

# MUNICIPAL

CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA



4.º SUPLEMENTO AO BOLETIM MUNICIPAL N.º 1355

## SUMÁRIO

### RESOLUÇÕES DOS ÓRGÃOS DO MUNICÍPIO

#### ASSEMBLEIA MUNICIPAL

##### Deliberações

97.ª Reunião - 62.ª Sessão Extraordinária - Realizada em 2020/01/28

**- Deliberação n.º 18/AML/2020 - Voto n.º 097/01 (PPM)** - «Voto de Pesar Paulo Gonçalves» - Subscrito pelos Grupos Municipais do PPM e do CDS-PP  
pág. 348 (342)

**- Deliberação n.º 19/AML/2020 - Voto n.º 097/02 (PPM)** - «Voto de Pesar em memória das vítimas do Holocausto» - Subscrito pelo Grupo Municipal do PPM  
pág. 348 (343)

**- Deliberação n.º 20/AML/2020 - Voto n.º 097/03 (PCP)** - «Voto de Pesar pelas vítimas do nazi-fascismo nos 75 anos da libertação pelo Exército Soviético do Campo de concentração nazi de Auschwitz» - Subscrito pelo Grupo Municipal do PCP  
pág. 348 (343)

**- Deliberação n.º 21/AML/2020 - Proposta n.º 598/CM/2019** - Visão Estratégica para a Mobilidade de Lisboa - MOVE Lisboa - até 2030, nos termos da proposta - Subscrita pelo Senhor Vereador Miguel Gaspar  
pág. 348 (343)

**- Deliberação n.º 22/AML/2020 - Recomendação n.º 097/01 (8.ª CP)** Resultante do Parecer da 8.ª Comissão Permanente sobre a Proposta n.º 598/CM/2019 - Subscrita pela 8.ª Comissão Permanente  
pág. 348 (343)

de trabalho escravo ao serviço dos grandes monopólios alemães - IG Farben, Krupp, Siemens, AEG e outros - que desempenharam um papel decisivo na ascensão de Hitler e do nazismo ao poder na Alemanha. Campos onde a exploração do trabalho humano era levada ao extremo - até à morte - e onde aqueles que eram considerados inaptos para o trabalho eram cruelmente eliminados.

Ao assinalar esta data, é justo recordar a URSS, o povo soviético, o Exército Vermelho, que - com o custo de mais de 20 milhões de mortos - deu um contributo determinante para a libertação dos povos da barbárie nazi-fascista. Nenhuma campanha de falsificação histórica poderá apagar o papel da União Soviética e dos comunistas, na Resistência e no combate que derrotou o nazi-fascismo à custa de inenarráveis sacrifícios.

Combate contra o fascismo, em que se insere a luta do Partido Comunista Português pela liberdade e a democracia, pelo fim da ditadura fascista em Portugal, e que durante quase meio século oprimiu o povo português, liquidou as mais elementares liberdades, condenou o nosso País ao atraso e à miséria, reprimiu, torturou e assassinou, conduziu criminosas guerras coloniais.

Recorde-se que os comunistas foram as primeiras vítimas do fascismo. Foi em nome do anticomunismo que grande parte da classe dominante foi conivente e apoiou a ascensão e a brutalidade do fascismo, e não apenas nos países - como Portugal - onde alcançou o poder.

Quando se assinalam os 75 anos da libertação pelo Exército Soviético do campo de concentração nazi de Auschwitz, é preocupante que surjam em diversos países do Leste da Europa - como na Ucrânia ou nas Repúblicas do Báltico - forças que reabilitam o fascismo e glorificam abertamente os colaboradores com o nazismo, ao mesmo tempo que destroem monumentos e a memória do Exército Soviético e perseguem os comunistas e outros antifascistas.

Como a História alerta, sob o anticomunismo escondem-se as conações e os intentos mais reacionários e antidemocráticos.

As campanhas de branqueamento do fascismo, de banalização da ideologia fascista, de mentira e de falsificação históricas - que ganham hoje uma inaudita dimensão e onde se integram a resolução anticomunista aprovada no Parlamento Europeu, em setembro passado, ou a iniciativa de criação em Portugal de um «museu» dedicado ao ditador Salazar -, só podem merecer a preocupação e a indignação dos democratas.

Estas campanhas demonstram que, tal como no Século XX, sectores da classe dominante apostam de novo no ataque às liberdades, à democracia, à soberania, na violência, na guerra, para impor os seus propósitos opressores e exploradores. Particularmente perversa é a campanha para, em nome da justa condenação da cruel perseguição nazi aos judeus, procurar branquear os crimes do regime sionista de Israel contra o povo palestino e a ocupação violenta e ilegal de territórios da Palestina.

Num tempo em que a Humanidade enfrenta de novo a ameaça do fascismo e da guerra, é premente a consciencialização e mobilização dos democratas, dos antifascistas, em defesa da

paz e da verdade, rejeitando a mentira e a falsificação histórica - para que nunca mais se repitam os horrores de Auschwitz, do nazi-fascismo e da guerra.

Assim, o Grupo Municipal do PCP propõe que a Assembleia Municipal de Lisboa, na sua Sessão Extraordinária de 28 de janeiro de 2020, guarde um minuto de silêncio em memória das vítimas do nazi-fascismo e enderece o presente voto de pesar à:

- União dos Resistentes Antifascistas Portugueses;
- Federação Internacional dos Resistentes Antifascistas.

O Documento encontra-se disponível para consulta no *site* da AML (<https://www.am-lisboa.pt/303000/1/013615.000428/index.htm>).

#### **Deliberação n.º 21/AML/2020:**

- **Proposta n.º 598/CM/2019 - Visão Estratégica para a Mobilidade de Lisboa - MOVE Lisboa - até 2030**, nos termos da proposta - Subscrita pelo Senhor Vereador Miguel Gaspar

**Aprovada por maioria**, com a seguinte votação: **Favor:** PS/ BE/ MPT/ Deputados (as) Municipais Independentes: António Avelãs, Ana Gaspar, José Alberto Franco, Miguel Graça, Patrícia Gonçalves, Paulo Muacho, Rui Costa e Teresa Craveiro - **Contra:** CDS-PP/ PCP/ PEV/ PPM - **Abstenção:** PSD/ PAN/ Deputados Municipais Independentes Raul Santos e Rodrigo Mello Gonçalves).

(Ausência da Deputada Municipal Joana Alegre da Sala de Plenário.)

Proposta n.º 598/CM/2019

**Assunto:** Aprovar e submeter à apreciação da Assembleia Municipal a Visão Estratégica para a Mobilidade de Lisboa

*Pelouro:* Mobilidade.

Considerando que:

- 1 - Portugal se comprometeu, juntamente com os restantes países da União Europeia, no âmbito da preparação do Acordo de Paris, a reduzir as emissões de gases com efeito de estufa (GEE) nacionais e subscreveu o Acordo de Paris, na 21.ª Conferência das Partes da Convenção Quadro das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas (COP21);
- 2 - O Acordo de Paris aponta à neutralidade carbónica na segunda metade do século;
- 3 - A União Europeia estabeleceu no Livro Branco dos Transportes a meta de reduzir em 60% as emissões de GEE do setor dos Transportes até 2050, estabelecendo a necessidade de eliminar da circulação na Europa dos veículos a gasóleo e gasolina até 2050, reduzindo o seu número para metade já em 2030;

4 - Portugal estabeleceu um Quadro Estratégico de Política Climática no horizonte 2020-2030, integrando o Programa Nacional para as Alterações Climáticas 2020/2030 (PNAC 2020/2030) e a Estratégia Nacional de Adaptação às Alterações Climáticas 2020 (ENAAC 2020);

5 - Em 2017 a Câmara Municipal de Lisboa aprovou por unanimidade a sua Estratégia Municipal de Adaptação às Alterações Climáticas (EMAAC), a qual foi igualmente aprovada por unanimidade e aclamação na Assembleia Municipal;

6 - O Município de Lisboa foi a primeira capital europeia a subscrever o novo Pacto Global do Autarcas para a Energia e Clima, em 2016, no qual se comprometeu a reduzir as emissões de GEE em 40% até 2030;

7 - Na 23.ª Conferência das Partes da Convenção Quadro das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas (COP23) foi afirmada a necessidade de estabelecer uma aliança para acelerar a descarbonização no setor dos transportes;

8 - Lisboa é cofundadora e membro do Comité de Gestão da Aliança para a Descarbonização dos Transportes (TDA), uma rede internacional de países, cidades e empresas que visa acelerar da descarbonização do sector dos transportes;

9 - A Câmara Municipal de Lisboa se assume como a gestora da mobilidade na cidade de Lisboa, o que faz de acordo com as linhas e programas definidos pelo Governo para a Área Metropolitana de Lisboa e outros Municípios, bem como com os demais operadores de transportes e empresas de serviços de mobilidade;

10 - A Câmara Municipal de Lisboa foi a vencedora do prémio da Semana Europeia da Mobilidade 2018 e será em 2020 a Capital Verde Europeia, sendo reconhecida internacionalmente a sua agenda transformadora da cidade de Lisboa no que à mobilidade diz respeito;

Considerando ainda que:

11 - Se pretende que a mobilidade na cidade de Lisboa siga uma trajetória progressivamente mais sustentável, racional, eficiente e acessível, e que é necessário incentivar e garantir o seu alinhamento com os compromissos nacionais e municipais;

12 - O investimento no sistema integrado e intermodal de transporte público, a promoção da multipolaridade do território e da sua qualificação urbana, a reestruturação dos interfaces de transportes, o incentivo ao recurso aos modos ativos de circulação, a introdução de soluções de transportes menos poluentes e a disponibilidade de novas tecnologias de apoio à mobilidade, são alguns dos instrumentos de sustentabilidade urbana que conduzem nessa direção;

13 - O Município de Lisboa visa criar um ecossistema de mobilidade centrado nas pessoas, que garanta uma oferta de mobilidade mais racional, sustentável e acessível, mas também mais atualizada, eficiente e atrativa;

14 - Se pretende uma solução de mobilidade integrada, em que os transportes públicos funcionem em perfeita articulação com os modos ativos e os serviços partilhados, em que prevaleça a integração e a facilidade de utilização do sistema em termos de acessibilidade, informação, bilhética e preço, assente em sistemas de informação baseados na partilha de dados, e garantindo uma melhor articulação entre o espaço público e as infraestruturas de transportes;

15 - A MOVE Lisboa é uma visão estratégica para a mobilidade, que pretende guiar a cidade na próxima década, procurando uma repartição modal mais equilibrada, assente num sistema de mobilidade integrada e conectada, alicerçado numa rede integrada e multimodal de transportes públicos, numa rede pedonal e ciclável segura, funcional e apelativa, e na proliferação de serviços de mobilidade baseados em tecnologias mais limpas, garantindo que, no futuro, Lisboa seja uma cidade de emissões nulas, com elevados níveis de qualidade ambiental, económica e social;

Esta visão para a mobilidade de Lisboa - MOVE Lisboa - é determinante para transformar a Cidade e garantir a qualidade de vida dos seus habitantes e visitantes;

Em face do exposto, tenho a honra de propor que a Câmara Municipal delibere, nos termos da alínea c) do n.º 2 do artigo 23.º e da alínea ee) do n.º 1 do artigo 33.º, ambos do Anexo I à Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro:

- Aprovar, para efeitos de submissão à Assembleia Municipal, a Visão Estratégica para a Mobilidade para a cidade de Lisboa - MOVE Lisboa - até 2030, nos termos do documento anexo.



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

G A B I N E T E D O V E R E A D O R M I G U E L G A S P A R



# MOVE LISBOA

VISÃO ESTRATÉGICA  
PARA A MOBILIDADE  
2030

## DA MOBILIDADE QUE TEMOS À MOBILIDADE QUE QUEREMOS

A Área Metropolitana de Lisboa (AML) registou nas últimas décadas importantes dinâmicas urbanas, sociais e económicas, que se revelaram determinantes nas escolhas de mobilidade da população e na conseqüente evolução do sistema de transportes e respetiva repartição modal. Entre essas dinâmicas, duas assumem particular relevância: primeiro, o fluxo demográfico de saída de residentes em Lisboa para os concelhos vizinhos da AML e, segundo, a proliferação da posse e uso generalizado do automóvel. No início da década de 1980, a população residente na cidade de Lisboa ultrapassava os 800 000 habitantes. Desde então, registou-se uma progressiva diminuição no número de residentes que, em 2017, rondava os 500 000 habitantes. No conjunto da AML, verificou-se uma dinâmica contrária, com um aumento global da população que ultrapassou a barreira dos 2 800 000 habitantes em 2011.

Todavia, esta diminuição da população da cidade não significou a redução da pressão sobre o sistema de mobilidade de Lisboa. Pelo contrário, a reorganização demográfica da AML alterou os padrões de mobilidade, o que, aliado a uma massificação na utilização do automóvel, a um contínuo investimento em infraestruturas rodoviárias, com portagens subsidiadas, e às reduções fiscais na atribuição dos veículos de empresa, introduziu uma procura excessiva na rede rodoviária de Lisboa, com conseqüências ao nível da circulação e estacionamento, bem como da segurança e da qualidade de vida de quem habita e usa a cidade. Para isso também contribuiu uma desadequação crescente do sistema de transportes públicos à nova realidade da mobilidade das pessoas.

Com efeito, grande parte dos trabalhadores e estudantes na cidade de Lisboa continua a privilegiar a utilização do automóvel nas deslocações diárias. Em 1981, o transporte público era o principal modo de transporte utilizado nas deslocações casa-trabalho ou casa-escola, com uma quota de 67% face a 14% do automóvel. Desde então, a repartição modal foi alterada profundamente, com o automóvel a assumir o papel central no sistema de mobilidade, representando em 2017 cerca de 45% das deslocações com origem e destino na cidade, comparativamente a apenas 22% do transporte público. No que concerne à Área Metropolitana de Lisboa, a parcela das deslocações em automóvel é ainda maior, representando perto de 60%. Por outro lado, as deslocações a pé já constituíam, em 2017, 30% das viagens na cidade de Lisboa, o que representa um aumento relativamente a 2001 e 2011, quando o seu peso era de 21% e 17%, respetivamente. E também a utilização da bicicleta tem vindo a crescer. Apesar de estar ainda em valores residuais, representando em 2017 cerca

de 0,6% das deslocações na cidade, este valor corresponde a um aumento próximo dos 200% em relação a 2011.

Reverter a atual repartição modal, de forma a libertar espaço público para os cidadãos e garantir a convergência com os objetivos do Acordo de Paris, nomeadamente a neutralidade carbónica em 2050, constitui o maior desafio das políticas de mobilidade para a cidade de Lisboa. Para tal, é preciso mudar de paradigma; é importante fomentar soluções que permitam reduzir a dependência do veículo próprio, melhorando a qualidade de vida e a saúde dos lisboetas. Lisboa necessita de adequar o sistema de transportes públicos às zonas habitacionais e respetivos fluxos migratórios, respondendo de forma eficaz e eficiente aos requisitos de mobilidade dos seus cidadãos.

Entre 2009 e 2016, o sistema de transporte público na cidade de Lisboa (Carris e Metropolitano de Lisboa) diminuiu a oferta em 36%, o que, aliado a um agravamento substancial do preço dos títulos de transporte, conduziu a uma redução da procura de 23%. Nos principais eixos ferroviários de acesso a Lisboa (linhas de Sintra, Cascais, Azambuja e Setúbal), a redução no número de passageiros foi superior a 18%, verificando-se igual tendência negativa nas ligações fluviais.

Este era um rumo indesejável para a mobilidade, tornando inevitável e urgente reverter o círculo vicioso de desequilíbrio na repartição modal: diminuição da oferta de transporte público, diminuição da sua atratividade, maior utilização do automóvel.

Assistimos hoje a uma alteração vertiginosa das políticas de mobilidade a nível global, em que estratégias ultrapassadas de *predict and provide*, que visavam o aumento das infraestruturas para o tráfego rodoviário individual, foram substituídas por outras, mais focadas na humanização das cidades e no aumento da qualidade de vida de quem as utiliza. Em Lisboa, têm sido feitos esforços no sentido de devolver o espaço público às pessoas, merecendo destaque a alteração proposta pelo PDM de 2012 onde, pela primeira vez, se articulam as políticas de mobilidade e de ordenamento do território. Neste âmbito, salienta-se: a multifuncionalidade proposta para a generalidade do território; a proximidade de interfaces de transportes como critério para a demarcação das novas polaridades urbanas; a introdução de limites máximos para a criação de estacionamento privado na proximidade das estações de transporte público; a revisão da hierarquia da rede viária, no sentido de desincentivar o rápido

acesso automóvel ao centro da cidade através dos eixos radiais e de retirar da zona histórica e ribeirinha o tráfego de atravessamento, tendo em vista a reabilitação urbana da mesma.

Outros instrumentos fundamentais que introduzem ou enquadram medidas de promoção da mobilidade sustentável e inclusiva na cidade incluem: o Plano de Acessibilidade Pedonal, o Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano, o Plano Geral de Intervenções da Frente Ribeirinha de Lisboa, o Programa “Uma Praça em cada Bairro”, o Pavimentar Lisboa 2015-2020, a Estratégia Municipal de Adaptação às Alterações Climáticas, o Plano de Ação de Ruído ou o Plano de Ação de Energia Sustentável e Clima.

Mais de metade dos movimentos pendulares diários provenientes dos concelhos vizinhos é feita com recurso ao automóvel. Este desequilíbrio poderá ser corrigido se, por um lado, a oferta de transportes públicos for melhor, mais integrada e complementada por modos ativos e outros serviços de mobilidade e, por outro, se a população da cidade de Lisboa aumentar, crescendo assim a resposta interna à sua oferta de emprego. Com a Câmara Municipal de Lisboa a reforçar as suas competências na gestão e fiscalização da mobilidade da cidade, numa relação estreita com a Área Metropolitana de Lisboa e o Governo da República, irão conseguir-se melhorias significativas no serviço, tornando a utilização dos transportes públicos uma verdadeira opção de mobilidade. Exemplo paradigmático foi a criação do Passe Único Metropolitano, fixado em 30€ em Lisboa e 40€ na AML, uma medida histórica de simplificação e redução dos tarifários. De facto, o Passe Único Metropolitano permitiu eliminar quase 4000 tarifários distintos e teve um impacto sem precedentes na economia das famílias dos 18 municípios, que viram fixado em 80€/família o limite máximo a pagar pelo acesso a uma rede que inclui todos os operadores da AML, quando antes podia haver lugar a despesas familiares superiores a 400€/família. Com a possibilidade de gerir localmente a CARRIS, a cidade pode reestruturar a sua rede, renovar a sua frota, melhorar a sua oferta, aumentar o nível do seu serviço, oferecer novos produtos, ajustar os tarifários, melhorar a relação com a cidade, residentes e visitantes. O aumento substancial da frota de autocarros, a contratação de mais motoristas, a criação de novas linhas e o alargamento da rede de elétricos são medidas em curso que apontam já a estes objetivos.

Por outro lado, a EMEL, assumindo-se como empresa de mobilidade, passa a oferecer novos serviços de mobilidade complementares, de que o Sistema de Bicicletas Públicas Partilhadas GIRA é um exemplo de sucesso.

Esta dinâmica dá indicações ao sistema de transportes e influencia e inspira novas soluções. O setor privado percebeu já as indicações dadas pelas cidades e, apoiado em tecnologias inovadoras, começou a oferecer serviços de mobilidade radicalmente diferentes, baseados em partilha e conexão de dados e veículos, maioritariamente sustentados em plataformas de *smartphones*, e com modelos de negócio disruptivos, criando dinâmicas diferentes, impondo ritmos acelerados e obrigando as cidades a reinventarem-se para se adaptarem, dada a força com que entram no mercado. São disto exemplo os serviços partilhados de carros, motos, bicicletas e trotinetas, bem como os serviços de transporte em veículos descaracterizados a partir de plataformas eletrónicas.

Lisboa é hoje reconhecidamente um palco de inovação na mobilidade. A cada passo surgem e se abraçam novas ideias, novos projetos, que rapidamente transvasam as fronteiras da cidade. E a AML, centrada na grande praça que é o Rio Tejo, uma hidrovia que também urge explorar com inovação, é um beneficiário direto da dinâmica que Lisboa impõe.

Em suma, se as últimas décadas foram fortemente marcadas pela expansão da mancha urbana, a nível metropolitano, muito suportada pelo transporte individual, torna-se agora fundamental garantir uma oferta de mobilidade mais racional, sustentável e acessível, mas também mais atualizada, eficiente e atrativa. Pretende-se, assim, uma solução de mobilidade integrada, em que os transportes públicos funcionem em perfeita articulação com os modos ativos e os serviços partilhados, em que prevaleça a facilidade de utilização do sistema em termos de acessibilidade, informação, bilhética e preço, assente em sistemas de informação baseados na partilha de dados, e garantindo uma melhor articulação entre o espaço público e as infraestruturas de transportes.

É nesse sentido que surge o MOVE Lisboa, um instrumento que pretende guiar a cidade na próxima década, procurando uma repartição modal mais equilibrada, assente num sistema de mobilidade integrada e conectada, alicerçado numa rede integrada e multimodal de transportes públicos, numa rede pedonal e ciclável segura, funcional e apelativa, e na proliferação de serviços de mobilidade baseados em tecnologias mais limpas, garantindo que, no futuro, Lisboa seja uma cidade de emissões nulas, com elevados níveis de qualidade ambiental, económica e social.

Assim, a MOVE Lisboa pretende ser uma ferramenta para ajudar a atingir um dos objetivos estratégicos do governo da cidade: garantir **MOBILIDADE ACESSÍVEL, AO ALCANCE DE TODOS**.



## “ MOVE LISBOA VISÃO ESTRATÉGICA PARA A MOBILIDADE 2030

*Criar um ecossistema de mobilidade centrado nas pessoas, que seja acessível, útil, confiável e seguro, assente numa rede integrada de transportes públicos completada por soluções inovadoras, que permita escolhas conscientes e sustentáveis, posicionando, até 2030, Lisboa como a capital europeia de referência na área da mobilidade. ”*



## **MOVE LISBOA | VISÃO ESTRATÉGICA PARA A MOBILIDADE 2030**

Lisboa é hoje uma cidade particularmente atrativa. Deve-o à sua história, à sua geografia, às suas gentes e à forma como tem vindo a desenvolver-se nos últimos anos. Em 2030, porém, Lisboa deverá ser uma cidade ainda mais apelativa, fruto das mudanças que se preveem e de muitas outras já iniciadas.

A Lisboa que ambicionamos é uma cidade com um ecossistema de mobilidade centrado nas pessoas, que seja acessível, útil, confiável e segura, assente numa rede integrada de transportes públicos complementada por soluções inovadoras, que permita escolhas conscientes e sustentáveis.

Lisboa será, em 2020, a Capital Europeia Verde, mas a transformação que está a realizar e ambiciona concretizar, permitirá posicioná-la, até 2030, como a capital europeia de referência também na área da mobilidade.

Para tal garantir, a Câmara Municipal de Lisboa assume-se como a gestora da mobilidade na cidade. Planeia a sua mobilidade e intervém a vários níveis: na gestão da rede viária, incluindo na sinalização luminosa, na estruturação do transporte de superfície, na gestão do estacionamento, na implementação de percursos cicláveis, na promoção de serviços e veículos partilhados, sejam de sua iniciativa ou de iniciativa privada, por via da regulação do espaço público e da integração com outras formas de mobilidade.

Promovendo a integração entre os serviços municipais, a CARRIS, a EMEL e a Polícia Municipal, a Câmara Municipal de Lisboa otimiza os seus meios para garantir melhor oferta de mobilidade.

Se, por um lado, a autarquia lidera o movimento de assunção do novo paradigma de mobilidade no seu território, por outro, procura inspirar diversos parceiros e integrá-los na sua ação. Atuando diretamente com o Governo da República, a Área Metropolitana de Lisboa, outros Municípios, operadores de transportes, empresas de serviços de mobilidade, a Câmara Municipal de Lisboa trabalha no sentido de fomentar soluções que permitam reduzir a dependência do veículo próprio, criando alternativas que permitam promover a racional transferência modal, melhorar a mobilidade e aumentar a acessibilidade.

A Lisboa que ambicionamos é uma cidade com uma vida de bairro, de quotidiano de proximidade, resguardado do tráfego intenso, onde as pessoas se deslocam preferencialmente a pé, de bicicleta ou em carreiras de bairro. Para tal, as barreiras pedonais serão diluídas, os percursos tornar-se-ão confortáveis e acessíveis e o tráfego circulará mais calmamente, passando a conviver de forma amistosa com peões e bicicletas para segurança de todos. As ruas de Lisboa serão zonas de encontro e fruição onde habitantes e visitantes se cruzarão e trocarão experiências, onde o comércio e a cultura marcarão o ritmo, onde as crianças poderão brincar e os idosos conviver.

Toda a cidade passará a estar ligada entre si através de uma rede de eixos multimodais, onde circulará uma rede de excelência de transportes públicos e novos serviços de mobilidade, que usará de forma eficiente as infraestruturas rodoviária e ferroviária e explorará de forma inovadora a hidrovia que é o Rio Tejo, permitindo que qualquer pessoa possa deslocar-se para aceder a funções de escala urbana (hospitais, universidades, polos de serviços, estádios, entre outros) com flexibilidade e em liberdade de escolha. Essa liberdade só será efetiva se for para todos, pelo que, em 2030, a cidade deverá ter níveis de acessibilidade cada vez mais universais, garantida pelo desenho inclusivo do espaço público e simplificada pela proliferação de serviços *on-line* e de teletrabalho.

Importa também garantir a proteção progressiva do centro e ampliar os seus elevados índices de atratividade, conforto, segurança e qualidade ambiental. Para que a vivência deste espaço seja potenciada e a saúde pública protegida, Lisboa tem de eliminar o tráfego de atravessamento da área central da cidade e torná-la uma zona de emissões reduzidas tendencialmente nulas e segurança rodoviária máxima. A circulação na Baixa de Lisboa deverá ser cada vez mais restrita, reservada ao trânsito local, transportes públicos, modos ativos, sistemas partilhados e veículos conectados e amigos do ambiente.

Deve ser fomentada também uma logística urbana mais eficiente e sustentável, através da limitação dos horários de cargas e descargas, da otimização dos locais reservados para este fim, assim como de soluções de micrologística, com recurso a sistemas de informação e comunicação e uso de veículos mais ecológicos, distribuindo deste modo mais carga em menos viagens e em menos tempo.

Ao alterar a forma como as pessoas e as mercadorias se deslocam na cidade e acedem às suas funções e destinos, promover-se-á a igualdade de oportunidades, a melhoria da saúde e

qualidade de vida da população, a eficiência dos serviços e a atratividade da cidade enquanto destino para viver, visitar, estudar e investir.

A utilização de veículos limpos, quer por particulares, quer por organizações, tanto no transporte de passageiros como de mercadorias, deve dar lugar, até 2030, e tal como é definido no Plano de Ação para as Energias Sustentáveis e o Clima (2018), à eliminação da circulação de veículos ligeiros a gasóleo nas zonas centrais da cidade. Tal permitirá a convergência com a primeira das dez metas para um sistema de transportes competitivo e económico em recursos, definidas no *Livro Branco: Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos*. A meta define a necessidade de “*Reduzir para metade o número de veículos automóveis de motorização convencional utilizados no transporte urbano, até 2030; retirá-los de circulação nas cidades, até 2050; descarbonar no essencial a logística nos grandes centros urbanos, até 2030*”.

Pretende-se, assim, que a cidade cumpra os seus compromissos ambientais e climáticos e contribua determinantemente para a descarbonização do sector dos transportes e para a redução da poluição atmosférica.

Esta visão para a mobilidade de Lisboa – MOVE Lisboa – é por isso determinante para transformar a cidade e garantir a qualidade de vida dos seus habitantes e visitantes.

No âmbito da estratégia de mobilidade pretende-se para Lisboa:

- **Aumentar a atratividade do transporte público (TP)**

Por via da simplificação e redução tarifária, melhoria da sua fiabilidade, regularidade, qualidade e aumento da velocidade comercial, nomeadamente através da implementação de corredores BUS de elevado desempenho, da criação de faixas dedicadas ao TP nas principais vias de acesso a Lisboa, da fiscalização do estacionamento na via pública e da priorização semafórica.

Permitirá aumentar a eficácia e previsibilidade dos transportes públicos, recuperar passageiros, reduzir o congestionamento.

- **Integrar novos serviços de mobilidade no sistema de transportes**

Permitirá aumentar a multimodalidade, acrescentando flexibilidade e abrangência ao sistema de transportes.

- **Criar plataformas integradas de serviços de mobilidade**

Permitirá, numa lógica de mobilidade como serviço, garantir informação ao público, simplicidade na aquisição dos serviços, aumento da competitividade e consequente melhoria da qualidade e eficiência dos serviços.

- **Implementar medidas de promoção da segurança no sistema de mobilidade, estruturadas por via do Plano Municipal de Segurança Rodoviária**

Permitirá ter ruas seguras, que ambicionem zero mortes nas estradas de Lisboa.

- **Concretizar uma estratégia de aceleração da adoção da mobilidade elétrica**

Adaptando a cidade a estes veículos, quer na perspetiva das redes de carregamento, quer na discriminação positiva da sua utilização, nomeadamente por via das zonas de emissões reduzidas.

Permitirá reduzir localmente as emissões de GEE e de poluentes atmosféricos.

- **Requalificar o espaço público e a rede pedonal**

Permitirá humanizar a cidade, reduzindo deslocações automóveis de curta distância, potenciando a identidade dos bairros e melhorando a acessibilidade universal à rede de TP e de equipamentos.

- **Melhorar a mobilidade de e para a escola**

Permitirá reduzir o número de viagens em veículo particular para a escola, por via da promoção do acesso em transporte público, modos suaves ou *ridesharing*, fomentando a segurança na envolvente das escolas e reduzindo a necessidade de utilização do veículo particular por parte das famílias. 70% dos adultos que levam as crianças à escola fazem-no de transporte individual, com maior incidência na rede de ensino privado.

- **Expandir a rede de ciclovias, tornando-a mais abrangente**

Permitirá absorver deslocações atualmente feitas em automóvel e oferecer alternativas de mobilidade, em linha com o esforço feito até aqui, e que contribui para em 6 anos triplicar o total de viagens em bicicleta.

- **Promover a utilização do rio Tejo como infraestrutura para a mobilidade fluvial**

Considerando o rio Tejo uma hidrovia metropolitana, que garante a mobilidade ao longo da cidade e entre margens.

Permitirá a implementação de uma rede de transportes fluviais, coletivos e individuais, ao longo da frente ribeirinha

- **Continuar o desenvolvimento de parques de estacionamento dissuasores junto às interfaces de TP da periferia, com integração tarifária**

Permitirá promover o *park&ride*, reduzindo a entrada de automóveis na cidade de Lisboa e oferecendo uma solução para aqueles veículos que, vindos da área metropolitana, hoje estacionam nos bairros residenciais da cidade.

- **Localizar novos polos de emprego na envolvente das interfaces de TP**

Permitirá concentrar o emprego nas zonas melhor servidas de transporte público, reduzindo a necessidade de utilização do automóvel, fortalecendo os operadores de TP e aumentando a qualidade dos seus serviços.

- **Reforçar o investimento de âmbito metropolitano nos meios pesados de mobilidade**

Defender a urgência do investimento de âmbito metropolitano nos meios de mobilidade pesada (comboio, metro, barco), nomeadamente no âmbito do próximo ciclo de programação de Fundos; reforçar a coordenação a nível metropolitano dos sistemas de mobilidade, nomeadamente através do pleno desenvolvimento da empresa de Transportes Metropolitanos de Lisboa e da assunção pela Área Metropolitana e das funções de Autoridade de Transportes sobre todos os meios.

## PILARES ESTRATÉGICOS

Com vista à estruturação da sua visão estratégica para 2030, a cidade definiu pilares orientadores para guiar a transformação da mobilidade em Lisboa:

### 1. Mais Integração

Promover soluções de mobilidade integradas à escala metropolitana, incluindo todos os modos de transporte disponíveis e constituindo um ponto de contacto único para o utilizador.

### 2. Mais Confiança

Aumentar a fiabilidade, rapidez e segurança dos transportes públicos, através de medidas de reforço de capacidade, frequência, capilaridade, vigilância e priorização nas estradas.

### 3. Mais Conexão

Garantir transportes conectados, com informação em tempo real, fomentando o uso e a partilha de dados e uma gestão integrada da rede por parte do município numa lógica de gestor da mobilidade.

### 4. Mais Acessibilidade

Fortalecer a acessibilidade, inclusão, conveniência e proximidade da rede e do custo dos transportes a todos, e promover uma experiência integrada, simples e centrada no utilizador.

### 5. Mais Inovação

Tornar Lisboa numa cidade pioneira e de experimentação de soluções de mobilidade inovadoras em ambientes reais mas controlados, gerando impacto positivo na economia e nos utilizadores.

### 6. Mais Responsabilidade

Consciencializar os cidadãos e as empresas das opções modais e produtos de mobilidade existentes, sensibilizando-os para o impacto do uso do veículo privado,

promovendo alternativas sempre que estas existam e desenvolvendo ações pedagógicas, de promoção do espaço público e da mobilidade sustentável.

## UMA SOLUÇÃO INTEGRADA DE PLANEAMENTO E GESTÃO

Dada a complexidade do sistema de transportes, a necessidade do seu funcionamento em cadeia e a diversidade de fatores que contribuem para as opções tomadas por quem se desloca, a MOVE Lisboa propõe um conjunto de diretrizes para que se consiga obter uma significativa redução na utilização do automóvel particular e, conseqüentemente, uma maior utilização dos transportes públicos e dos modos ativos.

Embora o investimento em infraestrutura seja necessário para a resolução de certos aspetos do sistema de transportes, muito pode e deve ser feito para potenciar os meios existentes, esperando-se desta atuação, que integra Planeamento e Gestão, melhorias relevantes no sistema de transportes.

Neste sentido, foi proposto um **Planeamento da Mobilidade** assente em **5 redes** e **5 serviços** que devem articular-se e sobrepor-se de forma coerente, dando corpo ao sistema multimodal e intermodal de transportes proposto:

### 5 Redes

- Pedonal
- Transportes Públicos
- Rodoviária
- Ciclável
- Interfaces

### 5 Serviços

- Estacionamento
- Transportes Partilhados
- Logística Urbana



- Mobilidade Complementar
- Transportes Turísticos

A **Gestão da Mobilidade** apresenta um potencial particularmente interessante para uma cidade como Lisboa, que oferece uma rede de transportes públicos abrangente, que se encontra em fase de investimento na infraestruturização dos modos ativos e que está a lançar serviços partilhados de elevado impacto. A definição de medidas assertivas em termos de gestão pode contribuir de forma determinante para o sucesso destes novos investimentos, potenciando a utilização das infraestruturas e maximizando as possibilidades de êxito da sua integração na vida da cidade, com reduzidos rácios custo/benefício.

As ações de gestão permitem também garantir a integração e coerência das medidas concretas a implementar no âmbito das 5 redes e dos 5 serviços, bem como o alinhamento das mesmas com a visão definida. Esta atuação integrada possibilita, assim, assegurar a otimização dos recursos públicos.

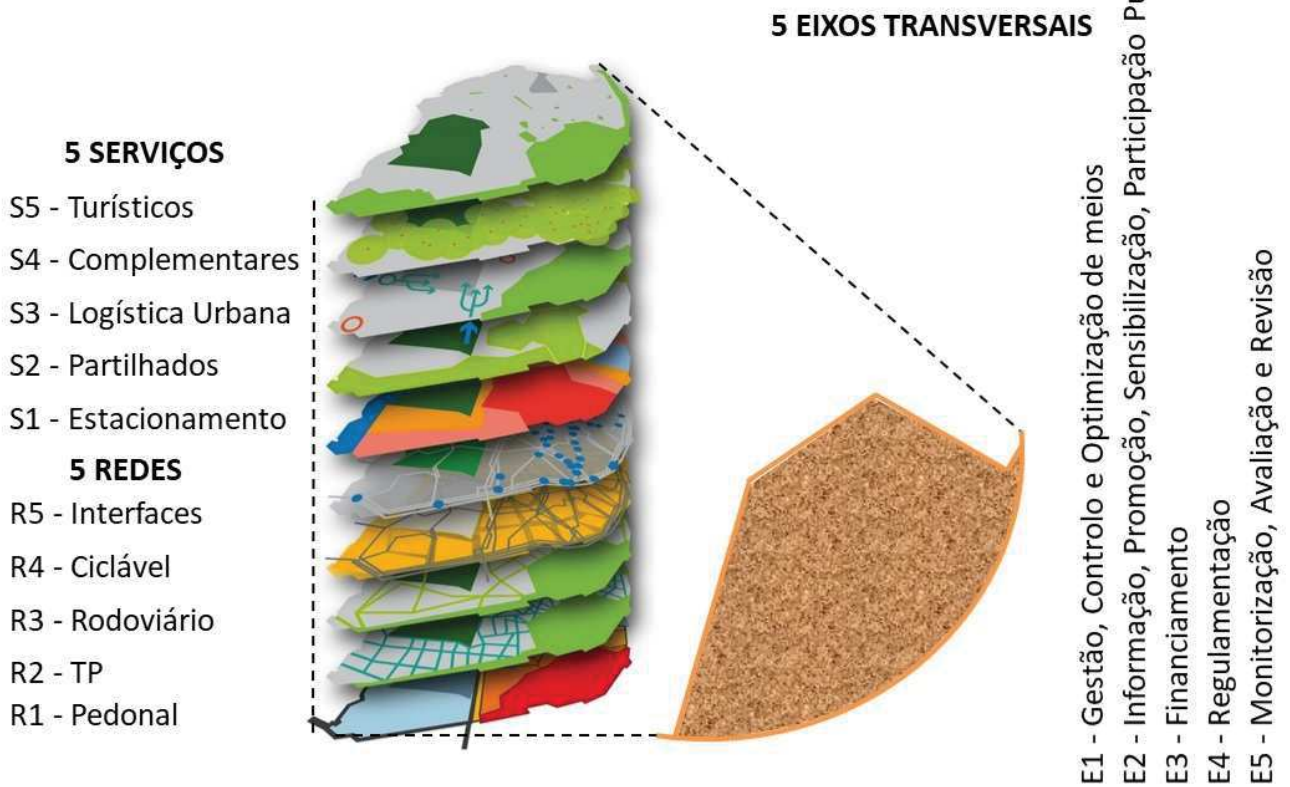
Deste modo, a MOVE Lisboa propõe que a Gestão da Mobilidade da cidade de Lisboa se organize em torno de

#### **5 eixos transversais:**

- Gestão, controlo e otimização de meios,
- Informação, promoção, sensibilização e participação pública,
- Financiamento,
- Regulamentação e
- Monitorização, avaliação e revisão

Da definição coerente destas redes e serviços e dos referidos eixos transversais, surgirá uma Lisboa acessível, onde as pessoas, independentemente da sua condição física ou económica, poderão deslocar-se livremente e aceder aos bens e serviços de que necessitam.

## MOVE Lisboa – Visão Estratégica para a Mobilidade de Lisboa 2024



## MOBILIDADE ACESSÍVEL, AO ALCANCE DE TODOS

Estamos a preparar uma Lisboa mais humanizada, mais saudável e com maior qualidade de vida. Para nós e para as gerações vindouras. E a MOVE Lisboa define as linhas mestras da mobilidade para essa Lisboa.

Em 2030, Lisboa será ainda mais apelativa, mais confortável e mais segura, uma cidade de bairros onde é agradável andar a pé e fluir por entre as ruas e praças, e com fácil acesso ao ecossistema de serviços de mobilidade, que nos permite aceder facilmente a qualquer ponto da cidade e conectar com o resto da metrópole.

A base deste ecossistema é a rede de transportes públicos. Uma rede multimodal que cobrirá a cidade de forma integrada, coerente e mais eficiente. Organizado em torno das redes de metro, comboio e outros transportes em sítio próprio, e densificado por uma forte oferta de autocarros, elétricos e táxis, o ecossistema multimodal de mobilidade de Lisboa compreende também uma miríade de serviços partilhados e a pedido. Todos estes modos se interligam em estações e interfaces modernas e eficazes.

O centro da cidade será protegido do tráfego excessivo, que será encaminhado para eixos circulares capazes de garantir a sua fluidez, com o apoio de soluções inovadoras.

No centro histórico os peões terão ao seu dispor meios mecânicos para ligação entre a baixa e as colinas, como elevadores ou funiculares.

A baixa pombalina será cada vez mais reservada a veículos de emissão zero. Essas restrições irão estender-se progressivamente ao resto da cidade, com vista à eliminação progressiva dos veículos a gasóleo e gasolina.

Um centro operacional integrado vai contribuir para a gestão do tráfego, estacionamento, semaforização, radares, transportes públicos, interfaces, logística, serviços partilhados, entre outros, conectando equipamentos e veículos, dando informação em tempo real. Qualquer pessoa poderá saber quais as disponibilidades que o ecossistema de mobilidade oferece a cada momento, e poderá planear, reservar, adquirir e aceder aos seus serviços de forma integrada. Quem vem de fora poderá saber onde se localizam os parques dissuasores, qual a sua

disponibilidade e as ligações que permitem à rede multimodal, motivando a sua utilização diária.

A oferta de estacionamento será adequada ao tráfego desejado para cada zona, e as tarifas variarão de acordo com a pressão, a escassez de espaço e a proximidade da rede de transportes públicos, com vista à proteção das áreas históricas e dos bairros. Os parques em estrutura deverão ser uma alternativa apetecível ao estacionamento à superfície, propiciando estacionamento de longa duração.

Desta forma, o espaço público poderá ter novos usos, como espaços de lazer e estadia, e poderão ser melhoradas as redes pedonal e ciclável, o que facilitará a ligação entre zonas residenciais, polos de emprego, equipamentos e interfaces.

Os transportes a pedido e os sistemas partilhados, como o *bikesharing* e o *carsharing*, ao conferirem mais liberdade e alternativas, contribuem também para que outras pessoas experimentem, como modo de transporte, os novos serviços de mobilidade, a bicicleta e outras opções equivalentes, podendo mesmo libertar-se do encargo de ter o seu próprio automóvel.

Ao mesmo tempo, uma logística urbana regulada e otimizada, capaz de articular entregas, conduzirá a uma cidade menos congestionada, com menos ruído e poluição atmosférica.

Lisboa é uma cidade de extraordinário valor e enorme atratividade, onde é essencial oferecer variadas e apelativas opções de mobilidade, sem contudo comprometer o usufruto da cidade, especialmente no coração dos bairros e nas zonas mais emblemáticas. E é isso que a MOVE Lisboa propõe!

Assim, em 2030, Lisboa será uma **cidade mais integrada, mais fluida, mais acessível, mais inovadora e mais responsável.**