



LISBOA POR UMA CIDADE VIVA E ACESSÍVEL

Recomendações que identificam as medidas prioritárias a implementar na cidade de Lisboa, de forma a que possamos, progressivamente, ter uma cidade mais humana, segura, descarbonizada, sustentável e mais preparada para fazer face aos desafios presentes e futuros.

Recomendações da MUBi – Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta com o apoio de



Das palavras à acção

Entende-se por **acessibilidade** o fácil acesso de todas as pessoas — independentemente da sua idade, género, condição física ou social — a outras pessoas, bens e serviços.

A acessibilidade é uma condição fundamental para uma cidade justa, saudável, sustentável, estimulante e com sentido de comunidade, que coloca as **pessoas e o seu bem-estar no centro da decisão**.

A acessibilidade assenta num sistema de transportes integrado, que garante uma melhor e mais justa economia pública e privada e uma utilização mais eficiente dos diferentes recursos, promove um **ambiente urbano saudável** e considera os limites do ecossistema terrestre que habitamos.

A **bicicleta é uma ferramenta essencial** para a construção da cidade que acima se descreve. Ciente disso, a Organização Mundial da Saúde incluiu a priorização da bicicleta, a par com o modo pedonal e os transportes públicos, numa das suas **10 recomendações à COP26**.

A Sociedade Civil espera que os eleitos **liderem pelo exemplo e pelas acções**, privilegiando sempre que possível as deslocações quotidianas a pé, de transportes públicos e de bicicleta.

É vital **educar nas escolas** para os fundamentos da mobilidade sustentável tal como se fez em relação à reciclagem. **Mas também comunicar a toda a população os desafios e objectivos consensualizados**, tendo por base uma estratégia de comunicação sólida e ambiciosa, que motive cada cidadão a ser parte da solução.

Apela-se ainda que o **inaugurar de cada projecto** seja a oportunidade para **ouvir e co-construir a solução de forma incremental e participada ao longo do processo**. Para tal é necessário começar, desde logo, por explicar o seu contexto, sequência e necessidade de forma a esclarecer as pessoas sobre o enquadramento do projecto e a estratégia no seu conjunto.

Baseado no manifesto da MUBi **Cidades Vivas**, criamos este documento que pretende resumir as medidas prioritárias e urgentes que defendemos para a cidade de Lisboa. Perante a urgência climática, a crise de saúde pública, com graves riscos de morbilidade para populações expostas à poluição atmosférica, e a urgência de reduzir a nossa dependência de combustíveis fósseis, atravessamos um momento histórico, em que serão necessárias alterações substanciais na forma como usamos e nos deslocamos na cidade de Lisboa.

Destacamos que **Cidades Vivas e Acessíveis** a todas as pessoas implicam espaços públicos seguros e uma justa distribuição do espaço urbano. Para que tal aconteça é essencial¹:

- i) a redução do tráfego automóvel;
- ii) a redução da sua velocidade;
- iii) segurança nas intersecções;
- iv) redistribuição do espaço dedicado a cada modo de transporte de forma a que este seja mais seguro para todos.

Assim recomenda-se:

¹ <https://mubi.pt/2014/12/23/principios-de-acao-para-a-reducao-do-perigo-rodoviario-dos-utilizadores-de-bicicleta/>

1

PLANEAR O FUTURO



- ▶ Reabrir a **Visão Estratégica para a Mobilidade**, aprovada em Assembleia Municipal² (MOVE Lisboa), a uma "Mesa de Mobilidade" — espaço de concertação, debate e consenso que permita chegar a acordos colectivos para a visão e objectivos de mobilidade da cidade. Esta “Mesa” ampla e plural (deverão estar representadas organizações da sociedade civil, operadores de transporte e administração pública), deverá consensualizar e desenvolver um “Pacto de Mobilidade” sobre a Lisboa que se imagina e deseja. Esta visão deverá ser finalmente comunicada e partilhada com todas as pessoas.

² https://www.am-lisboa.pt/301000/1/012888_000561/index.htm

- ▶ Desenvolver um **Plano de Mobilidade Urbana Sustentável** (PMUS) seguindo os princípios de priorização dos modos activos e colectivos de deslocação para a redução da dependência do automóvel³. Lisboa é a única capital europeia sem um PMUS. A existência de um PMUS participado e aprovado é necessidade absoluta para que Lisboa aplique de forma racional e com metas transparentes, os fundos europeus, incluindo no âmbito da Missão da UE — 100 cidades com impacto neutro no clima até 2030⁴.
- ▶ Criar uma **Comissão Municipal de Mobilidade e Transportes** que seja uma plataforma de participação com a presença de organizações da sociedade civil e órgãos autárquicos. Deverá ser formal, regular (trimestral) e transparente. Esta Comissão deverá ser local de troca de informação, participação e auscultação.
- ▶ Criar um **Grupo de Acompanhamento de Projectos**, de forma a assegurar a segurança dos modos activos. Para o efeito deverá ser elaborado um protocolo sucinto que estabeleça o intuito, a composição e a periodicidade com que este grupo reunirá. Deverá ser um grupo de debate e discussão desde o início do processo na fase de criação e que fará todo o acompanhamento até à fase de implementação. Este grupo deverá debater aspectos estruturantes como a definição da rede ciclável da cidade, mas também aspectos concretos de implementação, como sejam a criação de uma ciclovia, a expansão da rede de parqueamentos para velocípedes ou da rede Gira.

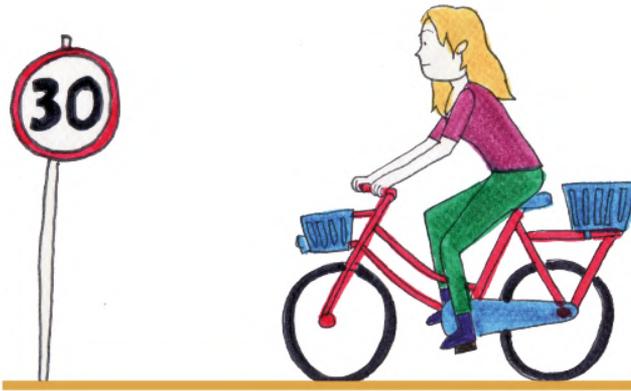


³ <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-concept>

⁴ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_22_2591

2

PROTEGER O DIA-A-DIA



- ▶ Desenvolver e implementar o **Plano Municipal de Segurança Rodoviária (PMSR)**, conforme assumido na Visão Zero e aprovado por unanimidade em Reunião Extraordinária de Câmara a 21 de Dezembro de 2018. Tal implica reactivar o Conselho Consultivo do qual a MUBi faz parte e onde sempre demonstrou vontade de colaborar com a equipa do PMSR.
- ▶ **Desenvolver um programa de reequilíbrio na distribuição do espaço viário**, para construção de passeios mais largos e de vias dedicadas à circulação de bicicletas (estima-se que 70 a 80% do espaço urbano esteja alocado ao automóvel).

- ▶ **Reduzir o volume de tráfego** de forma generalizada na cidade, com uma política de estacionamento coerente que:
 - i) garanta a cobertura de toda a cidade por zonas tarifadas pela EMEL;
 - ii) agrave o valor do estacionamento para visitantes e o valor dos dísticos para residentes (que devem passar a pagar o real custo do espaço que ocupam);
 - iii) preveja acordos com os grandes parques de estacionamento existentes à entrada de Lisboa (ex: Alvaláxia, Colombo, Estádio da Luz, Pingo Doce da Bela Vista) para que sejam utilizados como parques dissuasores.

- ▶ **Reduzir a velocidade do tráfego**, implementando a velocidade máxima de 30km/h em toda a cidade (exceptuando-se apenas as vias definidas no PDM de Lisboa como Rede Rodoviária Nacional de 2.º nível e superiores)⁵.

- ▶ **Restringir o acesso automóvel ao centro histórico**, implementando uma Zona de Acesso Automóvel Reduzido e aumentando as ruas pedonais. Programar a disseminação de zonas semelhantes pelos restantes bairros da cidade, identificando ruas susceptíveis de serem pedonalizadas, a fim de que todos os bairros possam ter, pelo menos, uma rua pedonal.

- ▶ **Proteger os bairros do tráfego de atravessamento**, criando mais Zonas de Acesso Automóvel Condicionado (ZAAC) em áreas especialmente sensíveis; generalizando a criação de Zonas de Acalmia; desencorajando *bypasses* e criando condições para que as viragens à esquerda se realizem directamente e sem recurso a “voltas à espanhola” (viragens à esquerda indirectas, muitas vezes contornando um quarteirão).

⁵ <https://sites.google.com/view/estradaviva/actividades/carta-aberta-cidades-seguras-para-todas-as-pessoas>

- ▶ Criar condições de **segurança nos locais onde os sinistros são recorrentes**, tendo por base o mapa de sinistralidade rodoviária (que deve estar disponível online, no *site* da CML); e melhorar as condições de segurança para peões e pessoas que usam a bicicleta — em especial nas intersecções.
- ▶ Dialogar com as **apps de navegação** para garantir que as características das vias são vertidas nos sistemas e que as ruas de acesso local são identificadas como ruas 10 ou 20 km/h, evitando assim que o tráfego de atravessamento seja encaminhado para ruas locais.
- ▶ **Considerar a lógica do “road diet”**, ou seja, estreitamento da rodovia, sempre que possível, transformando faixas de rodagem com 2 + 2 em 1,5 + 1,5 (solução de 3 vias, com a via central dedicada a multiusos: viragens à esquerda, ilhas para peões, arborização...). Esta lógica deve, por exemplo, ser considerada na Av. de Roma, permitindo que as viragens à esquerda se façam a partir do centro, motivando a acalmia de tráfego sem prejuízo da sua fluidez e captando espaço rodoviário para os modos activos ou transporte público.
- ▶ Priorizar o conforto e a segurança de peões e bicicletas **em torno de interfaces de transporte**.
- ▶ Promover **medidas de urbanismo táctico** (rápidas e baratas) para reduzir velocidades, tais como: redução dos raios de viragem; criação de passeios contínuos; implementação de plataformas sobrelevadas e de ilhas para atravessamento de peões; redução pontual da largura das vias; colocação de almofadas de Berlim⁶; criação de chicanas usando estacionamento alternado, entre outras.

⁶ www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146521009248

- ▶ **Fechar ao trânsito motorizado**, nos horários de entradas e saídas, as ruas em torno das escolas, à semelhança do que é boa prática noutras cidades (por exemplo Barcelona⁷), assim como no exemplo recente em Lisboa no Jardim-Escola João de Deus dos Olivais⁸.
- ▶ **Iniciar um programa de monitorização da poluição à porta das escolas**, divulgando regularmente pela comunidade escolar os resultados obtidos e encorajando trabalhos escolares sobre os níveis de emissão e exposição de diferentes modos de transporte⁹.



⁷ https://elpais.com/ccaa/2020/01/13/catalunya/1578913641_203381.html

⁸ <https://lisboaparapessoas.pt/2022/03/28/jardim-escola-joao-de-deus-olivais-rua/>

⁹ <https://www.bbc.com/news/av/uk-england-south-yorkshire-49960950>

3

DESENHAR PARA TODOS



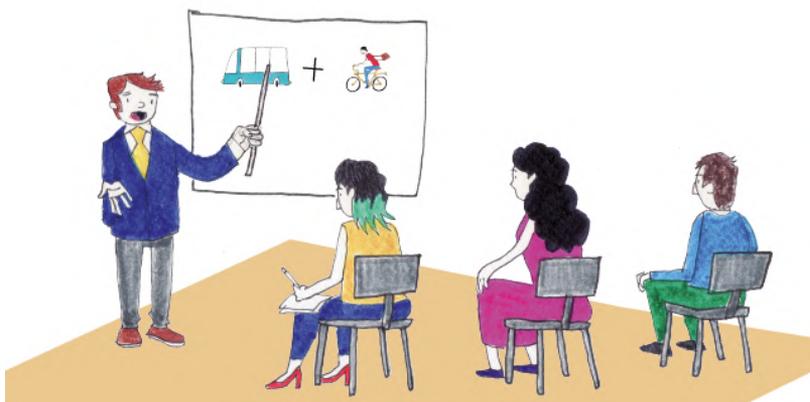
- ▶ Recuperar as ruas como espaço público de usufruto para crianças e pessoas adultas, definindo uma estratégia que combine a criação de **zonas de acalmia de tráfego e super-quarteirões**¹⁰ nos bairros residenciais.
- ▶ Prever e adoptar a **perspectiva de género** na elaboração de políticas, medidas, projectos relativos a espaço público, mobilidade e urbanismo, incluindo dados relativos à utilização dos diferentes modos de transporte, discriminados por género.

¹⁰ <https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/es/>

- ▶ Definir e implementar uma **rede pedonal hierarquizada**, dando condições de segurança e conforto aos utilizadores mais vulneráveis (nomeadamente crianças, idosos, acompanhantes de crianças de colo e pessoas com mobilidade reduzida) e incentivando que mais e maiores percursos se façam a pé.
- ▶ **Encarar os modos a pé e em bicicleta como um complemento determinante do transporte público**, garantindo ligações seguras e apelativas às interfaces de transportes públicos (comboio, metro, autocarro, barco) (ex: a Rua do Sol ao Rato constitui uma ligação essencial entre Campo de Ourique e o Largo do Rato, onde passam inúmeros transportes públicos, apresentando passeios de 40 cm).
- ▶ **Criar um programa de abertura regular (semanal/mensal) de ruas às pessoas, interditando o trânsito motorizado**, que incida sobre os bairros residenciais. O encerramento temporário de determinadas ruas ao tráfego deverá servir para testar soluções de carácter permanente.
- ▶ Rever o **Plano de Acessibilidade Pedonal**, de modo a repriorizar acções e acelerar a sua implementação no sentido de melhorar e promover as deslocações a pé.
- ▶ **Fiscalizar** de forma rigorosa, eficaz e inexorável o **estacionamento automóvel ilegal** em segunda fila, nos passeios, nas passadeiras ou a menos de 5 metros destas e nas vias para bicicletas.
- ▶ **Reservar um número mínimo de lugares para carga/descarga, em cada quarteirão** que revele essa necessidade. Em média o valor económico das viagens para cargas/descargas é muito superior ao de outras viagens realizadas por outro tipo de veículo. A falta de lugares para este fim propicia o estacionamento em segunda fila, motivando conflitos desnecessários, criando situações de insegurança para quem anda de bicicleta e prejudicando a fluidez do transporte público.

4

ACTIVAR A MOBILIDADE



- ▶ **Prosseguir com a implementação de uma rede segura para bicicletas**, de forma a colmatar as ligações em falta e a assegurar uma efectiva rede, segura para todos, apelativa e viável para muitos mais. Recorrer, quando necessário, ao conhecimento de especialistas reconhecidos e de instituições internacionais de promoção dos modos activos.

- ▶ **Incentivar o acesso à escola em modos sustentáveis**, privilegiando as deslocações a pé e de bicicleta — reduzindo velocidades, dando especial atenção à segurança nas passadeiras; criando estacionamentos seguros e práticos; promovendo pedibus e comboios de bicicletas e ensinando as crianças a usar a bicicleta na cidade. Deverá ainda ser permitida a utilização do sistema de bicicletas partilhadas GIRA já a partir dos 16 anos e, numa segunda fase, a partir dos 14 anos (com condições próprias para utilizadores abaixo dos 18 anos).
- ▶ **Criar um sistema de aluguer de bicicletas personalizadas** de acordo com as necessidades de diferentes utilizadores, com a duração mínima de 6 meses e máxima de 9 meses, à semelhança do sistema VELIGO¹¹ da Île-de-France/Paris, para que as pessoas e as suas famílias possam experimentar deslocar-se de bicicleta no dia-a-dia.
- ▶ **Implementar estacionamentos para bicicletas seguros e de longa duração** em zonas residenciais com edificado mais antigo (recorrendo aos parques de estacionamento público quando possível) e junto às interfaces de transporte público (estações ferroviárias, fluviais, terminais rodoviários).
- ▶ **Instituir a circulação ciclável bidireccional nas ruas de sentido único rodoviário** (na maior parte das circunstâncias bastará simples sinalização vertical/horizontal), replicando a regra implementada em grande parte das cidades europeias (estudos indicam que a generalização desta regra melhora a segurança rodoviária¹²). Permitir o duplo sentido ciclável elimina obstáculos à utilização da bicicleta e torna este meio de transporte ainda mais seguro, prático e eficiente no dia-a-dia.

¹¹ <https://www.veligo-location.fr/>

¹² <https://cyclehighways.eu/design-and-build/infrastructure/contraflow-cycling.html>

- ▶ **Facilitar o transporte de bicicletas nos transportes públicos**, nomeadamente da Carris, CP, Fertagus e Transtejo, trabalhando no sentido de aumentar o número de bicicletas permitidas nos cacilheiros, por exemplo, que está aquém do que é necessário actualmente.
- ▶ **Oferecer 3 anos de passe familiar gratuito + Gira** aos residentes que façam prova do abatimento de um automóvel¹³.
- ▶ **Voltar a financiar a compra de bicicletas** (eléctricas, convencionais, de carga e adaptadas) e, numa lógica de sustentabilidade, criar apoios para arranjo e manutenção de bicicletas usadas, em oficinas de pequena dimensão.
- ▶ **Apoiar iniciativas comunitárias de apoio e promoção da utilização da bicicleta**, tais como ciclofincinas de bairro ou escolares, permitindo o contacto directo com as comunidades e desenvolvendo localmente hábitos de mobilidade em bicicleta.



¹³ <https://www.europapress.es/catalunya/noticia-amb-entrega-mas-12000-titulos-verda-metropolitana-2017-20210803124158.html>



MUBi

**Associação pela
Mobilidade Urbana
em Bicicleta**

mubi.pt | geral@mubi.pt

ABRIL 2022