

Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Évora

Fase III – Versão Final do Plano

Volume II – Estratégia de Intervenção



Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Évora

ELABORAÇÃO



mpt – mobilidade e planeamento do território, lda.

COORDENAÇÃO GERAL

Paula Teles

EQUIPA TÉCNICA

Adelino Ribeiro

Ana Rei

Inês Rocha

João Ribeiro

Jorge Gorito

Patrícia Lopes

Tito Ferreira

Julho 2022

Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Évora

FASE III – VERSÃO FINAL DO PLANO

PEÇAS ESCRITAS

Volume II - Estratégia de intervenção

PEÇAS DESENHADAS

V.II.01. A cidade caminhável

V.II.02. A cidade ciclável

V.II.03. A promoção dos transportes públicos e a integração dos modos

V.II.04. A otimização do sistema viário

V.II.05. A gestão do estacionamento e a logística urbana

V.II.06. Síntese de propostas

Índice

1. A MOBILIDADE SUSTENTÁVEL E OS CONCEITOS – BREVE NOTA INTRODUTÓRIA	2
1.1. OS CONCEITOS	2
1.2. AS ESCALAS DE INTERVENÇÃO NO PLANEAMENTO DA MOBILIDADE	9
1.3. OS CONTRIBUTOS DOS PMUS PARA O PAPEL DOS MUNICÍPIOS NOS GRANDES DESÍGNIOS DO FUTURO	11
1.3.1. A descarbonização da sociedade	11
1.3.2. A saúde pública	13
1.3.3. A qualificação do ambiente urbano.....	16
1.3.4. A economia circular	19
1.3.5. A estreita articulação com os planos de uso do solo	21
2. O ÂMBITO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE ÉVORA E OS SEUS TERMOS DE REFERÊNCIA	25
3. VISÃO, MISSÃO, ESTRATÉGIA E OBJETIVOS.....	30
4. PROPOSTAS DE AÇÃO.....	34
4.1. ENQUADRAMENTO	34
4.2. CONCEITO GERAL DE INTERVENÇÃO PARA O CENTRO HISTÓRICO ENQUANTO PROPULSOR PARA UMA ALTERAÇÃO DE PARADIGMA NA CIDADE EXTRA-MUROS	37

4.3. A CIDADE CAMINHÁVEL.....	59
4.4. A CIDADE CICLÁVEL.....	65
4.5. A PROMOÇÃO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS E A INTEGRAÇÃO DOS MODOS	70
4.6. A OTIMIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO	78
4.7. A GESTÃO DO ESTACIONAMENTO E A LOGÍSTICA URBANA.....	86
4.8. AS DINÂMICAS DO PLANEAMENTO DA MOBILIDADE.....	92
4.9. A INTRODUÇÃO DE NOVA CULTURA DE MOBILIDADE.....	93
4.10. O CRONOGRAMA DE EXECUÇÃO	95
5. O PROCESSO DE GESTÃO.....	100
5.1. GOVERNÂNCIA.....	100
5.2. MONITORIZAÇÃO	104
ÍNDICE DE FIGURAS	109
ÍNDICE DE TABELAS.....	110
BIBLIOGRAFIA.....	111
LEGISLAÇÃO	122
WEBGRAFIA.....	125

ANEXO I: MODELO DE REGULAMENTO DAS ZONAS DE ACESSO AUTOMÓVEL CONDICIONADO DA CIDADE DE ÉVORA	126
---	------------

ANEXO II: MODELO DE REGULAMENTO GERAL DAS ZONAS DE ESTACIONAMENTO DE DURAÇÃO LIMITADA	138
--	------------

A Mobilidade Sustentável e os Conceitos – Breve Nota Introdutória



1. A Mobilidade Sustentável e os Conceitos – Breve Nota Introdutória

1.1. OS CONCEITOS

Tem-se assistido, nestas últimas décadas, a uma crescente alteração dos padrões de mobilidade, resultado da intensificação das taxas de motorização, originando, nas áreas com maiores aglomerados urbanos, uma degradação progressiva da qualidade de vida das populações.

A crescente necessidade de rentabilização do tempo motiva a opinião para o estabelecimento de novos critérios e metodologias de mobilidade, diminuindo a dependência do tempo e energia associados às deslocações, introduzindo padrões de mobilidade sustentável, estabelecendo, como prioritários, os modos suaves e ativos de deslocação.

Adicionalmente, é sabido que as densidades de ocupação urbana têm um papel determinante no padrão das deslocações e na necessidade de realização de viagens. Densidades de ocupação mais elevadas podem contribuir para tornar o transporte público mais viável, mas também permitem incentivar deslocações mais curtas, com claro benefício para utilização dos modos suaves e ativos.

Não menos relevante, no que concerne às opções de mobilidade tomadas pelos cidadãos, mas também pelas políticas a desenvolver pelos decisores, é o facto da atual conjuntura económica e social, nacional e internacional, orientar para a tomada de novas opções na estratégia de gestão da mobilidade, promovendo “novas” formas de mobilidade, tendencialmente mais sustentáveis e enquadradas nos desígnios de promoção da eficiência energética, da humanização do território e da melhoria da saúde pública. Estes desígnios, em parte presentes no Portugal 2020 serão reforçados no âmbito do próximo quadro comunitário de apoio, denominado Portugal 2030.

De resto, os Programas Operacionais Regionais também evidenciam, de forma clara, a necessidade de promover o planeamento da mobilidade, condicionando os financiamentos nesta matéria, apenas às medidas e ações preconizadas nestes planos e que possibilitem

reduzir o peso que o setor dos transportes e mobilidade ainda detém no contexto da emissão global de gases com efeito de estufa.

Aliás, a prioridade de investimento 4.5 do Portugal 2020 encontra-se ancorada numa estratégia de baixo teor de carbono, incluindo a promoção da mobilidade urbana multimodal sustentável, focada nas medidas dirigidas ao sistema de mobilidade com o objetivo da redução das emissões de gases com efeito de estufa, assim como a diminuição da intensidade energética em termos de mobilidade. O objetivo central é o aumento da quota de utilização do transporte público e dos modos suaves, pedonal e ciclável, em particular nas deslocações urbanas associadas à mobilidade quotidiana, estratégia que se manterá no âmbito do próximo quadro de fundos europeus estruturais e de investimento.

Pretende-se encontrar soluções sustentadas de mobilidade para a resolução dos problemas relacionados com o tráfego automóvel, estacionamento e transportes coletivos, não ignorando as questões relacionadas com a promoção dos modos suaves, nomeadamente a circulação pedonal e ciclável, que viabilizem a adoção de políticas de gestão da mobilidade mais amigáveis, tornando, por esta via, as cidades mais humanizadas.

Criar e/ou melhorar as plataformas de circulação pedonal, definir perfis-tipo para redesenho das vias consideradas prioritárias em ruas inclusivas, confortáveis e seguras, planear uma rede de ciclovias através da elaboração de *masterplan* da rede que possibilite interligar o existente definindo uma verdadeira rede, regular o estacionamento automóvel, articular os transportes coletivos, regulamentar as cargas e descargas, organizar devidamente a circulação rodoviária à escala macro, consubstanciam-se como algumas das medidas decorrentes do desenvolvimento deste plano.

O Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS) de Évora constitui-se como documento, simultaneamente estratégico e diretor, que serve de instrumento de atuação e sensibilização, fomentando a articulação entre as diferentes plataformas de deslocação e os diferentes modos de transporte, a implementação de um sistema integrado de mobilidade de uma forma racional, com o mínimo custo de investimento e de exploração. Permitirá, ainda, racionalizar a utilização do transporte individual motorizado e, simultaneamente, garantir a adequada mobilidade das populações, promovendo a inclusão social, a competitividade, e, como âmag, a qualidade de vida urbana e a preservação do património histórico, edificado e ambiental.

Neste particular, do planeamento da mobilidade urbana sustentável, importa relevar que a maioria das cidades e vilas portuguesas ainda não desenvolveu planos desta índole. De resto, a inexistência de um quadro regulamentar em Portugal neste âmbito, constitui um atraso

estrutural que urge ultrapassar, não somente para efeito do incremento da qualidade de vida das populações, mas também no sentido de aproximar o país da generalidade dos estados-membros onde as práticas de planeamento da mobilidade urbana estão amplamente difundidas e enraizadas.

Enquanto as matérias ambientais não pareciam ser graves e o poder de compra das populações em geral foi aumentando, e com elas a capacidade de cada cidadão possuir viatura própria, as cidades e vilas foram desenvolvendo os seus planos de tráfego e estacionamento para a resolução dos seus problemas de congestionamento, através, sobretudo, de novas vias urbanas, novas estradas que funcionassem como variantes e simultaneamente como coletoras e distribuidoras. Assim se elaboraram os planos de mobilidade de primeira geração (Ribeiro da Silva, 2018).

Esta primeira geração de planos de mobilidade corresponde, efetivamente, aos Planos de Trânsito e Estacionamento, que tinham por objetivo tentar que o tráfego se realizasse, tanto quanto possível, de forma fluída. Nestas situações, os transportes públicos pensavam-se destinados a quem ainda não possuía automóvel próprio, estando sujeitos às vicissitudes de uma fluidez que, mesmo com planos, teimava em não promover alterações de fundo, propícias a alterar a situação, permanecendo secundarizado no sistema de circulação urbana.

A esta primeira, que em muitas cidades e vilas ainda perdura, segue-se uma segunda geração, recentíssima e ainda em fase de tímida implementação, à boleia dos fundos estruturais da União Europeia em contexto do cumprimento dos Acordos Internacionais tendentes à descarbonização das sociedades. Nesta o privilégio é dado aos modos suaves, ao transporte público, à construção e qualificação de intermodais, à integração da bilhética e à segurança rodoviária no intuito de cumprir os objetivos ambientais de redução da emissão de CO₂ para a atmosfera.

Na terceira geração a palavra-chave é “Vida na Cidade”, encorajando a existência de espaços de sociabilidade e “*livability*” ou “habitabilidade” (Figura 1), promovendo a remoção das infraestruturas de transporte intrusivas ao ambiente urbano e um foco particular em políticas para além do transporte, como seja a saúde pública, a humanização do espaço público e a regeneração urbana.

Efetivamente, há muito se vem afirmando a importância maior das sociabilidades mesmo em contexto de mobilidade, nomeadamente por Paula Teles (2005), quando refere que falar de mobilidade “*é compreender as novas realidades urbanas e sociais e a sua emergência, é incluir nessa representação de fluxos, as formas e modos de ir de um lugar ao outro, é saber quem os faz, quais os motivos e quando são feitos, é perceber os novos ritmos de vida que*

hoje desenham os territórios (sociais) da mobilidade”. A autora evidencia, a este propósito, a relevante necessidade de inclusão de uma abordagem sociológica, centrada na pessoa, também nas matérias do planeamento da mobilidade.



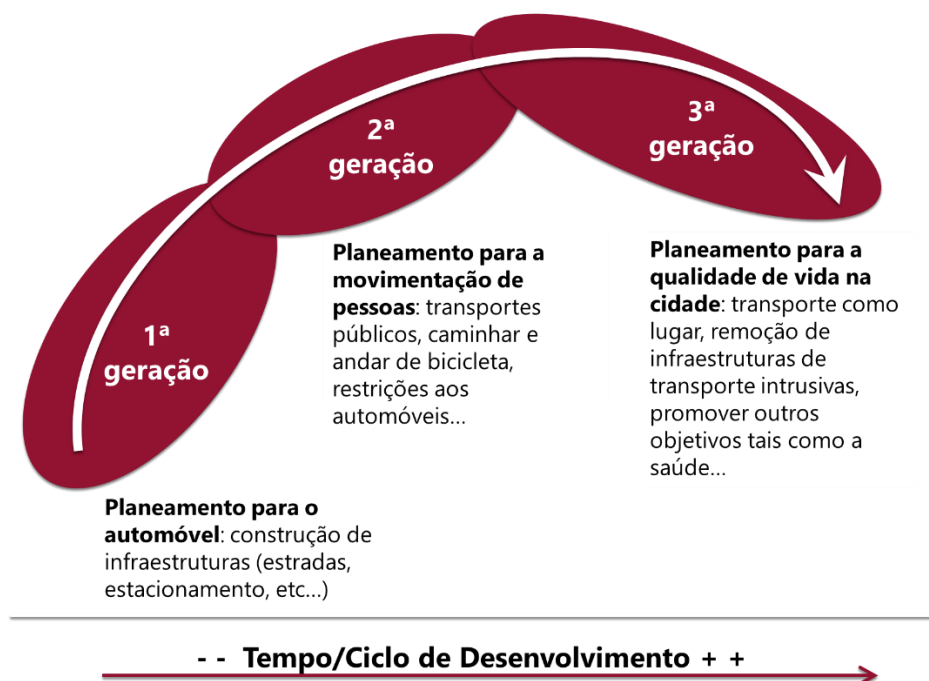
Figura 1. Novos conceitos de mobilidade urbana

Fonte: mpt®, 2021

Como bem se sistematizou no âmbito do *Create Project* (2017), a diferenciação das três gerações de planos de mobilidade pode ser dada por:

- Estágio 1 – primeira geração: planeamento para o tráfego mecânico, construção de estradas, preocupações com o estacionamento;
- Estágio 2 – segunda geração: planeamento para o movimento das pessoas, transporte público, atenção à mobilidade ciclável;
- Estágio 3 – terceira geração: planeamento para a vida na cidade, remoção das infraestruturas de transporte intrusivas, identificação de outros objetivos de trabalho como a saúde, a sociabilidade, o sentido de pertença.

NOVA GERAÇÃO DOS PLANOS PLANEAMENTO DA MOBILIDADE 3.0



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

Figura 2. As gerações dos Planos de Mobilidade

Fonte: adaptado Create Project, 2017

É necessário atentar aos novos caminhos do planeamento da mobilidade urbana sustentável, sobretudo quando comparada com o modo tradicional, como veio a ser abordado ao longo dos anos anteriores. Assim, a tabela seguinte, com base em Rupprecht Consult (2014) mas profundamente adaptada, procura demonstrar as principais diferenças entre o planeamento do tráfego e estacionamento, e o planeamento da mobilidade urbana sustentável naquilo que são os seus principais *focus*, orientações, tempos, conteúdos e exigência de capacitações técnicas, e, na coluna seguinte, procura-se evidenciar a nova abordagem no planeamento de mobilidade urbana sustentável correspondente à nova geração.

Tabela 1. Uma nova metodologia do planeamento da mobilidade

	1ª Geração	2ª Geração	3ª Geração
Objetivo	Fluidez de tráfego	Introdução do modo ciclável na via pública e incremento transporte público	Qualidade de vida e do ambiente urbano preocupação com a saúde e os problemas ambientais do planeta
Foco	Unimodal	Multimodal	Intermodal
Planeamento	Disciplinar setorial	Multidisciplinar	Interdisciplinar e transdisciplinar
Disciplinar	Engenharia de tráfego	Formações clássica	Urbanismo, paisagismo, ambiente e sociologia urbana
Orientado	Rede viária e estacionamento	Infraestruturas para transporte público e para modo ciclável	Fim das infraestruturas intrusivas adotando-as para espaço público
Indicadores principais	Melhorar velocidade base automóvel	Melhorar significativamente a quota da bicicleta na cidade	Aumento das áreas de espaço público e redução de poluição atmosférica
Planeamento	Setorial tráfego	Integração dos diversos modos - automóvel, bicicleta, transportes públicos -, estacionamento e logística	Opções não concorrenciais de mobilidade na cidade
Geografia urbana	Vias rodoviárias	Adaptação de ciclovia à rede viária	Espaço público e modos suaves. Redobrada atenção ao modo pedonal
Visão do Transporte Público	Para classes desfavorecidas	Procura de novos clientes	Para todos, flexível e integrado na vida da cidade
Infraestruturas de Transporte Público	Central de Transportes	Infraestrutura multimodal	Intermodalidade generalizada pela cidade
Atenções	Segregação total do espaço	Segurança rodoviária e zonas 30	Circulação partilhada, desenho universal
Enquadramento das ações	Medidas avulsas	Planeamento clássico	Revitalização e desenho urbano para a humanização da cidade
Forma de planeamento	Planeamento rígido	Planeamento em busca da integração da flexibilidade	Ágil de Acupuntura urbana e planeamento tático
Economia	Competitividade	Complementaridade	Economia circular e coesão social
Tipo de ocupação das vias públicas	Infraestruturas pesadas	Novas mobilidades por adição às existentes	Novas mobilidades por substituição das vias existentes
Espaço público	Privilégio ao automóvel	Privilégio à integração da bicicleta e transporte público	Privilégio ao peão e às sociabilidades urbanas
Camadas de atuação	Capítulos	<i>Layers</i>	Hipertexto
Relação com os planos de uso do solo	Restrita	Resposta aos zonamentos dos planos	Integração de trabalho entre a mobilidade e o uso do solo

Fonte: Pedro Ribeiro da Silva, 2018

A necessidade de uma nova geração de Planos de Mobilidade Urbana Sustentável tem tido uma crescente perceção à medida que os efeitos nefastos do modo atual de deslocações dominantes e das incongruências das últimas medidas preconizadas pela segunda geração destes planos se vão evidenciando.

Como mais à frente se verificará, os objetivos de enquadramento que tornarão inadiável a entrada na terceira geração dos Planos de Mobilidade Urbana Sustentável são, entre outros:

- A descarbonização da sociedade;
- A saúde pública;
- A qualificação do ambiente urbano;
- A economia circular;
- A estreita articulação com os planos de uso do solo.

1.2. AS ESCALAS DE INTERVENÇÃO NO PLANEAMENTO DA MOBILIDADE

Um Plano de Mobilidade Urbana Sustentável é um instrumento de planeamento que define a estratégia global de intervenção em matéria de planeamento e gestão da mobilidade. Os planos de mobilidade podem ter duas escalas territoriais:

- Serem de âmbito intermunicipal/metropolitano, se for entendido que as dinâmicas atuais, ou que se pretendam fomentar num quadro de desenvolvimento regional, são de molde a tornar vantajoso o desenvolvimento de um plano de mobilidade intermunicipal. Denominam-se, no âmbito europeu de Poly-SUMP (PMUS para regiões policêntricas);
- Serem de âmbito concelhio ou infraconcelhio, resultando, o plano de mobilidade, num programa de ação do município/cidade/aglomerado urbano no que respeita à gestão da mobilidade.

A decisão da abrangência territorial do plano, concelhio, da cidade ou vila, não invalida que, embora estudando-se o respetivo território como um todo, possa ser definido o aprofundamento das ações relativamente a determinadas áreas (aglomerados urbanos, territórios de expansão urbana, zonas de baixa densidade, entre outros) ou temas específicos (i.e. soluções específicas de transportes públicos como os transportes flexíveis, mas também a logística, a circulação e estacionamento, as interfaces, entre outros).

A figura seguinte pretende resumir as diferentes escalas a que o planeamento da mobilidade pode ser tratado, sendo que, independentemente da escala a ser trabalhada, algumas temáticas deverão sempre trabalhadas a nível mais macro (estratégico) e outras a nível mais micro (operacional), de forma a serem conjugadas as diferentes áreas de atuação de forma coordenada.

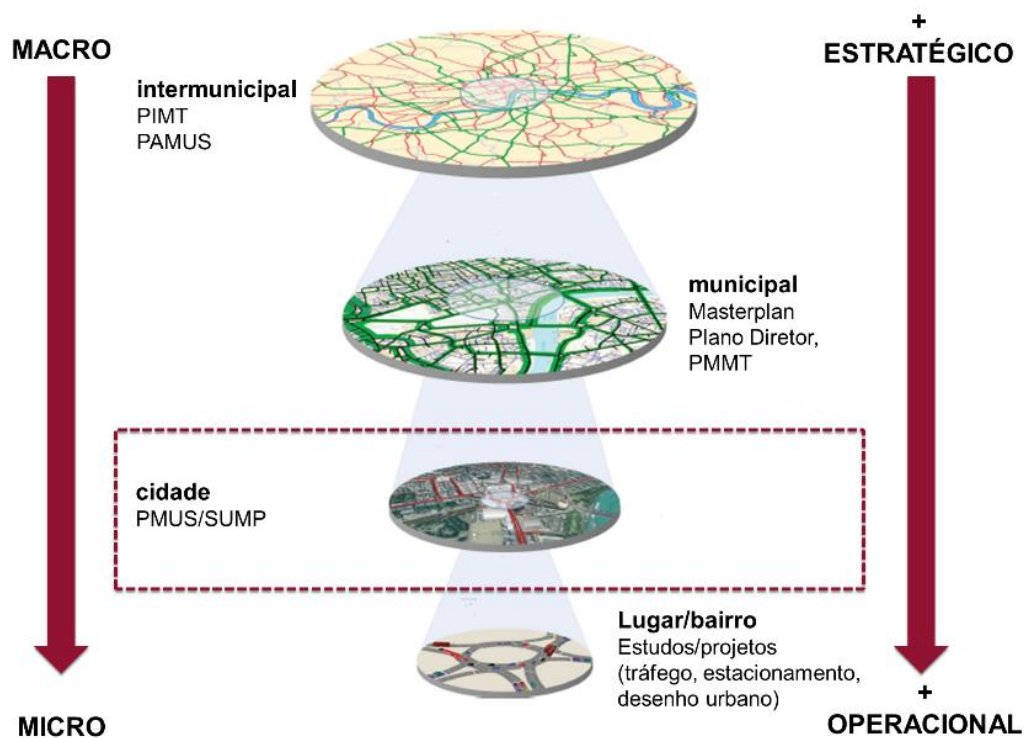


Figura 3. As diferentes escalas do planeamento da mobilidade

Fonte: mpt®, 2021

1.3. OS CONTRIBUTOS DOS PMUS PARA O PAPEL DOS MUNICÍPIOS NOS GRANDES DESÍGNIOS DO FUTURO

1.3.1. A descarbonização da sociedade

O Acordo de Paris, aprovado em dezembro de 2015, é claro no apelo que faz à necessidade de uma mudança de paradigma nas sociedades, definindo, como medida global e de enorme ambição, a descarbonização praticamente total da sociedade até ao final do século.

A esta necessidade de descarbonização, suportada pelos cenários produzidos pelo *Intergovernmental Panel on Climate Change* (IPCC), assoma já, nos seus últimos relatórios, a necessidade de uma redução drástica se pretendermos que o mundo evite os danos mais graves das alterações climáticas que se seguiriam a uma alteração da temperatura média global no planeta.

Para se ter a verdadeira noção da gravidade da situação, se a temperatura média aumentar mais de 4 graus, *“as consequências serão absolutamente terríveis. Os glaciares desaparecerão, a humidade dos solos diminuirá, a precipitação será reduzida em muitas regiões, nomeadamente nas regiões hoje áridas e semiáridas nos subtrópicos e nos países da bacia mediterrânica, e eventos extremos como ondas de calor, secas, inundações e ciclones tropicais serão muito mais frequentes.”* (Sachs, 2017 *apud* Ribeiro da Silva, 2018)

Devido às alterações climáticas, intimamente associadas aos Gases com Efeito de Estufa (GEE), as mortes provocadas por ondas de calor na Europa poderão aumentar mais de 50 vezes até ao ano 2100 se nenhuma medida for tomada. No sul da Europa, uma das regiões mais afetadas, o impacto será terrível, passando Portugal de 91 mortes por ano devido a ondas de calor no período 1981-2010, para 4.555 mortes anuais entre 2071-2100 e, num quadro dramático de passagem de 2.700 mortes anuais a nível global no primeiro período para cerca de 151.500 no segundo, de acordo com estudo desenvolvido por Forzieri *et al.* (2017).

Se outras razões possam existir para além do problema já demonstrado pelos números, esta é, por si só, a razão mais do que suficiente para uma intervenção nesta matéria.

Segundo Ribeiro da Silva (2018), *“o papel do tráfego viário e do consumo de energia fóssil e emissão de CO₂ e outros poluentes para a atmosfera é muito significativo. Mesmo que pensemos em medidas mitigadoras dos efeitos causadores deste número inusitado de óbitos, tais como a natural capacidade de adaptação e as tecnologias e materiais térmicos, a verdade é que sempre acontecerão, numa dimensão imperdoável para o estado civilizacional do século XXI, um número de mortes que sabemos poderem ser atempadamente evitadas.”*

A emissão de CO₂ para a atmosfera tem sido um dos maiores causadores do aquecimento global, com todos os efeitos e riscos para o planeta já referidos. O setor dos transportes é responsável por uma parte muito significativa dessas emissões, tornando o atual modelo de vida insustentável para as cidades. Este setor contribui com cerca de 30% para o total da emissão de GEE e é, segundo as Nações Unidas, o principal contribuidor para as emissões ligadas à energia.

Pelo exposto, afigura-se urgente rever o modelo de mobilidade e circulação nas áreas urbanas provocado, em larga medida, pelo excesso de utilização do veículo individual motorizado, muitas vezes de forma irracional, tornando insustentável, ambiental, económica e socialmente, a sua utilização indiscriminada.

Assim, o planeamento urbano e do uso do solo, associado ao planeamento da mobilidade urbana sustentável, apresenta um papel determinante para uma cidade mais saudável, neutra em carbono e mais resiliente.

1.3.2. A saúde pública

A poluição do ar bem como os problemas relacionados com a mobilidade urbana constituem-se, na atualidade, como uma grande preocupação dos cidadãos europeus. Um estudo desenvolvido pela Comissão Europeia indica que 70% dos cidadãos europeus estavam mais preocupados com a qualidade do ar em 1999 do que em 1994. A poluição do ar está no topo da lista de preocupações ambientais e o trânsito automóvel é a principal razão do seu descontentamento, no que diz respeito ao ambiente em que vivem.

Contudo, e simultaneamente, o número de veículos nas estradas bem como o trânsito em meio urbano continua a aumentar, contribuindo, decisivamente, para a deterioração da qualidade de vida dos habitantes das cidades, através do aumento do ruído, da poluição do ar, da poluição visual e, consequentemente, aumentando o *stress*.

É amplamente reconhecido que as taxas de motorização em Portugal são elevadíssimas, das mais altas da Europa, acima dos 60% na utilização do automóvel. Neste particular, nas últimas duas décadas muito se investiu, ainda que com pouco sucesso, na racionalização do uso do automóvel, justificado por dois motivos essenciais: em primeiro lugar, o espaço da cidade que já se tornava exíguo; em segundo, porque os problemas ambientais do nosso planeta começavam a marcar a agenda política mundial, pelos efeitos nefastos para a saúde pública.

Ao longo das últimas décadas, temos percebido que o planeta nos tem obrigado a parar e a pensar, no sentido de ganharmos consciência de que atingiu o seu limite, nomeadamente em matéria de poluição atmosférica. Em 2020, devido, não a questões climáticas, mas antes biológicas derivadas da COVID-19, tomámos consciência de que este será, porventura, um ano ímpar e um ponto de viragem no planeamento da mobilidade nas cidades.

Várias cidades têm vindo a demonstrar, ao longo do primeiro semestre de 2020, medidas muito eficazes, baseadas na probabilidade de contágio de uma pessoa infetada com COVID-19 e o seu impacto nos utilizadores dos diversos modos de transporte. Decorrente deste facto, têm implementado quilómetros de “corredores sanitários” com distanciamento de segurança, incentivando a que as curtas deslocações possam ser efetuadas a pé ou de bicicleta, enquanto se estudam modelos de distanciamento e higienização para se apostar ainda mais nos transportes públicos.

São medidas simples as apontadas, aproveitando os diversos canais que eram dedicados aos automóveis, transformando-os em ciclovias, em corredores BUS/BRT ou de emergência

e, ainda, ampliando os passeios, segregando-os por pinturas, mobiliário urbano ou simplesmente através de sinalização temporária, como cones ou outro tipo de balizadores.

Não obstante este facto recente, há muito que a Organização Mundial de Saúde (OMS) defende a necessidade de priorizar os transportes públicos e afirma, baseando-se em diversos estudos, que o seu uso interfere diretamente na poluição do ar para além de reduzir os acidentes rodoviários. Contudo, referem também, ser necessário proceder-se a uma reorganização do espaço público para que seja possível valorizar o seu uso e dos outros modos de transporte sustentáveis, como seja o andar a pé e de bicicleta.

Doenças respiratórias, cardiovasculares, obesidade, náuseas, dores de cabeça, cancro e outras complicações podem desenvolver-se devido à poluição atmosférica gerada pelos automóveis, bem como o tempo gasto no trânsito e a sua exposição à poluição, mesmo dentro do veículo.

Neste particular, é fundamental relevar a gravidade das doenças respiratórias. Pelo já exposto, a qualidade do ar dos centros urbanos é precária, devido, maioritariamente, à elevada emissão diária de monóxido de carbono (CO), cuja inalação pode provocar doenças como asma, bronquite, rinite, enfisema pulmonar e pneumonia.

Diversos estudos apontam ainda que nos meses mais frios, nos quais há maior concentração de poluentes, o risco de mortes causadas por estas doenças aumenta em até 12%, e as principais vítimas são as crianças. Medidas como instalação de filtros e catalisadores em carros, autocarros e camiões, o uso de combustíveis menos poluentes (como gás natural, álcool e biodiesel) e adoção de transportes coletivos inteligentes são algumas das medidas que possibilitam obter bons resultados no combate à poluição do ar, mas ainda não são, na atualidade, utilizados em larga escala.

Ainda no que concerne ao binómio “mobilidade urbana + saúde pública”, ainda que os automobilistas estejam expostos à poluição atmosférica dentro do veículo, são os peões e os ciclistas, considerados utilizadores vulneráveis, que mais sofrem com esta exposição, de acordo com Cepeda *et al.* (2016).

Um dos paradoxos fundamentais e que pode (e deve) levar mais longe a reflexão quanto às práticas de implementação do uso da bicicleta e do andar a pé nas cidades e nas vilas, é o facto dos ciclistas e os peões, em meio urbano, estarem substancialmente mais sujeitos à poluição atmosférica do que qualquer utilizador de transportes motorizados. Neste particular, muito se fala no problema de emissão de poluentes e da necessidade de os evitar ou minimizar. Contudo, pouco se tem falado sobre a absorção desses poluentes pelas pessoas

que circulam de bicicleta ou a pé pelas cidades, muitas vezes lado a lado com vias com elevado tráfego automóvel.

A análise dos níveis de poluição do ar, de acordo com os modos de transporte, parece apontar para uma maior absorção de partículas poluentes nos peões e ciclistas. Ainda de acordo com Cepeda et al. (2016), *“se os parâmetros de respiração e tempo de viagem de um peão ou ciclista são maiores do que o utilizador do automóvel, as doses de poluentes inalados e depositados tornam-se maiores entre peões e ciclistas do que nos passageiros do transporte motorizado.”*

De facto, e como refere Ribeiro da Silva (2018), *“referem-se com frequência as emissões de poluentes atmosféricos a partir dos transportes motorizados, individuais e coletivos, mas raramente se reflete sobre a absorção destes poluentes que são recebidos de forma muito diferenciada pela população. Do mesmo modo se refere, com insistência, os grupos vulneráveis, como crianças, idosos e pessoas com doenças respiratórias e cardiovasculares, mas escassas são as referências à vulnerabilidade dos utilizadores da bicicleta e do peão em meio urbano congestionado.”*

Este é um paradoxo decisivo de se ultrapassar: o de se estimular a utilização da bicicleta e do andar a pé como modo de deslocação principal, mas, em simultâneo, condenar os utilizadores destes modos a maiores teores de poluição. É fundamental que o estímulo à utilização dos modos suaves seja acompanhado por medidas fortes de redução da utilização do transporte individual motorizado.

Não obstante, segundo Gössling et al (2019), mesmo em situações onde o andar a pé e de bicicleta ocorrem em situações menos favoráveis, nomeadamente em espaços com alguma poluição do ar, os custos para a sociedade pela utilização dos modos suaves são muito favoráveis por oposição ao uso do automóvel. De resto, e por comparação, o automóvel representa um custo efetivo para a sociedade por quilómetro percorrido na ordem dos 0,11€/km, enquanto a utilização da bicicleta e o andar a pé representam benefícios externos, respetivamente de 0,18€/km e 0,37€/km, sobretudo derivado da sua importância para a saúde e bem-estar dos cidadãos.

De resto, recentemente, e acompanhando as tendências das políticas europeias e nacionais, são já diversas as medidas políticas de incentivo à utilização dos transportes públicos, nomeadamente através da redução significativa dos preços dos passes sociais, aumentando-se, desta forma, o número de potenciais utilizadores deste modo de transporte.

1.3.3. A qualificação do ambiente urbano

A qualidade ambiental das áreas urbanas constitui-se como fundamental, sendo um dos fatores principais para determinar se um dado território é saudável e atrativo para viver, trabalhar e visitar. O conceito de ambiente sustentável tornou-se, desde logo, um dos temas mais comuns do debate, num país onde, paradoxalmente, a contribuição nacional para os problemas globais do ambiente é bastante modesta, senão mesmo insignificante.

No entanto, tem-se vindo a verificar uma crescente consciencialização da importância da dimensão urbana da maioria dos problemas ambientais. As cidades atuais são os principais produtores de resíduos e consumidores de recursos naturais e energia. Estas atividades, sendo cada vez mais ineficazes, justificam a conceção de políticas urbanas capazes de controlar e minimizar eficazmente as principais externalidades dos sistemas de produção e consumo.

A qualidade do ambiente urbano é, em parte, objeto da percepção humana, sendo, portanto, subjetiva, pois a organização dos elementos naturais e artificiais possibilita, através do arranjo de diferentes composições paisagísticas, o gosto ou a rejeição ao ambiente. É uma questão de gosto, é uma questão de estética, contudo, mais do que isso, é uma questão de funcionalidade que passa necessariamente pela organicidade do espaço urbano.

Neste particular importa relevar o conjunto de estudos já desenvolvidos por outras cidades portuguesas no que concerne à reflexão, identificação e resolução das principais debilidades em matéria de qualificação do espaço público e imagem da cidade, como são os casos de Sines e Valongo, trabalhos desenvolvidos pela mpt. Nesta matéria, foram identificados os principais problemas e fragilidades do seu espaço público, resultando em documentos de análise, caracterização e definição de um plano de intervenção, sobre temáticas diversas como qualidade dos percursos pedonais e sua acessibilidade universal, qualidade dos percursos cicláveis, a iluminação, o mobiliário urbano, os pavimentos da cidade, a arborização e um conjunto mais vasto de elementos que beneficiam a qualidade do ambiente urbano.

Só é possível conceber um ambiente como dotado de boa qualidade desde que este apresente satisfação pessoal ao homem, em todas as dimensões da vida humana. Assim sendo, atributos como elevado tráfego automóvel, a sujidade, concentrações populacionais excessivas, construções desordenadas, ausência de elementos naturais como solo permeável, água e vegetação bem como os diversos tipos de poluição em todas as suas dimensões, são considerados fatores degradantes de um ambiente.

A percepção da boa qualidade do ambiente urbano debruça-se, fundamentalmente, pela verificação de um conjunto de fatores que afetam diretamente a vida quotidiana da cidade e dos cidadãos: o ruído, a poluição atmosférica e a emissão de gases com efeito de estufa e, também, a qualidade dos espaços públicos e a paisagem urbana.

A exposição aos **poluentes atmosféricos e ao ruído ambiente** foi já largamente explorada nos pontos anteriores referentes à descarbonização e à saúde pública, pelo que importa agora relevar a **importância do desenho urbano** para a qualidade dos espaços públicos e da paisagem urbana, enquanto um dos fatores principais de avaliação da qualidade do ambiente urbano.

O espaço público deve constituir-se como local de excelência para os intercâmbios sociais e económicos, promovendo o sentido de cidadania, a competitividade económica e contribuindo para a criação de locais atrativos, cheios de vitalidade e vivência urbana (*livability* ou *liveliness of public space*).

Contudo, e na atualidade, o desenho urbano do espaço público, nomeadamente da rua, é frequentemente direcionado para tornar eficientes as deslocações em automóvel, negligenciando os peões e os ciclistas, criando, desta forma, escassas oportunidades para as desejadas interações e para o usufruto deste espaço.

É fundamental aqui referir que, não raras vezes, a esta negligência no tratamento do espaço canal destinado aos utilizadores dos modos suaves, principalmente no que respeita ao peão, junta-se uma total ausência de pensamento, planeamento e trabalho na construção de territórios acessíveis, ignorando-se princípios de acessibilidade e *design* universal, tendentes à construção de territórios para todos, nomeadamente para aqueles com mobilidade condicionada como sejam os idosos, as crianças, os pais com carrinhos de bebé, os deficientes motores, auditivos e visuais, entre outros lesionados temporários ou permanentes.

A infraestrutura de circulação rodoviária e o estacionamento consomem espaço público valioso no centro dos aglomerados urbanos, tendo o peão, muitas vezes, que se contentar com os locais sobrantes. Esta supremacia do automóvel leva frequentemente à degradação do espaço urbano e à criação de uma paisagem urbana pobre em estética e vegetação e, globalmente, pouco amigável. Mesmo as medidas que visam minimizar a ocupação abusiva pelo automóvel podem acabar por contribuir para a degradação da qualidade do espaço urbano.

Para além do espaço consumido, importa salientar que as infraestruturas de transportes e a sua forma de utilização podem ser responsáveis por um efeito de barreira, podendo dividir e

isolar comunidades (e porque não sistemas naturais?). Em meio urbano, as existências de vias com elevados fluxos de tráfego, com velocidades de circulação excessivas ou com perfis viários de alguma dimensão, contribuem para a quebra de identidade comunitária ou mesmo para o isolamento e segregação da população.

Um dos objetivos principais das cidades deverá ser a criação de um contexto para que as pessoas se envolvam, se relacionem. Os espaços públicos, os bons espaços públicos, bem pensados e gizados, são a base, são o conteúdo para a vida pública nas cidades e, portanto, a “habitabilidade” desses espaços é crucial para impulsionar e promover a vida social bem como melhorar a qualidade de vida nas cidades.

De resto, e neste contexto, como bem refere Paula Teles, *“As cidades devem ser desenhadas como as nossas casas. [...] onde “As praças serão as nossas salas de estar [...]”*. Neste particular, da promoção da cidade enquanto palco de múltiplas atividades importa referir as novas funções das cidades contemporâneas enquanto “espaços humanizados, devolvidos às pessoas e às suas rotinas, tornando-as mais amigáveis, inclusivas, ecológicas e sustentáveis, com ruas e praças ao serviço de uma “Cidade Ativa”. Afinal, a cidade bem planeada e desenhada poderá constituir-se como um ginásio ao ar livre.

E aqui, ressalta a importância do desenho urbano, como determinante primário da funcionalidade das cidades e vilas, sendo crucial a localização dos espaços públicos em relação à sua forma urbana. No entanto, o planeamento dos espaços públicos nas cidades e vilas ainda não considera a funcionalidade desses espaços e o modo como as pessoas o percebem e, como resultado, os espaços urbanos acabam vazios e/ou subutilizados, incapazes de alcançar o seu papel social na maioria das cidades.

1.3.4. A economia circular

A economia circular afasta-se do conceito linear de “extração, produção e eliminação”, focando-se, sim, na preservação e valorização do capital natural e na minimização de desperdícios, centrando-se no “fecho do ciclo” em toda a cadeia de valor, desde o estágio de conceção, produção, distribuição, utilização até ao da eliminação.

Segundo Klaus Toepfer, ex-Diretor Executivo da *United Nations Environment Programme* (UNEP), a batalha pelo desenvolvimento sustentável seria vencida ou perdida no ambiente urbano. Efetivamente, segundo a revisão de 2014 do *World Urbanization Prospects* da Organização das Nações Unidas (ONU), 54% da população mundial reside em áreas urbanas, quando em 1950 este valor era de cerca de 30%. Em 2050 calcula-se que esse valor chegue aos 66%.

De facto, será através da economia circular que se conseguirá, de forma mais adequada, dar resposta, quer aos desafios ambientais, quer aos desafios económicos que hoje enfrentam as cidades.

O modelo da economia circular almeja acabar com as ineficiências ao longo do ciclo de vida de um produto, desde a extração das matérias-primas até à sua utilização, pelo consumidor final, através de uma gestão mais eficiente dos recursos naturais, minimizando ou eliminando a criação de resíduos e prolongando, assim, a vida útil e o valor do produto.

As cidades são grandes consumidoras de recursos naturais, fontes de emissão de poluentes e de produção de resíduos pelo que a transição para um modelo de economia circular não pode ser concretizada sem mudanças de fundo no modelo urbano. É, pois, na tomada de conhecimento aprofundado do modo de funcionamento da cidade, que reside a vantagem para a criação da estratégia mais assertiva que possibilite atingir a sustentabilidade e se tornar mais circular e menos linear.

No que concerne à energia, porque é um ponto fulcral para o tema que aqui se aborda, a aposta passa por promover a eficiência energética dos edifícios, aumentar a produção local de energias renováveis e desenvolver e adotar planos de mobilidade urbana sustentável que privilegiem a utilização do transporte público, o andar a pé e de bicicleta e a utilização racional do automóvel. Mas também, aqui, se poderia referir a vertente da poupança da água, através da promoção da eficiência hídrica dos edifícios e nas atividades desenvolvidas, tais como reaproveitando as águas da chuva ou as águas residuais.

Segundo Mendes (2011), a redução da emissão de GEE, *“far-se-á [...] através da reforma dos setores da energia e transportes, da promoção do uso de fontes energéticas renováveis, da proteção das florestas e outros sumidouros de carbono e da criação de novos mecanismos de sequestro do carbono.”*

Os municípios têm um papel fundamental na sua ação enquanto facilitadores pois promovem a criação de infraestruturas, serviços e incentivos a ações de partilha, seja de habitações, de espaços para escritórios ou estacionamento, de carros, de bicicletas, de roupa, de equipamentos ou da *internet*. Estes disponibilizam, igualmente, espaços públicos subutilizados para partilha.

Cabe aos municípios o papel de sensibilizar a sociedade civil para esta transformação, envolvendo cidadãos, empresas, instituições entre outros, na elaboração de estratégias de sustentabilidade. Uma aposta num território mais circular aumenta a sua resiliência e competitividade, para além de melhorar a qualidade de vida dos seus cidadãos ao reduzir os níveis de poluição.

Através deste conceito, também as cidades poderão incorporar este novo paradigma. A redistribuição do espaço público para utilizações mais amigáveis das pessoas originará, necessariamente, que espaços ganhos ao automóvel tenham de ser reaproveitados/recicladados para sociabilização, atribuindo-se-lhes novas funções.

O ambiente da rua precisa de estimular a sua utilização e apropriação bem como ser convidativa para se caminhar e circular de bicicleta. Por inerência, resultará numa maior relação entre as pessoas e os comércios de proximidade existentes ou, eventualmente, até na necessidade do seu aparecimento. A redução das distâncias entre produtores e consumidores, para além de promover a economia local, é uma forma de reduzir os desperdícios, por exemplo ao nível do transporte de bens.

Como bem refere Gehl (2017), e que resulta do provérbio escandinavo *“As pessoas vão aonde as pessoas estão.”*, *“Onde quer que haja pessoas - em edifícios, em bairros, nos centros históricos, em áreas de recreio e por aí adiante - é geralmente verdade que as pessoas e as atividades humanas atraem outras pessoas. [...] Novas atividades começam na vizinhança de acontecimentos que já estão em curso.”* Em síntese, também aqui as pessoas estão no centro dos desejos das deslocações.

1.3.5. A estreita articulação com os planos de uso do solo

Os padrões de mobilidade da população em meio urbano resultam da combinação de um extenso leque de fatores, aqui se destacando aquilo que é o papel das interações estabelecidas entre mobilidade e a estrutura de ocupação e utilização do solo. Por conseguinte, a resolução dos problemas de mobilidade urbana implicará o recurso a um conjunto igualmente alargado de medidas que terão de ser, necessariamente, integradas ao nível das políticas urbanas.

Reduzir as distâncias das deslocações diárias, no espaço e no tempo, com claros impactos na diminuição das necessidades de transporte e consequente melhoria nos parâmetros ambientais, são alguns dos desafios emergentes das cidades e vilas sustentáveis e do futuro. Esta redução de distâncias, nomeadamente entre o local de residência-estudo ou residência-trabalho possibilita, ainda, um significativo aumento de tempo para fruição dos espaços públicos e das atividades cívicas, ampliando-se, fortemente, as possibilidades de sociabilidades diversas que os espaços urbanos permitem (Ribeiro da Silva, 2018).

Num olhar, mesmo que superficial às cidades e vilas, facilmente se depreende a relação inequívoca entre a forma da cidade/vila, a sua expansão urbana e a procura dos modos de transporte para as diversas deslocações quotidianas. É, assim, completamente perceptível a relação direta entre as tipologias de uso do solo e as necessidades de transporte percebendo-se, desta forma, que no desígnio de descarbonização das cidades e vilas, é fundamental a relação dos instrumentos de gestão territorial, nomeadamente os Planos Municipais de Ordenamento do Território (PMOT), com os Planos de Mobilidade Urbana Sustentável.

Advoga-se, pois, a cidade compacta e densa que, ao jeito da cidade tradicional, aproveita o espaço urbano para dotar a cidade e vila de todas as funções de que necessita.

Neste sentido, as principais opções tomadas ao nível da densificação residencial, isto é, sobre a distribuição espacial dos principais polos de geração de deslocações, prendem-se com a localização e distribuição espacial das áreas residenciais e com a intensidade de utilização do solo afeto a esta função.

De forma geral, a concentração espacial dos locais de residência em áreas de alta densidade, cria condições favoráveis ao desenvolvimento de uma oferta qualificada de transporte público, minimizando a propensão para o recurso ao transporte individual. Em contraponto, tratando-

se de soluções monofuncionais, é expectável o aumento das distâncias percorridas para satisfação de necessidades e bem assim, o recurso a modos de transporte motorizados.

Adicionalmente, nas principais opções tomadas ao nível da concentração do emprego, isto é, sobre a distribuição espacial dos principais polos de atração de deslocações, as políticas de ordenamento têm abordado esta questão através da localização e distribuição espacial de atividades económicas, seja pela criação de espaços dedicados ao acolhimento de atividades tais como zonas industriais, seja pelo apoio à valorização de áreas urbanas com elevada concentração de atividades tais como centros históricos ou pela fixação de limiares de presença de atividades em diferentes zonas urbanas.

Sempre que não exista uma integração espacial com os polos geradores é expectável o aumento das distâncias percorridas e da utilização de modos de transporte motorizados. Caso sejam preconizados padrões de utilização mista do solo, é, pelo menos em teoria, expectável uma diminuição das distâncias a percorrer e um maior recurso a modos de transporte não motorizados, os denominados modos suaves de deslocação.

As políticas de ordenamento físico atuam, essencialmente, ao nível da configuração detalhada dos espaços, física e funcionalmente adaptados às funções que são supostas desempenhar. Para além da qualificação física e funcional do espaço urbano, um dos principais impactes expectáveis diz respeito à criação de condições favoráveis para a utilização de modos de transporte não motorizados e, eventualmente, de restrição do transporte motorizado, com especial enfoque no individual.

Por outro lado, estas políticas desempenham um papel fundamental na localização e dimensionamento das áreas de expansão urbana, seja por via da definição da estrutura urbana, seja por via da aplicação de mecanismos de zonamento do espaço urbano. De forma geral, considera-se que os impactes associados à orientação espacial da expansão urbana sobre o sistema de mobilidade dependem da articulação entre a localização das áreas de expansão e o sistema de transportes, i.e., a estruturação em torno de nós de transporte público importantes tende a estimular a sua utilização, ao invés, a sua desarticulação fomenta o recurso ao transporte individual motorizado.

Um outro aspeto fundamental nesta componente é a acessibilidade e a intervenção nos seus diferentes níveis em espaço urbano, considerando as implicações em matéria da distribuição espacial das funções e a interação entre as diferentes zonas da cidade. A intervenção das políticas de transporte, ou exclusivamente das de ordenamento físico, neste domínio, incidem usualmente sobre questões relacionadas com as infraestruturas de transporte e com a oferta de serviços de transporte público e geram impactes relevantes ao nível da localização de

atividades, do modelo de ocupação do território e, claro está, nas opções modais de transporte tomadas pelos cidadãos.

Pelo explanado anteriormente, um Plano de Mobilidade Urbana Sustentável deve ser uma construção obrigatória, contemporânea, devidamente complementado e coordenado com os planos de urbanismo, encontrando-se, assim, a articulação entre o trabalho de espaço público realizado pelos primeiros, com o normativo regulamentar de incidência sobre o privado executado pelos segundos.

Do que não existem dúvidas, segundo Ribeiro da Silva (2018), é que a relação entre o PMUS e os PMOT terá de se efetuar de forma muito próxima pois só uma ação coordenada entre a mobilidade e o uso do solo proporcionará as condições necessárias para o sucesso da implementação das propostas que, para cada local, se definirão.

O Âmbito do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Évora e os seus Termos de Referência



2. O Âmbito do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Évora e os seus Termos de Referência

O Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Évora surge da necessidade de traduzir, a partir da mobilidade, uma visão holística do tema numa perspetiva fortemente territorializada e atenta à realidade social e de ocupação do solo que a cidade e o concelho revelam.

A mobilidade é cada vez mais um tema incontornável no debate sobre a ocupação e transformação do solo, sendo, igualmente, cada vez mais consensual o seu papel determinante para um desempenho eficaz e eficiente da construção humana que se vai registando sobre esse território.

Urge, assim, a necessidade de acompanhar as transformações físicas e sociais do território numa perspetiva estratégica e alargada aos novos paradigmas da mobilidade urbana sustentável. Tendo por base esta necessidade, foram definidos um conjunto de objetivos para o presente plano, a saber:

- Alcançar e construir uma visão integrada e relacionada do território, na qual a ocupação e usos do solo, modos de vida, condição humana, modos e recursos de transporte e deslocação se cruzam e interagem de forma coerente, permitindo uma leitura da realidade que facilite a capacidade propositiva de um caminho a seguir;
- Racionalizar e rentabilizar recursos e modos já instalados, promovendo a transversalidade das abordagens sobre esta temática, seja ela geral e territorial, ou específica e setorial;
- Ler e interpretar criticamente a realidade instalada, entendendo o território e projetando conjuntos de ações que favoreçam o incremento cívico e a pedagogia/sensibilização junto da população;
- Definir campos de atuação que se consubstanciam, estruturadamente, numa sucessão de ações coerentes e relacionadas e que auxiliem à mitigação da pegada ecológica, à melhoria da qualidade de vida, à redução das emissões de GEE e à correção de modos e hábitos hoje aceites como dissonantes;

- Incorporar e entender a temática casa-trabalho e casa-escola, que tem vindo a caracterizar-se pela utilização do transporte individual automóvel, e possibilitar, formas racionais de reduzir a pendularidade e fluxos sucessivos de automóveis que não favorecem a partilha dos veículos, dos esforços financeiros e da sobrecarga das infraestruturas instaladas no território;
- Desenhar um plano de comunicação e informação urbana que ultrapasse largamente a sinalética direcional e a sinalização de trânsito e que abarque formas de comunicação de mobilidades alternativas e complementares. Um plano que favoreça a sensibilização e educação da população, nomeadamente daquela mais jovem, e permita fixar o quadro de atuação comunicacional a médio prazo, assertivo e coerente;
- Promover a interoperabilidade entre os modos de transporte e o redesenho do espaço público respeitante à circulação em favor de um maior conforto na utilização do espaço público;
- Interpretar criticamente a atividade económica instalada no território, compreendendo as suas necessidades, ligação às conexões supranacionais, necessidade de fluidez de tráfego, racionalização da atividade logística, para que os fluxos abrasivos do tráfego pesado possam ser reequacionados e melhorados;
- Conceber os modos suaves de mobilidade como expressão múltipla e integrante da vida urbana, nas deslocações de trabalho, deslocações pontuais, compras, lazer, entre outras;
- Integrar e relacionar estudos, projetos e planos já elaborados ou em curso;
- Focar analítica e prepositivamente os temas transversais da mobilidade, enquadrando a realidade específica de cada um dos modos e a forma como se podem complementar, seja através de um sistema de bilhética integrada, implementação de plataformas intermodais, oferta de estacionamento multimodal, e serviços de mobilidade enquanto serviço (*Mobility as a Service - MAAS*).

O Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Évora constitui, como referido, um documento estratégico, que contempla um conjunto de medidas operacionais que visam responder aos principais objetivos e necessidades identificadas pela Câmara Municipal de Évora em sede dos termos de referência.

Neste sentido, este plano constitui-se como um instrumento de referência, no apoio à tomada de decisões por parte do município no âmbito das suas competências, no que concerne à

mobilidade e transportes. Como documento estratégico que é, não deve desempenhar um caráter regulamentar, mas produzir, contudo, orientações passíveis de serem integradas nos regulamentos municipais nas áreas do planeamento e gestão da mobilidade, transportes e espaço público.

De acordo com o Caderno de Encargos, a elaboração do PMUS organiza-se em três fases, tal com representado na figura seguinte:

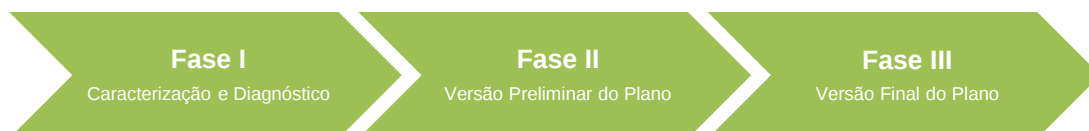


Figura 4. Esquema de faseamento e processo de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável

Fase I – Caracterização e Diagnóstico: teve como principal objetivo a compreensão do funcionamento do sistema de transportes e do modelo de mobilidade, englobando todos os modos de transporte e a sua articulação, refletindo a sua relação com o uso do solo e considerando os seus impactes na qualidade do ambiente urbano.

É nesta fase que é aferida a visão e os objetivos do PMUSÉ, devendo ainda incluir a apresentação e discussão públicas e, posteriormente, a incorporação dos contributos em função da avaliação ao resultado da participação em apresentação pública.

Fase II – Versão Preliminar do Plano: nesta fase efetuam-se um conjunto de propostas de intervenção, essencialmente mapeadas e com breve nota descritiva. É objetivo central desta fase definir as propostas estruturantes a preconizar no plano para que, após a análise e validação pela autarquia, sejam devidamente densificadas na fase subsequente.

Mediante os contributos obtidos, será efetuada a revisão e o ajustamento da versão preliminar do PMUSÉ posteriormente.

O presente relatório encontra-se organizado de acordo com a estruturação que se sintetiza nos pontos seguintes.

1. A Mobilidade Urbana Sustentável e os conceitos - breve nota introdutória: inclui breve enquadramento à temática da mobilidade e transportes onde são analisadas as principais tendências atuais no âmbito da Mobilidade Urbana Sustentável.

2. O âmbito do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Évora e os seus termos de referência: contém a descrição dos principais objetivos/necessidades identificados pela Câmara Municipal de Évora e os resultados a atingir, bem como a organização de todo o estudo e, por inerência, do presente documento.

3. Visão, missão, estratégia e objetivos: identifica a visão que se pretende alcançar com a implementação do presente plano, bem como a identificação dos principais objetivos estratégicos, transversais e sistémicos, e os respetivos objetivos específicos.

4. Propostas de ação: contém a formulação de propostas associadas às temáticas referentes ao modo pedonal, ciclável, transportes públicos, circulação viária, sistema de estacionamento, intermodalidade, dinâmicas de planeamento da mobilidade e campanhas de sensibilização e educação.

5. Processo de gestão: formaliza o acompanhamento e monitorização das metas propostas.

Fase III – Versão Final do Plano: Esta fase contempla a integração das fases anteriores, com a inclusão das alterações consideradas necessárias pelas deliberações municipais e pareceres das entidades externas e pela densificação da estratégia global apresentada na fase anterior.

Após a apresentação pública da versão final do plano, deverá ser efetuado o plano de implementação, comunicação e informação a curto, médio e longo prazo, elemento capaz de suportar o conjunto de ações e medidas de acordo com o determinado na versão final do PMUSÉ.

Visão, Missão, Estratégia e Objetivos

3

3. Visão, Missão, Estratégia e Objetivos

Os princípios basilares do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Évora são a promoção da sustentabilidade, isto é, o equilíbrio entre os vetores económico, ambiental e social, mas também o da qualidade do ambiente urbano e da coesão territorial, sendo, a mobilidade, um dos fatores que mais condiciona ou potencia a qualidade de vida dos cidadãos.

Assim, considerando as mais recentes boas práticas em matéria de mobilidade urbana sustentável, os documentos de referência nesta matéria e a finalidade de elevar Évora a cidade de referência neste tema, subscrevendo-se, também e inequivocamente, o equilíbrio entre os valores da sustentabilidade económica, ambiental e social, define-se como visão do presente plano a concretização de **UM TERRITÓRIO TENDENCIALMENTE “CARBONO ZERO”**, cuja missão se prende com a **MELHORIA DA QUALIDADE DE VIDA DOS CIDADÃOS**.

Para cumprimento da visão referida, contemplam-se ações tangíveis, como sejam as direcionadas aos sistemas de transporte e mobilidade, suas infraestruturas e serviços, e intangíveis, como seja o reforço de uma cultura de mobilidade baseada na sensibilização e formação para a alteração de comportamentos, tendo-se definido um conjunto de objetivos, seis setoriais, três transversais e dois sistémicos.

Assim, considera-se ser fundamental, em primeiro lugar, privilegiar o **modo pedonal**, de forma a promover a sociabilidade, a economia local e tradicional, promovendo, assim, a cidade e a sua vivência, constituindo, este, o modo de transporte primordial para todos os cidadãos.

Em segundo, é fundamental relevar o **modo ciclável**, na medida em que este é um modo de deslocação sustentável favorável à realização de deslocações com distâncias mais comparativamente com modo pedonal, sobretudo pela velocidade que atinge. Tendo em consideração as particularidades topográficas de Évora, existe potencial para a utilização da bicicleta, sendo mais elevado em viagens em meio urbano até 5 ou 7 quilómetros. Considerando que uma elevada percentagem das deslocações realizadas em transporte individual é inferior a esta distância, a bicicleta constitui-se como o modo de deslocação mais favorável.

A terceira prioridade das políticas de mobilidade prende-se com a melhoria do **transporte público** por via da beneficiação da sua abrangência territorial, temporal, da comodidade para o utilizador bem como na prestação de mais e melhor informação ao público, não descurando a sua eficiência energética na opção por veículos com emissões reduzidas de poluentes.

Por outro lado, importa **reduzir a necessidade do uso do veículo motorizado individual e racionalizar o seu uso**, através da criação de condições de deslocação em modos sustentáveis, como referido anteriormente. Neste ponto, importa também considerar a gestão do estacionamento e das operações de logística, sendo, estas, ferramentas com elevada preponderância, pois faz-se sentir direta e imediatamente no utilizador do automóvel.

Igualmente fundamental é a promoção da integração entre os vários modos de transporte - a **intermodalidade** - ou seja, a complementaridade entre diversos modos através de cadeias de deslocação, segundo as quais o cidadão utiliza o modo que, considerando as suas especificidades e objetivos de deslocação, mais se adequa a cada trajeto.

Da mesma forma, **a qualificação do ambiente urbano** tem como finalidade promover uma melhoria significativa da qualidade de vida urbana, através da criação de mecanismos que convidem as pessoas a usufruir dos espaços públicos da cidade, dotados de percursos acessíveis à mobilidade suave e de infraestruturas de apoio à estadia e sociabilização.

Um dos elementos que se tem verificado de extrema importância é **a integração entre mobilidade e o uso do solo** já que só desta forma se otimiza a redução das necessidades e distâncias das deslocações, promovendo a utilização dos modos sustentáveis.

Por último, mas não menos importante, a **sensibilização** da população para a adoção de uma mobilidade mais sustentável surge como fulcral para a mudança da cultura de mobilidade vivenciada atualmente.

ÉVORA

+ mobilidade

LINHAS ESTRATÉGICAS

Coesão Territorial

Qualidade do Ambiente Urbano

Promover a Sustentabilidade

OE. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

OE 1

A cidade caminhável

- OE 1.1.**
Melhorar a qualidade de circulação pedonal através da requalificação/adaptação do espaço público
- OE 1.2.**
Disponibilizar uma infraestrutura pedonal universal, contínua e articulada com os restantes modos de transporte
- OE 1.3.**
Criar diferentes dinâmicas nas deslocações pedonais
- OE 1.4.**
Humanizar o espaço público
- OE 1.5.**
Potenciar as deslocações em modo pedonal entre as principais centralidades

OE 2

A cidade ciclável

- OE 2.1.**
Potenciar as deslocações em modo ciclável
- OE 2.2.**
Implementar infraestruturas de apoio à circulação em bicicleta
- OE 2.3.**
Disponibilizar infraestruturas de apoio ao uso da bicicleta
- OE 2.4.**
Prever espaços de circulação para a bicicleta
- OE 2.5.**
Potenciar as deslocações em modo ciclável entre as principais centralidades

OE 3

A promoção dos transportes públicos

- OE 3.1.**
Assegurar a interligação de todos os modos de transporte
- OE 3.2.**
Assegurar a cobertura territorial dos serviços de TCR, compatibilizando-os com os níveis de procura
- OE 3.3.**
Melhorar o sistema de informação ao público
- OE 3.4.**
Melhorar as condições de acesso às infraestruturas e às principais paragens
- OE 3.5.**
Substituir gradualmente o material circulante por veículos mais sustentáveis

OE 4

A otimização do sistema viário

- OE 4.1.**
Racionalizar a utilização do transporte individual motorizado
- OE 4.2.**
Redefinir os principais acessos à cidade de Évora, por forma a evitar o tráfego de atravessamento
- OE 4.3.**
Promover a partilha do espaço viário e a segurança rodoviária
- OE 4.4.**
Implementar medidas de acalmia de tráfego que promovam a partilha do espaço público
- OE 4.5.**
Reestruturar a rede viária integrando as tecnologias aplicadas à mobilidade

OE 5

A gestão do estacionamento

- OE 5.1.**
Racionalizar a oferta de estacionamento
- OE 5.2.**
Implementar parques de estacionamento dissuasores
- OE 5.3.**
Implementar um sistema tarifário ajustado às zonas de maior procura
- OE 5.4.**
Desenvolver políticas distintas face às necessidades dos utilizadores
- OE 5.5.**
Implementar medidas mitigadoras ao estacionamento ilegal

OE 6

A logística urbana

- OE 6.1.**
Regularizar as operações de cargas e descargas
- OE 6.2.**
Reduzir os impactos da circulação de veículos pesados de mercadorias
- OE 6.3.**
Racionalizar a oferta de estacionamento afeto às cargas e descargas
- OE 6.4.**
Promover a distribuição de mercadorias com recurso a veículos mais sustentáveis
- OE 6.5.**
Planear as necessidades de logística urbana

OT. OBJETIVOS TRANSVERSAIS

OT 1

A integração dos modos

- OT 1.1.**
Promover a intermodalidade através da integração dos diversos modos de transporte
- OT 1.2.**
Potenciar as principais paragens de forma a torná-las plataformas intermodais
- OT 1.3.**
Promover a integração da bilhética em todos os modos de transporte

OT 2

A integração da mobilidade com o uso do solo

- OT 2.1.**
Garantir a articulação das estratégias municipais com o planeamento dos transportes
- OT 2.2.**
Integrar a temática da mobilidade na gestão corrente do território
- OT 2.3.**
Integrar os objetivos com as orientações estratégicas definidas nos FEEI
- OT 2.4.**
Promover o planeamento da mobilidade de acordo com as centralidades geradoras/atratoras de deslocações

OT 3

A melhoria da qualidade do ambiente urbano

- OT 3.1.**
Melhorar a qualidade do ar através da redução da emissão dos principais GEE provenientes dos veículos movidos a combustível fóssil
- OT 3.2.**
Melhorar a qualidade ambiental urbana através da redução do ruído e da promoção de um desenho urbano mais amigável para os modos suaves
- OT 3.3.**
Melhorar a saúde pública através do aumento da quota das deslocações em modos suaves
- OT 3.4.**
Melhorar as condições de utilização de veículos elétricos

OS. OBJETIVOS SISTÉMICOS

OS 1

A integração da mobilidade nas plataformas digitais

- OS 1.1.**
Utilizar as Tecnologias de Informação e Comunicação (TIC) para a promoção de uma Mobilidade Sustentável
- OS 1.2.**
Utilizar as Tecnologias de Informação e Comunicação (TIC) para monitorizar, avaliar e suportar a tomada de decisão

Propostas de Ação

4

4. Propostas de Ação

4.1. ENQUADRAMENTO

Ao longo das últimas décadas, as diretrizes do planeamento do território têm-se direcionado para o transporte automóvel motorizado, em detrimento dos modos suaves em contexto urbano.

Como resposta às necessidades que daí advêm, urge a necessidade de concretizar e intensificar medidas incentivadoras à prática de padrões de mobilidade mais sustentáveis, como é o caso da mobilidade pedonal e ciclável.

Incutir à população os benefícios do uso dos modos suaves torna-se fulcral na implementação dos mesmos, daí ser fundamental ações de sensibilização que demonstrem os problemas existentes, por forma a potenciar uma mudança gradual de comportamentos e padrões modais.

Os objetivos do PMUSÉ têm como meta alterar gradualmente os padrões de mobilidade da população do município de Évora, sensibilizando-os para novas dinâmicas modais que promovam a competitividade e inovação no seu território, propiciem uma melhor qualidade de vida, assente em modos de deslocação menos poluentes, mais sustentáveis e seguros para a população, minimizando os conflitos existentes e, por último, mas não menos relevante, que garanta inclusão social e territorial.

Assim, as propostas apresentadas no presente relatório desenvolveram-se de encontro com as especificidades do território, a sua orografia, demografia, bem como a localização dos grandes polos geradores de deslocações, tendo também em conta a integração da mobilidade com o uso do solo.

As propostas concebidas no presente plano dividem-se em sete grandes temáticas, a saber:

- A cidade caminhável
- A cidade ciclável
- A promoção dos transportes públicos e a integração dos modos

- A otimização do sistema viário
- A gestão do estacionamento e a logística urbana
- As dinâmicas do planeamento da mobilidade
- A introdução de uma nova cultura de mobilidade

PROPOSTAS					
ESTRATÉGIA	ENQUADRAMENTO TEMÁTICO	LINHAS ESTRUTURANTES	PROPOSTAS DE AÇÃO		
A CIDADE CAMINHÁVEL	Pedonalização e humanização do espaço público	Áreas predominantemente pedonais	Ampliar e qualificar a pedonalização da Cerca Velha		
		Espaços humanizados e de elevada acessibilidade pedonal	Induzir dinâmicas de pedonalização e humanização na Cerca Nova		
			Restabelecer as unidades de vizinhança - as zonas de coexistência		
	Qualidade da circulação pedonal	Medidas de atração para o andar a pé	Revisitar o desenho do entorno dos estabelecimentos de educação e ensino e equipamentos desportivos		
			Implementar o caminho das escolas		
		Circulação pedonal amigável	Implementar medidas de mobilidade e urbanismo tático		
Promover a ampliação e a requalificação de espaços públicos multifuncionais de proximidade					
Introduzir sinalética direcional e de informação vocacionada para o peão					
	Segurança na circulação pedonal	Conceber e difundir o mapa metro-minuto pedonal em diversos suportes			
		Promover a Acessibilidade e Mobilidade Universal em toda a circunstância urbana			
		Mitigar as fraturas urbanas associadas às infraestruturas pesadas de mobilidade			
A CIDADE CICLÁVEL	Rede ciclável	Eixos cicláveis urbanos e interurbanos	Implementar gradualmente a rede ciclável da cidade		
	Sistemas cicláveis e incentivo às viagens quotidianas de bicicleta	Sistema de bicicletas públicas partilhadas	Implementar eixos cicláveis de ligação a outros aglomerados e aos concelhos vizinhos		
		Infraestrutura de apoio à utilização da bicicleta	Selecionar, dimensionar e implementar gradualmente um sistema de bicicletas públicas		
		Áreas urbanas amigáveis à mobilidade ciclável	Prever o sistema de trotinetes partilhadas e a sua regulamentação		
		Apoios e incentivos à utilização da bicicleta como modo de transporte	Disponibilizar mobiliário urbano de apoio ao modo ciclável		
			Introduzir sinalética direcional e de informação vocacionada para o utilizador da bicicleta		
A PROMOÇÃO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS E A INTEGRAÇÃO DOS MODOS	Infraestrutura e material circulante	Eficiência	Conceber e difundir o mapa da rede ciclável em diversos suportes		
		Benefícios	Desenvolver o corredor ecológico urbano de apoio à circulação ciclável		
	Serviço	Eficiência	Concretizar medidas promotoras das áreas amigáveis à mobilidade ciclável		
		Benefícios	Constituir um fundo municipal para a comparticipação de bicicletas		
	Intermodalidade	Infraestruturas	Implementar uma aplicação móvel para fomentar a utilização quotidiana da bicicleta		
			Operacionalidade	Definir soluções para um sistema de transporte no Centro Histórico de Évora	
				Concretizar a linha ferroviária de Évora/Évora Norte - Elvas/Caia	
			Substituir progressivamente a frota dos transportes coletivos rodoviários por veículos mais sustentáveis		
	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				
	A OTIMIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO	Rede viária	Estrutura viária	Implementar sistemas de informação em tempo real nas principais paragens de transporte coletivo rodoviário	
			Qualificação e segurança	Expandir a rede de serviço urbano de transporte coletivo rodoviário	
Utilização racional do automóvel			Implementar um sistema de transporte a pedido		
		Implementar um sistema de transporte escolar para <i>last-mile</i>			
		Criar o cartão da cidade, ampliando as vantagens e benefícios atribuídos aos utilizadores de transporte público			
		Revisitar a política tarifária dos transportes públicos			
A GESTÃO DO ESTACIONAMENTO E A LOGÍSTICA URBANA	Estacionamento	Política tarifária e fiscalização	Concretizar a Plataforma Intermodal de Évora		
			Criar o Terminal Rodoferroviário na envolvente do Parque Industrial e Tecnológico de Évora		
		Estacionamento dissuasor	Criar uma loja de mobilidade e demais pontos pontos informativos na cidade de Évora		
	Logística	Regulamentação	Criar um centro de gestão da mobilidade		
			Operações logísticas	Implementar um sistema de bilhética integrada multimodal	
		Criar uma <i>app</i> e <i>website</i> para disseminação da informação sobre os modos de transporte			
AS DINÂMICAS DO PLANEAMENTO DA MOBILIDADE	Instrumentos de Planeamento	Planos	Promover a integração da bicicleta no transporte público		
			Estudos	Implementar uma nova hierarquia viária	
		Construir variantes, novos acessos estruturantes e colmatar a rede viária local			
		Concretizar a rede viária estruturante urbana da cidade de Évora			
		Aplicar medidas de acalmia de tráfego			
		Aplicar medidas de segurança no entorno dos estabelecimentos de educação e ensino			
A INTRODUÇÃO DE NOVA CULTURA DE MOBILIDADE	Sensibilização e formação	Desenvolvimento de consciência cívica para uma mobilidade sustentável	Revisitar o esquema de circulação rodoviária		
			Implementar sistemas de informação de tráfego em tempo real		
		Avaliar a possibilidade de criação de uma sistema de partilha de viagens			
		Substituir progressivamente a frota automóvel da Câmara Municipal de Évora por veículos mais sustentáveis			
		Introduzir uma política tarifária coerente de estacionamento			
		Introduzir um sistema de <i>smart parking</i>			
		Reforçar as medidas de combate ao estacionamento ilegal			
		Revisitar os critérios de dimensionamento da oferta de estacionamento em sede de Regulamento do PDM			
		Implementar estacionamento dissuasor à via pública			
		Incrementar o número de postos de carregamento elétrico			
		Regulamentar as operações de cargas e descargas			
		Revisitar o esquema de circulação logística pesada em toda a circunstância urbana			
		Revisitar a distribuição dos lugares de cargas e descargas			
		Promover a utilização de veículos menos poluentes para a distribuição de mercadorias			
		Criar um sistema de micrologística para o Centro Histórico de Évora			
		Estabelecer o urbanismo de proximidade enquanto elemento fundamental dos instrumentos de planeamento territorial			
		Revisitar o Plano de Promoção da Acessibilidade para pessoas com mobilidade condicionada			
		Elaborar um plano de identificação e efectivação de caminhos pedonais mínimos na cidade de Évora			
		Promover planos de mobilidade urbana sustentável nos estabelecimentos escolares			
		Elaborar um Plano Municipal de Segurança Rodoviária			
		Promover a elaboração de planos de mobilidade para polos geradores e atratores de deslocações			
		Elaborar um estudo pormenorizado para implementação da zona de acesso automóvel condicionado no Centro Histórico de Évora			
		Elaborar um estudo operacional de transportes com vista à redefinição da futura rede de transportes urbanos			
		Realizar um estudo pormenorizado de tráfego, circulação e sinalização para a cidade de Évora			
		Desenvolver ações de sensibilização e educação			
		Desenvolver ações de formação			

4.2. CONCEITO GERAL DE INTERVENÇÃO PARA O CENTRO HISTÓRICO ENQUANTO PROPULSOR PARA UMA ALTERAÇÃO DE PARADIGMA NA CIDADE EXTRA-MUROS

Classificado como Património da Humanidade desde 1986, o Centro Histórico de Évora representa a cidade intramuros delimitada pela muralha medieval e que, durante séculos, correspondeu ao limite da cidade. Com uma forma radioconcêntrica, a sua estrutura urbana apresenta como ponto central o núcleo interior da muralha romana – a Cerca Velha – de onde irradiam um conjunto de artérias que se dirigem às dez portas existentes na muralha medieval – a Cerca Nova.



Figura 5. Estrutura urbana do Centro Histórico de Évora

Fonte: Maria Domingas Simplício, 2001

As diferentes génese das formações intramuros, desde a época romana e muçulmana até ao séc. XX, resultaram numa malha contínua com parcelas estreitas e alongadas, com fachadas à face da rua e vias estreitas, com uma elevada densidade de construção. A malha mais fechada e irregular, onde se verifica um menor número de espaços públicos e vias mais estreitas, corresponde à área ocidental, associada presumivelmente à cidade muçulmana com a pretensão de criar ruas com maior sombreamento e valorizar as casas em detrimento da rua. Na orla da Cerca Nova, surgem os espaços com menor densidade de construção onde se localizaram os equipamentos com maior necessidade de espaço.

A morfologia tem condicionado a distribuição das diversas funções pelo núcleo histórico da cidade de Évora, sendo verificável a maior concentração de comércio e serviços nas artérias de penetração do espaço construído, particularmente no eixo de atravessamento noroeste-sudeste que integra a Praça do Giraldo, a Praça Joaquim António de Aguiar e a Porta da Moura.

Relativamente ao comércio, Salgueiro *et. al.* (2007 apud Câmara Municipal de Évora, 2020) identificou três subáreas que constituem o centro principal de comércio e serviços:

- o principal eixo de atravessamento do Centro Histórico, maioritariamente pedonalizado, com prolongamento para sul da Praça do Giraldo, englobando a Rua da Moeda, a Rua dos Mercadores, a Rua do Raimundo, a Rua Bernardo de Matos, a Rua Romão Ramalho e a Travessa dos Fuzos;
- o eixo da Rua de Aviz pela concentração de comércio e serviços e, também, pelo seu papel como centro de bairro;
- o eixo da Rua 5 de Outubro, pela concentração de artesanato e comércio direcionado a visitantes.

Outros núcleos de comércio e serviços são destacáveis como a envolvente do Largo 1.º de Maio e do mercado municipal ou do Largo de Aviz e Rua do Muro, o comércio de proximidade das ruas de Machede e Mendo Estevens, ou, com menor densidade, da Rua do Cano, do Largo do Chão das Covas e, também, dos troços inferiores da Rua Serpa Pinto e Rua D. Augusto Eduardo Nunes.

A par da Praça do Giraldo e suas imediações, é também no interior da Cerca Velha que as a função terciária se concentra, uma vez que aí se localizam os principais monumentos e equipamentos culturais, administração pública e outros serviços públicos.

Os setores existentes entre a Cerca Nova e a Cerca Velha concentram a função habitacional, sendo o setor norte o que apresenta uma maior densidade populacional, acompanhado, depois, pelos setores poente e nascente. Por sua vez, eixos como a Rua de Aviz, a Rua Cândido dos Reis, o Largo de Santa Catarina, a Rua Miguel Bombarda, a Rua da Misericórdia, a Porta de Moura, a Rua da República, a Rua do Raimundo e a Rua Romão Ramalho representam áreas de transição onde se conjugam funções de centro principal com funções de proximidade.

Desde as primeiras décadas do século XX, o município procurou preservar a imagem da cidade histórica e manter a sua multifuncionalidade, através de uma abordagem integrada ao conjunto urbano de elevado valor urbanístico e patrimonial. Vertida no Programa de Recuperação do Centro Histórico (1982), a estratégia pretendia a reabilitação do conjunto edificado e a sua revitalização, valorizando a função habitacional e a permanência dos residentes.

Para a manutenção da sua multifuncionalidade, a estratégia autárquica englobava a promoção do comércio, o reforço de equipamentos de utilização coletiva, da hotelaria e da presença da Administração Pública e, paralelamente, a promoção da deslocalização da indústria.

A revitalização comercial associou-se intimamente à valorização do espaço público através da implementação do programa URBCOM nos principais eixos comerciais - Praça 1.º de Maio, Rua Cândido dos Reis, Praça Joaquim António de Aguiar, Rua 5 de Outubro, Rua Miguel Bombarda, Rua da República, entre outros – entre 2000 e 2005, e, também, pela implementação de programas de apoio direto à modernização dos estabelecimentos.

Nas últimas décadas, a estratégia habitacional do Centro Histórico sustentou-se na construção de edifícios de habitação coletiva e em intervenções de reabilitação de grandes edifícios para a sua adaptação aos padrões habitacionais correntes. Paralelamente, para preservação da função habitacional, o Plano de Urbanização de Évora (2000) apresentou uma forte restrição à alteração do uso habitacional para comércio e serviços, condicionando a terciarização e a modernização da atividade comercial.

A reabilitação do edificado foi em grande medida realizada no âmbito de programas públicos – o Programa REcria/REhabita e o Programa Municipal de Recuperação de Fogos – até 2010, mas as intervenções não ocorreram de forma integrada e sistemática, ocorrendo de forma isolada em diferentes edifícios. Contudo, a sua reabilitação permitiu a intervenção nos principais espaços públicos e a modernização das infraestruturas como redes de água e saneamento.

Apesar dos esforços empreendidos nas diversas vertentes da estratégia para a manutenção da vitalidade do Centro Histórico, a expansão urbana e a sua fragmentação contribuíram para a redução da sua centralidade, levando à perda de residentes e à descentralização de serviços. Efetivamente, o núcleo histórico apresentou um crescimento assinalável de serviços entre a década de 1985-1995, mas uma diminuição do número de estabelecimentos comerciais e de serviços no período até 2006.

Ainda assim, observando os dados disponíveis, continuaram a concentrar-se no Centro Histórico cerca de 37% das empresas (2011), 40% a 50% dos estabelecimentos comerciais e, também, dos serviços, e cerca de 59% dos principais organismos públicos, apesar da transferência de alguns serviços públicos para a cidade extramuros.

O condicionamento da terciarização e da modernização da atividade comercial na cidade intramuros, a descentralização dos serviços e o surgimento de superfícies comerciais, levou igualmente a alterações na distribuição do emprego. Nas últimas décadas, a densidade de postos de trabalho localizados no Centro Histórico diminuiu, em grande medida pelo estabelecimento de um novo polo de emprego a sul - PITE e Parque Industrial da Horta das Figueiras -, verificando-se uma concentração dos postos de trabalho de 62%, na década de 70, e de 36%, em 2011.

Não obstante as tendências ocorridas, na cidade intramuros continuam a configurar os conceitos de centralidade, convergência e polaridade, uma vez que o seu espaço representa os centros histórico, comercial, administrativo, universitário, cultural, turístico e simbólico da cidade de Évora. A coexistência das diferentes centralidades neste conjunto urbano compõe o suporte ideal para a consolidação da sua multifuncionalidade com enfoque nas funções em declínio e na requalificação do espaço público.

Como espaço de destaque nas vivências urbanas da cidade de Évora e de forte carácter histórico, o espaço público deve proporcionar condições de acessibilidade, conforto e segurança para os seus atuais e futuros utilizadores – residentes, visitantes, comerciantes, trabalhadores ou turistas. A humanização deste espaço central deve, por isso, assentar na sua proteção, limitando a circulação automóvel, reduzindo as emissões poluentes e devolvendo o espaço público a modos de transporte mais sustentáveis, o que possibilitará o aumento da qualidade do ambiente urbano e das condições de fruição do espaço público.

A proteção dos espaços centrais é possível através de vários tipos de soluções, mais simples ou mais complexos, intervindo no seu interior ou no seu exterior, de forma a evitar o tráfego de atravessamento e promover a humanização do espaço público. As diferentes soluções para os esquemas de proteção dos espaços centrais podem incluir alterações físicas nos

eixos viários, a definição de custos de circulação nos eixos a proteger ou a regulação do acesso aos espaços centrais por diferentes utilizadores. Assim, tal como representado na Figura 6, são exemplo de soluções:

- o desnivelamento dos eixos que servem o tráfego de atravessamento para a proteção total do espaço central;
- o aumento da sinuosidade do traçado que origina o aumento do tempo de trajeto;
- a introdução de medidas de redução de velocidade que origina, igualmente, o aumento do tempo de trajeto;
- a definição de sistemas de entrada semaforizados ou com outros elementos de regulação do tráfego associados a um sistema de pagamento ou avença;
- a eliminação da possibilidade de atravessamento do espaço a proteger.

Para a eficácia do sistema de proteção de um espaço central, para além da determinação do modelo ideal, consoante as características da área a proteger e o objetivo a atingir, é essencial definir soluções para os diversos elementos constituintes do modelo para a garantia de um funcionamento eficiente e integrado - a rede viária, a rede pedonal, a rede ciclável, a rede de transportes públicos ou o estacionamento.

Desta forma, a fluidez e capacidade da rede viária está dependente da densidade de nós dos eixos estruturantes, da seleção de perfis transversais e dos princípios de regulação e gestão das redes. Um sistema de proteção de espaços centrais deverá apresentar uma reduzida densidade de nós nos seus eixos estruturantes, deverá definir perfis transversais que definam claramente os diferentes espaços-canal e um esquema de trânsito com a definição de eixos ou circuitos mais longos que promovam a fluidez do tráfego automóvel permitido e a diminuição de conflitos entre os diferentes modos de deslocação, optando por sentidos únicos.

Na definição de um novo esquema de circulação, deverão ser considerados os possíveis pontos de conflito com outros modos de deslocação, particularmente com o modo pedonal, e, também, as funções existentes nos diversos eixos para que o sistema de proteção seja eficiente e responda às necessidades dos utilizadores.

Relativamente aos diferentes modos de deslocação, o modo pedonal deve ser priorizado no sistema de mobilidade do espaço central na perspetiva de um espaço público mais humanizado, criando percursos pedonais contínuos, confortáveis, seguros e acessíveis. A

integração do modo ciclável no sistema deverá ocorrer com a definição de percursos cicláveis com sinalização adequada, podendo estabelecer-se eixos cicláveis segregados, em partilha com o automóvel ou em zonas de coexistência.

No modelo de proteção de um espaço central (Figura 6), outro modo de deslocação a relevar é o transporte público, uma vez que a sua consideração oferece uma opção de transporte aos utilizadores do transporte individual motorizado, beneficiando as condições de circulação do espaço central e os níveis de tráfego. Assim, a definição de uma rede de corredores de transporte público permite o aumento da sua velocidade comercial ou a possibilidade de circular nas áreas a proteger, com o recurso a portões inteligentes que permitem o acesso deste modo de deslocação a espaços mais sensíveis.

Assim, para o efetivo funcionamento do modelo de proteção de um espaço central, torna-se imperativa uma abordagem integrada que considere as relações e as interdependências de todos os elementos e redes que constituem o sistema de mobilidade.

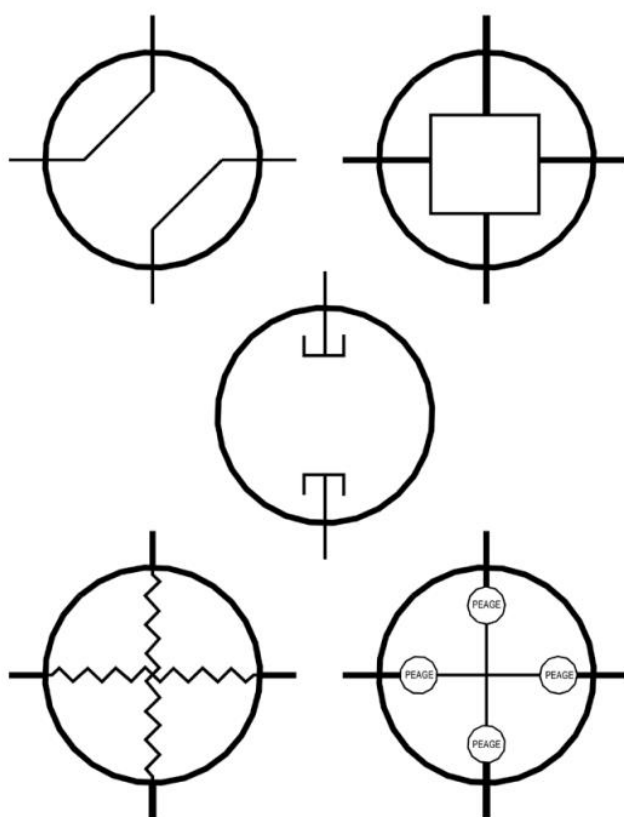


Figura 6. Tipos de estratégias de proteção de espaços centrais

Fonte: Manual de Planeamento das Acessibilidades e da Gestão Viária, n.d.

O Centro Histórico de Évora reúne características particulares que lhe conferem uma identidade própria na matriz e estrutura urbana local, consubstanciando-se enquanto área central da cidade. A potenciação dos fluxos pedonais, da vivência urbana, do comércio de proximidade e da humanização deste espaço central tem assumido prioridade nas políticas e estratégias de planeamento urbano da autarquia, mas, não obstante o esforço empreendido, é ainda verificável a hegemonia espacial do automóvel.

Desta forma, urge a necessidade de repensar o atual modelo de mobilidade do Centro Histórico, tendo em vista a valorização da componente pedonal em detrimento do automóvel, concretizando uma nova visão para a gestão do espaço-canal que privilegie as dinâmicas urbanísticas locais e condicione a circulação automóvel.

O condicionamento do acesso automóvel permitirá a libertação de espaço de circulação e de estacionamento automóvel, aumentando a área disponível para o peão e para outros modos de deslocação mais sustentáveis, e, também, a reorganização do estacionamento destinado a residentes, tendo em consideração, não só o estacionamento à superfície, como o estacionamento subterrâneo.

A aposta no modo pedonal e nos modos de deslocação mais sustentáveis permite reduzir os níveis de poluição ambiental e sonora, contribuindo para o bem-estar dos residentes e dos visitantes, bem como para a preservação do património urbanístico e arquitetónico que constitui esta área histórica, e, conseqüentemente, proporcionando a melhoria da qualidade do ambiente urbano.

Nessa medida, o esquema de circulação da zona histórica de Évora deverá ser repensado com o intuito de promover um espaço público de qualidade e prosseguir a adoção de soluções que garantam a proteção do tecido central da cidade de Évora, classificado como Património da Humanidade, e potenciem o incremento dos modos suaves e ativos.

Assim, dada a morfologia do Centro Histórico de Évora, constituído por um núcleo central – a Cerca Velha – de onde irradiam um conjunto de eixos estruturantes até às dez portas existentes na Cerca Nova, que define o limite do tecido histórico classificado, propõe-se a implementação de um sistema de proteção baseado no modelo de eliminação da possibilidade de atravessamento do espaço central a proteger, exemplificado anteriormente.

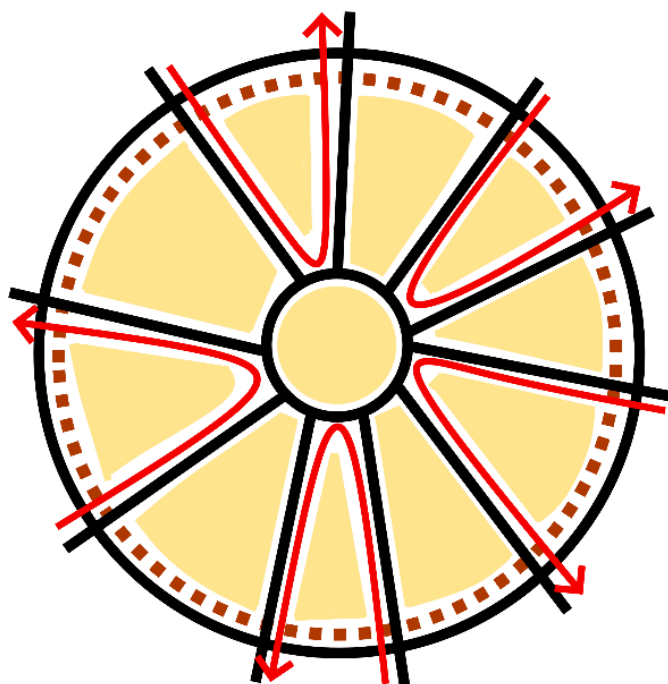


Figura 7. Esquema teórico do modelo de proteção do espaço central

A aplicação deste modelo (Figura 7) de proteção no Centro Histórico de Évora eliminará a possibilidade de atravessamento automóvel do núcleo delimitado pela Cerca Velha, através da definição de eixos exteriores associados a portas exclusivamente de entrada ou saída.

Na ótica de potencialização dos fluxos pedonais, entende-se a necessidade de estabelecer entradas de acesso exclusivamente pedonal que permitam a definição de eixos estruturantes pedonais. Assim, no modelo de proteção do espaço central, os eixos estabelecidos entre as restantes quatro entradas da Cerca Nova até à Cerca Velha devem ser definidos como eixos estruturantes pedonais.

No entanto, entende-se que o núcleo delimitado pela Cerca Velha não se constitui como o único espaço a proteger do fluxo automóvel e que o conjunto de unidades recortadas pela estrutura de eixos principais do Centro Histórico deve ser também protegido. Assim, a humanização destes espaços centrais deverá ser potenciada com o estabelecimento de áreas de coexistência condicionadas à circulação de veículos autorizados.

Considerando a diversidade de funções e vivências urbanas que se desenrolam nas diferentes unidades e, também, a sua morfologia, as soluções de beneficiação do modo pedonal e condicionamento do automóvel devem ter em consideração as especificidades de

cada área e dos seus utilizadores, sendo passíveis de ser estabelecidas áreas exclusivamente pedonais ou zonas de coexistência, com diferentes tipos de acesso ou horários de cargas e descargas.

De igual modo, a definição da permissão de circulação de veículos automóveis deve ter em conta as necessidades de acesso inerentes a cada unidade, sendo passíveis de estabelecer eixos de acesso a equipamentos, como é o caso do acesso ao Mercado Municipal, na Praça 1º de Maio, ou aos parques de estacionamento na envolvente do Teatro Garcia de Resende.

Mas, a devida implementação do conceito de zona de acesso automóvel condicionado, que se pretende área de coexistência, não se limita apenas à sua definição em regulamento e ao controlo dos acessos automóveis. A eficaz implementação e a promoção de novas dinâmicas urbanas só ocorrerão se a intervenção for articulada com a requalificação do espaço público, a política de transportes públicos e a política de habitação.

Assim, para a eficácia do modelo de proteção, importa igualmente estabelecer as características que as diferentes redes de transporte devem assumir no futuro sistema de mobilidade do Centro Histórico, atendendo às suas interdependências, mas, também, aos possíveis conflitos entre modos de deslocação.

Desta forma, em virtude do desígnio de tornar o espaço público mais humanizado, a rede pedonal assume uma superior importância, sendo necessário estabelecer uma rede de percursos contínuos, confortáveis e acessíveis que promovam as vivências urbanas, tanto as necessárias, como as opcionais e sociais (Gehl, 2006).

Atendendo que os percursos pedonais poderão compreender eixos exclusivamente pedonais, zonas de coexistência ou zonas 20, definidas nos eixos de circulação viária necessária, as soluções para o modo pedonal apresentam-se diferenciadas, mas convergem no seu propósito, o aumento da permeabilidade pedonal e da área disponível para o peão.

Considerando a vasta área desta zona histórica e as poucas condições de conforto e acessibilidade pedonal generalizadas, torna-se fundamental definir prioridades no processo de intervenção física dos percursos. O conjunto de eixos a priorizar na alteração do seu desenho urbano para o aumento de conforto e segurança pedonal deve incluir todos os percursos da Cerca Velha e os eixos estruturantes, pedonais e rodoviários, que estabelecem ligações às diferentes portas.

No sentido de maior integração das deslocações pedonais nas viagens com destino ao Centro Histórico, releva-se, igualmente, a necessidade de priorizar as ligações pedonais aos parques

de estacionamento junto à Cerca Nova e a um conjunto de espaços habitacionais, equipamentos e serviços localizados na cidade extra-muros.

Para uma transformação assertiva, a requalificação dos canais destinados à circulação pedonal – os passeios e as vias pedonais – deve garantir um percurso acessível com o mínimo de 1,20 metros de dimensão, ausente de barreiras urbanísticas e arquitetónicas.

Paralelamente, deverá ser promovida a continuidade nas interligações dos percursos pedonais que constituem a rede, e, quando necessário, a materialização de passagens para peões sobrelevadas para a priorização do modo pedonal em relação ao automóvel. Outras medidas pontuais de mobiliário urbano e elementos verdes serão vitais para a prossecução desse objetivo.

A Figura 8 representa uma aproximação ao conceito proposto para o centro histórico, relevando-se os eixos viários afetos ao tráfego geral de veículos na sua estreita relação com os espaços de estacionamento. De igual modo, importa atentar para o conceito de intervenção alicerçado na definição de seis setores, nos quais se preconiza a formalização de acesso automóvel condicionado a um conjunto pré-determinado de utilizadores, nomeadamente residentes, comerciantes, viaturas de emergência, veículos de limpeza urbana, entre outros.

No modelo preconizado, assente no paradigma da humanização e descarbonização do Centro Histórico, pretende-se a limitação dos acessos rodoviários generalizados no interior do perímetro muralhado, sendo definidos um conjunto de três eixos estratégicos, possibilitando a ligação a pontos nevrálgicos da malha local.

Assim, tendo em vista a redução do fluxo automóvel e a proteção das diversas unidades do tecido urbano da zona histórica, no conjunto das dez portas que, atualmente, permite a circulação automóvel, são formalizadas três entradas interrelacionadas com três saídas, na sua imediata envolvente, possibilitando a definição de três eixos de sentido único, independentes e estruturantes para a circulação rodoviária, restringindo, totalmente, realização de atravessamentos rodoviários.

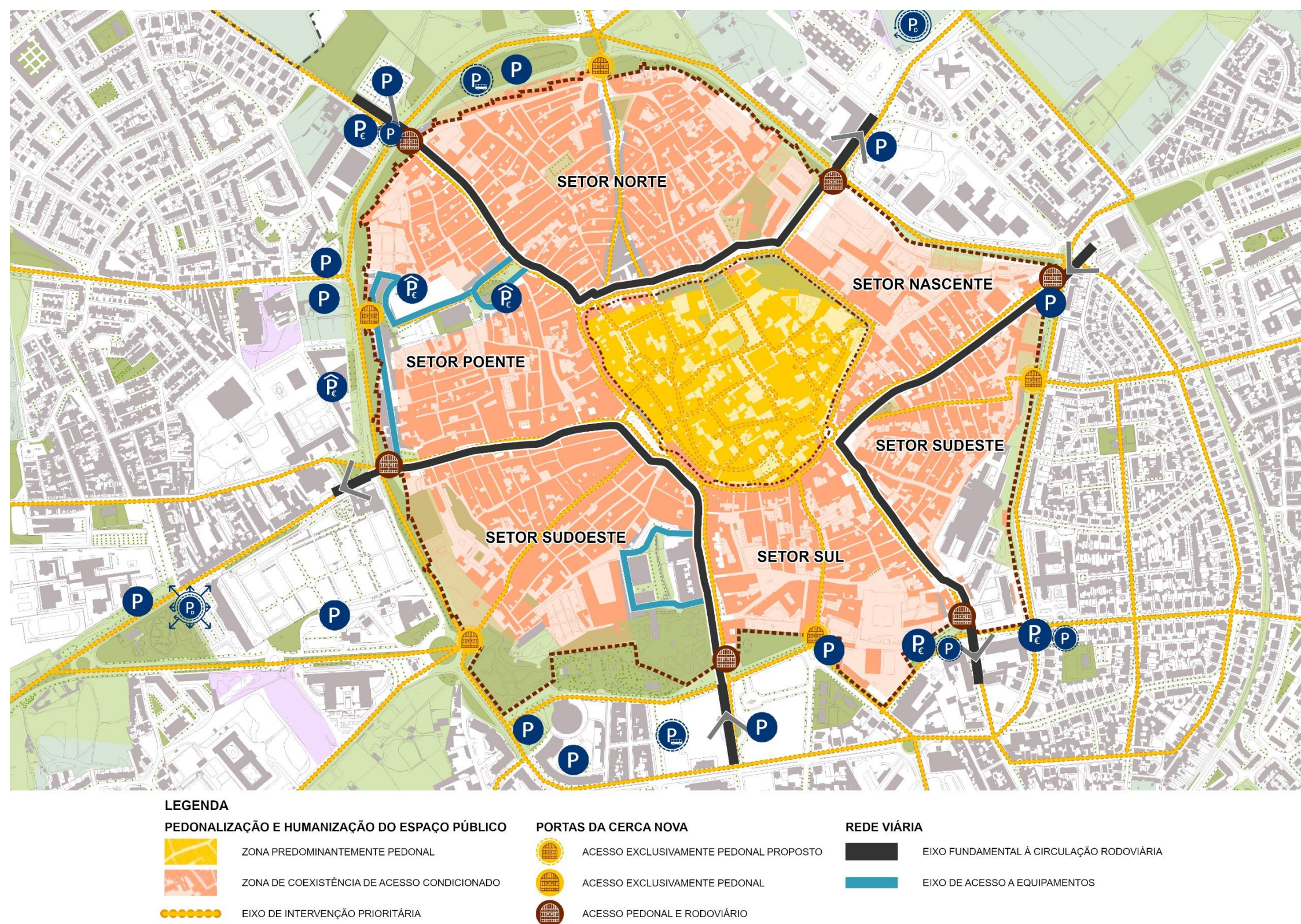


Figura 8. Conceito para o Centro Histórico

No caso concreto dos setores intraurbanos preconizados, e considerando, a título de exemplo, o setor poente identificado em supra, a presente proposta, potencialmente replicável nos restantes setores e carecente de um estudo técnico pormenorizado, contempla a supressão do seu atravessamento no sentido sul-norte, canalizando as diferentes ligações para os eixos estruturantes previamente referenciados. Com efeito, o modelo de circulação aventado, assente na estruturação de sentidos únicos, promove a concentração dos fluxos rodoviários num conjunto restrito de eixos, libertando as vias locais para funções mais consentâneas com o seu propósito urbano (Figura 9).

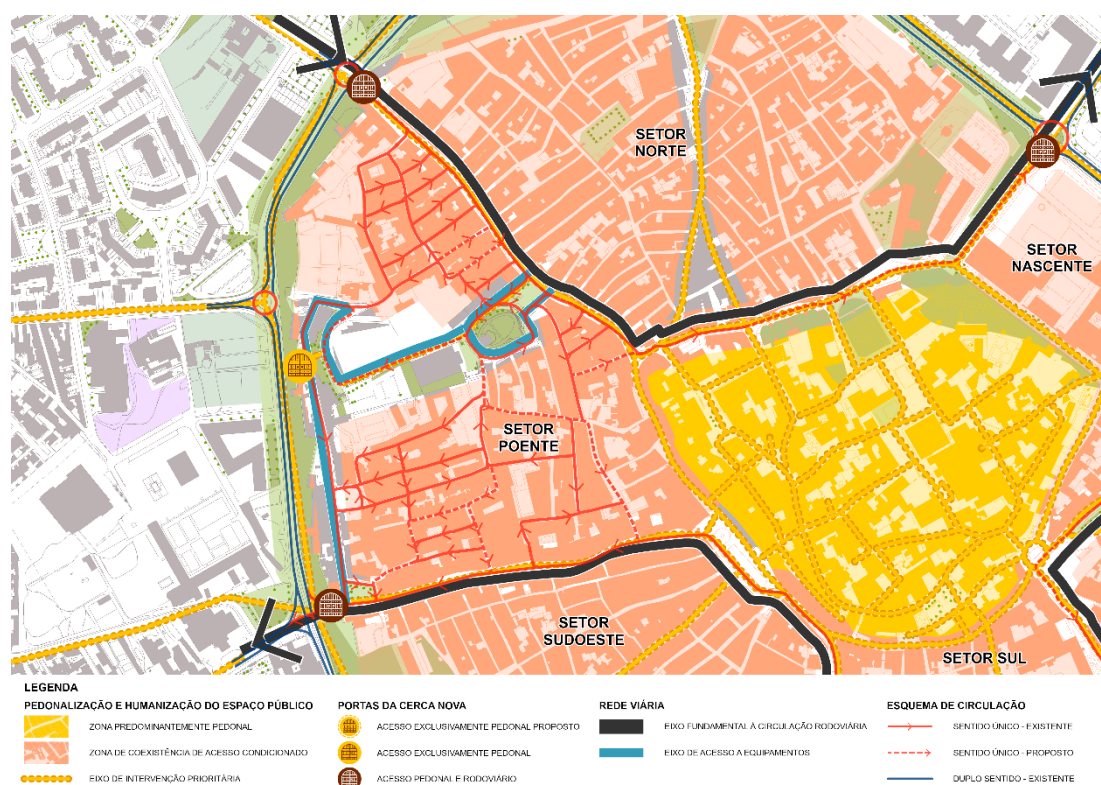


Figura 9. Modelo de Circulação Viária preconizado para o Setor Poente do Centro Histórico de Évora

De igual modo, aponta-se a necessidade de materializar Zonas de Coexistência de Acesso Condicionado (ZCAC) em todo o perímetro do setor em análise, incluindo a sua formalização em sede de regulamento municipal próprio¹. Para o efeito, e à semelhança do que sucede atualmente noutras realidades nacionais, o sistema de acessos poderá ser coadjuvado com

¹ Modelo *draft* de regulamento apresentado no Anexo I.

recurso a meios tecnológicos, nomeadamente através de controlo de matrículas, potenciando o impacto e efetividade da medida.

Como exceções, e em virtude da necessidade de garantir o acesso rodoviário às três infraestruturas de estacionamento existentes na envolvente do Teatro Garcia de Resende, apontam-se a Praça Joaquim António de Aguiar, a Rua do Teatro e a Rua dos Penedos, mantendo-se, em qualquer um dos cenários, a premissa de canalizar, da forma mais ágil possível, os fluxos rodoviários para os eixos estruturantes externos, nomeadamente a Rua de Serpa Pinto, a sul, e a Rua José Elias Garcia, a nascente.

Complementarmente, assume-se a imprescindibilidade de promover, gradualmente, a pedonalização integral dos eixos viários a integrar na ZCAC que não possuam acesso a garagem ou cargas e descargas, e cuja exiguidade do seu perfil transversal exponencia os atritos modais entre o peão e o automóvel. Neste particular, e no sentido de evitar soluções arquitetonicamente antagónicas com o valioso património do Centro Histórico de Évora, entende-se que o eventual encerramento da circulação automóvel poderá ser efetuada com recurso a soluções de reduzido ruído visual, como são exemplo as floreiras ou mobiliário urbano de apoio à estadia.

Efetivamente, o racional-lógico subjacente à presente proposta enquadra-se no desígnio de promover Zonas de Coexistência em toda a circunstância urbana, promovendo uma plataforma nivelada e com proibição de estacionamento na via pública, à exceção dos lugares formalmente sinalizados para o efeito, diluindo a imagem de “*depósito automóvel*” que atualmente se vislumbra.

Esta premissa é igualmente extensível aos aglomerados periféricos ao perímetro intramuros, que, pela sua função predominantemente residencial, deverão, também, registar uma reestruturação no seu modelo estratégico, tendente à sua valorização enquanto espaços de sociabilização. A título de exemplo, aponta-se a proposta preconizada para o Bairro da Quinta Vista Alegre, no qual se pretende introduzir um esquema de circulação viário que intrinque o seu atravessamento indiscriminado, diminuindo o peso dos fluxos rodoviários no seio da circunstância local.

Para o efeito, sugere-se a formalização de sentidos únicos de circulação em toda a malha viária local, promovendo, em simultâneo, o incremento físico dos canais de mobilidade pedonal e o aumento da oferta formal de estacionamento, reforçando a regulação das dinâmicas de procura associada à função residencial (Figura 10).

Em matéria de desenho urbano, e atendendo à proposta de formalização de Zona de Coexistência no aglomerado referido em supra, releva-se a possibilidade de rampear todas as respetivas entradas e saídas, promovendo a continuidade dos canais pedonais e uma transição intuitiva, na perspetiva do automobilista, para uma área onde a coexistência multimodal é forçosamente imposta, obrigando a um comportamento de condução diferenciado.

De igual modo, e à semelhança do previamente explanado para o setor poente do Centro Histórico de Évora, entende-se que a presente proposta deverá ser complementada com um processo de requalificação urbanística, integrada no paradigma do desenho inclusivo e da acessibilidade universal, assente na definição de uma plataforma única, sem separação física ou desníveis entre os espaços destinados aos diferentes modos de deslocação.



Figura 10. Modelo de Circulação Viária preconizado para o Bairro da Quinta Vista Alegre

Por sua vez, a inclusão da rede ciclável no conjunto de redes do sistema de proteção do perímetro histórico permite promover a complementaridade entre modos, de forma a criar condições para estabelecer os modos de deslocação sustentáveis como uma verdadeira alternativa ao transporte individual motorizado. O carácter compacto e a aptidão ciclável de

parte dos eixos, mas, também, o número significativo de deslocações que apresentam este núcleo como etapa, viabilizam a implementação de medidas para o fomento da mobilidade ciclável.

Considerando o perfil exíguo e os reduzidos ângulos de curvatura das vias e, igualmente, as futuras alterações ao esquema de circulação e as velocidades praticadas, os percursos cicláveis poderão constituir-se em partilha com o peão ou em partilha com o automóvel. Para promover o conforto e a segurança dos utilizadores do modo ciclável, a sinalização, vertical e horizontal, apresenta-se como um elemento essencial à redução dos possíveis conflitos com outros modos de deslocação.

De forma a garantir a coerência e manutenção do valor arquitetónico e urbanístico desta área classificada, a demarcação do canal ciclável, quer seja em partilha com o peão ou com o automóvel, deverá ocorrer de forma menos intrusiva possível, procurando a sua integração no pavimento em harmonia com o enquadramento arquitetónico.

No caso do percurso ciclável partilhado com o peão, aconselha-se a demarcação de um canal com largura mínima de 2,40 metros, podendo ser a sua demarcação ser realizada por floreiras, canteiros ou guardas, segregando o canal, ou, também, por placas metálicas, normalmente de três em três metros, ou outros materiais que promovam a harmonia visual. Quando a partilha com o peão ocorre numa zona de coexistência, não é considerado necessário infraestrutura dedicada, definição de espaço-canal ou implementação de sinalização específica, apenas deve existir sinalização de zona de coexistência, devendo, contudo, a bicicleta circular à velocidade do passo pedonal.

Dado o potencial para a existência de conflito entre o peões e velocípedes nas áreas partilhadas com o peão, nos eixos com elevados fluxos pedonais ou nos quais se pretenda potencia-los devem ser impostas restrições à circulação de velocípedes, sendo exemplo a sinalização para os utilizadores desmontarem da bicicleta e circularem com o veículo pela mão.

A sinalização de percursos de partilha com o automóvel deve igualmente envolver sinalização horizontal. Caso ocorra em pavimentos pétreos, devem ser introduzidas placas metálicas ou de materiais similares aos existentes no local, articulados com elementos em granito lajeado, de três em três metros, caso ocorra em pavimentos asfáltico, devem ser considerados elementos de sinalização em termoplástico.

Em virtude do carácter exíguo que marca algumas vias do Centro Histórico, quando o percurso ciclável for definido em ruas cujo perfil transversal não permite a definição de

passeios com as medidas regulamentares, a via pública deverá ser projetada à cota zero, circulando os diferentes modos numa plataforma única. Contudo, deverá ser assegurada a delimitação visual da faixa de rodagem, independentemente do tipo de pavimento utilizado, devendo a definição do percurso ciclável ocorrer neste canal com as mesmas características das vias públicas com segregação física dos canais de circulação.

Assim, globalmente, pretende-se que o modelo de proteção do espaço central inclua uma rede ciclável que promova a permeabilidade e a conectividade do modo ciclável num espaço de vivência urbana estruturante para a mobilidade ciclável, uma vez que se constitui como uma área urbana de comércio e serviços com elevada capacidade de atração de deslocações. O desenho de ciclovias, tanto na cidade intramuros, como no seu exterior, deve atentar à orografia do território, à malha urbana, às principais vivências e dinâmicas sociais e, igualmente, aos percursos de desejo dos utilizadores do modo ciclável.

Para a sua assunção do modo ciclável como uma efetiva alternativa ao automóvel, os percursos cicláveis do Centro Histórico devem apresentar-se integrados com a restante rede ciclável da cidade, permitindo estabelecer a ligação entre outras diferentes áreas funcionais da cidade de forma direta, suave e contínua, sem desconexões, para servir o objetivo de deslocação diária.

Outra das mais eficazes soluções para a diminuição da carga rodoviária no centro das cidades passa, indubitavelmente, pela implementação de um sistema de transportes públicos eficaz, com capacidade para satisfazer as necessidades de mobilidade das populações a servir, particularmente nas deslocações mais longas.

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, sendo o serviço da responsabilidade dos Transportes Rodoviários de Évora - TREVO.

Por se desenvolver a uma escala mais reduzida, abrangendo o espaço urbano da Cerca Nova e a sua envolvente, o serviço da Linha Azul 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.

O serviço da Linha Azul é constituído por dois percursos realizados pela Linha Azul Zona Norte – Porta Nova e a Linha Azul Zona Sul – Hospitais, representadas na Figura 11, com funcionamento contínuo, de segunda-feira a sexta-feira das 08h00m às 20h00 e ao sábado das 08h00 às 14h00, com uma frequência de 15 minutos.



Figura 11. Serviço da Linha Azul dos Transportes Rodoviários de Évora

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 intercitys.

Na zona intramuros, os percursos, realizados por quatro minibuses, 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.

Como parte integrante de uma solução *Park&Ride*, o serviço apresenta um custo reduzido para o utilizador e permite a utilização diária, o que tem promovido a sua assunção também como um serviço de apoio à população mais idosa ou de mobilidade reduzida. Sendo um dos objetivos do modelo do espaço central a redução da hegemonia do automóvel, a previsível redução de estacionamento intramuros aumentará o número de passageiros que utilizam o automóvel, o que pode potenciar a saturação do serviço.

As vicissitudes do perímetro histórico, como a orografia e as parcas condições para o modo pedonal, reforçam a premência de um serviço de transporte público que complemente os modos suaves e ativos e, simultaneamente, tenha capacidade para responder às necessidades dos residentes, dos visitantes, dos trabalhadores e comerciantes e, também, da população idosa ou com mobilidade reduzida.

Desta forma, propõe-se complementar o serviço da Linha Azul com um percurso que permita aumentar a permeabilidade e a fluidez do transporte público para o reforço da sua competitividade na mobilidade interna do espaço intramuros. Para isso, o serviço deverá ter uma maior abrangência que as atuais linhas, devendo ser definido um percurso que inclua não só os eixos estruturantes, como particularmente o interior dos diferentes setores do Centro Histórico.

Igualmente inserido numa estratégia de redução do peso do automóvel em Évora, importa atentar para a necessidade de reformular o modelo gestão de estacionamento no seu perímetro histórico. Com efeito, entende-se que a robustez da oferta formalizada para não residentes consubstancia-se enquanto uma verdadeira legitimação da utilização do automóvel no seu interior, contrariando o paradigma de mobilidade urbana sustentável preconizado.

O sobredimensionamento da oferta disponível, ainda que tarifada, apresenta-se desproporcional face ao efetivo populacional residente, contribuindo, diretamente, para o fomento da utilização do automóvel em detrimento dos restantes modos de deslocação. Como agravante, e no que concerne ao estacionamento na via pública, a apropriação do espaço público e o direito informalmente adquirido de estacionar o veículo automóvel nas imediações da residência constituem um forte revés na otimização da gestão da mobilidade urbana.

Desta forma, para uma política de estacionamento que potencie a eficácia do modelo de proteção deste espaço central, importa atuar face às incongruência existentes em matéria de regulamentação de estacionamento existente², nomeadamente no que concerne à gestão dos

² Modelo *draft* de regulamento apresentado no Anexo II.

dísticos de residente e, particularmente, na atribuição de dísticos com permissão para estacionamento em lugares gerais e destinados apenas a residentes, bastante superior ao número de dísticos associados a lugares exclusivos para residentes.

De igual modo, importa promover a coerência tarifária entre a oferta de estacionamento na via pública e em parque de estacionamento, tendente à discriminação positiva favorável à oferta em parque. Com efeito, o incremento das tarifas de estacionamento na via pública é particularmente relevante na estratégia preconizada para o modelo de mobilidade do Centro Histórico de Évora, potenciando a libertação do espaço público da presença massificada e intrusiva do automóvel e promovendo a rotatividade da procura.

A oferta de estacionamento deve atender particularmente às necessidades de estacionamento de residentes, comerciantes, operações logísticas, equipamentos e outros veículos autorizados e com necessidade de aparcamento, no sentido de promover o equilíbrio sustentado do binómio oferta-procura.

Assim, entende-se que a estratégia de atuação a concretizar deverá contemplar a afetação da oferta existente nas áreas predominantemente pedonais do Centro Histórico para residentes, complementando com oferta pontual para não residentes nos eixos de circulação viária estruturante a formalizar.

Dada a necessidade de apropriação do espaço de estacionamento para beneficiação do modo pedonal, poderão ser criadas bolsas de estacionamento em vazios urbanos do perímetro histórico. Neste particular, importa atentar à sua inserção urbanística e arquitetónica, de modo a não prejudicar o enquadramento paisagístico do conjunto urbano histórico e patrimonial.

O conceito geral proposto para o Centro Histórico, com a definição de eixos viários estruturantes à circulação viária e áreas protegidas da intrusão do veículo automóvel, potenciando-se a humanização do espaço público, serviu de mote para a proposta geral de intervenção para a Cidade de Évora.

De facto, de acordo com a Figura 12, é possível verificar a transposição do conceito proposto para o Centro Histórico para a cidade extra-muros. Efetivamente, também aqui se sentiu a necessidade de definir as vias estruturantes para a circulação do tráfego rodoviário, e, por oposição, aquelas que não o são. Aquelas consideradas dispensáveis são passíveis de se constituírem como vias mais humanizadas e de fruição geral pela população, de forma mais segura e confortável, não descurando, obviamente, a necessidade de acautelar a circulação em segurança dos demais modos nestas vias ora definidas como estruturantes.

Assim, com a definição do esqueleto viário mais relevante para a cidade (verificável na peça desenhada respetiva, em anexo ao presente documento), incluindo-se um conjunto de eixos propostos de fecho de malha viária, foi possível definir os grandes quarteirões que deverão beneficiar da implementação de zonas de coexistência entre os diversos modos de deslocação, sempre com privilégio para os utilizadores vulneráveis, nomeadamente peões e ciclistas.

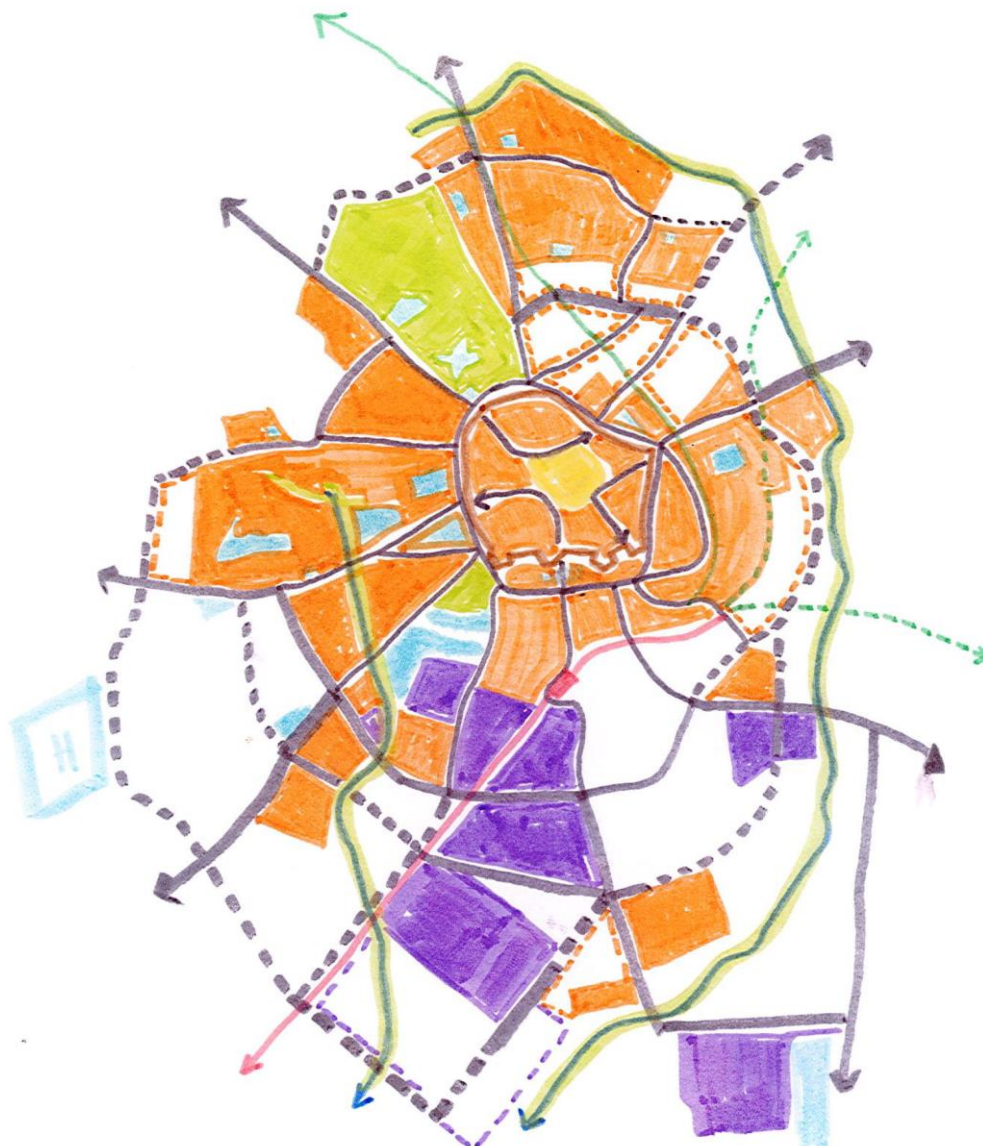


Figura 12. Conceito geral de mobilidade para a Cidade de Évora (rede viária estruturante, existente e futura, a preto; áreas de humanização a laranja; eixos verdes e azuis associados a linhas de água e ecopistas, existentes e futuras; o azul associado a grandes equipamentos; o lilás referente às áreas de atividades económicas; o vermelho associado à ferrovia)

De facto, o que aqui se preconiza é a implementação de uma Cidade 30, onde a generalidade das vias inseridas dentro da Circular de Évora, assinaladas a traço preto fino na Figura 12, são eixos de velocidade máxima de circulação a 30km/h, sendo, os demais, inseridos nas áreas laranja, eixos de velocidade máxima de 20km/h, condizentes com o preconizado para as zonas de coexistência.

Os restantes eixos viários, assinalados com traço preto espesso, e relativamente mais exteriorizados à cidade, são aqueles onde se permitirão, num primeiro momento, velocidades máximas de 50km/h e, à medida em que vamos saindo da cidade, passam a ser regidos pelo disposto no Código da Estrada, consoante a especificidade da via e local em questão.

Nestes eixos assinalados a preto, localizar-se-ão, em grande medida, as pistas cicláveis segregadas do tráfego automóvel, sejam uni ou bidirecionais, em corredor ou em pista, a definir com pormenor no projeto tendente à sua implementação e mediante uma leitura de detalhe da idiossincrasia de cada via e sua ocupação marginal. Preconizando-se o conceito de cidade ciclável em detrimento da cidade dos canais cicláveis, deixar-se-á, para as áreas a laranja, enquanto áreas pacificadas em relação à agressividade do automóvel, os grandes espaços de deslocação em bicicleta, em perfeita coabitação com os demais modos de deslocação, nomeadamente o pedonal.

De qualquer forma, adicionalmente a alguns canais cicláveis exclusivos para a bicicleta associados às vias estruturantes, importa preconizar um conjunto de outros, conectados à estrutura verde e azul (embora também eles relacionados com o andar a pé) e que permitam maior conforto térmico nas deslocações e, na generalidade dos casos, um percurso mais competitivo em relação aos circuitos viários (vejam-se, entre outros, os casos do eixo azul desde a Malagueira ao Parque Industrial ou a ecopista do ramal de Mora).

As áreas a laranja correspondem a espaços que se pretendem de sociabilidade, de interação, de fruição, de conforto e segurança. Espaços de estar, espaços de ver, espaços de sentir, espaços de contemplar. Neles deverão ser introduzidos todos os mecanismos necessários para a dissuasão do tráfego de atravessamento automóvel, nomeadamente medidas de acalmia de tráfego pontuais ou até a alteração do esquema de circulação viária, para que determinados movimentos, hoje simples, se complexifiquem e “obriguem” os automobilistas a utilizar as vias com maior capacidade.

Contudo, não obstante soluções pontuais, mais táticas e de baixo custo que se possam vir a implementar, é fundamental relevar a qualidade do desenho urbano tendente à melhoria generalizada do espaço público. Os projetos que se venham a desenvolver, se bem concebidos e imbuídos neste espírito de promoção da mobilidade sustentável, terão a

capacidade, *per si*, de se constituírem como cerceadores da capacidade do automóvel em se voltar a assumir como ator principal nestes espaços e, em oposição, constituírem-se como intervenções alavancadoras para as deslocações em modos suaves e ativos, concedendo-lhes o conforto necessário para incentivar a população a ocupar e utilizar o espaço público com maior vigor.

Existe, na cidade de Évora e no país, um trabalho árduo a concretizar e um caminho longo a percorrer para inverter o paradigma instalado de benefício aos “modos musculados” de deslocação, com especial relevância para o andar a pé, o modo mais relevante e ao qual, de forma geral, menor importância se dá no desenho do espaço público, relegando-o, muitas vezes, para espaços sobrantes e repletos de artefactos de apoio à circulação em automóvel.

4.3. A CIDADE CAMINHÁVEL

As deslocações a pé constituem-se como elemento fundamental da cadeia de mobilidade e nas atividades diárias da população, sendo que a sua importância não pode ser, de todo, desprezada nem minorizada no quadro global de interligação entre os diferentes modos de deslocação. Com efeito, a sua relevância nas dinâmicas de mobilidade é fácil e intuitivamente constatável, na medida em que a quase totalidade das viagens, independentemente da motivação e do par origem-destino associados, inclui, de forma simples ou conjugada com outros modos de deslocação, um trajeto pedonal.

Assim, a estratégia de promoção e valorização da descarbonização da mobilidade, alicerçada na humanização do espaço público e na melhoria da qualidade de vida de quem habita e visita a cidade de Évora, preconiza o incremento qualitativo da circulação pedonal. Este desígnio é concretizável através do reforço de medidas que promovam a atratividade para o andar o pé no espaço público, priorizando os princípios da circulação pedonal amigável, da acessibilidade universal, e, também, da segurança na circulação pedonal em toda a circunstância urbana.

Na malha urbana da cidade de Évora é observável uma inequívoca priorização do automóvel nas políticas e estratégias de mobilidade e no modo de “fazer cidade”, assente no modelo convencional, sendo esta vicissitude visível no sobredimensionamento do canal automóvel e no espaço destinado ao estacionamento, secundarizando a componente pedonal. Desta forma, torna-se imprescindível a aposta inequívoca na formalização de espaços abrangentes e humanizados, nos quais a circulação de peões se assumia como o primeiro nível hierárquico da cadeia multimodal, priorizando-a face aos demais utilizadores da via pública.

Como ponto nevrálgico da cidade de Évora, onde se desenrolam diversas funções e vivências urbanas, o Centro Histórico afigura-se uma área âncora para a promoção da mobilidade pedonal e a humanização do espaço público. O perfil exíguo patente em grande parte dos arruamentos que constituem o Centro Histórico, fruto de diferentes géneses, tornam complexa a implementação de canais de circulação pedonal, com dimensionamentos ajustados à beneficiação da Acessibilidade Universal. Como tal, os espaços canal pedonais possuem, frequentemente, uma dimensão desadequada, sendo este facto agravado pela utilização sistemática de materiais desconfortáveis e irregulares.

Com efeito, a estratégia pedonal para o Centro Histórico contempla a formalização de uma zona predominantemente pedonal no núcleo desta unidade - a Cerca Velha -, protegendo-a

do tráfego automóvel, o que permitirá promover o aumento da qualidade do ambiente urbano, com a redução das emissões poluentes, e, igualmente, das condições de fruição de um espaço público com forte carácter patrimonial e histórico.

Por sua vez, na área exterior à Cerca Velha e delimitada pela Cerca Nova, as muralhas medievais que definem o atual limite do Centro Histórico, é igualmente relevante a promoção de um espaço público mais humanizado. Considerando que esta área abarca, especialmente as funções residencial e comercial, entre outras, a ação prevê a definição de zonas de acesso automóvel condicionado nas quais serão, ainda, formalizadas zonas de coexistência. Assim, a permissão de circulação automóvel deverá ser definida consoante as necessidades de cada unidade (residentes, comerciantes, veículos que transportam pessoas com mobilidade reduzida, cuidadores, veículos de limpeza urbana, veículos de emergência, entre outros), sendo passível de estabelecer eixos de acesso a equipamentos, como o Mercado Municipal ou os parques de estacionamento na envolvente do Teatro Garcia de Resende.

Neste contexto, para o acesso automóvel ao Centro Histórico por visitantes e outros utilizadores, estabelecem-se três entradas interrelacionadas como três saídas, definindo três eixos de sentido único independentes e estruturantes na rede viária deste núcleo, com velocidade máxima de 30 km/h, mas que se assume poder ser de 20 km/h.

Considerando a irregularidade e desconforto da generalidade dos percursos destinados ao peão na cidade de Évora, face à dificuldade financeira em função da dimensão das intervenções necessárias, definiram-se um conjunto de eixos prioritários de intervenção em matéria de acessibilidade pedonal que têm a sua origem na Cerca Velha e destino no exterior da cidade, efetuando-se conexões radiais a espaços habitacionais, comerciais e de equipamentos relevantes.

Neste particular, a intervenção deverá ter início nos eixos analisados no Plano Local de Promoção de Acessibilidade R.A.M.P.A. – Évora, tendo em conta os níveis de prioridade obtidos, uma vez que estes percursos abrangem um significativo número de polos geradores de deslocações e que, independentemente de gerarem deslocações efetivas, concentram um grande potencial de fluxos, podendo-se designar por linhas de desejo pedonais. Este potencial pedonal deverá ser considerado nas intervenções nos restantes eixos prioritários, equacionando as medidas de melhoria de acessibilidade e mobilidade pedonal e ajustando às necessidades e procura de deslocações pedonais neste território.

Mas, importa, igualmente, formalizar espaços abrangentes e humanizados na malha urbana descontínua no exterior da cidade muralhada, resultado de um crescimento urbano fragmentado que fomenta a fraca conectividade entre bairros e entre setores da cidade. Para

o restabelecimento da coesão e aproximação da cidade fragmentada em quarteirões, muitas vezes fechados em si mesmo, é necessário, por um lado, que a conexão entre as diversas formas urbanas seja possível através de modos mais sustentáveis de deslocação, e por outro, que seja atribuída alguma autonomia a cada unidade de vizinhança, por forma a reduzir o número de deslocações em transporte individual, introduzindo-lhes funções que permitam suprir necessidades básicas do dia a dia.

Desta forma, para a salvaguarda da vivência urbana destas áreas habitacionais, pretende-se a definição de zonas de coexistência. Nestas áreas exteriores ao Centro Histórico dever-se-á, ainda, promover um “urbanismo de proximidade”, sendo potenciada a proteção destas unidades de vizinhança do tráfego, reduzindo conflitos, acidentes e poluição.

Complementarmente, atendendo à particular sensibilidade das áreas envolventes aos estabelecimentos de educação e ensino e equipamentos desportivos, quer pela regularidade e volume dos fluxos associados, quer pelo escalão etário associado às respetivas deslocações, é premente a definição de uma ação diferenciada para efeitos de gestão da mobilidade na sua envolvente. Desta forma, pretende-se a requalificação urbanística das envolventes destes polos geradores de deslocações, devendo estas áreas constituírem-se como lugares de prioridade máxima para o (re)desenho urbano orientado para a mobilidade pedonal, ciclável e para a humanização do espaço público, tendo em vista a promoção da segurança da comunidade escolar, académica e desportiva.

De igual modo, a delineação da estratégia para a inversão da cultura de utilização do automóvel e a promoção de hábitos de mobilidade mais sustentáveis nas novas gerações, deverá compreender a valorização do conceito de “caminho escolar”. Com a definição de itinerários seguros, acompanhados de campanhas de formação e sensibilização, pretende-se promover a reflexão e a mudança dos padrões de mobilidade, diminuindo a utilização do automóvel como modo de transporte nas deslocações pendulares casa-escola. Dada a especificidade da ação, pretende-se o envolvimento de toda a comunidade, desde os encarregados de educação aos comerciantes, de modo a promover um ambiente seguro que incite as crianças a deslocarem-se a pé para os estabelecimentos de ensino e desportivos.

Intimamente associada ao restabelecimento de unidades de vizinhança, alia-se a surge a intenção de dotar a cidade de Évora de espaços públicos de excelência, capazes de fomentar a mobilidade sustentável e o usufruto de espaços ao ar livre, requalificando espaços existentes e criando novos espaços em vazios na estrutura urbana, espaços subaproveitados para estacionamento, espaços residuais entre os edifícios ou espaços intersticiais dos bairros.

A humanização destes espaços públicos deve ter em consideração a reformulação do desenho urbano, a implementação de mobiliário urbano adequado às necessidades da população, a incorporação de coberto vegetal e, também, a promoção da sua multifuncionalidade, valorizando-os sob a função de espaços de permanência e potenciadores de mobilidade pedonal.

Para além do crescimento urbano fragmentado, a fraca conectividade pedonal das diversas unidades urbanísticas da cidade de Évora é prejudicada por um conjunto de eixos de mobilidade de grande capacidade que se consubstanciam enquanto barreiras, fraturando o espaço urbano. Assim, para a valorização do modo pedonal, torna-se essencial criar ligações fáceis e intuitivas e beneficiar as existentes para o atravessamento confortável e seguro dos eixos rodoviários, como a EN18 ou a EN114, e, também, da infraestrutura ferroviária. Neste particular, são igualmente assumidas as ligações desniveladas a potencializar entre os ramais desativados e os percursos pedonais urbanos e naturalizados.

Considerando ainda a rede viária enquanto barreira aos fluxos efetuados em modos suaves, propõe-se concretizar uma hierarquização viária adaptada ao contexto urbano da cidade de Évora. Deste modo, nas áreas urbanas centrais será definida uma velocidade máxima de circulação viária de 30 km/h, mesmo no conjunto de eixos radiais aí existentes entendidos como estruturantes. Nos eixos estruturantes das áreas periféricas, a velocidade de circulação viária será limitada a 50 km/h.

No contexto do “fracionamento territorial”, é possível observar um conjunto de percursos pedonais informais, em situações de ligação entre os diversos bairros, de forma a contornar, muitas vezes, a parca permeabilidade da malha viária. Demarcados pela passagem contínua de peões, os percursos pedonais de desejo revelam as necessidades efetivas dos peões e as fragilidades da rede pedonal, tornando-se essencial a sua consideração e beneficiação na estratégia pedonal.

A qualidade de um lugar, particularmente para caminhar, está, em larga medida, associada às características climáticas, sendo necessária uma avaliação e pormenorização meticolosas que tenham em consideração o clima da região, garantindo fatores climáticos positivos para quem caminha. Neste contexto, perante o tempo seco da primavera e do verão, as grandes amplitudes térmicas anuais e, também, diárias, que caracterizam o clima continental com contornos mediterrânicos de Évora, propõe-se que a infraestrutura pedonal seja acompanhada da implementação de corredores verdes que promovam o conforto térmico e ambiental desses percursos.

Para além do necessário reforço dos elementos verdes em toda a malha urbana, a estruturação de uma rede de corredores verdes de grande capacidade deverá ocorrer em eixos com um perfil generoso como a Avenida Dinis Miranda, a Avenida da Universidade, a Avenida Eng. Arantes e Oliveira, entre outros.

A par, numa vertente mais naturalizada, importa promover os percursos pedonais de lazer no espaço urbano da cidade de Évora, englobando os percursos existentes, como o Percorso Ambiental da Água da Prata, o anel verde e azul delineado pelo Rio Xarrama e a Ribeira de Torregela, mas, também, a Grande Rota do Montado, projeto integrado no Pacto de Desenvolvimento e Coesão Territorial do Alentejo Central (PDCT-AC), disponibilizando uma infraestrutura pedonal naturalizada que permita a fruição do património natural e paisagístico de Évora.

Na prossecução do objetivo de promover uma cidade caminhável, outras ações são necessárias para o incremento qualitativo da circulação pedonal no ambiente urbano, como a introdução de medidas de segurança pedonal, a requalificação e manutenção dos espaços-canal, a promoção da acessibilidade universal em toda a circunstância urbana, a implementação de medidas de urbanismo tático ou a disponibilização de mobiliário urbano. Desta forma, será possível promover uma infraestrutura universal e contínua que potencie diferentes dinâmicas de deslocações pedonais e, também, a humanização do espaço público.

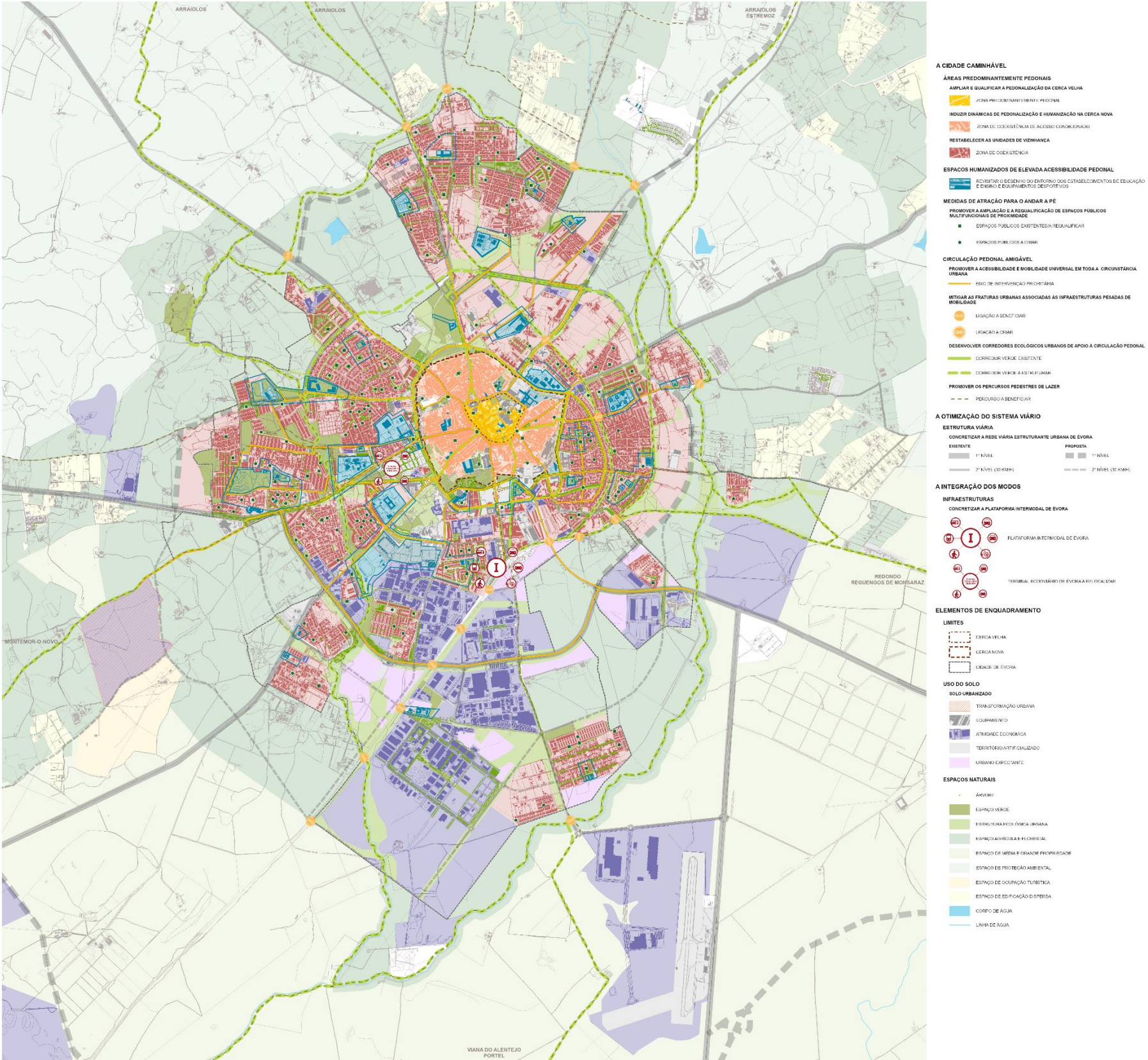


Figura 13. A cidade caminhável

4.4. A CIDADE CICLÁVEL

A utilização da bicicleta, enquanto modo de transporte quotidiano, representa uma considerável mais-valia no sistema de mobilidade urbana, quer do ponto de vista da valorização territorial, quer na perspetiva individual do utilizador, contribuindo para a redução dos congestionamentos viários, a mitigação do sedentarismo e o decréscimo da poluição atmosférica e sonora.

A cidade de Évora apresenta um carácter radiocêntrico e compacto, com distâncias que se refletem em tempos de deslocação relativamente reduzidos e potenciadores da utilização do modo ciclável. O declive existente na cidade de Évora, correspondendo 81% dos arruamentos a um terreno considerado plano e 13% a um terreno pouco declivoso, constitui-se, não obstante a irregularidade do pavimento, como um dos indicadores que viabiliza a implementação de medidas que fomentem a mobilidade ciclável e que promovam a alteração dos hábitos de deslocação.

Assim, a estratégia para a estrutura ciclável a implementar pretende o aumento da acessibilidade segundo este modo de transporte, em itinerários seguros e confortáveis, entre os vários polos geradores de deslocações, nos seus movimentos pendulares ou nas demais deslocações quotidianas e de proximidade. Desta forma, a rede ciclável deverá permitir as deslocações diárias entre as áreas residenciais de maior densidade, os estabelecimentos de ensino, a administração pública, as interfaces, as atividades económicas e outros pontos de interesse.

A definição de uma rede ciclável na cidade baseia-se na intenção de circunscrever os espaços-canal nos quais se verifica maior potencial de deslocação ciclável, com a seleção dos eixos que permitam o aumento da acessibilidade deste modo de transporte aos mais importantes polos geradores de deslocações e áreas residenciais, com recurso às distâncias mínimas, fazendo usufruto dos canais de maior fluxo e que permitem deslocações mais céleres. Assim, a implementação gradual da rede ciclável da cidade engloba os eixos existentes e previstos e visa responder às necessidades de deslocação diárias da população.

Relativamente à tipologia da rede ciclável, nos principais eixos rodoviários, nos quais a capacidade viária é superior, a tipologia de percurso ciclável deverá, preferencialmente, garantir a segregação física do canal dedicado aos velocípedes. No que se refere ao interior das zonas de coexistência, onde as medidas de acalmia de tráfego se devem apresentar

plenamente difundidas, é encorajada a circulação de velocípedes em partilha com os restantes veículos, podendo ser assinalados os principais eixos de ligação para uma maior legitimação destas viagens.

Por sua vez, em contexto histórico, considerando o perfil exíguo e os reduzidos ângulos de curvatura das vias, os percursos cicláveis poderão constituir-se em partilha com o peão (a evitar sempre que possível) ou em partilha com o automóvel. Para promover o conforto e a segurança dos utilizadores do modo ciclável, a sinalização, vertical e horizontal, apresenta-se como um elemento essencial à redução dos possíveis conflitos com outros modos de deslocação. Para a garantia da coerência e a manutenção do valor arquitetónico e urbanístico desta área classificada, a demarcação do canal ciclável, quer seja em partilha com o peão ou com o automóvel, deverá ocorrer de forma menos intrusiva possível, procurando a sua integração no pavimento em harmonia com o enquadramento arquitetónico.

Complementarmente à rede ciclável implementada em contexto urbano, propõe-se a consideração dos percursos naturalizados da Grande Rota do Montado, que inclui a Ecovia de Mora, do anel verde delineado pelo Rio Xarrama e a Ribeira de Torregela e do Ramal de Reguengos, providenciando uma rede ciclável com um maior carácter de lazer, mas também com maior conforto para as deslocações mais longas. Tendo em conta a sua consideração igualmente como infraestrutura pedonal, destaca-se a importância de definir canais próprios para cada modo de deslocação, de modo a diminuir os potenciais conflitos.

Para o aumento da permeabilidade das deslocações em bicicleta, a estrutura ciclável da cidade deverá estender-se às principais áreas periféricas e, igualmente, aos concelhos vizinhos. Desta forma, a rede ciclável proposta é composta por eixos de ligação aos aglomerados rurais de Canaviais, Nossa Senhora de Machede, Valverde, Nossa Senhora da Guadalupe e de Nossa Senhora da Graça do Divo e aos concelhos de Arraiolos, Estremoz, Montemor-o-Novo, Portel, Redondo, Reguengos de Monsaraz e Viana do Alentejo. Articulada com a rede ciclável da cidade, estas ligações interurbanas em contexto viário e em contexto naturalizado, constituem-se fundamentais para a definição da rede ciclável concelhia contínua e eficiente.

Numa ótica de mobilidade enquanto serviço, pretende-se a introdução de um sistema de bicicletas públicas partilhadas, promovendo a oferta de infraestrutura ciclável que permita que este modo de deslocação se constitua como uma real alternativa ao transporte individual motorizado. Para a sua efetivação, é fundamental selecionar, dimensionar e implementar pontos para o estacionamento das bicicletas públicas, devendo ser selecionado o modelo em função da procura, do espaço disponível, da paisagem urbana e do impacto visual (mínimo)

sobre o ambiente urbano. Nesta matéria, e no desígnio de promover a redução de custos associados à sua materialização, começam a ser implementados sistemas que recorrem a docas virtuais, prescindindo dos elementos físicos no espaço público associados a sistemas tradicionais que, para além de dispendiosos, provocam algum impacto visual.

De acordo com o *Institute for Transportation & Development*, para a eficiência de um sistema de bicicletas públicas deverão existir 10 a 30 bicicletas por cada 1.000 habitantes e, de modo ideal, uma estação a cada 300 metros – 10 a 16 estações por quilómetro quadrado. Não obstante o supradisposto, entende-se que, face ao contexto da cidade de Évora, o dimensionamento ideal deverá considerar um rácio de 15 bicicletas por 1.000 habitantes, podendo totalizar 630 bicicletas numa fase avançada de implementação.

A disponibilização das bicicletas públicas deverá ser realizada em pontos localizados com intervalos regulares e convenientes e, sempre que possível, com capacidade para gerar o seu uso durante todo o dia, nomeadamente em zonas de usos mistos que alimentem o sistema com utilizadores num período temporal alargado. Deste modo, o sistema de partilha de bicicletas públicas de Évora deverá contar com cerca de 130 pontos de disponibilização. Relativamente ao número de bicicletas disponibilizado por ponto, deverá ser ajustado consoante a procura, mas, em média, cada ponto poderá apresentar cerca de cinco bicicletas e ainda cinco lugares livres, de forma a existir sempre capacidade de estacionamento.

A implementação do sistema de partilha de bicicletas públicas deverá considerar a definição de um sistema tecnológico para gestão, informação, pagamento e operação e a criação de um centro de controlo e atendimento aos utilizadores e, também, de manutenção e redistribuição das bicicletas.

Com o advento das tecnologias, têm proliferado e ganho expressão outras formas de deslocação que permitem substituir os automóveis por micro-mobilidades que emitem menos GEE, tais como os sistemas de trotinetes elétricas partilhadas. Na aplicação deste sistema de micro-mobilidade, podem surgir diversos constrangimentos quando não existe definição de locais de estacionamento e circulação, como os acidentes com peões nos passeios, acidentes com os utilizadores quando os mesmos não utilizam capacete, a ocupação indevida do espaço público e a escassez de fiscalização e regulação. Desta forma, o município de Évora deverá prever a formalização de espaços de circulação e estacionamento para o sistema de trotinetes partilhadas, da responsabilidade de operadores privados, e a sua regulamentação municipal.

Estas medidas são ainda complementadas por um conjunto de ações que têm como objetivo aumentar a atratividade de quem se desloca com recurso à bicicleta, como a promoção de

áreas amigáveis à mobilidade ciclável, o aumento da segurança rodoviária, a implementação de sinalética direcional e de informação vocacionada, a disponibilização de infraestruturas de apoio, a introdução de elementos biofísicos e naturalizados ou a concessão de incentivos aos utilizadores da bicicleta.

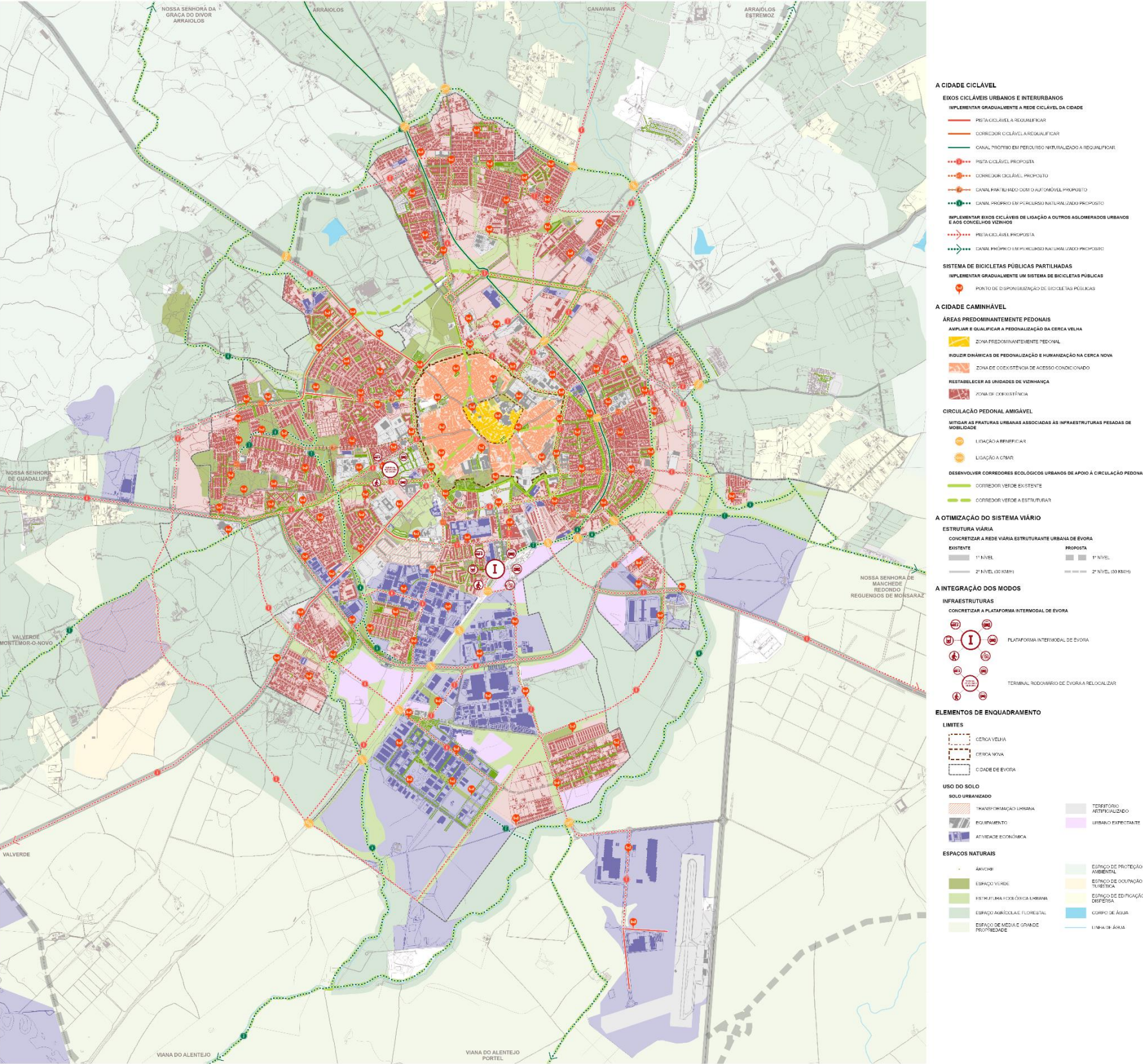


Figura 14. A cidade ciclável

4.5. A PROMOÇÃO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS E A INTEGRAÇÃO DOS MODOS

O atual paradigma de mobilidade sustentável tem induzido o surgimento de novos conceitos e linhas estratégicas como forma de resposta às crescentes e exigentes necessidades dos diferentes utilizadores dos sistemas de transporte. Nesta dinâmica de planeamento urbano, releva-se a importância estratégica da intermodalidade no processo de “fazer cidade”, na medida em que todo o sistema de mobilidade e transportes deve ser entendido numa lógica de complementaridade, ao invés de uma perspetiva concorrencial e setorial, tendencialmente favorável ao automóvel na cadeia de mobilidade.

Nesta matéria, as redes de transportes públicos consubstanciam-se enquanto elemento fundamental do sistema de mobilidade urbana, assumindo um papel essencial na melhoria da eficiência energética e na sustentabilidade dos territórios. Com efeito, e numa perspetiva mais operacional, o transporte coletivo assume-se, inequivocamente, como a alternativa por excelência ao uso do transporte individual, relevando-se, de igual modo, o seu potencial intrínseco na articulação com as várias opções modais existentes, com particular enfoque para a mobilidade suave.

Assim, entende-se que a estratégia a definir e a materializar pelo município de Évora deverá incidir na promoção de uma oferta territorialmente equitativa e universalmente acessível de serviços de transporte coletivo rodoviário e ferroviário, tendo em vista a potenciação das relações intra e interconcelhias.

Complementarmente, aponta-se a inevitabilidade da promoção da integração multimodal entre os diversos serviços existentes, seja sob o ponto de vista físico e infraestrutural, seja ao nível dos sistemas de bilhética, pelo que deverão ser adotadas soluções de complementaridade entre os diversos modos presentes nas cadeias de deslocação dos utilizadores.

Neste particular, é indissociável a referência à desarticulação funcional dos transportes coletivos a operar atualmente na cidade de Évora, encontrando-se as principais interfaces dos transportes coletivos rodoviário e ferroviário, respetivamente, a Estação Ferroviária de Évora e o Terminal Rodoviário, fisicamente desconexas.

Com efeito, e sendo a presente vicissitude agravada pela dissonância espacial entre as referidas infraestruturas, aponta-se a existência de inúmeras fragilidades, em matéria de acessibilidade e mobilidade para todos, ao longo do referido percurso, sendo premente a concertação de uma estratégia de intervenção tendente à miscigenação funcional e infraestrutural das duas centralidades supramencionadas.

Face ao exposto, a estratégia de intervenção preconizada em sede do presente Plano de Mobilidade contempla a materialização da Plataforma Intermodal de Évora, compreendendo a integração vertical de todos os modos de deslocação num único ponto da cidade.

Para o efeito, aponta-se a necessidade de viabilizar a transferência do Terminal Rodoviário para a área a sul do atual edifício da Estação Ferroviária, libertando a área da atual interface rodoviária para outras funções urbanas. A sua concretização não deverá, de todo, ser entendida como uma segunda infraestrutura complementar, mas sim como um espaço agregador de diversas valências, quer a nível físico, com a integração de valências multifuncionais, quer ao nível da oferta de serviços de transporte.

Não obstante a inequívoca relevância no que concerne ao transporte coletivo, a plataforma deverá também assegurar, de forma coordenada e eficiente, a intermodalidade entre o modo pedonal, ciclável, serviços de táxis e outras plataformas tecnológicas semelhantes, sem descurar o transporte individual através de uma rápida ligação aos parques de estacionamento, existentes e/ou a promover, na sua envolvente, promovendo o *Park&Ride* e a consequente utilização do transporte coletivo rodoviário e ferroviário. Neste sentido, a sua envolvente deverá ser priorizada, sendo capaz de proporcionar uma transferência eficaz para o modo pedonal, através de uma rede pedonal coerente, segura e confortável, integrando a Plataforma Intermodal de Évora no paradigma da “*Acessibilidade e Mobilidade para Todos*”, um tema de relevância crescente nas políticas municipais.

Da mesma forma, no que respeita à interligação com os restantes modos de deslocação, esta plataforma deverá conter um número adequado de cicloparques, potenciando a utilização do sistema *Bike&Ride* e de pontos de partilha de bicicleta (*bikesharing*).

Evidencia-se, também, a necessidade de implementação de adequada infraestrutura de apoio ao utilizador do transporte coletivo rodoviário, nomeadamente estruturas de apoio à espera e sistemas de informação em tempo real, potenciando a oferta de um serviço com melhor capacidade de resposta a uma população com maiores e mais complexas necessidades de mobilidade. Neste particular, releva-se a aposta na inclusão de plataformas tecnológicas que, além da compra automática de títulos de transporte, possibilitem o planeamento da viagem e sistemas integrados de informação ao utilizador, incluindo a implementação de outros pontos

informativos e de venda de títulos de transporte no concelho, quer na cidade, quer nos diferentes aglomerados urbanos, beneficiando a equidade no acesso ao sistema de transportes local.

Além disso, a Plataforma Intermodal de Évora deverá assumir, de igual modo, um papel determinante na organização urbana, nomeadamente no que concerne à sua integração na área envolvente, sendo fundamental a aposta na incorporação de outras valências urbanas, conferindo-lhe níveis de atratividade que extravasam a trivial oferta do serviço de transporte. Com efeito, a futura interface não deverá ser entendida, somente, como uma mera rótula do sistema de mobilidade, valorizando-se, também, a sua função enquanto lugar social, com concentração de infraestruturas e de equipamentos de vertente comercial, cultural ou lazer, e inclusive de emprego, que, pela sua capacidade de atração, deverá potenciar uma nova centralidade urbana e um espaço público de excelência.

Efetivamente, a integração urbana e funcional da Interface que se pretende constituir deverá ter por base os princípios orientadores do conceito *Transit Oriented Development* (TOD), assente no desígnio da integração do planeamento dos transportes com o uso e ocupação do solo urbano, promovendo a humanização do espaço envolvente. Por conseguinte, a concretização da presente proposta deverá compreender, também, a disponibilização de espaços de continuidade, relacionados, quer com a interface quer com o meio urbano onde a mesma se insere, apontando-se, com particular premência, a necessidade de requalificar, urbanisticamente, o troço compreendido entre o Rossio e a Rua da Estação, reforçando as acessibilidades entre a futura Plataforma Intermodal e o núcleo da cidade.

No que concerne à rede de transportes coletivos rodoviários, a presente estratégia de intervenção compreende a revisitação do modelo de operação do serviço urbano preconizado para o próximo quinquénio, promovendo a disponibilização de serviços regulares de transporte nos aglomerados de Evaristo e Garraia, atualmente desprovidos de oferta formal.

Não obstante alterações que se possam, desde já, propor, importará preparar devidamente o futuro após o contrato atualmente em vigor. Nesse sentido, deverá ser previsto um estudo sobre a rede de transportes, que possibilite conhecer a operação com profundidade, não somente nos seus traçados e pontos de paragem, mas também na distribuição da procura efetiva e potencial, apuramento dos custos operacionais, da disponibilização de informação, entre outros.

Assim, como elementos base de suporte prévios ao estudo, sugere-se, desde já, a necessidade de realização de inquéritos Origem-Destino, que possibilitem comparar as linhas de desejo da população com a rede em operação, de inquéritos junto dos principais

empregadores no sentido de aferir a viabilidade/possibilidade de efetuar ajustamentos físicos e horários à rede para adequação ao funcionamento das atividades económicas, promover análises aos dados de reporte que serão facultados pelo operador dos transportes urbanos, bem com um outro vasto conjunto de tarefas.

No que concerne à rede citada, entende-se que os trajetos associados à Linha 31 da rede urbana poderão ser reestruturados no sentido de abranger, especialmente, o aglomerado de Evaristo, incrementando a sua utilização potencial e os níveis de acessibilidade da população residente local, seja na ligação à cidade, seja nas ligações supramunicipais. Para efeito, sugere-se a extensão dos trajetos pelo CM1149 e pela Estradas dos Aliados, retomando o seu percurso regular no Bairro de Santo António.

De igual modo, e tendo em vista a expansão dos serviços regulares de transporte ao aglomerado da Garraia, aponta-se a necessidade de reajustar os percursos da Linha 23 da rede urbana. Para efeitos de materialização, preconiza-se a expansão dos atuais percursos pelo CM1090, voltando a convergir o trajeto na EN18.

Além disso, e tendo por base o reforço das acessibilidades no Centro Histórico de Évora, local de residência de uma franja populacional tendencialmente mais envelhecida, preconiza-se a formalização de um serviço de transporte coletivo do tipo “*linha azul*”, num racional lógico complementar à oferta atualmente com a mesma designação. Com efeito, e não obstante o custo de investimento associado, esta tipologia de serviço de transporte poderá acarretar impactos amplamente positivos no sistema de mobilidade local, atendendo ao facto de o mesmo contemplar uma elevada frequência horária, incrementando a atratividade potencial para o seu público-alvo, incluindo a componente turística.

Para efeitos de materialização da presente proposta, sugere-se a definição de um circuito circular, 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.

No que concerne ao modelo operacional, o sistema proposto consiste na implementação de um serviço de táxi coletivo com itinerário fixo, sem paragens pré-definidas para entrada e saída de utilizadores, embora se assuma a eventualidade de se realizarem pequenos desvios de acordo com as necessidades existentes. Para uma perceção mais intuitiva do alcance espacial do serviço, os percursos deverão apresentar elementos visuais que identifiquem a sua espacialização, sugerindo-se a adoção de marcações horizontais nos eixos viários abrangidos.

Atendendo ao facto de os percursos contemplarem as áreas predominantemente pedonais preconizadas, as velocidades de circulação a adotar deverão ser condizentes com o seu propósito funcional, tendo em vista a eficiente integração do veículo no espaço público. Neste particular, e atendendo às características físicas do Centro Histórico de Évora, recomenda-se que o material circulante seja, à semelhança de outras realidades nacionais e europeias similares, de reduzida dimensão e, preferencialmente, elétrico, em concordância com as boas práticas do Município de Évora nesta temática.

Além disso, e atendendo ao facto de o serviço proposto ser especialmente vocacionado para os residentes locais, nomeadamente idosos e pessoas com mobilidade reduzida, as plataformas e veículos deverão enquadrar-se no paradigma da acessibilidade e mobilidade para todos, com o intuito de promover a eficiência e a inclusividade do sistema de mobilidade preconizado.

De igual modo, e em consonância com o trabalho já desenvolvido pela Comunidade Intermunicipal do Alentejo Central³, aponta-se a relevância estratégica associada à formalização de serviços de transporte flexível, particularmente evidentes nas áreas concelhias deficitárias em matéria de serviços regulares de transporte coletivo rodoviário.

Efetivamente, os extremos sul e nascente do concelho, com particular incidência nos lugares de Bairro da Caeira, Cabeço do Guarda, Caldeireiro, Courelas das Mascarenhas, Courelas do Perdiganito, Espinheiro, Foros das Pombas, Freguises, Herdade da Avessada e Vale de Moura, que, em virtude da sua reduzida densidade populacional e subsequente procura associada, poderá não viabilizar, economicamente, a afetação de serviços regulares de transporte, sendo imprescindível a adoção de soluções que respondam, eficientemente, às necessidades e bolsas de procura locais. Nesse sentido, e atendendo à natural diminuição na oferta de serviços de transporte público, comparativamente com espaços concelhios mais centrais, a aposta deverá incidir na valorização de um serviço de transporte flexível que se adapte às necessidades de mobilidade dos utilizadores nos acessos aos serviços de saúde, educação ou cultura.

Para o efeito, entende-se que a sua operacionalização deverá, preferencialmente, estruturar-se numa parceria estratégica entre a autarquia e outras entidades, como são os casos das operadoras de transporte, empresas de táxis ou empresas de aluguer de veículos

³ Tal como preconizado em sede de Plano de Ação para a Mobilidade Urbana Sustentável do Alentejo Central – Linha de Orientação 2.5. “*Inserção de Transportes Flexíveis*”.

automóveis, alavancando sinergias positivas entre o conhecimento das necessidades locais e o *know-how* na prestação de serviços de transporte.

O futuro modelo operacional poderá compreender, entre outras soluções, a afetação dos serviços regulares à operação do serviço flexível, consubstanciando-se em ligeiras alterações aos percursos tipificados para satisfação das necessidades, associadas às reservas existentes. Caso este último não seja possível, o serviço flexível poderá ser garantido por veículos do município, sendo este processo, independentemente da solução a adotar, suportado numa plataforma tecnológica única, sob gestão da Comunidade Intermunicipal do Alentejo Central, com posterior transferência de competências para uma central de reservas em cada um dos seus municípios integrantes.

No plano atual, complementarmente à efetivação da Estação Ferroviária de Évora enquanto interface multimodal de transportes, para a promoção dos transportes públicos surge como essencial a construção da nova linha ferroviária Évora/Évora Norte – Elvas/Caia.

Esta infraestrutura vem colmatar uma clara insuficiência nas ligações ferroviárias a norte/nascente, prevendo-se que a sua implementação aumente, consideravelmente, a acessibilidade ferroviária através da minimização da necessidade de transbordos entre serviços, obtendo-se, como consequência, a redução dos tempos de viagem.

Com efeito, este eixo ferroviário será fundamental na articulação transfronteiriça com Badajoz e, entre Évora e Portalegre que apresentam tempos de ligação superiores a cinco horas, precisamente devido à obrigatoriedade de transbordo na Gare do Oriente (Lisboa) e no Entroncamento.

A nova linha ferroviária Évora/Évora Norte – Elvas/Caia, integrará o Corredor Internacional Sul do Plano de Investimentos em Infraestruturas 2020 e será inserida na rede transeuropeia de transportes (RTE-E) relativa ao corredor Sines/Setúbal/Caia. De acordo com as suas especificidades a aposta no incremento das condições infraestruturais garantirá o reforço das conectividades ferroviárias dos portos, zonas industriais e áreas urbanas localizadas no sul do país, destacando-se, neste ponto particular, a potenciação dos *hinterlands* portuários de Sines, Setúbal e Lisboa, bem como as ligações a Espanha e restante território europeu.

No que ao concelho de Évora diz respeito, a linha Évora/Évora Norte – Elvas/Caia será responsável pela potenciação do desenvolvimento sustentável do sistema de transportes, tanto no âmbito do transporte de passageiros, como de mercadorias. Facultará, ainda, a promoção de um maior equilíbrio modal e a integração económica e social do território eborense e do seu capital humano.

Nos cinco quilómetros iniciais do novo traçado, que se desenvolvem na envolvente imediata ao perímetro nascente da cidade de Évora, pretende-se edificar nova infraestrutura, com o intuito de aproveitar um canal desprovido de ocupação urbana adjacente. Os quilómetros subsequentes são coincidentes com o corredor da linha de Évora, atualmente desativado, sendo a restante infraestrutura a edificar correspondente a novos troços Évora Norte-Freixo, Freixo-Alandroal e Alandroal-Elvas.

Este último troço contará com uma nova interface ferroviária, a estação Évora Norte. Ainda que possua funções distintas da Estação Ferroviária de Évora, dever-se-á assegurar, sempre que possível, a relação funcional entre ambas.

O novo troço da linha ferroviária de Évora, constituído pelos troços anteriormente referidos, contempla uma extensão total de cerca de 100 quilómetros, 80 dos quais de construção nova, sendo desenvolvida em via única eletrificada, destinada ao tráfego misto e infraestruturalmente preparada para receber a bitola europeia.

Há que considerar a importância desta infraestrutura ferroviária na conexão deste serviço à rede ferroviária de alta velocidade, na medida em que permite a integração do sul de Portugal ao espaço ibérico e europeu.

A interconexão destas modalidades de mobilidade ferroviária será sinónimo da qualificação da mobilidade e desenvolvimento regional, impulsionando este corredor ibérico como eixo competitivo, eixo de qualificação ambiental e de desenvolvimento económico e tecnológico.

Por fim, considerando o potencial logístico que a implementação territorial da linha de Évora dispõe, face àquela que é a sua proximidade imediata às mais importantes áreas de atividades económicas da periferia da cidade de Évora, propõe-se a materialização de um terminal rodoferroviário. Esta infraestrutura permitirá aumentar a eficiência do sistema de mobilidade diretamente relacionado com as áreas de atividades económicas locais, e, de igual forma, alavancar o capital logístico instalado.

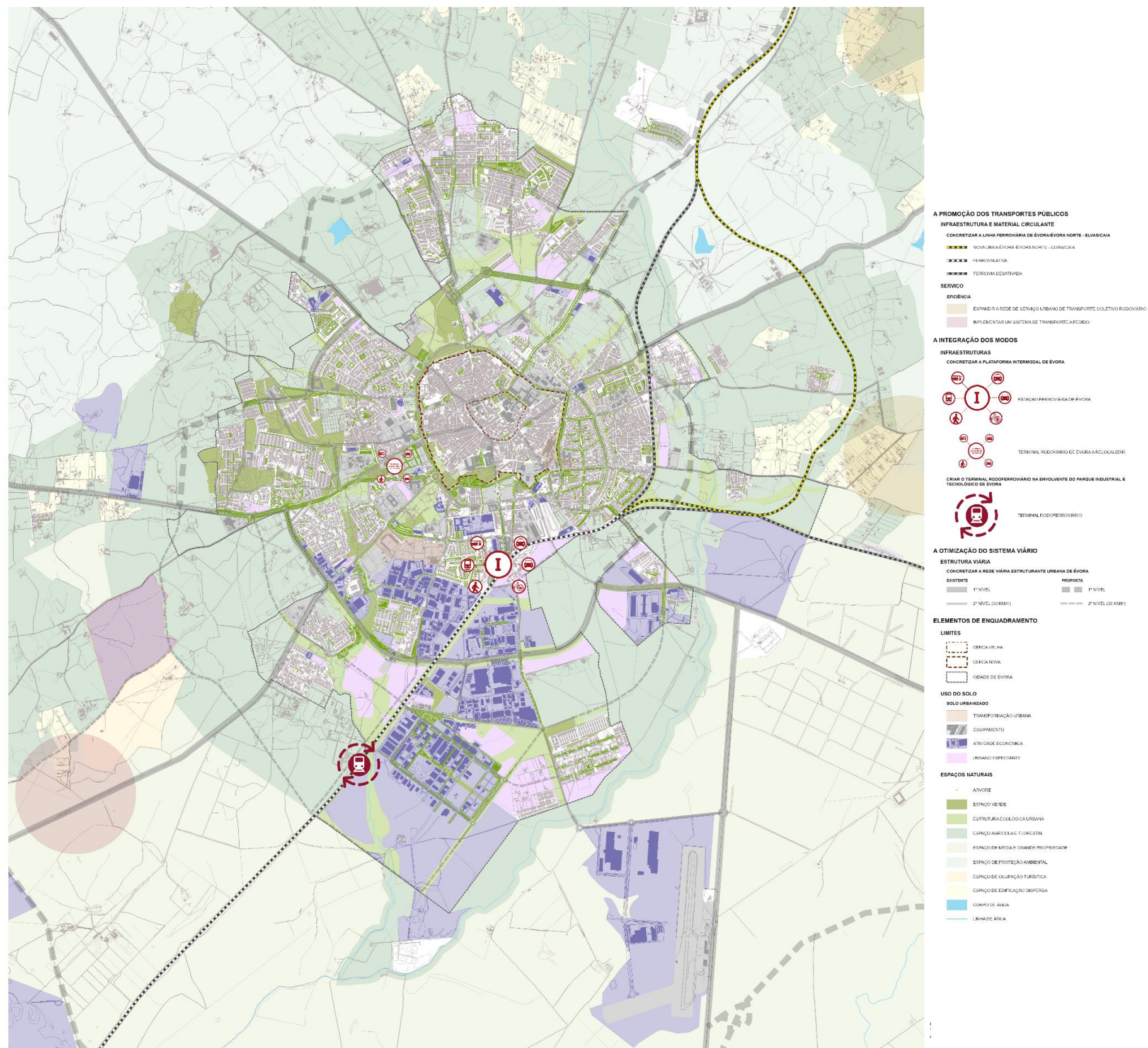


Figura 15. A promoção dos transportes públicos e a integração dos modos

4.6. A OTIMIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO

A reestruturação das acessibilidades rodoviárias assume-se como um dos pilares centrais no planeamento estratégico urbano, na medida em que a infraestrutura viária eleva-se, efetivamente, como a matriz de mobilidade por excelência. No entanto, o facto de as políticas de mobilidade, implementadas ao longo das últimas décadas, circunscreverem-se a intervenções e investimentos para benefício, quase em exclusivo, do transporte individual motorizado, acarretou inúmeras vicissitudes prejudiciais à promoção do ambiente urbano, cuja resolução é atualmente encarada como prioritária na agenda das cidades e vilas portuguesas.

Efetivamente, o modelo de expansão urbana que caracteriza a esmagadora maioria das urbes nacionais, e na qual Évora não é exceção, indicia uma apropriação territorial das áreas periféricas, consolidando novos aglomerados e centralidades com capacidade de atração e geração de viagens. Com efeito, o aumento das distâncias necessárias para satisfação das diversas necessidades, aliado ao aumento da frequência e densidade das mesmas, induziu ao aumento generalizado da utilização do automóvel.

Contudo, a sua massificação e proliferação desregrada pelo espaço público revelou-se nefasta para as tradicionais dinâmicas urbanas, sendo diretamente responsável pela fragmentação espacial, com a construção de novas vias como forma de resposta à crescente procura, pela saturação da capacidade viária e pelo aumento das emissões de gases poluentes, com óbvia e inequívoca influência no declínio dos espaços urbanos, antagónico com os desígnios da sustentabilidade dos territórios.

Nessa medida, urge a necessidade de reinventar o paradigma do pensamento urbano, abrindo-se uma nova janela de oportunidade para uma efetiva integração intermodal na cidade de Évora e na qual se preconiza uma abordagem diferenciada.

O diagnóstico desenvolvido na fase precedente do presente PMUSÉ espelha a existência das problemáticas tipificadas da massificação do uso do transporte individual motorizado. De facto, o atual modelo viário influencia negativamente o sistema de mobilidade urbano, no qual se evidencia a ausência de uma hierarquia viária formal nos instrumentos municipais de gestão territorial, traduzindo-se numa rede de acessos que consente os fluxos de atravessamento pelo interior dos aglomerados, com particular incidência no eixo circular à muralha, e é conivente com a monopolização do automóvel na paisagem urbana.

Esta situação é particularmente gravosa, sobretudo quando relacionados com os registos de sinistralidade rodoviária aferidos nas vias integrantes do perímetro urbano, onde os atuais perfis viários comportam problemas de urgente resolução, uma vez que influem negativamente na segurança dos diferentes utilizadores do espaço canal.

Nesse sentido, o conjunto de ações elencadas no presente capítulo, tendo em vista a otimização do sistema viário da cidade de Évora, assentam na promoção da racionalização do uso do transporte individual motorizado e no fomento do reequilíbrio da repartição modal, em benefício das alternativas de mobilidade mais sustentáveis.

Na persecução desse desígnio, aponta-se a necessidade de empreender o aumento da coerência estrutural da rede rodoviária e o encaminhamento dos fluxos de tráfego, inclusive os fluxos inerentes à logística urbana, para as vias mais adequadas a esse efeito, salvaguardando os aglomerados urbanos da presença intrusiva de viaturas.

Para o efeito, salienta-se a importância da concretização do conjunto de vias previstas, integradas nos Instrumentos de Gestão Territorial municipais, sendo estas nevrálgicas na concretização do novo modelo hierárquico das acessibilidades rodoviárias concelhias. Efetivamente, assume-se que a materialização das variantes e circulares propostas, com particular pertinência para a conclusão da Circular de Évora, contribuirá, decisivamente, para a redução do tráfego rodoviário no núcleo consolidado da cidade, com especial enfoque nos fluxos de atravessamento existentes, tendo em vista a proteção e valorização dos espaços centrais urbanos, na procura pela promoção do ambiente urbano.

De igual modo, importa atentar para a existência de um conjunto de “*missing links*”, afetos à matriz viária de acesso local, que condicionam a leitura urbanística territorial, particularmente relevante para efeitos de fecho de malha urbana. Esta problemática é especialmente visível nas áreas de expansão urbana mais recentes, limítrofes ao núcleo urbano consolidado da cidade de Évora, verificando-se um conjunto de descontinuidades viárias, espacialmente dispersas e funcionalmente enquadradas em *cul-de-sac* informais, que urge retificar.

Não obstante o robusto conjunto de propostas a concretizar, importa referir que as mesmas, mais do que incrementar os níveis de acessibilidade para o transporte individual motorizado, deverão estruturar-se na valorização urbana e ambiental da cidade de Évora. Com efeito, assume-se que a diminuição dos fluxos na rede viária local acarretará inestimáveis mais-valias no modelo de mobilidade urbana, potenciando o aumento da predisposição para a realização das deslocações quotidianas em modos de deslocação alternativos aos modos rodoviários, com especial enfoque nas redes de transporte coletivo e na mobilidade suave.

Com a concretização deste conjunto de novas conexões, importa ressaltar que deverá ocorrer, em paralelo, a requalificação dos antigos eixos viários que se coadunem às novas funções que se preconizam e que, embora já existentes, não apresentam as condições ideais de segurança e apazibilização para os cidadãos.

Neste particular, além do já referenciado eixo circular à muralha, aponta-se a necessidade de promover a requalificação urbanística dos troços em meio urbano das antigas EN380 e EN18, bem como das atuais Estradas Nacionais (EN18 e EN114) e Regionais (ER114-4) que confluem no perímetro urbano eborense. Além da regulação do estacionamento abusivo, a aposta a verter deverá incidir na criação de bolsas para paragens de transporte coletivo e uma melhoria da qualidade do espaço público, nomeadamente ao nível dos passeios.

Nessa lógica de planeamento, eleva-se a relevância da readequação das hierarquias rodoviárias na gestão de circulação, através de um *"downsizing"* funcional nas vias bairros/quarteirões da cidade de Évora, tendo em perspetiva a alteração das prioridades de circulação, designadamente nas vias locais com elevados volumes de tráfego. Esta medida é particularmente relevante nos principais corredores de acesso à cidade, respeitantes aos eixos viários previamente mencionados, que apresentam, atualmente, cargas rodoviárias desajustadas à escala urbana e humana.

Neste contexto, reforça-se a necessidade de empreender a coerência estrutural da rede, seja através da reafetação dos principais fluxos de tráfego às vias adequadas para o efeito, seja pela requalificação do espaço público centrada nos modos suaves de deslocação e no transporte coletivo.

O objetivo a concretizar passa, efetivamente, pela realocação do tráfego de atravessamento, quer intraurbano quer supraurbano, às vias exteriores do perímetro da malha urbana, nomeadamente a Circular de Évora, nas quais convergirão os principais eixos de entrada no território concelhio, mitigando os fluxos rodoviários no interior dos principais aglomerados habitacionais. Simultaneamente, salvaguarda-se um conjunto estratégico de eixos viários estruturantes, sendo estes fundamentais na redistribuição dos fluxos locais e na sua articulação com a rede hierarquicamente superior, garantindo a necessária e indispensável capacidade de escoamento viário, sem prejuízo para as dinâmicas urbanas locais.

Com efeito, a definição de uma rede viária estruturante deverá formalizar um conjunto estratégico de eixos de mobilidade por excelência da cidade de Évora, sendo esta definição assente nas principais artérias e conectividades viárias. Estes eixos viários deverão concentrar todos os modos de deslocação, incluindo a rede de transporte coletivo rodoviário, sendo

fundamentais na ligação e distribuição dos fluxos provenientes das vias hierarquicamente superiores.

Sendo a mobilidade motorizada uma componente importante nas dinâmicas urbanas, o objetivo da definição da rede viária estruturante pressupõe, não somente a coloquial e tradicional priorização ou beneficiação do automóvel, mas a sua efetiva integração no sistema de mobilidade global da cidade de Évora.

Efetivamente, entendendo a importância do automóvel e as suas mais-valias inerentes à competitividade modal, o objetivo subjacente à proposta presentemente elencada visa estabelecer um conjunto de artérias no território concelhio onde as potencialidades do automóvel sejam maximizadas, sem comprometer o desígnio da mobilidade sustentável e da qualidade do ambiente urbano.

Uma vez que as velocidades de circulação entre modos são forçosamente heterogéneas, nas vias integrantes da rede proposta deverão ser acauteladas um conjunto de medidas especiais de proteção aos modos mais vulneráveis, com especial relevo para o pedonal e o ciclável. Neste particular, considera-se absolutamente imperioso a implementação de medidas de acalmia de tráfego e de segregação dos diferentes espaços canal, diminuindo as possíveis fricções inerentes ao conflito intermodal, resultantes da convivência entre os diferentes modos no espaço público.

Nessa medida, a proposta presentemente exposta contempla a formalização de um modelo de velocidades máximas de circulação assente em “anéis viários”, com limites gradualmente crescentes à medida que a distância ao Centro de Histórico de Évora aumenta. Para o efeito, a velocidade de circulação em toda a circunstância urbana intramuros, onde se preconiza várias zonas de coexistência, deverá balizar-se num máximo de 20km/h, com exceção para os eixos disponíveis à circulação geral, cujo limite de velocidade fixar-se-á nos 30km/h máximos.

Mantendo-se o limite máximo dos 20km/h na totalidade dos eixos a integrar as zonas de coexistência aventadas, a restante malha viária interna ao fecho da Circular de Évora deverá consubstanciar-se sob o conceito de “eixo 30”, estabilizando os limites de velocidade de circulação nos 30km/h. Por sua vez, a restante rede externa à circular de Évora, com exceção das já referenciadas zonas de coexistência, deverá reger-se pelo disposto normativo do Código da Estrada.

Tendo em consideração a previamente referida estratégia holística de planeamento urbano, a presente proposta de organização viária surge no desígnio de empreender uma

reestruturação dos espaços contíguos às vias a incluir na rede estruturante, valorizando-os não somente como espaços de passagem, mas fundamentalmente como zonas socialmente dinâmicas. Por outro lado, pretende-se que estes eixos viários contribuam para a proteção e valorização dos zonamentos de beneficiação da mobilidade suave, canalizando o tráfego rodoviário para os eixos estruturantes e reduzindo o peso dos fluxos rodoviários no interior dos quarteirões, áreas onde se preconiza a formalização de zona de residência ou de coexistência, de acordo com as diretrizes do Decreto Regulamentar n.º 6/2019⁴.

De facto, o plano de ação exposto eleva-se enquanto estratégia central nas políticas de gestão da mobilidade urbana, mitigando o impacto negativo do tráfego de atravessamento, nomeadamente dos fluxos associados às dinâmicas logísticas, totalmente desarticulado com as dinâmicas inerentes à vivência urbana local, valorizando a função de “*rua*” em eixos viários que apresentam, hoje, a função de “*estrada*”.

O objetivo a concretizar assenta, fundamentalmente, na potenciação e salvaguarda da humanização territorial dos bairros/quarteirões da cidade de Évora, em benefício da utilização de alternativas modais mais sustentáveis, valorizando o contributo da requalificação urbana centrada na pessoa em detrimento do automóvel.

Assim, propõe-se uma nova hierarquia viária, considerando a materialização do conjunto de vias propostas, no desígnio de uma rede viária estruturada e funcional, imputando funções distintas de acordo com a relevância estratégica de cada eixo viário no modelo de acessibilidades rodoviárias pretendido. A proposta de hierarquização contempla a estruturação de cinco níveis hierárquicos, a saber:

- **Via Coletora:** assegura as principais ligações de atravessamento do território concelhio, periféricas ao perímetro urbano, integrando os corredores viários de ligação à rede nacional fundamental e complementar;
- **Via Distribuidora Principal:** compreende a distribuição dos maiores fluxos de tráfego em contexto urbano, bem como as ligações periféricas aos aglomerados e concelhos limítrofes, articulando as relações viárias de estruturação territorial;
- **Via Distribuidora Secundária:** propicia a distribuição de proximidade e os fluxos provenientes dos diferentes setores urbanos, canalizando-os para as vias de nível hierarquicamente superior;

⁴ Publicado em Diário da República, n.º 203/2019, Série I de 2019-10-22.

- **Via Distribuidora Local:** estrutura a distribuição dos fluxos rodoviários à escala do bairro, suportando as dinâmicas de acesso local, sendo composta por vias com alguma capacidade de escoamento rodoviário, embora os modos suaves assumam protagonismo no espaço-canal;
- **Via de Acesso Local:** articula o acesso rodoviário ao edificado de proximidade, devendo assumir um desenho urbano e condições privilegiadas de proteção e incentivo à utilização dos modos suaves.

Não obstante a hierarquização definida em sede de regulamento do Plano Diretor Municipal (Câmara Municipal de Évora, 2013)⁵, entende-se que a formalização de duas novas categorias intermédias, correspondentes à via coletora e à via distribuidora principal, que suportarão o tráfego proveniente e direcionado para as vias regionais e aglomerados periféricos adjacentes, assume especial relevância na estruturação do modelo viário preconizado.

A sua definição é particularmente pertinente enquanto estratégia de beneficiação territorial dos espaços urbanos centrais, com especial enfoque para o Centro Histórico de Évora e o seu território contíguo. Complementarmente, entende-se que a hierarquização viária deverá incorporar uma interpretação mais intuitiva, imputando funções distintas e específicas às diferentes vias, de acordo com a estrutura funcional desempenhada nas deslocações intra e interurbanas.

Neste particular, importa relevar que a proposta presentemente exposta estrutura-se em função do papel dos eixos viários no sistema local de acessibilidades e do modelo de conectividades estratégicas, pelo que vias com o mesmo nível hierárquico poderão apresentar características e perfis transversais diferenciados, em função do contexto urbanístico onde se inserem.

Nesse sentido, a implementação da nova hierarquia deverá ocorrer, em simultâneo, com a requalificação dos eixos de via existentes a integrar na matriz viária aventada, promovendo a sua readequação às características da malha urbana adjacente, nomeadamente a necessidade de incorporar medidas de acalmia de tráfego, não obstante o seu propósito funcional. Nesta matéria, importa referenciar a importância estratégica da concretização da previamente elencada rede viária estruturante concelhia, bem como a necessidade de

⁵ Alteração ao Plano Diretor Municipal, publicado em Diário da República, 2.ª série — N.º 30 — 12 de fevereiro de 2013 - Aviso n.º 2174/2013

compatibilizar funcionalmente os eixos centrais com a malha urbana local, promovendo a sua humanização.

Por fim, entendendo a importância do automóvel e as suas mais-valias inerentes à competitividade modal, preconiza-se a dotação de capacidades viárias que suportem o volume de tráfego existente, assegurando um bom desempenho operacional. Neste particular, as intervenções deverão, também, direccionar-se para a valorização da transição viária entre os diferentes níveis hierárquicos, no sentido de conferir maior legibilidade ao modelo viário pretendido e promover a coerência da sua estruturação, apontando-se a necessidade de empreender um processo de retificação em algumas das intersecções existentes, apontando-se, como exemplo paradigmático, a reformulação da dupla intersecção giratória na Estrada Penedo do Ouro.

Como resultado, pretendem-se criar condições que proporcionem uma maior humanização e fruição do espaço público, como parte integrante de uma estratégia integrada de valorização territorial da cidade de Évora.

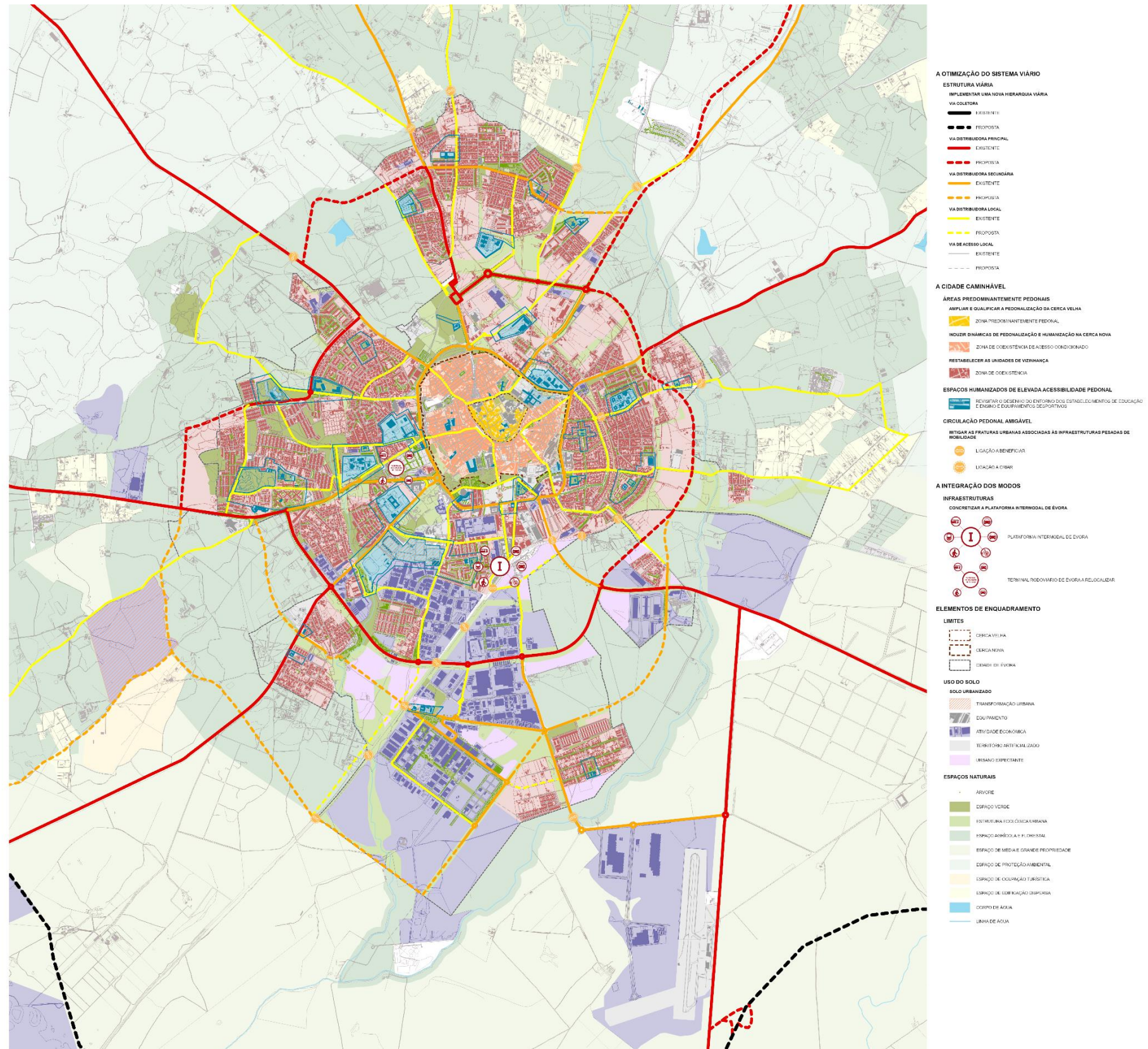


Figura 16. A otimização do sistema viário

4.7. A GESTÃO DO ESTACIONAMENTO E A LOGÍSTICA URBANA

O estacionamento é reconhecido, nos dias de hoje, como uma das principais componentes de qualquer política de gestão da mobilidade urbana, sendo que a sua correta organização poderá contribuir para regular e racionalizar a utilização do automóvel privado.

O automóvel apresenta-se como o principal modo de deslocação da população residente em Évora, o que, por sua vez, condiciona a circulação no espaço público e, por inerência, exerce pressão pela procura de estacionamento. Neste sentido, torna-se essencial que as políticas de estacionamento incentivem uma menor utilização do veículo automóvel e criem condições mais favoráveis para uma repartição modal mais equilibrada, com especial destaque para a utilização dos transportes públicos e modos suaves.

A definição de tarifas de estacionamento, assim como a sua limitação temporária, contribuem para uma redução efetiva do número de viaturas que estacionam por longos períodos temporais e, conseqüentemente, induzem um aumento da rotação dos veículos, o que permite que as áreas de elevada atração de deslocações disponham de uma oferta constante de lugares. Assim, a política de estacionamento da cidade deverá promover o aumento da rotatividade em áreas de forte procura, com a definição de estacionamento tarifado na via pública, de forma a transferir o mesmo para os parques.

Como tal, e tendo em conta o sistema de mobilidade para o Centro Histórico, propõe-se que nas zonas de coexistência de acesso condicionado (ZCAC) sejam estabelecidas zonas de oferta exclusiva a residentes e comerciantes com estabelecimento (a política de estacionamento dentro destes locais deverá abranger outras tipologias de utilizadores, como sejam as entidades residentes ou os cuidadores), sendo passível o estacionamento no setor onde se localiza o lote. Como atualmente acontece, nos três eixos de circulação viária sem restrições, o estacionamento deverá manter-se tarifado, mas a taxa horária deverá ser a mais elevada aquando da definição das tarifas.

Com a preservação do acesso aos parques de estacionamento do interior da Cerca Nova – o parque subterrâneo Praça Joaquim António de Aguiar e o parque à superfície da Horta de São Domingos –, a tarifa destes parques deverá igualmente apresentar-se das mais elevadas,

sendo necessário que seja superior aos parques existentes no exterior para dissuadir o estacionamento no Centro Histórico.

Na cidade extramuros, deverá igualmente existir diferenciação tarifária, sendo definido um anel de oferta tarifada no entorno do Centro Histórico, onde se concentram um grande número de polos geradores de deslocações e, onde, conseqüentemente, importa promover a rotatividade do estacionamento. É crível que com uma maior restrição ao estacionamento indiferenciado no interior do Centro Histórico, i.e. de visitantes, as periferias próximas sejam sobrecarregadas pelo que importa, também, proteger estes espaços.

No anel exterior, que corresponde a áreas predominantemente residenciais, a oferta deverá ser direcionada para os seus residentes, mas com limitação do número de automóveis por residência estacionados na via pública.

Paralelamente, de forma a tornar a política de estacionamento coerente e eficaz e redirecionando o espaço público para os modos sustentáveis de deslocação, revela-se essencial a promoção de parques de estacionamento com taxas mais reduzidas do que o estacionamento na via pública. Desta forma, a estratégia de estacionamento da cidade de Évora deverá assentar, igualmente, na promoção de estacionamento dissuasor, com a definição de parques dissuasores, um parque de apoio à interface e dois parques para pesados de passageiros.

No que aos parques de estacionamento existentes diz respeito, os mesmos deverão ser alvo de requalificação urbanística, incluindo a promoção de um desenho mais adequado, atendendo ao facto de grande parte não apresentar sinalização horizontal para demarcação e regulação da oferta. Considerando a distribuição espacial dos parques de estacionamento, a maioria localiza-se no entorno imediato da muralha, o que perturba o enquadramento paisagístico e arquitetónico da Cerca Nova. Assim, gradualmente e numa estreita relação com a promoção de uma rede de transportes públicos e de uma rede ciclável eficientes, é proposta a realocação da oferta para o anel dissuasor preconizado, sendo este exterior à Circular de Évora.

Tanto no Centro Histórico como no anel exterior, nas áreas destinadas a residentes propõe-se a promoção de bolsas de estacionamento para que, deste modo, a oferta necessária para os mesmos seja realocada aos espaços destinados a esse fim, libertando o espaço público para a equilibrada coexistência dos diversos modos de deslocação do sistema de mobilidade da cidade de Évora.

Complementarmente, de modo a mitigar a pressão exercida pela procura de estacionamento nas vias de trânsito, deverão ser introduzidas soluções inteligentes que permitam entender os padrões e o comportamento dos automobilistas, de modo que seja possível otimizar o fluxo de tráfego e reduzir o congestionamento, como é o caso do *Smart Parking*.

Com recurso a dispositivos tecnológicos, o sistema *Smart Parking*, através da instalação de sensores nos lugares previamente demarcados ou de câmaras inteligentes estrategicamente colocadas na envolvente, disponibiliza, em tempo real, informação acerca da ocupação das vagas de estacionamento. Neste sentido, nas três entradas da Cerca Nova destinadas ao tráfego automóvel e nas principais entradas da cidade, propõe-se a localização de um conjunto de painéis informativos dos lugares de estacionamento disponíveis na envolvente.

Estas ações devem ser acompanhadas do reforço de medidas de combate ao estacionamento ilegal, quer pela implementação de barreiras físicas como pelo controlo e fiscalização, e, também, pela revisão do Regulamento Geral das Zonas de Estacionamento de Duração Limitada⁶ e pela definição de critérios de dimensionamento da oferta de estacionamento em sede de Regulamento do Plano Diretor Municipal.

A mobilidade elétrica é uma realidade vigente no espaço urbano de Évora, tendo o município integrado o grupo inicial dos 25 municípios portugueses que participaram na implementação da rede nacional piloto de carregamento de veículos elétricos. Embora a mobilidade elétrica não se consubstancie, sob qualquer circunstância, como solução efetiva para a problemática associada à mobilidade urbana, uma vez que as necessidades de infraestrutura e ocupação de espaço na via pública de um veículo elétrico são equivalentes às de um veículo tradicional, a mesma assume-se como um dos principais veículos promotores de uma mobilidade sustentável.

Assim, é proposto o aumento do número de postos de carregamento elétrico da cidade de Évora, através da obrigatoriedade de instalação de pontos de carregamento para veículos elétricos nos licenciamentos de novas habitações ou novos empreendimentos e, também, da disponibilização de postos de carregamento elétrico nos parques de estacionamento dissuasores propostos. Neste particular, recomenda-se que os postos de carregamento disponibilizados em parques sejam de carregamento semi-rápido e na via pública sejam de carregamento rápido.

No que concerne à logística urbana, a sua gestão assume-se, indubitavelmente, como um dos grandes desafios de médio/longo prazo para a estratégia de mobilidade a efetivar na

⁶ Modelo *draft* de regulamento apresentado no Anexo II.

cidade de Évora, na medida em que esta, independentemente da escala de atuação, acarreta um impacto muito significativo nas dinâmicas locais. Neste particular, importa atentar para o enorme peso do aparelho industrial na ocupação do solo, particularmente a sul da cidade, obrigando a uma abordagem diferenciada e integrada, onde a mobilidade terá, forçosamente, um importante contributo.

Com efeito, e em matéria de planeamento territorial, relevam-se as inúmeras vicissitudes na integração da organização logística nas políticas de gestão urbanística, sendo este fator agravado pela crónica dificuldade em associar as empresas existentes no território ao processo de participação nas políticas de gestão territorial. Além disso, e em matéria regulamentar, evidencia-se a inexistência de regulamento municipal próprio que verse acerca das operações logísticas, sendo premente a readequação dos horários e do esquema de circulação afeto aos fluxos logísticos, mitigando o seu impacto na malha urbana local.

Na persecução desse desígnio, é necessário empreender o aumento da coerência estrutural da rede rodoviária e o encaminhamento dos fluxos de tráfego, inclusive os fluxos inerentes à logística urbana, para as vias mais adequadas a esse efeito, salvaguardando a cidade da presença intrusiva do tráfego rodoviário, tornando, assim, necessária a revisitação de um esquema de circulação de pesados. De igual modo, urge a valorização da gestão do estacionamento e das operações de logísticas nas dinâmicas de planeamento urbano, como instrumentos que viabilizem a reafecção do espaço público aos modos de transporte suaves e ao transporte coletivo.

Neste sentido, considerando o Centro Histórico, a área de maior concentração de atividade comercial da cidade de Évora, releva-se a necessidade de incrementar a micrologística de apoio às cargas/descargas, através da criação de infraestruturas locais para a movimentação e armazenamento de segunda linha dos próprios estabelecimentos comerciais. Adicionalmente, importa promover um sistema de micrologística de apoio ao comércio local, nomeadamente pela aposta em sistemas de distribuição de mercadorias/compras para o centro de micrologística a criar e para os espaços de estacionamento periféricos ao Centro Histórico, recorrendo a meios de transporte ambientalmente sustentáveis e adaptados às vicissitudes locais, oferecendo uma nova experiência de comércio aos diferentes utilizadores.

Considerando a realocação do Hospital do Espírito Santo de Évora para o exterior do perímetro urbano, o espaço atual poderá ser destinado parcialmente ao centro de micrologística, tendo em conta a área disponível e a sua localização na proximidade de uma das portas de acesso viário do Centro Histórico e de um eixo estruturante de ligação ao MARÉ – Centro Logístico do Alentejo.

Assim, a estratégia para a gestão da logística urbana da cidade de Évora deverá assentar na criação de um ponto de equilíbrio que, não cerceando as capacidades de abastecimento das atividades económicas, possibilite reduzir o impacto da distribuição de mercadorias no espaço público e promover a qualidade do ambiente urbano, proporcionando uma maior humanização e fruição do espaço público.

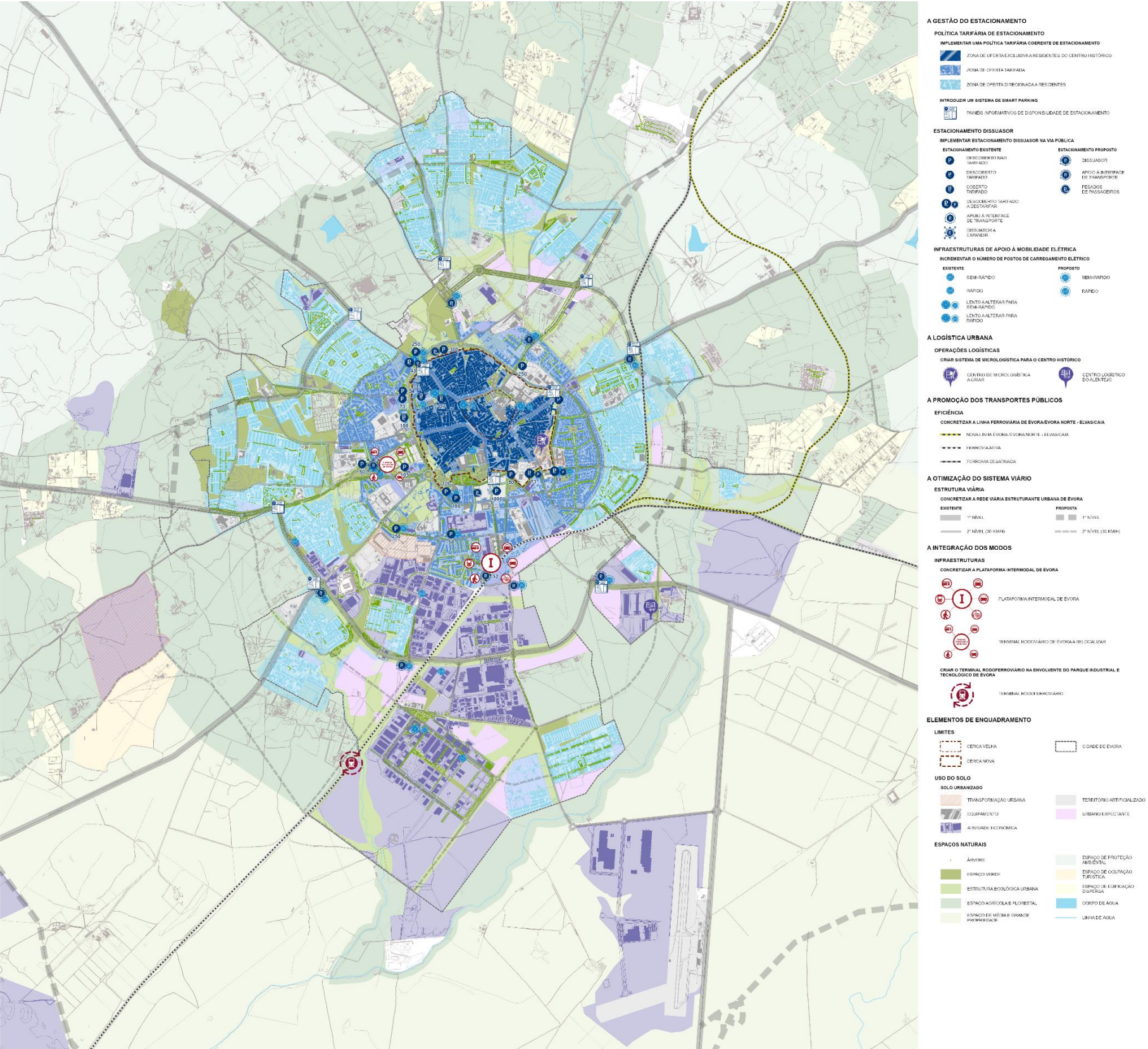


Figura 17. A gestão do estacionamento e a logística urbana

4.8. AS DINÂMICAS DO PLANEAMENTO DA MOBILIDADE

Uma vez que o território é uma das mais importantes plataformas da mobilidade, não se pode descurar a interligação de ambos, sendo essencial concretizar medidas que assegurem a integração da mobilidade com o uso do solo.

Entende-se que o urbanismo de proximidade constitui um aspeto central para a viabilização da mobilidade sustentável, sendo como tal, proposto que configure um dos focos dos instrumentos de gestão territorial existentes no município de Évora. Com efeito, a aposta numa maior densidade urbana e populacional, complementada com a efetivação de usos mistos, contribui amplamente para que as necessidades de deslocação dos residentes possam ser satisfeitas com recurso a deslocações de curta extensão, preferencialmente realizadas com recurso aos modos suaves.

Para inverter a quota modal automóvel dominante, propõe-se a elaboração e monitorização de planos que caminhem no sentido de privilegiar as deslocações pedonais, tal como o Plano de Promoção da Acessibilidade ou o plano para a identificação e efetivação de caminhos pedonais mínimos.

Elaborado em 2022, o Plano Local de Promoção de Acessibilidade R.A.M.P.A. – Évora abrangeu um conjunto de eixos na área onde se concentra o maior número de equipamentos e serviços, e ainda, onde ocorrem as maiores dinâmicas de fluxos comerciais e populacionais, o Centro Histórico, mas, também, as principais vias de acesso e saída do aglomerado. Neste sentido, futuramente, este plano deverá ser revisitado para a monitorização da implementação do seu programa de ação e para a expansão da área de análise a outras centralidades.

Por outro lado, propõe-se, igualmente, a concretização de planos que racionalizem a utilização do transporte motorizado e que mitiguem os impactos na segurança que essa opção de transporte acarreta. Face ao impacto que as grandes áreas de atividades económicas de Évora imprimem na mobilidade urbana, deverão ser desenvolvidos planos de mobilidade direcionados para os grandes polos geradores de viagens à escala da cidade com o intuito de racionalizar o elevado volume de fluxos gerados, que, na sua maioria, são efetuados com recurso ao transporte individual motorizado.

4.9. A INTRODUÇÃO DE NOVA CULTURA DE MOBILIDADE

As ações de sensibilização e formação em matéria de Acessibilidade, Mobilidade e Sustentabilidade, através de abordagens práticas e simples aos territórios e aos modos de transportes tem como objetivo, promover uma nova cultura de sustentabilidade, segurança, ordem, acessibilidade e mobilidade para todos, designadamente na atenção e reconhecimento por pessoas com mobilidade reduzida.

O desenvolvimento de consciência cívica para uma mobilidade sustentável, através do planeamento e desenvolvimento de ações de sensibilização e formação, poderá servir de “motor” para que paulatinamente todos os utilizadores utilizem nas suas deslocações, diferentes modos de deslocação privilegiando os mais eficientes, mais inclusivos e mais amigos do ambiente.

A introdução de nova cultura de mobilidade passa pelo desenvolvimento de diferentes ações que promovam uma viragem de rumo para um concelho mais eficiente, mais inclusivo e mais amigo, aliando residentes e visitantes, parceiros - municipais, intermunicipais e até nacionais -, operadores públicos e privados e, também, toda a comunidade escolar.

O maior desafio na introdução de uma nova cultura de mobilidade é ter um efeito modelador e multiplicador de novas mentalidades e comportamentos por parte de todos os participantes, desde os mais novos até aos seniores.

Desta forma, pretende-se o desenvolvimento de uma nova cultura no uso dos territórios, funcionando como uma ferramenta de auxílio na integração de novos conceitos e práticas no planeamento municipal, através da sensibilização nestas matérias, promoção de boas práticas, melhoria do planeamento, desenho e monitorização dos territórios, e incentivo à criação de uma nova cultura de Acessibilidade, Mobilidade e Sustentabilidade.

Dada a consciência da capacidade indutora de mudança de atitudes, veiculada por ações de sensibilização e formação e pelas restantes ações do presente Plano, a política de acessibilidade e mobilidade que a cidade de Évora tem vindo a desenvolver poderá ser reforçada, alterando mentalidades, educando os cidadãos, e, consequentemente, abrindo caminho a uma nova perspetiva dos territórios.

Assim, o principal objetivo é captar atenções, induzir a vivência de novas experiências de forma a gerar, nas pessoas que nelas participam, um sentimento de inclusão e a sua participação mais ativa na vida da cidade cada vez sustentável e cada vez mais para todos.

4.10. O CRONOGRAMA DE EXECUÇÃO

ESTRATÉGIA	PROPOSTAS DE AÇÃO	TEMPORALIDADE												Extra Plano	CUSTOS PREVISTOS
		Curto Prazo		Médio Prazo			Longo Prazo						Valor (s/ IVA)		
		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033			
A CIDADE CAMINHÁVEL	Ampliar e qualificar a pedonalização da Cerca Velha													Espaço público: 7.200.000€	
	Induzir dinâmicas de pedonalização e humanização na Cerca Nova													Espaço público: 42.000.000€ Zona piloto de acesso condicionado (setor poente): Central de gestão - 80.000€ (custo fixo pois é igual para um setor ou para a totalidade dos setores a implementar) Sistema de leitura de matrícula COM pilaretes retráteis - cerca de 425.000€ Sistema de leitura de matrícula SEM pilaretes retráteis - cerca de 165.000€	
	Restabelecer as unidades de vizinhança - as zonas de coexistência													200€/m²	
	Revisitar o desenho no entorno dos estabelecimentos de educação e ensino e equipamentos desportivos													200€/m²	
	Implementar o caminho das escolas													180€/ m²	
	Implementar medidas de mobilidade e urbanismo tático													Sem quantificação	
	Promover a ampliação e a requalificação de espaços públicos multifuncionais de proximidade													200€/m2	
	Introduzir sinalética direcional e de informação vocacionada para o peão													Placa: 125€/uni. Poste: 450€/uni.	
	Conceber e difundir o mapa metro-minuto pedonal em diversos suportes													7.500€ por 5.000 uni.	
	Promover a Acessibilidade e Mobilidade Universal em toda a circunstância urbana													Eixos prioritários de intervenção (exceto Centro Histórico: 12.300.000€	
	Mitigar as fraturas urbanas associadas às infraestruturas pesadas de mobilidade													25.000€ a 50.000€ cada	
	Beneficiar os percursos pedonais de desejo													125€/m²	
	Desenvolver corredores ecológicos urbanos de apoio à circulação pedonal													150€/m²	
	Promover os percursos pedonais de lazer													80€/m²	
	Disponibilizar mobiliário urbano de estadia e descanso para peões													Banco: 2.000€/uni. Papeleira: 500€/uni. Bebedouro: 600€/uni.	
	Estabelecer um programa de requalificação de passeios - da estrada à rua													150€/m²	
	Introduzir medidas gerais de segurança pedonal													180€/m²	
A CIDADE CICLÁVEL	Implementar gradualmente a estrutura ciclável da cidade													7.500.000€ a 15.000.000€	
	Implementar eixos cicláveis de ligação a outros aglomerados e aos concelhos vizinhos													Sem quantificação	

ESTRATÉGIA	PROPOSTAS DE AÇÃO	TEMPORALIDADE												Extra Plano	CUSTOS PREVISTOS
		Curto Prazo		Médio Prazo			Longo Prazo						Valor (s/ IVA)		
		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033			
	Selecionar, dimensionar e implementar gradualmente um sistema de bicicletas pública													Bicicletas convencionais + sinalização dos pontos de estacionamento: de 500.000€ a 750.000€ + IVA 75% convencionais e 25% elétricas + docas de carregamento e sinalização dos pontos de estacionamento: de 1.000.000€ a 1.200.000€ + IVA Exclui licenças de utilização de software, energia elétrica, telecomunicações, instalação, manutenção, distribuição de bicicletas e seguros, entre outros.	
	Prever o sistema de trotinetes partilhadas e a sua regulamentação													Estudo 20.000€ Operação do sistema a cargo dos operadores	
	Disponibilizar mobiliário urbano de apoio ao modo ciclável													Banco: 2.000€/uni. Papeleira: 500€/uni. Bebedouro: 600€/uni. Cicloparque: 200€/uni.	
	Introduzir sinalética direcional e de informação vocacionada para o utilizador da bicicleta													Placa: 125€/uni. Poste: 450€/uni.	
	Conceber e difundir o mapa da rede ciclável em diversos suportes													7.500€ por 5.000 uni.	
	Desenvolver o corredor ecológico urbano de apoio à circulação ciclável													O valor é comum aos corredores ecológicos para o modo pedonal.	
	Concretizar medidas promotoras das áreas amigáveis à mobilidade ciclável													O valor é comum às áreas amigáveis ao modo pedonal.	
	Constituir um fundo municipal para a comparticipação de bicicletas													Bicicletas convencionais: até 200€/uni. Bicicletas elétricas: 500€ a 700€/uni.	
	Implementar uma aplicação móvel para fomentar a utilização quotidiana da bicicleta													Desenvolvimento de aplicação móvel: 30.000€	
A PROMOÇÃO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS E A INTEGRAÇÃO DOS MODOS	Definir soluções para um sistema de transporte no Centro Histórico de Évora													75.000€ a 90.000€/ano	
	Concretizar a linha ferroviária de Évora/Évora Norte - Elvas/Caia													ND	
	Substituir progressivamente a frota dos transportes coletivos rodoviários por veículos mais sustentáveis													Minibus elétrico 165.000€ Autocarro elétrico 450.000€	
	Ampliar o contingente de táxis e promover a introdução de veículos mais sustentáveis													Veículo Ligeiro Híbrido 40.000€ Veículo Ligeiro Elétrico 35.000€	
	Melhorar as condições de conforto, acessibilidade e informação das paragens considerando a acessibilidade universal													Abrigos, infraestruturas e plataforma de acesso 6.000€	
	Implementar sistemas de informação em tempo real nas principais paragens de transporte coletivo rodoviário													7.500€/uni. Pressupõe existência de apoio à exploração	
	Expandir a rede de serviço urbano de transporte coletivo rodoviário													Sem quantificação	
	Definir soluções para a implementação de um sistema de transporte a pedido													Sem quantificação	
	Implementar um sistema de transporte escolar para <i>last-mile</i>													Sem quantificação	
	Criar o cartão da cidade, ampliando as vantagens e benefícios atribuídos aos utilizadores de transporte público													Sem quantificação	
	Revisitar a política tarifária dos transportes públicos													Estudo 20.000€	
	Concretizar a Plataforma Intermodal de Évora													1.500.000€	
	Criar o Terminal Rodoferroviário na envolvente do Parque Industrial e Tecnológico de Évora													ND	
	Criar uma loja de mobilidade e demais pontos informativos na cidade de Évora													175.000€	

ESTRATÉGIA	PROPOSTAS DE AÇÃO	TEMPORALIDADE												Extra Plano	CUSTOS PREVISTOS
		Curto Prazo		Médio Prazo			Longo Prazo						Valor (s/ IVA)		
		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033			
	Criar um centro de gestão da mobilidade													500.000€	
	Implementar um sistema de bilhética integrada multimodal													Sem quantificação	
	Criar uma app e website para disseminação da informação sobre os modos de transporte													15.000€	
	Promover a integração da bicicleta no transporte público													Sem quantificação	
A OTIMIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO	Implementar uma nova hierarquia viária													Sem quantificação	
	Construir variantes, novos acessos estruturantes e colmatar a rede viária local													350€/m² a 500€/m²	
	Concretizar a rede viária estruturante urbana da cidade de Évora													Sem quantificação	
	Aplicar medidas de acalmia de tráfego													Sobrelevação da via: 5.000€ (76m²) Lombas: 2.700€ (7m) Marcadores luminosos: 4.000€ (por passadeira) Balizadores: 1.500€ (15m)	
	Aplicar medidas de segurança no entorno dos estabelecimentos de educação e ensino													180€/m²	
	Revisitar o esquema de circulação rodoviária													O valor encontra-se enquadrado na ação referente ao estudo pormenorizado de tráfego, circulação e sinalização para a cidade de Évora.	
	Implementar sistemas de informação de tráfego em tempo real													750.000€	
	Avaliar a possibilidade de criação de um sistema de partilha de viagens													Estudo: 20.000€	
	Substituir progressivamente a frota automóvel da Câmara Municipal de Évora por veículos mais sustentáveis													Sem quantificação	
	A GESTÃO DO ESTACIONAMENTO E A LOGÍSTICA URBANA	Implementar uma política tarifária coerente de estacionamento													Estudo de estacionamento 75.000€
Introduzir um sistema de <i>smart parking</i>														75.000€ para 250 lugares Inclui sensores e sistema de gestão	
Reforçar as medidas de combate ao estacionamento ilegal														Campanha de comunicação: 10.000€	
Revisitar os critérios de dimensionamento da oferta de estacionamento em sede de Regulamento do PDM														O valor encontra-se enquadrado na ação referente ao estudo de estacionamento.	
Implementar estacionamento dissuasor na via pública														Superfície 2.000€ por lugar Silo 10.000€ por lugar Subterrâneo 15.000€ por lugar Parque Mecânico 20.000€ por lugar Acresce custo de exploração	
Incrementar o número de postos de carregamento elétrico														7.500€ a 10.000€ por posto de carregamento normal 20.000€ a 30.000€ por posto de carregamento rápido	
Regulamentar as operações de cargas e descargas														O valor encontra-se enquadrado na ação referente ao estudo de estacionamento.	
Revisitar o esquema de circulação logística pesada em toda a circunstância urbana														O valor encontra-se enquadrado na ação referente ao estudo pormenorizado de tráfego, circulação e sinalização para a cidade de Évora.	
Revisitar a distribuição dos lugares de cargas e descargas														O valor encontra-se enquadrado na ação referente ao estudo de estacionamento.	
Promover a utilização de veículos menos poluentes para a distribuição de mercadorias														Veículo mercadorias elétrico 20.000€ a 60.000€ Quadriciclo elétrico 20.000€	

ESTRATÉGIA	PROPOSTAS DE AÇÃO	TEMPORALIDADE												Extra Plano	CUSTOS PREVISTOS
		Curto Prazo		Médio Prazo			Longo Prazo						Valor (s/ IVA)		
		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033			
	Criar um sistema de micrologística para o Centro Histórico de Évora													Infraestruturas e equipamentos 290.000€ Custos operacionais (inclui pessoal ao serviço, aluguer de veículos e energia) 200.000€ por ano	
AS DINÂMICAS DO PLANEAMENTO DA MOBILIDADE	Estabelecer o urbanismo de proximidade enquanto elemento fundamental dos instrumentos de planeamento territorial													Sem quantificação	
	Revisitar o Plano de Promoção da Acessibilidade para pessoas com mobilidade condicionada													75.000€	
	Elaborar um plano de identificação e efetivação de caminhos pedonais mínimos nos espaços centrais													50.000€	
	Promover planos de mobilidade urbana sustentável nos estabelecimentos escolares e de ensino													20.000€ por plano	
	Elaborar um Plano Municipal de Segurança Rodoviária													50.000€	
	Promover a elaboração de planos de mobilidade para polos geradores e atratores de deslocações													20.000€ por plano	
	Elaborar um estudo pormenorizado para implementação da zona de coexistência de acesso condicionado no Centro Histórico de Évora													75.000€	
	Elaborar um estudo operacional de transportes com vista à redefinição da futura rede de transportes urbanos													120.000€ Estudos 75.000€ Apoio Económico e Jurídico 25.000 Inquéritos	
	Realizar um estudo pormenorizado de tráfego, circulação e sinalização para a cidade de Évora													75.000€	
A INTRODUÇÃO DE UMA NOVA CULTURA DA MOBILIDADE	Desenvolver ações de sensibilização e educação													15.000€ por ano	
	Desenvolver ações de formação													15.000€ por ano	

O Processo de Gestão

5

5. O Processo de Gestão

5.1. GOVERNÂNCIA

De acordo com Carmo (2013), “a governança é um processo de construção do valor público em rede. Exige: motivação e legitimidade de decisão fora dos circuitos formais e hierárquicos; equilíbrio e representatividade dos atores; e prestação de contas em moldes de responsabilização objetiva”.

A implementação de um modelo de governança territorial deve ter em conta a dimensão das ações e o poder com que, diretamente, estão relacionadas.

Segundo Dallabrida, as dimensões territoriais da ação e poder subdividem-se em três instâncias distintas (Figura 18), a instância estatal, a instância público-privada e a instância empresarial, sendo que cada uma se conecta com dinâmicas de governança específicas. A governança territorial encontra-se, de modo direto, correlacionada com entidades públicas e privadas, às quais se associa a instância estatal, através das políticas do governo e a instância empresarial, através da governança empresarial.



Figura 18. Contextualização das práticas de governança territorial

Fonte: Dallabrida, 2015

Todo o processo de governação deverá ter por base “o equilíbrio e representatividade dos atores envolvidos, a garantia de legitimidade da decisão, a construção de mecanismos de relacionamento, a definição da territorialidade da ação, a conceção de motores de confiança e motivação, o balizamento dos objetos de deliberação, a criação de esquemas de prestação de contas, a promoção de ferramentas de aprendizagem coletiva e a consagração de formas de participação” (Carmo, 2014).

A implementação deste plano deve ser uma continuidade natural do seu processo de elaboração. Os esforços envidados pela câmara municipal deverão, agora, dirigir-se para a coordenação e acompanhamento da sua execução segundo o programa de ação e propostas delineadas, com as eventuais revisões e atualizações, suportadas por mecanismos de monitorização.

Desta forma, propõe-se a organização do modelo de governação em dois níveis de coordenação, a política e a técnica, visando a simplificação, privilegiando a definição e afetação das responsabilidades para o exercício das funções de orientação política e técnica, e valorizando o envolvimento dos parceiros.

Uma coordenação forte e assertiva é essencial para o sucesso deste plano, pelo que se propõe a criação de três estruturas que se complementam, mas que apresentam funções distintas no processo de implementação do plano, tal como apresentado no seguinte modelo (Figura 19 e Tabela 2):

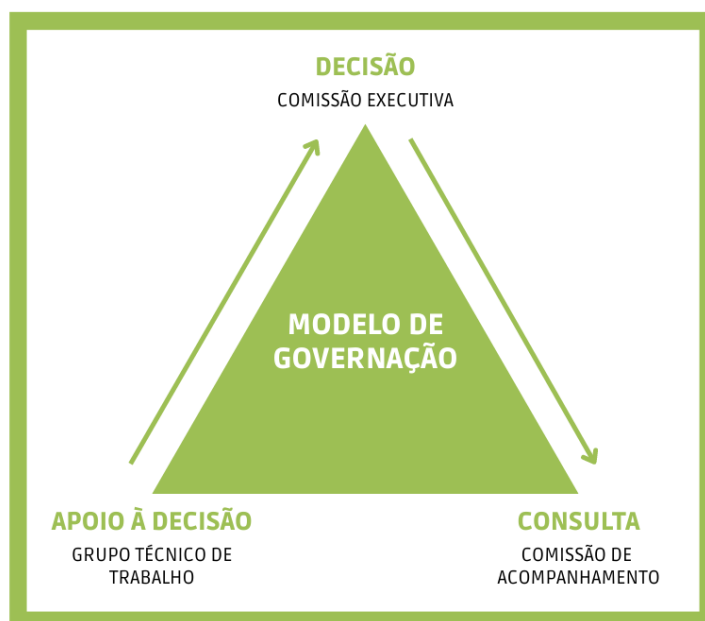


Figura 19. Esquema do modelo de governação do PMUSÉ

Tabela 2. Modelo de governação do PMUSÉ

ESTRUTURAS POLÍTICAS E TÉCNICAS	COMPOSIÇÃO	FUNÇÃO
Comissão Executiva	▪ Presidência ▪ Vereação	- Validar os principais objetivos e linhas de ação do PMUSÉ; - Validar politicamente os principais resultados e eventuais adaptações ao plano; - Constituir um intermediário político para que as orientações do plano sejam adotadas ao nível de cada autoridade competente, no seu âmbito de decisão política
Grupo Técnico de Trabalho (GTT)	▪ Equipa Técnica Especializada, Grupo de Trabalho Municipal e Consultores Externos	- Articular entre a equipa técnica e os vários níveis de governação; - Verificar a informação produzida no âmbito do plano e promover o acompanhamento à equipa projetista nas diversas ações; - Propor e conduzir a realização de eventuais adaptações ao plano.
Comissão de Acompanhamento (CA)	▪ CIMAC ▪ CCDR-Alentejo ▪ CP ▪ Infraestruturas de Portugal ▪ ANTROP ▪ ANTRAL ▪ ANTRAM ▪ IMT ▪ AMT ▪ ▪ Instituições de Educação e Ensino ▪ Universidade de Évora ▪ Juntas de Freguesia ▪ Outras entidades	- Acompanhar o desenvolvimento do plano, transmitido a sua experiência e informação; - Emitir pareceres (as entidades competentes); - Participar na implementação do plano através do desenvolvimento das propostas.

O envolvimento político e a participação de todos os atores relevantes na organização da mobilidade são fatores determinantes para o sucesso da implementação do PMUSÉ. Deste modo, o conjunto dos principais atores intervenientes no desenvolvimento do plano deve englobar a Câmara Municipal de Évora, com o seu executivo e os técnicos autárquicos; as entidades externas que, de forma direta ou indireta, contribuem para a melhoria e organização da mobilidade (operadores de transporte, gestores de infraestruturas e organismos da administração central e regional); e a população em geral.

5.2. MONITORIZAÇÃO

A monitorização do plano consiste na adoção de metodologia que permita avaliar e orientar a implementação do PMUSÉ, com uma determinada periodicidade. A monitorização constitui, assim, um instrumento de acompanhamento, de gestão e apoio à decisão e de comunicação.

O acompanhamento tem por função de base assegurar a implementação das ações definidas e avaliar a respetiva eficácia, nos diferentes domínios de intervenção, bem como a prossecução dos objetivos, situação que apenas será possível se forem avaliados os efeitos da implementação das referidas ações. Esta avaliação deverá ser efetuada recorrendo à verificação de uma bateria de indicadores que permitirão avaliar e corrigir trajetórias que não estejam a seguir o rumo pretendido.

A monitorização e a avaliação devem ser desenvolvidas de forma transparente, devendo constituir-se, para o efeito, um Grupo Técnico de Trabalho que terá como missão o desenvolvimento das seguintes ações:

- Implementar um conjunto de ferramentas de monitorização (com o eventual apoio da Comissão de Acompanhamento Externo), nomeadamente através do estabelecimento de um conjunto de indicadores, validados pela Comissão Executiva;
- Avaliar os resultados obtidos face aos objetivos estabelecidos no plano (tanto quantitativos, como qualitativos);
- Consultar a população a fim de avaliar as alterações de comportamento ocorridas e as opiniões sobre as propostas executadas;
- Propor e conduzir a realização de eventuais medidas corretivas e adaptações do plano;
- Transmitir regularmente à Comissão Executiva as principais conclusões deste processo;
- Produzir os relatórios de progresso.

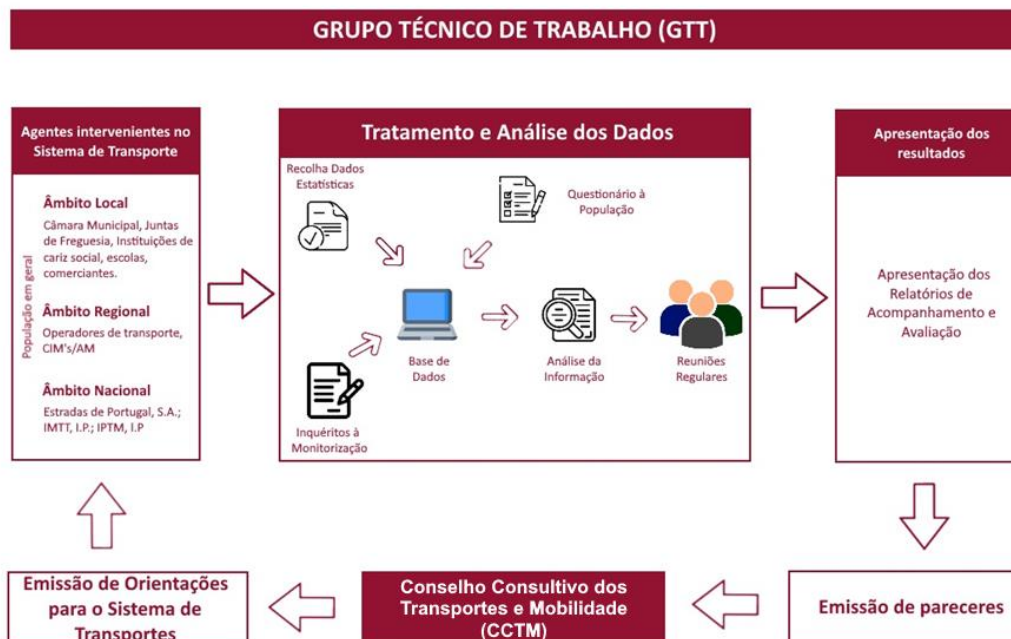


Figura 20. Grupo Técnico de Trabalho

Fonte: Guia para a Elaboração de Planos de Mobilidade e Transportes, IMTT, março 2011 com referência ao Projeto Mobilidade Sustentável (APA) – Concelho de Mértola, IDE-FCSH/UNL, 2007

A operacionalização do processo de monitorização terá de ter por base um regular fornecimento de informação e uma sistemática acumulação de dados históricos que permitam suportar a avaliação continuada e, assim, levar à adoção de políticas e propostas mais ajustadas à realidade local, assim como a uma melhor divulgação e controlo dos resultados do plano.

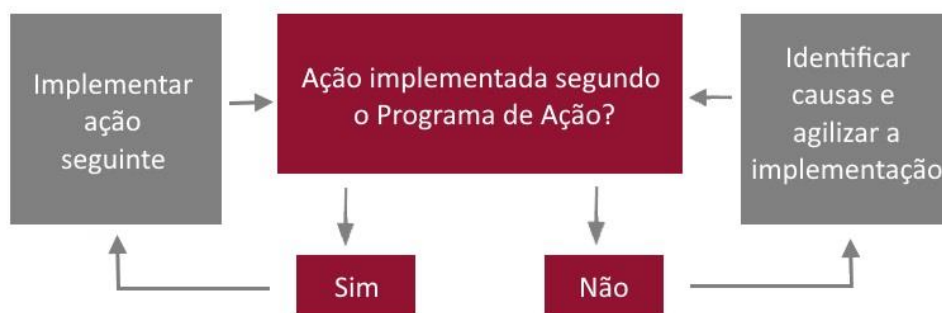


Figura 21. Monitorização da execução das ações

Fonte: Guia para a Elaboração de Planos de Mobilidade e Transportes, IMTT, março 2011

A existência de informação apropriada constitui um fator crítico neste processo, sendo necessária a criação de mecanismos para a sua recolha, produção, atualização regular, circulação e partilha. Os custos e as dificuldades organizativas destes procedimentos constituem, muitas vezes, entraves difíceis de ultrapassar.

Uma solução para a sua operacionalização pode passar pela criação do observatório local de mobilidade envolvendo diversos atores/operadores de transporte e implicando-os no esforço da recolha. Parte da informação necessária é já hoje compilada pelos diferentes atores, implicando “apenas” o estabelecimento dos protocolos de aquisição e tratamento dessa informação.

O processo de monitorização pressupõe a constituição de um conjunto de indicadores relativos às diferentes temáticas do Plano, que devem aferir a realização das ações propostas e os efeitos dessas ações em função dos objetivos do plano. A recolha e armazenamento dos dados devem conduzir a uma análise e síntese dos resultados, tendo como propósito a obtenção de conclusões e não uma mera constituição de uma base de dados.

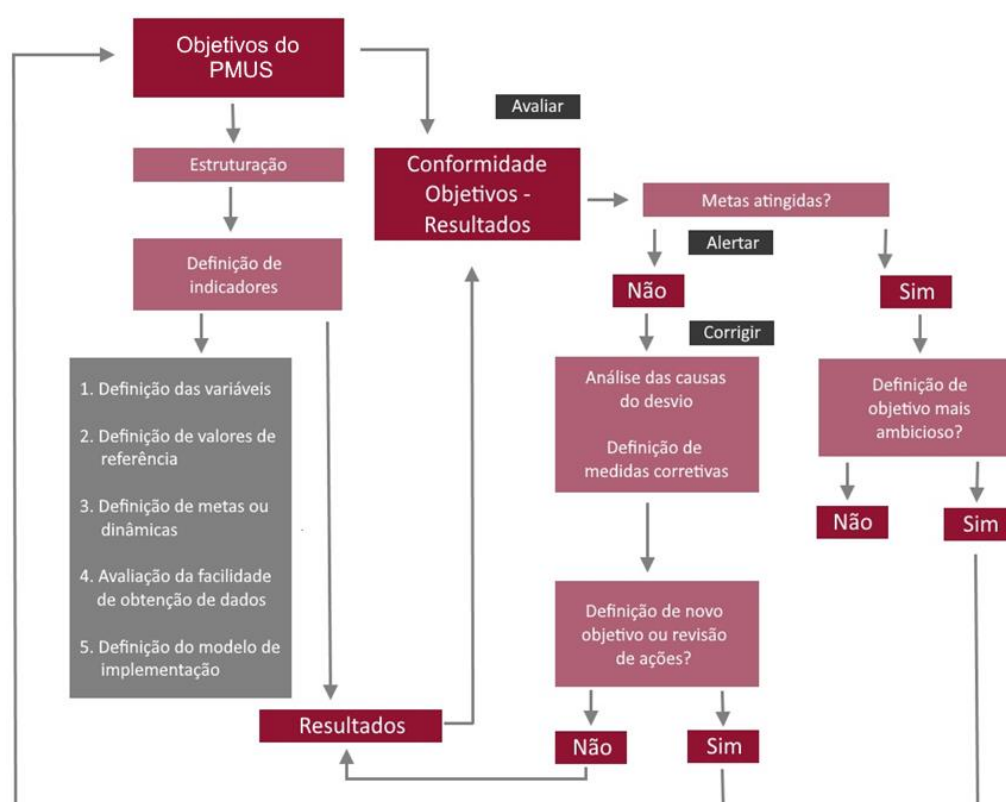


Figura 22. Monitorização do alcance dos objetivos

Fonte: adaptado de Guia para a Elaboração de Planos de Mobilidade e Transportes, IMTT, março 2011

No âmbito da gestão e apoio à decisão é necessário identificar possíveis adaptações e/ou correções necessárias, em função das evoluções detetadas. Nesta fase pode ser identificada a necessidade de elaboração de estudos complementares para aprofundar determinadas temáticas ou realizar peritagens à implementação de determinadas medidas. A título de exemplo, uma ação pode revelar-se insuficiente para atingir um determinado objetivo, ou mesmo, produzir efeitos indesejáveis e inesperados.

Os elementos obtidos durante a monitorização permitem, igualmente, informar a população relativamente à implementação do estudo, possibilitando a recolha das reações e perceber como são percecionadas as diferentes intervenções. A participação da população na fase de implementação deverá incidir apenas sobre as intervenções estruturantes, sob pena de prolongar, em demasia, o período de implementação, impedindo a realização atempada das ações previstas.

Assim, e à imagem do que acontece com os PMOT, deverá ser efetuada uma avaliação constante do PMUSÉ, elaborando-se os Relatórios do Estado da Mobilidade Urbana (REMU), que deverão ser apresentados à Assembleia Municipal de 2 em 2 anos, e onde conste a avaliação da evolução dos indicadores associados a cada meta proposta.

Recomenda-se a revisão e atualização do Plano ao fim de 10 anos ou quando os relatórios supramencionados identificarem níveis de execução e uma evolução das condições ambientais, económicas, sociais e culturais que lhes estão subjacentes, suscetível de determinar uma modificação do modelo definido.

Tabela 3. Indicadores e metas a atingir até 2033

INDICADOR	REFERÊNCIA		META (2033)
	ANO	VALOR	
Fomentar os modos sustentáveis de deslocação			
Eixos pedonais formalizados (m)	2022	2.100	4.500
Extensão de rede ciclável (m)		7.300	61.200
Quantidade de bicicletas públicas disponibilizadas (n.º)		0	630
Alterar a repartição modal das deslocações pendulares da população residente			
Deslocações realizadas em bicicleta (%)	2011	<1	8 ¹
Deslocações realizadas a pé (%)		18	24 ²
Deslocações realizadas em transporte público (%)		8	18
Deslocações realizadas em automóvel (%)		74	50
Melhorar a qualidade do ambiente urbano			
Emissão municipal de CO ₂ associada ao setor dos transportes (ton./ano)	2019	78.586	43.000 ³
Diminuir o impacto do transporte individual			
Taxa de motorização (veículos ligeiros/1.000 habitantes)	2020	668	460
Reduzir a sinistralidade rodoviária			
Número de vítimas por ano (n.º)	2019	219	110 ⁴
Número de vítimas mortais por ano (n.º)		1	0 ⁵

¹Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030 (Resolução do Conselho de Ministros n.º 131/2019 de 2 de agosto)

²Meio de transporte mais utilizado nos movimentos pendulares no concelho de Évora, em 2001 (Instituto Nacional de Estatística, I.P., 2022)

³Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050 (Ministério do Ambiente, 2019)

⁴Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2021-2030 (World Health Organization, 2021)

⁵Visão Zero 2030 - Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2021-2030 (Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, n.d.)

Índice de Figuras

Figura 1. Novos conceitos de mobilidade urbana.....	5
Figura 2. As gerações dos Planos de Mobilidade	6
Figura 3. As diferentes escalas do planeamento da mobilidade	10
Figura 4. Esquema de faseamento e processo de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável	27
Figura 5. Estrutura urbana do Centro Histórico de Évora	37
Figura 6. Tipos de estratégias de proteção de espaços centrais	42
Figura 7. Esquema teórico do modelo de proteção do espaço central	44
Figura 8. Conceito para o Centro Histórico	47
Figura 9. Modelo de Circulação Viária preconizado para o Setor Poente do Centro Histórico de Évora.....	48
Figura 10. Modelo de Circulação Viária preconizado para o Bairro da Quinta Vista Alegre .	50
Figura 11. Serviço da Linha Azul dos Transportes Rodoviários de Évora	53
Figura 12. Conceito geral de mobilidade para a Cidade de Évora (rede viária estruturante, existente e futura, a preto; áreas de humanização a laranja; eixos verdes e azuis associados a linhas de água e ecopistas, existentes e futuras; o azul associado a grandes equipamentos; o lilás referente às áreas de atividades económicas; o vermelho associado à ferrovia)	56
Figura 13. A cidade caminhável.....	64
Figura 14. A cidade ciclável	69
Figura 15. A promoção dos transportes públicos e a integração dos modos	77
Figura 16. A otimização do sistema viário	85
Figura 17. A gestão do estacionamento e a logística urbana	91
Figura 18. Contextualização das práticas de governança territorial.....	100
Figura 19. Esquema do modelo de governação do PMUSÉ	101
Figura 20. Grupo Técnico de Trabalho	105
Figura 21. Monitorização da execução das ações	105
Figura 22. Monitorização do alcance dos objetivos	106

Índice de Tabelas

Tabela 1. Uma nova metodologia do planeamento da mobilidade	7
Tabela 2. Modelo de governação do PMUSÉ	102
Tabela 3. Indicadores e metas a atingir até 2033.....	108

Bibliografia

4ª CONGRESSO DA REDE CIUMED (2012), Movilidad sostenible en ciudades medias.

AASHTO (2009), Guide for development of bicycle facilities, American Association of State Highway and Transportation Officials, Washington, DC.

ABEL, ANTÓNIO (2008) Os Limites da Cidade. Dissertação de doutoramento em Arquitetura, Universidade de Évora, Évora.

ABU DHABI URBAN PLANNING COUNCIL (2012), Abu Dhabi Urban Street Design Manual, Abu Dhabi, Emiratos Árabes Unidos.

AGÊNCIA PORTUGUESA DO AMBIENTE (2010), Projeto Mobilidade Sustentável – Volume I – Conceção, Principais Conclusões e Recomendações, Amadora.

AGÊNCIA PORTUGUESA DO AMBIENTE (2010), Projeto Mobilidade Sustentável – Volume II – Manual de Boas Práticas para uma Mobilidade Sustentável, Amadora.

ALDÚAN, ALFONSO SANZ (2008), Calmar el tráfico: Pasos para una nueva cultura de la movilidad urbana, Ministério de Fomento Governo de Espanha.

ALVES, FERNANDO (2003), Avaliação Da Qualidade Do Espaço Público Urbano, Proposta Metodológica, Edições Fundação Calouste Gulbenkian E Fundação Para A Ciência E Tecnologia.

ALVES, MÁRIO (2009), Os perigos da segregação de tráfego no planeamento para bicicletas.

ASSOCIATION OF PEDESTRIAN AND BICYCLE PROFESSIONALS (2002), Bicycle Parking Guidelines, Association of Pedestrian and Bicycle Professionals, Washington, DC.

ASSOCIATION OF PEDESTRIAN AND BICYCLE PROFESSIONALS (2015), Essentials of Bike Parking, Association of Pedestrian and Bicycle Professionals.

AUDENHOVE, FRANÇOIS-JOSEPH; JONGH, SAM; et al. (2015), Urban Logistics - How to unlock value from last mile delivery for cities, transporters and retailers, Ed. Arthur D'Little, Brussels.

AUGÉ, MARC (2020), Elogio da Bicicleta, Edições 70, Lisboa.

AUTORIDADE NACIONAL SEGURANÇA RODOVIÁRIA, Estatísticas- Relatório Anual- Vítimas a 24 Horas, 2015 – 2019.

AUTORIDADE NACIONAL SEGURANÇA RODOVIÁRIA, Estatísticas- Relatório Anual- Vítimas a 30 Dias, 2015 – 2019.

BATTY, MICHAEL (2007), Complexity in City Systems: Understanding, Evolution, and Design, University College London. In: Working Papers Series: Paper 117.

BLACK, WILLIAM (2000), Socio-economic Barriers to Sustainable Transport, Journal of Transport Geography, Vol.8, pp.141- 147.

BORJA, JORDI; MUXI, ZAIDA (2001), El espacio público: ciudad y ciudadanía, 1 Ed., Electa, Barcelona.

BORJA, JORDI (2003), La ciudad conquistada, Alianza Editorial, Madrid.

BORJA, JORDI (2013), Revolucion urbana y derechos ciudadanos, Alianza Editorial, Barcelona.

BOSTON TRANSPORTATION DEPARTMENT (2013), Boston Complete Streets, Design Guidelines, Boston.

BRANDÃO, PEDRO (Coord.) (2002), O chão da cidade: Guia de Avaliação do Design de Espaço Público, Centro Português do Design, Lisboa.

BUIS, JEROEN (2007), Desenho de secções de infra-estrutura ciclovária, Curso Planeamento Ciclovário, Rio de Janeiro, Brasil.

BUREAU OF TRANSPORTATION STATISTICS (2002), National Survey of Pedestrian and Bicyclist Attitudes and Behaviors, U.S. Department of Transportation, Washington, DC.

BYRNE, DAVID (2009), Diários de bicicleta, Editora Manole Lda., São Paulo, Brasil.

CÂMARA MUNICIPAL DE ÉVORA (2005), ÉVORACOM – Programa de Apoio à Modernização Comercial.

CÂMARA MUNICIPAL DE ÉVORA (2007), Plano Diretor Municipal.

CÂMARA MUNICIPAL DE ÉVORA (2008), Revisão do Plano Diretor Municipal, Évora.

CÂMARA MUNICIPAL DE ÉVORA (2010), Plano de Intervenção no Espaço Rural do Sítio Monfurado, Évora.

CÂMARA MUNICIPAL DE ÉVORA (2011), Plano de Urbanização de Évora (PUE), Évora.

CÂMARA MUNICIPAL DE ÉVORA (2012), Plano Diretor Municipal de Évora, Estudos de Caracterização do Território Anexo II – Mapa de Ruído e Estudo de Propagação Sonora, Évora.

CÂMARA MUNICIPAL DE ÉVORA (2015), Avaliação permanente do Espaço Público / GAPV, Relatório 04, Mobilidade Pedonal – Centro Histórico de Évora.

CÂMARA MUNICIPAL DE ÉVORA (2015), Área de Reabilitação Urbana do Centro Histórico de Évora, Évora.

CÂMARA MUNICIPAL DE ÉVORA (2017), Évora – Turismo para todos.

CÂMARA MUNICIPAL DE ÉVORA (2017), Operação de Reabilitação Urbana do Centro Histórico de Évora, Évora.

CÂMARA MUNICIPAL DE ÉVORA (2019), Estacionamento no Centro Histórico de Évora. Divisão de Ambiente, Higiene e Mobilidade, Câmara Municipal de Évora, Évora.

CÂMARA MUNICIPAL DE ÉVORA (2020), Planta de Estacionamento da Câmara Municipal de Évora, Évora.

CÂMARA MUNICIPAL DE ÉVORA (2020), Regulamento e Tabela de Taxas e Outras Receitas do Município de Évora, Câmara Municipal de Évora, Évora.

CÂMARA MUNICIPAL DE ÉVORA (2020), Relatório de Análise Crítica do Plano de Urbanização De Évora, Câmara Municipal de Évora, Évora.

CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (2003), Revisão do Plano Diretor Municipal de Lisboa – Mobilidade e Transportes (Relatório Preliminar).

CAMARGO, JOÃO (2018), Manual de Combate às Alterações Climáticas, Ed. Parsifal, Lisboa.

CAMPBELL, RICHARD; WITTGENS, MARGARET (2004), The Business Case for Active Transportation, The Economic Benefits of Walking and Cycling, Canadá.

CAMPOS, VÍTOR (2011), Nota de Apresentação In Direcção Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano (Ed.) Acessibilidade, Mobilidade e Logística Urbana, Política de Cidades – 6, p.7, Lisboa.

CANCELA D' ABREU, ALEXANDRE (coord.) (1999/2004), Contribuição para a Identificação e Caracterização da Paisagem em Portugal Continental, 5 Vol., DGOTDU, Lisboa

CARERI, FRANCESCO (2013), Walkscapes: O Caminhar Como Prática Estética, Edição G. Gili.

CARVALHO, ANTÓNIO; ROCHA, CECÍLIA (2008), Manual Técnico para a Elaboração de Planos Municipais de Redução de Ruído.

CEPEDA, MAGDA; SCHOUFOUR, JOSJE; et al. (2016), Levels of ambient air pollution according to mode of transport, a systematic review, Lancet Planet Health Revue.

CERVERO, ROBERT (2013), Bus Rapid Transit (BRT): An efficient and competitive mode of public transport; Institute of Urban and Regional Development (IURD), Berkeley.

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO (1983), Polos geradores de tráfego, Boletim Técnico n. 32, São Paulo.

CITY OF MELBOURNE (2012), Bicycle Plan 2012-16, Melbourne, Austrália.

CITY OF REDMOND (2009), Bicycle Facilities Design Manual Guidelines for the City of Redmond.

COLOMER, ANTONIO; HERNÁNDEZ, ANA; et al. (2016), Accesos Urbanos, Escenarios de oportunidade, Ed. UPV, Valência.

COMISSÃO EUROPEIA/UNIÃO EUROPEIA (2001), Livro Branco – A Política Europeia de Transportes no Horizonte 2010, Comissão Europeia, Bruxelas.

COMISSÃO EUROPEIA/UNIÃO EUROPEIA (2007), Livro Verde – Por uma Nova Cultura de Mobilidade Urbana, Comissão Europeia, Bruxelas.

COMISSÃO DE COORDENAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL DO ALENTEJO (2009), Plano Regional de Ordenamento do Território do Alentejo (PROTA), Évora.

CÓDIGO DA ESTRADA (2014), Edição De Bolso, 7ª Edição, Almedina.

COHEN, ALISON; SIMONS, DANI; et al, The Bike-share Planning Guide, Ed. ITDP, New York.

COLVILLE-ANDERSEN, MIKAEL (2018), Copenhagenize: The definitive guide to global bicycle urbanism, Island Press, Washington DC.

CULLEN, GORDON (2006) Paisagem Urbana, Edições 70, Lisboa.

DEPARTMENT OF INFRASTRUCTURE, PLANNING AND NATURAL RESOURCES (2004), Planning guidelines for walking and cycling, Sydney, NSW, Austrália.

DIREÇÃO GERAL DO TERRITÓRIO (2018), Programa Nacional da Política e Ordenamento do Território - Estratégia e Modelo Territorial, Lisboa.

DIREÇÃO GERAL DO TERRITÓRIO (2018), Programa Nacional da Política e Ordenamento do Território - Uma Agenda para o Território (Programa de Ação), Lisboa.

DIREÇÃO GERAL DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DESENVOLVIMENTO URBANO (2005), Vocabulário de Termos e Conceitos do Ordenamento do Território, Coleção Informação; Direção de Estudos e Planeamento Estratégico; Lisboa.

DOMINGUES, ÁLVARO (Coord.) (2006), Cidade e Democracia, Argumentum Edições, Lisboa.

DOMINGUES, ÁLVARO (2010), A Rua Da Estrada, Edições Dafne Editora, Porto.

DUPAY, GABRIEL (1998), O Automóvel e a Cidade, Instituto Piaget.

ECHAVARRI, JULIO POZUETA; DAUDÉN, FRANCISCO; et al. (2013), La ciudad paseable, Recomendaciones para la consideración de los peatones en el planeamiento, el diseño urbano y la arquitectura, CEDEX, Madrid.

EADY, PETER; VEITH, GARY (2011), Cycling Aspects of Austroads Guides, Austroads Ltd., Sydney, Austrália.

EUROPEAN COMMISSION (2015), Carbon storage of urban green space estimated, DG Environment News Alert Service, edited by SCU, The University of the West of England, Bristol.

FÉLIX, ROSA (2012), Gestão da Mobilidade em Bicicleta, Necessidades, fatores de preferência e ferramentas de suporte ao planeamento e gestão de redes. O caso de Lisboa, Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em Engenharia do Território. IST, Lisboa.

FERREIRA, NUNO; LOPES, JOÃO; et al. (2008), Manual Metodologia e Boas Práticas para a Elaboração de um Plano de Mobilidade Sustentável, INTERREG III, UPC.

FORZIERI, GIOVANNI; CESCATTI, ALESSANDRO; et al. (2017), Increasing risk over time of weather-related hazards to the European population: a data-driven prognostic study, The Lancet Planetary Health, 1(5).

GABINETE DO SECRETÁRIO DE ESTADO DAS INFRAESTRUTURAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES (2014), Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas – Horizonte 2014-2020, Ministério da Economia.

GARCÍA-PALOMARES, JUAN CARLOS; GUTIÉRREZ, JAVIER; et al. (2013), Walking accessibility to public transport: an analysis based on microdata and GIS, Environment and Planning B: Planning and Design.

GABINETE DE ESTRATÉGIA E ESTUDOS, Estatísticas de Bolso 2011-2016.

GEHL, JAN (2017), A vida entre Edifícios, usando o espaço público, Ed. Tigre de papel, Lisboa.

GEHL, JAN; GEMZOE, LARS; et al. (2006), New City Life, The Danish Architectural Press.

GOSSLING, STEFAN; CHOI, ANDY; et al. (2019), The Social Cost of Automobility, Cycling and Walking in the European Union, Ecological Economics.

HEYDON, ROBIN; LUCAS-SMITH, MARTIN (2014), Making Space for Cycling, A guide for new developments and street renewals, Second edition, Published by Cyclenation, Londres, Reino Unido.

INSTITUTO DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES TERRESTRES, I.P. (2009), Plano da Intermodalidade nos Transportes Terrestres de Passageiros.

INSTITUTO DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES TERRESTRES, I.P. (2011), Acalmia de Tráfego, Zonas 30 e Zonas Residenciais ou de Coexistência, Coleção de brochuras técnicas / temáticas.

INSTITUTO DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES TERRESTRES, I.P. (2011), Guia para a elaboração de Planos de Mobilidade e Transportes.

INSTITUTO DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES TERRESTRES, I.P. (2011), Pacote da Mobilidade – Território, Acessibilidade e Gestão da Mobilidade: Interfaces de Transporte de Passageiros, Coleção de Brochuras Técnicas /Temáticas.

INSTITUTO DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES, I.P., GABINETE DE PLANEAMENTO, INOVAÇÃO E AVALIAÇÃO (2012), Ciclando, Plano de Promoção da Bicicleta e Outros Modos Suaves, 2013-2020.

INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL (2016), Plano de Investimentos em Infraestruturas – Ferrovia 2020.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA, I.P. (2001), Recenseamento Geral da População e Habitação.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA, I.P. (2011), Estatísticas dos Transportes 2011, Edição 2012.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA, I.P. (2011), Censos 2011 Resultados Definitivos – Portugal.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA, I.P. (2017), Séries Estimativas Provisórias Anuais da População Residente – Portugal.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA, I.P. (2019), Estimativas Anuais da População Residente 2019.

LING, ANTHONY (2017), Guia de Gestão Urbana, Ed. Bei, São Paulo.

LOBO, MANUEL; JÚNIO, JOSÉ (2012), Urbanismo de Colina, uma tradição luso-brasileira, Mackenzie, São Paulo.

LODA, MIRELLA; DI BENEDETTO, GAETANO; et al. (2015), Herat Sustainable Urban Mobility Plan, LAGES – Laboratorio di Geografia Sociale, Universita Degli Studi di Firenze, Ed. Polistampa, Firenze.

LÓPEZ, FERNANDO; MERA, ÁNGELA; et al. (2010), Accesibilidad en los espacios públicos urbanizados, Secretaria General Técnica, Centro de Publicaciones, Ministerio de Vivienda, Madrid.

LOSANTOS, ÁGATA (Ed.) (2008), Urban Landscape, Loft Publications, Barcelona.

MAGALHÃES, MANUELA; ABREU, MARIA; et al. (2007), Estrutura Ecológica da Paisagem, Lisboa: ISA Press.

MARTIN, MANUEL ANTÓNIO (2002), Cuadernos Uned – Ciudad, Transporte Y Territorio, Universidad Nacional de Educación A Distancia.

MARTINS, PEDRO (2013), A Persistência das Formas Urbanas. Construção de uma metodologia para a leitura das pré-existências na morfologia da cidade portuguesa, Faculdade de Arquitetura da Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa.

MENDES, JOSÉ (2011), O Futuro das Cidades, Edições Minerva, Coimbra.

MICHEL, JEAN-MARC (Dir.) (2014), Extension du Domaine de L'Urbanisme, Éditions Parenthèses.

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT (2012), Impulser La Ville – Palmarès Des Jeunes Urbanistes, Éditions Parenthèses.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA (2014), Peti 3+ - Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas: Horizonte 2014-2020, Lisboa.

MINISTÉRIO DO AMBIENTE (2018), Portugal Ciclável 2030, Fundo Ambiental, Lisboa.

MINNESOTA DEPARTMENT OF TRANSPORTATION (1992), Plan B, The Comprehensive State Bicycle Plan for Minnesota, Minnesota, Estados Unidos da América.

MIRANDA, EDUARDO (2014), O Centro Histórico e as Centralidades de Évora. Dinâmicas Urbanas e Organização Espacial, Dissertação de Mestrado em Urbanismo e Ordenamento do Território, Instituto Superior Técnico da Universidade de Lisboa, Lisboa.

MONTEYS, XAVIER (2017), La calle y la casa, Urbanismo de interiores, Ed. Gustavo Gili, Barcelona.

MONTI, ALESSANDRO (Coord.) [2016], Joint Action Plan, Development of Regional Clusters for Research and Implementation of Environment Friendly Urban Logistics and Its, Ed. T3, EU.

MUBI - ASSOCIAÇÃO PELA MOBILIDADE URBANA EM BICICLETA (2012), Novo conceito de circulação: Eixo Avenida da Liberdade /Marquês de Pombal, Contributo para a consulta pública, Lisboa.

PICKETT, STEWARD; CADENASSO, MARY; et al. (2001), Urban Ecological Systems: Linking Terrestrial Ecological, Physical and Socioeconomic Components of Metropolitan Areas, Annual Review of Ecology and Systematics.

PORTAS, NUNO (Coord). (2003), Políticas Urbanas, Tendências, estratégias e oportunidades, Ed. Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa.

PORTAS, NUNO (Coord). (2011), Políticas Urbanas II Transformações, Regulação e Projectos, Ed. Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa.

RAMOS, JOAQUIM (Coord.) (2007), Desenvolvimento Sustentável e Inovação (Seminários), Ed. IST Press, Lisboa.

REDE FERROVIÁRIA NACIONAL (2019), Diretório Da Rede – 2021, Lisboa.

REDE NACIONAL DE CIDADES E VILAS COM MOBILIDADE PARA TODOS (2008), Desenho Urbano e Mobilidade para Todos, Edições APPLA.

ROSA, MARCOS LEITE (2013), Micro, Planejamento, Práticas Urbanas Criativas, Ed. Cultura, São Paulo.

SALGUEIRO, TERESA BARATA (2005), Paisagens Urbanas - Geografia de Portugal - Sociedade, Paisagens e Cidades, volume 2. Lisboa: Círculo de Leitores.

SECO, ÁLVARO; RIBEIRO, ANABELA; et al. (2008), Acalmia de Tráfego, volume 10, Manual do Planeamento de Acessibilidades e Transportes, Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte.

SECRETARIADO NACIONAL DE REABILITAÇÃO E INTEGRAÇÃO DAS PESSOAS COM DEFICIENCIA (2007), Guia de Acessibilidade e Mobilidade para Todos, Porto.

SILVA, PEDRO RIBEIRO (2018), Do fim do mundo ao princípio da rua: Planos de mobilidade urbana sustentável da 3ª geração, Redes de Cidades e Vilas de Excelência, Porto.

SIMPLÍCIO, MARIA (2003), Évora: Origem e Evolução de uma Cidade Medieval, Revista da Faculdade de Letras – Geografia, I série, vol. XIX, pp. 365-372, Porto.

SIMPLÍCIO, MARIA (2009), Evolução da Estrutura Urbana de Évora: o século XX e a transição para o século XXI. Câmara Municipal de Évora, Évora.

SIMPLÍCIO, MARIA (2013), A Cidade de Évora e a Relevância do Centro Histórico. In: Fernandes, José et. al. (Coord.) A Nova Vida dos Velhos Centros das Cidades Portuguesas e Brasileiras, Faculdade de Letras da Universidade do Porto/CEGOT, Porto.

SIMPLÍCIO, MARIA (n.d.), Évora: Estrutura e Renovação Urbana no Sector Intramuros, Évora.

SISTEMA NACIONAL DE INFORMAÇÃO TERRITORIAL (2020). <https://www.dgterritorio.gov.pt/ordenamento/sgt/igt-vigor>, acesso a 10 agosto 2020.

SMETS, MARCEL (2017), Passages, Espaces de Transition Pour la Ville du 21e Siecle, Actar Publishers, Barcelona.

SOLÀ-MORALES, IGNASI DE (2002). Territórios, Gustavo Gili, Barcelona, Espanha.

SOULIER, NICOLAS (2012), Reconquérir Les Rues Exemples à Travers Le Monde Et Pistes D'Actions, Ed. Ulmer, São Paulo.

STUSSI, ROBERT; BABO, ANTÓNIO PEREZ; et al. (2011), Acessibilidade, Mobilidade e Logística Urbana, Série Política de Cidades – 6, Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.

TABOADA, CARLOS (2006). Introdução aos processos logísticos, Aula ministrada, PPGP/UFSC, Curitiba.

TAGLIAFERRI, MARIAROSARIA (2007), Parking, Ed. Arti Grafiche Dial, Italy.

TELES, PAULA (2005), Os Territórios (Sociais) da Mobilidade – Um Desafio para a Área Metropolitana do Porto, Edições Lugar do Plano, Aveiro.

TELES, PAULA (2009), Cidades de desejo entre desenhos de cidades: boas práticas de desenho urbano e design inclusivo, Instituto de Cidades e Vilas com Mobilidade, Porto.

TELES, PAULA (2014), A Cidades das (i)mobilidades – Manual Técnico de Acessibilidades e Mobilidade para Todos, mobilidade e planeamento do território, Porto.

TELES, PAULA (2019), A Cidades das Bicicletas – A gramática para o desenho das cidades cicláveis, Porto.

TOMÉ, MANUELA, TERENO, MARIA DO CÉU, ET AL. (2016) Geo-morfo-evolução de Setúbal e Évora: paralelismos e diversidades, PNUM 2016 – Os Espaços da Morfologia

Urbana, Atas da 5ª Conferência Internacional da Rede Lusófona de Morfologia Urbana, 15-16 de Julho 2016, Centro Cultural Vila Flor, Guimarães.

TRANSPORTATION RESEARCH BOARD OF THE NATIONAL ACADEMIES (2010), Highway Capacity Manual 2010, Washington, D.C.

TROTTEBERG, POLLY (2014), Community Board 10 Bike Route Projects: 6th Avenue, 68th Street, 72nd Street, Ft Hamilton Pkwy and Marine Avenue, New York City Department of Transportation.

TROTTEBERG, POLLY (2014), Protected Bicycle Lanes in NYC, New York City Department of Transportation.

U.S. DEPARTMENT OF TRANSPORTATION (2006), Federal Highway Administration University Course on Bicycle and Pedestrian Transportation, Lesson 1: The Need for Bicycle and Pedestrian Mobility, Washington, DC.

VUCHIC, VUKAN (2005), Urban Transit – Operations, Planning and Economics, John Wiley & Sons Inc, New York.

WALKER, LINDSAY; TRESIDDER, MIKE; et al. (2009), Fundamentals of Bicycle Boulevard Planning and Design, Portland, OR.

ZAMORANO, CLARA; BIGAS, JOAN; et al. (2004), Manual para la Planificación e Implantación de Sistemas de Transporte Urbano, Edição Consorcio Regional de Transportes De Madrid.

Legislação

Aviso n.º 7230/2005 de 28 de outubro da Câmara Municipal de Évora, Diário da República: II série, n.º 208 (2005), apêndice n.º 141, pp. 20-27.

Aviso n.º 3305/2011 de 31 de janeiro do Município de Évora, Diário da República: II série, n.º 21 (2011), pp. 5974-5979.

Aviso n.º 8068/2012 de 12 de junho do Município de Évora, Diário da República: II série, n.º 113 (2012), pp. 21207-21212.

Aviso n.º 2174/2013 de 12 de fevereiro do Município de Évora, Diário da República: II série, n.º 30 (2013), pp. 6207-6235.

Aviso n.º 6630/2016 de 25 de maio do Município de Évora, Diário da República: II série, n.º 101 (2016), pp. 16535-16536.

Aviso n.º 2347/2019 de 11 de novembro do Município de Évora, Diário da República: II série, n.º 29 (2019), pp. 5246-5246.

Declaração de Retificação n.º 19-D/98 de 31 de outubro da Presidência do Conselho de Ministros, Diário da República: I-A série, n.º 252 (1998), 2.º suplemento, pp. 5684-(6) - 5684-(6).

Declaração de Retificação n.º 60-A/2019 de 20 de dezembro da Secretaria-Geral da Presidência do Conselho de Ministros, Diário da República: I série, n.º 245 (2010), 1.º suplemento, pp. 17-(2) – 17-(175).

Decreto-Lei n.º 222/98 de 17 de julho do Ministério do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território, Diário da República: I-A série, n.º 163 (1998), pp. 3444-3454.

Decreto-Lei n.º 292/2000 de 14 de novembro do Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território, Diário da República: I-A série, n.º 263 (2000), pp. 6511-6520.

Decreto-Lei n.º 259/2002 de 23 de novembro do Ministério das Cidades, Ordenamento do Território e Ambiente, Diário da República: I-A série, n.º 271 (2002), pp. 7368-7370.

Decreto-Lei n.º 182/2003 de 16 de agosto do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Habitação, Diário da República: I-A série, n.º 188 (2003), pp. 5115-5117.

Decreto-Lei n.º 163/2006 de 8 de agosto do Ministério do Trabalho e da Solidariedade Social, Diário da República: I série, n.º 152 (2006), pp. 5670-5689.

Decreto-Lei n.º 307/2009 de 23 de outubro do Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Regional, Diário da República: I série, n.º 206 (2009), pp. 7956-7975.

Decreto-Lei n.º 80/2015 de 14 de maio do Ministério do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia, Diário da República: I série, n.º 93 (2015), pp. 2469-2512.

Decreto-Lei n.º 39/2010 de 26 de abril do Ministério da Economia, da Inovação e do Desenvolvimento, Diário da República: I série, n.º 80 (2010), pp. 1371-1386.

Decreto-Lei n.º 84/2018 de 23 de outubro da Presidência do Conselho de Ministros, Diário da República: I série, n.º 204 (2018), pp. 5048-5059.

Decreto-Lei n.º 100/2018 de 28 de novembro da Presidência do Conselho de Ministros, Diário da República: I série, n.º 229 (2018), pp. 5423-5425.

Decreto-Lei n.º 124/2019 de 28 de agosto da Presidência do Conselho de Ministros, Diário da República: I série, n.º 164 (2019), pp. 60-118.

Decreto Regulamentar n.º 6/2019 de 22 de outubro da Presidência do Conselho de Ministros, Diário da República: I série, n.º 203 (2019), pp. 41-267.

Lei n.º 98/99 de 26 de julho da Assembleia da República, Diário da República: I-A série, n.º 172 (1999), pp. 4652-4654.

Lei n.º 46/2006 de 28 de agosto da Assembleia da República, Diário da República: I série, n.º 165 (2006), pp. 6210-6213.

Lei n.º 32/2012 de 14 de agosto da Assembleia da República, Diário da República: I série, n.º 157 (2012), pp. 4452-4483.

Lei n.º 11-A/2013 de 28 de janeiro da Assembleia da República, Diário da República: I série, n.º 19 (2013), 1.º suplemento, pp. 552-(2) - 552-(147).

Lei n.º 50/2018 de 16 de agosto da Assembleia da República, Diário da República: I série, n.º 157 (2018), pp. 4102-4108.

Portaria n.º 5/85 de 2 de janeiro dos Ministérios da Administração Interna, do Equipamento Social e da Qualidade de Vida, Diário da República: I série, n.º 1 (1985) pp. 4-4.

Regulamento n.º 47/2008 de 25 de janeiro da Câmara Municipal de Évora, Diário da República: II série, n.º 18 (2008), pp. 3735-3767

Resolução do Conselho de Ministros n.º 81/2009 de 7 de setembro da Presidência do Conselho de Ministros, Diário da República: I série, n.º 173 (2009), pp. 6003-6006.

Resolução de Conselho de Ministros n.º 20/2009 de 20 de fevereiro da Presidência do Conselho de Ministros, Diário da República: I série, n.º 36 (2009), pp. 1165-1165.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 29/2010 de 15 de abril da Presidência do Conselho de Ministros, Diário da República: I série, n.º 73 (2010), pp. 1289-1296.

Webgrafia

Câmara Municipal de Évora (n.d.), Localização dos Parques de Estacionamento, <http://www.cm-evora.pt/pt/servicos/transito/Informacoes-Transito/Paginas/Parques-de-Estacionamento-Perifericos.aspx>, acesso a agosto de 2020.

Câmara Municipal de Évora (n.d.), www.cm-evora.pt, acesso a setembro de 2020

Câmara Municipal de Évora (2015) Campanha Melhor Estacionamento, <http://www.cm-evora.pt/pt/servicos/transito/estacionamento-tarifado/Paginas/Campanha-MELHOR-ESTACIONAMENTO.aspx>, acedido a agosto de 2020.

Câmara Municipal de Évora (2020c) Plataforma iParque, <http://www.cm-evora.pt/pt/servicos/transito/estacionamento-tarifado/Paginas/Pagamento-Movel.aspx>, acedido a setembro de 2020.

Centro de Interpretação do concelho de Évora (n.d.), www.evora.net, acesso a agosto de 2020.

Iparque (2020), Aplicação de Fiscalização, <https://www.iparque.pt/iparque/index.php?op=main&page=caracteristicas>, acedido a setembro de 2020.

Parkopedia (2020), https://www.parkopedia.pt/parking/locations/%C3%89vora_distrito_de_%C3%89vora_portugal_31jdeyf77vwxm09gee/?arriving=202009221130&leaving=202009221330, acedido a agosto de 2020

Anexo I: Modelo de Regulamento das Zonas de Acesso Automóvel Condicionado da Cidade de Évora

MODELO

REGULAMENTO DAS ZONAS DE ACESSO AUTOMÓVEL CONDICIONADO DA CIDADE DE ÉVORA

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º

Objeto

O presente regulamento define o regime a que fica sujeito o acesso às Zonas de Acesso Automóvel Condicionado (ZAAC), cuja delimitação se encontra definida nos mapas constantes no Anexo I.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

- 1) O presente regulamento aplica-se a todas as vias e espaços públicos que o Município de Évora determine sujeitar ao regime das ZAAC, em particular, às zonas identificadas e publicadas no *site* do Município.
- 2) O acesso às ZAAC fica sujeito à aplicação do disposto no presente regulamento, durante todos os dias do ano, 24 horas por dia.
- 3) Em tudo o que não se mostre especificamente regulado no presente regulamento, deverão aplicar-se os normativos em vigor, nomeadamente, o estabelecido no Código da Estrada e legislação complementar.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- a) Zona de Acesso Automóvel Condicionado (ZAAC): perímetro urbano dentro do qual o acesso, a paragem e o estacionamento de veículos automóveis é limitado a determinadas categorias de utilizadores previamente autorizados e de acordo com sinalização, complementada por meios humanos e/ou outros;
- b) Residente: pessoa singular com residência fiscal em prédio urbano, próprio ou arrendado, e que se destina exclusivamente às funções de habitação dessa pessoa e respetivo agregado familiar;
- c) Comerciante: titular de estabelecimento de venda ao público e/ou de prestação de serviços, incluindo profissional liberal que estabeleça, de forma comprovada, a sua atividade profissional na ZAAC;
- d) Fornecedor: pessoa singular ou coletiva que presta serviços diretamente relacionados com o exercício da atividade de um titular de estabelecimento de venda ao público e/ou de prestação de serviços, incluindo profissional liberal, ou outras pessoas singulares ou coletivas, públicas ou privadas;
- e) Outra pessoa singular ou coletiva, pública ou privada: pessoas singulares ou coletivas, públicas ou privadas, que prossigam fins de interesse relevante no perímetro da ZAAC, designadamente religioso e social, com necessidade de aceder à ZAAC por períodos limitados e que não se enquadrem na definição de residente ou comerciante;
- f) Visitante: todas as pessoas, singulares ou coletivas, com necessidade de aceder à ZAAC e que não se enquadrem nas situações definidas nas alíneas b) a e);
- g) Carga e Descarga: imobilização de um veículo pelo tempo estritamente necessário para breves operações de carga ou descarga de produtos ou mercadorias, desde que o condutor esteja pronto a retomar a marcha e o faça sempre que estiver a impedir ou a dificultar a passagem de outros veículos;
- h) Paragem: imobilização de um veículo pelo tempo estritamente necessário para a entrada ou saída de passageiros ou para breves operações de carga ou descarga, desde que o condutor esteja pronto a retomar a marcha e o faça sempre que estiver a impedir ou a dificultar a passagem de outros veículos;
- i) Estacionamento: imobilização de um veículo que não constitua paragem e que não seja motivada por circunstâncias próprias da circulação;
- j) Transporte público de aluguer em veículo automóvel ligeiro de passageiros: transporte efetuado por meio de veículo automóvel ligeiro de passageiros afeto ao transporte público, equipado com aparelho de medição de tempo e distância (taxímetro) e com

distintivos próprios, titular de licença legalmente emitida, ao serviço de uma só entidade, segundo itinerário da sua escolha e mediante retribuição.

Artigo 4.º

Gestão e manutenção

- 1) A gestão e manutenção dos meios humanos e materiais afetos ao funcionamento das ZAAC poderão ser realizados por meios próprios ou contratados a terceiras entidades.
- 2) É proibida qualquer intervenção não autorizada, nomeadamente visando obstruir, danificar, abrir ou alterar, por qualquer meio, os equipamentos de controlo de acesso.

CAPÍTULO II

CONDIÇÕES DE ACESSO

Artigo 5.º

Condicionamento de acesso, circulação e estacionamento de veículos

- 1) Nas ZAAC previstas no presente regulamento, o acesso fica sujeito ao pagamento de uma taxa durante todos os dias do ano, de acordo com o Regulamento e Tabela de Taxas e Outras Receitas do Município de Évora.
- 2) O acesso às ZAAC apenas é permitido aos veículos que se encontrem devidamente identificados e autorizados nos termos do presente regulamento.
- 3) O utilizador deverá obter previamente a permissão de acesso e/ou estacionamento.
- 4) O acesso às ZAAC apenas é permitido a veículos com peso bruto igual ou inferior a 3.500kg.
- 5) Excetuam-se do ponto anterior os veículos pesados, com peso superior a 3.500 kg, fornecedores a granel de estabelecimentos comerciais e afins que se encontrem devidamente autorizados e viaturas de apoio a obras devidamente licenciadas.
- 6) O limite máximo de velocidade, nas ZAAC é de 20 km/h.
- 7) O acesso de veículos em simultâneo a cada ZAAC é limitado por razões de operacionalidade e segurança.
- 8) O Município de Évora reserva-se no direito de alterar as condições de acesso às ZAAC por motivos de interesse público e sempre previamente publicitados.

Artigo 6.º

Condições de acesso dos utilizadores

O direito ao acesso às ZAAC apenas é permitido nos seguintes termos:

- a) Ao veículo de residente ou comerciante, na área compreendida na ZAAC, que disponha, ou não, de estacionamento próprio, arrendado, lugar reservado na via pública ou selo de residente/comerciante nessa zona, obedecendo ao regime de acesso nos termos previstos no Artigo 1.º do Anexo II;
- b) Ao veículo de outra pessoa singular ou coletiva, pública ou privada, de acordo com o definido no Artigo 12.º;
- c) Ao veículo de fornecedor e/ou visitante, destinado a operações de carga e descarga de produtos, mercadorias ou tomada/largada de passageiros, de acordo com o definido no Artigo 2.º do Anexo II;
- d) Ao veículo em serviço do município ou outra entidade, designadamente afeto a funções de fiscalização, à manutenção de infraestruturas públicas, limpeza pública, recolha de resíduos sólidos urbanos, ao transporte de crianças ou a outras funções no âmbito das competências do município, e, ainda, ao veículo adstrito às forças de segurança, aos serviços de proteção civil, em especial bombeiros e ambulâncias, pelo tempo estritamente necessário;
- e) Ao veículo afeto a obras de construção, reconstrução, conservação ou demolição de imóveis, bem como a obras de urbanização, confinando-se, essa atividade, tão-somente a carga e descarga dos respetivos materiais, pelo tempo estritamente necessário e com prévia autorização pelo Município de Évora;
- f) Ao transporte público de aluguer em veículo automóvel ligeiro de passageiros, de acordo com o definido no Artigo 3.º do Anexo II;
- g) Os outros veículos expressamente autorizados pelo Município de Évora.

Artigo 7.º

Validade do acesso

- 1) A autorização de acesso concedida aos utilizadores mencionados nas alíneas a) e b) do artigo anterior é válida pelo período de um ano civil, independentemente da data da sua atribuição.
- 2) A autorização de acesso referida no número anterior pode ser renovada, a requerimento do seu titular, por períodos de um ano, a iniciar a um de janeiro, devendo o pedido ser

efetuado até trinta de novembro do ano anterior, devidamente instruído com os documentos comprovativos *[nota: no sentido de evitar a concentração dos pedidos no mês de dezembro, poder-se-á alterar a validade para um ano de calendário].*

- 3) A autorização de acesso aos utilizadores mencionados nas alíneas d), f) e g) do artigo anterior será concedida pelo Município de Évora conforme os serviços a realizar.
- 4) A autorização de acesso concedida aos utilizadores mencionados na alínea e) do artigo anterior será a correspondente ao prazo estabelecido na respetiva licença de obras e eventuais prorrogações.
- 5) O Presidente da Câmara Municipal de Évora pode, a todo o tempo, revogar a autorização de acesso concedida aos utilizadores sempre que deixem de se verificar os pressupostos da sua atribuição ou sejam detetados indícios de fraude.

Artigo 8.º

Taxas

- 1) O acesso às ZAAC fica sujeito ao pagamento de uma taxa, prevista no Regulamento e Tabela de Taxas e Outras Receitas do Município de Évora, sendo os períodos cobrados em frações de quinze (15) minutos, de acordo com a taxa aprovada para a zona.
- 2) A cobrança das taxas será efetuada pelo Município de Évora ou por terceiras entidades contratadas ou mandatadas para o efeito, através de meios automáticos, ou outros, instalados nestas zonas.
- 3) O Município de Évora poderá aprovar outras modalidades de pagamento, eventualmente com condições de utilização diferenciadas, úteis para o utilizador.

Artigo 9.º

Isenções de taxas

Os seguintes veículos podem beneficiar de autorização de acesso, estacionamento e de isenção do pagamento das taxas previstas para as ZAAC:

- a) Veículos em missões urgentes ou de salvamento e de polícia;
- b) Veículos de pessoas com mobilidade reduzida, devidamente identificados com dístico emitido pela entidade competente;
- c) Veículos da frota do Município de Évora, devidamente identificados, quando em serviço na ZAAC em questão;

- d) Veículos em serviço do município, designadamente afeto a funções de fiscalização, à manutenção de infraestruturas públicas, limpeza pública, recolha de resíduos sólidos urbanos, entre outros;
- e) Outros veículos expressamente autorizados pelo município, em casos excecionais e devidamente justificados.

CAPÍTULO III

TITULARIDADE DO DIREITO DE ACESSO E DE ESTACIONAMENTO

Artigo 10.º

Da qualidade de residente

- 1) O pedido de acesso como residente far-se-á mediante requerimento dirigido ao Presidente da Câmara Municipal de Évora, através do preenchimento de impresso próprio, instruído com os documentos abaixo indicados e do qual constará a indicação de até duas (2) matrículas por morada:
 - a) Fotocópia do cartão de cidadão e comprovativo de morada eletrónica (impressão, mediante indicação do código PIN de morada do Cartão de Cidadão, dos dados da morada obtida via Aplicação Cartão de Cidadão - disponível para download no site do Cartão do Cidadão, em www.cartaodecidadao.pt); OU Fotocópia do cartão de cidadão ou do bilhete de identidade e comprovativo de domicílio fiscal (correspondência com data do ano em que submete o pedido, endereçada ao requerente pela Autoridade Tributária); OU No caso de cidadão estrangeiro, fotocópia de certificado de registo de cidadão comunitário emitido pela autarquia ou de autorização de residência;
- 2) O acesso ao perímetro da ZAAC far-se-á de acordo com o definido no Artigo 1.º do Anexo II.

Artigo 11.º

Da qualidade de comerciante

- 1) O pedido de acesso como comerciante, far-se-á mediante requerimento dirigido ao Presidente da Câmara Municipal de Évora, através do preenchimento de impresso próprio, fazendo prova desta qualidade através da apresentação dos documentos abaixo indicados e do qual constará a indicação de até duas (2) matrículas por morada:

- a) Certidão da Conservatória do Registo Comercial, da qual conste o registo de atividade comercial exercida ou em alternativa cartão de empresário em nome individual;
 - b) Certidão da Conservatória do Registo Predial da qual conste o registo de propriedade do estabelecimento a seu favor e, caso não seja proprietário do imóvel, título contratual adequado à sua utilização para o fim a que se destina, designadamente contrato de arrendamento, trespasse, ou outro, em seu nome ou da sociedade;
- 2) O acesso ao perímetro da ZAAC far-se-á de acordo com o definido no Artigo 1.º do Anexo II.

Artigo 12.º

Da qualidade de outra pessoa singular ou coletiva, pública ou privada

- 1) O pedido de acesso na qualidade de outra pessoa singular ou coletiva, pública ou privada, far-se-á mediante requerimento dirigido ao Presidente da Câmara Municipal de Évora, através do preenchimento de impresso próprio, fazendo prova desta qualidade através da apresentação de declaração, sob compromisso de honra, que comprove as necessidades de acesso, o número de veículos bem como o registo de propriedade de cada veículo ou o documento único automóvel.
- 2) O número de acessos a conceder, bem como o regime de permanência e de taxas, será definido pelo Município de Évora.

Artigo 13.º

Da qualidade de fornecedor e/ou visitante

O acesso na qualidade de fornecedor e/ou visitante far-se-á de acordo com o definido no Artigo 2.º do Anexo II.

CAPÍTULO IV

REGIME SANCIONATÓRIO

Artigo 14.º

Acesso e estacionamento proibido

É proibido o acesso e estacionamento de veículos nas ZAAC de acordo com as disposições do Código da Estrada e regulamentação municipal, salvo autorização excecional do município ou sinalização existente no local.

Artigo 15.º

Bloqueamento e remoção do veículo

Todo e qualquer veículo estacionado nas ZAAC pode ser bloqueado e removido nos termos do disposto no Código da Estrada e regulamentação municipal.

Artigo 16.º

Fiscalização

Sem prejuízo da competência atribuída por Lei a outras entidades, a fiscalização do cumprimento das disposições do presente regulamento compete ao Município de Évora e será exercida através do pessoal de fiscalização designado para o efeito, bem como pela Polícia de Segurança Pública.

Artigo 17.º

Dúvidas e omissões

Os casos omissos e as dúvidas ou esclarecimentos à aplicação das disposições do presente regulamento serão resolvidos pela lei geral em vigor sobre a matéria a que esta se refere e por instrução dos serviços que se mostrem pertinentes.

Artigo 18.º

Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor 120 dias após a sua publicação nos termos legais.

ANEXO I - DELIMITAÇÃO DAS ZAAC

[INCLUIR MAPA(S) COM DELIMITAÇÕES FINAIS]

ANEXO II - HORÁRIOS, TEMPOS DE PERMANÊNCIA E NÚMERO DE VEÍCULOS REGISTADOS PARA ACESSO

Artigo 1.º

Acesso por veículo de residente ou por veículo de comerciante

- 1) O residente ou comerciante, que não disponha de estacionamento próprio, arrendado ou selo de residente/comerciante, goza de:
 - a) Isenção no horário de acesso;
 - b) Dispensa do pagamento da taxa de acesso prevista no Regulamento e Tabela de Taxas e Outras Receitas do Município de Évora, para o período inicial de trinta (30) minutos, por acesso, contados desde o momento de entrada;
 - c) Permissão de acesso de apenas um veículo por morada no perímetro da ZAAC;
 - d) Possibilidade de registo de até duas (2) matrículas por morada.
- 2) O residente ou comerciante, que disponha de estacionamento próprio, arrendado ou selo de residente/comerciante, goza de:
 - a) Isenção no horário de acesso;
 - b) Isenção no tempo de permanência, desde que o veículo se encontre estacionado no lugar de estacionamento próprio ou arrendado;
 - c) Permissão de acesso, em simultâneo, de número de veículos coincidente com o número de lugares de estacionamento que comprovadamente detenha na sua propriedade, em propriedade arrendada ou decorrente do selo de residente/comerciante atribuído;
 - d) Possibilidade de registo de um número de veículos coincidente com o número de lugares de estacionamento que comprovadamente detenha na sua propriedade, em propriedade arrendada ou decorrente do selo de residente/comerciante atribuído.

Artigo 2.º

Acesso por veículo de fornecedor e/ou visitante

- 1) É proibido o acesso de veículos com peso bruto superior a 3.500kg às ZAAC.
- 2) O veículo de fornecedor e/ou visitante está dispensado do pagamento da taxa de acesso à ZAAC prevista no Regulamento e Tabela de Taxas e Outras Receitas do Município de Évora, no horário definido para cargas e descargas, para o período inicial de quinze (15) minutos, por acesso, contados desde o momento de entrada.

- 3) O horário de acesso para cargas e descargas nas ZAAC são:
 - a) Zona 1: todos os dias da semana das 20h00 às 8h00;
 - b) Zona 2: todos os dias da semana das XXhXX às XXhXX;
 - c) Zona 3: todos os dias da semana das XXhXX às XXhXX;
 - d) ...
 - e) ...
- 4) Fora dos horários fixados no número anterior, o acesso é permitido, estando sujeito ao pagamento da taxa de acesso prevista no Regulamento e Tabela de Taxas e Outras Receitas do Município de Évora e por frações de quinze (15) minutos.

Artigo 3.º

Acesso por transporte público de aluguer em veículo automóvel ligeiro de passageiros

- 1) Poderão aceder às ZAAC os veículos automóveis ligeiros de passageiros destinados ao transporte público de aluguer.
- 2) Os veículos referidos no número anterior gozam de:
 - a) Isenção no horário de acesso;
 - b) Dispensa do pagamento da taxa de acesso prevista no Regulamento e Tabela de Taxas e Outras Receitas do Município de Évora, no caso de existência de locais definidos para estacionamento no perímetro de uma ZAAC;
 - c) Dispensa do pagamento da taxa de acesso prevista no Regulamento e Tabela de Taxas e Outras Receitas do Município de Évora, para o período inicial de quinze (15) minutos, por acesso, contados desde o momento de entrada, no caso de inexistência de locais definidos para estacionamento no perímetro de uma ZAAC.
- 3) Os veículos referidos no número um, só podem estacionar nos locais definidos, até ao limite dos lugares fixados.
- 4) Nas ZAAC onde não existam lugares definidos para estacionamento dos veículos referidos no número um, apenas é permitida a permanência, no perímetro da ZAAC, de dois (2) veículos automóveis ligeiros de passageiros destinados ao transporte público de aluguer em simultâneo.

- 5) Nas ZAAC definidas no número anterior, o veículo automóvel ligeiro de passageiros só poderá voltar a entrar no perímetro da ZAAC após decurso de 15 minutos a contar do último registo de saída dessa ZAAC.

Anexo II: Modelo de Regulamento Geral das Zonas de Estacionamento de Duração Limitada

MODELO

REGULAMENTO GERAL DAS ZONAS DE ESTACIONAMENTO DE DURAÇÃO LIMITADA

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º

Objeto

O presente regulamento define o regime a que ficam sujeitas as Zonas de Estacionamento de Duração Limitada (ZEDL), definidas no Anexo I.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

- 1) O presente regulamento aplica-se a todas as vias e espaços públicos que o Município de Évora delibere sujeitar a um regime de estacionamento de duração limitada, em particular, às zonas identificadas e publicadas no site do Município.
- 2) Em tudo o que não se mostre especificamente regulado no presente, deverão aplicar -se os normativos legais em vigor, nomeadamente, as normas estabelecidas no Código da Estrada.
- 3) Para efeitos do presente regulamento, os limites das zonas de estacionamento de duração limitada são devidamente identificados nas plantas publicadas no Anexo I e no site do Município.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento considera-se:

- a) Zona de Estacionamento de Duração Limitada (ZEDL): zona de estacionamento à superfície, identificada no Anexo I, em que o estacionamento está sujeito às condições previstas no presente regulamento;

- b) Zona de Estacionamento para Titulares de Avença (ZETA): zona de estacionamento à superfície, identificada no Anexo II, e sujeita às condições previstas no presente regulamento;
- c) Bolsas de Estacionamento (BE): as zonas especiais de estacionamento no interior das ZEDL, com características de exploração diferenciadas, delimitadas e reguladas de acordo com objetivos específicos definidos pelo Município.

Artigo 4.º

Composição das zonas de estacionamento de duração limitada

As ZEDL estabelecidas pelo Município são constituídas pelos lugares de estacionamento cuja sinalização estabelecida no local condiciona o tempo de permanência dos veículos e/ou a sua classe.

Artigo 5.º

ZEDL com arruamentos sujeitos a pagamento

- 1) As ZEDL com arruamentos sujeitos a pagamento podem ser geridas diretamente pelo Município ou concessionadas, aplicando-se, em qualquer dos casos, as normas previstas no presente regulamento.
- 2) As ZEDL com arruamentos sujeitos a pagamento podem ser exploradas com recurso a parcómetros ou a outros sistemas de gestão e pagamento de estacionamento.

Artigo 6.º

Bolsas de estacionamento para residentes

As bolsas de estacionamento exclusivas a residentes são geridas diretamente pelo Município, aplicando-se as normas previstas no presente regulamento.

Artigo 7.º

Classes de veículos

Podem estacionar nas ZEDL os veículos com lugares a eles destinados, conforme disposição afixada no local.

Artigo 8.º

Duração do estacionamento nas ZEDL

- 1) Aplicam-se às ZEDL os limites horários das 8h30 às 19h30, de segunda a sexta-feira.
- 2) Na zona XX, além do horário previsto no n.º 1, aplica-se o limite horário das 9h às 14h, ao sábado.

- 3) O estacionamento nas ZEDL fica sujeito a um período de tempo máximo de permanência não superior a XX ou XX horas em função dos arruamentos tarifados em que se insiram.
- 4) Os tempos máximos de permanência a estabelecer nas ZEDL são definidos em função da procura de estacionamento, do número de residentes, da localização geográfica e da oferta da rede de transporte público.
- 5) Os limites horários e os períodos de permanência são publicados no respetivo site e devem constar da sinalização estabelecida e afixada no local.
- 6) Com exceção dos veículos com avença válida, e demais situações de isenção e bonificação atribuídas pelo Município de Évora, os veículos não podem permanecer nos arruamentos sujeitos a pagamento por período superior ao limite indicado na sinalização estabelecida no local.

Artigo 9.º

Taxas

O estacionamento nas ZEDL, nos horários definidos pelo Município, está sujeito ao pagamento das taxas previstas no Regulamento e Tabela de Taxas e Outras Receitas do Município de Évora com as especificidades constantes dos artigos seguintes.

Artigo 10.º

Pagamento da taxa

- 1) A taxa referida no número anterior pode ser paga no momento do estacionamento do veículo, através das formas de pagamento identificadas em cada zona pela sinalização colocada no local.
- 2) Findo o período de tempo pago o utente deverá:
 - a) proceder a novo pagamento, respeitando o limite máximo de permanência aplicável na respetiva zona; ou
 - b) retirar o veículo do espaço ocupado.
- 3) Se se verificar a manutenção do veículo numa ZEDL por tempo superior ao período de tempo previamente pago é devido o pagamento do valor correspondente à taxa máxima diária prevista para a respetiva zona deduzido do valor pago que consta do título emitido.
- 4) Se se verificar a manutenção do veículo numa ZEDL sem que tenha sido adquirido o respetivo título de estacionamento ou sem que o respetivo título esteja exibido no veículo, é devido o pagamento do valor correspondente ao montante da taxa máxima diária prevista para a respetiva zona.

- 5) A taxa máxima diária para cada zona referida nos números anteriores resulta do produto do valor da taxa horária pelo horário diário afixado e sujeito a pagamento, ou seja, corresponde ao estacionamento de XX horas.
- 6) O pagamento das taxas referidas nos números 3 e 4 é efetuado no prazo e nos termos constantes do aviso colocado no veículo.
- 7) Fora dos limites horários referidos no Artigo 8.º o estacionamento é gratuito.

Artigo 11.º

Isenções

Está isento do pagamento de taxas, o estacionamento de duração limitada para os seguintes veículos:

- a) Veículos cujos condutores se apresentem em missão urgente de socorro ou de polícia;
- b) Motociclos, ciclomotores e velocípedes estacionados em lugares destinados a esse fim;
- c) Veículos de pessoas com cartão de estacionamento para pessoas com deficiência, condicionadas na sua mobilidade, quando devidamente identificados nos termos legais;
- d) Veículos pertencentes à frota do Município de Évora, quer os caracterizados, quer os portadores de dístico emitido pelo Município, desde que este esteja colocado junto ao para-brisas dianteiro de forma visível e legível do exterior;
- e) Veículos caracterizados pertencentes à frota da(s) concessionária(s) da(s) ZEDL;
- f) Veículos pertencentes a outras entidades *[a definir em sede de discussão]*, portadores de dístico emitido pelo Município, desde que este esteja colocado junto ao para-brisas dianteiro de forma visível e legível do exterior, no exercício das suas funções.

CAPÍTULO II

TÍTULOS DE ESTACIONAMENTO

Artigo 12.º

Aquisição e utilização do título de estacionamento

- 1) Nas ZEDL com parcómetro, o título de estacionamento físico deve ser adquirido no equipamento mais próximo do lugar de estacionamento sujeito a pagamento.
- 2) Quando o parcómetro mais próximo se encontrar avariado, a aquisição do título deverá efetuar-se no equipamento mais próximo, sito no mesmo arruamento ou em arruamento limítrofe, desde que se aplique a mesma taxa.

- 3) Encontrando-se disponíveis outros meios de pagamento da taxa de estacionamento pode o utente optar livremente pela aquisição de título físico no parquímetro ou aquisição de título virtual através de um dos outros meios de pagamento disponibilizados, nos termos e condições publicitados.
- 4) O eventual acréscimo exigido ao utente pela aquisição de título virtual, como sejam, nomeadamente, os custos devidos pela utilização de cartões de débito ou crédito, acrescem à taxa e não são dedutíveis ao valor da taxa de estacionamento nem a integram.
- 5) A utilização de título de taxa inferior em zona de taxa superior equivale à falta de pagamento.
- 6) Sempre que numa determinada zona todos os parquímetros se encontrem avariados, não é devido o respetivo pagamento, enquanto a situação de avaria se mantiver.
- 7) A utilização do título avença fora da zona atribuída equivale à falta de pagamento.
- 8) Quando o título de estacionamento for em suporte físico deve ser colocado no interior do veículo junto ao para-brisas dianteiro, com o rosto voltado para o exterior, de modo que todas as menções dele constante sejam visíveis e legíveis do exterior.
- 9) O incumprimento do disposto nos números anteriores faz presumir o não pagamento do estacionamento.
- 10) Sempre que o pagamento do estacionamento em determinada ZEDL for feito com recurso a outros sistemas em que não haja lugar à emissão de título em suporte físico, aplicam-se as disposições dos números anteriores com as devidas adaptações.

Artigo 13.º

Cartão magnético ou outros sistemas

- 1) Não são reembolsadas as quantias despendidas na aquisição do cartão magnético ou de outros dispositivos existentes sempre que se verifiquem falhas no seu funcionamento por causa imputável ao utilizador.
- 2) Consideram-se imputáveis ao utilizador as falhas que decorram da utilização indevida do dispositivo ou do seu mau estado de conservação.

Artigo 14.º

Validade do título de estacionamento

O período máximo de permanência de um veículo nas ZEDL fica sujeito aos limites temporais que vigorem na respetiva zona, os quais constarão da sinalização afixada no local e no **site** do Município.

Artigo 15.º

Avença de residente

- 1) Para efeitos do presente regulamento, considera-se residente a pessoa singular (cidadão) que tenha residência principal e permanente no Município de Évora e num arruamento com estacionamento de duração limitada sujeito a pagamento.
- 2) Para efeitos do presente título considera-se avença de residente o título que legitima o acesso e a permanência para estacionar na respetiva ZETA nos locais devidamente identificados e sem limite de tempo.
- 3) Poderão ser atribuídas avenças a residentes em arruamentos condicionados ao estacionamento desde que limitados por pelo menos um arruamento com estacionamento de duração limitada sujeito a pagamento.
- 4) Poderão ser atribuídas avenças a residentes condicionadas a bolsas de estacionamento.
- 5) Podem ser atribuídas até 3 avenças de residente por fogo a pessoas singulares que residam num arruamento com estacionamento de duração limitada sujeito a pagamento, em conformidade com o mapa Anexo II.

Artigo 16.º

Condições de atribuição da avença de residente

- 1) A atribuição da avença de residente está sujeita ao pagamento das taxas previstas no Regulamento e Tabela de Taxas e Outras Receitas do Município de Évora.
- 2) A atribuição da avença, está sempre sujeita ao pagamento da emissão do dístico de residente para ZEDL, em conformidade com as taxas previstas no Regulamento e Tabela de Taxas e Outras Receitas do Município de Évora.
- 3) O pedido da emissão da avença de residente é efetuado mediante requerimento a apresentar ao Município acompanhado com cópia dos documentos mencionados no mesmo;
- 4) Todos os documentos instrutórios a apresentar devem, cumulativamente, estar atualizados e deles deve constar o nome e a morada com base na qual é requerida a avença de residente
- 5) O pedido de atribuição de avença de residente em ZETA será atendido desde que não se encontre ultrapassado o limite de 50 % da oferta de estacionamento sujeito a pagamento na zona respetiva da ZETA.
- 6) Em situações excecionais, devidamente fundamentadas, mesmo que tenha sido atingido o limite referido no número anterior, poder-se-á atribuir uma avença para a mesma ZETA ou para ZETA adjacente.
- 7) O pedido de atribuição da segunda e terceira avença de residente é atendido quando a ZETA não tem lista de espera para atribuição da primeira ou segunda avença, respetivamente.

Artigo 17.º

Validade da avença de residente

- 1) A avença de residente é atribuída pelo período de um ano civil *[nota: poder-se-á definir como ano de calendário para desfasar, no tempo, os pedidos, e, assim, retirar pressão aos serviços municipais ou a quem seja atribuída a gestão]*, renovando-se automaticamente para o ano seguinte.
- 2) A avença de residente só é válida após o pagamento da anuidade da mesma.
- 3) O pagamento da avença é anual e deve ser efetuado até ao dia 15 do mês de dezembro do ano civil anterior, por forma a permitir a sua utilização no ano seguinte.
- 4) Não há lugar a reembolso do valor relativo ao período não usufruído, caso o munícipe cancele a avença antes do final da sua validade.
- 5) A avença caduca se o valor anual não for pago dentro do prazo referido no n.º 3 e quando existe débito referente aos avisos de regularização de pagamento emitidos no âmbito do artigo 10.º

Artigo 18.º

Direitos do titular da avença de residente

- 1) O titular da avença de residente pode estacionar, sem limite de tempo, na ZETA para a qual foi atribuída ou nas ZETA adjacentes definidas aquando da atribuição da avença.
- 2) O titular da avença de residente para bolsa de estacionamento pode estacionar apenas no local identificado, sem limite de tempo, mediante as regras de utilização da bolsa definidas aquando da atribuição da avença.
- 3) Para efeitos dos números anteriores, considera-se identificado o veículo que possua, no seu interior, o dístico de residente colocado junto ao para-brisas, de forma visível e legível do exterior ou o veículo que possua uma avença virtual, adquirida pelos meios eletrónicos disponíveis.

Artigo 19.º

Mudança de domicílio ou de veículo do residente

- 1) Até 5 dias após a mudança de residência, o titular da avença de residente deve solicitar ao Município o seu cancelamento.
- 2) O residente pode requerer a alteração do respetivo registo por um respeitante a outro veículo, desde que não se encontre ultrapassado o prazo de validade da avença inicial e sejam apresentados os documentos exigidos para o registo.

- 3) A alteração referida no n.º 2 está sujeita ao pagamento da taxa de emissão do dístico de residente prevista no Regulamento e Tabela de Taxas e Outras Receitas do Município de Évora.
- 4) A inobservância do referido neste artigo determina a caducidade da avença de residente.

Artigo 20.º

Uso indevido dos títulos e meios eletrónicos

- 1) Os utilizadores dos títulos e dos meios eletrónicos de acesso e estacionamento são responsáveis pela sua correta utilização.
- 2) O uso indevido dos títulos e dos meios eletrónicos de acesso e estacionamento implica o seu cancelamento.
- 3) O furto, roubo ou extravio dos títulos ou dos meios eletrónicos de acesso e estacionamento, deve ser comunicado pelo seu titular ao Município no prazo máximo de 48 horas, sob pena de responder pelos prejuízos resultantes da sua utilização indevida.

CAPÍTULO III

FISCALIZAÇÃO

Artigo 21.º

Entidades competentes

- 1) A fiscalização do cumprimento das disposições do presente regulamento é da competência do Município, das autoridades policiais e dos trabalhadores da entidade concessionária com funções de fiscalização nas zonas que lhe estão concessionadas, devidamente delimitadas e sinalizadas.
- 2) O exercício de funções de fiscalização pelos trabalhadores da Entidade concessionária depende da equiparação destes a agente da Autoridade Administrativa pelo presidente da ANSR - Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, nos termos que decorrem da legislação em vigor e da respetiva regulamentação.
- 3) Os agentes da entidade concessionária referidos no número anterior podem exercer funções de fiscalização na área concessionada relativamente às contraordenações previstas no artigo 71.º do Código da Estrada.
- 4) No exercício da atividade de fiscalização a entidade concessionária, poderá, nos termos do quadro legal em vigor, utilizar meios técnicos auxiliares de fiscalização, nomeadamente meios eletrónicos.

Artigo 22.º

Funções dos agentes de fiscalização da entidade concessionária

- 1) Aos trabalhadores da concessionária com funções de fiscalização cabe:
 - a) Esclarecer os utentes sobre as normas estabelecidas no presente regulamento, ou outros normativos legais aplicáveis, bem como sobre o funcionamento dos equipamentos instalados;
 - b) Fiscalizar o cumprimento do regulamento por parte dos utentes dos espaços de estacionamento de duração limitada, nos termos do artigo 71.º do Código da Estrada;
 - c) Promover e controlar o correto estacionamento;
 - d) Emitir os avisos previstos no artigo 10.º do presente regulamento;
 - e) Participar às entidades competentes, a verificação de situações de incumprimento, nos termos do presente regulamento, Código da Estrada e demais legislação complementar;
 - f) Proceder ao levantamento do auto de contraordenação ao titular do documento de identificação do veículo, correndo contra ele o respetivo processo;
- 2) A tramitação do processo referido no número anterior, segue o disposto nos n.ºs 3 a 7 do artigo 171.º, no artigo 175.º e 176.º do Código da Estrada.

Artigo 23.º

Identificação dos agentes de fiscalização da entidade concessionária

- 1) Os trabalhadores da concessionária com funções de fiscalização são identificados através de um cartão de identificação, emitido no âmbito do disposto no artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 146/2014, de 9 de outubro e subsequente alteração, e modelo e características do disposto na Portaria n.º 191/2016, de 15 de julho.
- 2) Os funcionários da concessionária, no exercício da ação de fiscalização, utilizarão os uniformes que cumprem o disposto na Portaria n.º 191/2016, de 15 de julho.
- 3) No exercício da ação de fiscalização, os trabalhadores com funções de fiscalização podem utilizar veículos de apoio, que darão cumprimento aos normativos presentes na Portaria n.º 192/2016, de 15 de julho.

Artigo 24.º

Responsabilidade por danos

- 1) Quem destruir, danificar, desfigurar ou inutilizar os equipamentos automáticos instalados nas ZEDL, é responsável perante a concessionária, sem embargo das sanções que ao ato couberem nos termos da legislação penal.
- 2) Os agentes de fiscalização da concessionária participarão de imediato às entidades policiais, qualquer ato ou tentativa de destruição ou danos nos equipamentos ou na sinalização.

CAPÍTULO IV
DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Artigo 25.º

Dúvidas e Omissões

Os casos omissos e as dúvidas ou esclarecimentos à aplicação das disposições do presente regulamento serão resolvidos pela lei geral em vigor sobre a matéria a que esta se refere

Artigo 26.º

Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor **120 dias** após a sua publicação nos termos legais.

ANEXO I – ZONAMENTO DO ESTACIONAMENTO DE DURAÇÃO LIMITADA

[Incluir o mapa com zonamento da ZEDL]

ANEXO II – ZONAMENTO DAS AVENÇAS

[Incluir o mapa com zonamento das avenças]

Julho 2022