



Programa

Corredores Livres

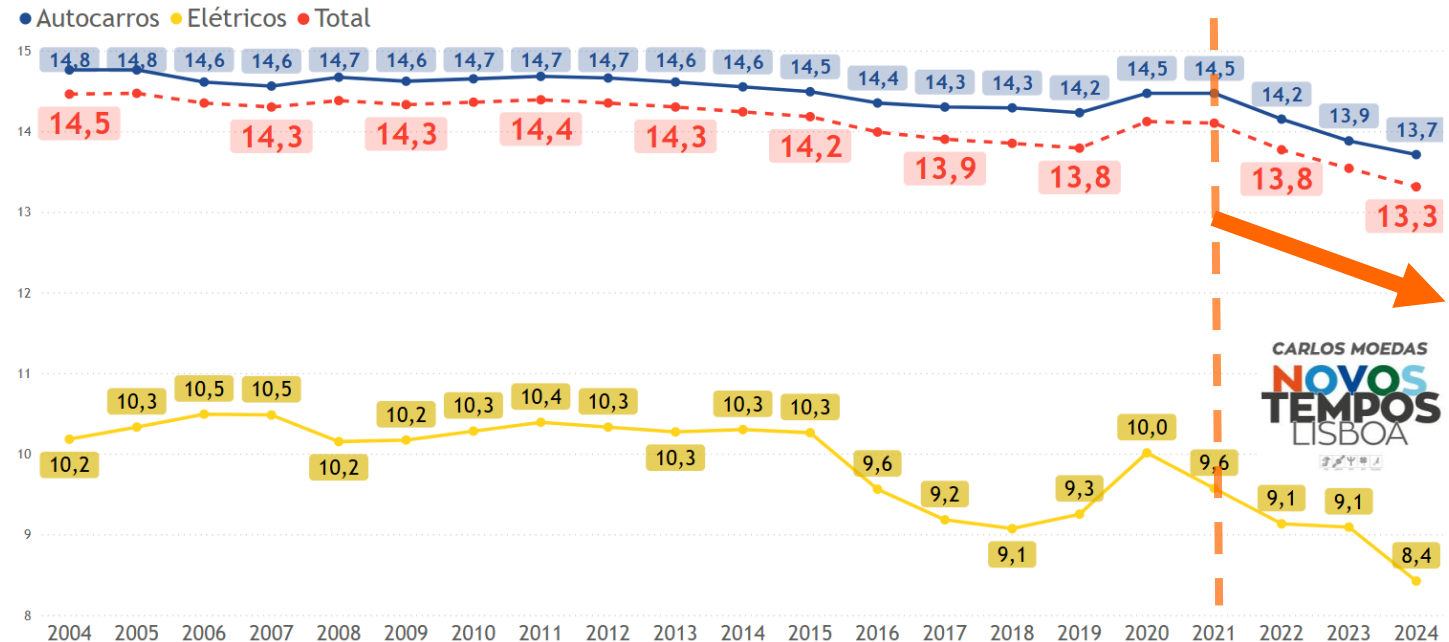
Para a expansão imediata da **rede de corredores BUS** e melhoria do transporte público na cidade de Lisboa



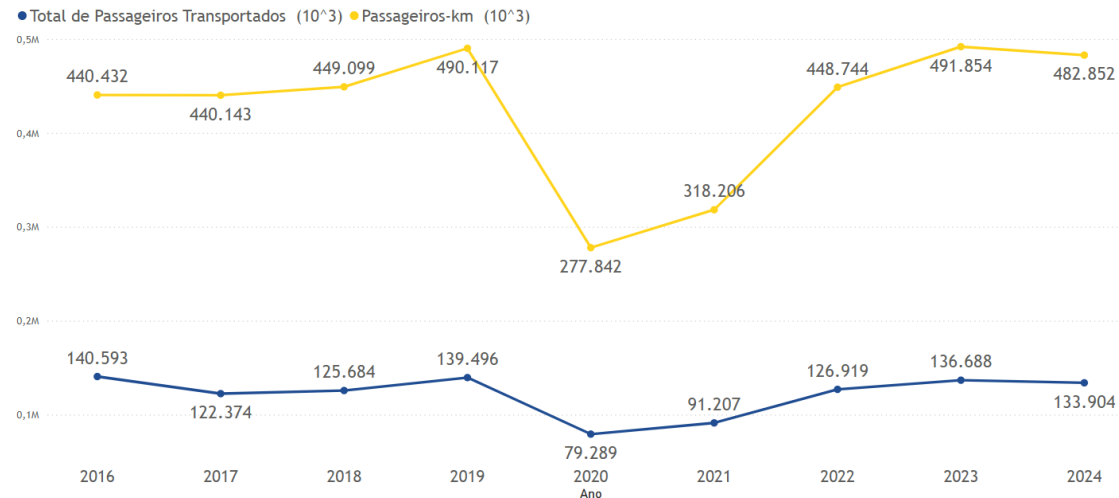
Velocidade comercial a descer

- Velocidade comercial tem vindo a diminuir nos últimos três anos dos #NovosTempos e registou o valor mais baixo em 20 anos em 2024;
- Os únicos períodos em que se verificou um aumento da velocidade média foram durante os anos da pandemia;
- Os passes gratuitos só trouxeram 27 000 novos passageiros e devido aos problemas de funcionamento houve uma quebra nos passageiros transportados em 2024 face a 2023.

Velocidade Comercial (km/h) por Ano e Modo



Passageiros Transportados e Passageiros-km por ano



Proposta Corredores Livres



A passo de caracol. Autocarros da Carris com a mais baixa velocidade de sempre

Horas Suplementares

Mais de 385 000 horas extra, muitas destas devem-se a motoristas da Carris presos no trânsito. Nos últimos anos verifica-se novamente um aumento expressivo do número de horas suplementares.

Este aumento correlaciona-se com o aumento de 10% na sinistralidade do transporte de autocarro. Isto são custos adicionais para a Carris devido à negligência com que os #NovosTempos gerem a mobilidade da cidade.

Estas horas extra custaram à Carris em 2024: **5 848 milhões de euros**

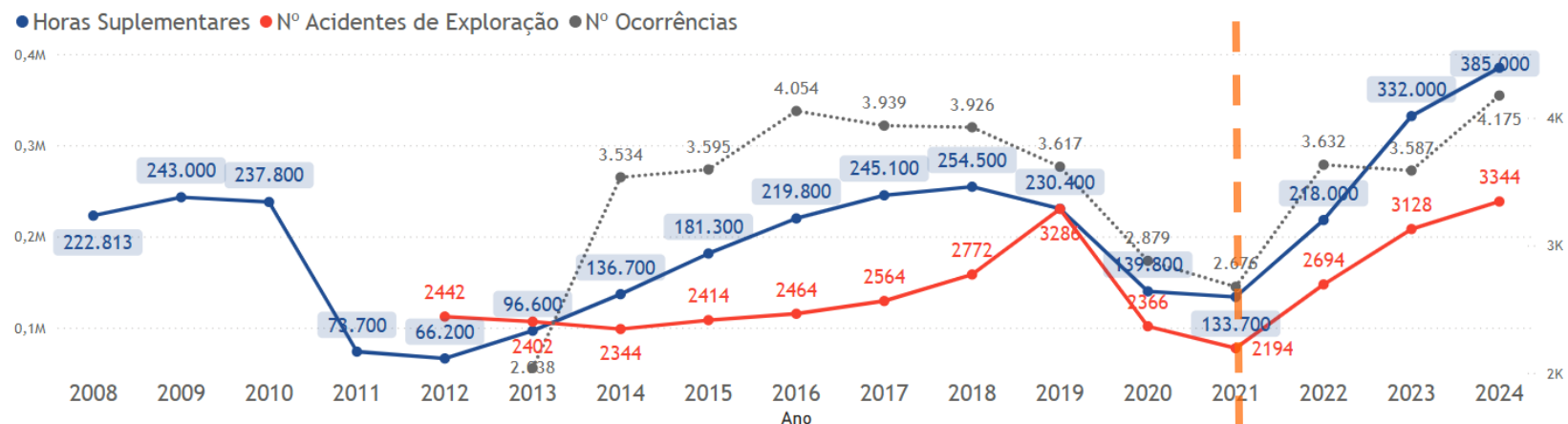
Colocando em perspetiva este número:
A Carris contratou em 2024 a aquisição de 75 autocarros standard a gás por 22,5 milhões de euros, cerca de 300 000 € por cada autocarro.

O que a Carris gastou em horas suplementares em 2024 permitiria comprar 20 autocarros.

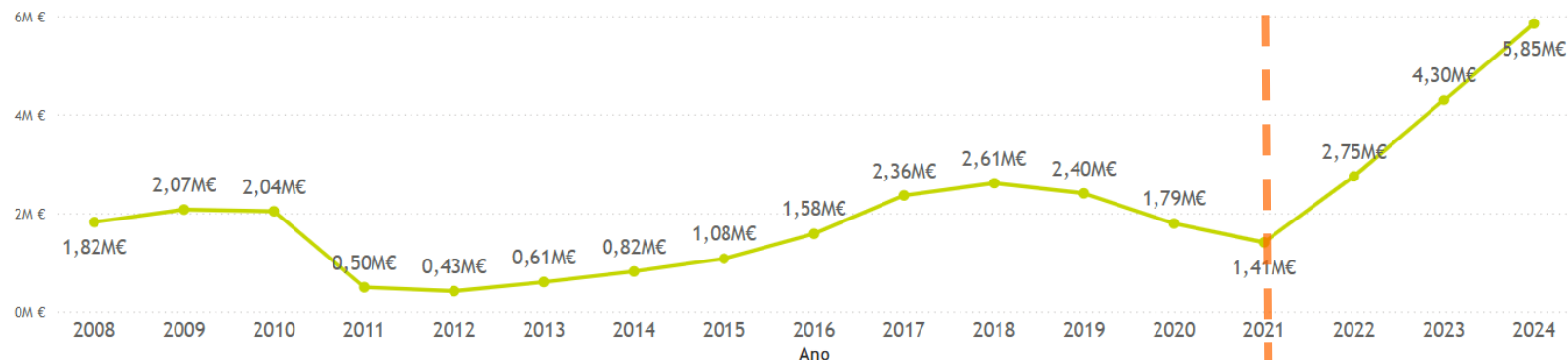


21.04.25

Horas Suplementares por Ano



Custo com horas suplementares em milhões de euros

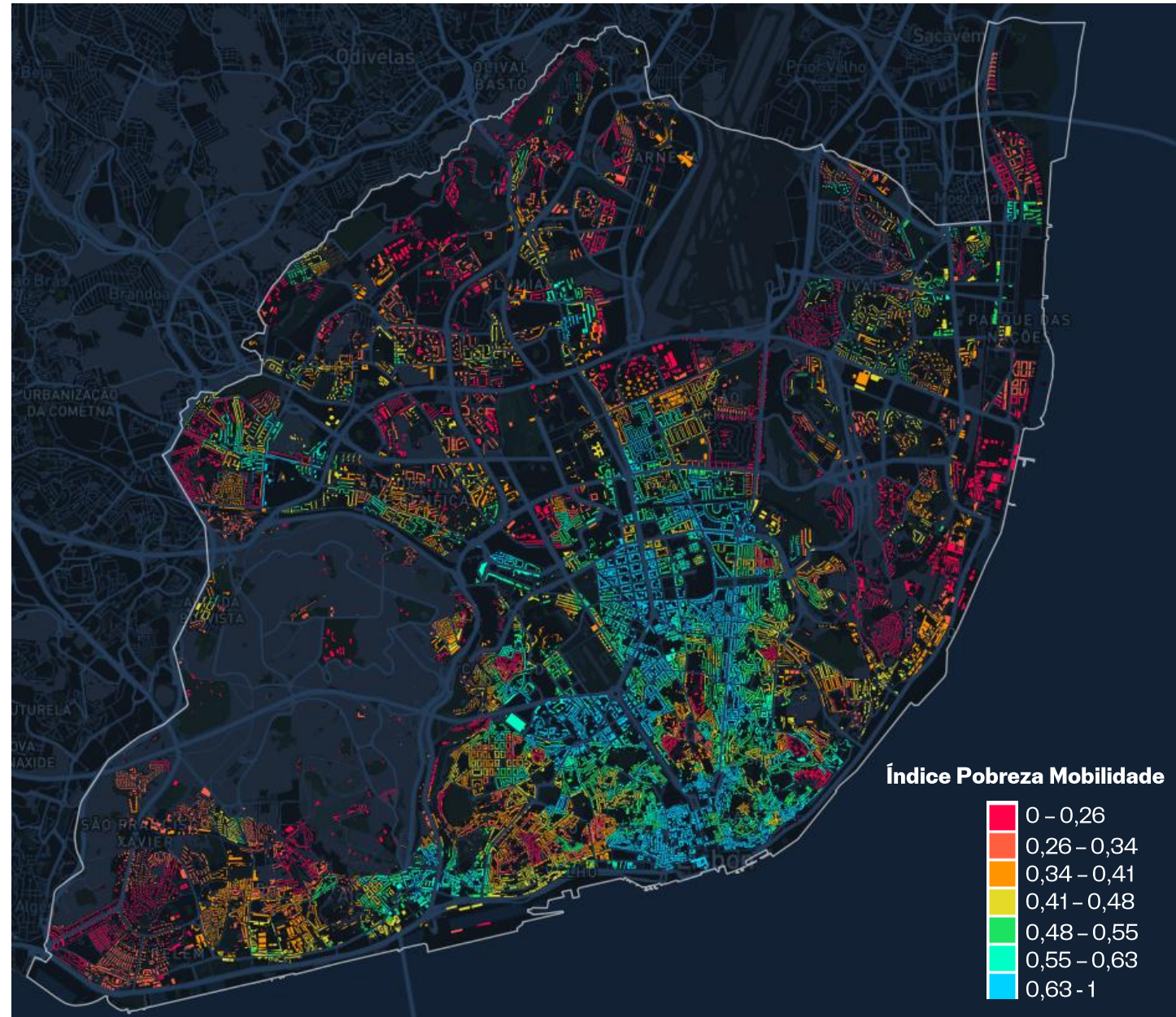


CARLOS MOEDAS
**NOVOS
TEMPOS**
LISBOA

Pobreza de mobilidade

- A pobreza de mobilidade é um indicador que mede a dificuldade no acesso a transportes públicos face ao rendimento disponível, sendo essencial para planear redes mais justas e inclusivas;
- A tese premiada com o Prémio RedeMOV 2024 de Francisco Coelho Plácido analisa a pobreza de mobilidade em Lisboa, com base num índice que combina acessibilidade e custo da mobilidade;
- O estudo identificou Marvila e Beato como zonas com maior pobreza de mobilidade, apontando a necessidade de reforçar a oferta pública para uma cidade mais justa.

Mapa criado a partir do Índice de Pobreza de Mobilidade (IPM) desenvolvido por **Francisco Coelho Plácido**



LIVRE LISBOA

Pobreza de mobilidade

- Um dos cenários do estudo previa o aumento da frequência de utilização do transporte público (metro e autocarro) em 20%;
- Em Marvila este cenário levaria à redução da Pobreza de Mobilidade e à diminuição dos custos com mobilidade em mais de 10%;
- No Beato, com este cenário, verifica-se um aumento significativo (16pp) na proporção de pessoas no nível “muito bom” do índice. Sendo a freguesia com maior redução das viagens de carro e uma correspondente diminuição das emissões de CO2 equivalente a 11.1 g/passageiro-km

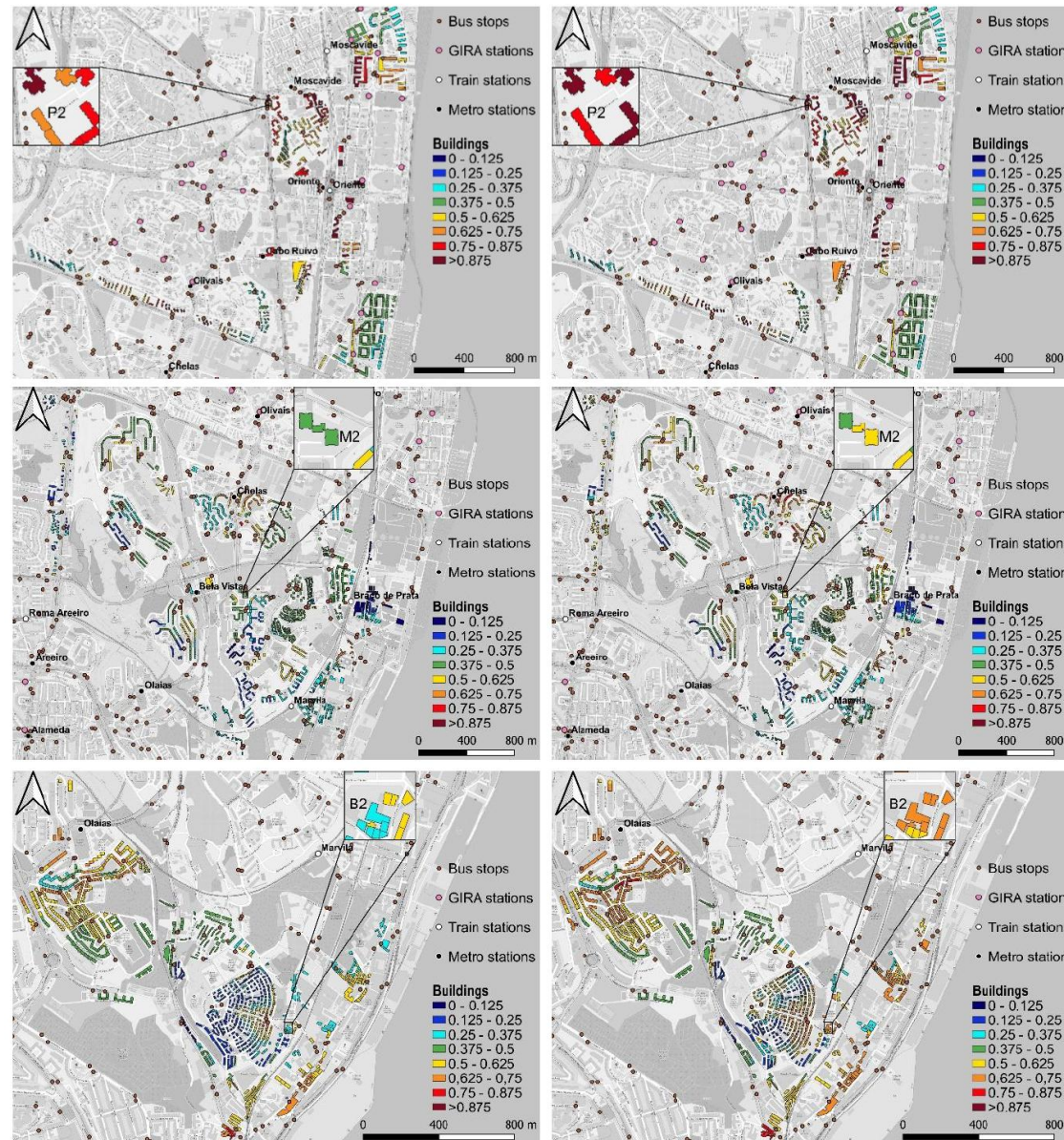


Figure 4.12 - Map of the TPI in the study area in the Behavioural scenario (left) and in the Frequency increase scenario (right). Top: Parque das Nações. Middle: Marvila. Bottom: Beato

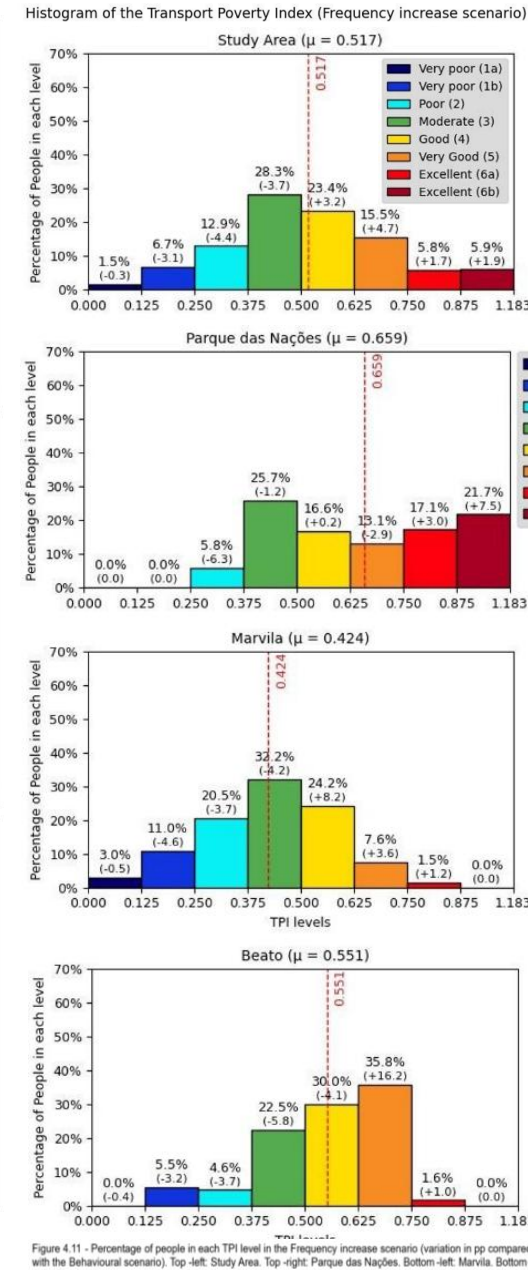


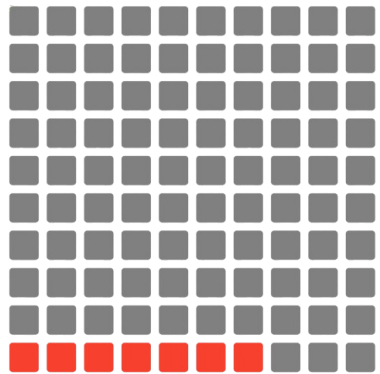
Figure 4.11 - Percentage of people in each TPI level in the Frequency increase scenario (variation in pp compared with the Behavioural scenario). Top-left: Study Area. Top-right: Parque das Nações. Bottom-left: Marvila. Bottom-right: Beato

Rede Atual



75 km de Corredores
BUS

1 070 km de rede
rodoviária



7% do total das
via rodoviárias

Apenas 10% da rede da Carris tem corredores
BUS



Rede Rodoviária



Corredores BUS atuais



LIVRE LISBOA

Exemplos de cidades europeias: faixas BUS

Lisboa



Área (m²)

Faixas BUS (km)

100 km²

75km

(**7%** das via
rodoviárias)

Barcelona



Área (m²)

Faixas BUS (km)

101 km²

222km

(**28%** das via
rodoviárias)

Valencia



Área (m²)

Faixas BUS (km)

134 km²

90km

(**14%** das via
rodoviárias)

Fonte: Barcelona, [BARCELONA'S NEW BUS NETWORK Committed to safe and efficient sustainable mobility](#)

Índice TomTom

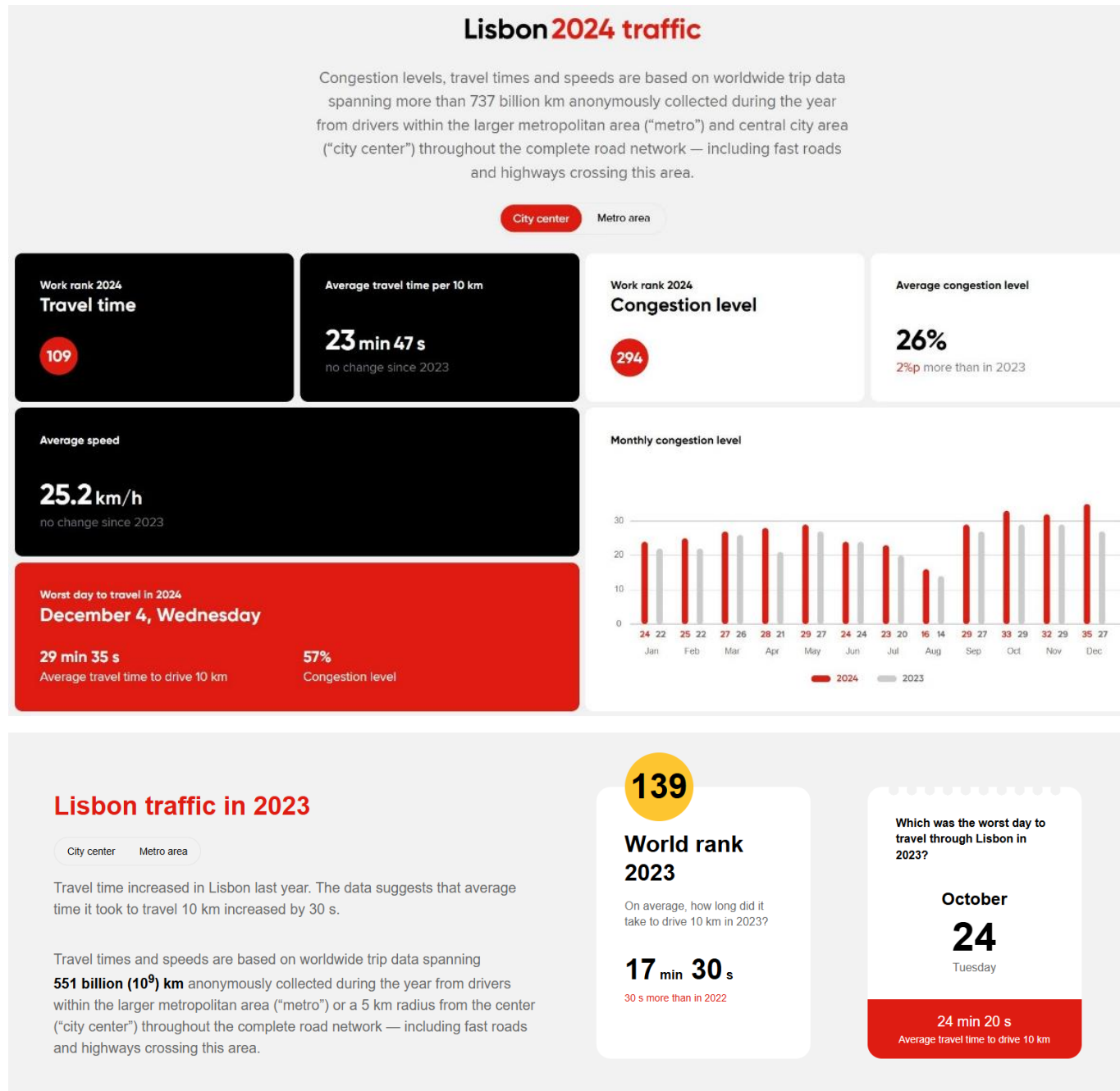
Segundo o *TomTom Traffic Index*, o nível médio de congestionamento voltou a agravar-se em 2024, mais 2% do que em 2023.

Perdem-se 23 minutos e 47 segundos para fazer 10 km, mais 6 minutos do que em 2023*. Isto corresponde a um agravamento do tempo de viagem de mais de 35% num ano.

*Em 2023 “*Em Lisboa (que surge aproximadamente a maio da tabela, em 139.^o), uma viagem com a mesma distância, demora, em média, 17 minutos e 30 segundos.*”

Fonte: Sara Lopes, NIT, “Há uma cidade portuguesa entre as que têm mais trânsito no mundo (e não é Lisboa)” <https://www.nit.pt/fora-de-casa/na-cidade/ha-uma-cidade-portuguesa-entre-as-que-tem-mais-transito-no-mundo-e-nao-e-lisboa>

21.04.25

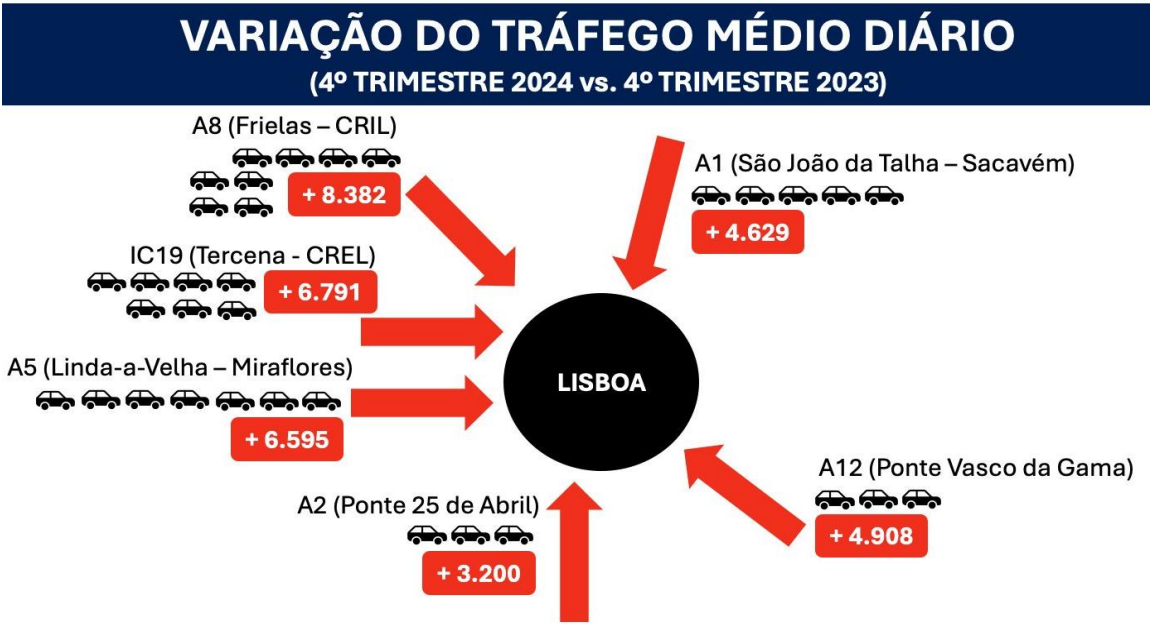


LIVRE LISBOA

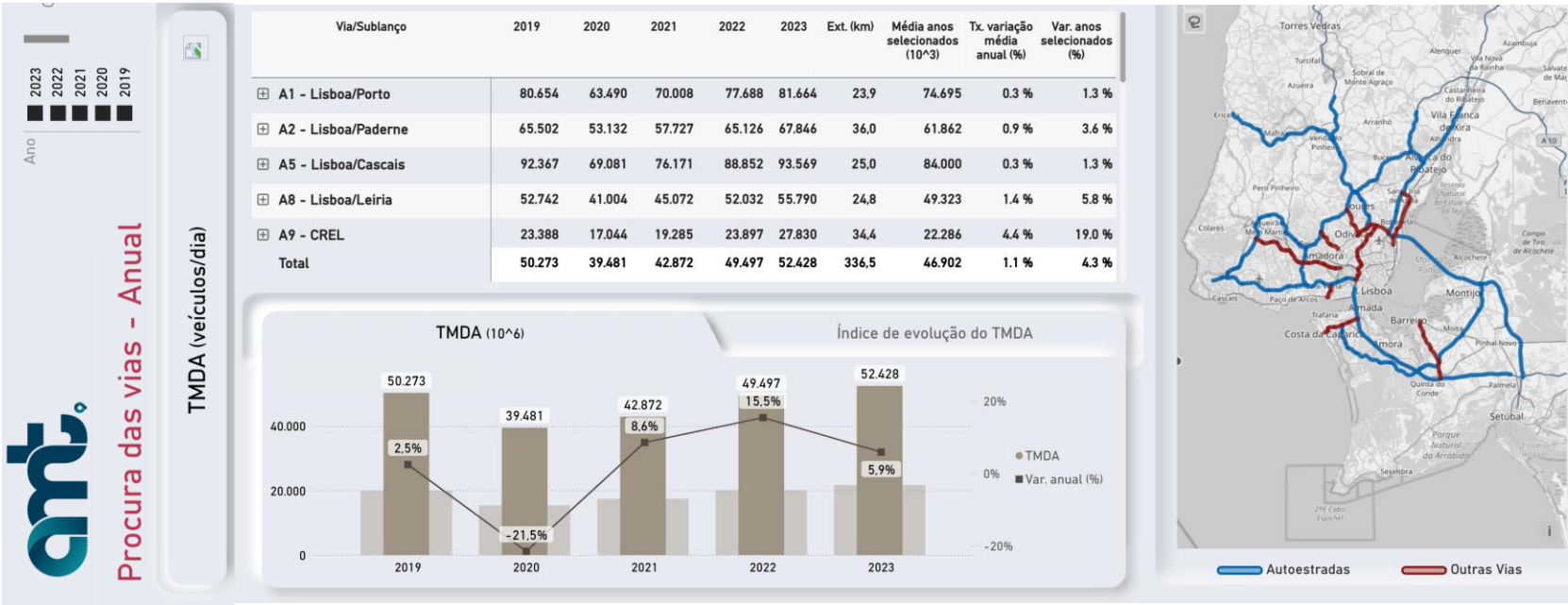
Entradas intermunicipais (A5, IC19, Pontes)

Cada vez entram mais carros em Lisboa.

O Observatório da Autoridade Metropolitana de Transportes e relatórios de tráfego do IMT mostram um aumento do número de carros de ano para ano, 2023 superou em mais de 2 milhões de carros por dia os valores pré-pandemia de 2019. Em 2024, este valor voltou a aumentar.



Fonte: IMT (Dados do Relatório de Tráfego 4º Trimestre de 2024) Miguel Barros - <https://x.com/lmgbarros/status/1893362040716001466>



CIDADE

Menos 350 metros de via BUS na Rua da Junqueira: pequeno passo para Belém ou grande salto atrás para Lisboa?

Na Rua da Junqueira, em Belém, o fim de um troço BUS obriga autocarros e elétricos a competir na estrada cor o restante tráfego – uma decisão simples ou um gesto simbólico em favor dos carros particulares?

por **Frederico Raposo**
05.10.2022



EXCLUSIVO LISBOA

Estão a desmantelar a ciclovía na Avenida de Berna, em Lisboa. Protestos já começaram

Itinerário criado em 2020 é cortado entre Largo Azeredo Perdigão e a Avenida da República. Câmara de Lisboa alega insegurança, mas repõe 70 lugares de estacionamento. Utentes manifestam-se.

Samuel Alemão
16 de Outubro de 2023, 17:03



Os utilizadores de bicicletas terão agora de passar a partilhar o espaço com os automóveis DR



LIVRE LISBOA

Metodologia

1

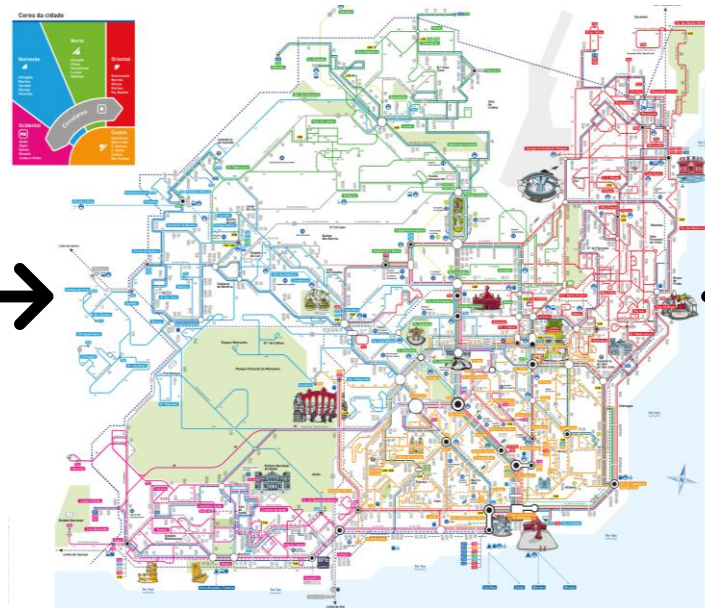
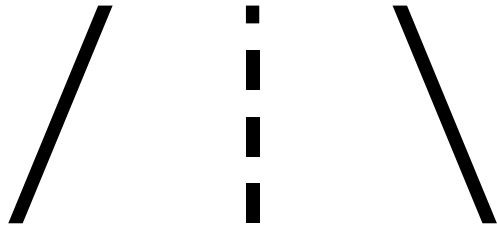
Seleção dos arruamentos da rede rodoviária com duas ou mais vias (faixas) no mesmo sentido

2

Cruzar esses arruamentos com as rotas Carris e Carris Metropolitana que não têm Corredor BUS

3

Resultado: arruamentos com espaço para instalar Corredor BUS

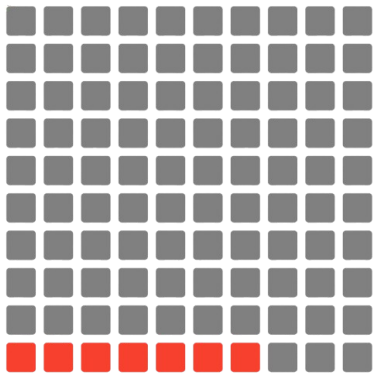


Rede Atual



75 km de Corredores
BUS

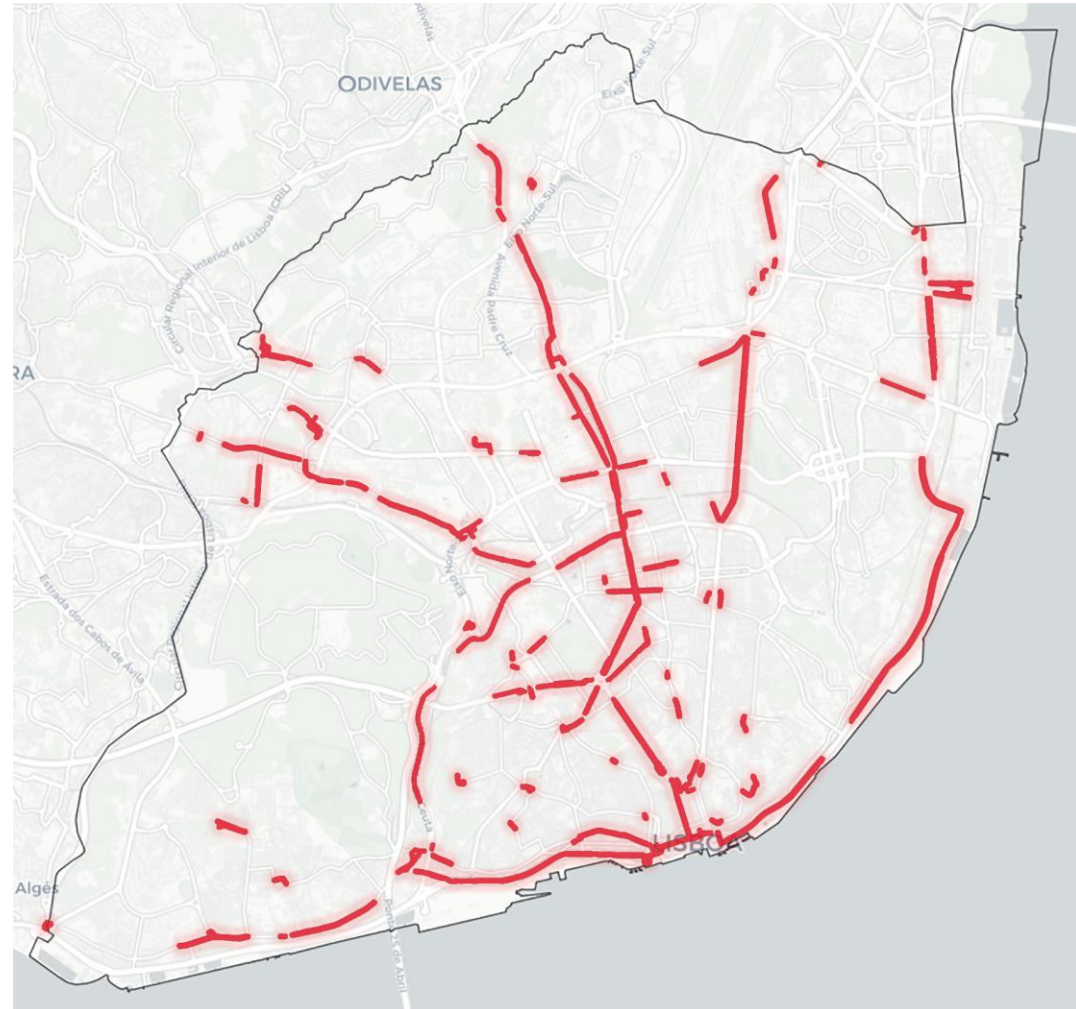
1 070 km de rede
rodoviária



**7% das vias
rodoviárias**

**Apenas 10% da rede da Carris tem corredores
BUS**

 Corredores BUS atuais



LIVRE LISBOA

Rede Proposta



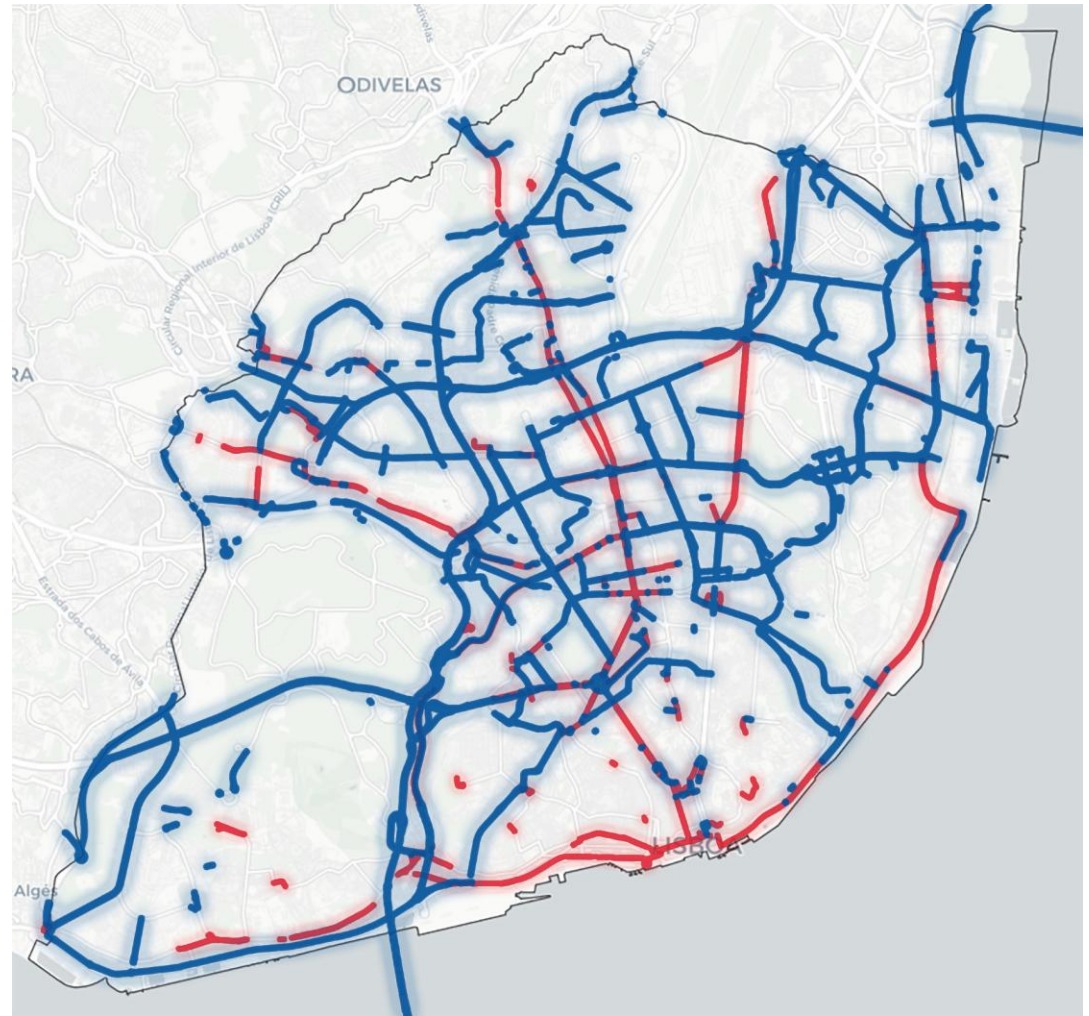
Passa a 249 km de
Corredores BUS



**23% das vias
rodoviárias**

**33% da rede da Carris passa a ter
corredores BUS**

 **Corredores BUS atuais**  **Corredores BUS Propostos**



Variações na duração do percurso

- Há linhas cujo o tempo de viagem para o mesmo número de paragens, é superior ao dobro do tempo necessário para fazer o percurso;
- Nas carreiras identificadas na tabela, o percurso pode demorar entre 20 a 37 minutos mais do que previsto.



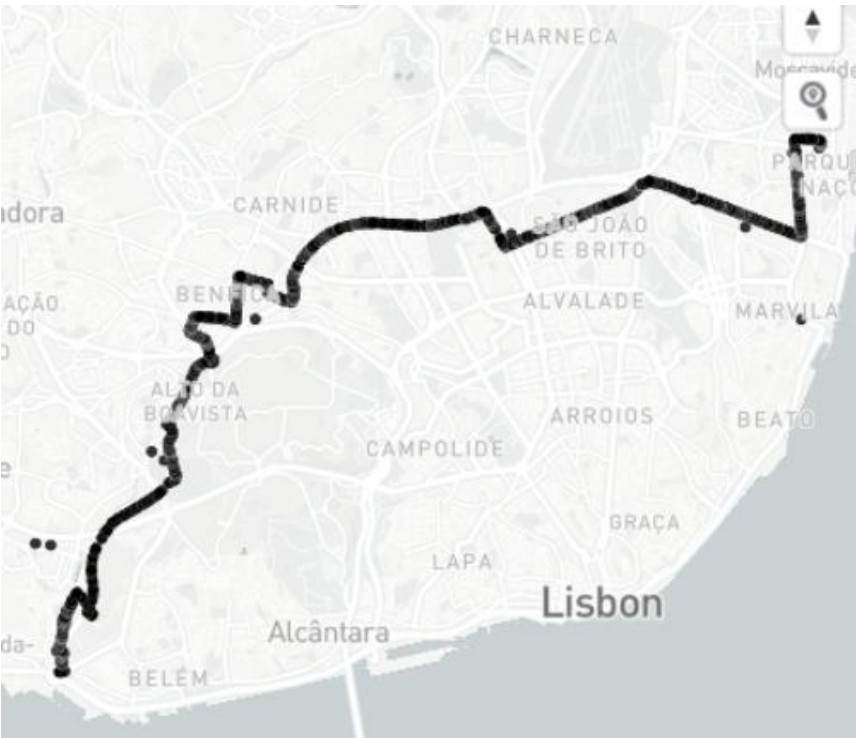
Fotografia: Frederico Raposo

Linha	sentido	nº paragens	Min Duração	Máx Duração	Diferença entre tempo min e máx percurso	Variação no Tempo de Percurso
723	1	34	26	54	28	108%
723	0	31	28	53	25	89%
750	0	41	42	79	37	88%
726	0	33	36	67	31	86%
750	1	39	43	78	35	81%
742	1	58	42	74	32	76%
742	0	58	45	78	33	73%
728	0	53	55	92	37	67%
726	1	38	35	55	20	57%
783	0	31	39	60	21	54%
783	1	31	43	66	23	53%
728	1	51	56	83	27	48%

Calcular atrasos dos autocarros

- Através da API de geolocalização em tempo real da Carris, analisámos os pontos onde os autocarros mais se desviam dos tempos previstos no calendário GTFS (Especificação Geral de *Feed* de Trânsito, do inglês *General Transit Feed Specification*, GTFS);
- Identificámos, por linha e hora do dia, as paragens com maiores atrasos médios;
- A análise teve por base dados recolhidos minuto a minuto, ao longo de um mês e meio.

Horários Previstos



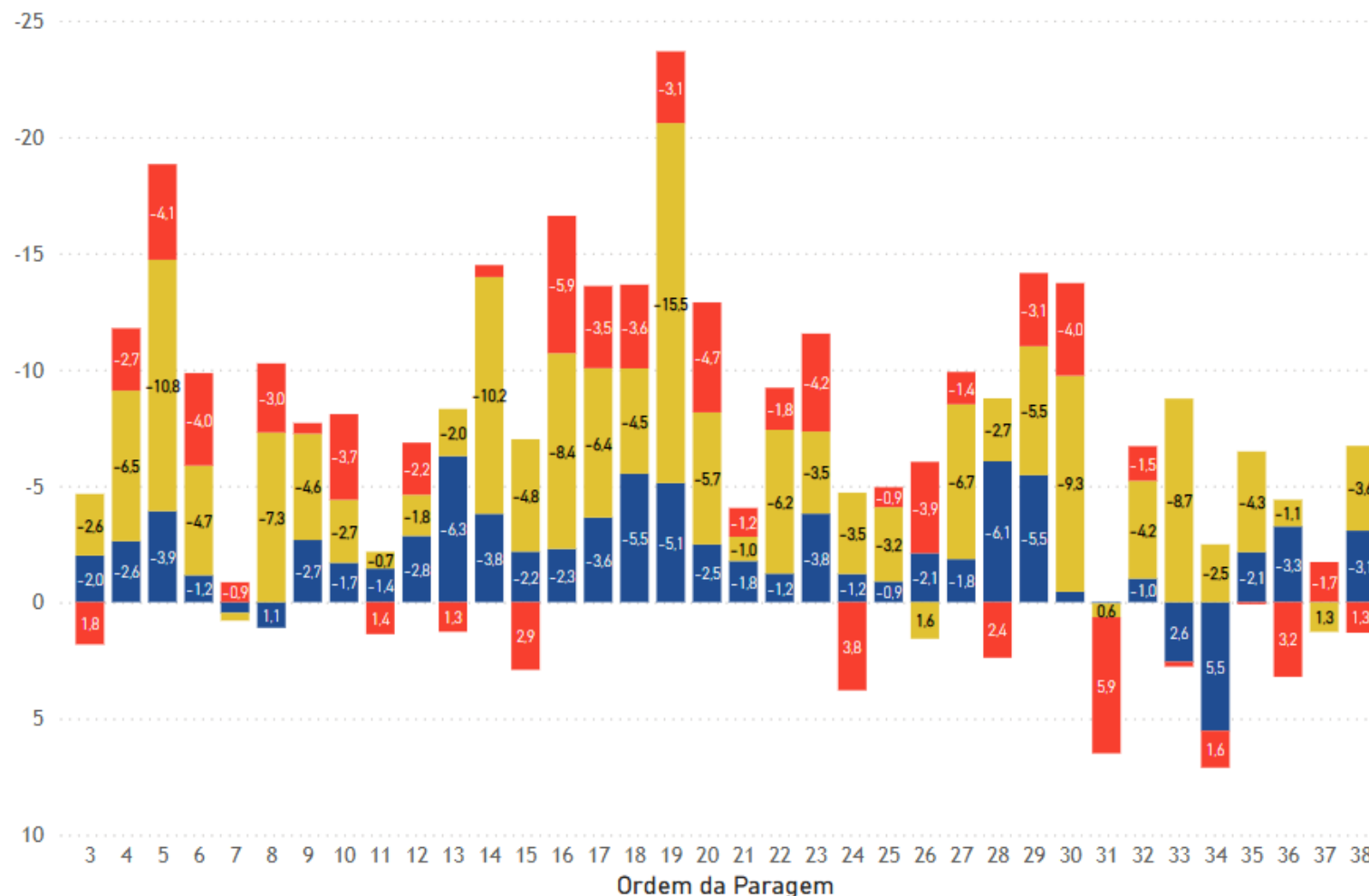
Localizações do GPS em tempo real

Como ler os atrasos?

- No eixo X é apresentada a ordem sequencial das paragens no percurso analisado;
- Cada barra representa a diferença média, em minutos, entre o horário previsto (GTFS) e o horário real registado por GPS;
- As diferenças estão desagregadas por período do dia analisado: HPM (Hora de Ponta da Manhã), HPT (Hora de Ponta da Tarde) e Noite;
- Exemplo: a paragem 19 regista maiores atrasos médios durante a HPT face aos outros períodos. Na HPT os autocarros estão em média 15 minutos atrasados.

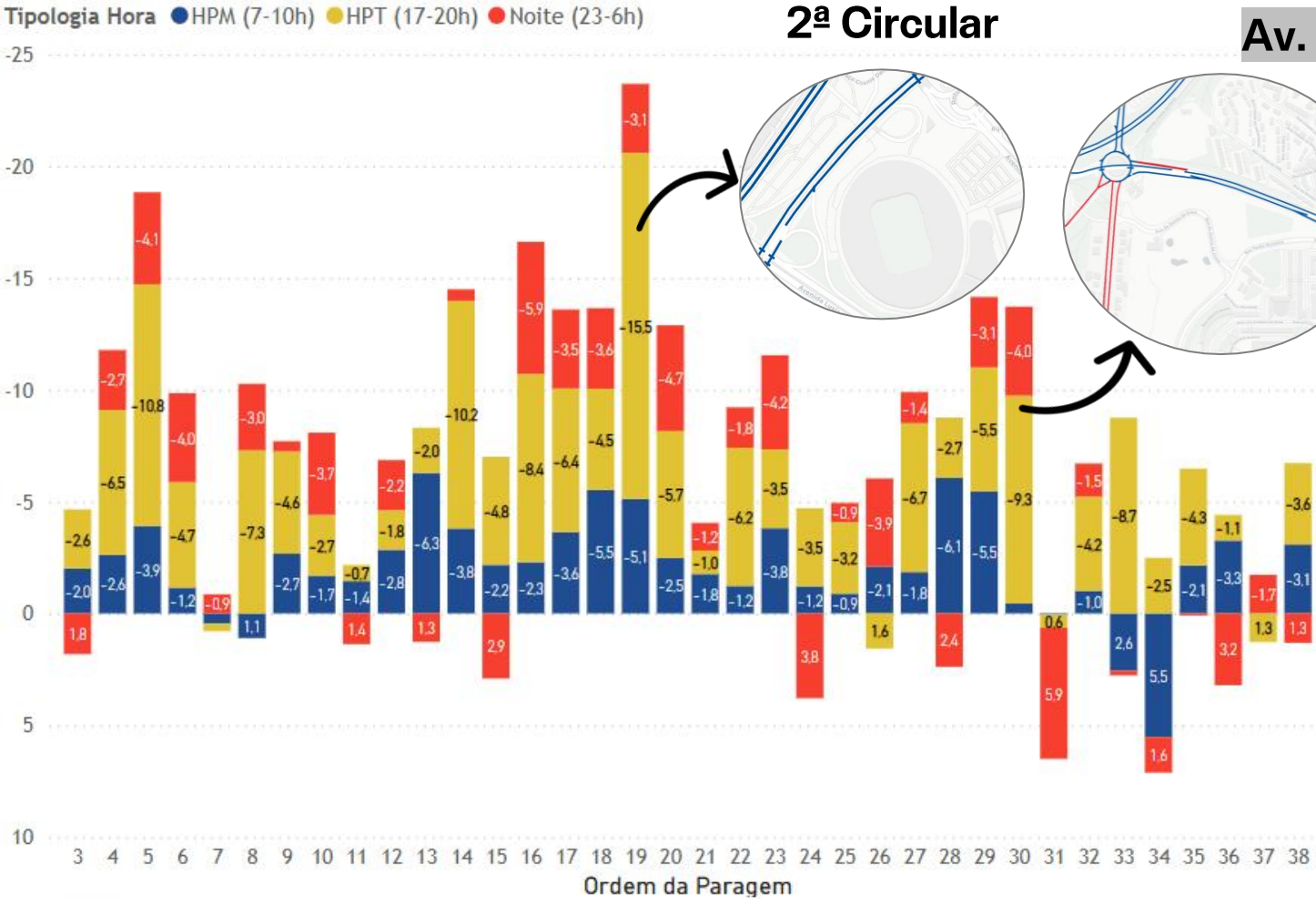
Diferença entre horário tabela vs GPS por ordem da paragem e tipologia de hora

Tipologia Hora ● HPM (7-10h) ● HPT (17-20h) ● Noite (23-6h)



Linha 750: média de atrasos por paragem

Diferença entre horário tabela vs GPS por ordem da paragem e tipologia de hora



Percurso 750



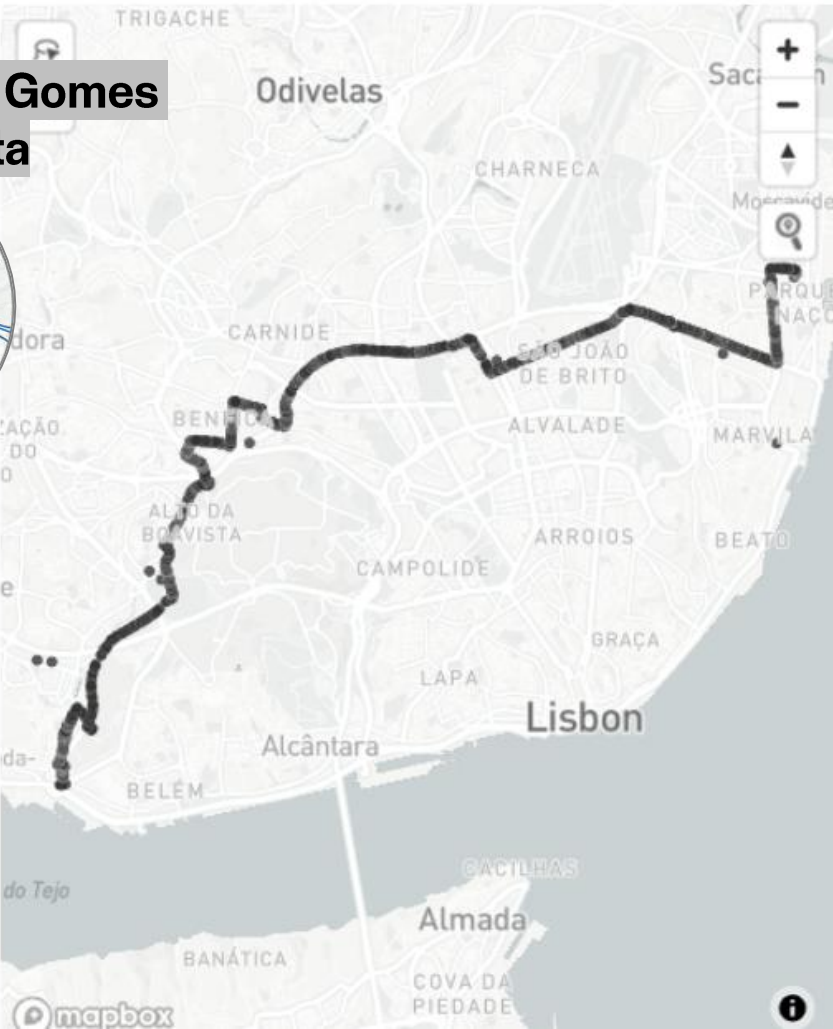
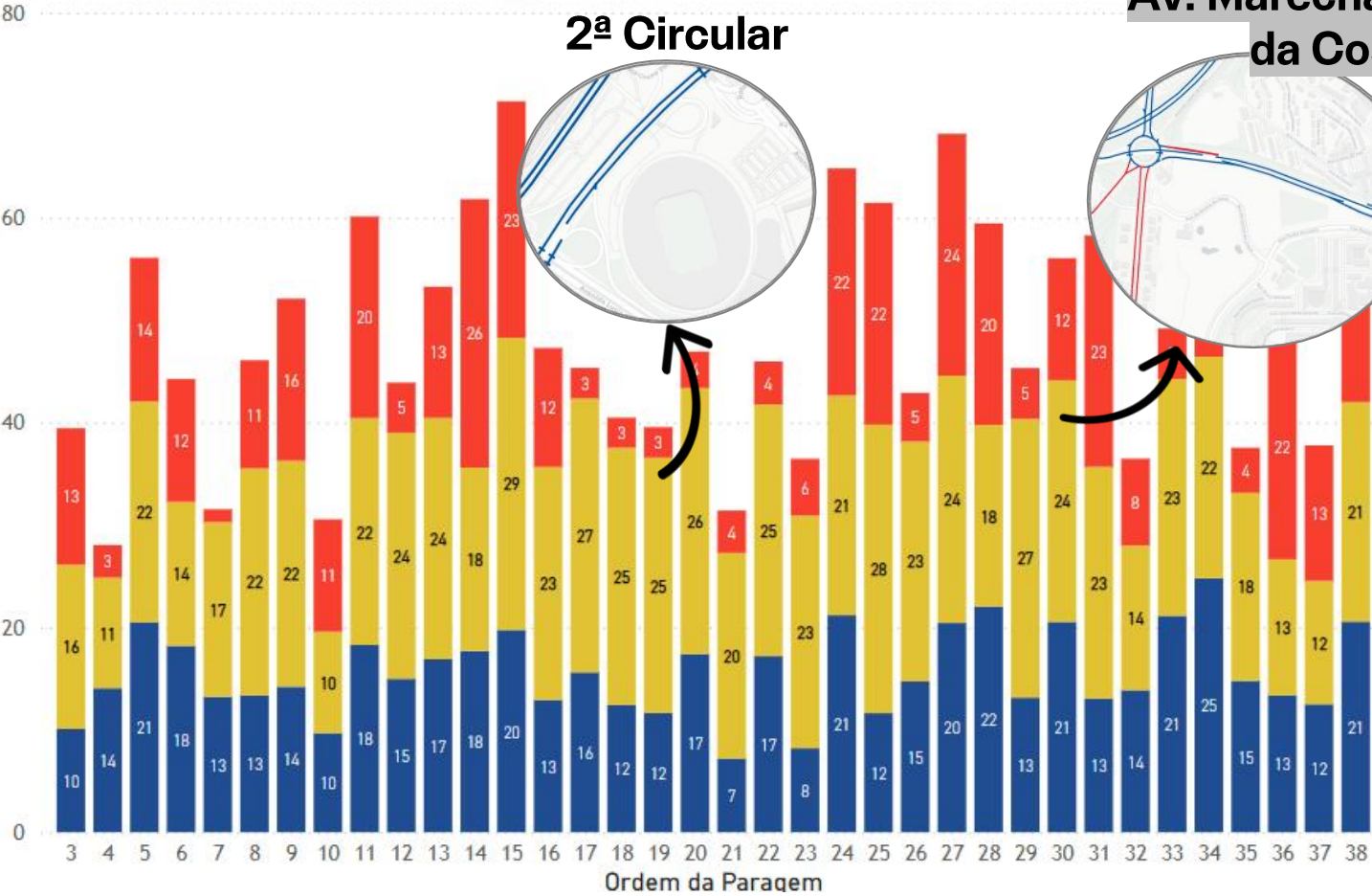
Linha 750: desvio padrão de atrasos por paragem



Percurso 750

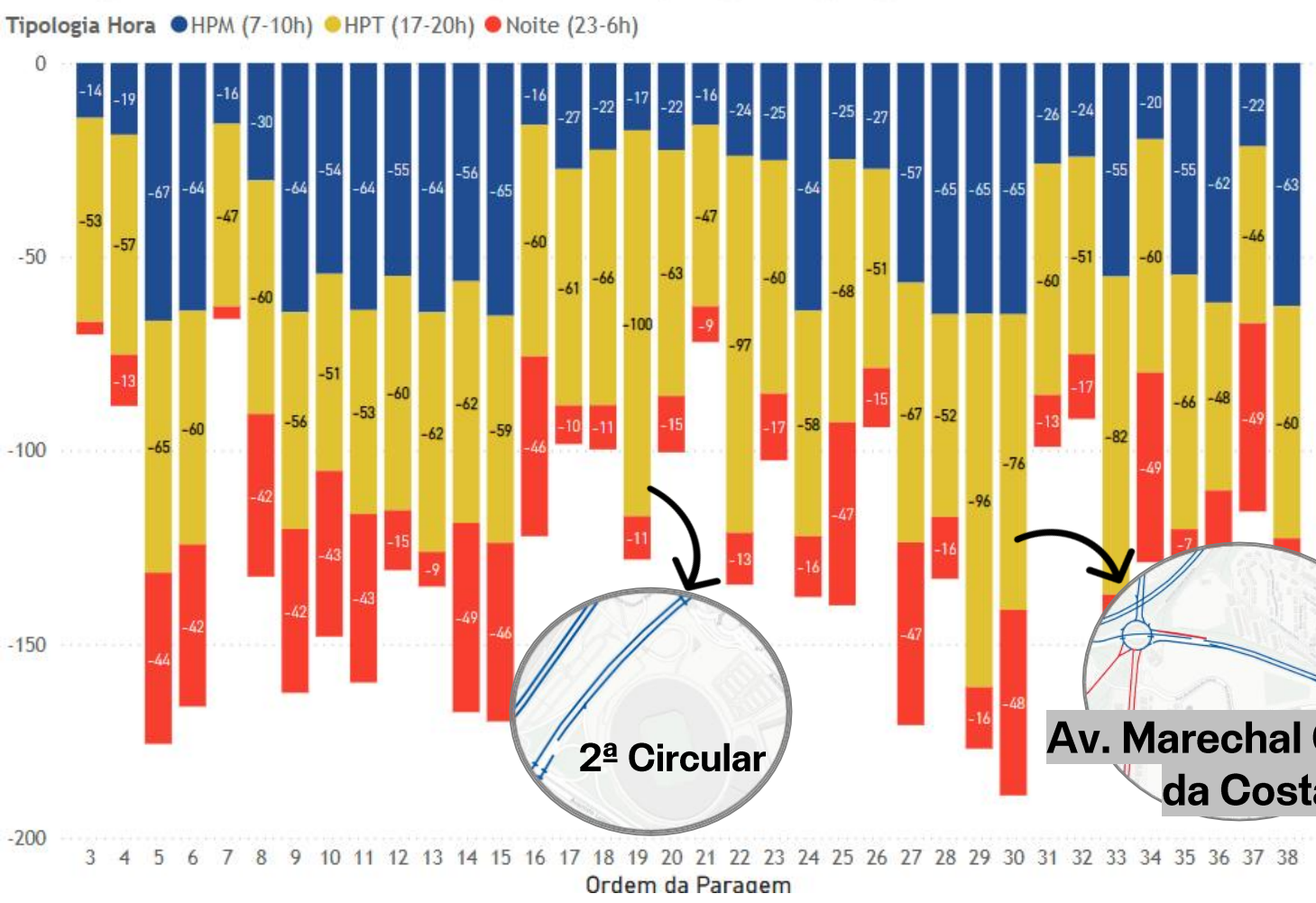
Diferença entre horário tabela vs GPS por ordem da paragem e tipologia de hora

Tipologia Hora ● HPM (7-10h) ● HPT (17-20h) ● Noite (23-6h)

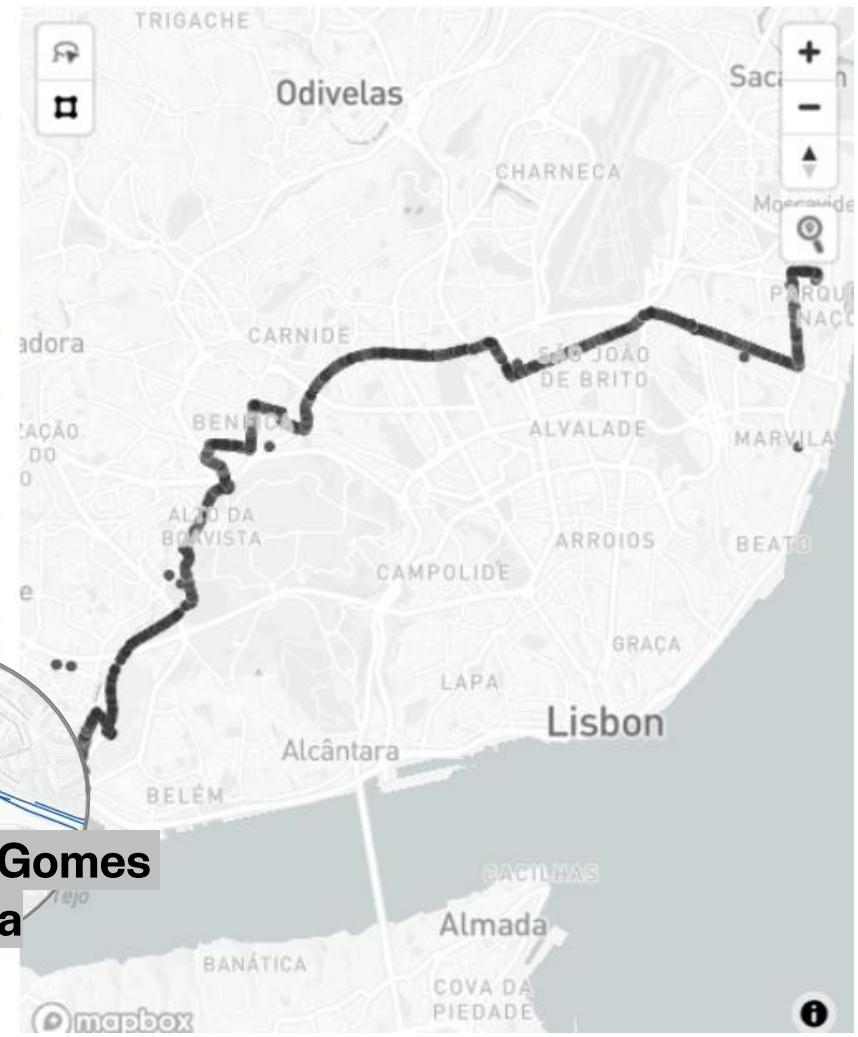


Linha 750: atrasos máximos por paragem

Diferença entre horário tabela vs GPS por ordem da paragem e tipologia de hora



Percurso 750

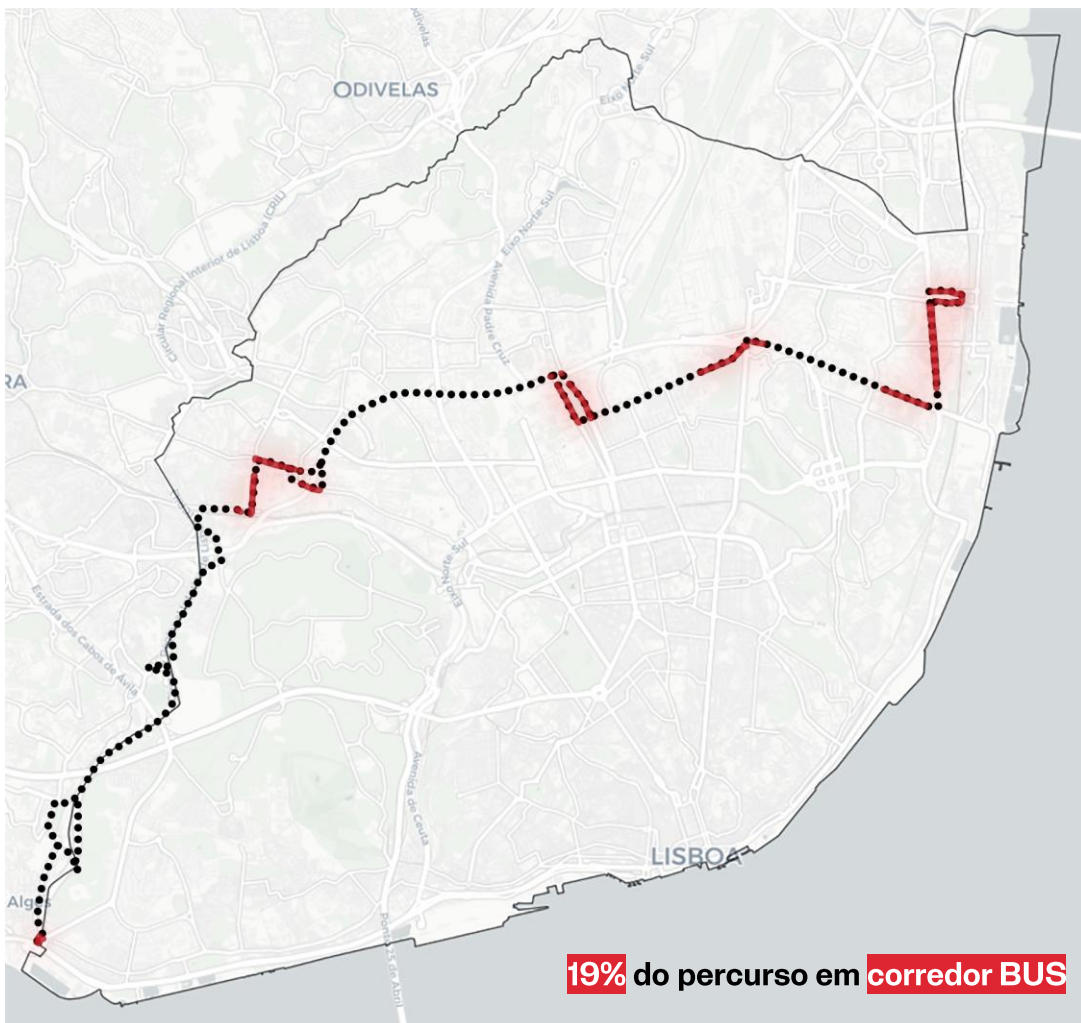


Linha 750: passa a 35 km em corredor BUS (ganho de 26 km)



LIVRE LISBOA

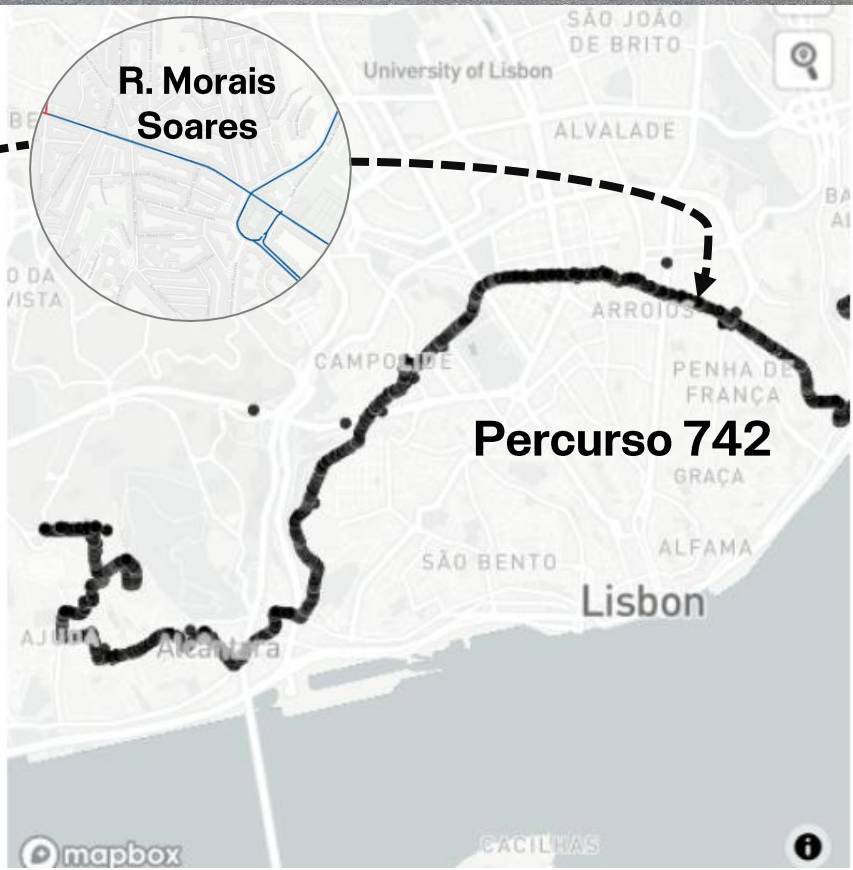
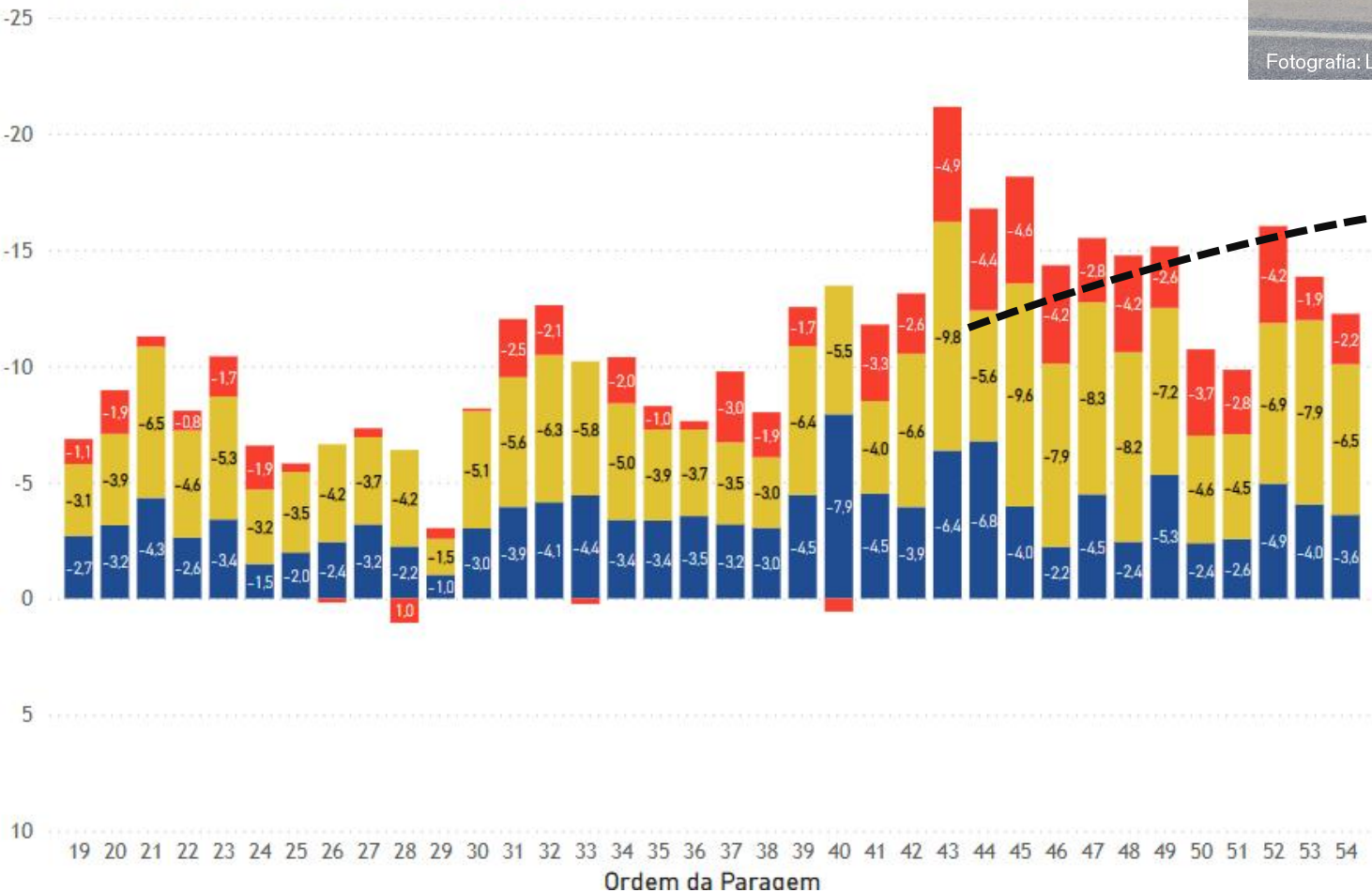
Corredores BUS atuais **Corredores BUS Pop-up propostos** **Percurso 750**



Linha 742: média de atrasos por paragem

Diferença entre horário tabela vs GPS por ordem da paragem e tipologia de hora

Tipologia Hora ● HPM (7-10h) ● HPT (17-20h) ● Noite (23-6h)



Linha 742: passa a 10 km em corredor BUS (ganho de 7 km)



LIVRE LISBOA

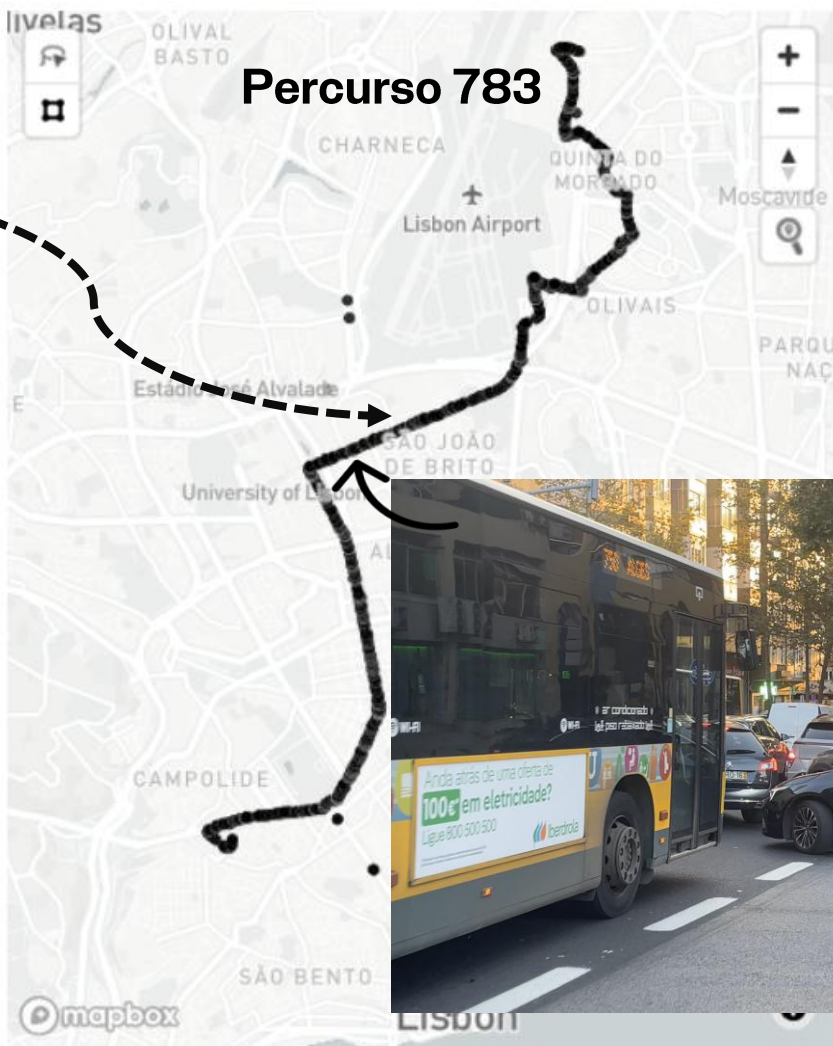
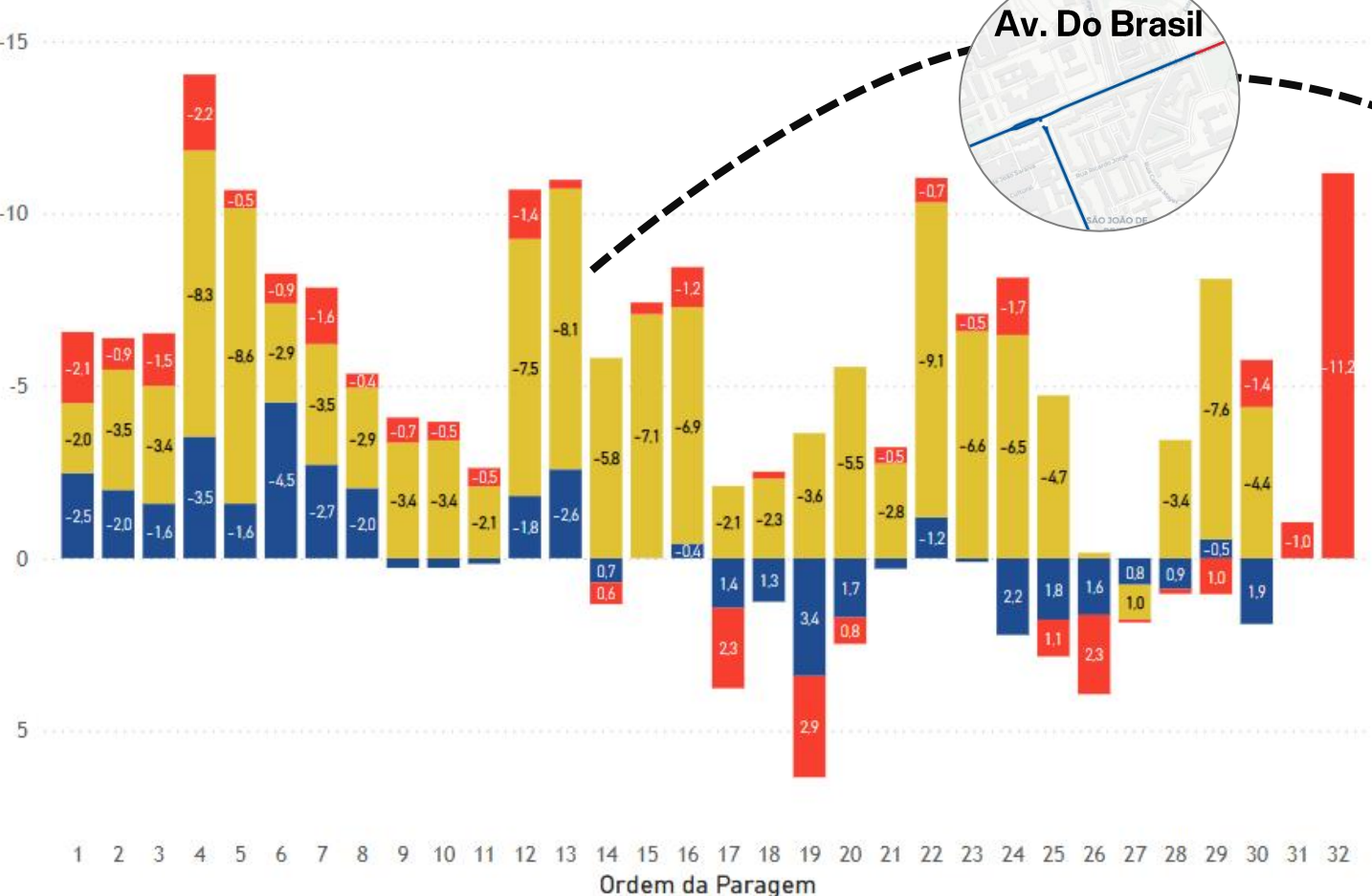
Corredores BUS atuais **Corredores BUS Pop-up propostos** **Percurso 731**



Linha 783: média de atrasos por paragem

Diferença entre horário tabela vs GPS por ordem da paragem e tipologia de hora

Tipologia Hora ● HPM (7-10h) ● HPT (17-20h) ● Noite (23-6h)

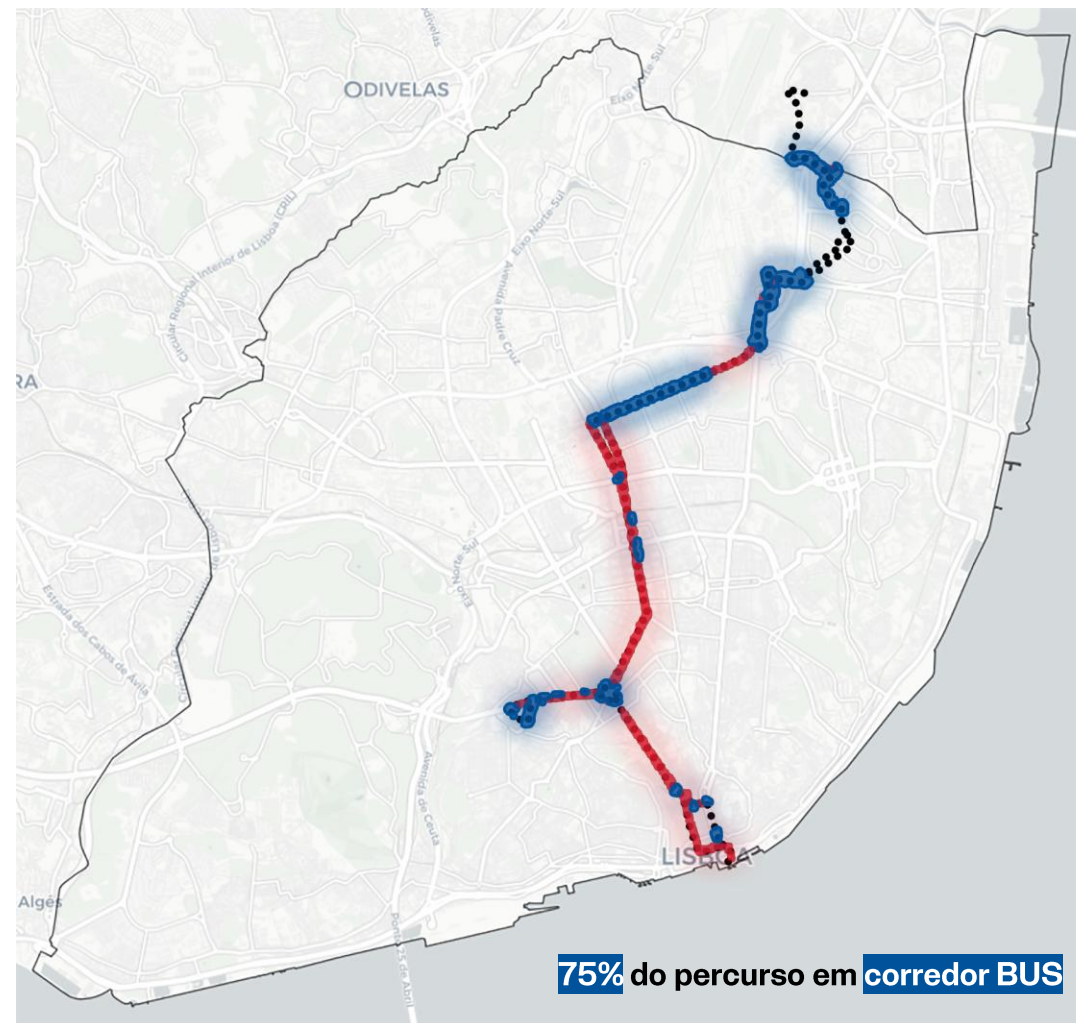
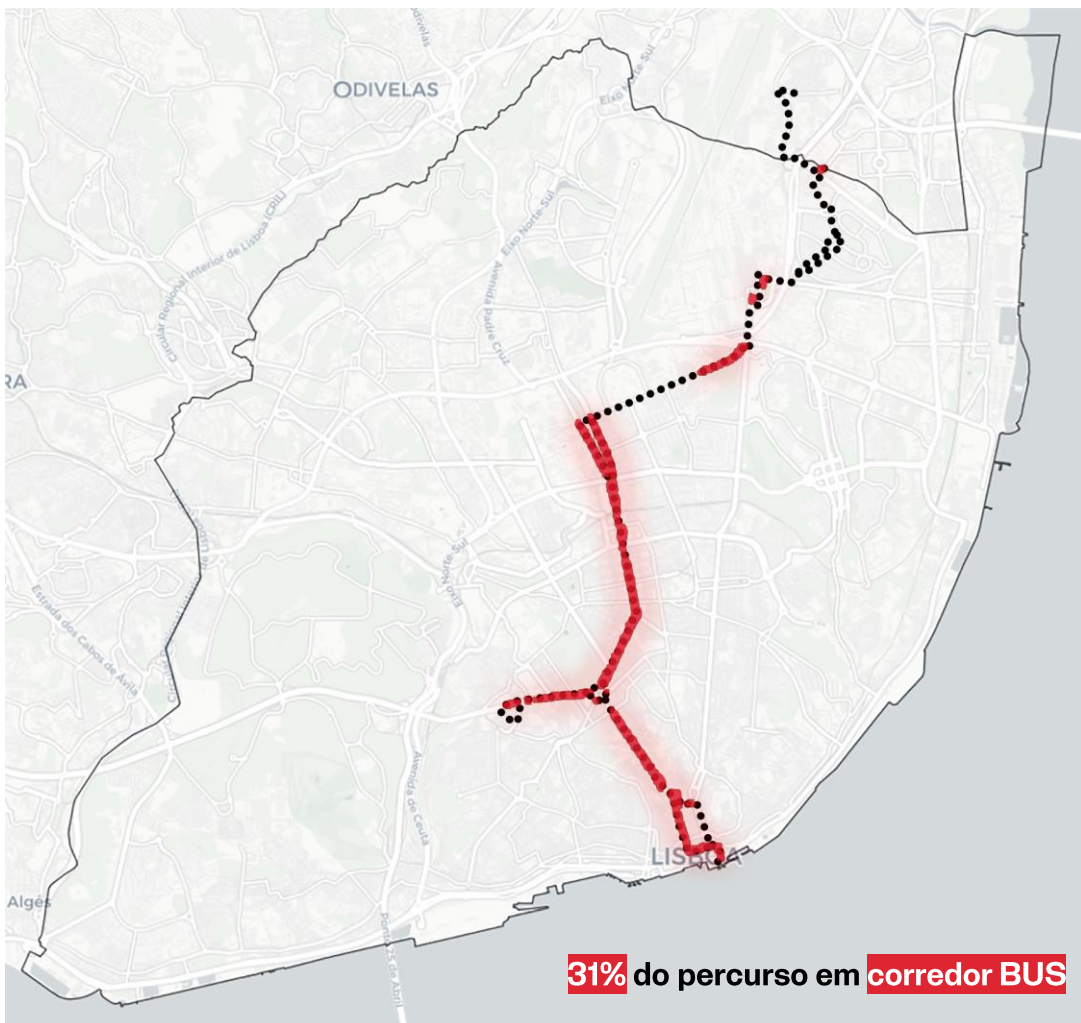


Linha 783: passa a 29 km em corredor BUS (ganho de 11 km)



LIVRE LISBOA

Corredores BUS atuais Corredores BUS Pop-up propostos Percurso 731

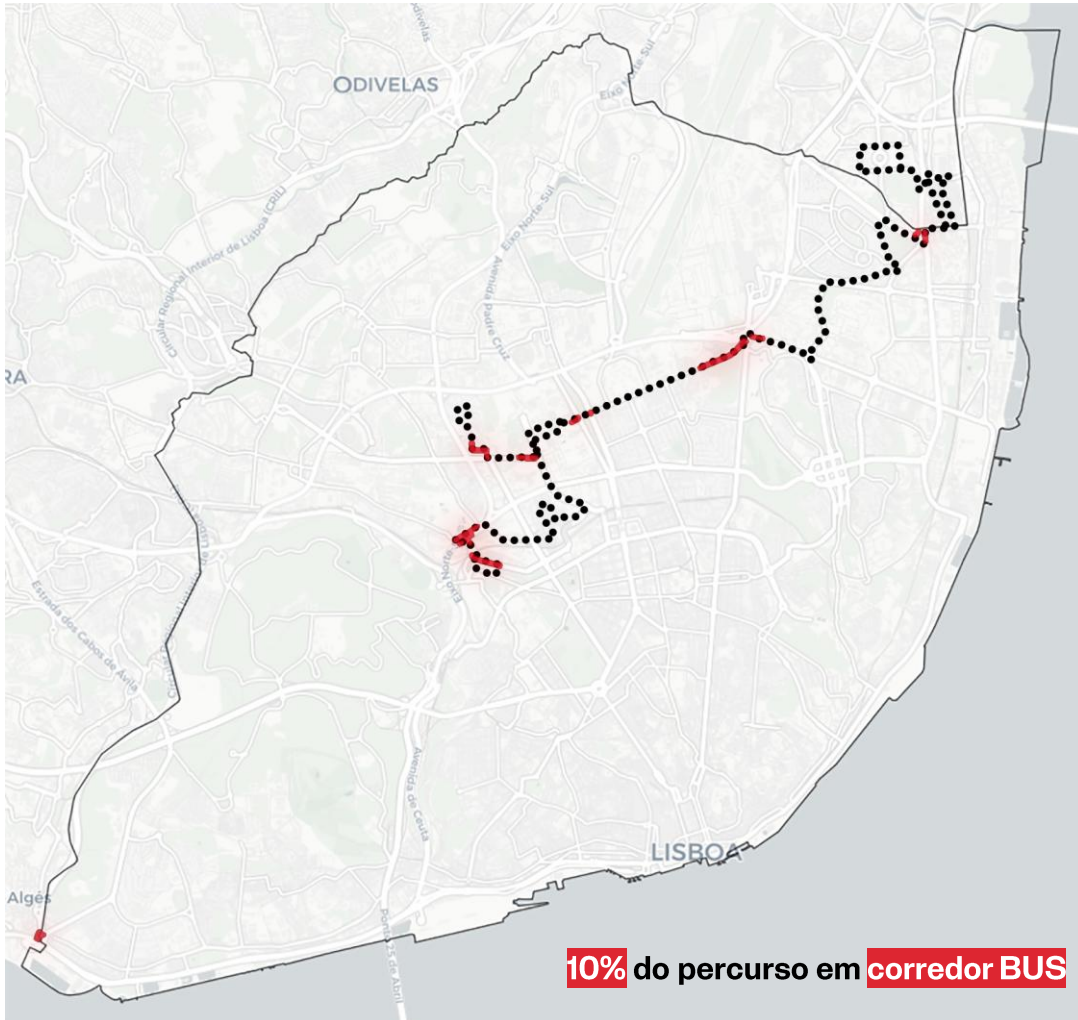


Linha 731: passa a 21 km em corredor BUS (ganho de 18 km)



LIVRE LISBOA

Corredores BUS atuais **Corredores BUS Pop-up propostos** **Percurso 731**



10% do percurso em **corredor BUS**



58% do percurso em **corredor BUS**



Linha 748: passa a 19 km em corredor BUS (ganho de 17 km)

Corredores BUS atuais **Corredores BUS Pop-up propostos** **Percurso 748**

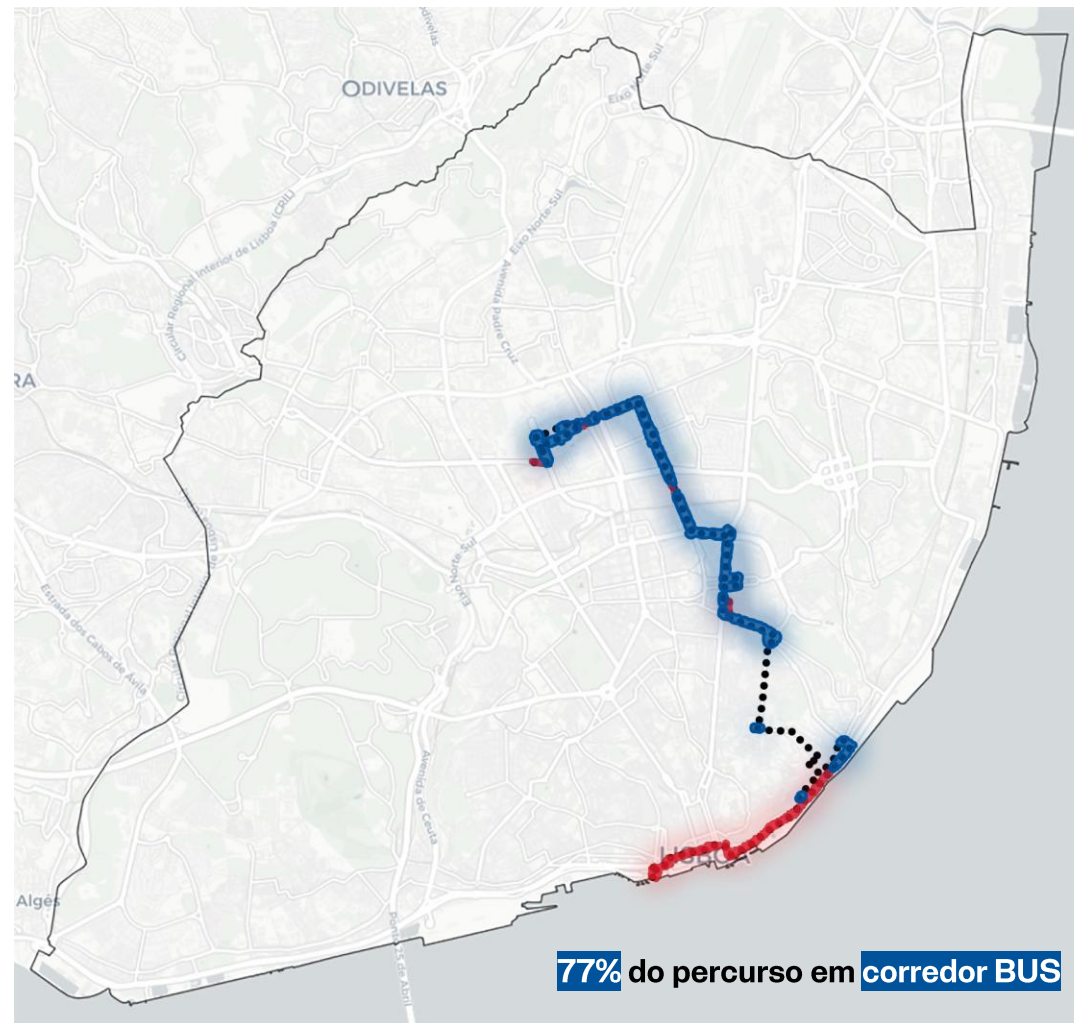
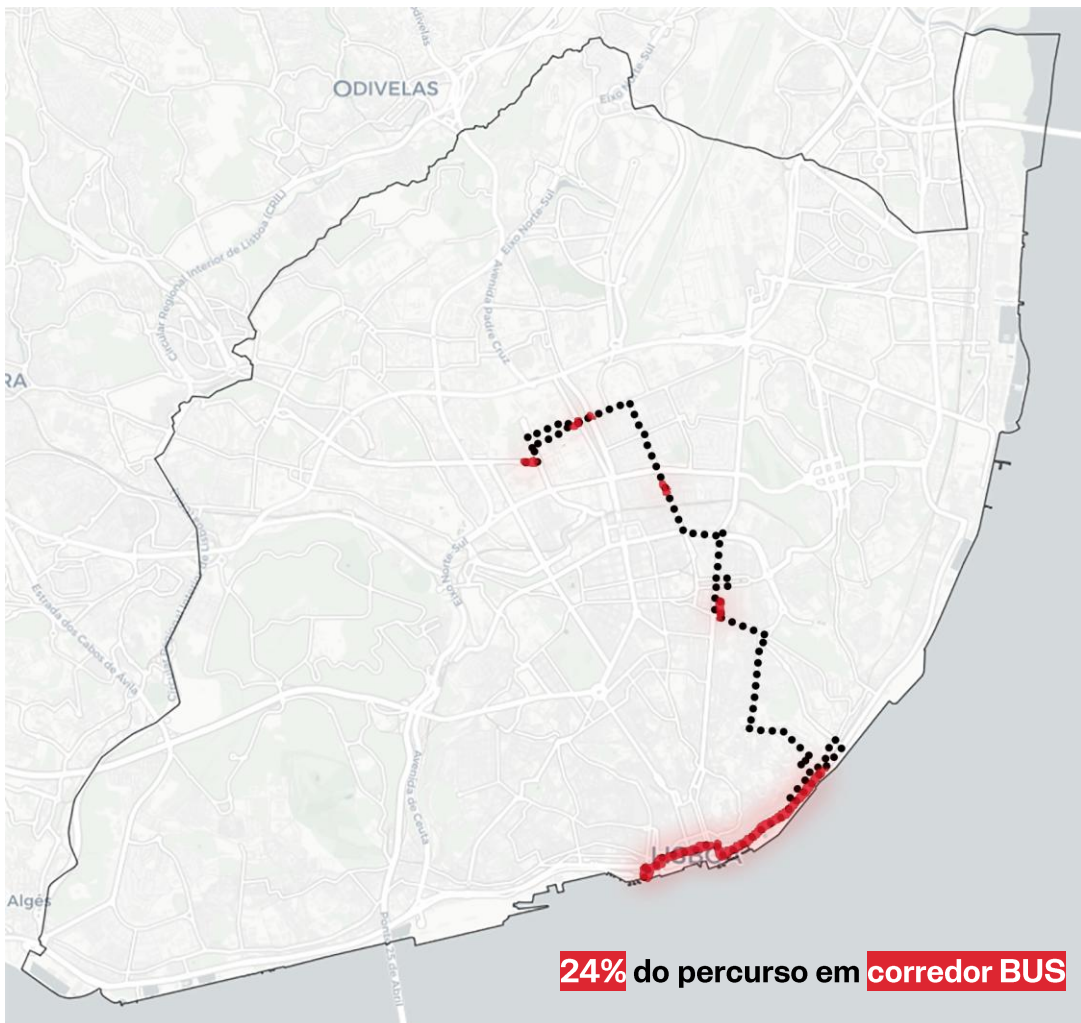


Linha 735: passa a 19 km em corredor BUS (ganho de 13 km)



LIVRE LISBOA

Corredores BUS atuais **Corredores BUS Pop-up propostos** **Percurso 748**



Potenciais ganhos com rede pop-up corredores BUS

- A Carris estima tempos de viagem diferentes para o mesmo percurso consoante o horário, devido ao trânsito e ao número de passageiros a entrar — os corredores BUS podem reduzir significativamente esses tempos;
- Testar o embarque e validação em todas as portas, pode agilizar entradas e encurtar os tempos de viagem;
- Com esta proposta, várias linhas podem passar a ter mais de 50% do percurso em corredor BUS, garantindo maior fiabilidade e rapidez nessas rotas.

Linha	Diferença entre tempo min e máx percurso	km Rota Linha	km Faixa BUS Atual	km Faixa BUS Popup	km Faixa BUS Total	% Faixa BUS Atual	% Ganho Faixa BUS	% de Percurso em Faixa BUS Total
735	30	24,7	6,0	13,1	19,1	24%	53%	77%
750	37	49,4	9,5	26,1	35,7	19%	53%	72%
731	32	35,8	3,7	17,1	20,9	10%	48%	58%
713	29	24,2	5,0	11,4	16,4	21%	47%	68%
720	29	21,8	3,9	10,0	13,9	18%	46%	64%
706	33	23,7	5,5	9,5	15,0	23%	40%	63%
767	34	35,2	4,6	13,9	18,6	13%	40%	53%
744	28	31,0	11,7	12,2	23,9	38%	39%	77%
723	28	32,6	3,1	12,9	15,9	9%	39%	49%
717	27	31,5	6,6	12,1	18,8	21%	39%	60%
764	23	23,3	2,8	8,6	11,4	12%	37%	49%
755	32	27,3	3,0	9,6	12,6	11%	35%	46%
738	35	26,3	11,3	9,2	20,5	43%	35%	78%
758	32	18,8	6,9	6,2	13,1	37%	33%	70%
726	31	34,1	6,4	11,2	17,6	19%	33%	52%
712	25	24,4	2,8	8,0	10,9	12%	33%	44%
759	31	33,1	6,1	10,4	16,5	18%	31%	50%
783	23	37,9	16,6	11,9	28,5	44%	31%	75%
703	23	25,6	2,8	7,9	10,7	11%	31%	42%
708	31	38,1	7,9	11,6	19,5	21%	30%	51%
722	26	29,4	13,0	8,6	21,6	44%	29%	73%
794	30	37,9	9,1	10,7	19,8	24%	28%	52%
746	24	24,0	12,0	6,5	18,5	50%	27%	77%
728	37	48,1	19,1	13,0	32,0	40%	27%	67%
716	29	17,0	8,9	4,5	13,4	52%	26%	79%
742	33	29,9	3,0	7,0	10,0	10%	23%	34%
711	27	34,7	7,2	7,4	14,6	21%	21%	42%
736	40	45,7	20,7	9,3	30,0	45%	20%	66%
732	33	37,6	19,2	6,8	26,0	51%	18%	69%
729	35	36,4	7,5	5,8	13,3	21%	16%	36%
727	33	35,3	13,3	5,4	18,8	38%	15%	53%



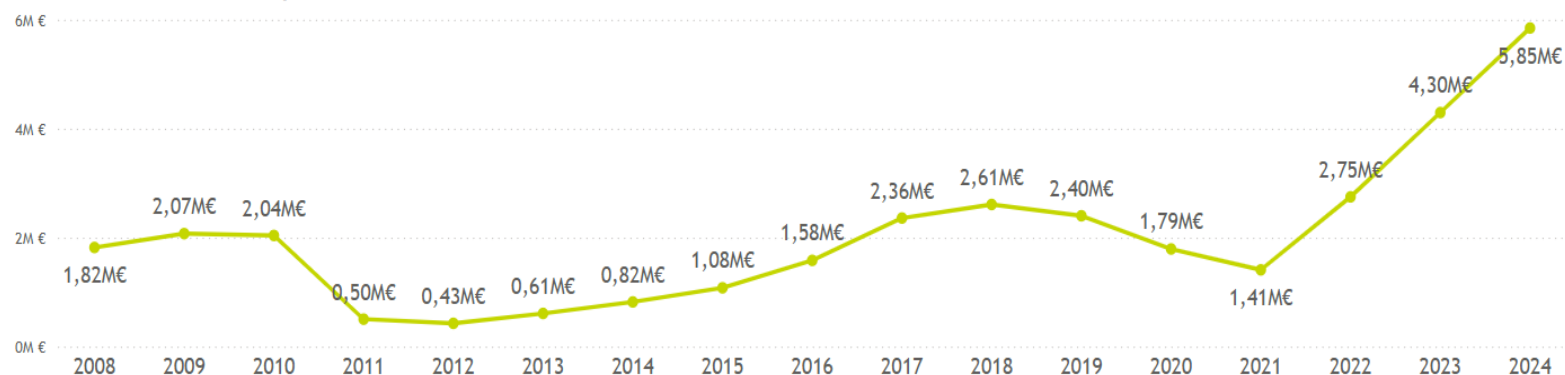
Custo do Programa

- Não tendo existido qualquer investimento em novos corredores BUS neste mandato, apenas na sua eliminação, não temos um custo atualizado para este tipo de intervenção;
- No entanto, segundo as informações que conseguimos recolher, as implementações de corredores BUS do mandato 2017-2021 (Av. Duque de Ávila, Av. de Berna e Praça de Espanha, Av. Infante D. Henrique, entre outras) tiveram um custo de cerca de 3 000 €/km;
- Assim, para os 174 km de novos Corredores BUS que esta análise preconiza e propõe teríamos um custo total de aproximadamente 520 mil euros.

- 520 mil euros permitiriam mais do que **triplicar a rede existente de corredores BUS** em Lisboa;
- Representa um gasto inferior à aquisição de dois autocarros standard a gás, como os que foram contratados pela Carris em 2024;
- Correspondem a menos de 1/10 do gasto com horas suplementares pagas pela Carris em 2024 (5.9 milhões de euros).



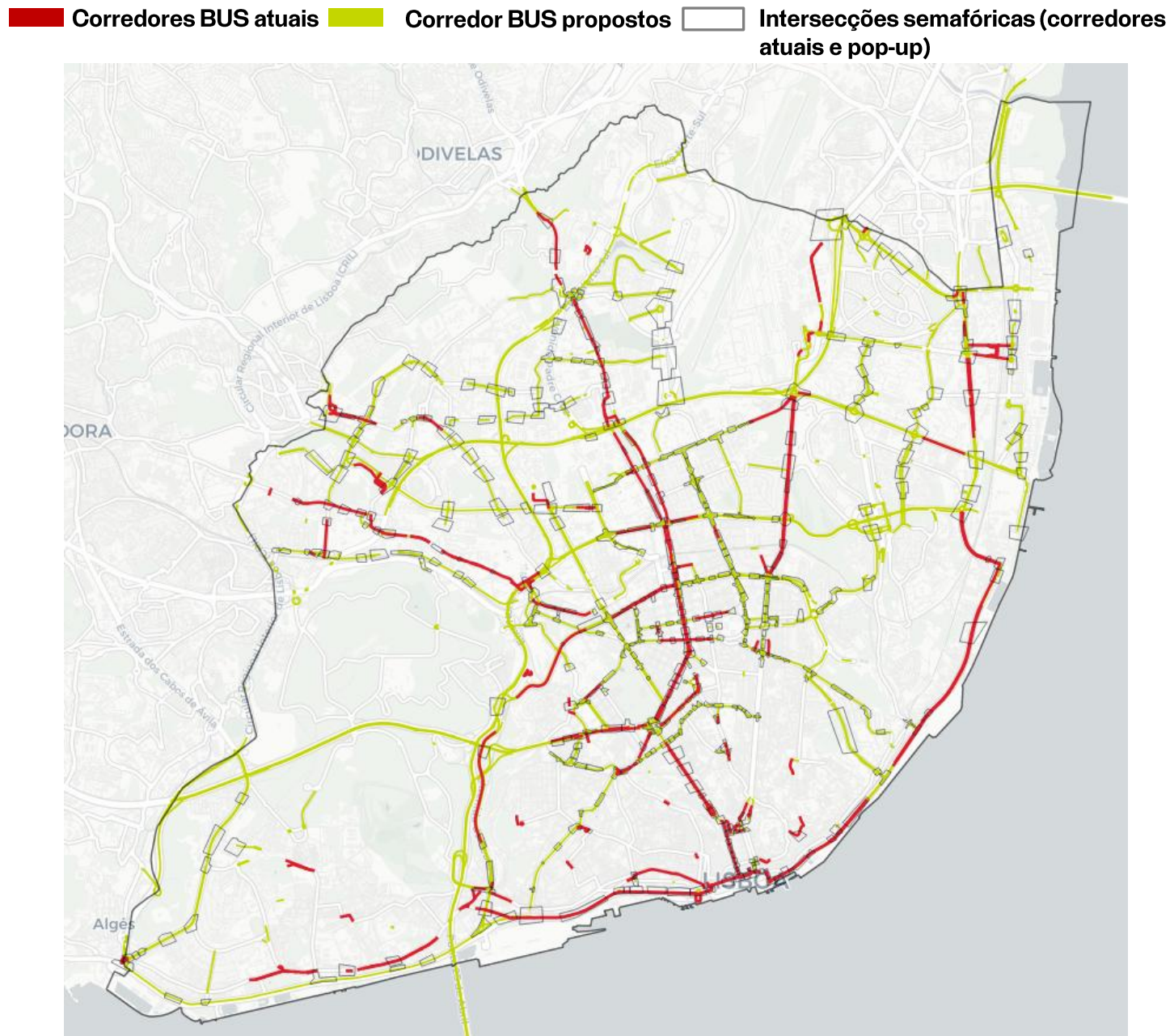
Custo com horas suplementares em milhões de euros



Priorizar autocarro nas intersecções

- Priorizar autocarro nas 455 intersecções semaforizadas de Lisboa que intersectam os atuais e os novos corredores BUS ;
- N.º total de cruzamentos: 555
Cruzamentos com linhas BUS Carris e Carris Metropolitana: 513
Cruzamentos com faixas BUS atuais: 211
Cruzamentos com faixas BUS atuais e pop-up: 455
- Ajustar os tempos dos semáforos em tempo real para dar passagem mais rápida aos autocarros quando se aproximam de uma intersecção, geralmente usando sensores ou GPS;
- Redução do tempo de viagem, aumento da pontualidade e melhoria da atratividade do transporte público.

21.04.25



Proposta Corredores Livres

30

Fiscalização

- Retomar a delegação de competências aprovada em 2018, permitindo à Carris fiscalizar estacionamento que obstrua a passagem do transporte público;
- Implementar fiscalização direta, automática e contínua nos autocarros, com agentes credenciados e viaturas identificadas, assegurando regularidade e eficiência na circulação dos transportes públicos.



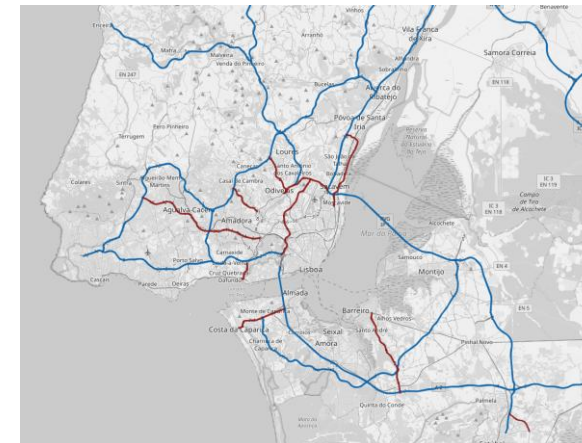
Entradas intermunicipais

(IC17, IC19, A1, A2, A8, A12, A2, Ponte 25 de Abril e Ponte Vasco da Gama, etc.)

- **Articular com os municípios vizinhos a criação de corredores BUS contínuos nas principais vias de acesso rodoviário a Lisboa;**
- **A proposta para estudar uma faixa BUS na A5 foi aprovada no Orçamento do Estado para 2025 e faz parte dos Projetos de Intervenção Prioritária da AML, devendo a CML colaborar com o Governo e a AML, a concessionária e os municípios de Cascais e Oeiras para acelerar a sua concretização como corredor prioritário de transporte coletivo metropolitano.**

Governo estuda via rápida para transportes colectivos na A5

Agência Lusa 28 nov 2024 04:04



Projetos de Intervenção prioritária

a. . .
 . . m. área
 . l. . metropolitana
 de lisboa

Transporte em sítio próprio - Novas soluções/sistemas de transporte urbano em canal próprio

3.1 - Corredor BRT Cascais - Lisboa

Descrição:

Introduzir um novo serviço de TP de elevada capacidade no corredor da A5/IC15, utilizando uma tecnologia de Bus Rapid Transit (BRT). Opções de amarração em Sete Rios e Interfaces do Colégio Militar, Campo Grande, Aeroporto e Gare do Oriente, utilizando um corredor de TPSP ao longo da 2.ª Circular.

Objetivos:

Assegurar o reperfilamento transversal e a construção dos viadutos no corredor da A5 necessários à implementação do Corredor, no âmbito da renegociação dos termos do acordo de Concessão Brisa. Promover o desenvolvimento dos interfaces e a circulação eficiente nos corredores internos a cada Concelho (Cascais, Oeiras e Lisboa). Pretende-se desenvolver uma rede de Transporte Público eficiente e competitiva que promova a redução da utilização do transporte individual na entrada em Lisboa com origem nas Radiais da A5 e da Linha de Cascais.

Principais Benefícios:

Resolução de congestionamento, dinamização económica do território, impacto ambiental, promoção dos transportes públicos, redução da Sinistralidade

Grau de maturidade:

Em estudo de viabilidade preliminar

Integração em Instrumentos de Planeamento:

Estudo CM Cascais e IP

Custo estimado:

IF - 100 M€ MC - 11-16 M€



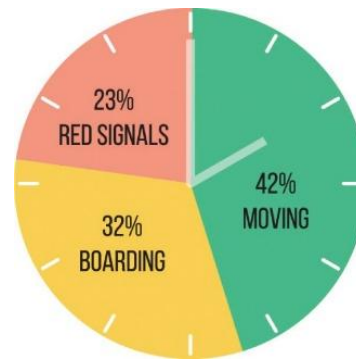
Abrangência/ Municípios envolvidos:

Metropolitana (Cascais, Oeiras, Lisboa)

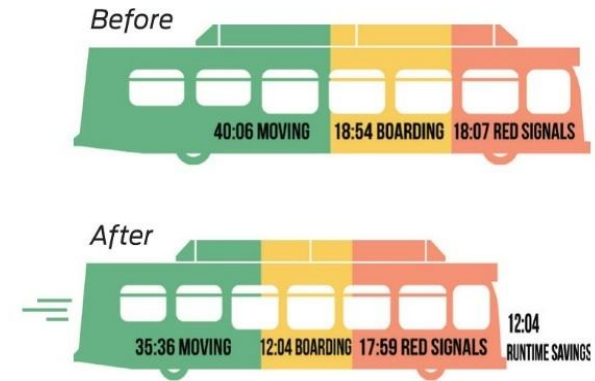


Eficiência de Mobilidade

- O transporte público tem maior capacidade para mover pessoas num espaço restrito;
- Uma única via de tráfego de veículos particulares numa rua urbana pode transportar entre 600 e 1 600 pessoas por hora (assumindo um a dois passageiros por veículo e 600 a 800 veículos por hora). Um corredor BUS dedicado pode transportar até 8 mil passageiros por hora. Uma via de transporte público de alta capacidade e frequência, rodoviária ou ferroviária, pode servir até 25 mil pessoas por hora em cada direção de viagem.
- Criar **Corredores BUS** e usar estratégias de priorização do TP nos cruzamentos pode ajudar a **reduzir o tempo de viagem para metade**, com os maiores benefícios disponibilizados pelo uso **Corredores BUS** segregados do restante tráfego rodoviário.



Em Minneapolis, MN, estima-se que a maioria dos tempos de serviço num corredor principal ocorre quando os veículos de trânsito não estão em movimento



Em Nova York, NY: Depois de implementar uma série de melhorias nas ruas e no serviço, incluindo embarque em todas as portas e faixas exclusivas na 1ª e 2ª Avenidas, Autoridade de Transporte Metropolitano de Nova York e o Departamento de Transportes observaram melhorias substanciais no tempo de viagem (Fonte: NYC DOT).



PRIVATE MOTOR VEHICLES
600–1,600/HR



MIXED TRAFFIC WITH FREQUENT BUSES
1,000–2,800/HR



TWO-WAY PROTECTED BIKEWAY
7,500/HR



DEDICATED TRANSIT LANES
4,000–8,000/HR



SIDEWALK
9,000/HR



ON-STREET TRANSITWAY, BUS OR RAIL
10,000–25,000/HR

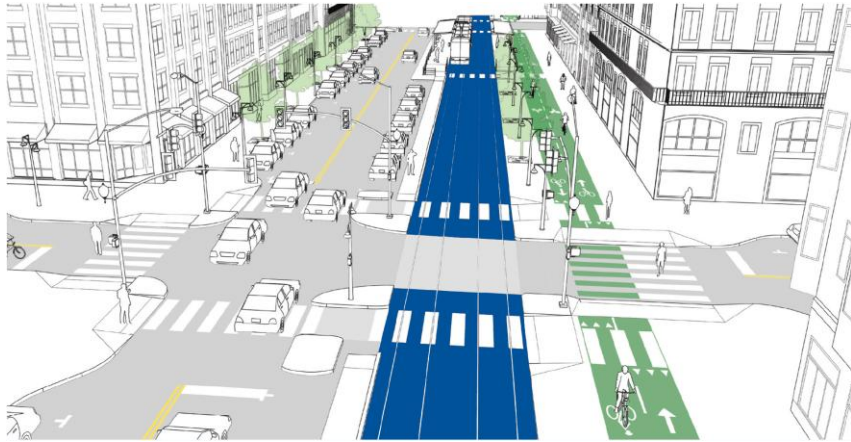


LIVRE LISBOA

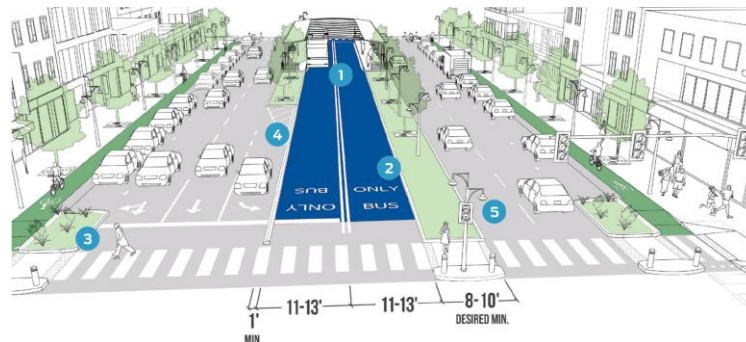
Tipos de corredores BUS



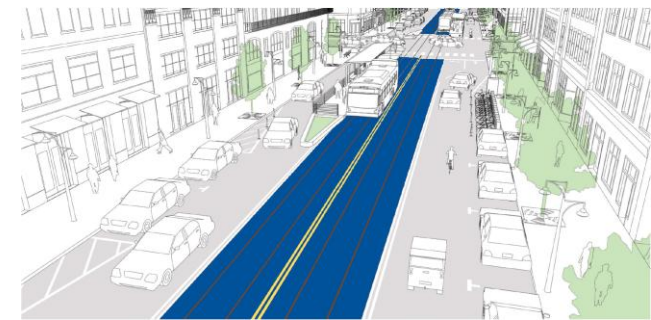
LIVRE LISBOA



Corredores BUS segregados: dedicados ao uso exclusivo de transporte público, protegidos da incursão por separação física. Fornecem maior fiabilidade, velocidade e conforto

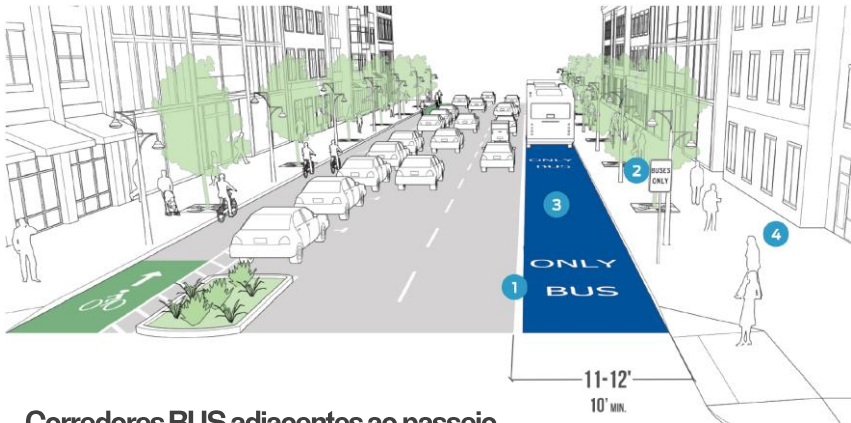


Corredores centrais: são normalmente usados nas principais rotas com passagens frequentes e onde o congestionamento do tráfego pode afetar a fiabilidade do transporte público

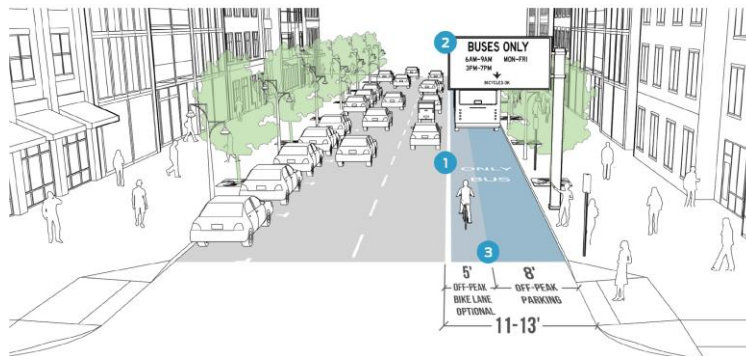


Corredores centrais não segregados: reduzem os conflitos com o estacionamento

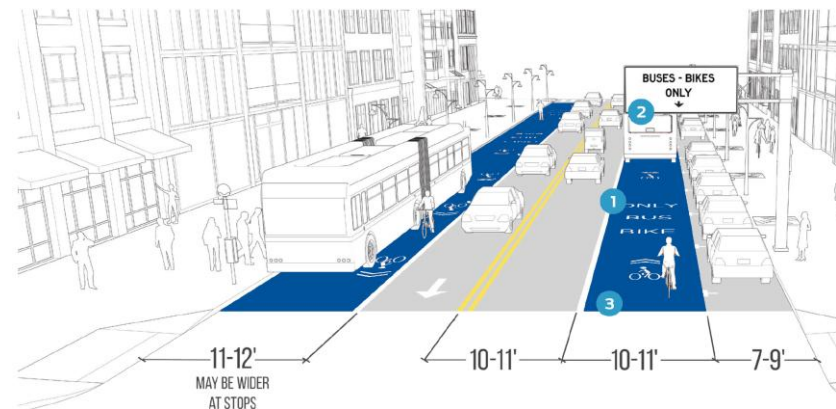
Bidirecionais Unidirecionais



Corredores BUS adjacentes ao passeio



Corredores BUS exclusivos em horas de ponta



Corredores para BUS e bicicleta para ruas sem infraestrutura dedicada e espaço limitado

Segregadores

- Viagens mais rápidas e fiáveis: a segregação permite que os autocarros contornem o congestionamento do tráfego geral, resultando em tempos de viagem mais curtos e horários mais consistentes;
- Maior segurança e eficiência: corredores segregados diminuem conflitos com outros veículos, aumentando a segurança para todos os utentes da via e otimizando o fluxo e as operações dos autocarros.
- Reabilitar o espaço publico das ruas para a implementação de faixas Corredores BUS pode também pode ter um forte impacto na segurança – estudos de todo o mundo demonstraram que rededicar faixas para uso exclusivo do TP pode reduzir os acidentes de 12 a 15%; Outros projetos de prioridade de TP reduziram os acidentes em mais de 60%.



Segregadores em plástico reciclado
Fonte: Ado Urban Furniture



Segregadores em plástico
Fonte: Senalconfor



Pintura de uma cor
Fonte: The Philadelphia Inquirer



Segregadores de betão
Fonte: Lisboa Para Pessoas



Floreiras (retentores de água)
Fonte: Pittman



Balizadores de borracha
Fonte: Ado Urban Furniture

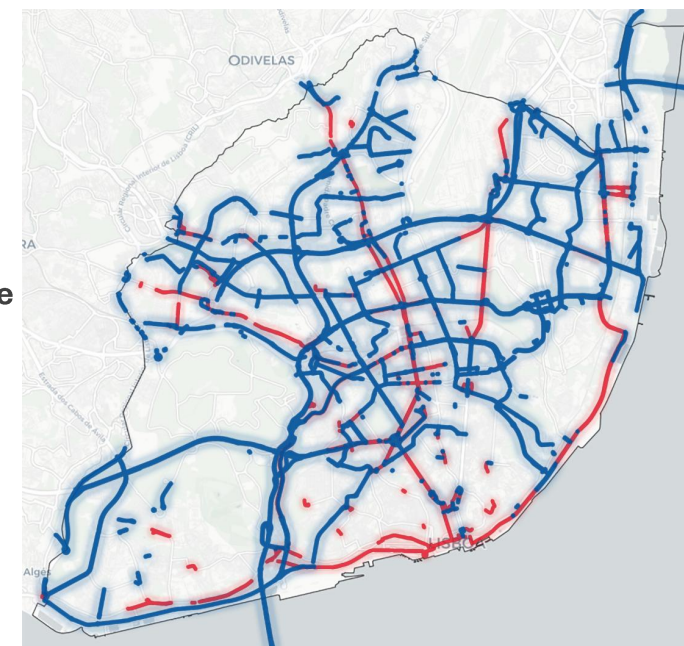
Programa

Corredores Livres

1. Criar o Programa Corredores Livres - para melhoria da Eficiência do Transporte Público na Cidade de Lisboa, e uma rede integrada de transporte público que assegure circuitos de proximidade e ligação rápida entre autocarros, metro, elétricos e comboio e implementar rapidamente uma **Rede de Corredores BUS** e que irá alterar substancialmente a eficiência da Carris, com os seguintes instrumentos e objetivos:

- 1) Criar uma equipa pluridisciplinar com elementos de várias Orgânicas e entidades externas para concretização dos objetivos do programa;
- 2) Expandir a rede de corredores BUS, com o objetivo de criar uma rede, de âmbito local e intermunicipal, segregada do restante trânsito automóvel, com prioridade em todos os cruzamentos semaforizados e com sistemas de fiscalização e autuação automática de violações nas vias reservadas a transporte público;

- I. Expandir, numa primeira fase em modo de intervenção rápida, com base na metodologia definida, que identifica arruamentos com duas ou mais vias no mesmo sentido e atravessados por linhas da Carris, com o objetivo de aumentar gradualmente a cobertura atual da rede Carris por corredores BUS de 7% para o potencial máximo de 23% até 2030, com metas anuais claramente definidas.

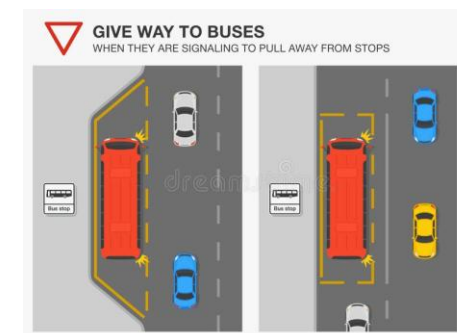


Programa

Corredores Livres

1. Criar o Programa Corredores Livres - para melhoria da Eficiência do Transporte Público na Cidade de Lisboa, e uma rede integrada de transporte público que assegure circuitos de proximidade e ligação rápida entre autocarros, metro, elétricos e comboio e implementar rapidamente uma **Rede de Corredores BUS** e que irá alterar substancialmente a eficiência da Carris, com os seguintes instrumentos e objetivos:

- 3) Rever o sistema de Gestão Semafórica de Lisboa – SimLx – da EMEL, de forma a sensorizar e priorizar o transporte público em todos os cruzamentos semaforizados da rede Carris e Carris Metropolitana;
- 4) Remover recortes de paragem, alargando e alteando os passeios para melhoria da acessibilidade aos autocarros, promovendo a paragem em via e eliminando o tempo perdido em hora de ponta na tentativa de reentrar na via;



Fonte: Shutterstock

“A experiência demonstra que a paragem em recorte fomenta a prática de velocidades elevadas, **dificulta a reinserção do autocarro na corrente de tráfego**, dificulta a acostagem, **fomenta o estacionamento ilegal...**”

“Estas desvantagens **prejudicam a segurança rodoviária, a velocidade comercial dos autocarros** e a acessibilidade pedonal.”

Fonte: Manual do Espaço Público – Câmara Municipal de Lisboa

Programa

Corredores Livres

1. Criar o Programa Corredores Livres - para melhoria da Eficiência do Transporte Público na Cidade de Lisboa, e uma rede integrada de transporte público que assegure circuitos de proximidade e ligação rápida entre autocarros, metro, elétricos e comboio e implementar rapidamente uma **Rede de Corredores BUS** e que irá alterar substancialmente a eficiência da Carris, com os seguintes instrumentos e objetivos:

- 5) Testar numa carreira protótipo, com vista à implementação definitiva em todas as carreiras, o embarque e validação de título de transporte em todas as portas dos veículos de transporte público, como forma de agilizar os tempos de embarque e desembarque e diminuir os tempos de viagem;
- 6) Estudar a renovação da frota com recurso a veículos standard elétricos com mais portas de embarque (três ou mais, em vez das dois predominantes), com o objetivo de agilizar os tempos de embarque e desembarque nas carreiras com maior procura;

Three doors are better than one.



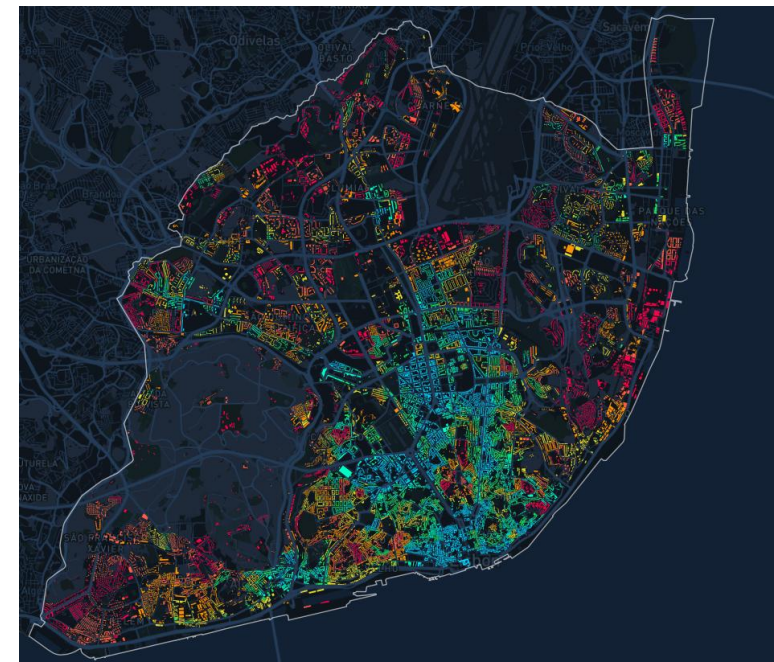
Fonte: Translink

Programa

Corredores Livres

1. Criar o Programa Corredores Livres
- para melhoria da Eficiência do Transporte Público na Cidade de Lisboa, e uma rede integrada de transporte público que assegure circuitos de proximidade e ligação rápida entre autocarros, metro, elétricos e comboio e implementar rapidamente uma **Rede de Corredores BUS** e que irá alterar substancialmente a eficiência da Carris, com os seguintes instrumentos e objetivos:

- 7) Acelerar a revisão de rede aprovada na Deliberação 835/CM/2024 com:**
- I.** Priorização da expansão da rede em arruamentos com potencial para corredores BUS e corredores multimodais, garantindo que a nova rede aproveita ao máximo as vias onde é possível criar faixas dedicadas, reduzindo perdas de tempo e aumentando a eficiência do serviço;
 - II.** Garantir uma cobertura da rede mais justa, iniciando uma análise da pobreza de mobilidade para identificar zonas com menor acessibilidade e assegurar que a nova rede da Carris responde às necessidades de quem mais depende do transporte público.
- 8) Acelerar a adoção de medidas aprovadas e que continuam por implementar, que visam a melhoria do transporte público em Lisboa, de forma a dar cumprimento às deliberações de Câmara;**



Programa

Corredores Livres

1. Criar o Programa Corredores Livres - para melhoria da Eficiência do Transporte Público na Cidade de Lisboa, e uma rede integrada de transporte público que assegure circuitos de proximidade e ligação rápida entre autocarros, metro, elétricos e comboio e implementar rapidamente uma **Rede de Corredores BUS** e que irá alterar substancialmente a eficiência da Carris, com os seguintes instrumentos e objetivos:



LIVRE LISBOA

9) Informação ao público e partilha de dados: tornar pública a informação da Carris e da gestão da mobilidade em Lisboa no portal Lisboa Aberta, em formato de dados abertos georeferenciados;

- i. Mapa dos corredores BUS (existentes, previstos e em planeamento).
- ii. Dados GPS em tempo real e históricos dos autocarros da Carris e Carris Metropolitana.
- iii. Mapa de pontos negros com maior perda de tempo e atrasos na rede de autocarros.
- iv. Mapa de calor de ocorrências, fiscalizações e autos, com tabela de interrupções por tipo e horário.
- v. Mapa de acidentes da Carris e relatórios/recomendações da CIAG.
- vi. Estatísticas dos relatórios e planos da Carris em formato aberto e tabular.
- vii. Mapa de interseções semaforicas com prioridade ao transporte público (atuais e previstas).
- viii. Taxas de ocupação por linha, hora e viatura (anonimizada), com indicadores de oferta/procura.
- ix. Mapas e dados de tráfego nas autoestradas da Grande Lisboa (dados do IMT).
- x. Dados sobre passes gratuitos e sua utilização, por carreira e tipo de título.
- xi. Agregação de dados atualizados de tráfego rodoviário de Lisboa, incluindo:
 - i. Modelo de Tráfego da EMEL;
 - ii. Observatório da Autoridade Metropolitana dos Transportes;
 - iii. Relatórios Trimestrais e Anuais do IMT;
 - iv. Estudos de tráfego/mobilidade submetidos em operações urbanísticas.

Programa Corredores Livres



Criar a figura dos “Embaixadores de Carreiras”, utentes habituais de cada linha que, com base na sua experiência diária, ajudam a identificar problemas recorrentes — como atrasos, sobrelotação ou falta de abrigos — e a comunicá-los de forma diretamente à Carris, para melhorar o serviço e a vida de quem depende do transporte público.



Criar uma Comissão/Concelho Municipal de Mobilidade e Transportes que seja uma plataforma de participação com a presença de:

- a) Organizações da sociedade civil;
- b) Especialistas em mobilidade urbana e sustentável;
- c) Eleitos dos três órgãos autárquicos;
- d) Representantes dos serviços municipais e empresas municipais com competências delegadas ou atuação direta no sistema de mobilidade e transportes da cidade, incluindo trabalhadores e motoristas da Carris;

Deve ser um aberta à participação do público, fomentando a troca de informação e auscultação. Deve ter uma existência formal, reunir regularmente e seguir práticas de transparência na sua atividade.



Reforçar as carreiras de bairro e o transporte escolar dos Amarelinhos de modo a cobrir todas as escolas do município. Estudar, através da criação de um protótipo de carreira, a introdução da possibilidade do transporte a pedido (dentro do circuito e fora de horários de pico) e a qualquer hora (durante o horário de funcionamento) em bairros com população mais envelhecida.



LIVRE LISBOA

Eletrificação da Carris

- Frota descarbonizada, com 100% da energia obtida a partir de fontes renováveis até 2030;
- Elaborar um estudo de Potencial Solar e Renovável de paragens e terminais da Carris;
- Novas linhas e carreiras elétricas;
- Criar um protótipo de carreira solar, viaturas com painéis solares incorporados na cobertura, para redução dos consumos energéticos por viagem.



Fonte: Câmara Municipal de Lisboa



Fonte: Volvo Group



Fonte: The Straits Times



Fonte: Panel the Planet



Fonte: Namkoo Solar



LIVRE LISBOA

Programa

Corredores Livres



Gabinete do Vereador do LIVRE
Câmara Municipal de Lisboa