

Controlled
ZONE
Mon - Sat
8.30 am - 6.30 pm



P PUSH & PULL



16

Boas razões
para uma Gestão do estacionamento

PUSH&PULL - “Gestão do estacionamento e respetivos incentivos enquanto estratégias comprovadas e bem-sucedidas para um transporte urbano energeticamente eficiente.”

Principais objetivos do projeto **PUSH&PULL**:

- Poupar energia através de uma transferência modal do automóvel para outros modos mais sustentáveis;
- Ajudar as economias locais, encorajando uma abordagem mais racional e organizada do estacionamento; ajudar as cidades a poupar dinheiro evitando custos de construção de novos locais de estacionamento, e
- Capacitar interessados em implementar um sistema semelhante, oferecendo-lhes o conhecimento necessário para a resolução dos problemas do estacionamento e construindo também, argumentos políticos sustentados.

O projeto contempla a implementação de um Sistema de Gestão do estacionamento e mobilidade em 7 cidades e 1 universidade. A implementação deste sistema adotará como modelo base de financiamento, a utilização da receita obtida através do estacionamento, para financiar a mobilidade sustentável.

Esta publicação foi desenvolvida com base na recolha de informação a partir de estudos e publicações divulgadas pelos parceiros do projeto e outros, adaptando as respetivas descrições. Convidamo-los a usarem e seguirem este sistema. Sugerimos que adotem e transcrevam os conteúdos desta brochura e pedimos que indiquem e referenciem o website push-pull-parking.eu, aquando da utilização e disseminação dos respectivos conteúdos.

Esta brochura foi desenvolvida e redigida pelos seguintes elementos do projeto **PUSH&PULL**: Tom Rye, Giuliano Mingardo, Martina Hertel, Jörg Thiemann-Linden, Robert Pressl, Karl Heinz Posch e Marta Carvalho.

Contacto:

Robert PRESSL

E-Mail: pressl@fgm.at

Forschungsgesellschaft Mobilität FGM - Austrian Mobility Research AMOR

Edição: Janeiro de 2015



Uma vez que os automóveis particulares são utilizados, em média, apenas uma hora por dia, é fácil perceber que o tráfego estacionado carece de especial atenção. Todavia, a construção de grandes parques de estacionamento no destino, é dispendiosa e, muitas vezes, ambientalmente discutível. A abordagem mais inteligente será lidar com o estacionamento de uma forma mais eficiente, através de uma gestão racional. Há poucas áreas no desenvolvimento urbano e transportes, que contribuam com tantos benefícios para a qualidade de vida, alteração comportamental e transferência modal, como é o caso da Gestão do estacionamento.

Mas, esta questão raramente é discutida de forma racional no debate público. As análises e opiniões emocionais dos cidadãos e da comunicação social acabam, com muita frequência, por impedir os decisores de implementar uma política de transportes urbanos, inteligente e sustentável.

Esta brochura disponibiliza o conhecimento necessário para construir uma argumentação política sólida, de forma a reduzir os problemas de estacionamento e apoiar a sustentabilidade nos transportes. Deverá contribuir para fortalecer a posição de políticos e decisores e a adesão dos “opinion makers” (de que são exemplo, os jornalistas), face ao que poderá parecer, em primeira análise, uma decisão impopular, mas que, uma vez implementada se revela uma opção de organização e gestão do estacionamento na via pública ou em parques próprios, racional e sustentável.

A argumentação é construída através de factos e números, com uma imagem/diagrama e um texto explicativo de fácil entendimento e que sintetiza rapidamente os argumentos chave. Para abordar questões mais complexas, são fornecidos “links” para descrições mais detalhadas.

O projeto **PUSH&PULL** visa melhorar a mobilidade urbana nas cidades europeias, através da Gestão do espaço dedicado ao estacionamento, articulada com medidas de Gestão da mobilidade. Pela introdução de estacionamento pago, aumento das tarifas, redução ou limitação da oferta de estacionamentos ou implementação de medidas equivalentes, os condutores de automóvel serão “empurrados” ou pressionados para a utilização de modos de transportes mais sustentáveis. Ao mesmo tempo, a receita gerada pela gestão dos espaços de estacionamento pode ser utilizada para promover alternativas, “puxando” ou atraindo os utilizadores para deslocações em transportes públicos, a pé, de bicicleta ou noutro modo sustentável.

Esta abordagem é inovadora em várias cidades da Europa e tem um grande potencial de transferibilidade, i.é. de implementação noutras cidades. A capacidade de gerar receita inerente ao modelo base de financiamento - receita essa que poderá ser utilizada para financiar medidas de promoção de modos alternativos de transporte - é especialmente importante nesta época de crise económica.

Robert Pressl
Coordenador do projeto **PUSH&PULL**

Comparativo das medidas de pressão (push)

Gestão do estacionamento



- Bem aceite
- Rápida implementação
- Investimento reduzido

Cobrança de taxa por congestionamento



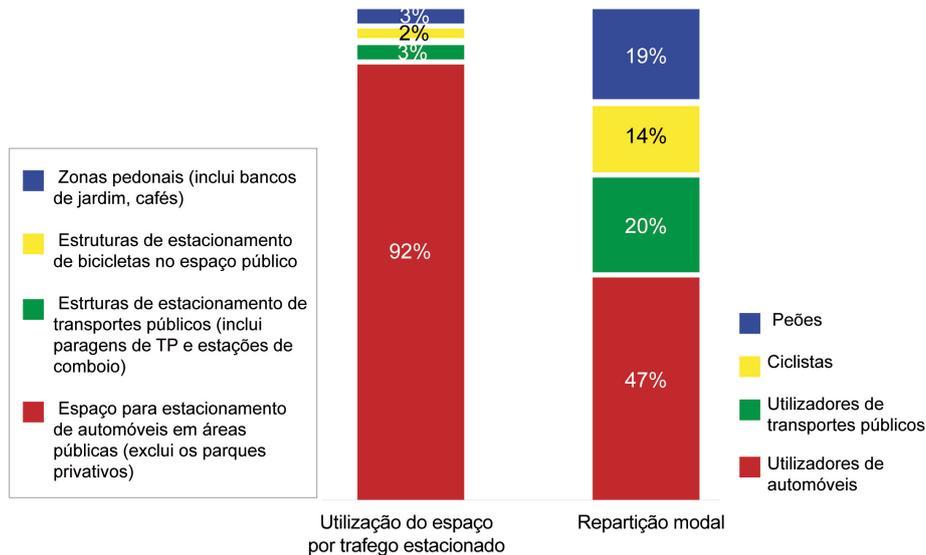
- Politicamente controversa
- Implementação de médio prazo
- Investimento elevado

Facto: a Gestão do estacionamento é fundamental para a Gestão da mobilidade urbana.

A maioria das deslocações de automóvel termina num lugar de estacionamento. Como tal, gerir os lugares para estacionar significa gerir o índice de utilização do automóvel e os congestionamentos. A Gestão do estacionamento apresenta duas claras vantagens, comparativamente às outras políticas de transporte dedicadas à gestão de utilização do automóvel:

- A gestão do estacionamento, em regra, não requer grandes investimentos, tais como novas infraestruturas rodoviárias ou acréscimo da oferta de transportes públicos, podendo inclusivamente ser implementada num espaço de tempo relativamente curto;
- A gestão do estacionamento já existe em quase todas as cidades de maior dimensão da Europa. Este facto aumenta a aceitabilidade das medidas de gestão do estacionamento comparativamente a outras novas formas de gerir a utilização do automóvel, como por exemplo, os sistemas de cobrança de taxa por congestionamento.

Utilização do espaço por tráfego estacionado e repartição modal em Graz, Áustria



Fonte: Austrian Mobility Research 2011 and City of Graz 2013

Facto: o espaço público tem um valor elevado e, como tal, deverá ser pago sempre que é usado para estacionamento.

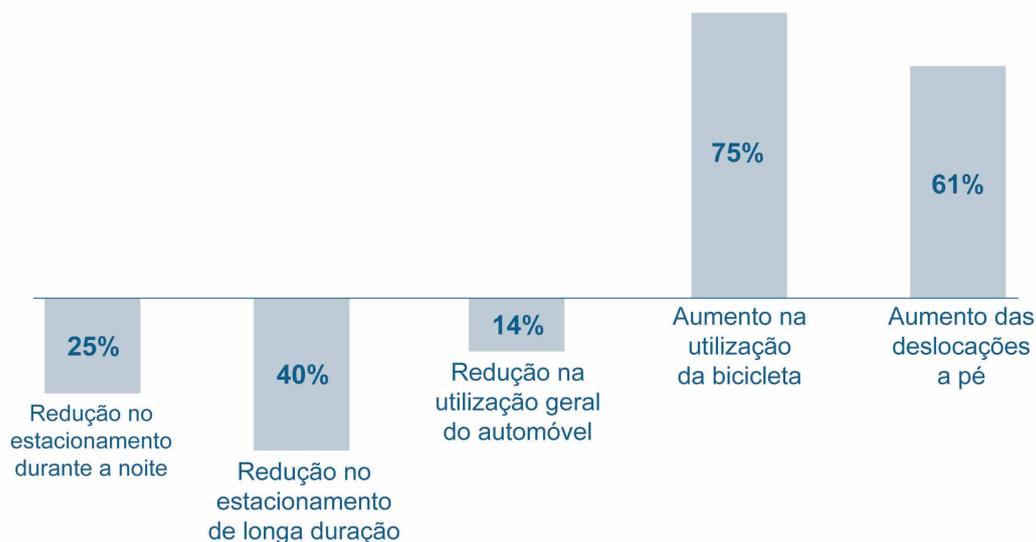
Cada lugar de estacionamento ocupa entre 15 m² e 30 m² e um condutor utiliza, em média, 2 a 5 lugares de estacionamento diferentes, por dia. Nas cidades europeias mais densas, um crescente número de cidadãos começa a questionar se a afetação do escasso espaço público existente ao estacionamento, é uma medida social sensata, e se o incentivo para a construção de estacionamentos em novos edifícios é uma boa solução (Fonte: Kodransky e Hermann, ITDP, 2011).

O espaço público, em áreas de elevado índice de construção, tem um valor mais elevado do ponto de vista social, económico e ambiental, caso seja utilizado para outros usos que não seja estacionamento automóvel gratuito. Tal como muitos outros bens coletivos raros, este espaço deve ser gerido em função do preço. Vários estudos mostraram que, por exemplo, a disponibilização de espaços verdes poderá ter um maior impacto no valor de um imóvel na cidade do que a disponibilização de estacionamento. Assim sendo, em geral, não deveria ser atribuído qualquer lugar gratuito para estacionamento no centro das cidades.

Um levantamento realizado em Graz, Áustria, relacionado com a utilização do espaço público por tráfego estacionado, mostrou que 92% é utilizado para estacionar automóveis (foram excluídos do estudo os estacionamentos privados e garagens). Apenas 2% é utilizado para estacionamento de bicicletas, 3% são áreas que podem ser consideradas como sendo para uso pedonal (incluindo bancos de jardim, cafés de rua, etc.) e 3% são dedicados aos transportes públicos (incluindo paragens de TP e estações de comboio). Este levantamento demonstra o incrível privilégio, de uso do espaço público que é dado ao estacionamento automóvel, em relação à repartição modal atual.

Ver também o estudo de caso em: "The Historical Compromise – The parking supply cap in Zurich, Switzerland" em http://push-pull-parking.eu/docs/file/cs07_push_measures_supplycapzurich.pdf

Resultados da Gestão ativa do estacionamento em Munique



Fonte: Kodransky e Hermann, ITDP, 2011

Facto: a Gestão do estacionamento contribui para uma melhor escolha modal e, assim, para uma melhor qualidade de vida.

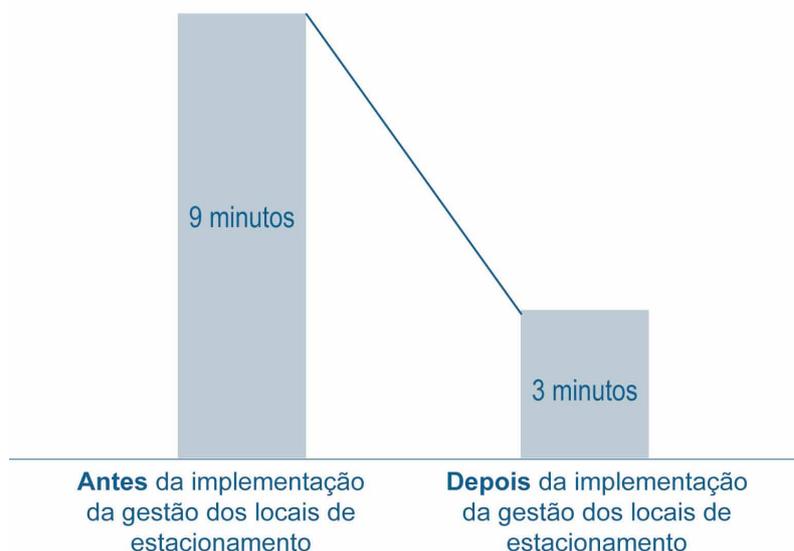
Uma política de oferta excessiva de estacionamento contribui para o congestionamento do tráfego e reduz a acessibilidade para todos os utilizadores: peões, ciclistas, utilizadores de transportes públicos ou condutores de automóveis. Ainda que a disponibilização de estacionamento adicional nas cidades tenha sido uma realidade ao longo dos anos, verifica-se que o congestionamento do tráfego tem vindo a agravar-se; este facto demonstra claramente a necessidade de uma gestão racional do estacionamento. A utilização de estratégias eficientes de gestão de estacionamento é a forma mais inteligente de lidar com as limitações de acessibilidade e com a escassez de espaço público.

No início dos anos noventa, a cidade de Munique começou a focar-se na gestão do estacionamento como forma de reduzir a utilização do automóvel no centro da cidade. Nessa altura, o congestionamento e o estacionamento de longa duração foram reconhecidos como fatores chave para a qualidade de vida. Foram introduzidas várias medidas; entre outras, foram selecionadas duas áreas residenciais com o objetivo de reduzir as circulações para estacionar (andar às voltas pelas ruas, à procura de um lugar vazio para estacionar). Após um estudo cuidadoso sobre a combinação correta entre estacionamento para visitantes e residencial, foi introduzida uma gestão de estacionamento ativa. Um ano mais tarde, os resultados foram surpreendentes: uma redução de 25% no estacionamento durante a noite, uma redução de 40% no estacionamento de longa duração, a procura de um lugar de estacionamento e o estacionamento ilegal foram praticamente eliminados. Em 2008, após quase uma década de gestão ativa, a utilização do automóvel em toda a área do interior da cidade diminuiu em 14%, a utilização da bicicleta aumentou em 75% e as deslocações pedonais aumentaram em cerca de 61% (Kodransky e Hermann, ITDP, 2011).

REDUZIR O TRÁFEGO NA PROCURA DE ESTACIONAMENTO!

4

Tempo médio para encontrar um lugar de estacionamento, Viena, distritos 6 a 9



Fonte: COST 342, 2005

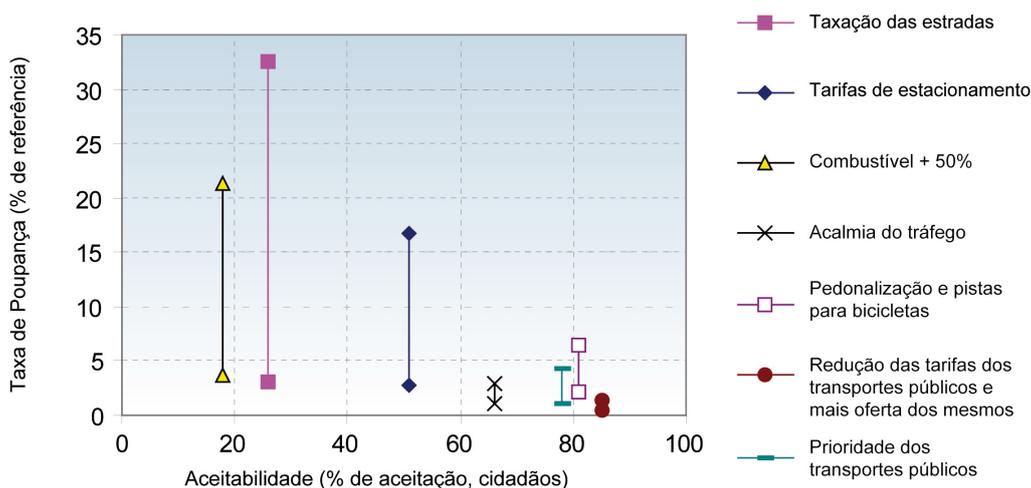
Facto: a Gestão do estacionamento induz menos tráfego, que circula, “à procura” de estacionamento!

A circulação à procura de estacionamento resulta, não só, em custos adicionais para os condutores (mais tempo e combustível) - mas gera também externalidades negativas para a sociedade, tais como mais poluição, ruído e acidentes. Os autores Kodransky e Hermann, ITDP, 2011 estimam que cerca de 50% do congestionamento do tráfego é causado por condutores que andam às voltas à procura de um lugar de estacionamento mais barato. As evidências sugerem que uma gestão ativa do estacionamento através de mecanismos económicos que harmonizem as tarifas de estacionamento na via pública e fora da via pública, em parques de estacionamento, pode reduzir as circulações à procura de estacionamento, de forma considerável.

Uma avaliação “ex-ante e ex-post” realizada nos distritos 6 a 9 de Viena, Austria, demonstrou um decréscimo do tráfego à procura de estacionamento, de 10 milhões para 3,3 milhões (passageiros*km em TI), ou seja, um decréscimo de dois terços. Antes da introdução das medidas de gestão do estacionamento, a procura de estacionamento representava cerca de 25% do volume total de tráfego; agora representa apenas 10%. Constatou-se nos distritos 6 a 9 que o tempo médio para encontrar um lugar de estacionamento foi reduzido de cerca de 9 minutos para apenas 3 minutos, após a implementação das medidas. (COST 342, 2005).

Ver também: “Encontrar o equilíbrio adequado para atingir o sucesso”

Economia de combustível versus aceitação pública das medidas



Fonte: Projeto EU: PORTAL 2003

Facto: a Gestão do estacionamento tem um bom rácio - impacto-aceitação.

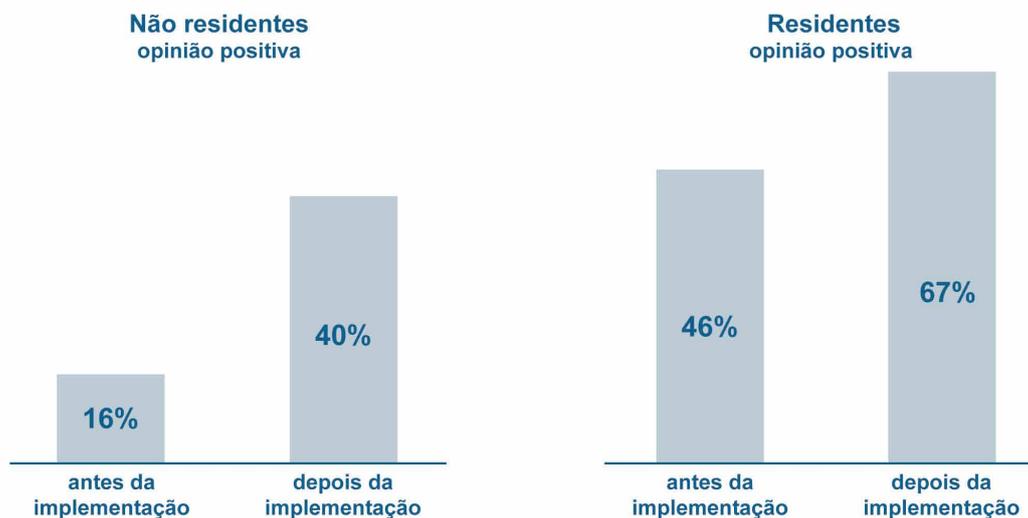
O estacionamento pago - componente fundamental da gestão do estacionamento - tem melhor rácio - impacto-aceitação, quando comparado com uma série de outras medidas para redução do consumo de energia e poupança de combustível.

Ainda que, por exemplo, uma duplicação do preço dos combustíveis ou taxas de circulação nas estradas revelem um maior impacto, a sua aceitação por parte dos cidadãos e dos intervenientes-chave, é muito limitada. A redução ou mesmo a inexistência de tarifas nos transportes públicos tem uma aceitação muito elevada, claro, mas o seu impacto na poupança de energia ou na redução da utilização do automóvel é muito reduzido, visto que o seu principal impacto seria converter peões e utilizadores de bicicletas em utilizadores dos transportes públicos.

Comparativamente, o estacionamento pago é altamente eficaz e moderadamente, aceite.

Outro estudo realizado sobre o impacto deste tipo de medidas, mostrou que a duplicação das tarifas de estacionamento reduziu a utilização do automóvel em cerca de 20%, enquanto que no caso de um aumento equivalente na frequência dos transportes públicos a previsão apontava para que a utilização do automóvel diminuísse apenas uns magros 1 a 2% (Kodransky e Hermann, ITDP, 2011).

Aceitação da gestão do estacionamento em Viena, nos distritos 6 a 9



Fonte: COST 342, 2005

Facto: habitualmente, as pessoas queixam-se antes da implementação de novas medidas de gestão do estacionamento, mas essa oposição inicial transforma-se em apoio quando são compreendidos os impactos!

As medidas de gestão do estacionamento melhoram a qualidade de vida das cidades, e ainda que possa haver reclamações aquando do planeamento, os cidadãos vão ficar satisfeitos logo que as medidas sejam implementadas. Cidades como Amesterdão, Copenhaga, Munique, Londres, Gent, Zurique, Estrasburgo, Barcelona e outras têm uma longa tradição na implementação de medidas de gestão do estacionamento e os cidadãos beneficiam desta política.

“Os impactos destas novas políticas de estacionamento têm-se revelado surpreendentes: centros de cidade revitalizados e prósperos; redução significativa nas deslocações em automóveis particulares, reduções na poluição atmosférica e melhoria geral da “qualidade de vida” (Kodransky e Hermann, ITDP, 2011). Esta citação - de investigadores americanos que estudam a abordagem europeia à gestão do estacionamento - resume perfeitamente o potencial da gestão do estacionamento na criação de melhores cidades.

Um levantamento “ex-ante e ex-post” realizado em Viena demonstra a diferença de atitudes, antes e depois da implementação de medidas de gestão do estacionamento nesta cidade. Em suma, a aceitação após a implementação revelou-se consideravelmente maior do que antes. No caso dos não residentes, a atitude negativa desceu dos 68% para os 54%, enquanto as opiniões positivas aumentaram de 16% para 40%. A atitude positiva dos residentes aumentou depois da implementação para 67% (dos anteriores 46%), enquanto as atitudes negativas diminuíram de 34% para 30% (COST 342, 2005).

Como queremos a nossa cidade?



Origem da fotografia: Cidade de Gent

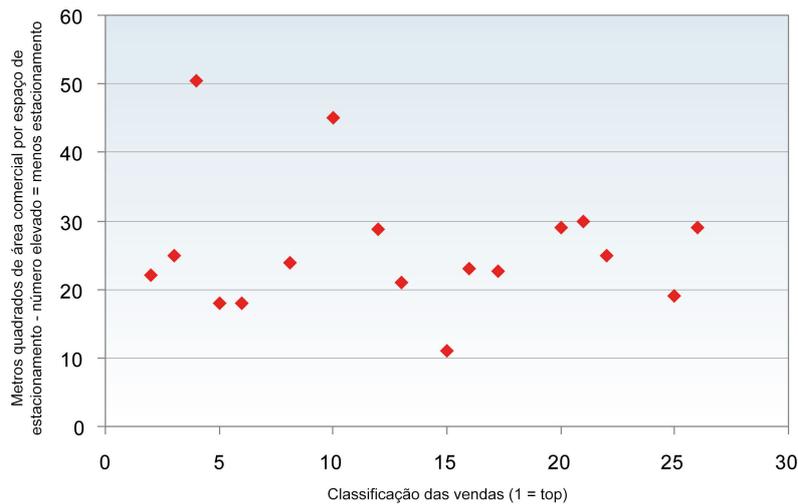
Facto: a Gestão do estacionamento protege as cidades históricas europeias da invasão de automóveis estacionados.

Os centros históricos das cidades são importantes não só para atrair turistas, mas também como fatores chave de identidade local e de orgulho dos cidadãos. Praticamente nenhuma das antigas cidades europeias, densamente ocupadas, foram construídas para lidar com um número elevado de automóveis estacionados. Para além de restrições de acesso, são necessários regulamentos com regras claras sobre, onde estacionar, quem pode estacionar, por quanto tempo e a que preço, como forma de proteger os centros históricos de uma invasão descontrolada de automóveis e de garantir a utilização racional do bem raro que é, o espaço público de elevada qualidade.

No âmbito do enquadramento geral da sua renovação urbana, a cidade de Barcelona apostou no fortalecimento comercial, económico e em atividades de lazer no centro, implementando um conceito integrado de espaço público. O estacionamento na via pública foi reduzido em cerca de 24% e foi alargado o espaço público com limitações à utilização do automóvel. A redução da oferta de estacionamento não teve qualquer influência nas atividades turísticas, que no período 2003-2007 aumentaram (27% na procura por alojamento, 13% nas atividades turísticas ou de lazer).

Em meados dos anos 90, a cidade de Gent eliminou o estacionamento nas ruas e espaços públicos do centro histórico, criando assim uma zona pedonal de 35 ha. De 1999 a 2008, houve uma reversão no declínio da população, ao passo que o investimento por pessoa se situou nos 20% acima da média regional e o crescimento de novas empresas esteve nos 25% acima da mesma média. O sucesso económico não pode ser atribuído apenas às melhorias da qualidade de vida decorrentes da conversão do estacionamento na via pública em espaço público, mas estas mudanças desempenharam um papel na alavancagem destes benefícios económicos.

Relação área comercial e vendas por estacionamento, em parques fora da via pública - centros urbanos da GB



Fonte: City of Edinburgh, 2005

Facto: As medidas de Gestão do estacionamento não irão "matar" o comércio de rua - irão, sim, apoiar a economia local.

O estacionamento numa cidade atractiva é menos importante para um comércio bem-sucedido do que os lojistas pensam. As pessoas escolhem o local para fazer compras com base na variedade e qualidade das lojas e na atmosfera do local. O estacionamento tem influência, mas não é o principal fator. Há estudos que revelam que não há relação (direta) entre o rendimento das lojas e o modo de transporte usado pelos clientes e a quantidade de lugares de estacionamento disponível.

As pessoas que andam a pé, de bicicleta ou que utilizam transportes públicos, muitas vezes visitam mais lojas, do que as pessoas que se deslocam de automóvel.

Se o estacionamento não está regulado, os visitantes que venham de automóvel podem encontrar dificuldades em estacionar próximo do local para onde querem ir. Quando a gestão do estacionamento é inexistente, o estacionamento em frente às lojas é muitas vezes utilizado para estacionamento de longa duração (não raras vezes pelos próprios lojistas) em vez de estar disponível para os clientes. Henley é uma das muitas cidades do Reino Unido em que isto é um problema: "Este local de estacionamento seria melhor aproveitado se tivesse restrições de uso (regras de rotação, por ex), pois assim estaria disponível para muitos mais utilizadores" sugestão deixada pelo diretor do centro da cidade, referindo-se à sua rua principal (Henley Standard, 2013).

Qualidade das ruas pedonais entre os parques de estacionamento e as zonas comerciais



Origem da fotografia: Harry Schiffer - Eltis

Facto: Áreas de estacionamento fáceis de utilizar e que permitam aceder, a pé, a zonas importantes, são perfeitamente aceites.

O número de automóveis em constante crescimento em muitas cidades europeias acaba por dar a impressão que o espaço para estacionamento nunca é suficiente. As pessoas gostariam de estacionar em frente às lojas. Para conseguir um equilíbrio entre as necessidades de estacionamento e os espaços disponíveis nas zonas comerciais, é chave garantir uma distância razoável para acesso ao estacionamento. Os Inquéritos demonstram que vias de acesso bem concebidas, que permitem aceder ao centro da cidade a partir dos parques de estacionamento, são bem aceites. Portanto, o desafio aqui é influenciar o “mapa mental” dos condutores que, na maioria das vezes, percecionam exageradamente o tempo e distância que têm de andar a pé, do estacionamento até ao destino. Mapas ou sinalização adequada são um bom apoio.

Copenhaga é um bom exemplo de uma cidade que reduziu em largas centenas os lugares de estacionamento no interior da cidade, investindo ao mesmo tempo numa rede de elevada qualidade de percursos para peões e ciclistas.

Utilização inteligente do património imobiliário da empresa



Origem da fotografia: FGM-AMOR

Facto: As medidas de gestão do estacionamento não vão impedir as empresas de investir na cidade!

A cidade de Amsterdão tem vindo a reduzir o número de lugares de estacionamento desde os anos noventa, e tem uma das mais elevadas tarifas de estacionamento na via pública de toda a Europa. Apesar disso, é ainda um dos melhores locais para fazer negócios, de acordo com o Diretor Executivo de uma das maiores empresas europeias (Cushman & Wakefield, 2012).

Num levantamento relacionado com o contexto local para as empresas, realizado ao universo empresarial, nas 30 maiores cidades da Holanda, a pedido do Ministro holandês para os Assuntos Económicos, não foi encontrada nenhuma evidência que revelasse a realocação de qualquer empresa devido ao estacionamento (Ecorys, 2005). A cidade de Oxford, em Inglaterra, deixou de permitir que os novos edifícios no centro da cidade fossem construídos com parques de estacionamento, em 1973. Continua a ser uma cidade muito bem-sucedida do ponto de vista económico (Oxfordshire County Council, 2005).

Os investimentos em estacionamentos para bicicletas que utilizam agora espaços que eram anteriormente utilizados por estacionamento automóvel, servem um número muito mais elevado de funcionários, utilizando o mesmo ou ainda menos espaço. Esta é uma utilização inteligente do património imobiliário da empresa.

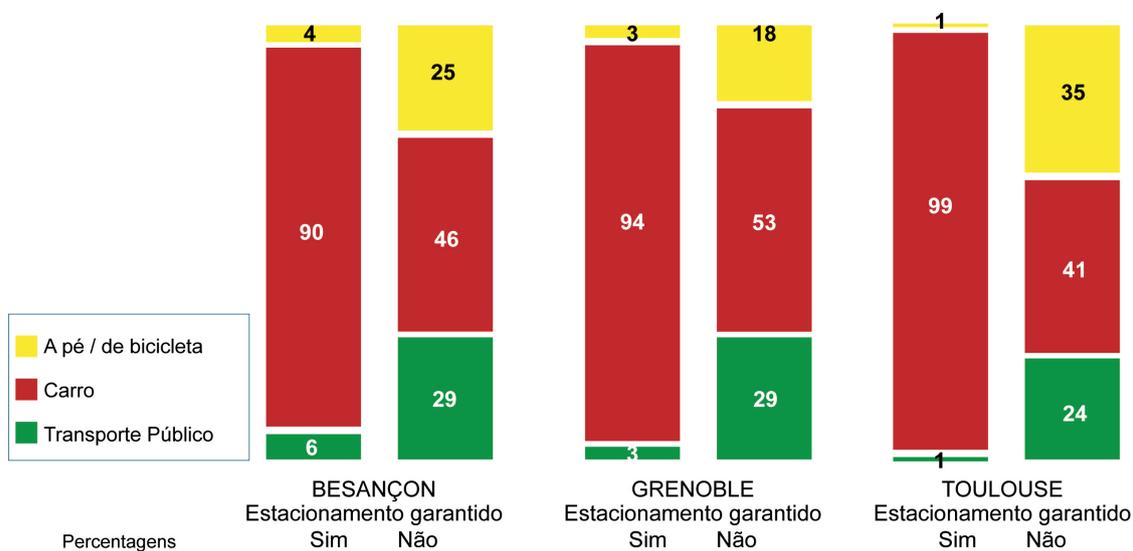
Ver também: estudo de caso da Nottingham Workplace Levy (taxa de estacionamento no local de trabalho), em:

http://push-pull-parking.eu/docs/file/cs02_push_measures_nottinghamwpl.pdf

Ver também: estudo de caso Sistema de Gestão de Estacionamento na Universidade Técnica de Graz, em http://push-pull-parking.eu/docs/file/cs05_push_measures_tugraz.pdf

Influenciar as deslocações pendulares

Funcionários com/sem estacionamento garantido em França



Fonte: Citadins face à l'automobilité - uma análise comparativa nas comunidades locais de Besançon, Grenoble, Toulouse, Berna, Genebra e Lausanne, 1998.

Facto: Assegurar lugares de estacionamento nos locais de trabalho influencia largamente a escolha do modo de transporte.

Sempre que se decide sobre o modo de transporte a utilizar, ao iniciar a deslocação - normalmente em casa - a disponibilidade (esperada) de um lugar de estacionamento no destino é um fator determinante na decisão. Um lugar de estacionamento garantido no local de trabalho é, por exemplo, um fator decisivo que leva os funcionários a decidirem levar o seu automóvel na sua viagem, casa-trabalho. Inquéritos em diferentes cidades suíças e francesas mostram que os funcionários que têm um lugar de estacionamento garantido no local de trabalho utilizam muito mais o seu automóvel do que aqueles que não têm estacionamento ou têm estacionamento limitado.

Limitar o acesso a estacionamento gratuito ou disponibilizar apenas estacionamento pago, ou utilizar qualquer outro método de gestão do estacionamento poderá levar a uma mudança significativa no comportamento dos utilizadores de automóveis.

O tráfego estacionado causa riscos.



Origem da fotografia: Robert Pressl

Facto: a Gestão do estacionamento contribui para a segurança rodoviária.

Devido ao seu reduzido tamanho, as crianças enfrentam um risco elevado de acidentes em cruzamentos ou passagens de peões, quando os automóveis estão estacionados demasiado próximos - mesmo até em locais onde a velocidade é reduzida, em áreas residenciais com estacionamento denso em ambos os lados da rua. A gestão do estacionamento, e especialmente o reforço de regulamentos e legislação, constituem um importante contributo para a segurança rodoviária, assegurando uma boa visibilidade dos peões, nas passagens, e de todos os utilizadores da via, nos cruzamentos. Nas áreas e bairros de elevada densidade urbana, onde as ruas são “sobre – utilizadas” por estacionamento, frequentemente, os bombeiros reclamam que se imponha o cumprimento da legislação, de forma a assegurar o acesso livre, a locais de incêndio.

O estacionamento ilegal é uma transgressão comum



Origem da fotografia: Foto Wolf

Facto: O reforço da fiscalização do estacionamento ilegal é necessário - dispensa-se a perseguição aos automobilistas.

A fiscalização dos regulamentos por agentes - criando assim emprego - ou com câmaras de vigilância, é essencial para evitar o estacionamento ilegal ou perigoso ou simplesmente para garantir que a gestão do estacionamento funciona. Há benefícios para outros utilizadores - veículos de emergência ou de cargas e descargas, mas também ciclistas ou pessoas com mobilidade reduzida, em cadeiras de rodas ou andarilhos, ou mesmo mães com carrinhos de bebé. A fiscalização para proteger a sociedade de incumprimentos das regras de estacionamento, é altamente aceitável. A colocação de objetos físicos nas ruas (tal como pilaretes) para prevenir o incumprimento das regras de estacionamento é apenas uma segunda melhor opção, uma vez que condiciona o espaço público, embora a falta de obstáculos possa convidar a considerar todo o espaço como possível local de estacionamento gratuito.

A fiscalização do estacionamento ilegal é necessária para garantir que os utilizadores de automóvel sigam as regras definidas pelos municípios. No passado, supostamente seriam as entidades policiais a levar a cabo esta tarefa, mas a experiência dita que podem ser obtidos resultados mais positivos através da subcontratação de empresas privadas, recorrendo a agentes que patrulham as ruas ou a meios tecnológicos como é o caso do reconhecimento de matrículas efetuado com veículos preparados para o efeito.

Parâmetros de estacionamento



Facto: as normas de estacionamento podem ter um impacto positivo em projetos imobiliários de habitação e outros.

Os custos de construção de um parque de estacionamento num edifício podem variar entre os €20.000 e os €40.000. Em muitos projetos de desenvolvimento/renovação urbanos o estacionamento tem um papel importante, especialmente do ponto de vista da exequibilidade económica e financeira do projeto. Os requisitos para estacionamento - também conhecidos como normas ou regulamentos de estacionamento - são uma questão fulcral para o desenvolvimento imobiliário e a chave para assegurar a ligação entre a regeneração urbana e a mobilidade sustentável. A exigência de parâmetros máximos de estacionamento deverá ocupar o lugar da exigência de parâmetros mínimos, especialmente em áreas onde exista um controlo efetivo do estacionamento na via pública.

Os índices de estacionamento poderiam estar relacionadas com a acessibilidade da zona, pelo menos através de transportes públicos. Se a zona tiver boa oferta de transportes públicos, menos pessoas necessitarão de utilizar o automóvel. A exigência de parâmetros mínimos nos requisitos de estacionamento pode também ser eliminada, de forma a estimular um crescimento sustentável, como é o caso recente de São Paulo (ITDP, 2014) ou já há vários anos em Amesterdão, Zurique, nalgumas partes de Paris ou em grande parte do Reino Unido.

As taxas dependem das políticas e dos objetivos



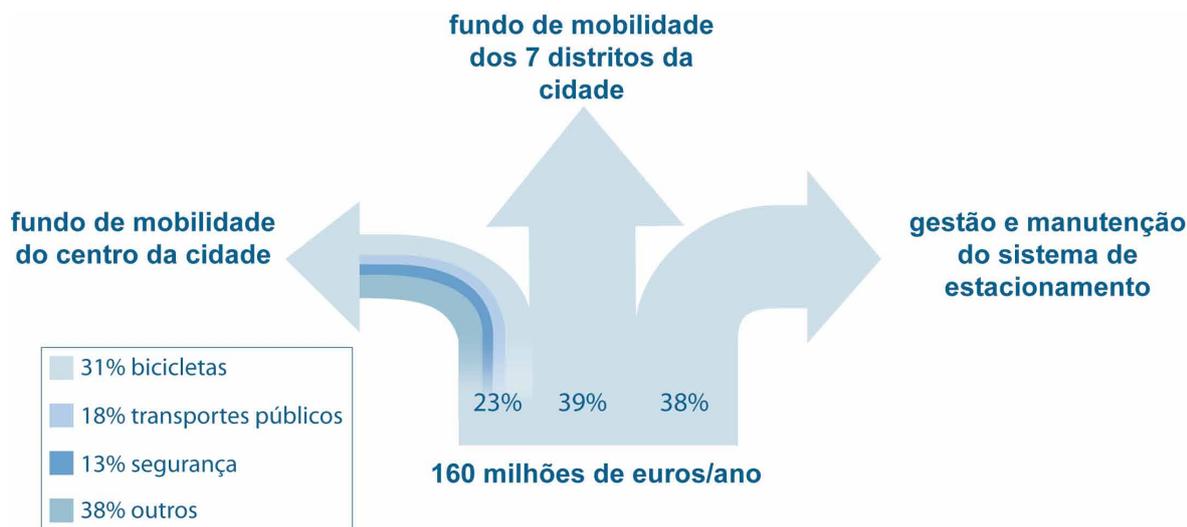
Origem da fotografia: ©iStock.com/faberfoto_it

Facto: Taxas corretas, preços e multas adequados são a chave para o sucesso da gestão do estacionamento.

O investimento a longo prazo em parques de estacionamento - públicos ou privados - tem sido, na maioria dos casos, uma questão chave das políticas de estacionamento, em muitas áreas. Em teoria, as taxas deveriam estar devidamente equilibradas - nos parques e nas vias públicas. Mas a relação entre o preço do estacionamento na via pública e fora dela não é a mesma em todas as cidades. Algumas cidades aplicam tarifas mais elevadas na via pública, outras fora dela. Em geral, as tarifas de estacionamento nas vias públicas mais elevadas - face ao estacionamento fora da via pública - podem levar a uma menor procura de estacionamento na rua e tornar os parques mais competitivos. Esta é uma estratégia importante na negociação com investidores privados, relativamente à construção de parques de estacionamento.

Ver também: “Reduzir o tráfego na busca por estacionamento”.

Utilização das taxas de estacionamento em Amsterdão



Source: The Amsterdam Mobility Fund, 2014

Facto: as receitas municipais provenientes da gestão do estacionamento podem ser usadas para encorajar a mobilidade sustentável.

Os orçamentos das cidades estão muitas vezes, em grande parte, dependentes dos governos nacionais. Nos últimos anos, estes orçamentos têm sofrido cortes um pouco por toda a parte. As taxas de IMI (imposto municipal sobre imóveis) são, em muitas cidades, a principal receita. Com exceção de um número muito limitado de cidades, o valor do imobiliário tem vindo a reduzir-se por toda a Europa, diminuindo as receitas locais. A gestão do estacionamento ou, ainda melhor, a abordagem PUSH&PULL, pode contribuir para o aumento da receita municipal, sem aumentar - ou possivelmente até, reduzindo - a carga fiscal sobre os residentes, melhorando ao mesmo tempo, a qualidade das alternativas à utilização do automóvel. Estas receitas deveriam ser (pelo menos em parte) destinadas ao financiamento de medidas de mobilidade sustentável.

Em Amsterdão, por exemplo, a receita bruta do estacionamento pago, em 2012, foi de cerca de 160 milhões de euros. Aproximadamente 38% deste valor foi gasto na gestão e manutenção do sistema de estacionamento; 39% foram gastos em medidas de mobilidade em 7 distritos da cidade e 23% foram gastos em medidas de mobilidade na área do centro da cidade (31% para bicicletas, 18% para transportes públicos, 13% para melhoria da segurança, etc.). Estas verbas integram o Fundo de Mobilidade de Amsterdão. Outras cidades como Gent, Barcelona, Graz ou Nottingham (com a Workplace Parking Levy - taxa de estacionamento no local de trabalho) estão a seguir uma abordagem semelhante.

Mais informação sobre o projeto PUSH&PULL disponível em: www.push-pull-parking.eu



Cofinanciado pelo programa «Energia Inteligente
– Europa» da União Europeia

O conteúdo desta publicação é da exclusiva responsabilidade dos seus autores e não reflete necessariamente a posição da União Europeia. Nem a EASME nem a Comissão Europeia são responsáveis pela utilização das informações contidas na mesma.