

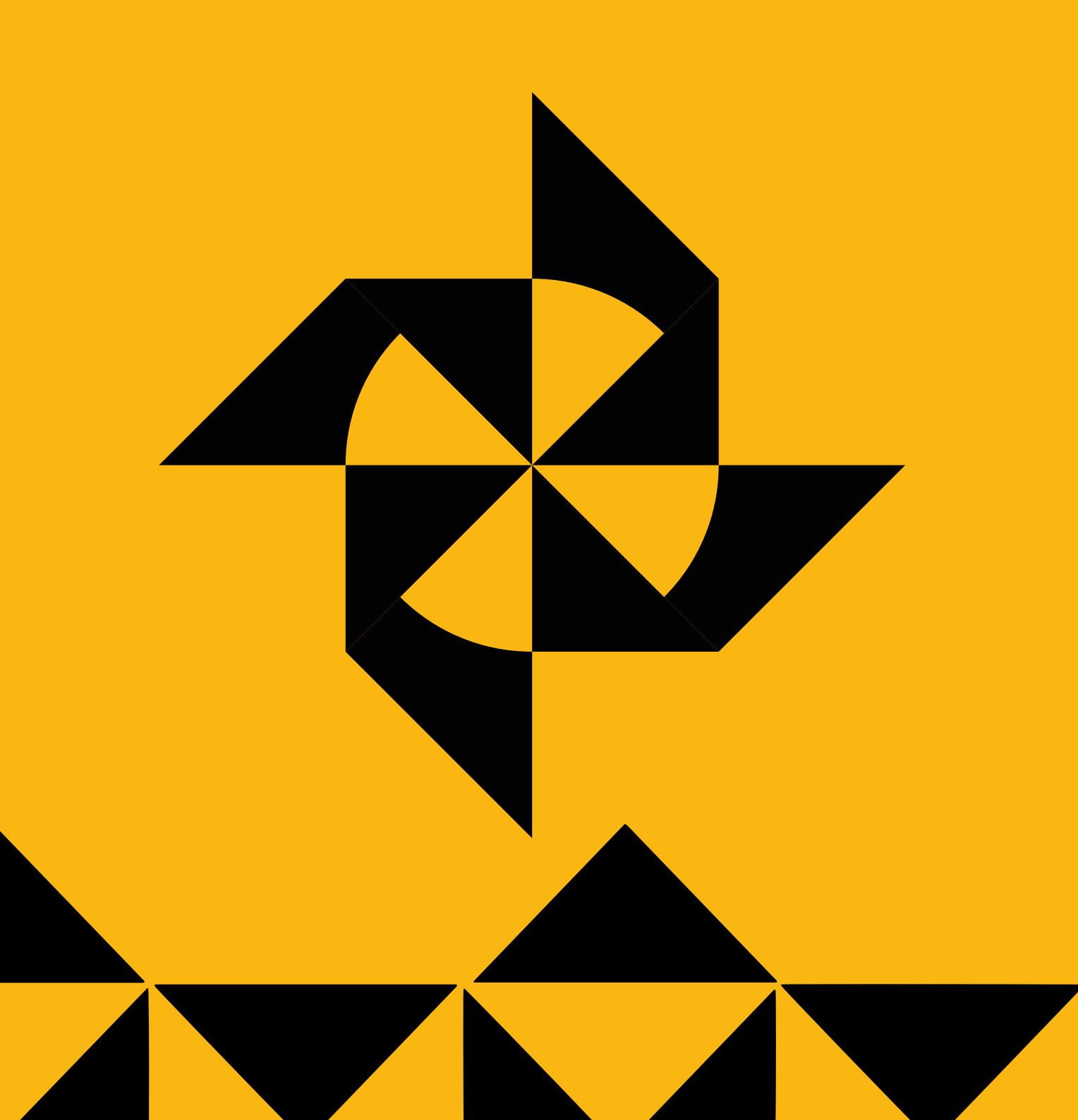


JANEIRO 2020

ZONA DE EMISSÕES REDUZIDAS

AVENIDA-BAIXA-CHIADO





ÍNDICE



ENQUADRAMENTO	3
COMPROMISSO COM AS GERAÇÕES FUTURAS	5
OS IMPACTOS DA MOBILIDADE E OS DESAFIOS DAS GRANDES CIDADES.	7
SAÚDE PÚBLICA - QUALIDADE DO AR	9
QUALIDADE DO ESPAÇO PÚBLICO PARA O PEÃO E CONGESTIONAMENTO	15
SEGURANÇA RODOVIÁRIA, ACESSIBILIDADE E INCLUSÃO SOCIAL	17
EXEMPLOS INTERNACIONAIS DE CIDADES DE ZONAS DE EMISSÕES REDUZIDAS	20
BARCELONA	20
OSLO	20
ESTOCOLMO	21
LONDRES	21
MADRID	21
PARIS	21
PONTEVEDRA	22
DA ZAAC À ZER	24
ZER ABC	32
ESPAÇOS DE ESTADIA E CIRCULAÇÃO E REDE CICLÁVEL	35
RECONFIGURAÇÃO DO MAPA MENTAL	37
ESTRUTURA VERDE	38
AV. DA LIBERDADE - PASSEIO PÚBLICO	39
AV. ALMIRANTE REIS	41
ZONA BAIXA - CHIADO	42
PERFIS DE ACESSO E PARAGEM/ESTACIONAMENTO	43
TRANSPORTE PÚBLICO	46
MOBILIDADE PEDONAL	49
MODELO DE CIRCULAÇÃO NO INTERIOR	50
INTERVENÇÕES PRIORITÁRIAS	51
ESTACIONAMENTO AUTOMÓVEL	54
INQUÉRITO COMÉRCIO BAIXA-CHIADO-PRÍNCIPE REAL	57
ENVOLVENTE	58
CALENDÁRIO DE IMPLEMENTAÇÃO	60



ENQUADRAMENTO



As alterações climáticas são hoje consideradas pela ONU como a maior ameaça à saúde humana do século XXI, constituindo uma preocupação global. Os dados mais recentes confirmam as projeções que há alguns anos poderiam ser tidas como alarmistas, o que conduziu à celebração do acordo histórico da Cimeira de Paris (COP 21), em dezembro de 2015, na qual 195 países membros da Convenção do Clima da ONU e a União Europeia se comprometeram num esforço coletivo para conter o aumento do aquecimento global significativamente abaixo dos dois graus centígrados, face aos valores pré-industriais. Mais recentemente reuniram-se em Madrid na 25.ª Conferência das Partes da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre as Alterações Climáticas (COP 25).

As projeções climáticas para Lisboa até ao final do século apontam para uma potencial diminuição da precipitação média anual, bem como um aumento da frequência de fenómenos meteorológicos extremos, com precipitação intensa ou muito intensa, acompanhada de ventos fortes com rajadas. Os cenários projetados apontam também para um aumento das temperaturas (média e máxima), em particular das máximas durante o outono, noites tropicais e ainda um aumento da frequência de ondas de calor. Estas alterações poderão ter impactos sobre o território municipal a nível ambiental, social, económico, tecnológico e patrimonial, afetando não só a estrutura ecológica, como as atividades humanas e o ambiente construído.

Este quadro requer, em primeira instância, uma resposta de adaptação e mitigação fundamentada num planeamento e numa gestão integrada, capaz de fazer face ao acentuado grau de imprevisibilidade associado ao tema e aos riscos climáticos que poderão sobrevir.

COMPROMISSO COM AS GERAÇÕES FUTURAS

Em 2016, Lisboa foi a primeira capital a subscrever o “Pacto dos Autarcas para o Clima e Energia” assumindo, desta forma, o compromisso de reduzir as emissões de CO2 em pelo menos 40% até 2030.

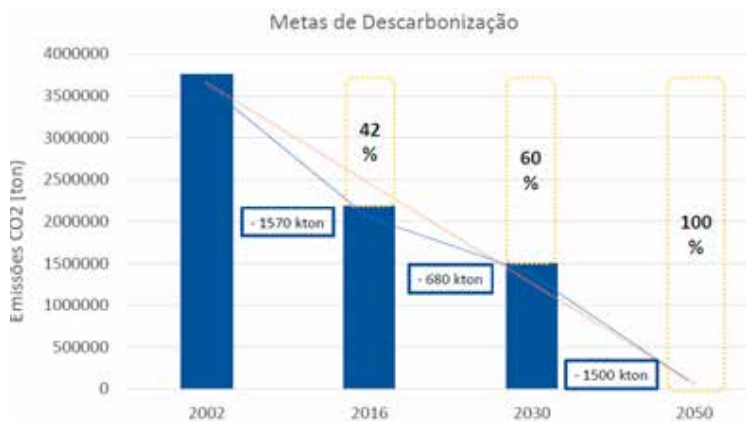
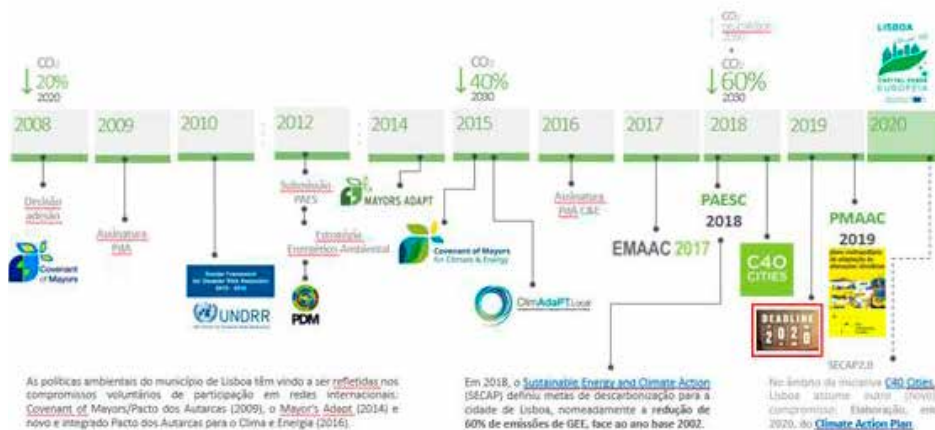
Em junho de 2018, o município de Lisboa concluiu e aprovou o Plano de Ação para a Energia Sustentável e Clima (PAESC), no qual se compromete a reduzir as emissões de Gases com Efeito Estufa (GEE) em 60% até 2030.

Em outubro de 2019, a Câmara Municipal de Lisboa juntou-se a 94 cidades de todo o mundo para declarar a emergência climática global no Fórum Mundial de Autarcas C40, em Copenhaga. Este “Pacto Verde Global”, assinado por quase uma centena das maiores metrópoles mundiais, é um compromisso com medidas concretas para reduzir significativamente as emissões poluentes na próxima década, um processo já iniciado.

A subscrição da Carta de Compromisso com o Plano de Ação Climática “Deadline 2020” da rede das cidades mundiais C40 e a priorização da definição de um caminho climático seguro” para apoiar a implementação do Acordo de Paris, reforçou a posição de Lisboa com os objetivos delineados no PAESC de redução das emissões de GEE em 60% até 2030. Reafirmou ainda o esforço da cidade para limitar o aumento das temperaturas médias globais a 2°C relativamente aos níveis pré-industriais, e a pretensão de envidar esforços no sentido de limitar o aumento de temperatura a apenas 1.5°C. Esta deliberação foi aprovada por unanimidade pela Assembleia Municipal de Lisboa (deliberação nº7 AML 2019).

Para alcançar as metas com que se comprometeram, as cidades da rede C40 deverão implementar medidas focadas nos setores mais poluentes como a indústria, a mobilidade, a construção de edifícios e o tratamento de resíduos.







A nível municipal, a CML aprovou por unanimidade a sua Estratégia Municipal de Adaptação às Alterações Climáticas, que foi igualmente aprovada por unanimidade e aclamada na Assembleia Municipal, em 2017.

Lisboa é Capital Verde Europeia em 2020 e tem vindo a assumir o compromisso da redução de emissões poluentes. Porém, a ambição de Lisboa para a Capital Verde Europeia não é de celebrar o sucesso da rápida transformação que a cidade tem sofrido na última década mas antes reforçar um compromisso de ação, que mobilize toda a sociedade e todos os agentes económicos, ao longo desta década.

Continuar a preparar a cidade para as alterações climáticas que fazem parte do nosso dia a dia, tornando-a mais resiliente. Importa alcançar as metas de desenvolvimento sustentável das ONU dando prioridade aos utilizadores mais vulneráveis, o peão e o utilizador de bicicleta. Programas como “Uma Praça em Cada Bairro” devem servir de exemplos para a criação de uma cidade mais humana, com mais espaços verdes e azuis, fundamentais para a prevenção do impacto das ondas de calor.

A própria natureza dos espaços verdes tem vindo a evoluir, com a autarquia a privilegiar a transformação de áreas de regadio em áreas de sequeiro, levando a uma crescente poupança de um bem escasso como a água.

Também é claro que sem a mobilização dos restantes atores não municipais não serão alcançadas as metas necessárias. Assim, a mobilidade de empresas e escolas, o futuro do trabalho, a sustentabilidade da construção, entre outros, continuarão a ser temas absolutamente estruturantes.

OS IMPACTOS DA MOBILIDADE E OS DESAFIOS DAS GRANDES CIDADES

Segundo a ONU, 55% da população mundial vive em áreas urbanas, uma percentagem que deve subir para 68% até 2050. Este êxodo, combinado com o crescimento da população global pode representar mais 2,5 mil milhões de pessoas a viver nos meios urbanos até 2050, o que coloca enormes desafios na gestão diária dos sistemas das cidades. Habitação, energia, água, resíduos e outras infraestruturas, criação de emprego e serviços básicos como educação ou saúde, e claro mobilidade e transportes, exigem uma ação política integrada, também entre Governos e cidades, que promova o desenvolvimento e crescimento sustentável.

No século XX o automóvel tomou conta do espaço público. Era preciso andar rápido e os padrões de segurança eram avaliados principalmente tendo como referência o automobilista. As faixas de rodagem alargaram e ocuparam cada vez mais espaço, os passeios encolheram, por todo o lado os espaços livres deram lugar a vagas de estacionamento. Os novos bairros foram projetados com ruas cada vez mais largas e, para descongestionar as áreas centrais ou criar grandes eixos de penetração, construíram-se vias rápidas e viadutos e rasgaram-se túneis ao longo da cidade. A rua, que até então era local de reunião, de encontro, espaço partilhado pelos vários modos de locomoção, foi espartilhada em canais reservados e segregados.

Lisboa não foi exceção a este movimento, com uma clara sobreutilização do espaço urbano por parte do automóvel, em particular nos anos 1990 e na cidade que então se projetou. Realidades como os estacionamentos à superfície nas principais praças de Lisboa, incluindo Terreiro do Paço ou Martim Moniz fazem parte de um passado recente.



Com uma falta de política de território estruturada no final do século XX, a facilidade de acesso a habitação de custos mais baixos na periferia junto a grandes eixos rodoviários, e o desenvolvimento do território numa lógica de “dormitórios”, levou a que nos dias de hoje 2/3 das pessoas que trabalham na cidade de Lisboa não morem nela, e muitas tenham vindo a escolher o carro (58,9%) como o seu principal modo de deslocação, ao que a falta de investimento nos transportes públicos até 2015, que tem vindo a ser invertida, veio agravar esta dependência do transporte automóvel.

Hoje, não obstante os investimentos feitos desde os anos 60 em grandes infraestruturas rodoviárias, a redução de inúmeros passeios para criar novos lugares de estacionamento e os milhares de lugares de estacionamento criados no subsolo, a cidade está congestionada, a oferta de estacionamento individual é fisicamente impossível, e também impossível de compatibilizar com espaço físico de circulação, com as ruas e avenidas existentes.

É hoje claro e inequívoco que a cidade de Lisboa deverá diminuir a intensidade do uso do automóvel individual, reduzindo a pressão sobre a cidade, promovendo alternativas modais, mas também soluções que permitam desfasar a hora da viagem, seja por via da alteração da logística urbana, de uma melhor organização da mobilidade escolar, de melhor informação aos condutores, ou alteração das condições laborais e flexibilização e diversificação de horários de trabalho.

Mesmo a posse do carro, leia-se a taxa de motorização, deve ser reduzida, não sendo possível acomodar nas ruas de Lisboa, ou em parques, taxas de motorização atuais na ordem dos 500 veículos por mil habitantes, sendo chave a aposta em soluções de mobilidade alternativas no contexto familiar e corporativo.

Em muitos pontos da cidade os passeios são estreitos, ou

cada vez mais estreitos para o crescente fluxo pedonal que se tem verificado, com a duplicação em 7 anos, de viagens a pé na cidade (em 2017, segundo o INE, 32% das deslocações em Lisboa são feitas em modos ativos, um aumento significativo face a 2011 que era apenas 18%). Além de estreitos, são por vezes desconfortáveis, escorregadios e demasiadas vezes ocupados por carros ou outros veículos estacionados indevidamente.

Os anos 80 marcaram em várias cidades europeias um ponto de viragem. Percebeu-se que o caminho prosseguido na mobilidade urbana era insustentável, mas mais do que isso ganhou força a ideia da reconquista do espaço público da cidade como um espaço de partilha e socialização, inclusivo e seguro. Os peões, o transporte público e os modos de locomoção ativa – a bicicleta e a marcha a pé – conquistaram um novo protagonismo. Em Portugal, esta tendência chegou mais tarde, já no séc. XXI.

Hoje, o desafio nas cidades é redesenhar o espaço público para construir uma cidade mais coesa e inclusiva, em busca de um território, uma rua; cada vez mais acolhedor para quem reside, trabalha, estuda e também para a população que diariamente a visita. Em Portugal, há duas vezes mais carros (4 milhões) do que crianças e jovens com menos de 19 anos (2 milhões, INE 2015).

Sejamos claros: o esforço de Lisboa não será suficiente para as metas da descarbonização com as quais Portugal e o mundo se comprometeram. Porém, Lisboa assume cada vez mais o papel de uma cidade global, uma referência quanto ao seu empenho e ritmo de transformação, liderando pelo exemplo, passando por isso mesmo a ter legitimidade para exigir mais dos seus pares, mais das instituições nacionais e internacionais – e neste contexto Lisboa passa a ter uma voz com impacto à escala global.

Pretende-se assim acelerar a mudança para estilos de vida mais sustentáveis, amigos do planeta, adaptados ao presente e a



cenários de alterações climáticas futuros; opções com impactos positivos no ambiente, na saúde, no bem-estar da população e na economia da cidade.

SAÚDE PÚBLICA - QUALIDADE DO AR

A poluição do ar, considerada como o “novo tabaco” é um dos principais perigos que as gerações futuras enfrentam. Embora silenciosa, afeta a saúde e a qualidade de vida dos europeus, em particular das crianças, que sofrem cada vez mais de problemas respiratórios. Afeta igualmente o desenvolvimento neurológico e as capacidades cognitivas das crianças. As crianças expostas a níveis mais elevados de poluição correm o risco de desenvolver doenças crónicas e problemas cardiovasculares em idade adulta.

Uma das razões pelas quais as crianças são especialmente vulneráveis aos efeitos da poluição atmosférica é porque respiram mais rapidamente do que os adultos, absorvendo com maior facilidade os agentes poluentes. Segundo a Organização Mundial de Saúde (OMS), todos os dias cerca de 93% das crianças com menos de 15 anos em todo o mundo respiram ar poluído. Desta, cerca de 600 mil morrem devido a infeções agudas das vias respiratórias. Porém se considerarmos o número de crianças com perturbações respiratórias, o número é francamente superior, e em crescimento.

Ainda de acordo com a OMS, nove em cada 10 pessoas em todo o mundo estão sujeitas à poluição atmosférica e 7 milhões de pessoas morrem prematuramente todos os anos como consequência dessa exposição. Cerca de 600 mil são crianças com menos de 15 anos, que morrem devido a infeções agudas das vias respiratórias. Porém se considerarmos o número de crianças com perturbações respiratórias, o número é francamente superior, e em crescimento.

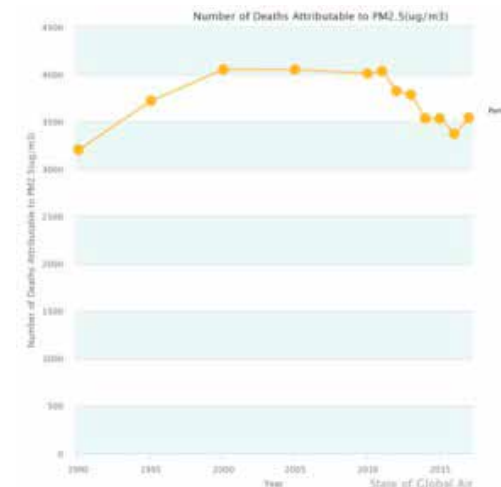
A OMS atesta também que a poluição do ar é um fator de risco crítico para doenças não transmissíveis, causando cerca de 24% de mortes por doenças cardiovasculares, 25% por acidente vascular cerebral, 43% por doença pulmonar obstrutiva crónica (DPOC) e 29% associadas ao cancro do pulmão.

Como diz o Secretário Geral da ONU, António Guterres, “a poluição do ar é responsável por 7 milhões de mortes todos os anos e afeta o desenvolvimento das crianças. Muitos dos poluentes do ar também contribuem para o aquecimento global e para as alterações climáticas numa ameaça existencial (...) não há tempo a perder. Esta é a batalha das nossas vidas. Temos e podemos vencer.”

Em Portugal, segundo dados de 2016 da Agência Europeia do Ambiente (EEA), estima-se que a poluição do ar esteja associada à morte prematura de quase 6 mil pessoas, das quais 4900 se deveram às elevadas concentrações de partículas finas (PM2,5), 610 devido ao dióxido de azoto (NO2) e 320 ao ozono.

As estratégias seguidas pelo município em termos de indicadores ambientais relacionados com a saúde pública dão prioridade às seguintes medidas:

- Investir no conhecimento integrado das doenças induzidas e aceleradas por fatores de contaminação ambiental, com o objetivo de reduzir a sua incidência, prevenir novas ameaças e reforçar a ação neste domínio, dando especial atenção aos grupos mais vulneráveis.
- Habilitar os responsáveis políticos para uma melhor compreensão das relações causa-efeito entre as ameaças ambientais e os problemas de saúde (epidemiologia, toxicologia, morbilidade) resultantes da exposição, por inalação, ingestão, contacto ou irradiação, a diferentes ambientes.





- Identificar bioindicadores relativos ao ciclo de poluentes ambientais existentes nos diferentes “meios”, de forma a conhecer o seu impacto na saúde.

O desafio apresentado exige superar metas definidas ao nível dos objetivos de desenvolvimento sustentável da ONU para promoção do bem estar de todos, proteção do meio ambiente e de combate às alterações climáticas, com especial destaque para:

Objetivo 3: Assegurar uma vida saudável e promover o bem-estar para todos, em todas as idades.

Objetivo 11: Tornar as cidades ... resilientes e sustentáveis.

Objetivo 13: Tomar medidas urgentes para combater a alteração climática e seus impactos.

Objetivo 17: Fortalecer os meios de implementação e revitalizar a parceria global para o desenvolvimento sustentável.

Importa referir que os atuais níveis de poluição atmosférica representam uma ameaça para a saúde pública, qualidade de vida e para o ambiente das cidades. No caso de Lisboa apresentam-se como principais fontes poluidoras o tráfego, a indústria, as atividades domésticas, a construção civil, os sistemas de ventilação/extração, os desertos do Saara, os incêndios florestais e urbanos e as cremações nos cemitérios.

A poluição associada ao trânsito rodoviário é a principal causa, destacada, para as emissões em Lisboa de dióxido de azoto, com 63%, e partículas finas (PM10), com 62%.

Tendo por base a atual Rede de Monitorização da qualidade do ar, constituída por 7 estações de fundo ou de tráfego, é possível conhecer por poluentes (Nox, CO, O3, COV, PM10 e PM2.5), as diferenças dentro da cidade, a sua evolução e o

cumprimento de níveis limiares, com especial destaque para os indicadores de:

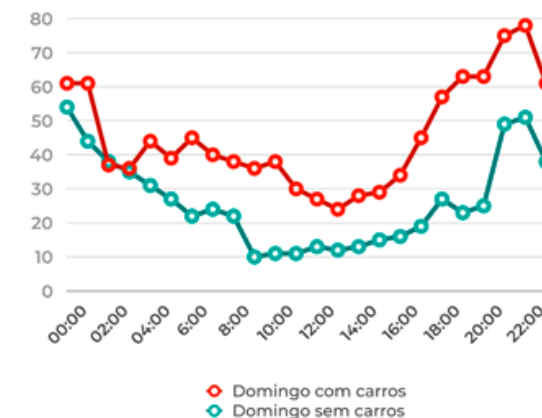
- PM10 ≈ valor médio anual com valor de referência (40 µg/m3)
- NO2 ≈ valor médio anual com valor de referência (40 µg/m3)
- NO2 ≈ valor médio diário com valor de referência (200 µg/m3)

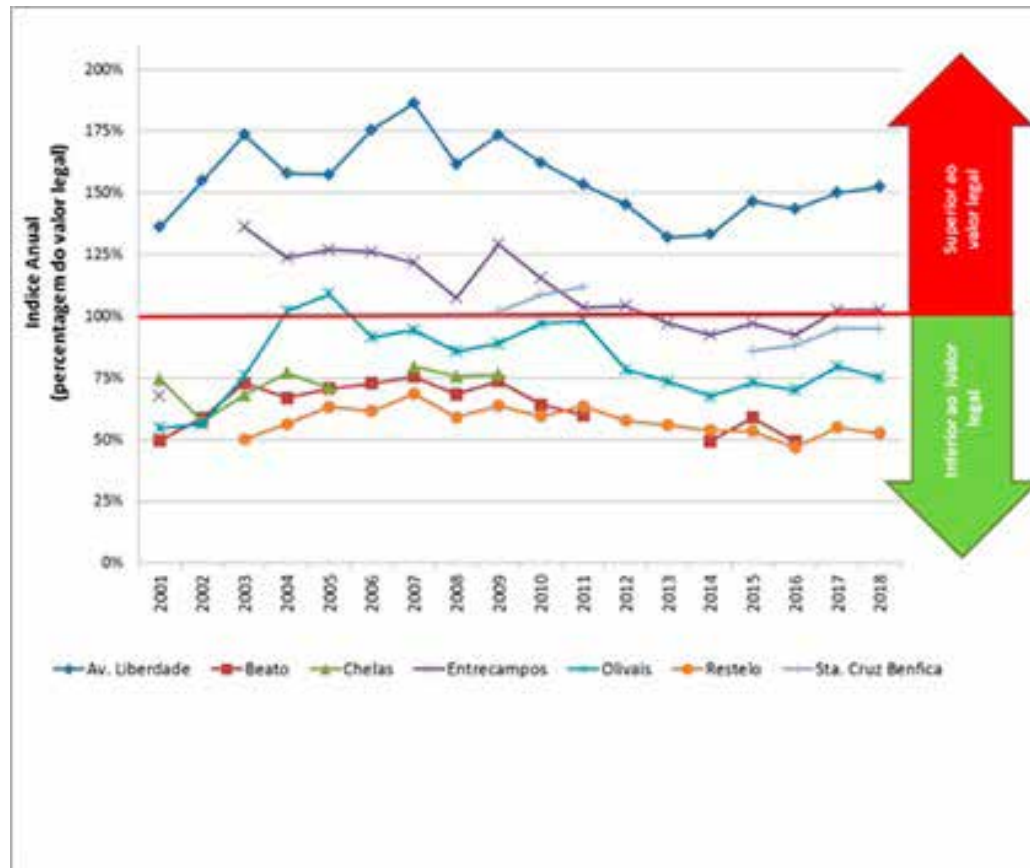
Na Avenida da Liberdade, onde existe a estação de referência da Área Metropolitana de Lisboa (AML) em termos de tráfego automóvel, mesmo tendo demonstrado melhorias significativas nos últimos anos – coincidindo com o reforço da Zona de Emissão Reduzida (ZER) e com a modernização do parque automóvel, entre outras medidas adotadas pelo município – a média anual de dióxido de azoto registada (60 µg /m3) [microgramas por metro cúbico] foi ainda bastante superior ao permitido pela legislação europeia e nacional – que é de 40 µg /m3 e aos valores registados nas restantes estações, confirmando este local como um ponto crítico da qualidade do ar na cidade de Lisboa.

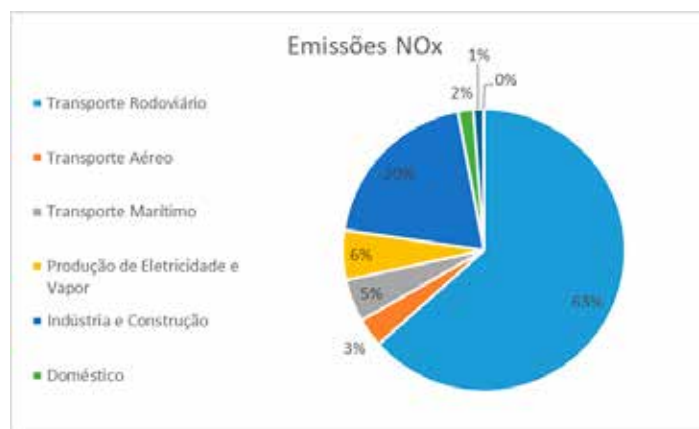
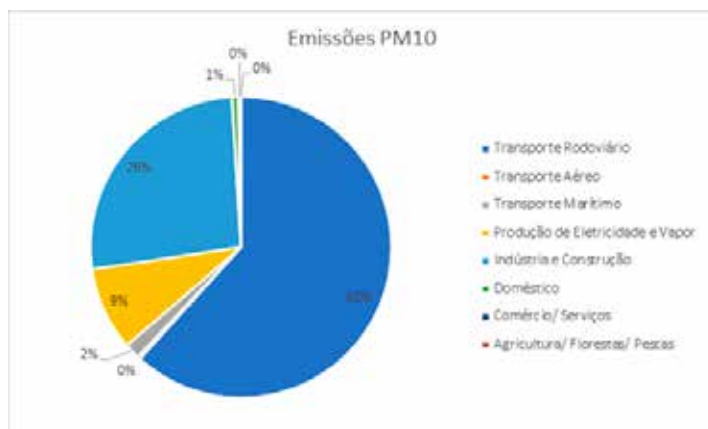
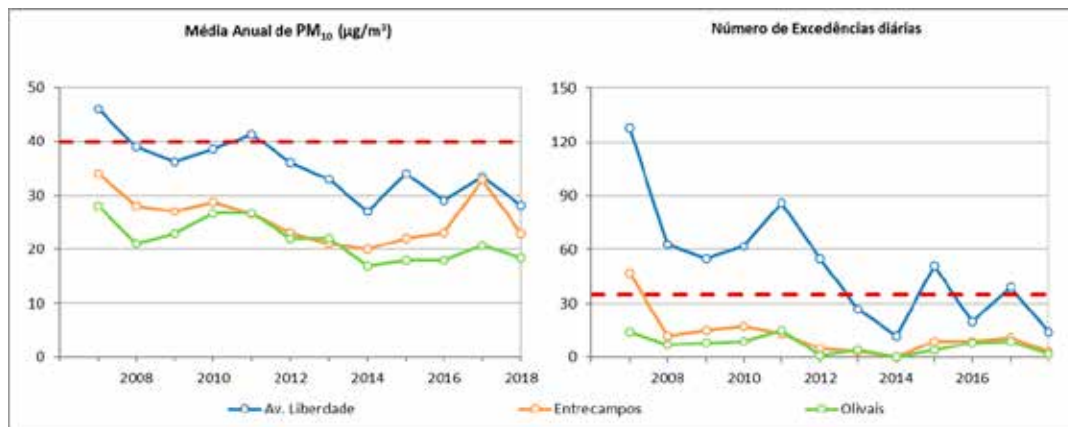
O impacto do tráfego rodoviário é igualmente visível se avaliados os registos de “A Rua é Sua”, evento que tem encerrado ao trânsito automóvel a parte central da Avenida da Liberdade nos últimos domingos de cada mês: quando comparados com domingos normais, é evidente a redução dos valores das emissões registados.

Relativamente ao número de excedências diárias de PM10 são igualmente visíveis as diferenças existentes em diferentes áreas da cidade, com valores mais preocupantes nas áreas de influência da estação da Avenida da Liberdade constituindo este o maior componente da poluição urbana e com efeitos mais nocivos sobre a saúde.

NO₂ (µg/m³) Fonte: CCDR-LVT









Assim, em Lisboa, tal como na maioria das cidades, o tema da qualidade do ar é motivo de preocupação, razão pela qual a Câmara Municipal de Lisboa tem em curso um procedimento com vista à implementação de uma rede de sensores que permita a cobertura plena de toda a cidade, composta por 80 localizações dispersas pela cidade, o que irá dar mais informação sobre o tema.

Entretanto, a Câmara de Lisboa tem vindo a apoiar institucionalmente um trabalho promovido pela empresa DPD, que equipou 80 veículos da sua frota e instalou 15 estações físicas para monitorizar a qualidade do ar em Lisboa, em particular ao nível do registo de partículas PM10. Apesar de se tratar de uma rede complementar, e com dados limitados pelos percursos e horas de circulação dos veículos na cidade, os primeiros dados vieram confirmar zona sensíveis, sendo a Baixa uma das zonas identificadas, em particular em vias mais estreitas e maior intensidade de tráfego como a Rua do Arsenal, mas também os principais corredores de acesso à Baixa, tais como sejam a Av. da Liberdade e Av. Almirante Reis.

Não sendo uma situação generalizada para toda a cidade, a verdade é que na zona da Baixa e nos seus principais acessos, existem evidências de uma qualidade do ar abaixo do desejável.

Impõe-se assim agir para proactivamente procurar melhorar os níveis da qualidade do ar, podendo salvar vidas, aumentar a esperança média de vida e mitigar o impacto das alterações climáticas, com enorme retorno em termos de saúde pública. Embora todos os outros setores comerciais tenham reduzido emissões, as emissões dos transportes eram 26,1% mais elevadas quando comparadas com 1990.

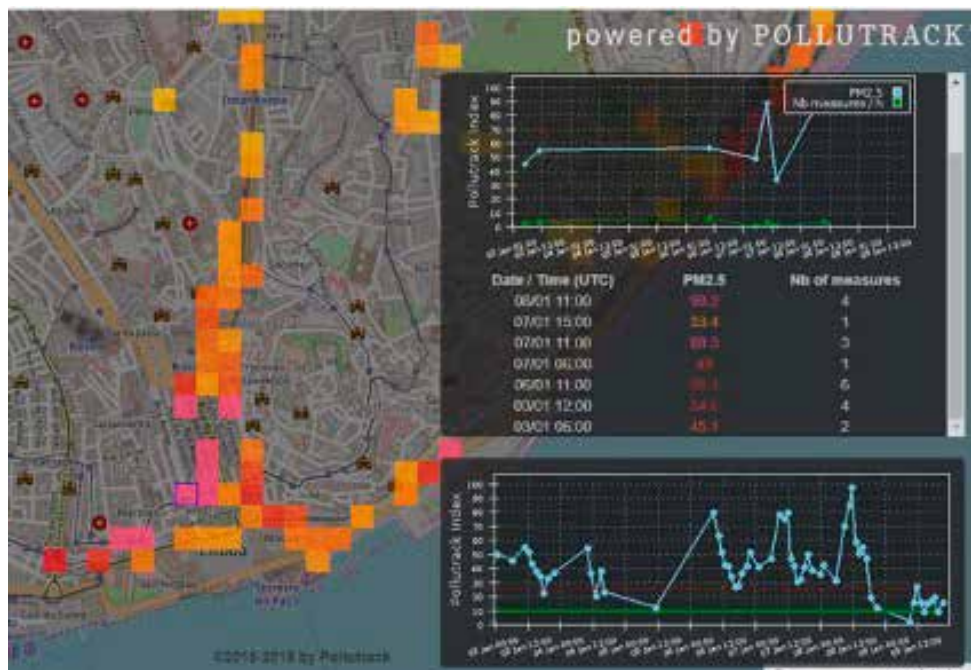
Promover os modos ativos, andar a pé e de bicicleta, pode ter um impacto mais importante que nunca. Aos níveis atuais, segundo a Federação Europeia de Ciclistas (ECF), andar de

bicicleta evita a emissão de 16 milhões de ton CO2 eq por ano e evita mais de 18 mil mortes prematuras na EU.

Na cimeira C40 Cities, que decorreu em outubro de 2019 em Copenhaga, 35 das maiores cidades de todo o mundo assinaram a C40 Clean Air Cities Declaration (Declaração dos C40 por um ar limpo nas cidades). Estas cidades, entre elas Lisboa, Londres, Paris e Los Angeles, comprometeram-se a implementar medidas para melhorar a qualidade do ar, beneficiando de forma global mais de 140 milhões de pessoas que vivem nas suas áreas urbanas.

Ao assinar a declaração, as cidades comprometeram-se a estabelecer e superar objetivos ambiciosos de redução da contaminação do ar, em linha com as orientações da OMS, e a implementar políticas substantivas de melhoria da qualidade do ar até 2025.

Ao reduzir a média anual de emissão de partículas para os limites da OMS (10 ug/m3), as 35 cidades signatárias podem evitar até 40 mil mortes por ano.



Dados DPD, 2019

TARGET 11.2

AFFORDABLE AND SUSTAINABLE TRANSPORT SYSTEMS



By 2030, provide access to safe, affordable, accessible and sustainable transport systems for all, improving road safety, notably by expanding public transport, with special attention to the needs of those in vulnerable situations, women, children, persons with disabilities and older persons.

TARGET 11.6

REDUCE THE ENVIRONMENTAL IMPACT OF CITIES



By 2030, reduce the adverse per capita environmental impact of cities, including by paying special attention to air quality and municipal and other waste management.

TARGET 3.9

REDUCE ILLNESSES AND DEATH FROM HAZARDOUS CHEMICALS AND POLLUTION



By 2030, substantially reduce the number of deaths and illnesses from hazardous chemicals and air, water and soil pollution and contamination.

objetivos globais de sustentabilidade ONU





QUALIDADE DO ESPAÇO PÚBLICO PARA O PEÃO E CONGESTIONAMENTO

A mobilidade nas cidades tem um impacto direto na qualidade de vida dos cidadãos. Em Lisboa, todos os dias entram quase 400 mil automóveis. Muitos trazem apenas um ocupante, e bloqueiam estradas, com quilómetros de filas que se estendem por horas. Se somarmos os automóveis dos lisboetas, podemos estimar em mais de 600 mil os veículos que lutam diariamente pelo espaço que ao longo dos tempos, seja em deslocação ou estacionados, foi sendo retirando ao peão. Já não reparamos, mas os 10 m² ocupados por um automóvel estacionado resultam num passeio mais estreito, numa ciclovia que não se constrói, num corredor BUS que não é concretizado.

Acresce que em muitos locais da cidade, em particular em áreas que não são exploradas pela EMEL, existe uma tendência de sobrecarga do espaço público com muito estacionamento a ser feito de forma irregular, ocupando passeios e passadeiras, mesmo quando na envolvente existe oferta disponível em parque, e onde demasiadas vezes é invertido o ónus: não se considera um problema que os carros ocupem os passeios e espaços livres que de outra forma poderiam ser usados para caminhar, para conversar, para brincar, mas sim uma fatalidade, face à alternativa de estacionar noutro local, ou usar outras formas de transporte.

Segundo o estudo TomTom Traffic Index, (2018) os condutores passam em média 32% de tempo adicional presos em filas de trânsito em Lisboa, o que equivale a 42 minutos por dia. No final de um ano, representa perto de 160 horas de tempo gasto em deslocações, ou seja, quase uma semana que poderia ser usufruída em família ou noutras atividades.

Segundo dados da CML de 2019, por dia são percorridos

em média 333.714 km, que corresponde a 27.810 horas, na procura de estacionamento à superfície. Ou seja, na cidade de Lisboa, cada lisboeta perde uma semana de trabalho por ano, na procura de estacionamento contribuindo assim para o congestionamento.

Promover o transporte público, os modos ativos e partilhados, sobretudo elétricos, é, assim, fundamental para reduzir o congestionamento nas cidades e com isso mitigar o impacto do trânsito na qualidade de vida dos cidadãos e na qualidade do ar.

Face à muito elevada taxa de ocupação que se verifica no estacionamento da via pública nas zonas históricas, quase sempre acima de 90%, e sabendo que pouco mais de 50% dos condutores preferem estacionar em parque, é inequívoco que existe uma circulação relevante na Baixa de Lisboa que poderia ser evitada, caso a primeira opção fosse de imediato um parque de estacionamento, na medida que uma parte relevante da circulação se deve à procura por estacionamento.

Note-se que este congestionamento, como um todo, não só impacta a qualidade de vida ao nível das emissões, ruído e qualidade de espaço público, como tem outro impacto crítico para a vida na cidade, que é a degradação da alternativa: a rede de transporte público. Um impacto direto do congestionamento é a diminuição da velocidade comercial e da frequência do transporte público coletivo da Carris, atrasando não só os 700 autocarros que circulam na cidade todos os dias, mas principalmente os 400 mil passageiros que diariamente escolhem a Carris.

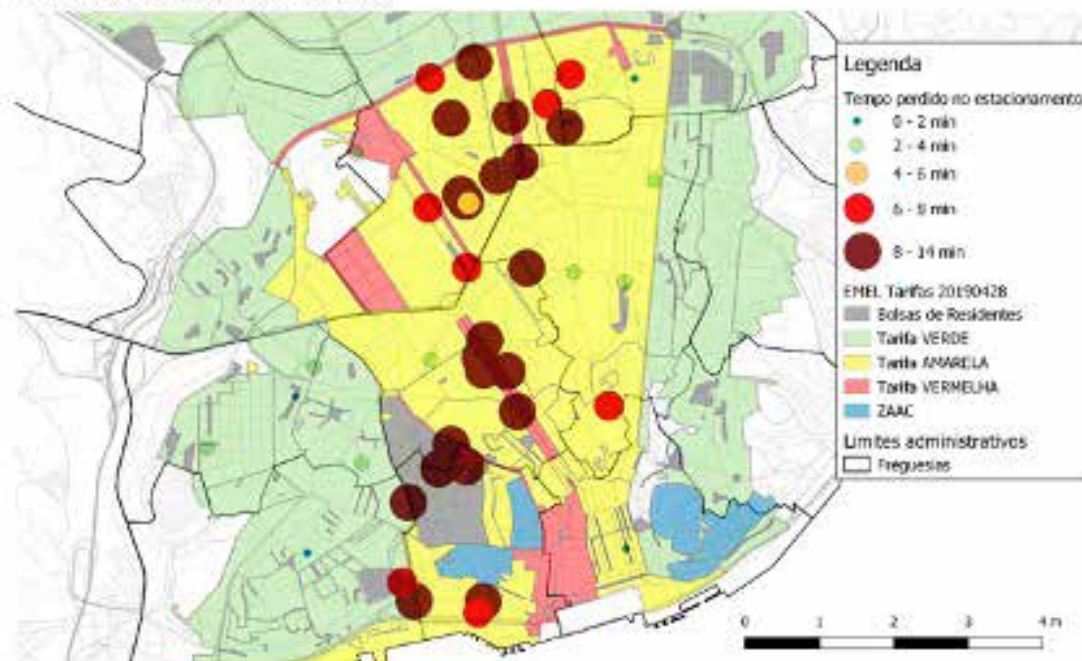
A capacidade das cidades é finita. O espaço é um recurso escasso, que importa valorizar. Em 1990, havia 185 carros por cada 1000 habitantes, representando então um enorme desafio para as cidades. Em cerca de 30 anos, o problema agravou-se e o uso do automóvel aumentou na proporção do espaço que as





Estudo de pressão de estacionamento, Maio de 2019

ONL, GANÇ e DriveNow, período de ponta da manhã de dias úteis





idades lhe foram concedendo. Passámos a ter 514,1 veículos por cada 1000 habitantes (IMT 2018) e a maioria das viagens pendulares nas áreas metropolitanas de Lisboa (58,9%) e Porto (67,6%, INE 2017) são hoje feitas neste modo. A pressão do automóvel tornou-se insustentável e isso afeta a qualidade de vida, com consequências ambientais e de saúde pública.

Mesmo com a transformação do espaço público nos últimos anos, com a renovação de muitas áreas em favor do peão e de modos ativos de mobilidade, mais de metade do espaço público numa cidade como Lisboa está dedicado ao automóvel, e em muitas ruas esse valor sobe para 80%.

Em média, um automóvel está parado mais de 95% do dia. Se compararmos com o consumo de água, seria o equivalente a desperdiçar 5 litros de água por cada copo bebido. A ocupação média de um automóvel é de 1,2, ou seja, 8 em cada 10 automóveis viajam com apenas um ocupante. Isto significa que para transportar cinquenta pessoas, a ocupação média de um autocarro, seriam necessários pelo menos 41 automóveis.

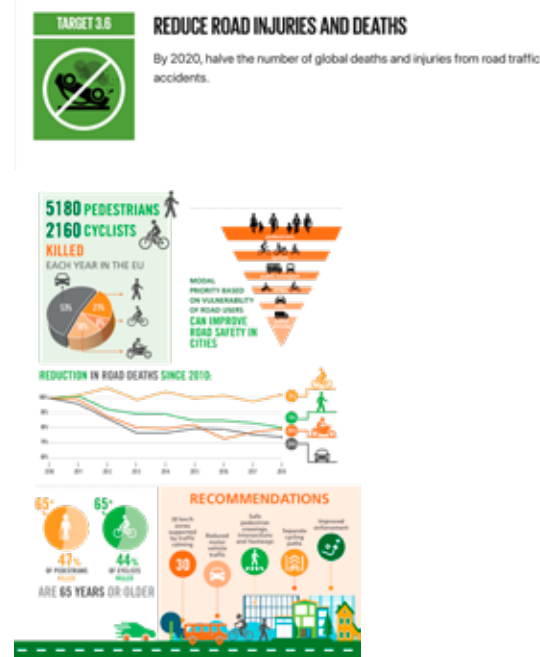
SEGURANÇA RODOVIÁRIA, ACESSIBILIDADE E INCLUSÃO SOCIAL

Em Portugal, segundo dados da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), em 2018 morreram nas estradas portuguesas 675 pessoas, entre as quais 156 peões, o maior número desde 2012. Dos acidentes com vítimas mortais, 52,7% ocorreram dentro das localidades, sendo claro que embora Portugal tenha feito uma extraordinária redução da sinistralidade, muito por via da melhoria da Rede Nacional de Estradas, não será possível continuar esse ritmo de redução se a aposta não for feita no meio urbano.

Um estudo sobre atropelamentos da Prevenção Rodoviária Portuguesa (PRP) mostra que Portugal regista uma taxa de mortalidade de peões acima da média europeia, isto é, 14 peões mortos por cada milhão de habitantes em Portugal, contra 11 na União Europeia. Um peão morreu a cada dois dias entre 2010 e 2016 nas estradas portuguesas, num total de 1111 pessoas que perderam a vida atropeladas em seis anos.

Entre 2007 e 2017, a sinistralidade rodoviária em Lisboa matou pelo menos 142 pessoas, e feriu com gravidade mais de 1112. Esta sinistralidade tem algumas características reveladoras. Não afeta de igual forma todo o território, nem todos os modos de transporte, nem todas as pessoas:

- Algumas freguesias, e algumas partes da rede viária, têm um índice de sinistralidade substancialmente mais elevado que outras;
- Quase 40% dos sinistros ocorre em vias de carácter eminentemente local/residencial;
- Em geral, entre 60% a 80% das vítimas mortais e graves são “utilizadores vulneráveis” que circulavam a pé, de bicicleta ou de motociclo;
- Mais de 60% das vítimas de atropelamento são colhidas sobre a passagem de peões ou na sua envolvente imediata, e em todos os anos há mais vítimas colhidas ao atravessar com o semáforo verde para peões do que com vermelho;
- As pessoas idosas (65 ou mais anos de idade) representam mais de um terço dos peões mortos ou feridos com gravidade em atropelamentos;
- Para além da estatística dos sinistros, é indispensável considerar, também, a perceção de insegurança manifestada





- pelas pessoas que residem em Lisboa;
- Quase um em cada 10 lisboetas indica que já foi atropelado em Lisboa pelo menos uma vez (mais de metade das vítimas teve de receber apoio hospitalar).

Intervenções de espaço público realizadas recentemente permitiram inverter um cenário de perigosidade associado a algumas vias, com uma redução muito significativa no número de sinistros, como é o caso da requalificação do acesso à Estação da CP de Benfica ou a Av. General Roçadas, na Penha de França, demonstrando o impacto direto das medidas de acalmia, no espaço público e na segurança dos mais vulneráveis.

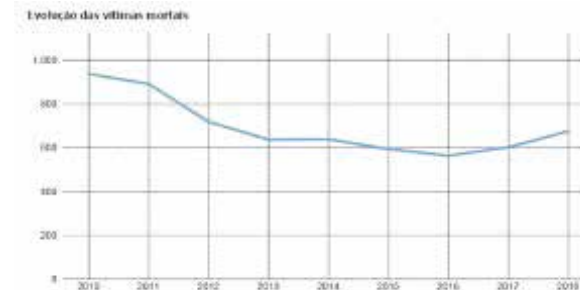
A qualidade de vida durante o envelhecimento está fortemente relacionada com o tipo de mobilidade que se disponibiliza a essa população, em que alterações no estado de saúde muitas vezes têm origem na falta de mobilidade e acessibilidade disponível. Para garantir ao idoso um envelhecimento mais ativo, de forma positiva e saudável, é preciso criar um sistema de mobilidade e transporte adaptado às suas necessidades.

Este sistema deve proporcionar segurança, estabilidade e satisfação a toda a população em geral, não prejudicando uma faixa etária devido às condições que se querem dar a outra, proporcionando assim uma sociedade de pessoas unidas, sem discriminações, e em que todos podem participar no bem-estar geral.

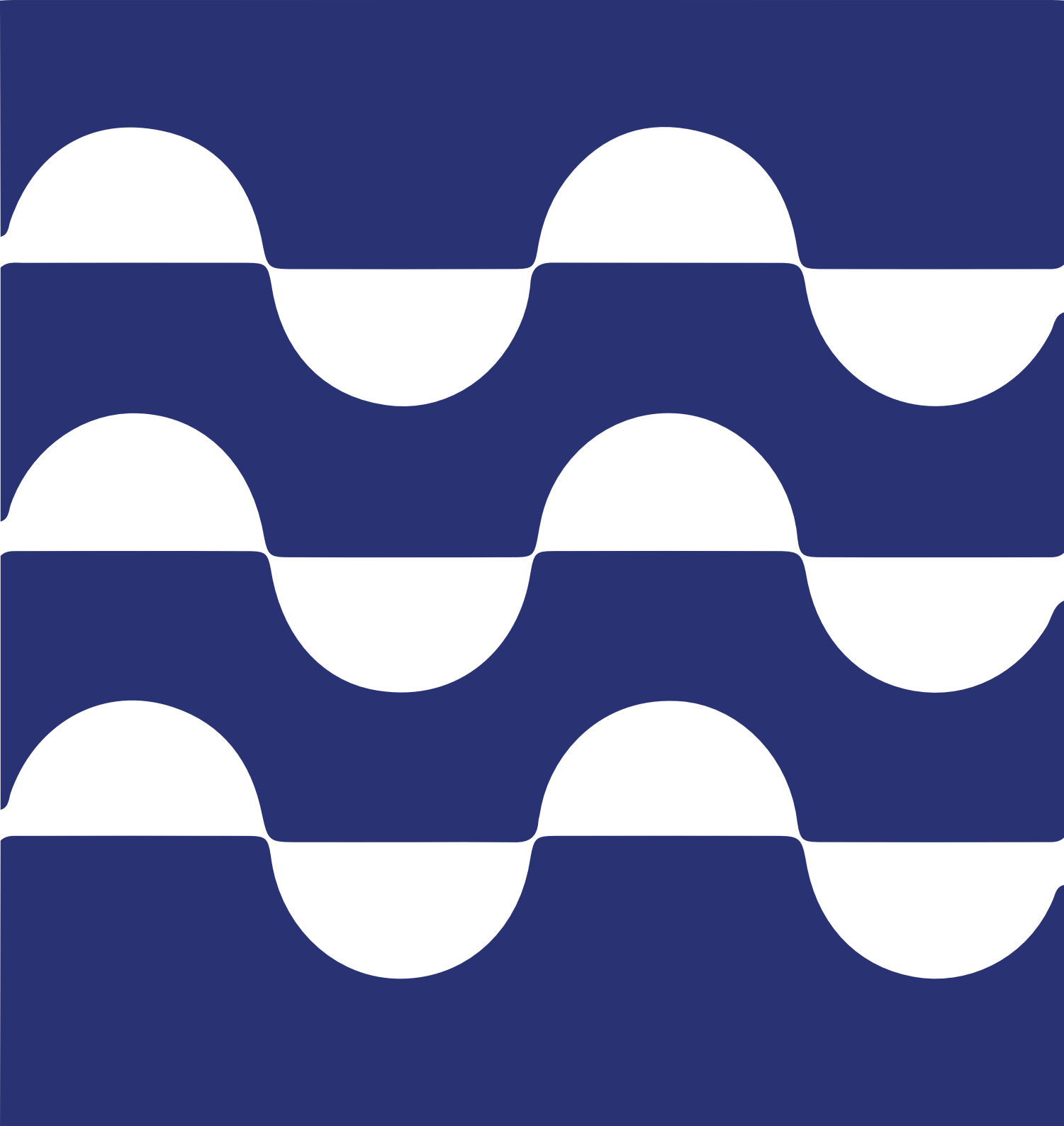
Lisboa é uma cidade com uma população residente cada vez mais envelhecida. A CML tem desenvolvido um conjunto de ações que visam potenciar a sua acessibilidade, aumentando o seu grau de inclusão social e reduzindo a sua vulnerabilidade. Uma cidade inclusiva para os mais vulneráveis é inclusiva para todos os outros.

De acordo com o descrito no Plano de Acessibilidade

Pedonal de Lisboa (2013): “A acessibilidade pode ser definida como a capacidade do meio de proporcionar a todas as pessoas uma igual oportunidade de uso, de uma forma direta, imediata, permanente e o mais autónoma possível. É uma condição para o pleno exercício de direitos constitucionais como, por exemplo, o acesso à Educação, à Saúde, ao Trabalho, ao Lazer e à Cultura, e o direito à Capacidade Cívica e à Dignidade Social. Numa Cidade Acessível, qualquer pessoa pode, independentemente das suas capacidades físicas, sensoriais ou cognitivas, participar na vida da comunidade e usufruir dos espaços, bens e serviços que estão ao dispor de todos. Cidades acessíveis são cidades mais confortáveis, mais sustentáveis e mais competitivas, e nessa medida promover a acessibilidade é defender a Cidadania e qualificar a Cidade”.



Dados ANSR (2018)



**EXEMPLOS
INTERNACIONAIS
DE CIDADES DE
ZONAS DE
EMISSÕES
REDUZIDAS**



Esta tendência de redução dos níveis de poluição e de melhoria da qualidade de vida nas cidades está a surgir, em maior ou menor escala, por vários pontos da Europa. Muitas cidades europeias (Madrid, Paris, Berlim, Barcelona ou Londres) anunciam já hoje o fim da circulação dos veículos diesel com horizontes em torno do ano de 2025 (2030, no caso germânico). Da mesma forma vão-se multiplicando os exemplos de medidas efetivas em dias de grandes episódios de poluição, de Oslo a Paris, passando por Madrid ou Londres.

BARCELONA

Foi uma das cidades que implementou restrições ao uso do automóvel no início de 2020. Depois de implementar um plano de contenção da circulação motorizada no interior dos bairros, conhecido como Super Blocks ou Superillas, a 2 de Janeiro de 2020, foi implementada a Zona de Baixas Emissões (ZBE) em Barcelona, ativa todos os dias úteis entre as 7:00 e as 20:00. Esta restrição abrange a cidade de Barcelona e os municípios Esplugues de Llobregat, Cornellà de Llobregat, L'Hospitalet de Llobregat e Sant Adrià de Besòs, numa área de 95 km².

A medida surge quando em 2018 ocorreram 350 mortos por causa associada ao excesso de partículas contaminantes no ar. A medida visa afastar da cidade cerca de 50.000 viaturas mais poluentes, entre elas as equipadas com motores a gasolina produzidos antes do ano 2000 (homologação Euro 3), os motores a diesel antes de 2005 (Euro 4), os veículos de mercadorias anteriores a 1994 (Euro 1) e os veículos de duas rodas fabricados antes de 2003. Obteve-se uma consequente redução nas emissões de NO₂ (dióxido de nitrogênio) em 15%.

Existem diversas exceções à lei, nomeadamente para famílias com baixo rendimento mensal, veículos de cidadãos com

mobilidade reduzida, serviços de emergência, serviços médicos ou funerários. Excecionalmente, veículos não certificados pelo dístico identificador podem ser autorizados a circular na cidade durante um dia útil, por um período de 24 horas (limitado a dez dias/ano), mediante a requisição de uma autorização especial e o pagamento de 2€/dia.

Os táxis e TVDE, estão igualmente obrigados a cumprir esta regra, tendo sido instituída uma moratória de um ano para as empresas que operam veículos pesados, sejam eles de mercadorias ou destinados ao transporte de passageiros.

As multas aplicadas são tanto mais pesadas quanto mais antigo e poluente for o modelo do veículo.

OSLO

Em 2015, o município de Oslo comprometeu-se a banir o tráfego motorizado do centro da cidade. Seguiu-se a eliminação progressiva do estacionamento à superfície, estimulando uma circulação no centro da cidade que promovia os movimentos pedonal e ciclável sem abolir o trânsito automóvel. Paralelamente, construíram-se novas pistas cicláveis, criaram-se incentivos à aquisição de bicicletas elétricas e de carga e melhoraram-se os transportes e as tarifas.

De salientar que em Oslo, desde 1990, são aplicadas portagens para entrada no centro da cidade, medida inicialmente introduzida para financiar infraestruturas rodoviárias e transporte público, para posteriormente se reduzir o tráfego automóvel, e melhorar a acessibilidade ao espaço urbano. Em 2019, todos os veículos (exceto motos) passaram a pagar, variando a taxa com o tipo de emissões do veículo, o horário de acesso e a distância a percorrer.



Fig. 2.12: Existing and new toll-roads in Oslo (black lines – placing of existing toll-routes, new toll-roads – a further toll-routes, green lines – new inner-city toll-routes). Source: Norwegian Public Roads Administration



ESTOCOLMO

Foi uma das cidades pioneiras na regulação do acesso de veículos urbanos e foi considerada a segunda melhor cidade do mundo em termos de transporte sustentável e mobilidade urbana no Urban Mobility Index.

Em 2006, com uma população de 2 milhões de habitantes (cerca de 320.000 trabalhavam no centro da cidade e mais de 210.000 vinham de fora) verificava-se um forte congestionamento da zona central.

Foi implementada a tarifação de circulação de forma experimental em 2006 e tornada definitiva em 2007, após referendo à população local. O objetivo a atingir prendia-se com a redução do tráfego na cidade numa primeira fase, mas foi alargado para a melhoria da qualidade do ar e melhor ambiente em geral para os residentes.

Hoje em dia, todos os veículos que passam pelas entradas da cidade entre as 6:30 e as 18:30h nos dias úteis, são taxados da mesma forma (residentes ou não). O preço varia de acordo com o horário desse movimento. A área condicionada é de cerca de 30 km².

LONDRES

Em 2003 tinha uma população metropolitana de cerca de 7,3 milhões. Em 2002, a média de velocidade de circulação da área central era de 12km/h, com um impacto estimado entre 2 e 4 milhões de libras por semana devido apenas ao congestionamento.

Foi então implementada Taxa de Congestionamento (dias úteis, entre as 7:00 e as 18:00h) em Londres Central (cerca de 21 km²) para reduzir o congestionamento, melhorar a velocidade comercial dos autocarros, melhorar a eficiência da distribuição de bens e serviços. Em 2008 foi criada a zona de emissões re-

duzidas, para pesados, cumulativa à Taxa de Congestionamento e, em 2019 foi introduzida a zona de emissões ultra reduzidas. Os residentes registados têm um desconto de 90% na taxa de congestionamento e isenção na taxa de emissões ultra reduzidas até outubro de 2021 para terem tempo de trocar de veículo.

MADRID

Uma cidade com 3 milhões de habitantes, preocupada com o bem-estar e qualidade de vida dos seus habitantes, pretendendo privilegiar a circulação pedonal, ciclável e os transportes públicos, retirar cerca de 58 mil carros da cidade e reduzir em 40% as emissões poluentes na cidade. Os veículos ligeiros correspondem a 81,2%, enquanto o transporte público representa 6,6% (entre autocarros e táxis). Os veículos sem o Dístico Ambiental, representavam 45,77% de todos os que circulavam em Madrid, contribuindo para um sério problema de poluição atmosférica.

Em novembro de 2018 o município delimita o centro da cidade (472 hectares) como zona de acesso condicionado, permitindo entrada apenas a veículos autorizados, de acordo com as emissões associadas ao veículo – por exemplo, residentes ou veículos com zero emissões (acesso livre), híbridos (período máximo de 2 horas), acesso a parques ou lugares de estacionamento próprios ou avançados, utilizadores com mobilidade condicionada. As cargas e descargas também estão reguladas e obedecem a janelas horárias específicas, de acordo com o nível de emissões em que se enquadram.

PARIS

Apresenta uma população com mais de 2 milhões de habitantes, 90% dos quais sujeitos a problemas de qualidade do ar. Todos os dias uma média de 270.000 veículos se desloca na circular





Boulevard Periphérique, que circunda a zona central da cidade. Em 2015 foi restringido o acesso a veículos pesados e, em 2016 esta restrição foi ampliada para todo o tipo de veículos. O acesso tem sido gradualmente mais restringido, estando previsto até 2030 só ser autorizada a circulação de veículos verdes (banidos os veículos a gasolina e diesel).

PONTEVEDRA

Uma cidade com 83 mil habitantes no noroeste de Espanha, tornou-se uma referência de mobilidade urbana ao banir a circulação de veículos no centro da cidade.

Nesta região passavam diariamente cerca de 25.000 carros, era uma zona poluída, com muitos acidentes de automóveis, problemas de toxicodependência e marginalidade. A recuperação do espaço para os residentes resultou numa diminuição do uso de carros no centro da cidade em 77% e das emissões de CO₂ em 66%. A taxa de criminalidade também diminuiu, tal como os acidentes de carro. O centro de Pontevedra ganhou 12 mil novos habitantes desde que a zona pedestre nasceu em 2000, e a população de crianças entre os 0 e 14 anos também aumentou oito por cento.

Os carros autorizados no centro da cidade são de residentes com garagem privada, cargas e descargas, veículos de emergência e tomada e largada de passageiros. O sucesso da medida foi tal que 75% da população galega refere que gostaria que fosse estendida a todas as cidades da Galiza.





DA ZAAC À ZER



Este desafio não é novo. Há muito que especialistas e decisores políticos, dos mais diversos quadrantes, alertam para a necessidade de introduzir medidas de limitação de circulação de transporte individual em Lisboa, em particular na Baixa, centro histórico e no Eixo Central da cidade.

Em 2002, a CML, à data presidida por Pedro Santana Lopes anunciou a intenção de “restringir o acesso de carros ao centro da cidade”, tendo para isso elaborado um “plano que atingirá os bairros históricos como a Madragoa, Alfama, Bica e Castelo”.

Em Dezembro de 2002, a CML criou a primeira zona de acesso condicionado, no Bairro Alto. Seguiu-se Alfama (Agosto 2003) e Bica (Maio 2004). A estratégia da autarquia passou por condicionar a circulação automóvel nos bairros históricos, exceto a moradores e comerciantes.

Em 2005, no Desafio da Mobilidade da Cidade de Lisboa, entre propostas fortemente facilitadoras do uso do transporte individual em vários pontos da cidade. Lia-se, nesse documento, que “a qualidade com que é possível usufruir do notável espaço

urbano que é a Baixa Pombalina tem vindo a degradar-se em boa medida pela existência de fortes tráfegos de atravessamento na sua rede viária. Uma parte muito importante do tráfego que solicita as principais ruas da Baixa na direção Norte-Sul seja de atravessamento (medição de cerca de 70% do volume total na Rua do Ouro em Julho de 2003) (...). Numa ótica mais alargada de revitalização da Baixa, (...) é possível conceber soluções de tráfego que permitam dedicar a quase totalidade do espaço público da Baixa aos peões e transportes coletivos de proximidade”.

Em 2006, na Proposta de revitalização da Baixa-Chiado, comissariada pela antiga vereadora da Câmara de Lisboa, Maria José Nogueira Pinto, lê-se que “Reduzir drasticamente o tráfego de atravessamento na Baixa-Chiado é uma condição indispensável à reabilitação sustentável, tanto económica, como social e ambiental da Baixa-Chiado, e deverá ser fixado como um objetivo a atingir no horizonte da 1.ª fase do projeto”. Em termos globais, defendia-se que “os condicionalismos ao nível do transporte individual apontam para reduções da ordem dos 75%





em relação ao tráfego que hoje acede à zona de intervenção (ZIBC), passando-se dos cerca de 7500 veículos atuais em hora de ponta (no somatório das entradas na zona de intervenção) para cerca de 1800 veículos por hora”.

No estudo conclui-se que “os problemas da qualidade do ar verificadas no local têm origem a montante e relacionam-se essencialmente com o elevado nível de tráfego rodoviário que circula diariamente na cidade de Lisboa, em particular no centro e na zona ribeirinha. O intenso tráfego de atravessamento que está na origem de níveis de ruído e da poluição do ar para além de condições toleráveis, origina situações de insalubridade e desconforto para quem aqui reside e trabalha, é apontado pelos comerciantes como uma penalização à sua atividade, torna insegura e incómoda a utilização do espaço público pelos peões, impede uma utilização mais racional dos transportes públicos, degrada a estrutura edificada antiga com uma notória conspurcação das fachadas e vibrações excessivas das estruturas.

A proposta sugere “pacificar o trânsito na baixa, condição para a reabilitação do Centro da Cidade.

Resumidamente sintetizam-se algumas conclusões e reflexões do estudo:

- Os efeitos do volume de tráfego de atravessamento em todo o vale das Avenidas da Liberdade, Almirante Reis e na Baixa são muito penalizadores para a qualidade de vida nesta zona.
- Os limites legais de ruído são ultrapassados em várias artérias, e se não houver uma redução significativa através de Medidas de Minimização de Ruído, compromete a utilização do edificado para usos mistos, e para usos sensíveis como habitação, escolas ou similares.

- Os níveis de partículas PM10 e de CO₂ eram ainda mais elevados onde? do que na Av. da Liberdade (onde as medições eram as mais elevadas da Europa), devido a um efeito de «canyon».
- O problema da qualidade do ar tem origem a montante, e relaciona-se essencialmente com o elevado nível de tráfego automóvel no centro e zona ribeirinha.

Do modelo de circulação proposto, retiram-se as seguintes ideias chave:

1. Retirar o tráfego de atravessamento na Baixa-Chiado não significa tornar estas zonas completamente inacessíveis ao transporte individual, mas sim penalizar fortemente o seu atravessamento.
2. A estratégia para a contenção do tráfego na Baixa passa pela conjugação de um modelo de circulação que desencoraja o seu atravessamento, aliado a um sistema de controle de tráfego que apenas permita a entrada na zona de intervenção dos volumes de tráfego compatíveis com a capacidade oferecida.
3. O desvio do tráfego de atravessamento será feito a montante, para o sistema de circulares da cidade e de forma gradual desde a periferia até ao centro da cidade.
4. A redução de tráfego deve ser realizada de forma criteriosa, por forma a assegurar que não se reduz irremediavelmente a acessibilidade à Baixa-Chiado enquanto destino das deslocações, o que poderia comprometer o objetivo da sua revitalização;
5. A circulação dentro da Baixa-Chiado deve ser prioritariamente afeta aos transportes públicos, à logística e ao transporte individual gerado pelas atividades existentes



- na zona, designadamente veículos de residentes e de trabalhadores nos acessos aos parques privados;
- O tráfego gerado pelos visitantes da zona deve ser maioritariamente contido nas portas de entrada da zona de intervenção, através da criação de parques de estacionamento de rotação de grande capacidade;
 - As entradas da Zona Intervenção Baixa Chiado (ZIBC) devem ser asseguradas através do sistema de controlo de tráfego semafórico e de um esquema de circulação interno pouco direto, que dificulte a travessia da zona.

Refere ainda o estudo que o maior tráfego de atravessamento é o que faz as ligações E>W e vice-versa usando as Avenidas Infante D. Henrique e 24 de Julho, como uma circular ribeirinha. Também é expressivo o atravessamento que usa a Avenida Almirante Reis e Av. Liberdade para se dirigir para nascente e poente. Já em 2019, uma nova análise ao tráfego na área de intervenção comprovou que o cenário infelizmente se mantém.

Mais tarde, em 2011, este cenário de limitação de circulação na Baixa volta a ser reforçado no Plano de Salvaguarda da Baixa Pombalina, através da “Diminuição do caráter radio concêntrico da rede rodoviária da cidade em articulação com a progressiva limitação do atravessamento automóvel da Baixa-Chiado, complementado por um reforço e incentivo à utilização dos transportes públicos e à concretização de uma oferta alargada de estacionamento...”.

A estratégia nacional para a qualidade do ar e o elencar de medidas dão um enfoque quase exclusivo ao setor dos transportes.

Uma das medidas mais relevantes do Programa de Melho-

ria da Qualidade do Ar de Lisboa e Vale do Tejo - PMQALVT foi a implementação de uma Zona de Emissões Reduzidas (ZER) na cidade de Lisboa. Esta começou a 4 de Julho de 2011, abrangendo uma área bastante limitada no eixo central da cidade (a qual constitui hoje a ZONA 1 da ZER atual – ver Figura).

A ZER de Lisboa conheceu a 1 de Abril de 2012 uma importante alteração na sua forma e abrangência, pois a partir desta data iniciou-se a Fase 2. Nesta ocasião modificou-se a sua configuração, que passou a dispor de uma zona bem mais vasta do que a ZONA 1, designada por ZONA 2 da ZER e que inclui aproximadamente 1/3 da área total da cidade de Lisboa (precisamente o eixo central e envolvente, como se pode ver na Figura 1). Também do ponto de vista de abrangência, a ZER foi nesta ocasião alargada para incluir mais veículos, cumprindo pelo menos a norma EURO 2 (1996); na ZONA 1, viaturas que cumprissem a norma EURO 1 (1992) ou normas posteriores. Outra alteração foi um ligeiro alargamento do período de vigência ao aplicar-se o horário das 7:00h às 21:00h em dias úteis.

A 3ª FASE da ZER entrou em vigor a 15 de Janeiro de 2015 e mantém-se aos dias de hoje. Comparativamente com a anterior, a diferença passou a estar na abrangência de tecnologias, na medida em que o sistema sofreu um upgrade, isto é, na ZONA 1 passou a permitir-se a circulação a veículos que cumpram, pelo menos, a norma EURO 3 (grosso modo viaturas fabricadas de 2000 em diante); enquanto na ZONA 2 a regra mínima a cumprir passou a ser o EURO 2 (1996 em diante como referência geral).

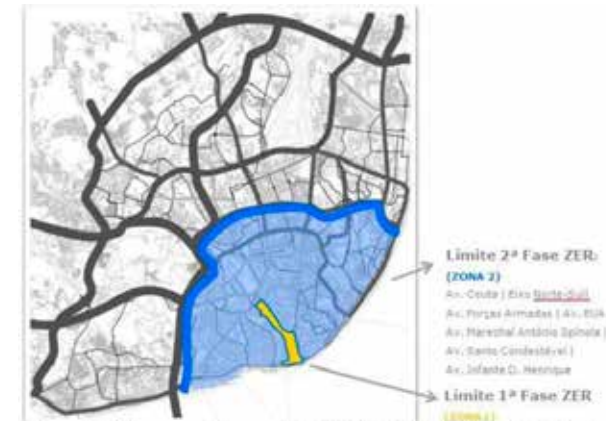


Figura 1: Limites geográficos atuais da ZER de Lisboa (Zona 1 e Zona 2)

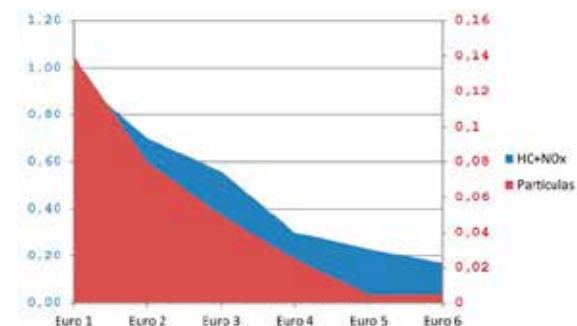


Figura 2: Exemplo da evolução das emissões em gramas de poluente emitidas por quilómetro percorrido (g/km) para um veículo ligeiro de passageiros a gasóleo



Também no regime de isenções se foram registando alterações, sendo atualmente excecionados os seguintes: veículos de emergência, viaturas de pessoas com mobilidade reduzida; veículos históricos; veículos de residentes; carros a Gás Natural (GN) e Gases Petrolíferos Liquefeitos (GPL); motociclos; viaturas militares e de polícia. A frota de táxis tem um regime específico, sendo que deve cumprir, desde 01 de Julho de 2016, pelo menos, a norma EURO 2 (viaturas produzidas de 1996 em diante).

Em 2017 é elaborado pela CCDR-LVT o 2º Plano de Melhoria da Qualidade do Ar (PMQAr) na Região de Lisboa e Vale do Tejo 2011-2014, o qual avalia o incumprimento dos valores limite dos poluentes (partículas PM10 e dióxido de azoto no período compreendido entre 2011 e 2014), sendo aprovado pela Portaria n.º 116-A/2019, de 4 de fevereiro.

O PMQAr propõe, entre outras medidas de melhoria: o reforço da exigência associada à ZER* da cidade de Lisboa, pelo menos EURO 3 e EURO 4; Fomento de boas práticas para reduzir as emissões atmosféricas de partículas em suspensão resultantes da construção e demolição de edifícios e de infraestruturas; Introdução de zonas de circulação e/ou estacionamento de superfície proibidos; Restrições de velocidade em algumas rodovias estruturantes

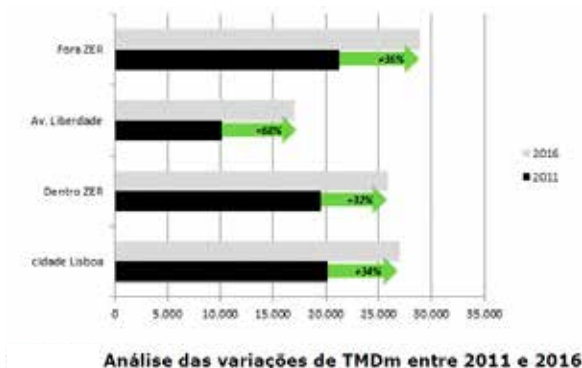
Numa análise à evolução do volume médio de tráfego dentro da ZER e para a Av. Liberdade pode constatar-se que são as áreas com menor e maior aumento percentual de tráfego médio diário desde 2011 à data.

Em 2018 foi aprovado em Reunião de Câmara Pública, tendo sido sujeito a consulta pública e aprovado por unanimidade e aclamação na Reunião da Assembleia Municipal, o Plano de Ação para a Energia Sustentável e Clima (PAESC).

Entre diversas medidas para diferentes setores, destaca-se a urgência do aumento da eficiência energética dos sistemas de transportes, propondo a eliminação da circulação de veículos “ligeiros” a gasóleo nas zonas centrais da cidade.

Já em janeiro de 2019, é aprovada a recomendação da AML para “Aplicação de Medidas Drásticas Para a Melhoria da Qualidade do Ar na Cidade De Lisboa”. A proposta, apresentada pelo grupo de deputados independentes, com votos contra do PCP e do Partido Ecologista Os Verdes (PEV), abstenções do CDS-PP, MPT e PPM e votos favoráveis dos restantes eleitos, recomenda à CML que “Atualize o grau de exigência das ZER, passando as Zonas 1 e 2 para as normas EURO 4 e EURO 3, respetivamente; reforce a política de mobilidade que tenha como objetivo uma redução geral do tráfego automóvel na cidade de Lisboa; pondere medidas drásticas de redução do tráfego no Eixo Av. da Liberdade/ Baixa, nomeadamente o encerramento ao trânsito e a transformação da zona num espaço pedonal e ciclável.”

Em Setembro de 2019, são aprovados em reunião de Câmara os princípios orientadores da estratégia para a mobilidade 2020-2030 MOVE Lisboa, onde consta o objetivo de trabalhar para “garantir a proteção progressiva do centro e ampliar os seus elevados índices de atratividade, conforto, segurança e qualidade ambiental. Para que a vivência deste espaço seja potenciada e a saúde pública protegida, Lisboa tem de eliminar o tráfego de atravessamento da área central da cidade e torná-la uma zona de emissões reduzidas tendencialmente nulas e segurança rodoviária máxima”. O documento refere que “a circulação na Baixa de Lisboa deverá ser cada vez mais restrita, reservada ao trânsito local, transportes públicos, modos ativos, sistemas partilhados e veículos conectados e amigos do ambiente”.





Em termos de transporte público, 2017 foi um ano decisivo com a passagem da Carris para a gestão do município de Lisboa. Com esta opção estratégica, foi possível retomar o investimento e preparar o futuro para melhorar a oferta e o nível de serviço da Carris. Nesse sentido, apostou-se na aquisição de novos autocarros e elétricos, a maior de sempre, que irá equipar a empresa com 420 novos autocarros de elevado desempenho energético, aos quais crescem 25 novos elétricos, até 2023. Com este programa, em 2021, metade dos autocarros da Carris terão menos de 3 anos.

Desde 2017, já foram contratados mais de 500 motoristas e guarda-freios, quadros superiores e pessoal para manutenção. Desta forma, foi possível aumentar a oferta, com mais km percorridos, expansão de horários, prolongamento de percursos e lançamento de novas carreiras. Nos últimos dois anos a Carris lançou novas carreiras de bairro, uma nova linha de elétrico (E24) e reforçou o serviço em diversas carreiras, inclusive à noite e ao fim-de-semana, totalizando mais de 130 reforços.

Este enorme esforço - o investimento previsto para o quadriénio 2018-2021 de 150 milhões de euros - tem permitido recuperar os anos de desinvestimento e de declínio de serviço e perda de passageiros. Até passar para a gestão da CML, havia mais de dez anos que a Carris não adquiria novos autocarros e os últimos elétricos foram comprados há mais de 20 anos.

No final de 2019, a oferta da Carris cresceu 14,4% face ao ano de 2016, com mais 4,1 milhões de km percorridos.

Mas 2019 foi o ano do transporte público. A par do investimento realizado pelos operadores da Área Metropolitana de Lisboa, foram criados novos passes, com o preço máximo de 40 € para viajar em toda a AML, e de 30 € para circular dentro de cada um dos 18 concelhos. Em julho surgiu o passe família, com

o qual cada agregado familiar, seja qual for a sua composição, paga no máximo o valor de dois passes. As crianças até aos 12 anos passaram a viajar gratuitamente na rede de transportes públicos em toda a AML, algo que já acontecia nas redes do metro e da Carris em Lisboa desde 2017.

O resultado foi inequívoco. De abril a dezembro de 2019, foram contabilizados cerca de 477 milhões de passageiros de transportes públicos na região metropolitana de Lisboa, dos quais mais de 398 milhões utilizaram o passe. Hoje, há mais 40% de passageiros com passe e mais 30% de validações.

Todos os modos de transporte público registaram um aumento significativo de passageiros, com especial destaque para o modo ferroviário, que teve um acréscimo de cerca de 32%.

O número de passageiros que passou a utilizar os transportes públicos com maior regularidade aumentou cerca de 32% (mais de 97 milhões de utilizações com passe).

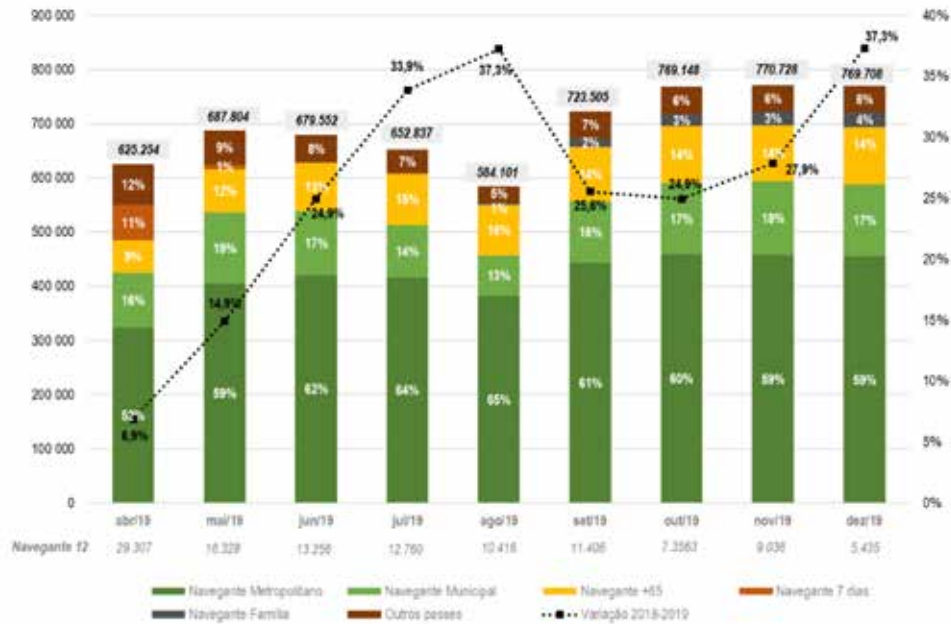
Estes resultados confirmam, que as novas soluções de deslocação criadas pelos passes NAVEGANTE, em abril de 2019, favorecem uma mobilidade mais sustentável, com um impacto económico e social muito significativo nas famílias que habitam ou trabalham na região metropolitana de Lisboa.

Os novos passes NAVEGANTE representam 94% dos passes vendidos na área metropolitana de Lisboa, sendo o NAVEGANTE Metropolitano o passe mais vendido, com 59% das vendas, seguido do NAVEGANTE Municipal com 17%, e do +65 com 14%. De notar, ainda, que foram carregados, desde abril, mais de 115 mil passes NAVEGANTE 12.

Desde a sua entrada em vigor, no final de 2019, a procura do NAVEGANTE Família continua a aumentar. Representa já 4% das vendas do sistema, abrangendo um total de 7 692 agregados familiares e 29 124 pessoas.



Passes Vendidos



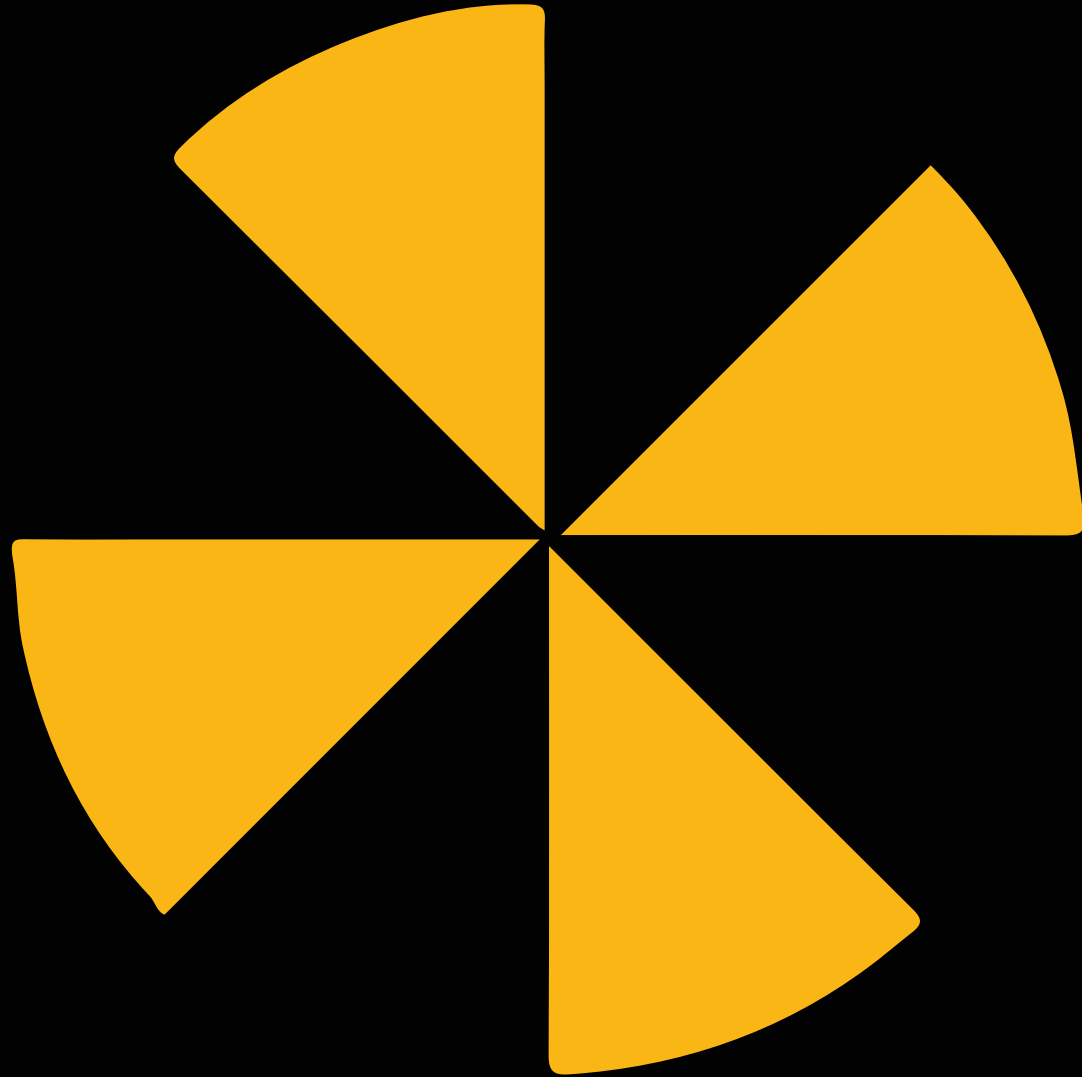


O envolvimento das empresas na mobilidade da cidade é uma peça-chave para a sustentabilidade do sistema de transportes. Assinado em Dezembro de 2019, o Pacto de Mobilidade Empresarial com a cidade de Lisboa (CMP), o primeiro no mundo, é um acordo voluntário no qual as empresas se comprometem a trabalhar com o município em soluções de mobilidade mais seguras, acessíveis, eficientes e sustentáveis. Firmado entre o World Business Council for Sustainable Development (WBCSD), a Câmara Municipal de Lisboa, o BCSD Portugal e um conjunto de quase 60 empresas líderes, visa acelerar a transformação da mobilidade urbana sustentável.

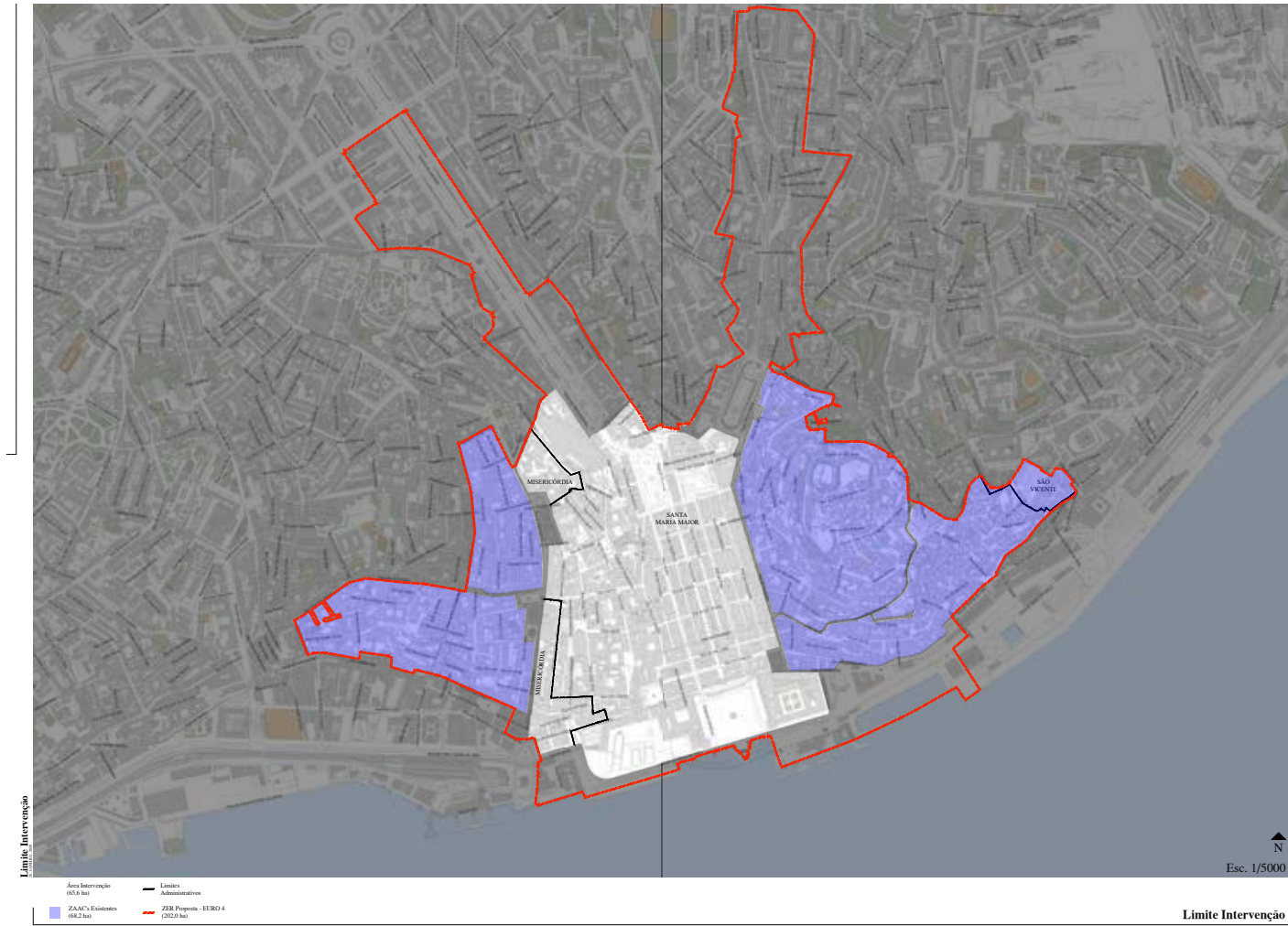
Este pacto implica que as empresas adotem ações concretas para descarbonizar as suas operações, através da promoção da multimodalidade nas deslocações dos seus funcionários, clientes e fornecedores, dentro da cidade. As entidades subscritoras já se comprometeram a executar um conjunto de iniciativas, desde redes de partilha de bicicletas à promoção de trabalho remoto, ou passes mensais gratuitos de transporte coletivo para os seus colaboradores.

Em Janeiro de 2020, no âmbito de Lisboa Capital Verde, cerca de 200 entidades, entre empresas, escolas, e organismos públicos, assumiram publicamente o Compromisso Lisboa Capital Verde Europeia 2020 - Ação Climática Lisboa 2030. No total, serão implementadas mais de 2.100 ações, entre as quais muitas relacionadas com alteração de hábitos de mobilidade.





ZER ABC





Para melhorar a qualidade do ar em Lisboa é preciso agir hoje. É necessária uma nova abordagem que permita começar pelo básico, ou seja, por limitar a circulação automóvel ao estritamente necessário, reduzindo emissões poluentes e devolvendo o espaço ao peão e para modos de transporte mais sustentáveis.

A Zona de Emissões Reduzidas Avenidas - Baixa – Chiado é uma área onde serão criadas melhores condições de circulação e estacionamento para residentes, promover o modelo de circulação das circulares e melhorar o espaço público para o peão na zona histórica da cidade. Uma área onde a qualidade do ar é um imperativo, onde são priorizados os veículos com tecnologias mais recentes e mais limpas.

Esta nova área é constituída por um polígono definido pela Av. da Liberdade, Baixa e Chiado e Av. Almirante Reis (desde a Rua Febo Moniz) e, ainda, as ZAAC do Castelo, Alfama, Bica e Bairro Alto.

Serão assim criadas melhores condições para a fruição da cidade e para o desenvolvimento do comércio de rua. Serão igualmente minimizados os congestionamentos e o tráfego de atravessamento. O resultado será uma cidade com melhor qualidade de ar e de vida.

O uso do transporte público será privilegiado assim como a utilização de bicicleta, através de ligações cicláveis entre os eixos da Av. da Liberdade e Av. Almirante Reis com a frente ribeirinha, e também com o reforço da rede GIRA.

Não obstante tratar-se de uma área da cidade compacta, essencialmente plana, com elevado potencial pedonal e que pode ser percorrida a pé em poucos minutos, identificam-se vários problemas que urge resolver, nomeadamente:

- A velocidade de circulação rodoviária é elevada (limite

de 50 km/h, mas facilmente excedido em locais como a Avenida da Liberdade), atendendo ao facto do elemento dominante e mais vulnerável neste território ser o peão;

- Reduzida largura dos passeios face ao elevado volume de tráfego pedonal existente;
- Reduzido espaço para acumulação de pessoas junto às passadeiras;
- Maioria das passadeiras não está rebaixada (ou sobrelevada) nem tem piso tátil (faixa de alerta, guia de encaminhamento e moldura de contraste);
- Inexistência de pavimento confortável e 'antiderrapante', em particular nas zonas com maior inclinação;
- Pavimento e zonas de circulação pedonal em mau estado de conservação e que não garantem condições adequadas de segurança apesar das melhorias introduzidas nos últimos anos;
- Número insuficiente de passadeiras e nas existentes têm uma dimensão pouco ajustada face ao volume de tráfego pedonal;
- Existência de estacionamento localizado a menos de 5m das passadeiras o que compromete, por parte do peão o atravessamento em segurança (visibilidade do atravessamento);
- Número insuficiente de espaços adequados à realização de atividades 'sociais' e de estadia;
- Presença excessiva de sinalização vertical e mobiliário urbano de publicidade e pilaretes, o que compromete a circulação em segurança nos passeios;
- Inexistência de espaços reservados à circulação de bicicletas e trotinetas, integrados na rede ciclável da Cidade;
- Presença pouco expressiva de bancos (com e sem costas), bebedouros (para pessoas e animais), sanitários públicos





- (adaptados a pessoas com mobilidade condicionada), equipamento lúdico para crianças e idosos, mesas e cadeiras, entre outros;
- Presença pouco expressiva de vegetação (árvores, arbustos e herbáceas);
 - Presença dominante do automóvel, numa área da cidade com a maior oferta de estacionamento em parque.

Assim estão previstos três níveis de atuação:

- A. Intervenções de qualificação do espaço público a montante, nas Av. da Liberdade e a Av. Almirante Reis, que melhorem o acesso à Baixa em transporte público e de bicicleta;
- B. Criação de uma nova ZER, com acessos regulados na Baixa e Chiado, onde será privilegiado o acesso e circulação de residentes, comerciantes e transporte público;
- C. Alargamento das ZAAC da Bica e Castelo e alterações no modelo de circulação e na política de estacionamento, eliminar o tráfego de atravessamento e aumentar as bolsas para viaturas de residentes, eliminar estacionamento de rotação à superfície e aumentar as áreas pedonais.

Serão ainda implementadas as seguintes medidas:

- Com exceção para residentes, subida do nível de restrição ambiental para veículos EURO 4 (veículos posteriores a 2005), com um reforço e novos meios de fiscalização, a partir de abril de 2021.
- Limitar a velocidade de circulação automóvel a ≤ 30 km/h e, em linha com a Visão Zero da Câmara de Lisboa para 2030, numa clara aposta na segurança rodoviária.
- Melhorar o desempenho da rede de autocarros e elétricos e

reforço da oferta da Carris, em particular a sua regularidade;

- Criar zonas de coexistência e de velocidade máxima 20km/h;
- Aumentar o número de passeadeiras e privilegiar o peão no atravessamento;
- Aumentar a oferta de estacionamento para residentes em detrimento de estacionamento de rotação;
- Aumentar a oferta de estacionamento para velocípedes e reforço de estações de bikesharing;
- Redução do espaço na via pública alocado a estacionamento;
- Privilegiar a circulação local em detrimento do tráfego de atravessamento;
- Restringir o acesso/circulação de veículos motorizados junto de escolas.
- Avaliar, em conjunto com os operadores, a implementação de um sistema de micrológica que permita a redistribuição de mercadorias em veículos mais pequenos e não poluentes.
- Otimizar circuitos de veículos turísticos, restringindo o acesso a veículos ocasionais e organizando os seus pontos de paragem.

Em toda a ZER ABC será privilegiado o uso do transporte público. Assim, serão promovidas soluções que permitam ter uma oferta de transporte público mais rápido e regular.

- mais 2 km de corredor BUS segregado (São Bento / Rua da Prata)
- eliminação do TOP 3 de pontos críticos da Carris, para me-



Ihorar a regularidade e reduzir o tempo de espera: Calçada do Combro, Calçada de São Francisco, Rua da Conceição, e, sobretudo, na Rua dos Fanqueiros, Rua de São Paulo e Rua da Escola Politécnica.

Localização TOP 10	Nº. Veic. Imob.	%	Horas Perdidas	%
São Paulo, R.	158	11,0	94,4	11,3
Escola Politécnica, R.	107	7,5	61,5	7,3
Fanqueiros, R.	89	6,2	43,0	5,1
São Tomé, R.	44	3,1	27,5	3,3
Voz Operário, R.	40	2,8	22,7	2,7
Junqueira, R.	39	2,7	24,2	2,9
Poço Negros, R.	39	2,7	20,2	2,4
Graça, R.	36	2,5	19,0	2,3
Estrela, Pç.	33	2,3	19,6	2,3
Escolas Gerais	30	2,1	18,5	2,2
Sub-total	615	42,9	350,7	41,8
Total	1273	100%	743	100%

A oferta da Carris será igualmente reforçada, nomeadamente:

- Shuttle da Baixa/Marquês de Pombal em autocarro elétrico
- Reforço Ligação Baixa-Areeiro (Reforço 708)
- Linha em autocarros elétricos (706)
- Reforço da Ligação Camões / Sé
- Prolongamento da carreira do elétrico 24 até ao Cais do Sodré
- Reforço da rede da madrugada (201, 202, 206, 207 e 208) com particular enfoque na oferta de soluções para trabalhadores na área de intervenção.

Com a redução do número de veículos que percorrem o espaço, quer por via da limitação dos segmentos de entrada

quer por via das alterações de circulação, prevê-se um aumento da velocidade comercial dos transportes públicos. A CARRIS reforçará o seu serviço com um novo shuttle diurno, que fará a ligação entre a Praça Marquês de Pombal e o Terreiro do Paço, integrado no passe mensal e com desconto para os utilizadores do parque Marquês de Pombal (tarifário de 10 euros por mês para os portadores de passe de transporte público). Prevê-se ainda o reforço das ligações da Carris, em particular as noturnas aos parques de estacionamento, o reforço na ligação Camões/Sé e Baixa/Areeiro, a ampliação de corredores BUS segregados e a nova Carreira de Bairro da Misericórdia que complementa a oferta de transporte público nesta freguesia. A carreira do elétrico 24, reativada em 2018 no percurso entre Campolide e a Praça Luís de Camões, será prolongada desde o Largo Camões ao Cais do Sodré, após conclusão das obras de adaptação a executar na Rua do Alecrim.

Com a construção da linha circular estão também previstas melhorias do serviço de metropolitano.

ESPAÇOS DE ESTADIA E DE CIRCULAÇÃO PEDONAL E REDE CICLÁVEL

A Câmara Municipal de Lisboa desenvolveu e tem vindo a implementar uma série de programas e medidas, tendo com vista à regeneração e valorização de muitas das praças, largos e ruas da nossa cidade. O programa Uma Praça em Cada Bairro ou a requalificação da Frente Ribeirinha são exemplos do sucesso da estratégia que está a ser seguida.

Suportado por um processo participativo e multidisciplinar de desenvolvimento o modelo de intervenção conduziu à construção de princípios gerais estruturantes tendo em vista





a promoção do Contexto e carácter do lugar; da Coesão, inclusão social e acessibilidade; da Continuidade e legibilidade; da Mobilidade e acessibilidade; da Sustentabilidade e melhoria ambiental; tendo sempre presente uma necessária Economia de meios e recursos.

A aplicação de tais eixos estratégicosna Baixa, como a Qualidade e Segurança, Ergonomia e Conforto; Adaptabilidade e Flexibilidade; Diversidade; Conservação e Manutenção do Espaço Público, visam assegurar a concretização dos seguintes objetivos:

- Tornar as ruas mais seguras e inclusivas;
- Melhorar as condições de acessibilidade aos transportes públicos e aos equipamentos;
- Garantir boas condições de mobilidade e fluidez de pessoas;
- Aumentar a permeabilidade do solo e a arborização no espaço público, contribuindo para a melhoria do ambiente urbano e atenuação dos efeitos das alterações climáticas;
- Sistematizar as soluções de projeto com vista à otimização das condições de utilização e manutenção;
- Criar uma imagem identitária do espaço de rua para a Cidade de Lisboa.

De forma a garantir que tais objetivos são concretizados e conscientes que todas as ruas são diferentes e, como tal, terão de ser analisadas e intervencionadas de forma concreta e específica, as intervenções consideradas contemplam, entre outras, as seguintes ações:

- Diminuição da largura das faixas de rodagem (Road Diet) e raios de curvatura.

- Aumento da largura dos passeios e introdução de pavimento confortável e antiderrapante.
- Supressão de barreiras arquitetónicas como a sinalização vertical excessiva, os ressaltos nas passadeiras e inclusão de piso tátil.
- Organização dos lugares de estacionamento automóvel e motociclos.
- Aumento do recurso a sinalização horizontal em detrimento de sinalização vertical.
- Introdução de canais de circulação em bicicleta, de acordo com o Plano Ciclável da cidade de Lisboa.
- Introdução de espaços de estadia tendo em vista a promoção de atividades de recreio e lazer ao ar livre junto da população, em particular crianças e idosos.
- Reforço do mobiliário urbano (papeleiras, pilaretes, bancos, caldeiras, abrigos de transporte coletivo, entre outros).
- Reforço da arborização na cidade.

Para além destas soluções considera-se ainda e sempre que necessário e justificado se proceda à substituição das infraestruturas de drenagem (incluindo coletores), à instalação de contentores enterrados de resíduos sólidos urbanos (diferenciados e indiferenciados), à criação de condições técnicas para remoção dos cabos de telecomunicações das fachadas para o subsolo.

Numa primeira fase, a libertação de espaço pode ser consolidada no imediato pela instalação de floreiras ou outro mobiliário temporário que podem ser reforçadas com mobiliário para descanso. À medida que as ações de consolidação do espaço público tiverem lugar, a plantação deve evoluir para o terreno. Esta consolidação das soluções deve tirar partido da reversão



da permeabilidade e é desejável que, dentro de um mínimo de escala e de uma forma coerente, se possa dar lugar à construção de canteiros plantados.

O espaço público será igualmente ajustado a uma nova realidade, privilegiando em determinados arruamentos o transporte público e noutros a circulação pedonal e ciclável:

A ligação à rede ciclável existente será garantida através da circulação entre os eixos da Av. da Liberdade e da Praça do Martim Moniz e o Terreiro do Paço, com execução de percursos cicláveis bidirecionais não banalizados na Rua do Ouro, Rua da Betesga, Praça da Figueira e unidirecional na Rua dos Fanqueiros. Serão ainda assegurados os movimentos transversais em canal próprio através da Rua do Comércio.

RECONFIGURAÇÃO DO MAPA MENTAL

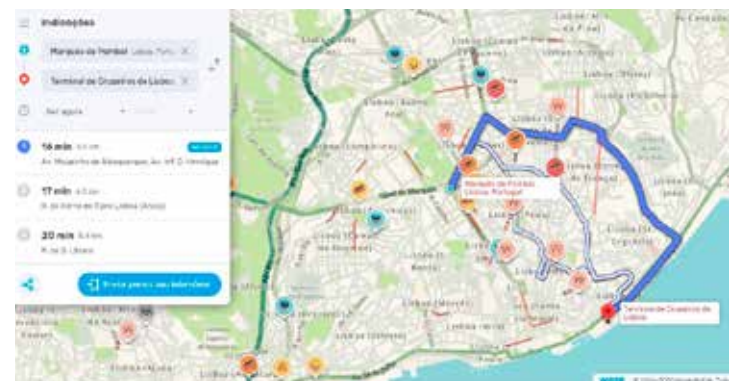
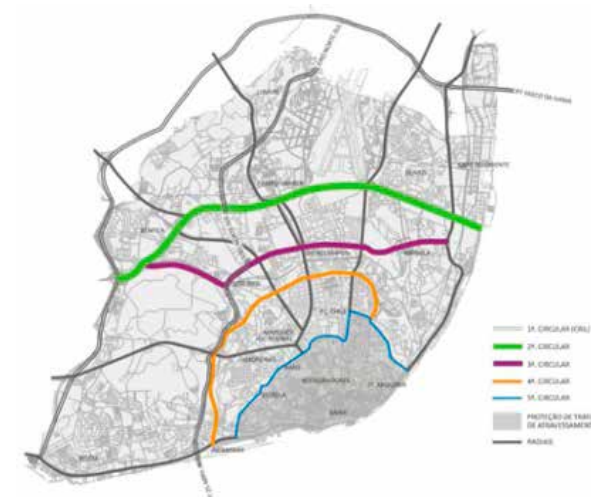
A forma como as pessoas circulam num determinado espaço é determinada, em larga medida, pela construção mental que fazem desse mesmo espaço e que, gradualmente, se torna instintiva quanto mais familiarizado se está com o local. Os hábitos sedimentam percursos, muitas vezes mais longos, em detrimento da utilização das vias com maior capacidade e onde o nível de serviço consegue ser melhor. O atravessamento da Baixa é muitas vezes visto como o caminho “mais curto”, contribuindo para congestionar vias cuja capacidade não foi dimensionada para os volumes de tráfego atuais. O que vem agravar a qualidade do ar e a segurança dos utilizadores mais vulneráveis.

O mapa mental de uma cidade é construído a partir de referências geográficas (i.e. pontos de referência), de elementos auxiliares de “legibilidade” do espaço urbano e de perceções resultantes da configuração do espaço urbano.

Assim, este nível de intervenção visa trabalhar o conjunto de elementos não geográficos que induzem a construção de mapas mentais daqueles que vivem, trabalham e, especialmente, dos que visitam a zona da Baixa-Chiado, tais como sinalética em nós críticos de decisão e a consistência e coerência de elementos de informação orientadora, tornando o sistema de mobilidade e espaço público mais inteligível e convidativo aos peões, ciclistas e utilizadores de transporte público.

Pese embora a reconfiguração mapa mental tenha uma vertente de natureza comunicacional, esta distingue-se de uma campanha de comunicação geral pelo facto de a primeira se focar no desenvolvimento de elementos de natureza persuasiva/indutora direcionados a segmentos da população com conteúdos e suportes adaptados aos diferentes perfis motivacionais estudados.

Com estas intervenções, além de terem como objetivo uma utilização mais racional do automóvel, pretende-se reforçar a importância dos eixos circulares da cidade e reduzir a linearidade dos eixos radiais. Desta forma, criam-se condições de proteção do centro histórico e diminuição do atravessamento dos bairros e ao longo da zona ribeirinha.





ESTRUTURA VERDE

A zona da Baixa-Chiado é um espaço central com baixa densidade de estrutura verde, resultado de um tecido histórico consolidado e denso. A colina do castelo e alguns miradouros constituíram os espaços verdes públicos mais marcantes, aos quais se juntam os logradouros (privados), que configuram espaços de elevada importância ecológica a salvaguardar.

A tipologia de praça com a sua estrutura arborizada, pequeno largo pontuado por um exemplar arbóreo e, menos frequentemente, o pequeno jardim, marcam pontos de elevada singularidade e carácter.

A generalidade dos arruamentos é demasiado estreita, impedindo a existência de alinhamentos arbóreos, agravada pela existência de uma rede complexa de infraestruturas e outros, que impedem a sua plantação no subsolo.

Mas, a área de estudo configura efetivamente um espaço deficitário em áreas verdes de uso público, falha essa a que urge dar resposta.

Sobretudo na última década, a renovação do espaço público permitiu o início da criação de uma estrutura verde, concentrada na frente de rio com a qualificação da Ribeira das Naus e do Campo das Cebolas e áreas adjacentes.

O eixo arbóreo da Av. Liberdade adquire um papel indispensável no prolongamento do corredor verde de Monsanto – Parque Eduardo VII -Rio Tejoio.

O desenvolvimento da estrutura verde em toda esta área está dependente da libertação de espaço ocupado pelo automóvel. E também estará muito dependente da requalificação do espaço público que daí vai surgir numa tipologia fortemente baseada no reforço do arvoredo. A generalidade do processo de reforço do arvoredo precisará da consolidação, por um lado,

da disponibilidade do subsolo para instalação de arvoredo, da necessária largura e afastamento às fachadas e, por outro, da coerência arquitetónica em matéria de alinhamento.





Av. da Liberdade | Av. Almirante Reis

AV. DA LIBERDADE E PASSEIO PÚBLICO (ENTRE A PRAÇA DOS RESTAURADORES E A RUA DAS PRETAS)

A intervenção na Av. da Liberdade constitui uma peça-chave da estratégia para a ZER ABC. Propõe-se melhorar as condições de circulação para os utilizadores vulneráveis (peão e utilizador de bicicleta), reduzir a procura e simplificar percursos para o transporte individual na avenida. Estas alterações terão impacto direto na qualidade do ar.

É ainda recuperado o Passeio Público, devolvendo à cidade um jardim e criando uma nova praça verdadeiramente utilizável pelas pessoas.

- Aumento dos passeios nas laterais, com melhoria de condições de acessibilidade, conforto e segurança na circulação pedonal
- Introdução de ciclovias que ligam a rede existente do Eixo Central à Baixa da cidade
- Reposição do modelo original de circulação nas laterais
- Regresso do Passeio Público, entre a Praça dos Restauradores até à Rua das Pretas / Praça da Alegria.
- Redução de uma via no sentido ascendente, no eixo central da avenida
- Eliminação do estacionamento de rotação à superfície e reforço dos locais para cargas e descargas e tomada e largada de passageiros.

Passeio público





Praça da Alegria

Avenida da Liberdade





Outras intervenções para a envolvente da Av. Liberdade são:

Praça da Alegria

- Requalificar a zona da Praça da Alegria e arruamentos adjacentes.
- Reabilitar o Jardim Alfredo Keil.
- Reforçar as espécies arbóreas e recuperar a imagem de jardim romântico.
- Integrar e relacionar o jardim com toda a sua envolvente.
- Desenvolver uma solução estruturada de espaço público relacionada e segura.
- Melhorar a mobilidade geral do espaço, através de pavimentos mais confortáveis e de passadeiras acessíveis.
- Aumentar em 17% as áreas de utilização pedonal.
- Potenciar usos de estadia e de lazer.
- Instalação de mobiliário urbano, equipamentos e infraestruturas novas.
- Melhor regulação do tráfego automóvel e do ordenamento do estacionamento

Parque Mayer

Com a intervenção no Parque Mayer conclui-se um processo que se arrasta na cidade de Lisboa e resolve-se uma cicatriz que existe no património urbano e cultural da cidade

O projeto prevê:

- Recuperar a memória do Parque Mayer, reinventando um polo cultural de excelência da Cidade de Lisboa, acabando com a indefinição que se arrasta desde 2004;

- Preservar a propriedade municipal do Parque Mayer e das construções aí existentes, não alienando o direito a terceiros;
- Assegurar o estrito cumprimento do previsto no Plano de Pormenor do Parque Mayer;
- Evitar que a recuperação e requalificação do Parque Mayer possa ser contaminada pelo atual estado do mercado imobiliário no centro da cidade, limitando e condicionando os usos possíveis no respeito pelo definido no Plano de Pormenor do Parque Mayer;
- Desencadear um processo de contratação aberto à concorrência internacional para com base em programa preliminar que defina conteúdos mínimos o Município contratualizar com terceiros a reabilitação, requalificação e exploração do Parque Mayer;
- Salvaguardar de forma clara que o critério de adjudicação nada terá a ver com questões financeiras e economicistas, privilegiando antes a qualidade da proposta cultural e a sua garantia de cumprimento dos objetivos sustentados pelo Município.

AV. ALMIRANTE REIS

A intervenção na Av. Almirante Reis pretende colocar o foco numa área da cidade por vezes esquecida. Com os mesmos desafios ambientais da av. da Liberdade, é um eixo residencial muito importante.

Assim, além de se iniciar o debate para requalificar a avenida,



Avenida Almirante Reis



propõe-se desde já:

- Modernizar o sistema de gestão de tráfego
- Introdução de ciclovia bidirecional no acesso à Baixa, entre a Rua Febo Moniz e o Martim Moniz;
- Condicionamento do tráfego de atravessamento no acesso à Baixa.
- Melhoria da qualidade do espaço público, incluindo passeios e mobiliário urbano.

Zona Baixa – Chiado

A área de intervenção, com um total de 65,6 hectares (ha), está maioritariamente integrada na freguesia de Santa Maria Maior e de forma localizada na freguesia da Misericórdia, sendo delimitada:

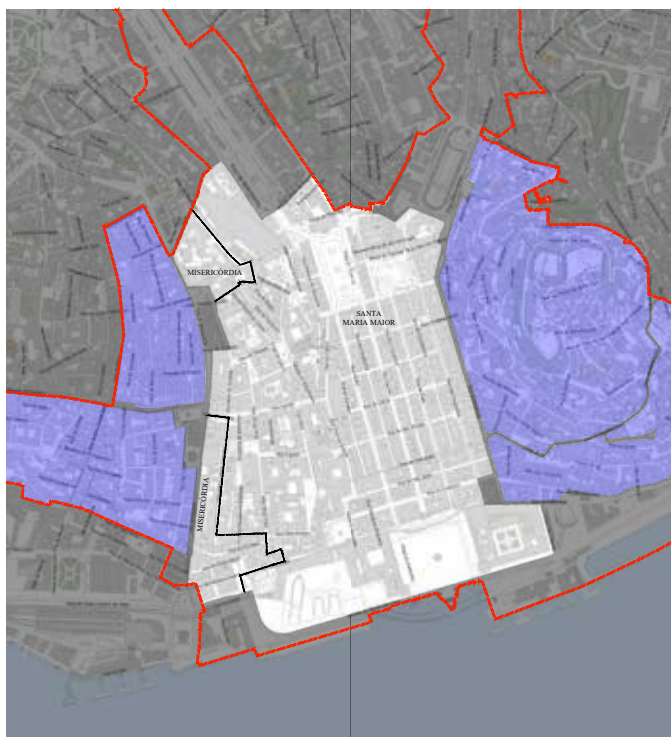
- A Norte pela Calçada da Glória, Praça dos Restauradores e Praça do Martim Moniz;
- A Sul pelo eixo formado pelo Cais do Sodré, Rua do Arsenal, Praça do Comércio e Rua da Alfândega;
- A Nascente pela Rua do Arco do Marquês de Alegrete, Rua da Madalena e Campo das Cebolas;
- A Poente pela Rua do Alecrim, Rua da Misericórdia, Rua Nova da Trindade e Rua de São Pedro de Alcântara.

Trata-se de uma área essencialmente plana, que pode ser percorrida a pé ou de bicicleta, que dista cerca de 800 metros entre a Rua da Madalena e a Rua do Alecrim, e aproximadamente 1000 metros entre o Rossio e a Rua do Arsenal.

Será implementado um modelo de gestão de acessos e circulação que permita reduzir o acesso automóvel à zona de intervenção através de uma segmentação do universo de utilizadores que hoje acedem ao espaço em veículo automóvel, pri-

vilegiando os residentes, comerciantes e serviços de transporte público, em detrimento dos utilizadores ocasionais e do tráfego de atravessamento. A segmentação e condições de acesso e circulação será objeto de regulamento próprio

Este nível de intervenção compreende igualmente medidas como a implementação de um novo modelo de circulação e gestão de estacionamento na via pública, bem como, numa fase mais avançada, a introdução de um sistema de controlo de acessos no perímetro da área de intervenção.








PERFIS DE ACESSO E PARAGEM/ESTACIONAMENTO

Os lugares anteriormente utilizados como estacionamento de rotação serão convertidos em bolsa de residentes ou bolsas de utilização específica (cargas e descargas, táxis, lugares reservados, etc.) ou revertem para espaço público. Uma das novidades

associadas a este modelo é a simplificação da atribuição das condições de acesso e paragem ou estacionamento com base nas permissões concedidas e não no perfil de utilizador. É um modelo mais intuitivo e flexível, que resulta num número de dísticos reduzido:

DÍSTICO	SEGMENTOS ABRANGIDOS	ACESSO SEM LIMITAÇÕES	ACESSO COM LIMITAÇÕES	ESTACIONAMENTO NA VIA
	Residentes SNS e IPSS Cuidadores	Sim	Não	Autorizado (exceto em bolsas)
	Transporte público coletivo Serviços essenciais (EPAL, EDP, ...) Transporte de menores a escolas (pré-escolar e 1º ciclo) Lugares privativos na via pública Veículos de <i>carsharing</i> Serviços regulares de transporte turístico Quadriciclos e triciclos elétricos afetos à atividade de animação turística (*) Veículos ligeiros de estabelecimento com sede local (**)	Sim	(*) Sujeito a autorização de estacionamento (**) Limitado a um veículo ligeiro, propriedade do estabelecimento, para operações de cargas e descargas	Autorizado em bolsas identificadas
	Proprietários ou locatários de lugar em garagem ou parque de estacionamento Veículos elétricos (exceto veículos de animação turística)	Sim	Não	Não
outros	Convidados (*) Transporte de doente a hospital (**)	Não	(*) Sujeito a convite do residente e limitado a 10 por mês (**) Sujeito a comunicação do hospital	Não



De uma forma geral, todos os veículos de residentes, do Serviço Nacional de Saúde e de IPSS em serviço nesta zona têm direito de acesso e paragem ou estacionamento na via pública.

Os residentes registados, mesmo que não sejam proprietários de automóvel, podem beneficiar de 10 autorizações/mês de acesso para visitantes, mediante pedido autorizado pela EMEL, podendo os seus convidados estacionar em parque.

Todos os táxis (que respeitem a norma Euro 3, e Euro 4 a partir de abril de 2021) poderão aceder e estacionar em bolsas designadas para o efeito, assim como o transporte turístico regular (p.e. hop-on/hop-off) ou o transporte de menores a estabelecimento de ensino pré-escolar e 1º ciclo do ensino básico.

Os tuk-tuk poderão exercer a sua atividade no perímetro desde que sejam movidos a energia elétrica e até ao limite máximo das autorizações de estacionamento a definir em regulamento específico.

Os veículos dos serviços essenciais registados têm acesso e estacionamento garantidos nos termos da licença para realização de trabalhos na via pública. Em outras deslocações pontuais podem parar em bolsas de cargas e descargas e estacionar em parque de estacionamento.

As pessoas coletivas, trabalhadores independentes ou pessoas singulares que obtenham rendimentos do comércio, indústria ou serviços, com sede ou estabelecimento no interior da zona, podem registar uma matrícula de veículo próprio (<7,5 ton) por morada e assegurar o acesso para operações de cargas e descargas nos termos do regulamento vigente, sem possibilidade de estacionamento do seu veículo na via pública.

Os lugares privativos, destinados ao usufruto de entidades públicas e privadas como embaixadas, associações, ministérios, entre outras, serão reduzidos, sendo autorizado apenas um lugar

por morada no perímetro considerado (com exceção salvaguardada para situações de caráter especial, como hospitais, PSP, RSB, etc., em que serão permitidos dois lugares no máximo, por morada).

Serão incrementadas as bolsas dedicadas a viaturas de uso partilhado ou carsharing, para alargar a oferta de estacionamento a este segmento com acesso à zona garantido.

Os veículos elétricos são autorizados a circular.

As bolsas de estacionamento frente a unidades hoteleiras serão eliminadas podendo, em situações excecionais, ser avaliadas e autorizadas pela CML a tomada e largada de passageiros em bolsa específica a instalar, em local a definir.

As operações de cargas e descargas em termos gerais estão autorizadas apenas no período entre as 00:00 e as 06:30h. Porém, veículos <7,5 ton que sejam convidados por residentes locais (inclui entregas ao domicílio), ou que constituam viatura própria de empresas com sede ou estabelecimento na zona, podem parar nas bolsas designadas para o efeito e nas condições do regulamento específico. O comportamento abusivo para estas operações poderá suspender temporariamente o acesso do veículo à zona.

O acesso de veículos com avença em parque de estacionamento ou garagem própria está garantido, mediante autorização (renovada mensalmente, no caso de não constituir um vínculo anual), assim como o acesso para tomada ou largada de doente no hospital existente neste perímetro (sujeito a comunicação do hospital em questão).

Os trabalhadores em estabelecimento localizado na área de intervenção, com entrada ao serviço em horário noturno, beneficiarão de facilidade de estacionamento, pelo menos, no Parque de Santos-o-Rio e no Parque Manuel Gouveia (Areeiro)



sendo estes parques próximos do sistema de transporte público pesado e servidos por carreiras da CARRIS ao longo de toda a noite.

Outros visitantes deste espaço que não preencham os requisitos de acesso ou estacionamento já referidos, poderão utilizar os parques de estacionamento do Largo Camões, do Espaço Chiado, do Chão do Loureiro, da Praça de D. Luís I, dos Restauradores, do Martim Moniz, do Campo das Cebolas, do Largo Vitorino Damásio, da Calçada do Combro ou do Largo de Jesus, ou outros dos referidos anteriormente e, deslocarem-se a pé ou de outro modo de transporte para o seu destino.

Serão ainda promovidas soluções de park & ride com operadores dos parques de estacionamento na envolvente.



TRANSPORTE PÚBLICO

A Baixa de Lisboa é atualmente a zona da cidade mais bem servida de transportes públicos, com mais de 80% da população da cidade de Lisboa a dispor de uma ligação direta da Carris ou do metropolitano.

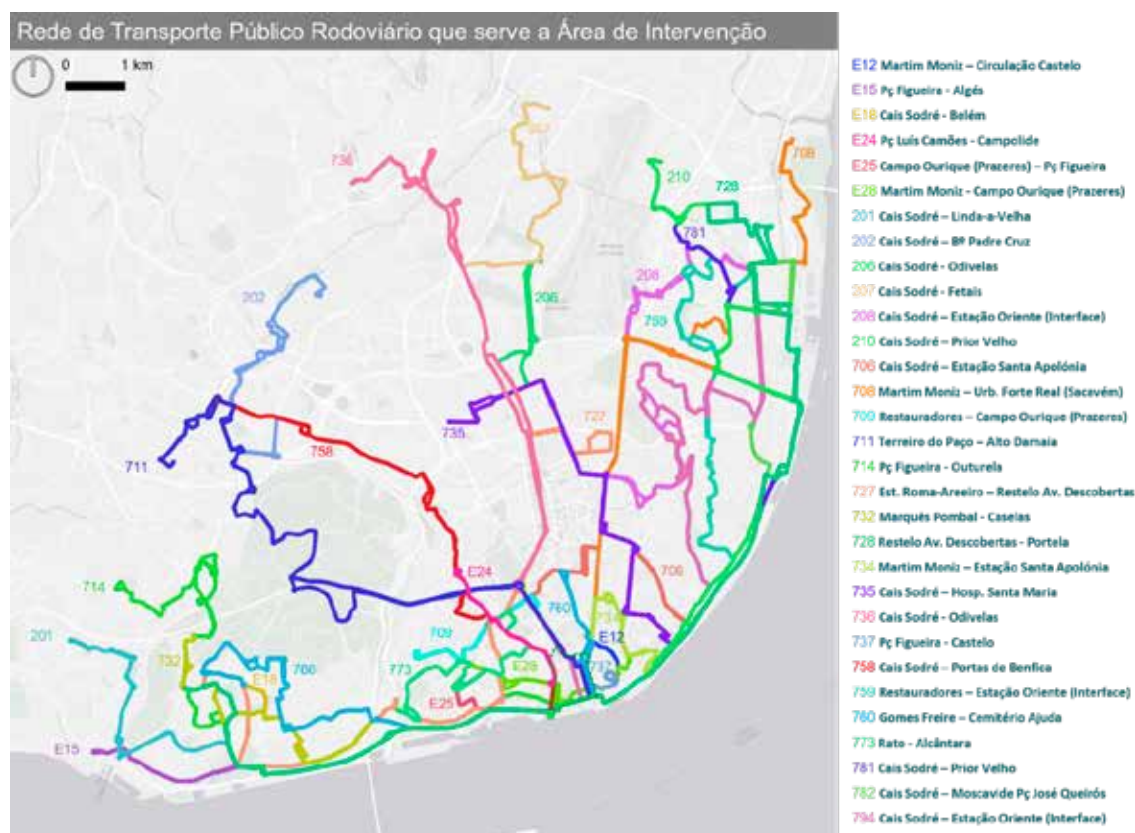
O transporte público é já o modo de deslocação escolhido por 59% das pessoas que se deslocam para esta zona da cidade.

De salientar que metade da população da Área Metropolitana de Lisboa encontra-se a 20 minutos a pé das estações de ferrovia pesada, ligeira e fluvial (~1.4M residentes). Atualmente, a área de estudo é servida por cerca de 5.200 ligações diárias, em dia útil, de transporte público. A Baixa é servida por importantes interfaces de transporte público pesado, tais como:

- Mais de 670 ligações de metropolitano (linha verde e a azul, estações Terreiro do Paço, Baixa-Chiado, Restauradores, Martim Moniz, Rossio e Cais do Sodré), estando em fase avançada o lançamento da empreitada para a construção da linha circular que cria mais uma importante estação em Santos e uma melhoria do serviço prestado a partir do Cais do Sodré.
- Mais de 450 ligações em Comboio a partir das estações de Cais do Sodré e Rossio.
- Mais de 400 ligações fluviais.

Há ainda diversas carreiras da Carris, circulares, diametraes e radiais, que ligam a zona a toda a cidade com destaque para as carreiras 711, 714, 732, 736, 737, 758, 759, 760, 773, 794, 12E, 15E, 24E, 25E e 28E.

A área de intervenção e sua envolvente é servida por um total de 31 linhas cujo traçado se reproduz na figura seguinte.





Do total, 6 linhas correspondem a serviços em elétricos e outras 6 englobam a rede da madrugada da cidade.

Através desta rede é possível aceder às 24 freguesias de Lisboa e ainda aos concelhos limítrofes de Oeiras, Amadora, Odivelas e Loures.

A esta rede soma-se a linha verde (futura linha circular) e azul do Metropolitano de Lisboa, com estações no Terreiro do Paço, Baixa/Chiado, Restauradores e Rossio; ligações ferroviárias no Cais do Sodré e Rossio, bem como as ligações fluviais no Terreiro do Paço e Cais do Sodré.

No total a zona é atualmente servida por mais de 1 milhão de lugares/dia em transporte público, com destaque para a oferta de autocarro, com 3663 circulações por dia, prevendo-se o reforço da oferta rodoviária a curto prazo e metropolitana e fluvial a médio prazo. Nos períodos de ponta, a cada 10 segundos há uma nova circulação de transporte público.

Diversas medidas incluídas no projeto ZER ABC terão impactos em sentido diferente na operação destas linhas da Carris.

Obviamente, a redução de tráfego resultante da regulação de acesso terá um efeito positivo na redução dos conflitos com o transporte individual, bem como a eliminação do estacionamento na via pública nos locais onde hoje a Carris regista mais interrupções, nomeadamente, na Rua da Escola Politécnica, na Rua de São Paulo e Rua dos Fanqueiros (top 3 de tempo perdido pela Carris).

Também no mesmo sentido, a reserva de novos canais exclusivos para o transporte público terá efeitos muito positivos na redução dos conflitos entre o transporte individual e público não só por libertar espaço para os autocarros e elétricos, mas também pelo efeito dissuasor que introduz na escolha de determinados destinos e percursos por parte dos automobilistas.

Entre os novos eixos que passam a ser reservados ao transporte público contam-se os seguintes:

- Rua da Prata;
- Parte significativa da Rua da Conceição;
- Rua de São Pedro de Alcântara entre o Largo Trindade Coelho e a Rua das Taipas;
- Largo Camões e Rua do Loreto;
- Largo do Chiado;
- Sentido descendente da Rua de São Bento.

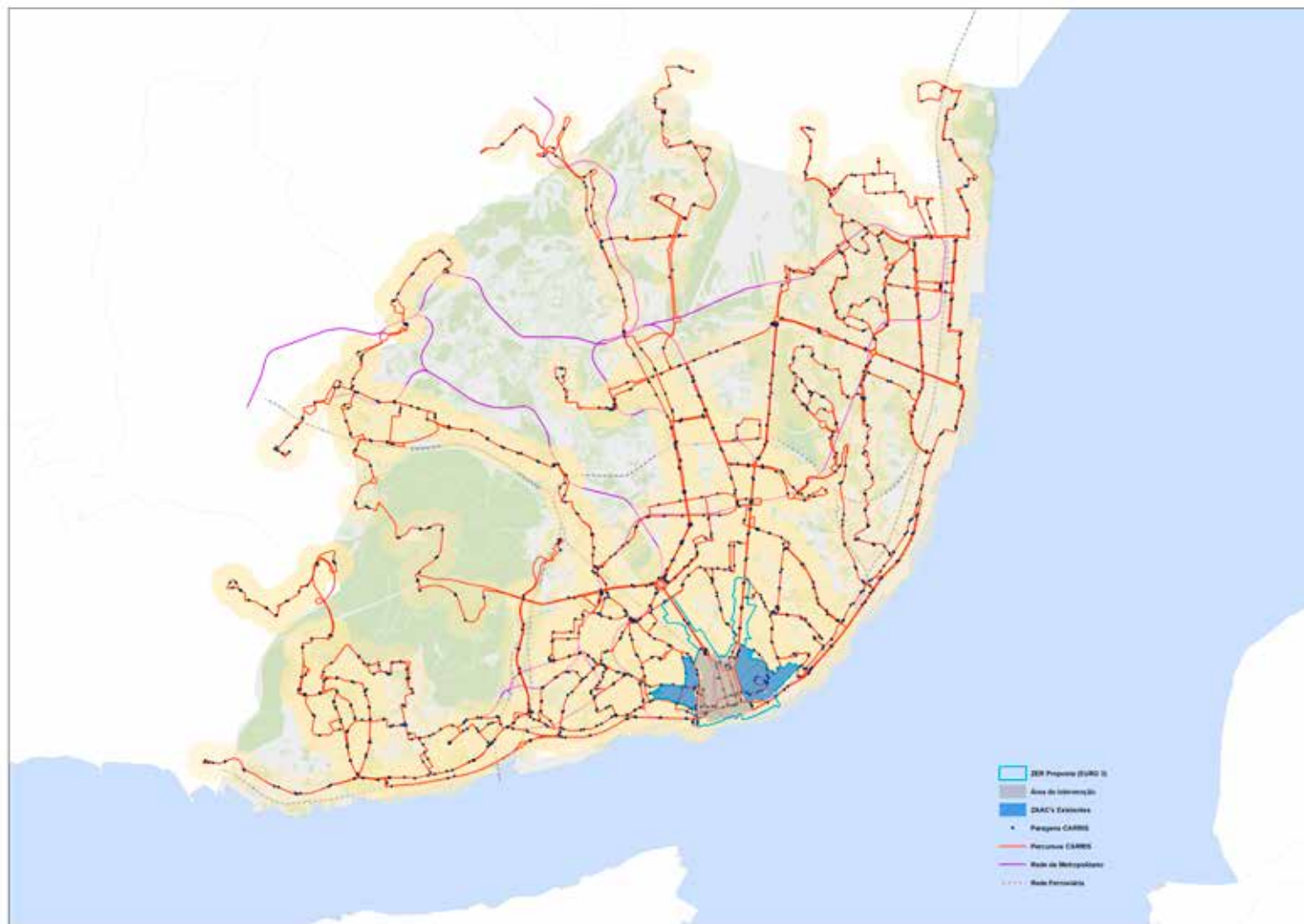
Quanto ao transporte público individual, existem na área de intervenção 7 praças de táxis, que complementam o sistema público coletivo.

A Baixa-Chiado é ainda servida por duas estações de bicicletas partilhadas GIRA, mais 6 na no eixo Santos – Santa Apolónia, 6 na Ava da Liberdade e 3 no eixo Almirante Reis – Martim Moniz. Conta também com uma oferta considerável de mobilidade partilhada, desde automóveis, motas, bicicletas e trotinetas partilhadas.

Foi sempre uma zona de confluência de serviços de transporte público a partir de todos os principais corredores da cidade. Como consequência existem cerca de 360 ligações de transporte público para a zona na hora de ponta, ou seja, uma em cada 10s.

Das pessoas que escolhem deslocar-se no centro histórico de transporte público coletivo, 70% desloca-se em autocarro, 17% de metropolitano, 9% de elétrico, 3% de comboio e 1% de barco.





População residente de Lisboa com ligação direta da Carris à zona de intervenção.



MOBILIDADE PEDONAL

Analisando a área em estudo, com base na densidade populacional, rede viária e polos geradores, é fácil observar que existe um elevado potencial pedonal. Embora a orografia seja mais acentuada nas colinas do Castelo e Chiado, as distâncias entre pontos de interesse são normalmente passíveis de serem percorridas a pé, e em alguns troços de bicicleta.

A Baixa e o Chiado, bem como o Eixo da Av. Almirante Reis e o Eixo Av. da Liberdade e as Avenidas Novas, são áreas com elevado potencial para promoção de modos ativos e para o desenvolvimento do comércio de rua. De acordo com dados de uma análise pan-europeia realizada em 2017 pelo BNP Paribas Real Estate em colaboração com a Worx, na Rua do Carmo o tráfego pedonal é de 4472 pessoas por hora. Logo a seguir no top das ruas mais movimentadas em Lisboa surge a Rua Augusta (4306) e Rua Garrett (3428). Em comum, são ruas que privilegiam a circulação de pessoas e não de veículos automóveis.

A promoção dos modos ativos, aliás, tem um efeito muito positivo no comércio local. Segundo dados da Transport for London, quem se desloca a pé ou de bicicleta visita mais vezes o comércio local do que quem se desloca de carro. Não só consome mais vezes, em quantidades menores, como privilegia a proximidade como critério de escolha.

Em Lisboa, segundo dados SIBS solicitados pelo CML para o Eixo Central, é possível verificar que, depois da intervenção de requalificação do espaço público, onde foram valorizadas as componentes pedonais e ciclável, as transações em volume e valor cresceram acima da restante cidade. Ou seja, ao promover os modos ativos, a CML criou melhores condições para a dinamização do comércio de rua.

A criação de uma nova ligação ciclável na Av. da Repú-

blica, permitiu obter um crescimento de 4,5 vezes (442%) os utilizadores de bicicleta no espaço de 3 anos. Se metade dessas pessoas se deslocasse de carro, seriam pelo menos 150 automóveis a mais a circular em hora de ponta, com consequência para a qualidade do ar e congestionamento.

Em Madrid, segundo dados do BBVA referentes ao Natal de 2018, na zona de acesso condicionado Madrid Central e na Gran Via, depois de obras de requalificação do espaço público com aumento da área pedonal, o valor gasto aumentou 8,6%, acima dos 3,3% da restante cidade.





MODELO DE CIRCULAÇÃO NO INTERIOR

O modelo de circulação proposto visa melhorar as condições de circulação no interior da área para o transporte público e para os segmentos autorizados, sobretudo os residentes. Nesse sentido, serão eliminados ou condicionados os movimentos de atravessamento e quebrada a direccionalidade do transporte individual, garantindo maior competitividade e aumento da velocidade comercial do transporte público. A criação de zonas de coexistência e de rede ciclável, são outras das vantagens do projeto. As alterações ao sistema de circulação atual, na Baixa de Lisboa compreendem:

- A Rua do Ouro passa a constituir um canal de via única para transporte público e transporte individual (segmentos autorizados), no sentido norte-sul e, integra um percurso ciclável bidireccional. O acesso do bus será protegido com pré-verde na entrada da rua.
- A Rua da Betesga e Praça da Figueira comportarão acesso a todos os modos de transporte dos segmentos autorizados, permitindo a receção destes via Praça Martim Moniz (Rua D. Duarte), mas seccionando a Rua dos Condes de Monsanto exclusivamente para transportes públicos; passará a existir um canal ciclável bidireccional neste arruamento.
- A Rua da Prata também fica exclusivamente de acesso a transportes públicos, com uma via em sentido sul-norte.
- A Rua dos Fanqueiros permitirá o atravessamento norte-sul a transportes públicos, transporte individual e ciclável, com retirada do estacionamento existente e criação de canal ciclável norte-sul, igualmente com pré-verde para bus.
- A Rua da Madalena manter-se-á como uma via externa ao

sistema, com duas vias de circulação no sentido sul-norte e eliminação do estacionamento existente para aumentar a capacidade da via. Uma das vias dará suporte ao atravessamento, e a outra ao tráfego local.

- As ruas dos Sapateiros e Douradores serão espaços de coexistência, com circulação automóvel local, para os segmentos autorizados, com inversão do sentido na Rua dos Douradores (S-N).
- A Rua do Comércio passará a dispor de um canal ciclável em toda a sua extensão, que completa o anel ciclável segregado da Baixa.

No interior da área de intervenção esperam-se reduções de tráfego muito elevadas, que podem atingir os 75% em alguns arruamentos. Em geral, é expectável uma redução de 40% do número de veículos em circulação, dos atuais 100 mil para 60 mil.

Assim sendo serão evitadas até 60 mil toneladas de emissões de CO₂/ano.



INTERVENÇÕES PRIORITÁRIAS

Largo Trindade Coelho



Largo do Chiado





Rua dos Fanqueiros





Rua Nova do Almada



Rua do Ouro





ESTACIONAMENTO AUTOMÓVEL

Todo o estacionamento à superfície será reservado a residentes com dístico e haverá a bolsas para segmentos específicos.

Esta área integra três zonas de estacionamento (011, 012 e 013) tarifado na via pública. Compreende um universo de 1005 lugares de estacionamento, distribuídos do seguinte modo: 248 exclusivos a residentes 165 para cargas e descargas e 666 outros (estacionamento de bicicletas, bike sharing, carsharing, privativos, ecopontos, motas, ocupação via pública, táxis, etc...).

Ao longo das últimas duas décadas a envolvente da Baixa Pombalina foi reforçada de forma significativa com parques de estacionamento, como são exemplos os parques do Campo das Cebolas ou o do Chão do Loureiro. Esta política torna aquele território acessível em veículo particular, sem necessidade de entrar necessariamente no interior da zona em estudo.

Em concreto:

- O acesso da Avenida da Liberdade, é servido pelo parque dos Restauradores
- O acesso da Avenida Almirante Reis é servido pelo Parque do Martim Moniz
- O acesso da Avenida Infante Dom Henrique é servido pelo Parque do Campo das Cebolas, e num segundo momento pelo Parque do Chão do Loureiro, no acesso à encosta do Castelo
- O acesso da Av. 24 de Julho é servido pelo Parque do Mercado da Ribeira-Cais do Sodré, Parque de Santos-o-Rio, ou se o acesso for feito pela Rua de Cintura do Porto de Lisboa, pelos vários parques de superfície existentes ao longo desse eixo. Caso o destino seja o topo da colina, existe ainda o Parque de Estacionamento Camões e o Parque do Espaço Chiado.

A estes parques juntam-se outros, que dada a reduzida dimensão do centro histórico, oferecem múltiplas dimensões de acesso sem ser necessário caminhar muito a pé até chegar a um qualquer destino na área de intervenção, num total de oferta de Estacionamento em Parque de 1570 Lugares. Está previsto na zona com maiores alterações de estacionamento à superfície o reforço de estacionamento para residentes em parque, com condições especiais de acesso, nomeadamente no parque da Figueira.

Está previsto na zona com maiores alterações de estacionamento à superfície o reforço de estacionamento para residentes em parque, com condições especiais de acesso, nomeadamente no parque da Figueira.

Os lugares disponíveis à superfície ficarão distribuídos em cerca de 50% para residentes, cujo número irá aumentar, e 50% para outros fins (cargas e descargas e tomada e largada de passageiros, estacionamento de bicicletas, bike sharing, carshring, privativos, ecopontos, motas, ocupação via pública, táxis, etc...).

Assim, na envolvente imediata (1ª Coroa – irradiação de aproximadamente 250m da A.I.) temos uma oferta de 2.431 lugares em parques. Para lá dessa coroa verifica-se ainda uma oferta adicional de 1.985 lugares nos parques do Largo de Jesus, Calçada do Combro, Largo Vitorino Damásio, Santos, Portas do Sol e Jardim do Tabaco.

Existem outros parques que podem ser estratégicos para o acesso automóvel, em particular para o segmento de trabalhadores, porque correspondem a parques de dimensões consideráveis, e com tarifários potencialmente mais interessantes, no caso dos parques periféricos. Destacam-se:

- Parque Manuel Gouveia: recentemente inaugurado junto à Praça do Areeiro, dispõem de um tarifário de 10 euros por mês para os portadores de passe de transporte público, e permite



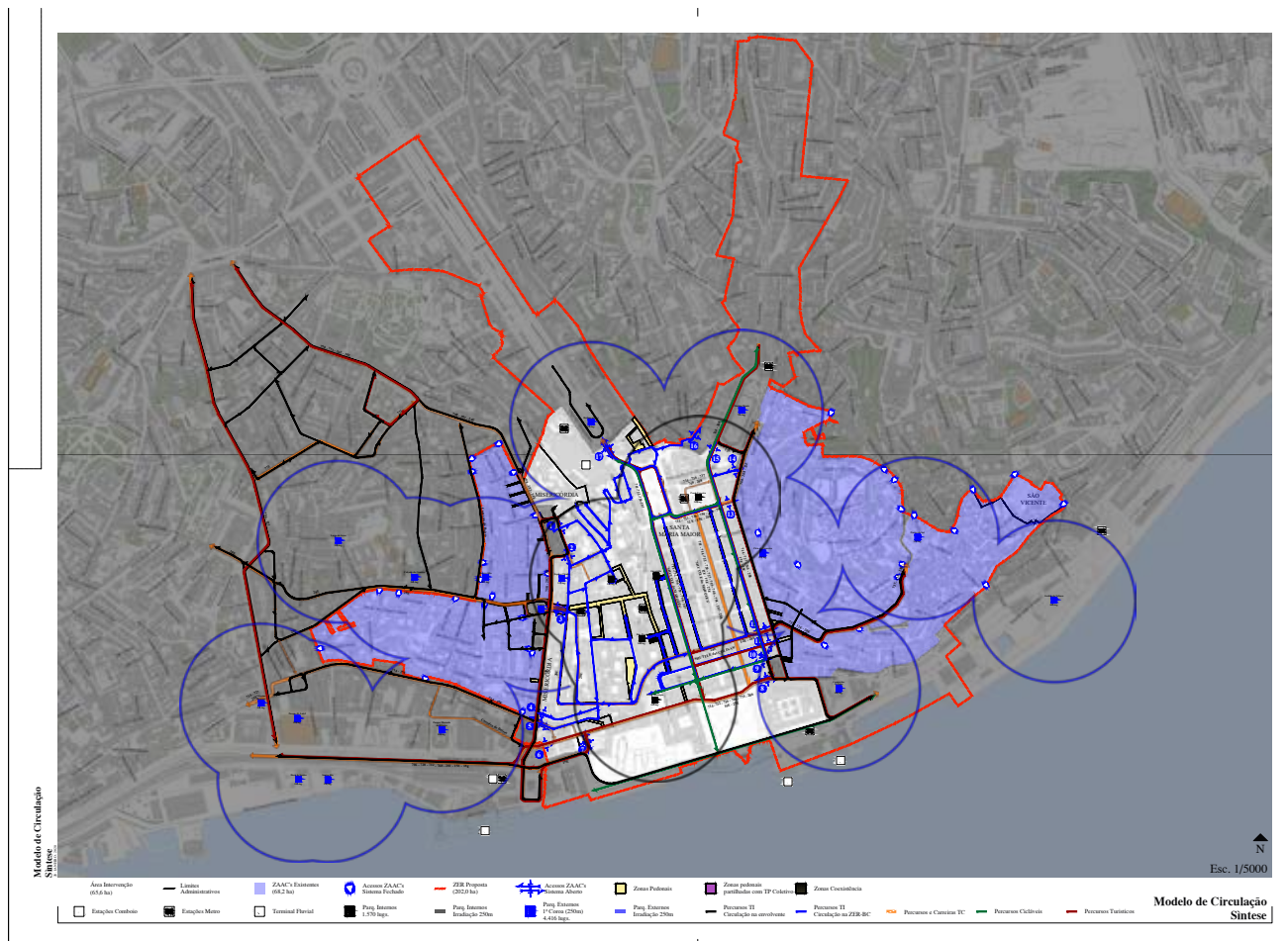
- um rápido acesso em metro ou via Carris ao centro histórico.
- Parque Marquês de Pombal com 1081 lugares, um dos maiores parques da cidade de Lisboa, com múltiplas ligações em metro e carris ao centro histórico e avenida da Liberdade.
 - Parque Terminal de Cruzeiros, com 328 lugares, com ligação ao metro, Carris ou modos ativos.

**CAPACIDADE DE PARQUES DE ESTACIONAMENTO
DE EXPLORAÇÃO PRIVADA**

PRAÇA MUNICIPIO	485
CAMOES	341
PARQUE DO CHIADO	315
ESPACO CHIADO	119
PARQUE DO BAIRRO ALTO	109
EDIFICIO GRANDELLA	110
MERCADO CHÃO DO LOUREIRO	192
PORTAS DO SOL	150
PRAÇA FIGUEIRA	499

**CAPACIDADE DE PARQUES DE ESTACIONAMENTO
DA EMEL NA ENVOLVENTE IMEDIATA**

CALÇADA COMBRO	248
CAMPO DAS CEBOLAS	205
PARQUE MAYER	81
PORTAS DO SOL	150
SANTOS-RIO	210



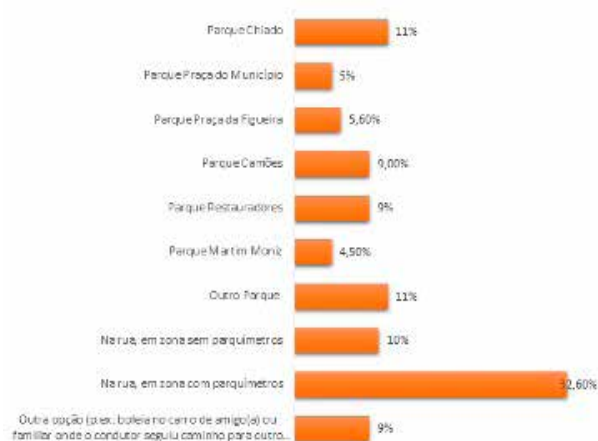
Irradiação de 250 metros dos parques de estacionamento na envolvente.
 Toda a área será acessível a uma distância confortável a pé a partir de um parque de estacionamento.



INQUÉRITO COMÉRCIO BAIXA-CHIADO-PRÍNCIPE REAL

De acordo com um inquérito realizado pela Câmara de Lisboa (Dezembro, 2019), na Baixa-Chiado e no Príncipe Real, o transporte público é o modo escolhido por pelo menos 73,2% dos visitantes da área em estudo, seguido de 30,2% a pé.

O carro reúne 19,1% das escolhas, sendo que destes, pouco mais de metade (55%), estacionou num parque, 32,6% na rua numa zona com parquímetros e 10% numa zona sem parquímetros (ver gráfico abaixo).



Analisando a mesma questão, tendo em conta o local de residência, os resultados mostram que A pé é o modo mais utilizado pelos residentes da zona de estudo, tendo uma representatividade maior do que nos visitantes. Relativamente aos visitantes, a maioria utiliza o transporte público (57,6%), com destaque para o Metro (28,3%), e apenas 17,6% se desloca para a zona de estudo de

carro. 11,6% dos inquiridos referiram deslocar-se a pé.

Quando se pergunta a quem se deslocou de carro “Se não lhe fosse possível deslocar-se até à Baixa-Chiado ou Príncipe Real de carro, que modo utilizaria?”- os inquiridos parecem estar disponíveis para adotar outros modos, sobretudo o Metro (37,10%), de seguida o barco, comboio ou autocarro e de TVDE .

Em relação aos comerciantes, os resultados mostram que apenas 11,2% utiliza o carro para se deslocar até à zona de estudo. O uso de transporte público é dominante, com destaque para o Metro (37,5%), e o barco, comboio ou autocarro que não é da CARRIS (36,2%), seguido de autocarro ou elétrico da CARRIS (21,1%). A pé é opção para 17,1%.

Dos participantes que utilizaram o carro para se deslocar até à zona de estudo, mais de metade (53%) estacionou num parque e 35,3% estacionaram na rua numa zona com parquímetros.

Embora seja sempre inferior a 30%, o uso de automóvel próprio é maior no Príncipe Real, sendo zero no Chiado, 5,9% na Rua Augusta, 6,3% na Rua do Ouro e 10,5% na Rua da Prata.

Quando se pergunta que modo utilizaria se não lhe fosse possível usar o carro, o modo mais escolhido foi o Metro (76,5%), de seguida o autocarro ou elétrico da CARRIS (29,4%). Ou seja, todos os inquiridos apresentaram uma alternativa de transporte.





Envolvente

- Criação de zonas de estacionamento exclusivo para residentes na coroa envolvente.
- Proposta de ampliação da ZAAC de Santa Catarina com vista a proteger o bairro do tráfego de atravessamento e melhor as condições de estacionamento para residentes.
- Ampliação das condições de acesso e estacionamento das ZAAC do Castelo e Alfama.
- Rua da Escola Politécnica com dois sentidos abertos ao TI e TP.
- Rua de São Bento com sentido ascendente aberto para TI e TP.
- Rua de São Bento com sentido descendente exclusivo para TP, entre o Largo do Rato e a rua Nova da Piedade.
- O atravessamento do extremo sul da Rua São Pedro de Alcântara, junto à Rua da Misericórdia será condicionado exclusivamente a transporte público coletivo, sendo alargada a dimensão dos passeios adjacentes.

Rua de S. Paulo e Largo Conde Barão

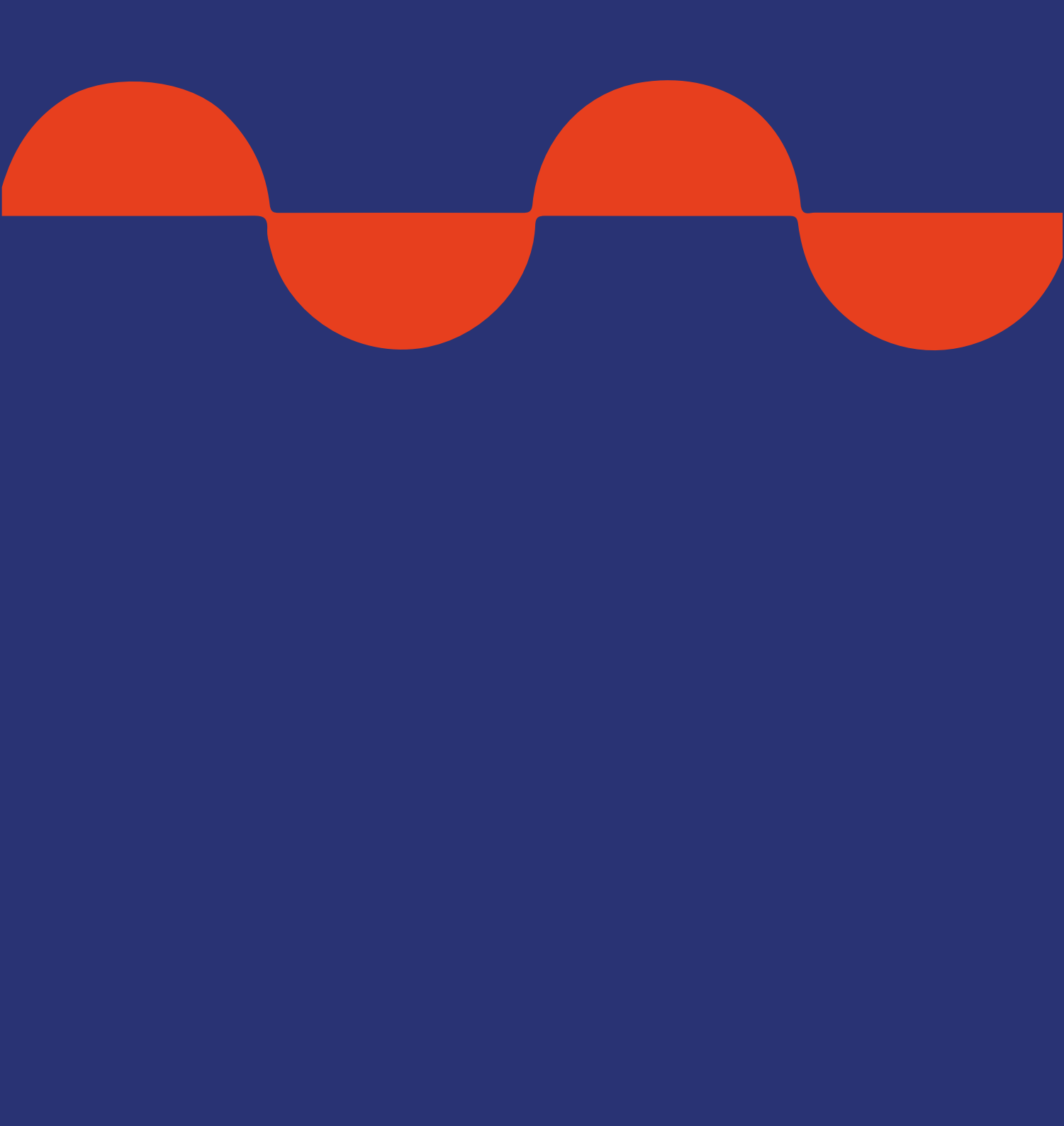


Rua de S. Pedro de Alcântara



Outras intervenções prioritárias

- Rua de São Pedro de Alcântara, estreitar a passagem do elétrico e alargar os canais pedonais.
- Expansão do E24 ao Cais do Sodré.
- Largo do Camões, Rua do Loreto e Largo do Calhariz, prioridade ao transporte público e a residentes.
- Rua de São Paulo, eliminação de estacionamento longitudinal para resolver conflitos com o transporte público, no principal ponto onde a Carris perde mais tempo em toda a cidade (94,4 horas perdidas em 2019, 11,3% do total de horas perdidas na cidade).



CALENDÁRIO DE IMPLEMENTAÇÃO



CALENDÁRIO DE IMPLEMENTAÇÃO

Após discussão em Câmara da proposta, inicia-se o procedimento de aprovação formal do novo regulamento de estacionamento na zona de emissões reduzidas Avenidas-Baixa-Chiado.

A partir de 1 de Maio de 2020 será lançada uma campanha de informação e sensibilização pública e iniciado o processo de registo e atribuição de dísticos e autorizações junto dos postos da EMEL, localizados na Loja do Cidadão do Saldanha, Loja do Cidadão das Laranjeiras, Edifício central do Município de Lisboa e o Posto Móvel ou na Área Reservada EMEL online. Este registo terá de ser feito pelo menos durante um mês, previamente à implementação das novas regras de acesso.

Informação adicional pode ser obtida presencialmente nas lojas Lisboa (com especial destaque para a Loja Lisboa Capital Verde, localizada na Praça do Município, 31) ou, de forma não presencial, através do site da Câmara Municipal de Lisboa <http://zer.lisboa.pt/>, dos telefones 808 20 32 32 ou 218 170 552, de segunda a sábado, das 8h às 20h, pelo email municipe@cm-lisboa.pt ou pela Loja Lisboa online.

As novas regras de acesso à zona histórica entram em vigor a 1 de junho de 2020 de forma pedagógica. A partir de 1 de julho de 2020 existirá fiscalização efetiva através dos agentes da polícia municipal e da EMEL, numa primeira fase, e através de meios eletrónicos, numa segunda fase do processo.

A intervenção no espaço público compreende duas fases de execução:

- Numa primeira fase, coincidente com entrada em vigor das novas regras de acesso à zona histórica, a intervenção incidirá sobre realocação/substituição de sinalização vertical e horizontal e instalação de mobiliário urbano

(bancos, papeleiras, pilaretes, floreiras) em ruas que passam de função maioritariamente viária para pedonal ou de coexistência. A exceção será feita para a intervenção no troço Sul da Rua São Pedro de Alcântara, cuja execução engloba reformulação do canal (a utilizar apenas por transportes públicos e alargamento dos passeios) e deverá ser concretizada após esta fase, mas ainda potencialmente durante o ano de 2020.

- Numa segunda fase, serão desenvolvidos os projetos de execução e contratualizadas as obras de construção de espaço público.
- Para as soluções a desenhar para o espaço público, considera-se igualmente a realização de um inquérito online para elaboração de diagnóstico e recolha de sugestões relativamente aos locais de intervenção previstos. Com estes elementos procede-se ao desenvolvimento das propostas e renovam-se as sessões presenciais, desta vez sobre e no local da intervenção, e iniciam-se os trabalhos de construção.

