



MOBILIDADE

caderno de análise e diagnóstico operativo

julho 2023

revisão do

PLANO DE URBANIZAÇÃO DE ÉVORA

EQUIPA:

Frederico Moura e Sá (coordenação)

Marcelo Altieri

Jorge Carvalho

Inês Costa

ÍNDICE:

1. Apresentação.....	4
2. Breve caracterização da situação existente	7
3. Deslocações entre Unidades Territoriais (UT).....	11
4. Objetivos do PUE	25
5. Abordagem metodológica	27
6. Da repartição modal (atual e desejável) aos padrões de deslocação entre UT por modo de transporte.....	28
7. Propostas preliminares	35
Anexo I – Contagens de tráfego pontuais.....	50

1. Apresentação

O presente relatório pretende apresentar o trabalho desenvolvido no domínio da Mobilidade, no quadro da elaboração do Plano de Urbanização de Évora (PUE).

Procura inicialmente caracterizar de forma sintética a situação existente (essencialmente com base nos resultados do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Évora), para posteriormente, perspetivar as bases para o desenvolvimento de propostas específicas que contribuam para a qualificação dos padrões deslocação na área do PUE.

1.1. Enquadramento conceptual do trabalho desenvolvido

No município de Évora, tal como no resto do país, viveu-se nas duas últimas décadas um processo de hipermotorização das deslocações (ver Figura 1) e consequentemente do território e do espaço público da cidade.

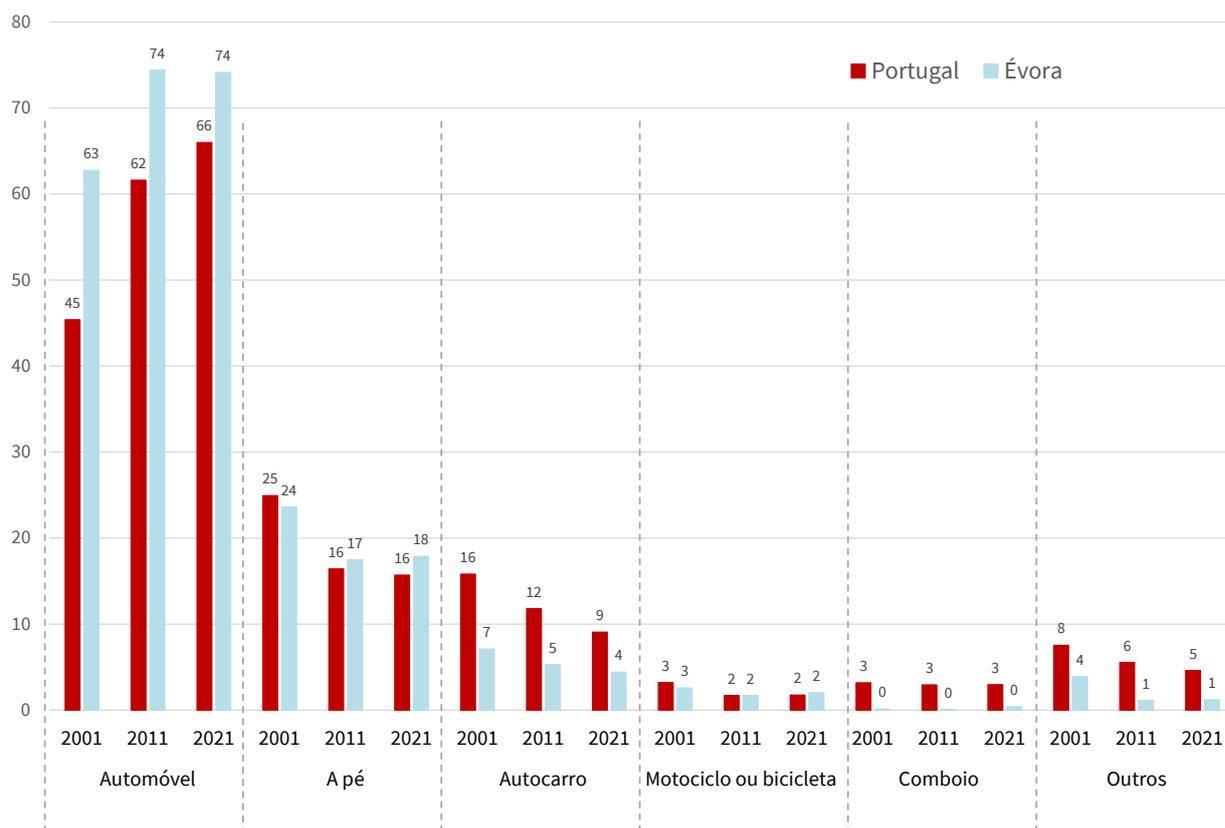


Figura 1 - Meio de transporte principal utilizado e por local de residência (%) [Fonte: INE]

A “descarbonização da mobilidade”, desígnio central do ponto de vista ambiental, social, urbanístico e económico, assume assim em Évora uma particular relevância. No entanto, a crescente motorização identificada contraria tal desígnio e revela a dimensão do desafio em torno da promoção dos modos suaves/ativos/descarbonizados.

Do ponto de vista conceptual pretende-se combinar duas atitudes, aparentemente contraditórias, mas que se assumem, no PUE, como complementares:

- Primeiro, importa não encobrir a realidade e reconhecer que a fase atual é, ainda, a do automóvel. As transformações territoriais mais recentes [nomeadamente o espalhamento de atividades e de grandes geradores de viagens (como o Hospital por exemplo) para o sul e para longe do centro da cidade], assim o exigem e determinam. O carro é uma peça chave na organização e funcionamento da cidade alargada de Évora, sendo que ocultar esta realidade significaria, em grande medida, com ela pactuar.
- Segundo, há que perspetivar e alavancar estratégias de mudança, que combinem estratégias de atração (atribuindo uma dimensão estruturante ao transporte público e qualificando os principais percursos dos modos ativos/suaves) e de dissuasão (assumindo que a criação de uma política de estacionamento para a cidade é a peça chave desse processo de transformação). Só “remando contra a maré”, se assegurará no PUE, a defesa de uma transformação mais ordenada do território – ou seja, minimizar custos (energéticos, ambientais e financeiros) e melhorar a qualidade de vida coletiva (sobretudo, pela conseqüente humanização do espaço que pode gerar).

A literatura e a experiência internacional revelam que o desafio da descarbonização da mobilidade em territórios e realidades como a de Évora é enorme e que exige considerar quatro tarefas distintas:

- a) Articular o planeamento da mobilidade e do uso do solo, distinguindo áreas da cidade para as quais deverá haver clara aposta no transporte público e nos modos suaves (e onde, em consequência, deve ser dificultado o uso do automóvel particular, nomeadamente através de uma política de estacionamento dissuasora) – caso do Centro Histórico e de áreas envolventes a outras centralidades com um grau de acessibilidade superior por transporte público.
- b) Identificar e qualificar as centralidades já existentes, avançando com propostas específicas para a qualificação de determinados percursos e espaços públicos, sobretudo reforçando a sua dimensão e o seu desempenho pedonal.
- c) Definir e assumir políticas urbanísticas (até mesmo fiscais e financeiras, complementares ao PUE) indutoras de localizações precisas de novos usos e atividades (especialmente dos grandes geradores de tráfego).
- d) Envolver a comunidade neste processo de mudança, em particular as escolas, explicitando e discutindo em cada caso, vantagens e objetivos das ações e propostas a implementar.

O PUE pretende precisamente dar corpo e ser o espaço para o desenvolvimento de cada uma destas tarefas. Considera-se que pela sua dimensão multissetorial/estruturante e pela visão de médio/longo prazo que carrega, o PUE é o instrumento central para

alimentar e qualificar o necessário processo de mudança e de descarbonização da mobilidade assumido politicamente como desígnio municipal.

Importa sublinhar que a abordagem metodológica adotada se revela particularmente inovadora, sobretudo a dois níveis:

- A organização e a estruturação do território, assenta num modelo onde a peça chave é a rede de transporte público – pretende-se assumir uma rede específica (de ampla conectividade e abrangência territorial) e criar as condições para a implementação de um sistema de transporte público que seja tão eficaz ao nível da mobilidade urbana diária, que consiga competir diretamente com a utilização do transporte individual motorizado.
- Todas as propostas resultam de uma análise dos padrões de deslocação existentes, sendo que para o efeito se desenvolveu uma matriz de origem-destino criada com base em variáveis territoriais que, normalmente, nas abordagens setoriais que caracterizam os trabalhos ao nível da mobilidade, não são tidas em conta.

2. Breve caracterização da situação existente

A caracterização da situação existente tem como fonte principal de dados e de diagnóstico o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Évora (PMUSE – elaborado pela *mpt* e entregue recentemente).

Em suma, pretende-se neste ponto desenvolver um diagnóstico operativo, uma síntese da primeira fase do PMUSE (ver Quadro I) que, em particular, permita identificar para cada um dos modos de transporte, as suas principais potencialidades e insuficiências.

Função	Caracterização sumária por modo de transporte
<i>(diagnóstico operativo -essencialmente centrado nos contributos do PMUSE para o PUE)</i>	
Pedonal	<p>Perda de peso na repartição modal, ao longo das últimas décadas.</p> <p>Centro Histórico (delimitado como Zona 30) mantém níveis muito interessantes (superiores a 75%) de deslocações diárias a pé – o que, face ao envelhecimento estrutural da população é um indicador que revela a importância e a vitalidade do centro da cidade.</p> <p>Na generalidade, a rede pedonal, fora do Centro Histórico, apresenta um conjunto significativo de habituais insuficiências: falta de lógica e de continuidade dos trajetos pedonais, particularmente nos atravessamentos; subdimensionamento; incompatibilidade com a classificação funcional da via; tendência para contrariar a normal disposição dos peões.</p> <p>É um problema geral a toda a cidade a quantidade de barreiras urbanísticas e arquitetónicas que dificultam o dia-a-dia de grupos mais vulneráveis (sejam pessoas com deficiência, idosos, crianças ou mães com carrinhos de bebés).</p> <p>Nas áreas centrais há condições de estadia satisfatórias, só ameaçadas pela quantidade de estacionamento abusivo.</p> <p><u>Importa:</u> ampliar e qualificar a pedonalização da Cerca Velha; induzir dinâmicas de pedonalização e humanização na Cerca Nova; reforçar unidades de vizinhança pela criação de zonas de coexistência; qualificar percursos e entornos escolares; qualificar percursos urbanos e ecológicos estruturantes que simultaneamente sirvam a mobilidade diária e lúdica; aumentar oferta de mobiliário urbano que promova a estadia; melhorar disposições regulamentares que assegurem requalificação de passeios e medidas gerais de segurança.</p>
Ciclável	<p>Apesar do potencial que a cidade apresenta, seja pela sua dimensão, pela orografia e pela concentração e densidade de atividades, a utilização regular da bicicleta não se encontra, ainda, enraizada pela generalidade da população (só representa 0,5% das deslocações dos residentes) e não tem sido contemplada nos processos de planeamento territorial.</p> <p>A quota modal insipiente que a bicicleta apresenta na cidade de Évora deve-se, a uma multiplicidade de fatores, embora se avenge que a falta de cultura de mobilidade da população e a ausência de uma verdadeira e efetiva infraestrutura ciclável sejam fortes condicionalismos nesta matéria.</p> <p>As principais ameaças à utilização da bicicleta, segundo ciclistas inquiridos, são: condutores não respeitam a distância de segurança às bicicletas, a inexistência de faixas</p>

próprias, o excesso de velocidade dos condutores de veículos motorizados, o piso, e a pouca qualidade do ambiente urbano.

A atual rede ciclável da cidade de Évora caracteriza-se pela sua reduzida extensão e abrangência territorial, apresentando descontinuidade espacial entre os diferentes percursos cicláveis. Adicionalmente, salienta-se o facto de a rede existente não apresentar características favoráveis ao aumento da quota do ciclável na distribuição modal da população residente, sobretudo nos movimentos de carácter pendular, uma vez que ainda não estabelece conexão à generalidade dos equipamentos, serviços e núcleos residenciais mais relevantes.

Na cidade de Évora existem cerca de 20 cicloparques que permitem o estacionamento de perto de 130 bicicletas. Atualmente, a maior concentração de cicloparques encontra-se no Centro Histórico, encontrando-se, os restantes, distribuídos na proximidade de vários equipamentos e área de atividades económicas. Importa fixar referências para aumentar a oferta de cicloparques na cidade, sobretudo associados a grandes geradores de viagens.

Não há sistema de *bike-sharing* que sirva toda a cidade apesar do enorme potencial que apresenta.

Importa: implementar rede ciclável na cidade; implementar sistema de *bike-sharing* e de trotinetas partilhadas; aumentar estacionamento para bicicletas; integrar corredores ecológicos na rede ciclável urbana.

Transporte público

Peso do transporte público na repartição modal é muito baixo (mesmo quando comparado com média nacional).

É muito importante reforçar o papel do transporte público na cidade de Évora. Deve organizar-se serviço que garanta maior atratividade ao sistema, em detrimento da utilização do transporte individual.

Atualmente, o Centro Histórico encontra-se abrangido por oito linhas de carreiras urbanas, encontrando-se prevista a adição de uma nova carreira, e, também, pelo serviço da Linha Azul.

Por se desenvolver a uma escala mais reduzida, abrangendo o espaço urbano da Cerca Nova e a sua envolvente, o serviço da Linha Azul (dois percursos realizados pela Linha Azul Zona Norte – Porta Nova e a Linha Azul Zona Sul – Hospitais) assume um papel principal na definição de uma rede de transporte público que contribua para a proteção do espaço central, apesar da abrangência territorial da maioria das carreiras urbanas. Com o intuito de promover a redução do estacionamento no interior do núcleo histórico, as linhas estabelecem a ligação entre os principais eixos intramuros, os parques envolventes e, também, as interfaces de transporte, apesar da Estação Ferroviária apenas se apresentar como parte integrante do percurso nos horários de partida e chegada de inter-regionais e interidades. Na zona intramuros, os percursos, realizados por quatro minibus, encontram-se assinalados no pavimento e permitem a paragem para entrada ou saída nos eixos assinalados, exceto na Rua de Machede, existindo nesta e na zona extramuros paragens fixas deste serviço. Prevê-se, com o agravamento das condições de estacionamento no centro histórico, que o serviço venha a aumentar a procura (há até risco de saturação). O serviço deve ser complementado com novo percurso que permita aumentar a permeabilidade e a fluidez do transporte público para o reforço da sua competitividade na mobilidade interna do espaço intramuros. O serviço deverá ter uma maior abrangência que as atuais linhas, devendo ser definido um percurso que inclua não só os eixos estruturantes da cidade, como particularmente o interior dos diferentes setores do Centro Histórico.

Sugere-se a definição de um circuito circular de transporte público, cuja espacialização promova a ligação entre a malha interna das diferentes Zona de Coexistência de Acesso

Condicionado e os principais pontos de interesse local, incluindo pontos estratégicos de ancoragem na rede regular de transporte coletivo rodoviário.

Virtude da diminuta expressividade dos volumes de procura por serviços de transporte ferroviários, não se descortinam particulares carências de capacidade infraestrutural da estação eborense. Na rede ferroviária importa assegurar a concretização da ligação ferroviária - Évora/Évora Norte-Elvas/Caia.

Há duas interfaces importantes na cidade. O Terminal Rodoviário de Évora apresenta boa conectividade com o serviço de táxis e apresenta bastante estacionamento nas imediações. Todavia, apresenta diversos constrangimentos à sua utilização por pessoas com mobilidade reduzida, os percursos pedonais são frágeis e desqualificados, e não apresenta uma boa articulação com o modo ciclável. A Estação Ferroviária de Évora está bem conservada e tem boas condições de acesso à população com mobilidade reduzida. Ainda ao nível das interfaces importa referir que é importante concretizar a Plataforma Intermodal de Évora (na zona da estação).

Importa: expandir e melhorar a rede de serviço urbano de transporte coletivo rodoviário; concretizar linha ferroviária de Évora/Évora Norte -Elvas/Caia; melhorar sistema de transporte no Centro Histórico; melhorar condições das principais paragens; concretizar a Plataforma Intermodal de Évora; criar Terminal Rodoviário na envolvente do Parque Industrial e Tecnológico; promover a integração da bicicleta no transporte público.

Automóvel
(circulação)

Rede rodoviária estruturante apresenta insuficiências, sendo importante concretizar, sobretudo à escala urbana, a colmatação dos “*missing links*” da rede atual. Importa consolidar a rede de forma a ocupar os espaços intersticiais existentes e a mitigar a expansão da mancha urbana. É de importância estratégica a concretização da variante urbana de Évora. Este segundo anel rodoviário à cidade assume significativa importância na salvaguarda das áreas centrais da cidade, possibilitando um “*downsizing* funcional” do eixo circular à muralha, canalizando-o para funções mais consentâneas e coerentes com a sua escala urbana.

Tráfego significativo para a escala da cidade. Contagens de tráfego específicas (no caso, realizadas pela equipa do PUE – ver Anexo I) confirmam volumes de congestionamento significativos na circular à muralha (em particular no troço sul da Avenida São João de Deus) e a Sul, na Circular de Évora, agravados pela presença significativa e desajustada (face ao programa da via) de pesados.

Verifica-se que existem eixos (com forte presença pedonal) em que a velocidade de circulação é excessiva e que têm um elevado volume de acidentes. Realidade exige que: a velocidade de circulação na cidade seja diminuída substancialmente, seja corrigida a geometria dos principais traçados e cruzamentos, e sejam adotadas medidas de acalmia em todas as centralidades.

Verifica-se ainda um elevado número de acidentes no centro histórico da cidade, o que sugere a presença de volumes de tráfego que não se compatibilizam com o carácter eminentemente pedonal que esta área da cidade deveria ter.

Circulação motorizada gera ruído significativo junto dos eixos rodoviários da rede fundamental do concelho.

Importa: implementar nova hierarquia viária; concretizar rede viária estruturante urbana da cidade; construir variantes, novos acessos estruturantes e colmatar a rede viária local; aplicar nas centralidades medidas de acalmia de tráfego para aumentar conforto e segurança (sobretudo no entorno das escolas); visitar esquema de circulação rodoviária.

Automóvel (estacionamento)	<p>A análise da componente do estacionamento na cidade de Évora considerou a oferta existente em parques de estacionamento de acesso público, tarifados e gratuitos, e o estacionamento pago de duração limitada na via pública.</p> <p>Relativamente ao estacionamento em parques de acesso público, a cidade de Évora apresenta um total de 24 parques, 16 parques de estacionamento gratuito e oito parques de estacionamento tarifados, sendo apenas dois subterrâneos. O tarifário dos parques de estacionamento pagos difere, existindo parques onde se realiza o pagamento por fração e outros onde é por tarifa diária.</p> <p>No que se refere ao estacionamento pago de duração limitada na via pública, encontram-se definidas oito zonas de estacionamento de duração limitada.</p> <p>O estacionamento no centro histórico é tarifado de segunda-feira a sexta-feira das 8h30m às 19h30m e, aos sábados, das 9h às 14h, sendo o estacionamento gratuito nos restantes períodos. O seu tarifário apresenta-se diferenciado entre a Zona I, a zona com maior tarifa, a zona VIII, a zona com menor tarifa, e as restantes zonas.</p> <p>Os dados de ocupação permitiram conferir que, de forma geral, as zonas com maior pressão de ocupação de estacionamento tarifado, o que corresponde a uma ocupação com selo válido, são a zona I, a zona V e a zona VIII, sendo as zonas com maior ocupação de residentes, considerando os selos válidos, as zonas II e III.</p> <p>No que concerne ao estacionamento residencial, foi possível observar que os alojamentos de residência habitual com menor número de disponibilização de lugares de estacionamento correspondem ao centro da cidade, ao Centro Histórico de Évora, e a áreas com pouca densidade construtiva.</p> <p>Dada a pressão de estacionamento existente em algumas áreas da cidade de Évora, assiste-se a estacionamento abusivo e ilegal, revelando-se necessárias ações de ordenamento do estacionamento e de maior fiscalização.</p> <p>Emerge do extenso levantamento da situação existente que falta à atual política de estacionamento uma outra racionalidade, que promova a dissuasão do uso do carro (a geografia da quantidade de lugares, das condições de acesso e da tarifa deve ser imediatamente perceptível a todos os utilizadores).</p> <p><u>Importa:</u> criar uma política tarifária coerente de estacionamento; melhorar legibilidade do sistema; combater estacionamento ilegal; rever critérios de dimensionamento; criar estacionamento lógicas de dissuasão do estacionamento na via pública.</p>
Logística urbana	<p>Tendo em conta a distribuição espacial, verifica-se que as pequenas atividades económicas se localizam no Centro Histórico de Évora e na área urbana a sul do centro histórico.</p> <p>Relativamente aos lugares reservados para operações de cargas e descargas na cidade de Évora, esta apresenta um total de 120 lugares reservados para o efeito, concentrando-se cerca de 91 lugares no na área do centro histórico.</p> <p><u>Importa:</u> regular cargas e descargas (localização e condições de acesso); rever esquema de circulação de logística pesada na cidade; criar sistema de micrologística para o Centro Histórico.</p>

Quadro 1 – Síntese, por função / modo de transporte, do diagnóstico desenvolvido pelo PMUSE.

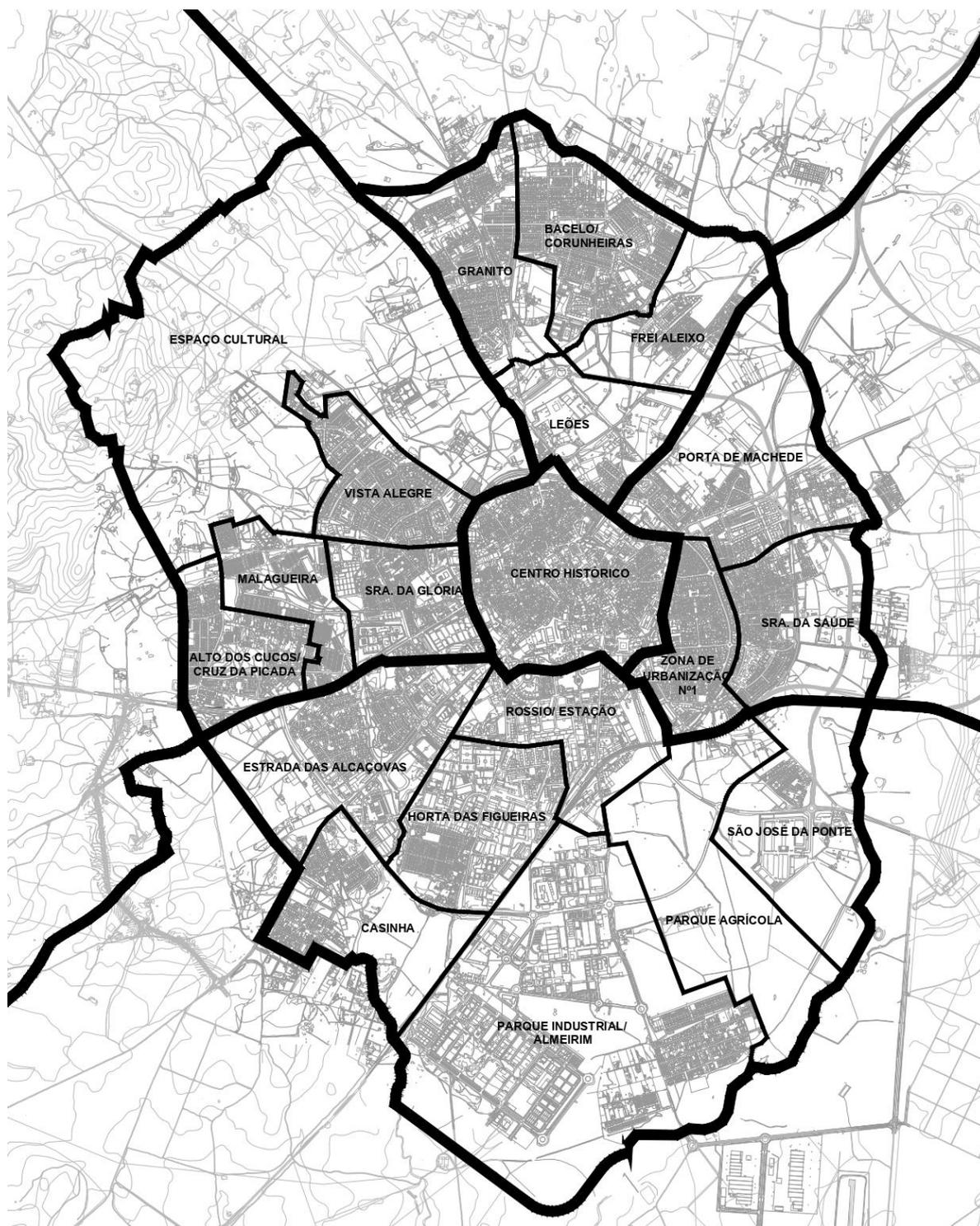


Figura 3 - Delimitação de UT na cidade.

3.2. Metodologia para estimar deslocações entre UT

As deslocações entre as UT definidas foram estimadas com base em variáveis de base territorial. Assume-se que é o território, ou melhor a localização específica das múltiplas atividades urbanas, que explicam os padrões de deslocação. O pressuposto é que os padrões de deslocação, ou seja, a matriz origem-destino, decorre das características existentes no território. Em particular, considera-se que a grande maioria das deslocações ocorre associada a três variáveis de base: a distribuição da população residente, a localização dos grandes geradores de viagens e a geografia do emprego.

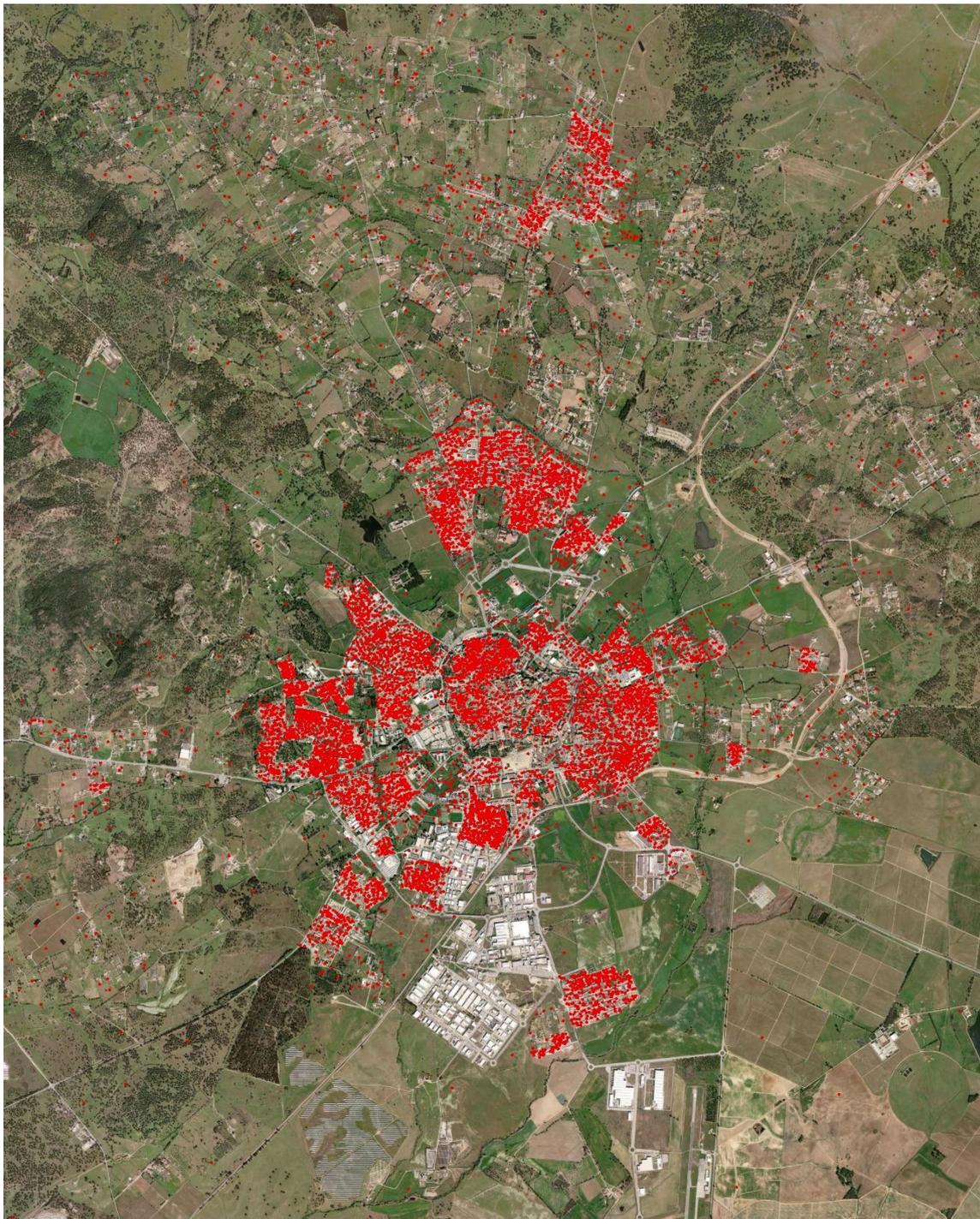
Neste ponto pretende-se apresentar de forma sucinta a metodologia utilizada para estimar as deslocações entre as UT identificadas, para no ponto seguinte, apresentar o resultado alcançado: a matriz origem-destino (que por sua vez, permitirá sustentar as propostas preliminares desenvolvidas).

3.2.1. Bases para informar a construção da Matriz O/D: População, Grandes Geradores de Viagens (GGV) e Emprego.

População

Os dados da população considerados são resultado do Censos 2021. A Figura 4 apresenta o resultado da distribuição demográfica.

Nota: em alguns casos, face ao calendário dos trabalhos e à ausência de dados mais recentes, foram pontualmente utilizados dados dos Censos 2011.



Distribuição da população residente (Censos 2021)

□ 1 Dot = 5
• Residentes

N
1:15 000

Figura 4 - Distribuição da população (Censos 2021, INE).

Grandes Geradores de Viagens (GGV)

Consideraram-se como GGV atividades que, em média, conseguissem gerar de forma consistente mais de 50 viagens por dia.

Foram considerados GGV de vários sectores de atividade, nomeadamente: comércio e serviços, desporto, educação, hotelaria (grandes unidades), lazer e cultura, saúde, transportes e outros.

A identificação, georreferenciação e quantificação do número médio de viagens geradas por cada GGV de Évora resultou do cruzamento de bases de dados e de levantamentos de terreno desenvolvidos especificamente pela equipa do PUE para este trabalho.

As Figura 5 e 6 apresentam o resultado do mapeamento dos GGV (respetivamente, por setor e por dimensão do número de viagens diárias geradas).



Grandes Geradores de Viagens (GGV)

- | | |
|-----------------------|---------------|
| ● Comércio e Serviços | ● Hotelaria |
| ● Cultura | ● Lazer |
| ● Desporto | ● Saúde |
| ● Educação | ● Transportes |

N
1:15 000

Figura 5 - GGV por setor.



Grandes Geradores de Viagens (GGV)



N
1:15 000

Figura 6 - GGV por sector e por número médio de viagens diárias geradas.

Emprego

A base do Emprego (apresentada na Figura 7) foi construída considerando bases oficiais relativas ao emprego público (fonte: Sistema de Informação da Organização do Estado SIOE e consulta a bases próprias construídas para o efeito), ao emprego privado (fonte: GEP do MTSSS) e dados sociodemográficos à escala municipal (fonte: Censos, INE).

Inicialmente consideraram-se dados que permitissem assegurar georreferenciação rigorosa dos postos de trabalho existentes (o que foi designado como: “Emprego inicialmente considerado”), em seguida estimou-se a dimensão do emprego em falta (com base nos dados dos Censos; foi designado: “Emprego inicialmente não considerado”) e por fim, corrigiram-se os dados iniciais (os do “Emprego inicialmente considerado”) redistribuindo o “Emprego inicialmente não considerado” em função de dados sociodemográficos de cada Unidade Territorial.

Sintetizando, a metodologia foi a seguinte:

1. Emprego inicialmente considerado (alguns valores de referência desenvolvidos com bases oficiais e rigorosas):
 - a) Total de estabelecimentos = 1782
 - b) Total de Emprego Privado = 18048
 - c) Total de Emprego Público (estimado) = 5626
 - d) Total do Emprego considerado = 23674

Notas:

- O total de estabelecimentos e o emprego privado resultam dos quadros de pessoal do GEP do MTSSS.
- A base do emprego público foi desenvolvida pela equipa do PUE especificamente para o efeito.

2. Emprego inicialmente não considerado:

- a) Total de empregados da área de estudo:

(“Indivíduos residentes a trabalharem no município de residência”) + $(7243 \times 0,90)$

Nota:

- 7243 é o número de movimentos atraídos por todo o concelho de Évora (considerou-se que a área em causa atrai, por hipótese, cerca de 90% desses movimentos).

- b) “Emprego inicialmente não considerado” = “Total de empregados da área de estudo” – 23674

Nota:

- Os 23674 são o resultado da alínea 1.d). Ou seja, genericamente o “Emprego inicialmente não considerado” corresponde a falhas das bases consideradas em “1. Emprego inicialmente considerado”, nomeadamente relativas a trabalhadores por

conta própria sem pessoas ao seu serviço e a trabalhadores independentes (não considerados pelo GEP).

3. Emprego final (corrigindo resultado de 1. considerando 2.):

A base de “Emprego final” implicou distribuir por UT o “Emprego inicialmente não considerado” e o “Emprego que vem de fora do município”.

- a) Para distribuir o “Emprego inicialmente não considerado” corrigindo as bases de “1. Emprego inicialmente considerado” utilizou-se algoritmo que considerou a percentagem da população empregada por UT (com 2/3 do peso na distribuição) e a percentagem da população ativa por UT (com 1/3 do peso na distribuição).
- b) Para distribuir o número total de viagens relativas ao emprego que vem de fora do município:
 - Foi distribuído (função do município de origem) por via/estrada de entrada.
 - A sua distribuição por UT teve por base algoritmo com dupla ponderação que considerou a percentagem da população empregada por UT (com 2/3 do peso na distribuição) e a percentagem da população ativa por UT (com 1/3 do peso na distribuição).



Emprego (Público e Privado) [número de pessoas ao serviço]

Emprego Público **Emprego Privado**

- | | |
|-------------|--------------|
| • 2 - 52 | • 1 - 47 |
| • 53 - 109 | • 48 - 313 |
| • 110 - 259 | • 314 - 950 |
| • 260 - 457 | • 951 - 1671 |

N
1:15 000

Figura 7 - Distribuição do emprego público e privado por número de empregados.

3.2.2. Desenvolvimento da matriz O/D

Passos para construção da matriz O/D:

1. Para cada UT:
 - a) Calcular Emprego Local¹: [50% “Emprego inicialmente não considerado”] + [50% emprego em estabelecimentos com 1 empregado]
 - b) Calcular Emprego Geral²: [50% “Emprego inicialmente não considerado”] + [50% emprego em estabelecimentos com 1 empregado] + [“Emprego em estabelecimentos com + de 1 empregado”] + [“Emprego público”]

2. Estimar origem de cada deslocação associada ao Emprego Geral de cada UT:
 - a) Distribuir o número de deslocações associadas ao Emprego Geral (ponto 1.b anterior) em função da população empregada de cada UT.

Nota:

 - Descontar emprego de fora e só depois considerar na distribuição da população empregada por UT.

3. Estimar origem de cada deslocação associada às Escolas de cada UT:
 - a) Conhece-se a população alvo por UT – ou seja, a Origem. Destino é a escola respetiva mais próxima. Se a Escola mais próxima for na UT é deslocação local, se não é geral.

4. Estimar UT de origem de cada deslocação associada à Universidade (considerar só edifícios da UE no centro):
 - a) Distribuir o número de deslocações associadas à UE central (estimadas nos GGV) em função do “total de alojamentos” de cada UT e da distância à Universidade do centroide de cada UT.

5. Estimar UT de origem de cada deslocação associada aos restantes GGV considerados:
 - a) Distribuir o número de deslocações associadas aos outros GGV (sem considerar escolas e Universidade – GGV já tratados) em função de ponderação que considere: “Total de indivíduos residentes” + “Estudantes do Ensino Superior de fora”.

¹ “Emprego local” é quando a origem da sua deslocação é a UT onde está localizado.

² “Emprego geral” é quando a origem da sua deslocação é exterior à UT onde está localizado.

Nota:

- “Estudantes do Ensino Superior de fora” = 1520 (Erasmus) + 0,75 x 6540 (outros municípios) = 6425
6. Estimar a origem de cada deslocação de cada UT (considerando resultados dos pontos 1., 2., 3., 4. e 5)

3.2.3. Matriz O/D entre UT

	1	2a	2b	2c	2d	2e	2f	3a	3b	3c	3d	4a	4b	4c	4d	4e	4f	4g	4h	5a	5b	5c	5d	5e	5f		
	Centro Histórico	Leões	Granito	Baceló/Corunheiras	Frei Aleixo	Canaviais	Envolvente Norte	Porta de Machede	Zona de Urbanização nº1	Senhora da Saúde	Envolvente Nascente	Rossio/Estação	Estrada das Alcaçovas	Horta das Figueiras	Casinha	Parque Industrial/Almeirim	Parque Agrícola	São José da Ponte	Envolvente Sul	Senhora da Glória	Malagueira	Alto dos Cucos/Cruz da Picada	Vista Alegre	Espaço Cultural	Envolvente Poente		
1	Centro Histórico	3424	379	108	287	141	134	63	534	453	114	85	937	671	545	35	2016	80	116	57	1095	144	185	267	9	188	12067
2a	Leões	577	61	13	51	33	16	8	65	55	14	10	110	80	66	4	241	9	14	6	123	16	23	32	1	23	1074
2b	Granito	1686	217	235	363	81	77	38	364	255	64	48	576	390	321	22	1193	49	72	42	683	105	105	165	5	109	5579
2c	Baceló/Corunheiras	2318	305	166	539	191	107	54	483	358	91	68	802	547	450	30	1669	68	99	58	929	142	148	229	7	153	7693
2d	Frei Aleixo	845	98	29	141	98	35	17	158	116	29	22	254	175	144	10	533	22	32	17	266	43	48	73	2	49	2411
2e	Canaviais	1359	180	54	310	67	230	32	272	211	54	40	474	322	265	18	984	40	59	34	535	85	87	135	5	90	4583
2f	Envolvente Norte	932	122	60	191	70	68	36	184	145	37	27	312	218	178	11	658	26	39	21	364	52	59	89	3	61	3031
3a	Porta de Machede	1556	168	49	128	63	60	28	358	201	51	38	426	300	244	16	907	37	53	27	455	69	82	121	5	85	3971
3b	Zona de Urbanização nº1	1602	175	50	133	65	63	29	297	291	53	39	431	310	251	16	931	37	53	25	472	66	85	123	4	87	4086
3c	Senhora da Saúde	1875	217	62	164	81	77	36	346	258	171	48	535	383	311	20	1151	45	65	33	583	82	105	153	5	107	5038
3d	Envolvente Nascente	1091	125	37	95	46	44	22	272	148	79	42	322	223	183	12	678	28	40	22	337	55	61	93	3	62	3029
4a	Rossio/Estação	871	100	29	75	37	35	16	121	118	29	22	401	207	143	9	528	21	30	15	268	38	48	69	3	50	2412
4b	Estrada das Alcaçovas	1336	170	50	129	63	60	30	209	199	50	38	475	431	282	17	924	38	55	31	491	78	82	127	5	85	4119
4c	Horta das Figueiras	1908	246	206	186	92	87	43	303	289	73	55	645	440	745	24	1343	55	80	46	662	115	119	184	7	123	6168
4d	Casinha	752	95	28	72	36	33	17	117	112	28	21	250	229	231	23	612	21	31	18	257	45	46	71	2	48	2443
4e	Parque Industrial/Almeirim	870	110	32	84	41	39	19	136	130	33	25	330	261	204	11	695	24	36	20	298	51	53	83	3	56	2774
4f	Parque Agrícola	117	7	2	5	3	3	1	9	9	2	2	16	13	10	0	37	15	2	0	20	2	3	5	0	3	169
4g	São José da Ponte	307	28	8	22	10	10	4	34	33	31	7	70	49	40	3	150	6	23	5	76	11	13	20	0	14	667
4h	Envolvente Sul	100	11	4	9	4	4	2	27	14	3	2	35	25	22	1	72	3	4	19	32	5	6	9	0	6	319
5a	Senhora da Glória	993	108	32	82	40	39	18	132	129	33	24	271	193	156	11	579	23	33	17	399	44	53	77	3	54	2550
5b	Malagueira	1907	238	71	181	89	84	42	294	280	71	53	631	492	352	24	1307	54	78	47	791	86	171	320	6	120	5882
5c	Alto dos Cucos/Cruz da Picada	1919	245	72	186	92	87	42	302	292	74	55	624	511	358	24	1323	53	77	41	821	103	313	262	6	123	6086
5d	Vista Alegre	1965	254	74	192	95	90	44	311	301	76	57	648	453	370	24	1370	55	80	43	808	107	124	511	6	127	6220
5e	Espaço Cultural	132	10	2	7	3	3	1	11	11	3	2	22	16	13	1	49	2	2	1	26	2	4	6	4	4	205
5f	Envolvente Poente	582	70	21	53	26	25	12	86	83	21	16	181	125	103	7	380	15	23	12	241	30	95	52	2	49	1728
		31024	3739	1494	3685	1567	1510	654	5425	4491	1284	846	9778	7064	5987	373	20330	826	1196	657	11032	1576	2118	3276	96	1876	

Nota: os valores apresentados correspondem a uma estimativa do número de deslocações por dia entre UT.

4. Objetivos do PUE

Como identificado no ponto introdutório, o principal objetivo do PUE ao nível da mobilidade, passa por promover a efetiva descarbonização das deslocações dentro da área em estudo. Assume-se que para o efeito terá de combinar propostas de dissuasão do transporte individual motorizado e propostas de atração e reforço da qualidade dos modos alternativos (em particular do transporte público e dos modos suaves).

O quadro seguinte (Quadro 2) pretende apresentar os objetivos específicos que se pretendem atingir em cada modo de transporte. A abordagem adotada teve como ponto de partida o diagnóstico da situação existente e centra-se exclusivamente nos principais contributos da mobilidade para o desenvolvimento do PUE.

Modo de transporte	Objetivos	Relação com PUE (contributos específicos)
Peão	Formalizar uma rede pedonal estruturante [considerando percursos pedonais estruturantes (lúdicos e de mobilidade urbana diária) e alargamentos]. Assegurar continuidade e dimensionamento adequado da rede pedonal, em particular da rede pedonal estruturante.	Planta com rede pedonal estruturante. Disposições a integrar no Regulamento para valorização do espaço pedonal (visa-se o alargamento generalizado de passeios e a adoção de medidas de acalmia dos pontos focais da cidade). Perspetivar soluções específicas para situações e pontos críticos (nomeadamente por descontinuidade e/ou subdimensionamento).
Bicicleta	Formalizar rede ciclável estruturante.	Planta com rede ciclável estruturante. Disposições a integrar no Regulamento sobre a integração da bicicleta no tecido urbano (relativas à circulação e ao estacionamento).

Transporte público	Criar rede estruturante circular competitiva, formalizada preferencialmente em canal dedicado (Metrobus) e articulada com serviços complementares para o Centro Histórico e para outras centralidades existentes.	Planta de Zonamento com implantação do canal dedicado (devidamente articulado com centralidades). Localização dos principais intermodais. Regulamento com disposições complementares. Desenvolvimento de programa para organização da oferta de transporte público – reorganizar e subordinar redes e estacionamentos existentes com serviço de Metrobus proposto.
Automóvel	Completar rede rodoviária estruturante (no essencial, conforme há muito previsto). Perspetivar política de zonamento do estacionamento que contribua para a alteração dos atuais padrões de deslocação (excessivamente centrados na utilização do automóvel particular).	Planta de Zonamento com rede rodoviária estruturante. Regulamento com disposições complementares.

Quadro 2 - Objetivos do trabalho desenvolvido no domínio da mobilidade.

5. Abordagem metodológica

Para atingir cada um dos objetivos formulados, cumpriu-se o seguinte percurso metodológico:

- A. Construção de matriz origem-destino entre Unidades Territoriais (UT), previamente delimitadas pela equipa alargada do PUE (ver Capítulo 3);
- B. Definição de cenários de repartição modal desejáveis, variáveis por modo de transporte e por contexto territorial (ex: do ponto de vista da repartição modal, o Centro Histórico é diferente da envolvente imediata ou alargada da cidade) (ver Capítulo 6);
- C. Análise detalhada dos resultados alcançados identificando a geografia e o volume dos padrões de deslocação mais representativos (ver Capítulo 6);
- D. Elaboração de propostas preliminares, para cada um dos modos de transporte considerados, na perspetiva de sustentar o desenvolvimento do PUE (ver Capítulo 7).

6. Da repartição modal (atual e desejável) aos padrões de deslocação entre UT por modo de transporte

6.1. Repartição modal atual e desejável (valores médios/aproximados)

O quadro seguinte (Quadro 3) pretende apresentar três cenários distintos:

- A repartição atual:
 - a) Das deslocações no Centro Histórico (CH)³;
 - b) Das deslocações nas outras UT (importa sublinhar que se optou por assumir como referência, para agilizar e facilitar a construção de cenários desejáveis, a repartição modal existente em todo o município⁴).
- A repartição desejável para deslocações entre UT não contíguas, assumindo como base, ponto de partida, a repartição atual média das UT que não o CH⁵.

No caso, por hipótese e como exercício prospetivo, criaram-se três cenários distintos (A, B e C – do menos ambicioso ao mais otimista, na perspetiva da descarbonização). Em qualquer dos cenários assume-se um crescimento de 5% dos modos ativos (mais seria bastante difícil de alcançar no prazo de vida do PUE, nomeadamente pelo envelhecimento estrutural da população; menos seria manifesta falta de ambição face à mudança de paradigma necessária). As variações entre cenários correspondem assim a transferências de deslocações que vão do automóvel para o transporte público.
- A repartição desejável para deslocações entre UT vizinhas/contíguas. No caso, a aposta do PUE é conseguir criar condições de conforto, qualidade e segurança para que o padrão de deslocações nesta realidade se aproxime da atual repartição do CH.

³ Fonte: PMUSE.

⁴ Note-se que: tratam-se de valores aproximados; a fonte dos dados de base é o INE; e que os valores se reportam ao meio de transporte utilizado na maior parte do trajeto da deslocação entre a residência e o local de trabalho ou estudo – ou seja, assume-se assim, como ponto de partida, um cenário negativo (face ao desígnio da descarbonização), centrado nas deslocações pendulares, sendo que as repartições modais desejáveis apresentadas são para todas as deslocações (e não só para as pendulares casa-trabalho/escola).

⁵ Os cenários otimistas apresentados (face à realidade atual), revelam a ambição do desígnio da descarbonização que o PUE persegue. Assume-se como desafio central do PUE a qualificação dos padrões de deslocação e, conseqüentemente, que a alteração da atual repartição modal exige ambição e medidas estruturais que permitam alavancar a mudança desejável.

	Repartição atual no Centro Histórico (para o CH)	Repartição atual média (para as UT fora do CH)	Repartição desejável para deslocações entre UT não contíguas			Repartição desejável para deslocações entre UT contíguas
			Cenário A	Cenário B	Cenário C	
Modos suaves/ativos (peão + bicicleta)	77	20	35	35	35	80
Automóvel (transporte individual)	20	74	53	48	43	14
Autocarro (transporte público)	2	4	10	15	20	5
Outros	1	2	2	2	2	1

Quadro 3 - Repartição modal atual e desejável (valores médios/aproximados), %.

6.2. Padrões de deslocação entre UT por modo de transporte

Nos quadros seguintes, confrontando cada um dos cenários de repartição modal desejável (ver Quadro 3), a relação geográfica entre UT e a matriz O/D construída e apresentada anteriormente (ver Ponto 3.2.3), apresentam-se os padrões de deslocação entre UT e por modo de transporte. Em cada caso, surgem destacadas as relações mais preponderantes entre UT (ou seja, para facilitar leitura, sinalizam-se as deslocações O/D mais representativas).

PLANO DE URBANIZAÇÃO DE ÉVORA . Mobilidade

	1	2a	2b	2c	2d	2e	2f	3a	3b	3c	3d	4a	4b	4c	4d	4e	4f	4g	4h	5a	5b	5c	5d	5e	5f	
	Centro Histórico	Leões	Granito	Baceló/Corunheiras	Frei Aleixo	Canaviais	Envolvente Norte	Porta de Machede	Zona de Urbanização nº1	Senhora da Saúde	Envolvente Nascente	Rossio/Estação	Estrada das Alcaçovas	Horta das Figueiras	Casinha	Parque Industrial/Almeirim	Parque Agrícola	São José da Ponte	Envolvente Sul	Senhora da Glória	Malagueira	Alto dos Cucos/Cruz da Picada	Vista Alegre	Espaço Cultural	Envolvente Poente	
1	Centro Histórico	2636	133	11	29	14	13	6	187	159	11	9	328	67	55	4	202	8	12	6	383	14	19	93	1	19
2a	Leões	202	49	5	18	12	2	1	23	6	1	4	11	8	7	0	24	1	1	1	12	2	2	11	0	2
2b	Granito	169	76	188	127	8	8	13	36	26	6	5	58	39	32	2	119	5	7	4	68	11	11	17	2	11
2c	Baceló/Corunheiras	232	107	58	431	67	11	19	48	36	9	7	80	55	45	3	167	7	10	6	93	14	15	23	1	15
2d	Frei Aleixo	85	34	3	49	78	4	6	55	12	3	8	25	18	14	1	53	2	3	2	27	4	5	7	0	5
2e	Canaviais	136	18	5	31	7	184	11	27	21	5	4	47	32	27	2	98	4	6	3	54	9	9	14	1	9
2f	Envolvente Norte	93	12	21	67	25	24	29	18	15	4	9	31	22	18	1	66	3	4	2	36	5	6	9	1	21
3a	Porta de Machede	545	59	5	13	22	6	3	286	70	18	13	43	30	24	2	91	4	5	3	46	7	8	12	1	9
3b	Zona de Urbanização nº1	561	18	5	13	7	6	3	104	233	19	4	151	31	25	2	93	13	19	9	47	7	9	12	0	9
3c	Senhora da Saúde	188	22	6	16	8	8	4	121	90	137	17	54	38	31	2	115	5	23	12	58	8	11	15	1	11
3d	Envolvente Nascente	109	44	4	10	16	4	8	95	15	28	34	32	22	18	1	68	3	4	8	34	6	6	9	0	6
4a	Rossio/Estação	305	10	3	8	4	4	2	12	41	3	2	321	72	50	1	185	7	3	2	94	4	5	7	0	5
4b	Estrada das Alcaçovas	134	17	5	13	6	6	3	21	20	5	4	166	345	99	6	92	4	6	11	172	27	29	13	1	9
4c	Horta das Figueiras	191	25	21	19	9	9	4	30	29	7	6	226	154	596	8	470	6	8	5	66	12	12	18	1	12
4d	Casinha	75	10	3	7	4	3	2	12	11	3	2	25	80	81	18	214	2	3	6	26	5	5	7	0	5
4e	Parque Industrial/Almeirim	87	11	3	8	4	4	2	14	13	3	3	116	26	71	4	556	8	4	7	30	5	5	8	0	6
4f	Parque Agrícola	12	1	0	1	0	0	0	1	3	0	0	6	1	1	0	13	12	1	0	2	0	0	1	0	0
4g	São José da Ponte	31	3	1	2	1	1	0	3	12	11	1	7	5	4	0	15	2	18	2	8	1	1	2	0	1
4h	Envolvente Sul	10	1	0	1	0	0	0	3	5	1	1	4	9	2	0	25	1	1	15	3	1	2	1	0	2
5a	Senhora da Glória	348	11	3	8	4	4	2	13	13	3	2	95	68	16	1	58	2	3	2	319	15	5	27	0	5
5b	Malagueira	191	24	7	18	9	8	4	29	28	7	5	63	172	35	2	131	5	8	5	277	69	60	112	2	42
5c	Alto dos Cucos/Cruz da Picada	192	25	7	19	9	9	4	30	29	7	6	62	179	36	2	132	5	8	14	82	36	250	26	1	43
5d	Vista Alegre	688	89	7	19	10	9	4	31	30	8	6	65	45	37	2	137	6	8	4	283	37	12	409	2	13
5e	Espaço Cultural	13	4	1	1	0	0	0	1	1	0	0	2	2	1	0	5	0	0	0	3	1	0	2	3	1
5f	Envolvente Poente	58	7	2	5	3	3	4	9	8	2	2	18	13	10	1	38	2	2	4	24	11	33	5	1	39

Quadro 4 - Padrões de deslocação (deslocações por dia) entre UT: modos suaves

	1	2a	2b	2c	2d	2e	2f	3a	3b	3c	3d	4a	4b	4c	4d	4e	4f	4g	4h	5a	5b	5c	5d	5e	5f	
	Centro Histórico	Leões	Granito	Baceló/Corunheiras	Frei Aleixo	Canaviais	Envolvente Norte	Porta de Machede	Zona de Urbanização nº1	Senhora da Saúde	Envolvente Nascente	Rossio/Estação	Estrada das Alcaçovas	Horta das Figueiras	Casinha	Parque Industrial/Almeirim	Parque Agrícola	São José da Ponte	Envolvente Sul	Senhora da Glória	Malagueira	Alto dos Cucos/Cruz da Picada	Vista Alegre	Espaço Cultural	Envolvente Poente	
1	Centro Histórico	685	201	68	181	89	84	40	283	240	72	54	497	423	343	22	1270	50	73	36	580	91	117	142	6	118
2a	Leões	306	9	7	27	17	10	5	34	35	9	5	69	50	42	3	152	6	9	4	77	10	14	17	1	14
2b	Granito	1062	115	33	192	51	49	20	229	161	40	30	363	246	202	14	752	31	45	26	430	66	66	104	3	69
2c	Baceló/Corunheiras	1460	162	88	75	101	67	29	304	226	57	43	505	345	284	19	1051	43	62	37	585	89	93	144	4	96
2d	Frei Aleixo	532	52	18	75	14	22	9	84	73	18	12	160	110	91	6	336	14	20	11	168	27	30	46	1	31
2e	Canaviais	856	113	34	195	42	32	17	171	133	34	25	299	203	167	11	620	25	37	21	337	54	55	85	3	57
2f	Envolvente Norte	587	77	32	101	37	36	5	116	91	23	14	197	137	112	7	415	16	25	13	229	33	37	56	2	32
3a	Porta de Machede	825	89	31	81	33	38	18	50	107	27	20	268	189	154	10	571	23	33	17	287	43	52	76	3	54
3b	Zona de Urbanização nº1	849	110	32	84	41	40	18	157	41	28	25	228	195	158	10	587	20	28	13	297	42	54	77	3	55
3c	Senhora da Saúde	1181	137	39	103	51	49	23	183	137	24	25	337	241	196	13	725	28	34	17	367	52	66	96	3	67
3d	Envolvente Nascente	687	66	23	60	24	28	12	144	93	42	6	203	140	115	8	427	18	25	12	212	35	38	59	2	39
4a	Rossio/Estação	462	63	18	47	23	22	10	76	63	18	14	56	110	76	6	280	11	19	9	142	24	30	43	2	32
4b	Estrada das Alcaçovas	842	107	32	81	40	38	19	132	125	32	24	252	60	149	9	582	24	35	16	260	41	43	80	3	54
4c	Horta das Figueiras	1202	155	130	117	58	55	27	191	182	46	35	342	233	104	13	712	35	50	29	417	72	75	116	4	77
4d	Casinha	474	60	18	45	23	21	11	74	71	18	13	158	121	122	3	324	13	20	10	162	28	29	45	1	30
4e	Parque Industrial/Almeirim	548	69	20	53	26	25	12	86	82	21	16	175	164	108	6	97	13	23	11	188	32	33	52	2	35
4f	Parque Agrícola	74	4	1	3	2	2	1	6	5	1	1	8	8	6	0	20	2	1	0	13	1	2	3	0	2
4g	São José da Ponte	193	18	5	14	6	6	3	21	17	16	4	44	31	25	2	95	3	3	3	48	7	8	13	0	9
4h	Envolvente Sul	63	7	3	6	3	3	1	17	7	2	1	22	13	14	1	38	2	2	3	20	3	3	6	0	3
5a	Senhora da Glória	526	68	20	52	25	25	11	83	81	21	15	144	102	98	7	365	14	21	11	56	23	33	41	2	34
5b	Malagueira	1201	150	45	114	56	53	26	185	176	45	33	398	261	222	15	823	34	49	30	419	12	91	170	3	64
5c	Alto dos Cucos/Cruz da Picada	1209	154	45	117	58	55	26	190	184	47	35	393	271	226	15	833	33	49	22	517	55	44	165	4	65
5d	Vista Alegre	1041	135	47	121	60	57	28	196	190	48	36	408	285	233	15	863	35	50	27	428	57	78	72	3	80
5e	Espaço Cultural	83	5	1	4	2	2	1	7	7	2	1	14	10	8	1	31	1	1	1	16	1	3	3	1	2
5f	Envolvente Poente	367	44	13	33	16	16	6	54	52	13	10	114	79	65	4	239	9	14	6	152	16	50	33	1	7

Quadro 5 - Padrões de deslocação (deslocações por dia) entre UT: automóvel (cenário A da repartição modal desejável - ver Quadro 3)

PLANO DE URBANIZAÇÃO DE ÉVORA . Mobilidade

	1	2a	2b	2c	2d	2e	2f	3a	3b	3c	3d	4a	4b	4c	4d	4e	4f	4g	4h	5a	5b	5c	5d	5e	5f	
	Centro Histórico	Leões	Granito	Bacelo/Corunheiras	Frei Aleixo	Canaviais	Envolvente Norte	Porta de Machede	Zona de Urbanização nº1	Senhora da Saúde	Envolvente Nascente	Rossio/Estação	Estrada das Alcaçovas	Horta das Figueiras	Casinha	Parque Industrial/Almeirim	Parque Agrícola	São José da Ponte	Envolvente Sul	Senhora da Glória	Malaqueira	Alto dos Cucos/Cruz da Picada	Vista Alegre	Espaço Cultural	Envolvente Poente	
1	Centro Histórico	685	182	63	166	82	78	37	256	217	66	49	450	389	316	20	1169	46	67	33	526	84	107	128	5	109
2a	Leões	277	9	6	24	16	9	5	31	32	8	5	64	46	38	2	140	5	8	3	71	9	13	15	0	13
2b	Granito	978	104	33	174	47	45	18	211	148	37	28	334	226	186	13	692	28	42	24	396	61	61	96	2	63
2c	Bacelo/Corunheiras	1344	146	80	75	92	62	26	280	208	53	39	465	317	261	17	968	39	57	34	539	82	86	133	4	89
2d	Frei Aleixo	490	47	17	68	14	20	8	76	67	17	11	147	102	84	6	309	13	19	10	154	25	28	42	1	28
2e	Canaviais	788	104	31	180	39	32	15	158	122	31	23	275	187	154	10	571	23	34	20	310	49	50	78	3	52
2f	Envolvente Norte	541	71	29	92	34	33	5	107	84	21	13	181	126	103	6	382	15	23	12	211	30	34	52	1	29
3a	Porta de Machede	747	81	28	74	30	35	16	50	96	24	18	247	174	142	9	526	21	31	16	264	40	48	70	3	49
3b	Zona de Urbanização nº1	769	102	29	77	38	37	17	143	41	25	23	207	180	146	9	540	18	25	12	274	38	49	71	2	50
3c	Senhora da Saúde	1088	126	36	95	47	45	21	166	124	24	23	310	222	180	12	668	26	31	16	338	48	61	89	3	62
3d	Envolvente Nascente	633	60	21	55	22	26	11	131	86	38	6	187	129	106	7	393	16	23	11	195	32	35	54	2	36
4a	Rossio/Estação	418	58	17	44	21	20	9	70	57	17	13	56	99	69	5	253	10	17	9	129	22	28	40	2	29
4b	Estrada das Alcaçovas	775	99	29	75	37	35	17	121	115	29	22	228	60	135	8	536	22	32	15	236	37	39	74	3	49
4c	Horta das Figueiras	1107	143	119	108	53	50	25	176	168	42	32	310	211	104	12	645	32	46	27	384	67	69	107	4	71
4d	Casinha	436	55	16	42	21	19	10	68	65	16	12	145	110	111	3	294	12	18	9	149	26	27	41	1	28
4e	Parque Industrial/Almeirim	505	64	19	49	24	23	11	79	75	19	15	158	151	98	5	97	12	21	10	173	30	31	48	2	32
4f	Parque Agrícola	68	4	1	3	2	2	1	5	4	1	1	8	8	6	0	18	2	1	0	12	1	2	3	0	2
4g	São José da Ponte	178	16	5	13	6	6	2	20	16	15	4	41	28	23	2	87	3	3	2	44	6	8	12	0	8
4h	Envolvente Sul	58	6	2	5	2	2	1	16	7	1	1	20	12	13	0	35	1	2	3	19	3	3	5	0	3
5a	Senhora da Glória	477	63	19	48	23	23	10	77	75	19	14	130	93	90	6	336	13	19	10	56	21	31	37	2	31
5b	Malaqueira	1106	138	41	105	52	49	24	171	162	41	31	366	236	204	14	758	31	45	27	380	12	82	154	3	58
5c	Alto dos Cucos/Cruz da Picada	1113	142	42	108	53	50	24	175	169	43	32	362	245	208	14	767	31	45	20	476	49	44	152	3	59
5d	Vista Alegre	943	122	43	111	55	52	26	180	175	44	33	376	263	215	14	795	32	46	25	388	51	72	72	3	74
5e	Espaço Cultural	70	4	1	4	2	2	0	6	6	2	1	13	9	8	1	28	1	1	1	15	1	2	3	1	2
5f	Envolvente Poente	338	41	12	31	15	15	6	50	48	12	9	105	73	60	4	220	9	13	6	140	14	46	30	1	7

Quadro 6 - Padrões de deslocação (deslocações por dia) entre UT: automóvel (cenário B da repartição modal desejável – ver Quadro 3)

	1	2a	2b	2c	2d	2e	2f	3a	3b	3c	3d	4a	4b	4c	4d	4e	4f	4g	4h	5a	5b	5c	5d	5e	5f	
	Centro Histórico	Leões	Granito	Bacelo/Corunheiras	Frei Aleixo	Canaviais	Envolvente Norte	Porta de Machede	Zona de Urbanização nº1	Senhora da Saúde	Envolvente Nascente	Rossio/Estação	Estrada das Alcaçovas	Horta das Figueiras	Casinha	Parque Industrial/Almeirim	Parque Agrícola	São José da Ponte	Envolvente Sul	Senhora da Glória	Malaqueira	Alto dos Cucos/Cruz da Picada	Vista Alegre	Espaço Cultural	Envolvente Poente	
1	Centro Histórico	685	163	57	152	75	71	33	230	195	60	45	403	356	289	19	1068	42	61	30	471	76	98	115	5	100
2a	Leões	248	9	6	22	14	8	4	28	29	7	4	58	42	35	2	128	5	7	3	65	8	12	14	0	12
2b	Granito	894	93	33	156	43	41	16	193	135	34	25	305	207	170	12	632	26	38	22	362	56	56	87	2	58
2c	Bacelo/Corunheiras	1229	131	71	75	82	57	23	256	190	48	36	425	290	239	16	885	36	52	31	492	75	78	121	4	81
2d	Frei Aleixo	448	42	15	61	14	19	7	68	61	15	9	135	93	76	5	282	12	17	9	141	23	25	39	1	26
2e	Canaviais	720	95	29	164	36	32	14	144	112	29	21	251	171	140	10	522	21	31	18	284	45	46	72	3	48
2f	Envolvente Norte	494	65	26	82	30	29	5	98	77	20	12	165	116	94	6	349	14	21	11	193	28	31	47	1	26
3a	Porta de Machede	669	72	26	68	27	32	15	50	86	22	16	226	159	129	8	481	20	28	14	241	37	43	64	3	45
3b	Zona de Urbanização nº1	689	93	27	70	34	33	15	128	41	23	21	185	164	133	8	493	16	23	11	250	35	45	65	2	46
3c	Senhora da Saúde	994	115	33	87	43	41	19	149	111	24	21	284	203	165	11	610	24	28	14	309	43	56	81	3	57
3d	Envolvente Nascente	578	54	20	50	20	23	9	117	78	34	6	171	118	97	6	359	15	21	9	179	29	32	49	2	33
4a	Rossio/Estação	375	53	15	40	20	19	8	64	51	15	12	56	89	61	5	227	9	16	8	115	20	25	37	2	27
4b	Estrada das Alcaçovas	708	90	27	68	33	32	16	111	105	27	20	204	60	121	7	490	20	29	13	211	34	35	67	3	45
4c	Horta das Figueiras	1011	130	109	99	49	46	23	161	153	39	29	277	189	104	10	577	29	42	24	351	61	63	98	4	65
4d	Casinha	399	50	15	38	19	17	9	62	59	15	11	133	98	99	3	263	11	16	8	136	24	24	38	1	25
4e	Parque Industrial/Almeirim	461	58	17	45	22	21	10	72	69	17	13	142	138	88	5	97	10	19	9	158	27	28	44	2	30
4f	Parque Agrícola	62	4	1	3	2	2	1	5	4	1	1	7	5	0	16	2	1	0	11	1	2	3	0	2	
4g	São José da Ponte	163	15	4	12	5	5	2	18	14	13	4	37	26	21	2	80	3	3	2	40	6	7	11	0	7
4h	Envolvente Sul	53	6	2	5	2	2	1	14	6	1	1	19	11	12	0	31	1	2	3	17	3	3	5	0	3
5a	Senhora da Glória	427	57	17	43	21	21	10	70	68	17	13	117	83	83	6	307	12	17	9	56	19	28	33	2	29
5b	Malaqueira	1011	126	38	96	47	45	22	156	148	38	28	334	212	187	13	693	29	41	25	340	12	74	138	3	52
5c	Alto dos Cucos/Cruz da Picada	1017	130	38	99	49	46	22	160	155	39	29	331	220	190	13	701	28	41	18	435	44	44	139	3	53
5d	Vista Alegre	845	109	39	102	50	48	23	165	160	40	30	343	240	196	13	728	29	42	23	347	46	66	72	3	67
5e	Espaço Cultural	70	4	1	4	2	2	0	6	6	2	1	12	8	7	1	26	1	1	1	14	1	2	3	1	2
5f	Envolvente Poente	308	37	11	28	14	13	5	46	44	11</															

PLANO DE URBANIZAÇÃO DE ÉVORA . Mobilidade

	1	2a	2b	2c	2d	2e	2f	3a	3b	3c	3d	4a	4b	4c	4d	4e	4f	4g	4h	5a	5b	5c	5d	5e	5f	
	Centro Histórico	Leões	Granito	Bacelo/Corunheiras	Frei Aleixo	Canaviais	Envolvente Norte	Porta de Machede	Zona de Urbanização nº1	Senhora da Saúde	Envolvente Nascente	Rosário/Estação	Estrada das Alcaçovas	Horra das Figueiras	Casinha	Parque Industrial/Almeirim	Parque Agrícola	São José da Ponte	Envolvente Sul	Senhora da Glória	Malaqueira	Alto dos Cucos/Cruz da Picada	Vista Alegre	Espaço Cultural	Envolvente Poente	
1	Centro Histórico	68	38	27	72	35	34	16	53	45	29	21	94	168	136	9	504	20	29	14	110	36	46	27	2	47
2a	Leões	58	3	1	5	3	4	2	7	14	4	1	28	20	17	1	60	2	4	2	31	4	6	3	0	6
2b	Granito	422	22	12	36	20	19	4	91	64	16	12	144	98	80	6	298	12	18	11	171	26	26	41	1	27
2c	Bacelo/Corunheiras	580	31	17	27	19	27	5	121	90	23	17	201	137	113	8	417	17	25	15	232	36	37	57	2	38
2d	Frei Aleixo	211	10	7	14	5	9	2	16	29	7	2	64	44	36	3	133	6	8	4	67	11	12	18	1	12
2e	Canaviais	340	45	14	78	17	12	3	68	53	14	10	119	81	66	5	246	10	15	9	134	21	22	34	1	23
2f	Envolvente Norte	233	31	6	19	7	7	2	46	36	9	3	78	55	45	3	165	7	10	5	91	13	15	22	0	6
3a	Porta de Machede	166	17	12	32	6	15	7	18	20	5	4	107	75	61	4	227	9	13	7	114	17	21	30	1	21
3b	Zona de Urbanização nº1	160	44	13	33	16	16	7	30	15	5	10	43	78	63	4	233	4	5	3	118	17	21	31	1	22
3c	Senhora da Saúde	469	54	16	41	20	19	9	35	26	9	5	134	96	78	5	288	11	7	3	146	21	26	38	1	27
3d	Envolvente Nascente	273	13	9	24	5	11	2	27	37	8	2	81	56	46	3	170	7	10	2	84	14	15	23	1	16
4a	Rosário/Estação	87	25	7	19	9	4	30	12	7	6	20	21	14	2	53	2	8	4	27	10	12	17	1	13	
4b	Estrada das Alcaçovas	334	43	13	32	16	15	8	52	50	13	10	48	22	28	2	231	10	14	3	49	8	8	32	1	21
4c	Horra das Figueiras	477	62	52	47	23	22	11	76	72	18	14	65	44	37	2	134	14	20	12	166	29	30	46	2	31
4d	Casinha	188	24	7	18	9	8	4	29	28	7	5	63	23	23	1	61	5	8	2	64	11	12	18	1	12
4e	Parque Industrial/Almeirim	218	28	8	21	10	10	5	34	33	8	6	33	65	20	1	35	2	9	2	75	13	13	21	1	14
4f	Parque Agrícola	29	2	1	1	1	1	0	2	1	1	1	2	3	3	0	4	1	0	0	5	1	1	1	0	1
4g	São José da Ponte	77	7	2	6	3	3	1	9	3	3	2	18	12	10	1	38	1	1	1	19	3	3	5	0	4
4h	Envolvente Sul	25	3	1	2	1	1	1	7	1	0	0	9	3	6	0	7	0	0	1	8	1	1	2	0	1
5a	Senhora da Glória	99	27	8	21	10	10	5	33	32	8	6	27	19	39	3	145	6	8	4	20	4	13	8	1	14
5b	Malaqueira	477	60	18	45	22	21	11	74	70	18	13	158	49	88	6	327	14	20	12	79	4	17	32	1	12
5c	Alto dos Cucos/Cruz da Picada	480	61	18	47	23	22	11	76	73	19	14	156	51	90	6	331	13	19	4	205	10	16	66	2	12
5d	Vista Alegre	197	25	19	48	24	23	11	78	75	19	14	162	113	93	6	343	14	20	11	81	11	31	26	1	32
5e	Espaço Cultural	33	1	0	2	1	1	0	3	3	1	1	6	4	3	0	12	1	1	0	7	0	1	1	0	0
5f	Envolvente Poente	146	18	5	13	7	6	1	22	21	5	4	45	31	26	2	95	4	6	1	60	3	10	13	0	2

Quadro 8 - Padrões de deslocação (deslocações por dia) entre UT: transporte público (cenário A da repartição modal desejável – ver Quadro 3)

	1	2a	2b	2c	2d	2e	2f	3a	3b	3c	3d	4a	4b	4c	4d	4e	4f	4g	4h	5a	5b	5c	5d	5e	5f	
	Centro Histórico	Leões	Granito	Bacelo/Corunheiras	Frei Aleixo	Canaviais	Envolvente Norte	Porta de Machede	Zona de Urbanização nº1	Senhora da Saúde	Envolvente Nascente	Rosário/Estação	Estrada das Alcaçovas	Horra das Figueiras	Casinha	Parque Industrial/Almeirim	Parque Agrícola	São José da Ponte	Envolvente Sul	Senhora da Glória	Malaqueira	Alto dos Cucos/Cruz da Picada	Vista Alegre	Espaço Cultural	Envolvente Poente	
1	Centro Histórico	68	57	32	86	42	40	19	80	68	34	26	141	201	164	11	605	24	35	17	164	43	56	40	3	56
2a	Leões	87	3	2	8	5	5	2	10	17	4	2	33	24	20	1	72	3	4	2	37	5	7	5	0	7
2b	Granito	506	33	12	54	24	23	6	109	77	19	14	173	117	96	7	358	15	22	13	205	32	32	50	1	33
2c	Bacelo/Corunheiras	695	46	25	27	29	32	8	145	107	27	20	241	164	135	9	501	20	30	17	279	43	44	69	2	46
2d	Frei Aleixo	254	15	9	21	5	11	3	24	35	9	3	76	53	43	3	160	7	10	5	80	13	14	22	1	15
2e	Canaviais	408	54	16	93	20	12	5	82	63	16	12	142	97	80	5	295	12	18	10	161	26	26	41	2	27
2f	Envolvente Norte	280	37	9	29	11	10	2	55	44	11	4	94	65	53	3	197	8	12	6	109	16	18	27	0	9
3a	Porta de Machede	233	25	15	38	9	18	8	18	30	8	6	128	90	73	5	272	11	16	8	137	21	25	36	2	26
3b	Zona de Urbanização nº1	240	53	15	40	20	19	9	45	15	8	12	65	93	75	5	279	6	8	4	142	20	26	37	1	26
3c	Senhora da Saúde	563	65	19	49	24	23	11	52	39	9	7	161	115	93	6	345	14	10	5	175	25	32	46	2	32
3d	Envolvente Nascente	327	19	11	29	7	13	3	41	44	12	2	97	67	55	4	203	8	12	3	101	17	18	28	1	19
4a	Rosário/Estação	131	30	9	23	11	11	5	36	18	9	7	20	31	21	3	79	3	9	5	40	11	14	21	1	15
4b	Estrada das Alcaçovas	401	51	15	39	19	18	9	63	60	15	11	71	22	42	3	277	11	17	5	74	12	12	38	2	26
4c	Horra das Figueiras	572	74	62	56	28	26	13	91	87	22	17	97	66	37	4	201	17	24	14	199	35	36	55	2	37
4d	Casinha	226	29	8	22	11	10	5	35	34	8	6	75	34	35	1	92	6	9	3	77	14	14	21	1	14
4e	Parque Industrial/Almeirim	261	33	10	25	12	12	6	41	39	10	8	50	78	31	2	35	4	11	3	89	15	16	25	1	17
4f	Parque Agrícola	35	2	1	2	1	1	0	3	1	1	1	2	4	3	0	6	1	0	0	6	1	1	2	0	1
4g	São José da Ponte	92	8	2	7	3	3	1	10	5	2	2	21	15	12	1	45	1	1	1	23	3	4	6	0	4
4h	Envolvente Sul	30	3	1	3	1	1	1	8	2	0	0	11	4	7	0	11	0	1	1	10	2	1	3	0	1
5a	Senhora da Glória	149	32	10	25	12	12	5	40	39	10	7	41	29	47	3	174	7	10	5	20	7	16	12	1	16
5b	Malaqueira	572	71	21	54	27	25	13	88	84	21	16	189	74	106	7	392	16	23	14	119	4	26	48	1	18
5c	Alto dos Cucos/Cruz da Picada	576	74	22	56	28	26	13	91	88	22	17	187	77	107	7	397	16	23	6	246	15	16	79	2	18
5d	Vista Alegre	295	38	22	58	29	27	13	93	90	23	17	194	136	111	7	411	17	24	13	121	16	37	26	1	38
5e	Espaço Cultural	40	2	0	2	1	1	0	3	3	1	1	7	5	4	0	15	1	1	0	8	0	1	1	0	1
5f	Envolvente Poente	175	21	6	16	8	8	2	26	25	6	5	54	38	31	2	114	5	7	2	72	5	14	16	0	2

Quadro 9 - Padrões de deslocação (deslocações por dia) entre UT: transporte público (cenário B da repartição modal desejável – ver Quadro 3)

PLANO DE URBANIZAÇÃO DE ÉVORA . Mobilidade

	1	2a	2b	2c	2d	2e	2f	3a	3b	3c	3d	4a	4b	4c	4d	4e	4f	4g	4h	5a	5b	5c	5d	5e	5f	
	Centro Histórico	Leões	Granito	Baceló/Corunheiras	Frei Aleixo	Canaviais	Envolvente Norte	Porta de Machede	Zona de Urbanização nº1	Senhora da Saúde	Envolvente Nascente	Rossio/Estação	Estrada das Alcaçovas	Horta das Figueiras	Casinha	Parque Industrial/Almeirim	Parque Agrícola	São José da Ponte	Envolvente Sul	Senhora da Glória	Malaqueira	Alto dos Cucos/Cruz da Picada	Vista Alegre	Espaço Cultural	Envolvente Poente	
1	Centro Histórico	68	76	38	100	49	47	22	107	91	40	30	187	235	191	12	706	28	41	20	219	50	65	53	3	66
2a	Leões	115	3	3	10	7	6	3	13	19	5	2	39	28	23	1	84	3	5	2	43	6	8	6	0	8
2b	Granito	590	43	12	73	28	27	8	127	89	22	17	202	137	112	8	418	17	25	15	239	37	37	58	1	38
2c	Baceló/Corunheiras	811	61	33	27	38	37	11	169	125	32	24	281	191	158	11	584	24	35	20	325	50	52	80	2	54
2d	Frei Aleixo	296	20	10	28	5	12	3	32	41	10	4	89	61	50	4	187	8	11	6	93	15	17	26	1	17
2e	Canaviais	476	63	19	109	23	12	6	95	74	19	14	166	113	93	6	344	14	21	12	187	30	30	47	2	32
2f	Envolvente Norte	326	43	12	38	14	14	2	64	51	13	5	109	76	62	4	230	9	14	7	127	18	21	31	1	12
3a	Porta de Machede	311	34	17	45	13	21	10	18	40	10	8	149	105	85	6	317	13	19	9	159	24	29	42	2	30
3b	Zona de Urbanização nº1	320	61	18	47	23	22	10	59	15	11	14	86	109	88	6	326	7	11	5	165	23	30	43	1	30
3c	Senhora da Saúde	656	76	22	57	28	27	13	69	52	9	10	187	134	109	7	403	16	13	7	204	29	37	54	2	37
3d	Envolvente Nascente	382	25	13	33	9	15	4	54	52	16	2	113	78	64	4	237	10	14	4	118	19	21	33	1	22
4a	Rossio/Estação	174	35	10	26	13	12	6	42	24	10	8	20	41	29	3	106	4	11	5	54	13	17	24	1	18
4b	Estrada das Alcaçovas	468	60	18	45	22	21	11	73	70	18	13	95	22	56	3	323	13	19	6	98	16	16	44	2	30
4c	Horta das Figueiras	688	86	72	65	32	30	15	106	101	26	19	129	88	37	5	269	19	28	16	232	40	42	64	2	43
4d	Casinha	263	33	10	25	13	12	6	41	39	10	7	88	46	46	1	122	7	11	4	90	16	16	25	1	17
4e	Parque Industrial/Almeirim	305	39	11	29	14	14	7	48	46	12	9	66	91	41	2	35	5	13	4	104	18	19	29	1	20
4f	Parque Agrícola	41	2	1	2	1	1	0	3	2	1	1	3	5	4	0	7	1	0	0	7	1	1	2	0	1
4g	São José da Ponte	107	10	3	8	4	4	1	12	7	6	2	25	17	14	1	53	1	1	1	27	4	5	7	0	5
4h	Envolvente Sul	35	4	1	3	1	1	1	9	3	1	0	12	5	8	0	14	1	1	1	11	2	1	3	0	1
5a	Senhora da Glória	199	38	11	29	14	14	6	46	45	12	8	54	39	55	4	203	8	12	6	20	9	19	15	1	19
5b	Malaqueira	667	83	25	63	31	29	15	103	98	25	19	221	98	123	8	457	19	27	16	158	4	34	64	1	24
5c	Alto dos Cucos/Cruz da Picada	672	86	25	65	32	30	15	106	102	26	19	218	102	125	8	463	19	27	8	287	21	16	92	2	25
5d	Vista Alegre	393	51	26	67	33	32	15	109	105	27	20	227	159	130	8	480	19	28	15	162	21	43	26	1	44
5e	Espaço Cultural	46	2	0	2	1	1	0	4	4	1	1	8	6	5	0	17	1	1	0	9	0	1	1	0	1
5f	Envolvente Poente	204	25	7	19	9	9	2	30	29	7	6	63	44	36	2	133	5	8	2	84	6	19	18	0	2

Quadro 10 - Padrões de deslocação (deslocações por dia) entre UT: transporte público (cenário C da repartição modal desejável – ver Quadro 3)

	1	2a	2b	2c	2d	2e	2f	3a	3b	3c	3d	4a	4b	4c	4d	4e	4f	4g	4h	5a	5b	5c	5d	5e	5f	
	Centro Histórico	Leões	Granito	Baceló/Corunheiras	Frei Aleixo	Canaviais	Envolvente Norte	Porta de Machede	Zona de Urbanização nº1	Senhora da Saúde	Envolvente Nascente	Rossio/Estação	Estrada das Alcaçovas	Horta das Figueiras	Casinha	Parque Industrial/Almeirim	Parque Agrícola	São José da Ponte	Envolvente Sul	Senhora da Glória	Malaqueira	Alto dos Cucos/Cruz da Picada	Vista Alegre	Espaço Cultural	Envolvente Poente	
1	Centro Histórico	34	8	2	6	3	3	1	11	9	2	2	19	13	11	1	40	2	2	1	22	3	4	5	0	4
2a	Leões	12	1	0	1	1	0	0	1	1	0	0	2	2	1	0	5	0	0	0	2	0	0	1	0	0
2b	Granito	34	4	2	7	2	2	1	7	5	1	1	12	8	6	0	24	1	1	1	14	2	3	3	0	2
2c	Baceló/Corunheiras	46	6	3	5	4	2	1	10	7	2	1	16	11	9	1	33	1	2	1	19	3	3	5	0	3
2d	Frei Aleixo	17	2	1	3	1	1	0	3	2	1	0	5	4	3	0	11	0	1	0	5	1	1	1	0	1
2e	Canaviais	27	4	1	6	1	2	1	5	4	1	1	9	6	5	0	20	1	1	1	11	2	2	3	0	2
2f	Envolvente Norte	19	2	1	4	1	1	0	4	3	1	1	6	4	4	0	13	1	1	0	7	1	1	2	0	1
3a	Porta de Machede	31	3	1	3	1	1	1	4	4	1	1	9	6	5	0	18	1	1	1	9	1	2	2	0	2
3b	Zona de Urbanização nº1	32	4	1	3	1	1	1	6	3	1	1	9	6	5	0	19	1	1	1	9	1	2	2	0	2
3c	Senhora da Saúde	38	4	1	3	2	2	1	7	5	2	1	11	8	6	0	23	1	1	1	12	2	2	3	0	2
3d	Envolvente Nascente	22	3	1	2	1	1	0	5	3	2	0	6	4	4	0	14	1	1	0	7	1	1	2	0	1
4a	Rossio/Estação	17	2	1	2	1	1	0	2	2	1	0	4	4	3	0	11	0	1	0	5	1	1	1	0	1
4b	Estrada das Alcaçovas	27	3	1	3	1	1	1	4	4	1	1	10	4	6	0	18	1	1	1	10	2	2	3	0	2
4c	Horta das Figueiras	38	5	4	4	2	2	1	6	6	1	1	13	9	7	0	27	1	2	1	13	2	2	4	0	2
4d	Casinha	15	2	1	1	1	1	0	2	2	1	0	5	5	5	0	12	0	1	0	5	1	1	1	0	1
4e	Parque Industrial/Almeirim	17	2	1	2	1	1	0	3	3	1	1	7	5	4	0	7	0	1	0	6	1	1	1	2	0
4f	Parque Agrícola	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4g	São José da Ponte	6	1	0	0	0	0	0	1	1	1	0	1	1	1	0	3	0	0	0	2	0	0	0	0	0
4h	Envolvente Sul	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0
5a	Senhora da Glória	20	2	1	2	1	1	0	3	3	1	0	5	4	3	0	12	0	1	0	4	1	1	2	0	1
5b	Malaqueira	38	5	1	4	2	2	1	6	6	1	1	13	10	7	0	26	1	2	1	16	1	3	6	0	2
5c	Alto dos Cucos/Cruz da Picada	38	5	1	4	2	2	1	6	6	1	1	12	10	7	0	26	1	2	1	16	2	3	5	0	2
5d	Vista Alegre	39	5	1	4	2	2	1	6	6	2	1	13	9	7	0	27	1	2	1	16	2	2	5	0	3
5e	Espaço Cultural	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0
5f	Envolvente Poente	12	1	0	1	1	1	0	2	2	0	0	4	3	2	0	8	0	0	0	5	1	2	1	0	0

Quadro 11 - Padrões de deslocação (deslocações por dia) entre UT: outros modos de transporte

6.3. Padrões de deslocação entre zonas e por modo de transporte

De forma a oferecer uma leitura mais abrangente e simplificada, optou-se por agregar os dados produzidos para cada UT por grandes zonas. Os quadros seguintes apresentam os resultados obtidos.

	Centro Histórico	Norte	Este	Sul	Oeste
Centro Histórico	3424	1112	1186	4457	1888
Norte	7717	4393	3170	11764	5044
Este	6124	2017	2692	8115	3300
Sul	6261	2397	2281	10601	3792
Oeste	7498	2730	2717	11274	5950

Quadro 12 - Padrões de deslocação entre zonas da área do PUE (deslocações por dia)

Modos Suaves						Transporte Público					
Cenário A-B-C						Cenário A					
	Centro Histórico	Norte	Este	Sul	Oeste		Centro Histórico	Norte	Este	Sul	Oeste
Centro Histórico	2636	206	365	680	529	Centro Histórico	68	221	148	974	268
Norte	916	1806	388	1176	530	Norte	1843	542	750	2941	1246
Este	1402	308	1283	978	330	Este	1057	441	254	1929	825
Sul	844	240	281	4208	612	Sul	1435	599	539	1279	808
Oeste	1489	343	272	1507	2252	Oeste	1431	641	679	2591	793
Automóvel						Cenário B					
Cenário A						Cenário B					
	Centro Histórico	Norte	Este	Sul	Oeste		Centro Histórico	Norte	Este	Sul	Oeste
Centro Histórico	685	663	648	2714	1053	Centro Histórico	68	277	208	1197	362
Norte	4804	1969	1969	7411	3168	Norte	2229	702	909	3529	1498
Este	3542	1228	1109	5046	2079	Este	1364	542	346	2335	990
Sul	3857	1510	1416	4926	2296	Sul	1748	719	653	1691	998
Oeste	4428	1692	1712	6951	2800	Oeste	1806	777	815	3154	1022
Cenário B						Cenário C					
	Centro Histórico	Norte	Este	Sul	Oeste		Centro Histórico	Norte	Este	Sul	Oeste
Centro Histórico	685	607	589	2491	959	Centro Histórico	68	332	267	1419	457
Norte	4418	1810	1810	6823	2915	Norte	2614	862	1067	4117	1750
Este	3236	1127	1018	4640	1914	Este	1670	642	437	2740	1155
Sul	3544	1390	1302	4513	2106	Sul	2061	839	767	2104	1188
Oeste	4053	1556	1576	6387	2570	Oeste	2181	914	951	3718	1252
Cenário C						Outros					
	Centro Histórico	Norte	Este	Sul	Oeste	Cenário A-B-C					
Centro Histórico	685	551	530	2269	864	Centro Histórico	34	22	24	89	38
Norte	4032	1650	1652	6235	2663	Norte	154	76	63	235	101
Este	2930	1027	926	4234	1749	Este	122	40	45	162	66
Sul	3231	1270	1188	4101	1917	Sul	125	48	46	189	76
Oeste	3678	1419	1440	5823	2341	Oeste	150	55	54	225	105

Quadro 13 - Padrões de deslocação entre zonas da área do PUE (deslocações por dia): por modo de transporte, considerando diferentes cenários de repartição modal (A, B e C – ver Quadro 3)

7. Propostas preliminares

As propostas apresentadas, de natureza ainda preliminar (apesar da análise da viabilidade técnica de algumas das propostas exigir já nesta fase algum detalhe e do PMUSE permitir avançar, desde já, com conteúdos/propostas já bastante desenvolvidos) e organizadas em torno das redes de transporte existentes e previstas, pretendem materializar e responder aos objetivos definidos e estão estruturadas de forma a explorar as potencialidades e as insuficiências que foram identificadas no diagnóstico operativo apresentado no Capítulo 2.

7.1 Transporte público

A análise dos resultados apresentados no Capítulo anterior permite desde logo destacar que há procura suficiente para organizar e programar um serviço de transportes públicos em via dedicada (serviço com tipologia semelhante à do *Metrobus* que, por exemplo, está no momento a ser implementado nas áreas do Porto e de Coimbra).

Veja-se no quadro seguinte (Quadro 14) os referenciais para o bom desempenho do serviço a oferecer e analise-se a procura em hora de ponta que se estima para Évora (Quadro 15).

Autocarro simples	Pax/H/Sentido
Frequência de 10 min.	456
Frequência de 5 min.	912
Autocarro duplo	
Frequência de 10 min.	870
Frequência de 5 min.	1740

Quadro 14 - Sistemas em via dedicada: frequência e capacidade de serviço dos autocarros

Cenário A					
	Centro Histórico	Norte	Este	Sul	Oeste
Centro Histórico	11	37	25	162	45
Norte	307	90	125	490	208
Este	176	73	42	321	138
Sul	239	100	90	213	135
Oeste	238	107	113	432	132
Cenário B					
	Centro Histórico	Norte	Este	Sul	Oeste
Centro Histórico	11	46	35	199	60
Norte	371	117	151	588	250
Este	227	90	58	389	165
Sul	291	120	109	282	166
Oeste	301	130	136	526	170
Cenário C					
	Centro Histórico	Norte	Este	Sul	Oeste
Centro Histórico	11	55	45	237	76
Norte	436	144	178	686	292
Este	278	107	73	457	193
Sul	343	140	128	351	198
Oeste	363	152	158	620	209

Quadro 15 - Estimativa dos padrões de deslocação entre zonas da área do PUE, em procura de ponta, de um serviço Metrobus em Évora (Pax/H/Sentido)⁶, considerando diferentes cenários de repartição modal (A, B e C – ver Quadro 3)

Desta forma, avança-se com proposta preliminar, mas já muito detalhada (porque exigiu análise rigorosa da situação existente), que visa a concretização do objetivo central do PUE ao nível do transporte público: criar rede estruturante circular competitiva, formalizada preferencialmente em canal dedicado - Metrobus (ver Figura 8).

Sublinha-se ainda que havendo condições objetivas para a implantação de uma proposta tão estruturante como um Metrobus, deve em paralelo com o desenvolvimento do PUE, avançar-se com estudos específicos que garantam:

- A necessária intermodalidade entre sistemas de transporte (ex.: estacionamento, percursos pedonais e cicláveis, *bike-sharing*, ...);
- E sobretudo, que os restantes serviços de transporte público rodoviários (nomeadamente a Linha Azul) a ele se subordinam e com ele se articulam (quer do ponto de vista dos traçados, quer numa perspetiva operacional e de integração bilhética).

⁶ Para a procura de ponta considera-se que a procura máxima será 1/3 da procura registada durante um dia e que a sua duração é de 2 horas.

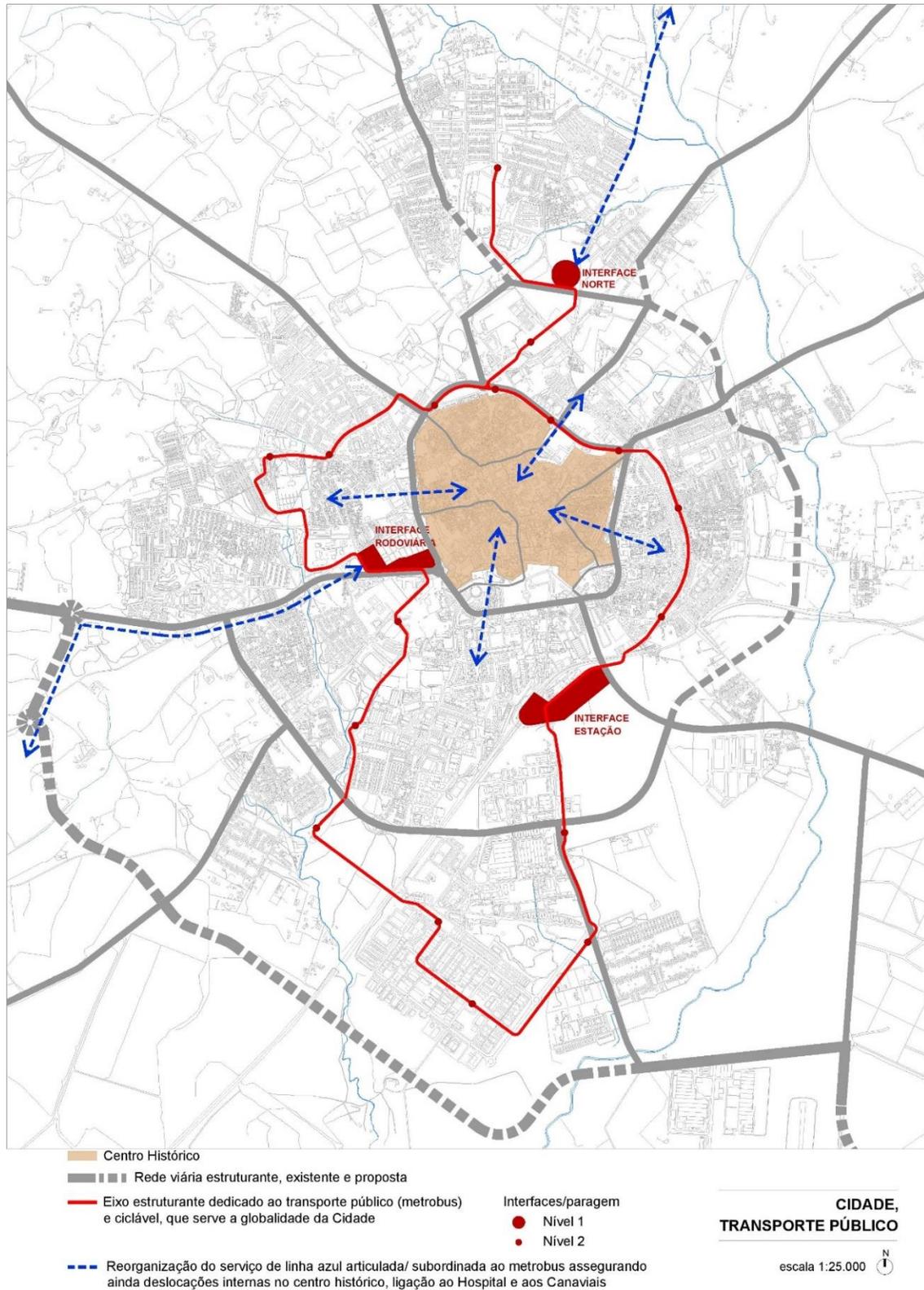


Figura 8 - Proposta preliminar: rede de transporte público.

7.2 Rede pedonal

A rede pedonal, a desenvolver com bastante mais detalhe na próxima fase do trabalho (em articulação com o desenho urbano), deve integrar um conjunto de percursos estruturantes (do ponto de vista da mobilidade urbana e lúdica) e os principais alargamentos pedonais existentes e previstos (isto porque se pretende que se assumam como espaços – praças e largos – associados a equipamentos e a outras funções centrais, que se constituam como elementos de reforço de urbanidade/vivência, e que surjam como referenciais de centralidade à escala de cada UT ou mesmo à escala da cidade).

O esquema base proposto para a rede pedonal (ver Figura 9) foi já organizado e construído tendo por base:

- Os padrões de deslocação pedonal entre UT – pretende-se servir e qualificar as principais deslocações pedonais entre UT, tendo-se assumido para o efeito a estimativa de deslocações apresentada no Quadro 4.
- A repartição modal desejável (Quadro 3) e a relação de proximidade entre UT (contíguas e não contíguas).
- A rede ecológica estruturante e a valorização de importantes pontos de vista.
- A relação entre centralidades próximas e os pontos que se perspetivam como possíveis paragens do sistema estruturante de transporte público.

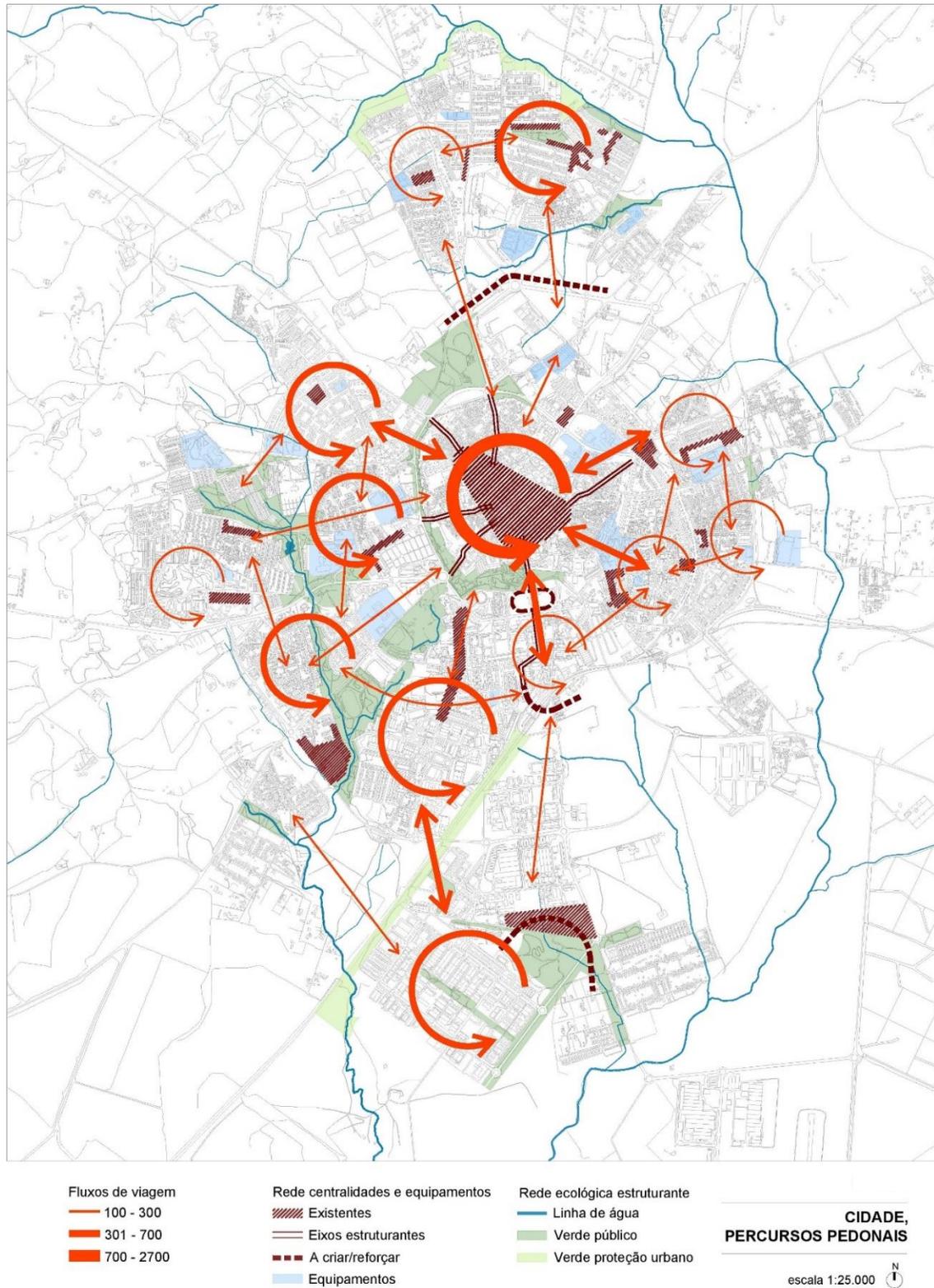


Figura 9 - Proposta preliminar: rede pedonal.

7.3 Rede ciclável

O esquema base para a rede ciclável (ver Figura 10), que tal como a rede pedonal terá desenvolvimento bastante mais detalhado na próxima fase do trabalho (em articulação com o desenho urbano), foi concebido considerando a estimativa de deslocações apresentada na matriz O/D (Ponto 3.2.3) e assenta nos seguintes princípios de planeamento:

- Conetividade: pretende-se contrariar linearidade do sistema e gerar percursos alternativos e complementares (de forma a satisfazer utilizações e motivações distintas de deslocação em bicicleta).
- Legibilidade: procura-se simplificar leitura do espaço urbano o que resulta na afirmação de percursos urbanos estruturantes.
- Coerência / lógica: estabelece-se a ligação dos principais pontos focais da área do PUE (residência, emprego e grandes geradores de viagens).
- Continuidade: para assegurar unidade e consistência na infraestrutura ciclável.
- Complementaridade: sobretudo com outras redes de transporte de nível superior (mais pesadas, sendo de destacar a articulação com o traçado e serviço previsto de Metrobus – o veículo deverá ser capaz de receber facilmente bicicletas).
- Agradabilidade / atratividade: pretende-se tirar para aproveitar o maior benefício da utilização da bicicleta – todos os inquéritos a utilizadores revelam que a principal razão para utilizar a bicicleta é o facto de ser divertido!
- Custo: como fator determinante para a solução a adotar em contextos em que a rede é inexistente ou deficitária (abordagem responsável e faseada, que pretende tirar partido do existente sempre que a velocidade, o volume e tipo de veículos o permitirem).

Metodologicamente, o traçado considera os seguintes requisitos – considerados essenciais para os utilizadores e potenciais utilizadores da bicicleta:

- Agradabilidade / prazer (“*fun*”): pretende-se ligar pontos de interesse com valor patrimonial e/ou paisagístico (elementos naturais ou construídos);
- Rapidez / direto (“*fast*”): visa satisfazer linhas de desejo (mapear percursos e relação entre grandes geradores de viagens e centralidades de residência e emprego);
- Segurança (“*safe*”): numa fase posterior importará adequar tipologia de infraestrutura ao programa da via e resolver, ou sinalizar para desenvolvimento específico, pontos críticos (sobretudo cruzamentos);
- Conforto (“*comfortable*”): considerar ajuste da rede estruturante à topografia e à pavimentação das vias existentes.

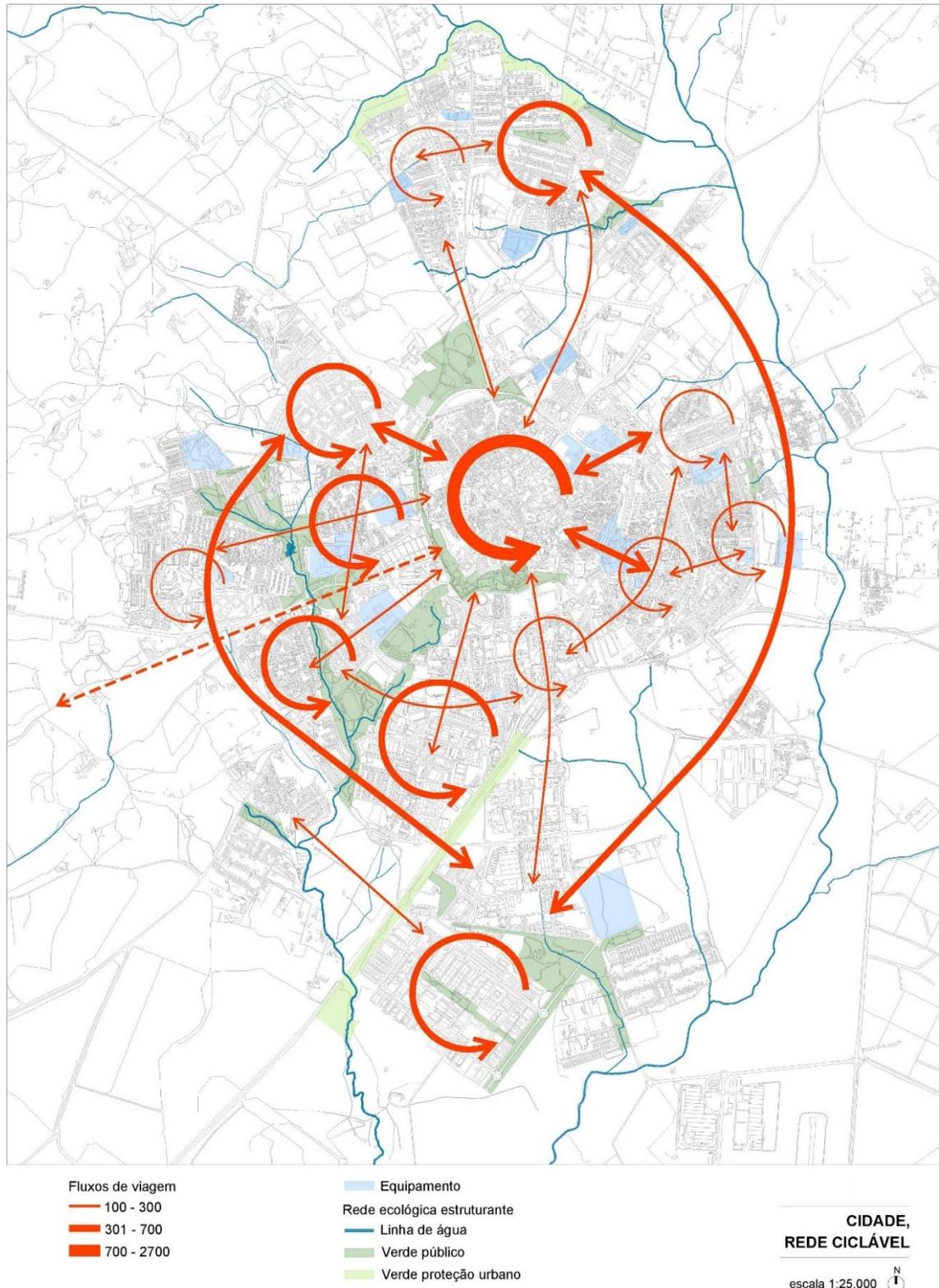


Figura 10 - Proposta preliminar: rede ciclável.

7.4 Organização da rede viária e serviços complementares (interfaces modais e logística urbana)

A organização preliminar da rede viária proposta foi construída a duas escalas distintas:

- À escala da cidade alargada, apresenta-se a rede de vias com funções regionais e nacionais (são em grande medida “Estradas”, pela sua função quase exclusiva de circulação motorizada) (ver Figura 11). Note-se que a esta escala, a proposta assume, no essencial, traçados já previstos noutros planos e projetos.
- À escala urbana (ver Figura 12) a rede viária assenta em vias multifuncionais (onde coexiste a circulação, a estadia e o acesso) que estruturam e organizam os padrões de deslocação eminentemente urbanos.

Em ambas as escalas, a rede viária estruturante revela a organização radio-concêntrica da cidade, sendo que os eixos radiais estruturantes correspondem em grande medida ao traçado das antigas estradas que cruzavam a cidade. Há, por isso, necessidade de qualificar alguns desses eixos porque apresentam perfis desajustados ao programa que hoje desempenham na cidade.

Na escala urbana, central para atingir a descarbonização da mobilidade diária e uma maior humanização do espaço público, destaca-se:

- O fecho a nascente da Circular Externa, sendo que o traçado proposto pretende assinalar, sempre que possível, claramente o fim do urbano (visa recuperar e valorizar referencial histórico da “circular” como limite entre o urbano e o rústico).
- A ligação externa das vias que ligam a Arraiolos e a Estremoz, assegurando assim, um alívio da pressão exercida pelo tráfego de atravessamento na Circular à Muralha.
- A formalização de uma circular intermédia que assegura uma diminuição da carga que se instala sobre a Circular à Muralha, permitindo dessa forma perspetivar até a sua possível reprogramação e reperfilamento (o que naturalmente exige estudo de detalhe específico).
- Um conjunto de pequenas ligações, com funções estruturantes ao nível de cada uma das UT em que se inserem, que visam a sua colmatação e organização interna.

Globalmente esta proposta preliminar está assim alinhada com o objetivo de reforço e colmatação estruturante da rede viária, assegurando uma maior conetividade do sistema viário e condições para a efetiva melhoria do seu desempenho.

Do ponto de vista ferroviário, a proposta visa assegurar o canal para a concretização da ligação ferroviária - Évora/Évora Norte-Elvas/Caia.

Importa referir que a proposta preliminar de organização da rede viária estruturante, integra ainda relação da rede com serviços centrais que com ela se devem articular, em particular:

- Os principais intermodais de transporte existentes e previstos (sobretudo no quadro do traçado da rede de Metrobus – ver Ponto 7.1);
- As plataformas logísticas a implantar (com programa e localização já desenvolvidos, nomeadamente no quadro do PMUSE).

Note-se que se prevê a implantação de 3 importantes intermodais de transporte:

- A sul, associado à criação da principal Plataforma Intermodal de Évora, que se perspetiva que articule: a ferrovia, o serviço de transporte público rodoviário, outros serviços de transporte, estacionamento e um acesso a uma rede a criar de modos suaves, altamente qualificada e capaz de estabelecer a ligação ao centro e à zona sul da cidade.
- A poente, na chegada à cidade pela Estrada Nacional 114. Pretende-se que este intermodal se assuma como ponto fundamental enquanto interface capaz de articular estacionamento de longa duração e o serviço previsto de Metrobus, assim como a relação com o atual Terminal Rodoviário. A criação, nesta área, de uma grande interface com estacionamento assegura ainda um nível de acessibilidade ao centro bastante satisfatório, capaz de suportar a libertação prevista no PMUSE de muitos dos lugares de estacionamento existentes no centro (mas, sem lhe retirar acessibilidade significativa).
- A norte, de forma que muita da procura motorizada que advém das UT de toda a zona norte (que como revelam os dados do tráfego e as estimativas dos padrões de deslocação, tem como destino principal a zona sul), possa aceder ao serviço estruturante de Metrobus, utilizando para o efeito o estacionamento a criar precisamente nesta interface.

No que diz respeito às plataformas logísticas a criar, assume-se como importante a formalização de dois serviços distintos:

- A criação de uma Plataforma Logística Pesada: a localizar a sul, associada ao canal ferroviário e à via estruturante a criar, garantindo, em simultâneo, máxima acessibilidade pesada e proteção da cidade relativamente ao tráfego de pesados (que não tenham a cidade de Évora como destino).
- A implantação de uma miniplataforma logística que cubra a procura das atividades instaladas no centro e consiga, de forma suave, assegurar o serviço porta a porta de cargas e descargas (proposta já prevista no PMUSE).

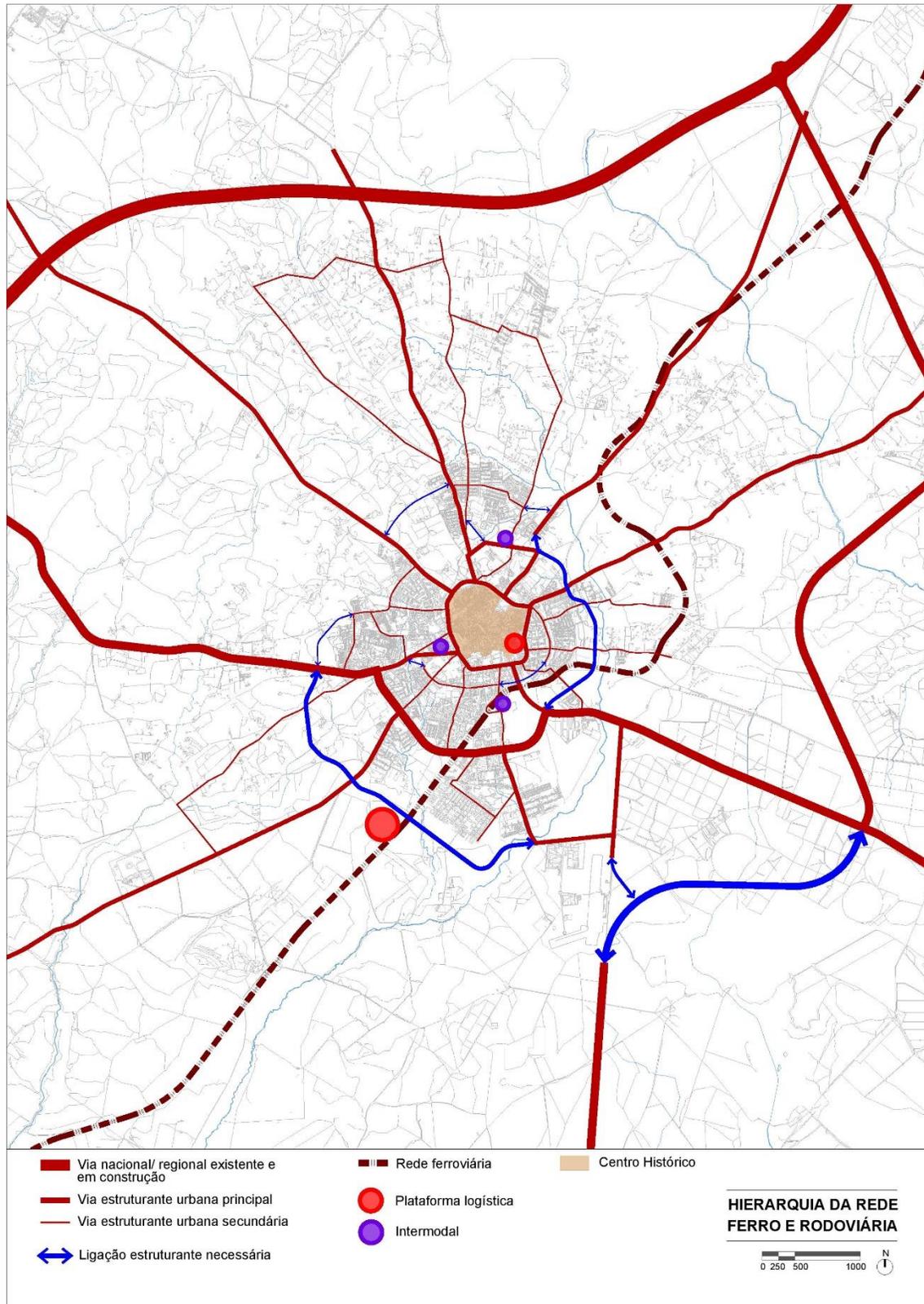


Figura 11 - Organização preliminar da rede viária proposta: escala da cidade alargada.

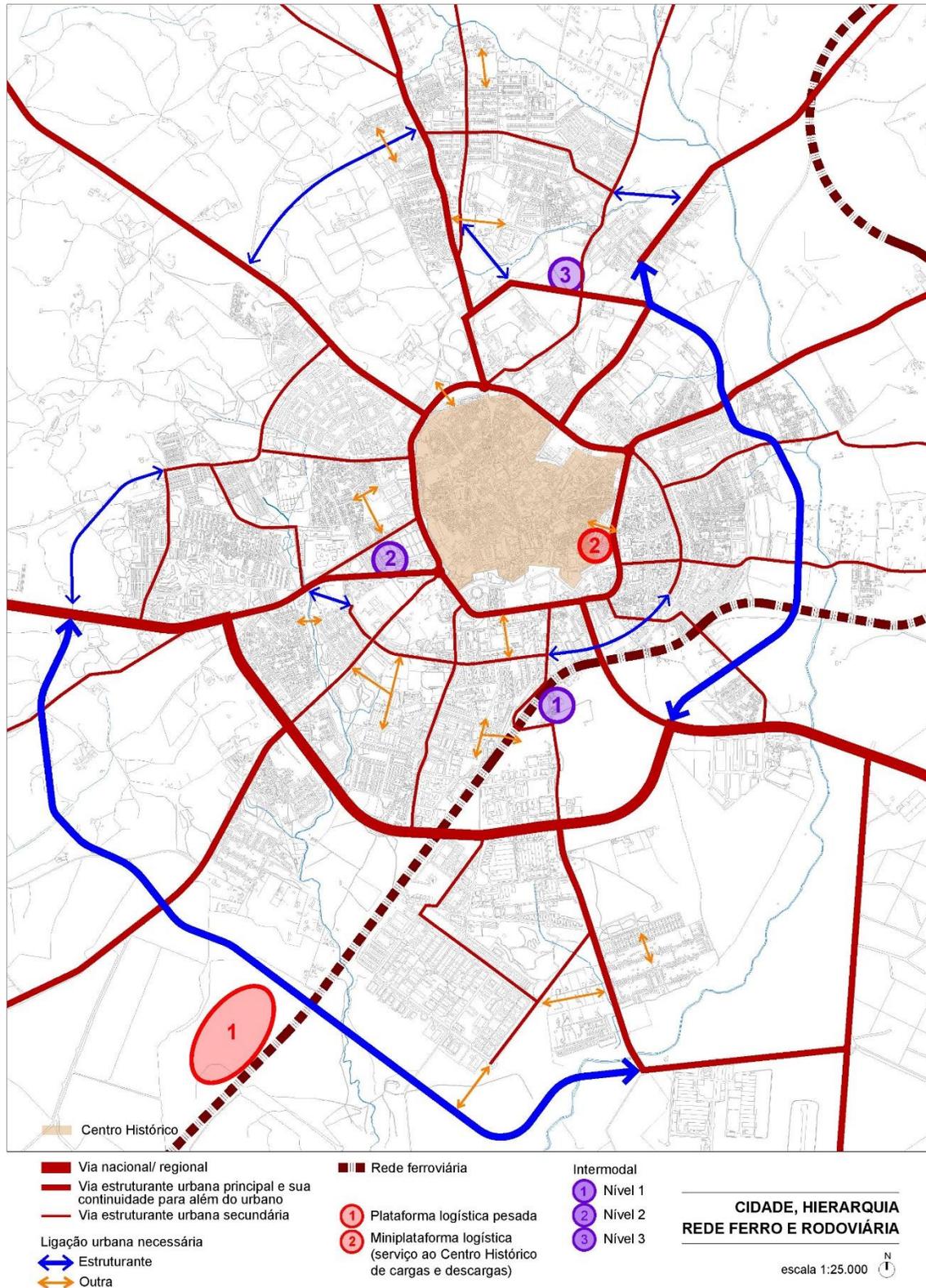


Figura 12 - Organização preliminar da rede viária proposta: escala urbana.

7.5 Estacionamento

A proposta preliminar para a organização do estacionamento (ver Figura 13), assume-se como ponto de partida de um trabalho específico, que deve ser desenvolvido para o efeito no quadro da política de mobilidade para a cidade, ou seja, numa lógica específica e complementar à do PUE. A política de estacionamento (que deve dar resposta a quatro dimensões centrais: quantidade, localização, acesso e lógica tarifária) é peça determinante para promover a descarbonização das deslocações, na medida em que é a principal estratégia de dissuasão do uso do transporte individual motorizado.

Nesta fase, insiste-se, ainda preliminar, entende-se que a organização do estacionamento deve ser o mais legível possível e de fácil compreensão para os utilizadores do espaço urbano. Nessa medida, deve organizar-se em torno dos elementos estruturantes e definidores dos diferentes espaços urbanos de Évora.

Tendo por base o zonamento proposto pelo PMUSE, mas procurando uma maior simplificação, a proposta preliminar desenvolvida assenta na delimitação de três zonas:

Zona 1:

- Corresponde essencialmente ao Centro Histórico (CH).
- Devem existir condições específicas para residentes (cartão anual - com preço por zonas, sendo que residentes só devem poder escolher uma das zonas), utilizadores com mobilidade reduzida, e para as situações de carga e descarga.
- A quantidade de lugares a oferecer deve ter por base referenciais que minimizem ao máximo o estacionamento na via pública.
- O estacionamento na via pública deve ter tarifa significativa e de base exponencial (para promover dissuasão e máxima rotatividade).

Zona 2:

- Associada essencialmente às UT envolventes ao CH.
- Nas centralidades específicas de cada UT os referenciais e as condições de acessos e preço devem ser semelhantes às do CH (ainda que possam ser menos gravosas para os utilizadores).
- Nas áreas restantes, ou seja, zonas das UT em causa que não sejam centrais, o estacionamento na via pública deve ter condições específicas para residentes (cartão

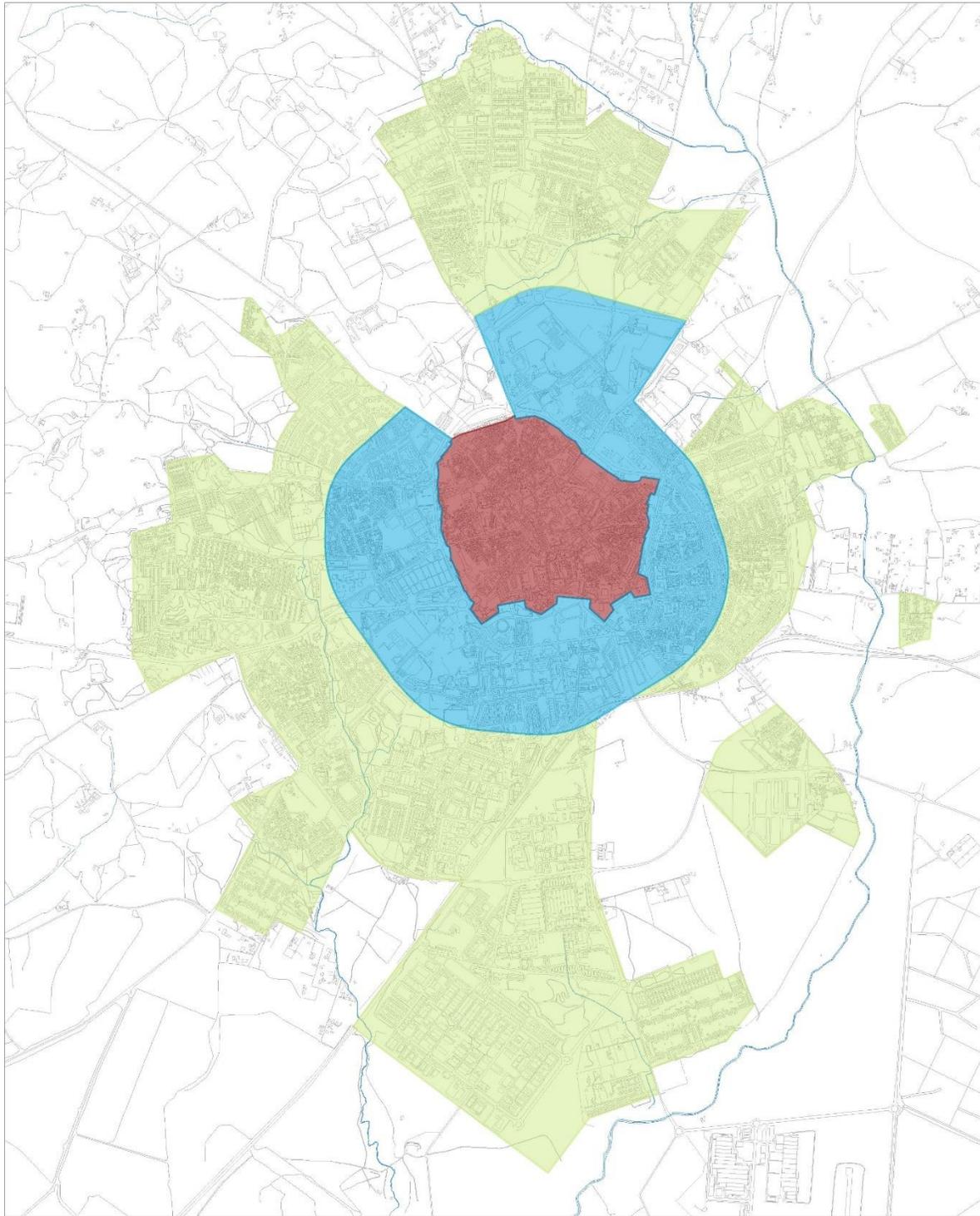
anual - com preço por zonas, sendo que residentes só devem poder escolher uma das zonas), preço razoável (dobro do preço da oferta em Parque, para incentivar maior utilização do parques do que da via pública) para não residentes.

- Os parques de estacionamento previstos devem ter condições específicas para residentes (cartão anual - com preço por zonas, sendo que residentes só devem poder escolher uma das zonas) e com tarifa simbólica (sempre associada à compra de bilhete diário para o serviço de TP) para não residentes.

Zona 3:

- Estacionamento de acesso livre e de utilização gratuita (tratam-se de áreas sem grande pressão urbanística e onde a procura é inferior à oferta, não sendo necessário adotar mecanismos específicos de penalização e agravamento do custo da utilização do transporte individual motorizado).

PLANO DE URBANIZAÇÃO DE ÉVORA . Mobilidade



- Zona 1
- Zona 2
- Zona 3

**CIDADE,
ESTACIONAMENTO**

escala 1:25.000 

Anexo I – Contagens de tráfego pontuais

Nota:

Importa sublinhar que as contagens apresentadas centraram-se exclusivamente em torno de 4 pontos da rede e tiveram como único objetivo avaliar a ordem de grandeza do TMDA das principais vias urbanas.

CONTAGENS DE TRÁFEGO - FOLHA DE REGISTO

(secção transversal - mín. 1 pessoa - contar por 5 min. durante hora de ponta)

Local - Av São João de Deus (paragem bus - “Repsol”)	
Data - 16.12.2021	
Sentidos -	

HORA	Veículos Ligeiros				Veículos Pesados						
	Sentido: Sul - Norte		Sentido: Norte - Sul		Sentido: Sul - Norte		Sentido: Norte - Sul				
18h00-18h05	60			77				18			
18h06 - 18h10	30					1					
18h11 - 18h15	45										
18h16 - 18h20	47					1					
18h21 - 18h25	42					2					
18h26 - 18h30	42					3					

CONTAGENS DE TRÁFEGO - FOLHA DE REGISTO

(secção transversal - mín. 1 pessoa - contar por 5 min. durante hora de ponta)

Local - Circular de Évora (Decathlon)	
Data - 16.12.2021	
Sentidos -	

HORA	Veículos Ligeiros						Veículos Pesados					
	Sentido:			Sentido:			Sentido:			Sentido:		
18h07- 18h12	73						8					
18h19 - 18h24	102						3					
18h26 - 18h31	81						2					

CONTAGENS DE TRÁFEGO - FOLHA DE REGISTO

(secção transversal - mín. 1 pessoa - contar por 5 min. durante hora de ponta)

Local - Circular de Évora (Rua Parque Industrial/Barba Rala)	
Data - 16.12.2021	
Sentidos -	

HORA	Veículos Ligeiros				Veículos Pesados			
	Sentido:		Sentido:		Sentido:		Sentido:	
17h46- 17h51	160					3		
17h52 - 17h57	220							
18h00 - 18h06	240					6		
18h07 - 18h12	210					3		
18h13 - 18h18	240					2		

CONTAGENS DE TRÁFEGO - FOLHA DE REGISTO

(secção transversal - mín. 1 pessoa - contar por 5 min. durante hora de ponta)

Local - Av de Lisboa (próximo Av Eng Arantes e Oliveira)	
Data - 16.12.2021	
Sentidos -	

HORA	Veículos Ligeiros						Veículos Pesados					
	Sentido: N - S			Sentido: S - N			Sentido: N - S			Sentido: S - N		
5 min				121						2		
5 min	78						3					
5 min				131						4		
5 min	57						1					
5 min				132						2		
5 min	54						1					