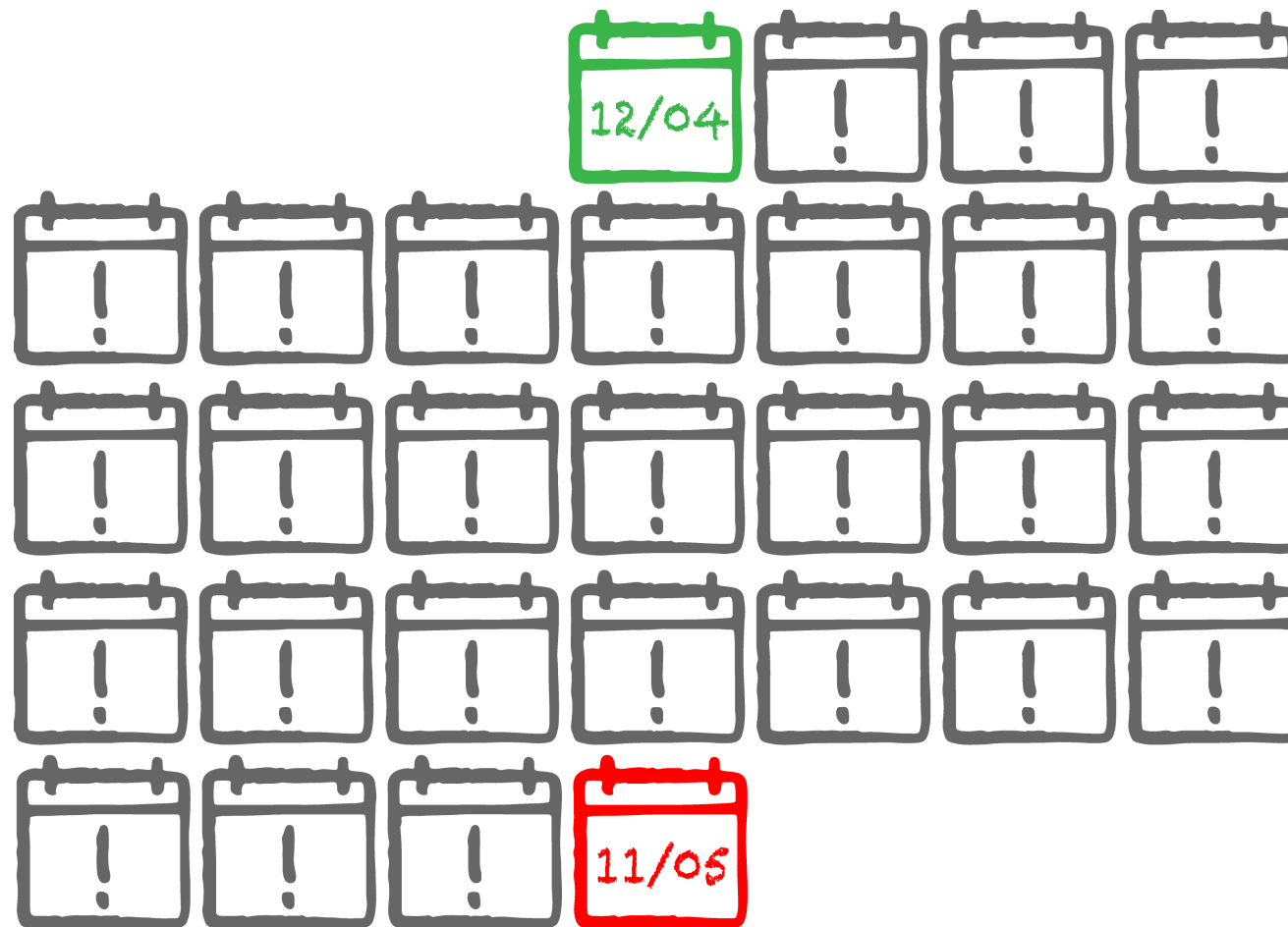
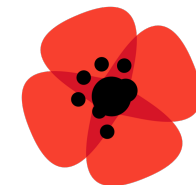


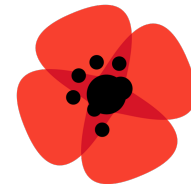
Período entre o envio
da proposta e a
votação em reunião
de câmara



Poluição/Emissões

- A Agência Europeia do Ambiente estima que a poluição do ar esteja associada em Portugal à morte prematura de quase 6 mil pessoas com destaque para os efeitos das partículas finas e do dióxido de azoto;
- Av. Liberdade excede em 50% o limite máximo recomendado pela UE de dióxido de azoto (média anual);
- O trânsito automóvel é o principal responsável pelas emissões de partículas finas e de dióxido de azoto na cidade de Lisboa.

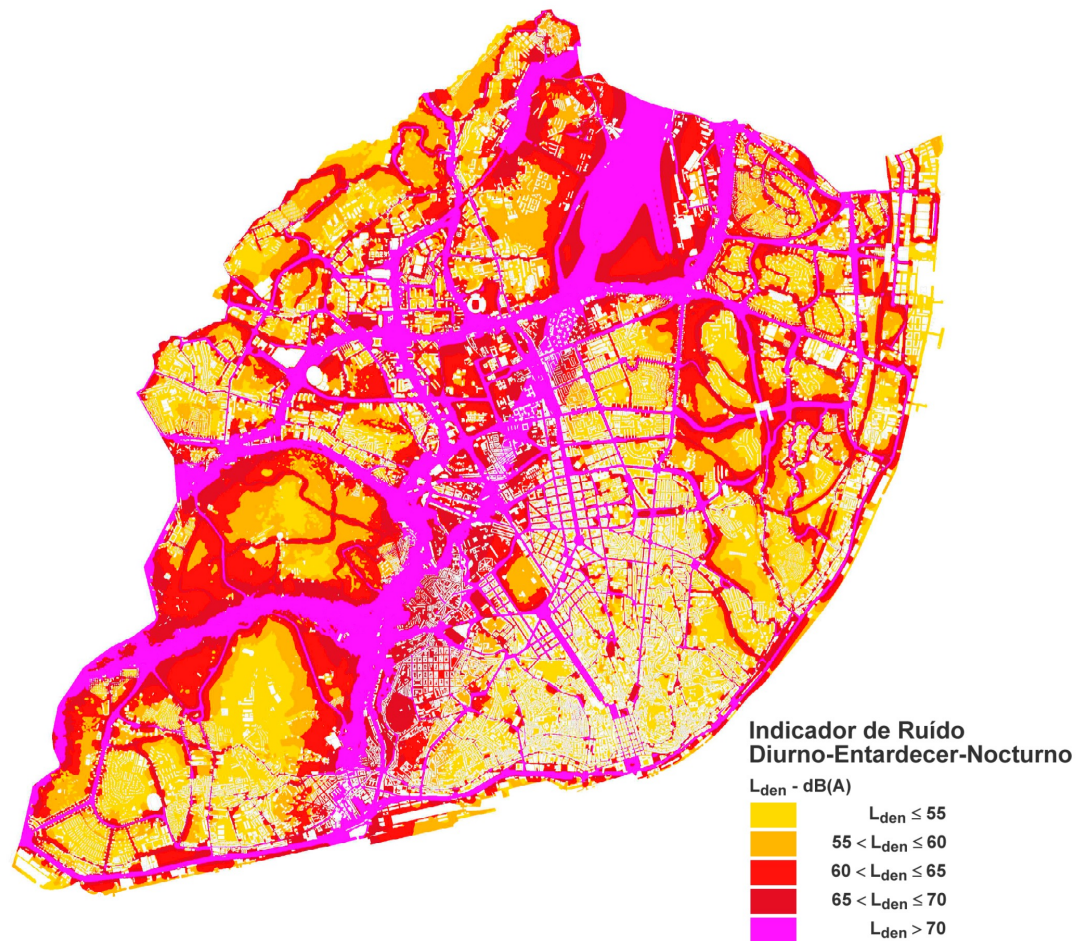




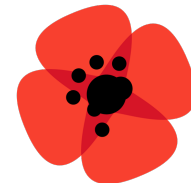
Ruído

Segundo o documento de caracterização acústica elaborado pela divisão de Ambiente e Energia DAEAC/DMAEVCE da própria Câmara Municipal de Lisboa:

Os níveis de ruído durante os eventos da *Rua é Sua* na Avenida da Liberdade foram reduzidos significativamente durante a manhã (-12 dB), e à tarde (-4dB), mesmo com música ao vivo e *DJ Sets* e milhares de pessoas presentes, a Avenida foi menos barulhenta do que com tráfego automóvel.



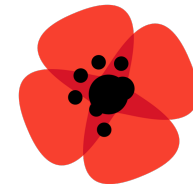
Fonte: Câmara Municipal de Lisboa | Direção Municipal de Ambiente Urbano
Mapa de Ruído da Cidade de Lisboa – Resumo Não Técnico



Velocidade e Consumo

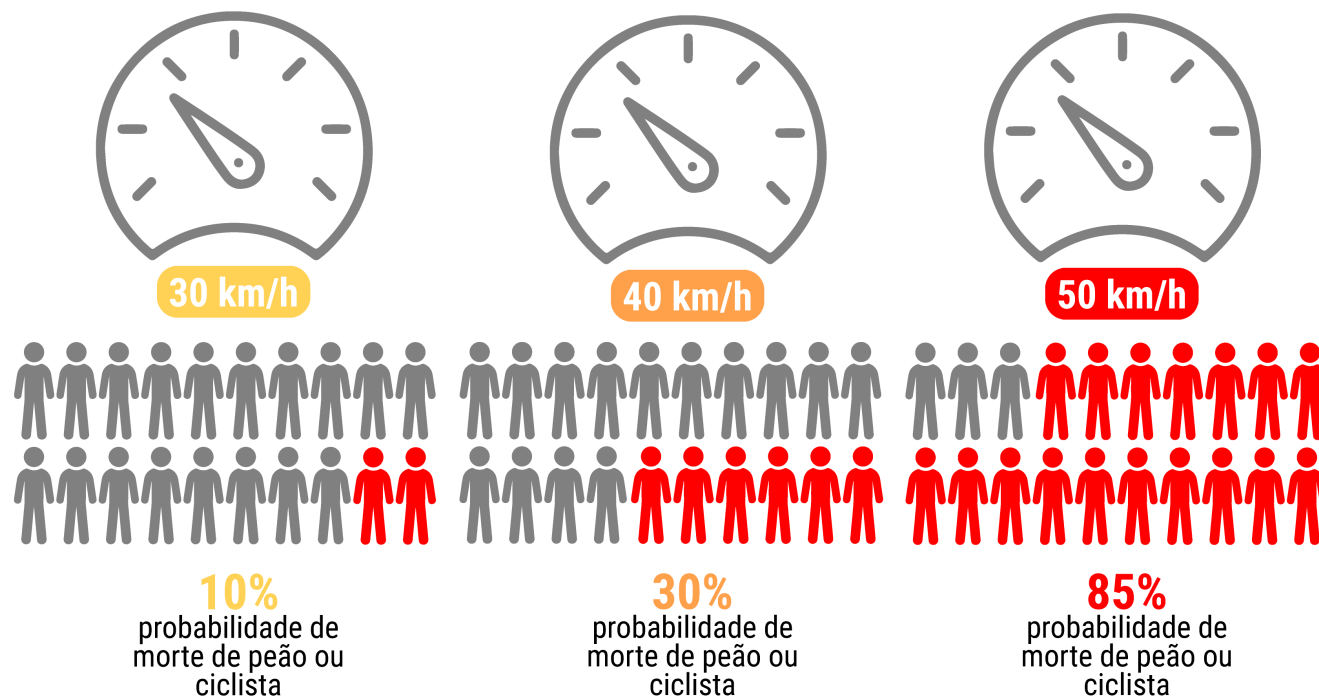
No comunicado “EU Save Energy” do European Transport Safety Council podem ler-se as seguintes afirmações a respeito das recomendações de velocidade:

Bruxelas e Paris reduziram recentemente limite da velocidade em zonas urbanas para 30 km/h. A análise da região de Bruxelas demonstrou que as emissões de poluentes, ruído e o número de acidentes reduziram desde que a medida foi implementada, sem que tenham sido observados alterações significativas nos tempos de deslocação. Um estudo conduzido no Reino Unido, demonstra que a redução a velocidade máxima achata a curva da aceleração extra necessária nos momentos de travagem/arranque, permite diminuir as emissões de CO2 e, por conseguinte, o consumo em cerca de 25% para veículos ligeiros típicos.



Segurança

- Um estudo sobre atropelamentos da Prevenção Rodoviária Portuguesa (PRP) mostra que Portugal regista uma taxa de mortalidade de peões acima da média europeia – 14 peões mortos por cada milhão de habitantes em Portugal, contra 11 na União Europeia.
- Entre 2007 e 2017, a sinistralidade rodoviária em Lisboa matou pelo menos 142 pessoas, e feriu com gravidade mais de 1112.



Plano de Ação Climática 2030

- Redução de Velocidade (Pág. 114)

"Pretende-se ainda alargar as zonas da cidade onde se limita a velocidade de circulação rodoviária a 30 km/h e tornar acessível a todos 72 zonas pedonais ou de coexistência."

- A Rua é Sua (Pag. 105)

Capítulo 5 - UMA CIDADE TÃO FORTE QUANTO A FORÇA DO SEU CONJUNTO - Urbanismo Tático

"O uso de ações de urbanismo tático foi já apropriado pela CML como instrumento de mobilização e ação climática, nomeadamente com as ações "A Rua é Sua" e "Lisboa Ciclável".

Estes instrumentos serão essenciais na estratégia de mobilização alargada dos cidadãos e comunidades locais, sendo também um mecanismo de conciliação de opinião pública"

PAC LISBOA 2030

Objetivos e metas setoriais até 2030

Para além da meta de redução de GEE e das metas mais específicas da adaptação, a cidade definiu um conjunto de metas complementares, afetas às diferentes áreas de atuação e programas do município. No seu conjunto, contribuem entre si para uma agenda política comum no domínio da sustentabilidade da cidade, com partilha de benefícios e sinergias de ação.



Figura 11 – Objetivos e metas setoriais para 2030 ⁷



Capital Verde Europeia

- Candidatura e compromisso

Compromisso

Mobilidade mais sustentável

Sete em cada dez viagens em transporte público e modos ativos

Redução das viagens em automóvel de 57% para 33%

Promoção de modos partilhados e da mobilidade como serviço

Rede ciclável e bicicletas partilhadas por toda a cidade



3C. Future Plans

Lisbon has a clear **vision** of the urban development model to pursue. This vision is cohesively embedded into the improvement of public space and in the definition of a **new multimodal integrated mobility system**. The main objective is to have a people friendly city that guarantees that anyone, anywhere in the city, can access at least two different sustainable, efficient, comfortable, safe and inclusive modes (alternative to private cars) within less than 500m.

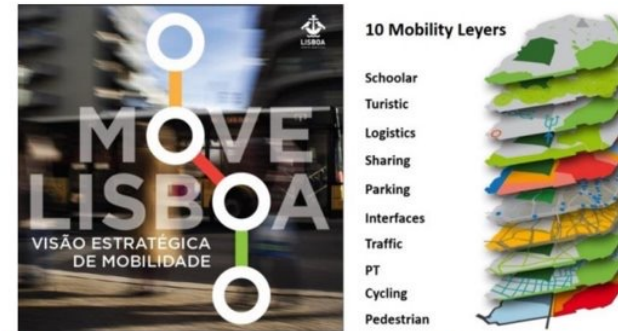


Figure 11 – Lisbon Mobility Strategic Vision organized in 10 mobility networks and services

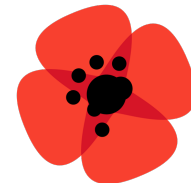
Lisbon Mobility Strategic Vision (MOVE Lisboa) set guidelines for the design of a coherent mobility and accessibility system, aligned with the Density/Diversity/Design approach.

Five objectives: freedom (of mobility choice), inclusion, sustainability, attractiveness and prosperity.

Methodology:

- Higher density in the city by **recovering population** lost in the last decades to get critical mass for urban public transport and reduce private car commuting needs;
- Promote **multifunctional diversity**;
- **Restrict car circulation** by design, to protect neighbourhoods and the city centre;
- **Reduce car speed** citywide;
- **Rationalize car parking**;
- Radically **improve public transport** system;
- Create **better walking and cycling** infrastructure;
- Deploy **sharing** services;
- **Optimize intermodality** and expand multimodal system;

Fonte:
https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/wp-content/uploads/2018/07/Indicator_3_Lisbon_EN.pdf



MOVE Lisboa

Visão estratégica para a Mobilidade 2030

Inclui "uma estratégia para implementação de Zonas 30, superblocs e de Zonas de Coexistência, que incentive o comércio local, a vivência da rua e o sentido de comunidade no interior dos bairros"



REPARTIÇÃO MODAL 2017

VEÍCULO AUTOMÓVEL PRÓPRIO ▶ 46%

TRANSPORTES PÚBLICOS
COLETIVOS ▶ 22%

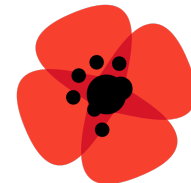
OUTROS ▶ 32%

META 2030

VEÍCULO AUTOMÓVEL PRÓPRIO ▶ 34%

MODOS ALTERNATIVOS ▶ 66%

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



the fixer

Business is Booming on Covid's Car-Free Streets

And now a lot of cities are making their “open streets” permanent.

By: **RTBC Staff**

services our team the index **COPENHAGENIZE EU** Design Co. the master class news contact

MARCH 14, 2019

The economic benefits of car-free streets

Here at Copenhagenize Design Co., we talk a lot about how bicycles save money: the latest estimates from the City of Copenhagen show that society earns €0.64 (\$0.74 USD) for every kilometre cycled, versus a loss of €0.71 (\$0.81 USD) for every kilometre driven.

But, despite these numbers, a common **myth** among the media, businesses, and policy makers is that taking away car space in order to make room for pedestrians or bikes will damage local business. Yet again, the most recent numbers from Madrid disprove this notion.

Over the 2018 Christmas period, Madrid closed its city centre to cars. Now, **data** from the project, analysed by the Banco Bilbao Vizcaya Argentaria (BBVA) and Madrid's city council, show that retail takings *increased* by 9.5% on Madrid's main shopping street during the pilot. Madrid is the latest city to take steps towards making its city centre car-free, following the likes of Oslo and Paris, to name **a few**.

Although there is no bicycle-specific data in this instance, the results are not surprising. We know that in countless other examples, bicycle users spend just as much — if not more — than motor vehicle drivers, and that the installation of bicycle lanes on commercial corridors tends to be accompanied by an **increase** in **retail sales** along those corridors.



20 millones de transacciones comerciales confirman el aumento del gasto en Navidad tras la implantación de Madrid Central

Según un estudio realizado por el Ayuntamiento de Madrid con datos del BBVA y que analiza las ventas entre el 1 de diciembre de 2018 y el 7 de enero de 2019

El gasto estimado en las fiestas navideñas ha sido de 5.884 millones en toda la ciudad, de los que el 15,9% corresponde a Madrid Central

En Madrid Central el gasto aumentó en 8,6% y un 9,5% en la Gran Vía, frente al 3,3% del resto de la ciudad

22/01/2019

Bloomberg

Europe Edition ▾

Sign In

Subscribe



• Live Now

Markets

Technology

Politics

Wealth

Pursuits

Opinion

Businessweek

Equality

Green

CityLab

Crypto

More ▾

CityLab
Transportation

Where Covid's Car-Free Streets Boosted Business

Yelp data shows greater consumer interest at restaurants on pedestrian-friendly “slow streets” that limited vehicle traffic during the pandemic.

www.barcelona.cat



Search on barcelona.cat...



English ▾



Mobility and transport

ABOUT US ▾

MEANS OF TRANSPORT ▾

SERVICES ▾

PUBLIC ASSISTANCE AND PROCEDURES ▾

NEWS AND DOCUMENTS ▾

SAFE MOBILITY

GETTING THERE 

Home / News and documents / News / Car-free streets for more local commerce in Gràcia

Car-free streets for more local commerce in Gràcia

02/01/2021 - 11:01

In a move to support local shops and restaurants, various streets in Gràcia are to be closed to traffic during the days in the run-up to Twelfth Night. Restricting traffic during shop opening times provides a boost for local commerce, helping to reactivate the neighbourhood. La Vila de Gràcia is the neighbourhood with the second largest concentration of commerce in the city.

Travessera de Gràcia will be closed to traffic between C/ Gran de Gràcia and C/ Milà i Fontanals from 9 am to 8 pm on 3, 4 and 5 January.

The following streets will be closed to wheeled transport from 10 am to 8 pm on 4 and 5 January.

- C/ **Verdi**, between C/ Biada and Pl. Revolució
- C/ **Torrent de l'Olla**, between C/ Betlem and C/ Llibertat
- C/ **Bailèn**, between Trav. Gràcia and C/ Indústria

The traffic restrictions in different streets come as part of the **Shock Plan to Support Local Commerce** in the neighbourhoods in the district, providing a helping hand for the network of local shops and restaurants within the context of the social and economic crisis caused by the Covid-19 health crisis.

