











Plano de Acessibilidade Pedonal

Câmara Municipal de Lisboa













Ficha Técnica

Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa

Relatório de Execução 2015 - 2017

A Equipa do Plano tem por missão coordenar, dinamizar, apoiar e monitorizar os esforços municipais de promoção da Acessibilidade (Deliberação n.º 918/CM/2013). Fornece apoio técnico nos domínios da acessibilidade e segurança dos peões a serviços e empresas municipais, juntas de freguesia e à comunidade em geral, através de consultoria, ferramentas de trabalho, investigação e formação.

Presidente da CML

Fernando Medina

Vereador dos Direitos Sociais

João Carlos Afonso

Equipa do Plano

Pedro Homem de Gouveia (Coordenador), Pedro Alves Nave (Coordenador Adjunto), Carla Clérigo, Carlos Pita Rua, Fernanda Jacinto, Filipe Tavares, Manuela Saúde, Maria João Frias, Maria Venâncio, Pedro Morais, Rita Jacinto, Tiago Aleixo, Luís Leal (Arquitecto Estagiário), Bárbara Portalegre (Economista Estagiária).

Colaboração no Documento

Coordenadores das ações

Imagens

Todos os desenhos técnicos, esquemas, ilustrações e fotos são da autoria da Equipa do Plano de Acessibilidade Pedonal, salvo indicação em contrário.

Junho de 2017

equipa.acessibilidade@cm-lisboa.pt

Telefone: 213 501 340 / 213 501 396 Rua Alexandre Herculano, n.º 46 1269-054 Lisboa

www.andalisboa.pt

www.facebook.com/acessibilidadepedonal

Índice

PARTE I – ENQUADRAMENTO

1.	Introdução	9
2.	Âmbito e Objetivos do Relatório	10
3.	Acção!	11
4.	Cumprimento do DL 163/2006	
PAF	RTE III – AÇÕES	
5.	Estado das Ações	18
6.	Desafios para o Futuro	21
AN	EXOS	
ОВ	RAS UCT	
ОВІ	RAS DMPO	

PARTE I **ENQUADRAMENTO**

1. Introdução

O Plano de Acessibilidade Pedonal define a estratégia da Câmara Municipal para promover a Acessibilidade em Lisboa, até ao final de 2017.

A sua execução permite à CML cumprir as suas obrigações legais em matéria de Acessibilidade e de Não Discriminação das Pessoas com Deficiência.

As deliberações da Câmara Municipal¹ e da Assembleia Municipal² vinculam os serviços municipais à implementação da *Proposta Global do Plano*. São parte integrante dessas deliberações os mecanismos para a sua execução e avaliação, nomeadamente a nível *político*.

Nos termos destes mecanismos, a execução das ações do Plano deve ser *reportada e avaliada* num *Relatório de Execução*.

Compete à Equipa do Plano³ preparar este instrumento, em articulação com os restantes serviços municipais que assumiram a coordenação de ações do Plano.

Uma vez aprovados, estes instrumentos devem ser enviados à *Assembleia Municipal* de Lisboa, e ficar disponíveis no sítio de Internet da CML, para *consulta pública*.

¹ Deliberação n.º 917/CM/2013

² Deliberação n.º 41/AML/2014

³ Deliberação n.º 918/CM/2013

2. Âmbito e Objetivos do Relatório

O presente *Relatório de Execução do Plano 2015 – 2017* tem por objectivo reportar a execução das ações do Plano entre Março de de 2015 e Maio de 2017 (inclusive);

Os *limites temporais* deste Relatório foram ajustados por motivos operacionais. A execução do Plano deve ser reportada e avaliada num Relatório Anual de Execução.

A elaboração deste Relatório compete à Equipa do Plano de Acessibilidade Pedonal (EPAP), que deve, para o efeito, recolher a informação necessária junto dos Serviços Municipais que assumem a coordenação de cada acção.

A promoção da Acessibilidade em Lisboa recebeu, entre meados de 2015 e a presente data, um *impulso inédito*, com o envolvimento de muitos serviços municipais e juntas de freguesia, e com o investimento de importantes verbas em obras de qualificação da rede pedonal.

Este impulso abriu uma *janela de oportunidade única* para a prossecução dos objectivos do Plano. Face à dinâmica dos trabalhos de implementação do Plano e às prioridades que houve que definir para gestão dos recursos especializados da EPAP, necessariamente escassos, optou-se por concentrar num só Relatório o trabalho realizado neste período.

3. Acção!

O Plano de Acessibilidade Pedonal define 100 (cem) ações estratégicas.

No seu conjunto, estas ações não esgotam as necessidades de intervenção. Compete-lhes, sobretudo, *impulsionar* a implementação do Plano.

Por isso, as ações do Plano foram *selecionadas* em função da sua (1) viabilidade, (2) prioridade e (3) impacto (ações impossíveis, irrelevantes e sem efeito multiplicador nada impulsionariam).

O Plano está *orientado para a ação*, e a execução das ações do Plano é a principal forma de aferir e programar a execução do conjunto do Plano.

Assim, o presente Relatório está estruturado em torno da *execução* das ações do Plano, não incluindo referência às ações do Plano que não foram trabalhadas neste período. Não foram incluídas neste Relatório, por ex., as acções finalizadas antes de Março de 2015.

Todas as ações do Plano foram desenhadas de acordo com uma *tipologia*, definida para facilitar a sua atribuição e o seu futuro "encaixe" em oportunidades de financiamento externo.

Esta tipologia compreende os seguintes *tipos de ação*:

- Programa de Obras de Adaptação;
- Projecto Piloto de Obras de Adaptação;
- Regulamentação Municipal;
- Procedimentos;
- Ferramenta de Trabalho;
- Investigação;
- Formação;
- Informação e Sensibilização Públicas;
- Articulação com Entidades Externas;
- Outros.

Os mecanismos de implementação e avaliação do Plano assumem a *execução pelos serviços* como um princípio fundamental. Para cada uma das 100 ações do Plano é definido um (e um só) serviço coordenador.

PARTE II ANÁLISE GLOBAL

4. Cumprimento do DL 163/2006

O Decreto-Lei n.º 163/2006 define as normas técnicas de acessibilidade e as regras para a sua aplicação ao meio edificado, domínio que inclui, no que ao Município diz respeito, a Via Pública e os Equipamentos Municipais.

O DL 163/2006 determinou um prazo para a realização de obras de adaptação de passeios, passagens de peões, paragens de autocarro e vários equipamentos municipais que já existiam à data da sua entrada em vigor.

Nos termos daquele diploma, o Município é responsável pela promoção das obras de adaptação necessárias à eliminação das desconformidades com as normas técnicas de acessibilidade.

Como se sabe, essas desconformidades (vulgo, barreiras à Acessibilidade) foram criadas ao longo de décadas, e a sua eliminação é um *desafio amplo, complexo e muito exigente*.

Deve notar-se, por exemplo, que Lisboa tem mais de 9.400 passagens de peões e 2.000 paragens de autocarro, e dezenas de equipamentos municipais, tendo que, nos termos do DL 1632/2006, adaptar todas estas edificações.

Este desafio tem forçosamente de ser enfrentado de forma *progressiva, sistemática e sustentada*. Para esse efeito, o Município definiu uma estratégia que tira o máximo partido das suas oportunidades e dos seus recursos.

Essa estratégia é definida pelo Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa, aprovado por unanimidade pela CML (Deliberação n.º 917/CM/2013) e AML (Deliberação n.º 41/AML/2014).

Uma *constatação importante*, que guiou o desenvolvimento do Plano, e em que esta estratégia assenta, é que grande parte das barreiras foram e estavam a ser criadas pela própria CML, mais especificamente pelos métodos, critérios, práticas e ferramentas usadas pelos serviços municipais nas várias escalas de gestão da cidade — do planeamento à implantação de sinais de trânsito nos passeios, do dimensionamento das faixas de rodagem ao revestimento dos passeios.

Por isso, o Plano efectuou um *diagnóstico da organização* CML, que identificou as mudanças necessárias para tornar o trabalho dos serviços mais eficaz, eficiente e rigoroso (por ex., formação, ferramentas de trabalho, etc.), e para aproveitar as oportunidades geradas pelo próprio trabalho corrente dos serviços para ir eliminando desconformidades.

Pra além disso, no que às edificações diz respeito, foi efectuado um *diagnóstico detalhado por amostragem*, ou seja, efectuou-se uma análise exaustiva em cerca de 10% da rede pedonal, e em 56 equipamentos municipais.

No seu conjunto, este *diagnóstico estratégico* forneceu a base para a definição da estratégia municipal, que está agora a ser implementada por vários serviços e empresas municipais.

Não se considerou prioritário, à data de elaboração do Plano, realizar um diagnóstico exaustivo da situação de partida das edificações, porquanto se sabia que (1) as desconformidades eram a regra, e não a excepção; (2) a CML não dispunha de meios (nem financeiros, nem operacionais) para corrigir no curto prazo todas as desconfirmidades que vissem a ser detectadas; (3) manter actualizado o levantamento iria consumir um enorme volume de recursos, e não o manter actualizado iria desperdiçar os recursos já investidos; (4) um levantamento de nível básico forneceria dados estatísticos que, em rigor, não eram indispensáveis para a acção, e um diagnóstico detalhado (com base no qual se poderiam de facto basear estimativas de custo e projectos) consumiria recursos não disponíveis; e (5) a intervenção de eliminação de barreiras era urgente, e os recursos disponíveis, que eram (e são) limitados só podiam ser investidos num propósito: ou eram investidos ou num levantamento de barreiras, ou em acções com vista à sua eliminação.

Para definir *orientações e prioridades de intervenção*, realizaram-se várias sessões de auscultação pública e reuniões com serviços e empresas municipais. Construíram-se ferramentas em Sistemas de Informação Geográfica que ajudam a identificar os locais mais urgentes (por ex., atropelamentos) e a programar as intervenções.

E para eliminar fisicamente as barreiras, (1) foram elaborados Modelos que fornecem aos técnicos (envolvidos em projecto, obra e gestão de edificações) especificações técnicas que sistematizam as normas legais e regulamentares e facilitam a sua aplicação no dia-a-dia, e (2) foram programadas e estão em execução várias obras, na Via Pública e em Equipamentos Municipais, que deram um impulso inédito ao esforço municipal de promoção da Acessibilidade.

Este impulso registado em 2015-2017, importa referir, é único a nível nacional e bastante raro a nível europeu (noutras cidades europeias, mais avançadas neste domínio, o trabalho começou há muitos anos atrás).

O prazo definido pelo DL 163/2006 para a eliminação de todas as desconformidades terminou este ano, em 8 de Fevereiro de 2017. O término deste prazo não significa o fim da exigência de adaptação. Essa exigência permanece activa.

A diferença é que, doravante, as desconformidades que ainda não foram eliminadas passam a constituir *ilicitudes*, e portanto passam a ter relevância acrescida, nomeadamente em matéria

de responsabilidade civil extracontratual, responsabilidade criminal e Discriminação das Pessoas com Deficiência (cf. Lei 46/2006).

Já existe um prazo para eliminação de barreiras nas edificações municipais desde 1997 (com o DL 123/1997), ou seja, *há vinte anos*. Nos dois anos reportados por este Relatório avançou-se mais, muito mais, do que em todos os 18 anos anteriores.

É essencial que o esforço prossiga, que o investimento seja sustentado, e que os programas de obras de adaptação montados através deste Plano sejam ampliados e aperfeiçoados. Para salvaguardar a sua responsabilidade civil e criminal o Município deve, neste âmbito, sistematizar procedimentos – tarefa que está a ser levada a cabo pela EPAP, em articulação com vários serviços municipais, e que deverá estar terminada para todos os Programas de Obras de Adaptação no segundo semestre de 2017.

A dinâmica conseguida na adaptação das edificações deve agora ganhar paralelo em dois outros deveres do Município no quadro do DL 163/2006: a fiscalização da execução de adaptações pelos Particulares (cf. artigos 3.º, 6.º, 9.º e 12.º) e o reporte oficial de avaliação e acompanhamento (artigo 22.º). Também nesse domínio está a haver desenvolvimentos, com o desenvolvimento de ferramentas de diagnóstico e fiscalização que, a breve trecho, poderão ser aplicadas pelos serviços municipais e pelas juntas de freguesia no exercício das suas competências.

5. Estado das Ações

Na Parte III deste documento indica-se o estado de execução de cada uma das acções do Plano, com base numa na **escala de 4 pontos**⁴, da seguinte forma:

S	Suspensa Foi decidido (de forma explícita e fundamentada) suspende até estarem reunidas condições para a sua execução.			
0	Por iniciar	Não foi efetuada nenhuma diligência relevante e específica com vista à execução da acção.		
1	Atribuída	Está identificado o serviço municipal que coordenará a execução da acção e (caso aplicável) os serviços que participarão.		
2	Iniciada	Estão em curso os trabalhos preparatórios (por ex., definição de metodologia, calendarização, orçamentação, etc.).		
3	Em curso	Trabalhos preparatórios concluídos. A acção entrou na fase de produção. É possível apresentar resultados preliminares ou parciais.		
4	Finalizada	A acção foi concluída, não se esperando mais diligências no seu âmbito (salvo relatórios finais, divulgação de resultados, etc.).		

A execução de um Plano estratégico é, por definição, um processo dinâmico, em que se deve saber (1) aproveitar as oportunidades novas (muitas vezes inesperadas) que surgem para prosseguir os objectivos, e (2) assumir a suspensão (e até abandono) de acções que, não tendo condições para avançar, consomem recursos indispensáveis para aproveitar oportunidades.

Em coerência com este princípio, nos termos dos mecanismos de gestão e execução do Plano, compete à Equipa do Plano decidir sobre a *gestão dinâmica do* portfolio *de acções do Plano*, incluindo, nomeadamente, (1) inserir novas acções nesse *portfolio*, sempre que contribuam concretamente para a prossecução dos objectivos do Plano, e haja condições objectivas para

_

⁴ Para definição do estado de uma ação, observam-se as seguintes regras: (I) a cada ação só poderá corresponder um valor, e necessariamente o mais exigente; (II) os valores (0) e (1) serão atribuídos pela Equipa do Plano; (III) o valor (A) será indicado pela Equipa do Plano quando houver uma deliberação formal; (IV) uma vez definido o serviço coordenador de uma ação, será a esse serviço que caberá a responsabilidade de indicar à Equipa do Plano o estado de execução (2), (3) ou (4), e de responder pela veracidade dessa indicação.

as executar, bem como (2) suspender acções que por algum motivo não reúnam essas condições.

Esta gestão dinâmica deve respeitar semprea dimensão máxima estebelecida para o *portfolio* de acções do Plano, que não deve integrar mais de 100 (cem) acções em simultâneo.

Neste quadro, e para tirar partido de oportunidades que contribuem para a prossecução dos objectivos do Plano, foram inseridas no *portfolio* as acções VP 65, VP 66, VP 67, VP 68, VP 69, VP 70, VP 71, VP 72, VP 73, VP 74, VP 75, VP 76, VP 77, TP 10, TP 11, TP 12, TP 13, DT 08, DT 09, DT 10, DT 11.

Esta inserção foi possibilitada pela suspensão das acções VP 14, VP 17, VP 19, VP 20, VP 23, VP 26, VP 29, VP 37, VP 41, VP 42, VP 47, VP 50, VP 51, VP 53, VP 59, VP 63, VP 64, EM 13, TP 06, FP 04, DT 02 e DT 07 (algumas acções, em rigor, não estão suspensas, mas prosseguem, dependentes de prazos mais alargados devido a factores que escapam ao controlo do Plano).

Na data em que é submetido à apreciação da CML o presente Relatório, a situação é, em síntese, a seguinte:

Tipo de Ação	1	2	3	4	Total Ações Plano
Programa de Obras de Adaptação	0	2	12	0	14
Projeto Piloto de Obra de Adaptação	0	0	13	6	19
Procedimentos	0	1	7	7	15
Ferramenta de Trabalho	0	0	13	12	25
Investigação	0	2	6	7	15
Formação	0	0	2	1	3
Informação e Sensibilização Públicas	0	0	4	3	7
Articulação com Entidades Externas	0	0	2	0	2
Total	0	5	59	36	100

Considera-se que este retrato de conjunto indica uma *evolução positiva* na execução do Plano, pelas seguintes razões:

- Quase todas as acções do Plano (95%) estão finalizadas ou em curso;
- Mais de um terço das acções do Plano estão finalizadas;
- Quase todos os programas de obras de adaptação estão em curso;
- Foi possível concluir alguns projectos piloto de obra (teste e aprendizagem);

Todas as acções indispensáveis à mudança da organização (procedimentos, ferramentas, investigação e formação) estão em curso ou finalizadas (quase metade). O IndEx⁵ (índice de execução do Plano) é 82,75 (num máximo de 100).

-

⁵ O IndEx é um dos indicadores definidos para a bateria de indicadores do Plano. É um índice de execução baseado no *ratio* entre o total de pontos do *portfolio* de acções do Plano (de 0 a 4 por acção, consoante estado de execução) e o máximo de pontos possíveis (400).

6. Desafios para o Futuro

A aprovação da Proposta Global do Plano de Acessibilidade pela CML e pela AML resolveu, só por si, *seis grandes falhas* que durante anos impediram o pleno empenho de toda a máquina municipal na promoção da Acessibilidade:

- A falta de compromisso político;
- A falta de diagnóstico de conjunto;
- A falta de estratégia;
- A falta de prioridades;
- A falta de programas sistemáticos de intervenção;
- A falta de mecanismos claros para a coordenação, programação, monitorização e avaliação do trabalho dos serviços nesta matéria.

As acções e os mecanismos do Plano foram definidas de forma *realista*. E ao longo de todo o processo de elaboração do Plano houve o cuidado de fazer *escolhas* e definir prioridades, evitando a dispersão de meios e a definição de metas impossíveis. O compromisso assumido pelos eleitos da CML e da AML com a aprovação do Plano é por isso um *compromisso viável*. Cabe aos serviços municipais dar-lhe o devido cumprimento, o que está a acontecer.

O esforço municipal recebeu, entre 2015 e 2017, um grande impulso, ao qual é vital dar sequência, e que muito importa aproveitar – pois a dinâmica criada gera, por si mesma, novas oportunidades para prossecução da estratégia definida.

Apontam-se como prioritários, neste quadro, os seguintes desafios para o futuro:

1) Apoiar o Transporte Público

Todos os passageiros de transporte público são peões, e é o transporte público que torna viável o recurso ao modo pedonal nas deslocações pendulares. Apoiar o modo pedonal implica necessariamente apoiar o transporte público, e as intervenções em paragens de autocarros e envolvente imediata proporcionam várias oportunidades para, com pequenas alterações, obter grandes ganhos (rapidez de serviço à paragem, redução do atrito com estacionamento abusivo e cargas e descargas, etc.).

2) Proteger a Deslocação a Pé para a Escola

O Concelho tem uma boa cobertura de escolas básicas. Quase todas as zonas residenciais estão a uma distância da escola que é adequada à deslocação pedonal. Os percursos de ligação, todavia, têm problemas de segurança para as crianças e geram percepção de insegurança por parte dos pais. A consequência é que as crianças têm cada vez menor autonomia, o que prejudica o seu desenvolvimento, e os pais recorrem ao transporte

individual para as levar à escola, gerando picos de procura nas horas de ponta que congestionam o tráfego em toda a cidade e encorajam o estacionamento abusivo em passeios e passagens de peões, aumentando o risco para as crianças.

3) Promover a Segurança da Mulher

Há factores objectivos do meio físico que permitem (e até podem fomentar) experiências desagradáveis para as mulheres quando usam o espaço público e o transporte público. Este problema prejudica a mudança dos padrões de mobilidade urbana. Experiências negativas condicionam comportamentos, e desencorajam as mulheres de andar a pé e de usar os transportes públicos, fazendo-as optar pelo transporte individual, ou restringir a sua mobilidade a locais e horários limitados. Este problema afecta a segurança, satisfação e comportamentos de mais de metade da população, e há condições para intervir.

4) Combater o Estacionamento Abusivo

O estacionamento abusivo sobre passeios, passagens de peões, paragens de autocarro e lugares reservados para pessoas com deficiência não tem justificação, e gera inúmeros problemas de segurança, em particular para os mais vulneráveis (idosos, crianças, pessoas com deficiência motora e visual). A CML e a EMEL dispõem hoje de meios (reboques, bloqueadores, ferramentas para gerir ocorrências e gerir meios) que já estão a permitir progressos importantes. É essencial prosseguir no bom caminho.

5) Promover a Acessibilidade na Habitação

A necessidade de melhoria das condições de acessibilidade nas habitações particulares em Lisboa é urgente e extensa. Grande parte das habitações não permite que os lisboetas consigam realizar em segurança e de forma independente as suas tarefas do dia-a-dia, como exemplo, sair para ir às compras ou fazer a sua higiene diária. Esta falta de resposta do edificado é especialmente crítica para as pessoas com deficiência e pessoas idosas. É preciso apostar numa acção descentralizada em parceria com as Juntas de Freguesia.

6) Mobilizar a Comunidade

A execução do Plano tem envolvido a realização de inúmeras acções de auscultação, entrevistas, testes, sessões públicas e trabalho e conferências, no decurso das quais se têm criado e reforçado laços de cooperação com a sociedade civil e com a comunidade científica (a qual desmonstra um crescente interesse em debruçar-se sobre este tema, e em apoiar com os seus conhecimentos e investigação o esforço municipal). Estão abertos os canais para a cooperação, importa aproveitá-los cada vez mais.

7) Aumentar a Produção dos Programas de Obras

Há condições financeirias e operacionais para, nos próximos anos, multiplicar por todo o Concelho as obras de promoção da Acessibilidade e Segurança Pedonal. É preciso executar de forma diligente e rigorosa as acções do Lisboa XXI, aperfeiçoar os procedimentos para reduzir o tempo de entrada em linha das obras e acentuar os seus impactos positivos na liberdade, segurança e conforto de todos os lisboetas, e no progresso da cidade.

PARTE III AÇÕES DO PLANO

VIA PÚBLICA

VP 01 - SIGA

(Ferramenta de Trabalho)

Descrição

Operacionalizar o Sistema de Informação Geográfica para Gestão da Acessibilidade (SIGA), definindo os procedimentos, os protocolos e o quadro de responsabilidades necessários para a consulta, carregamento, actualização e supervisão dos dados georreferenciados sobre as barreiras existentes na via pública e sobre a solução tipo e custo estimado para eliminação de cada barreira. O SIGA deve ser instalado no servidor da CML, ser disponibilizado a todos os serviços e empresas municipais cujas decisões possam afectar, directa ou indirectamente, as condições de acessibilidade na Via Pública, e ter parte da informação disponível para consulta pública, em aplicação adequada, através do sítio de Internet da CML.

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Pedro Morais [pedro.b.morais@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017 Abandonada 0 – Po	or iniciar 1 – Atribuída 2 – I	niciada 3 – Em Curso 4 – Finalizada
-----------------------------	--------------------------------	-------------------------------------

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

- Gestão da informação;
- Criação de uma aplicação de visualização da informação do SIGA.

3. Meios afectos à execução desta Acção

Técnico Superior (1).

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

Volume da informação e o seu armazenamento.

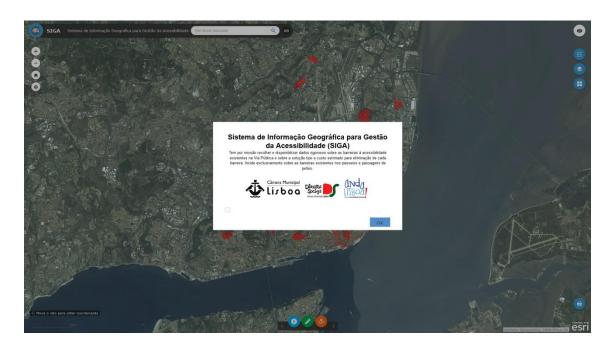
5. Anexo

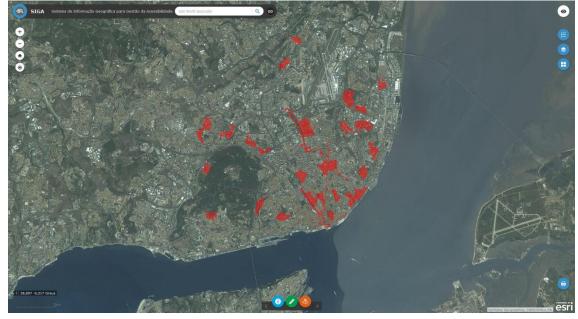
Os objectivos foram concluídos com o armazenamento da informação no servidor SIG da CML (SPICA) onde é possível aceder à informação e foi também concebida uma aplicação na Internet onde os técnicos da CML podem consultar e analisar a informação.

A aplicação é interna e encontra-se privada, não sendo possível o público aceder à mesma, porque é direccionada para o trabalho dos técnicos da CML.

Neste momento, a informação é carregada pelo serviço gestor da aplicação - a EPAP, que é também o serviço que valida a entrada de informação.

Para consultar a aplicação os técnicos tem que aceder ao seguinte *link*: https://cml.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=653e372f43aa4b48afd00519fb983988 A aplicação também se encontra na galeria de aplicações SIG da EPAP.





VP 02 - MAPPe - Mapa de Potencial Pedonal de Lisboa

(Ferramenta de Trabalho)

Descrição

Actualizar, afinar e disponibilizar o Mapa de Potencial Pedonal de Lisboa (MaPPe).

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Pedro Morais [pedro.b.morais@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017 Abandonada 0 – Por i	niciar 1 – Atribuída	2 – Iniciada 3	3 – Em Curso 4 – Fin	alizada
--------------------------------	----------------------	----------------	----------------------	---------

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

- Actualização da informação relativa aos Pólos Geradores de Tráfego Pedonal com a data de 2016;
- Inserção de uma nova variável relativa ao emprego. Criação de uma aplicação de visualização da informação do SIGA;
- Os dados do emprego foram disponibilizados pelo Departamento de Inovação e foram georreferenciados mais de 26.000 pontos relativos às sedes das empresas;
- Os dados do emprego foram tratados, tendo sido necessário realizar uma análise espacial de grande espectro, o que permitiu criar um mapa de densidade do emprego;
- Após o resultado do mapa de densidades foi necessário refazer o modelo do MAPPe com esta nova variável;
- Com a nova versão do MAPPe foram criados novos mapas em formato PDF com vários tamanhos (A0; A1; A3; A4);
- Foi criada uma aplicação que permite consultar a informação do MAPPe, em qualquer momento, dispositivo ou lugar.

3. Meios afectos à execução desta Acção

Técnico Superior (1).

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

Volume da informação e seu armazenamento.

5. Anexo

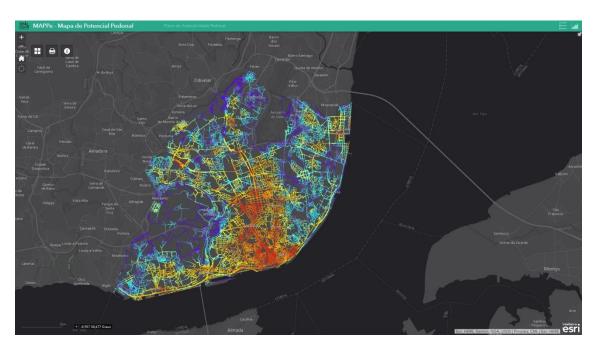
O Mapa de Potencial Pedonal (MAPPe) é uma ferramenta de apoio à decisão a partir dos SIG, que se encontra inserida no Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa e pretende modelar o potencial pedonal de Lisboa. Esta ferramenta visa contribuir para o apoio ao conhecimento, compreensão, planeamento e gestão do espaço público, por onde se deslocam os peões, de modo a se perceber quais são as áreas do município de Lisboa onde existe uma maior

concentração de fluxos pedonais, possibilitando assim a definição de prioridades na actuação da melhoria do espaço público.

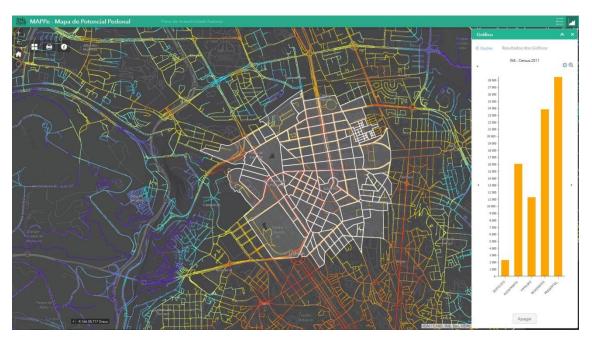
Compreende-se assim, que mediante a utilização desta ferramenta, há a possibilidade de uma melhor afectação dos recursos humanos e financeiros das autoridades responsáveis pelo espaço público. A melhoria destes espaços vai permitir o aumento do hábito de andar a pé e assim promover práticas de mobilidade sustentável, melhorando a qualidade de vida e do ambiente do município de Lisboa.

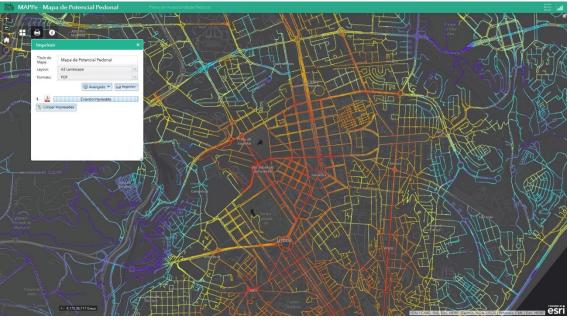
Este instrumento foi elaborado em 2013, sendo disponibilizada uma primeira versão em vários formatos de mapa em PDF.

Com vista a melhorar esta ferramenta foi desenvolvida uma segunda versão com alguns melhoramentos e actualizações de informação à data, como também a construção de uma aplicação online que permite a visualização, análise do mapa de potencial pedonal como também a possibilidade de se exportar mapas em vários formatos (PDF, JPG, PNG, etc.).









VP 03 - Acessibilidade Pedonal no Planeamento Urbano

(Ferramenta Trabalho)

Descrição

Preparar documento que recolha, sistematize e ilustre princípios, orientações e normas para a promoção da Acessibilidade Pedonal através dos Planos Municipais de Ordenamento do Território, nomeadamente Planos de Urbanização e Planos de Pormenor. Apoiar a adopção do Guia pelos serviços municipais que participam na elaboração, revisão, alteração ou aplicação destes instrumentos. Disponibilizar (mediante formação e consultoria) apoio técnico especializado à sua aplicação. Assegurar a actualização e afinação do Guia, fazendo-o evoluir sempre que necessário em sucessivas versões consolidadas.

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Pedro Morais [pedro.b.morais@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017 Abandonada 0 – Por iniciar 1	L – Atribuída 2 – Iniciada	3 – Em Curso	4 – Finalizada
--	----------------------------	--------------	----------------

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

- Fomentar uma abordagem mais objectiva, prática e sistemática da acessibilidade pedonal nos referidos instrumentos;
- Garantir rigor e coerência técnica, estabelecendo um quadro de orientações claro e objectivo que permita cumprir os instrumentos de hierarquia superior, outros instrumentos estratégicos, as Normas Técnicas de Acessibilidade, o Código da Estrada e o Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial;
- Criação de uma checklist para avaliar a Acessibilidade no Planeamento.

3. Meios afectos à execução desta Acção

Técnicos Superiores (2 – EPAP e PDM)

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

N.a.

5. Anexo

As normas técnicas de acessibilidade não esgotam as necessidades do peão nem garantem, por si só, as devidas condições de funcionalidade, segurança e conforto físico e psicológico.

Ora, essas condições têm um papel muito relevante na qualidade da rede de percursos pedonais e no contributo que esta pode dar, nomeadamente, para a mobilidade sustentável, para a vitalidade da comunidade, e para o acesso aos equipamentos e espaços de utilização

colectiva e para a viabilidade económica do comércio local e dos transportes públicos. Em suma, para tornar a rede mais amiga do peão.

Para fomentar uma abordagem integrada destas questões, no âmbito do planeamento urbano, propõem-se algumas linhas orientadoras às quais os planos de urbanização, planos de pormenor, unidades de execução, programas e estudos urbanos devem responder **ao longo do processo de planeamento e execução**, i.e., a começar nos termos de referência, **elaboração**, revisão ou alteração, em maior ou menor grau de detalhe, **dependendo da sua escala**.

Estas orientações foram compiladas com o objectivo de planear de forma qualitativa a rede de percursos pedonais (acessível) e a sua integração com as restantes redes e com os usos do solo existentes e propostos pelo respectivo instrumento de planeamento e zona envolvente, tendo sempre em consideração a legislação urbanística, a aplicação dos artigos 44.º, 71.º e 72.º do RPDM e as restantes normas legais sobre acessibilidade pedonal.

Continuidade e Conectividade

Segurança Rodoviária

O planeamento da rede viária em função das necessidades dos modos motorizados coloca em desvantagem o peão - o único utente da via ao qual não é exigida idade mínima, nem título de transporte, nem carta de condução.

O desajuste entre os comportamentos prescritos para o peão e os comportamentos reais é, muitas vezes, causa de perigo e até **atropelamento** (é o que acontece, por exemplo, com a localização de passadeiras que ignoram as linhas de desejo dos peões⁶).

Não está em causa planear exclusivamente em função do peão, mas sim conseguir uma boa relação entre os diferentes modos de deslocação em meio urbano, assegurando um equilíbrio para todos os utilizadores da via pública.

Para esse efeito, é necessário:

B1

Fomentar a redução dos volumes de tráfego motorizado, evitando, sempre que possível, o tráfego de atravessamento.⁷

B2

soluções integradas de acalmia de

Promover a redução de velocidades dos veículos motorizados, através de medidas físicas ou soluções integradas de acalmia de tráfego (Zonas 30, Zonas de coexistência ou mistas, etc.)⁸.

⁶ Percursos preferenciais dos peões que permitem identificar se as suas necessidades são dispersas ou podem ser concentradas num determinado local.

⁷ Tráfego de atravessamento: é o tráfego que não tem origem, nem destino na zona. A experiência demonstra que é muito negativo para a segurança rodoviária porque, antes de mais, pratica tendencialmente velocidades mais elevadas (uma vez que o seu único objectivo é atravessar a zona com a maior rapidez possível).

⁸ A Zona de coexistência ou mista, respectivamente, designações do Código da Estrada (2013) e do RPDM (2012) pressupõem a existência de uma plataforma única de circulação (sem segregação), na qual coexistem os diferentes modos de transporte individual (automóveis, bicicletas, peões) e com prioridade ao peão. Pode ser implementada em zonas devidamente delimitadas, mais ou menos amplas

As medidas de acalmia de tráfego podem concretizar-se na geometria da via (redução dos raios de curvatura, estreitamento das vias de trânsito ou introdução de sinuosidades no traçado, etc.), no seu pavimento (diferenciação de pavimentos, marcações horizontais especificas, etc.) ou em desníveis (mudanças de nível, por ex. passadeiras implantadas sobre lombas redutoras de velocidade, etc.). Uma solução integrada pressupõe a delimitação de uma zona concreta (com marcação de todas as entradas), dentro da qual a gestão do tráfego é feita de forma manifestamente distinta (e desequilibrada em favor dos modos ativos, i.e., peões e bicicletas).

Os objectivos e as regras para a aplicação das medidas de acalmia de tráfego estão estabelecidas na Acção VP08 – Modelo de Acalmia de Tráfego⁹.

В3

Adequar as passagens de peões. Por um lado, em número e na localização, fazendo-as coincidir, na maior medida do possível, com as **linhas de desejo dos peões** (quanto maior for o desvio entre a passagem demarcada e a linha de desejo, maior será a tendência para o atravessamento fora dos locais previstos). Por outro lado, assegurando boa visibilidade, conjugando-as com medidas de acalmia de tráfego e introduzindo zonas de refúgio (que reduzem o tempo de exposição).

В4

Nas vias que já são servidas (ou poderão vir a ser) por paragens de autocarro, articular o posicionamento dessas paragens com a localização das passadeiras¹⁰, para evitar que o peão entre na passadeira encoberto pelo autocarro (correndo sério perigo de atropelamento). A relação entre as passagens de peões e a implantação de paragens de autocarros varia conforme os sentidos de trânsito nas vias¹¹.

B5

Promover uma relação segura entre peões e modos motorizados, procurando definir o tipo de segregação em função da hierarquia viária. Nas vias em que o fluxo pedonal é muito intenso e mais importante do que o fluxo de veículos motorizados, e de uma forma geral nas vias de hierarquia mais baixa (4.º e sobretudo 5.º nível), devem, sempre que possível, e desde que garantidas as condições de segurança, promover-se soluções do tipo "zona de coexistência ou mista" ¹². Por outro lado, nas vias de nível hierárquico é mais elevado, onde o fluxo pedonal é muito intenso (e portanto, já não é tão fácil adoptar medidas de acalmia de tráfego) ter em atenção a largura dos passeios e a segurança nos atravessamentos pedonais.

(da rua ao bairro, por ex.), e em conjugação com medidas de acalmia de tráfego que assegurem a redução do tráfego de atravessamento e a redução de velocidades. Será a única forma de conjugar, nalgumas vias de Lisboa, os canais mínimos exigidos por lei para a circulação pedonal e para a circulação rodoviária (e até para o estacionamento), estando prevista, por isso, no próprio RAMP, artigo 3.º, n.ºs 2 e 3.

⁹ CML/EPAP, 2015 - Disponível em http://www.cm-lisboa.pt/viver/mobilidade/modos-suaves/mobilidade-pedonal/ferramentas/fichas-tecnicas

¹⁰ Em ambos os casos, é competência municipal.

¹¹ Verificar casos tipo de acordo com o Modelo de Passagem de Peões (CML/EPAP, 2015) - Disponível em http://www.cm-lisboa.pt/viver/mobilidade/modos-suaves/mobilidade-pedonal/ferramentas/fichas-tecnicas

¹² Idem 8

B6

Nas vias de hierarquia mais baixa (e especialmente em zonas residenciais) ter uma visão integrada da segurança, compatibilizando a necessidade de garantir o acesso pontual de veículos de maiores dimensões (autocarros, emergência, limpeza urbana, mercadorias, etc.) com a necessidade permanente de acalmia de tráfego. Maiores raios de curvatura e faixas de rodagem mais largas fomentam velocidades mais elevadas.

B7

Garantir as capitações necessárias para a reserva de estacionamento de uso geral para pessoas com mobilidade condicionada e que a localização dos lugares esteja devidamente articulada com o percurso pedonal acessível e situada o mais próximo possível dos acessos principais aos equipamentos de utilização colectiva, espaços verdes de recreio e lazer, áreas de concentração de comércio/serviços, etc.¹³

Conforto Físico e Psicológico

O conforto é essencial em qualquer modo, mas é-o de forma especialmente premente para o peão, mais exposto aos elementos e mais sensível ao ambiente físico e social em que se desloca. Não basta o conforto físico: é igualmente importante o conforto psicológico, nomeadamente a percepção de segurança (o peão deve sentir que o risco de atropelamento e, também, de assalto ou agressão é reduzido). Algumas decisões tomadas na fase de planeamento são muito relevantes em ambas as vertentes.

Para esse efeito, é necessário:

C1

Optar por uma malha urbana mais "compacta", que reduza ao mínimo os desvios do peão e que torne os percursos (pelo menos, aparentemente)¹⁴ mais curtos, mais praticáveis e mais compreensíveis (legibilidade).

C2

Dotar a rede pedonal de apoios complementares que, espaçadamente protejam o peão (zonas de sombra e de protecção da chuva) e lhe permitam sentar-se para descansar (muito importante para pessoas idosas)¹⁵.

C3

Fomentar a **vigilância natural do espaço**, desimpedindo as linhas de visão (dentro do percurso e de fora para dentro do percurso, nomeadamente a partir de edifícios vizinhos), evitando que haja ligações pedonais isoladas (por ex., que forcem o peão a circular à noite em zonas desertas) e assegurando uma boa iluminação pública (que não esteja pensada em função exclusivamente da faixa de rodagem).

¹³ Consultar o Modelo de Estacionamento Acessível (CML/EPAP, 2015) - Disponível em http://www.cm-lisboa.pt/viver/mobilidade/modos-suaves/mobilidade-pedonal/ferramentas/fichas-tecnicas

¹⁴ Nem que seja a percepção de que esse caminho é mais curto.

¹⁵ Recomendação da Comissão de Boas Práticas "Cidade Mais Amiga dos Idosos" (N.º 5/CPBP/2014, disponível em: http://www.cm-lisboa.pt/fileadmin/MUNICIPIO/Camara Municipal/Transparencia/Boas praticas/REC005.pdf)

C4

Minimizar o impacto do tráfego automóvel, nomeadamente ao nível do ruído (pavimentos adequados), da poluição atmosférica e da sensação de perigo. Pontuar a rede pedonal com soluções de conforto ambiental (por exemplo: sombra).

C5

Considerar alternativas às ruas com grandes inclinações. Evitar escadarias e rampas muito inclinadas. Se não houver outra alternativa, colocar sempre corrimão nas escadarias. Ponderar a possível introdução de meios mecânicos, tais como: ascensores dentro dos edifícios.

Funcionalidade no Uso e Manutenção

A rede de percursos pedonais é uma infra-estrutura de transporte, e nessa medida tem de ser funcional para o utilizador, e deve estar apta e preparada para utilização em permanência.

Para esse efeito, é necessário:

D1

Assegurar a permanente desobstrução do canal de circulação pedonal, o que em sede de planeamento passa pela definição, dependendo da sua escala, da largura bruta dos passeios (devem ser suficientemente largos para que a futura implantação de mobiliário urbano não conduza a estreitamentos sistemáticos do canal), da largura útil dos passeios (canal de circulação livre de obstáculos) e pela definição de áreas ou faixas próprias para a futura implantação de obstáculos¹⁶ (candeeiros, sinais de trânsito, semáforos, caixas de electricidade, caixotes do lixo, esplanadas, etc.).

D2

Definir os materiais de revestimento dos percursos pedonais ou os parâmetros para a sua selecção futura em função das necessidades objectivas da circulação pedonal. O pavimento deve ser **regular** (sem ressaltos), **antiderrapante** (mesmo quando molhado), **firme** (o que também depende da base de assentamento) e **confortável** à vista (deve absorver parte da luz solar, não sendo muito claro)¹⁷.

D3

Considerar a resistência e a facilidade de limpeza e de manutenção (e substituição) dos materiais e elementos a usar nos espaços públicos. Embora em prazos diferentes (que podem ser encurtados pelo vandalismo ou usos indevidos) todos os elementos da rede pedonal se degradam. A dificuldade na manutenção e na limpeza agravam custos que, por regra, são assumidos pelas autarquias. A racionalização deve começar logo na fase de planeamento.

¹⁶ O termo "obstáculo" deve aqui ser entendido como todo o elemento móvel ou fixo que, uma vez localizado sobre o passeio, irá constituir um obstáculo à circulação do peão, ou porque lhe retira a largura de passagem mínima, ou porque o obriga a um desvio, ou porque pode provocar um choque ou queda. Este é o sentido dado ao termo pelo DL 163/2006 (cf. Anexo, Capítulo 4).

¹⁷ Recomendação da Comissão de Boas Práticas "Utilização da calçada portuguesa nos passeios de Lisboa" (N.º 5/CPBP/2010, disponível em: http://www.cm-lisboa.pt/fileadmin/MUNICIPIO/Camara Municipal/Transparencia/Boas praticas/28 -

D4

Facilitar a orientação na rede, valorizando marcos visuais, organizando os obstáculos e adoptando texturas de pavimento que forneçam, nomeadamente aos peões com deficiência visual, a indicação dos principais percursos (especialmente nos espaços mais amplos).

Acessibilidade ao Transporte Público

VP 04 - Modelo de Caderno de Encargos para Obras de Acessibilidade Pedonal

(Ferramenta de trabalho)

Descrição

Esta acção consistiu no desenvolvimento de vários modelos de adaptação de passagens de peões, percursos pedonais acessíveis, passeios contínuos e adaptação de paragens de autocarro, resultando esses modelos em soluções tipo a implementar na cidade.

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Filipe Daniel Tavares [filipe.d.tavares@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017 Abandonada 0 – Por iniciar 1	1 – Atribuída 2 – Iniciada	3 – Em Curso	4 – Finalizada
--	----------------------------	--------------	----------------

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

- Desenvolvimento de modelos preliminares;
- Consulta de entidades internas e externas à CML face aos modelos preliminares elaborados;
- Desenvolvimento de desenhos de pormenor para adaptação de passagens pedonais, de modo a tornar as mesmas acessíveis, com ou sem medidas de acalmia de tráfego incorporadas;
- Desenvolvimento de desenhos de pormenor para execução de percursos pedonais acessíveis;
- Desenvolvimento de desenhos de pormenor para execução de modelos de passeios contínuos;
- Desenvolvimento de desenhos de pormenor para adaptação de paragens de autocarro, de forma a tornar as mesmas acessíveis;
- Os desenhos de pormenor desenvolvidos foram parcialmente testados em obra no âmbito da Empreitada 4/DMPO/DCMIVP/DPCIVP/15;
- Com base nos desenhos de pormenor foram constituídas soluções tipo para apoio ao desenvolvimento de projecto e execução de obras de adaptação;
- Desenvolvimento de Fichas Técnicas de suporte às soluções tipo elaboradas e integração destas nas Especificações Técnicas;
- Integração de elementos diversos de caderno de encargos da DMPO e DMMT para suporte de obras de adaptação;
- Desenvolvimento de um mapa de quantidades tipo de suporte a obras de adaptação;
- Compilação dos diversos elementos desenvolvidos no 'Modelo de Caderno de Encargos para Obras de Acessibilidade Pedonal' e distribuição do mesmo por diversas Juntas de Freguesia para suporte de obras de adaptação passagens pedonais, percursos pedonais e paragens de autocarro acessíveis.

3. Meios afectos à execução desta Acção

Recursos da EPAP – 4 técnicos (tempo parcial).

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

Dos principais progressos destacam-se a concretização dos modelos desenvolvidos em soluções tipo que são apresentadas num conjunto de desenhos e especificações técnicas. Com estes elementos constitui-se uma base documental, caderno de encargos, que pode servir de suporte ao desenvolvimento de projectos de adaptação à acessibilidade pedonal ou mesmo servir de suporte à execução de obra.

Das principais dificuldades registadas destaca-se a necessidade de manter a documentação suficientemente simples, de modo a poder ser facilmente interpretada por técnicos sem grande experiência, razão pela qual se optou por incorporar elementos de outros Departamentos sempre que estes serviam os objectivos sem se criar documentação nova.

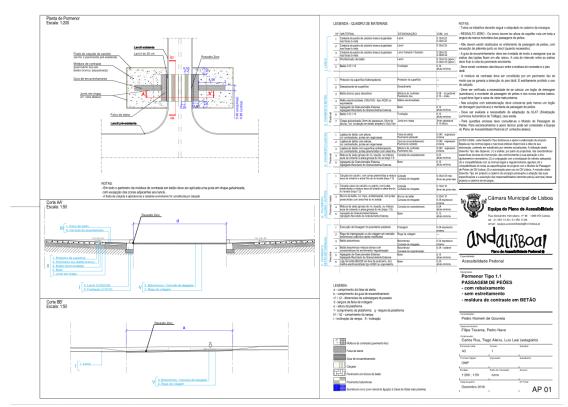
Face à experiência resultante do uso do Modelo de Caderno de Encargos será de prever a sua revisão a médio prazo.

5. Importância

A concretização desta acção permitiu criar uma base documental simples, caderno de encargos, para apoio a outros Departamentos e Juntas de Freguesia, com vista à futura concretização em obras do cumprimento dos requisitos legais de acessibilidade e contribuindo-se para a segurança da circulação pedonal.



Rua Alexandre Herculano cruzamento com a Rua Mouzinho da Silveira Exemplo de passeio contínuo onde foi testado o respectivo modelo



Desenho tipo

		MAPA DE TRABALHOS					
Про	Cód.	Descrição	Unid.	Quantidades	Preço Unitário (€)	Preço Parcial (€)	Totais po capitulo (€)
		NOTA GERAL 1: Mesmo que não expressamente indicado, nos trabalhos e no seu preço, devem considerar-se incluídas a mão de obra, equipamentos e máquinas necessárias à sua boa execução e acabamento.					
		NOTA GERAL 2: Mesmo que não expressamente indicado, nos trabalhos e no seu preço, deve considerar-se incluído o fornecimento de todos os materiais/ produtos / elementos de construção necessários. Apenas se considera não incluído o fornecimento do objecto das reposições as quais, no entanto, devem incluir o fornecimento dos restantes materiais/ produtos / elementos de construção necessários à sua boa execução e acabamento mesmo que não expressamente indicados.					
		NOTA GERAL 3: Mesmo que não expressamente indicado, nos trabalhos e no seu preço, devem considerar-se incluídos todos os trabalhos e actividades provisórias / acessórias / complementares necessárias à boa execução da empreitada, ao faseamento ou processo construtivo e ao seu bom acabamento como sejam: apoio topográfico, entivações, cofragens, ou outras estruturas provisórias, bombagens, cargas, transportes e descargas para a zona da obra ou dentro desta, armazenamentos provisórios dos materiais/ produtos/ elementos de construção devidamente acondicionados e com triagem (separação por tipologias) em zonas/ estaleiro da obra ou outro do empreiteiro, remates nas ligações aos pavimentos existentes, etc.					
		NOTA GERAL 4:Mesmo que não expressamente indicado, nos trabalhos e no seu preço, deve considerar-se incluído o controle de qualidade dos materiais / produtos / elementos de construção e dos trabalhos da obra.					
		NOTA GERAL 5: Mesmo que não expressamente indicado, nos trabalhos e no seu preço, devem considerar-se incluídas todas as demais obrigações legais necessárias à boa execução e finalização da empreitada como sejam: acompanhamento policial dos trabalhos realizados, Garantia da Obra, Apólice de Seguros, elaboração e implementação do Plano de Segurança e Saúde (fase de obra) de acordo com o definido no Projecto e no Caderno de Encargos, obtenção de Licença Especial de Ruido (LER), elaboração da Compilação Técnica da					

VP 05 - Inquérito aos Peões

(Investigação)

Descrição

Realizar Inquérito a amostra ampla e representativa de peões sobre o uso da rede pedonal e a satisfação com a sua qualidade. Devem ser considerados os passeios, passagens de peões, passadeiras semaforizadas e passagens desniveladas. Deve inquirir, nomeadamente, sobre o recurso ao modo pedonal para deslocações na Concelho ou para o Concelho e a satisfação com a acessibilidade, segurança e conforto da rede.

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável - Mª João Frias [maria.frias@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017 Abandonada 0 – Por inicial	1 – Atribuída	2 – Iniciada	3 – Em Curso	4 – Finalizada	
--------------------------------------	---------------	--------------	--------------	----------------	--

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

A. Planeamento metodológico

Com o inquérito a realizar pretende-se:

- Produzir conhecimento rigoroso e científico sobre o peão, caracterizando e sistematizando aspectos gerais e elementares relativos à forma como o peão usa actualmente a rede pedonal e como a percepciona.
- Viabilizar a construção de indicadores para monitorização da evolução da utilização do modo pedonal no futuro.
- Fomentar a valorização do modo pedonal como modo de deslocação urbano, contrariando a tendência actual de o subestimar face aos outros modos de deslocação/transporte ao nível das políticas de transporte urbano, (por ex. a subrepresentação na repartição modal).
- Obter informação que apoie intervenções facilitadoras de mudança comportamental no domínio do exercício dos direitos do peão, alimentando a definição e o desenho de estratégias de comunicação e de fiscalização da Via Pública.

Será utilizado o método de inquérito por questionário, com recolha dos dados em modalidade porta-a-porta, abordando uma amostra representativa dos cidadãos residentes em Lisboa.

B. Workshop sobre Inquérito ao Peão

Para a construção do inquérito, e sendo um assunto que por diferentes motivos interpela vários organismos e entidades, recolheram-se os contributos de vários profissionais e cidadãos num *workshop*, realizado no dia 10 de maio de 2017, que pretendia:

- Identificar e reflectir sobre o conhecimento disponível já produzido, a sua natureza e âmbito;
- (Re)conhecer áreas a descoberto e formular questões específicas consideradas relevantes sobre o assunto.

C. Construção do Questionário

O questionário está a ser elaborado pela Equipa do Plano de Acessibilidade Pedonal.

D. Recolha de Dados

Será realizada por entidade externa devidamente credenciada.

3. Meios Humanos e Financeiros afectos à execução desta Acção

Recursos Humanos da EPAP Recolha de dados a realizar por entidade externa

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

Progresso

Estão actualmente reunidas as condições para concluir o questionário e iniciar o trabalho no terreno.

5. Importância

A posse de informação objectiva e sistemática permitirá iniciar um percurso dinâmico de produção de conhecimento com reflexo nas práticas de quem intervém no domínio das condições dadas a quem anda a pé, melhorando efectivamente o estatuto do peão. Os dados obtidos poderão ser correlacionados com os recolhidos por outras entidades e outras fontes, o que permitirá ir progressivamente enriquecendo a informação.



VP 07 - Programa de Emergência Rodoviária

(Programa de Obras de Adaptação)

Descrição

Identificar um conjunto limitado de locais críticos para a melhoria das condições de segurança dos peões. Programar e executar, de forma progressiva, a correcção dos problemas identificados. Definir prioridades de intervenção com base na tipologia de atropelamentos, no índice de sinistralidade, na proximidade das intervenções e no potencial pedonal. Intervir sempre que necessário em duas fases, implementando na primeira fase soluções rápidas, de baixo custo e elevado benefício, e assegurando na segunda fase, com mais tempo, soluções definitivas de qualidade. Conferir carácter prioritário à tramitação administrativa destas obras.

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Pedro Homem de Gouveia [pedro.gouveia@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017 Abandonada 0 – Por iniciar	1 – Atribuída	2 – Iniciada	3 – Em Curso	4 – Finalizada	
--------------------------------------	---------------	--------------	--------------	----------------	--

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

Este Programa tem por objectivo reduzir substancialmente o risco de atropelamento de peões nos locais de maior perigosidade, através de obra. Através deste Programa a CML define e articula os procedimentos e critérios que considera mais justos, eficazes, eficientes e sustentáveis para cumprir os seus deveres legais em matéria de Acessibilidade e Segurança dos Peões.

São múltiplas as situações de risco estrutural na rede viária, fruto de décadas de decisões sistematicamente orientadas para o transporte individual motorizado. Lisboa tem uma rede viária com sobredimensionamentos preocupantes, nomeadamente ao nível das larguras da faixa de rodagem e dos raios de curvatura. Estes factores de risco são agravados pelos volumes e velocidades de tráfego, pela pressão do estacionamento, especialmente o estacionamento abusivo sobre passeios e PP, e pelo tráfego de atravessamento em muitas zonas residenciais.

Em conformidade com as orientações estabelecidas na Proposta Global do Plano para redução do número de atropelamentos em Lisboa, foi dada prioridade à intervenção nas passagens de peões de superfície (PP) com mais atropelamentos, i.e., vítimas colhidas sobre a PP ou a uma distância do seu centro geométrico igual ou inferior a 25 metros.

A intervenção em PP (1) tem um carácter pontual, i.e., não implica reperfilamentos em grande extensão, o que permite alcançar mais alvos com os recursos disponíveis, e (2) tem um impacto na envolvente imediata da PP, sendo que o impacto das medidas condiciona o comportamento dos condutores em aproximação à PP, e não apenas sobre a PP.

Havendo vários serviços municipais a programar obras na rede pedonal, e vários factores a ter em conta na programação das referidas obras, optou-se por uma abordagem em duas vertentes: (1) disponibilizar a todos os serviços ferramentas e apoio técnico, para que todas as obras pudessem ser aproveitadas para corrigir problemas estruturais de segurança e reduzir os risco nas PP intervencionadas, e (2) acorrer aos casos mais prementes através de uma Empreitada a cargo da Equipa do Plano de Acessibilidade Pedonal (EPAP).

Neste quadro, ao invés de centralizar a definição dos alvos prioritários, segue-se uma via mais dinâmica: (1) elaborou-se um *ranking* das 100 PP com mais atropelamentos, (2) verificou-se, por recurso ao SGPI, a cobertura de alvos resultante da programação de intervenções do *Pavimentar Lisboa, Programa Uma Praça em Cada Bairro* e Rede Ciclável, (3) assegurando-se desde então a actualização regular dessa cobertura, (4) recolheram-se dados complementares para apoio à definição de alvos pela EPAP (índice de sinistralidade, dados de anos anteriores, potencial pedonal, grau de perigosidade, sinistros recentes resultantes em morte), (5) programaram-se os alvos para intervenção pela Empreitada a cargo da EPAP.

A cobertura (cf. ponto 5, adiante) será ampliada com a programação das próximas intervenções da EPAP.

Os pedidos de intervenção que têm vindo a ser recebidos (por parte de serviços e munícipes), sempre que se verifica incidirem sobre alvos abaixo no *ranking*, são registados e incluídos numa "bolsa de alvos eventuais", para posterior desenvolvimento de projecto e programação de obra, pela EPAP, ou por outros serviços municipais, ou pela Junta de Freguesia (via CDC).

Para conferir maior sistematização aos procedimentos já referidos, aumentar a escala de intervenção e a produtividade do Programa e garantir o processamento rigoroso de queixas, reclamações e procedimentos de excepção, será estabelecido até final de 2017 um procedimento escrito com descrição explícita de todos os procedimentos e critérios relevantes para desenvolvimento do Programa.

3. Meios afectos à execução desta Acção

Intervenção de vários serviços e respectivos técnicos.

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

Progressos

Quase dois terços (65) das 100 PP mais perigosas têm obra realizada, em curso, ou programada. A programação de obras em preparação deverá permitir aumentar a cobertura deste *ranking* ainda este ano.

Dificuldades

(1) O risco de atropelamento na rede pedonal está por regra ligado a factores estruturais. Compete à CML, entidade responsável pela infra-estrutura, intervir sobre esses factores. As

situações de perigo identificadas resultam e sustentam uma situação de desequilíbrio a favor do transporte motorizado.

As intervenções de promoção da segurança dos peões não têm por objectivo penalizar o tráfego rodoviário, nem alterar o funcionamento da rede viária no seu conjunto (por ex., não são suprimidas vias, nem alterados sentidos de circulação), mas tão só corrigir uma situação de manifesto desequilíbrio que disponibiliza ao transporte individual espaço e velocidade em excesso, penalizando os restantes modos e colocando em especial desvantagem os utilizadores mais vulneráveis da via, nomeadamente os peões.

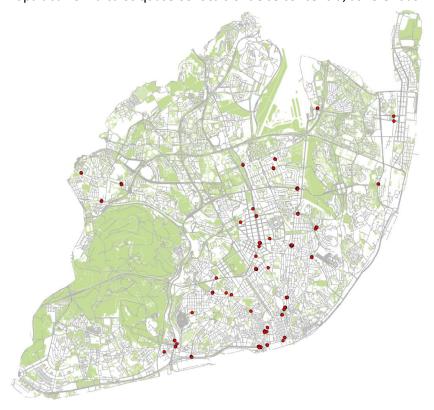
(2) Procurou-se aproveitar o estabelecimento de Contratos de Delegação de Competências com as Juntas de Freguesia para intervir em algumas das PP com mais atropelamentos. Os alvos identificados, todavia, revelaram-se demasiado complexos para intervenção nesses moldes (por ex., intersecções complexas reguladas por semáforo).

5. Ranking e Cobertura

Para conferir eficácia ao *ranking*, optou-se por uma quantidade muito limitada: apenas 100 (cem) PP, quando o Concelho tem cerca de 9.400. Incluir um número maior iria conduzir à dispersão de esforços.

Deve notar-se que este *ranking* não exclui, nem prejudica de nenhuma forma, a programação de projecto e obra noutras PP com menos atropelamentos, a qual se processa através da Acção do Plano VP 28.

A cobertura conseguida em 3 anos de trabalho é assinalável: quase dois terços das PP mais perigosas têm obra executada, em curso ou programada, como se pode verificar na tabela seguinte. O mapa abaixo indica os quase 60 locais onde se concentra, as referidas PP.



100 PP Com Mais Atropelamentos			Cruzamento com Alvos (SGPI)					
Cód. SIG	Freguesia	Nº Atropelamentos	EMP Acess. Pedonal	Acess. Programa Praça Re			CDC AP JF	
4974	Santa Maria Maior	10	SIM	Não	Não	Não	Não	
16511	Benfica	10	SIM	Não	Não	Não	Não	
16512	Benfica	10	SIM	Não	Não	Não	Não	
16322	Avenidas Novas	7	SIM	Não	SIM	SIM	Não	
16323	Santa Maria Maior	7	SIM	Não	SIM	Não	Não	
17069	Arroios	6	Não	SIM	SIM	SIM	Não	
17070	Avenidas Novas	6	Não	SIM	SIM	SIM	Não	
1453	Benfica	5	SIM	Não	Não	SIM	Não	
4378	Alvalade	5	Não	Não	SIM	Não	Não	
8082	Arroios	5	SIM	Não	Não	Não	Não	
8083	Benfica	5	SIM	Não	Não	Não	Não	
8227	Santa Clara	5	Não	SIM	Não	Não	Não	
9476	Alcântara	5	Não	Não	Não	Não	Não	
16367	Misericórdia	5	Não	Não	Não	SIM	Não	
16396	Alcântara	5	Não	Não	Não	Não	Não	
16399	Santa Maria Maior	5	Não	Não	Não	Não	Não	
16542	Benfica	5	SIM	Não	Não	SIM	Não	
16625	Estrela	5	Não	Não	Não	Não	Não	
16626	Estrela	5	Não	Não	Não	SIM	Não	
17071	Avenidas Novas	5	Não	SIM	SIM	SIM	Não	
17843	Parque Nações	5	SIM	Não	Não	SIM	Não	
17888	Santa Maria Maior	5	Não	SIM	Não	Não	Não	
17889	Misericórdia	5	Não	SIM	Não	Não	Não	
18641	Areeiro	5	Não	Não	Não	Não	Não	

31856	Alcântara	5	Não	Não	SIM	SIM	Não
4377	Alvalade	4	Não	Não	SIM	Não	Não
9490	Misericórdia	4	Não	SIM	Não	Não	Não
10816	Olivais	4	Não	Não	Não	Não	Não
11142	Penha de França	4	Não	Não	Não	Não	Não
11263	Alvalade	4	Não	Não	Não	Não	Não
11264	Alvalade	4	Não	Não	Não	Não	Não
11265	Alvalade	4	Não	Não	Não	Não	Não
15790	Santa Maria Maior	4	Não	SIM	Não	Não	Não
16882	Campo Ourique	4	SIM	Não	Não	Não	Não
17082	Arroios	4	Não	SIM	SIM	SIM	Não
17993	S. Vicente Fora	4	Não	SIM	Não	SIM	Não
17994	Santa Maria Maior	4	Não	SIM	Não	SIM	Não
18640	Marvila	4	Não	Não	Não	Não	Não
18827	Arroios	4	Não	SIM	Não	SIM	Não
21141	Alvalade	4	Não	Não	Não	Não	Não
27470	Areeiro	4	Não	SIM	Não	Não	Não
397	Santo António	3	Não	Não	SIM	Não	Não
834	Areeiro	3	Não	Não	Não	Não	Não
855	Santo António	3	Não	Não	Não	Não	Não
856	Santo António	3	Não	Não	Não	Não	Não
858	Santo António	3	Não	Não	Não	Não	Não
859	Santo António	3	Não	Não	Não	Não	Não
2479	Alcântara	3	Não	SIM	SIM	Não	Não
4960	Santa Maria Maior	3	Não	Não	Não	SIM	Não
5084	Arroios	3	Não	SIM	SIM	SIM	Não
5671	Campo Ourique	3	Não	Não	Não	Não	Não

5951	Estrela	3	Não	SIM	SIM	Não	Não
6489	Estrela	3	Não	SIM	SIM	Não	Não
6494	Estrela	3	Não	SIM	SIM	Não	Não
7141	Misericórdia	3	Não	Não	Não	Não	Não
7546	Campo Ourique	3	Não	Não	Não	Não	Não
7705	Avenidas Novas	3	Não	Não	Não	Não	Não
8002	Arroios	3	Não	SIM	SIM	Não	Não
8003	Arroios	3	Não	Não	SIM	Não	Não
9142	Arroios	3	Não	SIM	SIM	Não	Não
9491	Misericórdia	3	Não	SIM	Não	Não	Não
9493	Misericórdia	3	Não	Não	Não	Não	Não
9494	Misericórdia	3	Não	Não	Não	Não	Não
9938	Arroios	3	Não	SIM	Não	Não	Não
10300	S. Dom. Benfica	3	Não	SIM	Não	Não	Não
11266	Alvalade	3	Não	Não	Não	Não	Não
11267	Alvalade	3	Não	Não	Não	SIM	Não
13569	Alvalade	3	Não	SIM	Não	Não	Não
14373	Penha de França	3	SIM	Não	Não	Não	Não
14375	Penha de França	3	SIM	Não	Não	Não	Não
14376	Penha de França	3	SIM	Não	Não	Não	Não
15100	Arroios	3	SIM	SIM	SIM	Não	Não
15101	Arroios	3	SIM	Não	SIM	Não	Não
15105	Arroios	3	SIM	SIM	SIM	Não	Não
15107	Arroios	3	Não	SIM	SIM	Não	Não
15694	Alvalade	3	Não	SIM	Não	SIM	Não
16008	Alcântara	3	Não	SIM	Não	Não	Não
16105	Parque Nações	3	Não	Não	Não	Não	Não

16176	Olivais	3	Não	Não	Não	Não	Não
16177	Alcântara	3	Não	Não	Não	SIM	Não
16325	Santa Maria Maior	3	Não	Não	Não	Não	Não
16510	Benfica	3	SIM	Não	Não	Não	Não
16623	Avenidas Novas	3	Não	Não	Não	Não	Não
16883	Campo Ourique	3	SIM	Não	Não	Não	Não
16884	Campo Ourique	3	SIM	Não	Não	Não	Não
17060	Alcântara	3	Não	SIM	SIM	SIM	Não
17096	Avenidas Novas	3	Não	Não	Não	Não	Não
17098	Avenidas Novas	3	Não	Não	Não	Não	Não
17878	Lumiar	3	Não	SIM	Não	Não	Não
17893	Misericórdia	3	Não	Não	Não	Não	Não
17948	Campolide	3	Não	Não	Não	Não	Não
18124	Santa Maria Maior	3	Não	Não	Não	SIM	Não
18401	Olivais	3	Não	Não	Não	Não	Não
18402	Olivais	3	Não	Não	Não	Não	Não
18562	Areeiro	3	Não	SIM	Não	Não	Não
18564	Areeiro	3	Não	SIM	Não	Não	Não
19033	Alvalade	3	Não	SIM	Não	Não	Não
19034	Alvalade	3	Não	SIM	Não	SIM	Não
19222	Avenidas Novas	3	Não	Não	SIM	SIM	Não
19351	Avenidas Novas	3	Não	Não	Não	Não	Não

VP 08 - Modelo de Acalmia de Tráfego

(Ferramenta de Trabalho)

Descrição

Preparar documento que recolha, sistematize e ilustre especificações técnicas para a selecção, projecto e construção de medidas físicas de acalmia de tráfego. De forma compatível e coerente com as normas legais e regulamentares e com as boas práticas nacionais e internacionais. Conjugando o duplo imperativo de promover a segurança do peão no quotidiano e de salvaguardar o acesso eventual de veículos de emergência. Divulgar o Modelo junto dos serviços e empresas municipais e na página de internet da CML. Disponibilizar (mediante formação e consultoria) apoio técnico especializado à sua compreensão e aplicação. Assegurar a actualização e afinação do Modelo, fazendo-o evoluir sempre que necessário em sucessivas versões consolidadas. Vincular os serviços municipais ao conhecimento e aplicação do Modelo em todas as decisões que possam beneficiar ou prejudicar a acessibilidade e segurança dos peões.

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Pedro Homem de Gouveia [pedro.gouveia@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017 Abandonada 0 – Por iniciar	1 – Atribuída	2 – Iniciada	3 – Em Curso	4 – Finalizada
--------------------------------------	---------------	--------------	--------------	----------------

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

- Disseminação pelos serviços municipais e Juntas de Freguesia das especificações técnicas desenvolvidas para (AT 1) sobrelevação da via, (AT 2) sobrelevação da via com passagem de peões, (AT 3) passeio contínuo, (AT 4) estreitamento com passagem de peões;
- Desenvolvimento de pormenores construtivos para construção das medidas de acalmia pela EPAP e por outros serviços municipais e Juntas de Freguesia (Cf. Acção VP 04);
- Formação na aplicação prática destas especificações para técnicos projectistas de serviços municipais (DEP, UCT, DGMT, etc.) e Juntas de Freguesia;
- Apoio técnico à aplicação prática de medidas de acalmia de tráfego;
- Apoio à integração de especificações no Manual da Rua;
- Início do trabalho em novas medidas (encabeçamento, redução do raio de curvatura, chicane, Zona 30, Zona de Coexistência);
- Articulação com o DGMT e a CARRIS para afinação do dimensionamento das sobrelevações;
- Aplicação, observação do comportamento e avaliação de passeio contínuo, sobrelevações, refúgios, encabeçamentos, redução de raios de curvatura.

3. Meios Humanos afectos à execução desta Acção

Técnicos da EPAP, com colaboração pontual de outros serviços (DGMT e Protecção Civil).

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

Progressos

- (1) As obras em curso têm implementado várias medidas de acalmia de tráfego previstas no Modelo, o que permite, para além dos benefícios directos no terreno, observar e afinar, por teste real, as especificações técnicas contidas no Modelo;
- (2) O contacto com especialistas internacionais permitiu efectuar alguns ajustes de detalhe a algumas medidas cuja ficha ainda se encontrava em fase preliminar;
- (3) Novas aplicações informáticas permitiram abordar de forma distinta, muito mais prática, a redução dos raios de curvatura;
- (4) A articulação com a Protecção Civil permitiu encontrar um critério eficaz para a compatibilização das sobrelevações com a circulação de ambulâncias.

Dificuldades

O desenvolvimento de especificações técnicas para medidas de acalmia de tráfego tem-se revelado um processo mais moroso do que inicialmente esperado:

- (1) A revisão de boas práticas internacionais revelou uma profusão de orientações, algumas incompatíveis com o Código da Estrada, outras incompatíveis entre si;
- (2) Algumas medidas têm uma componente muito contextual, implicando a aplicação em projectos específicos para compreensão e síntese das principais específicações;
- (3) A definição destas especificações tem importantes implicações em matéria de responsabilidade civil, criminal e disciplinar do Município e dos seus técnicos, e requer por isso especial cuidado e longa maturação.

5. Importância

O ambiente rodoviário influencia o comportamento dos condutores. Está cientificamente provado, por ex., que uma faixa de rodagem mais larga (ou mais recta, ou com curvas mais largas) fomenta o aumento de velocidade dos veículos. E o diagnóstico dos Atropelamentos em Lisboa, realizado pelo Plano de Acessibilidade Pedonal, revela que existem problemas de segurança que têm um carácter estrutural.

É indispensável intervir na rede viária. A redução de velocidades é uma prioridade para a CML, por ser a maneira mais eficaz de reduzir o número de atropelamentos e a sua gravidade.

As medidas de acalmia de tráfego são a melhor forma de o conseguir, por ex., em zonas residenciais, centros históricos, na envolvente de escolas e em ruas com muitos Peões. E têm a vantagem adicional de reduzir o tráfego de atravessamento, que é mais veloz (e perigoso).

A experiência de sucesso em várias cidades (europeias e não só) demonstra claramente que, quando aplicadas correctamente, estas medidas apresentam poucos ou nenhuns

inconvenientes. E muitos benefícios, ao nível da segurança, da convivência entre todos os utilizadores da rua, do ambiente urbano e da qualidade de vida dos residentes.

O Plano Director Municipal de Lisboa (PDM) determina a introdução de medidas de acalmia de tráfego nas vias de proximidade e acesso local (onde ocorrem mais de metade dos atropelamentos), deixa em aberto a sua introdução nas vias de 3.º nível (que atravessam algumas zonas residenciais e registam 1/3 dos atropelamentos), e ainda prevê a criação de Zonas de Moderação da Circulação.

Este Modelo de Acalmia de Tráfego é uma ferramenta de trabalho, feita para apoiar os serviços municipais e as Juntas de Freguesia que possam ou queiram considerar, propor, projectar ou construir medidas de acalmia de tráfego.

Baseia-se nas normas legais e regulamentares, nas boas práticas nacionais e internacionais, e na experiência de vários técnicos. É aplicável ao "mundo real". Procura estabelecer orientações viáveis e seguras e, nalguns pontos, o compromisso necessário entre as duas vertentes da Segurança: a prevenção dos atropelamentos e a circulação das viaturas de emergência.

O Modelo tem as suas bases elaboradas e estabilizadas. Está disponível para consulta. E tem sido objecto de uso crescente. O seu desenvolvimento prosseguirá, com o progressivo desenvolvimento de novas medidas, e a revisão das especificações já definidas, sempre que aprendizagem prática o imponha ou aconselhe.

VP 09 - Acalmia de Tráfego pelas Juntas de Freguesia

(Procedimento)

Descrição

Identificar medidas simples de acalmia de tráfego que as Juntas de Freguesia possam, no âmbito do exercício das suas competências, e com a devida supervisão da CML, implementar em vias de 4.º e 5.º nível, onde o RPDM as considera exigíveis (por ex., passagens de peões sobrelevadas e passeios contínuos). Definir as respectivas condições técnicas e os mecanismos de supervisão e registo.

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Pedro Homem de Gouveia [pedro.gouveia@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017 Abandonada 0 – Por iniciar 1 – Atribuída 2 – Iniciada 3 – Em Curso 4 – Fina

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

- Preparação de um modelo de Contrato de Delegação de Competências (CDC) com Juntas de Freguesia para promoção da Acessibilidade e Segurança Pedonal;
- Apoio à preparação e celebração deste tipo de CDC com 12 (doze) Juntas de Freguesia;
- Sistematização dos procedimentos necessários à selecção e reserva de alvos, ao desenvolvimento e validação de projecto, à execução e reporte de obra;
- Disponibilização de ferramentas, formação e apoio técnico no terreno aos responsáveis das Juntas e respectivos projectistas;
- Acompanhamento da obra e apoio à articulação com serviços municipais relevantes;
- Registo actualizado, e BD SIG e no SGPI, de todos os alvos propostos pelas Juntas e aprovados pela CML, para evitar sobreposição com outras intervenções municipais.

3. Meios afectos à execução desta Acção

Técnicos Superiores EPAP (4)

Articulação regular com o DGMT, com a Equipa da Rede Ciclável da DMMT (onde necessário), com a UCT e com as Juntas de Freguesia (vários técnicos).

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

Progressos

- (1) Os 11 CDC estabelecidos representam um investimento directo na Acessibilidade Pedonal de 1.525.000€ (mais de um milhão e meio de euros), e conduzirão à intervenção em pelo menos 305 passagens de peões de superfície;
- (2) Já se registou o arranque dos trabalhos em 10 (dez) Juntas de Freguesia;
- (3) Destas, 8 (oito) já têm propostas preliminares aprovadas (pelo menos parte dos alvos);

(4) A articulação com as várias entidades intervenientes tem-se efectuado de forma organizada e célere.

Dificuldades

A complexidade e o grau de risco de alguns alvos mais perigosos impediu que as Juntas de Freguesia os pudessem intervencionar. A intervenção em passagens de peões reguladas por semáforo e a deslocação de postes de iluminação pública e de abrigos de autocarro é complexa, dispendiosa e pouco compatível com o âmbito deste CDC, mas por vezes é indispensável.

5. Desenvolvimento

Foram celebrados CDC neste âmbito com as seguintes Juntas de Freguesia: Ajuda, Arroios, Beato, Belém, Benfica (OP 179), Campo de Ourique, Estrela, Lumiar, Misericórdia, Olivais e Santa Clara.

Os procedimentos previstos nos CDC foram sistematizados da seguinte forma, para maior clareza e celeridade:

N.º	Descrição	Junta de Freguesia	ЕРАР	Obs.
1	Arranque dos trabalhos	Indica interlocutor.	(1) Indica interlocutor técnico. (2) Disponibiliza apoio aos técnicos (por ex. sessão informação).	
2	Selecção das PP a adaptar	Propõe alvos (quantidade mínima definida no CDC).	(1) Verifica se há sobreposições com outras obras programadas. (2) Aprova. (3) Carrega no SGPI.	SGPI é Sistema de Informação Geográfica da CML onde constam obras previstas. Carregando os alvos da JF no SGPI, fica feita a "reserva" do local.
3	Visita conjunta às PP a adaptar	Agenda visita com a EPAP.	Participa e fornece apoio técnico.	Facultativo. Recomendável, porque acelera o processo.
4	Proposta Preliminar	Apresenta proposta para cada um dos alvos, indicando solução (a detalhar depois).	(1) Consulta DGMT, UIT e outros serviços (se necessário). (2) Analisa. (3) Aprova.	Facultativo. Recomendável, porque acelera o processo. Prazo de resposta da EPAP: 10 dias úteis.
5	Proposta Detalhada	Apresenta proposta para cada um dos alvos com detalhe (cotas, SV, SH).	(1) Consulta DGMT, UIT e outros serviços (se necessário). (2) Analisa. (3) Aprova.	Proposta subscrita por técnico qualificado, para salvaguarda da responsabilidade civil, criminal e disciplinar. Prazo de resposta EPAP: 10 dias úteis.
6	Obra	(1) Prepara e conduz processo de contratação. (2) Executa obra.	(1) Fornece modelo de caderno de encargos. (2) Fornece apoio técnico em obra.	EPAP fornece apoio quando solicitado pela JF.
7	Telas Finais	Fornece telas finais dos locais intervencionados.	Transmite ao DGMT telas finais, para cadastro e seriação de SV e SH.	
8	Relatório Intermédio	Apresenta relatório de execução quando estiver completado montante referente à 1.ª tranche	(1) Analisa. (2) Aprova. (3) Solicita à DMF transferência da 2.ª tranche.	EPAP apresenta à AML
9	Relatório Final	Apresenta relatório de execução, quando estiver completa 100% da obra.	(1) Analisa. (2) Aprova. (3) Solicita à DMF transferência da 2.ª tranche.	EPAP apresenta à AML

VP 10 - Divulgação de Medidas de Acalmia de Tráfego

(Informação e Sensibilização Pública)

Descrição

Informar o público em geral, e os responsáveis cívicos e autárquicos em particular, sobre os princípios, os benefícios e os pressupostos da acalmia de tráfego, bem como sobre as medidas disponíveis. Disponibilizar em suporte papel (por ex., brochura) e na Internet, com linguagem acessível e ilustrações.

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Carla Clérigo [carla.clerigo@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017 Abandonada 0 – Por iniciar 1	– Atribuída 2 – Iniciada	3 – Em Curso	4 – Finalizada
--	--------------------------	--------------	----------------

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

• Após a preparação e apresentação do Modelo de Acalmia de Tráfego que consiste no conjunto das especificações técnicas aplicáveis ao planeamento, projeto e construção de medidas para reduzir a velocidade dos veículos e o tráfego de atravessamento, importa dar a conhecer/informar o público em geral para a relevância da sua implementação em contexto urbano, no sentido de melhorar as condições de acessibilidade e de segurança dos peões.

Link: http://www.cm-lisboa.pt/viver/mobilidade/acessibilidade-pedonal/ferramentas/fichastecnicas



- Simultaneamente, no dia 27 de abril de 2015 (Dia Europeu da Segurança Rodoviária), teve lugar na Sala do Arquivo dos Paços do Concelho, a conferência "Não ter medo de sair à rua, e andar nela com alegria". Este encontro reuniu vários especialistas na abordagem de temas como direitos, modelo de acalmia de tráfego e a sua importância para a expansão da rede ciclável, conselhos práticos ou a experiência da freguesia de Alvalade.
- Preparação logística e divulgação do evento. Link: http://www.cm-lisboa.pt/noticias/detalhe/article/acalmia-detrafego-em-debate
- Produção de conteúdos para folheto e selecção de imagens.
- Preparação de guião com identificação de locais potenciais para produção de vídeo sobre Medidas de Acalmia de Tráfego (ver ponto 5.), a disponibilizar no site da CML.

3. Meios afectos à execução desta Acção

Técnico Superior de Ciências da Comunicação (1).

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

Relativamente às dificuldades sentidas, de referir a falta de tempo para concluir esta acção, dada a escassez de recursos humanos disponíveis na EPAP para assegurar as áreas de produção de conteúdos e de gestão/organização de eventos.

5. Anexo



Av. da Liberdade – Estreitamento da faixa de rodagem com passagem de peões.



Bairro da Charquinho – Zona de Coexistência

VP 12 - Estudos de Tipo e de Caso (Atropelamentos)

(Investigação)

Descrição

Aprofundamento da análise dos atropelamentos em Lisboa através da focalização em tipos de atropelamentos e em estudos de casos concretos. Análise individual e cruzada de variáveis já integradas no SINAL ou disponíveis noutras fontes: recolha, sistematização e análise de dados integrados nos autos (por ex., sexo e idade do condutor, tipo de veículo, croqui, etc.) em articulação com a PSP-DT (e sem identificação nominal dos envolvidos); observações sistemáticas em pontos de maior sinistralidade dos comportamentos de peões e condutores; auscultação de actores sociais (peões, condutores, comerciantes locais, etc.) através de entrevistas, visitas acompanhadas ou mapas colaborativos.

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável - Rita Jacinto [rita.jacinto@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017 Abandonada 0 – Por iniciar	1 – Atribuída	2 – Iniciada	3 – Em Curso	4 – Finalizada	1
--------------------------------------	---------------	--------------	--------------	----------------	---

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

- Definição de prioridades de investigação;
- Definição da metodologia;
- Início dos trabalhos de recolha e análise de dados.

3. Meios afectos à execução desta Acção

Técnicos Superiores (2)

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

N.a.

5. Desenvolvimento

Os sinistros rodoviários são fenómenos complexos, que envolvem vários factores. Se conhecermos os factores que contribuem para a ocorrência destes sinistros, poderemos criar métodos e ferramentas que reduzam a sua frequência e gravidade.

A CML, enquanto responsável pelo projecto, construção e gestão da infra-estrutura rodoviária, deve dar especial atenção à análise dos factores estruturais e humanos. Para esse efeito, é importante identificar, isolar e analisar variáveis relevantes.

A existência de uma base de dados georreferenciada com todos os atropelamentos em Lisboa (SINAL, Sistema de Informação sobre Atropelamentos em Lisboa) permite seleccionar para análise tipos de atropelamento ou áreas geográficas.

Optou-se por dar prioridade à análise de dois tipos de atropelamento:

- a) Atropelamento em passagem de peões com verde "impuro" para peão;
- b) Atropelamento num raio de 25 metros de paragem de autocarro.

No intuito de isolar variáveis potencialmente relevantes, segue-se o seguinte método:

Para os atropelamentos com verde "impuro"

- 1. Seleccionar de um ano: 2015
- 2. Isolar os atropelamentos com verde para o peão (selecção automática na BD SIG)
- 3. Isolar os atropelamentos em intersecções (selecção manual)
- 4. Listagem de registos para análise (código, data e hora)
- 5. Consultar os autos para colheita de dados (colaboração da PSP-DT)
- 6. Isolar os atropelamentos em passagens de peões com verde impuro
- 7. Analisar os dados e identificar características relevantes da infra-estrutura

Para os atropelamentos num raio de 25 metros de paragem de autocarro

- 1. Seleccionar de um ano: 2015
- 2. Isolar os atropelamentos num raio de 25 metros de paragens de autocarro (selecção automática na BD SIG)
- 3. Listagem de registos para análise (código, data, hora)
- 4. Consultar os autos para colheita de dados (colaboração da PSP-DT e da CARRIS)
- 5. Analisar os dados e identificar características relevantes da infra-estrutura

VP 13 - Estímulo à Investigação sobre Atropelamentos

(Procedimento)

Descrição

Estimular a participação de investigadores académicos (especialmente mestrandos e doutorandos) no tema dos Atropelamentos. Apoiar a elaboração de teses, trabalhos e outros tipos de projectos de investigação, de forma gratuita, através de uma ou mais das seguintes formas: 1) fornecimento de informação (dados, pistas para a investigação); 2) apoio no contacto com serviços municipais; 3) desenvolvimento de projectos conjuntos (que contribuam para a prossecução dos objectivos municipais, por ex., estudos ou ferramentas).

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Carla Clérigo [carla.clerigo@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017 Abandonada C) – Por iniciar 1 – Atribuída	2 – Iniciada	3 – Em Curso	4 – Finalizada
------------------------	-------------------------------	--------------	--------------	----------------

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

- Elaboração de uma lista de entidades com cursos universitários (ver ponto 5.) que podem ter interesse directo ou indirecto nesta temática (desde Engenharia Civil a Psicologia, passando por Arquitectura, Arquitectura Paisagista, Urbanismo, Ergonomia, Geografia, Sociologia, Saúde Pública, Ciências Policiais, etc.), sediados no concelho de Lisboa.
- Preparação de minuta de Ofício.
- Introdução de documentos em GESCOR e envio via CTT, com folheto sobre "Serviço de Apoio Técnico em Acessibilidade Pedonal".

3. Meios afectos à execução desta Acção

Técnico Superior (1)

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

N.a.

5. Anexo

Lista de Contactos

ENTIDADE
ISEL - Instituto Superior de Engenharia de Lisboa
Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa
Universidade Nova de Lisboa
Escola Nacional de Saúde Pública
Coordenador ECTS
João Prista e Silva
Universidade Nova de Lisboa
Faculdade de Ciências e Tecnologia Coordenador ECTS
Jorge Manuel Pinto Lampreia Pereira
Universidade Nova de Lisboa
Instituto Superior de Estatística e Gestão de Informação
Coordenador ECTS
Prof. Doutor Miguel de Castro Neto
Universidade Nova de Lisboa
Faculdade de Ciências Sociais e Humanas Coordenador ECTS
José Afonso Teixeira joafteix@fcsh.unl.pt
Universidade Lusófona
ISCTE – Instituto Universitário de Lisboa
Departamento de Arquitetura e Urbanismo
ISCTE – Instituto Universitário de Lisboa
Curso de Psicologia
Coordenadora do Curso Prof. ^a Doutora Joana Alexandre
Prof.= Doutora Joana Alexandre
Universidade Lusíada de Lisboa
Universidade Autónoma de Lisboa (CEU/UAL)
Instituto Superior Técnico
Departamento de Engenharia Civil, Arquitetura e Georrecursos
Instituto Superior Técnico
Departamento de Engenharia e Gestão
Universidade de Lisboa
Faculdade de Psicologia
Instituto Superior de Psicologia Aplicada
Universidade Católica
Faculdade de Ciências Humanas
Escola Superior de Tecnologia da Saúde de Lisboa
Egas Moniz - Cooperativa de Ensino Superior
Faculdade de Motricidade Humana – Universidade de Lisboa

VP 15 - Vectorização da Rede Pedonal

(Ferramenta de Trabalho)

Descrição

Preparar uma base de dados georreferenciada que permita alargar a análise das grandes barreiras a outras zonas de Lisboa. Efectuar a vectorização e análise topológica da rede pedonal com maior prioridade nas áreas envolventes às interfaces de transporte colectivo e às escolas básicas e jardins-de-infância.

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Pedro Morais [pedro.b.morais@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017 Abandonada 0 – Por iniciar	1 – Atribuída	2 – Iniciada	3 – Em Curso	4 – Finalizada	1
--------------------------------------	---------------	--------------	--------------	----------------	---

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

- Desenvolvimento dos domínios para os campos da tabela;
- Uniformização das tipologias;
- Vectorização da área de Alvalade/GreenPark/Cidade Universitária.

3. Meios afectos à execução desta Acção

Técnico Superior (1)

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

Desenvolvimento de uma aplicação para vectorizar em tempo real no campo (rua) e no escritório.

5. Anexo

A vectorização da rede pedonal é um passo fundamental para a potenciação do modo pedonal no trabalho em Sistemas de Informação Geográfica (SIG).

A importância dos SIG, como se sabe, "mede-se" tanto pela importância que já têm nos processos de planeamento e gestão urbanos (entre outros), como também pelo potencial que ainda encerram para o suporte à investigação, à participação cidadã e ao empreendedorismo. A rede pedonal é a infra-estrutura de circulação dos peões. Integra, nomeadamente, passeios e passagens de peões.

Em suma, pode dizer-se que a vectorização da rede pedonal consiste na representação em desenho desta rede, através de software SIG, para obter um conjunto de arcos e nós que espelham uma realidade mais ou menos formal da existência de percursos dedicados a peões. Para compreender a importância estratégica da vectorização da rede pedonal, basta explicar as consequências (reais e actuais) da sua inexistência: sem a rede pedonal estar vectorizada não há forma suficientemente rigorosa de "arrumar" informação específica sobre a rede

pedonal, de cruzar dados, de obter sínteses e índices, de modelar efeitos, de fazer avaliações, de gerar aplicações que funcionem sobre a rede pedonal.

Actualmente é possível fazê-lo, mas usando como "aproximação" uma rede que apresenta diferenças (e gera problemas) fundamentais – a rede rodoviária, que é representada pelos eixos de via (é esta a base do Google Maps, por exemplo).

O problema é que esta "solução de recurso" produz profundas distorções, que por sua vez são causa central para muitas dificuldades no diagnóstico e na caracterização, no planeamento e na gestão, no desenvolvimento e na modelação da rede pedonal. Porque assume, por exemplo, que o peão circula pelo eixo da faixa de rodagem, ou que o posicionamento e configuração das passagens são irrelevantes para o cálculo de distâncias, de tempos de percurso e áreas de influência.



VP 16 - Modelo de Análise das Grandes Barreiras à Circulação Pedonal

(Ferramenta de Trabalho)

Descrição

Desenvolver e consolidar uma metodologia de análise às grandes barreiras à circulação pedonal, que possa ser aplicada na análise sistemática do Concelho, incluindo no trabalho de diagnóstico para planos de urbanização e de pormenor. Numa fase piloto, para efeitos de desenvolvimento, teste e demonstração, aplicar o modelo à análise da zona Quinta dos Barros/Galhardas e Green Park, efectuando a vectorização e a topologia da rede pedonal.

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Pedro Morais [pedro.b.morais@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017 Ab	Abandonada 0 – Por iniciar	1 – Atribuída	2 – Iniciada	3 – Em Curso	4 – Finalizada
--------------	----------------------------	---------------	--------------	--------------	----------------

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

- Concepção do modelo para análise das grandes barreiras.
- Criação de uma aplicação online onde é possível visualizar os dois tipos de análise.

3. Meios afectos à execução desta Acção

Técnico Superior (1)

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

Desenvolvimento de uma aplicação.

5. Anexo

Além da concepção do modelo para análise das grandes barreiras, foi criada uma aplicação online onde é possível visualizar os dois tipos de análise, o *link* da aplicação é o seguinte: https://cml.maps.arcgis.com/apps/CompareAnalysis/index.html?appid=6743da837e9c4716ae1e8144f9 https://cml.maps.arcgis.com/apps/CompareAnalysis/index.html?appid=6743da837e9c4716ae1e8144f9

VP 18 - Apoiar a revisão das Cartas de Equipamentos de Utilização Colectiva

(Procedimento)

Descrição

Apoiar a revisão das cartas de equipamentos de utilização colectiva, em articulação com a Divisão do PDM, nomeadamente através de (1) apoio técnico, (2) formação e (3) ferramentas para avaliação das condições de acessibilidade. Ao nível macro, apoiar a análise do impacto das grandes barreiras à circulação pedonal na envolvente e na adequação das áreas de influência efectivas. Ao nível micro, apoiar a avaliação das condições de acessibilidade no parque edificado.

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Pedro Homem de Gouveia [pedro.gouveia@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017	Abandonada	0 – Por iniciar	1 – Atribuída	2 – Iniciada	3 – Em Curso	4 – Finalizada
-----------	------------	-----------------	---------------	--------------	--------------	----------------

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

- Definido o procedimento, enviado ao DPU (cf. ponto 5, adiante);
- Para a "Carta da Actividade Física e do Desporto" apoiou-se a elaboração de ferramenta de diagnóstico das condições de acessibilidade às Instalações Desportivas Municipais (IDM), incluindo a definição de tipologias e de níveis de acessibilidade para as IDM e para os equipamentos desportivos privados;
- Para o Levantamento das Condições de Acessibilidade nos Equipamentos Sociais para Idosos (processo a cargo da Equipa do PLH-DS) desenvolveu-se a ferramenta de diagnóstico das condições de acessibilidade, e face à indisponibilidade de outros serviços para a realização dos trabalhos de campo a EPAP irá recorrer a contratação externa para realizar os trabalhos de campo;

3. Meios afectos à execução desta Acção

EPAP: 1 Arquitecto e 1 Geógrafo especialista em SIG.

Articulação com o DPU.

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

Progressos:

No decurso da sua execução, o âmbito da acção foi alargado, em função das solicitações e nomeadamente por duas razões: (1) originalmente previa-se apenas a revisão da Carta Educativa, e entretanto iniciaram-se trabalhos noutras cartas (por ex., equipamentos desportivos); (2) originalmente previa-se apenas a análise do impacto das grandes barreiras para ajustamento das áreas de influência, e entretanto detectou-se a necessidade de abordar também, na fase de diagnóstico, as condições de acessibilidade no interior dos recintos.

Dificuldades:

A plena funcionalidade da análise macro está dependente da conclusão da vectorização da Rede Pedonal (cf. Acção do Plano VP 15, em curso). Esta acção é necessária para existir um suporte de rede que auxilie o processo de planeamento, tendo em atenção fundamentalmente a minimização de impactos e o ajustamento das áreas de influência.

5. Resultado

Para cumprimento da Acção VP 18 ficou estabelecido o seguinte:

- 1. Relativamente ao **PROCEDIMENTO**:
- 1.1 Na revisão das cartas de equipamentos de utilização colectiva deve atender-se às condições de Acessibilidade, pelo menos nos equipamentos municipais.
- 1.2 A Acessibilidade da rede de equipamentos deve considerar:
 - a) Em sede de diagnóstico, as condições de cada equipamento;
 - Em sede de proposta, a programação de melhoramentos e, se necessário, possibilidades de resposta ao nível da rede (por ex., garantir aa existência de um número mínimo de equipamentos acessíveis com boa distribuição geográfica).
- 1.3 As condições de Acessibilidade devem ser avaliadas:
 - a) A nível Macro, através da análise da rede pedonal envolvente, considerando a área de influência formal do equipamento ou, pelo menos, os percursos pedonais de ligação à rede de Transporte Público;
 - b) A nível Micro, através da análise dos recintos e dos edifícios neles integrados.
- 1.4 A nível MACRO deve avaliar-se:

- a) A continuidade e a conectividade da rede pedonal, de forma a identificar grandes barreiras que possam ser eliminadas ou mitigadas, ou que devam levar à adequação das áreas de influência formal;
- b) O volume, distribuição e tipologia de atropelamentos, de forma a identificar intervenções prioritárias.
- 1.5 A nível MICRO deve avaliar-se o cumprimento das normas legais e regulamentares de acessibilidade na rede de espaços acessíveis do equipamento.
- 1.6 A Equipa do Plano de Acessibilidade Pedonal (EPAP) prestará apoio técnico:
 - à preparação dos trabalhos de campo (metodologia, preparação das ferramentas, formação);
 - b) Ao acompanhamento e supervisão dos trabalhos de campo;
 - c) À análise dos dados;
 - d) Aos trabalhos de revisão em que o este apoio for necessário e solicitado.
- 1.7 Após conclusão da missão da EPAP, deverá o serviço responsável pela revisão destas cartas identificar novo fornecedor de apoio técnico.
- 2. Relativamente às FERRAMENTAS:
- 2.1 A avaliação a nível MACRO deve ser efectuada com base:
 - a) Na rede pedonal vectorizada, quando disponível;
 - b) No Sistema de Informação sobre Atropelamentos em Lisboa (SINAL).
- 2.2 A avaliação a nível MICRO deve ser efectuada com base numa ferramenta de diagnóstico tipo *checklist* (lista de verificação), que pode ser individualizada ou estar integrada numa ferramenta mais abrangente.
- 3. Nestes termos:
 - a) Consideramos, para efeitos de reporte, que a Acção do Plano VP 18 se encontra EXECUTADA;
 - b) Consideramos transmitidos, para v/ uso, as respectivas orientações.

VP 21 - Programa de Adaptação de Passagens Desniveladas

(Programa de Obras de Adaptação)

Descrição

Programar e executar, de forma progressiva, a adaptação integral das passagens desniveladas consideradas indispensáveis. Definir prioridades de intervenção com base na facilidade, na procura (volume de tráfego pedonal) ou na importância para a ligação a zonas residenciais, e na sinistralidade (atropelamentos). Integrar medidas de mitigação para as desconformidades que não for possível eliminar.

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Pedro Homem de Gouveia [pedro.gouveia@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

- Instalação de plataforma elevatória na passagem subterrânea de Belém (preparada pela UIT Ocidental, mediante CDC com a Junta de Freguesia de Belém);
- Auscultação de homólogos noutras cidades europeias, via Rede EUROCIDADES, para colheita de experiências e aconselhamento;
- Realização de intervenções de conservação pela DMPO/DIVPS;
- Preparação da candidatura a financiamento do Banco Europeu de Investimento (Programa Lx XXI), e acompanhamento das fases subsequentes;
- Início da definição de alvos prioritários;
- Início da preparação do Caderno de Encargos.

3. Meios Humanos afectos à execução desta Acção

Vários técnicos da UIT Ocidental, JF Belém e DMPO/DIVPS.

EPAP: 1 arquitecto e 1 geógrafo especialista em SIG.

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

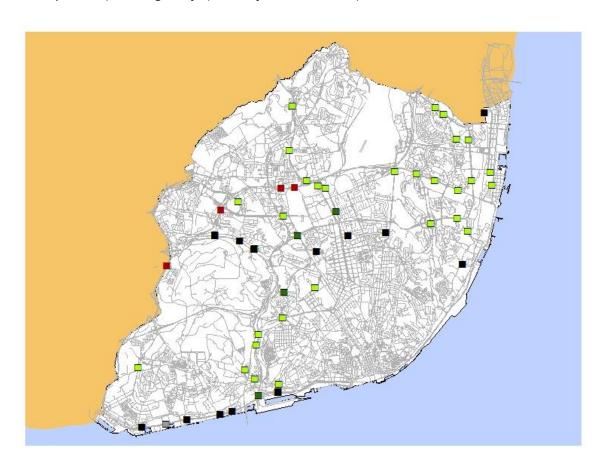
A adaptação de passagens desniveladas requer investimentos significativos, sendo que nalguns casos poderá vir a implicar o desmonte e substituição das estruturas existentes.

A inexistência de financiamento garantido impediu a programação de adaptações e, nessa medida, a prossecução desta acção. Com o financiamento agora assegurado, e aproveitando o trabalho preparatório já desenvolvido e a experiência disponível nos serviços, há mais condições de progressão neste domínio.

5. Desenvolvimento

A rede pedonal de Lisboa é cortada por grandes infra-estruturas viárias: linhas férreas e vias rápidas. As passagens de peões desniveladas (superiores ou em túnel) devem permitir a todos os peões, com ou sem mobilidade condicionada, atravessar de uma forma autónoma, segura e confortável essas grandes barreiras viárias.

Nas passagens existentes, essa função é prejudicada por problemas ao nível da acessibilidade (escadas sem alternativa acessível, rampas mal dimensionadas, meios mecânicos em falta ou irrecuperáveis) e da segurança (iluminação e visibilidade).





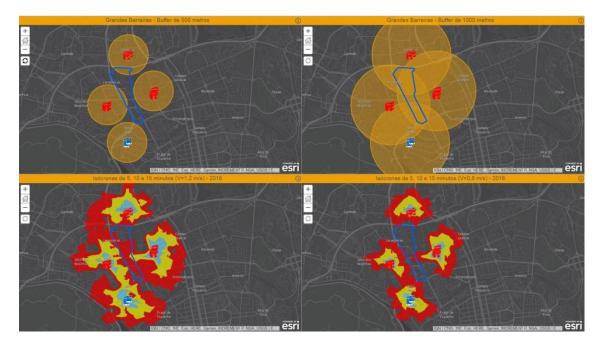
Este programa destina-se a executar, de forma progressiva, em cumprimento das exigências legais e das necessidades de segurança, a adaptação integral das 18 passagens desniveladas

consideradas que são indispensáveis por atravessarem linhas férreas ou rodovias de 1.º nível (onde não é permitida a circulação de peões).

As passagens desniveladas indispensáveis localizam-se, predominantemente, sobre as linhas férreas de Cascais, de Sintra e do Norte, bem como sobre algumas vias rápidas (Segunda Circular, Calouste Gulbenkian).

No quadro do Programa Lx XXI está previsto um investimento total de 1.350.000€, tendo como objectivo, no horizonte de 2 anos, a intervenção em 6 passagens desniveladas (i.e., 1/3 do total dos alvos). Os alvos serão priorizados de acordo a procura (volume de tráfego pedonal), a importância para a ligação a zonas residenciais, e a sinistralidade (atropelamentos) na envolvente.

Com esta aplicação podemos comparar as análises em um ou mais locais com múltiplos mapas lado a lado.



VP 22 - Avaliação das Passagens Opcionais

(Ferramenta de Trabalho)

Descrição

Definir uma metodologia para analisar as 37 passagens desniveladas opcionais, que permita avaliar em cada passagem, de forma objectiva, rigorosa, sistemática e ponderada, (1) a eficácia na prevenção de atropelamentos, (2) a conformidade com as normas técnicas de acessibilidade, (3) a funcionalidade e conveniência para os peões e (4) a necessidade ou possibilidade de, em alternativa (A) manter a passagem e impedir o atravessamento de superfície, ou (B) substituir ou complementar a passagem por um ou mais atravessamentos de superfície e respectivas medidas de segurança.

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Pedro Homem de Gouveia [pedro.gouveia@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017 Abandonada 0 – Por inic	ciar 1 – Atribuída 2 – Inicia	iada 3 – Em Curso 4 – Finalizada
-----------------------------------	-------------------------------	----------------------------------

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

- Revisão preliminar de literatura científica;
- Integração da Acção "Level Crossing" no Projecto FLOW;
- Selecção de Caso de Estudo (topo da Av. das Descobertas);
- Trabalho de campo para colheita de dados sobre tráfego rodoviário e pedonal (volumes, velocidades, movimentos e outras características);
- Desenvolvimento de opções e de proposta preliminar;
- Modelação microscópia de tráfego de duas opções;
- Apoio técnico especializado (Walk 21, ECF, PTV);
- Preparação de caderno de encargos para aquisição externa da (1) concepção de metodologia, (2) definição e desenvolvimento de ferramentas e (3) aplicação demonstrativa na análise de 5 passagens.
- Preparação do procedimento de aquisição de serviços, a lançar em Junho de 2017.

3. Meios afectos à execução desta Acção

Vários técnicos da EPAP Colaboração pontual do DGMT

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

Dificuldades

(1) Uma revisão de literatura científica preliminar levantou especificações (nem todas coincidentes) sobre alguns dos parâmetros que justificam o recurso a passagens de peões desniveladas – nomeadamente, no que respeita às passagens classificadas pela CML como

"opcionais", tipo de via, volume e velocidades de tráfego rodoviário. Mas esses parâmetros estão definidos para apoio à decisão de instalar ou não instalar passagens, e pouco ou nada fornecem de prático para a avaliação de passagens existentes e ponderação da sua eliminação. (2) Esta carência de métodos e ferramentas de trabalho é complementada pelo elevado número de passagens a avaliar em Lisboa, 37. A análise de cada passagem requer várias horas de trabalho, e não se conclui com uma mera visita de campo. Não foi possível reunir recursos humanos para realizar um trabalho desta dimensão.

Progressos

- (1) Para lidar com as dificuldades identificadas supra, optou-se por uma mudança táctica no desenvolvimento desta acção: em vez de uma análise de todas as 37 passagens, os esforços (e os recursos limitados) estão a ser investidos no desenvolvimento de uma metodologia e ferramentas de análise, que possam ser aplicadas por distintos serviços (DPU, DEP, UCT, DMMT e EPAP).
- (2) Este desafio foi integrado no Projecto FLOW, o que permitiu à CML recorrer a aconselhamento especializado e a tecnologia de ponta para a análise exploratória de um caso de estudo. Os ensinamentos colhidos neste caso foram muito úteis e estão servir de base ao passo seguinte desta acção.

5. Importância

Lisboa tem 55 passagens de peões desniveladas. Destas, 18 foram classificadas no âmbito do Plano de Acessibilidade Pedonal como "indispensáveis", porque atravessam linhas férreas ou rodovias de 1.º nível, nas quais é proibida a circulação de peões.

As restantes passagens desniveladas, 37, são em rigor passagens opcionais, i.e., atravessam vias onde existe tráfego de peões, e foram uma opção, tomada no passado, para regular o atravessamento da via (por haver elevados volumes de tráfego) ou como forma de garantir a segurança nesse atravessamento.

Nos termos do DL 163/2006, a CML está obrigada a adaptar todas as passagens de peões desniveladas. Estas adaptações implicam um importante investimento, que nos termos das orientações definidas no Plano, deve ser direccionado para as passagens indispensáveis.

Importa, não obstante, perceber o que se pode e deve fazer nas passagens opcionais, especialmente porque (1) os dados disponíveis sobre atropelamentos (cf. SINAL - Sistema de Informação sobre Atropelamentos em Lisboa) indicam que na envolvente de várias destas passagens ocorrem atropelamentos, o que sugere que como medida de segurança estas passagens são insuficientes, e (2) a observação estruturada dos movimentos de peões sobre e na envolvente destas passagens indica claramente que muitas delas não respondem adequadamente às necessidades funcionais dos peões, que efectuam atravessamentos de superfície.

Deve por isso, por motivos de segurança, avaliar-se de forma objectiva qual a melhor opção de, em cada local, promover a segurança dos atravessamentos pedonais.

VP 24 - Lista de Verificação de Passagens de Peões Desniveladas

(Ferramenta de Trabalho)

Descrição

Recolher e sistematizar as normas técnicas de acessibilidade aplicáveis às passagens de peões desniveladas, bem como outros requisitos críticos para a segurança e para a sensação de segurança do peão. O Guião de Verificação (*checklist*) deve ter uma linguagem clara e acessível, e ser próprio para aplicação pelos técnicos que são responsáveis ou que participam na gestão, manutenção, concepção e adaptação de passagens de peões desniveladas e acessos na área envolvente.

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Luís Leal [ext.luis.leal@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017 Al	sbandonada 0 – Por inicia	r 1 – Atribuída	2 – Iniciada	3 – Em Curso	4 – Finalizada
--------------	---------------------------	-----------------	--------------	--------------	----------------

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

- Levantamento e sistematização das normas técnicas de acessibilidade aplicáveis às passagens de peões desniveladas, aéreas e subterrâneas;
- Elaboração de versão preliminar da Lista de Verificação;
- Aperfeiçoamento de sucessivas versões de trabalho e fecho de versão 1;
- Distribuição da Lista de Verificação, junto dos serviços relevantes: DMPO e UCT;
- Disponibilização da Versão 1 na Página de Internet da CML.

3. Meios afectos à execução desta Acção

2 Arquitectos da EPAP, sendo 1 autor e 1 supervisor

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

N.a.

5. Importância

Existem 55 passagens de peões desniveladas em Lisboa, sendo 5 subterrâneas e 50 aéreas.

Nos termos do DL 163/2006, de 8 de Agosto, a CML tem de assegurar a conformidade de todas estas passagens com as normas técnicas de acessibilidade definidas naquele decreto.

As referidas normas técnicas de acessibilidade são bastante extensas e detalhadas, incidindo sobre escadas, rampas, ascensores, plataformas elevatórias, revestimentos de piso e guardas.

A verificação de conformidade com todas estas normas tem de ser rigorosa e exaustiva, e é um passo necessário para programar as obras de adaptação exigíveis por Lei e, nesse quadro, definir as prioridades importa pela limitação de recursos.

Esta Lista de Verificação (*checklist*) responde a duas necessidades práticas: (1) fornece aos técnicos uma ferramenta que facilita a verificação sistemática e rigorosa das normas aplicáveis, e (2) permitirá distribuir por mais de um serviço municipal o levantamento das condições de acessibilidade em todas as passagens de peões desniveladas, que a CML está obrigada a realizar.

VP 25 - Modelo de Passagem de Peões

(Ferramenta de Trabalho)

Descrição

Preparar documento que recolha, sistematize e ilustre as normas legais e regulamentares de acessibilidade e segurança aplicáveis ao planeamento, projecto, construção, gestão e, de uma forma geral, intervenção, nas passagens de peões de superfície e na sua área envolvente (incluindo passeio). Onde necessário, para maior coerência e segurança, complementar essas normas com orientações baseadas em boas práticas internacionais. Divulgar o Modelo junto dos serviços e empresas municipais e na página de Internet da CML. Disponibilizar (mediante formação e consultoria) apoio técnico especializado à sua compreensão e aplicação. Assegurar a actualização e afinação do Modelo, fazendo-o evoluir sempre que necessário em sucessivas versões consolidadas. Vincular os serviços municipais ao conhecimento e aplicação do Modelo em todas as decisões que possam beneficiar ou prejudicar a acessibilidade e segurança das passagens de peões.

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Pedro Homem de Gouveia [pedro.gouveia@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017 Abandonada 0 – Por iniciar 1 -	Atribuída 2 – Iniciada	3 – Em Curso	4 – Finalizada
--	------------------------	--------------	----------------

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

- Disponibilização da Versão Preliminar #2 do Modelo na Página de Internet da CML;
- Disseminação pelos serviços municipais e Juntas de Freguesia;
- Formação na aplicação prática do Modelo para técnicos projectistas de serviços municipais (DMU, DEP, UCT, DMMT, DGMT, etc.) e Juntas de Freguesia;
- Desenvolvimento de pormenores construtivos para aplicação em obra das especificações do Modelo, em empreitadas a cargo da EPAP, de outros serviços municipais e das juntas de freguesia (Cf. Acção VP 04);
- Apoio técnico à aplicação prática do Modelo, mediante análise de alvos in loco com os projectistas, aconselhamento e revisão de projectos, apoio em obra;
- Aplicação sistemática do Modelo em dezenas de passagens de peões de superfície, por toda a cidade (cf. via Acções do Plano VP 07 e VP 28);
- Observação sistemática da performance das especificações do Modelo, tanto em obra (facilidade de aplicação) como após obra (redução de velocidades, funcionalidade para peões, detecção de piso táctil, etc.);
- Apoio à integração de especificações do Modelo no Manual da Rua;
- Correcções e desenvolvimento de maior detalhe em algumas especificações (por ex., encabeçamentos, raios de curvatura);
- Consulta de entidades externas à CML com competências e ou conhecimentos relevantes (e.g., CARRIS, Walk 21, European Cyclists' Federation, Transport for London) para aconselhamento;

- Revisão de literatura científica e revisão de boas práticas internacionais para elaboração do Capítulo sobre Iluminação, que aguarda feedback da Divisão de Iluminação Pública;
- Recolha e compilação dos contributos de vários serviços municipais e de várias organizações, de pessoas com deficiência e não só (por ex. o Instituto Nacional para a Reabilitação, Instituto da Mobilidade e Transportes, ACAPO, etc.);
- Teste em contexto real com pessoas com deficiência visual para tomada de decisões, relativamente, às especificações do Piso Táctil;
- Contactos com fornecedores de material para levantamento de opções disponíveis no mercado para revestimento (moldura de contraste, piso táctil), pilaretes e balizadores, massas betuminosas especiais, dispositivos de acessibilidade de semáforos, etc.

3. Meios Humanos e Financeiros afectos à execução desta Acção

Vários técnicos da EPAP.

Colaboração de técnicos de vários outros serviços municipais.

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

Progressos

- (1) As obras em curso têm implementado as especificações do Modelo em centenas de passagens de peões de superfície, o que permite, para além dos benefícios directos no terreno, observar e afinar, por teste real, as especificações técnicas.
- (2) O feedback de várias entidades e de especialistas internacionais, e o apoio à sucessiva aplicação do Modelo por vários projectistas, municipais e externos à CML, permitiu recolher e efectuar vários ajustes e melhoramentos à Versão Preliminar #2, pelo que a Versão #3 será significativamente melhor.
- (3) Novas aplicações informáticas permitiram abordar de forma distinta, muito mais prática, a redução dos raios de curvatura e respectivos espaços de manobra.
- (4) Os testes em contexto real realizados com pessoas com deficiência visual e a auscultação corrente de pessoas com deficiência motora confirmaram a adequação de várias especificações do Modelo e forneceram contributos úteis para o aperfeiçoamento do Modelo.

Dificuldades

A multiplicidade de obras em curso tem a vantagem de proporcionar inúmeras oportunidades para a prossecução do dever legal da CML de adaptar as passagens de peões de superfície. Em contrapartida, comporta uma exigência acrescida de rigor na aplicação do Modelo, nomeadamente: (1) das especificações do piso táctil, relativamente à implantação de todas as componentes em todas as intervenções e ao cumprimento dos dimensionamentos estabelecidos, e (2) da realização sistemática de recortes na projecção da passagem, para impedir o estacionamento abusivo sobre a passagem e respectivo triângulo de visibilidade.

5. Importância

Lisboa tem cerca de 9.400 passagens de peões de superfície. Em cada uma delas, a acessibilidade e a segurança dependem de vários factores: ressalto, revestimento, piso táctil, sinalização rodoviária horizontal e vertical, relação com a geometria da via, estacionamento e paragens de autocarro, drenagem e iluminação, etc.

As decisões relativas a cada um destes factores são tomadas em diferentes momentos, e a várias escalas, por diferentes serviços municipais (planeamento urbano, gestão urbanística, obras municipais, gestão de tráfego, ocupação da via pública, etc.). É fundamental que todas estas decisões cumpram a Lei e sejam coerentes entre si. Só assim a CML conseguirá prevenir novos erros e eliminar progressivamente as barreiras existentes.

A promoção da Acessibilidade e Segurança nas Passagens de Peões requer mudanças no saber e no fazer, e a mudança é sempre um desafio. Este desafio é exigente, mas é também incontornável para o futuro de Lisboa, especialmente se tivermos em conta o envelhecimento demográfico e o elevado número de atropelamentos.

O Modelo de Passagem de Peões foi feito para apoiar os vários serviços municipais cujas decisões podem melhorar (ou piorar) as passagens de peões de Lisboa. Baseia-se nas normas legais, nas boas práticas internacionais, e na experiência prática de vários técnicos. É aplicável ao "mundo real", e nenhuma especificação, correctamente aplicada, prejudicará a segurança dos condutores.

VP 27 – Adaptação de Passadeiras junto à Gare do Oriente

(Projeto Piloto de Obra)

Descrição

Em cumprimento da Recomendação n.º 5 da AML de 18SET2012 ("Mobilidade em Segurança"), adaptar as passagens de peões que efectuam as ligações à Gare do Oriente, através de uma aplicação exemplar do Modelo (VP 25).

Serviço Coordenador - EPAP

Responsável – Pedro Homem de Gouveia [pedro.gouveia@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Mai	2017 Abandonada	0 – Por iniciar	1 – Atribuída	2 – Iniciada	3 – Em Curso	4 – Finalizada	
-----	-----------------	-----------------	---------------	--------------	--------------	----------------	--

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

- A UITOR no âmbito da empreitada n.º 7/UCT/2013 construiu a escada de ligação entre a Quinta das Laranjeiras e Gare do Oriente (2015).
- No âmbito da empreitada n.º 14/UCT/UITOR/2016, a UITOR construiu o passeio inexistente, na Rua Padre Joaquim Alves Correia (2016).
- Desenvolvimento de projectos de execução (concluídos e já disponíveis) e programação de obra pela EPAP em todas as passagens de peões que servem a Gare do Oriente

3. Meios afectos à execução desta Acção

Equipa: Arquiteto (1) e Engenheiro Civil (1) na fiscalização das obras.

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

A falta dos projetos de estacionamento subterrâneo da Gare do Oriente dificulta qualquer desenvolvimento de passadeiras rebaixadas na Gare do Oriente.

5. Anexo Algumas imagens



Rua Conselheiro Lopo Vaz



Passeio na Rua Padre Joaquim Alves Correia

VP 28 -Programa de Adaptação das Passagens de Peões

(Programa de Obras de Adaptação)

Descrição

Programar e executar, de forma progressiva, a adaptação integral das passagens de peões através de obras que apliquem o Modelo (VP 25). Definir prioridades de intervenção com base na facilidade, na procura (volume de tráfego pedonal) e na sinistralidade (atropelamentos). Aproveitar oportunidades (obras de requalificação do espaço público, reordenamento de estacionamento, etc.). Integrar medidas de mitigação para as desconformidades que não for possível eliminar.

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Pedro Homem de Gouveia [pedro.gouveia@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017 Abandonada 0 – Por inicia	ır 1 – Atribuída 2 – Iniciac	da 3 – Em Curso 4 – Finalizada
-------------------------------------	------------------------------	--------------------------------

2. Principais Actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

- Construção de base de dados em SIG com todas as passagens de peões de superfície existentes em Lisboa (fonte: cadastro da DMMT);
- Construção de aplicação para gestão dos alvos em projecto e obra, incluindo procedimentos de articulação com o SGPI e actualização do Cadastro do DGMT;
- Definição de orientações chave para a operacionalização da Acção: (1) carregar os alvos intervencionados pelo Praça Bairro e Pavimentar, (2) seleccionar os alvos da EPAP nas áreas a descoberto daquelas intervenções, (3) determinar prioridades de segurança para obra da EPAP, (4) evitar a selecção de alvos nas vias seleccionadas para implantação e obra da Rede Ciclável (5) condicionar a selecção de alvos pelas Juntas de Freguesia às selecções a montante (referidas nos pontos anteriores).
- Envio do Modelo de Passagem de Peões (cf. Acção do Plano VP 25) para os serviços municipais responsáveis pelos Programas Praça Bairro, Pavimentar e Rede Ciclável, bem como para a UCT e para os técnicos das juntas de freguesia responsáveis pela execução dos Contratos de Delegação de Competências, disponibilizando em complemento formação e apoio técnico;
- Para as obras a cargo da EPAP, desenvolvimento de projectos de execução, por recurso a meios próprios e quando indispensável aquisição externa de serviços;
- Articulação regular, para desenvolvimento de projecto e obra, com serviços municipais, juntas de freguesia e CARRIS;
- Disponibilização de apoio técnico e revisão de projectos do Praça Bairro e Pavimentar e Rede Ciclável, quando solicitado;
- Acompanhamento e registo das intervenções sinalizadas, e levantamento (mediante trabalho de campo) das intervenções não sinalizadas;
- Desenho (com base na ISO 9001) de documento que define e articula os procedimentos e critérios que a CML considera mais justos, eficazes, eficientes e sustentáveis para cumprir os seus deveres legais em matéria de Acessibilidade e

- Segurança das Passagens de Peões de Superfície, documento que está em fase de consolidação e consensualização com os serviços relevantes;
- Integração nos métodos de projecto de aplicação informática que permite definir espaços de manobra em curvas, para execução de encabeçamentos;
- Realização de obras em vários alvos;
- Observação estruturada da performance de passagens de peões para afinação das intervenções subsequentes e aperfeiçoamento do Modelo de Passagem de Peões (cf. Acção do Plano VP 25), especialmente passeios contínuos, sobrelevações e encabeçamentos com redução do raio de curvatura;
- Auscultação regular de pessoas com deficiência, para levantamento e compreensão de necessidades práticas e avaliação das passagens intervencionadas.

3. Meios Humanos afectos à execução desta Acção

Vários técnicos da EPAP: 7 arquitectos, 2 engenheiros civis, 1 especialista em transportes. Vários técnicos do DGMT, DEP, DMPO, UCT.



4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

Progressos:

(1) A estratégia definida para a adaptação de passagens de peões de superfície é, no essencial, um sucesso no que toca à mobilização dos serviços. Há vários serviços a promover intervenções no terreno (DMPO, DEP, EPAP, UCT), sendo esse esforço complementado pela delegação de competências nas bem como Juntas de Freguesia (cf. Acção do Plano VP 09). Consultar relação das intervenções da DMPO e da UCT, em Anexo deste Relatório.

(2) A implementação desta estratégia permitiu um progresso inédito na adaptação de passagens de peões, que é único a nível nacional, e raro a nível europeu. Na data de redacção do presente Relatório, fruto deste esforço conjunto, estavam concluídas as intervenções em pelo menos 425 passagens de peões, não se incluindo neste número as passagens que se encontram em obra ou com entrada em obra já programada.



Vias em que foram adaptadas as passagens de peões

Dificuldades:

- (1) O ritmo de avanço das obras torna difícil o registo, especialmente das intervenções dispersas (o levantamento realizado é por isso assumidamente incompleto), havendo que estabelecer procedimentos de reporte, que permitam não apenas apresentar números exactos (não reportando por defeito, como é o caso) mas também reportar os investimentos realizados (para demonstrar o cumprimento do compromisso de investimento de 3%), e acompanhar as obras.
- (2) O impulso conferido pela execução do Plano de Acessibilidade Pedonal por parte de vários serviços introduziu uma alteração profunda nos princípios, práticas e métodos dos serviços municipais. Esta mudança, acelerada pelo investimento inédito na rede pedonal, traz por si mesma alguns desafios.
- (3) O principal desses desafios é a plena assimilação e cumprimento das especificações técnicas do Modelo de Passagem de Peões, e a compreensão de que essas especificações decorrem de necessidades funcionais concretas, e de que o incumprimento dessas especificações gera situações de perigo para os utilizadores mais vulneráveis, e tem implicações para a responsabilidade civil, disciplinar e criminal do Município e dos seus agentes. Importa neste ponto garantir que todos os projectistas cumprem as normas legais e a expressa vontade do Município, e que não são imputadas ao Município falhas que em rigor

não são da responsabilidade do Município, salvaguardando nomeadamente o pleno exercício do direito de regresso previsto no DL 67/2007, de 31 de Dezembro.

(4) É essencial, com o progressivo aperfeiçoamento da intervenção municipal, (A) tornar automática a implantação da moldura de contraste (revestimento liso como parte integrante do piso táctil), (B) tornar sistemática a execução de recorte para prevenção do estacionamento abusivo sobre passagens, sempre que na envolvente destas exista espaço para estacionamento, e (C) impedir a aplicação de cubos pétreos no revestimento da marca rodoviária (i.e., da passadeira pintada na faixa de rodagem), por serem ilegais face ao disposto no DL 163/2006 e gerarem perigo para os peões mais vulneráveis.

5. Desenvolvimento

Resulta das orientações do Plano de Acessibilidade Pedonal que todas as intervenções de adaptação de passagens de peões devem, em simultâneo, promover a Acessibilidade e a Segurança dos Peões (neste caso, por conjugação com medidas de acalmia de tráfego).

Por isso, em cada passagem de peões de superfície são consideradas várias características e componentes relevantes, nomeadamente:

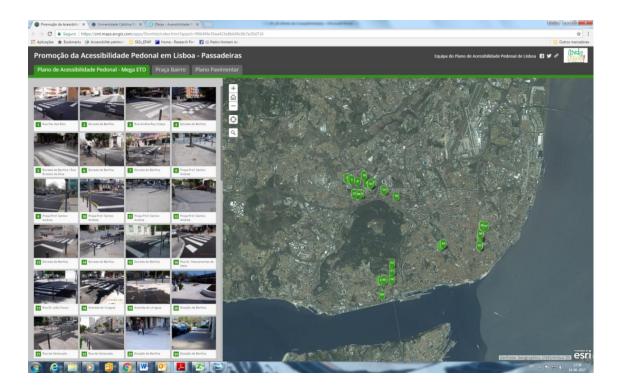
- Implantação, incluindo a relação com a geometria da via, estacionamento, paragens de transporte público e rede ciclável;
- Drenagem;
- Iluminação;
- Revestimento da faixa de rodagem;
- Sinalização rodoviária;
- Ressalto zero;
- Piso táctil;
- Área de protecção no passeio;
- Refúgio para peões.

O desenvolvimento do Programa baseia-se nos seguintes procedimentos:

- Bolsa de Alvos, uma listagem exaustiva e actualizada de todas as passagens de peões de superfície de Lisboa, disponível em Base de Dados SIG, que indica (1) a localização de cada passagem e (2) as passagens em que já foram realizadas as obras de adaptação exigíveis nos termos da Lei;
- Lista de Prioridades, elaborada com base na ponderação de um ou mais dos seguintes critérios: (a) Frequência de Atropelamentos; (b) Tipo de atropelamentos; (c) Potencial Pedonal; (d) Acesso ao Transporte Público;
- Abate de Alvos por Obra Corrente, realizado pelas obras municipais que incidam sobre passagens de peões de superfície e possam realizar as adaptações necessárias (para esse efeito, o serviço promotor da obra deve carregar no SGPI os dados relativos à intervenção; aproveitar a obra para adaptar as passagens de peões localizadas na respectiva área de intervenção; aplicar nessa adaptação as especificações técnicas constantes do Modelo de Passagem de Peões e reportar à EPAP as adaptações e respectivos custos, para que esta possa retirar as passagens adaptadas da Bolsa de Alvos) (este procedimento está ainda em fase de implementação);

 Obra Emergente, realizada pela EPAP para intervir com a maior celeridade possível nos alvos da Lista de Prioridades que não estão cobertos por obras de outros serviços municipais.

O corolário do esforço de coordenação dos esforços municipais é a entrada em funcionamento de uma aplicação SIG que disponibiliza para conhecimento público todas as intervenções concluídas, com a fotografia de cada uma das passagens de peões intervencionadas, e que está (tem de estar, o que é bom sinal) em permanente actualização.



VP 30 - Necessidades e Preferências dos Peões com Deficiência Visual

(Investigação)

Descrição

Auscultar pessoas com deficiência visual (através de entrevistas individuais, *focus groups* e *walk-throughs*), para melhor compreender as necessidades, os perigos, as prioridades e as preferências relativamente a passeios (revestimento, obstáculos, etc.), passagens de peões, semáforos (tempo de verde, verde "não puro", sinal sonoro ou outros formatos alternativos). Divulgar as conclusões em relatório (ou relatórios parciais). Concorre para compromisso assumido pela CML em protocolo de colaboração com a ACAPO — Delegação de Lisboa.

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Mª João Frias [maria.frias@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017 Abandonada 0 – Por iniciar 1 – Atribuída	2 – Iniciada 3 – Em Curso 4 – F	inalizada
--	---------------------------------	-----------

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

Para a concretização desta acção realizaram-se dois estudos específicos, abordados como complementares, designadamente A) Focus Groups com pessoas com deficiência visual e B) Experimentação de piso tátil em passagens de peões.

A. Focus Groups com pessoas com Deficiência Visual

O estudo teve por objectivo conhecer a experiência de utilização de passadeiras, passeios e paragens de autocarro por pessoas com deficiência visual, com base nas suas opiniões e perspectivas.

Foram analisados quatro aspectos das vivências individuais:

- Problemas e dificuldades experimentadas, necessidades e preferências;
- Estratégias utilizadas para lidar com as dificuldades sentidas;
- Impacto das dificuldades na gestão do dia-a-dia;
- Sentimentos experimentados.

O estudo contou com a participação de **43 pessoas com deficiência visual**, com diferentes características. Os participantes andavam todos a pé nas ruas de Lisboa de forma autónoma e tinham idade igual ou superior a **22** anos.

Foram agrupados em três tipos de grupo, de 5 a 6 pessoas cada, em função da estratégia individual de apoio à mobilidade utilizada para andar a pé e interagir com a via pública, designadamente:

- Grupo Tipo A: Utilizadores de bengala branca;
- Grupo Tipo B: Utilizadores de cão-guia;
- Grupo Tipo C: Pessoas que não usam bengala, nem cão-guia.

A mobilização dos participantes foi realizada com o apoio de Organizações do Terceiro Sector especializadas na intervenção no domínio da deficiência visual, detentoras de conhecimento técnico e com capacidade para mobilizar as pessoas (ACAPO-Associação dos Cegos e Amblíopes de Portugal, APEDV- Associação Promotora de Emprego de Deficientes Visuais, Fundação Raquel e Martin Sain, ARP- Associação de Retinopatia de Portugal e AAICA-Associação de Apoio e Informação a Cegos e Amblíopes).

Os Focus Groups realizados, num total de nove, foram conduzidos tendo por base uma entrevista do tipo semi estruturada e decorreram durante cerca de 90 minutos cada.

As entrevistas foram gravadas em registo áudio e posteriormente transcritas.

O tratamento da informação incluiu a leitura e classificação da informação (leitura exaustiva e repetida dos textos das entrevistas, notas escritas e registos de *debriefing*, com definição de classes e subclasses de informação) e a sistematização da informação (sistematização e análise da informação em função das classes definidas e atendendo aos três grupos-tipo considerados).

Os resultados desta auscultação estruturada reflectem as ideias e perspectivas expressas pelos participantes nos focus groups, organizadas de acordo com os tópicos definidos. Sublinham a importância da uniformidade das soluções e respostas adoptadas, como facilitadores da autonomia das pessoas com deficiência visual, e realçam ainda aspectos da discriminação a que as pessoas estão diariamente sujeitas.

Foi elaborado um relatório escrito do trabalho realizado.

B. Experimentação de Piso Táctil em Passagens de Peões

O Plano de Acessibilidade Pedonal estabeleceu a necessidade de definir um *Modelo de Passagem de Peões.* O Modelo desenvolvido integra, entre outras soluções técnicas, piso táctil. O piso táctil é um tipo de revestimento específico, com cor contrastante e textura diferenciada do piso envolvente que conjuga três componentes: a faixa de alerta, a guia de encaminhamento e a moldura de contraste.

De forma a obter informação sobre algumas questões ainda em aberto no Modelo, realizou-se um estudo exploratório, em contexto real, convidando-se pessoas com deficiência visual utilizadoras de bengala branca a experimentar piso táctil implantado em passadeiras existentes na via pública.

Pretendia-se analisar a relação 1) entre a largura da guia de encaminhamento da passadeira e a sua função de "captação do peão"; 2) entre a largura do lado menor da faixa de alerta e o

local onde o peão pára antes do atravessamento e; 3) obter informação complementar sobre o efeito da moldura de contraste para detecção do piso táctil da passadeira.

Participaram no estudo 47 pessoas, mobilizadas por organizações do terceiro sector (Fundação Raquel Martin Sain e APEDV), organizadas em 4 grupos distintos. Os participantes eram todos utilizadores de bengala branca adultos e andavam a pé autonomamente na via pública.

Realizaram dois tipos de tarefas, mediante indicações precisas, nomeadamente para experimentação da Guia de Encaminhamento e experimentação da Faixa de Alerta. Neste âmbito, foram convidados a "Encontrar a passadeira", para avaliar a performance da guia de encaminhamento, considerando a sua largura (Tarefa n.º 1) e a "Posicionar-se para atravessamento", para avaliar a performance da faixa de alerta, considerando a sua profundidade (Tarefa n.º 2).

Foram experimentadas duas passadeiras com diferentes características, implantadas em zonas distintas da cidade (Passadeira n.º 1: Eixo Central da Alta de Lisboa; Passadeira n.º 2: Travessa Henriques Cardoso, perpendicular à Av. de Roma).

Os dados foram recolhidos por observação estruturada e por aplicação de questionários criados para o efeito.

Os resultados obtidos na experimentação das guias de encaminhamento apontam para que o aumento da largura da guia de encaminhamento contribua para melhorar a eficácia da sua função de "captação do peão". Por outro lado, a tendência nos resultados da experimentação das faixas de alerta parece indicar que o aumento da profundidade da faixa de alerta aumenta a probabilidade de o peão com deficiência visual utilizador de bengala branca parar em cima da faixa. Em complemento, foi reforçada a importância da moldura de contraste face à irregularidade provocada pelo piso em calçada de calcário.

O estudo contém limitações metodológicas que condicionam a generalização e extrapolação dos resultados obtidos.

C. Apresentação e discussão dos resultados

Realizou-se uma reunião específica com organizações do Terceiro Sector para apresentação e discussão dos resultados obtidos nos dois estudos realizados. Paralelamente, a informação tem sido divulgada em vários dos eventos e conferências que a EPAP organiza, ou em que participa, bem como nas acções de formação realizadas no âmbito da acção do Plano DT 01 – Programa Municipal de Formação em Acessibilidade e Design Inclusivo.

3. Meios afectos à execução desta Acção

Adjudicação da transcrição das entrevistas dos Focus Groups (Empresa *Helpyou*); Equipa do Plano de Acessibilidade Pedonal; Organizações do Terceiro Sector;

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

N.a.

5. Importância

Os estudos realizados foram muito importantes para obter informação qualitativa diferenciada sobre as necessidades e preferências dos peões com deficiência visual.

Os resultados específicos dos Focus Groups sublinham que:

- Utilizar as passadeiras, os passeios e as paragens de autocarro de Lisboa é uma tarefa difícil e arriscada para as pessoas com deficiência visual. As dificuldades encontradas e a percepção de insegurança geram sentimentos desagradáveis, sintomáticos de tensão, desgaste e mal-estar.
- Face a múltiplas barreiras, as pessoas com deficiência visual desenvolvem estratégias pessoais de adaptação, nalguns casos dir-se-ia autênticas estratégias de sobrevivência física ou psicológica. "Desenrascam-se".
- Muitas destas estratégias implicam um grau elevado de risco. Outras implicam o abdicar da autonomia, fortalecendo a dependência de terceiros, muitas vezes transeuntes anónimos e limitando a autodeterminação.
- Para além das diferenças individuais entre os participantes, os contributos recolhidos neste processo de auscultação revelaram, como era esperado, algumas diferenças nas necessidades e preferências dos participantes que estão directamente relacionadas com as estratégias de apoio à orientação e mobilidade usadas para andar a pé na rua (bengala, cão-guia, ou nenhum destes apoios).
- Os obstáculos e os perigos a que são expostas as pessoas com deficiência visual têm impacto na organização do seu quotidiano. Nas rotinas do dia-a-dia, e sobretudo no acesso a novos locais, no tempo de lazer.
- Visitar locais novos é uma aventura muito difícil (e arriscada) sem a companhia (entenda-se também, a dependência) de outras pessoas.
- O reconhecimento prévio e acompanhado de zonas da cidade é, para grande parte dos entrevistados, uma condição necessária para que possam, posteriormente, deslocar-se a pé sozinhos. Mas mesmo este (re)conhecimento é muito falível, porque os espaços alteram-se na disposição e nas condições, de forma imprevisível, sem regras, sem coordenação e sem disponibilização de informação atempada.
- A estruturação das oportunidades sociais das pessoas com deficiência visual na utilização das componentes da via pública abordadas é limitada, restritiva e

objectivamente desigual. A situação actual coloca as pessoas com deficiência visual em situação de desvantagem.

 Conhecendo-se melhor as necessidades e preferências das pessoas com deficiência visual, fica lançado o desafio à Cidade, aos profissionais, aos automobilistas, e a todos os cidadãos, para que mudem-se as atitudes, superem-se as barreiras e garanta-se a igualdade de oportunidades no espaço público.

Por outro lado, os resultados da experimentação do piso táctil apontam para que:

- As larguras das guias de encaminhamento testadas (24 cm e 48 cm) sejam insuficientes para captar peões com deficiência visual que, usando bengala branca, circulem ao longo do passeio em velocidade de cruzeiro. Foi a guia de encaminhamento mais estreita que obteve piores resultados. Poderão indicar que o aumento da largura da guia de encaminhamento contribui para melhorar a eficácia da função de "captação do peão" com deficiência visual que usa bengala branca.
- A faixa de alerta com 1,20m (i.e., a que tem maior profundidade, medida na direcção da marcha) tem mais condições para ajudar o peão a parar antes da estrada (e de preferência sobre a própria faixa de alerta). A tendência verificada nos resultados pode indicar que o aumento da profundidade da faixa de alerta aumenta a probabilidade de o peão com deficiência visual utilizador de bengala branca parar em cima da faixa (e não chegar, portanto, a colocar o(s) pé(s) na estrada).
- Quanto à moldura de contraste, alguns dos participantes que experimentaram uma passadeira complementar, que não tinha moldura de contraste, reforçaram a informação já anteriormente recolhida através dos Focus Groups, de que a irregularidade do piso em calçada de calcário dificulta a percepção do relevo do piso táctil.

A informação recolhida evidencia ainda a reprodução dos comportamentos utilizados quotidianamente face à diversidade de modelos de passadeiras existentes, uma prática aparentemente muito consolidada, que sobrevaloriza os sinais disponibilizados pelo meio, geralmente subjectivos e pouco fiáveis e seguros (inclinação da rampa, corte no passeio, esquina do edificado, entre outros).

O piso táctil é identificado como um código que requer aprendizagem para ser usado com eficácia. Exige, portanto, a aquisição e o desenvolvimento de estratégias e competências ajustadas à natureza da tarefa, bem como uma certa automatização que viabilize a reprodução dos comportamentos, tanto quanto possível, em diferentes locais, potenciando a independência e autonomia.

Saliente-se, por fim, que a bengala revelou-se, neste estudo, como um elemento determinante no confronto dos participantes com o pavimento. O papel da bengala, cujo extremo segue adiantado relativamente ao peão, não pode ser negligenciado, no que diz respeito, à configuração do piso táctil implantado em passadeiras acessíveis.









VP 31 - Tempo a Pedido: Viabilidade e Boas Práticas

(Investigação)

Descrição

Analisar a viabilidade jurídica e técnica de se assegurar a temporização legal a pedido, i.e., apenas quando o peão a solicita, no local e no momento (mediante, por ex., pressão prolongada do botão de pedido de verde para peão). Em caso de viabilidade, analisar as boas práticas e, em consonância, identificar os requisitos técnicos.

Serviço Coordenador: DMMT - DGMT - DGT

Responsável – Graça Reis [graca.reis@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2	017 Abandonada	0 – Por iniciar	1 – Atribuída	2 – Iniciada	3 – Em Curso	4 – Finalizada
--------	----------------	-----------------	---------------	--------------	--------------	----------------

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

Marcação de reunião com Departamento Jurídico para analisar a viabilidade jurídica da ação.

3. Meios afectos à execução desta Acção

Colaboradores da DGT, num total de 30 horas. Colaboradores do DJ, no total de 30 horas.

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

N.a.

5. Anexo



VP 32 - Parecer sobre Excepções ao Cumprimento da Temporização

(Investigação)

Descrição

Analisar no plano jurídico (mediante elaboração de parecer) a possibilidade de se abrirem excepções pontuais ao cumprimento da temporização definida no DL 163/2006, à luz do mecanismo definido naquele decreto, das disposições da Lei 46/2006 e de outras disposições legais aplicáveis. Se a abertura de excepções for possível, identificar procedimentos e medidas de mitigação aplicáveis.

Serviço Coordenador: DMMT - DGMT - DGT

Responsável - Graça Reis [graca.reis@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

Marcação de reunião com Departamento Jurídico para analisar a viabilidade jurídica da ação.

3. Meios afectos à execução desta Acção

Colaboradores da DGT, num total de 60 horas. Colaboradores do DJ, no total de 30 horas.

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

Existência de equipamento com características técnicas que não permitem realizar esta ação. Será necessário proceder a substituição desses equipamentos.

5. Anexo

N.a.

VP 33 - Formatos Alternativos para Transmissão do Sinal Semafórico

(Investigação)

Descrição

Analisar no plano jurídico (mediante elaboração de parecer) a possibilidade de em zonas residenciais (e eventualmente noutras situações) se usarem na transmissão do sinal semafórico outros formatos alternativos que não sejam sonoros (como o DL 163/2006 expressamente exige). Caso essa alternativa seja viável, analisar, de entre as soluções tecnológicas disponíveis no mercado, as mais adequadas a Lisboa (mediante auscultação da comunidade e dos serviços).

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Mª João Frias [maria.frias@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017 Abandonada 0 – Por iniciar 1 – Atribuída	2 – Iniciada 3 – Em Curso	1 – Finalizada
--	---------------------------	----------------

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

A. Revisão bibliográfica e de boas práticas internacionais

A acessibilidade das passagens de peões reguladas por semáforo é uma das questões chave do Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa.

Uma análise de boas práticas internacionais apontou para a existência e disponibilidade no mercado de equipamentos com funcionalidades que, sendo compatíveis com a legislação portuguesa, podem responder de forma eficaz às necessidades das pessoas com deficiência visual.

Esta Acção determina a análise das soluções tecnológicas disponíveis no mercado e aferir, mediante auscultação da comunidade e dos serviços, a sua adequação a Lisboa.

Para esse efeito, foram realizados testes a um tipo de equipamento, em contexto real, servindo os dados para apoiar a tomada de decisões por parte da CML para promover a adaptação progressiva de todas as passagens de peões semaforizadas.

B. Identificação de equipamento no mercado

Não sendo possível testar todas as soluções tecnológicas, optou-se pela selecção das funcionalidades consideradas mais relevantes e promissoras para apoio à travessia de passadeiras com semáforo.

Procurou-se testar um equipamento que reunisse todas estas funcionalidades. A CML identificou um equipamento nessa situação e solicitou à Siemens Portugal, S.A. a sua cedência e instalação graciosa e a título temporário, para realização dos testes.

As funcionalidades consistem basicamente na emissão de sons distintos, na vibração de partes do equipamento, na configuração e posição de botões e na descrição codificada, em alto-relevo, da travessia.

Algumas destas funcionalidades podem ser ajustadas em um ou mais dos seus parâmetros, tal como num vulgar telemóvel. O som que dá o sinal de verde para o peão, por exemplo, pode ser ajustado em termos (1) do tipo de toque, (2) do ritmo do toque, (3) do volume e (4) da forma como é emitido, i.e., ou em todos os ciclos, ou apenas quando é pedido.

Várias funcionalidades tinham várias opções para regulação dos respectivos parâmetros. Considerou-se não ser possível, nem desejável testar todas essas opções.

A definição dos parâmetros a usar durante os testes teve por base: (1) uma revisão de boas práticas internacionais e (2) os contributos recolhidos junto de organizações representativas de pessoas com deficiência visual, numa reunião de auscultação realizada para esse efeito.

C. Instalação do equipamento para testes

O equipamento foi instalado em passadeiras semaforizadas da Rua Alexandre Herculano, em Lisboa, que tinham sido recentemente alvo de obras de promoção da acessibilidade, e que por isso, eram acessíveis (dispondo, por exemplo, de piso táctil).

O quadro seguinte descreve as funcionalidades testadas, indicando a sua função e os parâmetros definidos para os testes.

Funcionalidade		Parâmetros Escolhidos	
Som de	Para o peão saber que o	Som seco ("toc-toc");	
Localização	equipamento existe no local e	Ritmo constante (sem aceleração);	
	compreender a sua localização.	Duração do som idêntica à duração do	
		vermelho para peão (excepto durante	
		o Som de Registo do Pedido);	
		Presença em todos os ciclos, nas 24h;	
		Instalado em todos os semáforos;	
		Volume de som entre 30 a 90db,	
		dependendo do ruído ambiente.	

Som de	Para o transcunto comproendor	Som anarece quando é nodido noto
	Para o transeunte compreender	Som aparece quando é pedido pelo
Travessia	quando está verde para	peão, por pressão do botão inferior;
	atravessar.	Som mais rápido e agudo que o
		anterior ("pi-pi-pi");
		Ritmo constante (sem aceleração);
		Duração do som idêntica à duração da
		luz verde para peão;
		Som disponibilizado em todos os
		ciclos, nas 24h, quando é accionado;
		Som instalado em todos os semáforos;
		Som idêntico em todas as passadeiras,
		incluindo naquelas em que é permitida
		a viragem dos veículos sobre o verde
		para peão;
		Volume de som entre 30 a 90db,
		dependendo do ruído ambiente.
Botão	Para o peão efectuar o pedido de	
Inferior	som de travessia, por pressão do	
	botão.	
Som de	Serve para o peão compreender	Emissão de som breve ao registo do
Registo do	após pressão do botão inferior	pedido ("pi-rip"), ao qual se segue o
Pedido (para	que o seu pedido de som de	nome da via cuja travessia é regulada
som de	travessia foi registado.	pelo semáforo utilizado (por ex.,
travessia) e		<i>"Alexandre Herculano",</i> sem menção
indicação		de "rua", nem outras mensagens, nem
verbal do	Informa sobre o nome da rua e	tradução para outras línguas);
nome da rua	facilita a orientação.	Som disponibilizado em todos os
		ciclos, nas 24h, quando é accionado;
		Som instalado em todos os semáforos;
		Volume do som a 70db.
Vibração	Serve para o peão compreender	
	quando está verde para	
	atravessar, por vibração	
	percepcionada por contacto táctil	
	com o botão inferior (encostando	
	a mão ao botão).	
1	i e	1

	T	
Botão da	Indica o nome da rua e para	Emissão de som breve ao registo do
placa frontal	accionar o pedido de mudança de	pedido ("pi-rip"), ao qual se segue o
	sinal, nos semáforos não	nome da via cuja travessia é regulada
	automáticos.	pelo semáforo utilizado (por ex.,
		<i>"Alexandre Herculano"</i> , sem menção
		de "rua", nem outras mensagens, nem
		tradução para outras línguas);
		Som disponibilizado em todos os
		ciclos, nas 24h, quando é accionado;
		Som instalado em todos os semáforos;
		Volume do som a 70db.
Relevo	O esquema da travessia serve	Alto-relevo.
(esquema da	para o peão compreender a	
travessia e	configuração da travessia,	
seta)	nomeadamente o número de vias	
	de trânsito e respectivos sentidos,	
	e a existência de refúgios;	
	A seta serve para o peão	
	compreender em que direcção	
	deve atravessar.	

D. Testes

Os testes realizaram-se de acordo com os seguintes objectivos:

- a) Analisar a adequação das funcionalidades e dos parâmetros instalados no tipo de equipamento testado às necessidades das pessoas com deficiência visual para atravessamento de passagens de peões reguladas por semáforo;
- b) Analisar a segurança e o conforto percepcionados pelas pessoas com deficiência visual pela utilização do equipamento, designadamente durante os testes e projectados no futuro, bem como a disponibilidade para adopção deste tipo de soluções.

Os testes realizaram-se tendo por base um circuito pedonal feito na Rua Alexandre Herculano, durante o qual cada participante utilizou o equipamento em 5 diferentes passagens de peões consecutivas, facilitando-se a familiarização gradual dos participantes com o equipamento, com as suas respectivas funcionalidades e parâmetros. Para agilizar o processo de aprendizagem explicou-se, na primeira passadeira do circuito, como é que o equipamento funcionava.

A recolha dos dados foi feita por inquérito por questionário e por observação directa estruturada, com recurso a instrumentos especificamente criados para o efeito.

Os participantes foram maioritariamente recrutados por apelo à participação divulgado junto dos funcionários da CML, através dos canais institucionais e junto de Organizações do Terceiro Sector.

Constituiu-se uma amostra por conveniência de 42 participantes.

E. Principais Resultados

Os testes realizados evidenciam os seguintes aspectos:

- As funcionalidades e os parâmetros instalados no tipo de equipamento testado são, no geral, adequados às necessidades das pessoas com deficiência visual para apoio ao atravessamento de passagens de peões reguladas por semáforo.
- As pessoas com deficiência visual sentiram-se confortáveis, seguras e satisfeitas ao utilizar o equipamento, contando que a instalação futura deste tipo de soluções na Cidade incremente o seu conforto, a sua segurança e a sua autonomia.
- A utilização deste tipo de equipamento requer familiarização para que as pessoas com deficiência visual possam rentabilizar todas as suas funcionalidades e a informação disponibilizada.
- Existe grande disponibilidade e receptividade das pessoas com deficiência visual para se adaptar a este tipo de soluções e para alterar os hábitos actuais associados à utilização de semáforos sonoros.
- Os resultados indicam ainda a necessidade de introduzir alguns ajustes, para optimização da resposta no terreno, como por exemplo: a introdução de sinal sonoro para atravessamento no par de equipamentos opostos de cada passadeira, ao invés de ser emitido só no equipamento onde é feito o pedido para atravessamento.
- A adaptação progressiva das passagens de peões semaforizadas exigirá alguma adaptação por parte das pessoas com deficiência visual, implicando a alteração dos hábitos actuais associados à utilização de semáforos sonorizados. Para facilitar a fase de transição será importante a disponibilização sistemática de informação sobre o equipamento e as suas funcionalidades, a fim de agilizar a familiarização e incrementar o contacto e o treino por potenciais utilizadores.

F. Apresentação e discussão de resultados e auscultação sobre aspectos em abertoRealizou-se uma reunião com as Organizações do Terceiro Sector, para apresentação e discussão dos resultados obtidos, bem como para realização de auscultação complementar sobre alguns aspectos ainda em aberto relativamente aos parâmetros.

3. Meios Humanos e Financeiros afectos à execução desta Acção

Equipa do Plano de Acessibilidade Pedonal; Colaboração das Organizações do Terceiro Sector; Colaboração da Siemens Portugal, S.A.

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

N.a.

5. Importância

Os resultados obtidos viabilizam uma solução para a acessibilidade das passagens de peões reguladas por semáforo em Lisboa adequada às necessidades das pessoas com deficiência visual, melhorando a sua segurança, confiança, conforto e autonomia.



Rua Alexandre Herculano



Rua Alexandre Herculano

VP 34 - Integrar a Acessibilidade na Estratégia de Sinalização Luminosa Tempo a Pedido: Viabilidade e Boas Práticas

(Procedimento)

Descrição

Assegurar que o tempo de verde para peão, a sinalização sonora e outras questões importantes para a acessibilidade e segurança dos peões são abordados e tratados no âmbito da Estratégia Global e Setorial de Sinalização Luminosa.

Serviço Coordenador: DMMT - DGMT - DGT

Responsável – Graça Reis [graca.reis@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017 Abandonada 0 – Por iniciar 1 – Atribuída 2 – Iniciada 3 – Em Curso 4 – Finalizad
--

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

 Realização do estudo – Estratégia Global e Setorial de Sinalização Luminosa e Respetivos Eixos de Intervenção.

3. Meios Humanos e Financeiros afectos à execução desta Acção

Meios humanos: Empresa externa e colaboradores da DGT (pelo menos 3); Recursos financeiros: 74.000,00€ (adjudicação) e custos associados aos colaboradores da DGT (39 horas no global).

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

Chegar a um equilíbrio entre necessidades do peão e dos outros modos de mobilidade.

5. Anexo

N.a.

VP 35 - Informação sobre Semaforização Acessível

(Informação e Sensibilização Pública)

Descrição

Disponibilizar no sítio de Internet da CML informação rigorosa e actualizada sobre a acessibilidade nas passagens de peões semaforizadas, nomeadamente, sobre a temporização praticada e sobre os pontos onde está instalada sinalização sonora. Indicar aos munícipes, no mesmo local, como podem solicitar intervenção municipal.

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Pedro Morais [pedro.b.morais@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017 Abandonada 0 –	Por iniciar 1 – Atribuída	2 – Iniciada	3 – Em Curso	4 – Finalizada
--------------------------	---------------------------	--------------	--------------	----------------

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

- Georreferenciação dos semáforos luminosos;
- Criação de uma base de dados para normalização da informação;
- Criação dos campos relativos aos semáforos com informação sonora.

3. Meios afectos à execução desta Acção

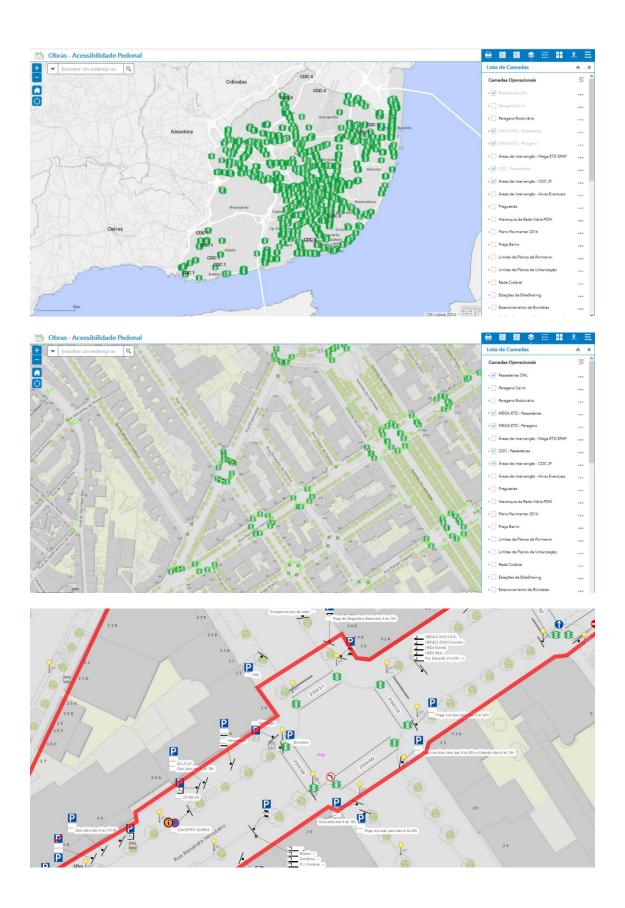
Técnico Superior (1)

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

Aquisição da Informação.

5. Importância

De forma a organizar a gestão e georreferenciação das PPs que vão ser instalados estes novos dispositivos.



VP 36 - Sinalização Sonora em Situações Ambíguas

(Procedimento)

Descrição

Definir o procedimento (regra) a seguir na instalação de sinalização sonora (ou outros formatos alternativos, caso venham a ser admitidos) em passagens de peões com verde "não puro", ou muito próximas (em esquina) ou consecutivas mas diferenciadas (por ex., com aberturas em momentos diferentes). Assegurar no processo o levantamento de boas práticas e a auscultação da comunidade de pessoas com deficiência visual.

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável - Carlos Pita Rua [carlos.rua@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

- Realização de diversos inquéritos e auscultação da comunidade de pessoas com deficiência visual;
- Realização de reuniões com fornecedores de equipamentos;
- Execução de testes e sua comparação;
- Auscultação de moradores e de Juntas de Freguesia face à problemática do ruído.

3. Meios afectos à execução desta Acção

Recursos EPAP: 4 técnicos superiores e 2 técnicos administrativos

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

Conseguiu alcançar-se um consenso acerca da necessidade de se fazer qualquer coisa nas situações ambíguas, nomeadamente as situações de "verde impuro" para os peões. Os fornecedores de equipamentos conseguiram dar resposta tecnológica às necessidades. A opinião acerca destes dispositivos difere, no entanto, de utilizador para utilizador, não havendo sequer uma posição assumida pelas organizações representativas das pessoas com deficiência visual, tornando-se muito difícil chegar a um acordo.

5. Importância

A experimentação de novos equipamentos instalados nos postes, junto às passagens de peões - os quais possuem agora um botão vibratório que indica a direcção de atravessamento em relevo e o *layout* da via a atravessar na parte lateral - permitem aos peões com deficiência visual o atravessamento das ruas com maior segurança.

Os equipamentos experimentados têm também cores de alto contraste e um sinal luminoso de reconhecimento do pedido feito pelo transeunte que facilita a visualização por pessoas com

dificuldades, como é o caso dos cidadãos mais idosos. Os novos equipamentos dão ainda informação sonora sobre o nome da rua que a pessoa vai atravessar.

Este protótipo está já em fase de avaliação pelos técnicos do município e pela população, tendo sempre em vista tornar Lisboa uma cidade mais inclusiva e acessível a todos.



VP 38 - Programa de Adaptação de Passagens de Peões Semaforizadas

(Programa de Obras de Adaptação)

Descrição

Programar e executar, de forma progressiva, a correcção dos tempos de verde para os peões e a instalação de sinalização sonora (ou outra). Definir prioridades de intervenção com base na facilidade, na procura (volume de tráfego pedonal) e na sinistralidade (atropelamentos). Aproveitar oportunidades (novas semaforizações, ou alteração de esquemas existentes). Integrar medidas de mitigação dos efeitos (redução das distâncias de atravessamento, painéis de contagem decrescente, etc.).

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável - Pedro Homem de Gouveia [pedro.gouveia@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017 Abandonada 0 – Por inicia	ır 1 – Atribuída 2 – Iniciac	da 3 – Em Curso 4 – Finalizada
-------------------------------------	------------------------------	--------------------------------

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

- Revisão de literatura científica e boas práticas;
- Auscultação de homólogos noutras cidades europeias, via Rede EUROCIDADES, para colheita de experiências e aconselhamento;
- Levantamento de soluções disponíveis no mercado;
- Auscultação de organizações representativas de pessoas com deficiências, e de técnicos do DGMT, para auscultação de necessidades funcionais e constrangimentos operacionais;
- Sistematização das variáveis relevantes e opções disponíveis para adaptação, no quadro das exigências da Lei n.º 46/2006, do DL n.º 163/2006 e do Edital n.º 29/2004 (RAMP), das necessidades funcionais e operacionais, e em articulação com outras Acções do Plano neste domínio (Cf. VP 30, VP 31, VP 32, VP 33, VP 36, VP 44);
- Aplicações Piloto, teste de equipamentos, observação de performance e levantamento de necessidades técnicas e operacionais (Rua Alexandre Herculano, Estrada de Benfica, largo da Estação de Benfica e Praça Paiva Couceiro);
- Preparação da candidatura a financiamento do Banco Europeu de Investimento (Programa Lx XXI) e acompanhamento das fases subsequentes;
- Definição de alvos prioritários;
- Início da preparação dos procedimentos necessários à aquisição e instalação dos dispositivos de acessibilidade dos semáforos, começando pelo Caderno de Encargos Tipo.

3. Meios afectos à execução desta Acção

Vários técnicos da EPAP e do DGMT.

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

Progressos

- (1) Os testes realizados em contexto real aos dispositivos instalados na fase piloto deram resultados muito positivos;
- (2) As instalações piloto permitiram detectar boa parte das necessidades operacionais que importa ter em conta na preparação de novos procedimentos, mais amplos e dispendiosos.

Dificuldades

- (1) A definição inicial dos parâmetros de funcionamento dos dispositivos causa algum desconforto a moradores na envolvente imediata, problema que levou a nova auscultação das organizações de pessoas com deficiência visual, e a um reajustamento (em curso) dos referidos parâmetros;
- (2) A infra-estrutura SLAT é, nalgumas partes da rede, bastante antiquada, e a introdução destes dispositivos requer a substituição dos controladores SLAT por equipamentos mais recentes, implicando custos significativos.

5. Desenvolvimento

Os semáforos que regulam as passagens de peões devem proporcionar a todos os peões condições adequadas para um atravessamento seguro.

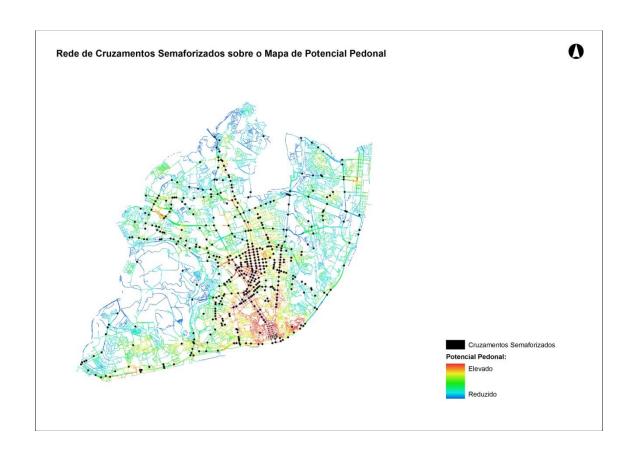
Nos equipamentos actualmente instalados, essa função é prejudicada pelo facto de o sinal luminoso não ser acessível para os peões com deficiência visual, e dos dispositivos para accionamento manual não serem acessíveis para os peões com deficiência motora. Este problema verifica-se nas 2.129 passagens de peões reguladas por semáforo em Lisboa.

É um problema grave, que é preciso resolver com urgência, porque coloca em especial desvantagem e perigo os peões com mobilidade condicionada.

Este programa destina-se à instalação progressiva de dispositivos de acessibilidade em todas as passagens de peões reguladas por semáforo, em cumprimento das exigências legais e das necessidades de segurança.

Intervirá sobre todos os equipamentos semafóricos para peões, em todo o território do Concelho. Face ao imperativo de estabelecer prioridades de intervenção, pelo menos para programação dos alvos no tempo, estabeleceu-se como meta para o Programa Lx XXI, i.e., até final do ano 2020, a intervenção em 50% dos alvos, para obtenção de massa crítica.

São cerca de 1.100 alvos, que estão a ser priorizados de acordo com necessidades de segurança e intensidade de uso. Programou-se, para este efeito, um investimento de 2.206.000€.



VP 39 - Percursos Culturais

(Ferramenta de Trabalho)

Descrição

Em cumprimento da Recomendação n.º 9 da AML de 11DEZ2012 ("Criação de Circuitos de Acesso aos Bens Culturais"), programar e executar a adaptação dos percursos acessíveis que liguem salas de espectáculo, museus e monumentos nacionais a lugares ou parques de estacionamento, paragens de autocarro e estações de Metropolitano situadas nas imediações. Disponibilizar online e noutros suportes adequados informação fiável e actualizada sobre estes percursos.

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Pedro Morais [pedro.b.morais@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017 Abandonada 0 – Por iniciar 1 – Atribuída	2 – Iniciada 3 – Em Curso 4 – F	inalizada
--	---------------------------------	-----------

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

• Para a seleção dos percursos culturais foram realizadas duas abordagens diferentes que contemplam escalas de análise distintas: uma a nível macro e outra a nível micro, estas duas análises completam-se e dão resposta à selecção dos percursos.

3. Meios afectos à execução desta Acção

Técnico Superiores (2)

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

N.a.

5. Anexo

A primeira abordagem - a de nível macro - foi efectuada através de um levantamento de todos os pontos de interesse (POI) sobre as atracções culturais das três principais zonas turísticas da cidade: Belém, Baixa e Parque das Nações. Estes POIs contemplam elementos, tais como: os monumentos nacionais ou de interesse público, os museus, os miradouros, os jardins, mas também pontos de interesse dos transportes públicos, como as paragens de autocarro da Carris e as estações de metropolitano, comboio e fluviais.

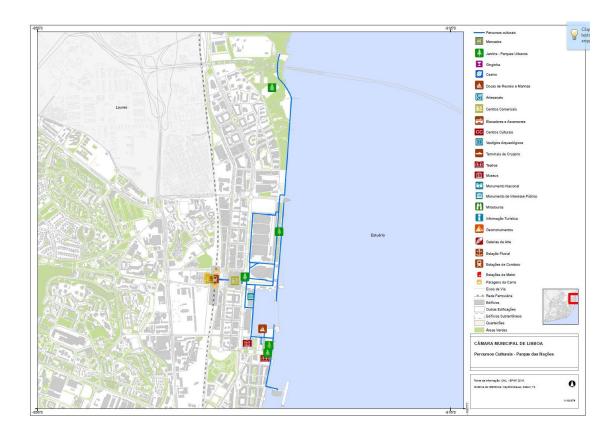
Na segunda abordagem foi feito um levantamento dos percursos pedonais. A maioria dos trajetos mencionados nestes percursos pedonais foram registados e testados por pessoas que se deslocam em cadeira de rodas (imagens: 1, 2 e 3).

O percurso seleccionado comtempla zonas com piso regular e passagens para peões rebaixadas, mas também locais onde o piso é irregular, as passagens para peões estão desniveladas e verifica-se a existência de ressaltos na via pública.

Resultados

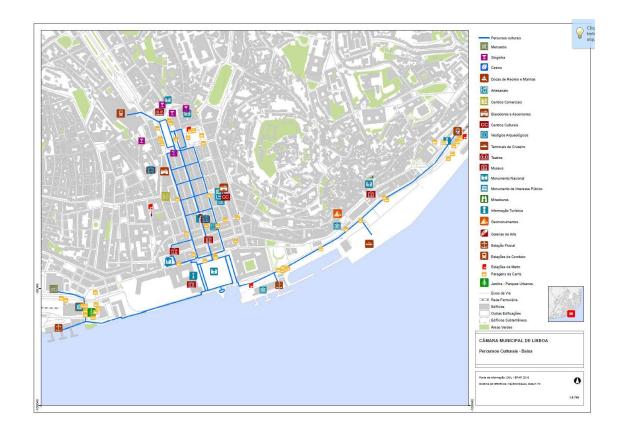
Parque das Nações

Principais atracções turísticas	Número de atracções turísticas na zona do Parque das Nações*		
Monumentos de Interesse Público	1		
Museus	1		
Jardins / Parques Urbanos	5		



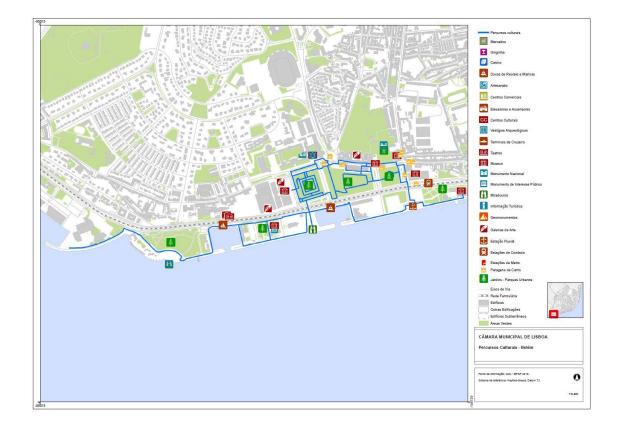
Baixa

Principais atracções turísticas	Número de atracções turísticas na zona da			
Timolpulo all'acques tarrotteas	Baixa*			
Monumentos Nacionais	5			
Monumentos de Interesse Público	6			
Museus	5			
Jardins / Parques Urbanos	1			



Belém

Principais atracções turísticas	Número de atrações turísticas na zona de Belém*			
Monumentos Nacionais	3			
Monumentos de Interesse Público	1			
Museus	8			
Miradouros	2			
Jardins / Parques Urbanos				



VP 40 - Percurso Pedonal Saudável

(Projeto Piloto de Obras)

Descrição

Programar e executar as obras necessárias à criação do Percurso Pedonal Saudável concebido em parceria com a Associação Protetora dos Diabéticos Portugueses, efetuando uma ligação acessível e ininterrupta entre a Rua Rodrigo da Fonseca e a Rua do Sol ao Rato, até a entrada da Escola da Diabetes.

Serviço Coordenador: DMU/DEP

Responsável – Pedro Dinis [pedro.dinis@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017	Abandonada	0 – Por iniciar	1 – Atribuída	2 – Iniciada	3 – Em Curso	4 – Finalizada
-----------	------------	-----------------	---------------	--------------	--------------	----------------

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

- Em 2015, foi elaborado um projecto para um "percurso saudável", o qual abrangeu o passeio Sul da Rua Alexandre Herculano e o passeio poente da Rua Rodrigo da Fonseca, desde o Largo do Rato até ao cruzamento da Rua Rodrigo da Fonseca com a Rua do Salitre;
- Nos passeios, foi introduzida uma faixa confortável em betão branco, desactivado com incorporação de inerte de vidraço e selante final anti-grafitti, faixa essa que atendeu aos condicionalismos do local, tais como: árvores, abrigos de autocarros, esplanadas, armários de operadoras de redes de subsolo, etc.;
- As passadeiras foram adaptadas às normas de acessibilidade pedonal, aplicadas pela CML;
- Foram cumpridas as disposições legais aplicáveis, nomeadamente, as normas técnicas de acessibilidade constantes do DL n.º 163/2006, de 8 de Agosto;
- O projecto foi objecto de parecer favorável por parte da DGPC;
- A obra encontra-se concluída.

3. Meios afectos à execução desta Acção

O projecto foi elaborado pela DPEP. A obra foi acompanhada pela DMPO.

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

N.a.

5. Anexo



Planta geral

VP 43 - Condições Técnicas de Execução de Intervenções no Subsolo

(Procedimento)

Descrição

Elaborar proposta de actualização das Condições Técnicas Especiais para Intervenções no Subsolo, com base nas orientações, estudos e especificações desenvolvidas para o revestimento dos passeios, adaptação de passagens de peões de superfície e eliminação de obstáculos no passeio. Deve a proposta procurar, em conformidade com as exigências legais, e dentro do possível: 1) aproveitar as intervenções no subsolo para (na fase de reconstrução) se eliminarem desconformidades, 2) salvaguardar o rigor e a qualidade na reposição do revestimento do passeio ou sua progressiva substituição, 3) proteger a calçada artística com reconhecido valor patrimonial.

Serviço Coordenador: DMPO/DCIVPS

Responsável – Paula Azevedo [paula.azevedo@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 – Maio 2017)

- O "Regulamento de Infra-Estruturas em Espaço Público" foi aprovado pela Câmara Municipal de Lisboa, através da Deliberação n.º 536/CM/2014;
- Posteriormente foi submetido a discussão pública, da qual resultou um Relatório de Apuramento e Ponderação;
- A versão final do Regulamento foi aprovada e publicada no Aviso n.º 14828/2015, divulgado no Diário da República, 2.º série, n.º 247, 18 de Dezembro de 2015.

3. Meios afectos à execução desta Acção

Vários técnicos da DMPO, DEP e EPAP.

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

N.a.

5. Importância

As questões objecto da presente Acção do Plano foram integradas, no seu todo ou em parte, nas disposições do Regulamento, orientado, entre outros, para os seguintes objectivos:

 Limitar as barreiras arquitectónicas e disciplinar a ocupação da via pública, minimizando os prejuízos para a acessibilidade dos cidadãos em geral e prevenindo os

- riscos dela decorrentes, especialmente para crianças, idosos, pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade condicionada, concretizando os importantes deveres que os Municípios têm em matéria de acessibilidade, nomeadamente os que decorrem do n.º 2 do artigo 23.º do Anexo I da Lei n.º 75/2013, de 12 de Setembro, do Decreto Lei n.º 163/2006, de 8 de Agosto, e da Lei n.º 46/2006, de 28 de Agosto;
- Aproveitar as obras de construção, ampliação e remodelação ou reparação das infraestruturas urbanas, para, no âmbito da respectiva área de intervenção e dos respectivos trabalhos, eliminar progressivamente a desconformidade com as normas técnicas de acessibilidade existentes no domínio público, em coerência com o interesse público e com as obrigações decorrentes do Decreto -Lei n.º 163/2006, de 8 de Agosto.

Vale a pena destacar, em especial, as disposições constantes dos artigos 4.º, 5.º, 13.º, 15.º, 16.º, 19.º e 26.º.

VP 44 - Revestimento dos Passeios de Lisboa: Desafios e Opções

(Investigação)

Descrição

Desenvolver um Estudo que enquadre a temática do revestimento dos passeios, aborde os problemas existentes, identifique os critérios mais relevantes para a segurança e conforto dos peões e para o cumprimento eficaz, eficiente e sustentável das responsabilidades da CML e das Juntas de Freguesia em matéria de manutenção. O Estudo deve ainda: 1) abordar a questão da protecção da calçada artística e avançar princípios para uma estratégia de salvaguarda da calçada que tem (de facto) valor patrimonial; 2) fazer uma análise comparada, com base em critérios relevantes para a CML, de opções de materiais disponíveis no mercado; 3) auscultar entidades com interesse relevante nesta matéria, nomeadamente serviços municipais, Juntas de Freguesia e organizações representativas de peões e de pessoas com deficiência.

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Pedro Homem de Gouveia [pedro.gouveia@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017 A	Abandonada	0 – Por iniciar	1 – Atribuída	2 – Iniciada	3 – Em Curso	4 – Finalizada
-------------	------------	-----------------	---------------	--------------	--------------	----------------

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 – Maio 2017)

- Revisão da estrutura do estudo;
- Busca de potenciais co-autores para cobertura dos tópicos em falta;
- Integração de tópicos relevantes em processos de auscultação de outras acções do Plano;
- Contactos com homólogos de outras cidades europeias, via Rede EUROCIDADES para recolha de experiências e aconselhamento (particularmente úteis os casos de Dresden, Barcelona, Paris e Londres);
- Apoio ao Grupo de Trabalho para Classificação da Calçada Artística;
- Síntese de elementos para a elaboração do Regulamento de Infra-Estruturas em Espaço Público (cf. Acção VP 43);
- Disseminação de resultados preliminares através de acções de formação para serviços municipais e Juntas de Freguesia e de apoio técnico a projectos municipais;
- Auscultação de peões com deficiência visual (via grupos focais) e deficiência motora (mediante entrevistas e recolha regular de contributos verbais e escritos);
- Aplicação de resultados preliminares no desenvolvimento de pormenores construtivos tipo (cf. Acção do Plano VP 04) e em projectos conduzidos a obra;
- Recolha de dados úteis para o estudo mediante desenvolvimento e acompanhamento de vários projectos e obras;
- Lançamento de estudo económico estimativo com o objectivo de sistematizar e analisar as receitas e despesas relacionadas com a exploração da rede viária e com a

sua construção, operação e conservação (tomando por referência os anos de 2014 e 2015).

3. Meios Humanos afectos à execução desta Acção

EPAP: 1 arquitecto, 1 engenheiro, 1 ergonomista.

DMPO: colaboração pontual de um engenheiro civil (DIVPS).

Colaboração de 2 investigadoras universitárias (1 doutoramento, 1 estágio profissional).

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

Progressos

- (1) As várias obras em curso criaram várias oportunidades para recolha de dados relevantes para Lisboa e colher ensinamentos úteis para o Estudo;
- (2) A articulação com o Grupo de Trabalho para Classificação da Calçada Artística permitiu avançar numa área de trabalho importante, da forma desejável.

Dificuldades

Os técnicos municipais mais qualificados para trabalhar neste Estudo estão com muito trabalho de projecto e obra, sendo difícil afectarem o volume de horas de trabalho consecutivas indispensáveis à franca prossecução dos trabalhos.

5. Desenvolvimento

O contexto que motivou a definição desta acção alterou-se substancialmente, para melhor, com a abertura de várias frentes de obra, no âmbito de obras dos Programas *Uma Praça em Cada Bairro* e *Pavimentar Lisboa*, da Empreitada da Acessibilidade Pedonal, e de várias intervenções promovidas pela UIT e pelas Juntas de Freguesia, de menor escala mas numa multiplicidade de locais.

O estudo foi, por isso, reorientado, de duas formas importantes: (1) em vez de se limitar a sistematizar experiências realizadas no estrangeiro para eventual uso em Lisboa, dedicou estes dois anos ao acompanhamento e recolha de dados sobre as obras em curso em Lisboa, nomeadamente a implantação de novos revestimentos; (2) em vez de aguardar pela conclusão do estudo para disseminar orientações úteis, optou-se pela propagação e aplicação imediata, por diversos meios e canais, dos conteúdos relativamente aos quais havia suficiente certeza.

VP 45 - Modelo "Revestimento de Passeios"

(Ferramenta de Trabalho)

Descrição

Recolher e sistematizar num documento técnico de linguagem simples e consulta fácil um conjunto restrito de possíveis estruturas de pavimento, com ilustração de cortes construtivos, recomendações complementares e informação (com caráter genérico e indicativo) sobre a capacidade de carga.

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Pedro Homem de Gouveia [pedro.gouveia@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017 Abandonada 0 – Por iniciar	1 – Atribuída	2 – Iniciada	3 – Em Curso	4 – Finalizada	
--------------------------------------	---------------	--------------	--------------	----------------	--

2. Principais Actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

- Disseminação pelos serviços municipais e Juntas de Freguesia da Versão Preliminar;
- Formação na aplicação prática do Modelo para técnicos projectistas de serviços municipais (DMU, DEP, UCT, DMMT, DGMT, etc.) e Juntas de Freguesia;
- Desenvolvimento de pormenores construtivos para aplicação em obra das especificações do Modelo, em empreitadas a cargo da EPAP, de outros serviços municipais e das juntas de freguesia (Cf. Acção VP 04);
- Aplicação sistemática do Modelo em projectos de intervenção a cargo da EPAP, nomeadamente 6 (seis) Ruas Amigas do Peão, com obra programada: Avenida General Roçadas, Rua Morais Soares, Avenida Columbano Bordalo Pinheiro, Rua de São Paulo, Alameda das Linhas de Torres e Avenida rainha Dona Amélia;
- Observação sistemática da performance das especificações do Modelo, tanto em obra (facilidade de aplicação) como após obra (limpeza, passagem de veículos e abertura de valas para acesso a redes de subsolo);
- Apoio à integração de especificações do Modelo no Manual da Rua;
- Recolha e compilação dos contributos de vários serviços municipais e de várias organizações, de pessoas com deficiência e não só (por ex. o Instituto Nacional para a Reabilitação, Instituto da Mobilidade e Transportes, ACAPO, etc.);
- Contactos com fornecedores de material para levantamento de opções disponíveis no mercado para revestimento do percurso pedonal acessível.

3. Meios Humanos e Financeiros afectos à execução desta Acção

EPAP: 3 arquitectos e 2 engenheiros civis.

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

Progressos:

- (1) Dando cumprimento ao disposto na Lei, a CML começou a aplicar no revestimento dos percursos pedonais pisos que são de facto acessíveis, para grande benefício da segurança dos peões mais vulneráveis a quedas (idosos, pessoas com deficiência visual), e do conforto de todos os peões, a começar pelos peões com deficiência motora que usam cadeira de rodas devido a lesões medulares.
- (2) Várias obras municipais têm sido aproveitadas para introduzir os novos pavimentos.

Dificuldades:

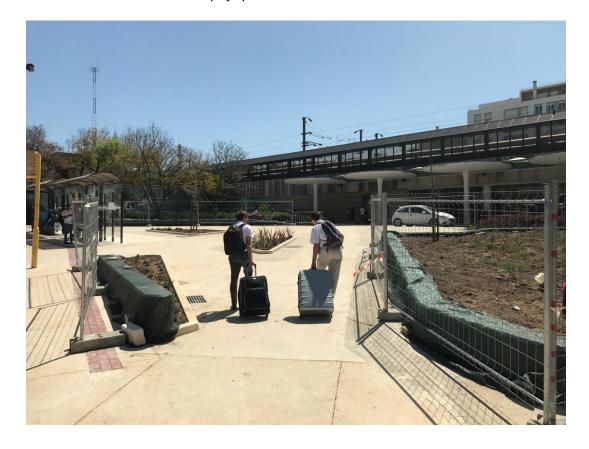
Lisboa tem mais de 5 milhões de metros quadrados de passeio. Garantir a existência de uma rede pedonal acessível que sirva toda a cidade não requer a substituição de toda esta área, mas implica necessariamente um longo caminho. Esse caminho está a ser feito, sendo essencial sustentar o esforço, aproveitar as oportunidades e mobilizar várias entidades.

5. Importância

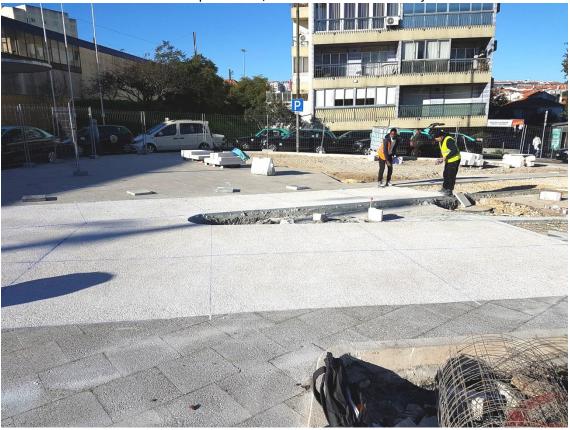
Os passeios são uma infra-estrutura de transporte. É essencial, por isso, que respondam adequadamente às necessidades de segurança, funcionalidade e conforto dos seus utilizadores – os peões.

A experiência demonstra que a acessibilidade se traduz, sempre, em segurança, funcionalidade e conforto. Nos passeios, a acessibilidade depende de várias decisões, tomadas em momentos distintos, por diferentes entidades – do planeamento urbano ao projeto e obra, da fiscalização à manutenção, da limpeza à implantação de obstáculos, etc.

Este Modelo de Revestimento de Passeios, é uma ferramenta de trabalho para ajudar todas as entidades intervenientes no espaço público.



Existência de vários materiais no pavimento, betominosos brancos e lajetas 40x40cm.



VP 46 - Programa de Eliminação de Barreiras em Passeios

(Programa de Obras de Adaptação)

Descrição

Programar e executar, de forma progressiva, a remoção dos obstáculos fixos obsoletos e a recolocação dos que estreitam o canal pedonal, garantindo sempre que possível uma largura de passagem de 1,20m. Definir prioridades de intervenção com base nos levantamentos integrados no SIGA (Acção VP 01), na facilidade de intervenção, na procura (volume de tráfego pedonal) e em solicitações concretas de munícipes com mobilidade condicionada. Aproveitar oportunidades (requalificação da via pública, reordenamento de estacionamento, etc.).

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Pedro Homem de Gouveia [pedro.gouveia@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017 Abandonada 0 – I	Por iniciar 1 – Atribuída	2 – Iniciada	3 – Em Curso	4 – Finalizada
----------------------------	---------------------------	--------------	--------------	----------------

2. Principais Actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 – Maio 2017)

- Construção de base de dados em SIG consultável pelos serviços municipais e juntas de freguesia, com levantamento das barreiras existentes nos passeios de uma amostra da rede viária (cerca de 10%, cf. SIGA, Acção do Plano VP 01);
- Definição de orientações chave para a operacionalização da Acção: (1) aproveitar as intervenções dos Programas Praça Bairro e Pavimentar e das várias UIT; (2) eliminar todas as barreiras existentes dentro das áreas de intervenção das obras conduzidas pela EPAP;
 (3) aproveitar as intervenções das Juntas de Freguesia no quadro dos Contratos de Delegação de Competências;
- Envio do Modelo de Revestimento de Passeios (cf. Acção do Plano VP 45) para os serviços municipais responsáveis pelos Programas Praça Bairro, Pavimentar e para as UIT, bem como para os técnicos das juntas de freguesia responsáveis pela execução dos Contratos de Delegação de Competências, disponibilizando em complemento formação e apoio técnico;
- Disponibilização de apoio técnico e revisão de projectos do Praça Bairro e Pavimentar e Rede Ciclável, e das UIT, quando solicitado;
- Desenho (com base na ISO 9001) de documento que define e articula os procedimentos e critérios que a CML considera mais justos, eficazes, eficientes e sustentáveis para cumprir os seus deveres legais em matéria de Acessibilidade e Segurança das Passagens de Peões de Superfície, documento que está em fase de consolidação e consensualização com os serviços relevantes;
- Inserção no Caderno de Encargos Tipo para Obras de Acessibilidade Pedonal (cf. Acção do Plano VP 04) e no Guia para a Implantação de Sinais Verticais em Passeios (cf. Acção do Plano VP 48) de soluções práticas e claras para resolver problemas frequentes;
- Realização de obras por vários serviços, em vários locais, com resultados directos na eliminação obstáculos nos passeios, nomeadamente: DMPO, DEP, UCT, EPAP (cf. Anexo a este Relatório);

- Contactos com fornecedores de material para levantamento de opções disponíveis no mercado (relativamente a revestimento do percurso pedonal acessível);
- Auscultação de pessoas com deficiência, para análise e melhor compreensão de necessidades.

3. Meios Humanos afectos à execução desta Acção

Vários técnicos da EPAP: 7 arquitectos, 2 engenheiros civis, 1 especialista em transportes, 1 geógrafo especialista em SIG.

Vários técnicos do DGMT, DEP, DMPO, UCT.

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

Progressos:

(1) A eliminação de barreiras em passeios foi assumida como tarefa corrente por vários serviços e juntas de freguesia, e tem conduzido à eliminação de um volume de barreiras difícil de determinar (por ser elevado e estar disperso por várias intervenções, algumas das quais realizadas por brigadas municipais ou de juntas, de cuja intervenção não há registo exacto).
(2) A vectorização da Rede Pedonal (em curso, cf. Acção do Plano VP 15) permitirá, no futuro a médio prazo, o armazenamento de dados relativos a passeios específicos (por ex., revestimento, estado de conservação, grau de acessibilidade, etc.), que actualmente não é possível, e limita a prossecução dos esforços e a sua coordenação.

Dificuldades:

- (1) O ritmo de avanço das obras, e a escala de algumas destas barreiras (um poste a estreitar o passeio, um pilarete a requerer substituição, etc.) torna difícil o registo das intervenções, o que por sua vez torna muito difícil manter actualizada a base de dados em SIG das barreiras na Via Pública (mesmo que esta abranja, como se referiu, não mais de 10% da rede viária).

 (2) A falta de registo impede o reporte detalhado, não sendo possível apresentar números
- (2) A falta de registo impede o reporte detalhado, não sendo possível apresentar números exactos e sendo muito difícil reportar os investimentos realizados (para demonstrar o cumprimento do compromisso de investimento de 3%).

5. Desafio

A orgânica municipal, a reorganização administrativa, o investimento na requalificação da rede pedonal e a existência de uma estratégia clara para o efeito conjugaram-se para acelerar a eliminação dos milhares de obstáculos nos passeios de Lisboa.

A eliminação dos obstáculos nos passeios (seja o pavimento irregular, sejam os obstáculos verticais, como sinais de trânsito, etc.) requer diferentes tipos de intervenção. Estando a ser levada a cabo de forma pró-activa por diversas entidades, o essencial, nesta fase, é dotar todas essas entidades de orientações claras e ferramentas práticas, para que o esforço de eliminação de barreiras se multiplique sem prejuízo do necessário rigor. É justamente essa a orientação que está a seguida, estando prevista para breve a disponibilização de ferramentas importantes.

VP 48 - Guia para Implantação de Sinais Verticais em Passeios

(Ferramenta de Trabalho)

Descrição

Preparar documento que indique soluções para a implantação de sinalização rodoviária vertical que sejam compatíveis com as normas técnicas de acessibilidade do DL 163/2006 e com as disposições dos decretos regulamentares da sinalização rodoviária. Deve prever-se, nomeadamente, a instalação em consola e na zona de estacionamento contígua ao passeio, quando necessário. Divulgar o Guia junto dos serviços e empresas municipais e na página de Internet da CML. Efectuar diligências específicas para informar e formar as Juntas de Freguesia sobre as especificações do Guia e sobre a possibilidade de e as condições para, no quadro das suas competências, e com recurso aos seus próprios meios, corrigirem o posicionamento dos sinais já existentes cuja implantação prejudique a acessibilidade pedonal. Assegurar a actualização e afinação do Guia, fazendo-o evoluir sempre que necessário em sucessivas versões consolidadas. Vincular os serviços municipais ao conhecimento e aplicação do Guia.

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Pedro Homem de Gouveia [pedro.gouveia@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017	Abandonada	0 – Por iniciar	1 – Atribuída	2 – Iniciada	3 – Em Curso	4 – Finalizada
-----------	------------	-----------------	---------------	--------------	--------------	----------------

2. Principais Actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

- Levantamento e sistematização das normas legais e regulamentares aplicáveis;
- Geração de opções compatíveis com todas as normas aplicáveis para cada situação;
- Auscultação de técnicos da CML e de juntas de freguesia;
- Desenvolvimento de desenhos tipo e quadros de correspondência;
- Análise de métodos e problemas de construção e conservação;
- Desenvolvimento de pormenores construtivos tipo e respectivas especificações para cadernos de encargos;
- Fornecimento de conteúdos para o Manual da Rua;
- Fornecimento de conteúdos para o Caderno de Encargos Tipo (Acção VP 04);
- Disseminação (parcial) das especificações em acções de formação (Acção DT 01);
- Aplicação prática das especificações em obra;
- Preparação da versão final do documento, conversão em Nota Técnica.

3. Meios Humanos e Financeiros afectos à execução desta Acção

EPAP: 3 arquitectos (1 para supervisão e 2 para desenvolvimento em momentos distintos), 2 engenheiros civis (em momentos distintos).

Articulação pontual com o DGMT e a DMPO/DIVPS.

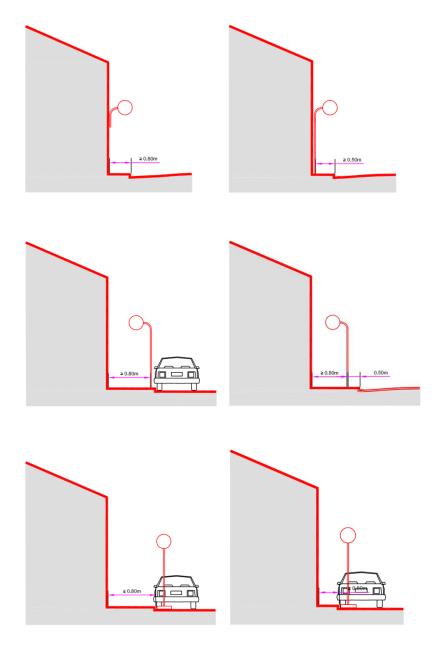
4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

A escassez de meios humanos adiou a conclusão da acção, por dificuldade de afectação de horas de trabalho consecutivas de técnicos envolvidos em projectos e obras em curso. Tal não impediu a nem a disseminação nem a aplicação dos conteúdos essenciais.

5. Fontes

Foram usadas no desenvolvimento deste Guia as seguintes fontes nacionais:

- Decreto-Lei № 163/2006, de 8 de Agosto;
- Código da Estrada;
- Regulamento de Sinalização do Trânsito (o conjunto dos decretos regulamentares);
- Guia do Instituto de Infra Estruturas Rodoviárias.



VP 49 - Acessibilidade no Licenciamento Zero

(Informação e Sensibilização Pública)

Descrição

Para dar cumprimento ao disposto no Artigo 37.º do DL 48/2001 (Licenciamento Zero), preparar documento claro e de linguagem simples e acessível que informe sobre as exigências legais a respeitar aquando da ocupação do espaço público com esplanadas, etc. Deve o documento ser distribuído no Balcão do Empreendedor, no sítio de Internet da CML e disponibilizado para distribuição às Juntas de Freguesia e associações de comerciantes.

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Pedro Nave [pedro.nave@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

- Recolha de informação base, bibliografia e legislação;
- Observação e registo de situações problemáticas, relativamente às condições de acessibilidade pedonal existentes na cidade em matéria de ocupação do espaço público.

3. Meios afectos à execução desta Acção

Técnicos Superiores (2)

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

A aplicação do Licenciamento Zero tal como está regulamentado não está a proteger o necessário canal pedonal nos passeios da cidade, colocando em causa as condições de conforto, segurança e acessibilidade dos peões.

5. Importância

Tal como a simplificação dos procedimentos do licenciamento da ocupação do espaço público, é igualmente importante garantir que o canal pedonal é protegido e respeitado, não só pela obrigação do cumprimento da legislação, mas também pela compreensão clara das regras estabelecidas.

VP 52 - Reforço dos Meios de Combate ao Estacionamento llegal

(Procedimento)

Descrição

Reforçar os meios de fiscalização e repressão do estacionamento em cima dos passeios, encarregar a PM e a EMEL de aumentar a frequência (diária) das acções de fiscalização e a rapidez da resposta a queixas dos munícipes.

Serviço Coordenador: Polícia Municipal

Responsável – Paulo Caldas [pm@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017 Al	sbandonada 0 – Por inicia	r 1 – Atribuída	2 – Iniciada	3 – Em Curso	4 – Finalizada
--------------	---------------------------	-----------------	--------------	--------------	----------------

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

 Realização de actos de remoção e bloqueamento de veículos estacionados em cima dos passeios, bem como a monotorização e verificação do estacionamento irregular, face às reclamações dos munícipes por e-mail.

3. Meios afectos à execução desta Acção

Ano de 2015 Diário - Reboques: 6 agentes e 3 reboques.

Diário - Bloqueadores: 8 agentes e 4 carrinhas + 80 bloqueadores.

Ano de 2016 Diário - Reboques: 8 agentes e 4 reboques.

Diário - Bloqueadores: 10 agentes e 6 carrinhas +100 bloqueadores.

Ano de 2017 Diário - Reboques: 24 agentes e 12 reboques.

Diário - Bloqueadores: 10 agentes e 5 carrinhas + 100 bloqueadores.

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

Progressos

Aumento da área/zonas de intervenção e fiscalização ao estacionamento em cima do passeio, bem com a resposta mais célere às denúncias dos munícipes.

Dificuldades

Prendem-se principalmente no tempo perdido pelo reboque, quando este se desloca a locais para desimpedir as entradas e saídas de veículos das garagens, bem como o acesso à identificação e morada dos proprietários dos veículos em transgressão ou dos abandonados.

5. Anexo

2015 (Março até Dezembro)

Veículos removidos: 2.733Veículos bloqueados: 4.835

2016 (Janeiro até Dezembro)

Veículos removidos: 4.001Veículos bloqueados: 7.667

2017 (Janeiro até Maio)

Veículos removidos: 3.671Veículos bloqueados: 2.624

VP 54 - App Estacionamento llegal

(Ferramenta de Trabalho)

Descrição

Desenvolver ou apoiar o desenvolvimento de aplicação para dispositivos móveis que facilite a indicação, georreferenciação e denúncia de estacionamento ilegal sobre passeios e passadeiras. Esta ferramenta deve ter boa usabilidade e ser disponibilizada ao público, e os dados recolhidos devem estar disponíveis e actualizados no sítio de Internet da CML.

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Pedro Morais [pedro.b.morais@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017 Abandonada 0 – Por iniciar	1 – Atribuída	2 – Iniciada	3 – Em Curso	4 – Finalizada
--------------------------------------	---------------	--------------	--------------	----------------

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

- Desenvolvimento de uma plataforma para registo, gestão e monitorização das ocorrências de estacionamento ilegal;
- Uniformização das tipologias da Polícia Municipal (PM) e EMEL.

3. Meios Humanos e Financeiros afectos à execução desta Acção

Técnicos Superiores (2)

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

Principal dificuldade na formação dos agentes da SALOC.

5. Anexo

A plataforma Geocorrências foi lançada em Janeiro de 2017 e, até à data, regista mais de 10.000 ocorrências.

Esta aplicação utiliza software disponível por parte dos serviços da CML e foi completamente desenvolvida pelos recursos humanos da autarquia.

Durante o período de desenvolvimento ocorreu sempre a necessidade de criar uma ferramenta de trabalho para a PM, com as necessidades e problemas que a sua actividade apresenta regularmente.

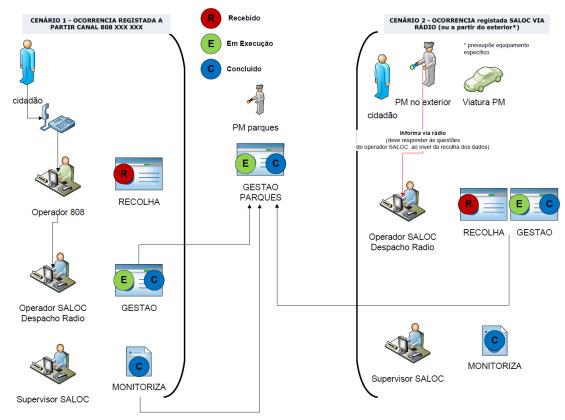
Foram também realizadas: 6 sessões de formação aos elementos de registo e gestão da SALOC; 9 sessões de formação dos elementos dos Parques de Rebocados e 1 sessão de formação ao Comando que contou com a presença das diferentes chefias.

A Plataforma Geocorrências apresenta a seguinte organização:

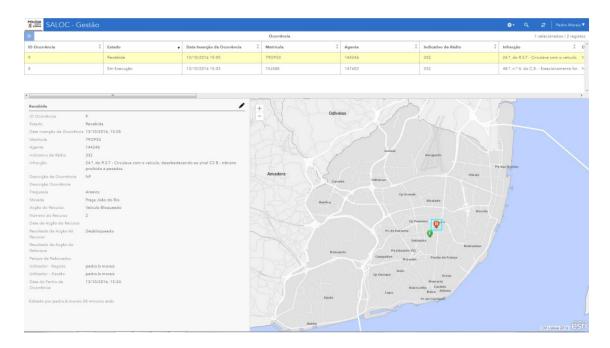


Módulo de Recolha

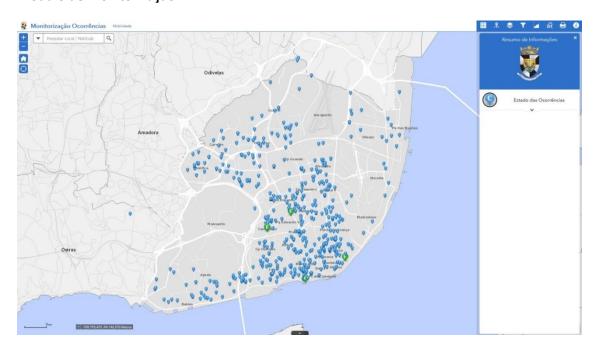
O seguinte fluxograma apresenta a forma como é realizado o registo de ocorrências por parte da PM.

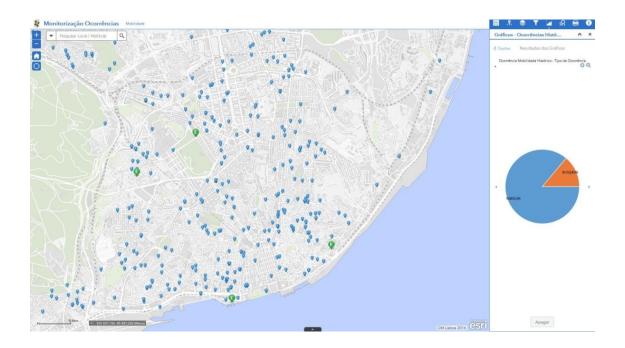


Módulo de Gestão



Módulo de Monitorização





VP 55 - Chamar a Atenção

(Informação e Sensibilização Pública)

Descrição

Produzir materiais de sensibilização para o problema do Estacionamento Ilegal, cuja distribuição possa ser realizada pelos responsáveis pela fiscalização, pelas associações de moradores, movimentos cívicos, cidadãos, escolas, etc. Os elementos devem destacar-se visualmente.

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável - Maria João Frias [maria.frias@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017 Abandonada 0 – Por inic	ciar 1 – Atribuída 2 – Inicia	iada 3 – Em Curso 4 – Finalizada
-----------------------------------	-------------------------------	----------------------------------

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

A. Programação

Nos termos do Plano deve dar-se prioridade no combate ao estacionamento ilegal ao estacionamento sobre (1) passagens de peões, (2) passeios, (3) paragens de autocarro e (4) lugares reservados para pessoas com deficiência.

Para obter resultados concretos é indispensável actuar, em simultâneo, em três diferentes níveis:

Fiscalização

Apoiar a rentabilização dos meios disponíveis e insistir numa política de tolerância zero para estes casos.

• Infra-estrutura

Eliminar progressivamente as oportunidades (passagens de peões com recortes, paragens de autocarro em plena via, etc.) ou tornar a infracção mais evidente (por ex., com sinal de reserva de estacionamento mais visível).

• Mobilização da Comunidade

Ajudar os peões a defender os seus direitos e a expressar o seu descontentamento, aumentando a sua vigilância e enquadrando este tipo de estacionamento como moralmente inaceitável – "estacionamento egoísta".

Na verdade, a par da intervenção nos outros níveis, é preciso alcançar uma atitude pró-activa por parte dos cidadãos neste domínio, bem como uma consciência crítica. Para tal, é necessário fortalecê-los, dotando-os de ferramentas e mobilizando competências que possam ser usadas no combate ao estacionamento ilegal.

Para ajudar os peões a defender os seus direitos, após contactos com várias entidades e pesquisa de boas práticas, está a ser equacionada a hipótese de lançar um ou dois pequenos projectos-piloto, alicerçados em projectos ou métodos consolidados (como por exemplo: o método Teatro Fórum) dirigidos a grupos de destinatários específicos, mais vulneráveis ao estacionamento ilegal (crianças, pessoas com deficiência e idosos).

3. Meios afectos à execução desta Acção

Equipa do Plano de Acessibilidade Pedonal Recursos externos (a definir)

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

N.a.

5. Importância

O combate ao estacionamento abusivo é uma das prioridades definidas pelo Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa e é um desafio complexo.

A pró actividade da comunidade nesta área será essencial para reduzir os abusos e ilegalidades cometidas pelos automobilistas, que têm impacto negativo nos direitos do peão e afectam em particular os peões mais vulneráveis.







VP 56 – Corrigir os Conflitos Criados pela Rede Ciclável

(Programa de Obras de Adaptação)

Descrição

Efectuar um levantamento exaustivo que identifique e tipifique as situações de conflito com a rede pedonal em toda a rede de ciclovias já existente. Definir as correcções tipo aplicáveis a cada caso. Projectar, programar e executar obras de correcção. Definir prioridades de intervenção com base no grau de perigo para peões com deficiência visual, no grau de perigo para peões em geral, na ilegalidade.

Serviço Coordenador: DMEVAE/GPEV

Responsável – João Castro [joao.castro@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017	Abandonada	0 – Por iniciar	1 – Atribuída	2 – Iniciada	3 – Em Curso	4 – Finalizada
-----------	------------	-----------------	---------------	--------------	--------------	----------------

2. Principais Actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

O serviço responsável não facultou informação em tempo útil.

3. Meios Humanos e Financeiros afectos à execução desta Acção

O serviço responsável não facultou informação em tempo útil.

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

O serviço responsável não facultou informação em tempo útil.

5. Desenvolvimento

O serviço responsável não facultou informação em tempo útil.

VP 57 - Revisão das Soluções Tipo para Percursos Cicláveis

(Procedimento)

Descrição

Efectuar uma revisão e actualização das especificações utilizadas pela CML no planeamento e projecto da Rede Ciclável, de forma a assegurar a compatibilidade com as exigências legais em matéria de Acessibilidade e Segurança dos Peões, com as ferramentas do Plano de Acessibilidade Pedonal (nomeadamente, passagens de peões, passeios e paragens de autocarro e respectivas envolventes imediatas) e com as orientações do IMT.

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Pedro Homem de Gouveia [pedro.gouveia@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017	Abandonada	0 – Por iniciar	1 – Atribuída	2 – Iniciada	3 – Em Curso	4 – Finalizada
-----------	------------	-----------------	---------------	--------------	--------------	----------------

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

- Revisão de literatura científica e boas práticas internacionais;
- Desenho do enquadramento legal, mediante conjugação do DL 163/2006 e da Lei 46/2006 (que proíbe e pune a Discriminação de Pessoas com Deficiência) com o novo Código da Estrada e respectivos decretos regulamentares, para apuramento das normas técnicas aplicáveis e das implicações em matéria de responsabilidade civil, disciplinar e criminal;
- Levantamento de situações de conflito entre a rede pedonal e a rede ciclável, tipificação e identificação de variáveis relevantes para o desenvolvimento de especificações técnicas;
- Desenvolvimento de Manual de Princípios e Desenho de Infra-estruturas Cicláveis, que inclui a resolução de cruzamentos, de forma a garantir a protecção de todos os modos, em particular bicicletas e peões e a redução/eliminação de conflitos (desenvolvido com o apoio da FPCUB, no âmbito do protocolo existente entre a CML/FPCUB);
- Aplicação do Manual nos Cadernos de Encargos utilizados na aquisição de projectos para execução da Rede Ciclável;
- Introdução de Especificações no Manual da Rua (versão preliminar);
- Aplicação das especificações a vários projectos e obras;
- Levantamento para análise in loco de resultados práticos e performance de algumas obras, nomeadamente, a articulação entre vias cicláveis e passagens de peões e paragens de autocarro, num caso de estudo (Eixo Central);
- Análise de resultados do caso de estudo com especialistas de referência internacional (European Cyclists' Federation e a WALK 21) e sua discussão com os responsáveis técnicos da Rede Ciclável;

- Sistematização de soluções e critérios práticos de aplicação para a articulação de vias cicláveis com as paragens de autocarro, consensualização com o DGMT e os responsáveis do Manual da Rua (DEP, Arq. Jorge Bonito e João Marrana);
- Preparação das novas especificações para introdução no Modelos de Passagem de Peões (Acção do Plano VP 25) e de Paragem de Autocarro (cf. Acção do Plano TP 01);
- Aplicação prática de algumas das novas especificações em projectos em desenvolvimento, com obra programada para o 2.º Semestre de 2017 (cf. Acção do Plano VP 66).

3. Meios afectos à execução desta Acção

EPAP: 2 Arquitectos, 1 especialista em Transportes, 1 ergonomista. Responsáveis técnicos da Rede Ciclável (DMMT, DEP, DMEVAE).

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

Progressos

- (1) No âmbito do Projecto FLOW, a EPAP teve a oportunidade de consultar duas entidades de referência a nível internacional (*European Cyclists' Federation* e *WALK 21*), que forneceram aconselhamento técnico especializado relativamente à melhor articulação entre as ciclovias (ou faixas cicláveis) e as paragens de autocarro e passagens de peões;
- (2) Lisboa foi eleita líder do grupo de trabalho da Rede EUROCIDADES "Safe and Active Travel", através da EPAP, o que proporcionará à CML uma oportunidade excelente para (A) recolher boas práticas e aconselhamento de cidades mais avançadas neste domínio e (B) participar em projectos europeus que proporcionarão oportunidades para aperfeiçoar as nossas soluções;
- (3) O impulso conferido à expensão da Rede Ciclável em Lisboa sustenta-se em novas abordagens, que evitam a sistemática implantação das ciclovias nos passeios, que resultavam do anterior "Caderno de Soluções Tipo para Percursos Cicláveis", existente à data da aprovação da Proposta Global do Plano (Novembro de 2013).

Dificuldades

Os conflitos entre a rede pedonal e a rede ciclável resultam principalmente da segregação do modo ciclável relativamente à faixa de rodagem, e assumem especial complexidade (1) relativamente às passagens de peões, nas intersecções, e (2) frente às paragens de autocarro. A coexistência do modo ciclável com o modo rodoviário implica, necessariamente, a redução de velocidades, a qual se consegue mediante medidas físicas de acalmia de tráfego. A implantação destas medidas físicas na rede viária da cidade é forçosamente progressiva.

5. Importância

A criação da rede ciclável, sendo positiva e importante, não deve provocar a degradação da rede pedonal. A conciliação destes modos é prejudicada quando (1) a implantação sobre os passeios de infra-estruturas dedicadas ao tráfego de bicicletas (ciclovias e suportes de estacionamento) reduz a largura livre do canal de circulação pedonal (por vezes, para valores inferiores aos mínimos legais), ou elimina o contraste táctil entre passeio e passadeira (pondo

em causa a segurança dos peões com deficiência visual) ou cria condições propícias para a ocorrência de colisões entre peões e bicicletas (as ciclovias têm um piso mais confortável do que a calçada e atraem muitos peões), quando (2) as ciclovias cruzam passagens de peões e paragens de autocarro, gerando potencial de colisão com peões e tornando o uso destes elementos mais complexo, especialmente para os peões idosos ou com deficiência visual.

A redução da dependência do transporte individual motorizado, que resulta de uma nova abordagem de planeamento mais sustentável, pressupõe uma aposta na procura e na utilização de meios de deslocação mais suaves, nomeadamente o andar a pé e andar de bicicleta.

A introdução de redes cicláveis em meio urbano pode trazer enormes benefícios para o ambiente, para a saúde pública e para a requalificação do espaço público, entre outros. Mas deve ser feita de forma a trazer benefícios e não conflitos, muito menos com o peão.

Começa a ser relevante a importância que os peões dão ao facto de as bicicletas estarem a tomar o seu espaço público (passeios, praças...), não esquecendo que qualquer utilizador de bicicleta é também peão, mas nem todos os peões são (ou podem ser) utilizadores de bicicleta, sobretudo as pessoas com mobilidade condicionada.

Por outro lado, e valorizando a importância de todos os modos suaves (ou activos), a invasão das ciclovias por peões coloca também em causa o desempenho funcional da própria ciclovia.

A intervenção da CML nesta Questão Chave guia-se pelas seguintes orientações, estabelecidas na Deliberação n.º 41/AML/2014 (Plano de Acessibilidade Pedonal):

- A introdução de novos elementos na estrutura viária pode e deve ser aproveitada como oportunidade para a requalificação do espaço público, proporcionando uma correta implantação dos traçados previstos, de forma a não prejudicar o elemento mais vulnerável, que é o peão;
- É fundamental assegurar uma abordagem preventiva, ao nível do planeamento urbano do território e do desenho urbano, que minimize os conflitos entre modos suaves (tendo em atenção, que o facto de peões e bicicletas serem postos na mesma "categoria" não implica que não haja conflitos entre si);
- As intervenções futuras na rede ciclável devem, sempre que possível, ser aproveitadas para qualificar também a rede de percursos pedonais, desde logo para assegurar as larguras brutas e livres nos passeios existentes;
- Devem seguir-se as orientações do Instituto da Mobilidade e dos Transportes I.P.
 (IMT), desencorajando-se a implantação de ciclovias "à cota do passeio" e garantindo-se que, se esta ainda assim ocorrer, não se agravarão as condições da rede de percursos pedonais;
- A CML deve rever as suas especificações técnicas para planeamento e desenho da Rede Ciclável, de forma a evitar a proliferação de conflitos e a assegurar a sua compatibilidade com as exigências legais e com as orientações do IMT.

VP 58 - Modelo de Estacionamento Acessível

(Ferramenta de Trabalho)

Descrição

Para dar cumprimento ao disposto no Regulamento Geral de Estacionamento e Paragem na Via Pública, preparar documento que recolha, sistematize e ilustre as normas legais e regulamentares de acessibilidade e segurança aplicáveis ao planeamento, projecto, construção, gestão e, de uma forma geral, intervenção, nos lugares de estacionamento reservados para pessoas com deficiência condicionadas da sua mobilidade. Onde necessário, complementar essas normas com orientações baseadas em boas práticas internacionais. Divulgar o Modelo junto dos serviços e empresas municipais e na página de Internet da CML. Disponibilizar (mediante formação e consultoria) apoio técnico especializado à sua compreensão e aplicação. Assegurar a actualização e afinação do Modelo, fazendo-o evoluir sempre que necessário em sucessivas versões consolidadas. Vincular os serviços municipais ao conhecimento e aplicação do Modelo em todas as decisões que possam beneficiar ou prejudicar a acessibilidade nos lugares de estacionamento.

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Pedro Nave [pedro.nave@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017 Abandonada	0 – Por iniciar	1 – Atribuída	2 – Iniciada	3 – Em Curso	4 – Finalizada
----------------------	-----------------	---------------	--------------	--------------	----------------

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

Recolha e sistematização de normas legais, boas práticas e auscultação de utilizadores.

3. Meios afectos à execução desta Acção

Técnicos Superiores (2)

4. Identificação dos principais progressos

A concretização de alguns projectos-piloto na cidade de Lisboa foi manifestamente positiva, dado que permitiram avaliar e ponderar sobre as melhores formas de adaptação dos lugares adaptados em contexto urbano, tanto em lugares de reserva de uso privativo como de uso geral

5. Importância

O estacionamento adaptado é essencial para a pessoa com deficiência, que por via das suas dificuldades de acessibilidade aos transportes públicos, têm que recorrer ao transporte individual. Assim, a rede de lugares de estacionamento adaptado deve garantir não só as condições adequadas para o estacionamento dos veículos adaptados, como assegurar que existe a correspondente ligação do lugar ao percurso pedonal adjacente.





VP 61 – Rede Municipal de Lugares de Estacionamento Reservados

(Procedimento)

Descrição

Efetuar o levantamento dos lugares reservados já existentes e definir os lugares a reservar em todo o Concelho, a nível global e por zona, com base no disposto pelo Regulamento Geral de Estacionamento e Paragem na Via Pública (artigo 43.º, n.ºs 1 e 2). Definir as orientações necessárias para assegurar a integração das necessidades em projectos e obras de urbanização.

Serviço Coordenador: DMMT/DGMT

Responsável – Elisabete Portalegre [elisabete.portalegre@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

- A DMMT elaborou um projeto denominado "Lugares para Pessoas de Mobilidade Reduzida junto dos Edifícios Públicos", onde em conjunto com as respectivas JF identificou todas as necessidades. Posteriormente procedemos à sua implementação.
- Sempre que existe um projecto de ordenamento de estacionamento, quer da EMEL, quer da DMMT ou de outro serviço da CML, solicitamos que sejam executados este tipo de lugares na percentagem exigida por lei.
- O mesmo acontece na fase de licenciamento dos parques de estacionamento subterrâneo, exigimos sempre a implementação dos lugares de estacionamento para pessoas de mobilidade reduzida, na percentagem exigida legalmente.
- No entanto a "melhor" medida adoptada pela DMMT neste sentido foi, quando da nossa participação na elaboração do Regulamento Geral de Estacionamento e Paragem na Via Pública, impor que todos os lugares de estacionamento para pessoas com mobilidade reduzida na cidade de Lisboa sejam gratuitos nas ZEDLS da EMEL, mediante a utilização/colocação do dístico válido num local visível do respectivo veículo.

3. Meios Humanos e Financeiros afectos à execução desta Acção

Técnicos superiores do DGMT na elaboração de projectos;

Técnicos superiores do DGMT nos pareceres dos projectos apresentados por outras entidades; Fiscais municipais do DGMT para acompanhamento e/ou fiscalização dos trabalhos; Técnicos superiores do DGMT (DGT/CSR) para criação de ocorrências e registo em cadastro; Investimento em SV e SH no período em causa e até à data, pelo DGMT, cerca de 43.000,00€ (IVA incluído).

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

Progressos

Toda a equipa da DMMT está sensibilizada e motivada para esta acção.

Estamos a proceder à actualização da base de dados de lugares de estacionamento reservados a pessoas de mobilidade reduzida, com matrícula, junto das suas residências e locais de trabalho, sendo que pelo RGEPVP os seus requerentes devem fazer a sua renovação periodicamente.

Dificuldades

Em todos os casos encontrámos resistência em "transformar" os lugares de estacionamento, pois todos ficam com a ideia que desta forma estamos a reduzir o número de lugares de estacionamento comuns.

Na fase de implementação também sentimos alguma "animosidade" por parte dos residentes pelo facto deste tipo de lugar ser mais largo.

5. Anexo

N.a.

VP 62 - Divulgação dos Lugares de Estacionamento Reservados

(Informação e sensibilização Pública)

Descrição

Disponibilização no sítio de Internet da CML, e noutros suportes considerados úteis, a localização dos lugares reservados para utilização geral na Via Pública, em todo o Concelho.

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Pedro Morais [pedro.b.morais@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017	Abandonada	0 – Por iniciar	1 – Atribuída	2 – Iniciada	3 – Em Curso	4 – Finalizada
-----------	------------	-----------------	---------------	--------------	--------------	----------------

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

- Desenvolvimento de um visualizador dos lugares de estacionamento reservados;
- Apoiar a evolução do Projecto SIMON (EMEL), que visa a disponibilização de uma aplicação mobile para apoiar a mobilidade de pessoas portadoras de deficiência.

3. Meios afectos à execução desta Acção

Técnicos Superiores (2 – EPAP e DGMT/DGT)

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

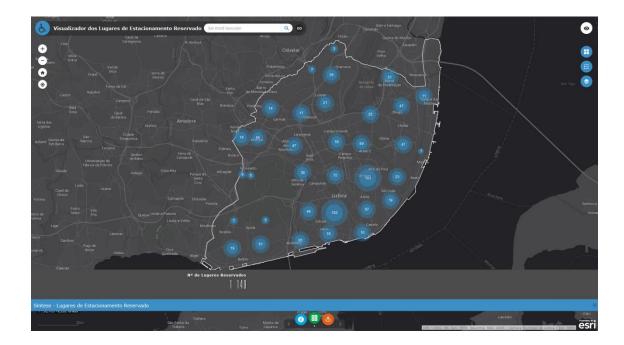
N.a.

5. Explicação

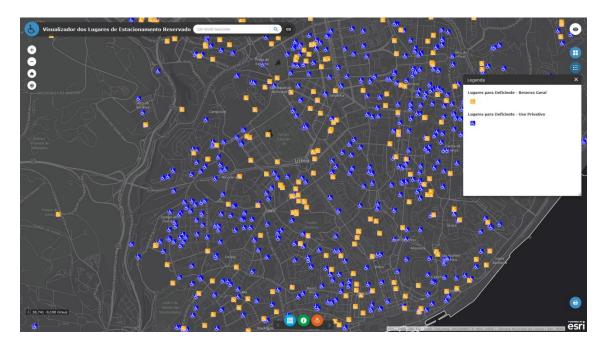
O visualizador foi desenvolvido num sistema de informação geográfico (SIG), a partir de informação georreferenciada e depois partilhado na Internet a partir de um WebSIG.

Os SIG são definidos por serem uma tecnologia que armazena, gere, manipula e visualiza informação georreferenciada, mas também se pode definir por ser um conjunto de procedimentos manuais ou baseados em computador, destinados a armazenar e trabalhar dados referenciados geograficamente.

Os dados geográficos que o visualizador utiliza são referentes à base de dados da sinalização da Direção Municipal de Mobilidade e Transportes.



Um WebSIG é uma ferramenta dos SIG que permite publicar na Internet mapas, sendo possível depois criar alguns aplicativos que permitem disponibilizar a informação de mapas em vários formatos, sendo possível abrir tanto no desktop, como num tablet ou smartphone.





A partir deste visualizador é possível observar os estacionamentos e realizar algumas funções como as seguintes:

- Quando abrimos o visualizador é disponibilizada a informação num mapa base com fundo preto, os dados encontram-se agrupados em forma de *cluster* para permitir uma melhor visualização dos dados.
- Quando se realiza Zoom+ a informação agrupada desaparece e surge a informação pontual, sendo viável ao clicar no ícone da legenda a visualização da legenda da informação.
- Também é possível alterar o mapa base para um ortofotomapa ou para outro mapa à nossa escolha. Existem cerca dez mapas base à escolha.
- Se clicar no ícone da aplicação, referente à informação, tem conhecimento da origem dos dados, bem como quem concebeu os conteúdos.
- É também possível procurar os lugares mais perto de mim, bastando para isso clicar na ferramenta "Perto de Mim" e marcar o ponto e a área de *buffer* que pretendemos fazer a pesquisa, sendo depois disponibilizada a informação dos lugares de reserva geral e de uso privativo que se encontram na área seleccionada.
- Pode exportar um mapa em vários formatos e de vários tamanhos, basta para isso clicar no ícone da "Impressora" onde será possível escolher um conjunto de formatos de imagem e o tamanho, por exemplo.

VP 65 - Rua Alexandre Herculano

(Projeto Piloto de Obra)

Descrição

Projectar e executar as adaptações necessárias nas passagens de peões, paragens de transportes públicos e passeios com o objectivo de garantir as devidas condições de conforto, segurança e acessibilidade para os peões. Desenvolver soluções que permitam aumentar tempo de verde para peões através da alteração da infra-estrutura rodoviária, introdução de medidas de acalmia de tráfego, redução de raios de curvatura, passeio contínuo, passadeiras na linha de desejo do peão, paragens de transporte público adaptada, encabeçamento de estacionamento.

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Pedro Nave [pedro.nave@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017	Abandonada	0 – Por iniciar	1 – Atribuída	2 – Iniciada	3 – Em Curso	4 – Finalizada
-----------	------------	-----------------	---------------	--------------	--------------	----------------

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

- Projecto de execução;
- Realização de inquérito aos peões;
- Micromodelação de tráfego rodoviário e pedonal;
- Projecto integrado em Projecto Europeu FLOW.

3. Meios afectos à execução desta Acção

Equipa da EPAP

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

O maior desafio desta acção foi o desenvolvimento de soluções que produzissem uma melhoria considerável nas condições de conforto, segurança e acessibilidade dos peões sem criar qualquer constrangimentos nas condições dos fluxos rodoviários já existentes. Testar a aplicação do Modelo de Passagem de Peões da CML foi positiva no sentido de estabilizar as orientações existentes em matéria de Segurança e Acessibilidade Pedonal.

5. Importância

Reforçar as condições de segurança existentes para os peões nas zonas da cidade com elevado tráfego pedonal e rodoviário, através da implementação de medidas de acalmia de tráfego em zonas consolidadas, contribuindo para uma redução efectiva do número de atropelamentos na cidade de Lisboa.













VP 66 - Av. das Descobertas

(Projeto Piloto de Obra)

Descrição

Projectar e executar as adaptações necessárias nas passagens de peões, paragens de transportes públicos, passeios e passagem pedonal superior, de forma a garantir uma rede de percursos pedonais confortáveis, seguros e acessíveis.

Complementarmente, desenvolver medidas de acalmia de tráfego compatíveis com as necessidades de segurança dos peões durante o atravessamento das passadeiras existentes na envolvente das escolas e hospital.

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Pedro Nave [pedro.nave@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017 Abandonada 0 – Por iniciar	1 – Atribuída 2 – Iniciada	3 – Em Curso	4 – Finalizada
--------------------------------------	----------------------------	--------------	----------------

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

- Levantamento e análise das condições de pedonalidade, transportes públicos e tráfego rodoviário existentes no local;
- Visita ao local com especialistas em segurança rodoviária e em promoção de políticas centradas no conforto, segurança e acessibilidade pedonal;
- Desenvolvimento de proposta preliminar, com análise e verificação de propostas com recurso a software de micromodelação das condições de tráfego rodoviário e pedonal;
- Projecto integrado em Projecto Europeu FLOW.

3. Meios afectos à execução desta Acção

Equipa da EPAP

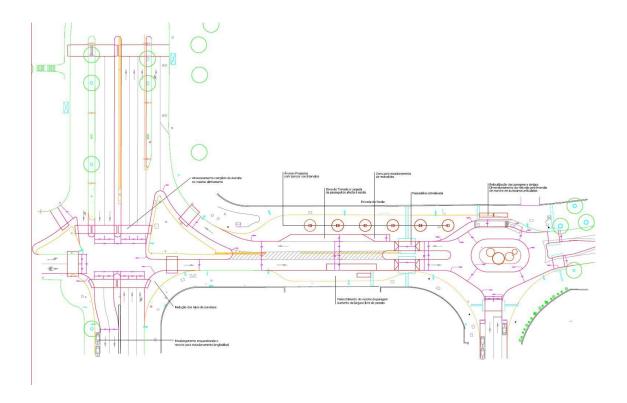
4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

Associação desta acção do Plano de Acessibilidade a um projecto vencedor do Orçamento Participativo 2017.

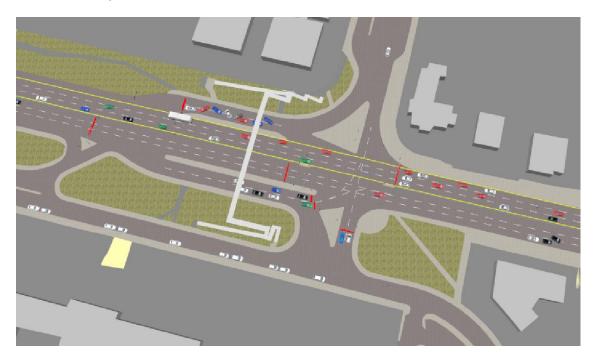
5. Importância

As más condições de segurança existentes para os peões, são o motivo que determinou por parte da CML um intervenção neste local.

Acresce o facto, do registo de atropelamentos existente para esta intersecção da Av. das Descobertas, evidenciar um número elevado de vítimas.



Planta com Proposta Preliminar



Simulação sobre as condições de tráfego rodoviário no local

VP 67 - Rua Morais Soares

(Projeto Piloto de Obra)

Descrição

Desenvolvimento de um Projecto-piloto de intervenção com objectivo transformar a Rua Morais Soares em *Rua Amiga do Peão*; centrou-se na avaliação da situação existente e reflexão sobre as adaptações necessárias na adequação de passeios, passagens de peões e paragens de autocarro, por forma a oferecerem as apropriadas condições de acessibilidade, bem como, promover a acalmia de tráfego e segurança na referida via. *Rua Amiga do Peão* (R5)

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Pedro Gouveia [pedro.gouveia@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017 Abandonada	0 – Por iniciar	1 – Atribuída	2 – Iniciada	3 – Em Curso	4 – Finalizada
----------------------	-----------------	---------------	--------------	--------------	----------------

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

- Elaboração do diagnóstico e proposta preliminar;
- Consulta de entidades internas e externas à CML, face à proposta preliminar de intervenção;
- Desenvolvimento do projecto detalhado para execução da obra por recurso a contratação externa.

3. Meios Humanos e Financeiros afectos à execução desta Acção

Técnicos Superiores da EPAP (2 a tempo parcial)
Ajuste Directo a empresa externa para elaboração de projecto

4. Identificação dos principais progressos

Destaque para a elaboração do projecto detalhado para a execução da obra.

5. Importância

Esta intervenção reveste-se de particular importância por contribuir directamente para a melhoria da segurança nas Passagens de Peões (PP). Para se alcançar essa melhoria da segurança foi definido um novo traçado e enquadramento da área envolvente às PP, aumentando-se a visibilidade dos peões aos condutores, tornando-se simultaneamente (1) as passagens de peões acessíveis pela eliminação dos ressaltos existentes, (2) implementação de soluções que visam dar cumprimento a requisitos legais de acessibilidade (inclinação máxima admissível para o piso, pavimento táctil), (3) melhor controlo de estacionamento abusivo, junto às PP e (4) implementação de medidas de acalmia de tráfego.

VP 68 - Avenida General Roçadas

(Projeto Piloto de Obra)

Descrição

Desenvolvimento de um Projecto Piloto de intervenção com objectivo transformar a Av. General Roçadas em Rua Amiga do Peão; centrou-se na avaliação da situação existente e reflexão sobre as adaptações necessárias na adequação de passeios, passagens de peões e paragens de autocarro por forma a oferecerem as apropriadas condições de acessibilidade bem como promover a acalmia de tráfego e segurança na referida via. Rua Amiga do Peão (R6)

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Filipe Daniel Tavares [filipe.d.tavares@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

2. Principais Actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

Elaboração do Diagnóstico e Proposta Preliminar;

Consulta de entidades internas e externas à CML face à Proposta Preliminar de intervenção; Desenvolvimento do projecto detalhado para execução da obra por recurso a contratação externa;

Promoção de concurso público para a execução da obra — Empreitada 4/DMPO/DCMIVP/DPCIVP/15 — na qual se incluiu a execução desta acção; Execução da obra (em curso).

3. Meios Humanos e Financeiros afectos à execução desta Acção

Recursos da EPAP – 3 técnicos (tempo parcial);

Ajuste Directo a empresa externa para elaboração de projecto;

Recursos da Empreitada 4/DMPO/DCMIVP/DPCIVP/15 — Promoção da Acessibilidade e Segurança para Todos na Rede Pedonal – Valor investido à data: 311.000 €.

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

Dos principais progressos destacam-se a elaboração do projecto detalhado para a execução da obra, também este submetido a consulta de diversas entidades e apresentado publicamente em colaboração com a JF da Penha de França, e a execução da obra, da qual à data se concluiu a 1ª fase, com adaptação de passagens pedonais e paragens de autocarro;

Das principais dificuldades registadas destacam-se a coordenação da intervenção de entidades externas através de outras entidades orgânicas da CML, coordenação de intervenção da EDP e a pressão de estacionamento nas frentes de trabalho impeditivo do normal desenvolvimento da execução da obra.

5. Importância

Esta intervenção reveste-se de particular importância por contribuir directamente para a melhoria da segurança nas Passagens de Peões. Para se alcançar essa melhoria da segurança foi definido um novo traçado e enquadramento da área envolvente às passagens de peões aumentando-se a visibilidade dos peões aos condutores, tornando-se simultaneamente as passagens de peões acessíveis pela eliminação dos ressaltos existentes, implementação de soluções que visam dar cumprimento a requisitos legais de acessibilidade (inclinação máxima admissível para o piso, pavimento táctil), melhor controlo de estacionamento abusivo junto às passagens de peões e implementação de medidas de acalmia de trafego pela execução de zonas sobreelevadas.

A fase de execução de obra desta intervenção encontra-se em curso.



Av. General Roçadas cruzamento com a Rua dos Sapadores – na foto: execução de pavimentos tácteis nas passagens de peões já concluídos; em curso a execução de fresagem e aplicação de pavimentos betuminosos para garantia de ressalto zero nas passagens de peões deste cruzamento.



Av. General Roçadas cruzamento com a Rua Antonio Martins, em frente à Escola Básica Nuno Gonçalves – na foto: execução de pavimentos tácteis nas passagens de peões já concluídos; execução de pavimentos betuminosos, para garantia de ressalto zero nas passagens de peões deste cruzamento, já concluídos.

VP 69 - Intervenção nas 2 piores Passagens de Peões de Lisboa

(Projeto Piloto de Obra)

Estrada de Benfica cruzamento com a Rua José Rodrigues Migueis e cruzamento com a Praça Santos Andrea

Descrição

Desenvolvimento de um Projecto Piloto de intervenção com objectivo de melhorar as condições de segurança de peões nas duas piores Passagens de Peões de Lisboa, situadas na Estrada de Benfica cruzamento com a Rua José Rodrigues Migueis e cruzamento com a Praça Santos Andrea.

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Filipe Daniel Tavares [filipe.d.tavares@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017	Abandonada	0 – Por iniciar	1 – Atribuída	2 – Iniciada	3 – Em Curso	4 – Finalizada
-----------	------------	-----------------	---------------	--------------	--------------	----------------

2. Principais Actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

Elaboração do Diagnóstico e Proposta Preliminar;

Consulta de entidades internas e externas à CML face à Proposta Preliminar de intervenção; Desenvolvimento do projecto detalhado para execução da obra por recurso a contratação externa;

Promoção de concurso público para a execução da obra — Empreitada 4/DMPO/DCMIVP/DPCIVP/15;

Coordenação da obra com a intervenção de SLAT promovida pela DMMT\DGMT para este cruzamento.

Execução da obra.

3. Meios Humanos e Financeiros afectos à execução desta Acção

Recursos da EPAP – 3 técnicos (tempo parcial);

Ajuste Directo a empresa externa para elaboração de projecto;

Recursos da Empreitada 4/DMPO/DCMIVP/DPCIVP/15 — Promoção da Acessibilidade e Segurança para Todos na Rede Pedonal — Valor investido: 111.000 €.

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

Dos principais progressos destacam-se a elaboração do projecto detalhado para a execução da obra, também este submetido a consulta de diversas entidades e apresentado publicamente em colaboração com a JF de Benfica, execução e conclusão da obra;

Das principais dificuldades registadas destacam-se a ocorrência de roturas em redes de serviços, sendo estes factos externos à intervenção promovida pela EPAP mas que

condicionaram os prazos estimados da obra, e a existência de um volume muito grande de trafego neste cruzamento o que condicionou o normal desenvolvimento da execução da obra.

5. Importância

A intervenção teve como objectivo tornar as passagens de peões seguras e acessíveis para todas as pessoas, tendo como diagnóstico o facto de se tratar da zona com mais atropelamentos em 5 anos na cidade de Lisboa. Para se alcançar essa melhoria da segurança foi definido um novo traçado com a implantação de medidas de acalmia de tráfego, tais como a redução de raios de curvatura, a redução da largura da via, a sobrelevação da área das passagens de peões e introdução de semáforos. Acresce a implementação de soluções que visam dar cumprimento a requisitos legais de acessibilidade (inclinação máxima admissível para o piso, pavimento táctil) e um melhor controlo de estacionamento abusivo junto às passagens de peões.

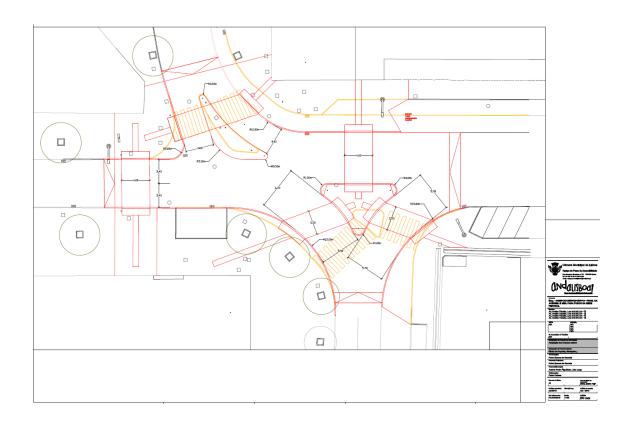
A fase de execução de obra desta intervenção encontra-se concluída, estando a acção finalizada.



Estrada de Benfica cruzamento com a Rua José Rodrigues Migueis – na foto: as passagens de peões da Rua José Rodrigues Migueis iá concluídas.



Estrada de Benfica cruzamento com a Praça Santos Andrea e a Rua José Rodrigues Migueis – na foto: as passagens de peões já concluídas.



VP 70 - Avenida Columbano Bordalo Pinheiro

(Projeto Piloto de Obra)

Descrição

Desenvolvimento de um Projecto Piloto de intervenção com objectivo transformar a Avenida Columbano Bordalo Pinheiro em Rua Amiga do Peão; centrou-se na avaliação da situação existente e reflexão sobre as adaptações necessárias na adequação de passeios, passagens de peões e paragens de autocarro por forma a oferecerem as apropriadas condições de acessibilidade bem como promover a acalmia de tráfego e segurança na referida via. Rua Amiga do Peão (R2)

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Pedro Gouveia [pedro.gouveia@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

2. Principais Actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

Elaboração do Diagnóstico e Proposta Preliminar;

Consulta de entidades internas e externas à CML face à Proposta Preliminar de intervenção; Desenvolvimento do projecto detalhado para execução da obra por recurso a contratação externa;

3. Meios Humanos e Financeiros afectos à execução desta Acção

Recursos da EPAP – 2 técnicos (tempo parcial) Ajuste Directo a empresa externa para elaboração de projecto

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

Dos principais progressos destacam-se a elaboração do projecto detalhado para a execução da obra.

5. Importância

Esta intervenção reveste-se de particular importância por contribuir directamente para a melhoria da segurança nas Passagens de Peões. Para se alcançar essa melhoria da segurança foi definido um novo traçado e enquadramento da área envolvente às passagens de peões aumentando-se a visibilidade dos peões aos condutores, tornando-se simultaneamente as passagens de peões acessíveis pela eliminação dos ressaltos existentes, implementação de soluções que visam dar cumprimento a requisitos legais de acessibilidade (inclinação máxima admissível para o piso, pavimento táctil), melhor controlo de estacionamento abusivo junto às passagens de peões e implementação de medidas de acalmia de trafego.

VP 71 - Alameda Linha das Torres

(Projeto Piloto de Obra)

Descrição

Desenvolvimento de um Projecto Piloto de intervenção com objectivo transformar a Alameda Linha das Torres em Rua Amiga do Peão; centrou-se na avaliação da situação existente e reflexão sobre as adaptações necessárias na adequação de passeios, passagens de peões e paragens de autocarro por forma a oferecerem as apropriadas condições de acessibilidade bem como promover a acalmia de tráfego e segurança na referida via. Rua Amiga do Peão (R4)

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Pedro Gouveia [pedro.gouveia@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017	Abandonada	0 – Por iniciar	1 – Atribuída	2 – Iniciada	3 – Em Curso	4 – Finalizada	
-----------	------------	-----------------	---------------	--------------	--------------	----------------	--

2. Principais Actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

Elaboração do Diagnóstico e Proposta Preliminar;

Consulta de entidades internas e externas à CML face à Proposta Preliminar de intervenção; Desenvolvimento do projecto detalhado para execução da obra por recurso a contratação externa;

3. Meios Humanos e Financeiros afectos à execução desta Acção

Recursos da EPAP – 2 técnicos (tempo parcial)
Ajuste Directo a empresa externa para elaboração de projecto

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

Dos principais progressos destacam-se a elaboração do projecto detalhado para a execução da obra.

5. Importância

Esta intervenção reveste-se de particular importância por contribuir directamente para a melhoria da segurança nas Passagens de Peões. Para se alcançar essa melhoria da segurança foi definido um novo traçado e enquadramento da área envolvente às passagens de peões aumentando-se a visibilidade dos peões aos condutores, tornando-se simultaneamente as passagens de peões acessíveis pela eliminação dos ressaltos existentes, implementação de soluções que visam dar cumprimento a requisitos legais de acessibilidade (inclinação máxima admissível para o piso, pavimento táctil), melhor controlo de estacionamento abusivo junto às passagens de peões e implementação de medidas de acalmia de trafego.

VP 72 - Avenida Rainha Dona Amélia

(Projeto Piloto de Obra)

Descrição

Desenvolvimento de um Projecto-piloto de intervenção com objectivo transformar a Av. Rainha D. Amelia em *Rua Amiga do Peão*; centrou-se na avaliação da situação existente e reflexão sobre as adaptações necessárias na adequação de passeios, passagens de peões e paragens de autocarro, por forma, a oferecerem as apropriadas condições de acessibilidade bem como promover a acalmia de tráfego e segurança na referida via. *Rua Amiga do Peão* (R3)

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Pedro Gouveia [pedro.gouveia@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

- Elaboração do diagnóstico e proposta preliminar;
- Consulta de entidades internas e externas à CML, face à proposta preliminar de intervenção;
- Desenvolvimento do projecto detalhado para execução da obra por recurso a contratação externa;
- Promoção de concurso público para a execução da obra Empreitada
 4/DMPO/DCMIVP/DPCIVP/15 na qual se incluiu a execução desta acção;
- Execução da obra (a iniciar).

3. Meios Humanos e Financeiros afectos à execução desta Acção

Técnicos Superiores da EPAP (3 a tempo parcial)

Ajuste directo a empresa externa para elaboração de projecto

Recursos da Empreitada 4/DMPO/DCMIVP/DPCIVP/15 — Promoção da Acessibilidade e Segurança para Todos na Rede Pedonal

4. Identificação dos principais progressos

Destaque para a elaboração do projecto detalhado para a execução da obra, estando agendado para o 2.º semestre de 2017 o início de execução da obra.

5. Importância

Esta intervenção reveste-se de particular importância por contribuir directamente para a melhoria da segurança nas Passagens de Peões (PP). Para se alcançar essa melhoria da segurança foi definido um novo traçado e enquadramento da área envolvente às PP, aumentando-se a visibilidade dos peões aos condutores, tornando-se simultaneamente (1) as passagens de peões acessíveis pela eliminação dos ressaltos existentes, (2) implementação de soluções que visam dar cumprimento a requisitos legais de acessibilidade (inclinação máxima admissível para o piso, pavimento táctil), (3) melhor controlo de estacionamento abusivo, junto às PP e (4) implementação de medidas de acalmia de tráfego pela execução de zonas sobreelevadas.

VP 73 - Lisboa (C)Idade Maior

(Informação e Sensibilização Pública)

Descrição

O Projecto Lisboa (C)Idade Maior visa sensibilizar e estimular os cidadãos que frequentam Centros de Dia em Lisboa a identificar as barreiras e as dificuldades que sentem no seu dia-adia, em termos de acessibilidade e segurança na via pública. As situações sinalizadas são priorizadas por consenso e incumbe aos serviços municipais/juntas de freguesia, no âmbito das suas competências, analisar a viabilidade de execução e implementar soluções. Em Setembro de 2016, integrado na Semana Europeia da Mobilidade, a Câmara Municipal de Lisboa (CML), através da Direcção Municipal de Mobilidade e Transportes, a Santa Casa da Misericórdia de Lisboa (SCML) e a Fundação MAPFRE assinaram um acordo de colaboração.

Serviço Coordenador: DMMT/DAGPM

Responsável – Paula Martins [paula.martins@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

O Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa tem definida a estratégia a seguir pela autarquia, sendo um dos objectivos o de mobilizar a comunidade para a criação de uma *Cidade para Todos*.

Trimestralmente está prevista a realização de uma acção conjunta, dirigida quer a um Centro na Área do Envelhecimento designado pela CML, quer a um Centro de Dia da SCML.

Cada acção integra três momentos:

1 – Sessão de Sensibilização aos novos Centros na Área do Envelhecimento (dado que este projecto decorre do Projecto de Segurança Rodoviária Sénior SEGURANÇA+65¹⁸), efectuada pela Polícia Municipal de Lisboa;

¹⁸ O Projecto Segurança (+)65, realizado entre Setembro de 2013 e Novembro de 2015, numa parceria entre a Polícia Municipal de Lisboa (PML), a Fundação MAPFRE e a Santa Casa da Misericórdia de Lisboa (SCML), visou a sensibilização dos idosos utentes dos Centros de Dia pertencentes à SCML para diferentes aspectos da segurança, individual e colectiva, nomeadamente ao nível da prevenção rodoviária e mobilidade pedonal.

Contribuiu para uma aproximação entre a polícia e a população idosa, através de relações de confiança mais sólidas e para a consciencialização desta população para a necessidade de conhecer as suas limitações e actuar responsavelmente em função desse conhecimento no sentido de garantir a sua segurança rodoviária, contribuindo para o seu bem-estar e melhoria da sua qualidade de vida.

- 2 Sessão de Definição e Priorização de Propostas;
- 3 Sessão de Apresentação de Resultados e Balanço.

A CML avalia a exequibilidade das propostas e define a concretização das mesmas, no máximo até 10 por estabelecimento.

Neste momento, já foram realizadas acções nos seguintes Centros:

FREGUESIA DE MARVILA

- Centro Social e Paroquial São Maximiliano Kolbe;
- Centro de Desenvolvimento Comunitário do Bairro dos Lóios.

FREGUESIA DOS OLIVAIS

- Centro Social e Paroquial de Sta. Maria dos Olivais;
- Centro de Dia de Sto. Eugénio.

Enquanto membro da equipa residente do projecto a EPAP tem colaborado, nas seguintes acções/tarefas:

- Colaborar com as entidades parceiras na preparação da componente teórica de cada sessão de sensibilização;
- Cooperar na sinalização dos problemas e identificar potenciais soluções;
- Participar na análise da avaliação inicial e dos resultados de cada acção de sensibilização.

3. Meios afectos à execução desta Acção

Parceria entre a DMMT/DAGPM (2), a EPAP (1), a Polícia Municipal de Lisboa (3 a 4), a Fundação MAPFRE (2) e a Santa Casa da Misericórdia de Lisboa (1).

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

A Organização Mundial de Saúde define o envelhecimento activo como "... o processo de optimização das oportunidades de saúde, participação e segurança, com o objectivo de melhorar a qualidade de vida à medida que as pessoas ficam mais velhas".

O Projecto Segurança (+) 65 possibilitou a participação dos idosos na identificação de diversos obstáculos à mobilidade no espaço público, sentindo-se a necessidade de se promover um projecto que desse uma resposta efectiva às situações identificadas.

Este projecto procura promover o interesse e o reconhecimento do papel dos idosos na sociedade, em particular, no ambiente urbano e fomenta a relação entre instituições, o que contribui para uma melhoria das relações de vizinhança.

A execução do plano de acessibilidade pedonal inclusivo e a construção de uma *Cidade com e para Todos*, contribui para a criação da *Lisboa Cidade Amiga*.

5. Anexo

Centro Social e Paroquial de Sta. Maria dos Olivais



Peddy-paper para identificação de barreiras e problemas

Centro de Desenvolvimento Comunitário do Bairro dos Lóios



Sessão de priorização

VP 74 - Lisboa, Cidade Amiga das Crianças (Plano de Acção Local 2017/2020)

(Procedimento)

Descrição

Em 1996, a UNICEF, tendo por base a Convenção das Nações Unidas sobre Direitos das Crianças, criou o Programa *Cidades Amigas das Crianças*. O Programa incentiva as cidades a repensar o planeamento e a qualidade de vida que proporcionam às suas crianças e jovens, partindo da ideia central que uma *cidade amiga das crianças* assegura que os direitos dos mais novos são tidos em conta nas políticas públicas locais adoptadas.

A estratégia para tornar *Lisboa Cidade Amiga das Crianças* foi, recentemente, apresentada pelo município à UNICEF. Tornar Lisboa mais amiga, convidativa e segura para as Crianças é um desafio e uma prioridade para a CML.

Serviço Coordenador: PDS/DDS

Responsáveis – Paula Granja [paula.granja@cm-lisboa.pt] e **Célia Tereso** [celia.tereso@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017 Abandonada 0 – Por inic	ciar 1 – Atribuída 2 – Inicia	iada 3 – Em Curso 4 – Finalizada
-----------------------------------	-------------------------------	----------------------------------

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 – Maio 2017)

A. Participação na Concepção do Plano de Acção Local - Lisboa, Cidade Amiga das Crianças

O Plano de Ação *Lisboa Cidade Amiga das Crianças* é um instrumento estratégico, orientador e flexível, potenciador da consolidação, criação de pontes e parcerias com os vários agentes da cidade com intervenção no domínio da infância. Integra várias medidas, a implementar por diversos serviços municipais e parceiros comunitários. Imbuído das metodologias de participação ativa integra a participação das crianças e jovens no desenho de políticas públicas para a infância e adolescência. A Equipa do Plano de Acessibilidade Pedonal colaborou na concepção deste Plano que se operacionaliza em seis eixos, numa estreita ligação aos Direitos da Criança, designadamente:

• Cidadania e Participação

Criar oportunidades para que as crianças participem, em diferentes níveis, nas decisões relacionadas com a sua vida.

Urbanismo, Espaço Público e Acessibilidade

Tornar a cidade convidativa e segura para as crianças.

• Qualidade de Vida e Bem-Estar

Contribuir para o desenvolvimento integral das crianças.

Cultura Institucional

Garantir que os serviços municipais desenvolvem uma visão conjunta.

• <u>Dinâmicas Interinstitucionais</u>

Colaboração e parcerias entre instituições.

• Dinâmicas Comunitárias

Mobilizar a comunidade para a promoção dos Direitos da Crianças.

B. Tornar a Cidade Convidativa e Segura para as Crianças

A reconquista da rua pelas crianças e jovens é um desafio complexo, que se quer alcançar. É necessário um percurso progressivo e gradual que inclua a reabilitação da rua como espaço acessível, seguro e convidativo para usar e estar. Implica pesar a actualidade da vida da Cidade, tendo em conta as suas zonas e as várias dinâmicas sócio comunitárias. Implica alterar representações sociais, comportamentos e atitudes. Implica ouvir as crianças e encontrar um modelo adequado aos seus interesses actuais. Para "orientar o caminho" e apoiar soluções é decisivo contar com a participação de crianças e jovens, desde a fase do planeamento do processo, para além das famílias e dos vários intervenientes educativos.

As acções a desenvolver incluídas no Plano de Acção - *Lisboa Cidade Amiga das Crianças* serão, à partida, as seguintes:

- ✓ Dar continuidade à adaptação das escolas do 1º CEB para as tornar progressivamente acessíveis a todos;
- ✓ Promover a discussão e reflexão sobre ambientes amigos das crianças;
- ✓ Participar no Programa *Uma Praça em cada Bairro*;
- ✓ Promover a introdução de medidas de acalmia de tráfego em zonas residenciais;
- ✓ Promover a implantação de percursos pedonais de ligação às escolas;
- ✓ Tornar as paragens de autocarro acessíveis e seguras;
- ✓ Tornar as interfaces de transporte público acessíveis e seguras;
- ✓ Ouvir as crianças sobre os que lhes diz respeito.

C. Workshop Cidade Amiga das Crianças

Realizou-se um workshop de discussão e reflexão sobre ambientes amigos das crianças, dinamizado por Nilda Cosco e Robin Moore, dois especialistas mundiais em ambientes para crianças (https://naturalearning.org/team). O evento realizou-se no passado dia 3 de Maio, na Sala do Arquivo dos Paços do Concelho e contou com a participação de representantes dos serviços municipais e outras entidades.

3. Meios Humanos e Financeiros afectos à execução desta Acção

Recursos Humanos da EPAP Recursos financeiros (a definir)

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

N.a.

5. Importância

Uma *Cidade Amiga das Crianças* representa uma oportunidade de adopção de uma visão transformadora para o futuro, que integre as políticas para as crianças na criação de uma cidade acessível para todos.





VP 75 - Modelação Microscópica de Tráfego

(Formação)

Descrição

Aquisição de conhecimento e formação de técnico da EPAP em matéria de modelação microscópica de tráfego. Desenvolvimentos dos procedimentos necessários tendo em vista a obtenção de licenças de Software VISSIM, (modelação de tráfego) e VISWalk (modelação de peões). Aplicação em projectos piloto.

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Pedro Nave [pedro.nave@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

2. Principais Actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

- Formação em VISSIM e VISWALK, de um técnico da EPAP;
- Desenvolvimento de modelo de tráfego aplicado ao projecto da Rua Alexandre Herculano;
- Desenvolvimento da modelo de tráfego aplicado ao projecto da Avenida das Descobertas;
- Aplicação dos dados extraídos da micromodelação para utilização em ferramenta de apoio à decisão.

3. Meios Humanos e Financeiros afectos à execução desta Acção

1 RH da EPAP

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

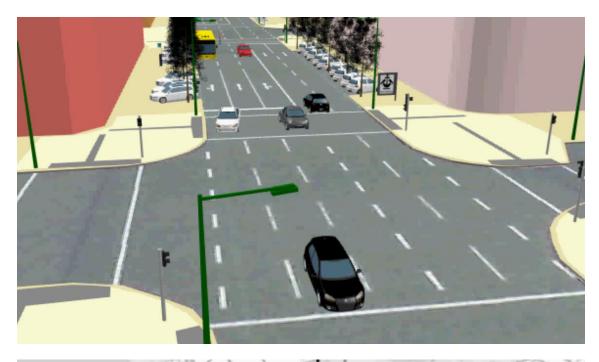
Aferição de opções de projecto com recurso a modelos computorizados

5. Importância

Integração sistemática, no trabalho corrente da CML, de dados relativos aos peões nos projectos que implicam alterações das infra-estruturas rodoviárias.

Verificar projectos em ambiente virtual sobre possíveis situações de risco em matéria de segurança rodoviária, antes de avançar para obra.

Constitui-se como uma ferramenta de apoio à decisão através da simulação virtual da realidade em modelos tridimensionais.





VP 76 - Projectos OP de Acessibilidade Pedonal

(Projeto Piloto de Obra)

Descrição

Coordenação dos Projectos do Orçamento Participativo especificamente dedicados à Acessibilidade Pedonal, ao longo de todas as suas fases (auscultação do proponente, diagnóstico, proposta preliminar, auscultação dos *stakeholders* locais, projecto de execução, contratação de empreitada, obra), incluindo o *project management*.

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Pedro Homem Gouveia [pedro.gouveia@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017	Abandonada	0 – Por iniciar	1 – Atribuída	2 – Iniciada	3 – Em Curso	4 – Finalizada	
-----------	------------	-----------------	---------------	--------------	--------------	----------------	--

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

Projectos OP coordenados pela Equipa do Plano de Acessibilidade Pedonal:

- OP 131/2012 (Percurso Pedonal Acessível, Marquês de Pombal Entrecampos);
- OP 16/2013 (Mobilidade para Todos em Benfica);
- OP 15/2014 (Alternância de Materiais na Calçada);
- OP 331/2015 (Mobilidade e Acessibilidade Pedonal em Campolide);
- OP 89/2016 (Acessibilidade em Segurança na Avenida das Descobertas e Rua Antão Gonçalves, em articulação, com a Acção do Plano VP 66);
- OP 114/2016 (Melhoria da Acessibilidade Pedonal na Rua Silva Carvalho);
- OP 121/2016 (Carnide Acessível para Todos).

3. Meios Humanos e Financeiros afectos à execução desta Acção

Meios Humanos

Vários técnicos da EPAP, com apoio pontual do DGMT.

Meios Financeiros

As verbas afectas a cada Projecto OP (até à data 1.750.000€).

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

N.a.

5. Desenvolvimento

OP 131/2012

Executado através da requalificação do Eixo Central.

OP 16/2013

Várias obras realizadas, em curso e programadas em Benfica, através da Empreitada 4/2015 executando Acções do Plano VP 07, VP 28, VP 69 e TP 13) e do Contrato de Delegação de Competências na Junta de Freguesia (Bairro das Pedralvas).

OP 15/2014

Estabelecido Contrato de Delegação de Competências com a Junta de Freguesia de Campolide.

OP 331/2015

Projecto de arquitectura parcialmente executado para alvos identificados como prioritários pela Junta de Freguesia; empreitada em preparação.

OP 89/2016

Projecto em fase avançada, com o projecto bastante desenvolvido (no âmbito da Acção do Plano VP 66). As verbas (já alocadas em orçamento) serão orientadas para a intervenção na Rua Antão Gonçalves (para onde já está concluído o projecto de execução), com procedimento de contratação de obra previsto para o 2.º semestre de 2017. A intersecção com a Av. das Descobertas, indispensável para a segurança pedonal, tem elevado grau de complexidade e custos que excedem a verba definida em OP.

OP 114/2016

Projecto em fase de arranque. Trabalho de campo em curso para colheita de dados sobre tráfego rodoviário e pedonal, velocidades e ruído do tráfego rodoviário, e rotatividade de estacionamento. O acesso directo à Ferreira Borges permite desonerar a Rua do Sol ao Rato e a Rua Silva Carvalho de intenso (e perigoso) tráfego de atravessamento, estando criadas as condições para uma intervenção que vai gerar grandes benefícios para os residentes e para o acesso a pé à estação de Metro do Rato.

OP 121/2016

Projecto em fase de arranque. Estabelecido contacto com o proponente. Verbas já alocadas em orçamento. Projecto de arquitectura (fase execução) parcialmente concluído. Procedimento de contratação de obra previsto para o 2.º semestre de 2017. Vale a pena, no caso deste projecto, submetido por pessoa com deficiência motora, conhecer melhor os problemas no local:

O local do projecto do OP 121 estende-se por três locais: a Rua Padre Américo, Rua Poeta do Bocage e zona da Igreja Nossa Senhora da Luz. Estes locais precisam de intervenção pela inexistência de rampas ou não adequadas ao funcionamento aos serviços locais, passadeiras com degraus muito elevados para o acesso ao passeio e inseguras, e locais públicos de lazer sem qualquer acesso para pessoas de mobilidade condicionada.





VP 77 - Promoção da Segurança da Mulher no Espaço Público

(Ferramenta de Trabalho)

Descrição

Definir e executar um conjunto de acções de curto prazo para colocar na agenda da Mobilidade Urbana as questões relevantes para a segurança e percepção de segurança das Mulheres, impulsionar o envolvimento de entidades relevantes, mobilizar a comunidade e capacitar decisores e técnicos autárquicos.

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Pedro Homem de Gouveia [pedro.gouveia@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

- Recolha de contributos preliminares;
- Constituição do grupo de trabalho informal;
- Estabelecimento de conceitos;
- Definição das acções a executar até final de 2017, em função da viabilidade e impacto;
- Início da operacionalização das acções.

3. Meios afectos à execução desta Acção

Técnicos Superiores da EPAP (3)

No grupo informal (Voluntariado): 1 Investigadora Universitária, 1 especialista em Transportes, 1 Arquitecta.

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

N.a.

5. Importância

Sabe-se que muitas mulheres tiveram e têm experiências desagradáveis no uso do espaço público e do transporte público. Desconhece-se a dimensão do problema, mas é um facto que ele existe.

Este facto coloca questões óbvias no plano dos Direitos e da Lei, e tem particular relevância no domínio da Mobilidade e Transportes.

As experiências negativas condicionam comportamentos. Desencorajam as mulheres de andar a pé e de usar os transportes públicos, fazendo com que ora optem pelo transporte individual, ora andem menos a pé e de transporte público, restringindo a sua mobilidade a locais e horários.

Estes condicionamentos são naturalmente transmitidos para a geração seguinte, com prejuízo para a autonomia e desenvolvimento das crianças do sexo feminino.

Numa cidade que está empenhada em mudar os padrões de mobilidade urbana, isto é um problema grave. Não se pode ignorar um problema que afecta a percepção de segurança e, de uma forma geral, a satisfação com o transporte público e a rede pedonal de mais de metade da população.

Importa perceber que, sem prejuízo da indispensável intervenção ao nível das atitudes e do combate ao crime, a alteração do meio físico (por ex., iluminação, visibilidade, ocupação dos espaços) e das operações do transporte público (por ex., horários de funcionamento, frequências, vigilância no interior dos veículos) pode dar um grande contributo para a segurança e para a percepção de segurança.

Foi definida e programada uma série de acções, a executar no curto prazo com os seguintes três objectivos: (1) colocar o tema na agenda da Mobilidade Urbana, (2) impulsionar o envolvimento de entidades relevantes, e (3) capacitar decisores e técnicos autárquicos (serviços e empresas municipais, Juntas de Freguesia).

Acções a executar até final de 2017:

- Conferência para lançar os trabalhos (Julho);
- Contactos internacionais para recolha de literatura, contactos de especialistas, busca de oportunidades de investigação e financiamento (Junho e Julho);
- Inquérito online, para recolha de primeiros dados e construção de rede de contactos;
- Integração de questões relevantes no Inquérito sobre o Andar a Pé (Cf. Acção do Plano VP 05), que incidirá sobre uma amostra representativa da população residente;
- Levantamento de dados disponíveis passíveis de georreferenciação, mediante contacto com a PSP e a PM;
- Grupos focais (previstos 5, com mulheres utilizadoras de transporte público em Lisboa, entre os 18 e os 40 anos de idade);
- Manual com Revisão de Boas Práticas para melhoramento da Rede Pedonal;
- Lançamento de 2 a 3 projectos-piloto de obra, em percursos de ligação da rede de TP a áreas residenciais (locais em definição), aproveitando a participação de Lisboa como follower city no Projecto SUNRISE (H2020).

EQUIPAMENTOS MUNICIPAIS

EM 01 – Programa de Promoção da Acessibilidade nos Equipamentos Culturais

(Programa de Obras de Adaptação)

Descrição

Programar e executar a eliminação progressiva de barreiras na rede de equipamentos culturais da CML. Definir prioridades e oportunidades de intervenção com base na disponibilidade de informação (sobre barreiras e soluções), importância na rede municipal, procura geral ou situações específicas, facilidade dos trabalhos e ou outros critérios. Onde necessário identificar e formalizar as situações de exceção e definir medidas de compensação ou mitigação.

Serviço Coordenador: DMC\DPC\DSPC

Responsável – Ana Silva Dias [ana.silva.dias@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017 Abandonada	0 – Por iniciar 1 – Atribu	da 2 – Iniciada	3 – Em Curso	4 – Finalizada
----------------------	----------------------------	-----------------	--------------	----------------

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

- Biblioteca de Belém Arranjo do espaço exterior e rampa de acesso ao novo espaço da comunidade. Concluído. Fornecimento e montagem de uma plataforma de escada (ainda não executado).
- Museu da Cidade Projecto de Arquitectura Concluído
- Palácio Galveias Obra Concluída e inaugurada dia 10 de Junho
- Escola das Gaivotas Obra Concluída
- Biblioteca de Marvila Obra Concluída
- Biblioteca da Penha de França Obra Concluída
- Loja Cultura Inaugura no fim de Junho
- Biblioteca Cinema Europa Obra Concluída
- Alto da Eira Obra Concluída, até ao final de 2017

3. Meios afectos à execução desta Acção

Biblioteca de Belém – 2 RH

Museu da Cidade – 5 RH

Palácio Galveias – 5 RH

Escola das Gaivotas – 2 RH

Biblioteca de Marvila – 5 RH

Biblioteca da Penha de França – 2 RH

Loja Cultura – 2 RH

Biblioteca Cinema Europa – 2 RH

Alto da Eira – 2 RH

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

Apesar da intervenção, ser na generalidade, em edifícios em o que o valor patrimonial é dominante, o que dificulta a conciliação entre a defesa do património e as necessidades funcionais de acessibilidade dos edifícios, foi possível implementar todas as medidas necessárias à promoção da acessibilidade pedonal.

5. Anexo

Algumas Imagens















EM 04 - Programa de Promoção da Acessibilidade nos Mercados Municipais

(Programa de Obras de Adaptação)

Descrição

Programar e executar a eliminação progressiva de barreiras na rede de mercados municipais. Definir prioridades e oportunidades de intervenção com base na disponibilidade de informação (sobre barreiras e soluções), importância na rede municipal, procura geral ou situações específicas, facilidade dos trabalhos e ou outros critérios. Onde necessário identificar e formalizar as situações de exceção e definir medidas de compensação ou mitigação.

Serviço Coordenador UCT\DEPEP\DPDL

Responsável – Luisa Martinez [luisa.martinez@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017 Abandonada 0 – Por iniciar	1 – Atribuída	2 – Iniciada	3 – Em Curso	4 – Finalizada
--------------------------------------	---------------	--------------	--------------	----------------

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

8/UCT/DEPEP/DPDL/2016 — ALTERAÇÃO DE ALÇADOS DAS LOJAS 12 a 18, CONSTRUÇÃO DE INSTALAÇÕES SANITÁRIAS E REPAVIMENTAÇÃO DE ANTIGA NAVE DO MERCADO DO FORNO DO TIJOLO

- Foram executados novos acessos a seis lojas e construção de instalação sanitária, em que foi tido em consideração as acessibilidades a estas, dando cumprimento ao DL 163/2006, de 8 de agosto.
- Ver anexo com obras realizadas pela DMPO.

3. Meios Financeiros afectos à execução desta Acção

A empreitada teve um custo total de 114.872,84€.

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

Eliminação de degraus de acesso e colocação de equipamento adequado em instalação sanitária.

5. Anexo Algumas Imagens



Criação de vãos de porta para melhor acessibilidade das lojas pelo lado exterior do mercado



Eliminação dos degraus de acesso às lojas com rebaixamento de pavimento



Instalação sanitária cumprindo o Plano de Acessibilidade, no que se refere ao espaço e equipamentos



Obra terminada depois de executados os vãos de porta do lado exterior das lojas

EM 05 - Programa de Promoção da Acessibilidade nos Equipamentos Desportivos

(Programa de Obras de Adaptação)

Descrição

Programar e executar a eliminação progressiva de barreiras na rede de equipamentos desportivos da CML. Definir prioridades e oportunidades de intervenção com base na disponibilidade de informação (sobre barreiras e soluções), importância na rede municipal, procura geral ou situações específicas, facilidade dos trabalhos e ou outros critérios. Onde necessário identificar e formalizar as situações de excepção e definir medidas de compensação ou mitigação.

Serviço Coordenador: DMPO/DPCE

Responsável – Ana Frizado [ana.frizado@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 20	7 Abandonada	0 – Por iniciar	1 – Atribuída	2 – Iniciada	3 – Em Curso	4 – Finalizada
---------	--------------	-----------------	---------------	--------------	--------------	----------------

2. Principais Actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

O serviço responsável não facultou informação em tempo útil.

3. Meios Humanos e Financeiros afectos à execução desta Acção

O serviço responsável não facultou informação em tempo útil.

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

O serviço responsável não facultou informação em tempo útil.

5. Desenvolvimento

O serviço responsável não facultou informação em tempo útil. Na relação das intervenções fornecida pela DMPO (cf. Anexo do presente Relatório) é indicada a realização de obras em quatro equipamentos: Casal Vistoso, Pavilhão dos Lóios, Piscina de Campo de Ourique e Pista de Atletismo Moniz Pereira (previsto em projecto).

EM 06 - Programa de Promoção da Acessibilidade nos Parques Urbanos e Jardins

(Programa de Obras de Adaptação)

Descrição

Programar e executar a eliminação progressiva de barreiras na rede de parques urbanos e jardins da CML. Definir prioridades e oportunidades de intervenção com base na disponibilidade de informação (sobre barreiras e soluções), importância na rede municipal, procura geral ou situações específicas, facilidade dos trabalhos e ou outros critérios. Onde necessário identificar e formalizar as situações de excepção e definir medidas de compensação ou mitigação.

Serviço Coordenador: DMEVAE/GPEV

Responsável – João Castro [joao.castro@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017 Abandonada 0 – Por iniciar 1 – Atri	ouída 2 – I niciada 3 – Em Curso 4 – Finalizada
---	--

2. Principais Actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

O serviço responsável não facultou informação em tempo útil.

3. Meios Humanos e Financeiros afectos à execução desta Acção

O serviço responsável não facultou informação em tempo útil.

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

O serviço responsável não facultou informação em tempo útil.

5. Desenvolvimento

O serviço responsável não facultou informação em tempo útil.

EM 07 - Programa de Promoção da Acessibilidade nos Cemitérios

(Programa de Obras de Adaptação)

Descrição

Programar e executar a eliminação progressiva de barreiras na rede de cemitérios. Definir prioridades e oportunidades de intervenção com base na disponibilidade de informação (sobre barreiras e soluções), importância na rede municipal, procura geral ou situações específicas, facilidade dos trabalhos e ou outros critérios. Onde necessário identificar e formalizar as situações de excepção e definir medidas de compensação ou mitigação.

Serviço Coordenador: DMAU/DGC

Responsável – Sara Gonçalves [sara.goncalves@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

Cemitério do Alto de S. João

- Instalação de bebedouros e pontos de água com mecanismos fáceis de manusear e em locais acessíveis e alguns adequados a pessoas em cadeiras de rodas;
- Reparação de pavimentos danificados e execução de novos;
- Construção de caminhos de acesso a secções de enterramento;
- Execução de uma rampa de acesso ao crematório;
- Aquisição de carrinho eléctrico para circulação dentro do cemitério.

• Cemitério de Benfica

- Instalação de bebedouros e pontos de água com mecanismos fáceis de manusear e em locais acessíveis e alguns adequados a pessoas em cadeiras de rodas;
- Reparação de pavimentos danificados e execução de novos;
- Aquisição de carrinho eléctrico para circulação dentro do cemitério;
- Reabilitação de instalação sanitária publica para permitir acesso a pessoas com mobilidade condicionada:
- Realização de acesso ao novo cendrário.

Cemitério dos Prazeres

- Instalação de bebedouros e pontos de água com mecanismos fáceis de manusear e em locais acessíveis e alguns adequados a pessoas em cadeiras de rodas;
- Reparação de pavimentos danificados e execução de novos;
- Aquisição de carrinho eléctrico para circulação dentro do cemitério.~

• Cemitério da Ajuda

- Reparação de pavimentos danificados e execução de novos;
- Projecto para construção de instalações sanitárias públicas, sala de espera e reabilitação de secretaria com acessos para pessoas com mobilidade condicionada;
- Aquisição de carrinho eléctrico para circulação dentro do cemitério.

• Cemitério dos Olivais

- Pavimentações diversas em ruas e passeios;
- Reparação de pavimentos danificados e execução de novos;
- Aquisição de carrinho eléctrico para circulação dentro do cemitério.

Cemitério do Lumiar

- Pavimentações diversas em ruas e passeios;
- Reparação de pavimentos danificados e execução de novos;
- Aquisição de carrinho eléctrico para circulação dentro do cemitério;
- Projecto de reabilitação da secretaria, das oficinas e da casa do pessoal.

Cemitério de Carnide

- Pavimentações diversas em ruas e passeios;
- Reparação de pavimentos danificados e execução de novos;
- Projecto de reabilitação de edifício ecuménico, de forma a respeitar todas as normas de acessibilidade;
- Reparação e manutenção de carrinho eléctrico existente para circulação dentro do cemitério.

3. Meios Humanos e Financeiros afectos à execução desta Acção

Os meios humanos afectos a todas as acções desenvolvidas são os técnicos da Divisão de Gestão Cemiterial.

Meios financeiros afectos à execução desta acção:

Trabalhos Finalizados

Instalação de bebedouros e pontos de água com mecanismos fáceis de manusear e em locais acessíveis e alguns adequados a pessoas em cadeiras de rodas nos cemitérios de Benfica, Prazeres e Alto de São João	70.000,00€
Reparação de pavimentos danificados e execução de novos em todos os cemitérios	7.000,00€
Construção e caminhos de acesso a secções de enterramento no cemitério do ASJ	20.000,00€
Execução de uma rampa de acesso ao crematório do ASJ	1.000,00€
Aquisição de 6 carrinhos eléctricos para circulação dentro dos cemitérios e reparação e manutenção de carrinho já existente	120.000,00€

Pavimentação nos cemitérios do Lumiar e Olivais	140.000,00€
Reabilitação de instalação sanitária pública para permitir acesso a pessoas com mobilidade condicionada	1.500,00€
Construção de acesso ao novo cendrário do cemitério de Benfica	Brigada de Obras

Trabalhos em Execução

Recuperação de pavimentos no Cemitério de Carnide	58.000,00€
---	------------

Trabalhos por Iniciar (Projecto Concluído)

Projecto para construção de IS públicas, sala de espera e reabilitação	
de secretaria com acessos para pessoas com mobilidade	90.000,00€
condicionada no Cemitério da Ajuda	
Projecto de reabilitação da secretaria, das oficinas e da casa do	
pessoal no Cemitério do Lumiar, para cumprir todas as normas de	50.000,00€
acessibilidade	
Projecto de reabilitação de edifício ecuménico no cemitério de	100 000 006
Carnide, de forma a respeitar todas as normas de acessibilidade	100.000,00€

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

Progressos

A reabilitação dos pavimentos e os projectos que se executaram.

Dificuldades

Muitas vezes, não é fácil intervir em edifícios já construídos ou históricos, sem fazer demolições importantes ou alterar completamente a construção. Quando é preciso alterar ou construir acessos, tais como: elevadores, a dificuldade é de cariz financeiro.

EM 08 – Programa de Promoção da Acessibilidade nas Escolas Básicas do 1.º Ciclo

(Programa de Obras de Adaptação)

Descrição

Programar e executar a eliminação progressiva de barreiras na rede de escolas básicas do 1.º ciclo da CML. Definir prioridades e oportunidades de intervenção com base na disponibilidade de informação (sobre barreiras e soluções), importância na rede municipal, procura geral ou situações específicas, facilidade dos trabalhos e ou outros critérios. Onde necessário identificar e formalizar as situações de exceção e definir medidas de compensação ou mitigação.

Serviço Coordenador: DE/DASE

Responsável – Dina Bravo [dina.bravo@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017 Abandonada 0 – Por	iniciar 1 – Atribuída 2 – In	niciada 3 – Em Curso 4 – Finalizada
------------------------------	------------------------------	-------------------------------------

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

2.1 - Acções Concluídas

- EB Alexandre Herculano;
- EB Parque Silva Porto;
- EB Mestre Querubim Lapa;
- EB Maria Barroso.

2.2 – Acções em Curso (Obras em Execução)

- EB Arco-Íris:
- EB Dom Luís da Cunha;
- EB dos Coruchéus;
- EB Bairro São Miguel;
- EB Sampaio Garrido;
- EB Eng.º Duarte Pacheco;
- EB Alexandre Rodrigues Ferreira;
- EB Arq.º Victor Palla.

2.3 – Acções em Projecto (Início de Obra Previsto até ao Final 2017)

- EB Frei Luis de Sousa;
- EB Teixeira de Pascoaes;
- EB n.º 36;
- EB Santa Maria dos Olivais;
- EB Luísa Ducla Soares;
- EB Luísa Neto Jorge;

• EB Prof. Agostinho da Silva.

3. Meios Humanos e Financeiros afectos à execução desta Acção

EB Alexandre Herculano	
 WC (equipamento sanitário) 	1.500,00€
 Rampa 	1.400,00€
 Plataforma elevatória 	13.000,00€
EB Parque Silva Porto	
 WC (equipamento sanitário) 	4.600,00€
• Rampa	5.400,00€
 Plataforma elevatória 	10.000,00€
 Elevador 	14.500,00€
EB Mestre Querubim Lapa	
 WC (equipamento sanitário) 	4.200,00€
• Rampa	5.400,00€
 Elevador 	13.000,00€

EB Maria Barroso

Falta apurar valores.

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

N.a.

EM 09 - Modelo de Instalação Sanitária Acessível para Escolas Básicas 1º Ciclo

(Ferramenta de Trabalho)

Descrição

Realização de um estudo que enquadre a temática e, com base numa revisão de boas práticas e no estado da arte, forneça recomendações e orientações claras, fundamentadas, coerentes e práticas para o diagnóstico, criação ou adaptação deste tipo de I.S. acessíveis. Deve consubstanciar-se num documento escrito, com as imagens, ilustrações, desenhos técnicos e tabelas ou listas de verificação necessárias à sua boa compreensão e aplicação. Deve proceder à auscultação de profissionais com experiência ou conhecimentos científicos e à observação e avaliação crítica de situações reais. Deve ser redigido de forma a poder ser publicado e facilmente consultado pelos técnicos encarregues da concepção e gestão de edifícios escolares, e por outros membros da comunidade escolar.

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Rita Jacinto [rita.jacinto@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017	Abandonada	0 – Por iniciar	1 – Atribuída	2 – Iniciada	3 – Em Curso	4 – Finalizada	
-----------	------------	-----------------	---------------	--------------	--------------	----------------	--

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

Nesta acção desenvolveu-se um estudo que visa não só complementar as normas apresentadas no Decreto-Lei n.º 163/2006, de 8 de Agosto, mas também dar orientações práticas claras para a adaptação de instalações sanitárias já existentes.

Foi realizada uma recolha de dados antropométricos de crianças, entre os 6 e os 10 anos de idade, nomeadamente do Percentil Mínimo (Rapariga com 6 anos) e do Percentil Máximo (Rapaz com 10 anos). A definição do percentil mínimo e máximo foi feita após a análise da Circular Normativa N.º 05/DSMIA, de 21 de Fevereiro de 2006, da Direcção-Geral da Saúde.

O estudo recolheu dados sobre as medidas de alcance das crianças ao nível dos membros superiores, considerando-se as dimensões antropométricas funcionais, associadas à posição de sentado na cadeira de rodas.

Os próximos passos do estudo, para a obtenção de um modelo de instalação sanitária acessível para escolas básicas, incluem a realização de 6 *focus groups*, com grupos de 5 participantes cada. Estes *focus groups* incluirão:

- Pais de crianças que frequentem o ensino básico e que tenham necessidades especiais e/ou precisem de apoio nas suas idas à casa-de-banho;
- Professores, auxiliares de educação, ou outros técnicos profissionais do ensino básico, envolvidos no ensino de crianças com necessidades especiais que requeiram apoio no uso de instalações sanitárias.

Os dados recolhidos nos *focus groups* irão complementar a informação já reunida com conhecimento prático que os pais e técnicos de ensino possam fornecer. Este conhecimento prático, fruto da experiência de quem trabalha e convive com crianças que necessitam de instalações sanitárias acessíveis, irá ser rico no fornecimento de estratégias e sugestões para construirmos um melhor modelo de instalações sanitárias acessíveis.

3. Meios afectos à execução desta Acção

Técnicos Superiores (2)

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

N.a.

5. Importância

O Decreto-Lei n.º 163/2006, de 8 de Agosto, comtempla, na secção 2.9, as normas para instalações sanitárias de utilização geral. Contudo, este Decreto-Lei não apresenta informação relativamente a instalações sanitárias para crianças, mas sim apenas para adultos.

O estudo desenvolvido nesta Acção é significativo, pois permite que equipamentos municipais, como Escolas Básicas, possam ser melhor adaptadas e construídas de raiz, tendo em vista os seus utilizadores. Estas melhorias visam não apenas a acessibilidade e inclusão das crianças que usam as instalações, mas também a facilitar o apoio que os técnicos prestam às crianças nas escolas.

Exemplificamos alguns dos dados recolhidos que estão incluídos no Modelo de Instalação Sanitária Acessível.

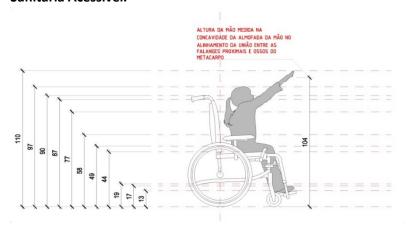


Figura 1. Exemplo de alcance frontal superior de uma rapariga de 6 anos (percentil mínimo).

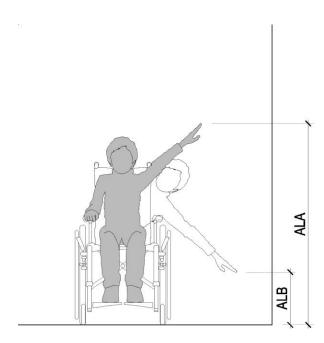


Figura 2. Exemplo de alcance lateral de um rapaz de 10 anos (percentil máximo).

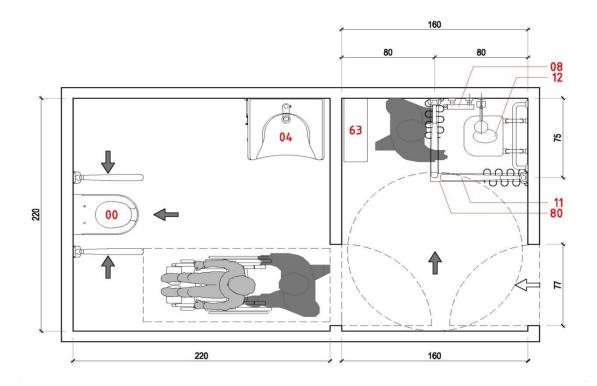


Figura 3. Exemplo de cabina (2.20m x 2.20m) + duche (variante) com antecâmara de circulação e/ou dupla entrada.

Foram também compiladas normas e directrizes para vários materiais, e suas especificações, como por exemplo para os:

1. Pavimentos

- a. Resistência ao escorregamento
- b. Resistência à abrasão superficial
- c. Resistência às manchas

2. Paredes

- a. Resistência às manchas
- b. Argamassas das juntas
- c. Materiais uniformes

3. Tectos

4. Tipo de Iluminação

- a. Geral
- b. Específica
- 5. Instalações eléctricas
- 6. Interruptores
- 7. Alarme

8. Sinalética e botões de accionamento

- a. Contraste visual
- b. Reconhecimento para crianças com deficiência visual
- c. Altura da instalação

EM 11 - Programa de Promoção da Acessibilidade nos Edifícios de Serviços Municipais

(Programa de Obras de Adaptação)

Descrição

Programar e executar a eliminação progressiva de barreiras na rede de edifícios de serviços municipais. Definir prioridades e oportunidades de intervenção com base na disponibilidade de informação (sobre barreiras e soluções), volume de atendimento ao público*, importância na rede municipal, situações específicas (por ex., funcionários com mobilidade condicionada), facilidade dos trabalhos e outros critérios. Onde necessário identificar e formalizar as situações de exceção e definir medidas de compensação ou mitigação.

* O DAOSM não tem serviço de atendimento ao público, o mesmo pertence ao SG/DMC/DRM, pelo que deve ser este serviço a fornecer os dados.

Serviço Coordenador: Secretaria Geral

Responsável - Alberto Laplaine Guimarães [laplaine.guimaraes@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2	17 Abandonada	0 – Por iniciar	1 – Atribuída	2 – Iniciada	3 – Em Curso	4 – Finalizada
--------	---------------	-----------------	---------------	--------------	--------------	----------------

2. Principais actividades e meios humanos necessários ao desenvolvimento da Acção (Março 2015 – Maio 2017)

Actividades Desenvolvidas	Estado da Acção	Meios Humanos
Rampa de acesso à sala de reuniões		Duas pessoas, duas
· ·	Concluída	semanas (dias
públicas dos Paços do Concelho		interpolados)
Adaptação de instalações sanitárias da	Canalyida	Duas pessoas, três dias
Rua Lúcio de Azevedo, 12	Concluída	interpolados
Construção de Instalações Sanitárias		Quatro pessoas, duas
Adaptadas (masculina e feminina), no	Concluída	semanas (dias
Piso -1 Ed. Central do Município		interpolados)
	Concluída	Executada pelo
Dramação do evecução de Instalaçãos		proprietário, no âmbito
Promoção da execução de Instalações		do processo de
Sanitárias Adaptadas, nas frações 3.6,		adequação das
4.7 e 5.3 no Edifício do Entreposto		instalações para o
		arrendamento pela CML
		Executada pelo
Promoção da execução de rampas de		proprietário, no âmbito
transição entre as áreas de circulação	Canalyida	do processo de
e os espaços ocupados em piso	Concluída	adequação das
técnico, nas frações 3.5, 3.6, 4.7 e 5.3		instalações para o
no Edifício do Entreposto		arrendamento pela CML

	T	T =
"Todas as remodelações e instalações de serviços são condicionadas a projecto de instalação, que visa garantir o cumprimento das normas de segurança e acessibilidade, sendo que todos os postos de trabalho devem possibilitar o acesso a pessoas de mobilidade reduzida. Assim, foram elaborados 83 projectos de instalação de Serviços no ano de 2015, 48 no ano de 2016 e até ao momento, 23 no ano de 2017. Os referidos projectos foram elaborados para os diversos edifícios sob gestão da SG/DAOSM/DGMEAS, maioritariamente no Ed. Central do Município, sempre que solicitada alguma alteração aos postos de trabalho ou identificadas situações que se considerem desadequadas. Assinalam-se intervenções neste âmbito também nos edifícios: BPI (Rua de São Julião); Rua do Arsenal, 54; Rua Nova do Almada, 53; Ed. Entreposto (frações 3.5, 3.6, 3.9, 4.7 e 5.3).	Gestão contínua das edificações de Serviços Municipais	Dois Arquitectos
Também na elaboração das medidas de autoprotecção elaboradas pela DGMEAS (Edifício Central do Município, Imprensa Municipal e Complexo dos Olivais) foi dada especial atenção, quer no âmbito da prevenção, quer no da evacuação de pessoas portadoras de condicionamentos físicos, tendo sido previstas equipas de evacuação adicionais especificas para a evacuação de todos os funcionários que apresentem dificuldades em proceder à evacuação pelos caminhos verticais de evacuação pelos próprios meios. Foram instaladas nos edifícios de serviços municipais oito evacs chairs, afectas exclusivamente e sempre na proximidade do funcionário possuidor de condicionantes físicas, no intuito de assim possibilitar, numa situação de emergência, a sua evacuação pelas vias verticais de evacuação.	Gestão contínua das edificações de Serviços Municipais	Dois Arquitectos

Reserva de estacionamento, nas diversas edificações, lugares para veículos conduzidos por pessoas com mobilidade condicionada, com especial enfoque para o Edifício Central do Município, onde existem 30	Gestão contínua das edificações de	Dois Arquitectos
especial enfoque para o Edifício Central do Município, onde existem 30 destes lugares de caracter individualizado, acrescendo a estes		
mais quatro reservados a funcionárias em período de gestação.		

3. Identificação dos principais progressos e sua importância

Além destas acções foram adaptadas **90 cabinas de voto**, por forma a permitir uma fácil utilização por pessoas que se deslocam em cadeiras de rodas.

De acordo com o solicitado, segue alguma descrição do que fizemos na DRM sobre a questão das acessibilidades:

1. Criação de **cinco** *Lojas Lisboa*, que são serviços de atendimento ao público descentralizados e multicanal. Pretende-se com este modelo uma maior proximidade do cidadão, independentemente, da sua condição. Tivemos preocupações com as acessibilidades, porém foi decidido que estes locais ficariam junto às UIT, pelo que nos condicionámos às localizações destas Unidades Orgânicas.

Assim, dispomos de cinco locais de atendimento ao público:

- *Loja Lisboa Entrecampos*: Tem acessibilidade para pessoas com cadeiras de rodas. Dispõe de um serviço específico de apoio e mediação à pessoa com deficiência (SIM-PD) da responsabilidade do DDS. Também nesta loja dispomos de uma área social que é dedicada aos temas da habitação, intervenção social e apoio às IPSS.
- Loja Lisboa Baixa: Apesar de se localizar num 3.º andar, é acessível através de elevador. Presta também os serviços da área social, em particular, aos temas da habitação, intervenção social e apoio às IPSS.
- Loja Lisboa Alcântara: Tem acessibilidade para pessoas com cadeiras de rodas. Presta também os serviços da área social dedicada aos temas da habitação, intervenção social e apoio às IPSS.
- Loja Lisboa Marvila: Tem acessibilidade para pessoas com cadeiras de rodas. Presta também os serviços da área social dedicada aos temas da habitação, intervenção social e apoio às IPSS.
- Loja Lisboa Lumiar: Dificuldade de acesso a pessoas com cadeiras de rodas. Presta também os serviços da área social dedicada aos temas da habitação, intervenção social e apoio às IPSS.

- 2. **Atendimento em língua gestual portuguesa**: Com o objectivo de assegurar a acessibilidade dos serviços municipais às pessoas surdas, a Câmara Municipal de Lisboa dispõe de atendimento com a presença de intérprete de Língua Gestual Portuguesa, mediante marcação prévia online. Após o preenchimento do formulário, deve aguardar a confirmação do agendamento do atendimento, que será enviada por e-mail e SMS, no prazo de quatro dias úteis. Mais informação neste *link*: http://www.cm-lisboa.pt/servicos/servicos-online/atendimento-em-lingua-gestual-portuguesa
- 3. **APP Senhas Lojas Lisboa:** A APP Loja Lisboa Senhas Virtuais permite fazer uma reserva de atendimento num horário à escolha e para o serviço pretendido numa das Lojas Lisboa, com excepção da *Loja Lisboa Marvila* e *Iniciativa Lisboa*.

O cidadão ao utilizar esta APP através de um smartphone ou tablet, pode identificar a Loja Lisboa mais perto de si, escolher o serviço para o qual pretende fazer a reserva de atendimento e ainda, acompanhar o atendimento dos serviços em tempo real.

4. *Loja Lisboa online*: Encontra-se disponível uma área reservada para todos os cidadãos para consulta e submissão de pedidos https://lojalisboa.pt/. Encontra-se em fase de implementação de melhorias.

EM 14 - Candidatura a Financiamento Externo para Adaptação do Castelo de São Jorge

(Articulação com Entidades Externas)

Descrição

Tendo em conta a importância do Castelo de São Jorge como recurso cultural e turístico, e tomando por referência o Projeto Base já desenvolvido (Acção EM 12), propor a afectação de verbas do Casino e ou preparar candidaturas a outras fontes de financiamento para realização das intervenções de promoção da acessibilidade que venham a ser identificadas como necessárias, viáveis e compatíveis com os valores patrimoniais em causa.

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Maria Venâncio [maria.venancio@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

- Recolha e sistematização de elementos relevantes para a preparação de candidaturas a financiamento, quer a partir do projecto base (nomeadamente dimensão, tipo de medidas e custo estimado, peças desenhadas) quer de outras fontes;
- Análise da regulamentação para candidatura ao Fundo de Turismo Acessível;
- Estabelecimento de contactos preparatórios com a EGEAC, Equipa de Missão Lisboa 2020 e Direcção Municipal de Finanças/Departamento de Receitas e Financiamento/Divisão de Financiamentos Consignados;
- Estabelecimento de contactos preparatórios com o Turismo de Portugal, IP, para preparação da candidatura ao Fundo para o Turismo Acessível All for All;
- Visita técnica ao Castelo;
- Preparação de candidatura ao Fundo para o Turismo Acessível All for All.

3. Meios Humanos e Financeiros afectos à execução desta Acção

Meios Humanos da EPAP

1 Especialista em Turismo Acessível, 1 Economista (estagiária), 2 Arquitectos (1 supervisor, 1 estagiário), apoio administrativo

Meios Financeiros

O projecto a candidatar toma por referência um custo total de 600.000€ (incluindo projecto de execução, obra e respectiva fiscalização).

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

N.a.

5. Importância



Tendo em conta a importância do Castelo de São Jorge como recurso cultural e turístico na cidade de Lisboa, torna-se essencial dotá-lo das condições necessárias para receber todos os visitantes, incluindo aqueles que apresentam limitações que podem condicionar a sua facilidade em viajar.

Utilizar a Linha de Apoio ao Turismo Acessível *All for All* constitui uma excelente oportunidade

para o desenvolvimento do trabalho do Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa, no sentido de promover o acesso ao *ex-libris* lisboeta a todos os visitantes, através de intervenções em acessos e percursos de circulação, condições de atendimento, equipamentos e suportes informativos.

A intervenção permitirá, sem prejuízo para os valores patrimoniais em causa, melhorias substanciais em matéria de segurança, pavimentos, circulação vertical, conforto, obstáculos diversos e, de uma forma geral, igual oportunidade de uso.

As verbas a solicitar ao Fundo para o Turismo Acessível *All for All*, criado pelo Turismo de Portugal, I.P especificamente para o desenvolvimento do Turismo Acessível, permitirá contemplar intervenções a realizar no acesso ao espaço físico, aos conteúdos e aos serviços disponibilizados no Castelo.

Esta abordagem não prejudica a candidatura a verbas do Casino Lisboa, se e quando a oportunidade surgir, conforme previsto na Proposta Global do Plano.

EM 16 - Procedimentos de Apoio a Visitantes com Mobilidade Condicionada

(Ferramenta de Trabalho)

Descrição

Realizar um Estudo que enquadre a temática e, com base numa revisão de boas práticas e no estado da arte, forneça recomendações e orientações claras, fundamentadas, coerentes e práticas que apoiem a definição de estratégias e procedimentos de atendimento e apoio às pessoas com mobilidade condicionada que visitarem os equipamentos culturais, incluindo monumentos, no sentido de promover a igualdade de oportunidades de fruição plena da experiência da visita, e prevenindo a discriminação de pessoas com deficiência motora, visual, auditiva e intelectual. Deve consubstanciar-se num documento escrito, com as imagens, ilustrações, desenhos técnicos e tabelas ou listas de verificação necessárias à sua boa compreensão e aplicação. Deve proceder à auscultação das entidades gestoras dos equipamentos e de profissionais que tenham experiência prática ou conhecimentos científicos relevantes neste domínio, bem como à observação e avaliação crítica de situações reais.

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Pedro Homem de Gouveia [pedro.gouveia@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017	Abandonada	0 – Por iniciar	1 – Atribuída	2 – Iniciada	3 – Em Curso	4 – Finalizada
-----------	------------	-----------------	---------------	--------------	--------------	----------------

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 – Maio 2017)

- Auscultação de organizações e de especialistas relevantes na matéria;
- Revisão preliminar de literatura;
- Preparação de procedimento de aquisição externa (incluindo caderno de encargos).

3. Meios afectos à execução desta Acção

Técnicos Superiores (2)

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

O desenvolvimento da ferramenta implica necessariamente (1) elevado grau de especialização técnica e (2) elevado volume de horas de trabalho consecutivas, especialmente para revisão de literatura e auscultação de especialistas, entidades gestoras de equipamentos culturais, pessoas com deficiência e organizações representativas da comunidade.

Face à escassez de recursos internos (investidos em solicitações consideradas mais prioritárias), optou-se pela aquisição externa de serviços para desenvolvimento desta ferramenta, procedimento que só em 2017 houve possibilidade de preparar e lançar.

5. Importância

O Decreto-Lei n.º 163/2006, de 8 de Agosto (doravante, DL 163/2006) abrange várias edificações propriedade da CML, nas quais se faculta o acesso a bens e serviços de vária índole.

Incluídos neste âmbito estão vários equipamentos culturais, nomeadamente museus, bibliotecas, arquivos e monumentos, que acolhem público em instalações classificadas e protegidas como património histórico.

Nos termos do DL 163/2006, nestas edificações não é exigível a eliminação das barreiras à acessibilidade (i.e., desconformidades com as normas técnicas de acessibilidade) quando a obras necessárias para o efeito possam afectar sensivelmente o património cultural ou histórico (cf. artigo 10.º, n.º 1).

Não obstante, estas edificações continuam em funcionamento, e continuam a acolher público. Estando a CML, por isso, obrigada a assegurar, na maior medida do possível, o acesso e usufruto destes bens e serviços por parte de todo o público, em condições de segurança e igualdade de oportunidades.

Resulta deste quadro legal, para a CML, o dever de assegurar a igualdade de oportunidades no acesso ao Castelo de São Jorge, incluindo-se o acesso aos espaços físicos, o usufruto dos conteúdos museológicos e a interacção com os visitantes.

Os requisitos codificados nas normas técnicas do DL 163/2006 estão essencialmente orientados para a acessibilidade física. Sendo inevitável, nalguns casos, a manutenção de algumas barreiras à acessibilidade, importa estudar e definir procedimentos de apoio aos visitantes com mobilidade condicionada, que possam contribuir para, na maior medida do possível, contornar as barreiras que se mantiverem, ou, na medida do necessário, minorar o seu impacto na visita, dessa forma envidando todos os esforços para assegurar a igualdade de oportunidades no acesso aos bens e serviços culturais.

A definição de orientações fiáveis e práticas neste domínio é um passo indispensável para a plena concretização dos objectivos do Plano de Acessibilidade Pedonal, e requer um estudo focalizado nesta temática específica.

No âmbito desta acção será desenvolvido um estudo e disponibilizada uma ferramenta que enquadre a temática e, com base numa revisão de boas práticas e no estado da arte, forneça recomendações e orientações claras, fundamentadas, coerentes e práticas que apoiem a definição de estratégias e procedimentos de atendimento e apoio aos visitantes com mobilidade condicionada, no sentido de promover a igualdade de oportunidades de fruição plena da experiência da visita, e prevenindo a discriminação de pessoas com deficiência motora, visual, auditiva e intelectual.

TRANSPORTES PÚBLICOS

TP 01 - Modelo de Paragem de Autocarros

(Ferramenta de Trabalho)

Descrição

Desenvolver um Modelo de Paragem de Autocarro Acessível que articule e sistematize as normas técnicas de acessibilidade com força legal, que as complemente com ensinamentos retirados das boas práticas internacionais e assegure a compatibilidade com a frota de autocarros urbanos Classe 1 já equipada com rampas e (se possível) autocarros turísticos. Deve consubstanciar-se num documento escrito, com as imagens, ilustrações, desenhos técnicos e tabelas ou listas de verificação necessárias à sua boa compreensão, que possa ser consultado e aplicado pelos técnicos que participem no projecto, gestão e manutenção dos vários elementos de que depende a acessibilidade e segurança das paragens de autocarro. Para a sua elaboração deve proceder-se à observação e avaliação crítica das infra-estruturas existentes bem como à auscultação, nomeadamente, de passageiros com mobilidade condicionada, operadores de transporte público (por ex., Carris) e de autocarros turísticos, concessionários de publicidade que fornecem paragens, técnicos de serviços municipais e outros profissionais que tenham experiência prática ou conhecimentos científicos relevantes neste domínio.

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Pedro Homem de Gouveia [pedro.gouveia@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017 Abandonada 0 – F	Por iniciar 1 – Atribuída 2 – I	niciada 3 – Em Curso 4 – Finalizada
----------------------------	---------------------------------	-------------------------------------

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

- Disseminação alargada da Versão Preliminar #1 do Modelo junto dos serviços municipais e das Juntas de Freguesia (incluindo por integração como anexo nos Contratos de Delegação de Competências, cf. Acção do Plano VP 09);
- Continuação da articulação com serviços municipais relevantes (DGMT, DEP, UCT, etc.)
 e com a CARRIS;
- Formação na aplicação prática do Modelo para técnicos projectistas de serviços municipais (DMU, DEP, UCT, DMMT, DGMT, etc.) e Juntas de Freguesia;
- Sistematização para aplicação no Modelo das indicações colhidas através dos focus groups (grupos focais) com pessoas com deficiência visual (cf. Acção do Plano VP 30);
- Continuação da observação e avaliação crítica das infra-estruturas existentes para afinação do Modelo;
- Auscultação de organizações representativas de pessoas com deficiência, registo e análise de queixas enviadas por passageiros com deficiência motora;
- Sistematização e fornecimento de elementos para o caderno de encargos da Concessão de Publicidade Exterior (Cf. Acção do Plano TP 09);
- Desenvolvimento de pormenores construtivos para aplicação em obra das especificações do Modelo, em empreitadas a cargo da EPAP, de outros serviços municipais e das Jiuntas de Freguesia (Cf. Acção VP 04);

- Apoio técnico à aplicação prática do Modelo, mediante análise de alvos in loco com os projectistas, aconselhamento e revisão de projectos, apoio em obra;
- Aplicação sistemática do Modelo em vários projectos e obras de adaptação de paragens de autocarro (cf. via Acção do Plano TP 02, nomeadamente via Empreitada 4/2015 Acessibilidade e Segurança Pedonal);
- Desenvolvimento de soluções específicas para paragens de alta capacidade, com rotação de abrigo e definição de linha de fila, em projecto e obra no Largo da Estação de Benfica (cf. Acção do Plano TP 10) e em projecto no topo das Amoreiras (cf. Acção do Plano TP 12);
- Observação sistemática da performance das especificações do Modelo, em projecto (facilidade de aplicação das especificações), em obra (facilidade de execução) e após obra (facilidade de limpeza, funcionalidade para passageiros, detecção de piso táctil, etc.);
- Apoio à integração de especificações do Modelo no Manual da Rua;
- Consulta de entidades externas à CML com competências e ou conhecimentos relevantes (e.g., CARRIS, Walk 21, European Cyclists' Federation, Transport for London) para aconselhamento;
- Contactos com fornecedores de material para levantamento de opções disponíveis no mercado (relativamente a revestimento da faixa de acostagem e lancil tipo Kassel).

3. Meios afectos à execução desta Acção

Vários técnicos da EPAP

Colaboração de técnicos de vários outros serviços municipais

Colaboração (voluntário): Diogo Martins, especialista em Acessibilidade no Transporte Público

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

Progressos

- (1) Três entidades de referência a nível internacional forneceram aconselhamento técnico especializado à afinação das especificações: a *European Cyclists' Federation* e a *WALK 21* (para articulação das paragens de autocarro com a rede ciclável) e a *Transport for London* (sobre a criação e funcionamento da *bus cage*);
- (2) As obras em curso têm permitido implementar (e testar) as especificações técnicas do Modelo em vários projectos e construções, o que permite, para além dos benefícios directos no terreno, observar e afinar, por teste real, as especificações técnicas;
- (3) O feedback de várias entidades e de especialistas internacionais, e o apoio à sucessiva aplicação do Modelo por vários projectistas, municipais e externos à CML, permitiu recolher e efectuar vários ajustes e melhoramentos à Versão Preliminar #1, pelo que a Versão #2 será significativamente melhor;
- (4) Novas aplicações informáticas de modelação microscópica de tráfego, já disponíveis e em uso na EPAP, irão permitir realizar de forma sistemática a análise, tecnicamente sustentada, dos reais impactos da conversão de recortes em paragens em plena via e fazer rigorosas avaliações de custo/ benefício dessas conversões;

(5) A auscultação corrente de pessoas com deficiência motora ou visual confirmaram a adequação de várias especificações do Modelo e forneceram contributos úteis para o seu aperfeiçoamento. A nova frente de trabalho (cf. Acção do Plano VP 77, Promoção da Segurança da Mulher no Espaço Público) já forneceu, igualmente, algumas indicações úteis (visibilidade e iluminação na paragem e percursos de ligação).

Dificuldades

Algumas paragens de autocarro apresentam desafios críticos para o bom funcionamento da rede, porque conjugam (A) altos volumes de passageiros, (B) várias carreiras de elevada frequência e (C) procura acentuada em registo pendular, i.e., nas horas de ponta e (D) áreas diminutas, i.e., tudo tem de ser resolvido em espaço muito limitado. Para este tipo de situação, a "bus cage" (i.e., uma área alongada para serviço à paragem, com possibilidade de serviço simultâneo de 2 a 3 veículos) é uma solução promissora, já usada com sucesso em Londres. O grau de contraste desta solução com a prática corrente em Lisboa é significativo, e naturalmente suscita receio por parte de alguns responsáveis. A melhor forma de lidar com esse receio é realizar modelação microscópica, que está a avançar, mas requer várias horas de trabalho de campo e de modelação.

5. Importância

Os autocarros são parte fundamental da rede de Transporte Público que serve Lisboa. As paragens de autocarro são peça chave para a qualidade do serviço — é nas paragens que os passageiros entram e saem dos veículos e esperam pela sua chegada. Faça sol... ou chuva.

A acessibilidade da paragem de autocarro é indispensável. De pouco serve os autocarros estarem equipados com rampas, se não forem garantidas as condições necessárias ao seu uso. E o conforto e a limpeza têm de existir em todos os espaços usados pelo passageiro e não apenas no interior do veículo.

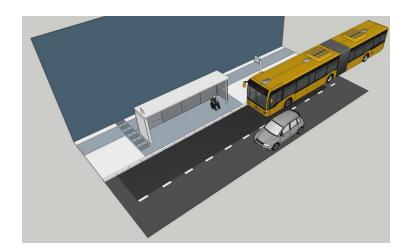
A rede da CARRIS integra 143 percursos (ou carreiras), que servem (no interior do Concelho de Lisboa) quase 2.000 paragens. O serviço é assegurado por uma frota de autocarros que é cada vez mais acessível. Dos 572 autocarros em serviço, 87% têm piso rebaixado, 76% fazem "ajoelhamento lateral" e 61% (ou seja, 346 veículos) estão equipados com rampa. Em cumprimento de legislação nacional e comunitária, estes números vão aumentar.

É fundamental que este esforço seja acompanhado pela melhoria das paragens de autocarro. Onde há muito por fazer, mas onde é possível fazer muito.

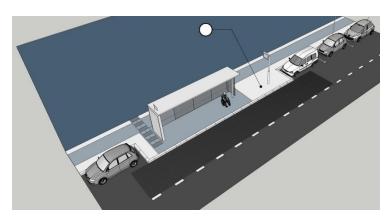
Este desafio interpela toda a comunidade: serviços e empresas municipais, operadores de transporte público, concessionárias de publicidade exterior, Juntas de Freguesia, associações de moradores, organizações de pessoas com deficiência e movimentos de cidadãos.

Este Modelo de Paragem de Autocarro é uma ferramenta de trabalho, criada para ajudar todas as entidades que trabalham nesta área a "remar para o mesmo lado".

Sistematiza especificações sobre as quais já existe grau suficiente de certeza, com base na lei, nas boas práticas e na experiência adquirida. É aplicável à Lisboa real.







TP 02 - Programa de Adaptação das Paragens de Autocarro

(Programa de Obras de Adaptação)

Descrição

Programar e executar a eliminação progressiva das paragens de autocarro existentes em que caiba à CML intervir. Definir prioridades e oportunidades de intervenção com base na disponibilidade de informação (sobre barreiras e soluções), proximidade a passagens de peões adaptadas, afectação a carreiras acessíveis, proximidade a estações de metro que não sejam acessíveis (para fornecer alternativa de TP), proximidade a equipamentos colectivos (por ex., hospitais), integração em interfaces, pedidos específicos de munícipes e ou outros critérios. Onde necessário identificar e formalizar as situações de excepção e definir medidas de compensação ou mitigação.

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Pedro Homem de Gouveia [pedro.gouveia@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maid	o 2017	Abandonada	0 – Por iniciar	1 – Atribuída	2 – Iniciada	3 – Em Curso	4 – Finalizada
------	--------	------------	-----------------	---------------	--------------	--------------	----------------

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

- Construção de base de dados em SIG com todas as paragens de autocarro existentes em Lisboa (fonte: cadastro da DMMT);
- Construção de aplicação para gestão dos alvos em projecto e obra, incluindo procedimentos de articulação com o SGPI;
- Definição de orientações chave para a operacionalização da Acção: (1) carregar os alvos intervencionados pelo Praça Bairro e Pavimentar, (2) seleccionar os alvos da EPAP nas áreas a descoberto daquelas intervenções, (3) determinar carreiras prioritárias e (4) integrar todas as passagens de peões localizadas em prioridades de segurança (definidas com base em atropelamentos e potencial pedonal);
- Envio do Modelo de Paragem de Autocarro (cf. Acção do Plano TP 01) para os serviços municipais responsáveis pelos Programas Praça Bairro e Pavimentar, disponibilizando em complemento formação e apoio técnico;
- Para as obras a cargo da EPAP, desenvolvimento de projectos de execução, por recurso a meios próprios e quando indispensável aquisição externa de serviços;
- Articulação regular, para desenvolvimento de projecto e obra, com o DGMT, a CARRIS e a UCT/DEPEP/DGEPP;
- Disponibilização de apoio técnico e revisão de projectos do Praça Bairro e Pavimentar, quando solicitado;
- Acompanhamento e registo das intervenções sinalizadas, e levantamento (mediante trabalho de campo) das intervenções não sinalizadas;
- Desenho (com base na ISO 9001) de documento que define e articula os procedimentos e critérios que a CML considera mais justos, eficazes, eficientes e sustentáveis para cumprir os seus deveres legais em matéria de Acessibilidade e

- Segurança das Paragens de Autocarro, documento que está em fase de consolidação e consensualização com os serviços relevantes;
- Integração nos métodos de projecto de aplicação informática que permite definir espaços de manobra em curvas, para acostagem às paragens;
- Revisão de literatura e boas práticas para resolução em prazos curtos de dificuldades práticas suscitadas em projecto e obra, nomeadamente em paragens com alto volume de entradas/ saídas e passageiros em espera;
- Realização de obras em vários alvos;
- Observação estruturada da performance de paragens de autocarro intervencionadas para afinação das intervenções subsequentes e aperfeiçoamento do Modelo de Paragem de Autocarro (cf. Acção do Plano TP 01);
- Auscultação regular de pessoas com deficiência, para levantamento e compreensão de necessidades práticas e avaliação das paragens adaptadas.

3. Meios Humanos afectos à execução desta Acção

Vários técnicos da EPAP: 4 arquitectos, 1 engenheiro civil, 1 especialista em transportes. Vários técnicos do DGMT, DEP, DMPO, UCT.

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

A adaptação das paragens de autocarro implica com frequência a translação dos abrigos, a qual requer (1) trabalho nas ligações à rede eléctrica de subsolo, (2) precisão na execução das funções, mediante moldes especiais e (3) mobilização da entidade proprietária do abrigo, à qual a CML concessionou a exploração de publicidade exterior. Os procedimentos estabelecidos são claros e necessários, mas implicam a articulação de várias entidades, com as implicações inevitáveis em termos de dificuldade de agendamento de trabalhos e morosidade. A colaboração da UCT tem UCT/DEPEP/DGEPP sido um apoio importante.

5. Desenvolvimento e Importância

Estabeleceu-se como prioridade adaptar as paragens de autocarro servidas pela CARRIS, que usa autocarros de Classe 1, por ser (1) a rede que regista maior volume de passageiros, (2) a rede usada por passageiros em cadeira de rodas e (3) as paragens onde é possível obter maiores ganhos de acessibilidade (os autocarros de outras classes têm o piso mais elevado e não estão dotados de rampas).

No momento em que uma proporção crescente (já mais de metade) da frota da CARRIS é acessível (veículos dotados de rampa, lugar reservado para cadeiras de rodas e canais suficientemente largos para a sua circulação interior), assume especial importância a adaptação das paragens de autocarro.

No decurso de uma viagem, o passageiro passa, de uma forma geral, pelo menos 25% do tempo na paragem, em espera. O uso da paragem é parte determinante da experiência da viagem, e do grau de satisfação com essa experiência. Se a CML não melhorar significativamente a qualidade das paragens de autocarro, o investimento na melhoria do equipamento e do serviço da CARRIS nunca será plenamente rentabilizado.

Os três problemas mais frequentes são:

- (1) A ocupação abusiva do recorte por ligeiros parados em cargas e descargas ou estacionados, que impedem o autocarro de se acostar à paragem, impedido o lançamento da rampa e obrigando os passageiros a descer e subir lancis e degraus que são relativamente elevados (estão pensados para acoplar, não para uso isolado;
- (2) A implantação incorrecta dos abrigos sobre passeios, que ora estreitam o canal no passeio, ora impedem o acesso em cadeira de rodas ao abrigo;
- (3) A falta de protecção da plataforma ZED (zona de embarque e desembarque), que ora está incompleta (fazendo com que os passageiros saiam para lugares de estacionamento) ora está ocupada com obstáculos que impedem o lançamento (*deployment*) da rampa do veículo, por ex., pilaretes, papeleiras, árvores, etc.

A paragem de tem de oferecer as devidas condições para, nomeadamente:

- (1) O veículo fazer uma acostagem integral, i.e., reduzindo ao mínimo o intervalo entre o piso do veículo e o piso da paragem, em *ambas as portas* do veículo;
- (2) Entrada e saída com o máximo de segurança e autonomia por todos os passageiros, e com a maior celeridade possível;
- (3) Abrigo dos passageiros em espera;
- (4) Facilitar a formação de fila e evitar ou mitigar o conflito entre a fila de entrada e os movimentos de saída do veículo;
- (5) Tornar fácil e seguro e reingresso do veículo na corrente de tráfego, sendo que o preferível (e desejável em todas as vias de 3.º, 4.º e 5.º nível) é que o autocarro não tenha de sair da corrente de tráfego para efectuar o serviço à paragem.

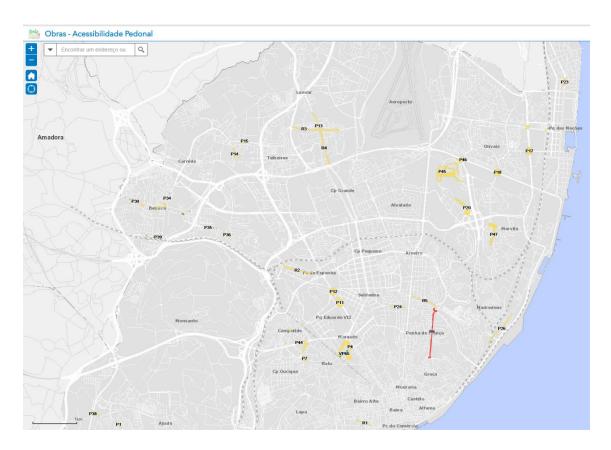
A adaptação da paragem de autocarro tem, geralmente, um carácter pontual, i.e., não implica reperfilamentos em grande extensão, o que permite alcançar mais alvos com os recursos disponíveis.

Havendo vários serviços municipais a programar obras na rede pedonal, e vários factores a ter em conta na programação das referidas obras, optou-se por uma abordagem em duas vertentes: (1) disponibilizar a todos os serviços ferramentas e apoio técnico, para que todas as obras pudessem ser aproveitadas para corrigir adaptar passagens de peões, e (2) acorrer aos casos mais prioritários através de uma Empreitada a cargo da Equipa do Plano de Acessibilidade Pedonal (EPAP).



Para as obras sob responsabilidade directa da EPAP já foram desenvolvidos 111 (cento e onze) projectos de execução e intervencionadas (obra concluída) 17 paragens de autocarro, nos seguintes locais: Estrada de Benfica (5), Avenida general Roçadas (9), Praça Paiva Couceiro (2), Rua Alexandre Herculano (1).

Para conferir maior sistematização aos procedimentos já referidos, aumentar a escala de intervenção e a produtividade do Programa e garantir o processamento rigoroso de queixas, reclamações e procedimentos de excepção, será estabelecido até final de 2017 um procedimento escrito com descrição explícita de todos os procedimentos e critérios relevantes para desenvolvimento do Programa.



Na imagem: Prioridades de Segurança das obras a cargo da EPAP que integram paragen de autocarro a adaptar (24 zonas).



TP03 - Adaptação de Paragens na envolvente ao Hospital de Santa Maria

(Projeto Piloto Obra)

Descrição

Adaptar as paragens de autocarro localizadas na envolvente ao Hospital de Santa Maria. Alvo seleccionado com base nos critérios de priorização definidos para a Acção TP 02: nesta zona existem vários equipamentos que recebem muitos utentes (hospital, estádio universitário, universidades), passagens de peões acessíveis (na sequência de projecto piloto), uma estação de metro que não é acessível (Cidade Universitária) e 3 das 6 carreiras que passam na zona são indicadas pela Carris como acessíveis (701, 735 e 755).

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável - Carlos Pita Rua [carlos.rua@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017	Abandonada	0 – Por iniciar	1 – Atribuída	2 – Iniciada	3 – Em Curso	4 – Finalizada	
-----------	------------	-----------------	---------------	--------------	--------------	----------------	--

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

- Foram efectuados levantamentos das paragens de autocarros, bem como da sua utilização por parte dos passageiros, especialmente, os gerados pelos equipamentos próximos (Hospital de Santa Maria, Estádio Universitário e Escola Superior de Enfermagem, além das universidades contíguas). A parte comportamental também foi objecto de observação atenta.
- Posteriormente foi elaborado o projecto de execução.

3. Meios afectos à execução desta Acção

Técnicos Superiores (4) e técnicos administrativos (2) Recursos Externos – Técnicos Superiores de Arquitectura (3)

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

A instalação de paragens e/ou sua relocalização desenvolvem processos de decisão, por vezes, complexos face às condicionantes existentes no espaço público, tais como: espécies arbóreas a preservar, iluminação pública com maciços de grande dimensão nas fundações, sinalização luminosa, caixas no pavimento de serviços diversos (telecomunicações, SLAT, etc.) e também a drenagem.

5. Importância

A proximidade de diversos serviços públicos, nomeadamente o Hospital de Santa Maria, tem uma importância acrescida. Refira-se que trabalham neste hospital central mais de 6.000 pessoas e que mais de metade desloca-se de transporte público.

Se atendermos à tipologia dos passageiros (doentes e seus acompanhantes), constatamos da importância acrescida da adaptação destas paragens de autocarro.

Entrada dos doentes no Hospital de Santa Maria:

Porta Principal	\rightarrow	195	→ 88,2%
Porta Poente	\rightarrow	21	→ 9,5%
Porta Nascente	\rightarrow	3	→ 1,4%
Porta Urgência	\rightarrow	1	→ 0,5%
Porta Psiquiatria	\rightarrow	1	→ 0,5%

As pessoas com mobilidade condicionada representam cerca de 20% do total.

Refira-se ainda que, cerca de 50% dos doentes, são assistidos por um ou mais acompanhantes.

TP 04 - Adaptação de Paragens que servem as Carreiras 728 e 736

(Projeto Piloto Obra)

Descrição

Adaptar as paragens de autocarro que servem as carreiras 728 e 736 da Carris. Alvo seleccionado com base nos critérios de priorização definidos para a Acção TP 02: carreiras indicadas pela Carris como acessíveis, servem equipamentos importantes geradores de tráfego pedonal (Hospitais, escolas e serviços públicos).

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Carlos Pita Rua [Carlos.rua@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017 Abandonada 0 – Por iniciar	1 – Atribuída	2 – Iniciada	3 – Em Curso	4 – Finalizada
--------------------------------------	---------------	--------------	--------------	----------------

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

- Foram efectuados levantamentos das paragens de autocarros que constituem as linhas
 728 e 736 da rede de autocarros da CARRIS.
- A sua utilização por parte de passageiros com mobilidade condicionada, em especial, os que se deslocam em cadeira de rodas foram determinantes nesta análise. A parte comportamental também foi alvo de observação atenta.
- Posteriormente foi criado o projecto de execução.

3. Meios Humanos e Financeiros afectos à execução desta Acção

Técnicos Superiores (4) e Técnicos Administrativos (2) Recursos Externos - Técnicos Superiores de Arquitectura (3)

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

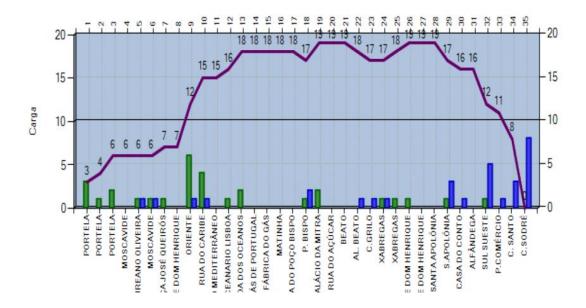
A instalação de paragens e/ou sua relocalização desenvolvem processos de decisão, por vezes, complexos face às condicionantes existentes no espaço público, tais como: espécies arbóreas a preservar, iluminação pública com maciços de grande dimensão nas fundações, sinalização luminosa, caixas no pavimento de serviços diversos (telecomunicações, SLAT, etc.) e também a drenagem.

5. Importância

Poder ter carreiras acessíveis em todo o seu percurso é importante, especialmente, para pessoas com mobilidade condicionada, sejam eles cegos, pessoas em cadeira de rodas, grávidas ou pessoas com carrinho de bebé, idosos com dificuldades de locomoção ou pessoas com bengalas ou canadianas. Saber que se consegue efectuar uma viagem sem percalços é importante para estes passageiros.

Estas duas carreiras são as que, segundo os registos do operador de TP da cidade, têm mais ocorrências em que o motorista tem de intervir e sair do seu posto de condução a fim de ajudar os passageiros.

As duas carreiras diferem em termos espaciais sendo uma radial (736) e a outra circular/tangencial (728).







TP 05 - Eliminar Barreiras na Interface de Sete Rios

(Projeto Piloto Obra)

Descrição

Está feito um levantamento exaustivo das condições de acessibilidade na rede pedonal que serve a interface de Sete Rios, que identifica as várias barreiras que prejudicam a funcionalidade, a segurança e o conforto dos utilizadores desta interface e prejudicam o seu funcionamento e rentabilização. Eliminar estas barreiras através de uma obra especificamente destinada a esse efeito ou através da integração das medidas necessárias numa obra de requalificação do espaço público ou de introdução de um parque de estacionamento (silo).

Serviço Coordenador: DMU\DEP

Responsável – Pedro Dinis [pedro.dinis@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maid	o 2017	Abandonada	0 – Por iniciar	1 – Atribuída	2 – Iniciada	3 – Em Curso	4 – Finalizada
------	--------	------------	-----------------	---------------	--------------	--------------	----------------

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 – Maio 2017)

- O projeto do Parque de Estacionamento encontra-se em execução pelo respetivo Concessionário.
- Quanto ao projeto de espaços exteriores, está o mesmo incluído na intervenção do Programa Uma Praça em cada Bairro para a Praça Marechal Humberto Delgado, projecto que se encontra em revisão e cuja obra tem previsão de início para o último trimestre de 2017.

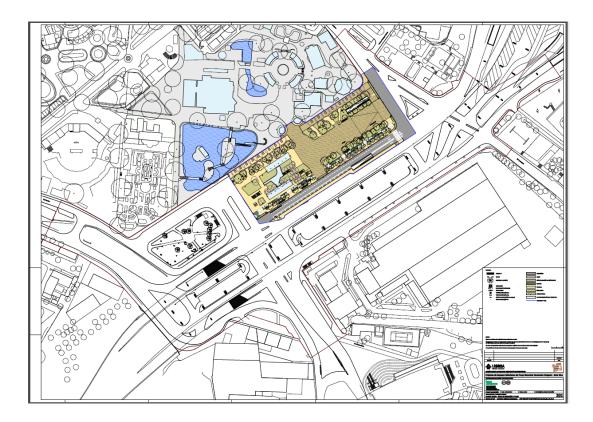
3. Meios Humanos e Financeiros afectos à execução desta Acção

Incluído no *Programa Uma Praça em cada Bairro*. Contratada equipa externa, coordenada pelo Arq.º Camilo Cortesão

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

N.a.

5. Anexo



Planta geral em desenho

TP 07 - Grupo de Trabalho para Promoção da Acessibilidade na Rede de Transporte Público

(Articulação com Entidades Externas)

Descrição

Criar um grupo de trabalho (task-force) com a CML e os vários operadores integrados na rede de transporte público que serve Lisboa. Com a missão de facilitar a articulação e fomentar a colaboração activa entre todas as entidades para promoção da acessibilidade na rede. Deve, nomeadamente, ajudar a uniformizar conceitos e práticas, identificar medidas prioritárias a desenvolver em colaboração, ajudar os diferentes agentes a identificar prioridades compatíveis entre si, preparar (quando existam oportunidades) candidaturas conjuntas a fontes de financiamento externo, promover a informação e sensibilização dos utilizadores da rede e dos colaboradores das várias entidades.

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Pedro Homem de Gouveia [pedro.gouveia@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017 Abandon	ada 0 – Por iniciar	1 – Atribuída	2 – Iniciada	3 – Em Curso	4 – Finalizada
-------------------	---------------------	---------------	--------------	--------------	----------------

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

- Conferência "Acessibilidade aos Transportes Públicos" para apresentação de objectivos e construção de rede de contactos;
- Revisão de Boas Práticas sobre a Promoção da Acessibilidade em Redes de Transporte Público (casos: Londres, Berlim, Barcelona), incluindo contactos (remotos) com responsáveis daquelas cidades;
- Contactos preliminares com operadores e entidades relevantes;
- Uniformização de conceitos, definição das prioridades;
- Desenho do modelo de funcionamento;
- Designação do prospectivo Coordenador do GT pelo Conselho Municipal para a Inclusão das Pessoas com Deficiência;
- Elaboração de proposta para Reunião de Câmara.

3. Meios afectos à execução desta Acção

- 1 Especialista em Acessibilidade ao Transporte Público (Voluntário)
- 3 Técnicos superiores da EPAP (Mobilidade e Transportes, Acessibilidade, Formação) Apoio de Secretariado (EPAP)

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

N.a.

5. Importância

A Acessibilidade é indispensável para a universalidade do Transporte Público, e a experiência demonstra que a sua promoção gera benefícios operacionais e melhorias substanciais para a segurança e conforto de todos os passageiros.

Para os cidadãos com mobilidade condicionada, nomeadamente para as Pessoas com Deficiência, a acessibilidade da rede de Transporte Público acessível é condição essencial para o exercício, em igualdade de oportunidades, de vários direitos constitucionais, sendo a recusa ou limitação de acesso a essa rede, nos termos da Lei, uma prática discriminatória.

Segundo o Censos 2011, quase 20% da população residente no Concelho tem algum tipo de incapacidade, e esta percentagem vai inevitavelmente aumentar ao longo dos próximos anos, com o envelhecimento da população residente, demonstrando claramente que soluções especiais e segregadas para passageiros com mobilidade condicionada são, além de discriminatórias, completamente insustentáveis do ponto de vista económico.

Numa cidade como Lisboa, em que o serviço de Transporte Público é assegurado por vários operadores, a Acessibilidade tem de ser promovida:

- 1) Em cada serviço, pelo respectivo operador;
- 2) Pelo Município, no que respeita à articulação com o espaço público;
- 3) Ao nível do funcionamento em rede, quer no que respeita aos canais de transbordo entre modos, quer no que respeita à compatibilidade e convergência das decisões tomadas pelos operadores com relevância para a Acessibilidade, nomeadamente em termos de soluções tecnológicas (por ex., para sistemas de informação ao passageiro, ou de bilhética);
- 4) Ao nível da cooperação entre todas as entidades que operam ou tomam decisões relevantes para a operação de Transporte Público em Lisboa.

O Município e os vários operadores de Transporte Público que servem Lisboa têm importantes deveres legais em matéria de Acessibilidade, que decorrem nomeadamente da Lei n.º 46/2006, de 28 de Agosto, que proíbe e pune a discriminação com base na Deficiência, e o Decreto-Lei n.º 163/2006, de 8 de Agosto, que estabelece as normas técnicas de acessibilidade e exige a realização de obras para adaptação da rede pedonal, incluindo paragens de autocarro.

São múltiplas as barreiras à Acessibilidade na rede de Transporte Público que serve Lisboa, e as boas práticas internacionais indicam claramente que a sua eliminação requer (1) uma intervenção progressiva, (2) um investimento sustentado no tempo e (3) uma estreita cooperação entre as várias entidades que operam ou tomam decisões relevantes para a operação da rede.

TP 08 - Formação para Operadores de Transportes Público

(Formação)

Descrição

Disponibilizar formação em Acessibilidade e Design Inclusivo a responsáveis e técnicos dos operadores de transporte público. Informar sobre o quadro legislativo atual, as necessidades das pessoas com mobilidade condicionada ao nível da utilização dos transportes públicos, e conceitos, estratégias e boas práticas.

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Maria João Frias [maria.frias@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017 Abandonada 0 – I	Por iniciar 1 – Atribuída	2 – Iniciada	3 – Em Curso	4 – Finalizada
----------------------------	---------------------------	--------------	--------------	----------------

2. Principais Actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

A. Programação

A acção foi programada para ter as seguintes características gerais:

Destinatários

Funcionários das Operadoras de Transporte Público de Lisboa, prioritariamente decisores e formadores.

Objectivos

Transmitir princípios e estratégias para a promoção da acessibilidade e da segurança na rede de Transportes Públicos de Lisboa. Fomentar o desenvolvimento de competências que apoiem o exercício das funções exercidas, o cumprimento dos deveres legais pelas Operadoras e uma cultura integrada de promoção da acessibilidade ao nível da rede de TP.

Competências a Desenvolver pelos Formandos

No final da acção os formandos deverão:

Compreender e integrar o conceito de acessibilidade como condição para o exercício de direitos e critério objectivo de qualidade;

Conhecer os deveres legais e as suas implicações para a responsabilidade civil, criminal e disciplinar e responsabilizar-se pelo cumprimento do emanado pelo quadro jurídico-legal em vigor;

Conhecer as orientações gerais do Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa; Reconhecer a necessidade da promoção da acessibilidade na rede de TP e conhecer as medidas e orientações das diferentes operadoras da rede de Lisboa;

Principais Conteúdos

Simulação de Incapacidades
Conceito de Acessibilidade
Enquadramento Legal
Orientações gerais
Boas Práticas para a Acessibilidade
Ferramentas do Plano de Acessibilidade

B. Operacionalização

A acção será coordenada pelo Departamento de Desenvolvimento e Formação e foi integrada na Acção DT 01, prevista para ocorrer entre julho de 2017 e março de 2018.

3. Meios Humanos e Financeiros afectos à execução desta Acção

Recursos humanos e financeiros afectos ao DDF Recursos humanos da EPAP (formadores e preparação)

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

N.a.

5. Importância

Os operadores de transporte público têm competências e missões muito relevantes para a prossecução do Plano. A CML tem todo o interesse em criar oportunidades que permitam capacitar estes actores.

Na verdade, existem um conjunto de lacunas e desajustes que constituem barreiras à acessibilidade na rede de transporte público. A formação é uma ferramenta indispensável para a mudança de práticas profissionais e para a efectiva promoção da acessibilidade pelos operadores. A qualificação dos seus profissionais permitirá promover mudanças com impacto ao nível das infra estruturas, dos equipamentos, das características dos serviços, no sistema de informações, entre outros.

A acessibilidade constitui também um imperativo pois representa uma forma para promover as condições de competitividade do transporte público, pela melhoria das condições oferecidas aos seus utilizadores.

TP 09 - Requisitos para a Concessão de Publicidade Exterior

(Ferramenta de Trabalho)

Descrição

Com base no Modelo de Paragem de Autocarro (Acção TP 01) preparar um conjunto de especificações técnicas que possam ser integradas no Caderno de Encargos no quadro da qual será efectuada a concessão da publicidade exterior, no quadro da qual é geralmente contratualizada a instalação e manutenção de paragens de autocarro.

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Pedro Homem de Gouveia [pedro.gouveia@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017 Abandonada 0 – Por i	niciar 1 – Atribuída	2 – Iniciada	3 – Em Curso	4 – Finalizada
--------------------------------	----------------------	--------------	--------------	----------------

2. Principais Actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

Foi fornecido apoio técnico à elaboração do Caderno de Encargos (CE) para o concurso de concessão de publicidade urbana, mediante (1) esclarecimento de dúvidas e aconselhamento, (2) preparação de uma proposta de especificações para integração no CE.

Foram 4 (quatro) orientações gerais, e um conjunto de especificações técnicas para passagens de peões, passeios e paragens de autocarro. Estas especificações resumiram-se ao essencial, no pressuposto de que seria redundante referir o que já tem força de legal ou regulamentar.

A Equipa do Plano permanece disponível para acompanhar e para prestar os esclarecimentos e o apoio que os responsáveis por este processo possam vir a considerar necessário.

3. Meios Humanos e Financeiros afectos à execução desta Acção

EPAP: 1 Arquitecto, 1 Especialista em Transportes.

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

Nada a assinalar.

5. Importância

A análise dos dados sobre atropelamentos aponta claramente para a necessidade de intervir nas passagens de peões e sua envolvente imediata. Observaram-se em Lisboa casos (decididos no âmbito da anterior concessão) em que a implantação de MUPI foi feita sobre o triângulo de visibilidade da passagem de peões, prejudicando as linhas de visão entre condutor e peão (e fazendo com que em muitos casos o condutor só veja o peão a uma distância menor do que a distância necessária à travagem).

Para além de afectar todos os peões, esta situação coloca em especial desvantagem as pessoas com deficiência visual (que não sabem se estão a ser vistas), as pessoas com deficiência motora (que têm de entrar na faixa de rodagem para poder avistar os veículos), os idosos e as crianças.

Relativamente à acessibilidade dos passeios, observou-se, relativamente ao passado, uma melhoria na forma como os MUPI e outros suportes são implantados nos passeios, havendo maior respeito pela salvaguarda da largura livre de passagem.

Não obstante, verifica-se ser possível e desejável introduzir melhorias sistemáticas nas regras para implantação – desde logo, para maior regularidade do canal de circulação pedonal.

Relativamente às paragens de autocarro, sabe-se que, nesta data, mais de metade da frota da CARRIS está equipada com rampas manuais ou automáticas. Pode por isso afirmar-se que, de certa forma, o maior problema de acessibilidade da rede de autocarros, hoje, não está nos autocarros mas nas paragens que os servem.

A CML tem um papel determinante na acessibilidade das paragens de autocarro. O tipo de abrigo e a sua implantação no passeio são duas das decisões mais importantes.

TP 10 - Largo de Estação de Benfica

(Projeto Piloto de Obra)

Descrição

Identificar os problemas de acessibilidade, de passagens para peões e atropelamentos. Estudo de percursos seguros para o peão ao acesso dos transportes públicos. Reduzir velocidade automóvel, encurtar as distâncias de atravessamentos nas passadeiras e entre os transportes públicos e o largo da Estação. Criar passeios e espaços amplos, seguros e confortáveis para circulação e permanência dos peões. Projetar e executar obra com soluções adotadas.

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável - Tiago Cunha Aleixo tiago.aleixo@cm-lisboa.pt

1. Estado da Acção

Maio 2017 Abandonada 0 – Por iniciar	1 – Atribuída	2 – Iniciada	3 – Em Curso	4 – Finalizada
--------------------------------------	---------------	--------------	--------------	----------------

2. Principais Actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 – Maio 2017)

Elaboração do Diagnóstico e Proposta Preliminar.

Consulta a entidades internas e externas à CML face à proposta preliminar da intervenção. Elaboração de projeto de arquitetura pela EPAP e projeto de especialidades pelo DGMT. Promoção de concurso público para execução da obra — Empreitada 04 /DMPO/DCMIVP/DPIVP/15 na qual se incluiu a execução desta ação. Obra e ensaios com autocarros da CARRIS.

3. Meios Humanos e Financeiros afectos à execução desta Acção

Recursos Humanos 4 elementos, Eng. Filipe Tavares, Eng. Carlos Rua, Arq.º Tiago Cunha Aleixo, Arq.º Luis Leal (extagiário) da EPAP; 1 elemento Eng.º Sérgio Martins da DGMT.

Recursos da Empreitada 4/DMPO/DCMIVP/DPIVP/15 − Promoção da Acessibilidade e
Segurança na Rede Pedonal − Valor investido 398.501€

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

O processo de relocalização de abrigo de paragem de autocarro foi demoroso e envolve vários intervenientes (CML, CARRIS, EDP e JCDecaux ou Cemusa).

5. Importância

O Largo de Estação de Benfica é um dos principais interfaces de entrada em Lisboa e por aqui circulam imensas pessoas.

Neste local em cinco anos há registo de 21 acidentes com peões nas passadeiras. Era um local sem sinalização semafórica, com uma única passadeira que ligava o passeio sul, local de entrada da estação de comboios, ao passeio norte. Esta passadeira estava localizada num espaço onde é feita inversão de sentido marcha.

Foi necessário fechar uma rua com a colaboração das entidades responsáveis e relocalizar a paragem de autocarro a norte, relocalizar a passadeira, encurtar distâncias de atravessamento, retirámos espaço de estacionamento abusivo, colocámos pavimentos confortáveis, instalamos sinalização semafórica para atravessamento dos peões, colocamos betoneiras para os peões, melhoramos os acessos existentes e ainda criamos novos espaços verdes.



Plano Geral





Antes e depois Largo da estação de comboios de Benfica. Local de estacionamento abusivo.





Antes e depois.

Separador central da Rua Da Venezuela frente ao largo da estação de comboios.









TP 11 - Contributos para a Optimização do Apoio ao Passageiro da CARRIS

(Investigação)

Descrição

Adaptar as paragens de autocarro que servem a carreira 720 da Carris. Alvo seleccionado com base nos critérios de priorização definidos para a Acção TP 02: carreira indicada pela Carris como acessível, serve equipamentos importantes (Hospital D. Estefânia e Hospital Militar).

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Carlos Pita Rua [carlos.rua@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Mai	o 2017	Abandonada	0 – Por iniciar	1 – Atribuída	2 – Iniciada	3 – Em Curso	4 – Finalizada
-----	--------	------------	-----------------	---------------	--------------	--------------	----------------

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 – Maio 2017)

- Análise de 4 corredores de forte implantação do Transporte Público: Estrada de Benfica/Av. Columbano Bordalo Pinheiro/Alameda das Linhas de Torres e Rua Morais Soares.
- Foram efectuadas diversas viagens dentro dos autocarros, a fim de estudar o comportamento durante a sua operação dos veículos.

3. Meios Humanos e Financeiros afectos à execução desta Acção

Técnicos Superiores (3 técnicos a tempo parcial)

Recursos Tecnológicos: aplicação "Travel Time and Delay Study" a correr em tablet;

Cronómetros; Meios audio-visuais (foto e vídeo)

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

As ferramentas informáticas e os *smartphones* são uma ajuda preciosa para este trabalho, dado incorporarem diversas tecnologias que facilmente nos permitem adquirir informação para "alimentar" a nossa investigação.

As grandes dificuldades prendem-se com a falta de recursos humanos não qualificados que poderiam efectuar os trabalhos de campo e assim permitir a recolha de elementos que melhor representassem o universo, através do óbvio aumento da amostra.

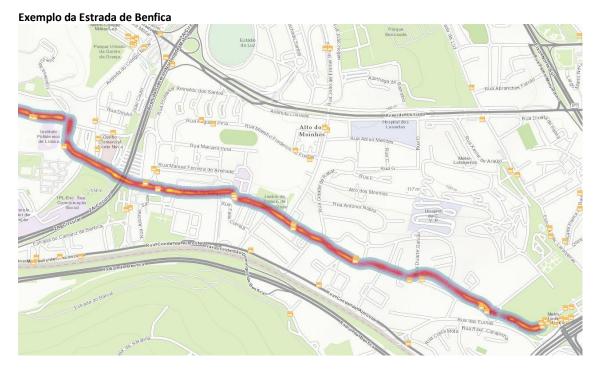
5. Importância

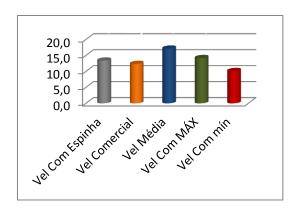
Recolheram-se dados relativos aos veículos tais como: velocidades, tempo de serviço à paragem, fases de aceleração e de desaceleração.

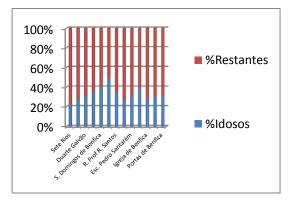
Também foram recolhidos dados relativos à procura, através da contagem de passageiros (entradas e saídas nas paragens), sua classificação em termos etários e ainda o seu grau de destreza/handicap.

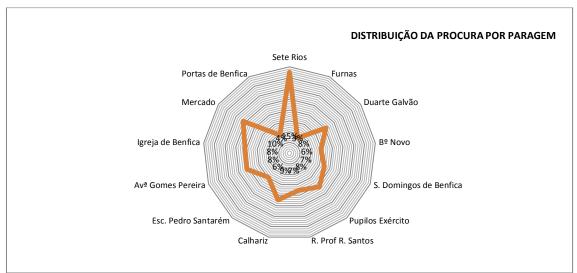
Com os dados tratados e transferidos para o SIG conseguimos visualizar mapas de velocidades para posterior intervenção a fim de melhorar o serviço da CARRIS aos passageiros.

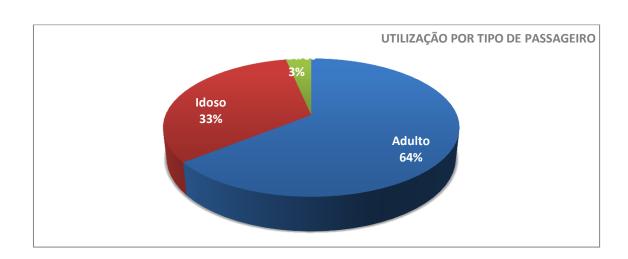












TP 12 - Apoio ao Autocarro no Topo das Amoreiras

(Projecto Piloto de Obra)

Descrição

Intervenção no sentido nascente - poente para promoção da acessibilidade e segurança na paragem de autocarro, passagens de peões, e compatibilização da circulação dos autocarros com as intersecções e com a tomada e largada de passageiros pelos ligeiros particulares.

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Pedro Homem de Gouveia [pedro.gouveia@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Mai	o 2017	Abandonada	0 – Por iniciar	1 – Atribuída	2 – Iniciada	3 – Em Curso	4 – Finalizada
-----	--------	------------	-----------------	---------------	--------------	--------------	----------------

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

- Identificação de objectivos e alvos prioritários, carregamento no SGPI;
- Preparação do trabalho de campo, incluindo ferramentas e logística;
- Colheita de dados mediante observação estruturada do funcionamento da paragem de autocarros e da passagem de peões, localizada na ligação da Rua Professor Sousa da Câmara ao Complexo das Amoreiras;
- Tratamento dos dados, produção de relatório preliminar, definição dos objectivos e prioridades de projecto;
- Desenvolvimento de proposta preliminar, em articulação com o DGMT;
- Articulação com a CARRIS para acerto de projecto;
- Modelação de tráfego simples, com base nas frequências registadas, para aferir o grau de probabilidade de serviço simultâneo à paragem por 2 ou mais veículos;
- Desenvolvimento de projecto de execução, incluindo MQT;
- Compatibilização com a intervenção entretanto promovida pelo DEP (pinturas);
- Programação de obra e preparação de Empreitada.

3. Meios afectos à execução desta Acção

Vários técnicos da EPAP, incluindo 3 arquitectos (1 autor, 1 supervisor, 1 colaborador), 1 especialista em transportes, 1 engenheiro civil. Participação do DGMT.

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

Dificuldades

- (1) Face à escassez de exemplos práticos, o desenvolvimento do esquema de *kiss-and-ride* frente ao Liceu Francês foi particularmente difícil.
- (2) A circulação actual dos autocarros é muito afectada pelo congestionamento nesta intersecção. As condições actuais distorcem as frequências programadas e tornam difícil estimar as frequências após a melhoria da intersecção, tornando por isso difícil estima, nesta

fase, o real grau de probabilidade de, nesse contexto, haver mais serviço simultâneo à paragem por dois ou mais autocarros. Esta estimativa é indispensável para se poder, a montante da obra, avaliar a viabilidade de um esquema de paragem em plena via, com *bus cage*, e fazer a respectiva avaliação de custo-benefício.

Progressos

- (1) Em coerência com o facto de se tratar de uma acção piloto, aproveitou-se o trabalho de campo como oportunidade para desenvolver métodos e ferramentas para a observação sistemática do funcionamento de passagens de peões e paragens de autocarro.
- (2) A intervenção programada entretanto pelo DEP permitirá lidar em prazo mais curto com algumas das questões chave deste local.

5. Importância

Numa capital europeia como Lisboa, a mudança dos padrões de mobilidade urbana, em função de um modelo mais sustentável do ponto de vista social, económico e ambiental, implica necessariamente o apoio à operação do Transporte Público, nomeadamente autocarros.

Complementarmente a uma visão de rede, e à qualificação dos principais corredores, é fundamental que esse apoio incida, também:

- No serviço à paragem, criando as condições para que seja mais funcional e rápido;
- No conforto do passageiro, atendendo a vários factores e necessidades objectivas e subjectivas (protecção do sol e da chuva, possibilidade de sentar, percepção de segurança, redução de conflitos nos movimentos de entrada e saída, visibilidade dos veículos em aproximação e das respectivas carreiras, limpeza e facilidade de limpeza, risco reduzido de queda ou escorregamento, etc.);
- Na redução do atrito com os veículos parados ou estacionados, incluindo cargas e descargas, paragem abusiva em segunda fila, e tomada e largada junto a estabelecimentos de ensino;
- Na redução do conflito com o transporte individual, ou pelo menos na prioridade nos pontos de ingresso na corrente de tráfego.



Este local foi escolhido como caso estudo porque (1) concentra e permite desenvolver e testar soluções para estas quatro questões, e porque (2) regista elevados volumes de passageiros, (3) elevadas perdas de tempo para os autocarros e (4) problemas de concepção e funcionamento da infra-estrutura com risco acrescido de segurança para peões e veículos.

Os trabalhos de campo, por recurso a observação estruturada, permitiram detectar várias particularidades na forma como este espaço é utilizado diariamente, como o crescimento das filas de espera para os autocarros ao longo do lancil e para cima da passagem de peões.

A zona circundante contém um grande conjunto de pólos geradores de tráfego. O local tem apenas dois abrigos de TP no sentido de saída da cidade, um dos quais serve 5 carreiras da CARRIS (711, 723, 748, 753 e 783) e um segundo que serve 5 carreiras da (Vimeca/Lisboa Transportes: 7, 11, 13, 107 e 185) mais 2 carreiras da Transportes Sul do Tejo (TST, 151 e 169).

Ao todo aquele ponto (duplo) de paragem é servido por 12 as carreiras de autocarros. Por isso, é habitual que, num dia útil em período de Inverno, este local seja ponto de paragem de cerca de 325 autocarros da Carris, 154 da Vimeca/LT e 36 da TST. No total são cerca de 515 autocarros que ali efectuam paragem por dia, nos quais se incluem veículos articulados.

Em hora de ponta aquele local tem, em apenas uma hora, cerca de 36 autocarros a efectuar paragem, o que significa uma média de 1 autocarro a cada intervalo de 1m40s.

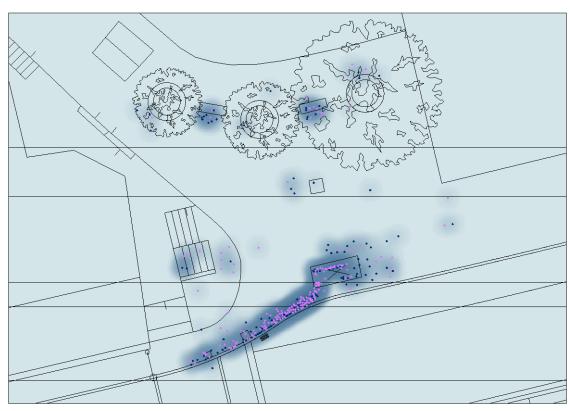
Em hora de ponta torna-se bastante notório e problemático o conflito entre os movimentos do Transporte Público (TP) e do Transporte Individual (TI), o atravessamento pedonal e as filas nas paragens de autocarro.

Na situação existente a passagem de peões é ao mesmo tempo o ponto de ingresso na corrente de tráfego dos autocarros que serviram a paragem, o que força os condutores a olhar ao mesmo tempo para pontos distintos: o veículo ao lado e a passagem de peões à frente.

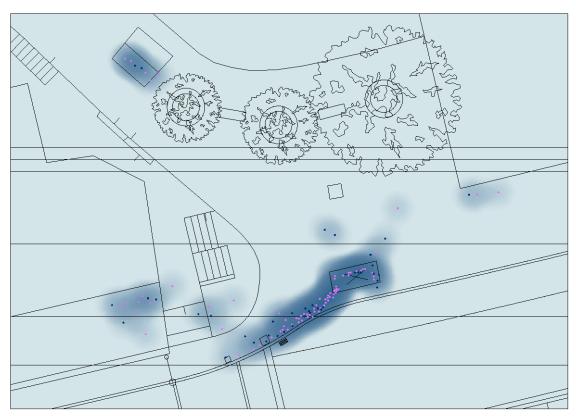
Além disso, os peões que atravessam a via têm de forçar o seu caminho através da fila do autocarro, que se prolonga para cima do enfiamento da passadeira. Esta é sem dúvida uma situação altamente problemática e potencialmente perigosa, especialmente para o peão.



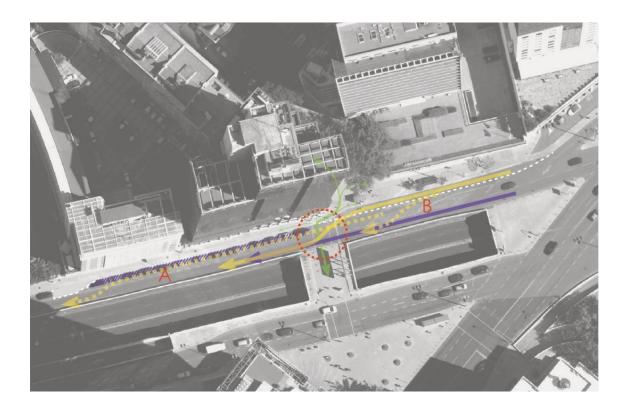
03 de Fevereiro de 2017, às 17h11



Mapeamento dos locais de espera junto ao abrigo da paragem 08501 da Carris, numa tarde de um dia útil de Inverno em hora de ponta



Mapeamento dos locais de espera junto ao abrigo da paragem 08501 da Carris, numa tarde de um dia útil de Inverno em hora de ponta, com chuva



TP 13 - Adaptação das Paragens na Estrada de Benfica

(Projeto Piloto de Obra)

Descrição

Programar, projetar e executar em obra a adaptação de todas as paragens de autocarro situadas na Estrada de Benfica, bem como todas as passagens de peões localizadas na sua envolvente. Aproveitar a intervenção para aumentar a segurança de todos os utilizadores da via e apoiar a operação da CARRIS, nomeadamente realizando as alterações necessárias para impedir a paragem e estacionamento abusivos frente às paragens de autocarro.

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Pedro Homem Gouveia pedro.gouveia@cm-lisboa.pt

1. Estado da Acção

2. Principais Actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 – Maio 2017)

- Trabalhos de campo para diagnóstico e observação de operação dos autocarros, incluindo velocidade comercial, velocidade de ponta, e tempos de serviço à paragem (cf. Acção do Plano TP 11);
- Selecção dos alvos (passagens de peões e paragens de autocarro), e respectivo carregamento em SGPI;
- Desenvolvimento de projectos de arquitectura para adaptação de passagens de peões e paragens de autocarro imediatamente adjacentes, por recurso a meios próprios e contratação externa de projecto (elaboração em curso, havendo já vários projectos de execução prontos, e executados em obra);
- Consulta a entidades internas e externas (DGMT, UITN, JFB, CARRIS);
- Fornecimento de elementos à DMMT para desenvolvimento do corredor BHLS, e disponibilização de apoio técnico.

3. Meios Humanos afectos à execução desta Acção

- EPAP vários técnicos, tendo já colaborado 6 arquitectos (2 supervisores, 3 projectistas, 1 estagiário nos trabalhos de campo), 2 engenheiros civis, 1 especialista em transportes, 1 geógrafo especialista em SIG.
- Colaboração pontual de técnicos do DGMT e da UITN.
- Contratação externa de projectos de execução.
- Técnicos afectos à fiscalização externa da Empreitada 4/DMPO/DCMIVP/DPIVP/15 (Promoção da Acessibilidade e Segurança na Rede Pedonal).

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

Progressos:

(1) Todos os alvos estão definidos, carregados no SGPI e com o projecto executado ou em curso.

(2) Estão já adaptadas 20% de todas as passagens de peões da Estrada de Benfica (poente e nascente), estando programada para o 2.º semestre de 2017 a prossecução dos trabalhos.

Dificuldades:

O processo de relocalização de Mobiliário Urbano de Publicidade é moroso e envolve vários intervenientes (CML, EDP e JCDecaux ou Cemusa).

5. Importância

Existem 99 passadeiras e 25 paragens de autocarro na Estrada de Benfica. Estas paragens são servidas por 9 carreiras diurnas e 1 carreira nocturna. Até ao momento já foram adaptadas 22 passadeiras.

Conjugam-se na Estrada de Benfica vários factores de risco para a segurança dos peões e dos passageiros. Risco agravado pela predominância de peões especialmente vulneráveis, como crianças e idosos. Não é por acaso que esta é uma das vias com maior índice de atropelamentos, e que estamos para aqui a direccionar recursos importantes.

Observamos sistematicamente nos corredores BUS velocidades elevadas de autocarros e de táxis. Vários atropelamentos foram aliás causados por estes tipos de veículo. O que prejudica o TP neste corredor não é a velocidade de ponta, que já é elevada.

Os ganhos de tempo e velocidade comercial neste corredor devem ser obtidos, preferencialmente, mediante:

- Preferência pelo TP na gestão das intersecções;
- Eliminação ou redução do atrito do TP com o Transporte Individual;
- Melhoria do serviço à paragem (poupanças de tempo nas acostagens, entradas/ saídas, e reingresso na corrente de tráfego).

Por esse motivo, esta intervenção inclui a implementação de medidas de acalmia de tráfego, para aumentar a segurança e melhorar as condições de mobilidade nas passadeiras. Deve notar-se que alguns dos atropelamentos envolveram autocarros, e que o trabalho de campo permitiu registar velocidades excessivas destes veículos nalguns pontos críticos.

Permitir ou encorajar o aumento da velocidade de ponta (i.e., da velocidade máxima que os veículos podem alcançar) neste corredor trará seguramente maior perigo e irá gerar mais atropelamentos.

Em suma, é possível aumentar a velocidade comercial sem comprometer a segurança e a acessibilidade pedonal.-

FISCALIZAÇÃO de PARTICULARES

FP 01 - Peça Instrutória "Plano de Acessibilidades"

(Ferramenta de Trabalho)

Descrição

Elaborar e disponibilizar um Guia com recomendações concretas para a elaboração do "Plano de Acessibilidades", uma peça exigida pelo DL 163/2006 e pela Portaria 232/2008 para a instrução de pedidos de licença e comunicações prévias. O Guia deve usar uma linguagem simples e clara, e ter as ilustrações técnicas necessárias à sua boa compreensão por técnicos da CML e projectistas particulares. O Guia deve ser disponibilizado para consulta pública na página de Internet da CML. Deve ser feito um esforço específico de divulgação junto do público-alvo.

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Pedro Homem de Gouveia [pedro.gouveia@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2	7 Abandonada	0 – Por iniciar	1 – Atribuída	2 – Iniciada	3 – Em Curso	4 – Finalizada
--------	--------------	-----------------	---------------	--------------	--------------	----------------

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

- Redigida versão preliminar da ferramenta, enviada à Divisão de Uniformização e Controlo Urbanístico (DUFU) para feedback.
- Revisão pela DUFU e feedback.
- Ajustamento da versão em função do contributo da DUFU, conversão em nota técnica para emissão pela EPAP.

3. Meios afectos à execução desta Acção

Técnico Superior EPAP (1) DMU/DUFU na revisão (2)

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

N.a.

5. Importância

O Decreto-Lei n.º 163/2006, de 8 de Agosto, define as normas técnicas de acessibilidade e as regras para a sua aplicação, nomeadamente no âmbito de operações urbanísticas.

Todas as operações de loteamento e todas as obras de urbanização, construção, alteração, reconstrução e ampliação que incidam sobre edificações abrangidas pelo DL n.º 163/2006 estão obrigadas a cumprir as exigências estabelecidas por este diploma.

Uma dessas exigências é a instrução do pedido com um documento designado "plano de acessibilidades" (cf. artigo 3.º, n.º 5), também indicado na Portaria n.º 232/2008, de 11 de Março, que determina com que elementos devem ser instruídos os pedidos de informação prévia, licenciamento e autorização referentes a todos os tipos de operações urbanísticas.

Este "plano de acessibilidades" é descrito em ambos os diplomas de forma bastante similar: "...que apresente a rede de espaços e equipamentos acessíveis bem como soluções de detalhe métrico, técnico e construtivo, esclarecendo as soluções adoptadas em matéria de acessibilidade a pessoas com deficiência e mobilidade condicionada...".

A forma genérica com que esta exigência é expressa tem suscitado dificuldades práticas, nomeadamente dúvidas junto dos requerentes (que não sabem exactamente o que têm de entregar) e das entidades licenciadoras (que não sabem exactamente o que podem exigir). Esta indefinição não favorece, nem a celeridade, nem o rigor.

O mesmo se aplica aos projectistas envolvidos em operações urbanísticas promovidas pela CML. Nos termos do artigo 4.º do DL n.º 163/2006, deve a CML, enquanto entidade isenta de controlo prévio, certificar mediante termos de responsabilidade que a operação por si promovida cumpre as normas aplicáveis. Embora não se refira neste artigo o plano de acessibilidades, é um facto que a sua elaboração dá um importante contributo para a verificação sistemática desse cumprimento, e maior segurança à assunção da referida responsabilidade pelos técnicos municipais e respectiva cadeia hierárquica.

O objectivo desta Nota Técnica é fornecer um conjunto de orientações claras e objectivas que, definidas com base na letra e no espírito da Lei, possam apoiar o trabalho dos técnicos envolvidos na elaboração de projectos ou no controlo prévio de operações urbanísticas.

FP 02 - Obras no Passeio para Acesso a Edifícios Particulares

(Ferramenta de Trabalho)

Descrição

Elaborar e disponibilizar um Guia com especificações e recomendações concretas para a realização de intervenções de melhoria de acesso a edifícios particulares que impliquem a realização de obras para a criação, ou para a fixação permanente, de modelações de passeio, rampas, patins ou plataformas elevatórias. O Guia deve usar uma linguagem simples e clara, e ter as ilustrações técnicas necessárias à sua boa compreensão por técnicos da CML, responsáveis de Juntas de Freguesia, projectistas particulares e pessoas com deficiência e seus familiares. O Guia deve ser disponibilizado para consulta pública na página de Internet da CML. Deve ser feito um esforço específico de divulgação junto do público-alvo.

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Pedro Homem de Gouveia [pedro.gouveia@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017 Abandonada 0 – Por inici	r 1 – Atribuída 2 – Iniciada	3 – Em Curso	4 – Finalizada
------------------------------------	------------------------------	--------------	----------------

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

- Contacto preliminar para apoio jurídico da UCT;
- Trabalho de campo para recolha de exemplos para tipificação;
- Identificação de variáveis relevantes e desenvolvimento de tipologia;
- Análise do enquadramento legal, nomeadamente pela Lei n.º 46/2006, de 28 de Agosto, e pelo Decreto-Lei n.º 163/2006, de 8 de Agosto;
- Apoio técnico a pedidos, efectuados por serviços municipais e Juntas de Freguesia, de esclarecimento e análise no local:
- Desenvolvimento de projecto para casos de estudo, em resposta a pedidos de munícipes (1 caso em Benfica, 1 caso nos Olivais);
- Desenvolvimento de projecto e execução de obra para acesso a três fogos municipais utilizados pelo Projecto-piloto para a Vida Independente;
- Preparação de empreitada a lançar pela CML para realização deste tipo de obras nos casos mais urgentes.

3. Meios afectos à execução desta Acção

Na EPAP, 6 arquitectos (2 supervisores, 4 autores de projecto), 3 estagiários de Engenharia Civil.

Articulação pontual com outros serviços (UCT, UIT Norte, GEBALIS).

4. Identificação dos principais progressos

- (1) O trabalho de campo, o desenvolvimento de projecto e a execução de obra permitiram recolher várias indicações úteis para criar soluções práticas.
- (2) A preparação de uma empreitada e o lançamento do Programa Casa Aberta (cf. Acção do Plano DT 08) permitirão lidar com casos urgentes.

5. Importância

A entrada e saída livre e autónoma do edifício de habitação é condição básica para a plena concretização do Direito à Habitação consagrado na CRP (Artigo 65.º).

Observa-se em Lisboa (e não só) que existe um desnível entre a cota do passeio (domínio público) e a cota de soleira do edifício. Esse desnível assume uma diversidade de dimensões, conforme os edifícios, variando entre poucos centímetros e, nalgumas situações, mais de um metro de altura.

Deduz-se das normas técnicas de acessibilidade do DL 163/2006 que a criação de uma forma acessível de ultrapassar esse desnível (mediante rampa ou meio mecânico) compete ao proprietário do edifício, e não à entidade pública que tutela o passeio (em Lisboa, a CML).

Em vários casos não é tecnicamente viável resolver este desnível mediante intervenção no interior do lote construído, ou só o é com elevada dificuldade e custo. O que implica a ocupação do domínio público, mesmo que parcial, para acesso a um edifício particular.

Vale a pena notar, entretanto, que esta questão se coloca de forma particularmente aguda em edifícios de habitação colectiva, onde não é expectável que a necessidade seja temporária, ora porque o morador permanece em residência durante vários anos, e no entretanto, ou posteriormente a essa residência, outros moradores irão envelhecer e ter a mesma necessidade.

Os procedimentos estabelecidos para Ocupação da Via Pública (por ex., por estaleiro de obra, ou esplanada) não são compatíveis com o carácter permanente que estas situações suscitam.

E se forem usados para resolver esta situação tornam-se potencialmente discriminatórios, ao colocar as pessoas com deficiência numa situação de desvantagem, porque são forçadas a procedimentos complexos, morosos e dispendiosos (por ex., pagamento de taxas) para exercer um direito, quando nada se requer às pessoas sem deficiência motora para exercer esse mesmo direito.

Por outro lado, os procedimentos definidos no RJUE para a realização de obras particulares não são neste caso viáveis, porquanto está em causa a edificação no domínio público. O requerente não tem legitimidade para a requerer e vê-se impedido de instruir qualquer processo para esse efeito.

Além disso, também a transferência de propriedade para o particular não é uma opção funcional, por ser necessariamente morosa e dispendiosa, que além disso perpetua uma solução que, sendo necessária para a acessibilidade da edificação na sua forma actual, deve ser corrigida (e tornada dispensável) pela futura realização de obras de construção, alteração ou reconstrução naquele lote.

Por fim, estando em causa uma intervenção fundamental para a salvaguarda de um Direito Constitucional, a CML não a pode inviabilizar, nem resolver de forma discriminatória, por falta de procedimento administrativo específico.

Em suma: a CML tem de ser parte da solução e não pode obrigar os munícipes a esperar anos, ou a pagar taxas, ou a adquirir terrenos públicos, ou simplesmente a desistir por inexistência de procedimentos administrativos.

Para esse efeito, é necessário: (1) preparar obra municipal para intervenções de curto prazo, até entrada em linha de soluções estruturais; (2) criar procedimentos e ferramentas para alargar essa participação às Juntas de Freguesia; (3) desenvolver soluções tipo para acelerar as actividades de diagnóstico e projecto; (4) desenvolver detalhes construtivos para acelerar a preparação de obra; (5) desenvolver procedimentos específicos a consagrar em sede regulamentar, mediante, por ex., revisão do Regulamento Municipal de Acessibilidade e Mobilidade Pedonal (Edital n.º 29/2004).

FP 03 - Guia para Vistoria de Estaleiros na Rede Pedonal

(Ferramenta de Trabalho)

Descrição

Recolher e sistematizar as normas técnicas de acessibilidade aplicáveis à instalação de estaleiros de obra em passeios, passagens de peões e outras componentes do percurso pedonal na Via Pública, bem como outros requisitos críticos para a segurança do peão. O Guião de Verificação (checklist) deve ter uma linguagem clara e acessível, e as ilustrações técnicas necessárias à sua boa compreensão e aplicação. Deve ser disponibilizado aos serviços municipais, às Juntas de Freguesia e no sítio de Internet da CML, para consulta livre.

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável - Filipe Daniel Tavares [filipe.d.tavares@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio	2017	Abandonada	0 – Por iniciar	1 – Atribuída	2 – Iniciada	3 – Em Curso	4 – Finalizada
------	------	------------	-----------------	---------------	--------------	--------------	----------------

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

- Desenvolvimento de modelos preliminares;
- Os modelos preliminares foram parcialmente testados em obra, no âmbito da Empreitada 4/DMPO/DCMIVP/DPCIVP/15;
- Em execução lista de verificação (checklist) preliminar.

3. Meios afectos à execução desta Acção

Técnico Superior (1 – a tempo parcial)

4. Identificação dos principais progressos

Destaque para a experimentação dos modelos preliminares.

5. Importância

A concretização desta acção permitirá criar uma base documental simples e uma lista de verificação para apoio a outros departamentos e Juntas de Freguesia, com vista à futura verificação do cumprimento dos requisitos legais aplicáveis à instalação de estaleiros de obra na via pública.

DESAFIOS TRANSVERSAIS

DT 01 - Programa Municipal de Formação em Acessibilidade e Design Inclusivo

(Formação)

Descrição

Conceber, programar e implementar um programa de formação modular em Acessibilidade e Design Inclusivo para os funcionários da CML. Deve conjugar módulos base, para tratar matérias básicas e transversais, e módulos opcionais, para abordar questões específicas. Deve, se possível, integrar oportunidades para a formação de responsáveis e técnicos de Juntas de Freguesia, responsáveis e técnicos de operadores de Transporte Público e munícipes com deficiência.

Serviço Coordenador: DMRH/DDF

Responsável – Luísa Dornellas [dmrh.ddf@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maid	o 2017	Abandonada	0 – Por iniciar	1 – Atribuída	2 – Iniciada	3 – Em Curso	4 – Finalizada
------	--------	------------	-----------------	---------------	--------------	--------------	----------------

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

A. Cursos Realizados (2015/2016)

Cursos Realizados	Número de Acções
Equipamentos Municipais	2
Passadeiras e Acalmia de Tráfego	2
Acessibilidade no Planeamento Urbano	2
Passeios-Revestimentos e Obstáculos	2
Paragens de Autocarro e Estacionamento Reservado	1
RAL- Reorganização Administrativa de Lisboa	1
TOTAL	10

B. Número de Participantes por Acção

Acção	Número de Participantes	Total
Equipamentos Municipais	17	32
Equipamentos Municipais	15	
Passadeiras e Acalmia de Tráfego	11	21
Passadeiras e Acalmia de Tráfego	10	
Acessibilidade no Planeamento Urbano	17	40
Acessibilidade no Planeamento Urbano	23	
Passeios - Revestimentos e Obstáculos	17	37
Passeios - Revestimentos e Obstáculos	20	
Paragens de Autocarro e Estacionamento	14	14
Reservado		
RAL	12	12
Subtotal	156	156
Sensibilização e Informação Prévia	75	75
TOTAL	231	231

C. Cursos a realizar (De Julho de 2017 a Março de 2018)

I. Público Interno

A - Módulo Elementar

Módulo	Designação	Contexto	Duração	Serviços Prioritários Abranger
1	Acessibilidade: Princípios e	Sala de formação	7h00	Destinatários dos módulos
	Legislação	Serviço	3h30	Nível II

B - Módulos Nível II

Módulo	Designação	Contexto	Duração	Serviços Prioritários Abranger
2	Via Pública e Rede Pedonal: Passeios- Revestimentos e Obstáculos	Serviço	3h30	DMMT; DMU; DMPO: DepIVPS+DivGIP; DMEVAE:DepEV; UCT's; DMHU:DepHU; PM; RSB
3	Via Pública e Rede Pedonal: Passagens de Peões	Serviço	3h30	DMMT; DMU;DMPO: DepIVPS+DivGIP; DMEVAE:DepEV; UCT's; DMHU:DepHU; PM; RSB
4	Via Pública e Rede Pedonal: Acalmia de Tráfego	Serviço	3h30	DMMT; DMU;DMPO: DepIVPS+DivGIP; DMEVAE:DepEV; UCT's; DMHU:DepHU; PM; RSB

5	Via Pública e Rede Pedonal: Paragens de Autocarro e Estacionamento Reservado	Serviço	3h30	DMMT; DMU; DMPO: DepIVPS+DivGIP; DMEVAE:DepEV; UCT's; DMHU:DepHU; PM; RSB	
6	Vamos à Obra	Serviço	3h30	DMMT;DMU; DMPO: DepIVPS+DivGIP; DMEVAE:DepEV; UCT's	
7	Equipamentos Municipais	Serviço	7h00	DMC;DMED: DepE+DepAFD; DMEVE:DepEV+DivGC; DMPO:DepHMEM+DepPCE; DMRH:DepSHS SG:DepAOSM	
8	Turismo Acessível	Sala de formação	7h00	DMC; SG; ATL, EGEAC	
9	Acessibilidade Pedonal no Planeamento Urbano	Sala de formação:	7h00	DMU	
10	Fiscalização de Particulares	Serviço	7h00	A definir	
11	Passeios: Fiscalização e Gestão da Ocupação	Serviço	7h00	A definir	

C-Módulos Independentes (Sem Necessidade do Módulo Nível Elementar)

Módulo	Designação	Contexto	Duração	Serviços Prioritários Abranger	
12	Acesso ao Voto	Sala de formação	7h00	SG; Juntas de Freguesia; PM; UCT's, DepDS	
13	Ferramentas SIG para a Acessibilidade	Sala de formação	7h00	DMMT; DMU; DMPO e restantes	
		Serviço	3h30	restantes	
14	Comunicação Inclusiva para a Acessibilidade	No âmbito da ação Somos CML Inclusiva	A definir	A definir	

II. Público Externo

Módulo	Designação	Duração	Destinatários
15	O Direito à Acessibilidade: formação para Pessoas com Deficiência	6h00	CMIPD; IPSS's; outros
16	Acessibilidade no Transporte Público: formação para Operadores	12h00	Carris; Metro
17	Turismo Acessível: formação para técnicos de Turismo	12h00	Profissionais que podem contribuir para a promoção do turismo acessível em Lisboa, prioritariamente da área do atendimento

3. Meios Humanos e Financeiros afectos à execução desta Acção

Recursos Humanos e financeiros afectos ao DDF; Recursos Humanos da EPAP (formadores e preparação das acções).

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

Tendo sido avaliado pelos formandos como possuindo qualidade pedagógica, o modelo desenvolvido em 2015/2016 permitiu todavia identificar aspectos com necessidade de aperfeiçoamento ao nível dos horários praticados, organização dos conteúdos a veicular e recrutamento de participantes.

As linhas previstas para a formação 2017/2018 incorporam esses dados de avaliação e representam uma estratégia para optimizar a formação (e.g. mais formandos, menor duração das acções a realizar, sem penalizar a qualidade pedagógica).

5. Importância

A formação é uma ferramenta indispensável para a sustentação, coerência e mobilização do esforço municipal no domínio da acessibilidade.

Com a acção DT 01 pretende-se, de forma geral:

- Qualificar funções veiculando os conhecimentos e as ferramentas de trabalho desenvolvidas pela Equipa do Plano de Acessibilidade Pedonal;
- Disseminar e discutir modelos, conceitos e "boas práticas" em acessibilidade e design inclusivo;

- Melhorar a assertividade e a segurança dos colaboradores nas suas decisões, pareceres e intervenções;
- Promover a mudança de atitudes no sentido da salvaguarda dos direitos sociais e humanos e da acessibilidade para todos os cidadãos;
- Fomentar a utilização de uma linguagem técnica comum e de uma "grelha de leitura e diagnóstico dos problemas da cidade "que integrem a acessibilidade e o design inclusivo como uma prioridade das práticas profissionais;
- Promover a análise da legislação em vigor;
- Proporcionar a interacção e o debate entre profissionais da CML, juntas de freguesia e de várias entidades e organismos com responsabilidade em diferentes domínios da acessibilidade na cidade.

A formação realizada no período em apreço já permitiu, em concreto, informar, sensibilizar e qualificar 231 profissionais, mudando as suas práticas e comportamentos. Sublinhe-se que muitos destes profissionais têm sido interlocutores fundamentais junto dos serviços onde trabalham e são potenciais agentes multiplicadores das questões da acessibilidade entre pares.

É essencial que a formação em Acessibilidade abranja mais profissionais nos serviços e empresas municipais para que se prossiga de forma eficaz e sustentável a implementação da estratégia definida pelo Plano de Acessibilidade Pedonal.

Importa notar que a mudança organizacional é componente central da missão do Plano, e que para esse efeito é indispensável atingir uma massa crítica de funcionários com formação nesta matéria, capazes de, a nível formal (exercício de funções) e informal (exercício de influência interpares), contribuir de forma activa para a mudança de procedimentos e atitudes nos respectivos serviços. Inclui-se nesta dimensão as Juntas de Freguesia e as Empresas Municipais.

Importa, ainda, ter em conta que a **Mobilização da Comunidade** é um dos objectivos específicos do Plano. Várias entidades externas à CML (agentes turísticos, membros da sociedade civil, nomeadamente de organizações de pessoas com deficiência, associações de moradores, etc.) têm competências ou missões muito relevantes para a prossecução do Plano. A CML tem todo o interesse, por isso, em criar oportunidades que permitam capacitar, também, estes actores.





DT 02 - Base de Dados Online sobre Turismo Acessível em Lisboa

(Procedimento)

Descrição

Criar uma Base de Dados *online* com informação sobre oferta turística acessível em Lisboa, recolhida através de verificação rigorosa *in loco*.

Estruturar a Base de Dados com base num modelo de dados uniformizado, que inclua informação relevante sobre necessidades de acessibilidade para idosos, crianças e pessoas com deficiência.

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável - Maria Venâncio [maria.venancio@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017	Abandonada	0 – Por iniciar	1 – Atribuída	2 – Iniciada	3 – Em Curso	4 – Finalizada
-----------	------------	-----------------	---------------	--------------	--------------	----------------

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

- Apuramento de necessidades de acessibilidade das pessoas com deficiências motora, auditiva e visual, ao nível de: alojamento, restauração, museus e monumentos.
- Concepção de questionários para levantamento de acessibilidades nos espaços acima referidos.

3. Meios afectos à execução desta Acção

Técnico Superior (1)

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

Progressos

Receptividade e entusiasmo de entidades parceiras a envolver; Centralização de dados.

Constrangimentos

Demora na construção da Base de Dados e dependência do questionário para a sua concepção;

Falta de receptividade de entidades parceiras a envolver.

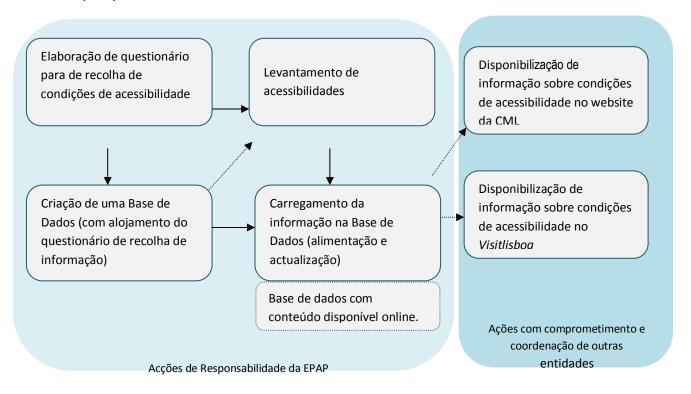
5. Importância

Dispor de um sistema de base de dados que permite acesso facilitado à informação, garantia da sua integridade e manipulação a qualquer momento.

Possibilita, por outro lado, atestar a segurança e a protecção dos dados, pelo facto de estes se encontrarem centralizados.

O sistema deve facilitar a manipulação de grandes volumes de dados, cujos conteúdos reflectem o estado actual da acessibilidade nas infra-estruturas turísticas de Lisboa.

Fluxograma - Ações no âmbito da gestão de informação e promoção das acessibilidades turísticas de Lisboa (2016).



DT 03 - Guia de Turismo Acessível Lisboa para Todos

(Informação e Sensibilização Pública)

Descrição

Dinamizar e rentabilizar a capacidade instalada, envolvendo os agentes turísticos numa estratégia de visão integrada, que promova Lisboa como um "Destino para Todos". Disponibilizar informação fiável sobre a oferta turística acessível da cidade.

Criar e divulgar uma rede de percursos acessíveis, que liga infra-estruturas turísticas e transportes.

Informar os turistas que têm dificuldades de mobilidade sobre a acessibilidade dos bens e serviços do destino Lisboa.

Completar, afinar, operacionalizar e divulgar o Guia de Turismo Acessível *Lisboa para Todos*, com base em informação georreferenciada e elementos complementares.

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Sara Lopes [sara.lopes@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017 Abandonada 0 – Por iniciar 1 – Atribuída	2 – Iniciada 3 – Em Curso 4 – F	inalizada
--	---------------------------------	-----------

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

- Levantamento de condições de acessibilidade e posterior delineação/definição dos percursos pedonais a utilizar;
- Análise de diferentes contextos de acessibilidade, em particular, atracções turísticas, alojamento e estabelecimentos de restauração e similares que integram o Guia Lisboa para Todos;
- Desenvolvimento e revisão de texto e posterior tradução de português para inglês;
- Design;
- Impressão;
- Organização do evento de apresentação do Guia;
- Divulgação via: correio, mailing list, website da CML e redes sociais.

3. Meios Humanos e Financeiros afectos à execução desta Acção

Técnico Superior (1) e 1 Estagiário

Contratação externa do serviço de *design*, à empresa *Ilha de Ideias, Projectos e Serviços, Lda.*, pelo valor total de 6.088,50€.

Apoio na impressão: Associação de Turismo de Lisboa (ATL).

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

Dificuldades

Dependência de fontes externas para obtenção de informação a ser incluída no Guia, o que levou, em certas circunstâncias, ao alargamento dos prazos estipulados.

Progressos

Interesse e disponibilidade dos agentes turísticos envolvidos;

Transformação progressiva de Lisboa num destino turístico mais acessível;

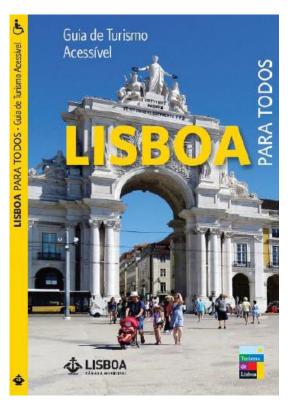
Melhoria na capacidade de resposta dos produtos e serviços turísticos às necessidades dos turistas com mobilidade condicionada.

5. Importância

Rentabilização da capacidade instalada através da promoção da acessibilidade nos equipamentos e serviços turísticos em Lisboa.

Agregação e divulgação de informação sobre Turismo Acessível em Lisboa, de forma a responder às necessidades dos turistas com mobilidade condicionada.

Estimular, junto dos agentes do sector, a aposta na acessibilidade como elemento central de uma política de turismo responsável e sustentável.





http://www.cm-lisboa.pt/fileadmin/Noticias/ficheiros/Guia PT web.pdf http://www.cm-lisboa.pt/fileadmin/Noticias/ficheiros/Guia EN web 05.pdf

DT 04 - Manual de Recomendações de Atendimento aos Turistas com Necessidades Especiais

(Ferramenta de Trabalho)

Descrição

Informar e sensibilizar os agentes turísticos para o conceito de Turismo Acessível.

Apoiar e informar o prestador de serviços.

Melhorar a qualidade do serviço e a experiência do turista.

Ferramenta de trabalho com um conjunto de recomendações concretas e objectivas de técnicas de atendimento ao público com necessidades especiais, que sejam postas em prática em contextos diários e directos com o público.

Conjunto de técnicas de como: atender, informar, aumentar a acessibilidade e o conforto e oferecer serviços extra.

Melhorar a usabilidade dos espaços e a qualidade dos serviços.

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Sara Lopes [sara.lopes@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017 Abandonada	0 – Por iniciar	1 – Atribuída	2 – Iniciada	3 – Em Curso	4 – Finalizada
----------------------	-----------------	---------------	--------------	--------------	----------------

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

- Concepção da primeira edição;
- Disponibilização, em suporte digital, com ligação ISSUU;
- Divulgação através de conferência de apresentação e das redes sociais.

3. Meios afectos à execução desta Acção

Técnico Superior (1)

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

Progressos

Reconhecimento da utilidade do Manual e relevância dos respectivos conteúdos, por parte dos agentes turísticos e de colaboradores da CML, que desenvolvem funções de atendimento ao munícipe.

Introdução do Manual em acções de formação que estão a ser agendadas para o 2.º semestre.

Dificuldades

Descrédito, por parte de alguns destinatários, em relação aos direitos das pessoas com deficiência e à relevância da acessibilidade nos espaços e serviços.

5. Importância

Estímulo para a consciencialização da comunidade (administrativa e empresarial) face à importância da aposta na acessibilidade, nomeadamente no serviço inclusivo e personalizado. Adequação dos espaços e serviços às necessidades das pessoas com deficiência, através do esclarecimento de técnicas específicas de atendimento, informação e prestação de serviços extra para quem lida directa e diariamente com este público. Relevância do Manual para futuras acções de formação.



DT 05 - Guião de Verificação da Acessibilidade em Assembleias de Voto

(Ferramenta de trabalho)

Descrição

Recolher e sistematizar as normas técnicas de acessibilidade aplicáveis às instalações das Assembleias de Voto, sob a forma de Guião de Verificação (checklist), para aplicação no diagnóstico das condições de acessibilidade em edifícios em que esteja prevista, ou já efetuada, a instalação de Assembleias de Voto. O Guião deve ter uma linguagem clara e acessível, e as ilustrações técnicas necessárias à sua boa compreensão e aplicação. Deve ser disponibilizado aos serviços municipais com intervenção no processo, às Juntas de Freguesia e no sítio de Internet da CML, para consulta livre. Deve ser feito um esforço específico para divulgação do Guião junto do público-alvo.

Serviço Coordenador EPAP

Responsável – Sandra Moço, Maria João Frias e Carla Clérigo [equipa.acessibilidade@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017 Abandor	ada 0 – Por iniciar	1 – Atribuída	2 – Iniciada	3 – Em Curso	4 – Finalizada
-------------------	---------------------	---------------	--------------	--------------	----------------

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 – Maio 2017)

- Após realização de sessão de auscultação sobre Acessibilidade em Assembleias de Voto, que teve lugar em 26 de novembro de 2014, na Sala do Arquivo dos Paços do Concelho, que contou com a participação de diversas entidades, procedeu-se à revisão de literatura/legislação e boas práticas sobre esta matéria.
- Agilizaram-se algumas reuniões com o Departamento de Apoio aos Órgãos e Serviços do Município, para recolha de contributos e desenvolvimento de boas práticas (por ex.: o modelo de cabine de voto acessível).
- Estabeleceram-se contatos com a Comissão Nacional de Eleições (CNE) e o Ministério da Administração Interna (MAI), sobre a viabilidade de execução de uma *Máscara de Braille*, numa tentativa de implementar a medida no ato eleitoral presidencial de 2016, na área do município.
- Produção de conteúdos para o guião.
- Articulação com o Departamento de Marca e Comunicação para efeitos de conceção gráfica/paginação e divulgação no site da CML.
- Preparação de acção de formação, em articulação com o Departamento de
 Desenvolvimento e Formação da CML, a realizar antes do ato eleitoral autárquico do

próximo dia 1 de outubro, tendo como destinatários todos os profissionais que participam na preparação e condução local dos processos eleitorais.

3. Meios Humanos e Financeiros afectos à execução desta Acção

Três técnicas superiores da EPAP, Departamento de Apoio aos Órgãos e Serviços do Município e Departamento de Marca e Comunicação.

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

Sobre esta matéria a deliberação da Comissão Nacional de Eleições (CNE), na reunião do seu Plenário de 10 de dezembro de 2015, refere: "Não obstante a regra seja a do voto acompanhado para os eleitores que não consigam votar de forma autónoma, conforme previsto nas várias leis eleitorais, a lei não prevê mas também não proíbe que os eleitores se socorram de meios auxiliares ao exercício do seu direito de voto, pelo que, neste âmbito, nada parece obstar à concretização da recomendação proposta. (...)."

O Ministério da Administração Interna, em *email* de 7 de janeiro 2016, informou que apesar da "bondade da solução proposta" esta carece de uma reflexão e estudo mais aprofundado. Referiu ainda que não devem ser introduzidas metodologias de votação diferentes, violando o princípio da universalidade, ou seja, a solução a implementar tem que abranger todo o universo eleitoral em questão. Acresce ainda a impossibilidade de assegurar a necessária segurança jurídica.

"... Afigura-se-nos tecnicamente viável a solução de elaborar em cada acto eleitoral, uma pauta (ou máscara) por mesa, devendo em qualquer caso ser objecto de devida ponderação o encargo financeiro decorrentes da adopção desta medida.

Para obviar as desigualdades de tratamento e, proporcionar a todos os cidadãos portadores de deficiência visual, a possibilidade de exercerem o seu direito fundamental de sufrágio nas condições que melhor se adequem à realidade de cada um, entendemos que tal solução, caso venha a merecer alteração legislativa deve ser concebida como subsidiária, relativamente à constante do actual art.º 74.º, cujo teor deve, por essa razão, ser mantido.

Para tanto, parece-nos imprescindível que a adopção desta medida seja objeto da competente alteração legislativa, sem a qual não vislumbramos a legalidade da sua adopção, por maior que seja, e é seguramente, a bondade que nela se encerra.

Finalmente, e ainda que assim não se entenda, somos de parecer que tal medida não pode ser isoladamente adoptada pelo Município de Lisboa, porquanto nessa circunstância, ao invés de se afastar uma desigualdade de tratamento, se introduziria uma desigualdade gritante no exercício do direito de voto dos cidadãos portadores de deficiência visual recenseados no restante território nacional e no estrangeiro."

5. Anexo

A *Máscara de Braille* destina-se a pessoas com baixa visão, capazes de ler letras em grande formato, e a pessoas com deficiência visual aptas a ler Braille.

Não está em causa a alteração dos boletins de voto, mas tão só o fornecimento de uma ferramenta para apoiar a leitura e uso do boletim de voto.

A *Máscara de Braille* (pode definir-se outra designação) consiste num "envelope", com o formato e a informação idênticos ao do boletim de voto. O envelope possui aberturas coincidentes com os quadrados onde se marca o voto. Junto a cada quadrado está o texto em caixa alta e o texto em braille com a identificação das candidaturas (sem foto nem símbolo).

A Mesa de Voto fornece ao eleitor com deficiência visual um boletim de voto e a Máscara de Braille. Podendo, para ajudar, inserir de forma correcta o boletim no interior da Máscara. O eleitor poderá dirigir-se sozinho à cabine de voto, ler o boletim de voto, e inscrever o seu voto diretamente no boletim, através da abertura existente na Máscara. Logo depois, ainda dentro da cabine de voto, poderá retirar o boletim preenchido do interior do envelope e, à semelhança de todos os eleitores, dobrá-lo em quatro e entregá-lo ao Presidente da Mesa.



Guião -Boas Práticas para a Instalação de Assembleias de Voto Acessíveis

CURIOSIDADE: Divulgado na página da CML em janeiro de 2016, e segundo dados do Departamento de Marca e Comunicação, o guia registou 2258 impressões, no ano de 2016.

http://www.cm-lisboa.pt/fileadmin/DOCS/Publicacoes/publicacoes-digitais/Mobilidade/Guia assembleias voto acessiveis net.pdf

Boas Práticas

Cabine de Voto Acessível - CML





Junta de Freguesia de Sto. António

Lisboa Junta de Santo António estreia novo equipamento nas presidenciais

Mesas de voto para pessoas com mobilidade reduzida

Paulo Lourenço

locais@jn.pt

A Junta de Freguesia de Santo António, em Lisboa, vai estrear nas eleições presidenciais do próximo domingo mesas de voto especialmente construídas a pensar nas pessoas com mobilidade reduzida.

"A ideia surgiu depois de termos constatado, em diversas ocasiões, que havia pessoas em cadeiras de rodas ou com problemas físicos com dificuldades para votar nas mesas de voto normais", explica ao IN Vasco Morgado, presidente da lunta de Freguesia de Santo António (JFSA).

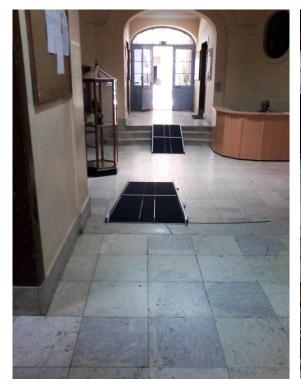
As novas mesas têm uma estrutura idêntica às tradicionais, mas o tabuleiro para preencher o boletim de voto está colocado a 80 centímetros do chão, ao invés dos 1,20 metros das comuns.



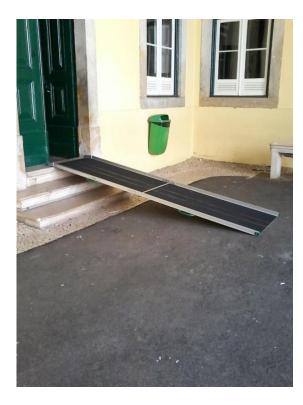
Vasco Morgado (à direita) durante a construção das novas mesas de voto

Garantir o acesso universal ao direito de voto foi a ideia da IFSA, que vai ter uma mesa adaptada em cada uma das três assembleias de voto da freguesia. "Foi uma ideia simples, que custou 37,5 euros (cada mesa) para que toda a gente tenha a mesma comodidade na hora de votar", conclui Vasco Morgado. •

Escola Secundária de Camões (Freguesia de Arroios)







DT 06 - Excepções DL 163/2006: Orientações e Recomendações

(Ferramenta de Trabalho)

Descrição

Elaborar, com base nas orientações legais, um Guia que forneça elementos de apoio à interpretação e aplicação dos critérios de excepção definidos no DL 163/2006. O Guia deve ter por missão fomentar uma convergência progressiva entre os serviços municipais, e proporcionar aos particulares indicações úteis. As orientações não têm de ter carácter vinculativo, mas esse carácter poderá ser-lhes conferido posteriormente (através de Despacho, Deliberação ou Regulamento, etc.).

Serviço Coordenador: DMU/DUFU

Responsável - Nuno Maurício Dias [nuno.mauricio.dias@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Mai	o 2017	Abandonada	0 – Por iniciar	1 – Atribuída	2 – Iniciada	3 – Em Curso	4 – Finalizada
-----	--------	------------	-----------------	---------------	--------------	--------------	----------------

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

- Reuniões com diversos serviços competentes da gestão urbanística e outros para levantamento de necessidades, identificação de casos e recolha de sugestões;
- Recolha (online) de decisões tomadas por outros Municípios neste domínio;
- Análise de procedimentos similares noutros países;
- Elaboração de versão preliminar de Nota Técnica para revisão pelos serviços competentes.

3. Meios Humanos e Financeiros afectos à execução desta Acção

Técnico Superior EPAP (1)

Técnicos Superiores DMU/DUFU (3), pontualmente com apoio jurídico

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

N.a.

5. Importância

O DL 163/2006 estabelece uma obrigação geral de adaptação das edificações que já existiam à data da sua entrada em vigor. As obras de adaptação devem eliminar as desconformidades dessas edificações com as normas técnicas de acessibilidade estabelecidas por este decreto.

Considerando que as adaptações necessárias para garantir essa conformidade podem, nalguns casos, implicar obras desproporcionadamente difíceis ou dispendiosas, ou pôr em causa

valores patrimoniais, o decreto definiu um mecanismo para a abertura de excepções a esta exigência geral, definindo para esse efeito critérios e procedimentos específicos (justificação do pedido, fundamentação do despacho e publicitação online).

Este mecanismo é válido para todas as entidades obrigadas a realizar obras de adaptação nas suas edificações, incluindo a CML.

O recurso a esta possibilidade pode ser prejudicado pela falta de coerência na aplicação dos critérios ou pela inexistência dos procedimentos necessários. Neste domínio foram identificados três tipos de problemas: (1) potencial discricionariedade; (2) indefinição de procedimentos, responsabilidades e ferramentas; (3) desconhecimento (ou falhas na compreensão) do mecanismo.

Estes problemas decorrem do facto de não existir um entendimento sólido, claro e transversal aos vários serviços da CML sobre a forma de lidar com o mecanismo de abertura de excepções definido pelo DL 163/2006.

Estes problemas colocam em causa a segurança jurídica da CML (tanto no domínio da fiscalização dos particulares, como no domínio da adaptação das suas próprias edificações), a produtividade dos serviços e dos técnicos e os direitos dos particulares, e as suas expectativas.

Os critérios, que contêm alguma margem de discricionariedade, têm de ser aplicados por diferentes técnicos, de diferentes serviços municipais. Não sendo possível eliminar a margem de discricionariedade, é essencial assegurar a coerência da actuação da CML no seu conjunto, e a convergência de entendimentos, pelo menos a um nível básico, é para esse efeito um primeiro passo, indispensável.

DT 08 - Programa Casa Aberta

(Procedimento)

Descrição

Reestruturação e implementação do programa Casa Aberta. Este programa visa a melhoria das condições de acessibilidade das habitações particulares de pessoas com deficiência e de pessoas idosas, através da realização de pequenas obras e intervenções nas suas casas.

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Rita Jacinto [rita.jacinto@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

Nesta Acção foi realizada uma reestruturação e criação de novas normas do Modelo de Funcionamento do Programa Casa Aberta.

Criado em 1991, este programa foi reorganizado ao nível dos:

- 1. Objectivos;
- 2. Destinatários;
- 3. Tipo de Intervenções;
- 4. Intervenção da CML;
- 5. Intervenção da Junta de Freguesia;
- 6. Intervenção de Outras Entidades;
- 7. Balcão Sénior;
- 9. Pedido de Intervenção;
- 10. Verificação Preliminar;
- 11. Análise de Necessidades;
- 12. Priorização de Casos;
- 13. Plano de Intervenção;
- 14. Autorizações Administrativas;
- 15. Obra;
- 16. Reporte da Obra e Fecho do Pedido;
- 17. Manutenção.

A fase de reestruturação do Programa, para que o modelo antigo fosse encerrado, envolveu:

- 1. Suspensão temporária do Programa;
- 2. Remoção da informação disponível no website da CML;
- 3. Reunião com outros Departamentos da CML que coordenavam previamente o Programa, no intuito de encontrar a melhor forma de encaminhar pedidos pendentes

e pedidos de requerentes que receberam apoio, mas que necessitam novamente de acção;

4. Reuniões com parceiros institucionais, por exemplo, o Instituo Nacional de Reabilitação.

O Programa, com a sua reorganização, prevê que a entrega de pedidos de melhoria das condições de acessibilidade em habitações seja direccionada às Juntas de Freguesia. A CML, através de um contrato de delegação de competências, dota as Juntas de Freguesia de meios financeiros, apoio técnico, entre outros, para analisarem e resolverem os pedidos dos requerentes.

Definiu-se que haverá uma Fase Piloto, com a duração de 12 meses, para testar o novo Modelo do Programa Casa Aberta. Nesta Fase Piloto será atribuído apoio financeiro a três Juntas de Freguesia, que através de um Contrato de Delegação de Competências, procederão à análise, avaliação e resposta dos pedidos.

Para apoiar a resposta aos vários pedidos e a realização de pequenas intervenções particulares, a CML está a desenvolver as seguintes ferramentas de trabalho para fornecer apoio às Juntas de Freguesia:

- a) Aplicação Informática para carregamento e gestão dos pedidos;
- b) Guião de Visita para realização da Análise de Necessidades;
- c) Modelo de Plano de Intervenção;
- d) Catálogo de Referência, com soluções tipo e respectivos custos;
- e) Modelo de Caderno de Encargos;
- f) Minutas de Ofícios para notificação a senhorios, condomínios e condóminos.

3. Meios Humanos e Financeiros afectos à execução desta Acção

Técnicos Superiores (2)

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

N.a.

5. Importância

A necessidade de melhoria das condições de acessibilidade nas habitações particulares em Lisboa é urgente e extensa. Grande parte das habitações não permite que os lisboetas consigam realizar em segurança e de forma independente as suas tarefas do dia-a-dia, como exemplo, sair para ir às compras ou fazer a sua higiene diária. Esta falta de resposta do edificado é especialmente crítica para as pessoas com deficiência e pessoas idosas. A necessidade de uma rampa de acesso a um edifício, ou de um chuveiro acessível, contribui para que os cidadãos consigam manter a sua vida profissional, social e familiar.

A criação de melhores condições de acessibilidade nas habitações seja no interior da casa, seja no acesso aos espaços comuns dos prédios, tem um impacto positivo profundo na qualidade de vida, inclusão social e segurança da população.

DT 09 - Programa de Auscultação aos Turistas que precisam de Acessibilidade

(Procedimento)

Descrição

Realizar um conjunto de inquéritos para conhecer em maior profundidade, em termos quantitativos, que turistas com necessidades especiais visitam Lisboa, anualmente.

Analisar, em grande escala, em que medida a Rede Pedonal e a Oferta Turística respondem às necessidades dos turistas que necessitam de acessibilidade – idosos, crianças pequenas, pessoas com deficiências motora, auditiva, visual e cognitiva, e seus acompanhantes -, que visitam Lisboa.

Auscultação através de inquéritos de satisfação e percepção dos turistas em relação às condições de acessibilidade a aplicar, através de diferentes metodologias em: ruas, hotéis, terminais de cruzeiro e de aeroporto, *online*.

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Maria Venâncio [maria.venancio@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017 Abandonada	0 – Por iniciar	1 – Atribuída	2 – Iniciada	3 – Em Curso	4 – Finalizada
----------------------	-----------------	---------------	--------------	--------------	----------------

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

- Levantamento de necessidades de acessibilidade em: ruas, alojamentos, museus e monumentos;
- Concepção de questionários a aplicar;
- Aplicação de questionários relativos à "rua" e tratamento dos dados apurados.

3. Meios afectos à execução desta Acção

Técnico Superior (1) e Estagiários (5)

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

Progressos

Percepção, através de testemunhos reais dos turistas que caminham por Lisboa, em relação ao grau de confortabilidade, segurança e autonomia – requisitos da acessibilidade -, da cidade.

Dificuldades

Não receptividade por parte dos inquiridos.

Demora na obtenção de um número considerável de respostas, para posterior análise, o que pode levar ao aumento do tempo de execução da Acção.

5. Importância

Compreender, com contributos reais - por parte de quem experiencia e utiliza -, de que forma a Rede Pedonal e a Oferta Turística de Lisboa estão aptas para preencher as necessidades dos turistas que beneficiam da acessibilidade.

Apoio na construção e na gestão de um destino turístico mais acessível.



DT 10 - Rede de Contactos Internacionais

(Ferramenta de Trabalho)

Descrição

Estabelecer uma rede de contactos internacionais, nomeadamente a nível europeu, para fomentar a aquisição de *know-how* especializado e apoiar o acesso a financiamento comunitário.

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável - Pedro Homem de Gouveia [pedro.gouveia@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

Maio 2017 Ab	Abandonada 0 – Por iniciar	1 – Atribuída	2 – Iniciada	3 – Em Curso	4 – Finalizada
--------------	----------------------------	---------------	--------------	--------------	----------------

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

Contacto e estabelecimento de relações de colaboração regular com várias entidades, destacando-se as seguintes:

- EUROCIDADES associação de regiões e cidades europeias de grande dimensão;
- POLIS associação de regiões e cidades europeias para a Mobilidade;
- OCDE/ Fórum Internacional de Transportes;
- Walk 21 organização de referência mundial em matéria de peões;
- ECF Federação Europeia de Ciclistas.

3. Meios afectos à execução desta Acção

Vários técnicos da EPAP com o apoio da Divisão de Relações Internacionais

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

N.a.

5. Importância

A promoção da Acessibilidade e da Segurança dos Peões coloca a CML perante uma necessidade de adquirir novos conhecimentos e de inovar, em termos de métodos, ferramentas e procedimentos.

Algumas entidades internacionais são detentoras de conhecimentos e experiências muito úteis para a CML. A colaboração com essas entidades permite-nos adquirir conhecimentos e aprender com as suas experiências, o que acelera a nossa curva de aprendizagem e nos ajuda a prevenir erros... que outros cometeram antes.

A participação em redes e em projectos comunitários e, de uma forma geral, o diálogo e a colaboração com entidades e especialistas internacionais, tem por isso especial importância estratégica para a prossecução do Plano.

As actividades realizadas têm contribuído de forma concreta e importante para a prossecução dos objectivos do Plano de Acessibilidade Pedonal, nomeadamente pelas oportunidades que criou para a (1) transferência de conhecimentos, (2) beneficiar de aconselhamento especializado e (3) aceder a oportunidades de financiamento comunitário.

A execução desta acção assenta em três eixos:

(A) Participação em Redes

Na Rede EUROCIDADES, Lisboa participa, desde 2014, no Grupo de Trabalho "Accessible Cities for All", especificamente dedicado à Acessibilidade. Em Março, Lisboa candidatouse e foi eleita para a liderança do novo Grupo de Trabalho "Safe and Active Travel", especificamente dedicado à promoção da segurança rodoviária e dos modos pedonal e ciclável. Acolhemos a conferência europeia sobre Acessibilidade (2015). Lisboa participou na fundação da Rede "Safer City Streets", criada pelo Fórum Internacional de Transportes da OCDE e especificamente dedicada à promoção da segurança rodoviária em meio urbano.

(B) Participação em Projectos e Candidaturas

Lisboa participa no Projecto FLOW (Furthering Less Congestion by Creating Opportunities for More Walking and Cycling). A missão deste projecto é desenvolver uma metodologia de apoio ao planeamento, projecto e decisão que permita ponderar de forma integrada e justa os custos e benefícios de diferentes soluções para combater o congestionamento urbano. Como cidade parceira, Lisboa tem beneficiado de apoio técnico especializado por parte de entidades de referência internacional no modo pedonal (Walk 21) e ciclável (ECF), e na modelação de tráfego (PTV).

A EPAP tem também dinamizado a participação da CML nalgumas candidaturas a projectos que têm interesse directo para a prossecução das acções do Plano e boas hipóteses de aprovação (temos de fazer essa avaliação para evitar a dispersão de recursos; apostamos em cidades de referência e entidades com um bom *track record* de aprovação de candidaturas).

(C) Participação em Conferências

O Plano de Acessibilidade Pedonal tem sido objecto de crescente interesse a nível europeu, o que é benéfico, porque aumenta as oportunidades da CML para alargar a sua rede de contactos e participar em projectos comunitários com real interesse.

Tem-se procurado, por isso, aceitar os convites endereçados à CML para apresentar o Plano em eventos internacionais. Destacam-se os convites da Rede POLIS para a sua Conferência Anual e da DG MOVE (Comissão Europeia) para a discussão do estudo "Assessing and Improving Accessibility in Urban Areas".

DT 11 - Serviço de Apoio Técnico

(Procedimento)

Descrição

Criação de um serviço de apoio técnico (SAT) que promova o acesso ao esclarecimento das exigências legais e regulamentares para o desenvolvimento de programas, planos, projectos, obras, ferramentas, estudos e outras iniciativas no âmbito da Acessibilidade.

Apoio técnico para o desenvolvimento e execução de acções que promovam a acessibilidade pedonal.

Serviço Coordenador: EPAP

Responsável – Pedro Nave [pedro.nave@cm-lisboa.pt]

1. Estado da Acção

2. Principais actividades desenvolvidas para execução da Acção (Março 2015 - Maio 2017)

- Esclarecimento de dúvidas sobre legislação e normas regulamentares;
- Aconselhamento técnico;
- Disponibiliza informação;
- Vistorias de obras;
- Facilitação de contactos entre entidades que intervêm no espaço público;
- Facilitação de contactos com fornecedores de materiais de construção e segurança rodoviária, no âmbito da acessibilidade pedonal.

Áreas em que se disponibiliza o Serviço de Apoio Técnico em matéria de Acessibilidade:

- a) Via Pública;
- b) Equipamentos Municipais;
- c) Fiscalização de Particulares;
- d) Articulação com a Rede de Transportes Públicos;
- e) Turismo Acessível;
- f) Acesso ao Voto.

3. Meios afectos à execução desta Acção

Técnicos Superiores (2)

4. Identificação dos principais progressos e dificuldades

Tem-se verificado uma crescente consciência por parte dos agentes que intervêm nas áreas da acessibilidade pedonal da necessidade de garantir condições de acesso para todos.

O serviço de apoio técnico tem permitido à CML conhecer e categorizar quais as dificuldades e problemas mais comuns em matéria de acessibilidade, não só dos agentes que intervêm no

espaço público e nos equipamentos municipais, como também dos particulares e munícipes que contactam o SAT.

5. Importância

Agilizar o conhecimento das obrigações por parte dos agentes que intervêm no espaço público ou no edificado, tem permitido evitar a montante alguns problemas e abreviando dessa forma o tempo de execução de trabalhos que decorrem para a promoção da acessibilidade.

O facto de este serviço ser disponibilizado tanto para os serviços municipais, como para particulares de forma gratuita, tem sido bem acolhido.





Folheto disponibilizado no âmbito das acções do Serviço de Apoio Técnico

ANEXOS

OBRAS UCT

Freguesia	Nome Rua / praça / local	Tipo de intervenção	Custo (estimativa)	Tipo de procedimento	Fotografia da intervenção
AJUDA*	Largo da Ajuda	Criação de acesso pedonal entre o Largo da Ajuda e o Largo da Torre do Galo	€	Contrato de Delegação de Competências (CDC393/CML/2016)	(ainda não executado)
AJUDA*	Travessa do Miradouro	Criação de acesso pedonal	€	Contrato de Delegação de Competências (CDC393/CML/2016)	(ainda não executado)
AJUDA*	Rua Clube Atlético e Recreativo do Caramão da Ajuda	Requalificação de pavimento viário com sinalização horizontal	€	Contrato de Delegação de Competências (CDC186/CML/2017)	(ainda não executado)
AJUDA*	Rua José Osório de Oliveira	Requalificação de pavimento viário com sinalização horizontal	€	Contrato de Delegação de Competências (CDC186/CML/2017)	(ainda não executado)
AJUDA*	Rua Roy				(ainda não executado)

	Campbell	Requalificação de pavimento viário e parque de estacionamento com sinalização horizontal	€	Contrato de Delegação de Competências (CDC186/CML/2017)	
ALCÂNTARA *	Avenida de Ceuta	Criação de ligação pedonal entre passeios e paragem da Carris	€	Contrato de Delegação de Competências (CDC394/CML/2016)	(em execução)
ALCÂNTARA *	Rua Aliança Operária	Requalificação dos pavimentos pedonais e sinalização horizontal	€	Contrato de Delegação de Competências (CDC394/CML/2016)	(em execução)
ALCÂNTARA *	Rua da Indústria	Requalificação dos pavimentos pedonais e sinalização horizontal	€	Contrato de Delegação de Competências (CDC394/CML/2016)	(em execução)

ALCÂNTARA *	Rua Dom João de Castro	Requalificação dos pavimentos pedonais e sinalização horizontal	€	Contrato de Delegação de Competências (CDC394/CML/2016)	RO421
----------------	---------------------------	---	---	--	-------

ALCÂNTARA *	Rua Pedro Calmon – troço Sul	Requalificação dos pavimentos pedonais e sinalização horizontal	€	Contrato de Delegação de Competências (CDC653/CML/2016)	
BELÉM*	Rua Capitão- Mor Pedro Teixeira e Rua Rodrigo Reinel	Criação de nova ligação viária, com execução dos pavimentos pedonais e sinalização horizontal	€	Contrato de Delegação de Competências (CDC400/CML/2016)	(ainda não executado)

BELÉM* Rua Alfredo Soares Requalificação de zona de estacionamento e sinalização horizontal Requalificação de Zona de estacionamento e sinalização horizontal Contrato de Delegação de Competências (CDC400/CML/2016)	I BELEWIT I
---	-------------

BELÉM*	Praça do Império e Praça do Padrão dos Descobrimento S	Criação de acessibilidades em subsolo, entre as praças	€	Contrato de Delegação de Competências (CDC400/CML/2016)	
--------	--	---	---	--	--

BELÉM*	Miradouro de Caselas	Requalificação de zona de laser, pavimentos e sinalização horizontal	€	Contrato de Delegação de Competências (CDC400/CML/2016) (concluído)	
Carnide	Estrada do Paço do Lumiar	.: Adaptação de Passagens de Peões de Superfície	2000	ETD/UITN	22/12/2016 14:10

Carnide	Estrada do Paço do Lumiar	.: Adaptação de Passagens de Peões de Superfície	2000	ETD/UITN	22/12/2016 14-11
Carnide	Rua Eugénio Salvado 13	.: Adaptação de Passagens de Peões de Superfície	2000	ETD/UITN	22/12/2013 14:10

Carnide	Rua Rocha Martins	.: Adaptação de Passagens de Peões de Superfície	2000	ETD/UITN	10/03/2017 13:57
Carnide	Rua Eugénio Salvador nº 5	.: Adaptação de Passagens de Peões de Superfície	2000	ETD/UITN	22/12/2016 14:13

Carnide	Rua Eugénio Salvador nº 2	.: Adaptação de Passagens de Peões de Superfície	2000	ETD/UITN	10/03/2017 14 00
Carnide	Rua Victor Santos nº 1	.: Adaptação de Passagens de Peões de Superfície	2000	ETD/UITN	10/03/2017 14:02

Carnide	Rua Virgílio Martinho 22	.: Adaptação de Passagens de Peões de Superfície	2000	ETD/UITN	22/12/2016 14:16
Carnide	Rua Virgílio Martinho 9	.: Adaptação de Passagens de Peões de Superfície	2000	ETD/UITN	10/03/2017 14:04

Carnide	Rua Virgílio Martinho 7	.: Adaptação de Passagens de Peões de Superfície	2000	ETD/UITN	10/03/2017 14:03
Carnide	Impasse à Rua Virgílio Martinho 7	.: Adaptação de Passagens de Peões de Superfície	2000	ETD/UITN	

Carnide	Rua Prista Monteiro	.: Adaptação de Passagens de Peões de Superfície	4000	Ajuste Directo/UITN	
S.D. de Benfica	Rua Duarte Galvão 21	.: Adaptação de Passagens de Peões de Superfície	2000	ETD/UITN	

S.D. de Benfica	Rua Padre Francisco Álvares, 40	.: Adaptação de Passagens de Peões de Superfície	2000	ETD/UITN	
S.D. de Benfica	Rua Duarte Galvão	.: Adaptação de Passeios	4000	ETD/UITN	

S.D. de Benfica	Rua Cândido Figueiredo	.: Adaptação de Passagens de Peões de Superfície	2000	ETD/UITN	
S.D. de Benfica	Rua Duarte Galvão 2	.: Adaptação de Passagens de Peões de Superfície	2000	ETD/UITN	

S. D. Benfica	Rua General José Celestino da Silva	Adaptação de passeios	18000	ETD/UITN	
Benfica	Rua Dr. João Couto	.: Adaptação de Passagens de Peões de Superfície	2000	ETD/UITN	

Benfica	Rua Dr. João Couto	.: Adaptação de Passeio	4000	ETD/UITN	
Benfica	Rua D. João Couto	.: Adaptação de Passagens de Peões de Superfície	2000	ETD/UITN	

Benfica	Rua Jorge Barradas nº 45	Adaptação de Passagens de Peões de Superfície	2000	ETD/UITN	
Benfica	Rua Jorge Barradas nº 34	Adaptação de Passagens de Peões de Superfície	2000	ETD/UITN	

Benfica	Rua Jorge Barradas nº 34	Adaptação de passeios	5000	ETD/UITN	
Benfica	Rua das Begónias -	Adaptação de passeios	400	ETD/UITN	

Benfica	Calçada do Tojal	Instalação de corrimãos	6600	ETD/UITN	
Benfica	Praça Prof. Santos Andrea	.: Adaptação de Passagens de Peões de Superfície		ETD - DMPO	

Benfica	Praça Prof. Santos Andrea	.: Adaptação de Passagens de Peões de Superfície	ETD -	DMPO	
Benfica	Praça Prof. Santos Andrea	Adaptação de Passeios	ETD - I	DMPO	

Benfica	Praça Prof. Santos Andrea	.: Adaptação de Passagens de Peões de Superfície	ETD - DMPO	
Benfica	Praça Prof. Santos Andrea	.: Adaptação de Passagens de Peões de Superfície	ETD - DMPO	

Benfica	Praça Prof. Santos Andrea	.: Adaptação de Passagens de Peões de Superfície	ETD	- DMPO	
Benfica	Estrada de A- da-Maia	.: Adaptação de 7 Passagens de Peões de Superfície		ada – IP, em nclusão	

Lumiar	Rua Professor Aires de Sousa	.: Adaptação de Passagens de Peões de Superfície	2000	ETD / UITN	
Lumiar	Rua Fernando Mello Moser	Adaptação de passeios		EMPREITADA ESPECÍFICA (UITN)	

Lumiar	Rua Fernando Mello Moser	Adaptação de Passagens de Peões de Superfície		EMPREITDA ESPECÍFICA (UITN)	
São Vicente	Largo Dr. Bernardino António Gomes	Adaptação de passeios Requalificação de passeio – continuidade no percurso	4.536,94 €	ETD	

Penha de França	Rua Francisco Pedro Curado	Adaptação de passeios Dotar o passeio de continuidade numa situação de acesso a garagem	5.634,10 €	ETD	
Penha de França	Rua Gualdim Pais	Adaptação de passeios Proteção do peão (colocação de pilaretes)	848,75 €	ETD	

Penha de França	Rua Marques da Silva	Adaptação de passeios Proteção do peão (colocação de guarda e eliminação de degrau)	2.485,95 €	ETD	
Penha de França	Rua Actor Vale	Adaptação de Passagens de Peões e dos Passeios	21.201,57 €	ETD	

Misericórdia	Rua das Chagas	Adaptação de passeios Adaptação de rua a coexistência (eliminação dos passeios de reduzida largura e colocação de pilaretes e balizadores para ordenar o estacionamento)	29.905,70	ETD	
Penha de França	Rua Particular à Rua Sebastião Saraiva Lima	Adaptação dos Passeios (Continuidade do passeio na rua principal, constituição de faixas confortáveis no acesso secundário)	28.481,04 €	ETD	

Penha de França	Rua Morais Soares (próximo do n.º25)	Adaptação de Passagens de Peões, dos Passeios e das paragens de autocarro	13.603,18 €	ETD	
Santa Maria Maior	Travessa dos Teatros	Adaptação de passeios Melhoria da segurança (Instalação de corrimãos e faixas de sinalização de escadas)	12.207,34 €	ETD	

Santa Maria Maior	Diversos locais	Adaptação de passeios Melhoria do pavimento (substituição de lajetas fraturadas e partidas e recolocação de outras)	160.635,01 €	Empreitadas específicas	
Santa Maria Maior	Rua da Alfandega, Praça do Comércio e Rua do Arsenal	Adaptação de passadeiras Reparação de passadeiras (regularização do pavimento)	na	Ao abrigo da garantia de obra	

Alvalade	Av. da Igreja, 41 e 44	Adaptação de passadeiras	1.503,61 €	ETD	
Campolide	Cruzamento entre a Rua Basílio Teles e Rua Delfim de Brito Guimarães	Adaptação de passadeiras e alargamento do passeio	4.881,51 €	ETD	

Alvalade	Campo Grande, 376	Adaptação de passadeiras	1.320,05 €	ETD	OTeu Stito enaction and the Control of the Control

Av Novas	Cruzamento da R. Portugal Durão com a R. Cardeal Mércier	Adaptação de 3 passadeiras	2.717,44 €	ETD	
Alvalade	R. Odette de Saint Maurice	Adaptação de passadeiras	699,29 €	ETD	

Alvalade	Cruz. R. Alfredo Cortês c/ a R. Jorge Ferreira de Vasconcelos	Adaptação de 2 passadeiras	2.011,24 €	ETD	
Arroios	Rua do Sol a Santana	Construção de novos passeios	6.111,41 €	ETD	

Alvalade	Av. das Forças Armadas, 22- 22C	Substituição de 8m de lancil boleado por lancil simples, frente a paragem de transportes públicos	698,24 €	ETD	ONE PROPERTY OF THE PROPERTY O
Av Novas	Rua Francisco Tomás da Costa, 51 A	Introdução de pavimentos mistos de vidraço e granito em passeios	1.366,60 €	ETD	

Av Novas	Av. Marquês de Tomar, 48	Substituição de lancil boleado, por lancil simples	288,68 €	ETD	Inches comps TOP 244 + 44 The World On Time
Alvalade	Avenida do Brasil, 153	Substituição de lancis; alteração de pavimento em cubo de vidraço passeio	496,90 €	ETD	

Alvalade	Av. Do Brasil, 186	Substituição de lancil simples por lancil boleado na pista ciclável	586,26 €	ETD	
Arroios	Rua de Angola	Introdução de pavimentos mistos de vidraço e granito em passeios	30.889,22 €	ETD	

Santo António	Rua Joaquim António de Aguiar	Introdução de pavimentos mistos de vidraço e granito no passeio lado sul	35.551,76 €	ETD	
Parque das Nações	Passeio Heróis do Mar	Adaptação dos Passeios para a criação de 5 passagens de peões, aprovadas pela DMMT.	8.500,00 €	ETD	

Parque das Nações	Passeio Heróis do Mar	Construção de passeio	18.000,00€	ETD	

Parque das Nações	Rua Padre Joaquim Alves Correia	Adaptação dos Passeios, para duas passagens de peões, aprovadas pela DMMT	1.200,00€	14/UCT/UITOR/201 6	
Marvila	Av. Salgado Zenha	TP 06 - Executar Recomendações da Provedoria de Justiça		A UITOR não têm técnicos para o desnvolvimento destas ações.	"Acessibilidades na Quadratura" – Este processo deverá ser desenvolvido pela DMMT, dadas as grandes implicações no sistema viário existente, de saídas da "area Comercial "Pingo Doce"; "Execução de passeio na Av. Salgado Zenha" – Este passeio está pendente do projeto da nova esquadra da PSP.
Parque das Nações	Rua Conselheiro Lopo Vaz	VP 27 - Adaptação das Passadeiras junto à Gare do Oriente. A UITOR no âmbito da empreitada n.º 7/UCT/2013 construiu a escada de ligação entre a Quinta das Laranjeiras e Gare do Oriente. (2015)	45.000,00€ 80.000,00€	7/UCT/2013 14/UCT/UITOR/201 6	

		No âmbito da empreitada n.º 14/UCT/UITOR/2016 , a UITOR construiu o passeio inexistente, na Rua Padre Joaquim Alves Correia. (2016)		
Parque das Nações	Alameda dos Oceanos e na Av. D. João II	VP 09- Alínea G- Participação/ acompanha- mento no desenvolvimento de proposta para a acalmia de tráfego na freguesia do Parque das Nações, nomeadamente na Alameda dos Oceanos e na Av. D. João II.		Realizado pela DMPO em coordenação com a DMMT. (Alameda dos Oceanos).

Olivais	Avenida de Berlim	Construção de passeio (2015)	20.000,00€	7/UCT/2013	
---------	----------------------	---------------------------------	------------	------------	--

^{*} Informação complementar UITOC: Processo das Acessibilidades / PASSADEIRAS da UITOC totalizaram cerca de 73 projectos de passadeiras executados pela UITOC. Dos 73 projectos desenvolvidos e entregues na EPAP:

- a) A 21 de Dezembro 2015 e por acordo mútuo, foram entregues em mão em Reunião com a EPAP, 45 Projectos (desenhos) com 26 Mapas de Quantidades desenvolvidos até à data;
- **b)** A 2 de Fevereiro 2016 foram entregues os restantes Projectos em mão (desenhos), faltando entregar os respectivos Mapas de Quantidades em falta;
- c) Dado a EPAP ter uma empreitada só para o efeito, para além dos projectos já entregues, os restantes mapas de quantidades em falta, foram finalizados e entregues à EPAP no dia 4 de Março 2016;
- d) No âmbito dos CDC's, as Juntas de Freguesia de Alcântara, Ajuda e Belém (absorveram a maioria dos projectos que a UITOC tinha desenvolvido, que em alguns casos envolviam a execução de passadeiras), ficaram essas Juntas de Freguesia de executar a obra referente a esses projectos com o acompanhamento da EPAP.

OBRAS DMPO



DMPO - Intervenções onde foi Aplicado o DL 163/2006 - Regime de Acessibilidades

, , ,						
Designação da Ação	Serviço	Intervenção	Ponto de Situação			
Rua das Olarias	DIVPS	RECARGA	Executada em 2015. Todos os arruamentos foram reconstruidos como zona de convivência peões/ veículos			
Av.ª Machado dos santos	DIVPS	Rebaixamento de Passadeiras	Executada em 2015. Todos os arruamentos foram reconstruidos como zona de convivência peões/ veículos			
Calçada Poço dos Mouros	DIVPS	Reconstrução	Executada em 2015. Todos os arruamentos foram reconstruidos como zona de convivência peões/ veículos			
Rua dos Anjos	DIVPS	Reconstrução	Executada em 2015. Todos os arruamentos foram reconstruidos como zona de convivência peões/ veículos			
Rua Augusto Pina	DIVPS	Repavimentação Alteração geometria	Executada em 2015. Todos os arruamentos foram reconstruidos como zona de convivência peões/ veículos			
Rua Sampaio Bruno	DIVPS	Repavimentação Alteração geometria	Executada em 2015. Rebaixamento de passagens para peões com materiais táteis			
Rua Abade Faria	DIVPS	Reconstrução	Executada em 2015. Rebaixamento de passagens para peões com materiais táteis			
Azinhaga da Cidade	DIVPS	Repavimentação	Executada em 2015. Rebaixamento de passagens para peões com materiais táteis			
Estrada de São Bartolomeu	Reperfilame e São Bartolomeu DIVPS		Executada em 2015. Rebaixamento de passagens para peões com materiais táteis			
a da Fonte	DIVPS	Reconstrução	Executada em 2015. Todos os arruamentos foram reconstruidos como zona de convivência peões/ veículos			

Rua Infante D. Pedro	DIVPS	Reconstrução	Executada em 2015. Todos os arruamentos foram reconstruidos como zona de convivência peões/ veículos
Travessa Henrique Cardoso	DIVPS	Reconstrução	Executada em 2015. Todos os arruamentos foram reconstruidos como zona de convivência peões/ veículos
Campo de Santa Clara	DIVPS	Reperfilamento / pavimentação	Executada em 2015. Rebaixamento de passagens para peões com materiais táteis
Av. dos Estados Unidos da América	DIVPS	Repavimentação	Executada em 2015. Rebaixamento de passagens para peões com materiais táteis
Praça S. João Bosco	DIVPS	Repavimentação Alteração geometria	Executada em 2015. Rebaixamento de passagens para peões com materiais táteis
Rua de São Domingos de Benfica	DIVPS	Repavimentação Alteração geometria	Executada em 2015. Rebaixamento de passagens para peões com materiais táteis
Calçada do Mirante	DIVPS	Reconstrução	Executada em 2015. Rebaixamento de passagens para peões com materiais táteis
Rua do Salvador	DIVPS	Reconstrução	Executada em 2015. Rebaixamento de passagens para peões com materiais táteis
Rua Luis Piçarra (parcial)	DIVPS	Repavimentação	Executada em 2015. Rebaixamento de passagens para peões com materiais táteis
Alameda da Encarnação	DIVPS	Repavimentação	Executada em 2015. Rebaixamento de passagens para peões com materiais táteis
Rua de Alcântara	DIVPS	Reconstrução	Executada em 2015. Rebaixamento de passagens para peões com materiais táteis
RUA CAETANO ALBERTO	DIVPS	BAIRRO DO ARCO DO	Executada em 2016. Todos os
RUA COSTA GOODOLFIM	DIVPS	CEGO -	arruamentos foram



RUA BACELAR E SILVA	DIVPS	RECONSTRUÇÃO	reconstruidos como zona de
RUA SILVIO REBELO	DIVPS		convivência peões/ veículos
RUA TOMÁS BORBA	DIVPS		
RUA GOMES DA SILVA	DIVPS		
RUA LADISLAU PIÇARRA	DIVPS		
RUA STUART CARVALHAIS	DIVPS		
RUA XAVIER CORDEIRO	DIVPS		
RUA CARDOSO DE OLIVEIRA	DIVPS		
RUA EDUARDO FERNANDES ESCULÁPIO	DIVPS		
RUA BRÁS PACHECO	DIVPS		
RUA VILHENA BARBOSA	DIVPS		
RUA GOMES LEAL	DIVPS		
RUA DESIDÉRIO BESSA	DIVPS		
RUA REIS GOMES	DIVPS		
RUA NUNES CLARO	DIVPS		
RUA FERNANDO PEDROSO	DIVPS		
RUA BERNARDO PASSOS	DIVPS		
RUA JOSÉ SARMENTO	DIVPS		
RUA CANDIDO GUERREIRO	DIVPS		
RUA BARBOSA COLEN	DIVPS		
RUA ARNALDO GAMA	DIVPS		
Avª MAGALHÃES LIMA	DIVPS		
Rua dos Lusíadas (2 quarteirões)	DIVPS	RECARGA	Executada em 2016. Rebaixamento de passagens para peões com materiais táteis
Rua Angela Pinto	DIVPS	RECARGA	Executada em 2016. Rebaixamento de passagens para peões com materiais táteis
Rua Dinah da Silveira Queirós	DIVPS	RECARGA	Executada em 2016. Rebaixamento de passagens para peões com materiais táteis
Avenida Paulo VI	DIVPS	RECARGA	Executada em 2016. Rebaixamento de passagens para peões com materiais táteis
Avenida Rio de Janeiro	DIVPS	Reperfilamento, pavimentação	Executada em 2016. Rebaixamento de passagens

			para peões com materiais táteis
Av. Professor Francisco Gama Caeiro	DIVPS	Requalificação	Executada em 2016. Rebaixamento de passagens para peões com materiais táteis
Percurso dos diabéticos (passeio)	DIVPS	Construção passeio confortável	Executada em 2016. Rebaixamento de passagens para peões com materiais táteis
Rua Cidade Porto Alexandre	DIVPS	RECARGA	Executada em 2016. Rebaixamento de passagens para peões com materiais táteis
Av. Praia da Vitória	DIVPS	Reconstrução/Requalifi cação	Executada em 2016. Rebaixamento de passagens para peões com materiais táteis
Rua 1º de Maio	DIVPS	RECONSTRUÇÃO	Executada em 2016. Rebaixamento de passagens para peões com materiais táteis
Av. Miguel Torga	DIVPS	Reperfilamento, pavimentação	Executada em 2016. Rebaixamento de passagens para peões com materiais táteis
Rua Filipe da Mata	DIVPS	RECARGA	Executada em 2016. Rebaixamento de passagens para peões com materiais táteis
Rotunda Av. Cidade Praga/Av. Prof F. G. Caeiro	DIVPS	Alteração Geometria	Executada em 2016. Rebaixamento de passagens para peões com materiais táteis
Areeiro	DIVPS	RECARGA	Executada em 2016. Rebaixamento de passagens para peões com materiais táteis
Alameda dos Oceanos	DIVPS	Reconstrução/Requalifi cação	Executada em 2016. Rebaixamento de passagens para peões com materiais táteis
Rua Natália Correia	DIVPS	Requalificação	Executada em 2016. Rebaixamento de passagens para peões com materiais táteis

Rua dos Lagares	DIVPS	Requalificação	Executada em 2016. Rebaixamento de passagens para peões com materiais táteis
Travessa do Terreirinho	DIVPS	Requalificação	Executada em 2016. Rebaixamento de passagens para peões com materiais táteis
Largo das Olarias	DIVPS	Requalificação	Executada em 2016. Rebaixamento de passagens para peões com materiais táteis
Largo Bernardino Machado	DIVPS	Requalificação/ projecto UCT	Executada em 2016. Rebaixamento de passagens para peões com materiais táteis
Ruas à volta do jardim Brotero	DIVPS	RECARGA	Executada em 2016. Rebaixamento de passagens para peões com materiais táteis
Praça Prof. Santos Andrea	DIVPS	Requalificação	Executada em 2016. Rebaixamento de passagens para peões com materiais táteis
Rua Brito Aranha	DIVPS	Requalificação	Executada em 2017. Rebaixamento de passagens para peões com materiais táteis
Rua Cidade de Bucareste	DIVPS	RECARGA	Executada em 2017. Rebaixamento de passagens para peões com materiais táteis
Rua Maria Pia	DIVPS	RECARGA	Executada em 2017. Rebaixamento de passagens para peões com materiais táteis
Rua Branca Edmée Marques	DIVPS	RECARGA	Executada em 2017. Rebaixamento de passagens para peões com materiais táteis
Rua Manuel Ferreira de Andrade	DIVPS	RECARGA + estacionamento	Executada em 2017. Rebaixamento de passagens para peões com materiais táteis
Av. Rovisco Pais	DIVPS	Reconstrução/Requalifi cação	Executada em 2017. Rebaixamento de passagens

			para peões com materiais táteis
31 de Janeiro	DPCE	Mercados	Previsto em Projecto
Alvalade Norte	DPCE	Mercados	Em Obra
Arroios	DPCE	Mercados	Executada
Bairro de Santos	DPCE	Mercados	Previsto em Projecto
Forno do Tijolo	DPCE	Mercados	Previsto em Projecto
Benfica	DPCE	Mercados	Previsto em Projecto
Mude	DPCE	Museus	Executada
Museu de Santo António	DPCE	Museus	Executada
Museu do Aljube	DPCE	Museus	Executada
Palácio Pimenta – Museu da Cidade	DPCE	Museus	Executada
UCCLA / CAL	DPCE	Museus	Executada
CEPS Chelas	DPCE	Instalações RSB/PM/PC	Previsto em Projecto
Bombeiros Voluntários da Ajuda	DPCE	Instalações RSB/PM/PC	Executada
Esquadra PSP de S. Domingos de Benfica	DPCE	Instalações RSB/PM/PC	Previsto em Projecto
RSB Alvalade	DPCE	Instalações RSB/PM/PC	Em Obra
RSB Benfica	DPCE	Instalações RSB/PM/PC	Em Obra
COI – Centro Operacional Integrado	DPCE	Serviços Municipais	Executada

Eco – Parque do Restelo	DPCE	Serviços Municipais	Previsto em Projecto
Forum Lisboa	DPCE	Serviços Municipais	Executada
Loja do Cidadão	DPCE	Serviços Municipais	Previsto em Projecto
Paços do Concelho	DPCE	Serviços Municipais	Previsto em Projecto
Parque do Alvito	DPCE	Serviços Municipais	Previsto em Projecto
Rua Gualdim Pais	DPCE	Serviços Municipais	Executada
Terraços do Carmo	DPCE	Serviços Municipais	Executada
Creche do Bairro do Armador	DPCE	Equipamentos Escolares	Executada
Creche do Beco do Loureiro	DPCE	Equipamentos Escolares	Executada
Creche do Convento do Desagravo	DPCE	Equipamentos Escolares	Executada
Creche dos Olivais	DPCE	Equipamentos Escolares	Previsto em Projecto
Creche do Rego	DPCE	Equipamentos Escolares	Previsto em Projecto
EB da Baixa	DPCE	Equipamentos Escolares	Executada
EB do Convento do Desagravo	DPCE	Equipamentos Escolares	Executada
EB Manuel Sérgio	DPCE	Equipamentos Escolares	Executada parcialmente
EB n.º 6 Santo Condestável	DPCE	Equipamentos Escolares	Previsto em Projecto
EB n.º23 Mestre Querubim Lapa	DPCE	Equipamentos Escolares	Executada
EB n.º 24 Bairro de São Miguel	DPCE	Equipamentos Escolares	Em Obra

EB n.º 25 Alice Vieira	DPCE	Equipamentos Escolares	Previsto em Projecto
EB n.º 26 Sampaio Garrido	DPCE	Equipamentos Escolares	Em Obra
EB n.º 28 Eng.º Duarte Pacheco	DPCE	Equipamentos Escolares	Em Obra
EB n.º30 Moinhos do Restelo	DPCE	Equipamentos Escolares	Previsto em Projecto
EB n.º 31 Quinta dos Frades	DPCE	Equipamentos Escolares	Em Obra
EB n.º33 Santo António	DPCE	Equipamentos Escolares	Previsto em Projecto
EB n.º36 Olivais	DPCE	Equipamentos Escolares	Em Obra
EB n.º37 Luísa Ducla Soares	DPCE	Equipamentos Escolares	Previsto em Projecto
EB n.º44 Mestre Arnaldo Louro de Almeida	DPCE	Equipamentos Escolares	Executada
EB n.º 49 Frei Luís de Sousa	DPCE	Equipamentos Escolares	Em Obra
EB n.º 53 Prof. Agostinho da Silva	DPCE	Equipamentos Escolares	Previsto em Projecto
EB n.º 55 Infante D. Henrique	DPCE	Equipamentos Escolares	Previsto em Projecto
EB n.º 57 Telheiras	DPCE	Equipamentos Escolares	Previsto em Projecto
EB n.º 60 Alexandre Rodrigues Ferreira	DPCE	Equipamentos Escolares	Previsto em Projecto
EB n.º 63 do Restelo	DPCE	Equipamentos Escolares	Previsto em Projecto
EB n.º 76 Santo Amaro	DPCE	Equipamentos Escolares	Previsto em Projecto
EB n.º 101 Teixeira de Pascoais	DPCE	Equipamentos Escolares	Em Obra
EB n.º 109 Eurico Gonçalves	DPCE	Equipamentos Escolares	Previsto em Projecto

EB n.º111 São João de Brito	DPCE	Equipamentos Escolares	Executada
EB n.º 117 Luísa Neto Jorge	DPCE	Equipamentos Escolares	Previsto em Projecto
EB n.º 121 D. Luís da Cunha	DPCE	Equipamentos Escolares	Em Obra
EB n.º 124 Parque Silva Porto	DPCE	Equipamentos Escolares	Executada
EB n.º 134 Prista Monteiro	DPCE	Equipamentos Escolares	Previsto em Projecto
EB n.º 142 Actor Vale	DPCE	Equipamentos Escolares	Previsto em Projecto
EB n.º 143 Vitor Palla	DPCE	Equipamentos Escolares	Previsto em Projecto
EB n.º 147 Caselas	DPCE	Equipamentos Escolares	Previsto em Projecto
EB n.º 151 Coruchéus	DPCE	Equipamentos Escolares	Em Obra
EB n.º 159 Arco Iris	DPCE	Equipamentos Escolares	Em Obra
EB n.º 167 Aida Vieira	DPCE	Equipamentos Escolares	Executada
EB n.º 175 Santa Maria dos Olivais	DPCE	Equipamentos Escolares	Em Obra
EB n.º183 Sarah Afonso	DPCE	Equipamentos Escolares	Executada
EB n.º 187 Manuel Teixeira Gomes	DPCE	Equipamentos Escolares	Previsto em Projecto
EB n.º 193 Dr João dos Santos	DPCE	Equipamentos Escolares	Executada Parcialmente
EB n.º 195 Aquilino Ribeiro	DPCE	Equipamentos Escolares	Previsto em Projecto
J.I. da Ameixoeira	DPCE	Equipamentos Escolares	Previsto em Projecto
J.I. de Benfica	DPCE	Equipamentos Escolares	Previsto em Projecto

Biblioteca de Alcântara	DPCE	Equipamentos Culturais e Lúdicos	Previsto em Projecto
Biblioteca Galveias	DPCE	Equipamentos Culturais e Lúdicos	Executada
Biblioteca Marvila	DPCE	Equipamentos Culturais e Lúdicos	Executada
Eco-Parque do Restelo	DPCE	Equipamentos Culturais e Lúdicos	Previsto em Projecto
Pavilhão Azul	DPCE	Equipamentos Culturais e Lúdicos	Previsto em Projecto
Quinta Pedagógica dos Olivais	DPCE	Equipamentos Culturais e Lúdicos	Executada
Tapada das Necessidades – projecto dos Presidentes	DPCE	Equipamentos Culturais e Lúdicos	Previsto em Projecto
Teatro Variedades	DPCE	Equipamentos Culturais e Lúdicos	Executada
Capitólio	DPCE	Equipamentos Culturais e Lúdicos	Executada
Casa dos Bicos	DPCE	Equipamentos Culturais e Lúdicos	Executada
Pavilhão do Casal Vistoso	DPCE	Equipamentos Desportivos	Executada
Pavilhão dos Lóios	DPCE	Equipamentos Desportivos	Executada
Piscina de Campo de Ourique	DPCE	Equipamentos Desportivos	Executada
Pista de Atletismo Prof. Moniz Pereira	DPCE	Equipamentos Desportivos	Previsto em Projecto
Auditório Fernando Pessoa	DPCE	Equipamentos Sociais	Executada
IPSS "O Companheiro"	DPCE	Equipamentos Sociais	Previsto em Projecto
Espaço Família – Casa das Mães	DPCE	Equipamentos Sociais	Previsto em Projecto
Junta de Freguesia de Arroios	DPCE	Juntas de Freguesia	Previsto em Projecto

Junta da Freguesia da Penha de França	DPCE	Juntas de Freguesia	Previsto em Projecto
Obras de adpatação nos acessos a 3 prédios municipais - Projecto Piloto para a Vida Independente: Av. Vergílio Ferreira, Lote 733; Av. Avelino Teixeira da Mota Lote, Lote 313 e R. Dr. Arlindo Vicente, Lote 410.	DHMEM	Habitação	Executada entre Nov/2016 e Mar/2017
"Uma Praça em Cada Bairro " – Largo de Santos	DGIP	Espaço Publico	Em Obra
"Uma Praça em Cada Bairro " – Largo da Graça	DGIP	Espaço Publico	Em Obra
"Uma Praça em Cada Bairro " – Campolide	DGIP	Espaço Publico	Em Obra
"Uma Praça em Cada Bairro " – Santa Isabel	DGIP	Espaço Publico	Em Obra
"Uma Praça em Cada Bairro " – Rua da Centieira	DGIP	Espaço Publico	Em Obra
"Uma Praça em Cada Bairro " – Alcântara	DGIP	Espaço Publico	Em Obra
"Uma Praça em Cada Bairro " – Calvário / Fontainhas	DGIP	Espaço Publico	Em Obra
"Uma Praça em Cada Bairro " – Alameda das Linhas de Torres	DGIP	Espaço Publico	Em Obra
"Uma Praça em Cada Bairro " – Largo de Santa Clara	DGIP	Espaço Publico	Em Obra
"Uma Praça em Cada Bairro " – Rua Actriz Palmira Bastos	DGIP	Espaço Publico	Em Obra
"Uma Praça em Cada Bairro " – Largo do Leão	DGIP	Espaço Publico	Em Obra
"Uma Praça em Cada Bairro " — Eixo Central	DGIP	Espaço Publico	Concluída em 2017
"Uma Praça em Cada Bairro " – Rossio de Palma	DGIP	Espaço Publico	Concluída em 2017
"Uma Praça em Cada Bairro " – Avenida 24 de Julho	DGIP	Espaço Publico	Concluída em 2017