



MOVE
LISBOA

VISÃO ESTRATÉGICA
PARA A MOBILIDADE
2030



**MOVE
LISBOA**

VISÃO ESTRATÉGICA
PARA A MOBILIDADE
2030



MOVE LISBOA

VISÃO ESTRATÉGICA
PARA A MOBILIDADE
2030

"Lisboa é a maior aldeia do mundo!"

Gabriel García Marquez
em Lisboa, no Verão de 1975





ÍNDICE



- 06 Mensagem do Presidente
- 08 Mensagem do Vereador da Mobilidade e Segurança
- 13 Da Mobilidade que Temos à Mobilidade que Queremos
- 19 MOVE LISBOA | Visão Estratégica para a Mobilidade 2030
- 27 Uma Solução Integrada de Planeamento e Gestão
- 63 Mobilidade Acessível, ao Alcance de Todos



“MOVE LISBOA (...) UM DESIGNIO DE TODOS PARA A PRÓXIMA DÉCADA,”



É nas grandes cidades, onde habita atualmente 70% da população europeia, que a batalha contra as alterações climáticas se perde ou se ganha. Por isso, no Acordo de Paris, as partes assumiram como

meta atingir a neutralidade carbónica em 2050. A Comissão Europeia definiu metas ambiciosas na área dos transportes: diminuir para metade o número de automóveis de combustão interna utilizados no transporte urbano até 2030; retirá-los de circulação nas cidades até 2050; descarbonizar a logística nos grandes centros urbanos até 2030.

Cidade ecologicamente responsável e Capital Verde Europeia 2020, Lisboa ultrapassou já as metas definidas no Pacto dos Autarcas para 2020 e cumprirá, também, as metas com que se comprometeu com a assinatura do novo Pacto Global de Autarcas para o Clima e Energia: redução das emissões de GEE em 40% até 2030, entretanto revistas em alta no Plano de Ação para as Energias Sustentáveis e o Clima (2018), onde se aponta para 60% em 2030. E fá-lo não apenas por uma questão de sustentabilidade global, mas também local, porque as ações em implementação neste âmbito concorrem igualmente para garantir uma população mais saudável e com melhor qualidade de vida, uma sociedade mais democrática e equitativa, uma Lisboa mais atrativa para residentes, empresas e visitantes, uma cidade mais resiliente a fenómenos globais, sejam climáticos, pandémicos ou outros. Acresce que promover uma mobilidade sustentável é uma oportunidade económica, permite aumentos de eficiência energética, minimiza externalidades do sistema de transportes, gera emprego e aumenta o rendimento disponível das famílias.

Se é verdade que o acesso ao automóvel trouxe maior mobilidade, é também certo que incorporou impactos am-

bientais e vivenciais menos desejados, tendo-se traduzido numa frequente perda da acessibilidade de pessoas a bens e serviços, com particular prejuízo das mais frágeis. De facto, a liberdade de utilização sem restrições do automóvel tem ajudado à dispersão urbana e à diminuição da liberdade dos que veem diminuído o acesso aos transportes públicos e dificultada a possibilidade de se deslocarem a pé e de bicicleta.

Contrariando esta tendência, propomos que em 2030 Lisboa seja uma cidade mais saudável e mais livre, sob pena de ver defraudadas as expectativas criadas relativamente a uma sociedade que se quer justa e para todos.

A este nível, os desafios são muitos. Epicentro de uma área metropolitana dividida pelo rio Tejo, Lisboa transformou-se na charneira de ligação entre as duas margens que, no seu conjunto, agregam quase 3 milhões de habitantes. Diariamente, realizam-se dentro do seu perímetro urbano mais de 1 milhão de viagens. É uma cidade com um centro histórico de extraordinária mais-valia paisagística, cultural e turística, mas cuja orografia impõe desafios importantes à mobilidade e exige um equilíbrio permanente entre o espaço urbano e as várias soluções de transporte.

Em 2017 Lisboa conseguiu recuperar a gestão da CAR-RIS e assume-se agora como a gestora do seu sistema de transportes, no seio de uma Área Metropolitana que procura, também ela, contribuir ativamente para a alteração do paradigma da mobilidade, de que é exemplo a criação da Transportes Metropolitanos de Lisboa em 2018. A pé, de bicicleta, em transportes públicos ou em veículos partilhados, a cidade de Lisboa pretende oferecer respostas adaptadas a cada pessoa e a cada momento, num quadro global de desenvolvimento sustentável e socialmente inclusivo, em que o automóvel deixa de ser uma necessidade, mesmo em tempos de pandemia, para passar a ser uma opção.

Grandes desafios exigem uma visão e uma estratégia claras, de modo que todas as ações contribuam para um mesmo objetivo. É dessa convicção que resulta a MOVE Lisboa - Visão Estratégica para a Mobilidade de Lisboa 2030: um documento onde se definem as nossas ambições relativas à mobilidade e à acessibilidade para os próximos anos.

Exigem, igualmente, um compromisso alargado não apenas da cidade de Lisboa, mas também dos municípios envolventes, de instituições, empresas e cidadãos.

Concretizar a MOVE Lisboa deverá, pois, ser um designio de todos para a próxima década.

FERNANDO MEDINA



“MOBILIDADE MAIS DESCARBONIZADA, INCLUSIVA E SEGURA,”



Tempo é um dos bens mais preciosos da sociedade de hoje, e a qualidade da mobilidade nas cidades condiciona diretamente a disponibilidade deste recurso. Uma decisão correta pode devolver

tempo aos indivíduos e às famílias, tornando a vida em sociedade mais plena e proveitosa. Foi este o motivo que há 20 anos levou a dedicar-me profissionalmente ao tema.

Hoje, sendo pai de dois filhos - o mais velho dos quais atinge a idade adulta em 2030 - os desafios são para mim claros. Enquanto sociedade comprometemo-nos com eles e com oitenta mil jovens e crianças da cidade de Lisboa a ter nessa data uma cidade melhor. E é exatamente isso que nos é exigido em particular pelos jovens adultos.

Restam-nos apenas 10 anos, o que significa, em tempo de cidade, uma única oportunidade de fazer bem em todas as áreas, sem hesitações e com determinação, para cumprir o nosso compromisso.

Tive a felicidade de participar no estudo "Lisboa: o desafio da Mobilidade", documento de referência em Portugal como um primeiro exercício de diagnóstico da mobilidade de uma cidade que já então apontava soluções concretas para Lisboa. Estávamos em 2005, não havia uma tradição do planeamento da mobilidade *per se* e começava pela primeira vez a fazer parte do léxico das cidades o conceito de *mobilidade sustentável*.

Nos últimos anos a cidade de Lisboa transformou-se. Uma geração de técnicos superiores integrou o município com mais competência na área da mobilidade e espaço público, e um foco inequívoco no cidadão, com o objetivo de criar uma cidade mais inclusiva e acessível a todos.

Com as presidências de António Costa e Fernando Medina, tem havido da parte do município de Lisboa uma aposta

clara na humanização da cidade e na melhoria da qualidade do espaço público. O cidadão tem sido posto no centro do desenho urbano, priorizando-se o espaço pedonal e a criação de condições para promover o uso da bicicleta, sendo o transporte público a espinha dorsal da estratégia de mobilidade na cidade, o que permite conciliar qualidade de espaço público com acessibilidade, em particular numa cidade com movimentos pendulares tão significativos como Lisboa.

Todos os modos de transporte fazem parte da solução, mas a cidade das décadas de 80 e 90, desenhada para o automóvel particular, constitui hoje um fardo no legado urbanístico de Lisboa, com vias onde não se consegue viver, elevados problemas de sinistralidade rodoviária, reduzida qualidade ambiental e ausência de condições de fruição de espaço público.

A cidade não será sustentável sem o contributo de uma mobilidade mais descarbonizada, inclusiva e segura, pelo que a meta é a redução do uso do automóvel particular para não mais de 34% das deslocações na cidade de Lisboa, o que permite equilibrar o espaço atribuído aos outros utilizadores e modos de transporte, nomeadamente aos mais vulneráveis. Só assim conseguiremos uma melhoria substancial da qualidade do ar, do ambiente urbano e do espaço público, e poderemos alcançar a Visão Zero - zero mortes nas ruas de Lisboa até 2030.

À data da publicação deste texto, o mundo vive a pandemia COVID-19, provocada pelo vírus SARS-CoV-2, que veio alterar profundamente a forma como vivemos como sociedade. É um fenómeno que marcará uma geração, pela tragédia que é à data de hoje, mas do qual não poderemos deixar de retirar lições para o futuro.

Esta pandemia reforça a ambição na melhoria das condições ambientais de Lisboa, sendo clara a urgência da melhoria da qualidade do ar e as oportunidades que resultam

de bairros mais tranquilos. Deixará também uma perceção diferente do que pode ser o futuro do trabalho, em particular nos serviços, onde o teletrabalho abre novas formas de organização da nossa vida em sociedade, e impacta de forma objetiva as cargas na cidade em diferentes períodos do dia. Em boa parte, esta pandemia reforça o que propõe a MOVE Lisboa.

A MOVE Lisboa não é um plano, é uma visão de onde queremos chegar e os caminhos que propomos usar. É um documento que renova a estratégia de mobilidade na cidade de Lisboa, criado por diferentes gerações de técnicos da Câmara Municipal, com o suporte, orientação e apoio do atual executivo.

Este é um documento que corresponde à visão do executivo da Câmara Municipal de Lisboa. Num mundo em que a mobilidade já não se gere apenas em plano, mas cada vez mais em tempo real, o futuro para estas entidades, em particular para a Direção Municipal de Mobilidade e para o Centro de Gestão de Inteligência Urbana de Lisboa, é de enorme exigência. Esta transformação só será conseguida com a mobilização do capital humano destas orgânicas, com a sua capacitação e uma forte modernização das tecnologias que as ligam ao ecossistema da mobilidade.

Por fim, gostava de deixar uma palavra a todos os que no passado serviram na defesa do interesse público, contribuindo para a melhoria da mobilidade em Lisboa, e uma palavra muito amiga, de respeito e reconhecimento profissional, pela transformação que Manuel Salgado e José Sá Fernandes trouxeram à cidade: o primeiro com uma enorme melhoria do espaço público e das condições para andar a pé, o segundo com uma forte promoção dos espaços verdes da cidade e do crescimento da rede ciclável.



MOVE LISBOA

VISÃO ESTRATÉGICA
PARA A MOBILIDADE
2030

PORQUÊ UMA VISÃO ESTRATÉGICA PARA A MOBILIDADE DE LISBOA?

A opção por uma mobilidade mais inteligente, que garanta o máximo de acessibilidade com o mínimo de impactos, tornou-se uma aposta fundamental de Lisboa.

A cidade já tem implementadas bastantes medidas promotoras de uma mobilidade mais sustentada, contudo carecia ainda de uma estratégia integrada que definisse uma visão clara e garantisse a coerência das opções tomadas.

A MOVE Lisboa - Visão Estratégica para a Mobilidade 2030 pretende aportar essa coerência, definindo um desígnio claro quanto ao futuro desejado e apontando as diretrizes para a utilização dos instrumentos operacionais que nos conduzirão a um novo patamar em termos de mobilidade e acessibilidade urbana.

Nesta visão propõe-se um sistema de transportes mais integrado, confiável, conectado, acessível e aberto a novas soluções, recuperando espaço para as pessoas, aumentando o sentido de pertença da comunidade, maximizando a qualidade de vida da população residente na cidade e na AML e melhorando a experiência de quem utiliza e vive Lisboa.

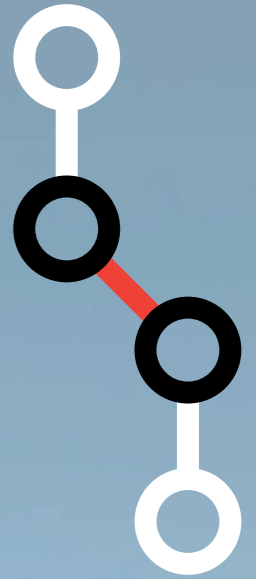
A pandemia associada à COVID-19 veio acentuar a necessidade de caminhar neste sentido, demonstrando a urgência de tornar o ar das cidades mais limpo, apostando nos modos mais sustentáveis e devolvendo o espaço público à população.

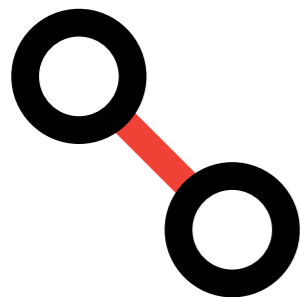


“ MOVE LISBOA
VISÃO ESTRATÉGICA PARA A MOBILIDADE 2030

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. ”

DA MOBILIDADE
QUE TEMOS
À MOBILIDADE
QUE QUEREMOS





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 consequente 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, provocou uma procura excessiva na rede rodoviária de Lisboa, com consequências 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 46% 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.

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



REPARTIÇÃO MODAL 2017

VEÍCULO AUTOMÓVEL PRÓPRIO ▶ 46%

TRANSPORTES PÚBLICOS
COLETIVOS ▶ 22%

OUTROS ▶ 32%

META 2030

VEÍCULO AUTOMÓVEL PRÓPRIO ▶ 34%

MODOS ALTERNATIVOS ▶ 66%

SABIA QUE ENTRAM TODOS OS DIAS
CERCA DE 370.000 CARROS NA CIDADE DE
LISBOA? ALINHADOS PERMITIRIAM FAZER
UMA FILA DE LISBOA A PARIS. *DADOS DE 2018

rio. 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 introduzem ou enquadram medidas de promoção da mobilidade sustentável e inclusiva na cidade, nomeadamente: 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 e 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 numa 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 de redução dos tarifários que levou a um aumento de 30% na procura. 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€ por 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€ por família. Com a possibilidade de gerir localmente a CARRIS, a autarquia 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. Também o lançamento do concurso para a aquisição do serviço público de transporte rodoviário de passageiros na área metropolitana de Lisboa levará a um aumento de 40% na oferta.



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 abraçam-se novas ideias, novos projetos, que rapidamente extravasam 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 a MOVE Lisboa, um instrumento que pretende guiar a cidade na próxima década rumo a uma cidade mais resiliente e com melhor qualidade de vida, fatores que provaram ser determinantes numa época de pandemia. Procura-se, assim, 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**





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 seguro, assente numa rede integrada de transportes públicos complementada por soluções inovadoras, que permita escolhas conscientes e sustentáveis.

Lisboa é, em 2020, 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 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, será necessário eliminar o tráfego de atravessamento da área central da cidade e torná-la uma zona de emissões reduzidas, tendencialmente nulas, e de segurança rodoviária máxima. A circulação na Baixa de Lisboa deverá

ser 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 micrológica, 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 da 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 determinadamente para a descarbonização do sector dos transportes e para a redução da poluição atmosférica.

Não deverá ser esquecido que Lisboa é uma cidade com um aeroporto marcante ao nível dos impactos ambientais e, como tal, o município defende medidas de mitigação e redução do impacto do sobrevoio de aeronaves sobre a cidade, por via da construção de um novo aeroporto na AML muito bem conectado a Lisboa.

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.



PILARES ESTRATÉGICOS

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.

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 semaforizada.

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

INTEGRAR NOVOS SERVIÇOS DE MOBILIDADE NO SISTEMA DE TRANSPORTES

Criando condições para a existência de plataformas integradas de serviços de mobilidade, numa lógica de mobilidade como serviço, garantindo informação ao público, simplicidade na aquisição de serviços e melhoria da qualidade e eficiência dos mesmos.

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

RESTRINGIR O ACESSO DE CARRO PRIVADO À BAIXA E COLINAS ENVOLVENTES

As zonas históricas da cidade deverão passar a ser reservadas a transportes públicos, modos ativos, sistemas partilhados e veículos verdes. Estas restrições deverão estender-se progressivamente a outras zonas da cidade.

Permitirá melhorar a qualidade de vida urbana e obter ganhos diretos em termos

de saúde e sinistralidade, em articulação com os objetivos defendidos no PAESC.

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 deslocamentos 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 veí-

culo 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 deslocamentos atualmente feitos 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.

AUMENTAR A POPULAÇÃO RESIDENTE

Permitirá reduzir a pendularidade, aumentando as deslocamentos casa - trabalho/escola, feitas a pé, de bicicleta e de transportes públicos, e diminuir a necessidade de entrada diária de automóveis particulares na cidade.

PROMOVER A UTILIZAÇÃO DO RIO TEJO COMO INFRAESTRUTURA PARA A MOBILIDADE FLUVIAL

Considerando o rio Tejo uma hidrovia metropolitana, que garanta 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.


ASSUMIR NOVAS FORMAS DE TRABALHO

Aprendendo com as condições geradas pela pandemia, resultando em maior aproveitamento do teletrabalho e desfazimento de horários de entrada, com impactos significativos nas dinâmicas das famílias e das suas cadeias de mobilidade.

Permitirá reduzir o número de deslocamentos pendulares e achatar os picos das horas de ponta.

DEFENDER A URGÊNCIA DO INVESTIMENTO DE ÂMBITO METROPOLITANO NOS MEIOS PESADOS DE MOBILIDADE (comboio, metro, fluvial), nomeadamente no âmbito de novos ciclos de programação de fundos.

REFORÇAR A COORDENAÇÃO DE NÍVEL METROPOLITANO DOS SISTEMAS DE MOBILIDADE, nomeadamente através do pleno desenvolvimento da empresa de Transportes Metropolitanos de Lisboa e da assunção, pela Área Metropolitana, das funções de autoridade de transportes sobre todos os meios.



**UMA SOLUÇÃO
INTEGRADA
DE PLANEAMENTO
E GESTÃO**





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 neste sistema.

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 apresentado.

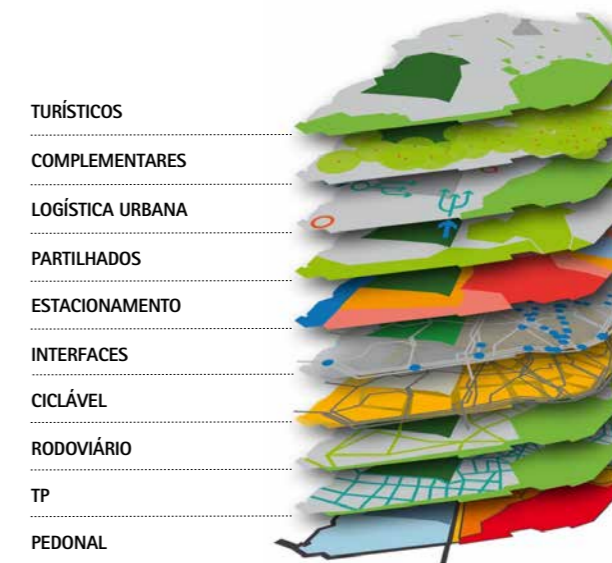
A Gestão da Mobilidade apresenta um potencial particularmente interessante para uma cidade como Lisboa, que

oferece uma rede de transportes públicos abrangente, que se encontra em fase de investimento na infraestruturação 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.

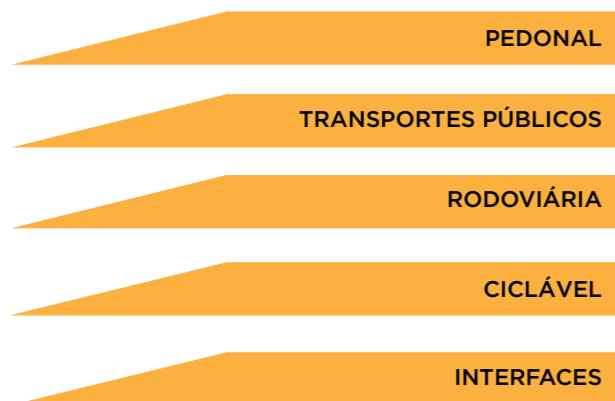
As ações de gestão permitem também garantir a integração e coerência das medidas concretas a implementar no âmbito das 5 redes e dos 5 serviços, bem como o alinhamento das mesmas com a visão definida. Esta atuação integrada possibilita, assim, assegurar a otimização dos recursos públicos.

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; 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.



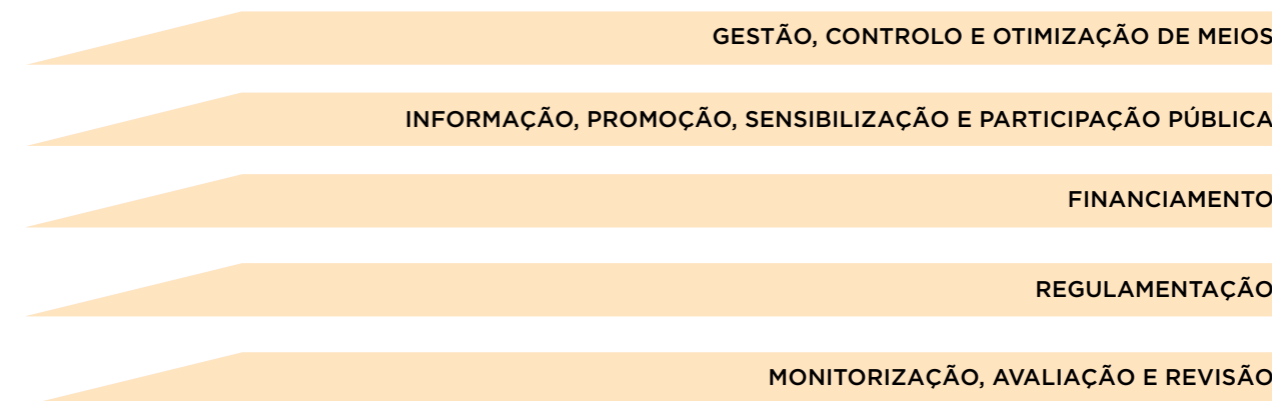
5 REDES



5 SERVIÇOS



5 EIXOS



REDE PEDONAL

PORQUÊ?

Andar a pé constitui a mais universal e democrática forma de deslocação, sendo por isso dever dos municípios promover a acessibilidade pedonal a qualquer ponto da cidade, para que todos tenham liberdade de assim se deslocar no território.

A rede pedonal constitui a base do sistema de mobilidade, na medida em que qualquer deslocação, independentemente do modo utilizado, incorpora em algum momento uma deslocação a pé sendo, portanto, um elemento-chave no acesso aos outros modos.

Consequentemente, é fundamental garantir uma boa oferta de rede pedonal, que promova o andar a pé e se conecte com os destinos de proximidade, em particular com o sistema de transportes públicos e com os equipamentos de ensino, determinantes na escolha da forma de deslocação quotidiana da população ativa com filhos.

VISÃO!

A MOVE Lisboa propõe uma rede pedonal contínua, conexas e inclusiva, que garanta deslocações confortáveis e seguras entre as áreas residenciais, equipamentos, serviços e comércio de proximidade, ligando estas funções aos transportes públicos. Esta rede deverá ser atraente, convidativa e acessível a todos, independentemente das suas faculdades de locomoção pedonal. Toda a cidade deverá tornar-se mais segura, através da difusão de medidas de acalmia e da implementação de zonas protegidas.

COMO?

- Promovendo uma rede pedonal contínua, conexas e livre de obstáculos ao longo de todo o território da cidade;
- Implementando o Plano de Acessibilidade Pedonal:

- Criando eixos pedonais atrativos e plenamente acessíveis que motivem o andar a pé e o uso dos transportes públicos;
- Pedonalizando eixos e praças e criando zonas de coexistência sempre que possível;
- Implementando medidas de acalmia de tráfego e de prioridade ao peão, especialmente nas zonas envolventes às escolas, no acesso aos bairros e em todos os locais onde ocorra maior concentração de atropelamentos;
- Introduzindo soluções de acessibilidade pedonal nos instrumentos de planeamento, de forma a minimizar atempadamente os constrangimentos da rede pedonal;
- Implementando uma rede de mobilidade pedonal vertical, assistida por meios mecânicos que ajudem a vencer os desníveis nas colinas;
- Introduzindo pavimentos confortáveis e seguros, principalmente nos espaços pedonais novos ou a requalificar;
- Arborizando os percursos pedonais, por forma a melhorar a sua atratividade, conforto e ensombramento.

Propõe-se que em 2030 Lisboa seja pedonalmente acessível a todos, tanto no interior dos bairros como nos principais eixos de acesso às áreas centrais e aos equipamentos, em particular às interfaces e à rede escolar.

SABIA QUE... A ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE SAÚDE RECOMENDA QUE SE DEEM 10 000 PASSOS POR DIA?



REDE DE TRANSPORTES PÚBLICOS

PORQUÊ?

Lisboa apresenta uma rede de transportes públicos que compreende transportes urbanos, suburbanos, nacionais e internacionais, integrando serviços prestados por múltiplos operadores.

Existem diversas oportunidades de melhoria do serviço disponibilizado à população, em particular na articulação e integração a nível metropolitano. Esta melhoria depende da evolução das infraestruturas, mas também do aumento da frequência, redefinição da rede, da articulação entre modos, da correta gestão das interfaces para a redução do número de transbordos e minimização dos seus impactos no tempo de viagem, quando existam. Depende também da eliminação da concorrência e sobreposição de oferta, problemas resolvidos com os concursos lançados pela AML, promotores de uma maior complementaridade, nomeadamente entre redes urbanas e suburbanas. Depende ainda da bilhética única e da total integração tarifária, numa lógica de mobilidade como serviço. O sistema de transportes públicos de Lisboa registou na primeira metade desta década uma diminuição drástica do número de passageiros transportados, fruto do desinvestimento na rede e do aumento de preços verificado no início desse período, tendo-se conseguido iniciar a reversão desta tendência a partir de 2016, por via da melhoria da oferta e recuperação do investimento no serviço público de transportes.

VISÃO!

Lisboa deverá ter um sistema de transporte público abrangente e acessível, planeado e gerido em perfeita sintonia com as estratégias de mobilidade municipal e metropolitana. Ao nível metropolitano, deverá ser reconhecida como prioridade de investimento público nos serviços de transporte público e nas respetivas infraestruturas de apoio, o desenvolvimento de novos corredores de transporte em sítio próprio e o aumento das ligações a Lisboa, incluindo a melhoria dos *last mile* nos extremos da viagem, em linha com os princípios aprovados na

Cimeira das Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto, de março de 2018. O sistema deverá estar perfeitamente interligado com as restantes redes e serviços de transporte e ser suportado pelo passe único metropolitano, que simplifique de forma drástica a acessibilidade em transporte público. Deverá garantir frequência e fluidez, beneficiando de espaço-canal próprio e prioridade semafórica nas interseções, garantindo qualidade de mobilidade aos seus residentes e visitantes, assim como aos estudantes e trabalhadores que todos os dias entram na cidade.

COMO?

- Potenciando o novo passe único, 30€ municipal e 40€ Metropolitano;
- Reforçando a oferta e a integração da rede de âmbito metropolitano, em particular com o lançamento dos concursos da rede pela Área Metropolitana de Lisboa;
- Capacitando para o exercício de todas as funções de Autoridade de Transporte sobre as operações de transporte público no concelho de Lisboa, seja na definição dos serviços de transporte público da Carris, seja na articulação com a Transportes Metropolitanos de Lisboa;
- Reforçando, reestruturando, diversificando e modernizando a municipalizada CARRIS, aumentando em qualidade e quantidade os seus serviços;
- Capacitando a Carris para prestar um serviço mais acessível, fiável, confortável e sustentável, através da aquisição de novos autocarros de baixas emissões e contratação de mais pessoal tripulante;
- Reorganizando a rede de autocarros urbanos, incluindo:
 - A criação de uma rede de autocarros de elevado nível de serviço destinada aos grandes fluxos;



PLANEAMENTO DA MOBILIDADE 5 REDES | 5 SERVIÇOS

- Uma rede intermédia que garanta maiores percursos com menos transbordos;
- A criação da rede de bairros que garanta o transporte de proximidade.
- Melhorando a qualidade dos serviços a bordo, como *wi-fi* e serviços de informação ao passageiro;
- Melhorando a qualidade de serviço dos transportes públicos de superfície, nomeadamente através de corredores BUS de elevado desempenho, do aumento do número de corredores BUS e do reforço da sua fiscalização;
- Concretizando o Plano de Recuperação Económica, incluindo a expansão do Metropolitano de Lisboa, corredores de elevada capacidade e reforço das ligações fluviais e metro ligeiro;
- Expandindo a rede de metropolitano e metro ligeiro, incluindo:
 - A extensão da linha amarela do Rato ao Cais do Sodré, criando uma circular urbana com a linha verde;
 - O prolongamento da linha vermelha de São Sebastião a Campo de Ourique e Alcântara;
 - A oferta de metropolitano no corredor Telheiras, Colégio Militar e Benfica;
 - A ligação em metro ligeiro entre Alcântara e Cruz Quebrada;
 - A ligação em metro ligeiro entre Santa Apolónia e Sacavém;
 - O prolongamento da linha vermelha entre o Aeroporto e Entrecampos.
- Desenvolvendo sistemas de bilhética desmaterializada e programas de fidelização que recompensem a preferência pelo transporte público e promovam a sua adoção por todo o agregado familiar;
- Reforçando o corredor do elétrico 15 entre o Jamar e Sacavém;
- Promovendo opções fluviais inovadoras que utilizam o rio Tejo como infraestrutura;
- Promovendo soluções de transporte a pedido ou flexível, de forma complementar à oferta regular de serviço público;
- Revendo as políticas e regras relativas ao serviço de táxi, com vista à sua modernização e aumento da sua competitividade;
- Mapeando as redes de forma integrada, para melhorar a informação ao público e os canais em que a mesma é disponibilizada aos utilizadores, incorporando todos os modos e promovendo a intermodalidade em Lisboa e na área metropolitana;
- Promovendo a articulação entre a rede de TP e o desenvolvimento urbanístico e económico da cidade;
- Implementando percursos pedonais e cicláveis, contínuos e conexos, que relacionem zonas residenciais, equipamentos, polos de emprego e de atração com a rede de TP;
- Melhorando a intermodalidade no que respeita à coordenação entre modos, conforto, acessibilidade e informação disponibilizada;
- Promovendo uma acessibilidade inclusiva aos TP.

Propõe-se que em 2030 a rede de TP na cidade seja mais abrangente, robusta e coerente, que integre novos modos e que garanta uma acessibilidade fácil e inclusiva.

SABIA QUE... NA DÉCADA DE 80 OS TRANSPORTES PÚBLICOS ERAM RESPONSÁVEIS POR CERCA DE 65% DAS DESLOCAÇÕES EM LISBOA E QUE ATUALMENTE ESSE VALOR NÃO CHEGA A 25%?



REDE RODOVIÁRIA

PORQUÊ?

Nas últimas décadas, o acesso generalizado ao automóvel veio revolucionar a forma como nos movemos, trazendo benefícios múltiplos, mas também acarretando consequências menos positivas para as pessoas, as cidades e o planeta. As cidades tornaram-se, neste processo, mais dispersas, menos inclusivas e menos seguras. Tornaram-se também menos saudáveis, tal como os seus cidadãos, sujeitos a uma degradação da qualidade do ar e tendo por base uma mobilidade sedentária.

Neste contexto, durante anos em Lisboa, a área dedicada ao automóvel foi sistematicamente priorizada, tornando-se desequilibrada do ponto de vista da qualidade do espaço público. Para além disso, a existência de um aeroporto na cidade impõe pressões significativas no tráfego automóvel induzido, nomeadamente na Segunda Circular.

VISÃO!

A MOVE Lisboa propõe uma rede rodoviária que aumente a importância e fluidez dos eixos circulares da cidade e reduza a importância dos eixos radiais, protegendo o centro através de coroas sucessivamente mais restritivas. Estas deverão fazer parte de um novo mapa mental de circulação na cidade, que potencie uma utilização mais racional do automóvel e reduza o atravessamento dos bairros. As velocidades reais de circulação deverão ser reduzidas, em particular nas vias locais, aumentando-se a segurança rodoviária. Os veículos que a utilizam devem progressivamente passar a ser descarbonizados, conectados e partilhados. A convivência harmoniosa e segura entre os vários modos que partilham a rede deverá, então, ser uma realidade.

COMO?

- Aumentando a legibilidade da hierarquia viária, ajustando-a à estratégia de mobilidade;

- Criando condições de fluidez nas circulares internas da cidade, diminuindo a facilidade de penetração em direção ao centro urbano;
- Concretizando um sistema viário de 5 circulares internas à cidade (a partir da CRIL), claramente sinalizado e com fluidez de tráfego melhorada, tendo em vista reforçar alternativas eficazes ao centro histórico, resolvendo ligações pontuais com vista à sua efetiva consolidação;
- Transformando os bairros da cidade em Zonas 30 (km/h), garantindo a fluidez de circulação nas vias estruturantes e distribuidoras (1.º, 2.º e 3.º níveis) do Plano Diretor Municipal;
- Renovando o sistema de gestão semaforica da cidade, uma nova sala de gestão da mobilidade, com a coordenação da Polícia Municipal, EMEL, CARRIS e Direção Municipal da Mobilidade, integrando-o nos processos de gestão de mobilidade diária da cidade, contribuindo para a redução do congestionamento, tempo perdido e poluição;
- Implementando uma rede de sistemas de suporte à segurança rodoviária, como sejam câmaras, radares e sensores de semáforo vermelho e *yellow box*;
- Introduzindo medidas de acalmia que garantam a redução generalizada de volumes e velocidades de tráfego;
- Eliminando o tráfego de atravessamento da zona central da cidade e do interior dos bairros;
- Controlando e reduzindo de forma significativa os impactos ambientais e de tráfego resultantes das atividades aeroportuárias, restringindo a atividade aérea sobre a cidade e encontrando novas soluções mitigadoras;
- Delimitando a proteção do centro histórico da cidade, com circulação reservada a modos ativos, TP, residentes e veículos de cargas e descargas com emissões zero;

- Definindo uma estratégia para implementação de Zonas 30, *superblocks* e de Zonas de Coexistência, que incentive o comércio local, a vivência da rua e o sentido de comunidade no interior dos bairros;
- Dando continuidade e reforçando a implementação das Zonas de Emissões Reduzidas (ZER), identificando os locais de maior vulnerabilidade em termos de qualidade do ar;
- Promovendo uma política de Visão Zero baseada no Plano Municipal de Segurança Rodoviária, garantindo zero mortes nas ruas de Lisboa até 2030;
- Liderando pelo exemplo na conversão de frotas do universo municipal para elétrico;
- Minimizando o efeito de rotura da Segunda Circular, dando-lhe um caráter mais urbano, integrando-a na malha urbana e criando um corredor de transporte público em sitio próprio;

- Incentivando a utilização da CRIL e da CREL em substituição da utilização de vias mais urbanas;
- Reformulando os nós de acesso à CRIL, bem como redefinindo a circulação viária de acesso ao Aeroporto de Lisboa, libertando capacidade na 2ª circular como via de distribuição.

Propõe-se que em 2030 a circulação automóvel em Lisboa seja preferencialmente feita na malha viária de maior capacidade, permitindo proteger o centro e os bairros do trânsito de atravessamento.

SABIA QUE... A REDE RODOVIÁRIA DE LISBOA TEM CERCA DE 1 700 KM, ONDE CIRCULAM DIARIAMENTE PERTO DE 500 000 VEÍCULOS?



Ocupação média de um automóvel em 2017 é de 1,6 pessoas.

1,6% do tempo à procura de estacionamento.

Em média, um automóvel está parado 92% do tempo. Ou seja, 23 horas por dia.

1% parado no trânsito.

5% em condução.

REDE CICLÁVEL

PORQUÊ?

A bicicleta é o modo de transporte energeticamente mais eficiente. Em áreas urbanas é muito competitiva, especialmente nas deslocações de curta distância (até 5 km), permitindo poupar até 30% do tempo de viagem e garantindo deslocações de porta a porta.

Apesar de Lisboa ser conhecida como a cidade das 7 colinas, 73% das suas ruas são planas ou apresentam declives inferiores a 5%, ou seja, são acessíveis à maioria dos utilizadores. Por outro lado, a proliferação da bicicleta elétrica e de outros modos suaves análogos, bem como de meios mecânicos de apoio, permite solucionar as dificuldades impostas pela orografia e aspirar a uma Lisboa plenamente ciclável.

No entanto, em 2017, apenas cerca de 0,6% das deslocações em Lisboa eram feitas com recurso à bicicleta. Apesar de este número revelar um crescimento de cerca de 200% relativamente a 2011, está muito longe da realidade de outras cidades, havendo algumas em que este valor ascende a mais de 40%. De facto, apesar do crescente peso da "economia ciclável" na maioria das cidades europeias, e do reconhecimento internacional de que este modo é um pilar fundamental do sistema de mobilidade das cidades modernas, apenas em 2017, com o aumento da infraestrutura ciclável na malha urbana e a introdução do sistema de bicicletas públicas partilhadas GIRA, a bicicleta começou a ser considerada uma alternativa real para muitas pessoas em Lisboa.

VISÃO!

Suportada por uma rede contínua, eficaz e segura, que promova a utilização diária da bicicleta nos percursos casa-trabalho/escola por pessoas de todas as idades, Lisboa propõe-se ser uma cidade ciclável. Deve ter também uma rede abrangente de parqueamentos e oferecer serviços de bicicletas partilhadas. A utilização da bicicleta como modo de transporte deverá ser fácil e atrativa para que este modo ganhe relevância na repartição modal.

COMO?

- Consolidando uma rede ciclável estruturante, contínua, segura e funcional, que relacione interfaces, zonas residenciais, grandes equipamentos, centros de emprego, zonas verdes e de lazer e aponte ligações aos concelhos vizinhos com pelo menos 200 km de novos percursos cicláveis;
- Promovendo a utilização segura da bicicleta nas áreas residenciais, através da acalmia de tráfego no interior dos bairros e da melhoria das ligações cicláveis entre estes;
- Promovendo a complementaridade entre bicicleta e transportes públicos;
- Promovendo e facilitando o acesso à bicicleta através de apoios à compra das mesmas;
- Disseminando uma rede de suportes para parqueamento de bicicletas de curta duração e criando parqueamentos seguros de longa duração nas interfaces e parques de estacionamento;
- Implementando um serviço de bicicletas públicas partilhadas, denso e abrangente, cobrindo toda a cidade, recorrendo também a bicicletas eletricamente assistidas;
- Promovendo a acalmia de tráfego e a partilha de espaço entre veículos a baixa velocidade, através de uma rede global de Vias 30 + Bicicleta;
- Disponibilizando informação ao público, sensibilizando-o para as vantagens da utilização da bicicleta e promovendo a sua utilização nas deslocações diárias;
- Reforçando a criação e utilização de ferramentas digitais para escolha de percursos em bicicleta e outros modos ativos.

Propõe-se que em 2030 Lisboa seja uma cidade ciclável, com uma rede urbana que permita a utilização diária da bicicleta nas deslocações casa-trabalho/escola e nas viagens de lazer.





SABIA QUE... A ENERGIA NECESSÁRIA PARA PERCORRER 1 KM DE BICICLETA É 50 VEZES INFERIOR À ENERGIA QUE CONSUME UM AUTOMÓVEL PARA PERCORRER A MESMA DISTÂNCIA?

REDE DE INTERFACES

PORQUÊ?

A rede de interfaces constitui uma infraestrutura de base e privilegiada para acesso à rede de transportes públicos e para efetuar transbordos entre diferentes modos. Ela permite que o sistema de transportes seja intermodal, garantindo a utilização de diferentes modos em cadeia e atribuindo flexibilidade e sentido a um sistema de transportes multimodal.

VISÃO!

A MOVE Lisboa propõe que a cidade se equipe com uma rede de interfaces eficaz e coerente, que garanta a interligação fluida e confortável de todos os modos do sistema de transportes públicos – municipais, intermunicipais e regionais-, bem como a nível nacional e internacional. Esta rede terá: interfaces de nível superior, que serão a ligação preferencial a partir dos concelhos limítrofes; interfaces internos de média dimensão, de onde deverá ser possível alcançar qualquer ponto da cidade com, no máximo, um transbordo; e pequenos nós, junto às centralidades, onde pelo menos dois a três modos se cruzam, relacionando toda a cidade com as interfaces de nível médio e superior, no máximo a um transbordo de distância.

COMO?

- Criando modelos de gestão eficazes para as grandes interfaces de TP da cidade, que as potenciem como áreas multifuncionais, em particular as interfaces da Gare do Oriente, Campo Grande, Sete Rios, Cais do Sodré e Pontinha;
- Aumentando a importância estratégica das grandes interfaces na gestão da cidade e assumindo os modos pesados como coluna estruturante da rede regional de TP de massas;

- Promovendo ligações eficazes e confortáveis entre diferentes modos de transporte, sem perdas de tempo nas deslocações a pé entre estes;
- Integrando os diversos modos de transporte em termos de horário, bilhética e informação, incluindo os modos de mobilidade partilhada e novos serviços de mobilidade;
- Criando condições para a eficaz aquisição de títulos de transporte, com oferta de soluções simples e flexíveis;
- Criando ligações de percursos pedonais e cicláveis contínuos, conexos e atrativos que permitam relacionar interfaces com as zonas residenciais, equipamentos, polos de emprego e de atração;
- Promovendo a acessibilidade pedonal plena na envolvente às interfaces e no seu interior;
- Oferecendo equipamentos, comércio e serviços quotidianos nas interfaces (supermercados, creches...);
- Privilegiando a criação de *hubs* de mobilidade partilhada junto das principais paragens de transporte público;
- Potenciando o transporte fluvial de alta e baixa capacidade;
- Reforçando a capacidade de gestão do município nas interfaces das redes rodoviárias suprametropolitanas.

Propõe-se que em 2030 a rede de interfaces permita a ligação em TP de quaisquer dois pontos da cidade com o máximo de rapidez e o mínimo de transbordos, integrando sempre que possível outras redes e serviços de transporte.

SABIA QUE... NA INTERFACE DO CAIS DO SODRÉ PASSAM DIARIAMENTE CERCA DE 200 000 PESSOAS?



SERVIÇOS | ESTACIONAMENTO

PORQUÊ?

O estacionamento, em parque ou na via pública, é um dos instrumentos mais poderosos, flexíveis e de baixo custo que uma cidade dispõe para regular o uso do automóvel. O seu preço, o horário de funcionamento, a limitação de tempo e a fiscalização são os principais reguladores da procura, influenciando a qualidade de vida dos residentes, a escolha modal, concorrendo para a racionalização da utilização do carro no centro da cidade e a consequente redução do congestionamento, motivando a utilização dos modos ativos e potenciando a utilização e eficiência dos transportes públicos, sendo para tal a EMEL uma entidade chave neste processo.

VISÃO!

A MOVE propõe uma política de estacionamento totalmente articulada com as políticas de mobilidade da cidade e que adequa a oferta para residentes, visitantes e operadores de logística urbana a cada zona da cidade. Esta política deverá ser suportada por um sistema inteligente de informação, que garanta uma elevada qualidade de serviço aos utilizadores do sistema, assim com uma melhor capacidade de gestão operacional. O estacionamento em edificado deve ser priorizado relativamente à ocupação do espaço público, em particular na longa duração, devolvendo espaço pedonal e criando corredores de transportes públicos e ciclovias na zona central da cidade, bem como acesso a sistemas partilhados, onde a rede de TP for mais forte, e promovendo soluções de *Park&Ride* na periferia. Deve privilegiar-se o estacionamento de veículos mais sustentáveis que o automóvel a combustão interna, de forma a incentivar a sua substituição, até que estes novos veículos sejam representativos no parque automóvel da cidade.

COMO?

- Alargando progressivamente a gestão do estacionamento à superfície a todos os bairros da cidade, adequando a política tarifária à disponibilidade de lugares e aos níveis de procura desejados, melhorando o acesso dos residentes ao estacionamento na sua zona de residência, como forma de potenciação de outros modos de transporte;
- Reduzindo a oferta de estacionamento automóvel à superfície no centro da cidade onde exista maior concentração de pessoas, maior escassez de espaço público e onde a rede de TP for mais densa, criando, onde se justifique, soluções de estacionamento em parque para residentes;
- Restringindo o estacionamento de longa duração à superfície, promovendo a racionalização e a rotatividade nestes espaços públicos;
- Incentivando o estacionamento de longa duração em infraestrutura, com soluções de proximidade ou de fácil acesso para residentes (24h), de forma a libertar espaço público;
- Ajustando as tarifas de estacionamento de rotação de acordo com as políticas da cidade, aumentando o seu valor à superfície, especialmente em zonas de maior pressão, com vista a garantir a disponibilidade de lugares e redução do congestionamento provocado pela sua procura;
- Regulando as tarifas de estacionamento de rotação, de modo que o valor à superfície seja superior ao dos parques de estacionamento alternativos, privilegiando a via pública para o estacionamento de visitantes e residentes;
- Aumentando em larga escala a oferta de estacionamento de veículos que promovam uma mobilidade mais sustentável e uma ocupação mais racional do espaço público, como bicicletas, trotinetas e outros meios de circulação análogos, e também motos, automóveis partilhados e automóveis elétricos;

- Reforçando a oferta de postos de carregamento de veículos elétricos, em especial nos novos parques de estacionamento;
- Promovendo uma utilização mista dos lugares de cargas e descargas consoante o período horário (uso particular, uso para veículos de serviços partilhados);
- Informando o público em tempo real sobre a oferta de estacionamento à superfície e em parque, para redução da circulação parasita na procura de lugar;
- Informando o público em tempo real sobre a oferta de estacionamento em infraestrutura, a melhoria da sua atratividade (acessibilidade, tarifário) e a potenciação da sua utilização;
- Assumindo que por cada lugar criado em infraestrutura deve ser suprimido pelo menos um lugar à superfície;
- Criando parques dissuasores junto das interfaces periféricas, integrados com o sistema de transportes públicos, que incentivem ações como o *Park&Ride*;

- Desmaterializando progressivamente o pagamento e implementando sistemas inteligentes de informação ao cliente, bem como automatizando os sistemas de controlo e fiscalização.

Propõe-se que até 2030 a regulação do estacionamento à superfície seja alargada a todo o território da cidade, com incremento do tarifário nas zonas onde se pretende o espaço público mais liberto.

SABIA QUE... O ESPAÇO OCUPADO COM ESTACIONAMENTO À SUPERFÍCIE EM LISBOA EQUIVALE A CERCA DE 600 CAMPOS DE FUTEBOL?



SERVIÇOS | TRANSPORTES PARTILHADOS E A PEDIDO

PORQUÊ?

A assunção da mobilidade como um serviço e a consequente integração de serviços de mobilidade assentes na partilha de veículos e viagens no sistema de transportes, é uma opção essencial para uma política de mobilidade moderna e sustentável, que contribui para maximizar a flexibilidade e a eficiência nas deslocações e otimizar recursos. Estes serviços, que contribuem para que todos possam, de acordo com o destino e as necessidades específicas no momento, optar pelo modo de transporte mais conveniente, encontram-se, por isso, em franca expansão na Europa, onde têm tido grande aceitação pelo público, tendo já sido lançadas em Lisboa várias operações com diferentes tipologias de veículos.

VISÃO!

A MOVE Lisboa propõe que Lisboa promova o aparecimento de sistemas de transporte partilhados e a pedido, que ofereçam diferentes opções para distintos públicos e diversos destinos ao longo do dia. Deste modo, cada pessoa poderá escolher, em determinado momento, o modo de transporte mais adequado às características da sua deslocação, o que permitirá tornar a mobilidade urbana mais flexível, eficiente, sustentável e inclusiva.

COMO?

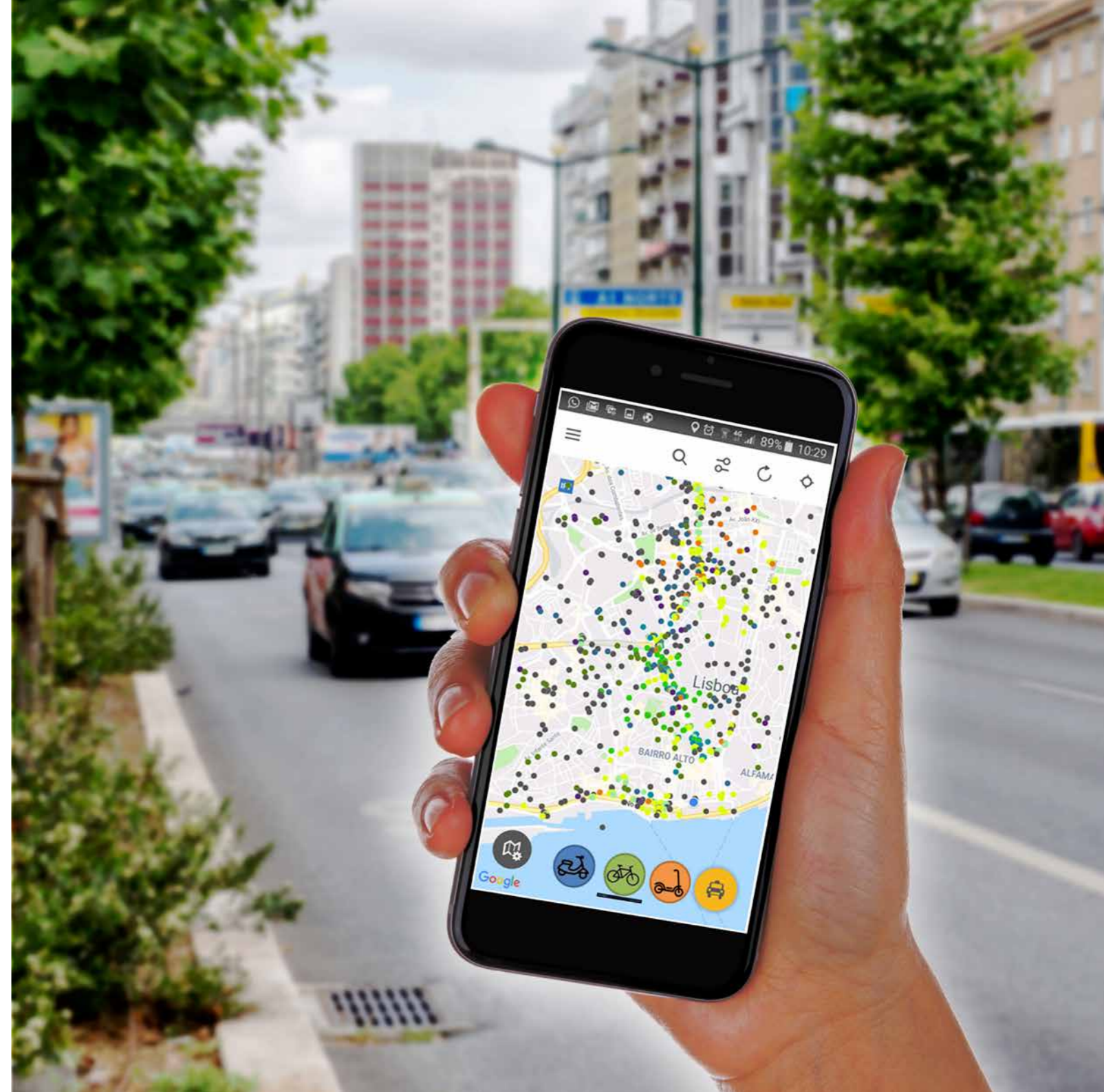
- Reforçando a aposta no sistema de bicicletas públicas partilhadas GIRA, tornando-o mais denso e abrangente, e melhor integrado no sistema de transportes de Lisboa;
- Apoiando os serviços de mobilidade partilhada e a pedido, sejam públicos ou privados, para que garantam maior flexibilidade nas opções, reduzindo o congestionamento da cidade;
- Reservando espaço público para a operação e promoção destes modos de transporte, adequado à tipologia dos veículos;
- Incentivando a adoção de novos modelos e conceitos de

mobilidade que promovam a partilha de recursos, nomeadamente soluções inovadoras de partilha de veículos, de viagens, de espaço de estacionamento, ou outras, suportadas por novas tecnologias de informação e comunicação, permitindo flexibilidade na regulação para maior consolidação de soluções inovadoras;

- Criando condições para o desenvolvimento do transporte fluvial a pedido (táxi-barco, TVDE fluvial);
- Fomentando a consolidação de um ecossistema de operadores que, de forma sustentada, afirmem o seu serviço como complementar, atingindo massa crítica com vista à credibilidade e fiabilidade da opção pelos modos partilhados;
- Promovendo programas de sensibilização e fiscalização da utilização destes modos, em particular os de mobilidade suave/ativa, no que concerne à convivência destes veículos com o peão e os utilizadores vulneráveis;
- Garantindo que os serviços partilhados e a pedido, resultantes da inovação e empreendedorismo associados ao ecossistema de mobilidade da cidade, contribuem para o dinamismo e a atratividade de Lisboa.

Propõe-se que até 2030 o território da cidade esteja coberto por um sistema de bicicletas públicas partilhadas, a desenvolver em várias fases e com uma densidade de estações e bicicletas que maximize o potencial de utilização deste modo.

SABIA QUE... CADA LUGAR DE ESTACIONAMENTO OCUPADO POR UMA ESTAÇÃO DA GIRA SERVE PELO MENOS 4 VEZES MAIS PESSOAS?



SERVIÇOS | LOGÍSTICA URBANA

PORQUÊ?

Lisboa gera um significativo movimento de deslocações no setor da logística urbana, particularmente destinadas à distribuição final de cargas de pequeno porte. Esta realidade quotidiana compreende muitos veículos, inúmeras viagens e quilómetros percorridos com impactos negativos sobre o ambiente urbano e a qualidade de vida dos cidadãos. Acresce que cerca de metade das cargas e descargas da cidade são realizadas a partir do estacionamento indevido destes veículos, frequentemente em cima dos passeios ou em segunda fila, o que prejudica a circulação de outros modos de transporte e o uso do espaço público para distintas funções. Por outro lado, os processos logísticos associados à atividade económica e a evolução do comércio eletrónico têm contribuído de forma muito relevante para o aumento da pressão sobre a cidade, destacando-se o aumento do canal HORECA nos últimos anos (25%) ou a expectativa de duplicação do volume de pacotes nos próximos 5 anos.

VISÃO!

Lisboa propõe que se desenvolva um sistema de logística urbana sustentável e integrador das necessidades dos parceiros locais, constituindo-se como um fator de crescimento económico. O modelo de gestão de logística da cidade deverá fazer uso de soluções tecnologicamente avançadas, sistemas de informação, cadeias mais eficientes e veículos mais compactos, mais leves e mais ecológicos, com maiores taxas de ocupação das áreas de armazenagem, que distribuirão mais carga em menos viagens. A zona histórica da cidade deverá tornar-se progressivamente uma zona de logística urbana verde, apenas acessível a veículos amigos do ambiente, em linha com as metas do Livro Branco dos transportes.

COMO?

- Fomentando a proximidade dos operadores às entidades de gestão da cidade e do espaço público, na procura de processos que reduzam o impacto da logística na cidade;
- Criando incentivos para a utilização de soluções de gestão que reduzam os impactos das atividades de distribuição de bens na cidade;
- Aumentando o número de bolsas para cargas e descargas, conectando-as e tornando a sua utilização mais eficaz;



- Discriminando positivamente os veículos mais ecológicos, incluindo veículos elétricos e *cargobikes*, fomentando soluções que permitam alcançar uma logística de carbono zero em 2030;
- Adotando medidas de gestão rápidas e eficazes, como a utilização de janelas temporais adequadas para que as atividades de cargas e descargas ocorram antes do horário de pico da manhã ou após o horário de pico da tarde;
- Reforçando a fiscalização, com vista à otimização do es-

paço destinado a cargas e descargas e ao aumento da fluidez da circulação nas redes de transportes da cidade;

- Facilitando sistemas de informação a utilizar por todos os intervenientes;
- Implementando novos conceitos de terminais logísticos, centros de distribuição urbana e outras formas de consolidação logística e micrologística no centro da cidade, promovidos por iniciativa municipal, numa lógica de suprimimento de falhas de mercado e suporte à inovação;
- Adequando a regulamentação das cargas e descargas aos objetivos da cidade;
- Adotando as mais modernas TIC ao serviço da gestão, controlo, fiscalização e monitorização das atividades de cargas e descargas na cidade.

Propõe-se que até 2030 Lisboa desenvolva um sistema de distribuição no último quilómetro com recurso a veículos ecológicos a partir de centros logísticos localizados na periferia da cidade.

SABIA QUE... SE ESTIMA QUE MAIS DE 50% DO TOTAL DE OPERAÇÕES DE CARGAS E DESCARGAS SEJAM EFETUADAS COM PARAGENS EM SEGUNDA FILA?

SERVIÇOS | SERVIÇOS DE MOBILIDADE COMPLEMENTARES

PORQUÊ?

As redes e serviços apresentados anteriormente pretendem dar resposta à maioria das necessidades de mobilidade da população residente em Lisboa e na AML. No entanto, existem outras especificidades que importa contemplar, nomeadamente o transporte adaptado, o transporte porta a porta, o transporte escolar e o transporte empresarial. Parte destes serviços justifica-se por uma questão de inclusão, outra reveste-se da maior relevância pelo impacto que a falta de soluções acarreta para a mobilidade urbana e qualidade de vida das pessoas.

VISÃO!

A MOVE Lisboa propõe um conjunto de serviços complementares que permitam satisfazer as necessidades de mobilidade de grupos específicos da população que requerem soluções à medida. Estes serviços deverão tornar-se disponíveis a toda a população, mantendo-se tendencialmente gratuitos para as populações mais desfavorecidas. Propõe-se, ainda, sempre que necessário, a criação de novas soluções de proximidade para as funções essenciais ao quotidiano.

COMO?

- Mobilizando os empregadores no sentido de adotarem medidas de mobilidade sustentável nas suas empresas, nomeadamente através do cumprimento do Pacto da Mobilidade Empresarial e do Compromisso Lisboa Capital Verde 2020;
- Estendendo a rede de transporte escolar às escolas do 1.º ciclo mais necessitadas (e sem carreira de bairro), para garantir uma boa articulação com as linhas de transporte público e a ligação às interfaces;
- Promovendo programas de mobilidade escolar, e em particular o Navegante Escola, a partir do qual todos os alunos, do 1.º ciclo ao 12.º ano, podem ter acesso à rede pública de transporte, gratuita até aos 12 anos para toda a Área Metropolitana de Lisboa, associando-se ainda

programas de capacitação para a utilização de transporte público e modos ativos, nomeadamente a bicicleta;

- Proporcionando um ambiente seguro e adaptado aos modos ativos no entorno de espaços que atraem utilizadores vulneráveis, como sejam escolas, equipamentos de saúde ou de apoio à terceira idade, por via de iniciativas como o Bairro 100% Seguro;
- Desenvolvendo serviços de transporte adaptado para grupos mais vulneráveis da população com dificuldades de acesso à rede de transportes públicos;
- Implementando redes de creches, jardins-de-infância e outros equipamentos escolares nas interfaces ou perto das mesmas;
- Incentivando as deslocações para a escola em grupos organizados, disseminando soluções de utilização dos modos a pé e de bicicleta;
- Desenvolvendo soluções de créditos de mobilidade para que, em articulação com as juntas de freguesia, seja dado suporte a situações de carácter social;
- Apoiando soluções de transporte empresarial baseadas em sistemas de mobilidade partilhada e a pedido, ou de transportes coletivos privados;
- Articulado com o Aeroporto de Lisboa, grande polo gerador de emprego, soluções que promovam alternativas ao uso do transporte individual pelos trabalhadores;
- Desenvolvendo planos de deslocação para grandes equipamentos, como escolas, centros empresariais ou zonas comerciais, que favoreçam a sustentabilidade das deslocações de funcionários, utentes e/ou visitantes.

Propõe-se que até 2030 todas as escolas de ensino público tenham a sua envolvente intervencionada, através da requalificação da rede pedonal e ciclável e com medidas de acalmia de tráfego.



SABIA QUE... SE ESTIMA QUE ENTRE 20% A 30% DO TRÁFEGO EXISTENTE NA HORA DE PONTA DA MANHÃ RESULTE DAS VIAGENS DE PAIS QUE LEVAM OS SEUS FILHOS DE CARRO PARA A ESCOLA?

SERVIÇOS | TRANSPORTES TURÍSTICOS

PORQUÊ?

Nos últimos anos Lisboa tem-se destacado como destino turístico de excelência, tendo sido repetidamente distinguida nos mais diversos *rankings* internacionais de turismo. Os visitantes chegam principalmente através do aeroporto, do terminal de cruzeiros e das estações de Santa Apolónia e Oriente, e procuram especialmente a zona da Baixa e colinas envolventes, a frente ribeirinha, o conjunto monumental de Belém e o Parque das Nações.

Apesar de os turistas se deslocarem muito a pé e de transporte público, situação que se pretende manter e potenciar, há múltiplas soluções de transporte que vão muito além dos transportes públicos. Desde os elétricos turísticos aos tradicionais autocarros *hop-on/hop-off* e ocasionais, passando por soluções partilhadas e a pedido, veículos anfíbios, bicicletas de aluguer, ascensores, *tuk-tuks* e outros veículos menos convencionais, Lisboa oferece hoje serviços de mobilidade para as diversas exigências turísticas.

VISÃO!

A MOVE Lisboa propõe que se promova a circulação a pé, de bicicleta e em transportes públicos por parte dos turistas e que se garanta a existência na cidade de serviços de transporte turístico ambientalmente sustentáveis que, em estreita articulação com a rede de transportes, permitam responder às expectativas dos seus visitantes, em particular os de mobilidade condicionada, minimizando os impactos para aqueles que vivem e utilizam a cidade quotidianamente. Deste modo, para além da sua luz, dos seus bairros intrincados, do seu património histórico, da sua cultura e da sua identidade, Lisboa será capaz de oferecer aos turistas experiências de excelência, permitindo o usufruto de um espaço público qualificado, enquanto garante tranquilidade a residentes e visitantes.

COMO?

- Promovendo a circulação dos turistas a pé, em modos ativos e em transportes públicos;
- Promovendo a regulamentação do transporte turístico tendo em vista a preservação das zonas históricas e monumentais, a adequação das soluções de mobilidade à morfologia de Lisboa e a sua integração na rede de transportes da cidade;
- Incentivando modos de transporte turístico que respondam à procura dos turistas, mas que não sejam agressivos nem poluentes, caminhando para soluções de emissão zero nas zonas mais históricas da cidade;
- Suprimindo a circulação e paragem de veículos turísticos de grandes dimensões nas zonas históricas, nomeadamente nas colinas e na baixa pombalina, salvaguardando a acessibilidade universal ao centro histórico;
- Criando condições ótimas para o estacionamento, paragem, tomada/largada de passageiros dos diversos tipos de veículos (autocarros ocasionais, circuitos turísticos, *tuk-tuks*, ...), restringindo o seu impacto na paisagem e a ocupação de espaço público nobre;
- Multiplicando e diversificando os locais de atração turística e distribuindo os fluxos entre eles, com vista a uma menor dependência da zona central da cidade.

Propõe-se que até 2030 as zonas turísticas da cidade sejam maioritariamente visitadas a pé, de transportes públicos e com recurso a um sistema de transportes turísticos adequado à procura, que utilize percursos regulados e que dinamize a economia local sem provocar danos no ambiente nem constrangimentos ao normal dia a dia da cidade.



SABIA QUE... QUASE 8% DAS EXPORTAÇÕES NACIONAIS SE DEVEM AO TURISMO, GERANDO CERCA DE 15 MIL MILHÕES DE EUROS?

GESTÃO, CONTROLO E OTIMIZAÇÃO DE MEIOS



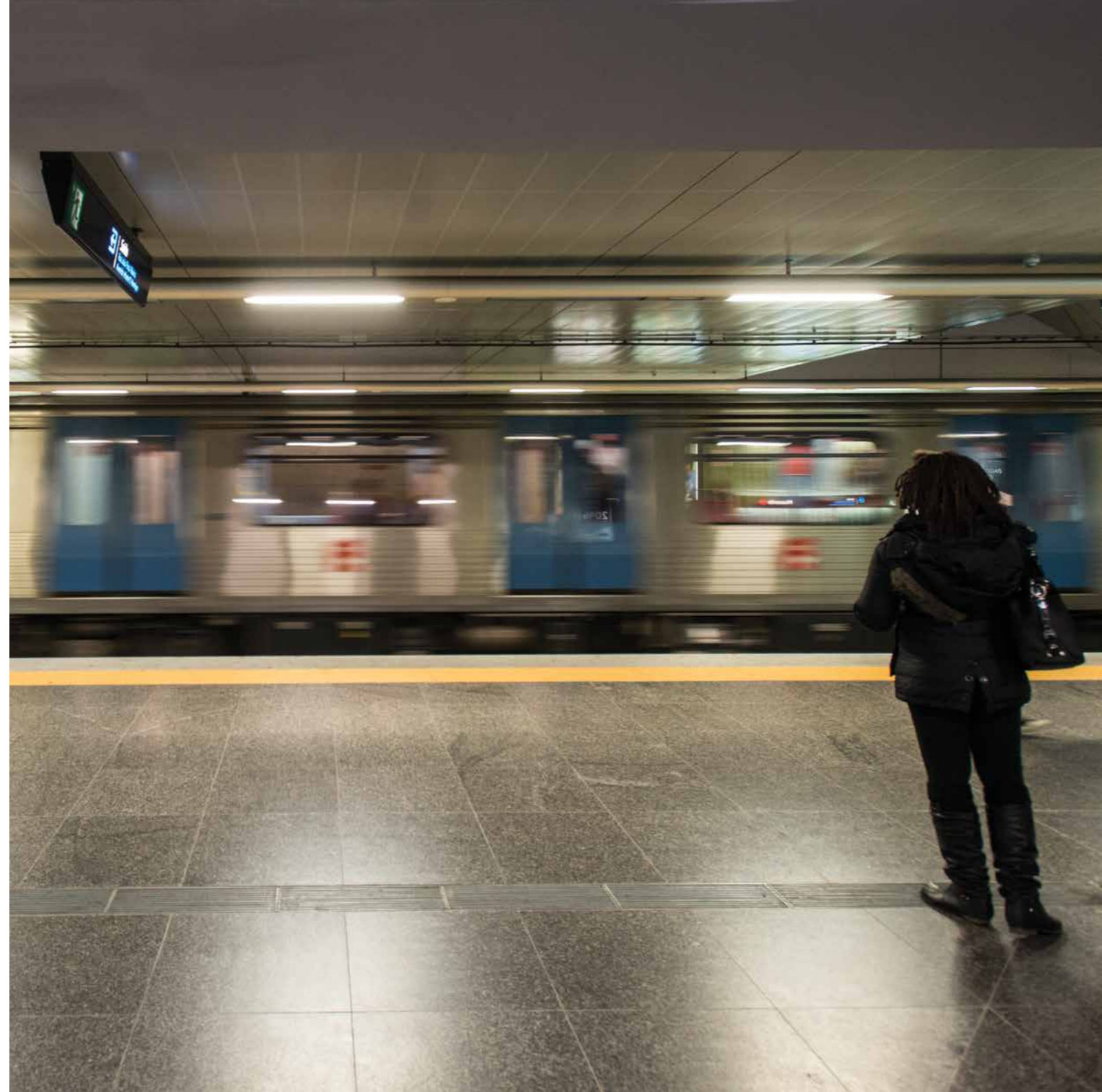
Para conseguir uma eficaz gestão da mobilidade e do sistema de mobilidade, que permita aumentar a eficiência, a segurança e o conforto das deslocações nos vários modos, Lisboa assume-se como uma *smart city*, com uma Plataforma de Gestão Integrada de Lisboa (PGIL), uma estrutura dedicada de recolha e tratamento de dados, baseada nas mais modernas tecnologias e com os melhores algoritmos de análise, gestão e controlo. Assume-se também como um ecossistema de inovação dinâmico, recheado de empreendedores, *start-ups* e investidores, capaz de atrair projetos farol como o Sharing Cities e eventos globais como a WebSummit.

Propõe-se que a análise, o controlo e a otimização de meios do sistema de mobilidade tenha lugar num Centro Operacional Integrado (COI), incorporado no PGIL, concentrando toda a informação relevante para a gestão da mobilidade de Lisboa e, sempre que possível, da Área Metropolitana.

O COI permitirá aglomerar o centro de controlo operacional da mobilidade (CCO-M), onde convergem todos os dados do ecossistema de mobilidade da cidade, convertendo-os em informação que permita a gestão, controlo e monitorização do sistema de mobilidade, da seguinte forma:

- Integrando processos de todos os atores municipais, como sejam os serviços da CML, a Polícia Municipal, a CARRIS e a EMEL;

- Incorporando os dados do sistema de mobilidade e suas condicionantes, provenientes dos serviços municipais ou de sistemas de gestão de entidades parceiras, da rede de transportes públicos, do modelo de tráfego da cidade, do sistema de gestão semafórica, dos radares de controlo de velocidade, do sistema de câmaras de monitorização de tráfego, dos contadores de tráfego, dos parques de estacionamento, da rede de parquímetros, das zonas de acesso condicionado, das estações de monitorização ambiental, dos sistemas de gestão de logística urbana, dos painéis de mensagem variável, de veículos conectados, de postos de carregamento de veículos elétricos, entre outros;
- Analisando os dados e gerando informação que permita otimizar o controlo da mobilidade na cidade em modo contínuo, de forma automática ou manual, gerindo condicionamento, acidentes e incidentes, bem como eventos especiais;
- Ligando-se a outros sistemas inteligentes de controlo, gestão e informação;
- Garantindo uma eficaz operação em tempo real por parte dos gestores e decisores e uma resposta rápida às ocorrências que, a cada momento, condicionem o normal funcionamento do sistema de mobilidade;
- Informando os cidadãos, sugerindo as melhores alternativas e permitindo-lhes definir as suas opções e preferências de mobilidade, potenciando o uso das redes sociais;
- Promovendo fortemente a política de dados abertos da CML;
- Incentivando à inovação, dando acesso à academia, *start-ups* e entidades terceiras às ferramentas e dados dos serviços municipais;
- Potenciando a inovação a partir de projectos co-financiados por fundos europeus e outros.



INFORMAÇÃO, PROMOÇÃO, SENSIBILIZAÇÃO E RELAÇÃO COM O PÚBLICO

Para potenciar as infraestruturas de transporte e maximizar a sua utilização é fundamental que os utentes tenham acesso a informação clara, simples e interessante, que lhes permita utilizar o melhor possível o sistema, com conhecimento das opções existentes e de como fazer uso delas. Por outro lado, é necessário promover as opções mais racionais e garantir que os transportes públicos e os modos ativos são realmente apelativos.

Acrescentar a um grande investimento em infraestruturas um pequeno orçamento para informação e promoção pode trazer ganhos muito consideráveis em termos de número de utilizadores.

A MOVE Lisboa propõe que se implemente um sistema que centralize toda a informação das 5 redes e dos 5 serviços de mobilidade, através dos seguintes eixos de ação:

- Desenvolvendo mecanismos eficazes de divulgação e promoção do sistema de mobilidade e campanhas de

sensibilização, *marketing* e comunicação, que permitam conquistar novos utentes para os modos de transporte energeticamente mais sustentáveis;

- Criando uma plataforma digital que permita a cada pessoa ser informada em tempo real (por exemplo, através de *smartphone*) sobre as diversas opções disponíveis para a realização da sua viagem, tendo em conta o seu perfil, desejos e necessidades, incluindo horários, tarifas e informação relativa a viagens multimodais;
- Implementando soluções que facultem informação integrada, dinâmica e em tempo real, que permitam otimizar percursos e resolver eficazmente as deslocações;
- Incorporando o acesso a soluções de planeamento de viagens urbanas e de reserva e aquisição de bilhetes;
- Promovendo uma relação bidirecional com o utente, estreita e eficaz, incluindo mecanismos de auscultação pública para monitorização dos níveis de satisfação das pessoas e a melhoria do serviço com base nas sugestões recolhidas;
- Utilizado canais de comunicação preferenciais com o público (CML, EMEL, CARRIS) para transmitir de forma direta e personalizada informações úteis para as pessoas, como condicionamentos vários e alertas de estacionamento, entre outras;
- Abrindo o *backoffice* dos sistemas de mobilidade a entidades terceiras, de forma a diversificar os canais de acesso ao cidadão;
- Alargando os pontos de acesso *wi-fi* públicos;
- Articulando a informação dos transportes à escala metropolitana, afirmando os Transportes Metropolitanos de Lisboa (TML).



FINANCIAMENTO

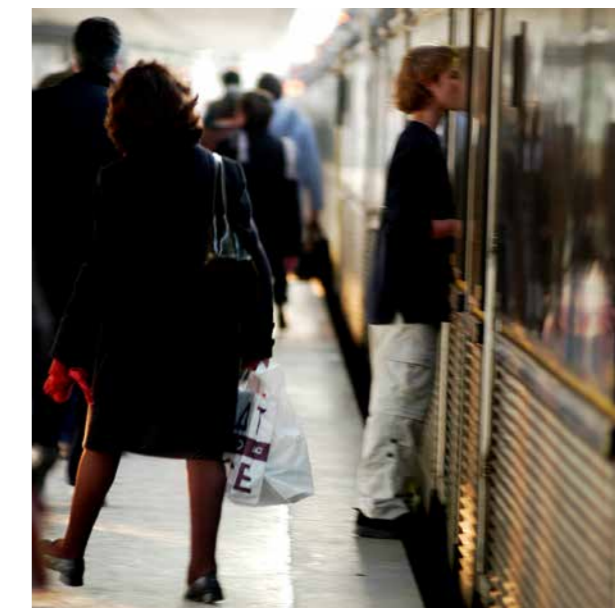
A implementação e sucesso de medidas que permitam materializar a visão estratégica para a mobilidade da cidade dependem da capacidade que Lisboa tenha de assegurar a sustentabilidade financeira do sistema de mobilidade e transportes. Isso implica, por um lado, uma gestão racional e equilibrada dos recursos disponíveis, por outro, a procura proativa de formas diversificadas de financiamento, incluindo fundos estruturais, fundos comunitários e fundos privados.

A MOVE Lisboa propõe que se explorem formas de financiamento do sistema de transportes, procurando:

- Promover o desenvolvimento equilibrado das contas públicas, incluindo das empresas municipais;
- Potenciar a recuperação económica por via da execução dos fundos do Plano de Recuperação Económica, nomeadamente para o rápido desenvolvimento de corredores estruturais de transporte público em Lisboa e na AML;
- Garantir o investimento nos transportes públicos, base fundamental do sistema de transportes, os quais se encontram num ciclo recessivo que só agora começa a reverter-se;
- Financiar a recuperação, requalificação e regeneração do espaço público pedonal e infraestruturar a rede ciclável;
- Financiar formas complementares e alternativas de transporte que terão grande impacto no metabolismo da cidade, como os serviços partilhados e outras formas inovadoras de mobilidade que surgem a todo o momento;
- Estimular a procura de novas soluções, envolvendo parceiros públicos e privados, em modelos de cooperação que contribuam para a rentabilização de infraestruturas e sistemas;
- Financiar o sistema de mobilidade através de fundos comunitários, em que se destacam programas como Portugal 2020, Horizonte 2020, CEF e seus sucessores, o que consti-

tuirá um estímulo ao investimento privado e, em paralelo, assegurará o desenvolvimento e a implementação de soluções inteligentes e inovadoras;

- Garantir a subsidiação cruzada de serviços com maior rentabilidade (como por exemplo o estacionamento) para serviços menos rentáveis, como sejam os transportes públicos ou os serviços partilhados;
- Evoluir para situação de utilizador pagador, em particular sobre as atividades mais geradoras de impacto;
- Partilhar o valor dos serviços de valor acrescentado (turísticos, TVDE);
- Regulamentar e controlar novas formas de mobilidade;
- Reforçar a transparência por via da contratação de mandato.



REGULAMENTAÇÃO

O sucesso da implementação da visão estratégica da mobilidade de Lisboa depende também do desenvolvimento de mecanismos legais, institucionais e regulatórios que assegurem a efetiva concretização das medidas definidas para a melhoria do sistema de transportes. Sendo os instrumentos normativos vinculadores das políticas dominantes, eles podem ser utilizados para alterar mentalidades e comportamentos de pessoas, instituições e empresas, através da imposição de regras, da adoção de taxas e da criação de incentivos.

Neste sentido, tem vindo a ser criada legislação e regulamentação europeia, nacional e local, tendo em vista o incentivo dos modos ativos, a promoção de uma acessibilidade inclusiva, a redução das emissões de carbono, o aumento da eficiência energética, a redução do congestionamento de trânsito e o aumento da segurança rodoviária.

A MOVE Lisboa propõe que se crie ou se reveja a regulamentação que promova a sustentabilidade e a eficácia do sistema de transportes:

- No estacionamento e circulação na via pública;
- Nos serviços de transportes turísticos;
- No serviço de táxis;
- Nos serviços de mobilidade partilhados;
- Sempre que se justificar a salvaguarda do espaço público e segurança dos utilizadores vulneráveis;
- Na mobilidade elétrica.

Em todo o caso, a regulamentação deve atender à maturidade da matéria regulada, não sendo *per se* um entrave à inovação.



MONITORIZAÇÃO, AVALIAÇÃO E REVISÃO

Os processos de gestão pública com implicações diretas no dia a dia das pessoas devem prever mecanismos de monitorização que agreguem e processem os dados e informações a eles referentes, produzindo um conjunto de indicadores-chave para apoio à tomada de decisão. Com recurso à monitorização poder-se-á avaliar processos e introduzir alterações que permitam uma melhoria contínua do sistema de mobilidade, maior eficiência nas deslocações e uma crescente satisfação dos utentes do sistema.

Com vista à concretização da estratégia, será implementado um Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS) de 3.ª geração na cidade de Lisboa.

A monitorização, avaliação e revisão do sistema de mobilidade será levada a cabo com base nos sistemas de

gestão e controlo, bem como em plataformas participadas de observação do sistema de mobilidade, contando com um conjunto de indicadores de acesso público. Estes processos permitirão:

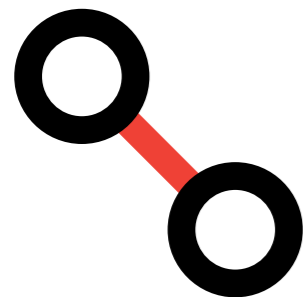
- Definir indicadores que sirvam para comunicar à população o desempenho do sistema, avaliar e, se necessário, corrigir as ações desenvolvidas;
- Monitorizar continuamente o sistema de mobilidade, detetando e corrigindo problemas e falhas em tempo real;
- Avaliar, quer as medidas e ações implementadas, quer os novos sistemas e serviços, revendo as opções tomadas, fazendo ajustes, eliminando incongruências e melhorando continuamente todo o sistema de mobilidade.



An aerial photograph of a city, likely Lisbon, Portugal, showing a dense urban landscape with numerous buildings featuring red-tiled roofs. In the background, a large body of water is visible, along with a prominent suspension bridge. The sky is clear and blue. A semi-transparent blue circle is overlaid on the right side of the image, containing the text.

**MOBILIDADE
ACESSÍVEL
AO ALCANCE
DE TODOS**





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 entre as ruas e praças, 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, dan-

do 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.

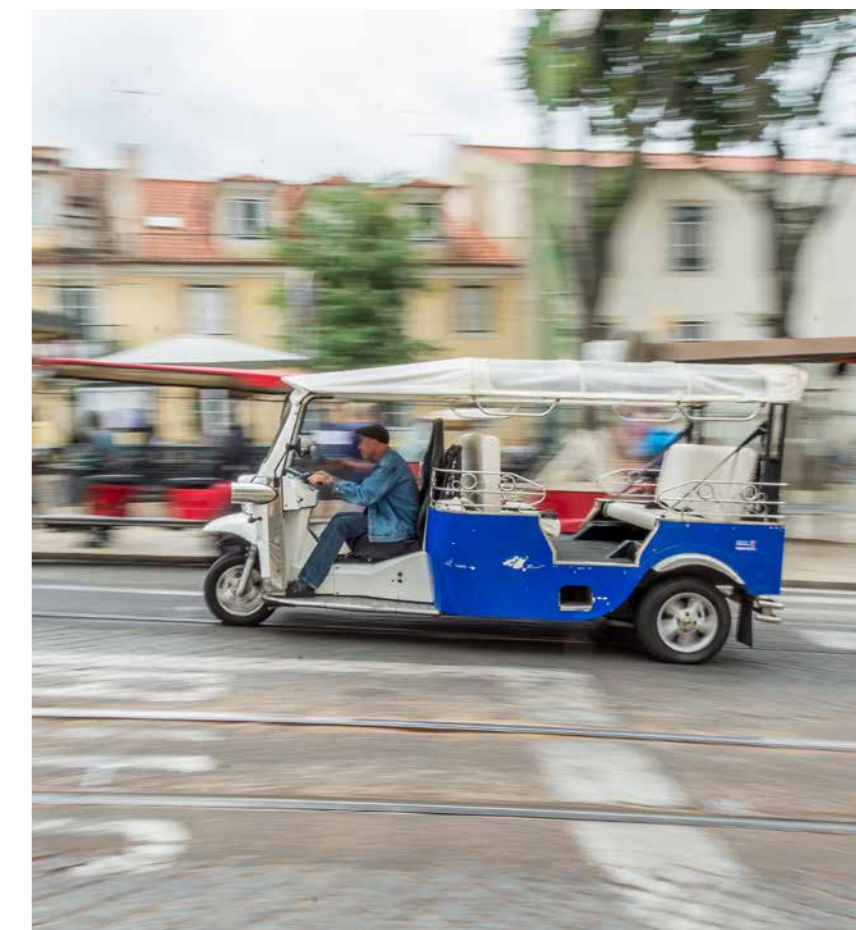
Os transportes a pedido e os sistemas partilhados, como o *bikesharing* e o *carsharing*, ao conferirem mais liberdade e alternativas contribuem também para que outras pessoas experimentem, como modo de transporte, os novos serviços de mobilidade, a bicicleta e outras opções equivalentes, podendo mesmo 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 seu usufruto, especialmente no coração dos bairros e nas zonas mais emblemáticas. E é isso que a MOVE Lisboa propõe!

O surgimento da pandemia de Covid-19 veio reforçar a necessidade e a emergência de medidas que privilegiem os modos mais sustentáveis e devolvam o espaço público às pessoas, garantindo o seu usufruto de forma segura e confortável.

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





DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA

- CML, Programa para o Governo da Cidade de Lisboa 2017/2021
- CML, Grandes Opções do Plano 2017/2021
- CML, Carta Estratégica de Lisboa 2010-2024, 2009
- CML, Plano Diretor Municipal (PDM), 2012
- CML, Plano de Acessibilidade Pedonal, 2013
- CML, Programa "Uma Praça em cada Bairro", 2014
- CML, Lisboa-Europa 2020, 2013
- CML, Estratégia Energético-Ambiental para Lisboa, 2008
- Lisboa E-Nova, Plano de Ação para as Energias Sustentáveis e o Clima, 2018
- Lisboa E-Nova, Matriz Energética de Lisboa, 2016





GLOSSÁRIO

AML – Área Metropolitana de Lisboa

Bikesharing – sistema de bicicletas públicas partilhadas

Cargobikes – bicicletas para transporte de cargas

Carsharing – sistema de automóveis partilhados

Vias 30 + bici – vias partilhadas por bicicletas e automóveis, com um limite de velocidade máximo de 30 km/hora

GEE – Gases com Efeito de Estufa

Modos ativos – modos de deslocação e transporte de baixo peso e velocidade reduzida, automóveis, que ocupam pouco espaço na via pública e não emitem poluentes atmosféricos nem ruído

Modos suaves – modos de deslocação e transporte de baixo peso e velocidade reduzida, automóveis ou com motorizações de baixa potência, que ocupam pouco espaço na via pública e com emissões nulas ou reduzidas

Park&ride – Título integrado de transporte e de estacionamento

PDM – Plano Diretor Municipal

Repartição Modal – distribuição das deslocações realizadas pelas pessoas e cargas entre diferentes modos de viagem

Smart city – cidade com ambições sustentáveis, centrada nas pessoas, que promove projetos e soluções urbanas, muitas vezes com suporte tecnológico, com objetivos de progresso social e bem-estar dos seus residentes e visitantes

Superblocks – Quarteirões livres de carros, concebidos para maximizar o espaço público, favorecendo a interação social e económica ao nível da rua

TIC – Tecnologias da Informação e Comunicação

TP – Transportes Públicos

Tuk-tuks – veículos ligeiros, motociclos, quadriciclos, triciclos ou ciclomotores que exercem atividade de animação turística

ZER – Zona de Emissões Reduzidas - área onde só podem circular veículos com características específicas, no que diz respeito à emissão de poluentes, de acordo com a norma europeia de emissões considerada (Normas EURO)

Zonas 30 – zonas da cidade desenhadas com o intuito de limitar 30 km/hora a circulação rodoviária

Zona de coexistência – zona da via pública especialmente concebida para utilização partilhada por peões e veículos, onde vigoram regras especiais de trânsito, de acordo com o Código da Estrada





FICHA TÉCNICA

MOVE LISBOA Visão Estratégica para a Mobilidade 2030

Presidente da CML
Fernando Medina

Vereador da Mobilidade e Segurança
Miguel Gaspar

Diretora Municipal da Mobilidade
Francisca Ramalhosa

Chefe de Divisão de Estudos e Planeamento da Mobilidade
Inês Castro Henriques

Conceção
Tiago Farias | Pedro Machado | Rita Castel' Branco

Desenvolvimento e Coordenação
Pedro Machado | Rita Castel' Branco
Ana Vasconcelos | Sandra Somsen

Contributos
Alexandre Marques | Álvaro Costa | Bernardo Alves
Carlos Cruz | Duarte Mata | Elisabete Portalegre
Fátima Madureira | Gonçalo Caiado | João Camolas
João Dias | Jorge Jordão | Julieta Oliveira
Manuel Salgado | Miguel Águas | Óscar Rodrigues
Paulo Pais | Paulo Vieira | Pedro Dinis | Silvino Conde
Vanda Lopes | Vasco Móra

Imagem e Grafismo
Paula Martins | Inês do Carmo | Maria José Gomes
Maria João Pardal

Ilustração
João Ferreira | Teresa Fernandes

Paginação
Maria João Pardal

Fotografia
Américo Simas | Ana Luísa Alvim | Ana Sofia Serra
Armindo Ribeiro | Humberto Mouco | José Barbosa
Manuel Levita | Nuno Correia | Paulo Vaz Henriques

Revisão
José Manuel Marques
Summer Dialogues, Lda.

Meios e Produção
Sofia Amado Bruno

Edição
Câmara Municipal de Lisboa
Outubro 2020

Impressão
Tipografia Belgráfica, Lda.

Depósito Legal
475498/20

Tiragem
750 exemplares





Os conteúdos aqui publicados são da inteira responsabilidade dos seus autores.
Esta publicação não reflete necessariamente a opinião da União Europeia.
Nem o INEA, nem a Comissão Europeia é responsável por qualquer uso
que possa ser feito das informações nele contidas.



**MOVE
LISBOA**

VISÃO ESTRATÉGICA
PARA A MOBILIDADE
2030