

SUMÁRIO EXECUTIVO



ZONA DE EMISSÕES REDUZIDAS

AVENIDAS-BAIXA-CHIADO



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.

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 liderança 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 construção de edifícios, o tratamento de resíduos e, claro, a mobilidade.

Lisboa é Capital Verde Europeia em 2020 e tem vindo a assumir o compromisso da redução de emissões poluentes. 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.

O “novo tabaco”

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 por que as crianças são especialmente vulneráveis aos efeitos da poluição atmosférica é a de que respiram mais rapidamente do que os adultos, absorvendo com maior facilidade os agentes poluentes. Segundo a OMS, todos os dias cerca de 93% das crianças com menos de 15 anos em todo o mundo respiram ar poluído, que prejudica gravemente a sua saúde e o seu desenvolvimento. 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 está em crescimento.

Segundo a ONU, 9 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.

A OMS afirma 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.

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 pessoas devido às elevadas concentrações de partículas finas (PM_{2,5}), mais 610 por causa do dióxido de azoto (NO₂) e 320 óbitos ficaram a dever-se ao ozono.

A poluição associada ao trânsito rodoviário é a principal causa, para as emissões em Lisboa de dióxido de azoto, com 63%, e partículas finas (PM₁₀), com 62%. 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 16 milhões de ton CO₂ eq por ano e evita mais de 18 mil mortes prematuras na EU.

A gestão do espaço é outro dos problemas das metrópoles. A capacidade das cidades é finita. O espaço é um recurso escasso, que importa valorizar. Em Lisboa, todos os dias entram quase 400 mil automóveis. Oito em cada 10 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. Este congestionamento afeta quem tem de se deslocar de automóvel, mas também tem um impacto direto sobre



quem se desloca em transporte público, com consequência na diminuição da velocidade comercial e da frequência do transporte público coletivo da Carris, atrasando os 400 mil passageiros que diariamente escolhem a Carris e os 700 autocarros da companhia que circulam na cidade.

Em 1990, havia 185 carros por cada 1000 habitantes, sendo então um enorme desafio para as cidades resolverem. Em cerca de 30 anos, o desafio agravou-se e o uso do automóvel aumentou na proporção do espaço que as cidades 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 na saúde pública.

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 sinistralidade rodoviária é outro flagelo que importa resolver. Entre 2007 e 2017, morreram em Lisboa pelo menos 142 pessoas e ficaram feridas com gravidade mais de 1112, resultado de acidentes rodoviários.

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 por atropelamento são colhidas sobre a passagem de peões ou na sua envolvente imediata. E todos os anos há mais vítimas colhidas ao atravessar com o semáforo verde para peões, do que com o vermelho. As pessoas idosas (65 ou mais anos de idade) representam mais de um terço dos peões mortos ou feridos com gravidade em atropelamentos.

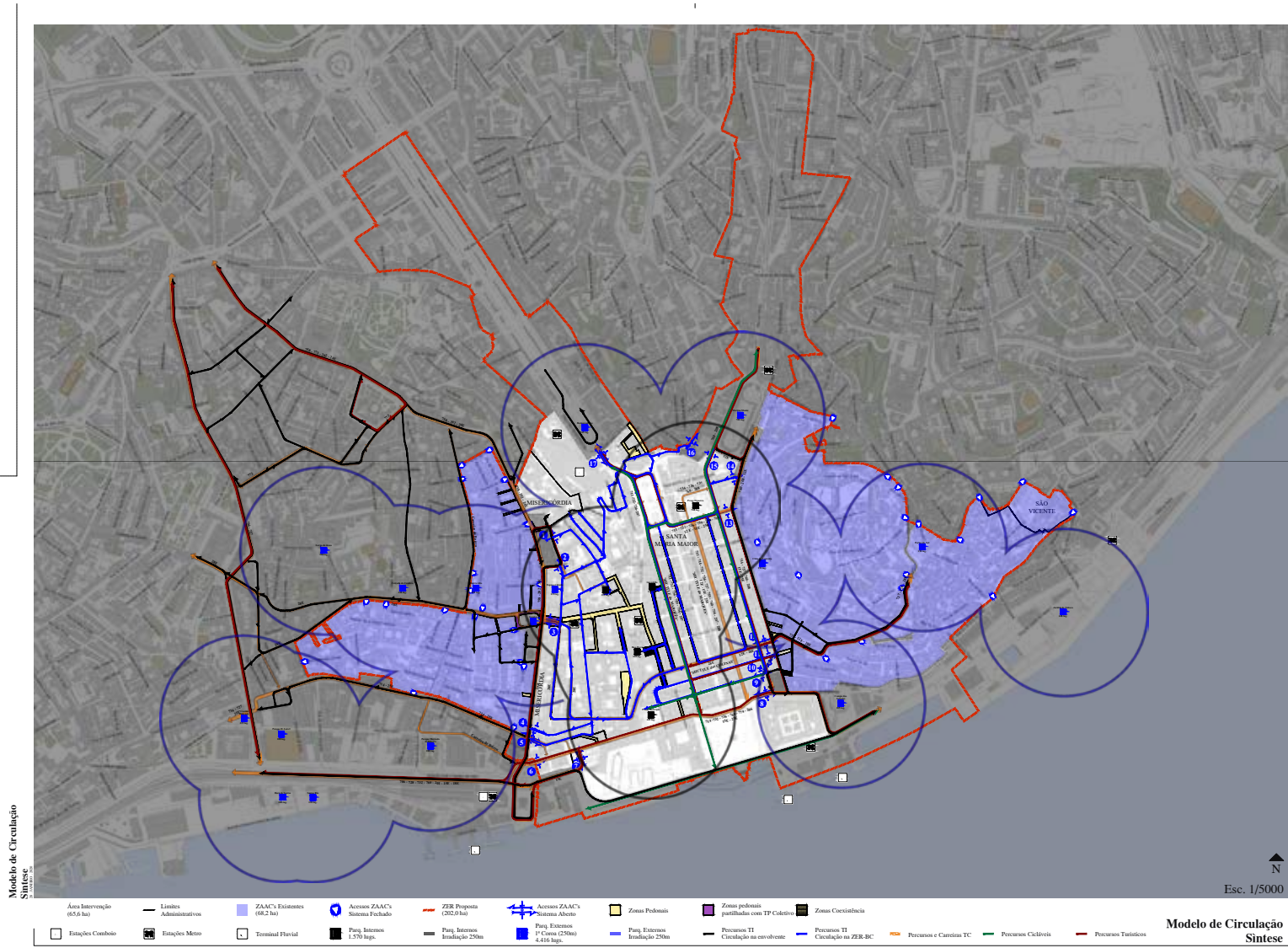
Lisboa é uma cidade com uma população residente cada vez mais envelhecida. Por isso, a Câmara de Lisboa tem desenvolvido

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.

A Baixa de Lisboa, 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 este projeto se propõe resolver, nomeadamente:

- Reduzida largura dos passeios face ao elevado volume de tráfego pedonal existente;
- Reduzido espaço para acumulação de pessoas junto às passadeiras, passadeiras em número insuficiente e demasiadas vezes não rebaixadas (ou sobrelevadas) e sem piso tátil;
- Inexistência de pavimento confortável e ‘antiderrapante’, em particular nas zonas com maior inclinação;
- Falta 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, bebedouros, sanitários públicos;
- Presença pouco expressiva de vegetação (árvores, arbustos e herbáceas).

Sobretudo é notória a presença dominante do automóvel, numa área da cidade onde existe a maior oferta de estacionamento em parque.





ZER Avenida – Baixa - Chiado

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;

Acesso ao Centro histórico

Av. da Liberdade

- 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

Av. Almirante Reis

- Introdução de ciclovias bidirecionais no acesso à Baixa, entre a Rua Febo Moniz e o Martim Moniz.
- Eliminação do estacionamento de rotação à superfície e reforço dos lugares para cargas e descargas e tomada e largada de passageiros.





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;

ZER Baixa - Chiado

- Zona de Emissões Reduzidas com controlo de acessos
- Substituir o estacionamento de rotação à superfície por estacionamento exclusivo para residentes
- Ordenar cargas e descargas, essencialmente para o período noturno, com veículos >7,5ton
- Criação de ligações ciclável entre o Eixo Central e a Zona Ribeirinha, através do eixo Av. da Liberdade e Rua do Ouro e Av. Almirante Reis e Rua dos Fanqueiros. Ligações transversais na rua do comércio e rua da betesga
- Reforço do caráter pedonal da Rua nova do Almada e Rua Garrett
- Melhoria das condições de circulação da Carris na Rua dos Fanqueiros
- Pedonalização do Largo do Chiado
- Criação de vias prioritárias para transporte público na Rua da Prata, Rua do Ouro, Rua dos Fanqueiro e Rua da Conceição.

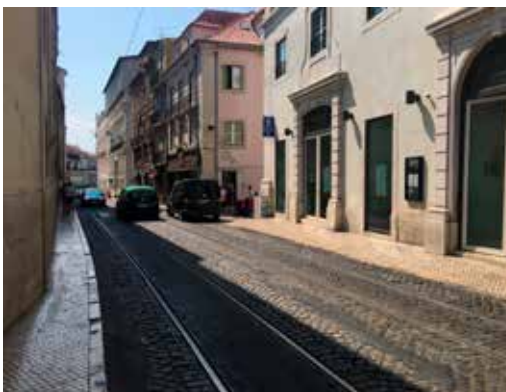




C. Alargamento das ZAAC da Bica e Castelo e alterações no modelo de circulação e na política de estacionamento, eliminar o tráfego de atravessamento e aumentar as bolsas para viaturas de residentes, eliminar estacionamento de rotação à superfície e aumentar as áreas pedonais.

Envolvente

- Estacionamento exclusivo para residentes e bolsas específicas;
- Ampliação das ZAAC da Bica e do Castelo;
- Expansão do E24 ao Cais do Sodré
- Eliminação de constrangimentos à circulação da Carris, na Rua de São Paulo e Rua da Escola Politécnica;
- Rua de São Pedro de Alcântara, alargamento de passeios, e passagem exclusiva para transporte público;
- Largo do Camões; Rua do Loreto; Largo do Calhariz, prioridade ao transporte público e residentes;
- Corredor BUS na Rua de São Bento
- Alterações de circulação de trânsito automóvel individual na Rua de São Pedro de Alcântara, Largo do Calhariz, Largo do Chiado, Rua de São Bento.





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, e criação de 2km de novos corredores BUS;
- Criar zonas de coexistência e de velocidade máxima 20km/h;
- Aumentar o número de passadeiras e privilegiar o peão no atravessamento;
- Aumentar a oferta de estacionamento para residentes em detrimento de estacionamento de rotação à superfície;
- Aumentar a oferta de estacionamento para velocípedes e reforço de estações de bikesharing;
- Aumento da área pedonal em 4,5 hectares (mais de duas vezes a área do Terreiro do Paço);
- 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 micrologística 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.

Assim, o espaço público será 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. São mais 5,7 km de rede ciclável que vão contribuir para aumentar o número de utilizadores deste modo de transporte.

Mais e melhor serviço de 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. Ainda assim, a oferta da Carris será 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.



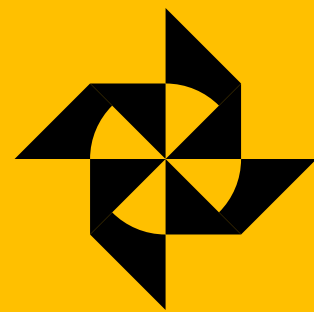
Baixa Chiado

A área de intervenção tem um total de 65,6 hectares (ha). Será implementado um modelo de gestão de acessos e circulação que permita reduzir o trânsito automóvel à zona de intervenção, através de uma segmentação do universo de utilizadores que hoje acedem ao espaço em veículo automóvel, privilegiando os residentes, os comerciantes e os 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. 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.

Com a aplicação destas medidas, 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, evitando até 60 mil toneladas de emissões de CO₂ /ano.





ZER

AVENIDA
BAIXA
CHIADO