

Princípios e Orientações para as Políticas de Mobilidade na Junta de Freguesia do Parque das Nações



JUNTA DE FREGUESIA
DO PARQUE DAS NAÇÕES
LISBOA

Coordenação
João Bernardino

Colaboradores
António Neves
Gonçalo Peres
Henrique Sanchez
Paulo Andrade
Sofia Lima

*Aprovado por unanimidade na
Reunião do Executivo da JFPN
em 14 de maio 2014*

Versão 1.0 @ 2014.05.12

Princípios e Orientações para as Políticas de Mobilidade na Freguesia do Parque das Nações



FICHA TÉCNICA

Este documento foi desenvolvido por um grupo de trabalho criado no seio da Junta de Freguesia do Parque das Nações, em particular, na área dos Pelouros da Mobilidade, Segurança, Ambiente e Gestão Urbana, com o objetivo essencial de constituir um contributo para as Políticas de Mobilidade neste território que, apesar das suas características favoráveis ao desenvolvimento de um sistema de mobilidade eficiente, reflete já algumas debilidades decorrentes da utilização desalinhada de alguns princípios básicos no que se refere à partilha do espaço público que deve ser comum a todos.

Coordenação

João Bernardino

Desenvolvimento e Revisão

António Neves

Gonçalo Peres

Henrique Sanchez

Paulo Andrade

Sofia Lima

PREÂMBULO

O trabalho efetuado pelo grupo entre novembro 2013 e janeiro de 2014 permitiu o estabelecimento de um conjunto de princípios orientadores para as políticas de mobilidade a aplicar no território da freguesia do Parque das Nações, princípios esses que foram objeto de análise e discussão com os Departamentos da Câmara Municipal de Lisboa das áreas da Mobilidade e da Gestão Urbana em reuniões específicas promovidas pela Unidade de Intervenção Territorial do Oriente.

As contribuições que recebemos decorrentes das discussões havidas permitiram enriquecer o documento que ora se apresenta na sua Versão 1.0. Contendo uma visão consensualizada, o documento constitui assim o referencial da Junta de Freguesia, para aplicação nas ações de planeamento e de intervenção que, em articulação com a Câmara Municipal de Lisboa, venham a ser concretizadas no domínio da Mobilidade no território da Freguesia Parque das Nações.

A equipa de trabalho responsável pela elaboração do documento agradece as contribuições dos Serviços da Câmara Municipal de Lisboa com quem discutimos o presente documento, em particular, o Departamento de Gestão de Mobilidade, o Departamento de Planeamento de Mobilidade e Transportes, a Divisão de Planeamento e Projeto da Direção Municipal de Ambiente Urbano, a Equipa do Plano de Acessibilidade Pedonal e a Unidade de Intervenção Territorial do Oriente que assegurou a coordenação entre as diferentes áreas.

Um agradecimento especial à Sónia Lavadinho e ao Mário Alves, conhecidos especialistas neste domínio, pela partilha de conhecimento e pelo acompanhamento que efetuaram durante a elaboração do presente documento.

Para além de todos os apoios que recebemos e do trabalho empenhado da equipa, é importante enfatizar que a qualidade do resultado final está naturalmente associada ao papel preponderante assumido pelo João Bernardino como coautor e coordenador do desenvolvimento do presente documento. Os seus conhecimentos nas áreas em apreço, bem como, o entusiasmo, dedicação e empenho que demonstrou deste a primeira hora, foram fundamentais para a sua concretização.

Paulo Andrade

Vogal da JFPN com os Pelouros da Mobilidade,
Segurança, Ambiente e Gestão Urbana.



ENQUADRAMENTO

A mobilidade eficiente e sustentável pressupõe que os cidadãos disponham de condições e escolhas de acessibilidade seguras, confortáveis, com tempos aceitáveis e custos acessíveis. Ao mesmo tempo, as formas de mobilidade devem respeitar o espaço público e o ambiente.

Na segunda metade do Século XX, as políticas de mobilidade urbana foram profundamente influenciadas pela convicção de que o automóvel era o meio de transporte por excelência, sinónimo de modernidade, e ambicionado por toda a população. No entanto, a massificação do seu uso implicou consequências negativas para a qualidade do espaço público, insegurança na rua, poluição atmosférica e ruído, e custos económicos da dependência do automóvel. A rua tornou-se, de um modo geral, um espaço dedicado sobretudo ao automóvel, e não às pessoas, ao passo que os custos diretos e indiretos da mobilidade foram sendo agravados com a dependência do automóvel.

Importa devolver o espaço público, e o ambiente urbano, às pessoas, incluindo aquelas com maiores necessidades de conforto e proteção, como sejam as crianças, os idosos e as pessoas de mobilidade reduzida. Um pouco por todo o Mundo desenvolvido, observa-se uma forte tendência de introdução de políticas que melhoram as condições da mobilidade sustentável e desincentivam a utilização do automóvel. Cidades como Paris, Londres, Berlim, Copenhaga ou Barcelona, são apenas alguns exemplos de grandes cidades que têm levado a cabo passos decisivos no sentido de uma mobilidade orientada para a qualidade de vida.

Como refere o Instituto da Mobilidade e Transportes, "A implementação de políticas que visem estes objetivos, pressupõe a aplicação, quer de novos e harmonizados conceitos, instrumentos e técnicas, quer também, a passagem do discurso à ação no terreno. Mas acima de tudo é imperativo conquistar a sociedade civil para uma nova cultura de mobilidade. Este desafio pressupõe uma profunda alteração comportamental a nível do cidadão individual, de grupos de cidadãos, de empresas, instituições e a adesão coletiva a propostas e políticas em favor de uma mobilidade sustentável"¹.

A Junta de Freguesia do Parque das Nações pretende, em colaboração com a Câmara Municipal de Lisboa e outros atores, ser um fator de impulso de políticas de mobilidade inovadoras e amigas das pessoas no território da Freguesia.

O território do Bairro do Parque das Nações resultante da Expo 98 é, pela qualidade do seu espaço público, um caso de referência de urbanismo no país e a nível internacional. Acreditamos que pode ser um exemplo no campo da utilização de formas de deslocação inteligentes e sustentáveis, que sirvam de referência a intervenções quer nos restantes bairros a poente da freguesia, quer noutras áreas do Município de Lisboa, bem como, de

¹ Instituto de Mobilidade e Transportes, "Rede Viária - Princípios de Planeamento e desenho", 2011.

Princípios e Orientações para as Políticas de Mobilidade na Freguesia do Parque das Nações



uma forma geral, em todo o País. Ambicionamos assim ter a Freguesia Parque das Nações com um papel de liderança na mudança de paradigma de mobilidade em curso.

Efetivamente, o território abrangido pela Freguesia do Parque das Nações dispõe de características particularmente favoráveis ao desenvolvimento de um sistema de mobilidade eficiente e promotora da qualidade de vida. Encontra-se bem conectado, através de diversos transportes públicos, aos principais centros de atratividade de Lisboa, Loures e Sintra. Nas deslocações internas, dispõe de excelentes condições de base para a utilização dos modos de deslocação ativos - andar a pé e de bicicleta - pelas distâncias percorridas, orografia e qualidade do espaço urbano e ambiental.

Finalmente, a dimensão da nossa ampla zona ribeirinha, legitima-nos como dinamizadores da implementação da Via da Água, como uma alternativa à via terrestre, colaborando com a Marinha do Tejo e demais entidades que lutam pela Libertação da Via da Água, e cujo trabalho foi recentemente consagrado na Resolução da Assembleia da República n.º 37/2014 - *Libertação da via da água e criação de um regime específico de navegação nos estuários dos rios* - aprovada em 17 de abril de 2014 e publicada no Diário da República, 1.ª série — N.º 87 — 7 de maio de 2014.

Há que capitalizar estas condições para atingir, rapidamente, elevados padrões de mobilidade sustentável.

Este documento incorpora os seguintes elementos estruturantes para as políticas de mobilidade no Parque das Nações:

1. Visão e Princípios;
2. Linhas de Orientação;
3. Instrumentos de Planeamento e Ações.



1. VISÃO E PRINCÍPIOS

A Junta de Freguesia do Parque das Nações propõe uma visão composta por um conjunto de princípios orientadores para o desenvolvimento das políticas de Mobilidade no Parque das Nações.

Estes princípios deverão servir de guia ao trabalho da Junta de Freguesia nas ações de planeamento e intervenção no território.

Trata-se de princípios inspirados nas melhores práticas atuais de desenvolvimento de políticas de Mobilidade que colocam as pessoas e a qualidade de vida em primeiro lugar, alinhando-se com as recomendações de organismos como a Comissão Europeia, as Nações Unidas, a OCDE e o Instituto de Mobilidade e Transportes, tendo em conta a realidade da Freguesia do Parque das Nações.

Princípios para as políticas de mobilidade no Parque das Nações

Eficiência - Almejamos uma acessibilidade eficiente, que permita uma utilização conveniente e flexível de todos os modos de transporte, e que considere todos os custos e benefícios, diretos e indiretos, das opções disponíveis.

Segurança - Pretendemos um índice de acidentes viários tendencialmente nulo. O espaço público deve poder ser utilizado sem receios pela segurança, onde as crianças voltem a caminhar ou ir de bicicleta para a escola, e a segurança dos utilizadores mais vulneráveis seja garantida em todas as situações.

Espaço Público para pessoas - As infraestruturas e opções de mobilidade devem ser ajustadas ao espaço público e ao seu usufruto por pessoas. O espaço público é uma riqueza singular do bairro do Parque das Nações, que queremos preservar onde é bom e melhorar onde deve ser melhorado. Nos bairros a poente, onde as carências são maiores, a intervenção terá de ser mais profunda, particularmente nas áreas expetantes, atuando em consonância com o referencial que vier a ser definido.

Ambiente e Saúde - Desejamos um ambiente livre de poluição atmosférica e ruído. Queremos que a população tenha a oportunidade de retirar o máximo proveito que os modos ativos de transporte proporcionam à saúde e ao ambiente.

Para todos - Todas as pessoas, incluindo crianças, idosos e deficientes, devem ter a possibilidade de se deslocar em condições plenas de bem-estar, conveniência e segurança, num espaço público onde se sintam protegidos e não lhes coloque barreiras.

2. LINHAS DE ORIENTAÇÃO

Tendo em conta a realidade da Freguesia do Parque das Nações, e os princípios de eficiência, segurança, espaço público pensado para pessoas, ambiente e saúde, para todos, foram identificadas linhas de orientação para as políticas de mobilidade no Parque das Nações nos próximos quatro anos:

- I. Velocidade suave, rua segura;
- II. Caminhar agradável e conveniente... para todos;
- III. Tirar proveito da bicicleta;
- IV. Partilhar o espaço;
- V. Transporte público inteligente.

As cinco linhas de orientação definem necessidades e linhas de atuação concretas para o espaço da Freguesia do Parque das Nações, assegurando a consensualização dessas políticas com o Município de Lisboa de que a freguesia é parte integrante. Cada uma delas, individualmente, e a consideração do seu conjunto, clamam por um planeamento integrado das ações a tomar, evitando-se a adoção de medidas avulso.

I. Velocidade suave, rua segura

A velocidade praticada é o maior fator de insegurança real e percecionada nas ruas. A velocidade aumenta o risco de atropelamentos e, em caso de atropelamento, aumenta exponencialmente o risco de morte ou lesões graves. Além deste custo direto, quando acontecem acidentes, a comunidade local sente todos os dias o tremendo custo do sentimento de insegurança, que inconscientemente leva as pessoas a evitar andar na rua e as crianças a serem impedidas de o fazer, quedando-se fechadas na redoma das suas casas ou automóveis.

As estatísticas mostram a enorme redução de perigo que se obtém de velocidades de 50 km/h para 30 km/h. A 30 km/h, o risco de atropelamentos graves diminui drasticamente para níveis respeitadores da condição humana. Ao contrário do senso comum, a redução de 50 para 30 km/h não aumenta significativamente, e pode até reduzir, o tempo de viagem em vias não distribuidoras, dado que dispensa a semaforização e pode melhorar a fluidez do trânsito intenso.

No Parque das Nações, tal como na generalidade dos bairros e cidades, a velocidade legalmente imposta por defeito é de 50 km/h. A velocidade praticada é, muitas vezes, superior. Estas velocidades são desapropriadas para um bairro que se pretende agradável e seguro. Tal como diversas cidades e vilas europeias já o fizeram, o Parque das Nações deve entrar num novo paradigma, em que todas as ruas de carácter local devem possuir um



Princípios e Orientações para as Políticas de Mobilidade na Freguesia do Parque das Nações



limite regulamentado, e cumprido, não superior a 30 km/h. Isto implica não apenas a mudança de limites legais, mas também o desenvolvimento de medidas de acalmia de tráfego que transmitam mensagens adequadas aos condutores.

Esta intenção está totalmente em linha com o Plano Diretor Municipal de Lisboa, que determina ser uma exigência particular em vias de 4º e 5º nível a introdução de medidas de acalmia de tráfego (Anexo VI com referência ao Artigo 70º).

- Redução generalizada de velocidades praticadas no Parque das Nações, através de limites legais e medidas de acalmia de tráfego (Zona 30 ou Coexistência) em todas as vias não estruturantes.
- Eliminação de semaforização e sinalização vertical supérflua.

II. Caminhar agradável e conveniente para todos

As pessoas optam tanto mais por andar a pé e de transporte público quanto mais agradável, conveniente e seguro é o seu percurso. Espaços pedestres pouco atrativos, pouco convenientes, e causadores de medo, são razões fortes para se optar pelo automóvel.

No Parque das Nações, identificam-se diversos percursos importantes pouco convidativos a andar a pé, não realizáveis segundo as linhas de desejo das pessoas, com atravessamentos de estrada que transmitem insegurança e não prioridade ao peão, e piso irregular. É possível aumentar a confiança e a felicidade de caminhar atendendo a estas necessidades, dessa forma incrementando o número de pessoas que optam por esta forma de deslocação, em conjugação com o transporte público.

A via pública só tem qualidade se for desenhada para todos. Só uma rua preparada para crianças, e pessoas de mobilidade reduzida, é uma rua apta para a sociedade no seu conjunto. As necessidades destes grupos devem ser a referência básica para o desenho da acessibilidade no espaço público.

Neste aspeto, o Parque das Nações, à semelhança da generalidade dos bairros em Lisboa e Portugal, apresenta grandes carências de segurança e conveniência e, em diversos casos, apresenta verdadeiras barreiras à acessibilidade que excluem determinados grupos de um direito humano que é a deslocação na via pública.

Estas diretrizes são coincidentes com os objetivos e orientações do Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa².

² Aprovado na Reunião da Câmara Municipal de Lisboa de 18 de dezembro de 2013 e submetido à Assembleia Municipal (Proposta n.º 917/2013) que foi aprovada por unanimidade a 18 de fevereiro de 2014.

- Definição e melhoramento da rede pedestre principal
- Identificação e supressão de lacunas à acessibilidade pedestre de todos os grupos de utilizadores

III. Tirar proveito da bicicleta

A bicicleta é uma forma de deslocação conveniente, barata, saudável, amiga do espaço público e a mais energeticamente eficiente. O território associado à freguesia do Parque das Nações é um espaço particularmente favorável à utilização da bicicleta, por ser na sua grande maioria plano, ter distâncias entre polos atratores adequados, e permitir a potenciação do seu uso em conjugação com o metro e o comboio.

No entanto, diversas barreiras impedem a população de usufruir desta excelente forma de deslocação: barreiras de segurança no trânsito, culturais, de informação e de segurança no estacionamento da bicicleta. É necessário ultrapassá-las para oferecer aos moradores e visitantes da Freguesia do Parque das Nações a possibilidade de usufruírem de todas as vantagens que tem, tendo em conta os diferentes grupos de potenciais utilizadores.

- Criação de uma rede de percursos cicláveis conveniente e segura
- Dotação de condições adequadas para o estacionamento de bicicletas

IV. Partilhar o espaço

Em muitas situações é totalmente apropriada a partilha do espaço entre os peões e o automóvel, em particular em locais utilizados apenas para acesso local a garagens ou pequenos polos atratores. Nestas zonas, o automóvel deve ter acesso, mas a sua presença não implica a segregação do espaço público, que pode ser aproveitado na totalidade por adultos e crianças para andar, estar ou até realizar jogos. O conceito de espaço partilhado, já disseminado pela Europa e outros países, tem finalmente cabimento legal em Portugal com a revisão Código da Estrada de 2014³, que introduz as “zonas de coexistência”.

A Freguesia do Parque das Nações já possui diversas áreas fisicamente apropriadas para partilha de espaço, que no entanto não são utilizadas como tal pelas pessoas por indefinição legal e não existência de cultura de partilha do espaço.

³ Lei n.º 72/2013, de 03/09

Princípios e Orientações para as Políticas de Mobilidade na Freguesia do Parque das Nações



Outras áreas podem ser facilmente transformadas através de pequenas alterações de infraestrutura e do mobiliário urbano. Importa por isso transformá-las em "zonas de coexistência" e motivar a criação de uma cultura de partilha do espaço nestes locais.

- Criação de zonas de coexistência em áreas adequadas

V. Transporte público inteligente

Os habitantes e visitantes da Freguesia do Parque das Nações devem possuir opções de transporte público convenientes e agradáveis para se deslocar no interior ou para fora do Parque das Nações.

Nas deslocações para o exterior, a área da Freguesia do Parque das Nações encontra-se genericamente bem servida pelas diversas conexões existentes na Estação do Oriente, e também pelas estações de comboios e metro de Moscavide. No entanto, é fulcral que estes serviços estejam convenientemente ligados à população.

Os percursos de ligação a pé ou bicicleta às estações devem oferecer uma experiência agradável e segura, e estas devem prover as condições adequadas à intermodalidade do transporte público com a bicicleta.

Adicionalmente, será de considerar a implementação de uma carreira fluvial de ligação do Parque das Nações a toda a frente ribeirinha de Lisboa e margem Sul do Tejo ou, pelo menos, e numa primeira fase, através da melhoria do acesso ao Plano de Água do estuário, promover o estabelecimento de transporte fluvial não regular (exemplo Táxis Marítimos), na Porta do Tejo.

Relativamente às deslocações internas, não existe atualmente uma oferta satisfatória de transporte público. As características espaciais e de uso do solo da Freguesia do Parque das Nações são particularmente adequadas à existência de uma carreira que realize um percurso longitudinal, que compatibilize as necessidades de frequência, com uma inteligente gestão de custos e receitas, ajustando-se adequadamente à procura dos principais polos atractores e beneficiando de receitas de publicidade.

Princípios e Orientações para as Políticas de Mobilidade na Freguesia do Parque das Nações



JUNTA DE FREGUESIA
DO PARQUE DAS NAÇÕES
LISBOA

- Estudo de viabilidade para a criação de uma carreira de transporte público de proximidade, através da utilização de miniautocarros elétricos (Ecovoltinhas), comparticipada pelo patrocínio de empresas instaladas na Freguesia;
- Estudo de viabilidade para a criação de uma carreira fluvial de acesso a outros locais da frente ribeirinha lisboeta e da margem sul do Tejo e/ou do estabelecimento do transporte fluvial não regular, em articulação com o preconizado pelo Manifesto de Libertação da Via da Água, o qual foi já objeto de aprovação através da moção nº 4/2013 da CML, e recentemente consagrado na Resolução da Assembleia da República n.º 37/2014 - *Libertação da via da água e criação de um regime específico de navegação nos estuários dos rios* - aprovada em 17 de abril de 2014 e publicada no Diário da República, 1.ª série — N.º 87 — 7 de maio de 2014.



3. INSTRUMENTOS DE PLANEAMENTO E AÇÕES

Preveem-se os seguintes instrumentos de planeamento e ações.

Instrumentos de Planeamento

Tal como referido acima, os princípios e linhas orientadoras pressupõem um planeamento integrado das ações a concretizar. Os instrumentos de planeamento previstos têm inter-relações claras e deverão ser desenvolvidos tendo em conta os objetivos e necessidades transversais.

O primeiro instrumento de planeamento é o documento presente. Os seguintes instrumentos estão associados às cinco linhas de orientação, e cujo desenvolvimento está neste momento a ser acautelado.

0. Documento de visão e orientações para a Mobilidade no Parque das Nações;
1. Atualização do estudo sobre o volume de tráfego que atravessa diariamente a freguesia;
2. Documento de orientações para a acalmia de tráfego no Parque das Nações;
3. Plano de mobilidade em bicicleta;
4. Plano de acessibilidades a pé;
5. Plano de criação de zonas de coexistência;
6. Estudo de viabilidade de carreira de proximidade (Ecovoltinhas);
7. Estudo de viabilidade da utilização da via da água para acesso à zona ribeirinha de Lisboa e a outros locais da margem sul.

Ações

De uma forma genérica, e ainda sem calendarização, identificam-se os seguintes tipos de ações, a desenvolver em conjunto com a CML. Enfatiza-se a necessidade de realizar um processo abrangente de consulta pública, e considera-se também essencial a condução de campanhas de comunicação e formação extensas, que contribuam para a mudança cultural e aquisição de competências necessárias à mudança do paradigma de mobilidade nas suas várias vertentes.

- Elaboração de instrumentos de planeamento;
- Consulta pública e revisão dos instrumentos de planeamento sempre que se justifique;
- Execução;
- Campanhas de comunicação e formação à população.



JUNTA DE FREGUESIA DO PARQUE DAS NAÇÕES

PROPOSTA N. 78/2014

Assunto: Princípios e Orientações para as Políticas de Mobilidade na Junta de Freguesia do Parque das Nações

Considerando que trabalho efetuado pelo grupo da mobilidade entre novembro 2013 e janeiro de 2014 permitiu o estabelecimento de um conjunto de princípios orientadores para as políticas de mobilidade a aplicar no território da freguesia do Parque das Nações, princípios esses baseados nas GOP da JFPN e que foram objeto de análise e discussão com os Departamentos da Câmara Municipal de Lisboa das áreas da Mobilidade e da Gestão Urbana em reuniões específicas promovidas pela Unidade de Intervenção Territorial do Oriente.

Considerando que as contribuições recebidas da CML decorrentes das discussões havidas permitiram enriquecer o documento, o qual, contém assim uma visão consensualizada passível de constituir o referencial da Junta de Freguesia, para aplicação nas ações de planeamento e de intervenção que, em articulação com a Câmara Municipal de Lisboa, venham a ser concretizadas no domínio da Mobilidade no território da Freguesia Parque das Nações.

Tenho a honra de propor ao Executivo a aprovação da versão 1.0 do documento «**Princípios e Orientações para as Políticas de Mobilidade na Junta de Freguesia do Parque das Nações**» o qual passará a ser utilizado como referencial nas políticas de mobilidade da freguesia.

Lisboa, 12 de maio de 2014

O Proponente,

Paulo Andrade



JUNTA DE FREGUESIA DO PARQUE DAS NAÇÕES

DELIBERAÇÃO DA JUNTA DE FREGUESIA

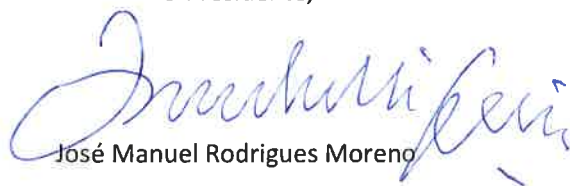
(texto aprovado em minuta)

Nos termos dos n.ºs 3 e 4 do artigo 57.º do Regime Jurídico das Autarquias Locais, aprovado pela Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, e do Código do Procedimento Administrativo, a Junta de Freguesia aprovou em minuta o texto da deliberação tomada em reunião extraordinária de 14 de maio de 2014. Proposta N.º 98 / 2014, que se anexa, subscrita pelo Vogal Paulo Andrade.

Votação: Aprovada por unanimidade.

Sede da Junta de Freguesia, aos 14 dias de maio de 2014.

O Presidente,


José Manuel Rodrigues Moreno