

Ponto de Encontro: Sessão de 16/03/2006
Área temática: MOBILIDADE
Título: A Sustentabilidade no Plano de Mobilidade em Lisboa
Orador: José Manuel Viegas
Moderadora: Teresa Craveiro

Desenvolveu-se o diálogo sobre:

- Perda acentuada de população em Lisboa e seu envelhecimento, sendo a habitação nas áreas centrais escassa e muito cara.
- Dependência crescente do automóvel, por falta de capacidade dos Transportes Colectivos (TC) de superfície em captarem utilizadores dos Transportes Individuais (TI) e indisciplina no estacionamento.
- Diariamente 412 mil veículos (TI) entram em Lisboa, com um tráfego de atravessamento de 181 mil ou 44% das entradas.
- O atravessamento é mais intenso nos bairros já saturados.
- O TC regista poucas ligações transversais, o que penaliza os movimentos diametrais.
- Regista-se ausência de hierarquização da oferta no TC, frequência reduzida e baixas velocidades comerciais.
- Há uma forte redução na Mobilidade Pedonal (MP), talvez por serem maiores as distâncias casa-emprego, maior a participação feminina no mercado de trabalho e crescente a insegurança no convívio com o automóvel.
- O máximo de lugares de estacionamento entre 10h e 17h é de 214 mil veículos (134 mil lugares para residentes; 80 mil para não residentes).
- 95% da ocupação de estacionamento é superior a duas horas e quase um-terço do estacionamento diurno na via pública é ilegal.
- Nos estacionamentos da EMEL, o número de dísticos para residentes é superior em 47% ao total de vagas, situação que se agrava nas zonas mais antigas da Cidade.
- Nos lugares de Cargas e Descargas é o caos: espaços ocupados pelos automóveis dos comerciantes e operações em segunda fila.

Recomendações:

- Para assegurar Sustentabilidade Económica, Lisboa precisa de recuperar a população e o emprego (densidade actual: 70 hab/ha e 60 emp/ha) que perdeu.

- O principal objectivo estratégico do PDM deve ser a Qualidade da Mobilidade, como componente estruturante da Qualidade de Vida, com recurso a vários modos de transporte, função da procura e recursos públicos.
- Devem ser eliminados os estrangulamentos pontuais e os atravessamentos de bairros por TI.
- O TC deve apostar na expansão das redes a partir de interfaces e dos eixos dos modos pesados, na integração tarifária, na melhoria da circulação e na adequação da dimensão dos veículos à procura existente.
- Atenção à vulnerabilidade dos peões nas ruas e praças públicas e em especial nos atravessamentos.
- A introdução da bicicleta exige demorado esforço de adaptação, espaços próprios para circulação, não-partilhados com o automóvel.
- A criação de ciclovias esbarra na topografia acidentada da cidade, no excesso de cruzamentos e a “inseminação mental” do ciclista no retrovisor do automobilista.
- O estacionamento de residentes deve ser construído em áreas bem servidas de TC, os dísticos devem ser pagos e só para quem não tem acesso a um espaço de estacionamento de garagem.
- Todo o estacionamento na via pública deve ser pago, em fracções de minuto, para maior controle da factura pelo automobilista.
- Fiscalização por uma única entidade (e não três, com actualmente), civil e não policial.
- Para isso a multa deve ser encarada como uma “dívida” (com prazo para pagar) e não como um “delito” (caso de polícia).
- O desenho urbano dos novos bairros deve favorecer a MP (e os TC), criando ligações pedonais que atravessam as áreas consolidadas e favorecem o acesso à crescente concentração de equipamentos de bairro.