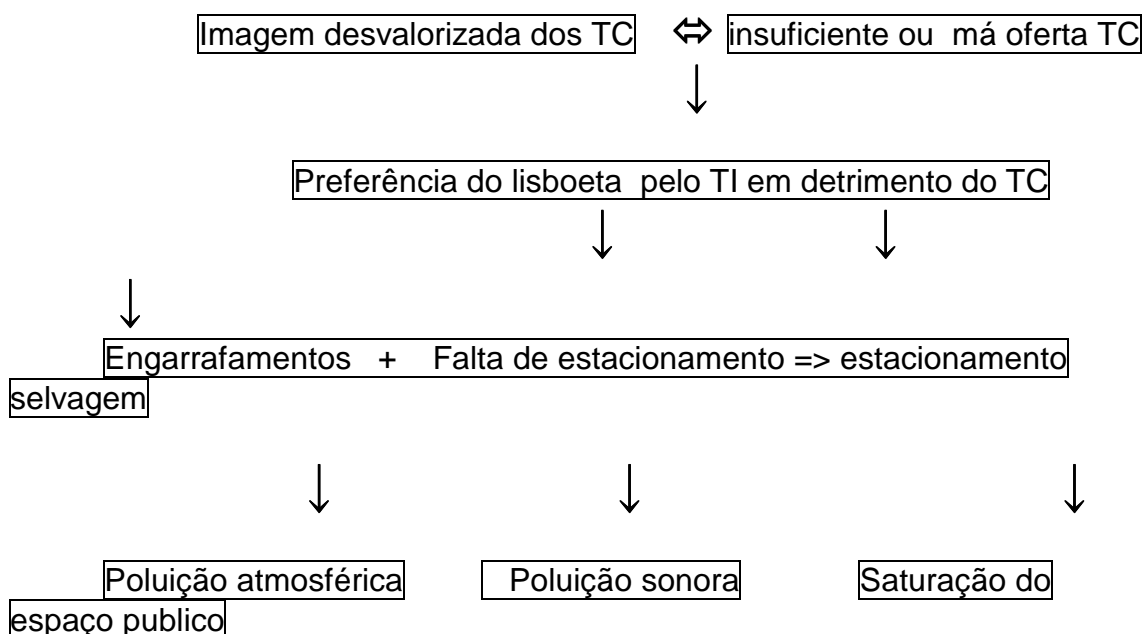


MOBILIDADE E TRANSPORTES EM LISBOA

Os problemas de estacionamento, trânsito e transportes públicos (TC) são sem dúvida os mais quotidianos e de mais difícil solução em Lisboa. Apresentam-se algumas propostas do ponto de vista dos moradores e dos que utilizadores dos TC. Uma vez alguns resolvidos, as várias poluições decorrentes da circulação rodoviária, serão também minoradas.

TI = transporte individual, automóvel

Os problemas:



Primazia dada ao TI em detrimento do peão \Rightarrow insegurança rodoviária

Opções / estratégias

Muitas das medidas e políticas fazem uma opção ou equilíbrio entre os pólos seguintes:

Peão $\blacktriangleleft\blacktriangleright$ TI

TI $\blacktriangleleft\blacktriangleright$ TC

Poluente ▶◀ Não Poluente

Económico ▶◀ Despesista

Regulamentação pela adequação da MT às zonas urbanas e pela definição de quem pode aceder às zonas: moradores / (des)cargas / TC / visitantes



princípio do “utilizador-pagador” ou mais exactamente, “se pagar pode usar” ⇒ portagens = taxar para calibrar os fluxos

Grandes orientações propostas

Alternativamente às muitas orientações que norteiam as políticas desde há muito seguidas, de sucesso relativo e que satisfazem mais à opção TI, importa repensar a

mobilidade como o modo mais adequado de circular em cada área da cidade, em determinadas circunstâncias (trabalho, pendular, lazer, ocasionalmente, só ou em grupo), em dados tempos (dia, noite, semana, fim semana) e com que uma relação custos-benefícios adequada (energia, velocidade, ocupação de espaço, poluição, economia).

Mobilidade urbana não está sempre associado a “meu carro”. Mobilidade na cidade é a faculdade e direito de cada um se deslocar sem atentar contra a mobilidade dos outros e contra o espaço público, e de um modo ambientalmente sustentável (menores poluições possíveis).

- a) Condicionamento do TI para dentro da 1ª circular
- b) Restrição do TI nos bairros antigos/históricos para os não moradores
- c) Melhoria e prioridade ao TC com valorização da imagem social do TC
- d) Oferta abundante e economicamente acessível de estacionamento e não o
“escassez => caro => negócio de estacionamentos, ou rateio de lugares pela EMEL
- e) Associação da posse de TI a lugar próprio para o seu estacionamento

f) Primazia do peão e da segurança rodoviária sobre o TI e a “fluidez do tráfego”

g) Construção de percursos/zonas pedonais e ciclovias - fecho de certas zonas ao TI

Medidas propostas

A fraca prestação dos TC – pouca velocidade média – deve-se à partilha dos mesmos espaços de circulação entre TI e TC, numa competição entre um meio de transporte de 50 ou mais passageiros e uma miríade de TI de 1 ou 2 passageiros cada. É fundamental alargar e sinalizar devidamente a rede de faixas bus nas vias principais e médias.

1 - Transportes publicos.

Prioridade aos TC de superfície em relação ao metro porque:

Menor investimento

Mais cómodo

Mais próximo do utente

Mais flexível, adaptável à reformulação de percursos

Menor risco em caso de sismo

O Metro é para a rede estrutural, de grandes fluxos de tráfego, centro-periferia ou grandes trajectos, sempre que possível, à superfície.

1.1 - Eléctricos:

O eléctrico é o transporte mais confortável, bonito, característico, económico, não poluente de Lisboa. O que atrapalha a circulação dos eléctricos são os carros mal estacionados, e não o inverso:

1.1.1 - Faixas reservadas para eléctricos :

por o eléctrico não se poder desviar é que tem de ter sempre em todo o seu percurso uma faixa própria. Só assim é que ele dará a boa prestação de que é capaz.

1.1.2 - Competência da CARRIS para rebocar e taxar os TI que impedem a circulação

1.1.3 - Construção de eléctrico rápido, (ou monocarril ou tipo SATU-Oeiras) na 2ª Circular entre Gare do Oriente – Aeroporto – Campo Grande – Luz/Colombo – Estação Benfica – Miraflores - Algés.

1.1.4 - O “desembrulhar” dos eléctricos – retirar a publicidade dos vidros.

1.2 - Autocarros

A renovação da frota é um aspecto muito relevante e apreciado, com carros muito agradáveis, bonitos e cómodos. Contudo o serviço a prestar precisa de melhorar na oferta de circulações.

1.2. 1 - Faixas bus continuas

1.2.2 - Maiores frequência de circulações – menores intervalos de espera:

nas horas de ponta - 6 a 10 min,
fora das horas de ponta, noite e fins de semana - 12 a 16
min

1.2.3 - Mais carreiras circulares em bairros com minibus

1.2.4 - Carros com energias alternativas e menos poluentes

1.3 - Metro

1.3.1 - Linha de metro à superfície entre StªApolónia e Gare do Oriente ou em alternativa eléctrico rápido do Terreiro do Paço/Stª Apolónia à Gare do Oriente.

1.3.2 - Conversão da Linha férrea Alcantara – Braço de Prata em linha de serviço urbano com passagens regulares e frequentes.

1.3.3 - Painéis às entradas do metro, nas escadas para a rua, para avisar das paragens/avarias, a fim de evitar aos passageiros subir e descer escadas desnecessariamente.

1.3.4 - Estações de Metro com duas entradas - uma por cada extremidade do cais – e de ambos os lados da via, servindo também de passagem de peões subterrânea - ao todo 4 entradas por estação– para poupar a deslocação dos utentes.

1.4 - Estacionamento e circulação

A definição de acessibilidades por areas de Lxª.- áreas pedonais, só TI para moradores, tal como já existe na Bica/Madragoa, Bairro Alto, Castelo e Alfama, em que as respectivas experiências serão avaliadas e tidas em conta em futuros reordenamentos .

Regulamentação da mobilidade por zonas do tipo:

- i) Fecho ao TI de não-moradores nos bairros históricos.*
- ii) Áreas de prioridade aos TC e circulação condicionada para os TI, nos centros dos bairros residenciais.*
- iii) Áreas de acesso geral não condicionado.*

Estas áreas serão geograficamente conhecidas e facilitando a orientação do passageiro para o modo de transporte mais adequado para ali. P.ex:

- i) Alfama, Castelo, Bica, Madragoa, Bairro Alto, Carnide antigo, Olivais Velho,*
- ii) para dentro da 1ªcircular, e centros de Alvalade, Telheiras, Campo d' Ourique, Benfica, etc*

1.4.1 - Construção de parques de estacionamento residenciais promovidos por comércio e moradores, para as zonas onde o estacionamento escasseia, facilitados pelos serviços municipais, em direito de superfície, se em terreno/espço público.

1.4.2 - EMEL revocada para a construção de silos e estacionamentos subterrâneos, a fim de gerar uma oferta grande nas entradas da cidade e da 1ªcircular, de forma a permitir um transbordo fácil entre TI – TC.

1.4.3 - Cumprimento estrito da regulamentação de construção de estacionamentos em novas construções ou renovações – 1 estacionamento / habitação , no mínimo.

1.4.4 - Conclusão da CRIL: solução para a Radial da Buraca – Portas de Benfica que respeite a qualidade de vida dos moradores.

1.4.5 - Construção da rede de ciclovias pela cidade: Lxª não é só uma cidade de colinas: é mais planalto e zona ribeirinha dos que as 7 colinas.

1.4.6 - Avenida da Liberdade e Baixa: circulação só para TC, moradores e (des)cargas.

Supressão das vias laterais e sua pedonalização, redução da faixa central > Passeio Público com animação

1.4.7 - Acessos ao Castelo de S.Jorge – escadas rolantes por prédios da r.Fanqueiros até à r.Madalena e depois pelas escadinhas do Chão do Loureiro até à Costa do Castelo e/ou por escadas rolantes nas escadinhas da Srª Saúde – r. Marquês Ponte Lima – Costa do Castelo.

1.4.8 - Zonas pedonais e espaços verdes no coração dos Bairros tais como Alvalade e Campo d'Ourique

1.4.9 - Passagem pedonal desnivelada no centro de Telheiras como previsto no Plano de Pormenor, sob os 5 viadutos rodoviários, fazendo um anel que não cruza com a circulação automóvel.

1.4.10 - Reposição das passagens para peões no Saldanha/Fontes Pereira de Melo e Av^a Liberdade facilitadoras em tempo de travessia e percurso para o peão.

1.4.11 - Reposição da passagem de peões na Av. 24 Julho frente ao Mercado da Ribeira /Pr^a D.Luis.

ART Jan^o 2006