















## B - Mobilidade

				
<p>Mobilidade</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Política de limitação de <b>velocidade</b> dentro da cidade, de protecção dos peões no atravessamento das vias e de intervenção nos seus “pontos negros”</li> <li>+ Instalação de equipamentos de <b>limitação e controle de velocidade</b> nas artérias que mais convidam à circulação em excesso de velocidade</li> <li>+ Desenvolvimento do Programa “<b>ZONAS 30</b>”, com a criação, nos bairros residenciais, de zonas de circulação local à velocidade máxima de 30 km/h, articuladas com medidas de recuperação do espaço público, como o alargamento de passeios, passadeiras sobrelevadas, medidas de acalmia de tráfego, e estacionamento para residentes</li> <li>+ Elaborar a carta de georeferenciação da sinistralidade rodoviária, monitorizando os “<b>pontos negros</b>” da cidade e pondo em prática medidas extraordinárias para a sua resolução</li> <li>+ Transferência das competências, em matéria de regulação e fiscalização do trânsito na cidade de Lisboa, da <b>Divisão de Trânsito da PSP</b> para a Polícia Municipal</li> <li>+ Prioridade aos planos de mobilidade segura, à escala local, para as pessoas com limitações visuais ou de locomoção, com a <b>remoção de obstáculos</b> dos passeios e barreiras arquitectónicas nos edifícios</li> <li>+ <b>Sinalização sonora de passadeiras</b> e sobre-elevamento de passadeiras em bairros residenciais</li> <li>+ Instalação de novos <b>meios mecânicos no espaço público</b> / Recuperação dos elevadores e funiculares de Lisboa no desenvolvimento de percursos pedonais assistidos de acesso às colinas, em particular na Colina do Castelo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Construção de um <b>túnel</b> (com dois sentidos de tráfego separados) ao longo da Av. da República e da Av. Fontes Pereira de Melo, que, associado aos túneis (já existentes) do Jardim do Campo Grande, Entrecampos e Campo Pequeno, e ao prolongamento (proposto) do Túnel do Marquês, permitirá o desnivelamento completo do eixo Campo Grande - Av. Republica - Saldanha - Av. Fontes Pereira de Melo - Marquês de Pombal - Rua Joaquim António de Aguiar – Amoreiras</li> <li>+ Geo-referenciar os locais onde ocorrem <b>acidentes</b>, designadamente, atropelamentos para, em conjunto com outros serviços (LNEC) estabelecer as medidas necessárias para eliminar a fonte do perigo.</li> <li>+ Aumento de <b>placas centrais</b> (refúgios) nos eixos das faixas de rodagem, instalação de gradeamentos, (desfasamento de percursos)</li> <li>+ Deve alargar-se o sistema do Bairro Alto até à rua do Século e criar uma nova zona de <b>acesso condicionado</b> na Mouraria</li> <li>+ Melhorar a segurança nas zonas envolventes às escolas, promovendo o <b>reforço da sinalização</b> existente e de medidas de acalmia de trânsito</li> <li>+ Plano de ordenamento e implantação de elementos e <b>mobiliário urbano</b></li> <li>+ Colocar <b>identificadores de tempo de atravessamento</b> em verde para peões (cronómetro visível no semáforo de vermelho para peões quando o verde está aceso)</li> <li>+ [<b>Estacionamento em 2ª fila</b>] Com base na identificação dos eixos da cidade onde se regista maior fluxo de trânsito, criar-se-á uma brigada especial de trânsito, composta por 10 veículos de duas rodas, que em permanência</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Dar <b>primazia ao peão</b>, ordenando o trânsito e o estacionamento</li> <li>+ Incrementar a criação de <b>zonas pedonais</b></li> <li>+ Alterar das regras de circulação de <b>veículos pesados</b> na cidade</li> <li>+ Implementar um regulamento de <b>cargas e descargas</b></li> <li>+ Eliminação das <b>barreiras arquitectónicas</b> e urbanísticas na via pública e nos edifícios com vista a facilitar a acessibilidade das pessoas com mobilidade reduzida</li> <li>+ Generalizar a utilização de <b>sinalização sonora</b> nos semáforos</li> <li>+ Construir passagens desniveladas e colocar sinalização adequada ao atravessamento de peões, assim como utilizar <b>passadeiras sobre-elevadas</b></li> <li>+ Disciplinar o espaço urbano no que se refere ao estacionamento de <b>viaturas nos passeios</b>, bem como de outros elementos perigosos para os portadores de deficiência</li> <li>+ Elaborar um plano de <b>reconstrução de pavimentos</b> [...] manutenção da rede viária e do espaço público [...] construção e repavimentação das vias degradadas e eliminação dos “buracos”</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ [<b>taxas à entrada de automóveis na cidade</b>] Será necessário caminhar no sentido de vir a introduzir em Lisboa a experiência positiva de algumas cidades europeias</li> <li>+ Criação em todos os bairros e zonas habitacionais do conceito de “<b>Rua Residencial</b>”, ou seja, rua onde a prioridade de circulação é dada totalmente ao peão, em toda a sua extensão, e onde a velocidade máxima de circulação é de 30 km/h para todos os veículos</li> <li>+ A <b>pedonalização</b> de várias artérias viárias e de zonas históricas [...] mas reflectindo sobre as experiências já iniciadas com o encerramento ao tráfego nalguns bairros históricos da cidade (Bairro Alto, Alfama) e procurando resolver os problemas causados por uma aplicação errada e incompetente desse programa, nomeadamente ausência de estacionamento para os residentes, deficiente funcionamento (ou mesmo a inexistência) de sistemas de transportes públicos colectivos internos</li> <li>+ Aumento dos <b>passeios</b> para os peões, pela eliminação das barreiras arquitectónicas</li> <li>+ A <b>sobre-elevação do espaço pedonal</b> em atravessamentos, especialmente nas zonas residenciais</li> <li>+ Aumentar os <b>tempos de verde para os peões</b> nos cruzamentos centrais e de introduzir, junto dos semáforos e em locais visíveis, contadores de segundos para aumentar a segurança do atravessamento pedonal dos espaços viários mais concorridos.</li> </ul>

				
	<p>+ Revitalização do programa «<b>Lisboa Porta a Porta</b>», como um serviço polivalente de apoio aos mais idosos ou aqueles com dificuldades de mobilidade</p> <p>+ Prossecução do projecto de <b>transportes escolares</b> “Alfacinhas”, com uma rede integrada de transportes escolares que possibilitem a deslocação dos alunos que necessitem de apoio no seu trajecto “casa-escola-casa”</p>	<p>circularão nessas artérias, no período da manhã e até ao final do dia.</p>		
<p>Transportes Públicos</p>	<p>+ O Município deverá ser protagonista no planeamento das redes e sistemas de transportes estruturantes da cidade, no quadro da <b>Autoridade Metropolitana de Transportes</b>, onde deve ter uma posição cimeira na determinação das opções estratégicas para o sistema de transportes da AML, em articulação com as empresas públicas de transportes. A intervenção activa do Município no planeamento da rede de expansão do Metro e nas prioridades da sua realização é decisiva para a correcta organização da cidade, a sobreposição de redes de transportes públicos e a diminuição da carga de transporte individual</p> <p>+ Definição de corredores de circulação prioritária, de interconexão das várias zonas da cidade, com uma atenção particular ao controle do <b>estacionamento irregular</b> para garantir a máxima fluidez do tráfego</p> <p>+ Aposta na criação de uma rede de <b>eléctricos rápidos</b>, que se articule com as linhas de metro, oferecendo uma alternativa de proximidade e qualidade a baixo custo</p> <p>+ Incentivaremos a recuperação progressiva das linhas de <b>eléctrico</b> históricas</p>	<p>+ Efectiva criação da <b>Autoridade Metropolitana de Transportes</b>, para que, em concertação com os concelhos limítrofes</p> <p>+ Promover a efectiva articulação dos horários, de percursos e tarifários, entre os diferentes operadores, promovendo a <b>inter-modalidade</b></p> <p>+ Criação de <b>faixas bus</b> reversíveis e intermitentes nos principais eixos de penetração na cidade de Lisboa. Deverá também desenvolver-se a protecção efectiva dos corredores existentes, com a sua separação, recorrendo a meios ligeiros</p>	<p>+ Actuar no âmbito da <b>Autoridade Metropolitana de Transportes</b> para alterar os seus estatutos, de modo a que seja uma estrutura onde as autarquias tenham uma intervenção determinante, na coordenação dos diversos operadores, no planeamento e no financiamento de um verdadeiro sistema de transportes que assente no serviço público</p> <p>+ Incrementar a importância das empresas públicas de transportes, <b>impedindo o seu desmembramento, privatização ou municipalização</b></p> <p>+ Criar <b>bilhetes multimodais</b>, válidos por um determinado período de tempo em todos os operadores</p> <p>+ Criar <b>gabinetes de informação</b> de transportes, que prestem informações de todos os operadores de um modo articulado</p> <p>+ Aumentar as <b>faixas BUS</b></p> <p>+ Melhorar substancialmente as <b>carreiras entre freguesias</b>, no interior destas e dos bairros</p> <p>+ Rede de <b>eléctricos rápidos</b> em caminho reservado e a sua articulação com a recuperação dos eléctricos de colina</p> <p>+ Acelerar a expansão da rede do <b>metropolitano</b>, com a conclusão dos troços que estão em construção</p> <p>+ Aumentar a intervenção do <b>caminho-de-ferro</b> ao nível da malha urbana</p>	<p>+ Pôr a funcionar de facto uma <b>Autoridade Metropolitana de Transportes</b> para agarrar de vez o planeamento integrado dos sistemas de transportes e de mobilidade da região</p> <p>+ Criação de uma <b>empresa pública única</b> entre a Carris e o Metro, com participação do município</p> <p>+ A adopção duma política tarifária <b>multi-modal</b> para o sistema de transportes na cidade de Lisboa</p> <p>+ Criação de um <b>passé inter-modal tendencialmente gratuito</b>, válido para todas as redes, incluindo o direito ao estacionamento em parques escolhidos para o efeito</p> <p>+ Todos os corredores rodoviários de penetração na cidade sejam dotados de <b>corredores BUS</b> até às interfaces existentes na cidade</p> <p>+ Desenvolver, nos próximos anos, uma verdadeira rede de <b>eléctricos rápidos</b> de superfície, em sítio próprio, e também completar a rede de metro, tendo em vista o fechamento da malha da rede em interfaces já existentes ou a construir ou a prestação dum serviço de transporte de qualidade em zonas da cidade ainda não servidas por este modo de transporte</p>

				
			<p>+ Garantir que a <b>estação do Oriente</b> será modificada para acolher a alta velocidade</p>	
<p><b>Estacionamento</b></p>	<p>+ Delimitação física de <b>zonas protegidas</b> onde serão introduzidas correcções ao traçado da rede viária com alargamento dos passeios, redução do perfil das faixas de rodagem e, sempre que possível, aumento de oferta de lugares de estacionamento</p> <p>+ <b>Restrição à oferta de estacionamento</b> em novos edifícios destinados a comércio, serviços e equipamentos, junto dos nós de transportes públicos pesados, como medida dissuasora da utilização do transporte individual</p> <p>+ Desenvolvimento e concretização de um plano de cobertura de <b>estacionamento em zonas residenciais</b></p> <p>+ <b>Disciplina do estacionamento</b>, para facilitar a circulação do peão e libertar e requalificar o espaço público</p> <p>+ Preparação da cidade para o uso de <b>automóveis eléctricos</b>, através de redes de abastecimento destes veículos, a utilizar também por bicicletas eléctricas</p>	<p>+ <b>Libertar os passeios</b> e as zonas de passagens de peões, do estacionamento ilegal, através de uma acção mais persistente da Polícia Municipal e da EMEL</p> <p>+ Deve-se colmatar a escassez de estacionamento principalmente nos bairros históricos, dando continuidade à construção de <b>estacionamento em altura</b></p> <p>+ Criação de parques de <b>estacionamento na origem</b>, junto dos interfaces de transportes públicos, nos municípios vizinhos</p> <p>+ Na Alameda da Cidade Universitária em óbvia concertação com a Universidade, deverá ser equacionada a <b>construção</b> de um Parque de Estacionamento. A zona do Príncipe Real ávida de estacionamento necessita de resolução urgente</p> <p>+ Criação de espaços livres de estacionamento em frente a cada <b>escola</b>, para serem utilizados na tomada e largada de crianças e jovens de manhã e de tarde</p> <p>+ <b>[Chiado]</b> Identificar possíveis locais para construção de estacionamento automóvel em altura onde tal se mostre viável, a exemplo do que se vai fazer no Mercado do Chão do Loureiro</p>	<p>+ Retomar a <b>construção de silos de estacionamento</b>, destinados a residentes [nos bairros históricos]</p> <p>+ <b>Construir parques</b> de estacionamento públicos para residentes, quer subterrâneos, quer em superfície, quer em altura</p> <p>+ Tornar obrigatória a existência de áreas de estacionamento de <b>veículos de duas rodas</b> em todos os parques de estacionamento e junto aos 'interfaces' modais de transportes, jardins e parques, equipamentos colectivos e principais pólos comerciais</p> <p>+ Disciplinar o espaço urbano no que se refere ao estacionamento de <b>viaturas nos passeios</b>, bem como de outros elementos perigosos para os portadores de deficiência</p> <p>+ Transformar a <b>EMEL</b> num verdadeiro instrumento ao serviço da mobilidade na cidade, nomeadamente através da aplicação dos seus lucros em investimentos que visem aquele objectivo</p> <p>+ Fiscalizar rigorosamente o <b>estacionamento irregular</b>, a ocupação dos passeios e a colocação de obstáculos nestes</p> <p>+ Construir <b>parques de estacionamento dissuasores</b> na periferia e nas entradas de Lisboa, gratuitos para os utentes dos transportes públicos</p> <p>+ Remover os <b>carros abandonados</b> nas ruas</p>	<p>+ O <b>estacionamento para residentes</b> é uma responsabilidade que a Câmara deve resolver, criando os lugares de estacionamento correspondentes, em linha com o que está inscrito no PDM em vigor</p> <p>+ Uma <b>moratória sobre a construção de novos parques</b> de estacionamento em Lisboa: não haverá mais construção de parques de estacionamento para exploração comercial nos próximos 10 anos - vigência máxima do próximo PDM</p> <p>+ Apenas será admissível a construção ou a implantação de novos parques de estacionamento se forem para <b>residentes</b> ou para apoio às actividades de comércio ou serviços, em zonas concretas da cidade</p> <p>+ O estacionamento de longa duração na cidade deve ser sobretudo admissível para os residentes, aos quais a autarquia deve garantir o direito ao número de lugares de estacionamento que o <b>PDM</b> de Lisboa estabelece, com base na atribuição de selos para residentes para estacionamento na via pública e, em caso de necessidade, na requisição de lugares reservados nos parques de estacionamento existentes na zona. Por isso, e, preferencialmente nas zonas históricas, privilegiaremos a resolução das situações de carência para os residentes através da reutilização de espaços do Estado ou de edifícios camarários a recuperar para o efeito</p> <p>+ Selo anual para residentes, a afixar no veículo, que permitirá aos residentes no concelho estacionarem <b>gratuitamente</b> na cidade (O selo para o primeiro e o segundo veículo de um agregado familiar custará 25 Euros/ano. O terceiro dobrará esse valor e o quarto não terá</p>

				
				<p>direito a selo)</p> <p>+ Extinção da <b>EMEL</b></p> <p>+ Serão construídos, ou alargados, parques de <b>estacionamento na periferia</b> do concelho de Lisboa, em Algés, Colégio Militar, Pontinha, Odivelas e Gare do Oriente, junto de interfaces de transportes colectivos com transportes individuais</p>
<p>Bicicletas e Rede Ciclável</p>	<p>+ Aposta nos modos suaves de locomoção, com destaque para o reforço de investimento <b>na melhoria das condições cicláveis</b>; a promoção de percursos urbanos pedonais; uma atenção especial aos peões na elaboração dos Planos de Transportes e de Mobilidade</p> <p>+ Implementar o programa de <b>bicicletas partilhadas</b>, actualmente em concurso, e promover um programa de bicicletas eléctricas, que são particularmente adequadas às características topográficas da cidade</p> <p>+Promoção de uma <b>campanha de sensibilização</b> para a utilização de bicicleta, fazendo uso da Rede de “Percursos Cicláveis” e instalação de estacionamentos para bicicletas nas escolas da cidade</p>	<p>+ A <b>rede de ciclovias</b> deverá alargar-se e expandir-se nos grandes bairros residenciais, devendo ser estruturada de modo racional sem atropelar outros direitos dos cidadãos</p>	<p>+ Tomar medidas para incrementar o uso da bicicleta, desde a sensibilização para a sua segurança, importância ao nível do sistema de transportes, até às campanhas para a sua utilização, a <b>construção de ciclovias</b> e espaços pedonais</p> <p>+ Instalar, nos contínuos verdes, <b>percursos pedonais e vias cicláveis</b></p> <p>+ Tornar obrigatória a existência de áreas de <b>estacionamento de veículos de duas rodas</b> em todos os parques de estacionamento e junto aos ‘interfaces’ modais de transportes, jardins e parques, equipamentos colectivos e principais pólos comerciais</p>	<p>+ Criação de uma <b>Rede Ciclável</b>, constituída por corredores cicláveis que atravessem a cidade e assegurem ligações casa-trabalho, casa–escola ou casa-interface de transportes públicos, numa perspectiva multifuncional do sistema de transportes, em articulação com o Plano Verde de Lisboa e associado a políticas integradas de gestão de tráfego, de estacionamento e de requalificação do espaço público</p> <p>+ O executivo camarário deve promover um sistema de <b>uso partilhado de bicicletas</b> na cidade</p>
<p>Terceira Travessia sobre o Tejo</p>		<p>+ A terceira travessia, a nascente, deve ter a <b>componente ferroviária</b> convencional e a de alta velocidade</p> <p>+ A rodoviária, a existir, é preferível no <b>eixo Algés - Trafaria</b></p>		<p>+ Prioridades na Alta Velocidade para Lisboa e na travessia ferroviária entre Chelas e Barreiro com <b>desfasamento temporal</b> na entrada em funcionamento do tabuleiro rodoviário</p>