

PMMUS

plano metropolitano
de mobilidade urbana
sustentável

Relatório de divulgação – Assembleias Participativas

Maio 2025

a. . .
. . m. área
. l. . metropolitana
de lisboa

transportes
metropolitanos
de lisboa

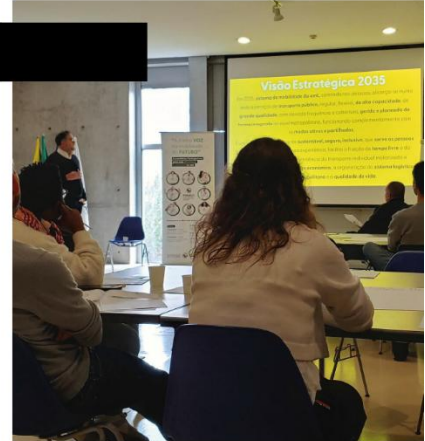
W2G
way2go
CONSULTORES ASSOCIADOS

2030
lisboa
PROGRAMA REGIONAL DE LISBOA

PORTUGAL
2030



Cofinanciado pela
União Europeia



Plano Metropolitano de Mobilidade Urbana Sustentável da área metropolitana de Lisboa

Ficha Técnica TML

TML – Transportes Metropolitanos de Lisboa, E.M.T., S.A.

Coordenação

Presidente do Conselho de Administração

Faustino Guedes Gomes

Equipa Técnica

Departamento de Estudos e Planeamento

Sérgio Manso Pinheiro

Pedro Machado

Catarina Tavares Marcelino

Camila Garcia

Luísa Nogueira

Rua Cruz de Santa Apolónia 23, 25 e 25A
1100-187 Lisboa
T.: (+351) 218 121 379
www.tmlmobilidade.pt
E. info@tmlmobilidade.pt

Ficha Técnica W2G – Consultor

Way2Go Consultores Associados Lda.

Coordenação

João Abreu e Silva

Luís Caetano

Equipa Técnica

Roberto Falanga

Daniel Silva

Luís Cardoso

Rosa Pestana

Zenaid Santos

Fabiola Guedes

Avaliação Ambiental Estratégica

Manuel Pinheiro

Sofia Coimbra

Av. Estados Unidos da América 94 13ºB
1700-178 Lisboa
T.: (+351) 218 240 457
www.w2g.pt
E. geral@w2g.pt

PLANO METROPOLITANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA AML

RELATÓRIO DE DIVULGAÇÃO – ASSEMBLEIAS PARTICIPATIVAS

1. Introdução.....	2
2. Metodologia.....	3
3. Caracterização dos Participantes.....	6
4. Resultados.....	11
4.1. Sessão de Loures – 8/2/2025.....	12
4.1.1. Eixo A – Melhor Transporte Público.....	12
4.1.2. Eixo B – Mais Sustentabilidade.....	14
4.1.3. Eixo C – Mais Acessibilidade.....	14
4.1.4. Eixo D – Mais Coesão Metropolitana.....	15
4.1.5. Eixo E – Maior Inovação Tecnológica.....	16
4.2. Sessão do Seixal – 9/2/2025.....	17
4.2.1. Eixo A – Melhor Transporte Público.....	17
4.2.2. Eixo B – Mais Sustentabilidade.....	19
4.2.3. Eixo C – Mais Acessibilidade.....	19
4.2.4. Eixo D – Mais Coesão Metropolitana.....	20
4.2.5. Eixo E – Mais Inovação Tecnológica.....	21
4.3. Sessão de Setúbal – 15/2/2025.....	22
4.3.1. Eixo A – Melhor Transporte Público.....	22
4.3.2. Eixo B – Mais Sustentabilidade.....	23
4.3.3. Eixo C – Mais Acessibilidade.....	24
4.3.4. Eixo D – Mais Coesão Metropolitana.....	26
4.3.5. Eixo E – Mais Inovação Tecnológica.....	26
4.4. Sessão de Lisboa – 16/2/2025.....	28
4.4.1. Eixo A – Melhor Transporte Público.....	28
4.4.2. Eixo B – Mais Sustentabilidade.....	29
4.4.3. Eixo C – Mais Acessibilidade.....	30
4.4.4. Eixo D – Mais Coesão Metropolitana.....	31
4.4.5. Eixo E – Mais Inovação Tecnológica.....	32
4.5. Sessão de Oeiras – 22/2/2025.....	33
4.5.1. Eixo A – Melhor Transporte Público.....	33
4.5.2. Eixo B – Mais Sustentabilidade.....	35
4.5.3. Eixo C – Mais Acessibilidade.....	36
4.5.4. Eixo D – Mais Coesão Metropolitana.....	38
4.5.5. Eixo E – Mais Inovação Tecnológica.....	39

1.

Introdução

No âmbito do processo de planeamento do Plano Metropolitano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMMUS) da área metropolitana de Lisboa (amL), que se pretende colaborativo e inclusivo, o Plano de Participação integrado no próprio PMMUS visa envolver as partes interessadas e o público em geral ao longo das suas fases. Enquanto o trabalho com as partes interessadas vem sendo uma prática consolidada em planos desta natureza, outros grupos de potenciais participantes são menos frequentemente equacionados, ainda que diretamente impactados pelas decisões que são tomadas.

Ao acolher as vozes de diversos grupos, pretende-se integrar o conjunto de pessoas que vivem, trabalham e transitam na área metropolitana de Lisboa, entendida como espaço de vida pública. Desta forma, acredita-se que o PMMUS conseguirá construir uma base sólida de conhecimento partilhado e potencialmente legitimado por múltiplas partes, que terá benefícios práticos, em tudo o que tem a ver com a organização e logística da preparação do Plano, bem como financeiros, no que diz respeito à tomada de decisões de médio e longo prazo.

Assente nestes princípios, o PMMUS tem vindo a acolher vários momentos de participação pública: um primeiro, realizado no âmbito da Fase I do PMMUS, reservada à caracterização e diagnóstico, em que se convocou à participação um grupo de partes interessadas definidas como “*stakeholders*”¹; um segundo, na Fase II, destinada à cenarização e definição da visão estratégica, com o público em geral da área metropolitana, em que se aplicou um inquérito à população; e, por fim, na Fase III, destinada à elaboração de medidas e ações, envolveu-se o público em geral através do formato “assembleia participativa”, que apresentamos em seguida.

¹ Entidades de natureza pública e privada que têm um papel e/ou influenciam a gestão da mobilidade, transporte, ambiente e urbanismo à escala municipal, metropolitana e nacional, bem como organizações e associações que representam os interesses de grupos alargados.

2.

Metodologia

As assembleias participativas foram organizadas no âmbito da Fase 3 do PMMUS com o objetivo de promover uma participação alargada e informada da população que reside, trabalha e/ou estuda nos 18 concelhos da área metropolitana de Lisboa (amL). Para este efeito, as assembleias foram organizadas em cinco áreas operacionais, que agregam os 18 concelhos, sendo desenvolvidas na ordem que segue:

- Loures, na Biblioteca José Saramago, dia 8 de fevereiro de 2025, das 9h às 12h30
- Seixal, na Câmara Municipal do Seixal, dia 9 de fevereiro de 2025, das 14h às 17h30
- Setúbal, no Mercado do Livramento, dia 15 de fevereiro de 2025, das 9h às 12h30
- Lisboa, nos Paços do Concelho, dia 16 de fevereiro de 2025, das 14h às 17h30
- Oeiras, no Parque dos Poetas, dia 22 de fevereiro de 2025, das 9h às 12h30

Em cada uma das cinco assembleias participativas, os cidadãos foram convidados à co-criação de medidas concretas para a realização da visão estratégica para o futuro da mobilidade urbana sustentável na amL. A participação nas assembleias participativas não foi remunerada, permitindo, no entanto, acesso a um passe metropolitano gratuito cedido pela TML.

Para definir a composição de cada uma das cinco assembleias, foram seguidos os seguintes procedimentos. Primeiramente, todas as informações sensíveis foram pseudonimizadas para assegurar a privacidade e a proteção de dados dos participantes. Em seguida, os cidadãos que se inscreveram voluntariamente foram distribuídos em cinco grupos distintos, de acordo com o município de residência:

- Área 1: Amadora, Cascais, Oeiras e Sintra.
- Área 2: Loures, Mafra, Odivelas e Vila Franca de Xira.
- Área 3: Almada, Barreiro, Seixal e Sesimbra.
- Área 4: Alcochete, Moita, Montijo, Palmela e Setúbal.
- Área 5: Lisboa.

Os inscritos foram igualmente categorizados com base nas informações reportadas na ficha de inscrição, considerando as seguintes variáveis: (i) género: feminino, masculino e outro; (ii) idade: 16 a 17 anos, 18 a 35 anos, 36 a 50 anos, 51 a 65 anos e 66 ou mais anos; (iii) habilitações académicas: até ao ensino básico (9.º ano ou inferior), ensino secundário, licenciatura, mestrado e doutoramento; (iv) situação profissional: empregado(a), desempregado(a), estudante e reformado(a).

A constituição das assembleias foi realizada através de um sorteio baseado numa amostra aleatória estratificada, tendo em conta os critérios referidos anteriormente. Cada assembleia foi composta por 25 membros efetivos, assegurando a representatividade das áreas geográficas definidas. O sorteio foi realizado recorrendo à função SORT do Microsoft Excel. Este procedimento permitiu a constituição de cinco amostras quanto mais representativas do universo de inscritos em cada uma das áreas delimitadas.

Seguem os principais objetivos das assembleias participativas e a forma como foram operacionalizados:

- Proporcionar uma experiência deliberativa em que o grupo de participantes espelha a diversidade da população que reside, trabalha e/ou estuda na aML, minimizando ainda fenómenos de autosseleção. Para este efeito, cada assembleia visou garantir a representatividade da diversidade sociodemográfica que caracteriza a população que reside, trabalha e/ou estuda nos concelhos agregados em cada uma das cinco áreas. Foi aberto um período de inscrições entre 27 de novembro de 2024 e 20 de janeiro de 2025, com o objetivo de realizar, a partir da base de inscritos, a seleção aleatória e estratificada de 25 participantes por assembleia participativa. As quatro variáveis – género, idade, nível de escolaridade e situação profissional da população de referência – foram utilizadas para uma seleção aleatória e estratificada dos 25 participantes, os quais foram contactados pela TML na semana anterior à realização da respetiva assembleia participativa, para fins de confirmação de participação.
- Fomentar uma participação informada que permita a discussão fundamentada no respeito das opiniões de todos com o objetivo de chegar a um consenso sobre um conjunto limitado de medidas. Para este efeito, antes de cada uma das cinco assembleias, foi partilhada atempadamente, junto dos participantes, documentação com informação útil sobre PMMUS, visão estratégica e metodologia das assembleias participativas. Este mesmo material foi apresentado na primeira dinâmica de cada assembleia, para além de ter sido impressa e disponibilizada para cada um dos participantes no local.
- Definir medidas concretas e de impacto para o futuro da mobilidade urbana sustentável na aML. Para este efeito, cada assembleia participativa teve a mesma estrutura, que pretendeu articular três dinâmicas principais:

- **Sessão de boas-vindas.** Receção e distribuição dos participantes por três mesas, cada uma com um facilitador. A distribuição dos participantes foi aleatória e orientada pela equipa de facilitadores considerando o município de proveniência, assim como o género e idade, para assegurar alguma diversidade em cada mesa. Nas mesas, os participantes encontraram um kit de participação com documentação impressa e um inquérito pré, para avaliar a sua motivação e conhecimento;
- **Primeira dinâmica.** Partilha de informação em plenário com uma breve apresentação do PMMUS, da visão estratégica e explanação dos objetivos e estrutura da assembleia participativa. Este momento contou com o suporte duma apresentação em formato PowerPoint;
- **Coffee Break.**
- **Segunda dinâmica.** *World Café* com rotação de participantes pelas três mesas em rondas de 35 minutos. Em cada ronda, os participantes foram convidados a discutir medidas que permitam a realização da visão estratégica do PMMUS com base nos cinco eixos definidos na fase anterior. Em cada ronda, escolheu-se entre os participantes um porta-voz das cinco medidas elaboradas pelo grupo. A distribuição dos eixos foi feita da seguinte forma: mesa 1 (Eixo A); mesa 2 (Eixos B e D); mesa 3 (Eixos C e E). Cada facilitador teve à disposição um guião com os objetivos e exemplos de medidas propostas por eixo, informação que foi utilizada para orientar a discussão sobre as cinco propostas. Os integrantes das mesas 2 e 3 decidiram se pretendiam elaborar medidas para apenas um ou ambos os eixos. Cada ronda terminou com a seleção de cinco medidas, sendo que nas seguintes, os participantes podiam criar, modificar ou eliminar medidas sem ultrapassar o limite de cinco propostas finais. No final desta dinâmica, os participantes tiveram a oportunidade de se pronunciar sobre os cinco eixos do PMMUS.
- **Terceira dinâmica.** Apresentação em plenário das cinco propostas finais produzidas por cada mesa. A apresentação foi feita pelos facilitadores que tiveram cerca de 10 minutos cada para fomentar a discussão em plenário sobre cada uma das 5 propostas emergentes do trabalho desenvolvido na respetiva mesa. Cada sessão foi concluída com um máximo de 15 medidas propostas. Eventuais alterações a cada uma das propostas foram votadas por levantamento de mão.
- **Encerramento.** Reforço junto aos participantes do trabalho desenvolvido na assembleia participativa, informação sobre a calendarização do *feedback* a ser prestado no final da terceira etapa do PMMUS a todos os participantes e partilha do inquérito pós para avaliar motivação, conhecimento e satisfação.

3.

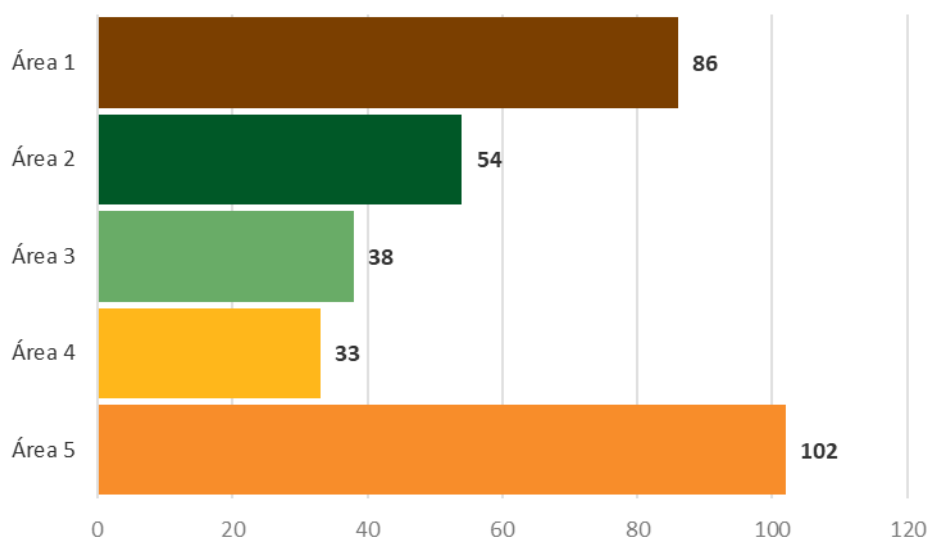
Caracterização dos Participantes

Registou-se um total de 313 inscrições para as assembleias participativas distribuídos da seguinte forma (Figura 1):

- 86 na Área 1, composta pelos municípios da Amadora, Cascais, Oeiras e Sintra;
- 54 na Área 2, composta pelos municípios de Loures, Mafra, Odivelas e Vila Franca de Xira;
- 38 na Área 3, composta pelos municípios de Almada, Barreiro, Seixal e Sesimbra;
- 33 na Área 4, composta por Alcochete, Moita, Montijo, Palmela e Setúbal;
- 102 na Área 5, que corresponde ao município de Lisboa.

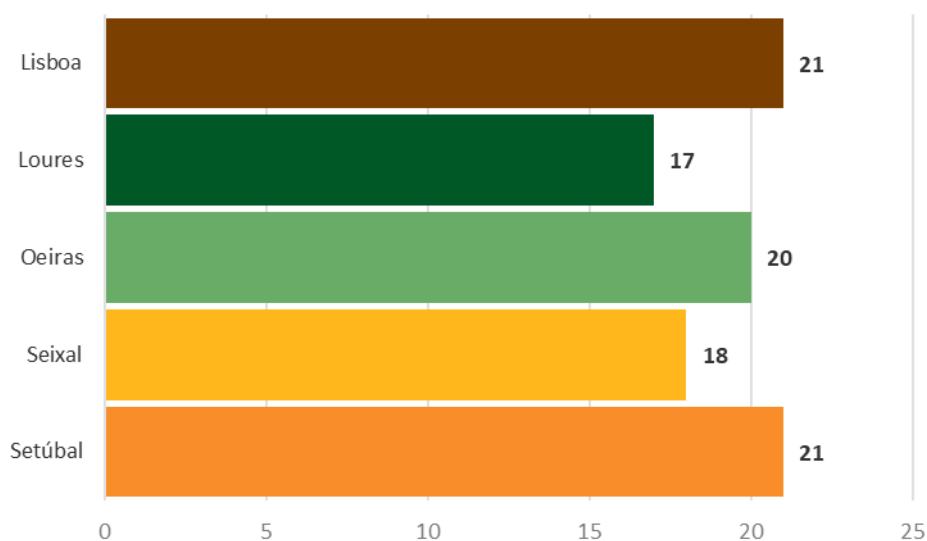
Ao conjunto de inscritos de cada área foi aplicado um sorteio aleatório estratificado, como explorado na secção anterior, que permitiu obter um grupo de 25 participantes efetivos, aos quais foi alocado um grupo de suplentes, para cobrir os casos de impossibilidade de comparência ou desistência.

Figura 1 – Número de inscritos por área operacional



As cinco assembleias participativas contaram com um total de 97 participantes²: Lisboa e Setúbal foram as assembleias com maior número de participantes, 21 em cada uma das sessões; em Oeiras estiveram presentes 20 participantes; Seixal e Loures foram as sessões com menor número de participantes, 18 e 17 respetivamente (Figura 2).

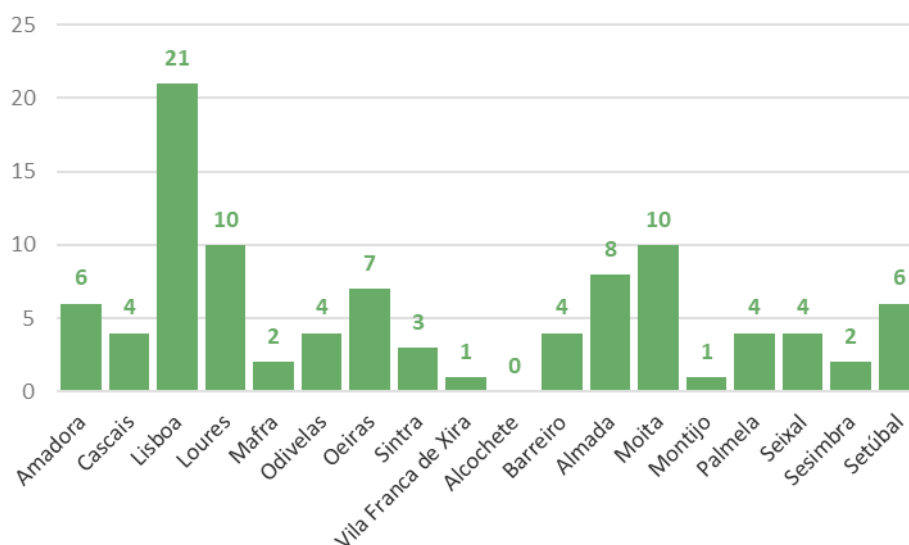
Figura 2 – Número de participantes por assembleia



Relativamente ao município de residência dos participantes, Lisboa destaca-se como o mais representando, com um total de 21 participantes, o que se explica pela existência de uma assembleia exclusivamente dedicada ao município. Os municípios de Loures e Moita seguem-se, com 10 participantes cada, como os mais representados, à frente de Oeiras (7 participantes), Amadora e Setúbal (ambos com 6 participantes). Do lado oposto, Alcochete emerge como o único município não representado, com Vila Franca de Xira e Montijo a apresentarem apenas um participante, e Mafra e Sesimbra somente dois (Figura 3).

² Esperavam-se 25 participantes em cada assembleia, totalizando 125, número não atingido por desistências de última hora e falta de comparecimento no dia da sessão.

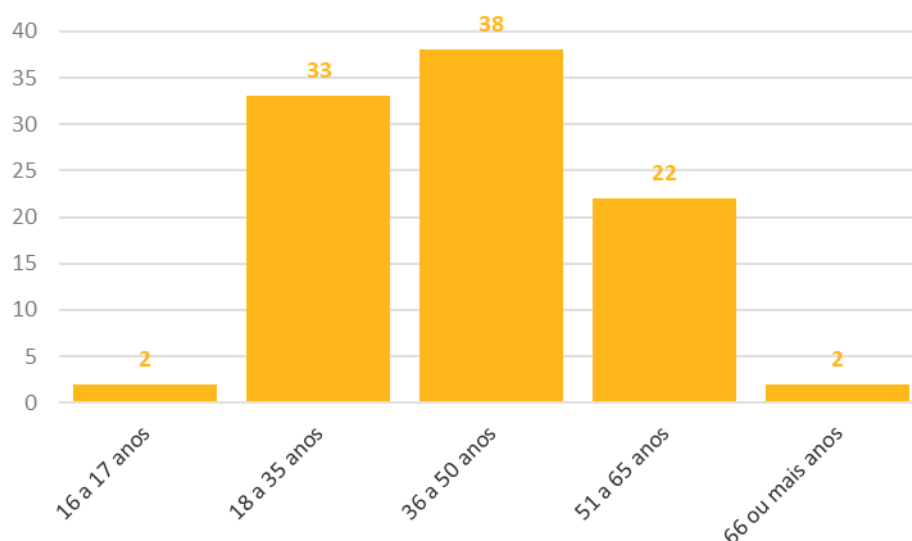
Figura 3 – Número de participantes por município de residência



A quase totalidade dos participantes (93 entre 97) tinha uma idade compreendida entre os 18 e os 65 anos. Destes, 33 participantes tinham entre 18 e 35 anos (34%); 38, valor máximo, entre os 36 e os 50 anos (39%); e 22 entre os 51 e os 65 anos (23%). Os grupos menos representados foram aqueles com idades compreendidas entre os 16 e os 17 anos, e com 66 ou mais anos, ambos com apenas dois participantes cada (Figura 4)³.

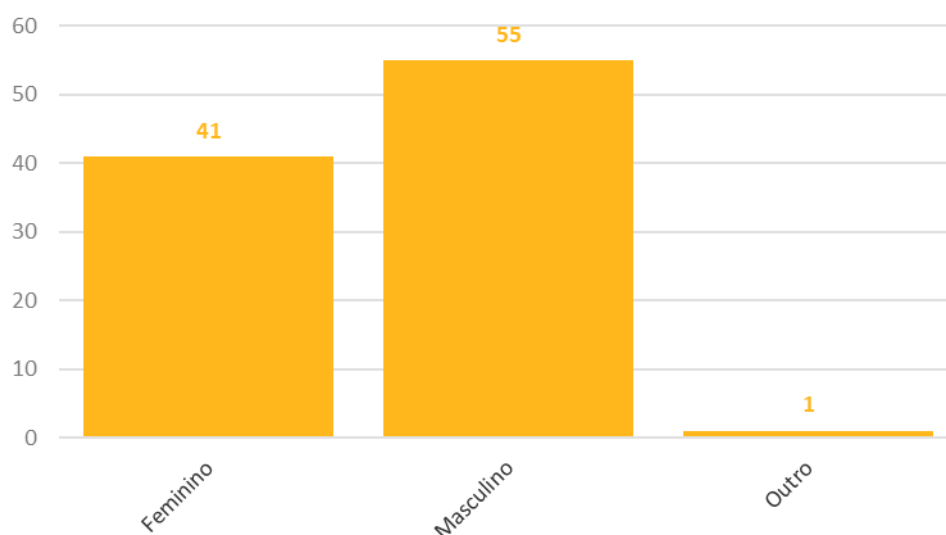
³ O diferente nível de representatividade verificável neste e restantes critérios sociodemográficos pode ser explicado por dois motivos. Primeiramente, o sorteio estratificado foi realizado com base numa amostra que apresentava à partida alguns desequilíbrios. Não obstante, ao considerar as variáveis referidas para o sorteio, foi possível mitigar parcialmente este fenómeno. Num segundo momento, algumas diferenças de representatividade emergem da impossibilidade de alguns dos participantes sorteados em participar, e, apesar de ter existido um esforço contínuo de substituição por suplentes com características equivalentes, nem sempre foi possível garantir a sua presença.

Figura 4 – Número de participantes por intervalo de idade



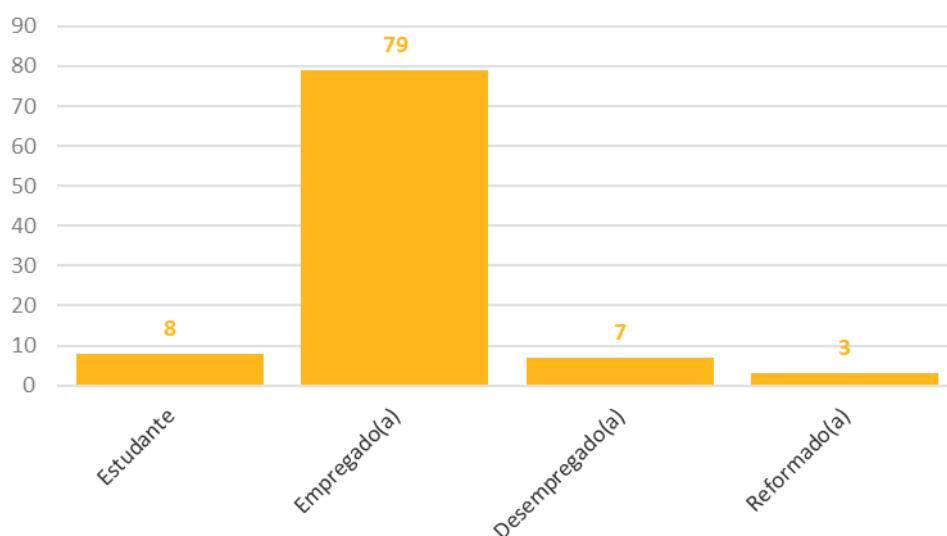
Quanto ao género, 55 participantes, a maioria, constituindo 57% do total, identificavam-se com o género masculino, ao passo que 41 participantes, 42% do total, identificavam-se com o género feminino, representando uma diferença de 15 pontos percentuais. Apenas 1 participante afirmou identificar-se com outro género (Figura 5).

Figura 5 – Número de participantes por género



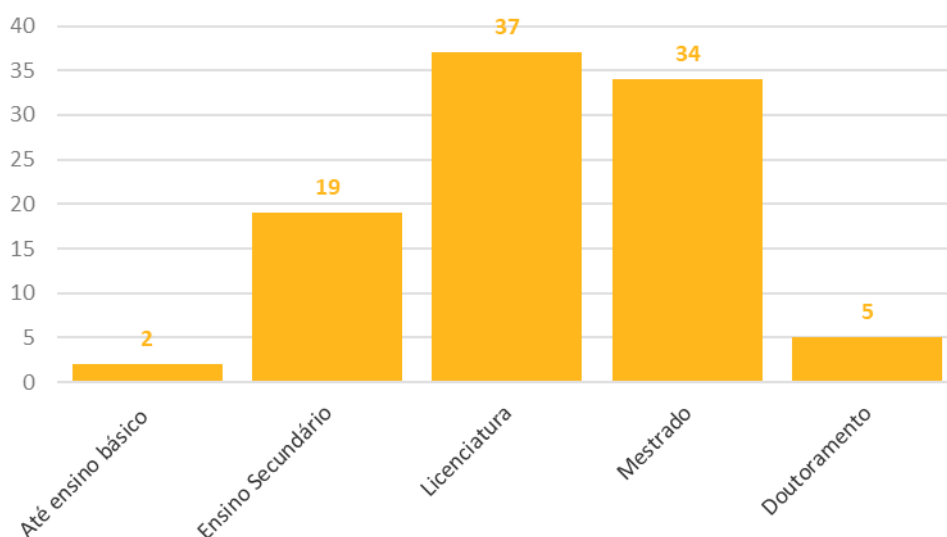
No que diz respeito à ocupação dos participantes, a larga maioria, 79 entre 97, estava empregada. Contou-se ainda com a participação de 8 estudantes, 7 pessoas desempregadas e 3 reformados (Figura 6).

Figura 6 - Número de participantes por ocupação



Por fim, e relativamente à escolaridade, a participação ficou marcada por uma clara representação de pessoas com ensino superior, que constituem 78% do total de participantes. Destes, 37 participantes eram licenciados (38%), 34 concluíram, como nível máximo de escolaridade, o mestrado (35%), e os restantes 5 tinham doutoramento (5%). Um quinto dos participantes (19 pessoas) tinha o ensino secundário, ao passo que apenas dois participantes tinham o ensino básico, isto é, 9.º ano de escolaridade ou inferior (Figura 7).

Figura 7 - Número de participantes por escolaridade



4.

Resultados

O trabalho de co-construção desenvolvido nas cinco assembleias participativas resultou na definição de 74 medidas concretas e de impacto para o futuro da mobilidade urbana sustentável da aML, com o horizonte em 2035. Em quatro das cinco assembleias foram co-construídas 15 medidas, distribuídas por todos os eixos estratégicos do PMMUS; a única exceção é a assembleia realizada em Lisboa, onde foram definidas 14 medidas, também elas integradas em todo e qualquer eixo estratégico do PMMUS.

Entre estas 74 medidas, algumas evidenciaram um grau de consenso particularmente elevado entre os participantes, surgindo de forma recorrente nas diferentes sessões. Destaca-se, desde logo, a **criação e expansão de corredores BUS**, frequentemente acompanhada da sugestão de reforçar os mecanismos de fiscalização do seu uso indevido. Esta medida foi identificada como essencial para aumentar a fiabilidade e a atratividade do transporte coletivo rodoviário, tornando-o mais competitivo face ao automóvel particular. Igualmente consensual foi a necessidade de **reforçar a oferta do transporte público**, garantindo maior regularidade e frequência, nomeadamente em horários noturnos, ao fim de semana e em períodos de menor procura.

Do ponto de vista da acessibilidade e inclusão, foi igualmente transversalmente reconhecida a importância de **implementar soluções de transporte flexível**, especialmente direcionadas a pessoas com mobilidade condicionada e a zonas com menor densidade populacional. Os participantes destacaram a necessidade de garantir que estas soluções sejam integradas na bilhética existente e acessíveis através de canais simples como aplicações móveis ou por telefone.

Assim, a riqueza e qualidade das propostas recolhidas nestes momentos reforçaram o valor da participação pública no planeamento da mobilidade metropolitana e contribuíram de forma significativa não apenas para o desenho do Programa de Medidas e Ações, mas também para compreender, de forma mais direta, as prioridades da população relativamente ao sistema de mobilidade e transportes.

Para informação relativa ao Programa de Medidas do PMMUS, consultar o **Relatório Final do Programa de Medidas**, disponível no site do Plano (<https://pmmus.tmlmobilidade.pt/>). Os resultados detalhados e metodologia adotada no âmbito da participação pública para produção de dados que alimentaram a construção do Programa de Medidas podem ainda ser consultados no **Relatório de Participação Pública da Fase 3**, anexo ao anterior.

Abaixo são apresentadas na íntegra as 74 medidas e um conjunto alargado de ações desenvolvidas e consensualizadas pelos cidadãos nas cinco assembleias participativas.

4.1.

Sessão de Loures – 8/2/2025

4.1.1.

Eixo A – Melhor Transporte Público

1. Articular os horários entre linhas, adequar os mesmos às necessidades das pessoas (linhas para Escolas e Hospitais) e aumentar a frequência de horários (horas de ponta, madrugada e noite).

- Alargar a rede de Transporte Público a mais áreas de grande densidade populacional e alargar os horários noturno e de madrugada.
- Otimizar/distribuir os horários dos autocarros, garantindo carreiras ao longo de todo dia com tempo de espera reduzido, e evitando a passagem de múltiplos autocarros da mesma linha num curto espaço de tempo.
- Alargar as respostas de transporte flexível já existentes que sirvam as escolas (ex. Rodinhas e Volta) a zonas habitacionais de populações mais vulneráveis e a territórios onde não existam linhas de autocarros alternativas.
- Garantir a segurança do transporte escolar através da implementação de opções de transporte dedicado.
- Criar linhas de transporte para Hospitais, à semelhança do que existe para o Hospital Beatriz Ângelo.

2. Criar corredores dedicados aos transportes públicos – Corredores BUS – e um sistema de fiscalização que penalize o seu uso indevido.

- Nos casos em que não é possível criar corredores BUS contínuos, devem identificar-se ruas redundantes e dedicar uma exclusiva a moradores e Transporte Público e outra para a circulação de veículos próprios;
- Garantir a fiscalização efetiva dos corredores BUS, assegurando o uso devido, e penalizando infrações.

3. Integrar percursos cicláveis com os percursos de Transportes Público.

- Instalar estruturas dedicadas ao estacionamento de bicicletas junto às interfaces, cuja utilização estaria integrada no passe navegante.
- Permitir o uso de bicicleta como forma alternativa de mobilidade entre casa e as principais estações de Transporte Público.
- Garantir que existem paragens de autocarro próximas dos percursos cicláveis já existentes, articulando as duas formas de mobilidade.

4. Tornar o uso esporádico de Transporte Público mais acessível.

- Reduzir o preço do título ocasional ou permitir que, ao utilizar o sistema de zapping, não seja cobrado outro título no momento de mudança de modo/veículo, tornando o Transporte Público mais competitivo e económico face ao automóvel.

5. Criar campanhas de sensibilização que desencorajem o uso indevido de corredores dedicados ao transporte público e que promovam o uso do Transporte Público.

- Criar um dia dedicado ao uso livre/gratuito de Transportes Públicos.
- Envolver as Escolas na criação de campanhas de sensibilização, seja no desenho das mesmas, através da criação do desenho e slogans de forma participativa com crianças e jovens, ou eventos específicos que promovam o uso do Transporte Público, como visitas de estudo a transportes.

4.1.2.

Eixo B – Mais Sustentabilidade

1. Criar mais acessos a interfaces de Transporte Público e mais soluções de estacionamento junto a estes locais.

- Criar ou expandir acessos por meios ativos, através de redes metropolitanas ciclável e pedonal segregadas, acrescidas de um serviço municipal de bicicletas como a Gira, garantindo a intermodalidade.
- Criar mais soluções de estacionamento junto a interfaces. O estacionamento deverá ser seguro e a um preço justo, podendo ser integrado no passe navegante através da aplicação de um valor acrescido, garantindo acesso exclusivo a quem o tem.

2. Descarbonizar a rede de Transporte Público.

- Descarbonizar o Transporte Público por via da eletrificação, promovendo também o uso de combustíveis alternativos como o hidrogénio e o biocombustível.

3. Implementar indicadores em tempo real de poluição atmosférica e sonora e sensibilização da população.

- Difundir devidamente nos Transportes Públicos e aplicações móveis (entre as quais as de meteorologia) indicadores em tempo real de poluição atmosférica e sonora.
- Sensibilizar eficazmente a população para o uso de Transporte Público e para os custos financeiros e sociais do uso de automóvel.
- Oferecer incentivos para o uso de Transporte Público.

4.1.3.

Eixo C – Mais Acessibilidade

1. Melhorar a oferta de Transporte Público: mais frequente, regular, e abrangente geográfica e temporalmente.

- Aumentar a rede entre municípios vizinhos, criando ligações diretas entre estes e reduzindo a necessidade de deslocação a Lisboa.
- Alargar os horários do período noturno.
- Estabelecer uma frequência de metropolitano de 30 em 30 minutos para os horários noturnos.

2. Implementar transporte flexível.

- Criar opções de transporte flexível a pedido, que optimize percursos de acordo com os pontos de partida e destinos dos utilizadores. Uma opção poderia ser um serviço público semelhante àquele prestado pelo Táxi.

3. Disponibilizar informação mais inclusiva, acessível e em tempo real em interfaces e no interior dos veículos.

- Disponibilizar informação de fácil compreensão e facilmente interpretável por toda a gente, com especial atenção a pessoas com menor literacia.
 - Utilizar linguagem simples e tamanho e fonte de letra facilmente legíveis.
- Disponibilizar informação em tempo real precisa.
- Disponibilizar informação em tempo real no interior dos veículos com indicação do percurso e da paragem em que se encontra.
- Implementar sinalização sonora e visual uniforme e intuitiva em todas as interfaces e operadores.
 - Melhorar a informação sobre as saídas das interfaces através, por exemplo, da identificação das mesmas com códigos alfanuméricos (ex: A1, B1, etc).
 - Uniformizar a terminologia das estações, evitando que interfaces no mesmo local, mas de diferentes modos, tenham nomes distintos.

4.1.4.

Eixo D – Mais Coesão Metropolitana

1. Aumentar a oferta de Transporte Público intermunicipal por via da capacidade, frequência e previsibilidade.

- Aumentar a oferta de Transporte Público entre concelhos da aML e Lisboa e entre concelhos limítrofes.
- Expandir e intensificar a ferrovia/metropolitano para Norte.
- Maior rapidez do Transporte Público, através da implementação, por exemplo, de linhas de autocarro rápidas.
 - Reduzir o número de transbordos e agilizar aqueles existentes;
 - Aumentar a capilaridade da rede na periferia;
 - Dotar os principais eixos rodoviários, como a 2.ª Circular e o Eixo Norte-Sul, de corredores BUS.

2. Capacitar uma única entidade pública da gestão de todo o Transporte Público, modos partilhados e estacionamento.

- Disponibilizar toda a informação do sistema de Transporte Público numa única aplicação.
- Uniformizar a sinalética.
- Garantir o cumprimento dos planos existentes e seguir os exemplos de sucessos já implementados e testados em outros países.

4.1.5.

Eixo E – Maior Inovação Tecnológica

1. Criar uma aplicação única para uma melhor experiência do utilizador e gestão do sistema de transportes.

- Disponibilizar um sistema de alerta em caso de alterações à circulação, bem como em caso de sobrelotação.
- Permitir que os passageiros sinalizem atempadamente a linha e horário que pretendem utilizar, dando ao operador a oportunidade de ajustar a frota em circulação conforme a procura.

2. Integrar e digitalizar a bilhética.

- Garantir a existência de um cartão digital.
- Expandir o cartão bancário como método de pagamento a todos os modos de transporte.
- Criar um título ocasional único para todos os operadores, de uso multimodal e ilimitado durante cerca de uma hora / uma hora e meia.
- Implementar novas modalidades de bilhética, como bilhetes diários, semanais, entre outros, permitindo dar resposta a necessidades específicas, nomeadamente daqueles em teletrabalho.
- Substituir o passe navegante mensal por um passe de 30 dias, que permita ao utilizador carregá-lo em qualquer dia do mês sem perder dias de utilização.
- Criação de um sistema análogo ao da aplicação “Anda”, que simplifica a experiência do utilizador no sistema de transportes da área metropolitana do Porto, através de um título de transporte desmaterializado e com capacidade de otimizar o tarifário mensal de cada cliente, ajustando-o à opção mais barata, tendo em conta a utilização efetiva.

4.2.

Sessão do Seixal – 9/2/2025

4.2.1.

Eixo A – Melhor Transporte Público**1. Garantir horários regulares e frequentes, coordenados e intercalados e nos quais se possa confiar.**

- Aumentar a regularidade dos horários em toda a área metropolitana de Lisboa.
- Expandir os horários para fins-de-semana, noites e madrugadas.
- Aumentar a frequência dos horários fora das horas de ponta, especialmente de barcos (Almada e Trafaria especialmente) e comboios.
- Criar linhas noturnas durante a semana e fim de semana, não só entre margens, mas também entre os concelhos da Margem Sul – ligar as periferias.
- Intercalar os horários de linhas semelhantes, evitando a sobreposição de partidas de autocarros.
- Coordenar os horários entre os diferentes modos de Transporte Público.
 - Garantir a fiabilidade dos horários dos transportes públicos, com tempo de transbordo suficiente.

2. Criar modalidades de passes flexíveis e adaptadas às necessidades das pessoas.

- Criar modalidades de passe com diferentes abrangências temporais e com um teto máximo igual ao valor do passe, promovendo o uso de Transporte Público por pessoas que trabalham em regime híbrido.
- Criar um passe “*off-peak*” com acesso aos transportes públicos fora das horas de ponta (por exemplo, das 10h-12h e das 15h-16h), promovendo o uso dos transportes públicos nestes horários.
- Criar uma modalidade adaptada aos escalões de IRS ou subsídios de apoio para pessoas em situação de vulnerabilidade.

3. Criar uma rede de bicicletas partilhadas na aML.

- Expandir o serviço de bicicletas partilhadas de Lisboa, a Gira, a toda a aML.
 - Integrar o serviço no passe navegante.
- Criar uma rede de ciclovias segregadas que una de forma contínua todos os municípios.

- Garantir a construção da infraestrutura necessária, como ciclovias segregadas, estacionamento e pontos de carregamento de bicicletas junto a grandes interfaces de transportes, evitando o transporte de bicicletas dentro dos veículos de Transporte Público.
- Aumentar o número de opções de estacionamento de bicicletas junto a estações, integrando-as no passe navegante.
- Implementar, à escala metropolitana, um modelo de financiamento cruzado, em que os lucros obtidos na gestão do estacionamento automóvel são canalizados para o financiamento da mobilidade ativa.

4. Criar e expandir a rede de Transporte Público.

- Conectar os municípios e respetivas periferias entre si, sem que para tal haja necessidade de se deslocarem a Lisboa.
- Aumentar o número de ligações fluviais entre as duas margens, mas também eixos cruzados (Barreiro-Oriente, Almada-Oriente, Barreiro-Almada-Oriente, Almada-Seixal-Cais do Sodré).
- Expandir o Metro Sul do Tejo para todos os municípios da Margem Sul.
- Criar uma rede contínua de corredores prioritários para autocarros.
- Aumentar o número de ligações diretas de autocarro que conectem o centro da cidade de Lisboa e o transporte ferroviário e fluvial.
- Implementar uma frequência elevada do transporte fluvial em todas ligações, à semelhança do que ocorre no Barreiro em determinados horários.
- Criar uma rede de Transporte Escolar adaptada aos horários escolares.
- Criar um serviço de transporte flexível a pedido para idosos e pessoas com mobilidade reduzida, sobretudo em percursos que tenham como destino os centros hospitalares.

5. Criar um sistema de comunicação multilateral.

- Criar um sistema de comunicação eficaz entre a TML, as juntas de freguesia e os cidadãos, garantindo respostas em tempo útil e promovendo uma cidadania mais ativa e responsável.
 - Criar um sistema simples e intuitivo, podendo ser através de email, existindo capacidade de resposta; ou, sendo viável, através de uma aplicação que integre toda a informação de Transporte Público.
 - Oferecer maior transparência sobre as competências e iniciativas dos vários operadores e da TML, que facilite uma comunicação mais eficiente e uma maior satisfação e confiança dos utilizadores.
- Dinamizar mais ocasiões de auscultação à população em momentos de decisão fulcrais para o sistema de transportes.

4.2.2.

Eixo B – Mais Sustentabilidade

1. Garantir uma rede ciclável, pedonal e de autocarros dedicada e segura intra e intermunicipal.

- Redes ciclável, pedonal e de corredores BUS dedicadas, segregadas, agradáveis (com espaços verdes) e seguras, que sejam planeadas enquanto eixos estruturais, bem priorizadas e divulgadas.
- Criação de um sistema de partilha de bicicletas a nível metropolitano para servir as ciclovias - “Gira metropolitana”.

2. Garantir que o planeamento contempla o Transporte Público e modos suaves.

- Estabelecer limites de velocidade mais adequados.
- Implementar zonas exclusivas para Transporte Público e modos suaves.
- Desincentivar o estacionamento através do seu encarecimento.
- Adaptação de todos os modos de Transporte Público à micromobilidade (bicicletas e trotinetas), através da instalação de infraestrutura nos veículos apropriada ao seu transporte.

3. Incentivar o uso de Transporte Público e modos ativos, e o abandono do automóvel.

- Criar um incentivo público ao uso do passe destinado, num momento inicial, aos trabalhadores de empresas públicas, alargando-o posteriormente aos trabalhadores de empresas privadas.
- Criação de um incentivo para empresas e municípios para a adaptação de infraestruturas a modos ativos, isto é, a instalação de estruturas para estacionamento e/ou carregamento de bicicletas, construção de percursos cicláveis até às empresas, entre outros.
- Criar um sistema de recompensas monetárias a quem não possui automóvel, penalizando o seu uso automóvel.

4.2.3.

Eixo C – Mais Acessibilidade

1. Melhorar a oferta de Transporte Público.

- Aumentar as linhas fluviais, rodoviárias e ferroviárias entre os diversos municípios da aML.
 - Linhas de barco: Almada – Barreiro e Almada – Seixal;

- Linhas de metro ligeiro: Almada – Seixal – Barreiro – Palmela.
- A largar o horário noturno e matinal e aumentar a frequência.
- Criar uma verdadeira rede noturna que ligue todos os municípios 24 horas por dia, inclusivamente as zonas mais rurais.

2. Implementar transporte flexível a pedido para pessoas com mobilidade reduzida, e em zonas de menor densidade.

- Permitir que os pedidos sejam feitos através de aplicação ou linha telefónica.
- Integrar a opção de transporte flexível no passe navegante.
- Garantir veículos para pessoas com mobilidade reduzida completamente equipados e com *staff* formado que assegure a segurança e conforto dos utilizadores.

3. Implementar corredores pedonais e cicláveis mais seguros, agradáveis e otimizados.

- Priorizar percursos pedonais e cicláveis em detrimento dos de veículos motorizados, sobretudo os de automóvel.
- Arborizar os corredores pedonais e cicláveis.
- Garantir a segurança dos corredores pedonais e cicláveis, através da instalação de barreiras físicas, como a instalação de pilaretes de segurança.

4. Integrar os parques de estacionamento automóvel dissuasores no passe navegante.

- Garantir que os parques dissuasores sejam gratuitos para os utilizadores do passe navegante.

4.2.4.

Eixo D – Mais Coesão Metropolitana

1. Criar mais ligações e densificar a rede de Transporte Público.

- Criar ligações entre concelhos da Margem Sul.
 - Aproveitar os cais existentes e criar ligações fluviais;
 - Instalar ferrovia ligeira;
 - Implementar linhas rápidas de autocarro.
- Criar ligações entre margens.
 - Aumentar a frequência do transporte fluvial e ampliar os horários.

2. Reduzir o número de vazios de Transporte Público.

- Eliminar a inexistência de opções de Transporte Público em determinados horários e zonas.
- Garantir ligações diretas entre e até terminais, articulando-as com os horários escolares, contemplando desta forma as exigências de transporte escolar.

4.2.5.

Eixo E – Mais Inovação Tecnológica

1. Garantir informação mais acessível, inclusiva, em tempo real e integrada.

- Instalar painéis em paragens de autocarro com informação em tempo real sobre o tempo de espera.
- Instalar painéis digitais e tácteis em formato *e-paper*, com manutenção regular, garantindo o acesso a informação fiável sobre horários e linhas e facilitando a constante atualização da mesma.
 - Substituir os horários e percursos impressos, muitas vezes desatualizados e cuja reposição é morosa;
 - Facilitar o acesso à informação através de uma consulta mais focalizada, permitindo aos utilizadores seleccionar os autocarros, horários e percursos de seu interesse.
- Disponibilizar informação sonora, braile ou através de linhas de apoio, garantindo uma informação mais inclusiva.
- Criar uma aplicação única e integradora que apresente informação em tempo real sobre todos os modos de transporte.

4.3.

Sessão de Setúbal – 15/2/2025

4.3.1.

Eixo A – Melhor Transporte Público**1. Criar linhas semirrápidas e linhas urbanas com horários otimizados, frequentes e alinhados entre si, que considerem a mobilidade por motivos de trabalho e de lazer.**

- Criar linhas semirrápidas com ligação a Lisboa, que efetuem paragens apenas em locais estratégicos e com veículos de maior lotação.
- Criar linhas urbanas com ligação direta entre os municípios de Alcochete – Montijo – Moita – Pinhal Novo – Barreiro – Setúbal – Seixal – Almada.
- Expandir as linhas de autocarro dentro dos municípios onde existam áreas não servidas por Transporte Público.
- Otimizar e integrar os horários, permitindo a coordenação entre os diferentes modos de Transporte Público.
- Garantir ligações de autocarro às interfaces ferroviárias
 - Transformar a Linha do Sado num tronco central com ligações capilares através de autocarros.
- Garantir uma melhor integração entre comboios Fertagus e CP.
- Aumentar a frequência de comboios e autocarros nas horas de ponta.
- Criar linhas dedicadas ao Transporte Escolar.
 - Criar linhas distintas e exclusivas para crianças dos níveis Pré-Primária, 1º e 2º Ciclos de acordo com as regras e necessidades específicas de cada idade;
 - Reforçar a frequência de autocarros regulares que passam nas Escolas Secundárias.

2. Reforçar e requalificar os equipamentos.

- Adquirir mais material circulante, nomeadamente carruagens de comboio para a Fertagus.
- Substituir os bancos dos veículos de Transporte Público por bancos facilmente laváveis.
 - Retirar os tecidos, tornando-os semelhantes aos bancos do metro.
- Assegurar o correto funcionamento da ventilação dos autocarros e uma maior manutenção dos ventiladores individuais, garantindo que estejam sempre aptos a ser livremente utilizados pelos utilizadores.
- Melhorar a ventilação dos autocarros – sobretudo nas ligações a Lisboa – ou, pelo menos, garantir que a ventilação está funcional e ativa.

- Criar um pronto-socorro rápido e eficaz no caso de avaria no autocarro, e garantir a inspeção dos veículos pelos motoristas antes do início de cada viagem.

3. Melhorar o desenho das cidades com vista à melhoria do Transporte Público.

- Expandir a linha férrea do MST, criando uma ligação entre Moita e Caparica.
- Criar corredores dedicados a autocarros com separação física e a possibilidade de serem corredores “pop-up” acionados em hora de ponta.
- Criar bolsas de estacionamento para automóveis e bicicletas junto às interfaces.

4. Criar um sistema *feedback* em tempo real.

- Criar um mecanismo de informação em que os utilizadores podem reportar informação diversa sobre os constrangimentos com que se deparam.
- Adotar um formato de canal “nowcasting” com informações sobre condições de transporte, cumprimento ou não de horários, eventuais atrasos, supressões, sobrelotação e/ou subutilização;
- Aproveitar os contributos dos utilizadores para melhorar o processo de gestão das operações.

5. Incluir e dinamizar Assembleias de Cidadãos/às Vinculativas nos processos de decisão

- Criar Assembleias, espaços inclusivos de debate, para definir, com conhecimento de causa, percursos e horários a nível local.
- Promover o encontro do conhecimento dos utilizadores, técnicos e decisores políticos.
- Envolver as Escolas, através das aulas de cidadania, em Assembleias, como forma de sensibilizar para a mobilidade sustentável e para o uso de Transporte Público.

4.3.2.

Eixo B – Mais Sustentabilidade

1. Criar um sistema metropolitano de mobilidade ciclável.

- Implementar uma rede de percursos cicláveis a nível metropolitano, comum e coerente em todos os municípios.
- Garantir uma rede integrada, com corredores segregados, seguros e contínuos;
- Inserir os percursos cicláveis em corredores verdes, acessíveis a peões e pessoas com deficiência;

- Instalar mais parques para bicicletas.
- Serviço metropolitano de bicicletas partilhadas análogo ao da Gira e que seja acessível e integrado no passe.

2. Descarbonizar o Transporte Público.

- Converter os autocarros existentes, gerando emprego e garantindo maior sustentabilidade.
- Adquirir novos autocarros limpos, garantindo a sua qualidade e longevidade.
- Instalação de painéis solares e estações de carregamento em interfaces de grande dimensão.

3. Sensibilizar a população para o uso do Transporte Público.

- Disponibilizar informação em tempo real da qualidade do ar.
- Comunicar os benefícios a nível de segurança e preço do Transporte Público, em detrimento do automóvel.
- Promover incentivos para empresas cujos trabalhadores não usem automóvel.
- Promover incentivos para as empresas para flexibilizarem horários, coordenando-os com operadores de Transporte Público, a fim de evitar picos de afluência, tráfego e poluição.

4.3.3.

Eixo C – Mais Acessibilidade

1. Garantir mais acessibilidade, conforto e segurança nas interfaces e veículos.

- Assegurar abrigos em todas as paragens e expandir alguns dos existentes.
 - Garantir que os abrigos protegem os utilizadores dos elementos meteorológicos.
- Instalar painéis com informação em tempo real sobre o tempo previsto de chegada em todas as paragens de autocarro.
- Instalar pontos de Wi-Fi, de carregamento e botões de assistência (para referir problemas ou pedir ajuda) em interfaces e veículos.
- Melhorar a acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida e pessoas com carrinhos de bebé.
 - Reduzir a altura dos passeios;
 - Criar elevações nos passeios nos pontos de entrada nos veículos;
 - Definir uma zona específica nas plataformas de comboio para pessoas com mobilidade reduzida, facilitando e agilizando a entrada no veículo;

- Garantir um ponto de apoio para pessoas com mobilidade reduzida em interfaces, assegurando, quando requerida, a assistência por funcionários.
- Rebaixar os veículos;
- Instalar e assegurar a manutenção de elevadores, rampas e escadas rolantes;
- Adaptar os veículos ao transporte de carrinhos de bebé.
- Adaptar as interfaces e veículos aos modos ativos.
 - Aumentar o número de abrigos e estruturas para estacionamento seguro de bicicletas.
 - Adaptar os veículos ao transporte seguro de bicicletas.
- Melhorar os acessos pedonais e cicláveis às interfaces.

2. Implementar, a nível metropolitano, opções de transporte flexível a pedido, integradas no passe e adaptadas a pessoas com mobilidade reduzida.

3. Implementar um serviço metropolitano de Transporte Escolar.

- Assegurar transporte escolar dedicado a crianças do pré-escolar, 1.º ciclo e 2.º ciclo, planeado em conjunto com as escolas, com rotas flexíveis e recolha das crianças nas respetivas moradas, auxiliado por monitores, e adaptado a pessoas com mobilidade reduzida.

4. Criar centros multifuncionais em bairros.

- Criar espaços de teletrabalho agregadores de um conjunto alargado de funções urbanas (como educação, mercado, serviços, alimentação saudável, áreas de participação democrática, saúde, entre outras), a fim de facilitar o acesso às mesmas e reduzir a necessidade de deslocações.

4.3.4. Eixo D – Mais Coesão Metropolitana

1. Implementar uma rede dedicada e segregada de Transporte Público a nível metropolitano.

- Renovar o ramal do Montijo, reinserindo-o na ferrovia;
- Expandir a ligação Seixal-Barreiro-Montijo do MST;
- Reativar a ligação Pinhal Novo-Montijo-Alcochete.

2. Assegurar uma conexão intermunicipal por Transporte Público.

- Garantir a qualidade das conexões intermunicipais, assegurando a sua rapidez, conforto, frequência e previsibilidade.
- Conectar os municípios da Margem Sul.
 - Promover conexões através do MST ou transporte fluvial, procurando preencher lacunas como as identificadas nas ligações Montijo-Barreiro-Seixal e Pinhal Novo-Montijo-Alcochete.
- Conectar os municípios da Margem Sul a Lisboa
 - Assegurar que a nova ponte sobre o Tejo suporte exclusivamente transporte ferroviário e modos suaves.
 - Criar parques de estacionamento dissuasores junto a terminais periféricos, devendo ser vistos como soluções temporárias até que exista Transporte Público fiável e capilar, garantindo que os municípios periféricos não sejam sobrecarregados.

4.3.5.

Eixo E – Mais Inovação Tecnológica

1. Criar uma aplicação com informação integrada de todos os modos, multifuncional e aberta.

- Criar uma aplicação única para todo o Transporte Público, modos ativos e estacionamento, gerida por uma única entidade pública.
- *Software open source* (dados abertos).
- Incorporar geolocalização e georreferenciação.
- Disponibilizar informação diversa e em tempo real sobre todas as operações, como horários, percursos, supressões, lotação do veículo, taxa de ocupação, entre outros.
- Disponibilizar informação sobre modos ativos e estacionamento.
- Desmaterializar a bilhética.

- Disponibilizar bilhetes digitais como alternativa aos físicos e com hipótese de serem integrados em carteiras digitais;
- Permitir a emissão, renovação e carregamento através da aplicação, evitando tempo de espera em filas;
- Permitir o acesso a todos os serviços regulares, flexíveis e ativos.
- Otimizar e ceder informação sobre o percurso mais rápido e barato entre dois pontos nos vários modos.

4.4.

Sessão de Lisboa – 16/2/2025

4.4.1.

Eixo A – Melhor Transporte Público**1. Melhorar transportes municipais circulares e a sua ligação aos principais pontos da cidade, garantindo um planeamento complementar, integrado e adaptado às características dos territórios e necessidades da população.**

- Assegurar que o planeamento estratégico considere sempre a relação custo-benefício e o custo de oportunidade.
- Adaptar a oferta às necessidades das pessoas.
 - Elaborar um estudo de fluxos à escala metropolitana, caracterizando o uso de Transporte Público, e destacando o número de pessoas que utilizam cada modo, em que horários e quais as ligações/transbordos.
- Promover soluções compatíveis com o território e a população.
 - Considerar a demografia, desenho, geografia e morfologia de cada território.
- Criar linhas circulares intramunicipais que se conectem com ligações intermunicipais em interfaces de grandes dimensões – onde existe uma maior frequência de Transporte Público e um grande número de ligações distintas –, ligando as zonas habitacionais às principais interfaces.

2. Criar ligações intermunicipais rápidas e eficientes sem passar por Lisboa.

- Criar ligações nas regiões costeira, interior e periférica da aML.
 - Zona costeira: criar ligação Mafra – Sintra – Linha de Cascais;
 - Zona interior: criar ligações em paralelo com a A5;
 - Zona periférica: criar ligação Sintra – Mafra – Loures – Vila Franca de Xira.
 - Criar ligação direta entre Mafra e Oeiras, dando resposta a quem se desloca diariamente para os grandes centros de trabalho em Oeiras.

3. Apostar em linhas de autocarro e elétrico em corredor dedicado e segregado, impossibilitando a passagem de automóveis sobre estas.

- Implementar linhas de elétrico em zonas geográficas que o permitam e onde o número de pessoas é elevado.

4. Melhorar os horários: regulares, frequentes, adaptados às necessidades e coordenados entre os diferentes modos.

- Estabelecer horários mais frequentes, adaptados às necessidades dos utilizadores, que deem resposta à diminuição da capacidade dos veículos, reduzindo casos de sobrelotação.
- Definir horários a partir de uma caracterização dos fluxos de utilizadores realizada à escala metropolitana.
- Alargar os horários noturno e de madrugada, garantindo ligações intermunicipais.
- Garantir pelo menos uma linha de metro em funcionamento.
- Integrar os horários, garantindo a sua coordenação, a fim de facilitar os transbordos.

5. Criar um canal de comunicação bilateral de partilha de informação e *feedback*.

- Centralizar a informação numa aplicação.
- Disponibilizar informação sobre as redes e as diferentes opções modais em mapas e estações.
- Disponibilizar esta informação também em ecrãs de autocarros, comboios e metro permitindo saber quais as diferentes opções de ligação.
- Disponibilizar um canal de *feedback* dos utilizadores para os operadores, em que os primeiros possam expor questões referentes ao serviço e sugestões.
- Abrir, pelo menos, uma linha telefónica.

4.4.2.

Eixo B – Mais Sustentabilidade

1. Promover a coexistência dos diferentes modos, retirando espaço ao automóvel.

- Desenvolver um desenho de cidade que promova organicamente a coexistência entre os diferentes modos.
- Remover ou reconverter faixas rodoviárias e autoestradas;
- Reduzir os limites de velocidade;
- Implementar um imposto sobre os automóveis que entrem em certas zonas de Lisboa, e parquímetros mais caros para financiar o Transporte Público;
- Estabelecer zonas interditadas ao automóvel, à exceção de ambulâncias, transporte de mercadorias e moradores;
- Implementar mais zonas de coexistência seguras.
- Promover uma maior fiscalização de comportamentos indevidos.
- Promover campanhas de sensibilização à população para o respeito mútuo.

- Incentivar o *carsharing* e *carpooling* empresarial, assim como a promoção do uso de Transportes Público nas empresas.

2. Garantir um Transporte Público de qualidade, funcional e limpo.

- Garantir uma oferta de Transporte Público fiável, desincentivando o uso do automóvel.
- Descarbonizar o Transporte Público, através da eletrificação e adoção de combustíveis alternativos.
 - Converter, sempre que possível, os veículos existentes;
 - Utilizar os veículos movidos a combustíveis fósseis para complementar linhas “limpas” e com baixa oferta, ao invés de os alienar ou abater.

3. Regular os TVDE.

- Obrigar os operadores TVDE à partilha de informação com o setor público, de modo a compreender as lacunas na procura e na oferta de Transporte Público.
- Obrigar à descarbonização dos TVDE.
- Criar parques e pontos de recolha para evitar a circulação desnecessária, congestionante e poluente.

4.4.3.

Eixo C – Mais Acessibilidade

1. Retirar as portas dos canais de acesso ao Transporte Público.

- Retirar barreiras físicas aquando da validação do título, como as portas dos canais de acesso ao metro, comboio ou barco, para aumentar a fluidez de entradas e saídas.
- Instalar sensores para identificar o número de utilizadores dos vários modos, cuja contabilização servirá para a posterior distribuição dos valores da bilhética pelos vários operadores.
- Aumentar o número de funcionários para fiscalizar a existência de título carregado.

2. Garantir ciclovias e passeios seguros.

- Garantir uma rede de ciclovias coesa e interligada, com corredores dedicados e separados fisicamente dos corredores rodoviários.

- Garantir que os passeios estejam conforme a Lei da Acessibilidade, sem obstáculos e com desníveis.

3. Melhorar a acessibilidade às/em interfaces e veículos.

- Melhorar os acessos físicos através da instalação e manutenção de infraestrutura como rampas, escadas rolantes, elevadores, entre outros.
- Garantir informação mais acessível e uniformizada.
 - Disponibilizar informação clara e atualizada sobre acessibilidades e horários.
 - Disponibilizar informação sonora, digital e em braile.
 - Informação sonora em todas as interfaces e veículos.
 - Painéis tácteis com informação em braile com localização coerente nas várias interfaces.
 - Disponibilizar informação estática mais acessível, através da escolha de um tamanho de letra e fonte que facilite a leitura a todas as pessoas.
- Garantir abrigos mais seguros e confortáveis.

4.4.4.

Eixo D – Mais Coesão Metropolitana

1. Assegurar uma rede multimodal articulada, segregada e intermunicipal de Transporte Público e modos suaves.

- Implementar uma rede de vias com corredores segregados e dedicados entre municípios, com opções multimodais e evitando a utilização de Lisboa como “ponto de passagem” entre municípios, salvo quando necessário.
- Implementar uma rede intermunicipal de bicicletas e trotinetas partilhadas. Serviço metropolitano análogo ao da Gira.
- Implementar redes pedonal e ciclável, segregadas e intermunicipais, servindo também zonas negligenciadas dentro de Lisboa.
- Instalar mais parques para estacionamento de bicicletas, especialmente junto a interfaces
- Uniformizar as interfaces, especialmente no que concerne a acessos e sinalética.
- Construção de um maior número de parques dissuasores em locais estratégicos, acessíveis e integrados com meios suaves e com o passe navegante.
 - Garantir que não haja sobrecarga nas zonas onde estão inseridos os parques dissuasores.

4.4.5.

Eixo E – Mais Inovação Tecnológica

1. Construir e disponibilizar uma aplicação única, integrada e multifuncional.

- Disponibilizar informação diversa e em tempo real como horários, percursos, supressões, estacionamento, entre outros.
- Desmaterializar a bilhética.
 - Disponibilizar um bilhete digital;
 - Possibilitar a renovação e carregamento através da aplicação.
- Abrir um canal de *feedback* para os utentes, em que seja possível sinalizar eventuais lacunas ou falhas do sistema de mobilidade e transporte.
- Implementar um sistema de recompensas para utilizadores de Transporte Público.
 - Celebrar parcerias e, em articulação com os parceiros, oferecer recompensas aos utilizadores de Transporte Público, tal como descontos.
- Garantir que o *software* seja *open source* (dados abertos).

2. Criar um Departamento de Inovação robusto e dinâmico na TML.

- Criar um Departamento com financiamento robusto com o papel de implementar projetos de forma consistente e adaptar experiências do estrangeiro à realidade local.
- Implementar projetos como:
 - Instalação de um sistema de fiscalização de corredores BUS através de câmaras de vigilância instaladas no interior dos autocarros.
 - Melhorar a gestão de tráfego através de faixas convertíveis que permitam adaptar o sentido do tráfego conforme as necessidades, melhorando o fluxo; instalação de painéis com informação sobre percursos alternativos e respetivas características, de forma a aliviar o tráfego.

4.5.

Sessão de Oeiras – 22/2/2025

4.5.1.

Eixo A – Melhor Transporte Público**1. Expandir e melhorar as ligações inter e intramunicipais.**

- Aumentar a frota de autocarros, com maior percentagem de autocarros articulados.
- Aumentar a frota de comboios.
- Aumentar as ligações intermunicipais:
 - Expandir a rede suburbana da amL, criando ligações entre municípios sem passar por Lisboa;
 - Uniformizar a qualidade dos diferentes operadores, garantindo a qualidade das ligações, conforto, segurança e fiabilidade;
 - Otimizar as linhas mediante os movimentos pendulares, após realização de um estudo que os caracterize;
 - Aumentar a rede ferroviária:
 - Criar ligações rápidas entre Cascais – Amadora, Sintra – Amadora – Sete Rios/Entrecampos, Sintra – Cascais, Barreiro – Lisboa, Oeiras – Mafra;
 - Ligar a linha de Sintra à linha de Cascais;
 - Criar uma ligação entre Alcântara-Terra e Alcântara-Mar.
 - Criar um serviço robusto de Transporte Público ao longo da CRIL e da CREL.
 - Reforçar a mobilidade intermunicipal através de ligações ao longo de eixos ou coroas, assegurando conexões eficientes entre diferentes zonas da área metropolitana;
 - Criar sistema LRT entre Oeiras e Cascais;
 - Criar corredores para Transporte Público na CRIL, CREL e A5 como solução de ligação entre anéis suburbanos.
- Aumentar as ligações intramunicipais:
 - Garantir que autocarros que apenas façam paragens para os passageiros saírem permitam também entradas, e vice-versa;
 - Criar linhas circulares em áreas que permitam uma maior cobertura do município.
 - Criar linha circular entre Carnaxide e Cruz Quebrada.

2. Melhorar os horários.

- Reforçar os horários ao fim-de-semana e feriados.
- Aumentar a frequência do Transporte Público.

- Otimizar horários mediante as necessidades ligadas ao trabalho, mas também ao lazer.
- Aumentar a fiabilidade do Transporte Público.
 - Definir corredores dedicados.
- Intercalar autocarros de grande e pequena dimensão, garantindo a maior frequência e adequação à procura.

3. Aumentar, melhorar e otimizar os estacionamento.

- Criar bolsas de estacionamento seguras junto de interfaces em zonas periurbanas.
- Integrar os estacionamento no passe navegante, através de um suplemento a um custo adequado e exclusivamente direcionado para os utilizadores de Transporte Público.

4. Requalificar veículos e interfaces.

- Garantir, no interior dos veículos, espaço para cadeiras de rodas e carrinhos de bebé, e espaço adequado entre os bancos.
- Promover uma maior higiene nos veículos através da substituição do material dos assentos, para um que seja facilmente lavável.
- Implementar zonas silenciosas nos veículos.
 - Dedicar carruagens de comboio a carruagens silenciosas;
 - Definir zonas silenciosas nos autocarros sempre que possível;
 - Promover campanhas de sensibilização e de definição e partilha de regras de conduta quanto ao barulho excessivo.
- Desenhar as interfaces como verdadeiros abrigos e pontos de espera, tendo no bem-estar dos utilizadores de Transporte Público a sua grande prioridade, e só depois a adequação paisagística e função publicitária.

5. Criar campanhas de sensibilização.

- Sensibilizar para o bom uso do Transporte Público.
- Sensibilizar e promover uma mudança de perspetiva relativamente ao Transportes Público, destacando-o como opção prática que permite usar o tempo de viagem para outras atividades.

4.5.2.

Eixo B – Mais Sustentabilidade**1. Promover os modos suaves.**

- Criar um serviço partilhado, integrado, contínuo, estratégico e uniforme de bicicletas a nível metropolitano, análogo ao da Gira e acessível em todos os municípios através do passe navegante.
- Estabelecer uma rede de ciclovias segregadas e uma rede pedonal segura.
 - Criar uma ciclovia entre as duas margens;
 - Interditar fisicamente as ciclovias a automóveis, no sentido de garantir a segurança dos seus utilizadores e de cativar novos;
 - Criar ciclovias retas e conectadas, acompanhadas por medidas de abrandamento dos automóveis;
 - Prever percursos pedonais dedicados aquando da construção de ciclovias;
 - Garantir melhores passeios através da substituição e/ou maior manutenção da calçada portuguesa e de passeios mais largos em novas urbanizações.
- Instalar mais estacionamento adequado para bicicletas, especialmente junto a interfaces de Transporte Público.
 - Substituir estacionamentos de automóvel por cais e estacionamentos para bicicletas.
- Implementar medidas de prioridade às bicicletas em detrimento do automóvel.
 - Definir ruas de sentido único para automóvel, mas não para bicicletas, permitindo a estas circular em ambos os sentidos em todos os percursos, reduzindo o seu tempo de viagem;
 - Fechar vias ao automóvel, adaptando-as para o uso de bicicleta;
 - Permitir aos ciclistas virar à direita em semáforos vermelhos.

2. Sensibilizar e incentivar o uso de Transporte Público e sancionar infrações dos utilizadores de automóvel.

- Disseminar informação sobre as vantagens do uso de transporte público, como a maior segurança e a diminuição da pegada de carbono.
- Promover campanhas de sensibilização nas escolas, que estimulem o uso da bicicleta e ensinem comportamentos cívicos no trânsito.
- Incentivar monetariamente o uso de Transporte Público, através da atribuição de “milhas” que permitam embaratecer o Transporte Público aos seus utilizadores.
- Atribuir incentivos empresariais que sirvam para promover boas práticas como *carsharing*, *carpooling*, autocarros de trabalhadores partilhados entre empresas, “milhas” de bicicleta, entre outras.

- Instalar câmaras nos autocarros e coordenar com a polícia para multar comportamentos indevidos dos automobilistas.

4.5.3.

Eixo C – Mais Acessibilidade

1. Melhorar o Transporte Público: mais ligações, mais frequência, mais fiabilidade, mais horários.

- Criar mais ligações entre municípios.
- Introduzir mais veículos a circular e maior lotação dos mesmos.
- Otimizar o local interfaces, reduzindo o número de paragens em percursos onde existam muitas de forma consecutiva.
- Expandir os horários noturnos.
- Implementar linhas rápidas de autocarro.
- Permitir o transporte de animais, garantindo as condições necessárias nas interfaces e veículos para que aquele seja seguro e confortável.
 - Promover uma reflexão sobre questões como: 1) Que animais poderão ser transportados? 2) Como lidarão com o barulho e lotação no interior de veículos? 3) Qual a infraestrutura necessária? Ex. bebedouros nas interfaces; instalação de estruturas nos veículos para o transporte seguro.

2. Melhorar o espaço público.

- Reduzir a sinistralidade através da acalmia ou redução de tráfego.
 - Reduzir a velocidade de circulação para 30 km/h junto a interfaces;
 - Estreitar os corredores rodoviários;
 - Instalar obstáculos físicos;
 - Elevar as passadeiras;
 - Retirar veículos automóveis dos centros históricos das cidades, instalando pilaretes e/ou câmaras para impedir ou identificar infrações.
- Melhorar as infraestruturas destinadas aos modos ativos.
 - Substituir o pavimento, retirando a calçada portuguesa e substituindo por um revestimento mais moderno e seguro;
 - Garantir passeios mais largos e com menos obstáculos.
 - Garantir passadeiras mais seguras:

- Reforçar a iluminação, seja através da instalação de novos postes, ou pela aplicação de faixas luminosas alimentadas a energia solar.
- Aplicar tintas refletoras.
- Instalar estruturas para o estacionamento seguro de bicicletas nos vários bairros.

3. Criar mais modalidades de bilhética.

- Implementar títulos ocasionais únicos e multimodais.
- Criar mais modalidades de passe:
 - Substituir os passes mensais por passes de 30 dias, garantindo que os utilizadores o possam utilizar a partir de qualquer momento, sem perderem dias;
 - Criar um passe quinzenal;
 - Criar um passe com descontos para empresas;
 - Criar um passe para horários com menor fluxo de passageiros;
 - Criar um passe monomodal.

4. Garantir o acesso a e em interfaces e veículos mais fácil, seguro e inclusivo.

- Garantir melhores abrigos.
 - Instalar abrigos que protejam dos elementos meteorológicos;
 - Instalar mais e maiores bancos;
 - Instalar estruturas antivandalismo, que protejam a informação estática e/ou digital;
 - Instalar videovigilância.
- Disponibilizar mais casas de banho públicas gratuitas junto às interfaces.
- Garantir que todas as interfaces da aML sejam acessíveis a pessoas com deficiência até 2035:
 - Instalar e garantir a manutenção de elevadores, escadas rolantes e passadeiras;
 - Disponibilizar avisos sonoros.
- Disponibilizar mais e melhor informação estática e em tempo real em interfaces e veículos.
 - Disponibilizar informação estática com tamanhos e fontes de letra facilmente legíveis por todas as pessoas;
 - Disponibilizar avisos sonoros nas interfaces que sinalizem a chegada do veículo;
 - Instalar e garantir a manutenção de painéis digitais nas interfaces com informação em tempo real sobre a hora prevista de chegada, percursos e eventuais alterações à circulação;
 - Disponibilizar avisos sonoros nos veículos que indiquem a próxima paragem;
 - Instalar ecrãs nos veículos com informação em tempo real sobre a localização do veículo, percurso, tempo previsto de chegada e conexões possíveis com outras linhas na paragem seguinte.
- Garantir um acesso seguro às interfaces através de modos ativos.

- Garantir passeios mais seguros e confortáveis: mais largos, menos obstáculos e com um revestimento moderno;
- Garantir passeadeiras mais seguras através de investimento em iluminação;
- Instalar estruturas de estacionamento de bicicletas junto às interfaces com maior movimento;
- Criar docas de carregamento e estacionamento universais para bicicletas e trotinetas partilhadas.

4.5.4.

Eixo D – Mais Coesão Metropolitana

1. Garantir a gratuidade do Transporte Público após assegurar que é de qualidade.

- Garantir um Transporte Público mais frequente, capilar e de qualidade.
- Definir mais corredores BUS intermunicipais, dedicados e segregados.

2. Garantir uma maior rede ferroviária.

- Repor a ferrovia que se perdeu e aumentar o número de linhas, quadruplicando algumas destas.
- Criar ligações ferroviárias entre Sintra, Cascais, Oeiras e Amadora.
- Garantir que o “novo túnel” seja ferroviário e não rodoviário.
- Assegurar a compra de material circulante, mesmo quando concursos são impugnados.
- Garantir maior capacidade por comboio, através do aumento do número de carruagens e de um melhor aproveitamento das mesmas.

3. Estabelecer uma maior coordenação entre ordenamento do território e planeamento de mobilidade.

- Garantir que o planeamento urbano tem em consideração a mobilidade:
 - Adaptar percursos rodoviários às previsíveis necessidades da população residente com base na demografia, como por exemplo percursos para hospital em locais de população idosa, escola para crianças, entre outros;
 - Exigir que novas urbanizações tenham estudos de mobilidade e integrem obrigatoriamente Transporte Público;
 - Exigir que novos pólos urbanos e industriais tenham previstas novas linhas de Transporte Público.
- Regulamentar o TVDE e transporte turístico, especialmente nos centros das cidades.

- Garantir um mercado de arrendamento mais flexível e com menos taxa de esforço, que evite a dependência de transportes.

4.5.5.

Eixo E – Mais Inovação Tecnológica

1. Criar uma aplicação única, integrada e acessível.

- Disponibilizar informação integrada de todos os operadores e municípios.
- Disponibilizar informação em tempo real sobre horários, percursos, alterações à circulação ou conexões mono e multimodais.
- Implementar um sistema de notificações em caso de greve, reuniões de trabalhadores, ou outros constrangimentos como supressões ou acidentes.
- Integrar todos os serviços de partilha de bicicleta.
- Centralizar o sistema de estacionamento, que deverá ter âmbito metropolitano.
- Desmaterializar a bilhética.
- Criar um sistema de tarifação inteligente.
 - Criar um sistema análogo ao da aplicação “Anda”, que simplifica a experiência do utilizador no sistema de transportes da área metropolitana do Porto, através de um título de transporte desmaterializado e com capacidade de otimizar o tarifário mensal de cada cliente, ajustando-o à opção mais barata, tendo em conta a utilização efetiva.
- Otimizar os percursos considerando os modos preferidos de transporte de cada utilizador.
- Abrir um canal de *feedback* através do qual os utentes possam sinalizar falhas ou lacunas no serviço.
- Adotar formato *open source* de dados atualizados/informação GPS, permitindo a utilização de API/APP.

PMMUS

plano metropolitano
de mobilidade urbana
sustentável