

PLANO DE AÇÃO MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL (FICHA GLOBAL)

Identificação da NUT III	Área Metropolitana de Lisboa
Territórios abrangidos pelas intervenções	Concelho de Lisboa

JUSTIFICAÇÃO PARA AS INTERVENÇÕES NOS TERRITÓRIOS IDENTIFICADOS

Portugal tem definido ao longo dos últimos anos uma série de políticas e instrumentos que apontam à redução da sua elevada dependência energética dos combustíveis fósseis, dos impactos ambientais que a utilização destes incorporam e da sua inerente contribuição para as emissões de gases com efeitos de estufa e para as alterações climáticas. A cidade de Lisboa também está apostada em contribuir para os mesmos objectivos, e tem ela própria levado a cabo uma série de medidas que visam aumentar a eficiência energética do seu sistema urbano, reduzir as poluições atmosférica e sonora, e mitigar as suas responsabilidades em termos de emissões de CO2. Estas preocupações são hoje centrais em todas as estratégias e políticas definidas pela cidade, que tem assumido compromissos e lançado acções que permitam aumentar permanentemente os níveis de sustentabilidade e resiliência da cidade. Documentos como a Carta Estratégica de Lisboa 2010/2014, o PDML, o Pacto dos Autarcas subscrito por Lisboa, o Plano de Acção para a Sustentabilidade Energética de Lisboa ou o Lisboa-Europa 2020 são disso exemplos. No caso do sector dos transportes, a cidade está apostada em promover uma alteração na repartição modal que visa racionalizar a utilização do automóvel e aumentar as deslocações a pé, de bicicleta e de transportes públicos, reduzindo assim decididamente os consumos energéticos e as emissões dentro do seu perímetro territorial, humanizando a cidade e aumentando a qualidade de vida dos que nela vivem, trabalham ou estudam, bem como dos que a visitam. Como instituição responsável pela definição das políticas de uso dos solos no seu território concelhio, e ciente do seu papel de líder em termos de administração local na Área Metropolitana de Lisboa (AML), a Câmara Municipal de Lisboa (CML) está apostada em tornar: o modo pedonal a forma estruturante de deslocação de proximidade, garantindo a conectividade e conexão da sua rede, tornando os percursos pedonais inclusivos, contínuos e garantindo canais livres de obstáculos; a opção ciclável uma alternativa real em termos de mobilidade quotidiana, nomeadamente no que concerne às deslocações pendulares casa-trabalho e casa-escola, implementando uma rede ciclável em malha urbana que faça a ligação aos grandes pólos geradores de viagens e complemente a rede de transportes públicos; a rede de transportes públicos mais competitiva face ao transporte individual motorizado, numa lógica multimodal, com ligações eficazes nos seus estações e conexões rápidas à rede de transportes públicos suburbana, com acesso inclusivo/universal aos seus interfaces, e garantindo ao mesmo tempo informação em tempo real aos utilizadores da rede e uma bilhética integrada que simplifique a sua utilização; a utilização do transporte individual motorizado mais racional, reduzindo a sua quota modal, de maneira a obter menores consumos energéticos e uma redução significativa dos impactos em termos de poluição atmosférica, ruído e emissões de gases com efeitos de estufa, e garantindo fluxos mais calmos, com recurso a medidas de acalmia de tráfego não só nos bairros mas também nas vias estruturantes, por forma a garantir maiores índices de segurança rodoviária. Nesse sentido, a CML tem planeadas uma série de medidas coerentes que, no seu conjunto, permitirão atingir uma repartição modal mais equilibrada e uma melhoria real da qualidade de vida na cidade e na Área Metropolitana de Lisboa. Incluem-se entre essas medidas, a melhoria dos percursos pedonais em eixos estruturantes como a Av. da República ou a Av. Fontes Pereira de Melo; a criação de meios mecânicos nas colinas que permitam às populações locais circular a pé e reduzir a necessidade de utilização do automóvel; a construção de uma série de percursos cicláveis em malha urbana, realizada à custa de áreas actualmente rodoviárias, que constitua uma rede urbana que cubra todo o território da cidade, permitindo constituir-se como uma alternativa nas deslocações pendulares; uma rede de interfaces de transportes públicos com acessibilidades inclusivas que permita a toda a população e visitantes a sua plena utilização; a criação de mecanismos/aplicações de informação em tempo real sobre o sistema de transportes que permita uma utilização mais eficiente do mesmo e de uma bilhética ainda mais integrada, que permita maior liberdade de mobilidade na cidade, permitindo meios comuns de utilização e pagamento nos transportes públicos, no sistema de estacionamento e nos serviços partilhados (bike sharing, car sharing...).

Tipologia de Acções	Identificação das acções específicas	Localizações e territórios abrangidos (Freguesia(s) e/ou concelho(s))	Entidades envolvidas (Qual ou quais os intervenientes nas acções)	Horizonte Temporal	Principais Interdependências (Identificar dependências entre as acções)	Estimativa de custo "ação específica /Centro Urbano" considerando as diversas componentes (estudos, projeto, expropriações, exploração, etc.)	RESULTADOS ESPERADOS (Indicadores de Realização e de Resultado com metas por tipologia de ação)		INVESTIMENTO CANDIDATO A FINANCIAMENTO FEDER (VALOR ELIGÍVEL)
							Resultado	Realização	
(i) o incremento dos modos suaves (bicicleta e pedonal), através da construção de ciclovias ou vias pedonais (excluindo as que tenham fins de lazer como objetivo principal), podendo exigir a eliminação de pontos de acumulação de acidentes que envolvem peões e ciclistas;	i1) Ligações cicláveis (NOTA: Esta é a acção PI 4.5 que o Município de Lisboa candidata a co-financiamento PAMUS)	Lisboa: Parque das Nações, Alvalade, Lumiar, Alcântara, Campolide, S. Domingos de Benfica, Carnide, Benfica, Belem, Ajuda	Município de Lisboa	2020	i2) + i3) + i4)	7.700.000,00	Redução de 53 120 Ton CO2 (emissão de 478 076 Ton CO2, de acordo com as indicações ao nível da NUTS III)	Criação de 20km de percursos	7.454.224,00 €
	i2) Reperfilamento da Av. da República para alargamento dos passeios e introdução de ciclovias unidireccionais	Avenidas Novas	Município de Lisboa	2016/2017	i1) + i3) + i4)	4.446.815,00			
	i3) Reperfilamento da Av. Fontes Pereira de Melo para melhoria dos percursos pedonais e introdução de ciclovias unidireccionais	Avenidas Novas, Sto António	Município de Lisboa	2016/2017	i1) + i2) + i4)	2.432.385,00			
	i4) Reperfilamento da Av. Rovisco Pais para melhoria dos percursos pedonais e introdução de ciclovias bidireccionais	Arroios	Município de Lisboa	2016	i1) + i2) + i3)	794.250,00			
	i5) Percurso pedonal de Santa Luzia	Sta. Maria Maior, S. Vicente	Município de Lisboa	2013/2015	i6) + i7) + i8) + i9)	961.488,00			
	i6) Percurso pedonal da Graça (Funicular)	S. Vicente, Penha de França	Município de Lisboa	2016	i5) + i7) + i8) + i9)	1.087.731,00			
	i7) Percurso pedonal da Sé (Elevador)	Sta Maria Maior	Município de Lisboa	2016	i5) + i6) + i8) + i9)	774.780,00			
	i8) Percurso pedonal da Mouraria (Escadas rolantes)	S. Vicente, Sta. Maior Maior	Município de Lisboa	2016	i5) + i6) + i7) + i9)	1.389.485,00			
	i9) Percurso pedonal da Cerca Moura	Sta. Maria Maior	Município de Lisboa		i5) + i6) + i7) + i8)	2.523.394,00			
ii) o reforço da integração multimodal para os transportes urbanos públicos coletivos de passageiros através da melhoria das soluções de bilhética integrada;	ii1) Bilhética integrada da EMEL	Concelho de Lisboa	Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa + Município de Lisboa	2018		577.600,00			
(iii) a melhoria da rede de interfaces (incluindo intervenções em estacionamento quando associado às estações ferroviárias ou interfaces de transportes públicos como terminais de autocarros e na periferia de centros urbanos), a sua organização funcional e a sua inserção urbana no território (envolvendo distintas categorias, como as sugeridas no Pacote da Mobilidade, por exemplo, pontos de chegada e correspondência (PCC) ou pequenas e médias interfaces (ECC)), tendo em especial atenção a qualidade do serviço prestado, as suas acessibilidades aos peões e bicicletas, a sua organização funcional e a sua inserção urbana no território;	iii1) Acessibilidade inclusiva em Interfaces de Lisboa: Cais do Sodré, Entre-Campos, Gare do Oriente, Sete-Rios, Alcântara, Campo-Grande, Roma-Areeiro e Colégio Militar	Misericórdia, Avenidas Novas, Parque das Nações, Lumiar, Alcântara, Alvalade, S.Domingos de Benfica	Município de Lisboa	2016/2019	iii2)	3.242.497,50			
	iii2) Reconversão do Interface de Sete Rios	S. Domingos de Benfica	Município de Lisboa	2016/2017	iii1)	2.956.885,00			
(iv) a estruturação de corredores urbanos de procura elevada, nomeadamente, priorizando o acesso à infraestrutura por parte dos transportes públicos e dos modos suaves, criando nomeadamente corredores específicos "em sítio próprio" (designadamente corredores BUS convencionais ou os que permitam serviços de autocarro rápido – BRT – ou de veículos elétricos – LRT);									
(v) a adoção de sistemas de informação aos utilizadores em tempo real;	v1) Plataforma de Integração de Sistemas de Informação	Concelho de Lisboa	Município de Lisboa	2015/2017	v2)	123.000,00			
	v2) Potenciação da Plataforma TRANSPORLIS	Concelho de Lisboa	Transporlis-Metro de Lisboa + Município de Lisboa	2016/2018	v1)	150.000,00			
(vi) Investimentos em equipamento de sistemas inteligentes de controlo de tráfego rodoviário, quando comprovado o relevante contributo para a redução de GEE;									
(vii) Apoio ao desenvolvimento e aquisição de equipamento para sistemas de gestão e informação para soluções inovadoras e experimentais de transporte adequadas à articulação entre os territórios urbanos e os territórios de baixa densidade populacional, incluindo para as soluções flexíveis de transporte com utilização de formas de energia menos poluentes.									

ESTRUTURA DE CUSTO DA ESTRATÉGIA (1000€)	
ESTUDOS E PROJETOS	1.082.887,00 €
AÇÕES IMATERIAIS	463.320,00 €
EMPREITADAS	26.390.089,00 €
OUTRAS AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	1.026.415,00 €
CERTIFICAÇÕES	50.000,00 €
CUSTO DE EXPLORAÇÃO	147.600,00 €
TOTAIS (Excluindo custos de exploração)	29.012.711,00 €
Financiamento	
RECEITAS PRÓPRIAS	29.012.711,00 €
EMPRÉSTIMOS	0
VALOR ELEGÍVEL FEDER	7.454.224,00 €