

Mais de metade da população de Vila Real utiliza o carro como meio de transporte



Esta é apenas uma das conclusões do projeto de investigação sobre padrões de mobilidade, que analisou as cidades de Vila Real, Castelo Branco, Santarém e Faro. Os resultados foram apresentados em seminário internacional.

InLUT – Integration of Land Use and Transport in Medium-Sized Cities é o estudo desenvolvido por investigadores da Universidade de Trás os Montes e Alto Douro (UTAD), Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa (FA-UL) e Universidade do Algarve (UAlg), que analisou as “interações entre os usos do solo e transportes e a forma como estas se repercutem nos movimentos e padrões de mobilidade”.

Iniciado há 3 anos, com o apoio da Fundação para a Ciência e Tecnologia e União Europeia, este projeto, liderado por Rui Alves, atual Diretor Geral do Território, tem um carácter inovador por incidir em cidades de média dimensão. “O objetivo foi conhecer padrões de mobilidade, perceber atitudes e ter noção da influência dos ambientes construídos nos locais de residência e de trabalho em cidades de média dimensão”, afirma Ricardo Bento, investigador responsável por parte da UTAD no

projeto.

Em Vila Real, foram inquiridas 1100 pessoas, “porta a porta”, desde estudantes a reformados, passando por pessoas em situação de vida ativa e não ativa, correspondendo a 10% dos agregados familiares da cidade e a 3,8% da população em geral.

Verificou-se que a escolha do modo de deslocação está associado ao motivo da viagem. As conclusões apontam, por exemplo, para uma elevada taxa de carros onde as deslocações atingem mais de 58,1% da população, numa cidade que tem três horários mais intensos de tráfego de viaturas: durante a manhã entre as 8:00 e as 9:00 horas; entre as 13:00 e as 14:00 e entre as 18:00 e as 19:00. Das quatro cidades, Vila Real é a única onde se verifica “uma espécie de hora de ponta” no período do almoço dado o “pico considerável do número de viagens”, neste horário.

As razões apontadas para a escolha deste meio de deslocação são o “conforto” e “maior liberdade” nomeadamente em deslocações casa-trabalho e no transporte de crianças para a escola e para atividades extracurriculares (+ 90%).

Mas outros modos de deslocação foram também aferidos neste estudo. Por exemplo, verificou-se que quanto maior o rendimento do agregado familiar, menor é o uso de transportes públicos, assim como o modo pedonal.

No que respeita a este último, verificou-se que, em distâncias curtas até 400 metros, o modo pedonal é dominante no que respeita a deslocações na cidade (87%). No entanto, quando a distância aumenta para 800 metros, a percentagem deslocações baixa para 60%. Pequenas compras e lazer são as razões apontadas para a escolha deste modo de deslocação. Curioso, segundo os investigadores, foi verificar que a perceção das distâncias curtas difere da realidade percorrida. Isto é, a distância cognitiva (percecionada) é distinta da física (real), sendo a real muito maior do que a percecionada.

Outra das conclusões deste estudo é que 40% da população inquirida possui uma bicicleta e mais de 20% possui duas ou mais. No entanto, apesar de 60% da população inquirida gostar de andar de bicicleta, não a utiliza para se deslocar para o trabalho, situação que foi considerada “esquisita” pela maioria dos inquiridos, sendo sobretudo utilizada em situações de lazer e desporto.

Também a rede de transportes públicos foi analisada no que respeita à sua utilização pela população. Uma das conclusões é o “reconhecimento dos serviços de transportes públicos de qualidade”, que foi considerada por 78% da população inquirida como um “serviço adequado”.

Na relação dos usos do solo com os padrões de mobilidade da população, o estudo conclui ainda que o ambiente construído na envolvente ao local de trabalho “influencia o modo como as pessoas se deslocam, tanto ou até mais do que o ambiente construído na área onde residem”.

“Numa cidade onde alguns dos seus principais polos geradores de viagens são periféricos, face ao centro da cidade, nomeadamente a UTAD, o Centro Hospitalar e a Zona Industrial, a muito reduzida diversidade de funções urbanas na sua envolvente condiciona fortemente a escolha do modo de transporte nas deslocações pendulares”, conclui o investigador da UTAD, Ricardo Bento.

Estas são as principais conclusões de um estudo sobre a cidade de Vila Real cuja área urbana possui 132 paragens de transportes públicos, onde operam seis carreiras urbanas que totalizam cerca de 124km de rede de transporte público, tem 332 km de rede viária (área urbana), 55,6 ha de área de circulação pedonal, que corresponde a quase 6% de toda a área urbana (a segunda maior percentagem das quatro cidades analisadas, a primeira é Faro), possui ainda 9093 lugares de estacionamento público (excluindo grandes superfícies comerciais, a UTAD e o Centro Hospitalar) dos quais 1457 são

pagos, num concelho onde a taxa de motorização é de 464
veículos por cada 1000 habitantes.

Para mais Informações contactar:

Rosa Rebelo | Assessoria de Comunicação

259 350 160 | 932 148 809 | rorebelo@utad.pt