



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

Proposta nº 621/2024

VIAS DA LIBERDADE

Programa para as Ciclovias de Lisboa 2024-2030

PREÂMBULO

- As Vias da Liberdade são um programa ambicioso e abrangente de transformação significativa da mobilidade urbana em Lisboa, que promove uma circulação mais livre e um conjunto diverso e articulado de opções de mobilidade, de forma a garantir uma maior qualidade de vida a todos os que residem, trabalham e vivem em Lisboa.
- As Vias da Liberdade não são apenas a resposta a problemas e insuficiências detetados pela Auditoria à Rede Ciclável de Lisboa, mas também uma forma de executar as suas recomendações. São sobretudo o caminho para criar uma rede ciclável robusta e eficiente, que dê prioridade à segurança dos utilizadores, promovendo de facto o uso da bicicleta em Lisboa, contribuindo para uma cidade mais sustentável, com uma rede de mobilidade mais eficiente e descarbonizada a par com as melhores práticas internacionais.
- Os principais objetivos desta proposta são:
 - I. **Criar Eixos Estruturantes e Conexões de Longa Distância:** Desenvolver uma rede de ciclovias que facilite deslocações seguras e eficientes por toda a cidade, ligando áreas-chave hoje sem acesso à rede ciclável e promovendo o uso da bicicleta como meio de transporte principal.
 - II. **Ligar Estações de Transporte Público à Rede Ciclável:** Assegurar a integração das ciclovias com as estações de transporte público, facilitando o acesso e incentivando a utilização combinada de modos de transporte sustentáveis.
 - III. **Ligar Equipamentos Escolares à Rede Ciclável:** Conectar escolas e instituições educacionais e pré-escolares à rede ciclável para promover a



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

GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

mobilidade sustentável desde cedo, proporcionando percursos seguros para pais e alunos.

- IV. **Manter e Melhorar a Rede Ciclável Existente:** Garantir a manutenção a melhoria contínua da infraestrutura ciclável existente para assegurar sua eficácia e segurança.
 - V. **Reduzir a Velocidade de Circulação em Toda a Cidade:** Implementar medidas de acalmia de tráfego e reduzir os limites de velocidade para tornar as ruas mais seguras para peões e ciclistas, incentivando um ambiente urbano menos ruidoso, mais tranquilo e saudável.
 - VI. **Procedimentos para a Implementação:** Estabelecer metodologias claras e eficientes para a execução destes objetivos, envolvendo equipas multidisciplinares e processos participativos que garantam a inclusão de todas as partes interessadas.
- Este programa foi concebido para alinhar-se com as metas e objetivos de transferência modal e descarbonização estabelecidos na Estratégia MOVE 2030, no compromisso da Rede de Cidades C40, na Missão das 100 Cidades Neutras em Carbono e no programa BICI, entre outros compromissos de sustentabilidade que a cidade de Lisboa já assumiu no passado.

1. ANTECEDENTES

Considerando o histórico e cronologia da Auditoria à Rede Ciclável de Lisboa desde a promessa eleitoral à sua concretização:

- O atual Presidente da Câmara de Lisboa, Eng. Carlos Moedas, afirmou enquanto candidato na sua primeira entrevista pública de campanha: **“Digo claramente: a ciclovia da Almirante Reis é para acabar”**, incitando um pernicioso ambiente de polarização em torno da rede ciclável de Lisboa, que fez manchete de Capa do Jornal Público a 24 de Abril de 2021.¹
- Na apresentação da Coligação Novos Tempos chegou a afirmar: **“Na Almirante Reis veem uma rua completamente bloqueada, com uma ciclovia que causa poluição”**², baseando-se num estudo encomendado pelo Automóvel Clube de

¹ <https://www.publico.pt/2021/04/24/politica/noticia/ciclovia-almirante-reis-acabar-1959780>

² Aos 47 minutos do vídeo disponível em:

https://www.facebook.com/watch/live/?ref=watch_permalink&v=817376519156940



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

GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

Portugal à Nova IMS e coordenado pelo Professor Miguel Castro Neto³. Este estudo continha graves erros de análise, ignorando que a redução do número de vias para metade, sem duplicação das filas e dos tempos de deslocação implicariam, muito provavelmente, a redução do número de carros a circular nesta avenida e, portanto, a diminuição dos níveis de poluição. Este erro grosseiro seria replicado pelo então candidato.

- Durante a Campanha eleitoral no debate a dois entre os principais candidatos à autarquia, o Eng. Carlos Moedas criticou a rede ciclável de Lisboa instigando o medo e a polarização, e prometeu **“uma auditoria do LNEC (Laboratório Nacional de Engenharia Civil) que é realmente a única instituição que o pode fazer, para vermos quais são as condições das várias cicloviás, mas da Almirante Reis, eu digo e reitero: É para acabar.”**⁴
- No programa eleitoral da Coligação Novos Tempos constava a seguinte proposta: “Redesenhar a rede ciclável de Lisboa com enfoque na segurança, no conforto e na funcionalidade para os ciclistas e os peões, eliminando cicloviás com problemas, como seja a da Almirante Reis e desenhando-se alternativas viáveis.”⁵
- Será de destacar que as associações de defesa da mobilidade em bicicleta – as quais agregam e representam os cidadãos a quem o Eng. Carlos Moedas pretensamente queria proteger – se tenham desde sempre manifestado contra a eliminação da ciclovia da Av. Almirante Reis.
- Para dar seguimento à sua outra promessa eleitoral, foi lançado em 2022 um procedimento de Consulta Prévia para Aquisição de Serviços de Auditoria à Rede Ciclável na Cidade de Lisboa a diversas entidades (nenhuma delas o LNEC):
 - Loendersloot international,
 - Mobycon B V,
 - EURL COPENHAGENIZE FRANCE,
 - Beccan Davila Puentes BD+P,
 - Decisio SRL,
 - Gehl Architects.

³ <https://estudos.acp.pt/2021/cicloviás/>

⁴ Aos 45 minutos do vídeo disponível em: <https://tviplayer.iol.pt/programa/autarquicas-2021/6131edd40cf279ce41d82abf/video/6137e15e0cf279ce41d8c9a6>

⁵ https://lisboaparapessoas.pt/wp-content/uploads/2021/08/autarquicas21lisboa_novostempos.pdf



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

GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

- Segundo a informação disponível no Portal Base no dia 30 de Março de 2023 foi celebrado o contrato de “Aquisição de serviços de auditoria à rede ciclável na cidade de Lisboa” entre o Município de Lisboa e a EURL COPENHAGENIZE FRANCE, pelo Preço contratual (s/IVA) de 68.750,00€ (c/ IVA 84.562,50€) com um prazo de execução: 213 dias (data-limite seria então no dia 28 de Outubro de 2023).⁶
- A 25 de Outubro de 2023 o Vice-Presidente com o Pelouro da Mobilidade, Filipe Anacoreta Correia apresentou um “Plano «dinâmico» de ciclovias”⁷ que incluía: 19 novos troços de ciclovias segregados correspondendo ao acréscimo de 17 quilómetros à rede; 23 novas ligações a escolas em mais 11,4 quilómetros de rede de tipologia não especificada; e mais 58 quilómetros de vias 30+bici. Nesse momento afirmou o seguinte:

“Não é por acaso que é só neste momento que nós estamos a apresentar este projecto de expansão da rede, é porque o próprio projecto também pôde beber de todo esse trabalho que tem vindo a ser feito”⁸ - assumindo assim publicamente que o planeamento, expansão, manutenção e melhoria da rede ciclável estiveram parados nos 2 anos que decorreram entre o início do presente mandato e aquele dia, devido à espera pela auditoria.
- Estiveram parados no que toca à construção de novos troços cicláveis, porém não no que concerne à remoção. De facto, foi por essa altura que a ciclovia da Av. de Berna foi amputada na sua quase totalidade – apesar da enorme contestação por parte dos utilizadores de bicicleta, a quem, pretensamente, a amputação da dita infraestrutura, visava proteger e de duas queixas ao Ministério Público colocadas em conjunto pelas Associação MUBI e ZERO.
- Foi precisamente em resposta a esta contestação que a 31 de outubro de 2023, a anterior Diretora Municipal de Mobilidade, Ana Raimundo, afirmou em entrevista ao Programa Portugal em Directo da Antena1, que os primeiros resultados da auditoria identificavam vários aspetos a melhorar e a alterar, nomeadamente “atravessamentos e cruzamentos”, sendo noticiado que os resultados definitivos só seriam conhecidos “em novembro ou depois”.⁹

⁶ <https://www.base.gov.pt/Base4/pt/detalhe/?type=contratos&id=9954561>

⁷ <https://lisboaparapessoas.pt/2023/10/25/plano-ciclovias-lisboa-moedas/>

⁸ <https://www.rtp.pt/play/p470/e725260/portugal-em-direto>

⁹ Idem.



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

GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

- Porém, só a 26 de março de 2024¹⁰, o Vice-Presidente afirmaria publicamente na 109ª Reunião Plenária da Assembleia Municipal de Lisboa, em resposta a uma intervenção sobre o relatório da auditoria às ciclovias do Sr. Deputado Municipal Miguel Graça dos Cidadãos Por Lisboa, o seguinte:
“Recebemos o relatório e aquilo que nós nos propusemos fazer foi receber o relatório trabalhar sobre aquilo que era o nosso projeto de expansão de rede [ciclável] e acolher algumas propostas. **Faremos a apresentação conjunta já em Abril. Ainda não tenho data mas será no mês de Abril!**”
- O Relatório Final da Auditoria foi apresentado e disponibilizado publicamente a 23 de maio de 2024, no Salão Nobre do Edifício dos Paços do Concelho de Lisboa, pelo Presidente Carlos Moedas e pelo Seu Vice-Presidente com o pelouro da Mobilidade, Filipe Anacoreta Correia.
- Este está datado de “Dezembro de 2023”¹¹, sendo que segundo a informação IFN/1/DEPM/DMM/CML/24 disponível em GESCOR, o link (já expirado) com o relatório final foi enviado pela consultora dinamarquesa no dia 8 de Janeiro de 2024. Decorreram portanto 4 meses e meio (135 dias) desde a receção até à sua apresentação e divulgação pública.
- Na mesma sessão, foi apresentado o Plano de Ação 24-45, pretensamente refletindo as conclusões da Auditoria.
- Mais uma vez, é de sinalizar que as associações de defesa da mobilidade em bicicleta – a quem os resultados da Auditoria mais interessavam e o Plano pretensamente visaria dar resposta - não tenham sido convocadas para a referida sessão.
- Já depois da apresentação do Plano de Ação 24-25 para a Rede Ciclável de Lisboa, no dia 17 de junho de 2024, foi levada a votação em reunião de Câmara a proposta nº 350/2024 que visava aprovar a 12ª Alteração ao Orçamento 2024 e Grandes Opções do Plano 2024-2028, que anulou **1.118.677€ (um milhão cento e dezoito mil seiscientos e setenta e sete euros)** à rubrica B3.P004.02 - Rede Ciclável Lx.XXI.EMEL do Pilar DIVERSIFICAR A MOBILIDADE, retirando mais de um milhão de euros aos projetos da rede ciclável, em vez de o reforçar em

¹⁰ <https://www.youtube.com/live/MMDXV0bDUgA?si=bw7OoJX4PV4gCgSS&t=5778>

¹¹ https://www.lisboa.pt/fileadmin/portal/temas/mobilidade/rede_ciclavel/Fase_2_Relatorio.pdf



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

GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

consequência do resultado da auditoria, menos de um mês depois da apresentação do plano.



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

GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

2. RESULTADOS DA AUDITORIA

2.1. Considerações gerais

Considerando o conteúdo do Relatório e as Conclusões da Auditoria à rede ciclável na cidade de Lisboa destacam-se algumas considerações gerais feitas pela equipa responsável. Esta afirma que:



“Na última década, Lisboa realizou numerosos projetos para (...) melhorar as suas infraestruturas. (...) Mas o mais importante é que a cidade já construiu mais de 100 km de infraestruturas protegidas para bicicletas, tornando a cidade mais segura para os seus utilizadores mais vulneráveis.”¹²

“Considerando a forma como a sua infraestrutura é concebida ao nível da rua, a rede de bicicletas de Lisboa acerta na maioria dos pontos fundamentais. Em particular, o bom nível de proteção proporcionado na maior parte da rede é um ponto forte distinto. No entanto, há uma margem considerável para melhorias em vários domínios.”¹³

Esta afirmação realizada no ‘Capítulo 3.5: Conclusões da análise ao nível das ruas’ é reafirmada nos **Pontos Fortes** da Análise SWOT:

- “A rede já dispõe de **muitos quilómetros de infraestruturas protegidas**. Este é o núcleo crucial de uma boa rede de ciclovias, garantindo um certo nível de segurança, conforto e visibilidade para os utilizadores de velocípedes.
- As principais ligações protegidas da rede funcionam **como uma estrutura sólida ou esqueleto**. Muitas partes da cidade e muitos agrupamentos de destinos importantes estão bem ligados”¹⁴

É também explicado que a metodologia de avaliação da análise realizada “segue a pirâmide da mobilidade invertida, que dá prioridade aos utentes mais vulneráveis”¹⁵

¹² RELATÓRIO FINAL | Análise multicritérios da rede existente | dezembro 2023, página 8

¹³ Idem, página 70

¹⁴ Idem, página 78

¹⁵ Idem, página 12



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

GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

No Capítulo 1 relativo à Análise de Rede é afirmado que há “muitos quilómetros de rede protegida” e que “muitas das ligações em falta são muito curtas e fáceis de preencher.” Acrescenta-se, porém, que há “lacunas significativas na rede. Faltam algumas ligações importantes.”¹⁶

Como Lacunas de Alto Nível¹⁷, respeitantes a “áreas que não têm praticamente nenhuma infraestrutura para velocípedes que as ligue à rede mais alargada.”¹⁸ destacam-se as Freguesias de: • Ajuda • Alcântara • Beato • Belém • Benfica • Estrela • Misericórdia • Santa Maria Maior • São Vicente • Penha de França • São Domingos de Benfica • Santa Clara.

É também afirmado que “algumas das ligações em falta podem ser facilmente preenchidas com ruas que ofereçam boas condições em termos de declive”, destacando-se as seguintes:

- a Rua Morais Soares ao lado do Cemitério do Alto de São João para ligação à Graça através da Penha de França;
- a Estrada de Benfica para ligação a Benfica.

É ainda referido que “a partir do Marquês de Pombal, a única forma de seguir para sul é pela **Av. da Liberdade**; caso contrário, existem muitas lacunas de alto nível paralelas entre as sub-redes ribeirinhas e centrais.”¹⁹

Para além das lacunas de alto nível, é apontada uma série de ligações em falta mais curtas e locais na rede de ciclovias de Lisboa. Os auditores afirmam que “estas **ligações locais em falta**²⁰ são uma parte importante da análise de uma rede, porque representam uma oportunidade de ter um grande impacto positivo no desempenho da rede com adições relativamente pequenas”. E referem que “as ligações em falta colocam **problemas de segurança e de conetividade**, sendo ligações naturais entre diferentes partes da rede atual e sendo já utilizadas por muitos ciclistas.”²¹

¹⁶ Idem, página 15

¹⁷ Estas *Lacunas de alto nível* estão bem ilustradas no Mapa 5 da página 25 do Relatório e em detalhe no Mapa 1.1 *Falhas de Alto Nível* na página 6 do Anexo 1

¹⁸ RELATÓRIO FINAL | Análise multicritérios da rede existente | Dezembro 2023, página 24

¹⁹ Idem, página 25

²⁰ Estas *Ligações locais em Falta* estão bem ilustradas no Mapa 6 da página 27 do Relatório da Auditoria e em detalhe no Mapa 1.2 *Ligações em Falta* e respectiva tabela nas páginas 8 a 10 do Anexo 1

²¹ RELATÓRIO FINAL | Análise multicritérios da rede existente | Dezembro 2023, página 26



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

GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

“A maioria destas ligações em falta são segmentos relativamente curtos, com menos de 1 km de comprimento. Apresentam também declives relativamente suaves, em geral, só ultrapassando os 10% em muito poucos locais.”²² Dando-se o exemplo de:

- Estrada de Benfica, em Benfica;
- Rua da Junqueira e Rua dos Jerónimos, em Alcântara/Belém;
- Rua Morais Soares e Rua Conde de Redondo, no centro da cidade;
- Rua da Prata e Rua dos Fanqueiros, na Baixa;

Também “no contexto das lacunas na rede, concentramo-nos nos acidentes que ocorrem fora da rede. Isso mostra quais corredores que já estão a ser usados por bicicletas e trotinetes, mas atualmente carecem de infraestrutura e, portanto, são perigosos.”²³ Listando-se os seguintes arruamentos:

- Rua Morais Soares
- Rua da Prata e a área geral à sua volta
- Cais do Sodré
- Rua Braamcamp
- Avenida da Igreja
- Av. de Roma (a qual é também uma “Densificação de alta prioridade”²⁴)

As ‘Conclusões da Análise de Rede’ (Capítulo 1.5) são claras ao afirmar que “O mais importante a nível estratégico são as ligações em falta ao longo do limite ocidental da cidade e entre as partes ribeirinha e central da rede. Felizmente, a nível local, algumas destas ligações em falta têm apenas dois quarteirões de largura, e preenchê-los com infraestruturas para bicicletas teria um grande impacto positivo na conectividade global, exigindo relativamente pouco investimento.”²⁵

No ‘TOP 5: Lista de conexões de alta prioridade que precisam de infraestrutura’ constam as seguintes:

- Rua Áurea / Rua da Prata / Rua dos Fanqueiros
- Avenida Mouzinho de Albuquerque
- Rua da Junqueira
- Avenida Conselheiro Fernando de Sousa
- Estrada de Benfica

²² Idem.

²³ Idem, página 29

²⁴ Idem, página 31

²⁵ RELATÓRIO FINAL | Análise multicritérios da rede existente | dezembro 2023, página 34



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

GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

2.2. Eixos específicos

Av. da Liberdade

A Av. da Liberdade é classificada pela auditoria no “TOP 3: Ruas com Problemas de Conforto”²⁶ e no “TOP 3: Ruas com Problemas de Continuidade”²⁷, sendo descrita como “uma ligação em falta, **uma vez que a solução atual não oferece qualquer vantagem para nenhuma infraestrutura**”²⁸. De facto, “a partir do Marquês de Pombal, a única forma de seguir para Sul é pela Av. da Liberdade; caso contrário, existem muitas lacunas de alto nível paralelas entre as sub-redes ribeirinhas e centrais.”²⁹ Refere-se ainda que “a extremidade sul da Avenida da Liberdade coloca os ciclistas numa situação perigosa com táxis e autocarros”³⁰, e que “é perigosa devido ao elevado número de autocarros turísticos.”³¹

No Capítulo “Melhorar e alargar a rede” é referida a necessidade de “Melhorar a Avenida da Liberdade com ciclovias protegidas. A importância da Av. da Liberdade para a conectividade global da rede não pode ser subestimada, e a sua conceção atual não é suficiente em termos de segurança e intuitividade” necessitando de “um corredor largo como este tem de ter o seu próprio espaço dedicado ao tráfego de bicicletas.”³²

A conclusão desta auditoria reitera a reivindicação para que aquela Avenida passe a ter infraestrutura ciclável, a qual vem sendo feita há mais de 120 anos, desde 1901, altura em que a União Velocipédica Portuguesa pede ao Município de Lisboa “**que seja construída em toda a extensão da Avenida da Liberdade uma faixa cyclavel**”.³³

²⁶ Idem, página 49

²⁷ Idem, página 63

²⁸ Idem, página 31

²⁹ Idem, página 25

³⁰ Idem, página 57

³¹ Idem, página 58

³² Idem, página 80

³³ A União Velocipédica Portuguesa, fundada às 21 horas de 14 de Dezembro 1899 na Rua do Crucifixo em Lisboa é a mais antiga das federações desportivas em Portugal, tendo este pedido sido feito em carta dirigida ao “*Senhor presidente e vogaes da comissão administrativa do Município de Lisboa*” datada de 13 de Dezembro de 1901 e publicada no nº225 da revista Tiro Civil de 14 de Dezembro de 1901, e redescoberta recentemente pelo projeto de investigação HiBicLab da Fundação para a Ciência e Tecnologia.



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

GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

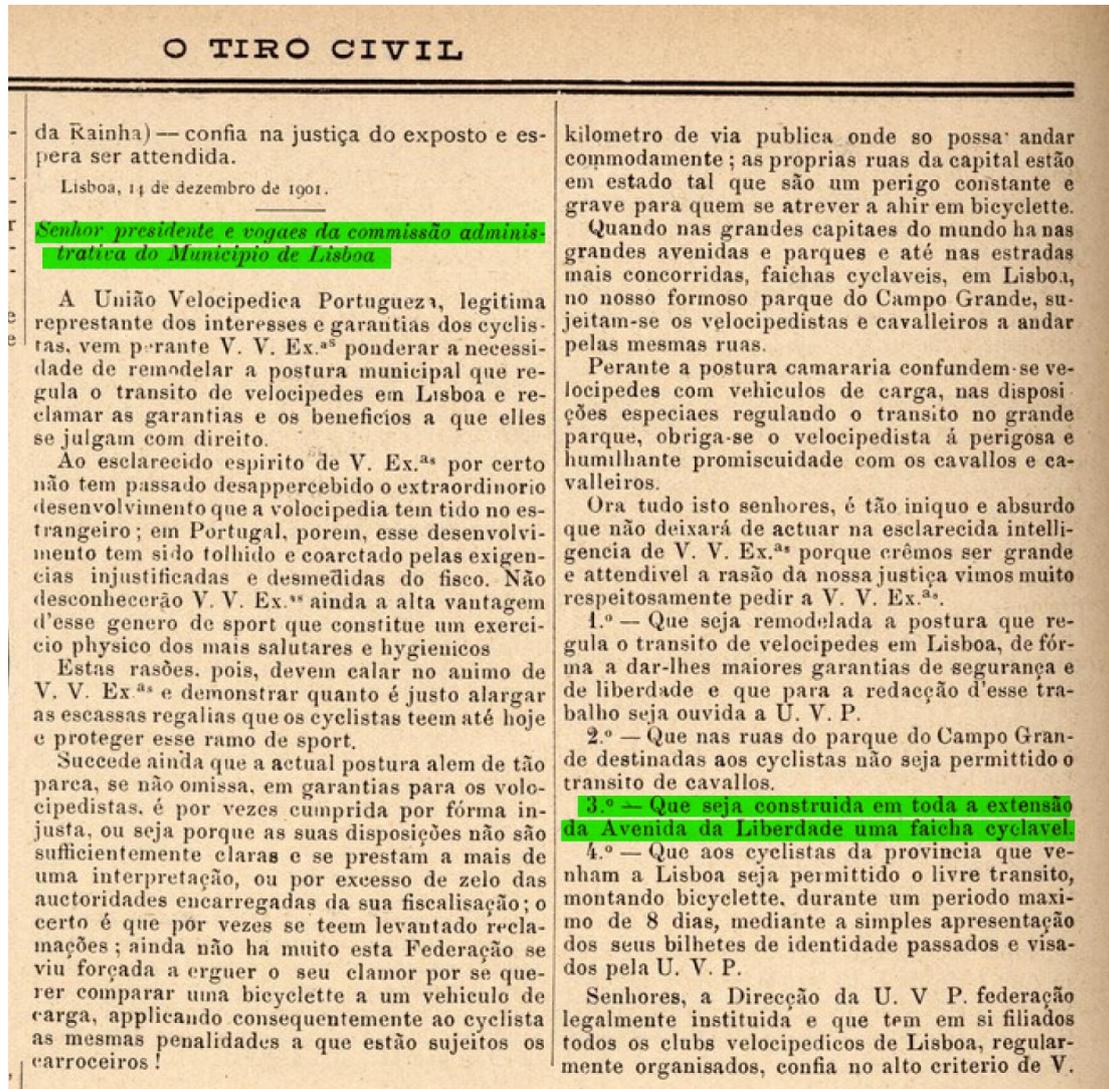


Figura 1 - Revista Tiro Civil, N.º 223, 15 Nov. 1901 Fonte: A Hemeroteca Digital, da Hemeroteca Municipal de Lisboa (HML): https://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/Periodicos/TiroCivil/1901/N223/N223_item1/index.html

Esta descoberta recente torna óbvio que os problemas da rede ciclável não advêm das ciclovias existentes, mas de mais de um século da falta delas, sendo uma das provas que existiu em Portugal uma cultura da bicicleta, que se extinguiu à medida que as condições de segurança se dissiparam.



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

GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

Avenida Almirante Reis

A Auditoria na Av. Almirante Reis não só não corrobora a tese de que “a ciclovia causa poluição”³⁴, como refere mesmo que este “é um importante elo de ligação norte-sul”. Refere ainda que “termina abruptamente sem se juntar aos elos de ligação costeiros ou às infraestruturas da Avenida da Liberdade. Esta ligação em falta dificulta o acesso dos utilizadores à zona ribeirinha para depois se dirigirem para nordeste ou sudoeste.” Afirma-se também que o seu prolongamento a norte, pela “Avenida Almirante Gago Coutinho, é outra ligação em falta que melhoraria a conectividade entre a rede central e a rede oriental, ao mesmo tempo, que complementaria os elos de ligação locais este-oeste com um eixo norte-sul.”³⁵

Apesar de esta Avenida figurar no “TOP 3: Ruas com problemas de segurança”³⁶ é sublinhado que os “dados de acidentes envolvendo ciclistas no período de 2010 a 2019”³⁷ entregues pela própria Cidade de Lisboa se referem “a um período em que a pista de bicicletas na Almirante Reis ainda não tinha sido construída. **Isto mostra a importância da ligação atualmente construída**”³⁸.

Note-se que a afirmação acima é contrária ao que foi publicamente afirmado pelo Vice-Presidente Filipe Anacoreta Correia na apresentação dos resultados da auditoria a 23 de maio.

De facto, transmitiu-se a ideia que a ciclovia da Av. Almirante Reis tinha problemas de segurança, tendo induzido em erro vários órgãos de comunicação social – entre estes o Jornal de Notícias que noticiou que “As ciclovias da Avenida Almirante Reis, Avenida 24 de Julho e Rua Professor Pinto Peixoto são as artérias onde foram identificados mais problemas de segurança”³⁹ – uma informação contrariada pelos dados que constam no relatório da Auditoria.

³⁴ Aos 47 minutos do vídeo disponível em:

https://www.facebook.com/watch/live/?ref=watch_permalink&v=817376519156940

³⁵ RELATÓRIO FINAL | Análise multicritérios da rede existente | dezembro 2023, página 26

³⁶ Idem, página 57

³⁷ Idem.

³⁸ Idem, página 57, ponto 2 do Mapa 14 Segurança e proteção

³⁹ <https://www.jn.pt/4262360902/rede-ciclavel-de-lisboa-vai-ser-melhorada-apos-terem-sido-detetadas-falhas-graves/>



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

GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

2.3. Análise de Destinos

No ‘Capítulo 2: Análise dos Destinos – Atratividade, Intermodalidade e Conectividade’ é afirmado que “existem importantes aglomerados de destinos em partes da cidade que não têm infraestruturas para bicicletas”⁴⁰.

Quanto aos Equipamentos de Ensino é afirmado que “a rede tem um desempenho menos bom na garantia de ligações a escolas e creches, que têm uma maior proporção de destinos mal ligados. De facto, a distribuição de escolas e infantários que se encontram a mais de 300 m da rede de bicicletas (...) reflete de perto as lacunas de alto nível identificadas na análise da rede. Muitos bairros em zonas de colina perto da orla ribeirinha, no sul da cidade, têm numerosas escolas mal ligadas: Beato, Penha de França e São Vicente a leste, Misericórdia, Estrela, Alcântara, Ajuda, Belém a oeste. [...] Benfica, outra lacuna de alto nível identificada acima, também tem muitas escolas longe de infraestruturas para bicicletas.”⁴¹

Relativamente ao Emprego é dito que “há muitos centros de emprego em Benfica, Penha de França, Alcântara e Belém que não têm boas ligações à rede de bicicletas (...). Em menor escala, os concelhos de São Vicente, Santa Maria Maior, Misericórdia, Estrela, Santo António têm também centros de emprego mal ligados.”⁴² Acrescenta-se que “São Vicente e Penha de França ficam entre a rede ribeirinha e a ciclovía na Avenida Almirante Reis. A falta de conectividade aqui deixa muitas escolas, universidades e centros de emprego inacessíveis. As conexões poderiam ser feitas pela Avenida Mouzinho de Albuquerque ou Avenida Afonso III”⁴³

Relativamente às ligações intermodais é afirmado nas conclusões do ‘Capítulo 2.5 que “muitos destinos atualmente mal servidos poderiam, (...) ser mais facilmente integrados na rede. Ligar as estações de metro e de comboio mal servidas no Nordeste e ao longo da rede de bicicletas do norte da cidade poderia fazer uma grande diferença para os utilizadores suburbanos.”⁴⁴ Logo de seguida são identificadas as 5 ligações mais importantes para a conectividade da rede com os transportes públicos:

- Rua Áurea / Rua da Prata / Rua dos Fanqueiros
- Avenida Mouzinho de Albuquerque
- Rua da Junqueira

⁴⁰ Idem, página 35

⁴¹ Idem, página 36

⁴² Idem

⁴³ Idem, página 37, ponto 4 do Mapa 8 Destinos Utilitários

⁴⁴ Idem, página 45



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

GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

- Estrada de Benfica
- Rua da Escola Politécnica para a Rua da Misericórdia

É também afirmado nas conclusões que “o acesso à Estação Oriente, que é problemático e exige uma reformulação da grande rotunda que lhe está adjacente.”⁴⁵

2.4. Análise à infraestrutura existente - Segurança, conforto, legibilidade, coerência e atratividade

Os auditores consideram que “em geral, a proteção das ciclovias existentes é suficiente, com algumas exceções”, mas sublinham que “muitos cruzamentos são atualmente perigosos. A coerência e a legibilidade são frequentemente insuficientes”⁴⁶.

No que respeita à largura e conforto é afirmado que “a largura mínima recomendada para as ciclovias é de 2 - 2,5 m para vias unidirecionais e 3 - 4 m para vias bidirecionais dependendo do volume de tráfego de bicicletas. Existem muitos troços nas redes de

Número de ciclistas (por hora na hora de ponta)	Ciclovias unidirecionais	Ciclovias bidirecionais
> 1 500	3,0 - 3,5 m	4,0 - 4,5 m
com menos de 1500	2,5 - 3,0 m	3,5 - 4,0 m
mais de 200 .	2,2 - 2,5 m (2 m min.)	3,5 m (3 m min.)
com menos de 200	2 m (1,7 min.)	3,5 m (3 m min.)

NB : as larguras indicadas acima são as larguras reais de rolamento, isto é, fora da borda (s), marcação (s), calha (s).

ciclovias de Lisboa onde estes mínimos recomendados não são atingidos. Isto pode dever-se ao facto de uma determinada rua ser demasiado estreita, ou a desenhos que favorecem o tráfego de automóveis em detrimento do tráfego de bicicletas, dando aos automóveis uma parte ainda maior da largura total da rua.”⁴⁷

Figura 2 - Largura padrão recomendada para pistas de bicicleta na página 48 do Relatório da Auditoria, que é superior às larguras mínimas estipuladas no Regulamento Municipal de Urbanização e Edificação de Lisboa, e que deve por isso ser revisto urgentemente em conformidade com esta recomendação.

Em relação às ruas **30+Bici existentes**, é afirmado que “este tipo de infraestrutura funciona bem em ruas mais calmas e estreitas, onde há menos carros a circular a velocidades relativamente baixas.”⁴⁸ Mas que “algumas das mais de 30 ruas destinadas a

⁴⁵ Idem, página 90

⁴⁶ Idem, página 46 ‘Capítulo 3: Análise ao nível da rua - Segurança, conforto, legibilidade, coerência, e atratividade’

⁴⁷ Idem, página 48

⁴⁸ Idem, página 54



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

GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

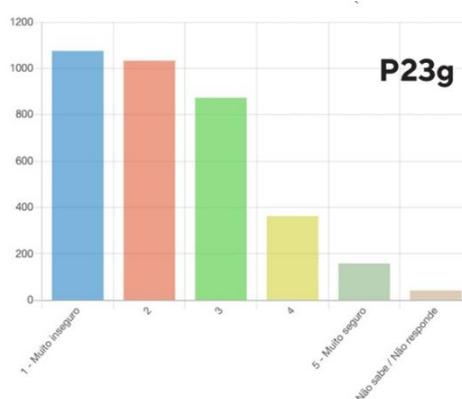
bicicletas **não permitem a circulação devido ao congestionamento causado por carros**⁴⁹, e que há “30+bici onde os lugares de estacionamento à esquerda estão dispostos de forma insegura para os utilizadores de bicicletas.”⁵⁰

É destacado que “**estas ruas oferecem um baixo nível de conforto**, com os utilizadores de bicicletas frequentemente presos em pequenos engarrafamentos de automóveis com carros estacionados em ambos os lados” e que existem vários “**exemplos de ruas 30+bici com corredores mais largos e volumes elevados de tráfego automóvel, onde as infraestruturas protegidas seriam mais aplicáveis.**”⁵¹

É citado o caso da “micro rede” de Campo de Ourique, referindo-se que esta é “constituída na sua totalidade por zonas 30+bici” estando “atualmente completamente desligada das freguesias vizinhas das Avenidas Novas, Alcântara, Santo António e mesmo da Estrela”. Segundo os auditores “este facto pode explicar parcialmente a baixa perceção de segurança nesta freguesia, mostrada no mapa do ponto 3.2”⁵² que replicamos abaixo. Estes referem ainda que “a rede de 30+bici em Campo de Ourique não está a ajudar nos números do distrito, tornando-o o de classificação mais baixa.”⁵³



■ Neste contexto, verificamos uma redução notável na sensação de segurança, o que é em parte compreensível numa zona de tráfego partilhado. Contudo, isso sugere que as ‘zonas 30+bici’ necessitam de ser melhoradas.



ANEXO 2 Resultados do Inquérito da Auditoria

Figura 3 - Resultados do inquérito da Auditoria, (Anexo 2, página 10) onde a larga maioria dos inquiridos classificam as vias 30+bici como inseguras ou muito inseguras

No ‘TOP 3: 30+Bici - Corredores que precisam de reformulação’⁵⁴ identificam-se ruas 30+Bici que urge serem redesenhadas, de modo a garantir a segurança e o conforto dos utilizadores de bicicleta e a conectividade da rede:

⁴⁹ Idem, página 49, ponto 3 do Mapa 13 Largura e Conforto

⁵⁰ Idem, página 50

⁵¹ Idem, página 54

⁵² Idem, página 26

⁵³ Idem, página 59, Mapa 15 Percepção de Segurança

⁵⁴ Idem, página 55



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

GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

- Avenida Barbosa du Bocage
- Rua de Dona Estefânia
- Avenida Elias Garcia

Nas Oportunidades, a análise SWOT sublinha que “para funcionar corretamente, as ruas 30+bici precisam de implementar mais medidas **físicas de redução de tráfego e, talvez até, exigir uma adaptação do plano de tráfego**” e que nota que “as ruas 30+bici são também um ótimo primeiro passo para implementar mais pistas de contrafluxo para bicicletas (contramão)”. Nas Ameaças é afirmado que “as zonas 30+bici existentes **carecem muitas vezes de acalmia de tráfego e incentivam os automóveis a utilizar essas ruas**, permitindo o **excesso de velocidade**. Sem acalmia de tráfego, as zonas 30+bici podem ter um efeito contrário, **causando acidentes e antagonização dos utilizadores de bicicletas**.”⁵⁵

No ‘Capítulo 6.3: Melhorar as infraestruturas existentes’ é referido explicitamente a necessidade de “**Redução de tráfego em ruas 30+bici que excedam 2000 carros por dia**”. E reforçado que “devido ao tráfego automóvel, os corredores estão muitas vezes entupidos de carros, dificultando a passagem das bicicletas - o que resulta num menor conforto e em mais conflitos.” Mais se afirma que “**a acalmia das ruas pode ser conseguida através da acalmia física do tráfego, mas também através da alteração do plano de tráfego do bairro, por exemplo, através de ruas de sentido único ou do encerramento de ruas para o tráfego não residente**”⁵⁶, no caso de eixos não estruturantes.

Finalmente, na Análise SWOT refere-se que “eventualmente, infraestruturas mais antigas necessitarão de investimentos significativos para manutenção e melhoramentos. Isto pode consumir os recursos necessários para construir novas infraestruturas e colmatar lacunas. A manutenção e a melhoria da rede existente terão de ser efetuadas **sem perder de vista a prioridade: melhorar a conectividade da rede, acrescentando novas ligações estratégicas.**”

2.5. Semaforização

Relativamente à semaforização da Rede Ciclável é afirmado que “os semáforos não estão programados para as velocidades dos utilizadores de velocípedes e estes são repetidamente confrontados com semáforos vermelhos com longos tempos de espera -

⁵⁵ Idem, página 79, Análise SWOT

⁵⁶ Idem, página 86



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

GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

os cruzamentos amigos das bicicletas apresentam geralmente ciclos de luz mais curtos, de modo a que o tempo de espera das bicicletas (e dos peões) seja menor”, identificando também cruzamentos “sem semáforos” onde “o tráfego automóvel não pára realmente (...) expondo os utilizadores de velocípedes ao perigo.”⁵⁷

É também referido que “os semáforos de bicicleta e carro mudam para verde ao mesmo tempo. O pré-verde pode dar ao ciclista uma vantagem, tornando a travessia menos perigosa”⁵⁸. Esta ideia é reforçada na análise SWOT em cujas oportunidades se afirma que “Lisboa já tem muitos semáforos para bicicletas: estes poderiam ser programados para dar aos ciclistas um avanço, ou pré-verde, antes do tráfego motorizado. Também este facto reduz significativamente o risco de acidentes graves.”⁵⁹

2.6. Limites de Velocidade

No ‘Capítulo 5: Análise SWOT’, é realçado que como Ponto Fraco que “a grande maioria da rede rodoviária tem **limites afixados de 50 km/h, o que constitui uma velocidade altamente letal em caso de colisão com utentes vulneráveis da estrada**. Para a segurança dos utilizadores de velocípedes, mas também dos peões, **é crucial manter a velocidade dos veículos a 30 km/h ou menos, sempre que possível**. Desta forma, mesmo as ruas partilhadas podem tornar-se corredores de bicicletas seguros e eficazes.”⁶⁰ Esta afirmação vai ao encontro das recomendações da Organização Mundial de Saúde e corrobora a importância da implementação **urgente** do ponto 2 da proposta do LIVRE “Contra a Guerra e Pelo Clima”⁶¹ da deliberação de Câmara nº 233/CM/2022, aprovada por Maioria na reunião de Câmara de 12 de maio de 2022, que continua por implementar e que determinou:

“Reduzir em 10 km/h a velocidade máxima de circulação permitida para:

- a) 30km/h nas vias de 3º, 4º e 5º nível da rede viária;
- b) para 40km/h nas vias de 2º nível;
- c) para 70km/h nas vias de 1º nível;”

⁵⁷ Idem, página 74

⁵⁸ Idem, página 77

⁵⁹ Idem página 79

⁶⁰ Idem página 78

⁶¹ <https://partidolivres.pt/noticias/camara-de-lisboa-aprova-proposta-do-livre-contra-a-guerra-pelo-clima-e-devolver-partes-da-cidade-as-pessoas>



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

GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

2.7. Conclusões gerais da Auditoria:

O relatório termina afirmando na **Conclusão Geral** que:

“Sem dúvida que Lisboa **tem potencial para se tornar uma das principais cidades cicláveis, nos próximos 5 a 10 anos**, e o município reconheceu sabiamente que o segredo de uma rede de infraestruturas seguras para bicicletas reside nas suas ciclovias protegidas. Na última década, foram dados passos significativos para estabelecer numerosos corredores protegidos, garantindo muitos quilómetros de passagem segura para ciclistas em algumas das vias mais movimentadas da cidade.

Mas o veredicto é claro: a situação atual das infraestruturas de Lisboa ainda oferece uma abundância de situações de rua que são inseguras e muitas vezes completamente perigosas para os utilizadores de bicicletas. Resolver isso é de extrema importância e deve acontecer o mais rápido possível.

Olhando para o futuro, o principal desafio da cidade, nos próximos cinco anos, **é a melhoria, a ligação e a expansão simultâneas da rede ciclável existente.**

[...]

A cidade deve aderir a um princípio que dita a **não remoção de infraestruturas dedicadas para bicicletas e trotinetas, sem que sejam providenciadas de antemão alternativas equivalentes ou de maior qualidade.**

[...]

Em última análise, o caminho para se tornar mais amigo das bicicletas **é semelhante em todas as cidades: uma expansão e manutenção contínuas de infraestruturas cicláveis de melhores práticas para, em última análise, criar uma rede abrangente e de alta qualidade que sirva toda a área urbana.** Cada administração precisa de decidir se quer comprometer-se com tal abordagem, mas **é claro que são necessárias certas redistribuições do espaço rodoviário dos carros para as bicicletas para levar a cabo essa abordagem.**

Ao adotar esta abordagem, Lisboa reconhece que, realisticamente, os automóveis e os engarrafamentos ocasionais continuarão a existir nos seus espaços urbanos. No entanto, a cidade estará em condições de **dar aos seus residentes uma escolha genuína para se deslocarem em segurança de bicicleta** ou trotinete, de acordo com as suas próprias condições, quer se **desloquem para a escola, universidade, trabalho ou para atividades de lazer.** Ao fazê-lo, Lisboa prevê um futuro em que as opções de transporte sustentável



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

GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

e ativo coexistam sem problemas com o tráfego automóvel, proporcionando aos seus cidadãos uma paisagem de mobilidade urbana mais saudável e versátil.”⁶²

É ainda referido que “os conflitos políticos sobre o valor do estacionamento são muitas vezes difíceis de ultrapassar. A comunicação sobre o valor de uma cidade amiga das bicicletas tem de abordar estes argumentos.”⁶³

3. ANÁLISE COMPARATIVA À AUDITORIA VERSUS PLANO DE ACÇÃO 24-25

Da análise aos resultados da Auditoria conclui-se que:

- A generalidade das ciclovias de Lisboa estão bem feitas (ao contrário do que foi muitas vezes afirmado pelo atual executivo), pecando essencialmente pela sua reduzida largura e pela necessidades na melhoria de alguns cruzamentos.
- A rede falha não nos sítios onde está implementada, mas devido:
 - i. a amplas zonas sem qualquer infraestrutura;
 - ii. à sua inexistência em eixos determinantes para a conectividade da rede
 - iii. à sua falta entre dois troços cicláveis, implicando que existem desconetividades na rede, já usadas por pessoas em bicicleta e que deveriam ser resolvidas para dar segurança aos utilizadores e continuidade à rede;
 - iv. à grande quantidade de destinos que não são servidos por qualquer infraestrutura (nomeadamente escolas, creches e empregos);
 - v. ao abuso da solução 30+Bici, em situações onde o volume e as velocidades do tráfego não são compatíveis com esta opção;
 - vi. à semaforização penalizante para a bicicleta, a qual facilmente poderá ser melhor regulada.

É ainda referido que:

- na última década foram dados passos relevantes para tornar Lisboa uma cidade ciclável;
- Lisboa tem potencial para se tornar uma das principais cidades cicláveis, nos próximos 5 a 10 anos;

⁶² Idem, páginas 93 e 94

⁶³ RELATÓRIO FINAL | Análise multicritérios da rede existente | dezembro 2023, página 78



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

GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

- a cidade deve aderir a um princípio que dita a não remoção de infraestruturas dedicadas para bicicletas e trotinetas, sem que sejam providenciadas de antemão alternativas equivalentes ou de maior qualidade;
- o caminho para Lisboa se tornar mais amiga das bicicletas é semelhante ao de todas as cidades, passando pela expansão e manutenção contínuas das infraestruturas cicláveis de acordo com as melhores práticas para (...) criar uma rede abrangente e de alta qualidade que sirva toda a área urbana;
- cada administração terá que decidir se quer comprometer-se com tal abordagem, sendo claro que é necessária a redistribuição do espaço rodoviário – ou seja, é necessário reduzir espaço aos carros para criar espaço para as bicicletas e para outros modos de transporte.
- A velocidade 50km/h é altamente letal, pelo que deve ser adotada a velocidade 30km/h na generalidade dos eixos urbanos.

Finalmente, são destacados os seguintes eixos estruturantes e/ou de intervenção prioritária:

- Avenida da Liberdade
- Prolongamento da Av. Almirante Reis até ao rio e a norte pela Av. Almirante Gago Coutinho
- Rua Áurea / Rua da Prata / Rua dos Fanqueiros
- Rua Conde de Redondo
- Cais do Sodré
- Eixo Rua da Escola Politécnica / Rua da Misericórdia
- Rua Morais Soares
- Rua Penha de França
- Avenida Mouzinho de Albuquerque
- Avenida Conselheiro Fernando de Sousa
- Rua Braamcamp
- Avenida da Igreja
- Av. de Roma
- Estrada de Benfica
- Eixo Rua da Junqueira / Rua dos Jerónimos



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

GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

DESIGNAÇÃO	TIPOLOGIA	Volumes de veículos/dia
Rua dos Eucaliptos	30+Bici	504
Rua da Portela	30+Bici	1.503
Avenida da Igreja	30+Bici	2.112
Avenida Elias Garcia	30+Bici	2.354
Avenida Visconde de Valmor	30+Bici	2.868
Rua Luís Augusto Palmeirim	30+Bici	2.868
Avenida Elias Garcia	30+Bici	3.265
Rua Filipe da Mata	30+Bici	3.462
Avenida Barbosa du Bocage	30+Bici	3.699
Avenida Visconde de Valmor	30+Bici	3.798
Rua Silva Carvalho	30+Bici	4.218
Avenida Praia da Vitória	30+Bici	4.362
Avenida Guerra Junqueiro	30+Bici	5.400
Avenida Visconde de Valmor	30+Bici	5.727
Avenida António Serpa	30+Bici	6.256
Estrada da Circunvalação	30+Bici	6.474
Rua Silva Carvalho	30+Bici	6.628
Avenida Visconde de Valmor	30+Bici	6.706
Rua de Dona Estefânia	30+Bici	6.706
Rua Prof. Fernando da Fonseca	30+Bici	7.296
Estrada da Circunvalação	30+Bici	8.130
Avenida António Serpa	30+Bici	8.201
Rua Silva Carvalho	30+Bici	8.412
Avenida Praia da Vitória	30+Bici	8.724
Rua Fernando Namora	30+Bici	8.999
Estrada da Circunvalação	30+Bici	9.663
Rua do Rio Zêzere	30+Bici	10.380
Rua do Rio Zêzere	Zona de Coexistência	10.380
Avenida da Igreja	30+Bici	11.658
Alameda das Linhas de Torres	Zona de Coexistência	12.284
Avenida de Paris	30+Bici	12.660
Rua de Dona Estefânia	30+Bici	13.228
Rua Latino Coelho	30+Bici	14.658
Rua Prof. Fernando da Fonseca	30+Bici	14.777
Avenida Sacadura Cabral	30+Bici	16.872
Avenida da Liberdade	30+Bici	17.692
Alameda das Linhas de Torres	Zona de Coexistência	19.653
Alameda das Linhas de Torres	Zona de Coexistência	19.683
Estrada da Circunvalação	30+Bici	30.306
Avenida da Liberdade	30+Bici	33.434

É ainda desaconselhado o recurso a 30+Bici em ruas que não oferecem as condições necessárias para a coexistência. E é proposta a alteração de algumas ruas 30+Bici existentes de modo a garantir a segurança dos utilizadores e a atratividade da bicicleta como modo de transporte. Em concreto:

- Avenida Barbosa du Bocage
- Rua de Dona Estefânia
- Avenida Elias Garcia
- Zona de Campo de Ourique

Figura 4 - Tabela de Tráfego Rodoviário medida em veículos/dia dos eixos viários com a tipologia de 30+Bici e Zonas de coexistência existentes, compilados pelo Gabinete do LIVRE tendo como fonte de dados de 2021 da Tabela de Tráfego Rodoviário da Memória descritiva do Mapa de Ruído da Cidade de Lisboa⁶⁷

- Os limites hoje estabelecidos para “via banalizada” no ANEXO VIII – CRITÉRIOS DE PLANEAMENTO DAS REDES CICLÁVEIS do Regulamento do PDM (a que faz referência o artigo 71.) são **8.000 veículos/dia**.

- Os limites recomendados no Manual de Espaço Público “Lisboa O Desenho de Rua” (página 58) para “vias partilhadas” são de **1.500 a 3.000 veículos/dia**.

- A Auditoria à Rede Ciclável vem alinhar pelas melhores práticas internacionais recomendando para “as ruas 30+Bici” um limite de **2000 veículos/dia**.



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

GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

4. Conclusões

Face ao exposto, e atendendo ao Plano de Ação 24-45 apresentado pelo executivo a 23 de maio 2024, concluiu-se que:

- **Perderam-se quase 3 anos parando, adiando ou cancelando obras programadas em matéria de ciclovias**, à espera desta Auditoria, a qual por sua vez demorou 4 meses e meio a ser tornada pública.
- A Auditoria vem reafirmar que a rede existente é boa; e que, mais do que corrigir, **é urgente e necessário expandir a rede ciclável em zonas onde ainda não há ciclovias segregadas e através de eixos estruturantes**.
- O Plano “dinâmico” de Expansão da Rede Ciclável foi apresentado em outubro de 2023⁶⁴, antecipando-se à receção da Auditoria.
- **A ciclovia da Av. de Berna foi quase totalmente removida à revelia das normas, documentos estratégicos e compromissos internacionais da própria CML, única e exclusivamente para devolver 70 lugares de estacionamento** - não obstante tal obra ter sido ‘promovida’ como se visasse a segurança dos utilizadores vulneráveis daquele eixo, os quais, na verdade, correm **hoje riscos consideravelmente acrescidos**.
- A ciclovia prevista para o Largo de S. Sebastião foi também removida do projeto, comprometendo a ligação entre a Gulbenkian e Picoas e, portanto, pondo fim a um eixo ciclável de enorme importância para a coerência da rede.
- O Plano de Ação apresentado a 23 de maio 2024 substitui o Plano “dinâmico” de Expansão da Rede Ciclável, concluindo-se que muitos dos eixos previstos neste último deixam de estar contemplados no Plano de Ação, que acaba por ser um retrocesso face aos planos do próprio executivo.
- É também um retrocesso face ao que estava previsto e em desenvolvimento quando este executivo tomou posse: eixos considerados Ligações em falta pela Auditoria, como a Av. de Roma, a Av. Egas Moniz ou Av. da Liberdade entre tantos outros que estavam em vias de ser implementados, foram cancelados por este executivo e assumidamente abandonados no seu Plano de Ação.
- É, ainda, um plano contraditório com a Auditoria, **não respondendo às questões colocadas pela mesma**. Pelo contrário, segue um caminho oposto ao sugerido. Em concreto:
 - Os maiores troços propostos e acrescentados ao Plano de Ação de maio de 2024, face ao plano apresentado em Outubro de 2023⁶⁵, correspondem a ciclovias ou trilhos que já existem em Monsanto — onde não passam carros,

⁶⁴ <https://lisboaparapessoas.pt/2023/10/25/plano-ciclovias-lisboa-moedas/>

⁶⁵ <https://lisboaparapessoas.pt/2023/10/25/plano-ciclovias-lisboa-moedas/>



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

GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

e que por isso não são urgentes para aumentar a segurança da rede existente, constando na auditoria como “**Ligações em Falta de Baixa Prioridade**”.⁶⁶

- Os troços que já estão no plano de Outubro são na grande maioria demasiado curtos para construírem rede **e não respondem aos eixos estruturantes em falta que estão bem identificados pela Auditoria** (exceção feita à da Rua da Prata, entretanto concretizada, por proposta do LIVRE, apresentada em janeiro de 2023), inclusivamente, desapareceram ciclovias “Planeadas com previsão” que constavam no Plano de outubro, nomeadamente as ciclovias da Av. da Índia, da Av. das Descobertas ou da Estrada da Circunvalação, e que deixaram de constar no Plano de Ação 24-25 apresentado em maio.
- O Plano de Ação não prevê a criação de percursos segregados **em nenhum dos eixos prioritários apontados pela Auditoria**, com exceção da Rua da Prata.
- No Plano de Ação agora apresentado pelos "Novos Tempos" PSD-CDS, **apenas 20 das 56 ciclovias são segregadas**.
- Ou seja, mais de metade são em formato “30+Bici” — ruas que internacionalmente **não são consideradas parte integrante da rede ciclável**, onde bicicletas e automóveis competem, **que a Auditoria desaconselha** em eixos com volumes de tráfego acima dos 2000 veículos/dia (ver nota ⁵⁵), sugerindo mesmo que ruas 30+Bici existentes sejam repensadas.
- São mantidas ruas 30+Bici em ruas que claramente não reúnem condições de segurança para a coexistência, sendo disso exemplo os arrumamentos citados na Auditoria: Avenida Elias Garcia com 3.265 veículos/dia; Avenida Barbosa du Bocage com 3.699 veículos/dia; Rua D. Estefânia com mais de 13.000 veículos/dia; E também a já acima citada Av. da Liberdade tendo 17.692 veículos/dia numa das laterais e 33.434 veículos/dia na outra, mais de 16 vezes acima do limite máximo estabelecido pela auditoria (Ver Figura 4 compilada com dados do Mapa de Ruído de 2021⁶⁷). A opção do plano pela generalização da tipologia 30+BICI agrava um dos problemas detetados pela Auditoria, a qual afirmou claramente que a implementação deste tipo de percursos em ruas com volume de tráfego excessivo, além de ineficaz, pode ser contraproducente.

⁶⁶ Mapa “1.2 Análise de Rede - Ligações em Falta” e respectiva tabela das Páginas 8 a 10 do anexo 1 da auditoria;

⁶⁷ Anexo 1 - Tabela de Tráfego Rodoviário, da Memória descritiva do Mapa de Ruído da Cidade de

Lisboa: [https://www.lisboa.pt/fileadmin/portal/temas/ambiente/documentos/03 MD Mapas de Ruido 2020.pdf](https://www.lisboa.pt/fileadmin/portal/temas/ambiente/documentos/03_MD_Mapas_de_Ruido_2020.pdf)



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

GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

Finalmente, 20 quilómetros de ciclovias segregadas pode parecer muito, mas é importante comparar o que agora se anunciou fazer até ao fim do mandato com o que estava planeado anteriormente.

Analisando os mapas que se seguem nas Figura 5, Figura 6 e Figura 7, concluiu-se que foram abandonadas ciclovias segregadas e com projeto desenvolvido ou em desenvolvimento, consideradas prioritárias pela Auditoria, tal como: Av. da Liberdade, a Av. Gago Coutinho ou a Av. de Roma.

Foram ainda canceladas outras importantes ciclovias com empreitada adjudicada (por exemplo: Av. Egas Moniz) ou removidas do projeto com a obra em curso (caso do Largo de São Sebastião).

Isto para além da eliminação da ciclovia da Av. de Berna, por onde passavam 700 bicicletas/dia.

Às ciclovias acima referidas e que foram abandonadas somam-se inúmeras outras ligações relevantes, concluindo-se que o Plano de Ação agora apresentado não representa um avanço, mas sim um grave retrocesso.

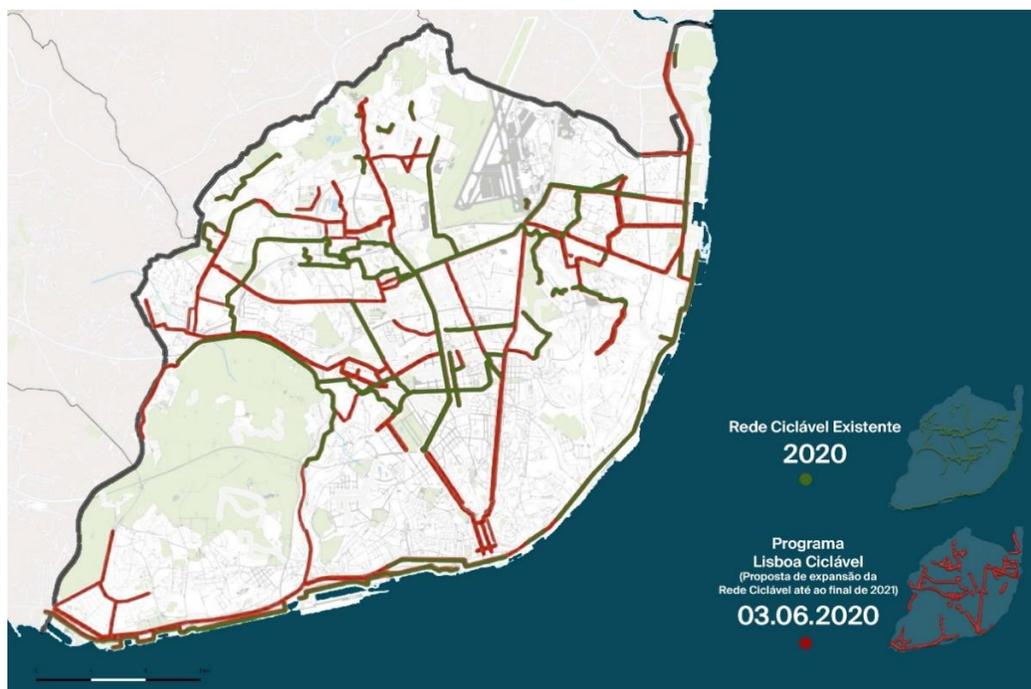


Figura 5 - Evolução da Rede Ciclável: Rede Ciclável Existente em 2020 e rede programada no âmbito do Programa Lisboa Ciclável anunciado a 3 de Junho de 2020, Dia Mundial da Bicicleta.



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

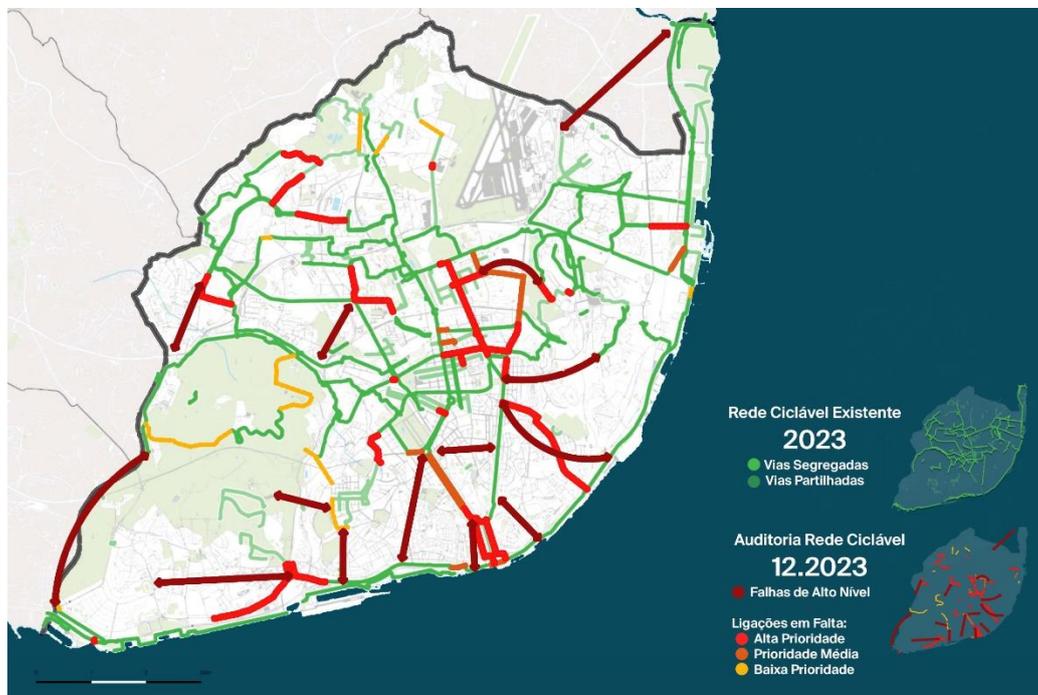


Figura 6 – Rede Ciclável Existente em 2023 (à data da realização da Auditoria) e Rede Proposta pela Auditoria à Rede Ciclável cujo relatório final de Dezembro de 2023

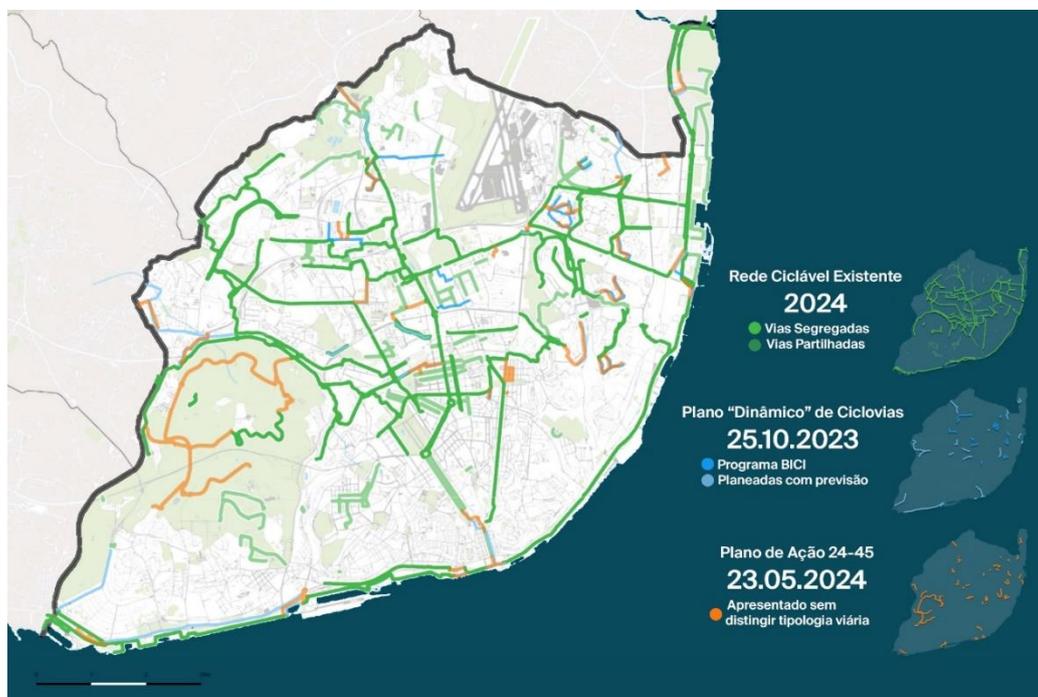


Figura 7 - Rede Ciclável Existente em 2024 e Rede Proposta no Plano "Dinâmico" de Outubro de 2023 e o Plano de Ação 24-25 apresentado a 23 de Maio de 2024



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

GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

Face ao exposto, este Plano é claramente insuficiente para atingir as metas e objetivos de transferência modal e de descarbonização que a cidade já assumiu na Estratégia MOVE 2030, no compromisso da Rede de Cidades C40, no programa BICI, na candidatura à Missão das 100 Cidades Neutras em Carbono até 2030 e outras inúmeras decisões vinculativas descritas no **ANEXO II** desta proposta.

E contradiz os resultados da Auditoria, não corrigindo os problemas detetados, agravando outros e apresentando medidas ineficazes no que toca ao aumento da segurança dos utilizadores da bicicleta e à promoção do seu uso. As ciclovias segregadas não são construídas onde fazem mais falta, mas onde não competem com o espaço do automóvel.

Assim, na sequência da apresentação da Auditoria à Rede Ciclável da Cidade de Lisboa no passado dia 23 de maio de 2024 e por forma a dar cumprimento às conclusões e recomendações dessa mesma Auditoria, tenho a honra de propor que a Câmara Municipal Delibere:

1. Aprovar o “Vias da Liberdade - Programa para as Ciclovias de Lisboa 2024-2030” com objetivos abaixo mencionados, conforme Anexo I desta proposta, no qual se descrevem os objetivos em detalhe e as respetivas metodologias de implementação:
 - a) Criar Eixos estruturantes e Conexões de Longa Distância
 - b) Ligar Estações de Transporte Público à Rede Ciclável
 - c) Ligar Equipamentos Escolares à Rede Ciclável
 - d) Manter e melhorar a rede ciclável existente
 - e) Procedimentos para a sua implementação

2. Prescindir de criar novos 30+Bici que não cumpram os critérios de segurança indicados pela Auditoria, substituindo os existentes nestas condições por soluções de ciclovias segregadas.
 - a) Antes de qualquer implementação da solução 30+Bici ao abrigo do Plano de Ação 24-25, o Executivo solicitará à EMEL um estudo para avaliação do volume de tráfego atual da rede de arruamentos onde este tipo de percurso é proposto. Devendo, em função das conclusões da Auditoria, optar-se por ciclovias segregadas ou garantir uma solução que diminua os volumes de tráfego utilizando, designadamente, as recomendações da mesma Auditoria:



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

GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

- i. através da acalmia física do tráfego;
 - ii. através da alteração do plano de tráfego do bairro;
 - iii. através de ruas de sentido único;
 - iv. através de encerramento de ruas para o tráfego não residente.
- b) As conclusões do estudo dos volumes de tráfego nas ruas 30+Bici existentes e previstas a mandar à EMEL são apresentadas no prazo de **3 meses** a contar da data da aprovação desta proposta;
- c) As conclusões deste estudo serão partilhadas imediatamente nessa data com todos os gabinetes dos vereadores eleitos.

3. Dar cumprimento à Deliberação n.º 233/CM/2022, com o título “Contra a Guerra, Pelo Clima”, proposta pelo LIVRE e aprovada por maioria na Reunião de Câmara Privada de 12 de maio de 2022, em linha, com os Pontos Fracos da Análise SWOT da Auditoria⁶⁸ onde se alerta para a necessidade da redução dos limites de velocidade, dando também cumprimento à deliberação n.º 251-A/CM/2022 proposta pelo PCP e aprovada por unanimidade na Reunião de Câmara de 25 de Maio de 2022.

4. Assegurar verbas no orçamento municipal para a Execução do “Vias da Liberdade - Programa para as Ciclovias de Lisboa 2024-2030”, de forma a garantir que as obras em todos os eixos estruturantes estão concluídas até 2030.

5. Proceder à Revisão de Regulamentos e Manuais designadamente o Plano Diretor Municipal, o Regulamento Municipal de Urbanização e Edificação de Lisboa e o Manual do Espaço Público, à luz das recomendações e conclusões da Auditoria à Rede Ciclável de Lisboa, tomando como exemplificativas as conclusões da Auditoria dispostas no ponto 6. do Anexo I.

Lisboa, 09 de outubro de 2024

O Vereador do LIVRE

Carlos Teixeira

⁶⁸ “A grande maioria da rede rodoviária tem limites afixados de 50 km/h o que constitui uma velocidade altamente letal em caso de colisão com utentes vulneráveis da estrada. Para a segurança dos utilizadores de velocípedes, mas também dos peões, é crucial manter a velocidade dos veículos a 30 km/h ou menos, sempre que possível. Desta forma, mesmo as ruas partilhadas podem tornar-se corredores de bicicletas seguros e eficazes.” Em 5. Análise SWOT, página 79



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A
GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE



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

GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

ANEXO I - “Vias da Liberdade - Programa para as Ciclovias de Lisboa 2024-2030”

1. Criar Eixos estruturantes e Conexões de Longa Distância

Dar resposta às “Lacunas de alto nível”⁶⁹ e às “Ligações em falta de alto nível” identificadas pela Auditoria, colmatando-se as ruturas existentes na rede e garantindo-se “conexões de longa distância” dentro do município de Lisboa:

- a) Garantindo percursos cicláveis em espaço-canal próprio nos seguintes arruamentos:
- Avenida da Liberdade/Restauradores/Rossio, já no âmbito das obras de repavimentação programadas para este ano⁷⁰, dando cumprimento não só às recomendações da Auditoria, mas também e com máxima prioridade ao pedido e reivindicação com mais de 120 anos da União Velocipédica Portuguesa para que “Que seja construída em toda a extensão da Avenida da Liberdade uma faixa cyclavel”, ou mais no caso de se optar por uma solução de ciclovias unidireccionais;
 - Prolongamento do Eixo ciclável da Av. Almirante Reis do aeroporto até ao rio, ligando à Rua da Prata e ao eixo ciclável ribeirinho; e a norte até ao Areeiro, Av. Almirante Gago Coutinho até ao aeroporto.
 - Entre o Cais do Sodré e a Estação Sul-Sueste
 - Rua Morais Soares e Alto de S. João
 - Avenida Mouzinho de Albuquerque
 - Avenida Conselheiro Fernando de Sousa
 - Rua Braamcamp
 - Avenida da Igreja
 - Av. de Roma
 - Rua da Junqueira
 - Rua Áurea
 - Rua dos Fanqueiros

b) estudando soluções cicláveis seguras e atrativas para os seguintes arruamentos:

- Rua dos Jerónimos
- Rua Conde de Redondo
- Eixo Rua da Escola Politécnica
- Rua da Misericórdia
- Estrada de Benfica

⁶⁹ *Lacunas de alto nível* estão bem ilustradas no Mapa 5 da página 25 do Relatório e em detalhe no Mapa 1.1 *Falhas de Alto Nível* na página 6 do Anexo 1 e *Ligações locais em Falta* estão bem ilustradas no Mapa 6 da página 27 do Relatório da Auditoria e em detalhe no Mapa 1.2 *Ligações em Falta* e respectiva tabela nas páginas 8 a 10 do Anexo 1

⁷⁰ <https://lisboaparapessoas.pt/2024/06/17/repavimentacao-laterais-avenida-da-liberdade/>



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

GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

c) garantindo as ligações entre a rede ciclável de Lisboa e os concelhos limítrofes, tendo em conta os planos cicláveis destes e em articulação com os mesmos.

2. Ligar Estações de Transporte Público à Rede Ciclável

Criar as ligações cicláveis em falta junto a estações de transporte público pesado e junto a estações da rede GIRA e colmatar ciclovias sem continuidade para acesso às estações a partir Rede Ciclável em concreto, importa garantir:

- 2.1 As ligações às Estações de Comboio identificadas como prioritárias no “Mapa 2.1 Análise de Destinos - ESTAÇÕES DE METRO & COMBOIOS” e nas tabelas que o complementam, constantes no Anexo 1 da Auditoria às Ciclovias (páginas 20 a 22), nomeadamente:
 - a) Marvila
 - b) Chelas
 - c) Alcântara Terra
 - d) Benfica
 - e) Rossio
 - f) Entrecampos
 - g) Belém
 - h) Alcântara Mar
 - i) Oriente
 - j) Restantes estações por ordem de prioridade identificada nas tabelas acima referidas
- 2.2 As ligações às Estações de Metro por ordem de prioridade identificada nas tabelas acima referidas.
- 2.3 As ligações às Estações GIRA que se encontram fora da Rede por ordem de prioridade identificada no “Mapa 2.3 Análise dos Destinos - ESTAÇÕES GIRA FORA DA REDE” e da tabela que o informam, no Anexo 1 da Auditoria à Rede Ciclável (página 24).
- 2.4 Reforço do número de estações e docas da Rede GIRA junto aos grandes interfaces de transporte acima mencionados bem como dos grandes terminais rodoviários da cidade, nomeadamente: Campo Grande, Colégio Militar, Pontinha, Oriente e Sete Rios.



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

GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

3. Ligar Equipamentos Escolares à Rede Cidável

Com o objetivo de tornar as ruas e envolventes escolares mais seguras e ligadas à Rede Ciclável da cidade, seguindo a hierarquia criada no “Mapa 2.1 Análise de Destinos - UNIVERSIDADES & ESCOLAS” e das tabelas que o informam, no Anexo 1 da Auditoria às Ciclovias (páginas 12 a 18), e por forma a concretizar a Deliberação 631/CML/2023 “Por ruas mais seguras para as crianças das escolas de Lisboa” proposta pelos Vereadores dos Cidadãos por Lisboa⁷¹, aprovada por unanimidade na Reunião de Câmara Pública nº113 de 25 de outubro de 2023, pedonalizar as ruas escolares, criando a partir destas as ligações cicláveis em falta entre todos os equipamentos escolares da cidade e a Rede Ciclável. Em concreto, devem ser ligados à rede as seguintes Estabelecimentos de Ensino:

- a) Estabelecimentos de Ensino Básico e Pré-Escolar
- b) Estabelecimentos de Ensino Secundário
- c) Estabelecimentos Universitários e Politécnicos.
 - i) Neste âmbito deve, antes de mais, ser reposta a ligação ciclável ao Campus da FCSH da Universidade Nova de Lisboa na Av. de Berna através de percurso ciclável segregado e com as dimensões regulamentares, repondo-se imediatamente a ciclovia removida por este Executivo - conforme existia à data realização da auditoria e que foi, entretanto, amputada em ¾ da sua extensão de Berna através de percurso ciclável segregado e com as dimensões regulamentares
 - ii) Ao mesmo tempo, dar-se-á início a um processo de participação pública representativo da população que habita, estuda e trabalha naquele eixo e que envolva moradores de uma área abrangente da cidade para quem aquela Avenida é fundamental, bem como os operadores de Transporte Público e representantes dos equipamentos culturais, de ensino e de saúde envolventes, que questione o perfil viário de toda a Avenida, antecipando qualquer desenho - conforme solicitado na Petição AVENIDA DE BERNA - INTERVENÇÃO A PENSAR NAS PESSOAS⁷² entregue na Assembleia Municipal de Lisboa com 209 assinaturas em papel mais 920 signatários online, totalizando 1129 signatários. Esta reposição deverá garantir uma ligação segregada e segura entre as ciclovias que confluem na Praça de Espanha e aquela que existe na Av. da República.

⁷¹ <https://www.cidadaosporlisboa.pt/2023/09/27/2023-09-25-por-ruas-mais-seguras-para-as-criancas-das-escolas-de-lisboa/>

⁷² <https://peticaopublica.com/?pi=Avenida-de-Berna>



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

GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

4. Manter e melhorar a rede ciclável existente

Em resposta à Auditoria, deverá o executivo mandar a EMEL para lançar um concurso de empreitada plurianual de trabalhos diversos, específicos para manutenção de ciclovias, que contemple os trabalhos de manutenção e melhoramento recomendados na Auditoria, nomeadamente:

- a) Melhoramento do Nível de Segurança dos cruzamentos “como a adição de superfícies coloridas para marcar as passagens para bicicletas, a adição de sinalética para sensibilizar os condutores de automóveis e/ou a instalação de semáforos.”⁷³
- b) “Melhorar e unificar a conceção dos cruzamentos em toda a rede” seguindo o desenho de boas práticas internacionais⁷⁴
- c) Priorizar o modo ciclável nos cruzamentos semaforizados com ciclovias, com instalação de pré-verde para bicicletas em todos os cruzamentos⁷⁵.
- d) Melhorar a localização dos abrigos de autocarros junto a ciclovias, corrigindo os casos em que “as ciclovias param antes e continuam depois de um abrigo de autocarros” utilizando “várias soluções de design disponíveis para ter uma ciclovia contínua através de abrigos de autocarros sem que os utilizadores tenham de desmontar.”⁷⁶
- e) “Melhorar e uniformizar o revestimento em toda a rede” de forma a aumentar “a legibilidade e a intuitividade.”⁷⁷
- f) Alargar as ciclovias da rede ciclável existente “de acordo com as melhores práticas internacionais aumentará a sua usabilidade, a perceção de segurança e conforto e, dessa forma, atrairá novos utilizadores, facilitando ao mesmo tempo a vida dos atuais.” Com prioridade para “as infraestruturas de alta frequência existentes” não esquecendo que “as partes estreitas de toda a rede devem ser alargadas.”⁷⁸
- g) Concretizar os melhoramentos previstos:
 - i) Nas soluções esquemáticas identificadas no “Anexo 3 - Soluções Esquemáticas” como prioritárias (Prioridade 1-5) até ao final do mandato;
 - ii) Nas soluções esquemáticas identificadas no “Anexo 3 - Soluções Esquemáticas” com prioridade elevada (Prioridade 5-10 e 10-15) até 2027;

⁷³ Idem, 6.1 Resolver problemas de segurança de alta prioridade, página 80

⁷⁴ Idem, 6.3 Melhorar as infraestruturas existentes, página 86

⁷⁵ Idem, 4 Análise de cruzamentos, página 77, e 6. Análise SWOT, página 79

⁷⁶ Idem, 6.3 Melhorar as infraestruturas existentes, página 83

⁷⁷ Idem, 6.6 Aperfeiçoar as infraestruturas existentes, página 90

⁷⁸ Idem, 6.6 Aperfeiçoar as infraestruturas existentes, página 88



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

GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

- iii) Nas soluções esquemáticas identificadas no “Anexo 3 - Soluções Esquemáticas” identificadas com Prioridade 15-20, até 2030 ou assim que surja uma oportunidade de implementação.
- h) Outros trabalhos adstritos exclusivamente à manutenção e melhorias da Rede Ciclável de Lisboa existente e futura.

5. O Programa deve seguir os seguintes procedimentos para a sua implementação:

- a) Criar equipas de projeto multidisciplinares que envolvam técnicos dos departamentos, das agências e das empresas municipais que incluam as seguintes competências e atores:
 - i) Espaço Público
 - ii) Acessibilidade Pedonal
 - iii) Estudos e Planeamento da Mobilidade e Gestão da Mobilidade (com profissionais com formação e foco prioritário na mobilidade Ciclável, Pedonal e Transporte Público)
 - iv) Participação
 - v) Carris
 - vi) EMEL (equipas de planeamento da Rede GIRA, gestão semafórica e desenvolvimento e infraestruturas)
 - vii) Lisboa e-Nova
- b) Criar um processo de participação para todos os eixos individualmente, que se inicie antes da fase de Estudo Prévio e que garanta a participação de uma assembleia representativa da população a quem as decisões que vierem a ser tomadas interessam, nomeadamente: residentes, trabalhadores e lojistas e representantes dos equipamentos locais (incluindo associações de estudantes); associações cívicas de promoção da mobilidade em bicicleta; associações de peões e de promoção da acessibilidade pedonal e dos direitos das pessoas com mobilidade reduzida; associações de utilizadores do transporte público; associações de defesa do ambiente; representantes dos operadores de transporte público. Os canais e sessões de participação devem ser contínuos e consequentes e acompanhar todas as fases de desenvolvimento dos projetos desde o programa e estudo prévio até à sua implementação definitiva em obra.
- c) Assegurar que todos os projetos seguem a lógica da “Pirâmide da mobilidade invertida” apresentada no relatório da Auditoria e reproduzida nos considerandos deste documento, priorizando, por esta ordem:
 - i) A acessibilidade pedonal universal, contínua confortável e sombreada;



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

GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

- ii) A introdução de ciclovias estruturantes para a rede ciclável, interligando vários nós da rede ciclável existente;
 - iii) Transporte Público
 - iv) Automóvel
- d) Sempre que possível, os projetos de reperfilamento viário devem incluir novos alinhamentos arbóreos e o reforço dos alinhamentos pré-existentes para tornar estes corredores:
- i) novos canais renaturalizados para aumento da biodiversidade;
 - ii) canais lineares de retenção e infiltração da água das chuvas para reduzir o impacto das cheias;
 - iii) canais sombreados, para garantir o aumento das áreas de sombra na cidade, dos percursos pedonais sombreados e a redução do efeito das ilhas e das ondas de calor.

E de forma a dar cumprimento às deliberações de Câmara:

- i) Deliberação n.º 83/CM/2024 "Lisboa, Cidade Esponja" proposta pelo Bloco de Esquerda⁷⁹, para utilização de soluções baseadas na natureza para enfrentar as cheias, aprovada por maioria na 133ª Reunião Pública da Câmara Municipal de Lisboa de 21 de fevereiro de 2024;
- ii) Deliberação n.º 311/CM/2024 do "Programa Veredas de Lisboa" por proposta do LIVRE, aprovado por unanimidade na última Reunião Pública de Câmara de 22 de maio de 2024.

6. Revisão de Regulamentos e Manuais À luz das recomendações na Auditoria à Rede Ciclável de Lisboa: iniciar os procedimentos para rever os regulamentos municipais e manuais de boas práticas da Câmara Municipal de Lisboa, adotando as melhores práticas internacionais para a rede ciclável no que toca ao dimensionamento dos percursos cicláveis e aos limites estabelecidos para vias partilhadas entre carros e bicicletas, nomeadamente:

- a) Rever o número 5 do artigo 23º do RMUEL⁸⁰, relativo a dimensões mínimas de secção transversal, de acordo com a tabela da página 48 do Relatório Final da Auditoria:
 - i) Alterando a alínea a) de "1,50 m em percursos cicláveis unidireccionais, admitindo -se a título excecional um mínimo de 1,20 m sempre que não seja

⁷⁹ http://esquerda.net/sites/default/files/imagens/12-2022/proposta_programa_cidades_esponja_221209_1.pdf

⁸⁰

https://www.lisboa.pt/fileadmin/portal/temas/urbanismo/planeamento_urbano/PDM/Aviso_16520_2021_Aprovacao_da_alteracao_do_RMUEL.pdf



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

GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

possível a adoção do valor mínimo corrente e desde que se garanta a segurança dos utilizadores;” para:

- (1) “em ciclovias unidirecionais com menos de 200 utilizadores/hora na hora de ponta, 2,00m, admitindo-se a título excecional um mínimo de 1,70m”;
- (2) “em ciclovias unidirecionais com mais de 200 utilizadores/hora na hora de ponta, 2,20 a 2,50m, admitindo-se a título excecional um mínimo de 2,00 m”;
- (3) “em ciclovias unidirecionais com menos de 1500 utilizadores/hora na hora de ponta, 2,50 a 3,00m”;
- (4) “em ciclovias unidirecionais com mais de 1500 utilizadores/hora na hora de ponta, 3,00 a 3,50m”;

ii) Alterando a alínea b) de “2,60 m em percursos cicláveis bidirecionais, admitindo-se a título excecional um mínimo de 2,20 m sempre que não seja possível a adoção do valor mínimo corrente e desde que se garanta a segurança dos utilizadores;” para:

- (1) “em ciclovias bidirecionais com menos de 200 utilizadores/hora na hora de ponta, 3,50m, admitindo-se a título excecional um mínimo de 3,00m”;
- (2) “em ciclovias bidirecionais com menos de 1500 utilizadores/hora na hora de ponta, 4,50 a 4,00m”;
- (3) “em ciclovias bidirecionais com mais de 1500 utilizadores/hora na hora de ponta, 3,00 a 3,50m”;

- b) Rever os limites hoje estabelecidos para “via banalizada” no ANEXO VIII – CRITÉRIOS DE PLANEAMENTO DAS REDES CICLÁVEIS do Regulamento do PDM (a que faz referência o artigo 71.)⁸¹, de 8.000 veículos/dia, para os recomendados pela Auditoria de 2.000 veículos/dia.
- c) Rever os limites recomendados no Manual de Espaço Público “Lisboa O Desenho de Rua”⁸², de 1.500 a 3.000 veículos/dia, para os recomendados pela Auditoria de 2.000 veículos/dia.
- d) Rever o Manual de Espaço Público “Lisboa O Desenho de Rua” no que toca ao dimensionamento das ciclovias unidirecionais e bidirecionais, constante do Capítulo 1.2 Espaços de circulação ciclável, nomeadamente da tabela da página 58, de acordo com os dimensionamentos recomendados na tabela da página 48 do Relatório Final da Auditoria.

⁸¹https://www.lisboa.pt/fileadmin/portal/temas/urbanismo/planeamento_urbano/PDM/ANEXO_VIII_Regulamento_PDM.pdf

⁸²https://www.lisboa.pt/fileadmin/portal/temas/urbanismo/Manual_espaco_publico.pdf



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A
GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE



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

GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

ANEXO II

Compromissos Internacionais assumidos pela cidade de Lisboa no âmbito da ação climática local, do ambiente, da descarbonização, da transferência modal e da mobilidade sustentável e em bicicleta:

- Em 2009, subscreveu o Covenant of Mayors, “Pacto dos Autarcas”, uma iniciativa europeia centrada na mitigação e redução das emissões de gases com efeito de estufa;⁸³
- Em 2014, assinou a declaração Mayor’s Adapt, uma iniciativa orientada para a adaptação às alterações climáticas em meio urbano;⁸⁴
- Em 2015, subscreveu a iniciativa Compact of Mayors, a maior plataforma mundial de cidades que visa promover, de forma integrada, a redução de emissões de gases com efeito de estufa e a adaptação às alterações climáticas, com a monitorização dos progressos alcançados;⁸⁵
- Em 2016, subscreveu o “Pacto dos Autarcas para o Clima e Energia”, que atualiza os objetivos e a abrangência do anterior “Pacto dos Autarcas”, assumindo, assim, o compromisso de reduzir as emissões de CO₂eq geradas no seu território em pelo menos 40% até 2030;⁸⁶
- Em 2017, aprovou a “Estratégia Municipal para a Adaptação às Alterações Climáticas” (EMAAC), no âmbito do projeto EEA Grants “ClimAdaPT.local”, tendo, desde então, vindo a integrar os cenários climáticos e as medidas adaptativas nas ferramentas de planeamento municipal;⁸⁷
- Em 2018, aprovou o “Plano de Ação para a Energia Sustentável e Clima” (PAESC), instrumento obrigatório associado à participação no “Pacto Global dos Autarcas para a Energia e Clima”, documento que reúne, enquadra e propõe objetivos e metas estratégicas para a redução das emissões e do consumo de energia primária e mitigação climática, revendo o compromisso de reduzir as emissões de CO₂ em 60% até 2030, relativamente ao ano base 2002;⁸⁸
- Em 2019, subscreveu a “Carta de Compromisso com o Plano de Ação Climática “Deadline 2020”, estabelecida pela Rede Mundial de Liderança Climática das Cidades C40, que visa apoiar as cidades na concretização dos objetivos do Acordo

⁸³ Deliberação n.º 994/CM/2008, publicada no Boletim Municipal n.º 772, de 4 de dezembro de 2008;

⁸⁴ Deliberação n.º 468/CM/2014, publicada no Boletim Municipal n.º 1067, de 31 de julho de 2014;

⁸⁵ Deliberação n.º 571/CM/2015, publicada no Boletim Municipal n.º 1128, de 1 de outubro de 2015;

⁸⁶ Deliberação n.º 331/CM/2016, publicada no Boletim Municipal n.º 1168, de 7 julho de 2016;

⁸⁷ Deliberação n.º 232/AML/2017, publicada no 4.º Suplemento ao Boletim Municipal n.º 1224, 3 de agosto de 2017;

⁸⁸ Deliberação n.º 241/AML/2018, publicada no 5.º Suplemento ao Boletim Municipal n.º 1271, de 28 de junho de 2018;



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

GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

Climático de Paris, o qual estabelece o ano de 2020 como meta para a definição e início da implementação de planos de ação climática que contribuam para limitar o aumento da temperatura média global a 2°C relativamente aos níveis pré-industriais, e a envidar esforços no sentido de limitar esse aumento de temperatura a apenas 1,5°C;⁸⁹

- Ainda em 2019, aderiu à Rede de Liderança Climática das Cidades C40, na sequência da aprovação da sua candidatura pelo Comité de Direção do C40, no âmbito da qual se vinculou a desenvolver um “Plano de Ação Climática 2030” (PAC 2030), seguindo as orientações, metodologias e pilares de atuação estabelecidos pela própria da Rede C40 (4 grandes pilares: Mitigação; Adaptação; Benefícios, Inclusão, Equidade e Transição Justa; Governança, Recursos e Mobilização);⁹⁰
- Na sequência, em 2021, aprovou, para efeitos de submissão a consulta pública, o “Plano de Ação Climática 2030” (PAC2030) que traduz o “compromisso de uma década”, para tornar a capital portuguesa numa cidade “neutra, resiliente e inclusiva”, estabelecendo a meta de redução das suas emissões até 2030 em 70%, face ao ano base de 2002, e acelerando o caminho para a neutralidade de Lisboa até 2050;⁹¹
- Lisboa, em consonância com os compromissos assumidos, reporta periodicamente a monitorização da mitigação e da adaptação climática local, através dos relatórios periódicos Sustainable Energy Action Plans (SEAP) e da plataforma comum Carbon Disclosure Project (CDP Cities), participando igualmente em associações de cidade e redes de trabalho internacionais nestes domínios, destacando-se o ICLEI, Associação Mundial Governos Locais para a Sustentabilidade, e a EUROCITIES, Rede de Cidades Europeias.
- A atribuição a Lisboa do galardão “Capital Verde Europeia 2020”, como resultado do reconhecimento dos seus esforços para a sustentabilidade e resiliência climática da cidade, destacando-se, em particular, o reforço da estrutura verde da cidade e a adaptação climática com soluções de base natural.
- A atribuição a Lisboa do Prémio “Semana Europeia da Mobilidade” em 2019, referente a 2018, pelas políticas de profunda transformação da mobilidade da cidade, com a aposta na transformação do espaço público, criação de corredores cicláveis, financiamento do transporte público e programas de envolvimento da

⁸⁹ Deliberação n.º 007/AML/2019, publicada no 2.º Suplemento ao Boletim Municipal n.º 1304, de 14 de fevereiro de 2019;

⁹⁰ Deliberação 183/AML/2019, publicada no 2.º Suplemento ao Boletim Municipal n.º 1316, de 9 de maio de 2019;

⁹¹ Deliberação n.º 443/CM/2021, publicada no 1.º Suplemento ao Boletim Municipal n.º 1429, de 8 de julho de 2021;



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

GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

sociedade e alteração comportamental como a “Rua é Sua”, “Uma Praça em Cada Bairro” ou os programas de mobilidade escolar.

- Lisboa afirmou-se transição energética e adaptação climática da cidade e na sua valorização ambiental, para assim dar o seu contributo local para a convergência das metas da Agenda 2030 da Organização das Nações Unidas, do Acordo Climático de Paris e do Pacto Ecológico Europeu.
- Para tal, Lisboa comprometeu-se a concretizar medidas e projetos mais abrangentes, que acelerem a transição energética, a neutralidade carbónica, a expansão sustentável das energias renováveis, desde logo apostando no enorme potencial solar de Lisboa, a adaptação climática, a proteção ambiental, a salvaguarda do capital natural e dos serviços dos ecossistemas, e a circularidade dos materiais.
- O reforço da estrutura verde e do arvoredo da cidade, valorizando os relevantes serviços ambientais que prestam, a par da ampliação da rede de corredores verdes, para promoção das continuidades ecológicas, serão áreas de atuação fundamentais com objetivo de aumentar a capacidade adaptativa de Lisboa.
- Lisboa assumiu o compromisso fazer tudo isto com a participação ativa e informada da comunidade local, criando espaços e mecanismos de permitam o efetivo envolvimento dos munícipes, das empresas, das instituições, das associações e da sociedade civil, no debate, reflexão e cocriação de soluções que melhorem a qualidade ambiental, a qualidade de vida e o bem-estar da população, edificando as bases para transformar Lisboa num território sustentável, neutro em carbono, resiliente e circular, nomeadamente dando continuidade ao projeto do Compromisso Verde, iniciado durante o ano da Capital Verde Europeia e envolvendo mais de 200 entidades da cidade.
- Lisboa tem em vigor uma visão e estratégia para a mobilidade, a MOVE 2030, aprovada com extenso consenso político, que prevê uma redução paulatina do uso do carro para não mais de 33% das viagens em 2030, sendo os Transportes um dos sectores com maior contributo para as emissões da cidade.
- Em 28 de Abril de 2022 Lisboa foi selecionada pela comissão europeia como uma das **“Missão 100 cidades com impacto neutro no clima e inteligentes até 2030”**, reconhecendo que as cidades constituem as entidades territoriais/administrativas mais bem posicionadas para concretizar as políticas que permitirão atingir a neutralidade climática pretendendo, nesse âmbito, apoiar 100 cidades europeias na sua transformação para a neutralidade climática até 2030 e fazendo dessas cidades centros de experimentação e inovação no



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

GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

domínio da ação climática, que possa depois ser replicada nas demais cidades europeias

- A adesão à missão coloca Lisboa na vanguarda da inovação da transição para a neutralidade carbónica e adaptação climática, objetivos constantes do European Green Deal (Acordo Verde Europeu/Pacto Ecológico Europeu);
- Nesse sentido Lisboa assumiu publicamente compromissos da sua candidatura a esta missão na Proposta 22/2022 aprovada por unanimidade na Reunião de Câmara de 28 de Janeiro de 2022 entre os quais se destacam:
 - “3. Instituir um modelo de governação capaz de conduzir, a transição de um modelo de cidade baseado em necessidades de deslocação em transporte individual, para um modelo de cidade baseado na proximidade e que alavanca as novas tecnologias de mobilidade e proporcione a acessibilidade às múltiplas funções do território, reforçando o investimento no transporte público com a criação de novas linhas, reforço da frequência das existentes e **criação de novos corredores bus segregados; reforço do investimento na expansão da rede pedonal estruturante e acessível, da rede ciclável, com ligações contínuas e ininterruptas a todas as freguesias da cidade e aos concelhos limítrofes, a todos estabelecimentos de ensino da cidade, equipamentos de bairro e outros polos geradores de deslocações;**
 - Garantir pelo menos neutralidade carbónica das políticas que venham a ser desenvolvidas **no âmbito da mobilidade da cidade;**
 - Promover o desenvolvimento **de um ecossistema multimodal integrado, conectado, acessível, integrando modos de transporte ativos, público e partilhado, por forma a facilitar a vida aos lisboetas, potenciando uma mobilidade eficiente e confortável, centrada nas suas necessidades e ao mesmo tempo sustentável.**
 - **Cumprir com a estratégia aprovada na visão MOVE 2030, nomeadamente ao nível das metas de repartição modal;**
 - Contribuir positivamente para a Estratégia Nacional de Mobilidade Ativa, **com pelo menos 10% de repartição modal para os modos ativos em 2030, mantendo uma estratégia de crescimento dos modos cicláveis e de melhoria dos corredores de mobilidade pedonal;**



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

GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

- Manter todos os investimentos planeados ou em curso para o transporte público, como sejam os planos plurianuais de investimento da Carris, o desenvolvimento das linhas de metro ligeiro LIOS, e apoiar o plano de investimentos de dimensão metropolitana que contribua para a melhoria das redes de transporte público metropolitanos, bem como, pelo menos manter níveis de despesa pública ao nível do financiamento das obrigações de serviço de transporte público da Cidade de Lisboa.”
- Em Junho de 2023 foi anunciado que Lisboa tinha sido escolhida para o Programa BICI com uma proposta para implementar novas soluções para aumentar a diversidade dos residentes que pedalam pela cidade.
 - Segundo o noticiado na imprensa o Programa Bici pretende “ajudar os líderes das cidades a **atender à necessidade urgente de construir uma infraestrutura ciclável mais conectada e expansiva que atenda ao maior número possível de residentes**” e “o projecto de Lisboa visa **melhorar as ligações escolares através da mobilidade activa** e a conectividade da rede ciclável da cidade. Prevê-se, no âmbito deste Programa BICI, **conectar 20 escolas e 20 mil estudantes através de ciclovias protegidas e seguras**. Lisboa vai receber 400 mil euros de financiamento da Bloomberg para esse objectivo.”⁹²
- Na Reunião de Câmara Extraordinária nº22 de 23 de março de 2022 foi aprovado por maioria, apenas com uma abstenção, “submeter à Assembleia Municipal a versão final do Plano de Ação Climática 2030 (PAC Lisboa 2030), após consulta pública”. A versão final do PAC Lisboa 2030 nunca chegou à Assembleia Municipal de Lisboa e passados mais de 2 anos a cidade de Lisboa continua sem ter um Plano de Ação Climática em Vigor.

⁹² <https://lisboaparapessoas.pt/2023/06/02/lisboa-bloomberg-bici-infraestrutura-ciclavel/>