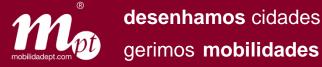
PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ÉVORA

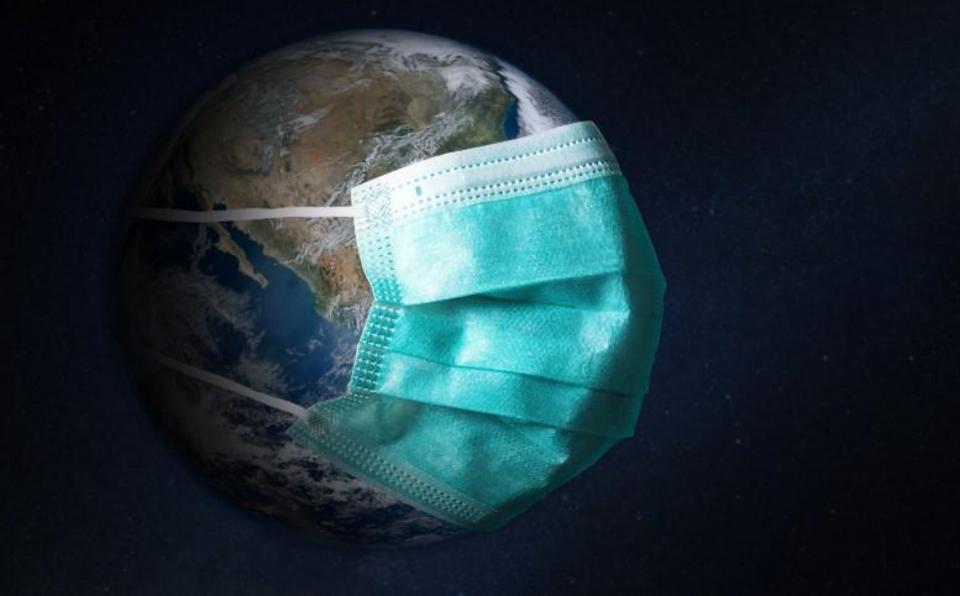




O planeamento da mobilidade urbana sustentável: razões e conteúdos













CO₂ Dióxido de Carbono

CO Monóxido de Carbono

NO_x Óxido de Azoto

O₃ Ozono

C₆H₆ Benzeno

SO₂ Dióxido de Enxofre

PM Partículas

alterações climáticas



descarbonização saúde pública

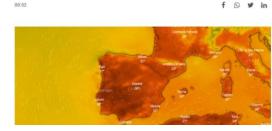








Onda de calor: Portugal pintado de vermelho e laranja



















O direito à cidade



OS OBJETIVOS DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

OBJETIV S DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTAVEL





































Me mobilidadept.com

2. Realidades urbanas antes (e depois?!) da COVID19

GUIÕES E NORMATIVOS EUROPEUS E NACIONAIS

Normas e Guiões Europeus:

- Guia para elaboração de SUMP Sustainable Urban Mobility Plan
- Pacto Ecológico Europeu 2050 (PEE) (2019)
- Quadro Europeu de Mobilidade Urbana (2021)
- Declaração de Viena (2021)

Legislação e Estratégias Nacionais

- Estratégia Nacional de Adaptação às Alterações Climáticas (ENAAC 2020) (2015)
- Estratégia Nacional para o Ar (ENAR 2020) 2016
- Programa de Proteção Pedonal e de Combate aos Atropelamentos 2018-2020 (PPPCA) (2018)
- Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030 ENMAC (2019)
- Lei de Bases do Clima Lei n.º 98/2021 de 31 de dezembro
- Projeto de Lei n.º 185/XV/1.ª de 23 de junho de 2022 Diretrizes para a Elaboração dos Planos de Mobilidade Urbana Sustentável [EM DISCUSSÃO]
- Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal 2020-2030 (ENMAP) [EM ELABORAÇÃO]
- Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2021-2030 Visão Zero 2030 [EM ELABORAÇÃO]



A CIDADE DESCARBONIZADA



"Na matéria da **saúde pública** os custos externos do uso do automóvel são de cerca de **500 mil milhões de euros por ano** o que pode reverter para investimento em meios mais produtivos para a sociedade do mesmo modo que os efeitos positivos na saúde, pois o caminhar tem um benefício externo de 66 mil milhões de euros/ano e pedalar de bicicleta 24 mil milhões de euros/ano."

in Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável



A CIDADE HUMANIZADA



Cidades humanizadas, cidades ginásio ao ar livre

"O incremento da **atividade física contribui para reduzir os pesados encargos públicos com o Serviço Nacional de Saúde (SNS)**, que são estimados em aproximadamente **900 milhões de euros por ano**, diretamente associados ao sedentarismo e inatividade física."

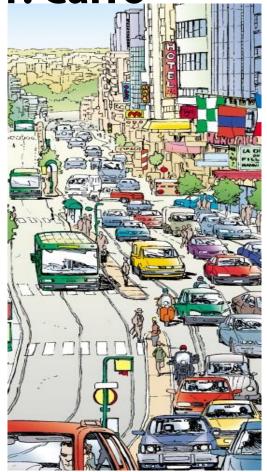
in Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável



3. A urgência no planeamento da mobilidade

A inversão do conceito O paradigma da mobilidade urbana

1. Carro



2. Transporte público





Mai

3. A urgência no planeamento da mobilidade

A inversão do conceito

O paradigma da mobilidade urbana

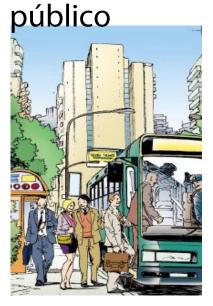
Peões



Bicicletas



Transporte



Uso eficiente



5.





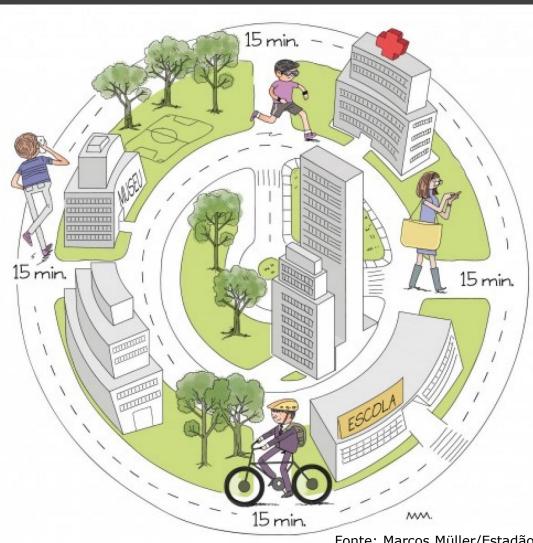
3. A urgência no planeamento da mobilidade

MOBILIDADE DE PROXIMIDADES

Descarbonização

Humanização

- Reduzir as distâncias
- Evitar monofuncionalidades
- Criar espaços de proximidade
- Criar jardins
- Caminhos das escolas
- Promover o comércio tradicional
- Apostar na reabilitação urbana



Fonte: Marcos Müller/Estadão



3. A urgência no planeamento da mobilidade

CIDADES PARA PESSOAS

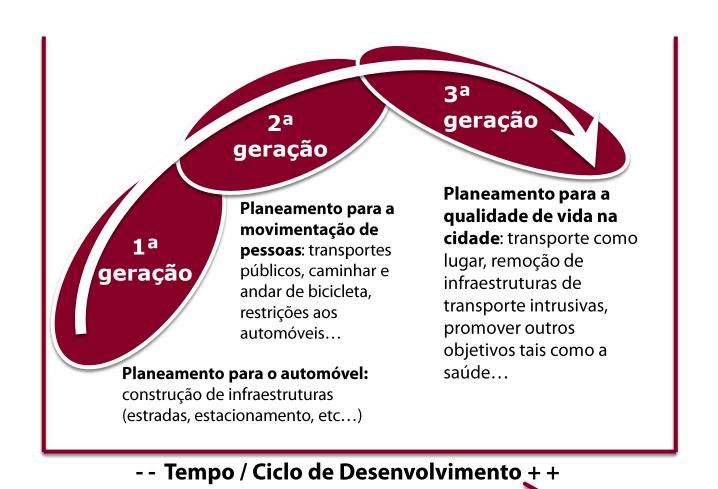


PMUS Évora

O PMUS e o seu processo de elaboração



O PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL



Fonte: Adaptado de Peter Jones (Create Project, Comissão Europeia)



QUAIS OS BENEFÍCIOS DA IMPLEMENTAÇÃO DO PMUS?

Melhoria das condições de **acessibilidade** para todos os cidadãos

Melhoria da qualidade de vida e da **saúde pública**

Maior eficiência energética

Redistribuição do **espaço público**

Melhoria da imagem, atratividade e competitividade do território municipal

Melhoria da qualidade do ambiente urbano

Melhoria da **segurança rodoviária**

Redução do **tempo consumido** em deslocações

Melhoria do serviço de **transportes públicos**

Integração entre o planeamento da mobilidade e o planeamento urbano

Melhoria da qualidade do **ambiente urbano**

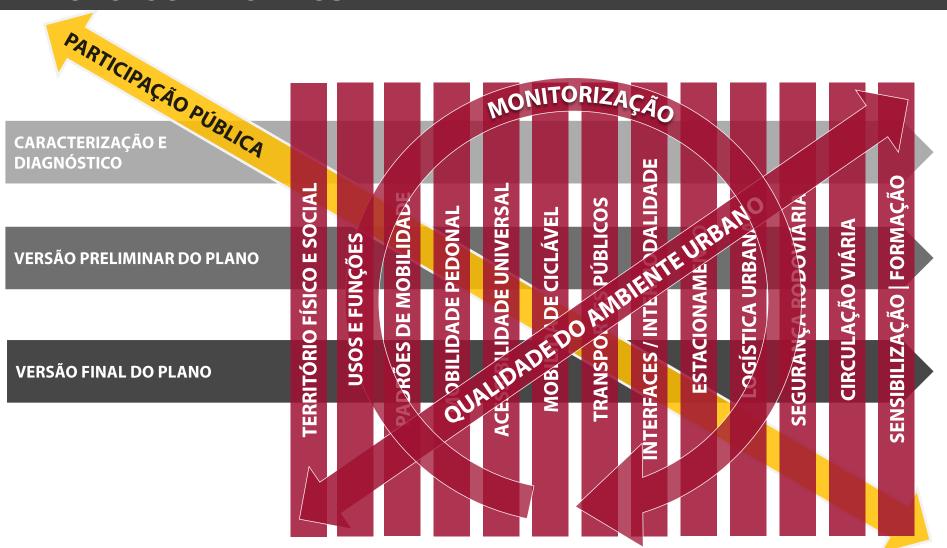


OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DO PMUS

- Promover o modo pedonal como principal vetor das políticas de mobilidade urbana
- Potenciar as condições para o uso da bicicleta nas deslocações pendulares
- Promover o uso do transporte público e a sua readaptação às energias renováveis
- Promover a intermodalidade numa visão de conjunto e de integração entre todos os modos
- Otimizar a utilização do automóvel tendente à sua racionalização
- Promover um sistema de estacionamento que contribua para a inversão da atual tendência de repartição modal



METODOLOGIA DO PMUS





PARTICIPAÇÃO (INTERNA E EXTERNA) NO PMUS ÉVORA

- 03/06/2020 Divisão de Ambiente e Mobilidade, Divisão de Cultura e Património, Divisão de Ordenamento e Reabilitação Urbana, Divisão de Gestão Urbanística;
- 11/08/2020 Vereação;
- 21/09/2020 Vereação; Associação Comercial de Évora; EDP; GNR; PSP e União de Freguesias de Évora (S. Mamede, Sé, S. Pedro e Santo Antão);
- **09/12/2020** Divisão de Ambiente e Mobilidade, Divisão de Educação e Intervenção Social, Divisão de Fiscalização Municipal, Divisão de Juventude e Desporto, Divisão de Ordenamento e Reabilitação Urbana;
- 10/12/2020 Apresentação pública da Fase I Executivo Municipal, Divisão de Ambiente e Mobilidade, Divisão de Educação e Intervenção Social, Divisão de Fiscalização Municipal, Divisão de Juventude e Desporto, Divisão de Ordenamento e Reabilitação Urbana, Associação Comercial do Distrito de Évora, Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária;
- 10/12/2020 Divisão de Ambiente e Mobilidade;
- 29/01/2021 Vereação e Divisão de Ambiente e Mobilidade;
- 05/02/2021 Divisão de Ambiente e Mobilidade;
- 05/03/2021 Reuniões individualizadas com o Executivo Municipal;
- 01/04/2021 Grupo Pró-Évora;
- 07/06/2021 Divisão de Ambiente e Mobilidade e Comunidade Intermunicipal do Alentejo Central;
- 10/08/2021 Executivo Municipal e Divisão de Ambiente e Mobilidade;
- **15/12/2021** Assembleia Municipal;
- **04/03/2022 -** Divisão de Ambiente e Mobilidade;
- 02/05/2022 Administração Regional de Saúde do Alentejo.

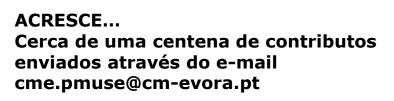


PARTICIPAÇÃO (INTERNA E EXTERNA) NO PMUS ÉVORA











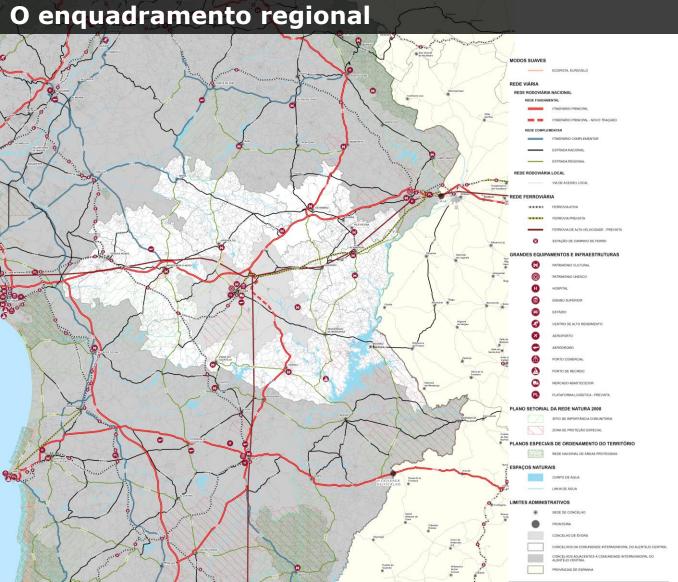




PMUS Évora síntese de diagnóstico





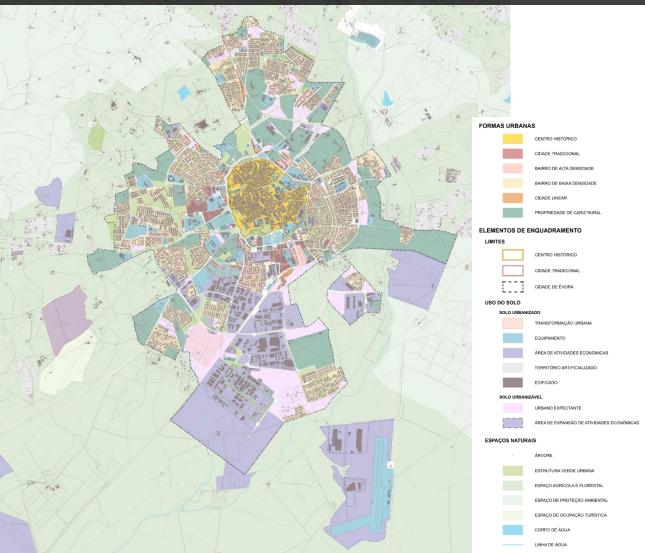


- Posição geoestratégica no contexto sub-regional do Alentejo Central e elemento de charneira no eixo AML -Badajoz;
- Integração no sistema urbano do eixo Portalegre-Évora-Beja, o principal polo económico, social e cultural da Região do Alentejo;
- ➤ Inclusão no corredor de polaridades AML-Sines-Évora-Caia, assente no corredor rodoferroviário constituído pela A6 e pelo novo projeto ferroviário, onde se inclui a nova ligação Évora-Caia;
- ▶ Relevância do setor industrial, conjugando a qualificação terciária com alguma capacidade de atração logística e industrial, afirmando-se como cluster de aeronáutica.









- Importância histórica da rede viária no desenvolvimento urbanistico da cidade, assente na radialidade dos eixos de ligação ao centro histórico;
- ▶ Perda de relevância gradual do centro histórico no contexto urbano, com ascensão de duas dicotomias territoriais: extremo O/N/E, predominantemente residencial, e extremo sul, com inequívoca função de polo empregador;
- Perímetro urbano morfologicamente caracterizado em seis macro tipologias: centro histórico, a cidade tradicional, bairros de alta densidade, bairros de baixa densidade, formações lineares e as formações afetas a propriedades de cariz rural.





Centro Histórico



- Malha irregular e contínua com parcelas estreitas e alongadas;
- Eixos de perfil maioritariamente reduzido, com fachadas à face da rua.

Valorização da Acessibilidade Universal

Estratégia

Território

Definição de zonas predominantemente pedonais

Cidade Tradicional



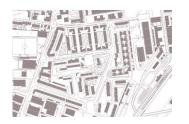
- Edifícios em banda, uni ou multifamiliares, com grande diversidade funcional;
- Estruturas de menor densidade urbanística, assumindo-se como espaços de centralidade elevada.

Adoção de **Z30 e Zonas de Coexistência Multimodal**

Adoção de medidas de acalmia de tráfego

Regulação de oferta de estacionamento

Bairros de Alta Densidade



- Blocos de diferentes formas de implantação e alturas variáveis;
- Unidades de grande densidade populacional, em forma de quarteirão nas áreas consolidadas da cidade.

Recuperação da sociabilidade urbana

Valorização do conceito de unidades de vizinhança

Adoção de **Z30 e Zonas de Coexistência Multimodal**





Bairros de Baixa Densidade



Território

- Moradias isoladas ou geminadas, geralmente recuadas em relação à rua;
- > Unidades de morfologia diversa e densidade reduzida, numa clara definição da unidade e do seu loteamento.

Recuperação da sociabilidade urbana

Estratégia

Valorização do conceito de unidades de vizinhanca

Adoção de **Z30 e Zonas de** Coexistência Multimodal

Cidade Linear



- Construções desenvolvidas ao longo dos principais eixos de acessibilidade;
- Unidades pouco definidas, prolongadas e com diversas morfologias.

Recuperação da função de rua e da identidade local

Valorização da mobilidade suave no espaco-canal

Adoção de medidas de acalmia de tráfego

Propriedades de Cariz Rural



- Áreas de baixa densidade de construção, associadas a grandes propriedades rurais;
- Unidades pouco definidas e espacialmente dispersas no perímetro urbano.

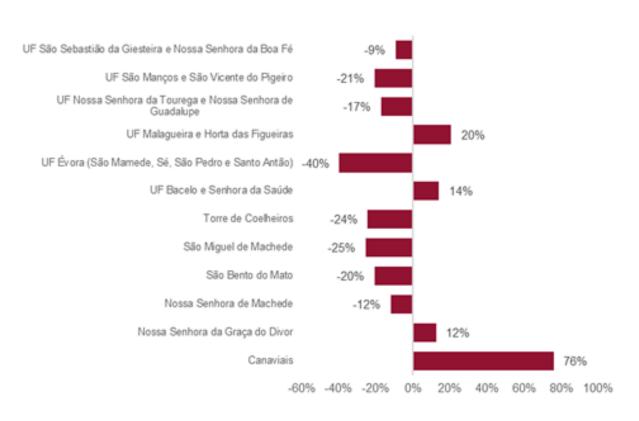
Recuperação da **função de** rua e da identidade local

Requalificação dos canais de mobilidade pedonal

Valorização da **mobilidade suave** no espaco-canal



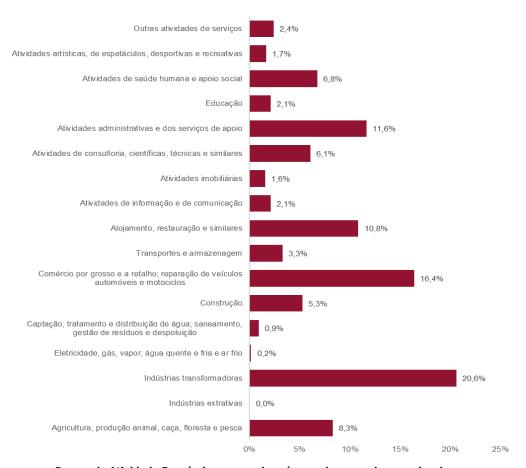
A sociedade | demografia



- Dinâmica demográfica negativa, com redução do efetivo populacional (-5,3%) no período 2011-2021;
- Despovoamento do centro histórico da cidade, sendo visível o efeito donut, particularmente com a ascensão demográfica a norte do perímetro urbano;
- Aumento significativo do índice de envelhecimento com implicações diretas nos níveis de acessibilidade da população, sendo esta tendência generalizada à globalidade do Alentejo e do País;
- Forte presença de população estudantil, associada à Universidade de Évora, poderá induzir uma aposta mais robusta na mobilidade suave.



A sociedade | socioeconomia

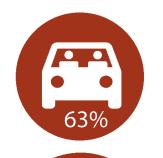


Ramos de Atividade Económica com maior número de pessoal ao serviço das empresas

- Modelo Territorial concelhio polinucleado, tendencialmente favorável à operação das redes de transporte coletivo rodoviário em detrimento da utilização massificada do transporte individual;
- Existência de uma área de forte expressividade industrial/empresarial no extremo sul do perímetro urbano, assumindo-se como um importante polo gerador/recetor de viagens, potencialmente canalizáveis para as redes de transporte coletivo;
- Incremento do poder de compra com influência na maior utilização do transporte individual.



Os padrões de mobilidade I repartição modal







2001*

- Primazia da utilização do automóvel particular;
- ✓ Diminuição acentuada da quota modal do transporte público.







2011*







2016**







2021*

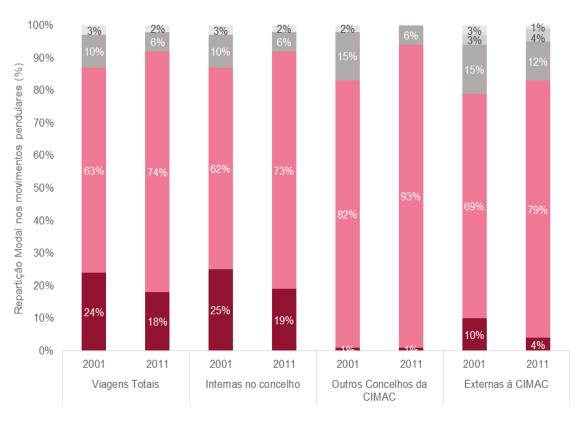
* Recenseamento da População (INE)

** Inquérito à Mobilidade PAMUS Alentejo

Central (CIMAC)



Os padrões de mobilidade I repartição modal

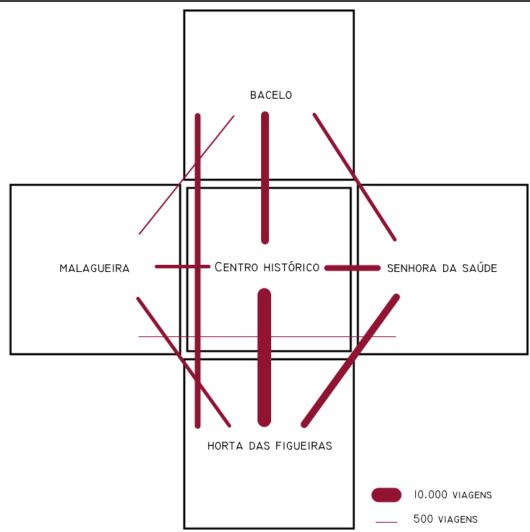


■ A Pé ■ Transporte Individual ■ TC Rodoviário ■ TC Ferroviário ■ Outros

- Aumento generalizado da utilização do transporte individual no período 2001-2011, agravada pela diminuição do modo pedonal e do transporte coletivo;
- Generalização da dependência do transporte individual, quer da população ativa (77%), quer da população estudantil (66%);
- Parca representatividade do modo pedonal (19% em 2011) nos movimentos internos à freguesia de residência;



Os padrões de mobilidade I matrizes origem-destino

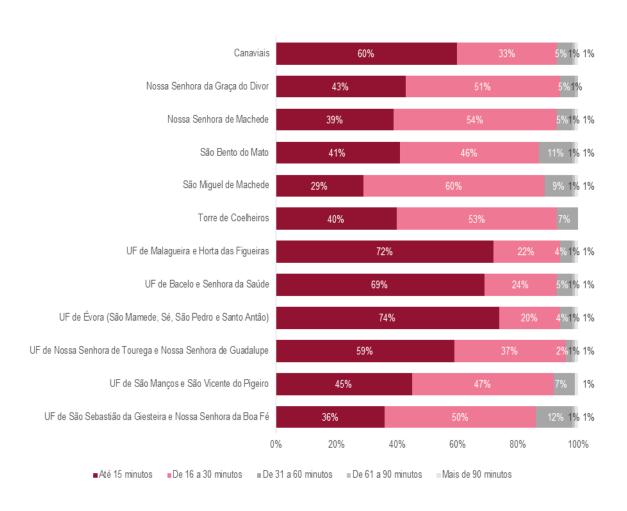


- ➤ O Centro Histórico de Évora e a cidade sul – a Horta das Figueiras, onde se localiza o Parque Industrial e Tecnológico de Évora, assumem destaque no modelo urbano da cidade de Évora, sendo estas áreas responsáveis por aproximadamente 70% do total das deslocações realizadas.
- Considerando que 65% das viagens no concelho de Évora foram realizadas em transporte individual, existirá um maior peso nas artérias viárias que permitem a ligação ao Centro Histórico e à Horta das Figueiras, e que o fluxo médio estabelecido entre Bacelo e a Horta da Figueiras promoverá o tráfego de atravessamento do núcleo histórico a proteger.

Fonte: PAMUS CIMAC



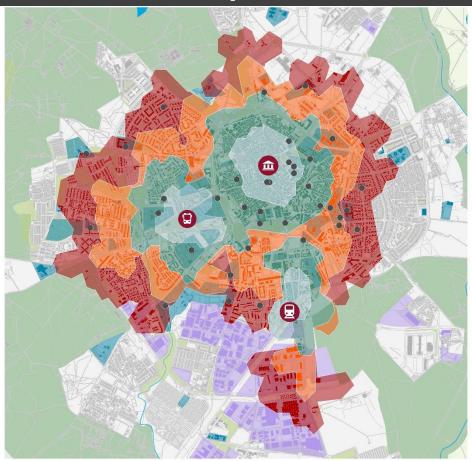
Os padrões de mobilidade I matrizes origem-destino



- ➢ Forte expressividade percentual dos movimentos pendulares de escala intraconcelhia (93% em 2011), favorável à não utilização do transporte individual;
- Grande capacidade de atração de população trabalhadora/estudantil (6.905 movimentos atraídos em oposição a 2.170 movimentos gerados), sobretudo no contexto subregional;
- 66% das deslocações com tempos inferiores a 15 minutos, sendo este escalão temporal propício à opção pela mobilidade suave e ativa;
- Embora maioritariamente de curta duração, forte relevância dos movimentos externos à freguesia de residência, evidenciando o peso da centralidade da cidade de Évora.



Os modos suaves I modo pedonal



DISTÂNCIA/TEMPO A PÉ A PARTIR DA CÂMARA MUNICIPAL, ESTAÇÃO FERROVIÁRIA E ESTAÇÃO RODOVIÁRIA DE ÉVORA (4KM/H)

- Até 5 min. 10 a 15 min. 5 a 10 min. 15 a 20 min.
- CÂMARA MUNICIPAL
- 9

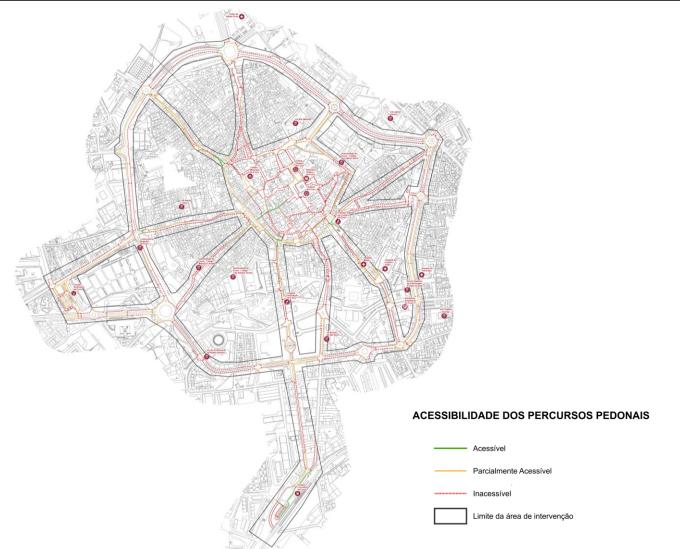
ESTAÇÃO RODOVIÁRIA

- ESTAÇÃO FERROVIÁRIA
- POLOS GERADORES DE VIAGENS

- Formalização, ainda que com insuficiências em matéria de desenho urbano, de Zona 30 no Centro Histórico da cidade de Évora;
- Presença intrusiva de barreiras arquitetónicas e urbanísticas no espaço público;
- Robusto histórico em projetos com incidência na mobilidade suave e acessibilidade universal;
- ➤ Enclaves e confrontações não desejáveis para os modos suaves – existência de vias estruturantes e nós coletores que interrompem os fluxos pedonais e cicláveis – Efeito barreira do Eixo Circular urbano.



Os modos suaves I barreiras urbanísticas e percursos acessíveis



- Manutenção de debilidades estruturais respeitantes à acessibilidade e mobilidade universal no espaço público;
- Barreiras físicas de origem diversa, impedindo a integridade dos percursos acessíveis;
- Pavimentos irregulares que não permitem uma circulação confortável nem acessível;
- Necessidade de requalificação dos percursos inacessíveis, visando reforço da mobilidade pedonal e o seu fomento enquanto alternativa efetiva de mobilidade sustentável;
- Possibilidade de ampliação do PPA a outros eixos de elevado potencial pedonal na cidade de Évora.

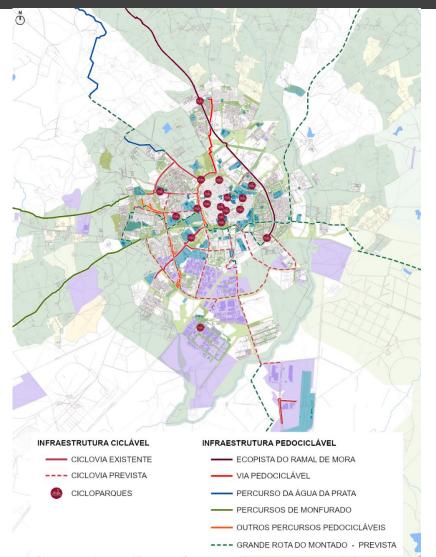


Os modos suaves I barreiras urbanísticas e percursos acessíveis





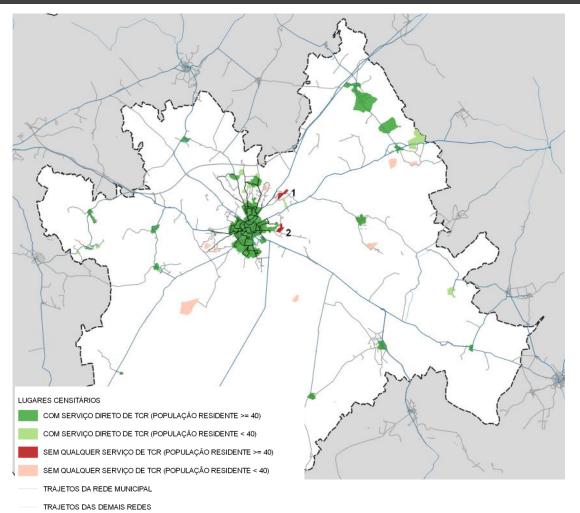
Os modos suaves I modo ciclável



- ➢ Histórico de implementação de sistema de bicicletas públicas partilhadas (U-bike) enquanto modelo de aprendizagem para uma futura introdução de um sistema generalizado;
- Quota modal ciclável residual, agravada pela inexistência de uma efetiva cultura de mobilidade ciclável;
- Inexistência de uma rede ciclável estruturada, abrangente e funcional, embora a infraestrutura ciclável prevista possa mitigar esta vicissitude
- Intensa participação cívica em defesa da aposta na mobilidade suave, com particular incidência na mobilidade ciclável.



Os transportes públicos | o TREVO

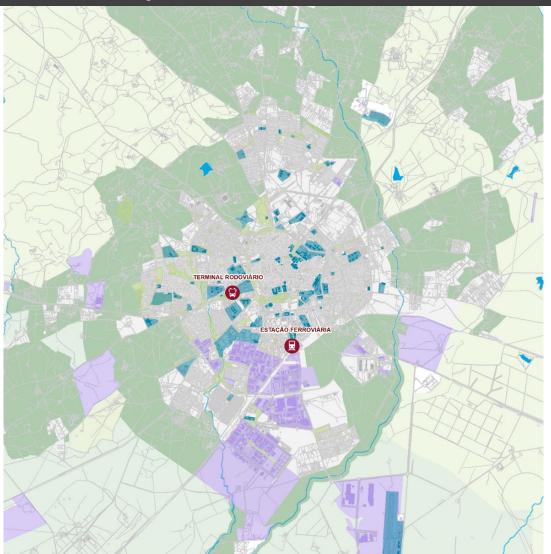


- ▶ Frequência da rede urbana poderá ser melhorada, bem como sofrer de ampliação de horários para franjas não servidas, nomeadamente após as 20h/21h e também aos fins de semana (para períodos/locais de baixa procura poder-se-á adotar serviços a pedido);
- Algumas linhas não possibilitam alcançar polos de emprego dentro do horário habitual de trabalho;
- Muitas variantes por linha base, sendo de complexa apreensão pelos utentes;
- ➢ Boa frequência da rede LinhAzul, de 15 em 15 minutos, embora com possibilidade de ampliação de horários para franjas não servidas, nomeadamente antes das 8h e após as 20h e também aos fins de semana;
- O acesso ao novo Hospital Central do Alentejo deverá ser acautelado, face aos expectáveis incrementos dos fluxos de procura.

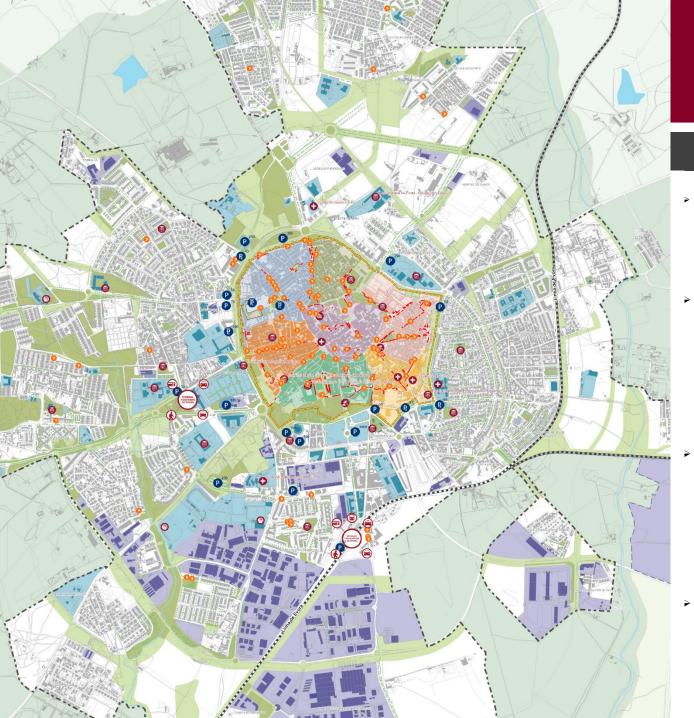
Garraia
 Evaristo



Os interfaces | intermodalidade



- Importância estratégica do Terminal Rodoviário e da Estação Ferroviária no modelo de mobilidade concelhio;
- Infraestruturas adaptadas a todos os utilizadores e com oferta de serviços de apoio variados;
- Vicissitudes pontuais de desenho de espaço público no acesso pedonal às interfaces locais, nomeadamente em matéria de Acessibilidade Universal;
- Possibilidade de relocalização do Terminal Rodoviário para a envolvente da Estação Ferroviária, com enorme potencial enquanto Centro Intermodal de Évora com valências complementares de comércio e serviços.

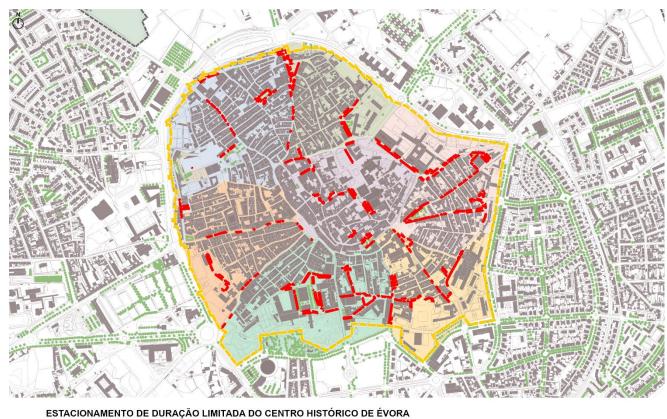




- Oferta robusta de parques de estacionamento gratuitos juntos às interfaces de transporte, promovendo o conceito de *Park&Ride*;
- Importância da definição de um modelo de oferta coerente, tendente à redução da oferta na via pública, potenciando a humanização e descarbonização do espaço público;
- Concretização da coerência de estacionamento tarifado, com o objetivo de reduzir a pressão em áreas em que o espaço de estacionamento é limitado, desincentivando o estacionamento no espaço público;
- Necessidade de mitigar os impactos negativos do estacionamento abusivo, enquanto barreira física à circulação de peões, elevandose o papel da fiscalização.



O estacionamento | gestão da oferta



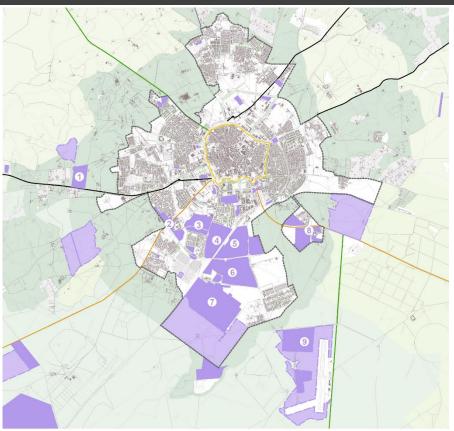
ESTACIONAMENTO TARIFADO



- Incoerência pontual das tarifas de estacionamento à superfície e em parque de estacionamento;
- Proliferação de estacionamento irregular e abusivo no espaço público, fenómeno agravado pela crónica dificuldade na sua fiscalização;
- Incongruências na disponibilização de sinalização, dificultando a perceção do utilizador e/ou que não obedece às disposições do Regulamento de Sinalização do Trânsito;
- Oferta significativa de parques de estacionamento não tarifados na periferia do Centro Histórico, assumindo uma função dissuasora;
- Necessidade de regularização das operações logísticas urbanas, com especial enfoque para o Centro Histórico.



A logística urbana | regularização dos fluxos logísticos



ÁREAS DE ATIVIDADES ECONÓMICAS

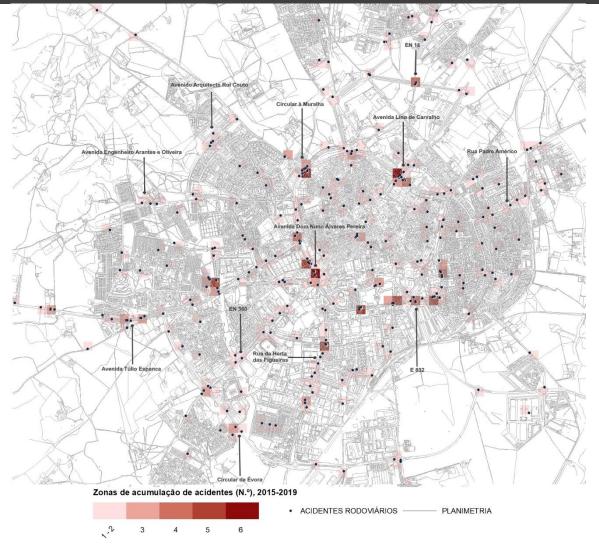
- 1 ÁREA DE ATIVIDADE ECONÓMICA N114
- 2 ZONA INDUSTRIAL DA TORREGELA
- 3 ZONA INDUSTRIAL HORTA DAS FIGUEIRAS
- ZONA INDUSTRIAL HORTA DAS FIGUEIRAS II
- 5 ZONA INDUSTRIAL DE ALMEIRIM NORTE

- 6 ZONA INDUSTRIAL DE ALMEIRIM SUL
- 7 PARQUE INDUSTRIAL E TECNOLÓGICO DE ÉVORA
- MERCADO ABASTECEDOR DE ÉVORA
- PARQUE DE INSDÚSTRIA AERONÁUTICA DE ÉVORA
 - ÁREAS DE EXPANSÃO DE ATIVIDADES ECONÓMICAS

- Enorme peso do aparelho industrial no extremo sul do perímetro urbano;
- Vicissitudes na integração do planeamento da logística nas políticas de gestão urbanística, agravado pela crónica dificuldade em associar as empresas locais nas políticas de gestão territorial;
- Prioridades de atuação orientada para o reforço da articulação viária com a rede fundamental, não descurando a promoção da intermodalidade nos fluxos logísticos, principalmente com a rede ferroviária;
- Necessidade de promover a realocação dos fluxos logísticos à rede viária de nível superior, impedindo o seu atravessamento na malha urbana local.



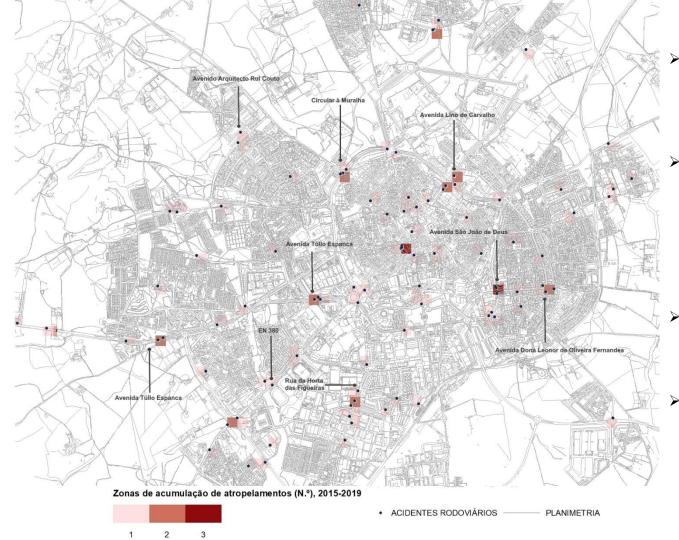
A segurança rodoviária | redução da sinistralidade rodoviária



- Forte concentração de fenómenos de sinistralidade nos arruamentos locais (60% do total);
- A Avenida Túlio Espanca, no extremo ocidental do perímetro urbano, é a que apresenta um maior número de acidentes registados, seguindo-se a Rua Horta das Figueiras, Avenida Dinis de Miranda e Avenida S. João de Deus;
- Prioridades de atuação orientada para a melhoria da sinalização vertical e horizontal, pela regulação de fluxos de trânsito e pela implementação de mecanismos de acalmia de tráfego;
- Necessidade de promover a elaboração do Plano Municipal de Segurança Rodoviária.



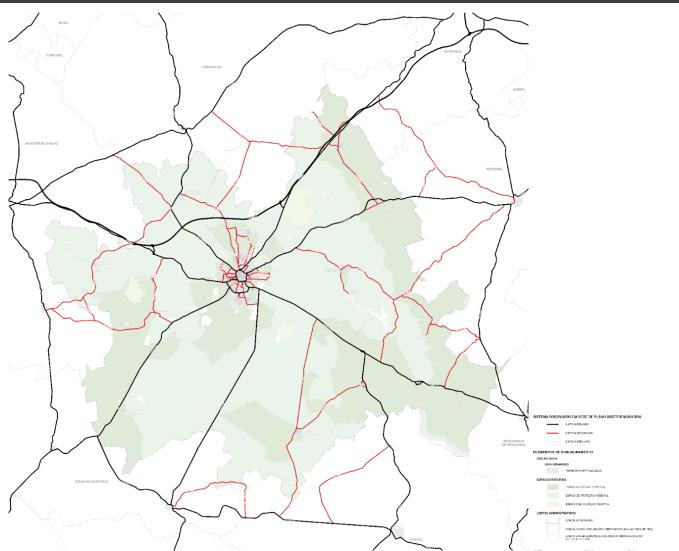
A segurança rodoviária | redução da sinistralidade rodoviária



- Existência de vítimas mortais e feridos graves em consequência de sinistros rodoviários ocorridos em cada um dos últimos cinco anos;
- Inequívoca concentração de sinistros rodoviários nas vias de ligação entre o centro histórico e as áreas urbanas periféricas, bem como nos eixos viários integrantes da circular da cidade;
- Elevada ocorrência de sinistros nas vias localizadas no Centro Histórico e área envolvente;
- Preocupante ocorrência de atropelamentos no interior do perímetro urbano, sendo visível um número considerável de acidentes desta tipologia no interior do centro histórico da cidade.



A rede viária funcional | hierarquia viária



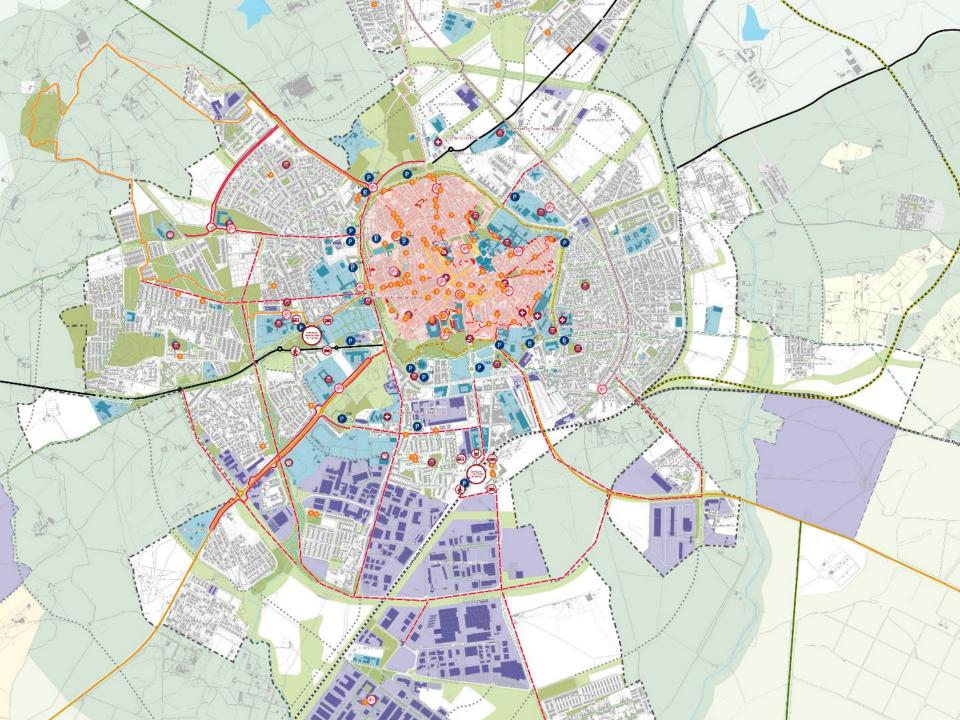
- Incoerência com o modelo de desempenho viário, sendo estruturada em função da hierarquia administrativa, uniformizando eixos com níveis de serviço distintos;
- Prioridades de atuação orientadas para a mitigação dos fluxos de atravessamento e para o downsizing funcional na malha local;
- Necessidade de realocação do tráfego de atravessamento às vias exteriores do perímetro da malha urbana, restringindo os fluxos logísticos pesados na estrutura viária local;
- Aposta na reafetação dos principais fluxos de tráfego às vias de nível superior e da requalificação do espaço público centrada nos modos suaves de deslocação e no transporte coletivo;



A rede viária funcional | a circular urbana de Évora



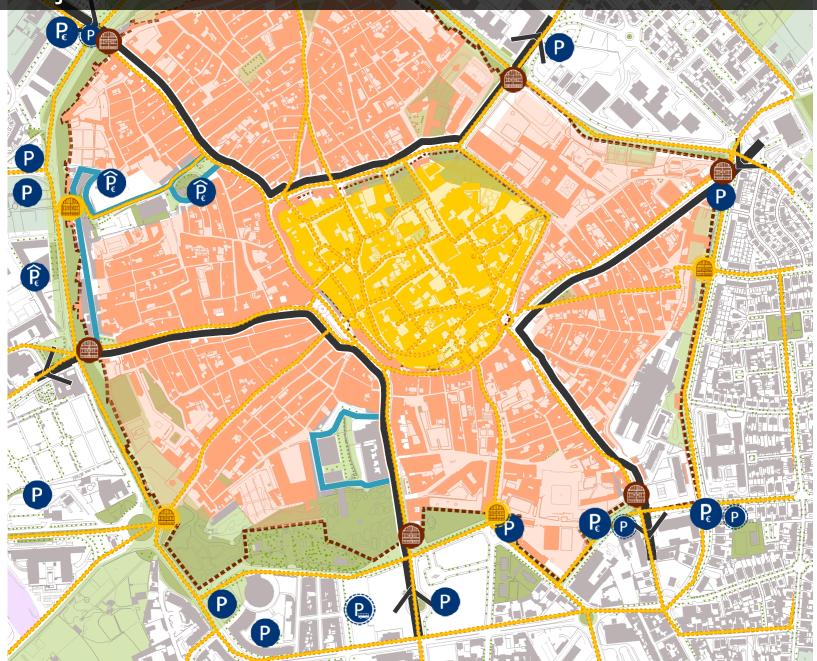
- Introdução de medidas de acalmia de tráfego, visando o reforço efetivo da componente suave nos canais de mobilidade;
- Concretização das variantes e circulares propostas, numa lógica de valorização dos espaços centrais e de promoção do ambiente urbano;
- Reformulação no perfilviário e sinalética existente, visando a descarbonização e humanização dos espaços centrais;
- Readequação e rearticulação de eixos viários com volumes de tráfego contraproducentes com a malha local, mitigando o perfil de rutura espacial e valorizando a sua função de rua.

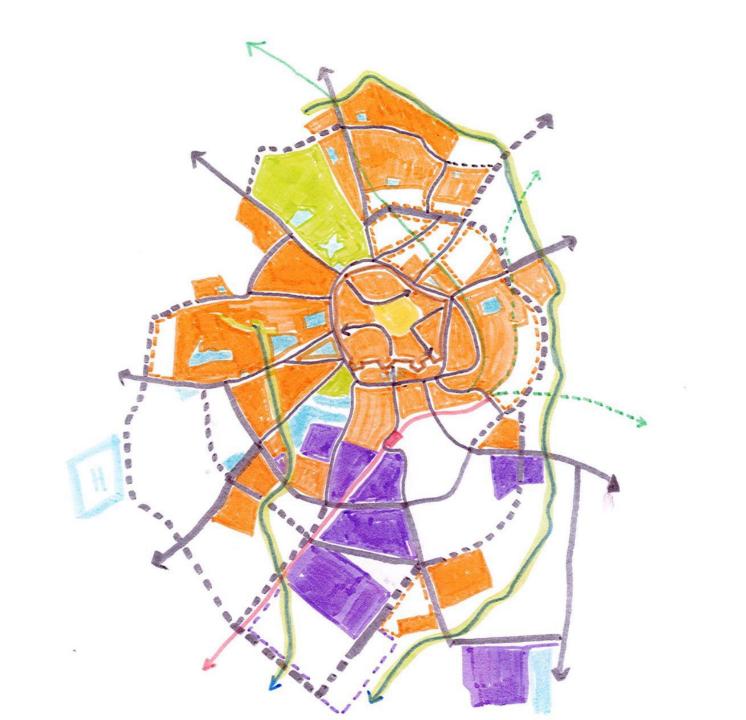


PMUS Évora estratégia de intervenção



O CENTRO HISTÓRICO ENQUANTO PROPULSOR PARA UMA ALTERAÇÃO DE PARADIGMA NA CIDADE EXTRA-MUROS

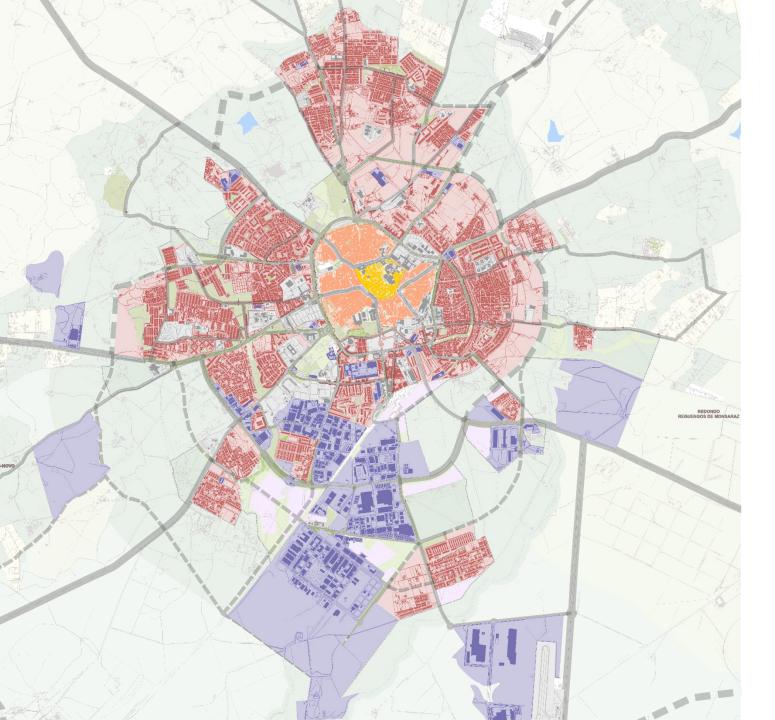






A CIDADE CAMINHÁVEL





ÁREAS PREDOMINANTEMENTE PEDONAIS

AMPLIAR E QUALIFICAR A PEDONALIZAÇÃO DA CERCA VELHA



INDUZIR DINÂMICAS DE PEDONALIZAÇÃO E HUMANIZAÇÃO NA CERCA NOVA



ZONA DE COEXISTÊNCIA DE ACESSO CONDICIONADO

RESTABELECER AS UNIDADES DE VIZINHANÇA





Ampliar e qualificar a pedonalização da Cerca Velha





Situação atual



Imagens de referência



Induzir dinâmicas de pedonalização e humanização na Cerca Nova





Situação atual



Imagens de referência

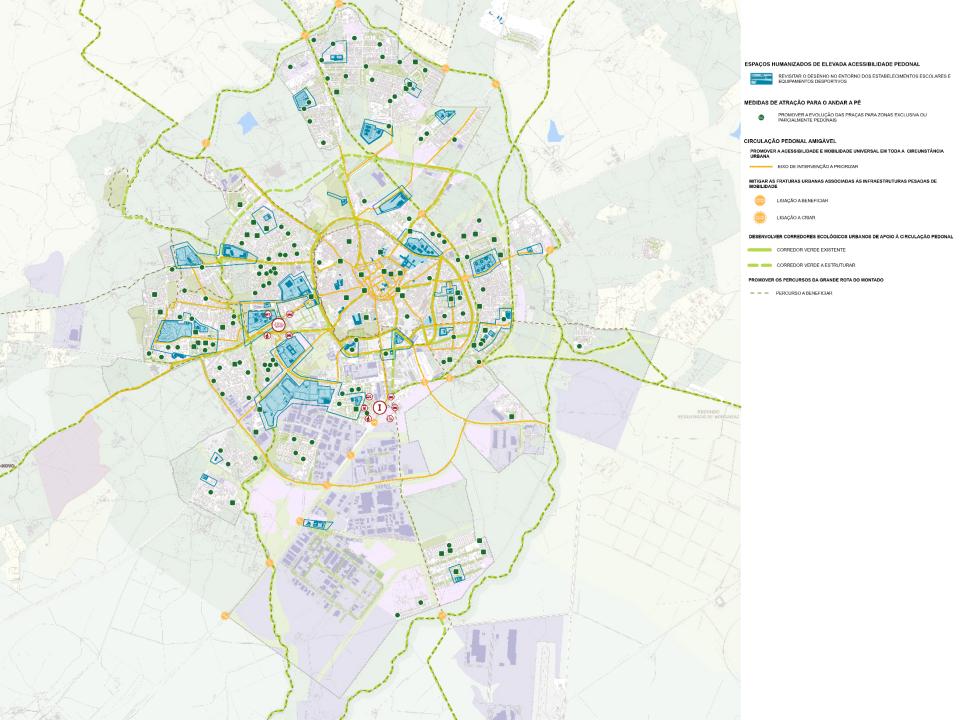


Restabelecer as unidades de vizinhança - as zonas de coexistência





Imagens de referência





Revisitar o desenho do entorno dos estabelecimentos de educação e ensino e equipamentos desportivos



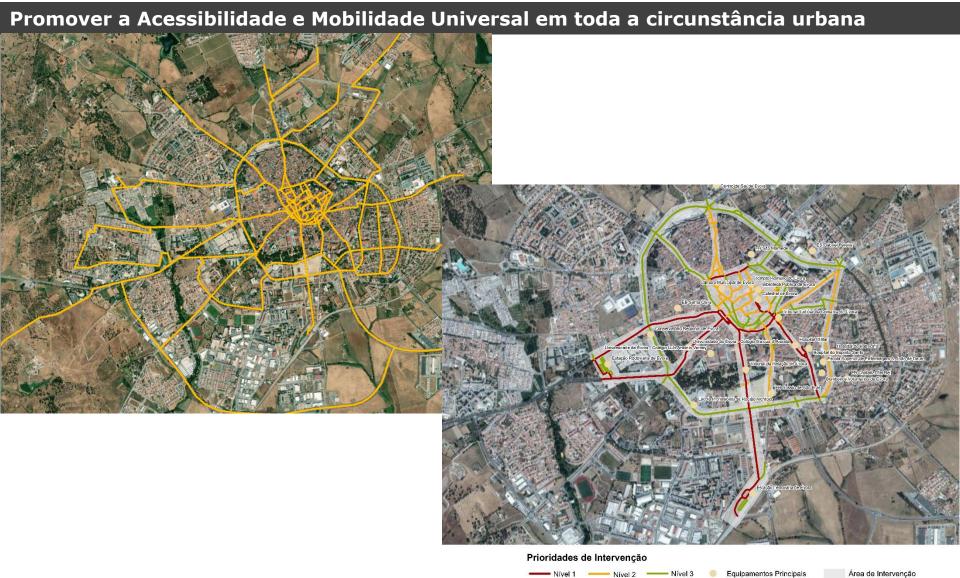




Situação atual

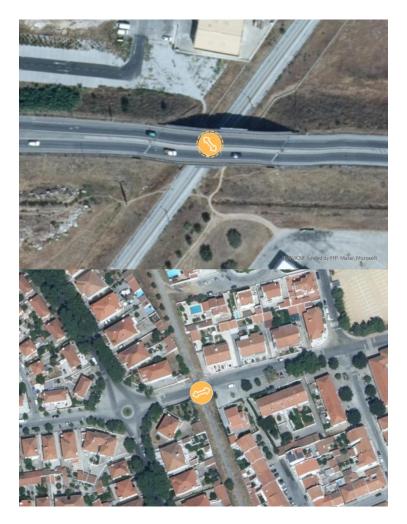
Imagens de referência







Mitigar as fraturas urbanas associadas às infraestruturas pesadas de mobilidade





Situação atual



Promover os percursos pedonais de lazer



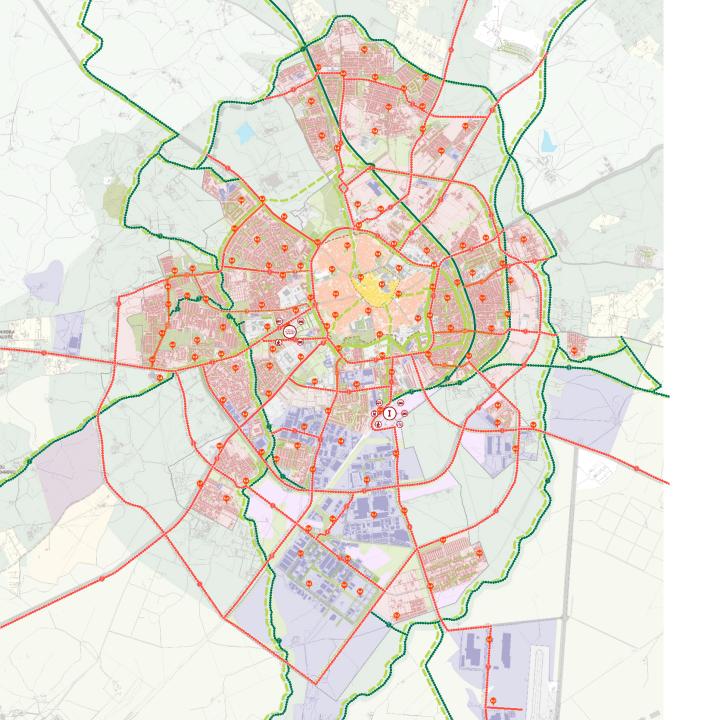


Imagens de referência



A CIDADE CICLÁVEL





EIXOS CICLÁVEIS URBANOS E INTERURBANOS

IMPLEMENTAR GRADUALMENTE A REDE CICLÁVEL DA CIDADE

PISTA CICLÁVEL A REQUALIFICAR

CORREDOR CICLÁVEL A REQUALIFICAR

CONNEDOR GIODAVELA REGUALIFICAR

•••• PISTA CICLÁVEL PROPOSTA

••• CORREDOR CICLÁVEL PROPOSTO

CANAL PARTILHADO COM O AUTOMÓVEL PROPOSTO

•••• CANAL PRÓPRIO EM PERCURSO NATURALIZADO PROPOSTO

IMPLEMENTAR EIXOS CICLÁVEIS DE LIGAÇÃO A OUTROS AGLOMERADOS URBANOS E AOS CONCELHOS VIZINHOS

CANAL PRÓPRIO EM PERCURSO NATURALIZADO A REQUALIFICAR

PISTA CICLÁVEL PROPOSTA

.... CANAL PRÓPRIO EM PERCURSO NATURALIZADO PROPOSTO

SISTEMA DE BICICLETAS PÚBLICAS PARTILHADAS

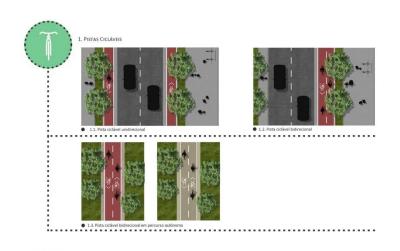
IMPLEMENTAR GRADUALMENTE UM SISTEMA DE BICICLETAS PÚBLICAS

®

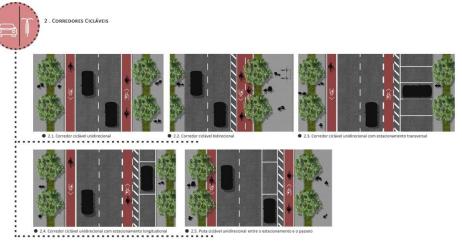
PONTO DE DISPONIBILIZAÇÃO DE BICICLETAS PÚBLICAS

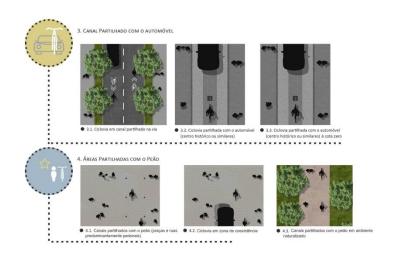


Implementar gradualmente a estrutura ciclável











Selecionar, dimensionar e implementar gradualmente um sistema de bicicletas públicas

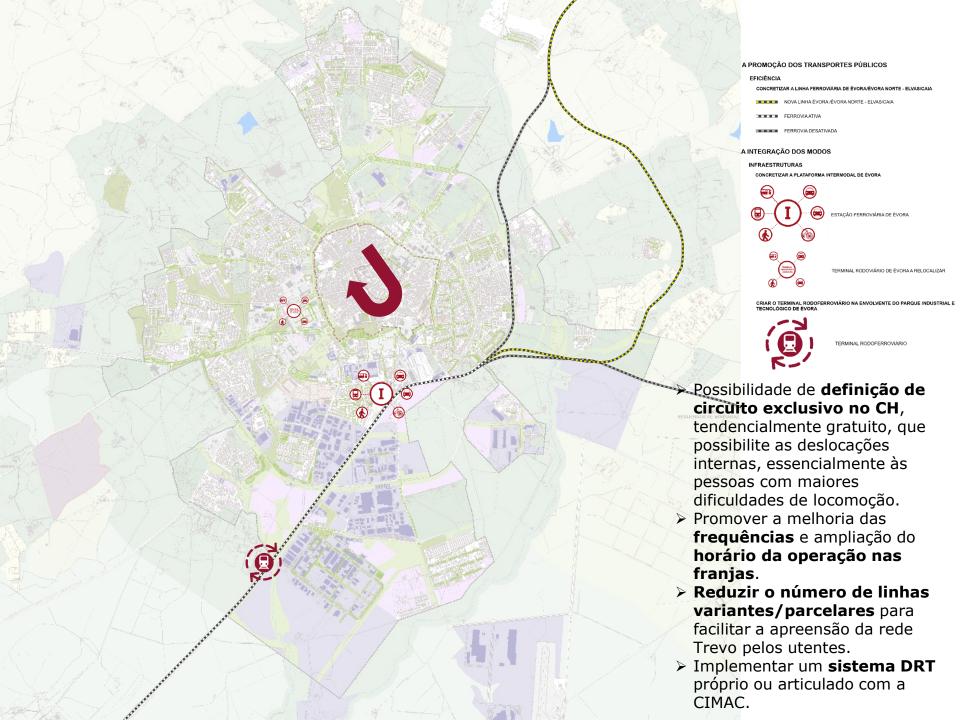


Imagens de referência



A PROMOÇÃO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS E A INTEGRAÇÃO DOS MODOS

PROPOSTAS ENQUADRAMENTO LINHAS **PROPOSTAS ESTRATÉGIA TEMÁTICO ESTRUTURANTES DE AÇÃO** Definir soluções para um sistema de transporte no Centro Histórico de Évora Concretizar a linha ferroviária de Évora/Évora Norte - Elvas/Caia Eficiência Substituir progressivamente a frota dos transportes coletivos rodoviários por veículos mais sustentáveis Infraestrutura e material circulante Ampliar o contingente de táxis e promover a introdução de veículos mais sustentáveis Melhorar as condições de conforto, acessibilidade e informação das paragens considerando a acessibilidade universal Benefícios A PROMOÇÃO DOS Implementar sistemas de informação em tempo real nas principais paragens de transporte coletivo rodoviário TRANSPORTES PÚBLICOS Promover a operacionalidade do serviço urbano de transporte coletivo rodoviário Eficiência Implementar um sistema de transporte a pedido Implementar um sistema de transporte escolar para last-mile Serviço Criar o cartão da cidade, ampliando as vantagens e benefícios atribuídos aos utilizadores de transporte público Benefícios Revisitar a política tarifária dos transportes públicos Concretizar a Plataforma Intermodal de Évora Criar o Terminal Rodoferroviário na envolvente do Parque Industrial e Tecnológico de Évora Criar uma loja de mobilidade e demais pontos pontos informativos na cidade de Évora A INTEGRAÇÃO DOS Criar um centro de gestão da mobilidade MODOS Implementar um sistema de bilhética integrada multimodal Criar uma app e website para disseminação da informação sobre os modos de transporte Promover a integração da bicicleta no transporte público





Substituir gradualmente a frota dos transportes coletivos rodoviários por veículos mais sustentáveis



Imagens de referência



Concretizar a Plataforma Intermodal de Évora





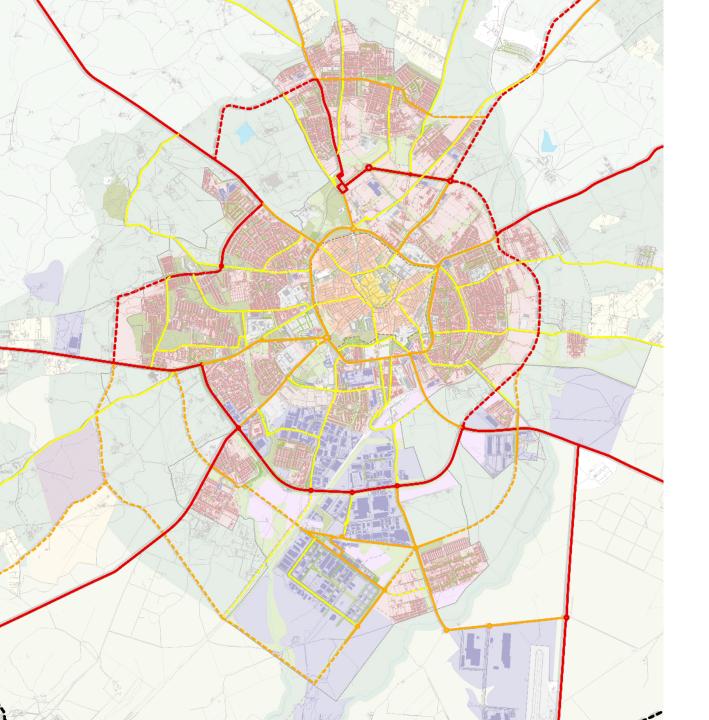


Imagens de referência



A OTIMIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO





ESTRUTURA VIÁRIA

IMPLEMENTAR UMA NOVA HIERARQUIA VIÁRIA

VIA COLETORA

EXISTENTE

● ● PROPOSTA

VIA DISTRIBUIDORA PRINCIPAL

EXISTENTE

PROPOSTA

VIA DISTRIBUIDORA SECUNDÁRIA

EXISTENTE

PROPOSTA

VIA DISTRIBUIDORA LOCAL

EXISTENTE

PROPOSTA

VIA DE ACESSO LOCAL

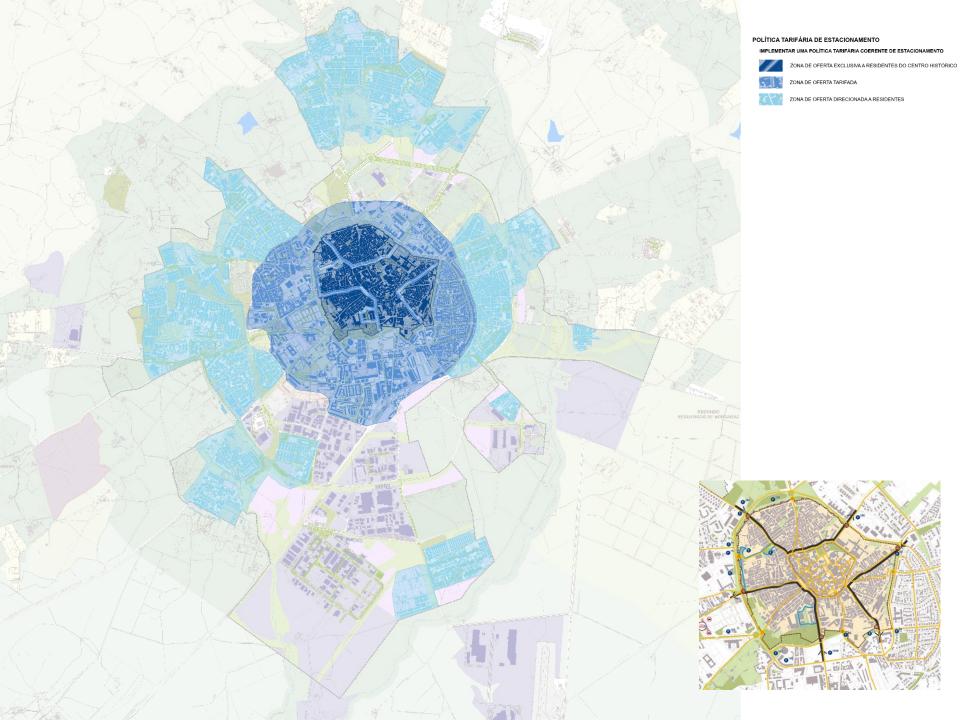
---- EXISTENTE

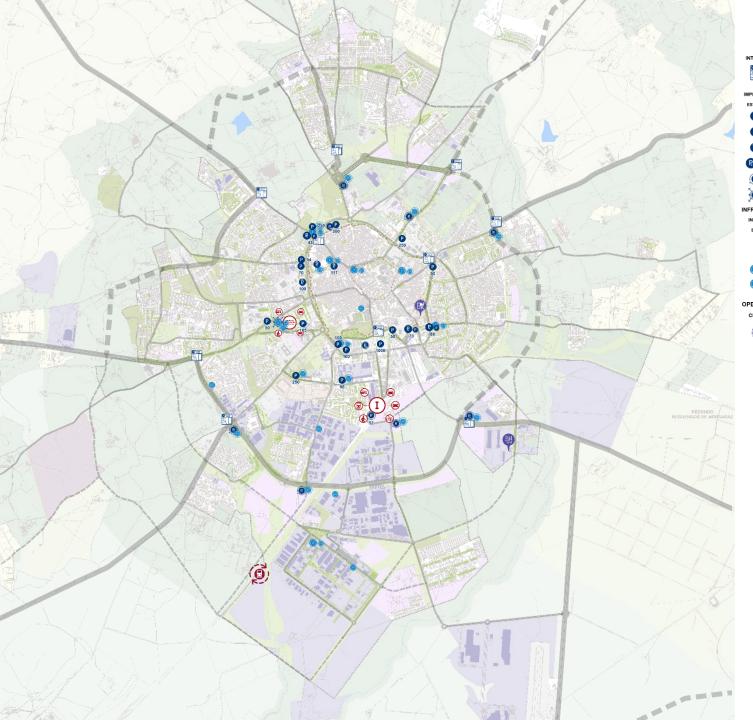
--- PROPOSTA



A GESTÃO DO ESTACIONAMENTO E A LOGÍSTICA







INTRODUZIR UM SISTEMA DE SMART PARKING

PAINÉIS INFORMATIVOS DE DISPONIBILIDADE DE ESTACIONAMENTO

IMPLEMENTAR ESTACIONAMENTO DISSUASOR NA VIA PÚBLICA

ESTACIONAMENTO EXISTENTE

DESCOBERTO NÃO TARIFADO

DESCOBERTO TARIFADO

ESTACIONAMENTO PROPOSTO

DISSUASOR

APOIO À INTERFACE DE TRANSPORTE

PESADOS DE PASSAGEIROS

SEMI-RÁPIDO

COBERTO TARIFADO

P DESCOBERTO TARIFADO A DESTARIFAR

APOIO À INTERFACE DE TRANSPORTE

DISSUASOR A EXPANDIR

INFRAESTRUTURAS DE APOIO À MOBILIDADE ELÉTRICA

INCREMENTAR O NÚMERO DE POSTOS DE CARREGAMENTO ELÉTRICO

EXISTENTE

SEMI-RÁPIDO

RÁPIDO

LENTO A ALTERAR PARA SEMI-RÁPIDO

LENTO A ALTERAR PARA RÁPIDO

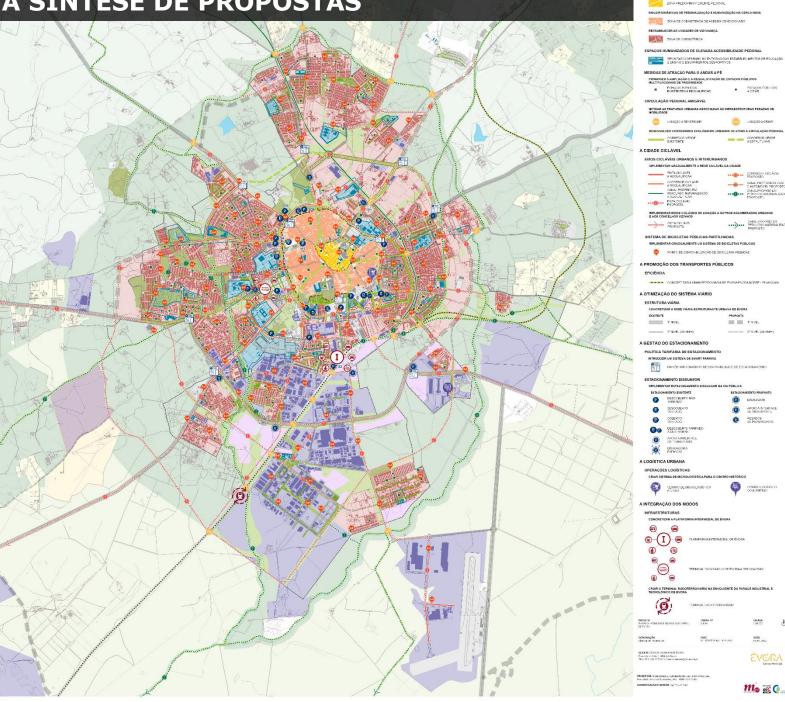
OPERAÇÕES LOGÍSTICAS

CRIAR SISTEMA DE MICROLOGÍSTICA PARA O CENTRO HISTÓRICO



CENTRO DE MICROLOGÍSTICA A CRIAR

PLANTA SÍNTESE DE PROPOSTAS



ÁREAS PREDOMINANTEMENTE PEDONAIS AMPLIAR E QUALIFICAR A PEDONALIZAÇÃO DA CERCA VELHA

Évora + mobilidade!

cme.pmuse@cm-evora.pt

