvolvimento de cada SUOPG.

3 — A distribuição de benefícios e encargos realiza -se em acordo com o estabelecido no Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão territorial, tendo em conta:

a) O valor da quota de cada proprietário na unidade de execução é o valor do seu prédio estabelecido em avaliação ou a área do mesmo, no caso da uniformidade das características de todos os prédios;

b) Os encargos com a urbanização são considerados como investimento;

c) São estabelecidas compensações em numerário sempre que houver necessidade de acertar na distribuição dos lotes finais.



III. CONDICIONANTES LEGAIS

1. PATRIMÓNIO CULTURAL

A Lei n.º 107/2001, de 8 de setembro, estabelece as bases da política e do regime de proteção e valorização do Património Cultural. Em particular, determina que nas zonas de proteção dos bens imóveis classificados ou em vias de classificação (50 metros contados a partir dos seus limites externos) *não podem ser concedidas licenças para obras de construção e para quaisquer trabalhos que alterem a topografia, os alinhamentos e as cêrceas e, em geral, a distribuição de volumes e coberturas ou o revestimento exterior dos edifícios sem prévio parecer favorável da administração do património cultural competente*, ou na legislação específica de classificação, nomeadamente quando são delimitadas zonas especiais de proteção.

A área do Plano encontra-se totalmente integrada na Zona Especial de Proteção do Alto Douro Vinhateiro, em acordo com o Aviso n.º 15170/2010, de 30 de julho, publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 147, de 30-07-2010.

2. REDE VIÁRIA NACIONAL

As zonas de servidão *non-aedificandi* estabelecidas legalmente para as vias integradas no Plano Rodoviário Nacional são estabelecidas pela Lei n.º 34/2015, de 27 de abril.

3. REDE FERROVIÁRIA NACIONAL

As zonas de servidão *non-aedificandi* estabelecidas legalmente para as linhas ferroviárias são estabelecidas pelo Decreto-Lei n.º 276/2003, de 4 de novembro.



4. 3R1AS DE PERIGOSIDADE DE INC4NDIOS

O Decreto-Lei n.º 82/2021, de 13 de outubro, com as correções introduzidas pela Declaração de Retificação n.º 39-A/2021, de 10 de dezembro, estabelece o sistema de gestão integrada de fogos rurais no território continental. Este sistema estabelece condicionamentos à edificação, em acordo com a classe de perigosidade de incêndio em causa, mas apenas aplicáveis ao solo rústico.

A área do Plano está classificada, de acordo com o Plano Municipal de Defesa da Floresta Contra Incêndios, como de baixa e muito baixa perigosidade de incêndio.



IV. PROPOSTA DE PLANO

1. MODELO TERRITORIAL E PROPOSTA DE OCUPAÇÃO

O modelo territorial apresentado, a desenvolver através da proposta de desenho urbano e em função das necessidades específicas do local e do programa de intervenção, estabelece a localização e distribuição preferencial das áreas a afetar aos diferentes usos em acordo com os objetivos do Plano.

A proposta apresentada pretende garantir as matérias que um Plano de Pormenor deve abordar, atendendo à porção de terreno que se insere, ao carácter, programa, uso, transformação e utilização do solo que se pretende, assim como responder aos objetivos definidos no Plano de Urbanização da Cidade de Vila Real (PUCVR) para a SUOPG 6. Neste sentido, pretende-se com a elaboração deste Plano potenciar a zona em que se insere, bem como garantir a qualidade de vida da população existente fora do limite do plano, bem como daqueles que para lá se deslocarem, usufruindo de um espaço urbano ordenado e de qualidade.

O Plano de Pormenor Mateus Poente propõe a estruturação de uma nova centralidade a nascente do centro da Cidade de Vila Real, promovendo uma nova urbanidade planeada e estruturada com a existente, eliminando o vazio urbano existente sem identidade.

Desta forma, o Plano dirige-se a partir dos seguintes princípios:

- Integrador, pela forma de como a intervenção se insere no existente, criando continuidade sem elementos dissuasores.
- Qualificador, através de um planeamento consciente, atrativo em espaços de recreio e lazer, mas sobretudo pelo planeamento do espaço urbano e da qualidade de vida.
- Operacional, viabilizar a concretização do Plano garantindo a qualidade urbanística.



Deste modo, podem-se associar as seguintes medidas:

- Reforço da conectividade da área do plano com a envolvente;
- Reforçar a continuidade do Plano a nascente, conforme os objetivos para a SUOPG 6 do PUCVR;
- Incitar a construção dos troços programados no PUCVR;
- Dignificar o espaço público e das áreas de recreio e lazer.

Proposta de Ocupação:

O desenho urbano e a sua dinamização foram o principal motor para a ocupação da área de intervenção, distinguindo diferentes áreas e tipologias residenciais, bem como espaços públicos e espaços verdes. Desta forma, criam-se quatro grandes áreas:

- Áreas verdes de uso público: Duas áreas a norte e a poente com um caráter de plantio mais selvagem e duas a sul de lazer/recreio;
- Áreas habitacionais, destinadas a habitação coletiva, admitindo, em determinados casos, comércio e/ou serviços no rés-do-chão.
- Ao longo do eixo, no sentido nascente-poente, distribuem-se edifícios de habitação coletiva, enquanto na zona central – Praça- localizam-se os edifícios de habitação coletiva com serviços/comércio no rés-do-chão.
- Áreas Serviços/Comércio inscritas somente nos lotes contíguos à praça, usufruindo do vasto espaço de lazer pavimentado.

Estas áreas são divididas ao longo de um eixo principal (Avenida A) que é o elemento distribuidor e organizador da proposta.

Estrutura viária:

A base do desenvolvimento do Plano é a sua estrutura viária, condicionada pela amarração à rede existente e à rede programada, estabelecidas pelas seguintes ideologias:



- Reforçar a conectividade com a envolvente e vias existentes, nomeadamente com vias principais da cidade EN322 (Rua Vasco Sameiro) e com os equipamentos existentes (Escola Profissional do NERVIR e Centro de Saúde de Mateus);
- Enfatizar o remate e a construção das vias propostas no PUCVR, potencializando a expansão do Plano;
- Estruturação do território de acordo com as funções propostas.

Desta forma, a primeira medida é materializada pela adaptação e reforço da ligação da Avenida A (proposta) à rua existente - Rua dos 3 Lagares; pelo prolongamento e ligação da Rua Vila de Oeiras, através da Ruas A e B, ao eixo principal da proposta – Avenida A.

A segunda medida consubstancia-se, essencialmente, em 2 ações:

- Prolongamento da Rua Dr. José Figueiredo através da via proposta no PUCVR;
- Incentivar o prolongamento da Avenida A para nascente.

O eixo principal – Avenida A – foi desenhado e ajustado de forma a aproveitar os eixos existentes e programados, permitindo assim a sua extensão em várias frentes urbanas, assumindo o carácter principal de hierarquizador e distribuidor da SUOPG 6, em qual o Plano de Pormenor se insere.

Em suma, a hierarquia da estrutura viária proposta resulta:

- No nível 1, a principal via de distribuição do plano, a Avenida A;
- No nível 2, encontram-se a via de distribuição e de penetração da área proposta – Rua C. A Rua C estabelece a ligação principal entre a rua de maior fluxo junto à área proposta – Rua Vasco Sameiro- à zona do Centro de Saúde. Propôs-se a ligação à rua pré-existente, articulando-a com a Avenida A;



- Num nível 3, com um carácter local e de ligação à via existente, encontram-se a Rua B, bem como a Rua A, embora não inserida no limite do plano.

Desenho Urbano:

A estruturação do desenho urbano é apoiada no eixo principal – Avenida A, permitindo a organização de uma grelha geométrica clara, privilegiando o eixo visual nascente-poente e a polarização da grande praça central.

Espaços Exteriores:

Os espaços exteriores dividem-se em duas componentes: espaços privados e espaços públicos.

No primeiro caso, inserem-se os logradouros, associados às construções dos lotes destinados a habitação coletiva.

No segundo caso, integram-se os espaços verdes de uso público, os percursos pedonais/cicláveis (passeios e ciclovias) e a praça. Destacam-se pela sua importância na qualificação e caracterização do desenho urbano:

- Os Espaços verdes de uso público correspondem às manchas de maior concentração de área verde, onde se criaram zonas de lazer e áreas de espécies arbóreas. Estas áreas estão totalmente integradas no domínio público municipal por efeitos de cedência e pretendem fazer a transição ou amenizar grandes contrastes com a área envolvente, fora do limite da proposta. Cada um destes espaços terá, na fase de loteamento, um programa de ocupação próprio, prevendo-se que os espaços verdes junto ao limite norte do plano constituam áreas de apoio à eco-via, enquanto os espaços de carácter mais local, inseridos no tecido que se pretende criar, terão pequenos equipamentos de apoio à vivência local, como sejam espaços de jogo, recreio ativo, entre outros. Todos os espaços verdes terão ainda de se constituir como áreas de apanhamento e infiltração de águas pluviais, devendo integrar, no seu arranjo, sistemas de biorretenção de águas pluviais (os designados “jardins de chuva”).
- Os percursos pedonais qualificam o espaço urbano;



- A ciclovia proposta liga e enfatiza a rede já existente inscrita na linha de ferro do Corgo, que se encontra desativada. Assim, pretende-se proporcionar uma mobilidade mais sustentável, enquanto aproxima todos os pontos da cidade;
- A Praça localizada no centro da área do Plano será o núcleo atrativo desta nova centralidade. A Praça será apoiada por edifícios de habitação coletiva com serviços/comércio no rés-do-chão que procuram dinamizar esta área com áreas de esplanada, mas também de descanso e áreas verdes arborizadas e de baixa manutenção. Além da zona pavimentada, detém áreas verdes ajardinadas e arborizadas.

Empreendimento Turístico:

A Praça é um espaço central e polarizado, deste modo a Sul está prevista a existência de um estabelecimento hoteleiro em alternativa à habitação coletiva.

2. PAISAGISMO

A proposta indicativa de Paisagismo recai sobre a praça, sobre a arborização dos arruamentos, sobre os espaços verdes de enquadramento e sobre os espaços verdes sobrantes.

A Praça, como espaço central e polarizador, pretende ser um espaço de utilização coletiva destinada ao convívio, ao lazer, à estadia, bem como, à ocorrência de eventos sociais ao ar livre. É um espaço que prioriza a utilização direta por parte da população, sendo livre de veículos ou qualquer outra utilização incompatível com o uso pedonal.

A Praça é composta por três grandes espaços com funções distintas, nomeadamente:

- Um espaço pavimentado e amplo com aptidões para receber grandes eventos, como concertos, mercados e outros eventos que possam ser de grande interesse para o entretenimento e o bem-estar da população;
- Um espaço pavimentado e livre de obstruções junto às arcadas dos edifícios propostos a norte, adquirindo funções de circulação e de



proximidade com o comércio e/ou serviços que se venham a instalar. Este espaço permite a possibilidade de instalação de espaços de estadia exteriores afetos a estabelecimentos, como esplanadas;

- Um espaço com funções de lazer passivo e de estadia, que pretende ser composto maioritariamente por material vegetal, contrastando com os restantes dois espaços da praça. Este espaço é arborizado, permitindo a amenização climática, tornando os locais aprazíveis para a estadia ao ar livre. Pretende-se que a arborização seja contígua a espaços de estadia, nomeadamente a bancos que venham a ser propostos, e, também, pretende-se que a composição das faixas propostas sejam constituídas maioritariamente ou em 50% por material vegetal, permitindo o fornecimento de diversos serviços de ecossistemas.

As espécies propostas são bem-adaptada às condições edafoclimáticas do local, com baixa manutenção, com baixa necessidade hídrica e ornamentais, apresentando dinamismo, tanto ao nível das cores, como das texturas e, também, ao nível olfativo. Refere-se que, propõe-se a utilização de oliveiras já existentes no local, através do transplante.

A arborização dos arruamentos é proposta ao longo dos passeios, permitindo a amenização climática dos espaços pedonais e, de forma geral, a melhoria do ambiente do local e da cidade. Nestes espaços priorizou-se o uso das tílias, sendo uma das espécies arbóreas mais estimadas pela população da cidade de Vila Real. As espécies selecionadas são meramente indicativas, podendo estas ser alteradas, caso se justifique melhor opção.

Consideram-se dois espaços verdes de enquadramento, localizados a sul da praça, onde existe a possibilidade de implementação de equipamentos, nomeadamente equipamento infantil e de recreio ativo. Com a implementação de equipamentos, sugere-se a arborização nas zonas limítrofes dos espaços, permitindo a disponibilização de uma área central de clareira, apta para receber equipamentos, e, também, permitindo a disponibilização de sombra. Caso não sejam implementados equipamentos, sugere-se o mesmo tratamento que se propõe para os espaços verdes sobrantes, assegurando, neste caso em particular, uma permeabilidade nunca inferior a 85%.



Nos espaços verdes sobrantes sugere-se que seja feito um revestimento através de material vegetal, com poucas necessidades de manutenção. Estes espaços deverão ser compostos por material vegetal de três estratos, herbáceo, arbustivo e arbóreo, incentivando os diversos serviços de ecossistemas potenciais. Deverá ser privilegiada a implantação dos exemplares arbóreas existentes no local, nomeadamente das oliveiras existentes, assim como ser assegurada a implementação de sistemas de biorretenção de águas pluviais.

3. CAPACIDADE E USO DO SOLO

Apresentam-se no quadro seguinte as áreas afetadas a cada um dos diferentes usos propostos na Planta de Implantação para a totalidade do Plano:

	m ²	%
Habituação coletiva/ comércio/ serviços	34779,8	49,18%
Espaços de utilização coletiva		
Áreas verdes	4282,02	6,05%
Arruamentos, passeios, estacionamento, ciclovia	19808,18	28,01%
Praça	10821,97	15,30%
Parcela sobranete	1028,03	1,45%

Tabela 8 – Distribuição de áreas pelos usos – Proposta de Plano

A edificabilidade proposta pelo Plano é a seguinte:

EDIFICABILIDADE PROPOSTA (por uso)	m ²
Habituação coletiva	74852,35
Comércio/serviços	2872,75
Estacionamento	77725,10

Tabela 9 – Edificabilidade proposta – Proposta de Plano

4. CAPACIDADE DAS INFRAESTRUTURAS

O presente ponto tem como objetivo apresentar de forma sucinta as previsões das infraestruturas básicas (abastecimento de água, drenagem de águas residuais e drenagem de águas pluviais) tendo em conta o acréscimo de carga



urbana resultante da ocupação da área, assim como o aumento da área impermeabilizada.

Para o cálculo do acréscimo de carga urbana, considerou-se o número máximo de fogos – 624 – e a dimensão média da família em Vila Real – 2,7 – para chegar ao número de 1684,8 novos residentes. A este número acresce ainda um valor de habitantes equivalentes correspondente aos usos de comércio e serviços, considerando 1 habitante equivalente por 50 m² de área afeta a estes usos, ou seja, cerca de 57,5 habitantes. Assim, o acréscimo de carga urbana a considerar para as necessidades de abastecimento de água e de drenagem e tratamento de águas residuais é de 1742 habitantes.

Abastecimento de água:

A Planta de Traçado das Infraestruturas identifica, de forma esquemática, o traçado da rede de abastecimento de água. A área será abastecida pela ETA do Pinhão, que tem uma capacidade instalada de produção de água potável de 14.880 m³/dia, o que, considerando uma média de 0,13m³/dia/habitante¹, equivale a 114.461 habitantes equivalentes.

Considerando que a população servida por esta infraestrutura inclui os habitantes da União de Freguesias de Vila Real e da Freguesia de Mateus (20.988 habitantes), e ainda um acréscimo de 30% para as atividades (com um total de 27.284 habitantes equivalentes), resulta que a folga de capacidade é muito elevada, acomodando perfeitamente o acréscimo de carga urbana proposto pelo Plano.

Drenagem e tratamento de águas residuais:

A Planta de Traçado das Infraestruturas identifica, de forma esquemática, o traçado da rede de drenagem de águas residuais, que funcionará de forma gravítica a partir do limite nascente da área do Plano, ligando-se ao coletor existente na rua D. Maria da Piedade Amaral.

¹ Dados de 2020 (Pordata).



O destino destas águas residuais é a ETAR de Vila Real, que tem atualmente uma capacidade de tratamento de 12.281 m³/dia. Considerando que os efluentes são, em média, 80% da afluência, o que resulta num valor de 0,10m³/dia/habitante, pode inferir-se que a capacidade instalada é de 118 habitantes equivalentes. Retomando número de habitantes equivalentes servidos por esta infraestruturas (total de 27.284 habitantes equivalentes), considera-se que está assegurada a capacidade de tratamento para o acréscimo de carga proposto pelo Plano.

Águas pluviais:

As disposições regulamentares relativas à permeabilidade do solo mostram que, no limite máximo, se admite uma impermeabilização de cerca de 63% da área de intervenção, ficando assim abaixo do limite de 80% admitido pelo Plano de Urbanização.

	área total (m ²)	área mínima permeável (m ²)	%
Lotes	34779,80	10 505,17	30%
Áreas verdes públicas	4282,02	3 853,82	90%
Praça	10821,97	9 198,67	85%
Caldeiras, biovaletas	2643,12	2 643,12	100%
TOTAL	70720,00	26 200,78	37%

Ainda assim, e de forma a minimizar eventuais riscos de cheia relacionados com um aumento da impermeabilização, prevê-se a construção na praça central de uma bacia de retenção de forma a não sobrecarregar a rede pluvial em casos de grandes chuvadas, para um período de retorno de 100 anos, com uma capacidade de 53,64 m³. Apresenta-se em anexo ao presente relatório a memória descritiva que fundamenta a solução apresentada.



5. INTEGRAÇÃO DAS RECOMENDAÇÃO DA AAE

Apresenta-se de seguida tabela com indicação da integração das recomendações decorrentes do processo de Avaliação Ambiental Estratégica nas opções do Plano:

FCO	RECOMENDAÇÕES	PONDERAÇÃO NA PROPOSTA DE PLANO
URBANISMO	<ul style="list-style-type: none">Deverão ser privilegiadas as espécies autóctones e/ou bem-adaptadas às condições edafoclimáticas locais, sempre com baixas exigências hídricas e grande capacidade de captura de carbono, e os revestimentos vegetais deverão ser resistentes à seca;	Previsto, através do Art.º 13.º - Habitação coletiva, que promove a utilização de espécies autóctones e com baixas necessidades hídricas nas áreas de logradouros, do Art.º 16.º - Revestimentos, que favorece a utilização de espécies autóctones e com baixas necessidades hídricas nas áreas verdes de uso público, e do Art.º 17.º - Arborização, que promove igualmente as mesmas condições na arborização dos espaços públicos e a escolha de espécies vegetais com maior capacidade de captura de carbono. Analisando a Planta de Trabalho da Proposta de Plano, as espécies que são previstas adquirem boas capacidades de captura de carbono.
	<ul style="list-style-type: none">Recomenda-se que as áreas verdes de uso público incluam, para além das funções ambientais e de enquadramento, funções de recreio e lazer;	Parcialmente previsto, por se considerar que algumas áreas verdes de uso público poderão adotar uma função de recreio e lazer, não estando esta função estritamente definida ou condicionada pelo Plano.
	<ul style="list-style-type: none">A Proposta de Plano deverá garantir a existência de uma área arborizada na praça, composta com outros estratos de vegetação, garantindo o conforto bioclimático e possibilitando o recreio passivo;	Previsto, através da Planta de Trabalho que demonstra a intenção de arborização da praça a poente, não estando esta função estritamente definida ou condicionada pelo Plano.
	<ul style="list-style-type: none">Sempre que a proposta o permita devem ser mantidas (transplantadas) as espécies arbóreas autóctones existentes, nomeadamente na execução espaços verdes;	Previsto, através do Artigo 17.º - Arborização: <i>"2 - Na execução dos espaços verdes deve ser dada prioridade à manutenção dos espécimes autóctones existentes através de transplantação."</i>
	<ul style="list-style-type: none">A Proposta de Plano deverá definir pontos de estacionamento para bicicletas e outros veículos não motorizados;	Previsto, através do Artigo 15.º - Execução: <i>"2 - Na execução dos espaços públicos deverão ser criados lugares para estacionamento de bicicletas e outros veículos não motorizados, assim como veículos elétricos."</i>
	<ul style="list-style-type: none">A arborização deverá ser contínua ao longo da via de mobilidade suave, salvo a exceção de não ser adequado, garantindo o conforto bioclimático;	Previsto, através da Planta de Implantação.



FCO	RECOMENDAÇÕES	PONDERAÇÃO NA PROPOSTA DE PLANO
POPULAÇÃO	<ul style="list-style-type: none"> Os arruamentos deverão, sempre que a largura e a tipologia se mostrem adequadas, integrar alinhamentos arbóreos, de modo a promover a qualidade paisagística do ambiente urbano, a melhoria da qualidade do ar e o aumento do conforto bioclimático. 	Previsto, através da Planta de Implantação.
	<ul style="list-style-type: none"> Recomenda-se que os espaços públicos de utilização coletiva, nomeadamente a praça, também contemplem espaços verdes; 	Previsto, através da Planta de Trabalho que demonstra a intenção de arborização da praça a poente, não estando esta função estritamente definida ou condicionada pelo Plano.
	<ul style="list-style-type: none"> A Proposta de Plano deverá possibilitar a existência de comércio, serviços e/ou equipamento de proximidade, definindo locais de uso específico para comércio, serviços e/ou equipamento. 	Parcialmente previsto, através do Art.º 12.º - Habitação coletiva, que permite a afetação do rés-do-chão a comércio ou serviços, e através do Art.º 14.º - Estabelecimento hoteleiro, que permite a implementação de um estabelecimento hoteleiro em dois lotes, porém o uso não é estritamente definido ou condicionado pelo Plano.
	<ul style="list-style-type: none"> Recomenda-se que sejam devidamente definidos os pontos de recolha de resíduos sólidos urbanos, tanto de recolha indiferenciada, como de recolha seletiva; 	Previsto, através da sua espacialização em Planta de Trabalho, não estando a localização estritamente definida ou condicionada pelo Plano.
AMBIENTE	<ul style="list-style-type: none"> Recomenda-se que seja definido um índice máximo de impermeabilização do solo para a praça, garantindo a existência de espaços verdes e/ou permeáveis; 	Previsto, através da alínea c) do Artigo 16.º - Revestimentos: <i>"c) Praça: material a definir em sede de projeto, privilegiando a durabilidade e baixa manutenção e assegurando uma permeabilidade nunca inferior a 85% e o recurso a soluções tipo bio-valeta."</i>
	<ul style="list-style-type: none"> Recomenda-se que na praça sejam integradas soluções de escoamento/infiltração do tipo "bio valetas"; 	Previsto, através do Art.º 16.º - Revestimentos, que dispõe que a praça deverá integrar soluções do tipo bio-valeta. A Planta de Implantação define caldeiras contínuas ao longo dos arruamentos e a sul da praça, que, se o escoamento for direcionado para esses espaços, poderão ter funções de bio valetas.
	<ul style="list-style-type: none"> Garantir que as áreas verdes de uso público cumpram uma permeabilidade não inferior a 90%, adquirindo funções de jardins de infiltração; 	Previsto no Art.º 16.º - Revestimentos na Secção IV – Espaços Públicos, que privilegia a permeabilidade do solo, nunca inferior a 90%.
	<ul style="list-style-type: none"> No caso de execução do equipamento infantil no espaço proposto, deverá ser garantida uma permeabilidade do solo igual ou superior a 85%; 	Previsto, através de descrição no Relatório que acompanha a Proposta de Plano.



25
[Handwritten signature]

FCD	RECOMENDAÇÕES	PONDERAÇÃO NA PROPOSTA DE PLANO
	<ul style="list-style-type: none">Sugere-se que seja obrigatória a utilização de pavimentos permeáveis ou semipermeáveis nos espaços exteriores (logradouros) das edificações;	Previsto através do Art.º 13.º - Habitação coletiva que define que a área permeável do logradouro deverá ser igual ou superior a 60%.
	<ul style="list-style-type: none">Deverá se estabelecer uma política de incentivos para as operações urbanísticas que adotem soluções sustentáveis, nomeadamente de eficiência hídrica, eficiência energética, contemplando a integração de energias renováveis, eficiência de materiais, entre outros, assegurando a reutilização, recuperação e renovação dos recursos, num processo integrado, tendo em conta as perspetivas de mitigação e adaptação às alterações climáticas;	Previsto através do Art.º 9.º - Princípios de adaptação e mitigação das alterações climáticas, que privilegia soluções que promovam a adaptação e a mitigação dos efeitos das alterações climáticas, através do Art.º 13.º - Habitação coletiva, do Art.º 15.º - Revestimentos e do Art.º 16.º - Arborização, que promovem a permeabilidade, o uso eficiente da água e a utilização de espécies autóctones. É prevista uma Bacia de Retenção subterrânea ao longo da Praça de nascente para ponte, contígua à pista ciclável e com ligações à rede pluvial no arruamento projetado, de modo a minimizar os efeitos decorrentes da redução de permeabilidade da área de intervenção. É, também, previsto através do Plano de Urbanização da Cidade de Vila Real (PUVR), que rege o território em análise e que dispõe de um sistema de incentivos para diversas soluções sustentáveis.
	<ul style="list-style-type: none">Deverá ser previsto locais para carregamento de veículos elétricos nos locais;	Previsto através do Artigo 16º - Execução: "2 - Na execução dos espaços públicos deverão ser criados lugares para estacionamento de bicicletas e outros veículos não motorizados, assim como veículos elétricos."



FCD	RECOMENDAÇÕES	PONDERAÇÃO NA PROPOSTA DE PLANO
	<ul style="list-style-type: none">Através de disposições, mecanismos e/ou incentivos, deverão ser incentivadas as opções de adaptação definidas pela EMAAC passíveis de serem concretizadas através do Plano em análise.	<p>Previsto através do Art.º 9.º - Princípios de adaptação e mitigação das alterações climáticas, que privilegia soluções que promovam a adaptação e a mitigação dos efeitos das alterações climáticas, através do Art.º 13.º - Habitação coletiva, do Art.º 15.º - Revestimentos e do Art.º 16.º - Arborização, que promovem a permeabilidade, o uso eficiente da água e a utilização de espécies autóctones, e, ainda, através da Planta de Implantação, que define uma quantidade significativa de ruas arborizadas e espaços verdes.</p> <p>Como já mencionado, é prevista uma Bacia de Retenção subterrânea ao longo da Praça.</p> <p>É, também, previsto através do Plano de Urbanização da Cidade de Vila Real (PUVR) um sistema de incentivos para diversas opções de adaptação.</p>




 Ponderado no Plano  Ponderado parcialmente no Plano  Não ponderado no Plano

Tabela 10 – Integração das recomendações da AAE no Plano de Pormenor



V. AVALIAÇÃO E MONITORIZAÇÃO DO PLANO E SISTEMA DE INDICADORES.

A permanente avaliação da adequação e concretização da disciplina consagrada nos planos territoriais é uma obrigação das entidades responsáveis pela sua elaboração, podendo mesmo, em acordo com o estabelecido no artigo 188º do RJIGT, fundamentar propostas de alteração do plano ou dos seus mecanismos de execução, de forma a:

- *«Assegurar a concretização dos fins do plano;*
- *Garantir a criação ou alteração coordenada das infraestruturas e dos equipamentos;*
- *Corrigir distorções de oferta no mercado imobiliário;*
- *Garantir a oferta de terrenos ou lotes destinados a edificações com rendas ou custo controlados;*
- *Promover a melhoria da qualidade de vida e a defesa dos valores ambientais e paisagísticos.»*

Para tal, para além de promover a monitorização permanente do Plano, a Câmara Municipal está ainda obrigada a elaborar, de quatro em quatro anos, um Relatório sobre o Estado do Ordenamento do Território (REOT) a nível local, a submeter à apreciação da Assembleia Municipal e a discussão pública por um período não inferior a 30 dias.

O REOT traduz o balanço da execução dos planos territoriais objeto de avaliação, fundamentando uma eventual necessidade de revisão.

Pretende-se que esta monitorização seja a mais objetiva possível, sendo por isso desejável a construção de indicadores que permitam a recolha de informação desde o momento base (a publicação do Plano).



Objetivo	Indicador
Monitorização geral	População residente
	N.º de fogos
Monitorização do grau de execução	Execução das operações urbanísticas (loteamento)
	Taxa de execução das obras (área/n.º)
	N.º de licenças emitidas (por uso e por tipo de operação urbanística)
Monitorização das transformações do uso do solo	Áreas predominantemente residenciais
	Áreas de espaços públicos

Vila Real, maio 2023



25
Amílcar

ANEXOS:

- Parecer da ADIN sobre a capacidade das infraestruturas;
- Estudo relativo à bacia de retenção prevista



2023,CM,E,G,1117

19-01-2023

À Sr.ª Diretora do DPGT

Adriano Sousa - 20-01-2023

Ao Sr. Chefe dos SPM,

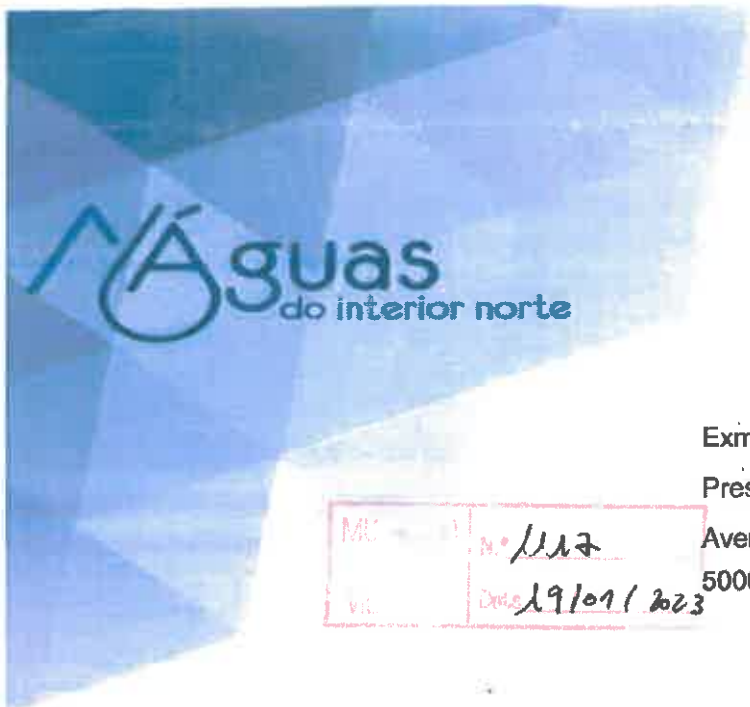
Para enviar à equipa do Plano e anexar ao processo.

Susana Gomes - 22-01-2023

Arq.º Rui Botelho,

Dar seguimento ao despacho da Sra. Diretora do DPGT.

André Medeiros - 23-01-2023



*Dr. Inf. Vanda Pedrosa
20/01/19*

Exmo. Senhor
Presidente da Câmara Municipal de Vila Real
Avenida Carvalho de Araújo, 1
5000-657 Vila Real

MC - 117
VIL - Data 19/09/2022

Sua referência	Sua comunicação de	Nossa referência	VILA REAL,	2023.01.13
7141/22	2022,CM,S,G,4999	29/09/2022		

58

ASSUNTO: Plano de Pormenor de Mateus Ponte - Mateus
- Parecer

Com base em novo pedido da Câmara Municipal, conclui-se que a declaração em causa só pode ser passada pela Águas do Norte.

No entanto, para melhor documentar o assunto, em anexo se remete uma declaração nos termos em que a AdIN pode assumir.

Relativamente à capacidade de produção de água da ETA do Pinhão e da capacidade de tratamento de efluentes da ETAR de Vila Real, respetivamente, origem e destino final dos referidos caudais, deverá ser a entidade responsável pela gestão dessas infraestruturas (Águas do Norte) a pronunciar-se.

Com os melhores cumprimentos.

O Presidente do Conselho de Administração

Carlos Manuel Gomes Matos da Silva



—Carlos Manuel Gomes Matos da Silva, Presidente do Conselho de Administração da Águas do Interior - Norte, E.I.M., S.A., declara, para os devidos efeitos, que as condutas da rede de abastecimento de água e os coletores da rede de drenagem de águas residuais da zona envolvente à área de expansão prevista no Plano de Pormenor de Mateus Poente, acomodam o acréscimo de caudais resultante dos 1602 habitantes adicionais calculados.-----

Por ser verdade e me ter sido pedida mandei passar a presente declaração que dato, assino e faço autenticar com o carimbo em uso nesta Empresa-----

Vila Real, 13 de janeiro de 2023

O Presidente do Conselho de Administração



Carlos Manuel Gomes Matos da Silva

ESTUDO DE UMA BACIA DE RETENÇÃO PARA A PRAÇA DO PLANO DE PORMENOR MATEUS POENTE

1. ENQUADRAMENTO

No desenvolvimento do Plano de Pormenor Mateus Poente, a Câmara Municipal de Vila Real mostrou interesse na integração de uma Praça central com um desenvolvimento da ordem de um hectare.

Apresentada a Proposta, foi a mesma apreciada pela CCDR norte e pela APA, que preconizaram o estabelecimento de uma Bacia de Retenção, devido à importante área impermeável que poderia criar problemas de drenagem pluvial.

A área impermeável foi reduzida e procedeu-se ao dimensionamento de uma Bacia de Retenção.

2. DIMENSIONAMENTO

O volume a determinar para a bacia de retenção será a relação entre

q – caudal efluente que definimos em 30 l/seg, isto é 0,03 m³/seg e o caudal afluente a calcular

teremos então, segundo o Método Holandês que o Laboratório Nacional de Engenharia Civil preconiza, os seguintes elementos:

q_s - caudal específico efluente, isto é o caudal por unidade de área activa, sendo,

$$q_s = q / C.A, \text{ em (lit/seg/ha)}$$

em que

C – Coeficiente de escoamento, neste caso 0,15

A – Área em hectares, neste caso 1,08 ha

Em mm/h ou em mm/min, será

$$qs = (\text{mm/h}) = qs (\text{lit/seg/ha}) * 0,36$$

e

$$qs = (\text{mm/min}) = qs (\text{lit/seg/ha}) * 0,36/60$$

A intensidade de precipitação para um dado período de retorno é definida pela relação

$$I = a * t^b$$

em que t é o tempo da precipitação crítica, a definir e a e b são parâmetros das curvas Intensidade/Duração/Frequência e dependentes apenas de T , período de retorno, que neste caso foi considerado 100 anos.

Sendo $a = 4,88$

e

$$b = - 0,504$$

O volume da precipitação afluyente em cada instante sobre a bacia (sendo expresso em mm) será

$$H (t,T) = i (t,T) \times t = at^{(b+1)}$$

O volume efluyente será em cada instante de tempo e, por unidade de área activa da bacia é dado pela relação



$$V_e = q_s \times t$$

E o volume armazenado será então dado pela expressão:

$$V_a = H(t, T) - V_e = at^{(b+1)} - q_s \times t$$

O intervalo de tempo ao fim do qual o volume armazenado é máximo obtém-se anulando a derivada em ordem a t desta expressão,

$$Dv_a/dt = 0 = a(b+1) \times t^b - q_s = 0$$

Donde

$$t \text{ Máx.} = (q_s / a(b+1))^{1/b}$$

Substituindo este valor na expressão anterior obtemos o volume armazenado máximo (expresso em mm sobre a unidade de área activa da bacia),

$$DH \text{ (mm)} = a \left(\frac{q_s}{a(b+1)} \right)^{(b+1)/b}$$

ou

$$DH \text{ (mm)} = \left(\frac{-bq_s}{(1+b)} \right) \times \left(\frac{q_s}{a(b+1)} \right)^{1/b}$$

E finalmente ter-se-á

$$V_a = 10 \times \left(\frac{-bq_s}{(1+b)} \right) \times \left(\frac{q_s}{a(b+1)} \right)^{1/b} \times C \times A$$

Com V em m³, A em hectares e qs em mm/min.

Substituindo os valores obtemos para volume da bacia 51 m³.

O método preconiza ainda que no caso em que o caudal evacuado não possa ser considerado constante, este volume deve ser majorado através da expressão

$$P = ((1 / (\alpha + 1))^{1/b}$$

Em que este coeficiente depende apenas de 2 parâmetros, α que respeita às características do descarregador, neste caso igual a 0,5 e b relativo ao período de retorno do acontecimento pluviométrico. Este coeficiente aplicado ao volume calculado resulta num acréscimo de volume de 2,24 m³, perfazendo um total de 53,64 m³. Apesar de no caso presente se pretender um controle efectivo sobre o caudal efluente de 0,03 m³/seg, de forma a não sobrecarregar a rede pluvial à qual a Bacia de Retenção será ligada drenando todo o caudal para a linha de água a norte que irá receber os caudais provenientes do Plano Mateus Poente.

3. IMPLANTAÇÃO.

Não se pretendendo criar um plano de água superficial, teve que se optar por uma bacia subterrânea. Propõe-se um canal de 1,2 m de largura, 1,60 de altura e 28 metros de comprimento, em dois ou três trechos, interligados entre si por tubagem de 300 mm, que recebem os caudais de um canaleta de 0,30 m por 0,30 m disposto ao longo da Praça de nascente para poente, junto à pista ciclável. No extremo poente liga à rede pluvial no arruamento projectado.

Maio de 2023

28
Antonio



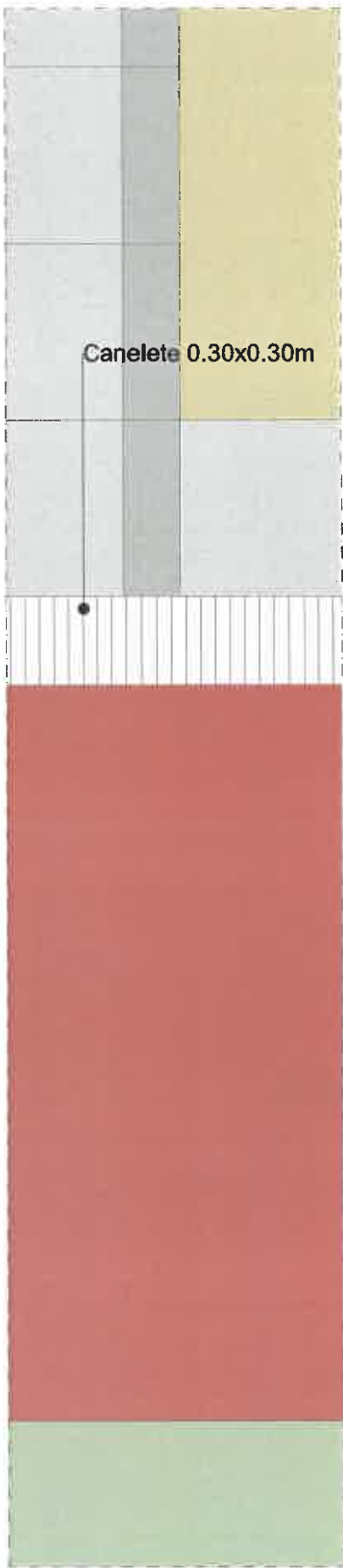
Planta Escalera Playa



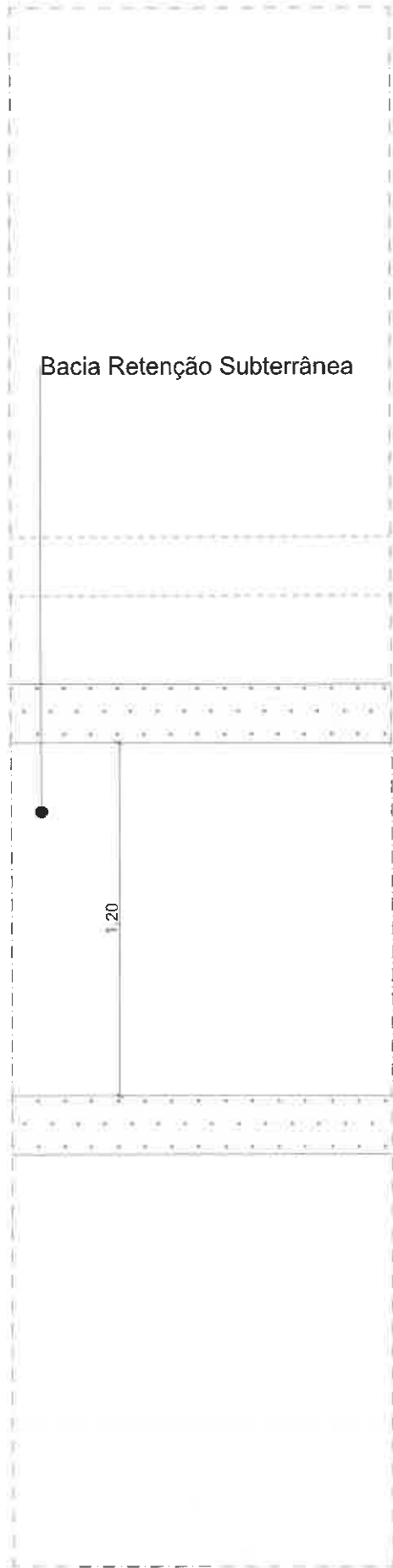
Planta Infraestructura



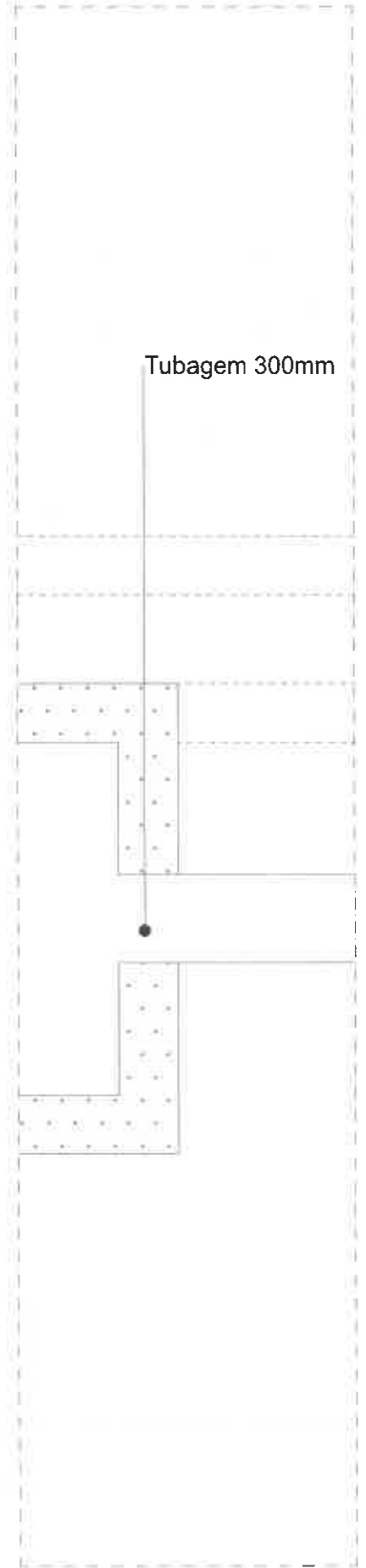
Corte Longitudinal



Planta_Canelete Bacia Retenção à superfície



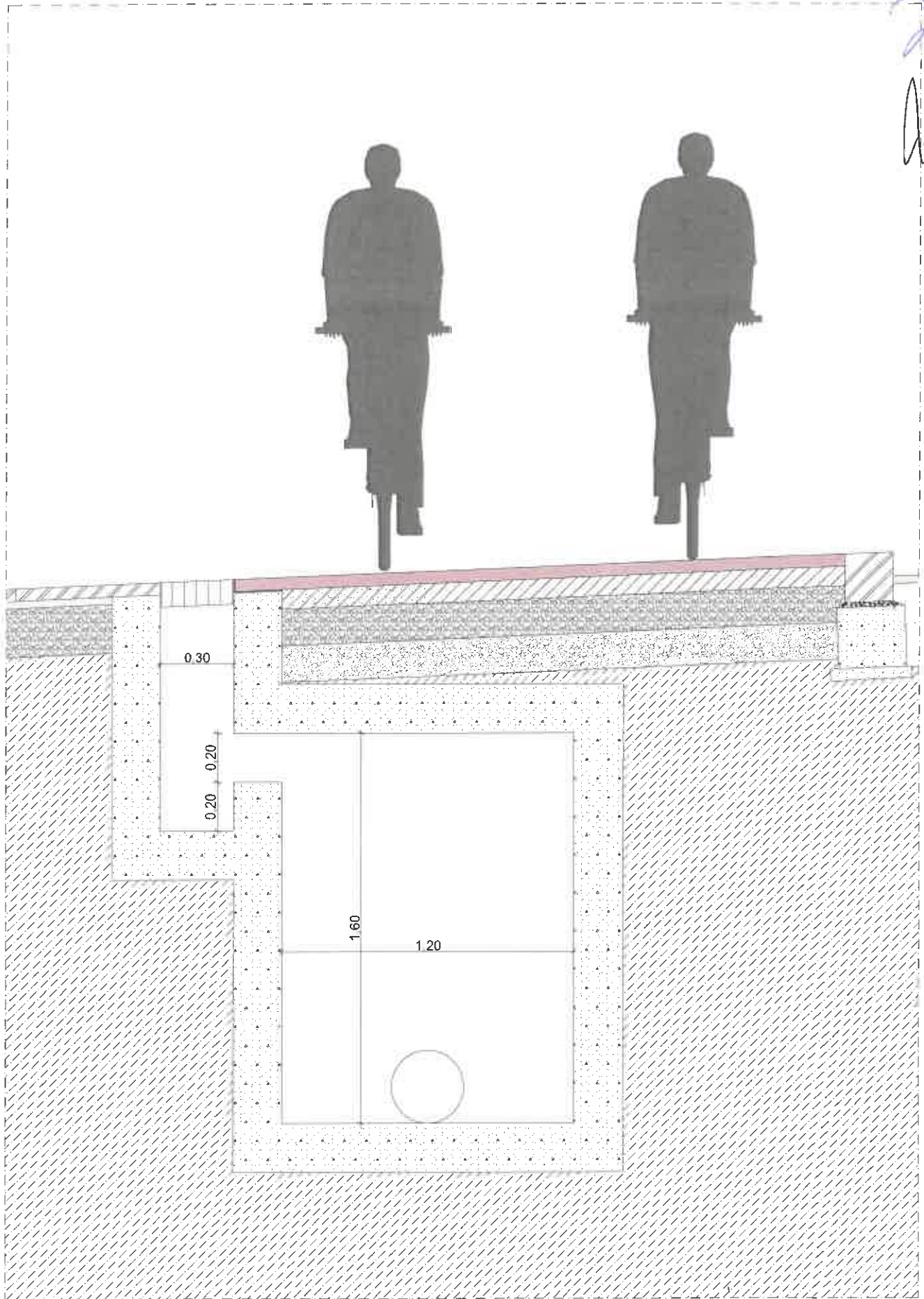
Planta_Bacia Retenção subterrânea



Tubagem 300mm

Escala 1:20

Handwritten signature and initials in blue ink.



Corte Transversal Bacia Retenção

Escala 1:20

PLANO DE PORMENOR DE MATEUS POENTE

Proposta de Plano - Regulamento

Maio de 2023






ÍNDICE

- Disposições Gerais

Capítulo I - Disposições Gerais	3
Artigo 1º - Objeto e Âmbito Territorial	3
Artigo 2º - Objetivos	3
Artigo 3º - Instrumentos de Gestão Territorial em vigor	3
Artigo 4º - Conteúdo Documental.....	4
Artigo 5º - Definições	5
Capítulo II - Servidões Administrativas e Restrições de Utilidade Pública	6
Artigo 6º - Âmbito.....	6
Capítulo III - Uso do Solo e Conceção do Espaço	7
Secção I - Disposições Comuns.....	7
Artigo 7º - Estacionamento	7
Artigo 8º - Zonamento Acústico	7
Artigo 9º - Princípios de adaptação e mitigação das alterações climáticas.....	7
Secção II - Classificação e Qualificação do Solo	8
Artigo 10º - Classificação do solo	8
Artigo 11º - Qualificação do Solo.....	8
Secção III - Uso do Solo e Edificação	8
Artigo 12º - Identificação	8
Artigo 13º - Habitação coletiva	9
Artigo 14º - Estabelecimento hoteleiro.....	9
Secção IV - Espaços Públicos	10
Artigo 15º - Execução.....	10
Artigo 16º - Revestimentos	11
Artigo 17º - Arborização	11
Artigo 18º - Bacia de retenção.....	12
Capítulo IV - Operações de Transformação Fundiária	13
Artigo 19º - Operações urbanísticas	13
Artigo 20º - Cedência ao Domínio Municipal	13
Capítulo V - Execução do Plano	14
Artigo 21º - Forma, Sistema e Prazo de Execução	14
Artigo 22º - Avaliação de solo.....	14
Capítulo VI - Disposições Finais	15
Artigo 23º - Planos territoriais a observar	15
Artigo 24º - Entrada em vigor.....	15



Capítulo I - Disposições Gerais

Artigo 1º - Objeto e Âmbito Territorial

- 1- O presente Regulamento, elaborado de acordo com o disposto no Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial, estabelece as regras e orientações a que devem obedecer a ocupação, o uso e a transformação do solo, bem como todas operações urbanísticas e as suas alterações, no âmbito do Plano de Pormenor de Mateus Poente, doravante designado por Plano.
- 2- As disposições contidas no presente Regulamento aplicam-se à totalidade do território abrangido pelo Plano, tal como este se encontra definido na Planta de Implantação.

Artigo 2º - Objetivos

O Plano tem como objetivos:

- a) Estruturar uma nova centralidade que promova uma urbanidade qualificada e sustentável, assente numa intervenção planeada e global;
- b) Eliminar a fragmentação urbana;
- c) Dotar o espaço de equipamentos de índole administrativa, cultural e social.

Artigo 3º - Instrumentos de Gestão Territorial em vigor

- 1- No território abrangido pelo Plano vigoram os seguintes planos territoriais:
 - a) Plano Diretor Municipal de Vila Real, publicado no Diário da República, 2.ª série, através do Aviso n.º 7317/2011 de 22 de março, com as correções materiais publicadas através da Declaração n.º 178/2013, de 19 de agosto, da Declaração n.º 29/2014, de 12 de fevereiro, da Declaração n.º 202/2014, de 26 de novembro, e da Declaração de Retificação n.º 240/2018, de 29 de março, e com as alterações introduzidas através do Aviso n.º 1447/2018, de 30 de janeiro;
 - b) Plano de Urbanização de Vila Real, publicado no Diário da República, 2ª série, através do Aviso n.º 18469/2020, de 13 de novembro, com as correções materiais publicadas através do Aviso n.º 6140/2021, de 31 de março e do Aviso n.º 16283/2022, de 17 de agosto.



- 2- Na área de intervenção do Plano não é aplicável o disposto no n.º 2 do Artigo 64º do Regulamento do Plano de Urbanização de Vila Real.

Artigo 4º- Conteúdo Documental

- 1- O Plano é constituído pelos seguintes elementos:
- a) Regulamento;
 - b) Planta de Implantação, à escala 1:1000;
 - c) Planta de Condicionantes, à escala 1:1000.
- 2- Acompanham o Plano:
- a) Relatório;
 - b) Programa de Execução, Plano de Financiamento e Fundamentação da Sustentabilidade Económico-financeira e Modelo de Redistribuição de Encargos e Benefícios;
 - c) Planta de Localização, à escala 1:10 000;
 - d) Extratos das Plantas de Ordenamento e de Condicionantes do Plano Diretor Municipal, à escala 1:10 000;
 - e) Extratos das Plantas de Zonamento e de Condicionantes do Plano de Urbanização, à escala 1:10 000;
 - f) Planta de Situação Existente, à escala 1:1000;
 - g) Planta de Trabalho, à escala 1:1000;
 - h) Planta de Infraestruturas, à escala 1:1000;
 - i) Perfis Longitudinais, à escala 1:1000;
 - j) Perfis Tipo, à escala 1:200;
 - k) Planta da Situação Fundiária Atual, à escala 1:1000;
 - l) Planta de Transformação Fundiária, à escala 1: 1000;
 - m) Declaração comprovativa da inexistência de compromissos urbanísticos;
 - n) Relatório de Recolha de dados acústicos;
 - o) Ficha de dados estatísticos;



- p) Participações recebidas durante o período de discussão pública e respetivo relatório de ponderação;
- q) Relatório Ambiental.

Artigo 5º - Definições

Para efeitos do presente Regulamento, são adotados os conceitos técnicos estabelecidos no Decreto Regulamentar n.º 5/2019, de 27 de setembro.



Capítulo II - Servidões Administrativas e Restrições de Utilidade Pública

Artigo 6º - Âmbito

Na área do Plano são observadas as servidões administrativas e restrições de utilidade pública associadas:

- a) À Zona Especial de Proteção do Alto Douro Vinhateiro;
- b) À Estrada Nacional 322;
- c) À linha ferroviária da linha do Corgo.



Capítulo III - Uso do Solo e Conceção do Espaço

Secção I - Disposições Comuns

Artigo 7º - Estacionamento

- 1- Os parâmetros quantitativos mínimos de estacionamento privativo no interior dos lotes são os definidos no quadro síntese da Planta de Implantação.
- 2- A dotação de estacionamento de uso público é a estabelecida na Planta de Implantação.

Artigo 8º - Zonamento Acústico

No que respeita à poluição sonora, a totalidade do solo urbano é classificada como zona mista nos termos do Regulamento Geral do Ruído, devendo implementar-se medidas de controlo de ruído que garantam um nível sonoro contínuo equivalente do ruído ambiente exterior inferior aos máximos permitidos neste diploma.

Artigo 9º - Princípios de adaptação e mitigação das alterações climáticas

Na defesa e preservação do quadro de recursos naturais e do território, as intervenções adotam práticas e que garantam a sustentabilidade paisagística e ambiental e o uso eficiente da água e da energia e privilegiem a adaptação e mitigação das alterações climáticas, em acordo com os seguintes princípios:

- a) Assegurar uma cuidada integração de tecnologias sustentáveis orientadas para a redução de consumos, para a eficiência energética e para a produção de energia a partir de fontes renováveis, através:
 - i) Do controlo da iluminação pública, nomeadamente da intensidade e dispersão da luminosidade, privilegiando soluções que permitam a manutenção das características do céu noturno escuro;
 - ii) Da autossuficiência energética dos edifícios, incentivando a produção de energia renovável em meio urbano pela instalação de painéis solares e fotovoltaicos;
- b) Implementar medidas que tenham como objetivo o controlo de cheias por força de fenómenos extremos de pluviosidade, designadamente através:



- i) da instalação de superfícies vegetais na cobertura de edifícios, retardando a chegada das águas pluviais à rede pública de drenagem e, simultaneamente, regulando as alterações térmicas urbanas e contribuindo para o sequestro de carbono e para a eficiência energética dos edifícios;
- ii) da infiltração no terreno através de poço absorvente ou outro meio artificial, de percentagem significativa das águas pluviais que caem nesse prédio.

Secção II - Classificação e Qualificação do Solo

Artigo 10º - Classificação do solo

O território do Plano está integrado na classe de solo urbano.

Artigo 11º - Qualificação do Solo

A área do Plano integra a categoria de Espaços Centrais.

Secção III - Uso do Solo e Edificação

Artigo 12º - Identificação

- 1- No território do Plano estabelecem-se os seguintes usos, em acordo com a Planta de Implantação:
 - a) Construções propostas, nomeadamente habitação coletiva, com ou sem comércio ou serviços no rés-do-chão;
 - b) Áreas de Logradouro;
 - c) Espaço público:
 - i) Arruamentos;
 - ii) Estacionamento;
 - iii) Passeios;
 - iv) Praça;
 - v) Ciclovia;
 - vi) Caldeiras de arborização;



vii) Áreas verdes de uso público.

- 2- Admite-se a alteração do uso definido para o conjunto dos lotes 2 e 3 ou, em alternativa, para o conjunto dos lotes 4 e 5, para a edificação de um estabelecimento hoteleiro, em acordo com o Artigo 14º.

Artigo 13º- Habitação coletiva

- 1- Sem prejuízo do disposto no Artigo 14º, as construções propostas afetas as habitações coletivas, em acordo com o definido na Planta de Implantação, podem ter como uso exclusivo a habitação ou ter o rés-do-chão afeto a comércio ou serviços, devendo o acesso destes a partir do espaço público ser independente do da habitação.
- 2- Os limites máximos da área de implantação, da área de construção, do número de pisos, da altura de fachada e do número de fogos são os definidos no quadro síntese da Planta de Implantação.
- 3- No caso das construções propostas para o Lote 1, admite-se a existência de balanços sobre o espaço público e uma profundidade inferior à prevista no respetivo polígono de implantação.
- 4- As áreas de logradouro, quando existam, devem ser objeto de projeto de arranjos exteriores, o qual deve respeitar as seguintes condições:
 - a) Manutenção de uma área permeável mínima de 60%;
 - b) Utilização de espécies arbóreas e arbustivas autóctones e com baixas necessidades hídricas;
 - c) Rega efetuada através de soluções de reaproveitamento de águas pluviais.

Artigo 14º- Estabelecimento hoteleiro

- 1- Um dos conjuntos formados pelos lotes 2 e 3 ou pelos lotes 4 e 5 pode ser destinado à implantação de um estabelecimento hoteleiro com categoria mínima de 3 estrelas.
- 2- No caso previsto no número anterior, a edificação deverá respeitar o limite do polígono de implantação definido para este uso específico na Planta de Implantação, bem como os valores máximos da altura da fachada, da área de implantação, da área de construção, do número de pisos e do número de



unidades de alojamento definidos no quadro síntese da Planta de Implantação relativo ao estabelecimento hoteleiro.

- 3- O estabelecimento hoteleiro deverá ter em conta os seguintes requisitos de eficiência ambiental:
- a) Utilização de materiais permeáveis ou semipermeáveis nos espaços exteriores, devendo a impermeabilização de áreas ser fundamentada tecnicamente;
 - b) Adoção de soluções arquitetónicas adequadas ao clima e valorizadoras da paisagem e da identidade regional, com adequada inserção na envolvente e na morfologia do terreno;
 - c) Adoção de soluções paisagísticas valorizadoras do património natural do local e da envolvente, recorrendo a espécies autóctones ou outras adaptadas às condições edafoclimáticas do local, com reduzidas exigências hídricas e de manutenção, e com maior capacidade de captura de carbono;
 - d) Tratamento adequado de águas residuais e reutilização de águas residuais e pluviais, nomeadamente em espaços verdes e jardins ou lavagem de pavimentos, e instalação de dispositivos que promovam a redução dos consumos de água nos edifícios e nos espaços exteriores;
 - e) Adoção de medidas mitigadoras dos consumos energéticos nos espaços exteriores e nos edifícios, designadamente através da instalação de equipamentos de maior eficiência energética, da adoção de sistemas solares passivos e da utilização de fontes de energia renovável;
 - f) Adoção de sistemas de separação de resíduos sólidos nos edifícios e espaços exteriores com vista ao respetivo tratamento e valorização.

Secção IV- Espaços Públicos

Artigo 15º - Execução

- 1- Os espaços públicos identificados na Planta de Implantação devem ser executados de acordo com o desenho constante desta e dos Perfis-Tipo, admitindo-se os ajustamentos e alterações decorrentes dos respetivos projetos.



- 2- Na execução dos espaços públicos deverão ser criados lugares para estacionamento de bicicletas e outros veículos não motorizados, assim como veículos elétricos.

Artigo 16º- Revestimentos

Os materiais de revestimento a utilizar nos espaços públicos são indicativos, devendo em todo o caso contribuir para a valorização do espaço público, garantindo a coerência da intervenção na totalidade da área do Plano e favorecendo, sempre que possível, a infiltração das águas das chuvas e a diminuição do escoamento superficial:

- a) Arruamentos: betuminoso;
- b) Estacionamento e passeio: pavé betão/ betão poroso;
- c) Praça: material a definir em sede de projeto, privilegiando a durabilidade e baixa manutenção, assegurando uma permeabilidade nunca inferior a 85% e o recurso a soluções tipo biovaleta;
- d) Ciclovias: betuminoso com pigmento de cor vermelha;
- e) Caldeiras de arborização: Faixa de alinhamento de árvores em saibro e/ou brita ou caldeiras individuais com grelhas.
- f) Áreas verdes de uso público: material a definir em sede de projeto, privilegiando a permeabilidade do solo, nunca inferior a 90%, assim como a utilização de espécies arbóreas e arbustivas autóctones e com baixas necessidades hídricas, devendo a rega destes espaços ser efetuada através de soluções de reaproveitamento de águas pluviais.

Artigo 17º - Arborização

- 1- Na arborização dos espaços públicos devem ser utilizadas espécies arbóreas e arbustivas autóctones, com baixas necessidades hídricas, sendo dada prioridade a espécies vegetais com maior capacidade de captura de carbono, com o objetivo de promover a melhoria da qualidade do ar e do conforto bioclimático dos utilizadores.
- 2- Na execução dos espaços verdes deve ser dada prioridade à manutenção dos espécimes autóctones existentes através de transplantação.



Artigo 18º- Bacia de retenção

O projeto de execução da praça deve garantir a execução de uma bacia de retenção com capacidade de 53,64m³, cuja localização se encontra definida, de forma indicativa, na Planta de Infraestruturas.



Capítulo IV - Operações de Transformação Fundiária

Artigo 19º - Operações urbanísticas

- 1- As operações urbanísticas necessárias à execução do Plano concretizam-se no respeito pela reestruturação fundiária proposta na Planta de Transformação Fundiária.
- 2- No caso de se optar pela construção do estabelecimento hoteleiro previsto no Artigo 14º, é permitido o emparcelamento do conjunto dos lotes sobre o qual incidir esta opção.

Artigo 20º - Cedência ao Domínio Municipal

- 1- Nas operações de loteamento previstas, constituem cedências ao domínio municipal as áreas correspondentes aos espaços verdes e equipamentos de utilização coletiva identificadas na Planta de Transformação Fundiária.
- 2- É ainda cedida ao domínio privado da Câmara Municipal a parcela sobranete da operação de loteamento identificada na Planta de Implantação para execução da restante área da SUOPG definida no Plano de Urbanização.



Capítulo V - Execução do Plano

Artigo 21º - Forma, Sistema e Prazo de Execução

- 1- O Plano executa-se por execução sistemática, no âmbito das unidades de execução delimitadas na Planta de Implantação e na Planta de Transformação Fundiária, através do sistema de iniciativa dos interessados.
- 2- A ocupação processar-se-á em acordo com o parcelamento definido pelo Plano, sem prejuízo do disposto no Artigo 19º.
- 3- Enquanto não forem concretizadas as unidades de execução, admite-se a manutenção dos usos e atividades existentes.
- 4- As unidades de execução têm um prazo de execução de oito anos após a entrada em vigor do presente Plano, findo o qual, caso não sejam concretizadas, passa a vigorar o Plano de Urbanização.

Artigo 22º- Avaliação de solo

- 1- A avaliação de solo, para efeitos de execução do Plano e para efeitos de expropriação por utilidade pública, considera os usos efetivos existentes em cada propriedade e os usos admitidos pelo Plano.
- 2- A avaliação do solo atende:
 - a) À edificabilidade média correspondente a cada propriedade;
 - b) Aos encargos urbanísticos correspondentes à edificabilidade referida na alínea anterior, a serem deduzidos no valor da edificabilidade média;
 - c) Ao valor de edificação, caso exista e tenha existência legal, considerando o respetivo estado de conservação.



Capítulo VI - Disposições Finais

Artigo 23º - Planos territoriais a observar

- 1- As disposições do presente Plano prevalecem sobre quaisquer disposições do Plano Diretor Municipal de Vila Real.
- 2- Em tudo o que estiver omissa, aplicar-se-á o disposto no Plano de Urbanização de Vila Real.

Artigo 24º - Entrada em vigor

O Plano entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação em Diário da República.

Vila Real, maio 2023



5 - Anexos

ALTERAÇÕES NOS HORÁRIOS PROPOSTOS

L1, IDA							
Atraso de serviços			Antecipação de serviços			Novo serviço	Remoção de serviço
Em vigor	Paragem inicial	PO	Em vigor	Paragem inicial	PO		
			07h30	Lordelo	07h20	07h40 Lordelo	
07h55	Terminal Rodov.	08h00				08h15 Lordelo	
08h35	Lordelo	08h40					
08h50	Lordelo	09h00					
09h10	Lordelo	09h20				10h00 Lordelo	
10h15	Lordelo	10h20				11h40 Lordelo	
11h55	Lordelo	12h00				12h40 Lordelo	
12h55	Lordelo	13h00					
			14h05	Lordelo	14h00	14h20 Lordelo	
14h35	Lordelo	14h40					
			15h05	Lordelo	15h00		
			15h30	Lordelo	15h20	15h40 Lordelo	
15h55	Lordelo	16h00					
			16h45	Lordelo	16h40		
			16h50	Terminal Rodov	16h45		
			17h10	Lordelo	17h00	17h20 Lordelo	
17h35	Lordelo	17h40					
			18h25	Lordelo	18h20	18h40 Lordelo	
18h55	Lordelo	19h00					
			19h45	Lordelo	19h40	20h00 Lordelo	
16h00, A D	Lordelo	16h05					
17h00, A D	Lordelo	17h05					
18h00, A D	Lordelo	18h05					
19h00, A D	Lordelo	19h10					
20h00, A D	Lordelo	20h10					
			08h00, FE	Lordelo	07h55		
			08h30, FE	Lordelo	08h20	08h45, FE Lordelo	
09h00, FE	Lordelo	09h10					
09h30, FE	Lordelo	09h35					
			10h30, FE	Lordelo	10h25		
			11h00, FE	Lordelo	10h50	11h15, FE Lordelo	
11h30, FE	Lordelo	11h40					
12h00, FE	Lordelo	12h05					
			13h00, FE	Lordelo	12h55		
			13h30, FE	Lordelo	13h20	13h45, FE Lordelo	
14h00, FE	Lordelo	14h10					
14h30, FE	Lordelo	14h35					
			15h30, FE	Lordelo	15h25		
			16h00, FE	Lordelo	15h50	16h15, FE Lordelo	
16h30, FE	Lordelo	16h40					
17h00, FE	Lordelo	17h05					
			18h00, FE	Lordelo	17h55		
			18h30, FE	Lordelo	18h20	18h45, FE Lordelo	
19h00, FE	Lordelo	19h10					
19h30, FE	Lordelo	19h35					
						20h09, FE**	UTAD Livraria
						20h39, FE**	UTAD Livraria
			20h30, FE	Lordelo	20h20		

Observações:

** Por redução em parte do serviço.



L1, VOLTA								
Atraso de serviços			Antecipação de serviços			Novo serviço		Remoção de serviço
Em vigor	Paragem inicial	PO	Em vigor	Paragem inicial	PO			
07h45	Praça da Galiza	07h50				07h30	Praça da Galiza	
08h00	UTAD Reitoria	08h10						
08h16	UTAD Reitoria	08h30						
08h35	UTAD Reitoria	08h40						
09h25	UTAD Reitoria	09h30				09h10	UTAD Reitoria	
11h05	UTAD Reitoria	11h10				10h50	UTAD Reitoria	
			12h00	UTAD Reitoria	11h50			
						12h10	UTAD Reitoria	
12h20	UTAD Reitoria	12h30						
12h45	UTAD Reitoria	15h50						
13h15	UTAD Reitoria	13h10						
13h45	UTAD Reitoria	13h50				13h30	UTAD Reitoria	
			14h15	UTAD Reitoria	14h10			
			14h40	UTAD Reitoria	14h30			
						14h50	UTAD Reitoria	
15h55	UTAD Reitoria	15h50						
						16h10	UTAD Reitoria	
16h20	UTAD Reitoria	16h30						
16h45	UTAD Reitoria	16h50						
			17h35	UTAD Reitoria	17h30			
18h00	UTAD Reitoria	18h10				17h50	UTAD Reitoria	
18h25	UTAD Reitoria	18h30						
			18h55	UTAD Reitoria	18h50			
						19h10	UTAD Reitoria	
						19h50	UTAD Reitoria	
20h10	UTAD Reitoria	20h15						
						08h30, A D	C.C. N Shopping	
16h30, A D	C.C. N Shopping	16h35						
17h30, A D	C.C. N Shopping	17h35						
18h30, A D	C.C. N Shopping	18h40						
19h30, A D	C.C. N Shopping	19h40						
			07h15, FE	Praça da Galiza	07h10			
			07h45, FE	Praça da Galiza	07h35			
08h15, FE	UTAD Reitoria	08h20				08h00, FE	Praça da Galiza	
			09h15, FE	UTAD Reitoria	09h10			
			09h45, FE	UTAD Reitoria	09h35			
						10h00, FE	UTAD Reitoria	
10h15, FE	UTAD Reitoria	10h25						
10h45, FE	UTAD Reitoria	10h50						
			11h45, FE	UTAD Reitoria	11h40			
			12h15, FE	UTAD Reitoria	12h05			
						12h30, FE	UTAD Reitoria	
12h45, FE	UTAD Reitoria	12h55						
13h15, FE	UTAD Reitoria	13h20						
			14h15, FE	UTAD Reitoria	14h10			
			14h45, FE	UTAD Reitoria	14h35			
						15h00, FE	UTAD Reitoria	
15h15, FE	UTAD Reitoria	15h25						
15h45, FE	UTAD Reitoria	15h50						
			16h45, FE	UTAD Reitoria	16h40			
			17h15, FE	UTAD Reitoria	17h05			
						17h30, FE	UTAD Reitoria	
17h45, FE	UTAD Reitoria	17h55						
18h15, FE	UTAD Reitoria	18h20						
			19h15, FE	UTAD Reitoria	19h10			
			19h45, FE	UTAD Reitoria	19h35			
			20h15, FE	UTAD Reitoria	20h10			



É proposto um horário para a L1 a operar especificamente em Agosto, além do horário em época escolar (E), Fora Escolar (FE) e Anual (A). Esse horário prevê a redução de 5 serviços face ao horário FE que é proposto.

L2. IDA							
Atraso de serviços			Antecipação de serviços			Novo serviço	Remoção de serviço
Em vigor	Paragem inicial	PO	Em vigor	Paragem inicial	PO		
						20h30 Fonte da Rainha	
Observações:							
L2. VOLTA							
Atraso de serviços			Antecipação de serviços			Novo serviço	Remoção de serviço
Em vigor	Paragem inicial	PO	Em vigor	Paragem inicial	PO		
						07h25 Fonte da Rainha	
						20h25 Fonte da Rainha	
Observações:							
No percurso é considerada a paragem CC Nosso Shopping / Teatro (no cruzamento com a Av. J. Paulo II) em vez da paragem CC Nosso Shopping. (junto à Rádio Popular).							
Entre a paragem R. Isabel de Carvalho e Calvário é considerado o desvio com as paragens Mercado e Pioledo.							

L1. IDA							
Atraso de serviços			Antecipação de serviços			Novo serviço	Remoção de serviço
Em vigor	Paragem inicial	PO	Em vigor	Paragem inicial	PO		
09h45	Vila Nova Cima (1)	09h50					
10h15	Vila Nova Cima (1)	10h20					
10h45	Vila Nova Cima (1)	10h50					
11h55	Vila Nova Cima (1)	12h00					
13h10	Vila Nova Cima (1)	13h15					
13h50	IEFP	13h55					
15h00	IEFP	15h05					
						16h20* IEFP	
16h20	Vila Nova Cima (1)	16h28					
17h35	IEFP	17h40					
18h10	IEFP	18h15					
18h50	Vila Nova Cima (1)	19h00					
19h50	IEFP	20h05					
						20h25 Vila Nova Cima (1)	
							08h15, FE Folhadela
09h45, FE	Vila Nova Cima (1)	09h50					
10h15, FE	Vila Nova Cima (1)	10h20					
10h45, FE	Vila Nova Cima (1)	10h50					
11h55, FE	Vila Nova Cima (1)	12h00					
13h10, FE	Vila Nova Cima (1)	13h15					
13h50, FE	Vila Nova Cima (1)	13h55					
15h00, FE	Vila Nova Cima (1)	15h05					
16h20, FE	Vila Nova Cima (1)	16h28					
						16h20, FE* IEFP	
17h35, FE	IEFP	17h40					
18h10, FE	IEFP	18h15					
18h50, FE	Vila Nova Cima (1)	19h00					
19h50, FE	IEFP	20h05					
						20h25, FE Vila Nova Cima (1)	
08h45, A S	Vila Nova Cima (1)	08h50					
12h45, A S	Vila Nova Cima (1)	12h50					
14h45, A S	Vila Nova Cima (1)	14h50					
19h45, A S	Vila Nova Cima (1)	19h50					
Observações:							
* Serviço(s) por prolongamento de outro(s) já existente(s) e operado(s) apenas a partir de Vila Nova Cima (1).							



13. VILA							
Atraso de serviços			Antecipação de serviços			Novo serviço	Remoção de serviço
Em vigor	Paragem inicial	PO	Em vigor	Paragem inicial	PO		
			07h30	Flores Terminal	07h25		
14h25	Flores Terminal	14h30					
16h55	Flores Terminal	17h00					
						17h04*	Dei
18h10	Flores Terminal	18h15					
19h20	Flores Terminal	19h30					
20h25	Flores Terminal	20h40					
						20h50	Flores Terminal
							16h09** Vila Nova Cima (2) II
							16h10** Vila Nova Cima (1)
						16h12*	Torneiros
							19h13** UTAD Livraria
							19h15** UTAD Engenharias
							19h16** UTAD Reitoria
							19h16** UTAD C. Desportivo
						21h11*	Torneiros
			07h30 FE	Flores Terminal	07h25		
14h25, FE	Flores Terminal	14h30					
							16h09, FE** Vila Nova Cima (2) II
							16h10, FE** Vila Nova Cima (1)
						16h12, FE*	Torneiros
16h55, FE	Flores Terminal	17h00					
						17h04, FE*	Dei
18h10, FE	Flores Terminal	18h15					
							19h13, FE** UTAD Livraria
							19h15, FE** UTAD Engenharias
							19h16, FE** UTAD Reitoria
							19h16, FE** UTAD C. Desportivo
19h20, FE	Flores Terminal	19h30					
20h25, FE	Flores Terminal	20h40					
						20h50, FE	Flores Terminal
						21h11, FE*	Torneiros
						19h19, A S*	Dei

Observações:
 * Serviço(s) por prolongamento de outro(s) já existente(s).
 ** Por redução em parte do serviço.
 Entre a paragem R. Isabel de Carvalho e Calvário é considerado o desvio com paragem em Mercado e Pioledo.

14. IDA							
Atraso de serviços			Antecipação de serviços			Novo serviço	Remoção de serviço
Em vigor	Paragem inicial	PO	Em vigor	Paragem inicial	PO		
07h40	Praça da Galiza	07h45					
			08h05	UTAD Reitoria	08h00		
			08h30	UTAD Reitoria	08h25		
			09h50	UTAD Reitoria	09h45		
			10h30	UTAD Reitoria	10h25		
			10h55	UTAD Reitoria	10h45		
						11h05	UTAD Reitoria
11h20	UTAD Reitoria	11h25					
			12h10	UTAD Reitoria	12h05		
			12h35	UTAD Reitoria	12h25		
			12h55	UTAD Reitoria	12h45		
			13h15	UTAD Reitoria	13h05		
			13h35	UTAD Reitoria	13h25		
			13h55	UTAD Reitoria	13h45		
			14h15	UTAD Reitoria	14h05		
			14h30	UTAD Reitoria	14h25		
						14h45	UTAD Reitoria
15h00	UTAD Reitoria	15h05					
			15h50	UTAD Reitoria	15h45		
						16h05	UTAD Reitoria
16h20	UTAD Reitoria	16h25					
			17h35	UTAD Reitoria	17h25		
17h41	Prado	18h01					
			18h00	UTAD Reitoria	17h45		
						18h10	UTAD Reitoria



Handwritten signature

			18h50	UTAD Reitoria	18h45		
						19h05	UTAD Reitoria
19h15	UTAD Reitoria	19h25					
19h40	UTAD Reitoria	19h45					
						20h20	UTAD Reitoria
08h25, A S	Prado	08h27					
							09h25, A S** Prado
							10h25, A S** Prado
							11h25, A S** Prado
12h25, A S	Prado	12h27					
							13h25, A S** Prado
							14h25, A S** Prado
							15h25, A S** Prado
							16h25, A S** Prado
							17h25, A S** Prado
18h25, A S	Prado	18h27					
							19h30, A S** Prado
							20h25, A S** Prado

Observações:

** Por redução em parte do serviço.

L4, VOLTA

Atraso de serviços			Antecipação de serviços			Novo serviço	Remoção de serviço
Em vigor	Paragem inicial	PO	Em vigor	Paragem inicial	PO		
			07h40	Borbela Largo	07h35		
			07h55	Qta Montezelos	07h50		
			08h10	Qta Montezelos	08h05		
08h15	Borbela Largo	08h20					
			09h10	Borbela Largo	09h05		
						09h30	Qta Montezelos
			09h50	Qta Montezelos	09h45		
			10h10	Borbela Largo	10h05		
						10h25	Qta Montezelos
10h40	Qta Montezelos	10h45					
			11h30	Qta Montezelos	11h25		
			11h55	Qta Montezelos	11h45		
			12h15	Qta Montezelos	12h05		
			12h35	Qta Montezelos	12h25		
			12h50	Borbela Largo	12h45		
			13h15	Qta Montezelos	13h05		
			13h35	Qta Montezelos	13h25		
			13h55	Qta Montezelos	13h45		
						14h05	Qta Montezelos
14h20	Qta Montezelos	14h25					
			15h10	Borbela Largo	15h05		
						15h25	Qta Montezelos
15h40	Qta Montezelos	15h45					
			16h30	Qta Montezelos	16h25		
			16h55	Qta Montezelos	16h45		
						17h05	Qta Montezelos
17h20	Qta Montezelos	17h25					
17h45	Borbela Largo	18h05					
			17h50	Qta Montezelos	17h45		
			18h35	Qta Montezelos	18h25		
						18h45	Qta Montezelos
19h00	Qta Montezelos	19h05					
			19h30	Qta Montezelos	19h25		
			19h50	Qta Montezelos	19h45		
						20h14*	UTAD Livraria
			20h15	Qta Montezelos	20h05		
						20h25	Qta Montezelos
						20h45	Qta Montezelos

Observações:

* Serviço(s) por prolongamento de outro(s) já existente(s).



L6, IDA							
Atraso de serviços			Antecipação de serviços			Novo serviço	Remoção de serviço
Em vigor	Paragem inicial	PO	Em vigor	Paragem inicial	PO		
17h45	Mouços	17h50					
Observações:							
-							
L6, VOLTA							
Atraso de serviços			Antecipação de serviços			Novo serviço	Remoção de serviço
Em vigor	Paragem inicial	PO	Em vigor	Paragem inicial	PO		
			08h00	Terminal Rodov	07h55		
			17h00	Terminal Rodov	16h50		
Observações:							
-							

L7							
Atraso de serviços			Antecipação de serviços			Novo serviço	Remoção de serviço
Em vigor	Paragem inicial	PO	Em vigor	Paragem inicial	PO		
						08h20 Mercado Lat	
						18h35 Mercado Lat	
						14h00, A S Mercado Lat	
						14h40, A S Mercado Lat	
						15h20, A S Mercado Lat	
Observações:							
Foi eliminada a distinção entre horário E e FE (dias úteis)							

L13, IDA							
Atraso de serviços			Antecipação de serviços			Novo serviço	Remoção de serviço
Em vigor	Paragem inicial	PO	Em vigor	Paragem inicial	PO		
			11h50	Pomarelhos	11h45		
07h18**	Torquada X	07h20					
12h38**	Torquada X	12h40					
14h28**	Torquada X	14h30					
07h18**	Torquada X	07h20					
12h00**	Torquada X	12h02					
Observações:							
**Com agravamento do atraso ao longo do percurso							
L13, VOLTA							
Atraso de serviços			Antecipação de serviços			Novo serviço	Remoção de serviço
Em vigor	Paragem inicial	PO	Em vigor	Paragem inicial	PO		
13h20**	Terminal Rodv.	13h35	11h20	Terminal Rodv.	11h00		
11h06**	R. Nova das Bot.	11h07					
18h36**	R. Nova das Bot.	18h37					
Observações:							
**Com agravamento do atraso ao longo do percurso							

L14, IDA							
Atraso de serviços			Antecipação de serviços			Novo serviço	Remoção de serviço
Em vigor	Paragem inicial	PO	Em vigor	Paragem inicial	PO		
			08h02	Terminal Rodv	07h54		
Observações:							
-							
L14, VOLTA							
Atraso de serviços			Antecipação de serviços			Novo serviço	Remoção de serviço
Em vigor	Paragem inicial	PO	Em vigor	Paragem inicial	PO		
12h20	Terminal Rodv	12h30					
			18h50	Arrabães	18h42		
Observações:							
-							



28
Amador

L21, IDA							
Atraso de serviços			Antecipação de serviços			Novo serviço	Remoção de serviço
Em vigor	Paragem inicial	PO	Em vigor	Paragem inicial	PO		
-	-	-	-	-	-	-	-
Observações:							
-							

L21, VOLTA							
Atraso de serviços			Antecipação de serviços			Novo serviço	Remoção de serviço
Em vigor	Paragem inicial	PO	Em vigor	Paragem inicial	PO		
17h00	Terminal Rodov.	16h50	-	-	-	-	-
Observações:							
-							

L22, IDA							
Atraso de serviços			Antecipação de serviços			Novo serviço	Remoção de serviço
Em vigor	Paragem inicial	PO	Em vigor	Paragem inicial	PO		
18h20	Vila Nova Cima	18h15	-	-	-	08h30 Vila Nova Cima	-
Observações:							
É alterado o percurso a partir de Av. A. Barrigas até Qta das Botelhas							
L22, VOLTA							
Atraso de serviços			Antecipação de serviços			Novo serviço	Remoção de serviço
Em vigor	Paragem inicial	PO	Em vigor	Paragem inicial	PO		
-	-	-	-	-	-	-	-
Observações:							
É alterado o percurso a partir de Qta das Botelhas até Av. A. Barrigas, com atraso de 02 min a partir da Qta das Botelhas até ao fim do percurso							

L31, IDA							
Atraso de serviços			Antecipação de serviços			Novo serviço	Remoção de serviço
Em vigor	Paragem inicial	PO	Em vigor	Paragem inicial	PO		
-	-	-	11h45	Galafura	11h40	-	-
-	-	-	14h45	Galafura	14h40	-	-
-	-	-	17h55	Al. Grasse I	17h54	-	17h51** Escolas Araucária
Observações:							
** Por redução em parte do serviço.							
L31, VOLTA							
Atraso de serviços			Antecipação de serviços			Novo serviço	Remoção de serviço
Em vigor	Paragem inicial	PO	Em vigor	Paragem inicial	PO		
08h15	Terminal Rodov	08h25	-	-	-	-	-
Observações:							
-							

L32, IDA							
Atraso de serviços			Antecipação de serviços			Novo serviço	Remoção de serviço
Em vigor	Paragem inicial	PO	Em vigor	Paragem inicial	PO		
-	-	-	-	-	-	-	-
Observações:							
-							
L32, VOLTA							
Atraso de serviços			Antecipação de serviços			Novo serviço	Remoção de serviço
Em vigor	Paragem inicial	PO	Em vigor	Paragem inicial	PO		
-	-	-	08h30, FE	Terminal Rodov	08h20	-	-
Observações:							
-							



L41, IDA							Novo serviço	Remoção de serviço
Atraso de serviços			Antecipação de serviços					
Em vigor	Paragem inicial	PO	Em vigor	Paragem inicial	PO			
			07h20	Lamas de Olo	07h15			
			07h20, FE	Lamas de Olo	07h15			
Observações:								
-								

L41, VOLTA							Novo serviço	Remoção de serviço
Atraso de serviços			Antecipação de serviços					
Em vigor	Paragem inicial	PO	Em vigor	Paragem inicial	PO			
Observações:								
-								

L42, IDA							Novo serviço	Remoção de serviço
Atraso de serviços			Antecipação de serviços					
Em vigor	Paragem inicial	PO	Em vigor	Paragem inicial	PO			
			07h30	Testeira	07h25			
12h45	Prado	12h47						
14h10	Prado	14h12						
			08h20, FE	Testeira	08h15			
13h50, FE	Prado	13h52						
18h15, FE	Prado	18h17						
Observações:								
-								

L42, VOLTA							Novo serviço	Remoção de serviço
Atraso de serviços			Antecipação de serviços					
Em vigor	Paragem inicial	PO	Em vigor	Paragem inicial	PO			
			07h55	Terminal Rodv.	07h50			
Observações:								
A partir da Igreja Nossa Sra da Conceição a operação prevê uma antecipação de todos os serviços.								

L51, IDA							Novo serviço	Remoção de serviço
Atraso de serviços			Antecipação de serviços					
Em vigor	Paragem inicial	PO	Em vigor	Paragem inicial	PO			
17h45, FE	Ludares	17h50						
Observações:								
-								

L51, VOLTA							Novo serviço	Remoção de serviço
Atraso de serviços			Antecipação de serviços					
Em vigor	Paragem inicial	PO	Em vigor	Paragem inicial	PO			
17h20, FE	Terminal Rodov	17h25						
Observações:								
-								

L103, IDA							Novo serviço	Remoção de serviço
Atraso de serviços			Antecipação de serviços					
Em vigor	Paragem inicial	PO	Em vigor	Paragem inicial	PO			
Observações:								
-								

L103, VOLTA							Novo serviço	Remoção de serviço
Atraso de serviços			Antecipação de serviços					
Em vigor	Paragem inicial	PO	Em vigor	Paragem inicial	PO			
			17h30	Mouós (CE)	17h25			
Observações:								
-								



L105, IDA							
Atraso de serviços			Antecipação de serviços			Novo serviço	Remoção de serviço
Em vigor	Paragem inicial	PO	Em vigor	Paragem inicial	PO		
-	-	-	-	-	-	-	-
Observações:							
-							
L105, VOLTA							
Atraso de serviços			Antecipação de serviços			Novo serviço	Remoção de serviço
Em vigor	Paragem inicial	PO	Em vigor	Paragem inicial	PO		
-	-	-	17h30	Mourós (CE)	17h25	-	-
Observações:							
-							

Nas linhas L5, LN, L11, L12, L15, L106, L107 e nas linhas praticadas no âmbito do transporte flexível não foi identificada qualquer alteração entre o que é atualmente praticado e o proposto pelo Operador.

PARECER EMITIDO PELA DIVISÃO DE EDUCAÇÃO, DESPORTO E JUVENTUDE DO MUNICÍPIO

RE: horários 23/24 TUVR II - PO

Alberto Moura

ter, 12/09/2023 15:52

Para: Rita Mendes <rita.mendes@cm-vilareal.pt>

Boa tarde,

Aguardo o início das aulas para o reajuste/correção dos horários dos transportes escolares no âmbito da Rede Municipal TE para o ano letivo 2023/2024;

Início previsto para 18 de setembro 2023;

Com os melhores cumprimentos,

Alberto Moura

Coordenador Técnico CMVR

Divisão Educação, Desporto e Juventude

Telemóvel _ 965124681

Telefone CMVR_ 259 308 100



LOCAL: Loteamento Quinta dos Cedros
 ESCALA: 1/750
 DATA: Set. 2023
 CONTEÚDO: Planta da Rede Viária

R. dos Fundadores do Circo de Vila Rica

R. do Trás

R. do Trás

R. do Trás

R. do Trás

R. do Trás

2023



PROTOCOLO DE GESTÃO E MANUTENÇÃO DAS INSTALAÇÕES DESPORTIVAS DO “CAMPO DE FUTEBOL DO CALVÁRIO” ENTRE O MUNICÍPIO DE VILA REAL E O SPORT CLUBE DE VILA REAL

Considerando que:

- a. O Campo de futebol do Calvário – é um espaço de prática desportiva com nome e tradição no panorama futebolístico regional e nacional;
- b. A reabilitação do Campo de futebol do Calvário é uma realidade e que a dinamização, organização e participação em eventos desportivos tais como campeonatos nacionais e regionais de futebol são uma mais valia para o Município e suas gentes;
- c. A reabilitação desta infraestrutura desportiva dará uma nova vida aquele espaço, tornando-o útil para o desenvolvimento do futebol de formação desportiva, da competição federada e de eventos desportivos de relevante interesse municipal;
- d. O Município de Vila Real tem competências no âmbito do apoio às atividades desportivas de acordo com o estipulado no nº 2 do artigo 23º do Anexo I a Lei nº 75/2013, de 12 de Setembro, conjugado com a Lei nº 5/2007 de 16 de Janeiro (Lei de Bases da Atividade Física e do Desporto);
- e. O princípio da igualdade previsto no artigo 7º do código de procedimento administrativo impõe ao município a promoção da igualdade no acesso aos equipamentos existentes no concelho.
- f. O Município de Vila Real e o Sport Clube de Vila Real reconhecem vantagens, para ambas as entidades, da concretização desta parceria;

Entre:

O Município de Vila Real, representado neste ato pelo seu Presidente, Rui Jorge Cordeiro Gonçalves dos Santos, adiante designado como primeiro outorgante.

O Sport Clube de Vila Real doravante designado por SCVR, neste ato representado pelo seu Presidente, Francisco Carvalho, na qualidade de segundo outorgante;



É celebrado o presente Protocolo de Parceria, ao qual obriga nos termos das cláusulas seguintes, os dois outorgantes, que aceitam e se obrigam a cumprir:

Cláusula 1ª

(Objeto)

1. O presente protocolo de gestão e manutenção tem como objeto protocolar entre o Primeiro Outorgante e o Segundo Outorgante, a utilização, gestão e manutenção do Campo de futebol do Calvário.

Cláusula 2ª

(Obrigações do SCVR)

O SCVR compromete-se a:

1. Respeitar e cumprir com as Normas de Cedência e Funcionamento das instalações desportivas em vigor;
2. Assegurar os encargos de manutenção, gestão e conservação da infraestrutura;
3. Desenvolver, com a população, atividades que possibilitem promover, divulgar e aumentar o nº de praticantes da modalidade no concelho;
4. Dinamizar a sua escola de futebol, bem como a formação de atletas;
5. Colaborar com o Município de Vila Real na realização de eventos / torneios no Campo de Futebol do Calvário;
6. Apresentar, anualmente, o Plano de Atividades e respetivo Relatório;
7. Assegurar, pelos seus meios, a abertura e o encerramento das instalações desportivas em causa;
8. Assegurar a vigilância do espaço de modo a que a mesma não seja utilizada para atividades diferentes daquelas para as quais foi construído.
9. Assegurar a segurança e vigilância dos praticantes durante as atividades por si desenvolvidas;
10. Referenciar, em todos os materiais gráficos editados e/ou outras formas de divulgação e promoção do projeto, o apoio do Município de Vila Real;



Cláusula 3ª

(Obrigações do MVR)

O Município de Vila Real compromete-se a:

1. Ceder o Campo de futebol do Calvário – ao SCVR para dinamização do mesmo e a concretização do respetivo plano de atividades, nomeadamente o desenvolvimento da formação desportiva;
2. Comparticipar financeiramente com a atribuição de uma verba de 15.000,00€ (quinze mil euros) em cada época desportiva, por forma a assegurar o cumprimento do previsto no ponto dois da cláusula segunda.

Cláusula 4ª

(Incumprimento e resolução do protocolo)

1. O incumprimento, por uma das partes, dos deveres resultantes do presente protocolo confere às outras partes o direito de resolver o protocolo nos termos gerais de direito com base no seu incumprimento pela outra parte.

Cláusula 5ª

(Período de vigência e denúncia do protocolo)

1. O presente protocolo tem início após a assinatura do protocolo de cooperação estando em vigência até final da presente época desportiva.
2. Após a avaliação deste projeto, pelas duas entidades, no final de cada época desportiva, o presente protocolo poderá ser alvo de renovação por mais uma época desportiva ou ainda ser alvo de revisão ou revogação;



Cláusula 6ª

(Comunicação das partes)

1. O presente protocolo representa na íntegra o acordo entre os outorgantes no que respeita ao objeto.
2. Quaisquer alterações ao presente protocolo só são válidas desde que constem de documento escrito assinado por ambas as partes.
3. Celebrado, em Vila Real, no dia ____ de _____ em 2023, dois exemplares que se destinam um a cada uma das partes, sendo cada um deles considerado como um original, apesar de constituírem os dois um único e o mesmo instrumento.

Vila Real, ____ de _____, 2023

Pelo 1º Outorgante:

O Presidente do Município de Vila Real

Rui Jorge Cordeiro Gonçalves dos Santos

Pelo 2º Outorgante:

O Presidente do Sport Clube de Vila Real

Francisco Carvalho



PROCOLO DE GESTÃO E MANUTENÇÃO DAS INSTALAÇÕES DESPORTIVAS DO “CAMPO PELADO DA UTAD” ENTRE O MUNICÍPIO DE VILA REAL E A ASSOCIAÇÃO DESPORTIVA E CULTURAL DA ESCOLA DIOGO CÃO

Considerando que:

- a. O Campo de Futebol Pelado da UTAD – é um espaço de prática desportiva com elevado potencial na componente de formação desportiva;
- b. A reabilitação do Campo de Futebol Pelado da UTAD é uma realidade e que a dinamização, organização e participação em eventos desportivos tais como campeonatos nacionais e regionais de futebol são uma mais valia para o Município e suas gentes;
- c. A reabilitação desta infraestrutura desportiva dará uma nova vida aquele espaço, tornando-o útil para o desenvolvimento do futebol de formação desportiva, da competição federada e de eventos desportivos de relevante interesse municipal;
- d. O Município de Vila Real tem competências no âmbito do apoio às atividades desportivas de acordo com o estipulado no nº 2 do artigo 23º do Anexo I a Lei nº 75/2013, de 12 de Setembro, conjugado com a Lei nº 5/2007 de 16 de Janeiro (Lei de Bases da Atividade Física e do Desporto);
- e. O princípio da igualdade previsto no artigo 7º do código de procedimento administrativo impõe ao município a promoção da igualdade no acesso aos equipamentos existentes no concelho.
- f. O Município de Vila Real e o Associação Desportiva e Cultural da Escola Diogo Cão reconhecem vantagens, para ambas as entidades, da concretização desta parceria;

Entre:

O Município de Vila Real, representado neste ato pelo seu Presidente, Rui Jorge Cordeiro Gonçalves dos Santos, adiante designado como primeiro outorgante.

E a Associação Desportiva e Cultural da Escola Diogo Cão, doravante designado por ADCE Diogo Cão, neste ato representado pelo seu Presidente, Marco Magalhães, na qualidade de segundo outorgante;



É celebrado o presente Protocolo de Parceria, ao qual obriga nos termos das cláusulas seguintes, os dois outorgantes, que aceitam e se obrigam a cumprir:

Cláusula 1ª

(Objeto)

1. O presente protocolo de gestão e manutenção tem como objeto protocolar entre o Primeiro Outorgante e o Segundo Outorgante, a utilização, gestão e manutenção do Campo de Futebol Pelado da UTAD.

Cláusula 2ª

(Obrigações do ADCE Diogo Cão)

O ADCE Diogo Cão compromete-se a:

1. Respeitar e cumprir com as Normas de Cedência e Funcionamento das instalações desportivas em vigor;
2. Assegurar os encargos de manutenção, gestão e conservação da infraestrutura;
3. Desenvolver, com a população, atividades que possibilitem promover, divulgar e aumentar o nº de praticantes da modalidade no concelho;
4. Dinamizar a sua escola de futebol, bem como a formação de atletas;
5. Colaborar com o Município de Vila Real na realização de eventos / torneios no Campo de Futebol Pelado da UTAD;
6. Apresentar, anualmente, o Plano de Atividades e respetivo Relatório;
7. Assegurar, pelos seus meios, a abertura e o encerramento das instalações desportivas em causa;
8. Assegurar a vigilância do espaço de modo a que a mesma não seja utilizada para atividades diferentes daquelas para as quais foi construído.
9. Assegurar a segurança e vigilância dos praticantes durante as atividades por si desenvolvidas;
10. Referenciar, em todos os materiais gráficos editados e/ou outras formas de divulgação e promoção do projeto, o apoio do Município de Vila Real.



Cláusula 3ª

(Obrigações do MVR)

O Município de Vila Real compromete-se a:

1. Ceder o Campo de Futebol Pelado da UTAD – à ADCE Diogo Cão para dinamização do mesmo e a concretização do respetivo plano de atividades, nomeadamente o desenvolvimento da formação desportiva;
2. Participar financeiramente com a atribuição de uma verba de 7.500,00€ (sete mil e quinhentos euros) em cada época desportiva, por forma a assegurar o cumprimento do previsto no ponto dois da cláusula segunda.

Cláusula 4ª

(Incumprimento e resolução do protocolo)

1. O incumprimento, por uma das partes, dos deveres resultantes do presente protocolo confere às outras partes o direito de resolver o protocolo nos termos gerais de direito com base no seu incumprimento pela outra parte.

Cláusula 5ª

(Período de vigência e denúncia do protocolo)

1. O presente protocolo tem início após a assinatura do protocolo de cooperação estando em vigência até final da presente época desportiva.
2. Após a avaliação deste projeto, pelas duas entidades, no final de cada época desportiva, o presente protocolo poderá ser alvo de renovação por mais uma época desportiva ou ainda ser alvo de revisão ou revogação;



Cláusula 6^a

(Comunicação das partes)

1. O presente protocolo representa na íntegra o acordo entre os outorgantes no que respeita ao objeto.
2. Quaisquer alterações ao presente protocolo só são válidas desde que constem de documento escrito assinado por ambas as partes.
3. Celebrado, em Vila Real, no dia ____ de _____ em 2023, dois exemplares que se destinam um a cada uma das partes, sendo cada um deles considerado como um original, apesar de constituírem os dois um único e o mesmo instrumento.

Vila Real, ____ de _____, 2023

Pelo 1º Outorgante:

O Presidente do Município de Vila Real

Rui Jorge Cordeiro Gonçalves dos Santos

Pelo 2º Outorgante:

O Presidente da Associação Desportiva e Cultural da Escola Diogo Cão

Marco Magalhães



PROCOLO DE GESTÃO E MANUTENÇÃO DAS INSTALAÇÕES DESPORTIVAS DO “ESTÁDIO DO CRUZEIRO” ENTRE O MUNICÍPIO DE VILA REAL E A ASSOCIAÇÃO DESPORTIVA E CULTURAL DE CONSTANTIM

Considerando que:

- a. O Estádio do Cruzeiro – é um espaço de prática desportiva com nome e tradição no panorama futebolístico regional;
- b. A reabilitação do Estádio do Cruzeiro é uma realidade e que a dinamização, organização e participação em eventos desportivos tais como campeonatos nacionais e regionais de futebol são uma mais-valia para o Município e suas gentes;
- c. A reabilitação desta infraestrutura desportiva dará uma nova vida aquele espaço, tornando-o útil para o desenvolvimento do futebol de formação desportiva, da competição federada e de eventos desportivos de relevante interesse municipal;
- d. O Município de Vila Real tem competências no âmbito do apoio às atividades desportivas de acordo com o estipulado no nº 2 do artigo 23º do Anexo I a Lei nº 75/2013, de 12 de Setembro, conjugado com a Lei nº 5/2007 de 16 de Janeiro (Lei de Bases da Atividade Física e do Desporto);
- e. O princípio da igualdade previsto no artigo 7º do código de procedimento administrativo impõe ao município a promoção da igualdade no acesso aos equipamentos existentes no concelho.
- f. O Município de Vila Real e a Associação Desportiva e Cultural de Constantim reconhecem vantagens, para ambas as entidades, da concretização desta parceria;

Entre:

O Município de Vila Real, representado neste ato pelo seu Presidente, Rui Jorge Cordeiro Gonçalves dos Santos, adiante designado como primeiro outorgante.

A Associação Desportiva e Cultural de Constantim doravante designado por ADCC, neste ato representado pelo seu Presidente, Rui Soares, na qualidade de segundo outorgante;



É celebrado o presente Protocolo de Parceria, ao qual obriga nos termos das cláusulas seguintes, os dois outorgantes, que aceitam e se obrigam a cumprir:

Cláusula 1ª

(Objeto)

1. O presente protocolo de gestão e manutenção tem como objeto protocolar entre o Primeiro Outorgante e o Segundo Outorgante, a utilização, gestão e manutenção do Estádio do Cruzeiro.

Cláusula 2ª

(Obrigações da ADCC)

A ADCC compromete-se a:

1. Respeitar e cumprir com as Normas de Cedência e Funcionamento das instalações desportivas em vigor;
2. Assegurar os encargos de manutenção, gestão e conservação da infraestrutura;
3. Desenvolver, com a população, atividades que possibilitem promover, divulgar e aumentar o nº de praticantes da modalidade no concelho;
4. Dinamizar a sua escola de futebol, bem como a formação de atletas;
5. Colaborar com o Município de Vila Real na realização de eventos / torneios no Estádio do Cruzeiro;
6. Apresentar, anualmente, o Plano de Atividades e respetivo Relatório;
7. Assegurar, pelos seus meios, a abertura e o encerramento das instalações desportivas em causa;
8. Assegurar a vigilância do espaço de modo a que a mesma não seja utilizada para atividades diferentes daquelas para as quais foi construído.
9. Assegurar a segurança e vigilância dos praticantes durante as atividades por si desenvolvidas;
10. Referenciar, em todos os materiais gráficos editados e/ou outras formas de divulgação e promoção do projeto, o apoio do Município de Vila Real;



Cláusula 3ª

(Obrigações do MVR)

O Município de Vila Real compromete-se a:

1. Ceder o Estádio do Cruzeiro – à ADCC para dinamização do mesmo e a concretização do respetivo plano de atividades, nomeadamente o desenvolvimento da formação desportiva;
2. Comparticipar financeiramente com a atribuição de uma verba de 7.500,00€ (sete mil e quinhentos euros) em cada época desportiva; por forma a assegurar o cumprimento do previsto no ponto dois da cláusula segunda.

Cláusula 4ª

(Incumprimento e resolução do protocolo)

1. O incumprimento, por uma das partes, dos deveres resultantes do presente protocolo confere às outras partes o direito de resolver o protocolo nos termos gerais de direito com base no seu incumprimento pela outra parte.

Cláusula 5ª

(Período de vigência e denúncia do protocolo)

1. O presente protocolo tem início após a assinatura do protocolo de cooperação estando em vigência até final da presente época desportiva (2022/2023);
2. Após a avaliação deste projeto, pelas duas entidades, no final de cada época desportiva, o presente protocolo poderá ser alvo de renovação por mais uma época desportiva ou ainda ser alvo de revisão ou revogação;



Cláusula 6^a

(Comunicação das partes)

1. O presente protocolo representa na íntegra o acordo entre os outorgantes no que respeita ao objeto.
2. Quaisquer alterações ao presente protocolo só são válidas desde que constem de documento escrito assinado por ambas as partes.
3. Celebrado, em Vila Real, no dia ____ de Outubro de 2023, dois exemplares que se destinam um a cada uma das partes, sendo cada um deles considerado como um original, apesar de constituírem os dois um único e o mesmo instrumento.

Vila Real, ____ de Outubro 2023

Pelo 1º Outorgante:

O Presidente do Município de Vila Real

Rui Jorge Cordeiro Gonçalves dos Santos

Pelo 2º Outorgante:

O Presidente da Associação Desportiva e Cultural de Constantim

Rui Soares



PROCOLO DE GESTÃO E MANUTENÇÃO DAS INSTALAÇÕES DESPORTIVAS DO “ESTÁDIO MARIA DE LURDES AMARAL” ENTRE O MUNICÍPIO DE VILA REAL E O ABAMBRES SPORT CLUBE

Considerando que:

- a. O Estádio Maria de Lurdes Amaral – é um espaço de prática desportiva com nome e tradição no panorama futebolístico regional;
- b. A reabilitação do Estádio Maria de Lurdes Amaral é uma realidade e que a dinamização, organização e participação em eventos desportivos tais como campeonatos nacionais e regionais de futebol são uma mais valia para o Município e suas gentes;
- c. A reabilitação desta infraestrutura desportiva dará uma nova vida aquele espaço, tornando-o útil para o desenvolvimento do futebol de formação desportiva, da competição federada e de eventos desportivos de relevante interesse municipal;
- d. O Município de Vila Real tem competências no âmbito do apoio às atividades desportivas de acordo com o estipulado no nº 2 do artigo 23º do Anexo I a Lei nº 75/2013, de 12 de Setembro, conjugado com a Lei nº 5/2007 de 16 de Janeiro (Lei de Bases da Atividade Física e do Desporto);
- e. O princípio da igualdade previsto no artigo 7º do código de procedimento administrativo impõe ao município a promoção da igualdade no acesso aos equipamentos existentes no concelho.
- f. O Município de Vila Real e o Abambres Sport Clube reconhecem vantagens, para ambas as entidades, da concretização desta parceria;

Entre:

O Município de Vila Real, representado neste ato pelo seu Presidente, Rui Jorge Cordeiro Gonçalves dos Santos, adiante designado como primeiro outorgante.

O Abambres Sport Clube doravante designado por ASC, neste ato representado pelo seu Presidente, Artur Ribeiro, na qualidade de segundo outorgante;

É celebrado o presente Protocolo de Parceria, ao qual obriga nos termos das cláusulas seguintes, os dois outorgantes, que aceitam e se obrigam a cumprir:



Cláusula 1ª

(Objeto)

1. O presente protocolo de gestão e manutenção tem como objeto protocolar entre o Primeiro Outorgante e o Segundo Outorgante, a utilização, gestão e manutenção do Estádio Maria de Lurdes Amaral.

Cláusula 2ª

(Obrigações do ASC)

O ASC compromete-se a:

1. Respeitar e cumprir com as Normas de Cedência e Funcionamento das instalações desportivas em vigor;
2. Assegurar os encargos de manutenção, gestão e conservação da infraestrutura;
3. Desenvolver, com a população, atividades que possibilitem promover, divulgar e aumentar o nº de praticantes da modalidade no concelho;
4. Dinamizar a sua escola de futebol, bem como a formação de atletas;
5. Colaborar com o Município de Vila Real na realização de eventos / torneios no Estádio Maria de Lurdes Amaral;
6. Apresentar, anualmente, o Plano de Atividades e respetivo Relatório;
7. Assegurar, pelos seus meios, a abertura e o encerramento das instalações desportivas em causa;
8. Assegurar a vigilância do espaço de modo a que a mesma não seja utilizada para atividades diferentes daquelas para as quais foi construído.
9. Assegurar a segurança e vigilância dos praticantes durante as atividades por si desenvolvidas;
10. Referenciar, em todos os materiais gráficos editados e/ou outras formas de divulgação e promoção do projeto, o apoio do Município de Vila Real;



Cláusula 3ª

(Obrigações do MVR)

O Município de Vila Real compromete-se a:

1. Ceder o Estádio Maria de Lurdes Amaral – ao ASC para dinamização do mesmo e a concretização do respetivo plano de atividades, nomeadamente o desenvolvimento da formação desportiva;
2. Comparticipar financeiramente com a atribuição de uma verba de 15.000,00€ (quinze mil euros) em cada época desportiva; por forma a assegurar o cumprimento do previsto no ponto dois da cláusula segunda.

Cláusula 4ª

(Incumprimento e resolução do protocolo)

1. O incumprimento, por uma das partes, dos deveres resultantes do presente protocolo confere às outras partes o direito de resolver o protocolo nos termos gerais de direito com base no seu incumprimento pela outra parte.

Cláusula 5ª

(Período de vigência e denúncia do protocolo)

1. O presente protocolo tem início após a assinatura do protocolo de cooperação estando em vigência até final da presente época desportiva.
2. Após a avaliação deste projeto, pelas duas entidades, no final de cada época desportiva, o presente protocolo poderá ser alvo de renovação por mais uma época desportiva ou ainda ser alvo de revisão ou revogação;



Cláusula 6ª

(Comunicação das partes)

1. O presente protocolo representa na íntegra o acordo entre os outorgantes no que respeita ao objeto.
2. Quaisquer alterações ao presente protocolo só são válidas desde que constem de documento escrito assinado por ambas as partes.
3. Celebrado, em Vila Real, no dia ____ de _____ em 2023, dois exemplares que se destinam um a cada uma das partes, sendo cada um deles considerado como um original, apesar de constituírem os dois um único e o mesmo instrumento.

Vila Real, ____ de _____, 2023

Pelo 1º Outorgante:

O Presidente do Município de Vila Real

Rui Jorge Cordeiro Gonçalves dos Santos

Pelo 2º Outorgante:

O Presidente do Abambres Sport Clube

Artur Ribeiro



Associação de Modalidade / Instituição	Nº de Galardoado s	Atleta	Técnico	Dirigente	Árbitro / Juiz	Coletividade	
Ass. de Andebol	3	_____	Pedro Cardoso	David Vasques Almeida	-----	Grupo Desportivo Bairro Latino	
Ass. de Basquetebol	5	Maria Rita Silva Teixeira	Carlos Areias	Paulo Pimentel	Bárbara Pimentel	A.D.C.Escola Diogo Cão	
Ass. Ciclismo	5	Luís Lameira	Duarte Nuno Rocha Ferreira	José Manuel Magalhães	Paulo Fernando Barreira	Clube BTT Os Geadas	
Ass. Atletismo	2	Sandra Filipa Silva Nunes	_____	_____	Sérgio Fernandes Ribeiro	_____	
Ass. Ginástica	5	Classe de Representação II	Patrícia Barrias	Sónia Silva	Helena Andrade	CA Araucária	
Ass. Tênis de Mesa	2	Carlos Gonçalves	_____	Rodrigo Costa	_____	_____	
Ass. Reg. Natação do Nordeste	5	Ana Margarida Guedes	João Pereira Matos	Luís Carlos Pinto	Tomás Pires Martins	Ginásio Clube de Vila Real	
Ass. Karaté	4	Henrique Carvalho	João Capela	Rui Matos	_____	Akademia de Karaté	
Ass. Futebol	5	Margarida Carvalho	Fernando Parente	Cândido Machado	Rui Silva	ADC Escola Diogo Cão	
Ass. Taekwondo	4	Matilde Coutinho	_____	António Alves	Gonçalo Lameiras	Taekwondo Clube de Vila Real	
Ass. Voleibol de Três - os - montes	5	Francisca Veríssimo	Paula Machado	Cândido Machado	Paulo Barreira	Sport Clube de Vila Real	
APC							
INATEL	_____	_____	_____	_____	_____	_____	
DE	_____	_____	_____	_____	_____	_____	
Propostos pela Organização (Entrega Sr. Presidente e Vereador)		 Automobilismo					
		António Carlos Borges Conceição - Campeão de Portugal de Velocidade de Legends Absoluto e L90. Daniel Filipe Rodrigues Teixeira -Campeão de Portugal de Velocidade- Super Cars Endurance TCR. Joaquim Belmiro Alves de Oliveira Teixeira - Campeão de Portugal de Montanha JC Group-Divisão Turismo 2 e Vice-campeão de Portugal de Montanha Turismos. Luís Pedro Abrunhosa Alves - Vencedor do Troféu de Portugal KIA Cup CEED GT. Manuel Pedrosa Correia Fernandes - Vencedor do Troféu de Portugal KIA Cup PICANTO GT.					



		<p style="text-align: center;">Outros</p>
	8	<p>Luís Fontinha – Futsal Deficiência intelectual - medalha de ouro no Global Games 2023, Federação Internacional para Atletas com Deficiência Intelectual (VIRTUS)</p> <p>Norberto Mourão – Canoísta – Medalha de Ouro na categoria VL2, na distância de 200 m, na I Taça do Mundo em Szeged, na Hungria.</p> <p>António Fernandes Martinho – Pesca Desportiva - convocado para representar a Seleção Nacional (Sénior) nos próximos Campeonatos da Europa de Pesca Desportiva (Disciplina: Boia).</p>
Premio Carreira	1	Artur José Guedes Ribeiro
TOTAIS	54	



EDITAL Nº 52/2023

RUI JORGE CORDEIRO GONÇALVES DOS SANTOS, PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE VILA REAL-----

--- Nos termos e para efeitos do disposto no artigo n.º 56º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, se publicam as deliberações tomadas por esta Câmara Municipal na sua reunião ordinária nº 20/2023, de 18/09/2022 destinadas a ter eficácia externa, as quais constam da ata que se anexa. -----

-----Para constar se publicam este e outros de igual teor, nos locais de estilo. -----

-----Vila Real e Câmara Municipal, 18 de setembro de 2023.-----

O Presidente da Câmara Municipal,

(Rui Jorge Cordeiro Gonçalves dos Santos)





Certidão de afixação

Maria de Fátima Aguiar Gradiz Sanches, Coordenadora Técnica do Departamento Administrativo e Financeiro da Câmara Municipal de Vila Real, certifica que afixou nos lugares do costume, o Edital nº 52/2023 da Câmara Municipal de Vila Real, sobre a Ata nº 20/2023, de 18/09/2023 da reunião ordinária da Câmara Municipal.

Por ser verdade e para os devidos efeitos, passo a presente que assino e autêntico.

Vila Real, 25 de setembro de 2023

A Coordenadora Técnica,

