

LISBOA A CAMINHO DA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL



Fernando Pedro Moutinho
Director Municipal de Protecção Civil, Segurança e Tráfego da CML

LISBOA: INDICADORES E INSTRUMENTOS DE RELEVO PARA A GESTÃO DA CIDADE



Evolução da População Residente, 1981-2008

10³ Hab.	LISBOA	Rest. AML
1981	808	1694
2001	565	1877
2008	495	2319
Δ% (1981-2008)	- 38%	+ 37%

Modo de transporte utilizado pelos Residentes e Não Residentes em Lisboa

VIAGENS	RESIDENTES	NÃO RESIDENTES	TOTAL VIAGENS/DIA	%
A PÉ	237.100	6.500	243.600	11%
TI	347.600	459.000	806.600	35%
TC	479.300	634.700	1.114.000	49%
TI+TC	8.900	93.400	102.300	4%
OUTROS	17.100	400	17.500	1%
TOTAL	1.090.000	1.194.000	2.284.000	100%

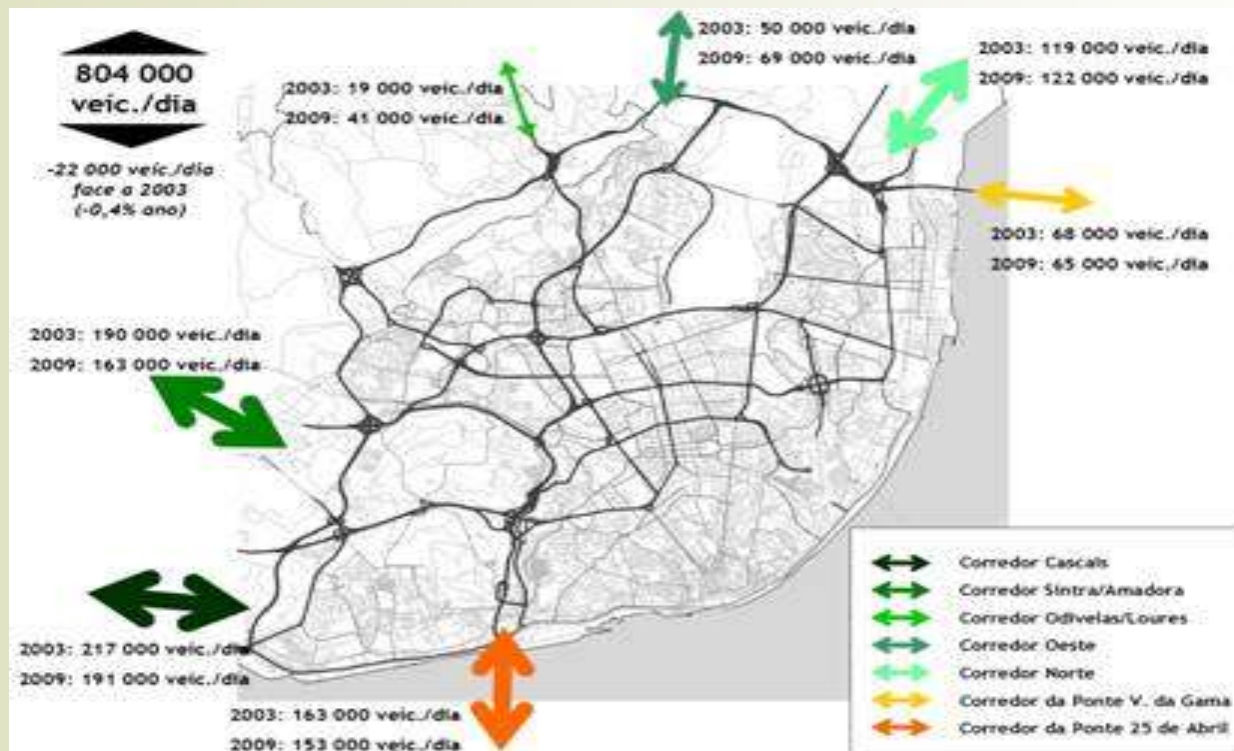
Fonte: Plano de Mobilidade, 2004

Procura de estacionamento na via pública (dados 2003)

	Período Diurno	Período Nocturno
Procura legal em lugares gratuitos	86.000	85.000
Procura legal em lugares tarifados	35.000	30.000
TOTAL	121.000	115.000
Procura Ilegal	57.000	48.000
Procura total na via pública	178.000	163.000

Fonte: Plano de Mobilidade, 2004

Volumes de Tráfego nos acessos à cidade de Lisboa (2003-2009)



Fonte: Relatório do Estado do Ordenamento do Território (CML/DMPU) 2009

Volumes de Tráfego nos acessos à cidade de Lisboa (2006-2009)

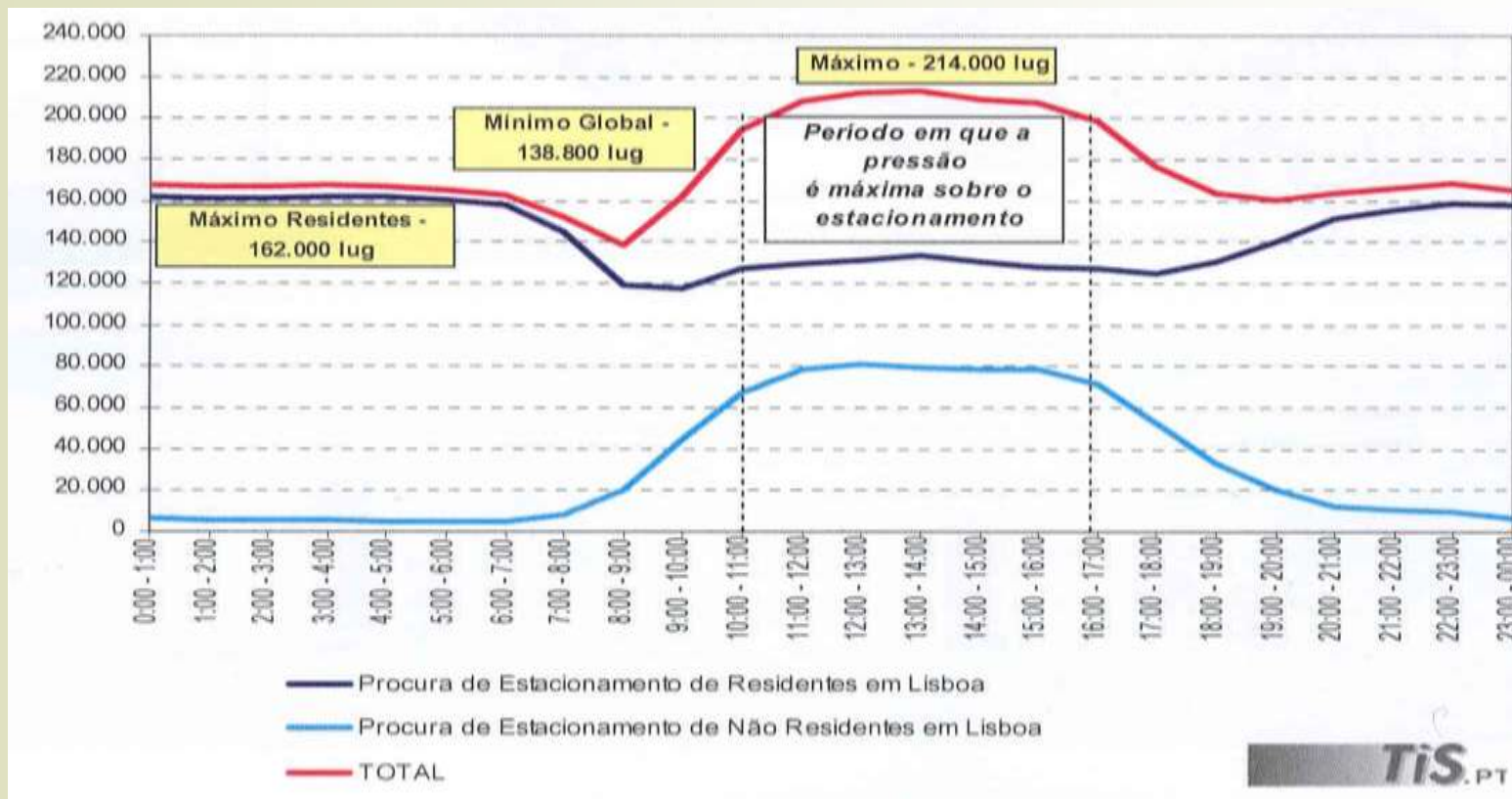
ANO	Cascais (1)	Sintra/ Amadora (2)	Odivelas / Loures (3)	Oeste (4)	Norte (5)	P. 25 Abril	P. Vasco Gama	TOTAL
2006	206.000*	190.000	25.000	66.000	137.000	155.000	65.000	844.000
2007	204.000*	185.000	25.000	68.000	135.000	156.000	66.000	839.000
2008	198.000*	180.000	27.000	67.000	125.000	152.000	65.000	814.000
2009	191.000*	163.000	41.000	69.000	122.000	153.000	65.000	804.000

1- IC15-A5/ N6; 2- IC19-A37/ N117; 3- IC22; 4- IC1-A8; 5- IP1-A1/ IC2-A30

* Dada a ausência de barreiras de portagem/ contadores automáticos no troço do IC15-A5 junto a Lisboa (Miraflores-Monsanto) este valor decorre de uma estimativa calculada pela TIS.

Fonte: Estradas de Portugal, SA, Brisa, SA (Relatório e Contas Consolidado 2009) e tratamento TIS, 2010

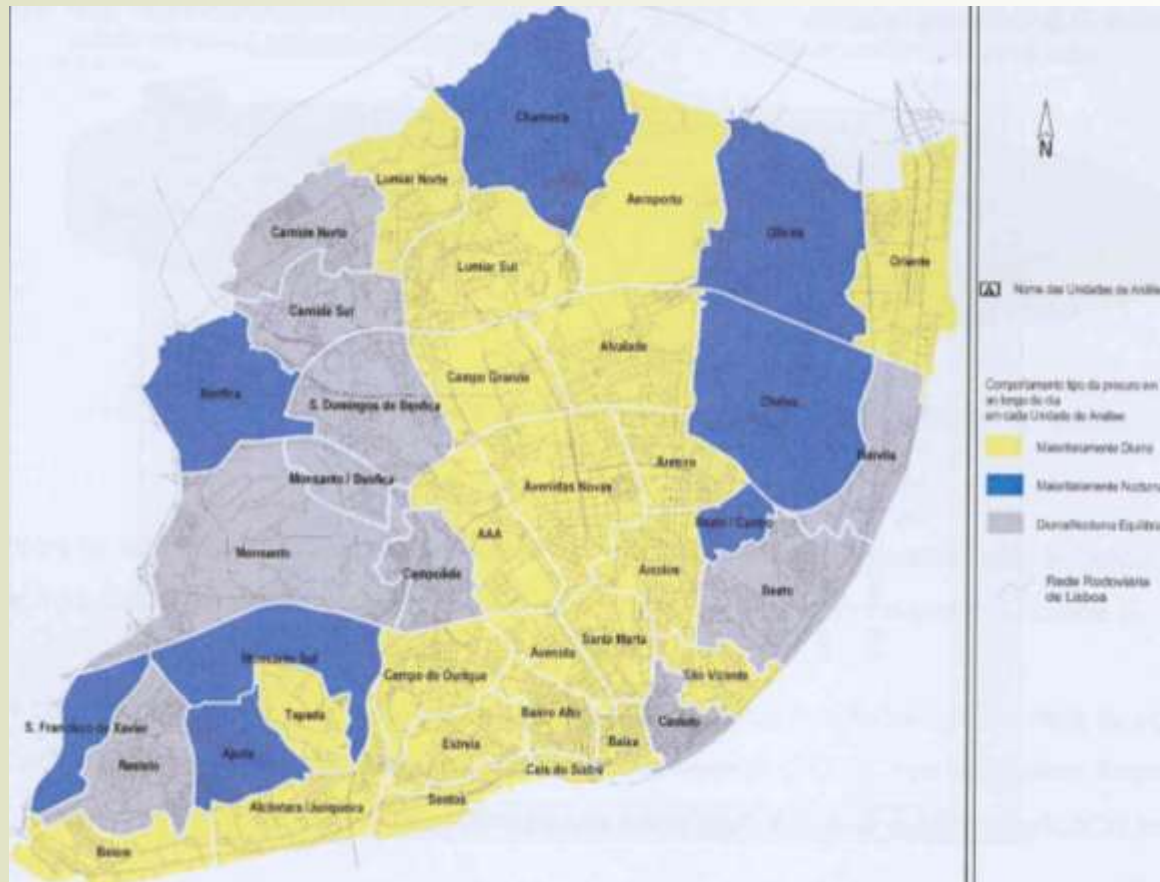
Procura de Estacionamento em Lisboa



Fonte: TIS, pt - Inquérito à mobilidade 2003/2004



Pressão na procura de estacionamento ao longo do dia



ZONAS 30



O principal objectivo:

Promover através de desenho urbano orientado para peões e ciclistas, medidas de acalmia de tráfego que melhorem o ambiente urbano através da redução do tráfego de atravessamento e das velocidades de circulação, e conseqüentemente, diminuindo a poluição sonora e atmosférica. Pretende-se promover a segurança rodoviária e uma convivência salutar entre peões, ciclistas e tráfego automóvel.

Como funciona:

Para a criação de uma **Zona 30** é conveniente a definição de uma área urbana homogénea, preferencialmente zonas residenciais e/ou áreas com elevada actividade comercial, sendo necessário assinalar as "entradas" e "saídas", quer através da construção de medidas que obriguem ao abrandamento, quer através de sinalização vertical. Pelo contrário, no interior das "zonas 30" a sinalização vertical deve ser reduzida ao mínimo, devendo a acalmia de tráfego ser garantida através de alterações físicas no espaço urbano, que conduzam à sua requalificação, tais como:

- Redução da largura da via de circulação e aumento do espaço pedonal
- Introdução de elementos que transmitam a percepção de redução da largura da via aos automobilistas (arbustos/árvores ou mobiliário urbano)
- Sobrelevação da via e conseqüente nivelamento dos atravessamentos pedonais
- Descontinuidade no alinhamento do eixo rodoviário

ZONAS 30



A intervenção numa Zona 30 deverá ser acompanhada por um projecto de desenho urbano que:

- promova a valorização das vias abrangidas;
- fomente a existência de espaços de estadia e de convívio (jardins infantis, esplanadas, etc).

Todavia, porque uma intervenção desta natureza envolve níveis de investimento significativos, em muitos casos, opta-se por uma abordagem faseada:

- numa primeira etapa - são apenas intervencionadas pontos de entrada e saída na "zona 30" e introduzidas lombas reductoras de velocidade a espaços de 50 a 100 metros;
- posteriormente - promove-se um projecto de requalificação urbana mais profunda.

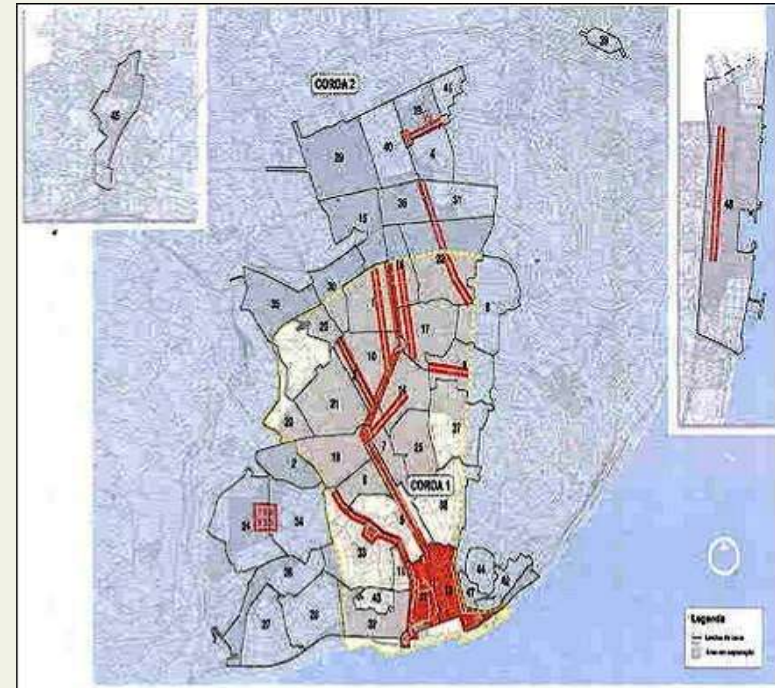
Zonas 30: Moderação da circulação nas áreas residenciais através de alterações físicas no espaço urbano.



Bairro Azul
Bairro Alvalade N-nascente
Bairro Alvalade N-poente
Bairro Alvalade Sul-nascente
Bairro Alvalade Sul-poente
Bairro S. Miguel
Bairro da Encarnação
Bairro de Padre Cruz
Bairro de Campo de Ourique
Bairro do Arco do Cego
Bairro de St^a Cruz de Benfica
Bairro de Caselas
Bairro do Restelo
Bairro Novo de Belém
Bairro da Ajuda
Bairro da Madragoa, Lapa e Estrela
Bairro das Mercês-Príncipe Real
Bairro do Charquinho
Bairro de Telheira -poente
Bairro dos Actores
Bairro S. João de Brito
Bairro de Madre Deus
Bairro de Chelas zona I
Bairro de Chelas zona
Bairro da Matinha
Bairro de Braço de Prata
Bairro dos Olivais Sul
Bairro dos Olivais Norte
Bairro da Expo Sul

Novo equilíbrio na gestão do estacionamento...

A cidade de Lisboa precisa de um novo instrumento de regulação, novas regras espaciais e temporais e novos tarifários que levem a um maior equilíbrio da gestão do espaço público (nomeadamente entre rotação do estacionamento e saturação).



Novo equilíbrio na gestão do estacionamento...

Novo modelo de tarifário proposto:

	1 hora	2 horas	3 horas	4 horas
Zona EMEL actual	0,80 €	1,80 €	3,40 €	5,15 €

	1 hora	2 horas	3 horas	4 horas
Coroa 2	0,80 €	1,60 €	2,40 €	3,20 €
Coroa 1	1,20 €	2,40 €	3,60 €	4,80 €
Eixos vermelhos	1,60 €	3,20 €		

O número de lugares de estacionamento tarifados pela EMEL aproxima-se dos **40.000**

Concurso para 50 licenças para Táxis adaptados ao transporte de cidadãos portadores de deficiência motora

- Concurso para atribuição de 50 licenças para Táxis adaptados a cidadãos portadores de deficiência motora, na promoção de uma cidade mais equitativa.



Implementação e conclusão do concurso para novos parques para motociclos

- Conclusão dos últimos parques para motociclos na cidade, completando a estrutura de rede pretendida inicialmente para as zonas da cidade com maior procura e incidência de motociclistas;
- Aproximadamente 230 parques requalificados.



Parques de Estacionamento para bicicletas

- Instalação de 25 novos parques para bicicletas, com capacidade para 166 bicicletas em locais estratégicos, como interfaces, museus, mercados, praças, edifícios públicos.



Mobilidade Eléctrica em Lisboa

- Protocolo entre a CML e a CCDR- Lisboa e Vale do Tejo para melhoria da qualidade do ar e redução dos níveis sonoros na cidade de Lisboa.
- Aprovação pela CML a 3 de Dezembro de 2008 da Estratégia Energético-Ambiental para Lisboa, em que é assumida a meta de redução de consumo energético em 8,9% até 2013.

Objectivo

- A adopção de **novos modelos para a mobilidade**, ambientalmente sustentáveis, que oferece a possibilidade de explorar a interactividade entre veículos e a rede eléctrica, contribui para assegurar o cumprimento das obrigações assumidas.
- Um dos modelos de mobilidade limpa (à escala local), que está em vias de se tornar disponível é o **veículo eléctrico**. A utilização alargada de veículos eléctricos obriga à criação de uma infra-estrutura de carregamento eléctrico na via pública e em espaços privados.
- É responsabilidade do Município assegurar a criação e o modelo de funcionamento desta infra-estrutura, previamente à disponibilização no mercado dos próprios veículos eléctricos .

Modelo de Funcionamento

Governo: preparação do enquadramento legal e regulamentar e a definição do modelo de implementação incluindo o desenvolvimento tecnológico relevante;

Câmara Municipal de Lisboa: integração e instalação da infra-estrutura em espaço público;





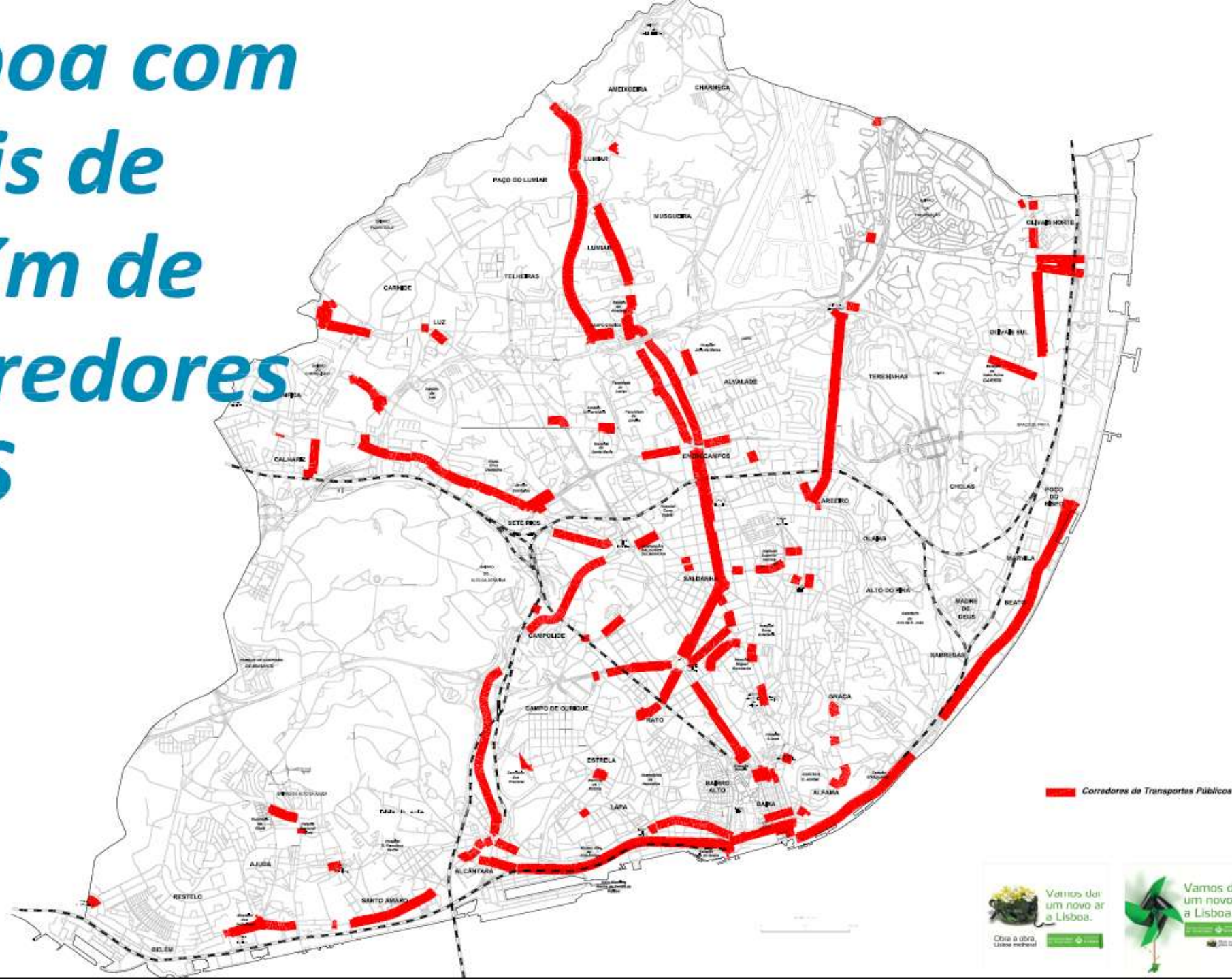
Mobilidade: dado relevante

CORREDORES BUS:

Criação recente de 6 novos troços, permitindo uma extensão de 4.1 Km de corredores BUS contínuos e mais de 80 km de rede em toda a cidade de Lisboa.



Lisboa com mais de 80Km de Corredores BUS





OBRIGADO!

