



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

Gabinete do Vereador do LIVRE

Moção pela devolução da Avenida de Ceuta às pessoas

(Proposta de reperfilamento da Av. De Ceuta como Avenida Urbana a propósito da discussão da Proposta n.º 756/2021)

- A. Vai ser discutida pela Câmara Municipal de Lisboa a **Proposta n.º 756/2021** de “Reparação Urgente de Rotura no Caneiro de Alcântara (Troço junto À ETAR De Alcântara)”;
- B. O Partido LIVRE apoia esta proposta, subscrevendo os motivos de urgência imperiosa citados na proposta e apoiados nos relatórios anexos à mesma;





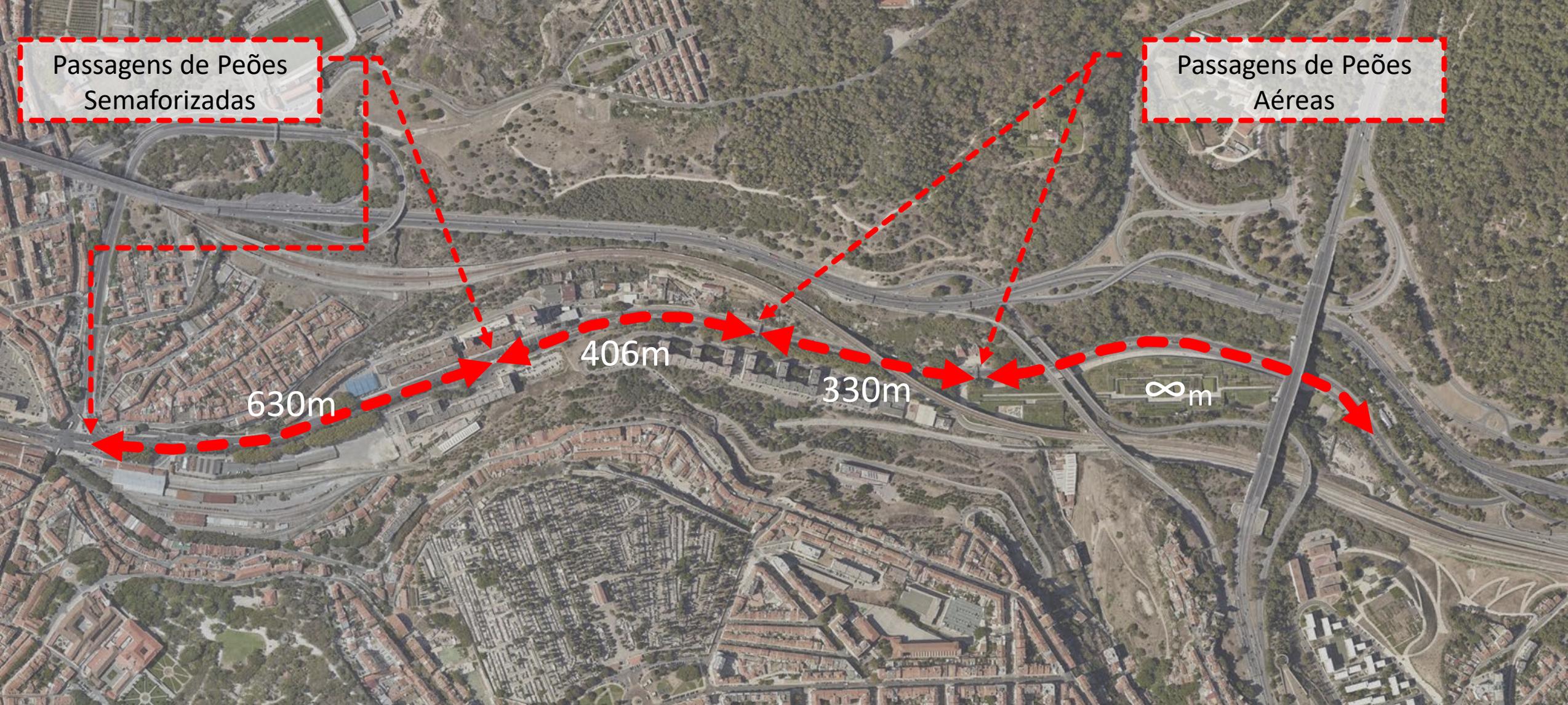
C. Como consequência do problema que a Proposta n.º 756/2021 visa resolver, o trânsito foi e continuará cortado na Av. de Ceuta no sentido Sul-Norte, passando ambos os sentidos a fazer-se no espaço antes reservado ao sentido Norte-Sul.



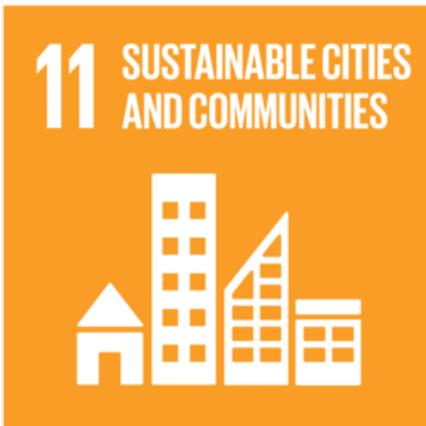
D. Esta alteração drástica ao trânsito automóvel nesta artéria aconteceu sem até ao momento haver quaisquer sinais ou notícia de aumento significativo do congestionamento ou qualquer gridlock nesta zona da cidade;

- E. O Projeto do Corredor Verde de Alcântara – Unidade Avenida de Ceuta anunciado por esta Câmara Municipal no mandato anterior previa:
- F. “A reabertura do Caneiro de Alcântara no separador central da Avenida de Ceuta com a entrega de parte do caudal da água tratada na ETAR de Alcântara ao espaço público, devolvendo ao fundo do Vale de Alcântara a presença da água, além de dois lagos a jusante e a Montante e a reabilitação do passeio a nascente da via para o tornar mais acessível;
- G. Projeto esse que está neste momento em concurso público de empreitada, tendo o prazo de entrega de propostas sido prorrogado por trinta e sete dias a 22 de Novembro de 2021;





H. Neste troço de intervenção urgente existem duas passagens aéreas que distam mais de 330 metros entre si, sendo as passagens de peões seguintes sucessivamente a mais de 400 metros e a seguinte a mais de 500 metros desta última, tornando impossível aos peões e pessoas com mobilidade reduzida, uma travessia fácil, confortável e segura desta avenida.



J. O compromisso assumido frente aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável propostos pela Agenda 2030 das Nações Unidas, nomeadamente o ODS 11 - Cidades e comunidades sustentáveis, destacando os seguintes pontos:

TARGET 11-2



AFFORDABLE AND SUSTAINABLE TRANSPORT SYSTEMS

“11.2 - Até 2030, proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária através da expansão da rede de transportes públicos [...]

TARGET 11-3



INCLUSIVE AND SUSTAINABLE URBANIZATION

11.3 - Até 2030, aumentar a urbanização inclusiva e sustentável [...]

TARGET 11-6



REDUCE THE ENVIRONMENTAL IMPACT OF CITIES

11.6 - Até 2030, reduzir o impacto ambiental negativo per capita nas cidades, inclusive prestando especial atenção à qualidade do ar [...]

TARGET 11-7



PROVIDE ACCESS TO SAFE AND INCLUSIVE GREEN AND PUBLIC SPACES

11.7 - Até 2030, proporcionar o acesso universal a espaços públicos seguros, inclusivos, acessíveis e verdes.”



New transport proposals target greater efficiency and more sustainable travel

Strasbourg, 14 December 2021

To support the transition to cleaner, greener, and smarter mobility, in line with the objectives of the [European Green Deal](#), the Commission today adopted four proposals that will modernise the EU's transport system. By increasing connectivity and shifting more passengers and freight to rail and inland waterways, by supporting the roll-out of charging points, alternative refuelling infrastructure, and new digital technologies, by placing a stronger focus on sustainable urban mobility, and by making it easier to choose different transport options in an efficient multimodal transport system, the proposals will put the transport sector on track to cutting its emissions by 90%.

Executive Vice President for the European Green Deal, Frans **Timmermans**, said: "Europe's green and digital transition will bring big changes to the ways we move around. Today's proposals set European mobility on track for a sustainable future: faster European rail connections with easy-to-find tickets and improved passenger rights support for cities to increase and improve public transport and infrastructure for walking and cycling, and making the best possible use of solutions for smart and efficient driving."

Transport Commissioner, Adina **Vălean**, said: "Today we are proposing higher standards along the TEN-T network, boosting high speed rail and embedding multimodality, and a new north-south Corridor in Eastern Europe. With our Intelligent Transport Systems Directive we are embracing digital technologies and data-sharing. We want to make travel in the EU more efficient – and safer – for drivers, passengers and businesses alike. The cities linked by EU infrastructure are our economic powerhouses, but they must also be lean cities – for inhabitants and commuters. That is why we are recommending a dedicated framework for sustainable urban mobility - to guide the faster transition to safe, accessible, inclusive, smart and zero-emission urban mobility."

A smart and sustainable TEN-T

The TEN-T is an EU-wide network of rail, inland waterways, short-sea shipping routes, and roads. It connects 424 major cities with ports, airports and railway terminals. When the TEN-T is complete, it will cut travel times between these cities. For example, passengers will be able to travel between Copenhagen and Hamburg in 2.5 hours by train, instead of the 4.5 hours required today.

To address the missing links and modernise the entire network, today's proposal:

- Requires that the major TEN-T passenger rail lines allow trains to travel at 160 km/h or faster by 2040 thus creating competitive high-speed railway connections throughout the Union. Canals and rivers must ensure good navigation conditions, unhindered for example by water levels, for a minimum number of days per year.
- Calls for more transshipment terminals, improved handling capacity at freight terminals, reduced waiting times at rail border crossings, longer trains to shift more freight onto cleaner transport modes, and the option for lorries to be transported by train network-wide. To ensure infrastructure planning meets real operational needs, it also creates nine 'European Transport Corridors' that integrate rail, road, and waterways.
- Introduces a new intermediary deadline of 2040 to advance the completion of major parts of the network ahead of the 2050 deadline that applies to the wider, comprehensive network. So new high-speed rail connections between Porto and Vigo, and Budapest and Bucharest – among others – must be completed for 2040.
- Requires all 424 major cities along the TEN-T network to develop Sustainable Urban Mobility Plans to promote zero-emission mobility and to increase and improve public transport and infrastructure for walking and cycling.

Increasing long-distance and cross-border rail traffic

Rail remains one of the safest and cleanest transport modes and is therefore at the heart of our policy to make EU mobility more sustainable. Today's TEN-T proposal is accompanied by an Action

Plan on long-distance and cross-border rail that lays out a roadmap with further actions to help the EU meet its target of doubling high-speed rail traffic by 2030, and tripling it by 2050.

Although the number of people travelling by train has increased in recent years, only 7% of rail kilometres travelled between 2001 and 2018 involved cross-border trips. To encourage more people to consider the train for trips abroad, the Action Plan sets out concrete actions to remove barriers to cross-border and long-distance travel, and make rail travel more attractive for passengers. The actions include:

- a multimodal legislative proposal in 2022 to boost user-friendly multimodal ticketing;
- allowing passengers to find the best tickets at the most attractive price and better supporting passengers faced with disruption, and a commitment to investigating an EU-wide VAT exemption for train tickets;
- the repeal of redundant national technical and operational rules;
- an announcement of proposals for 2022 on timetabling and capacity management, which will boost quicker and more frequent cross-border rail services;
- guidelines for track access pricing in 2023 that will ease rail operators' access to infrastructure, increasing competition and allowing for more attractive ticket prices for passengers.

By 2030, the Commission will support the launch of at least 15 cross-border pilot to test the Action Plan's approach, ahead of the entry into force of the new TEN-T requirements.

Intelligent transport services for drivers

Smart mobility makes our mobility more sustainable. The Commission is therefore proposing to update the 2010 ITS Directive, adapting to the emergence of new road mobility options, mobility apps and connected and automated mobility. Our proposal will stimulate the faster deployment of new, intelligent services, by proposing that certain crucial road, travel and traffic data is made available in digital format, such as speed limits, traffic circulation plans or roadworks, along the TEN-T network and ultimately covering the entire road network. It will also ensure that essential safety-related services are made available for drivers along the TEN-T network.

Today's proposal will update the Directive in line with new priorities on better multimodal and digital services.

Cleaner, greener, easier urban mobility

The new Urban Mobility Framework will benefit transport users and all the people around them. Cities are home to millions of people. Today's proposal addresses some of the mobility challenges stemming from this intense economic activity – congestion, emissions, noise. The Urban Mobility Framework sets out European guidance on how cities can cut emissions and improve mobility, including via Sustainable Urban Mobility Plans. The main focus will be on public transport, walking and cycling. The proposal also prioritises zero-emission solutions for urban fleets, including taxis and ride-hailing services, the last mile of urban deliveries, and the construction and modernisation of multimodal hubs, as well as new digital solutions and services. Today's proposal maps out the funding options for local and regional authorities to implement these priorities. In 2022, the Commission will propose a Recommendation to EU Member States for the development of national plans to assist cities in developing their mobility plans.

Background

This is the second package of proposals to support a transition to cleaner, greener transport following the publication of the Commission's Sustainable and Smart Mobility Strategy in December 2020. The Strategy is a roadmap, guiding the sector towards the objectives of the European Green Deal.

For More Information

Official Documents

- Communication: [Action plan to boost long distance and cross-border passenger rail](#)
- Regulation: [TEN-T](#)
- Communication: [Extension of TEN-T to neighbouring third countries](#)
- Communication: [The New EU Urban Mobility Framework](#)
- Directive: [Intelligent Transport Systems](#)

Questions and Answers

- Questions and Answers: [Action Plan to boost long-distance and cross-border passenger rail](#)

- K. A Emergência Climática que enfrentamos, com a necessidade de redução do nível de emissões que dependem da mobilidade urbana, e em especial das que derivam da dependência do automóvel como transporte individual.
- L. A Declaração de Emergência Climática feita oficialmente pela cidade de Lisboa juntamente com mais 94 cidades da Rede C40 a 9 de Outubro de 2019, (tendo o LIVRE, já a 26 de março de 2019 apresentando na Assembleia Municipal de Lisboa uma Moção Pela Declaração de Emergência Climática);
- M. A Promulgação na passada Segunda-Feira dia 13 de Dezembro de 2021 pelo Presidente da República da Lei de Bases do Clima que reúne as orientações para a política climática portuguesa e admite a antecipação da neutralidade carbónica do país;
- N. E tendo o Presidente da Câmara Municipal de Lisboa assumido pessoalmente o Pelouro das Alterações Climáticas, dando assim um sinal da importância que estas temáticas devem ter na política municipal;

O Vereador do LIVRE propõe que a Câmara Municipal de Lisboa delibere:

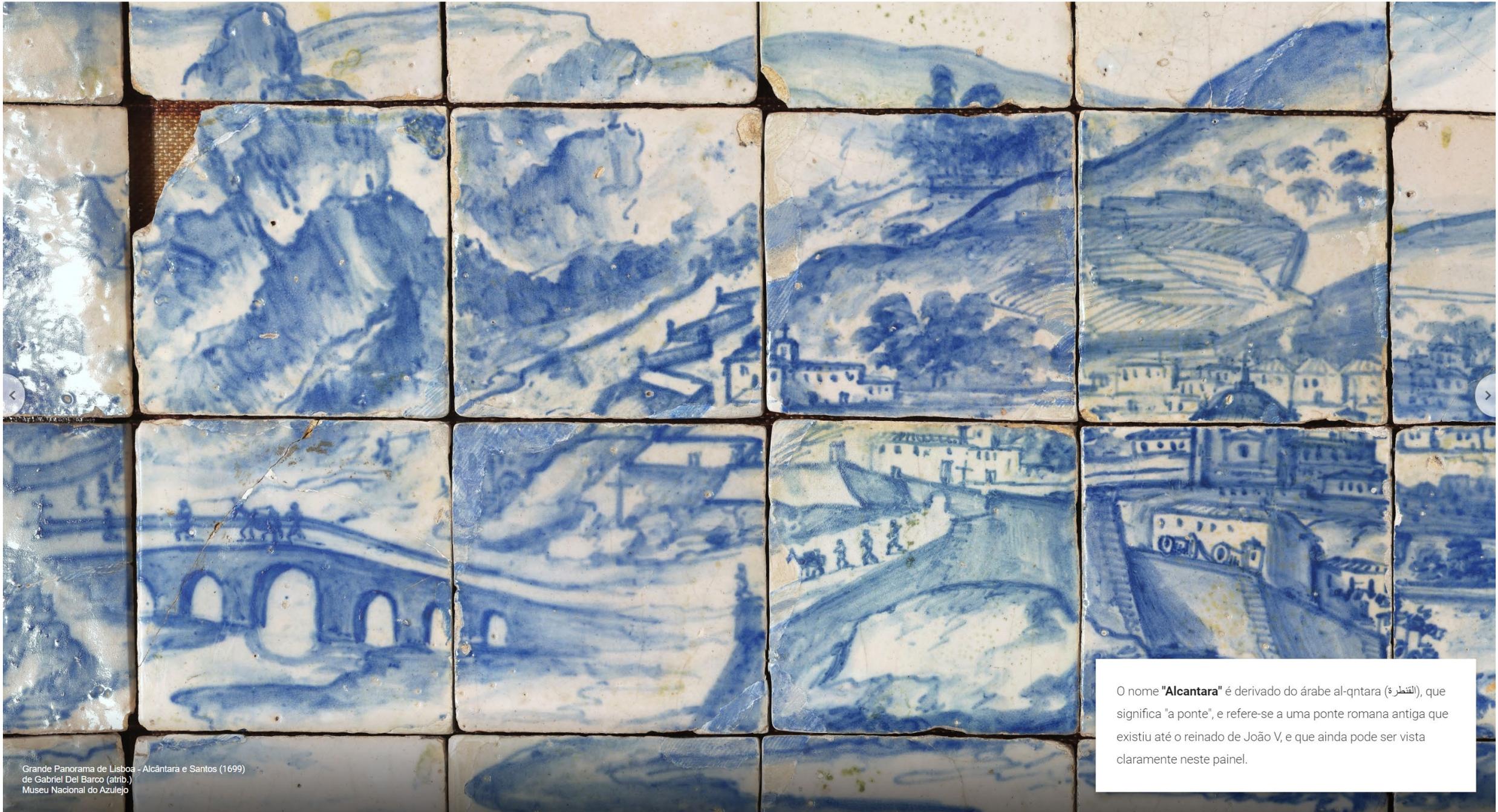
1. Que seja aproveitada a oportunidade desta intervenção de emergência para iniciar um processo de reflexão sobre a devolução da Avenida de Ceuta aos cidadãos.
2. Que seja equacionado não regressar ao perfil rodoviário de auto-estrada existente anteriormente (variando de 6 a 9 vias) e aproveitar o espaço rodoviário agora livre à superfície para que sejam implementados:
 - d. A reabertura do Caneiro de Alcântara, 75 anos depois (1946) do encanamento da Ribeira de Alcântara, e o regresso da água ao centro da Avenida de Ceuta como previsto no projeto do executivo anterior;



O nome "Alcantara" é derivado do árabe al-qntara (القنطرة) que significa "a ponte", e refere-se a uma ponte romana antiga que existiu até o reinado de João V, e que ainda pode ser vista claramente neste painel.

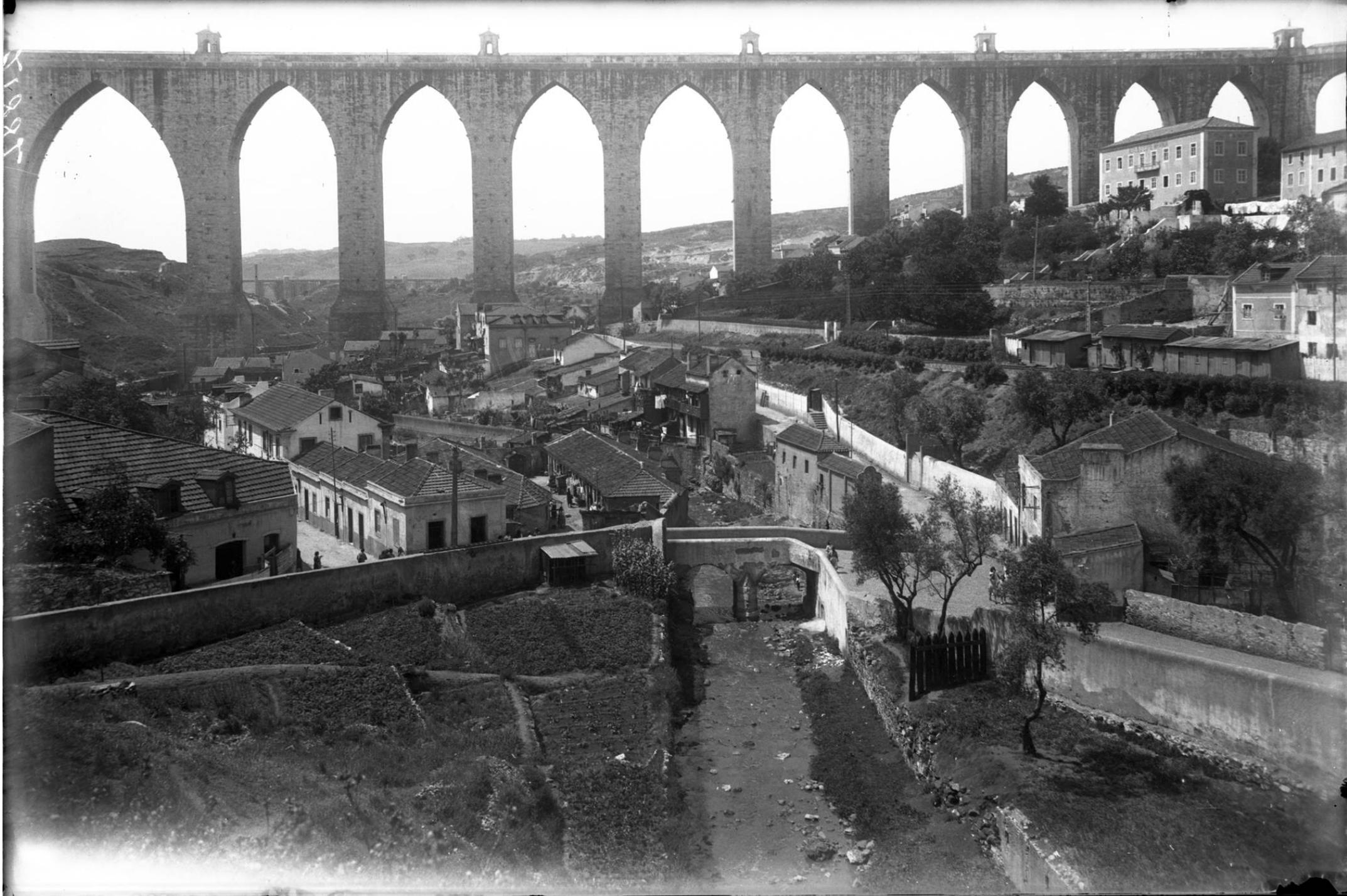


O nome "Alcantara" é derivado do árabe al-qntara (القنطرة) que significa "a ponte", e refere-se a uma ponte romana antiga que existiu até o reinado de João V, e que ainda pode ser vista claramente neste painel.

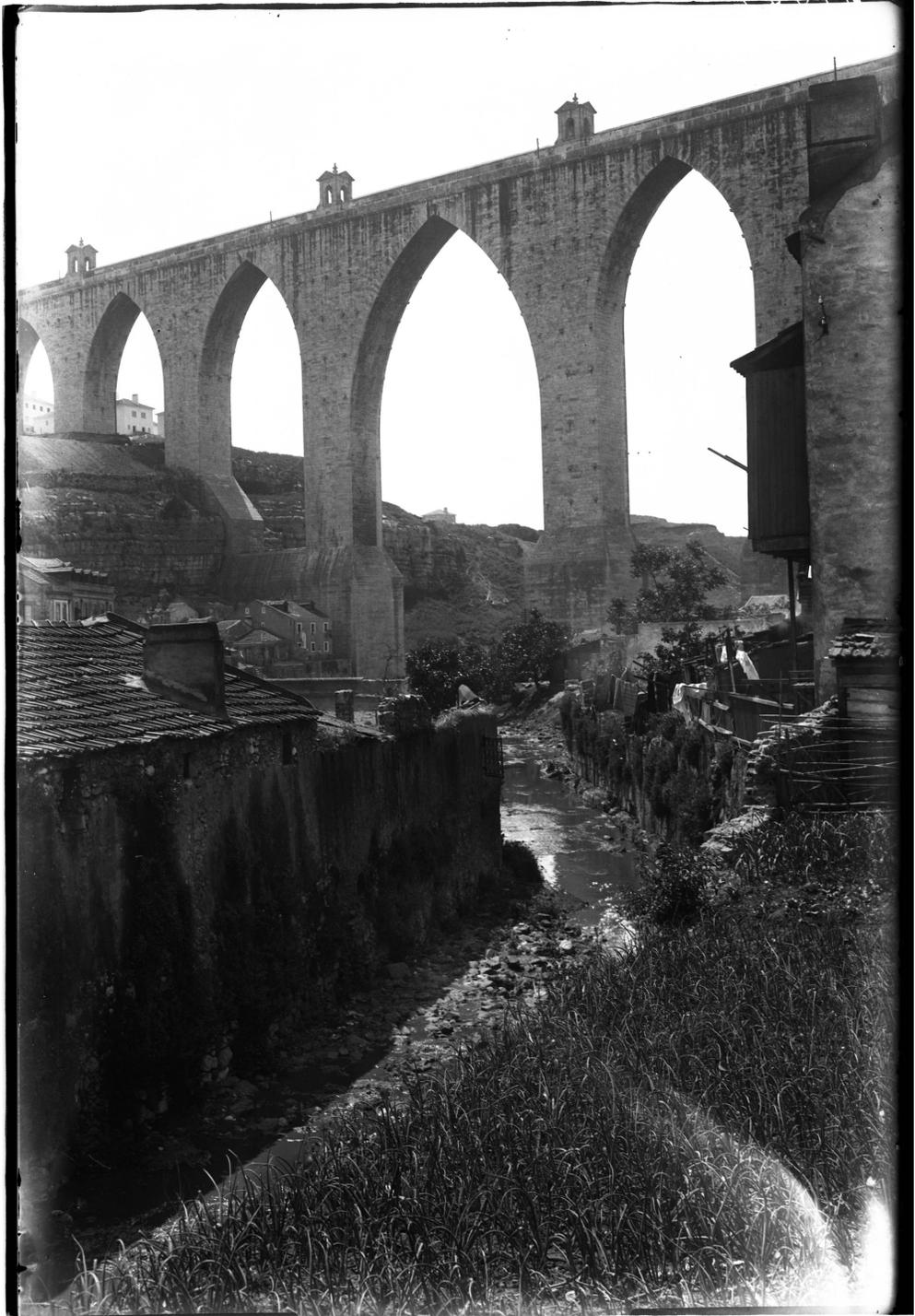


Grande Panorama de Lisboa - Alcântara e Santos (1699)
de Gabriel Del Barco (atrib.)
Museu Nacional do Azulejo

O nome "**Alcantara**" é derivado do árabe al-qntara (القنطرة), que significa "a ponte", e refere-se a uma ponte romana antiga que existiu até o reinado de João V, e que ainda pode ser vista claramente neste painel.



1907



1949









57812





Passagens de Peões
Semaforizadas

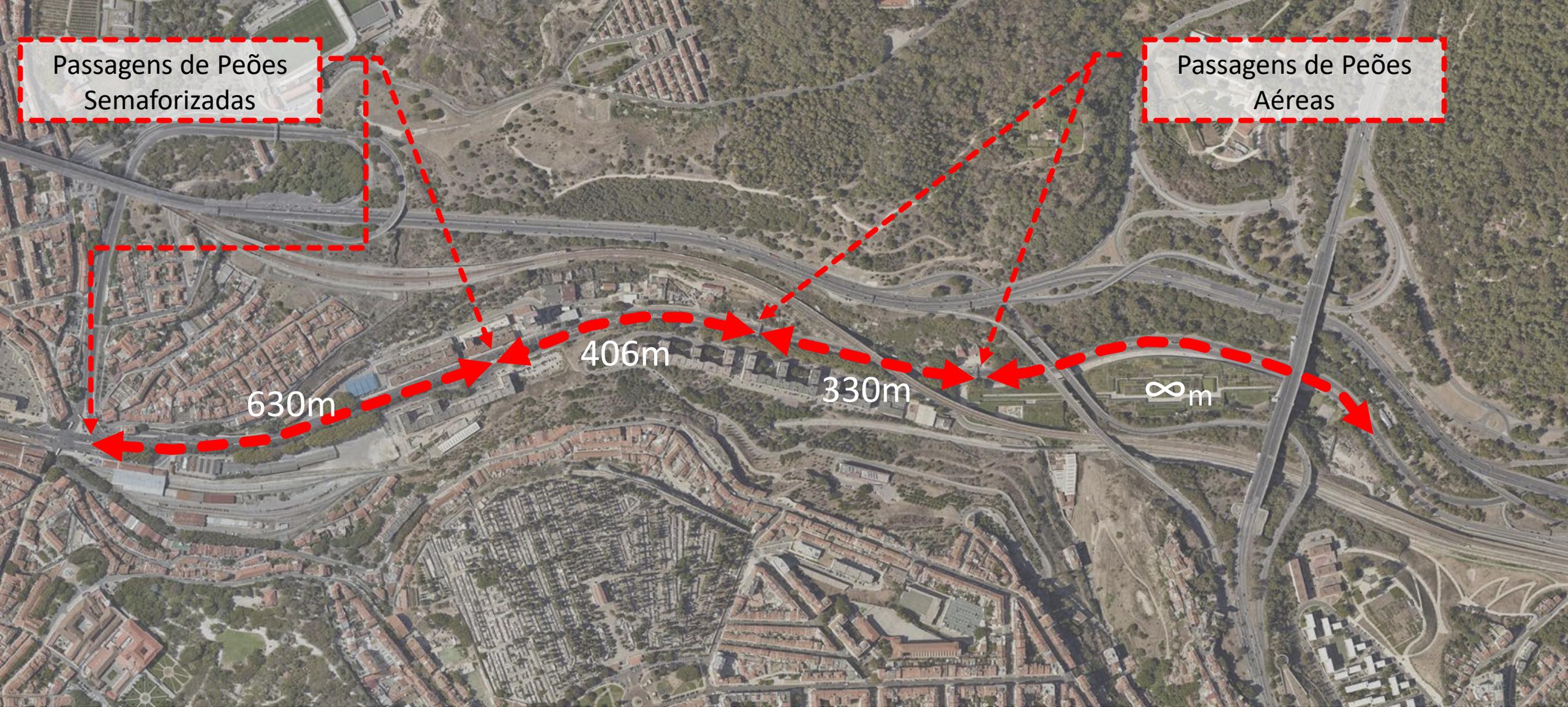
Passagens de Peões
Aéreas

630m

406m

330m

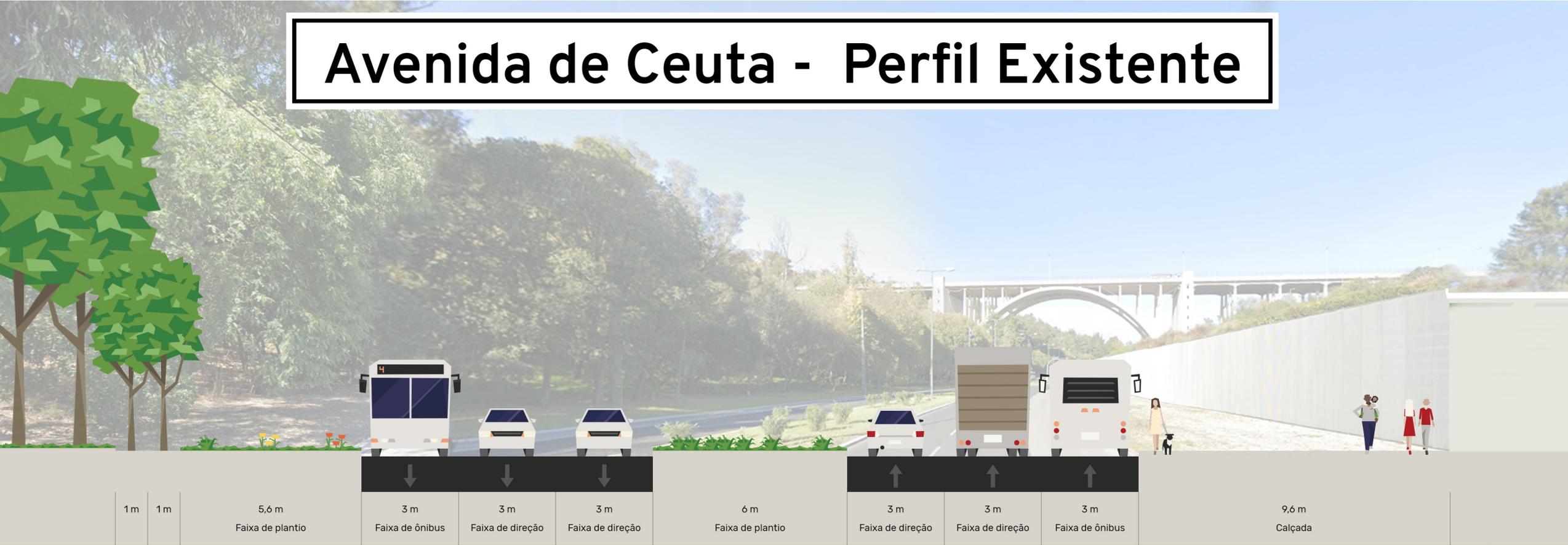
∞ m



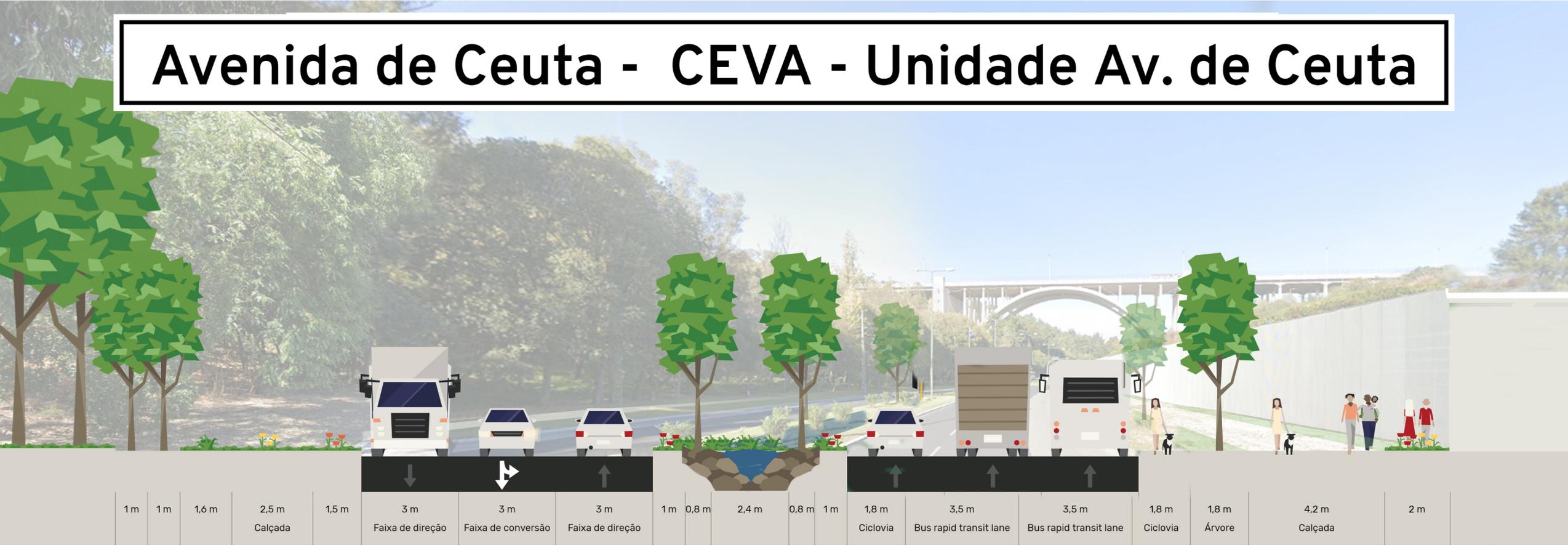


- a. Mais passagens de peões acessíveis com menores distâncias entre si (atualmente entre os 300m e os 400m) e encurtando ao mesmo tempo distância de atravessamento da faixa de rodagem para que fique o mais curta possível, para que peões e pessoas com mobilidade reduzida, possam finalmente atravessar esta avenida de forma fácil, confortável e segura;

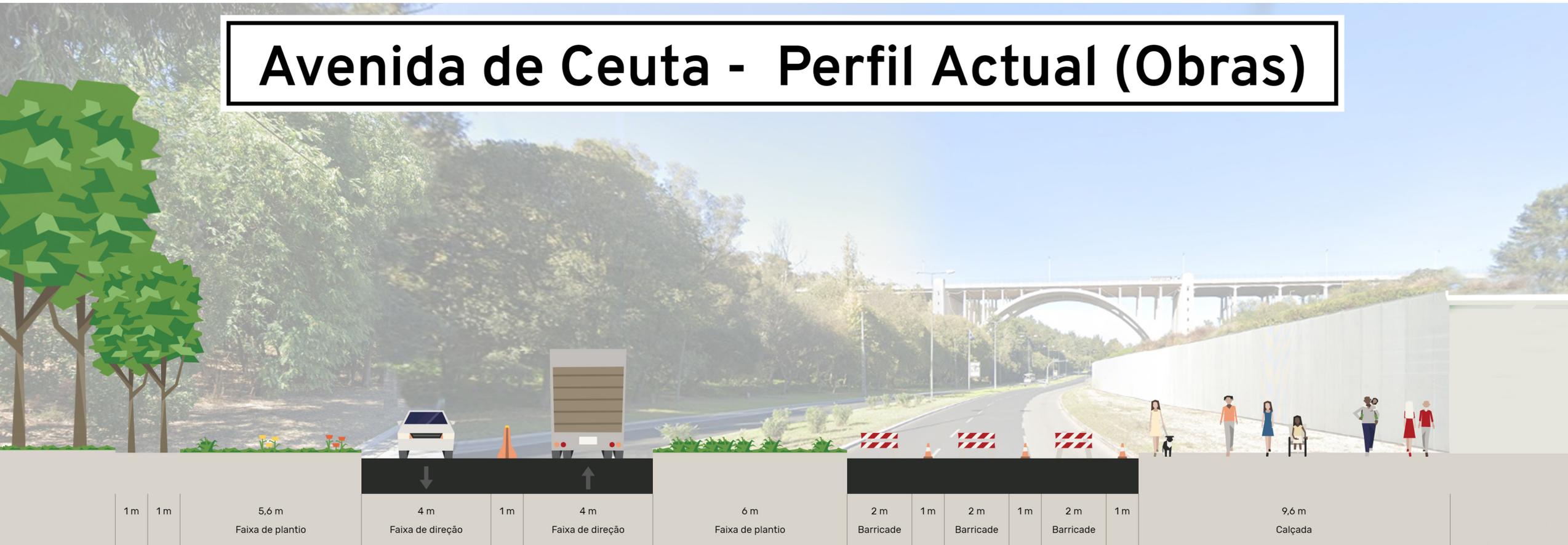
Avenida de Ceuta - Perfil Existente



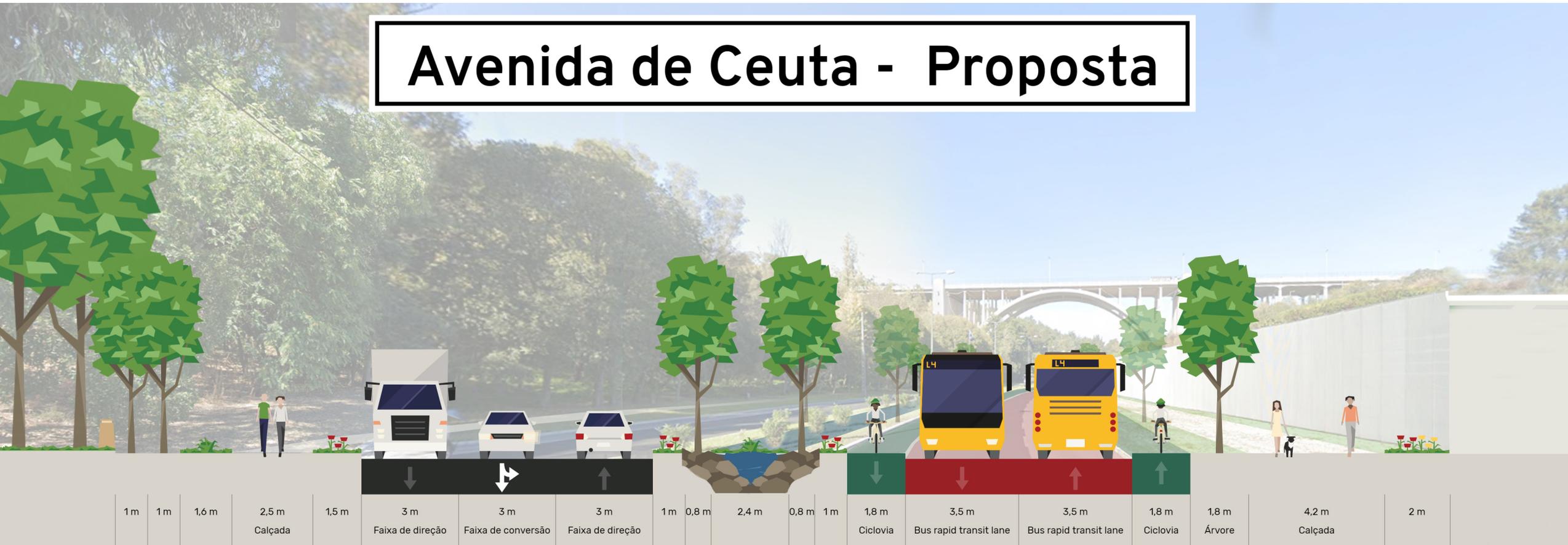
Avenida de Ceuta - CEVA - Unidade Av. de Ceuta



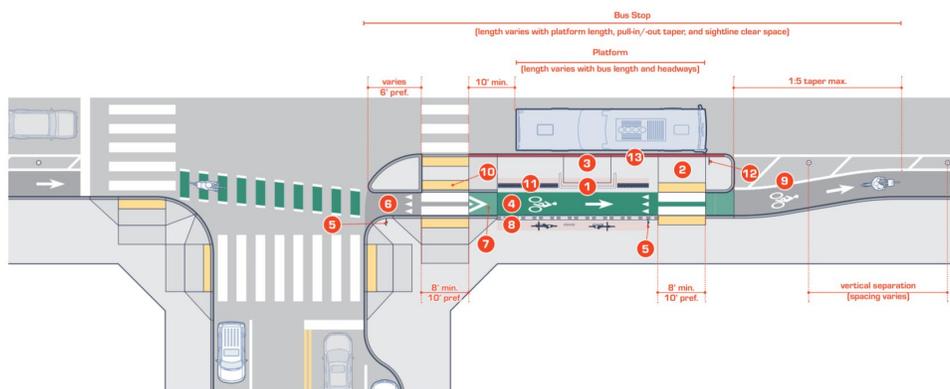
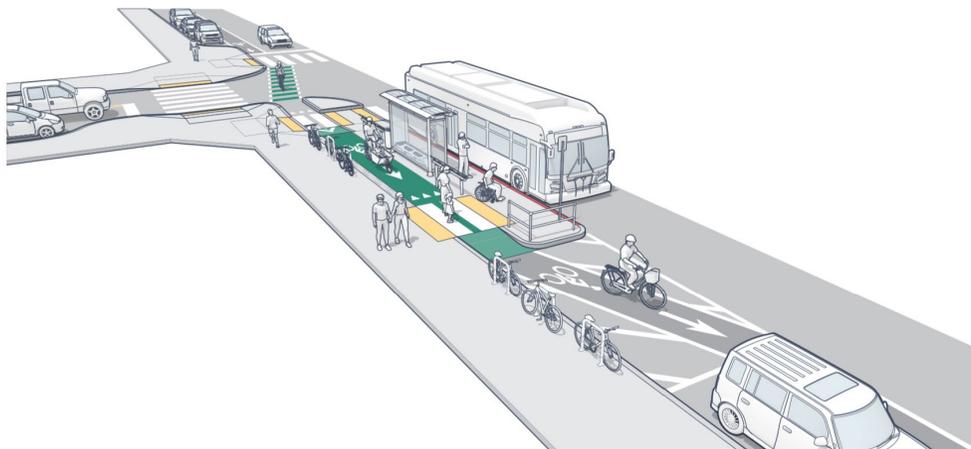
Avenida de Ceuta - Perfil Actual (Obras)



Avenida de Ceuta - Proposta

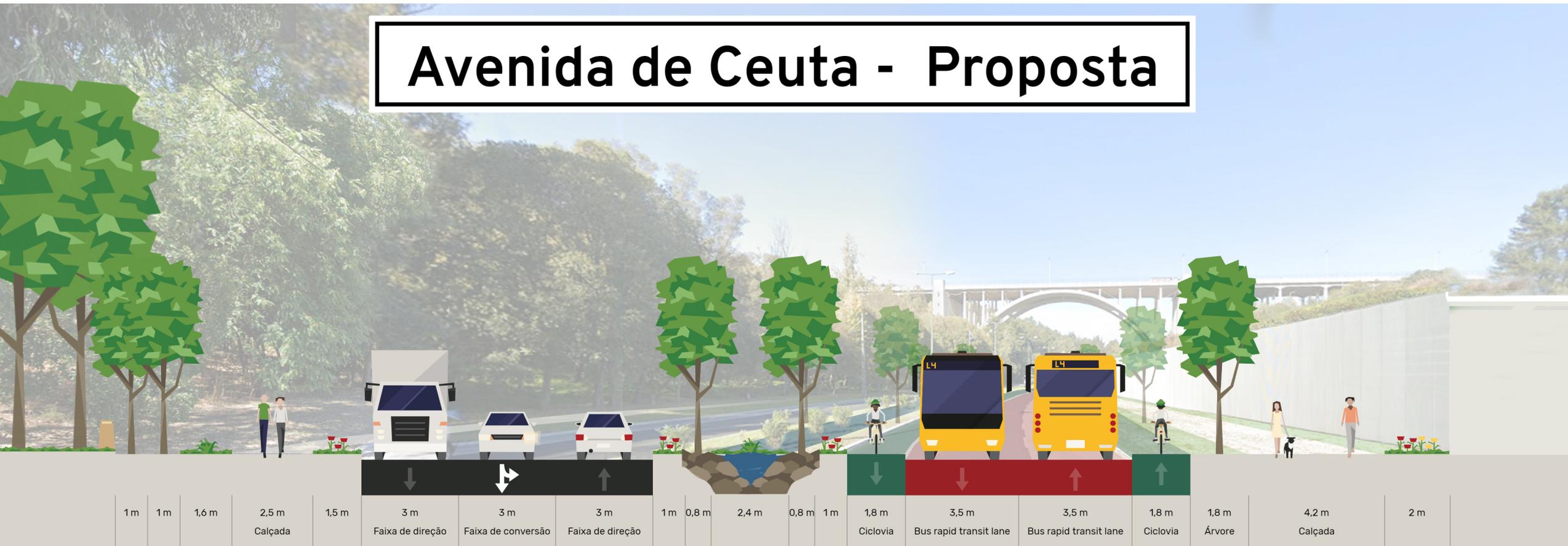


- b. Criar um corredor BHLS (Bus with a High Level of Service), bidirecional e segregado, no espaço rodoviário agora liberto, privilegiando o transporte público, que se quer rápido, frequente e fiável, nesta artéria fundamental na ligação da frente ribeirinha ao centro da cidade;



c) Criar ciclovias unidirecionais segregadas para fazer a ligação da rede ciclável a norte, pelo túnel recém aberto que liga ao Parque Urbano da Quinta da Bela-Flor, a Alcântara à Ciclovía da Av. 24 de Julho e à da Ciclovía da frente ribeirinha a Sul;

Avenida de Ceuta - Proposta



- e) A criação de passeios e condições de acessibilidade pedonal em ambos os lados da Avenida;
- f) A Re-naturalização do espaço sobranste da intervenção aumentando sempre que possível os espaços verdes, plantando árvores e outra vegetação autóctone de forma criar Percursos pedonais sombreados e assim incluir este eixo da Avenida de Ceuta na rede de percursos pedonais sombreados assentes na rede pedonal estruturante da cidade;



Cheonggyecheon, Seoul



Frente Ribeirinha de Minhang, Shanghai

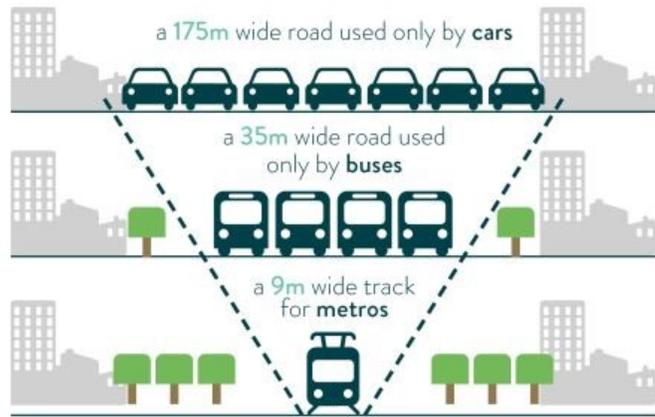


Regent's Canal, Kings Cross, Londres

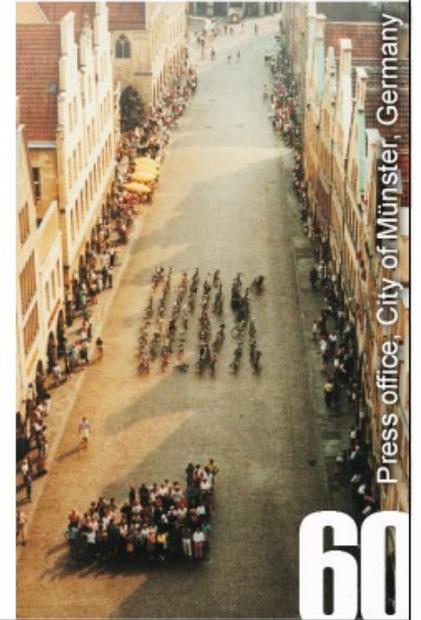
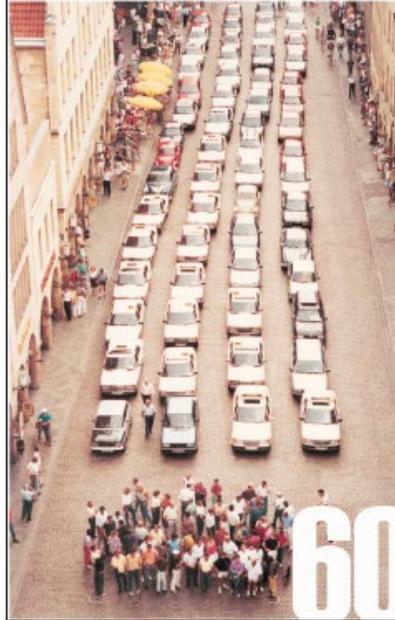
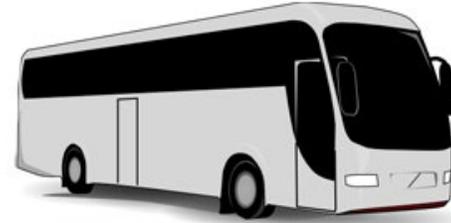


Margens do Sena, Paris

To carry **50,000 people**
per hour per direction,
a city needs...

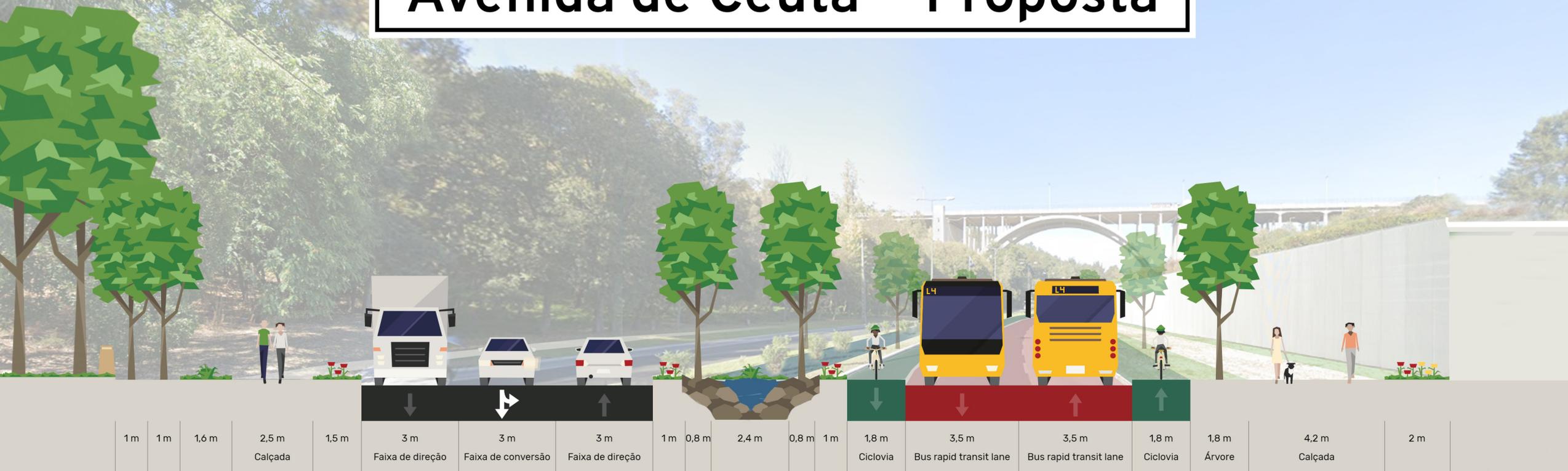


STREET SPACE FOR 60 PEOPLE

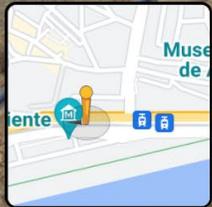


Press office, City of Münster, Germany

Avenida de Ceuta - Proposta



- g. Rever e ampliar o projeto do Corredor Estruturante do Vale de Alcântara - Unidade de Projeto da Avenida de Ceuta para que passe a incorporar no projeto todos os pontos acima mencionados para que incluía uma alteração imediata do perfil rodoviário da Av. de Ceuta.
- h. Criar desde já uma ampla discussão pública do projeto para que todos os contributos dos Lisboaenses possam ser incorporados nesta revisão do projeto para o poderem enriquecer, com o objetivo de implementar o perfil de avenida urbana mais seguro, sustentável, e humano que possa servir de modelo para futuras intervenções para uma cidade sustentável.





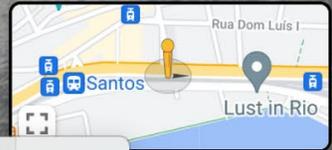
Av. 24 de Julho

Lisboa

Google

Street View - nov. 2020

Navigation and location controls including a back arrow, location pin, and menu icons.



Google

Street View navigation controls including a compass, zoom in (+) and zoom out (-) buttons, and a Street View pegman icon.

uma fortuna como a dos Rothschilds ou a corôa imperial de Carlos v, á minha espera, para serem minhas se eu para lá corresse, eu não apressava o passo... Não! Não sabia d'este passinho lento, prudente, correcto, seguro, que é o unico que se deve ter na vida.

— Nem eu! acudiu Carlos com uma convicção decisiva.

E ambos retardaram o passo, descendo para a rampa de Santos, como se aquelle fosse em verdade o caminho da vida, onde elles, certos de só encontrar ao fim desillusão e poeira, não devessem jámais avançar senão com lentidão e desdem. Já avistavam o Aterro, a sua longa fila de luzes. De repente Carlos teve um largo gesto de contrariedade:

— Que ferro! E eu que vinha desde Paris com este appetite! Esqueci-me de mandar fazer hoje para o jantar um grande prato de paio com ervilhas.

E agora já era tarde, lembrou Ega. Então Carlos, até ahi esquecido em memórias do passado e syntheses da existencia, pareceu ter inesperadamente consciencia da noite que cahira, dos candieiros accêsos. A um bico de gaz tirou o relógio. Eram seis e um quarto!

— Oh, diabo!... E eu que disse ao Villaça e aos rapazes para estarem no *Braganza* pontualmente ás seis! Não apparecer por ahi uma tipoia!...

— Espera! exclamou Ega. Lá vem um «americano», ainda o apanhamos.

— Ainda o apanhamos!

Os dois amigos lançaram o passo, largamente. E Carlos, que arrojára o charuto, ia dizendo na aragem fina e fria que lhes cortava a face:

— Que raiva ter esquecido o paiosinho! Emfim, acabou-se. Ao menos assentamos a theoria definitiva da existencia. Com effeito, não vale a pena fazer um esforço, correr com ancia para coisa alguma...

Ega, ao lado, ajuntava, offegante, atirando as pernas magras:

— Nem para o amor, nem para a gloria, nem para o dinheiro, nem para o poder...

A lanterna vermelha do «americano», ao longe, no escuro, parára. E foi em Carlos e em João da Ega uma esperança, outro esforço:

— Ainda o apanhamos!

— Ainda o apanhamos!

De novo a lanterna deslisou e fugiu. Então, para apanhar o «americano», os dois amigos romperam a correr desesperadamente pela rampa de Santos e pelo Aterro, sob a primeira claridade do luar que subia.

FIM DO SEGUNDO VOLUME