

# PMMUS

plano metropolitano  
de mobilidade urbana  
sustentável

## Anexo C: Relatório de Participação Pública no âmbito da Fase I

Junho de 2024

a. . .  
. . m.  
. l. .

área  
metropolitana  
de lisboa

transportes ●  
metropolitanos  
de ● lisboa

W2G  
way2go  
CONSULTORES ASSOCIADOS

Fundo de  
transportes  
GERIDO POR INSTITUTO DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES

FUNDO  
AMBIENTAL



Plano Metropolitano de Mobilidade Urbana Sustentável da área metropolitana de Lisboa

Relatório N° 01		Data do Relatório Junho de 2024	
Fase I Enquadramento e Diagnóstico			
Título Anexo C: Relatório de Participação Pública no âmbito da Fase I			
Versão N° 01			
Historial de Versões		Data	Autor
	Versão N° 01		
	Entrega	01/06/2024	W2G

Ficha Técnica TML

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

Coordenação AML

Primeiro-Secretário Metropolitano

Carlos Humberto de Carvalho

Coordenação TML

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

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

Paulo Cambra

Avaliação Ambiental Estratégica

Manuel Pinheiro

Sofia Coimbra

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

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



## PLANO METROPOLITANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA AML

### ANEXO C: RELATÓRIO DE PARTICIPAÇÃO PÚBLICA NO ÂMBITO DA FASE I

1. Introdução .....	2
2. Metodologia .....	4
2.1. Sessões Participativas – <i>World Café</i> .....	5
2.2. Questionário.....	10
3. Resultados.....	12
3.1. Sessões Presenciais .....	12
3.1.1. Que desafios existem atualmente no sistema de mobilidade da aml? .....	12
3.1.2. Que oportunidades existem atualmente no sistema de mobilidade da aml? .....	16
3.1.3. Que papel e que instâncias (propostas, reivindicação, etc.) tem vindo a colocar a entidade que representa no sistema de mobilidade da aml? .....	22
3.2. Questionários.....	24
3.2.1. Considerando o atual sistema de mobilidade da área metropolitana de Lisboa, identifique, por favor até cinco dos principais desafios que considera existirem. ....	24
3.2.2. Considerando o atual sistema de mobilidade da área metropolitana de Lisboa, identifique, por favor, até cinco daquelas que considera serem as suas maiores potencialidades.....	26
3.2.3. Finalmente, descreva o papel e/ou as ações (p.e. propostas, reivindicações, implementação de medidas) que a entidade que representa tem adotado no sistema de mobilidade da área metropolitana de Lisboa.....	28
4. Reflexões conclusivas .....	30
4.1. Árvore Temática .....	34

# 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.

Tendo estes objetivos como horizonte, na Fase I do PMMUS, fase de elaboração da Caracterização e Diagnóstico, optou-se por convocar à participação pública apenas uma parte dos grupos interessados que definimos como “*stakeholders*”, isto é, 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.

Este primeiro momento de participação pública desdobrou-se na realização de duas sessões presenciais nos dias 20 e 21 de fevereiro de 2024, seguidas da aplicação de um questionário online a um conjunto de entidades que não puderam participar nas mesmas, com o fim de auscultar um maior número de entidades previamente identificadas e incluir assim os seus *inputs* nesta primeira fase. Através da metodologia *World Café*, as sessões presenciais, realizadas na Margem Sul e na Margem Norte, promoveram uma abordagem colaborativa,

assente no diálogo e partilha de conhecimento, permitindo a recolha de contributos dos representantes das entidades presentes. A combinação de métodos assegurou uma recolha de dados quanto mais ampla e inclusiva, com o intuito de enriquecer o trabalho de caracterização e diagnóstico do sistema de mobilidade da área metropolitana de Lisboa desenvolvido pela W2G.

## 2.

# Metodologia

A metodologia do primeiro momento de participação pública foi organizada em duas sessões presenciais e um questionário online. A combinação desses dois métodos assentou na preparação de um guião comum que visou sondar três questões principais:

- Que desafios existem atualmente no sistema de mobilidade da aML?
- Que oportunidades existem atualmente no sistema de mobilidade da aML?
- Que papel e que instâncias (propostas, reivindicação, etc.) tem vindo a colocar a entidade que representa no sistema de mobilidade da aML?

Assim, tanto as sessões presenciais como o questionário tiveram como objetivo principal a recolha de contributos úteis ao trabalho de caracterização e diagnóstico do PMMUS levado a cabo pela W2G através da recolha e análise detalhada de dados e informação incidentes nos seguintes temas: ocupação do território, condições de acesso, padrões de mobilidade, transporte individual, transporte público, interfaces, serviços flexíveis, serviços de táxis, modos suaves, modos partilhados, logística, segurança rodoviária, qualidade do ambiente e conta pública. No âmbito da participação pública, foram recolhidos e analisados contributos de natureza qualitativa cedidos por parte de representantes institucionais e parceiros principais do PMMUS. Salienta-se que o método de *World Café* utilizado nas sessões presenciais permitiu um processo de coprodução de conteúdos entre os participantes, os quais tiveram a oportunidade de exprimir a sua opinião e partilhar o seu conhecimento e experiência em resposta a cada uma das três questões num formato de discussão de grupo<sup>1</sup>. No que concerne aos inquéritos, as entidades foram contactadas individualmente com o fim de responder às mesmas três questões sem, no entanto, partilhar esse momento num formato coletivo.

---

<sup>1</sup> Esta metodologia consiste numa abordagem participativa que promove o diálogo e a partilha de conhecimento. Os participantes, distribuídos por um conjunto de mesas, alternam entre estas para explorar questões complexas, promovendo a colaboração e a construção de um entendimento coletivo.

Os contributos obtidos nas sessões presenciais, registados por escrito pelos participantes e agrupados tematicamente pelos facilitadores, foram recolhidos e transcritos na íntegra. O tratamento destes contributos baseou-se numa análise temática dos dados (Anexo A), método que permite identificar, analisar e reportar padrões. Para tal, foi desenvolvida uma análise qualitativa com recurso ao Programa MAXQDA 2022, que permitiu, numa fase inicial, codificar os contributos e, posteriormente, categorizá-los em temas e subtemas emergentes.

## 2.1.

### Sessões Participativas – World Café

Como ação inicial do primeiro momento de participação pública, inserido na primeira de quatro fases de planeamento do PMMUS, foram desenvolvidas duas sessões participativas presenciais: uma no dia 20 de fevereiro de 2024, realizada no Auditório Municipal Augusto Cabrita, no Barreiro; e outra no dia 21 de fevereiro de 2024, realizada no Centro Cultural de Cascais.

As sessões participativas foram dinamizadas com o propósito de auscultar e recolher contributos de um conjunto alargado de partes interessadas acerca do atual estado do sistema de mobilidade da aML. A equipa responsável pela dinamização foi composta por um conjunto de investigadores e profissionais com experiência em facilitação e iniciativas de participação, sob a coordenação de Roberto Falanga e Daniel Silva. A preparação desta equipa foi realizada através da partilha de informação sobre os objetivos do plano de participação, bem como de indicações práticas sobre a estrutura das sessões, as entidades participantes e os resultados esperados nesta primeira fase. Todos os membros da equipa receberam atempadamente toda a informação necessária de modo a familiarizarem-se com a logística prevista nas duas sessões.

A cada facilitador, responsável pela gestão de uma mesa, foi atribuído o papel de acolher os participantes, dinamizar a reflexão e discussão de uma das questões supra apresentadas, e sintetizar o material coproduzido. Após uma apresentação inicial e uma breve explicação da questão a ser trabalhada, os facilitadores, tendo por base uma bateria de subquestões



previamente preparada considerando as temáticas mais prementes para o diagnóstico e caracterização, procuraram estimular o debate e a coprodução de contributos. Ademais, garantiram que a discussão se mantivesse focada e encorajaram a participação de todos os representantes de entidades, assegurando que todas as vozes fossem ouvidas e consideradas. Por fim, sintetizaram os contributos produzidos em cada ronda e partilharam-nos com o grupo de trabalho seguinte.

Os *stakeholders*, ou partes interessadas, destas duas sessões foram representantes de entidades à escala municipal, metropolitana ou nacional, de natureza e interesses distintos e com trabalho de reconhecida importância nas áreas da mobilidade, dos transportes, do urbanismo e/ou do ambiente. Como tal, apelou-se à participação de: (i) Grupo de Trabalho Técnico (GTT18+1), constituído pelos 18 municípios da aML e pela Área Metropolitana de Lisboa (AML); (ii) Comissão de Acompanhamento do Plano, formada por entidades de tutela setorial, entidades regionais, entidades reguladoras, organismos da administração central e entidades gestoras de infraestruturas; e, por fim, (iii) grupo diverso de outros agentes, composto por organismos da administração central, forças de segurança e proteção civil, associações de apoio a pessoas com deficiência, associações setoriais, associações empresariais, confederações sindicais, operadores de transporte público, concessionários de infraestruturas, associações de mobilidade e ambientais, operadores dos serviços de mobilidade em plataforma eletrónica, comunidades intermunicipais da área funcional do Plano, entidades de logística urbana e metropolitana, media e centros de investigação.

As sessões contaram com a presença de um total de 77 participantes em representação de 56 entidades distintas (Tabela 1). A natureza das entidades representadas procurou ser consistente em ambos as sessões, garantindo a comparabilidade dos resultados. Para tal, as entidades foram convidadas de forma relativamente equitativa<sup>2</sup> para cada um dos encontros,

---

<sup>2</sup> Em ambos os encontros foram convidados: 9 municípios e AML; 5 entidades da CAP; 2 entidades de forças de segurança e proteção civil; 1 associação de apoio a pessoas com deficiência; 1 associação empresarial; 1 confederação sindical; 5 associações ambientais ou de mobilidade; 2 operadores de serviços de mobilidade em plataforma eletrónica; 2 entidades de logística urbana e metropolitana; 1 comissão de utentes; e 1 órgão de comunicação social. Registaram-se, no entanto, algumas diferenças. Para a Margem Sul foram convidados: 2 organismos da administração central ou regional; 4 associações setoriais; 4 operadores de transporte público; 1

considerando-se a sua natureza e área de intervenção, e recomendando-se que cada uma fosse representada por apenas um participante, com exceção dos municípios, que deveriam ser representados por dois técnicos, preferencialmente das áreas da mobilidade e do urbanismo, recomendação maioritariamente cumprida.

Tabela 1.1 - Entidades representadas nas Sessões do Barreiro e Cascais.

Sessão do Barreiro – 37 participantes			Sessão de Cascais – 40 participantes		
GTT 18+1 – 19 entidades					
Câmara Municipal de Almada (2)	Câmara Municipal do Barreiro (2)	Câmara Municipal da Moita (2)	Câmara Municipal da Amadora (2)	Câmara Municipal de Cascais (2)	Câmara Municipal de Lisboa (3)
Câmara Municipal do Seixal (2)	Câmara Municipal de Sesimbra (2)	Câmara Municipal de Setúbal (1)	Câmara Municipal de Odivelas (2)	Câmara Municipal de Oeiras (2)	Câmara Municipal de Sintra (2)
Câmara Municipal do Montijo (1)	Câmara Municipal de Palmela (2)	Área Metropolitana de Lisboa (1)	Câmara Municipal de Loures (2)	Câmara Municipal de Mafra (2)	Área Metropolitana de Lisboa (1)
			Câmara Municipal de Vila Franca de Xira (1)	Câmara Municipal de Alcochete (1)	
CAP – 5 entidades					
Secretaria de Estado das Infraestruturas (1)	IMT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes (3)	DGEG – Direção Geral de Energia e Geologia (2)	CCDR LVT – Comissão de Coordenação e de Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo, I.P. (1)		
IP – Infraestruturas de Portugal (1)					
Outras – 32 entidades					
DGT – Direção Geral do Território (1)	ZERO – Associação Sistema Terrestre Sustentável (1)	ANTROP – Associação Nacional de Transporte de Passageiros – Viação Alvorada (1)	MUBi – Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta (1)	CPADA – Confederação Portuguesa das Associações de Defesa do Ambiente (1)	GIRA (EMEL) (1)
ANEPC – Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil (1)	APLOG – Associação Portuguesa de Logística (1)	Bolt (1)	ANA – Aeroportos de Portugal (1)	Uber (1)	MARL – Mercado Abastecedor da Região de Lisboa (1)
Fertagus (1)	TST – Transportes Sul do Tejo (1)	INR – Instituto Nacional para a Reabilitação (1)	ANTROP – Associação Nacional de Transporte de Passageiros – Viação Alvorada (1)	CCP – Confederação do Comércio e Serviços de Portugal (1)	PSP – Polícia de Segurança Pública (1)
ANTRAL – Associação Nacional dos Transportadores Rodoviários em Automóveis Ligeiros (1)	APSS – Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra (1)	Patrícia Melo (ISEG-UL) (1)	Carris (1)	Metropolitano de Lisboa (1)	ERT-RL – Entidade Regional de Turismo da Região de Lisboa (1)

comunidade intermunicipal; e 1 investigador. Por sua vez, para a Margem Norte foram convidados: 1 organismo da administração central ou regional; 2 associações setoriais; 3 operadores de transporte público; 2 concessionários de infraestruturas; 2 comunidades intermunicipais; e 3 investigadores.

MTS – Metro Transportes do Sul (1)	TTSL – Transtejo Soflusa (1)	Nuno Marques da Costa (CEG/IGOT-UL) (1)	FPCUB – Federação Portuguesa de Ciclismo e Utilizadores de Bicicleta (1)	CPMA – Grupo de Projeto Mobilidade Ativa (IMT) (2)	CP – Comboios de Portugal (1)
			MOBI.E (1)	David Vale (URBinLAB- CIAUD/FAUL) (1)	CUT – Comissão de Utentes dos Transportes de Lisboa (1)

(#) – Número de representantes da entidade

Cada uma das duas sessões estruturou-se em três partes e baseou-se nas três questões preparadas pela equipa coordenadora do plano de participação.

A **primeira parte** consistiu numa sessão de boas-vindas que serviu um triplo propósito:

- primeiramente, os participantes foram distribuídos aleatoriamente pelas mesas, considerando, no entanto, a posição da entidade representada na estrutura de governança do PMMUS<sup>3</sup>;
- de seguida, foi apresentado o processo de participação pública no âmbito do PMMUS;
- por fim, foram explanados os objetivos e a estrutura da sessão.

Na **segunda parte** foi aplicada a metodologia *World Café* para a recolha de contributos relativos à caracterização e diagnóstico do sistema de mobilidade da aML. Para este efeito, foram estabelecidos dois ciclos de rotação, cada um com 3 mesas compostas por subgrupos de 6 ou 7 participantes e um/a facilitador/a. No sentido de estimular um debate entre os participantes, do qual emergiriam os contributos, a cada mesa de um ciclo foi associada uma das três questões.

Cada subgrupo teve a seu dispor um conjunto de *post-its* onde, a partir do seu conhecimento e experiências, foi registando os seus contributos em rondas de 30 minutos, ao fim dos quais rotacionou para a mesa seguinte. A informação coproduzida foi sendo registada numa folha A0, que constituiu uma base cumulativa de conhecimento, em linha com os princípios deste

<sup>3</sup> De forma a garantir diversidade e representatividade nas mesas, no início de ambas as sessões foram atribuídos autocolantes de cores distintas aos participantes, de acordo com a entidade que representavam: autocolantes azuis a representantes dos 18 municípios e da Área Metropolitana de Lisboa, entidades que formam GTT18+1; autocolantes amarelos a representantes de entidades que constituem a CAP; e autocolantes verdes a entidades do grupo complementar da CAP. Ademais, participantes em representação da mesma entidade foram alocados a mesas distintas.

método. Para este efeito, os facilitadores – que dinamizaram a discussão com uma bateria de subquestões e que se mantiveram na mesma mesa ao longo de todo o *World Café* – introduziram sinteticamente os contributos produzidos na ronda anterior ao subgrupo subsequente.

A **terceira parte** tratou-se de uma sessão em plenário de apresentação dos contributos emergentes de cada questão. Tendo-se assumido o carácter cumulativo da produção de conhecimento, os facilitadores apresentaram o trabalho desenvolvido na respetiva mesa, seguindo-se uma sessão de questões, dúvidas e comentários com os participantes.



Fotografia 1 – Registo fotográfico da Sessão do Barreiro



Fotografia 2 – Registo fotográfico da Sessão de Cascais

## 2.2.

## Questionário

Procurando dar voz a um maior e mais diverso número de entidades, e assim enriquecer a caracterização e diagnóstico do PMMUS, foi desenhado e disponibilizado um questionário online. Este teve como objetivo complementar o trabalho desenvolvido nas sessões participativas, auscultando entidades que, tendo sido convidadas, não marcaram presença nas sessões presenciais, mas também entidades que, não tendo sido convocadas para estas, apresentam um reconhecido trabalho em questões de mobilidade, transporte e ambiente. Neste sentido, o questionário foi disponibilizado a um total de 42 entidades, das quais 12 participaram. Abaixo, é apresentado a lista de 42 entidades às quais foi disponibilizado o questionário, encontrando-se a negrito as 12 que responderam<sup>4</sup>.

- |  |  |
|--|--|
| 1. <b>APL – Administração do Porto de Lisboa</b>                     | 4. APRe! – Aposentados, Pensionistas e Reformados          |
| 2. ARSLVT – Administração Regional de Saúde de Lisboa e Vale do Tejo | 5. APSI – Associação para a Promoção da Segurança Infantil |
| 3. <b>Alsa Tutti</b>   | 6. Ascendi   |

<sup>4</sup> O questionário foi disponibilizado e respondido pela Câmara Municipal de Alcochete e pela Comissão de Utentes dos Transportes de Lisboa, entidades que estiveram presentes nas sessões participativas.



7. ACA-M – Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados
8. ANTRAM – Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias
9. APCC – Associação Portuguesa de Centros Comerciais
10. **APD – Associação Portuguesa de Deficientes**
11. APED – Associação Portuguesa de Empresas de Distribuição
12. ACP – Automóvel Club de Portugal
13. **AMT – Autoridade da Mobilidade e dos Transportes**
14. ANAC – Autoridade Nacional de Aviação Civil
15. **ANSR – Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária**
16. Câmara Municipal de Alcochete
17. Cascais Próxima
18. **CIG – Comissão para a Cidadania e a Igualdade de Género**
19. Climaximo
20. CUTMS – Comissão de Utentes dos Transportes da Margem Sul
21. **CUTL – Comissão de Utentes dos Transportes de Lisboa**
22. CIMLT – Comunidade Intermunicipal da Lezíria do Tejo
23. CIMAC – Comunidade Intermunicipal do Alentejo Central
24. **OesteCIM – Comunidade Intermunicipal do Oeste**
25. CIP – Confederação Empresarial de Portugal
26. CGTP-IN – Confederação Geral dos Trabalhadores Portugueses - Intersindical Nacional
27. **DGEEC – Direção-Geral de Estatísticas da Educação e Ciência**
28. Extinction Rebellion
29. UVP-FPC – Federação Portuguesa de Ciclismo
30. **FPT – Federação Portuguesa do Táxi**
31. Filipe Moura (CERIS/IST)
32. GEOTA – Grupo de Estudos de Ordenamento do Território e Ambiente
33. Glovo
34. GNR – Guarda Nacional Republicana
35. LBP – Liga dos Bombeiros Portugueses
36. LPP – Lisboa para Pessoas
37. MENSAGEM
38. PlanAPP – Centro de Competências de Planeamento, de Políticas e de Prospetiva da Administração Pública
39. Rodoviária de Lisboa
40. Secretaria de Estado da Mobilidade Urbana
41. TCB – Transportes Coletivos do Barreiro
42. UGT – União Geral dos Trabalhadores

O questionário apresentou três questões semelhantes àsquelas apresentadas nas sessões participativas, ainda que com as devidas adaptações:

- Considerando o atual sistema de mobilidade da área metropolitana de Lisboa, identifique, por favor, até cinco dos principais desafios que considera existirem.
- Considerando o atual sistema de mobilidade da área metropolitana de Lisboa, identifique, por favor, até cinco daquelas que considera serem as suas maiores potencialidades.
- Finalmente, descreva o papel e/ou as ações (p.e. propostas, reivindicações, implementação de medidas) que a entidade que representa tem adotado no sistema de mobilidade da área metropolitana de Lisboa.

## 3.

## Resultados

## 3.1.

### Sessões Presenciais

#### 3.1.1. Que desafios existem atualmente no sistema de mobilidade da amL?

- **Transporte Público**

A **acessibilidade** representa um dos maiores alvos de interesse dos participantes, identificando-a como um desafio no atual sistema de mobilidade da amL. A acessibilidade abrange aliás diversos aspetos que afetam o acesso eficiente e inclusivo ao transporte público, especialmente a pessoas com deficiência motora ou mobilidade reduzida, bem como residentes de zonas periféricas.

- **Cobertura:** Os participantes referem a reduzida cobertura do transporte público – demasiado centrípeta (focada no município de Lisboa) –, insuficiente face às necessidades da população. A baixa densidade do sistema ferroviário/metropolitano e a falta de uma rede capilar dentro das localidades, sobretudo em zonas de baixa densidade, precariamente servidas de transportes, impossibilita a chegada dos residentes a interfaces de conexão, obrigando-os a recorrer a outros modos de transporte, usualmente o individual. É apontada a falta/insuficiência de ligações entre eixos importantes, entre as quais foram destacadas a título de exemplo: Cacém-Carcavelos; Mafra-Polo Universitário da Ajuda; Barreiro-Moita; Seixal-Almada.
- **Fiabilidade:** O transporte público é percebido como pouco fiável devido à sua falta de pontualidade que acaba por ser um elemento alienante deste modo de transporte. O incumprimento de horários é referido diversas vezes como um dos principais problemas, causando descontentamento nos atuais utilizadores e obstaculizando a adesão de novos. É ainda referida a desarticulação de horários entre os diferentes meios de transporte, resultando em tempos de deslocação muito longos.
- **Frequência:** A reduzida frequência do transporte público é também um elemento limitante à mobilidade, sobretudo em horários noturnos e ao fim-de-semana, em que o desajustamento face às necessidades das pessoas e atividades económicas se sente com especial intensidade.
- **Interfaces:** As interfaces representam um papel fundamental para um acesso eficiente aos transportes, no entanto, não garantem o conforto necessário aos seus passageiros. Ademais, é referida a necessidade de mais interfaces de grande dimensão, inclusivamente na “2.ª Coroa”, mas também em locais como Chelas ou Campolide.

- **Bilhética:** A falta de integração tarifária é vista como uma preocupação, uma vez que ainda existe alguma diversidade de títulos ocasionais e uma desarticulação entre bilheteiras e sistemas de pagamento. Ademais, a bilhética é considerada inflexível e desadequada aos novos regimes de trabalho, como o híbrido. Por outro lado, como consequência da tendência de gratuidade, é mencionada uma possível desvalorização do transporte público, associado a pessoas social e economicamente mais vulneráveis.
- **Informação:** A informação que incide sobre os transportes públicos é escassa e dispersa, não existindo um sítio próprio que a integre de forma sistemática e acessível. São ainda referidas lacunas nas informações apresentadas nas interfaces, nomeadamente informação em tempo real (oferta e horários), sonora, para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, e relativas a alterações de horário/frequência. Ademais, existe a necessidade de ações de promoção do transporte público e mobilidade suave, que destaquem os benefícios destes modos e eduquem a população à adoção destes meios em detrimento do transporte individual.

Ainda relativamente ao transporte público, é referida a duração das viagens, em grande medida agravada pelo congestionamento. Neste sentido, destaca-se a falta de vias reservadas ao transporte público que permitam agilizar o tempo de viagem, e o uso indevido das existentes. São ainda destacados outros desafios ao sistema de mobilidade como: o investimento avultado necessário à expansão de modos pesados, a necessidade de investir no transporte fluvial e a necessidade de formar novos motoristas para suprir a falta de mão de obra.

### ● Transporte Individual

O transporte individual é referido como o meio de transporte por excelência na aML e, de acordo com os participantes, a fonte de alguns dos principais desafios ao sistema de mobilidade.

- **Congestionamento:** O grande número de movimento pendulares, a utilização em excesso de veículos particulares e o comportamento abusivo dos condutores (como o estacionamento em segunda fila e o uso indevido de faixas reservadas ao transporte público) contribuem decisivamente para o congestionamento e afetam negativamente a velocidade das deslocações. É referido o papel das portagens, que podem ter um duplo efeito negativo: por um lado, potenciam desvios dos condutores para outras vias, obstruindo-as; por outro, retardam o fluxo de veículos. Sublinha-se a necessidade de repensar este tipo de mecanismo para reduzir o congestionamento.
- **Segurança:** O comportamento abusivo dos condutores manifesta-se também pelo excesso de velocidade, aumentando o risco de sinistralidade rodoviária e colocando em causa a segurança de condutores, passageiros e peões.



- **Estacionamento:** O estacionamento é uma das principais preocupações partilhadas pelos participantes. Refere-se a necessidade de uma maior fiscalização do estacionamento e critica-se a gratuitidade do mesmo para residentes e a obrigatoriedade veiculada pelos Planos Diretores Municipais para a criação de estacionamento. É destacada a necessidade de criar zonas de estacionamento perto de estações terminais, bem como para autocarros turísticos em Lisboa, cujo estacionamento específico é atualmente inexistente.

Os participantes reconhecem que o uso excessivo de transporte individual é contrário aos objetivos da mobilidade sustentável, no entanto sublinham que o espaço público está desenhado para os veículos particulares e que o sentimento geral da população face ao automóvel é um potencial obstáculo a uma transição para meios mais sustentáveis. Neste sentido, alegam a necessidade de:

- Implementar medidas que desincentivem o uso de transporte individual (por exemplo, alterações fiscais ou extinção do estacionamento gratuito para residentes);
- Reforçar a oferta de transportes públicos;
- Promover ações de sensibilização.

### ● Modos Suaves

- **Articulação:** os participantes referem uma falta de articulação e ligação entre as infraestruturas que acolhem formas de mobilidade suave nos vários municípios. Falta uma política local e metropolitana que promova a mobilidade ciclável, micromobilidade e mobilidade pedonal.
- **Segurança:** As infraestruturas existentes são consideradas desadequadas, destacando-se a necessidade de uma rede coerente e acessível a todos, bem sinalizadas e com revestimentos adequados para garantir o conforto e a segurança dos utilizadores.
- **Complementaridade:** Os transportes públicos não estão devidamente equipados para facilitar o transporte de bicicletas, sublinhando-se a falta de complementaridade entre mobilidade suave e transporte coletivo.
- **Educação:** Por fim, destaca-se a necessidade de educar para o uso responsável e seguro de bicicletas, bem como de dinamizar ações de promoção da mobilidade pedonal.

### ● Transporte Flexível

- **Oferta:** Os participantes referem a inexistência de transporte flexível, de especial relevância para suprir as necessidades da população em zonas de menor densidade demográfica e mal servidas de transporte público. Destaca-se a falta de aposta em Mobilidade como Serviço (MaaS) e em partilha de veículos.

### ● Intermodalidade

A intermodalidade na aML apresenta desafios que devem ser ultrapassados no sentido de melhorar a experiência do usuário, mas também de promover uma mobilidade urbana sustentável. A articulação intermodal é considerada crítica para a confiança dos utentes no transporte público.

- **Coordenação:** Os desafios destacados passam pela falta de coordenação e conectividade entre os diferentes modos de transporte. A necessidade de um aumento da complementaridade entre modos advogada pelos participantes acolhe, essencialmente, formas de mobilidade suave e transporte público. Refere-se a necessidade de melhorar interfaces, atualmente desqualificadas e insuficientes para garantir conforto aos passageiros, e a falta de interoperabilidade entre mobilidade suave e transportes públicos.
- **Integração:** Salienta-se a falta de integração física, ou seja, a coordenação de horários e rotas; integração tarifária, isto é, passe comum a todos os modos ou uniformização do método de pagamento, por exemplo; e integração lógica (concentração e uniformização da informação) uma vez que a comunicação sobre as várias etapas da viagem (horários, rotas, carreiras, transbordos, tarifas, etc.) se encontra dispersa e não apresenta uma linguagem comum, dificultando o acesso à mesma. O transporte individual é também equacionado, sublinhando-se a falta de locais de estacionamento perto de estações terminais situadas fora do centro de Lisboa.

## ● Urbanismo e Mobilidade

- **Articulação:** Um dos desafios ao atual sistema de mobilidade mais apontado pelos participantes é a desarticulação entre o plano urbanístico e de mobilidade. A concentração das principais atividades económicas na cidade de Lisboa e da habitação nas periferias gera movimentos pendulares diários de elevada distância. No entanto, é apontada a falta/insuficiência de ligações entre eixos e falta de soluções de transportes em territórios de ocupação dispersa. É referido o desajuste dos Planos Diretores Municipais face ao território em que vivem e trabalham as pessoas e a necessidade de pensar no urbanismo e mobilidade em conjunto (por exemplo, apresentar uma proposta de oferta de transportes aquando da aprovação de novos loteamentos).

## ● Articulação e gestão

- **Articulação:** É referido um problema de comunicação e articulação entre os municípios em questões de gestão e planeamento de transportes, essenciais a uma estratégia metropolitana integrada para melhorar a eficiência e sustentabilidade do sistema de mobilidade. Salienta-se especificamente a falta de articulação entre políticas de gestão de estacionamento; a necessidade de articulação intermunicipal para ligar os municípios por meios de transporte sustentáveis/mobilidade ativa; a necessidade de uma maior articulação entre a rede interna dos municípios e a rede de distribuição principal (para Lisboa), destacando-se a importância da relação entre TML (responsável pela rede metropolitana estruturante) e os municípios (responsáveis pela rede capilar).

- **Gestão:** Os participantes identificam como desafio a falta de gestão integrada dos transportes à escala metropolitana (táxis e TVDE, metropolitanos, Transtejo/Soflusa, Carris e restantes urbanos municipais e sistemas de bicicletas partilhadas) e ainda, a inexistência de uma gestão integrada de estacionamento.

- **Logística**

- **Coordenação:** A forma como a logística está organizada não acompanha as "novas formas de vida". Os participantes referem a falta de coordenação da micrologística nos centros urbanos.
- **Infraestrutura:** O Mercado Abastecedor da Região de Lisboa (MARL) está lotado e sem potencial de expansão, apresentando uma infraestrutura e equipamentos obsoletos. Outro desafio apontado é a inexistência de um MARL-SUL e a necessidade de encontrar uma área adequada para acolhê-lo.

- **Dados**

- **Frequência e detalhe:** Os participantes referem uma recolha de dados (inquéritos à mobilidade) pouco frequente e detalhada. É apontada a inexistência de um instrumento/unidade técnica de monitorização permanente das necessidades de deslocações, bem como de dados relativos: ao número de veículos automóveis nos territórios; ao rácio de ocupação de espaço público por automóvel em relação ao território disponível; e à lógica de utilização do automóvel por agregado familiar.
- **Acessibilidade:** Os dados produzidos são de difícil acesso, sublinhando-se a necessidade em facilitar a partilha dos mesmos entre entidades.

- **Outros**

- Desafios à mobilidade escolar e falta de autonomia das crianças;
- Necessidade de um contingente intermunicipal de táxis;
- Falta de coragem para testar projetos-piloto na área da mobilidade;
- Manutenção de equipamentos e infraestrutura.

### 3.1.2. Que oportunidades existem atualmente no sistema de mobilidade da aML?

- **Infraestruturas**

A mobilidade na aML é considerada centrípeta, isto é, centrada em Lisboa. Os participantes consideram o PMMUS uma oportunidade para contrariar este fenómeno. O **forte investimento**

**feito em infraestrutura** deve ser aproveitado e potenciado para uma melhor ligação da área metropolitana, que inclua as zonas periféricas e garanta equidade territorial.

- **Expansão:** A rede e infraestrutura de transportes devem ser expandidas, tendo como foco o transporte público e a mobilidade suave e procurando dar continuidade à ligação entre municípios. Os seguintes casos são referidos pelos participantes: terminar a quadruplicação da linha ferroviária da Linha de Cintura, que poderá servir como ligação entre as linhas de Cascais e Sintra; dar continuidade à ligação Lisboa-Oeiras-Cascais; investir na Linha do Oeste; e preparar a mobilidade urbana para o novo aeroporto.
- **Requalificação, otimização e manutenção:** Parte do investimento deve ser canalizado para a requalificação, otimização e manutenção das redes, mas também das interfaces, não se devendo ignorar a questão das WCs, inclusivamente para os motoristas.
- **Articulação:** O Urbanismo e Mobilidade devem ser pensados em conjunto. É sugerido transformar os Instrumentos de Gestão Territorial (IGT) para que acolham a questão da mobilidade.

#### ● Transporte Público

- **Rodovia:** Alteração do foco da infraestrutura rodoviária – atualmente assente no transporte individual – para o transporte público. Identificam-se como oportunidades a conversão de algumas vias de uso universal em vias de uso exclusivo do transporte público e o planeamento de uma rede metropolitana de transporte público que abranja a aML na sua plenitude, incluindo zonas periféricas e de baixa densidade demográfica.
- **Ferrovia:** O investimento na ferrovia é visto como fundamental ao futuro da mobilidade na aML, devendo ser estruturante desta e elemento fundamental na sua coesão. Neste âmbito são sugeridos: expansão da rede; transferência da gestão e operação dos comboios urbanos de Lisboa para a TML; acelerar a implementação do Plano Nacional Ferroviário na aML; e concurso público do transporte ferroviário.
- **Fluvial:** O transporte fluvial é considerado subaproveitado, devendo, também este, tornar-se estruturante.
- **Transição energética:** Promover a transição energética através da eletrificação do sistema de transportes públicos

A melhoria da **acessibilidade** é uma das oportunidades mais referidas pelos participantes. Esta passa por um aumento do conforto para os utilizadores, através de investimento em infraestruturas e renovação de frotas, mas também por um sistema de mobilidade mais inclusivo.

- **Bilhética:** A redução dos custos individuais promovida pelo Passe Navegante incentiva a utilização de transporte público, reduzindo a opção por veículos particulares. A gratuidade para faixas etárias específicas é considerada uma mais-valia para a promoção do transporte público. O mesmo se pode dizer acerca da integração de vários meios de transporte num único passe, facilitando a experiência de viagem. No entanto, os participantes consideram oportuno aprofundar a integração tarifária, estabelecendo uma comunicação única, um sistema de aquisição centralizado e a inclusão de mais meios de transporte, nomeadamente aqueles de mobilidade suave. Ademais, são sugeridas tarifas acessíveis e uniformes que tendam para a gratuidade. Por fim, sugere-se a integração dos títulos de transporte ocasionais (que permanecem arredado das melhorias trazidas pelo Navegante), bem como a inclusão de novas modalidades que contemplem os novos regimes de trabalho.
- **Pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida:** Promover a formação de todos os profissionais de transporte, capacitando-os a apoiar pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. Esse acompanhamento deverá ser personalizado e seguro. Melhorar os acessos e equipar todos os transportes com infraestruturas que garantam uma experiência segura e confortável a pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.
- **Oferta:** Melhorar a oferta de transportes públicos: aumentando a cobertura do transporte público, expandindo a rede e tendo como especial atenção às zonas periféricas e de baixa densidade populacional; respeitando horários, garantindo fiabilidade e o respeito pelas expectativas dos utilizadores; aumentando a frequência, sobretudo em horários noturnos, fim-de-semana e matinais (estes últimos para fazer face à pressão turística).
- **Informação:** Apostar na integração lógica, dando coerência visual ao material circundante e concentrando a informação e comunicação numa única plataforma, acessível a todos e com uma linguagem comum. A questão da infoexclusão deve ser considerada, devendo-se adotar ferramentas alternativas, como um *call center*. Melhorar a comunicação de informação em tempo real, que deve ser integrada nas paragens. Sugere-se centralizar a informação em tempo real na TML. A promoção de ações de sensibilização podem ser um contributo importante para a educação para o uso de transportes públicos.
- **Novas tecnologias:** No seguimento do último ponto, é sugerido o desenvolvimento de novas tecnologias que permitam um acesso simplificado a toda a informação. Aproveitar a cultura de inovação existente na cidade para criar uma solução tecnológica, que deverá ser divulgada pela TML, capaz de comunicar informação em tempo real como horários, modos e trajetos, mas que inclua informações relativas a alterações de circulação, tarifas, entre outros. A questão da transição digital é vista como uma oportunidade valiosa para o atual sistema de mobilidade, podendo facilitar e acelerar a partilha de informação.

## ● Transporte Individual

- **Redução do transporte individual:** A implementação de medidas que promovam a redução do transporte individual é uma das oportunidades identificadas pelos participantes. É sugerida a integração do transporte individual com o transporte público, através da criação de parques de estacionamento periféricos, junto a estações terminais fora do centro de Lisboa, mas também numa mudança de foco que coloque o transporte público no centro da mobilidade.
- São ainda destacadas: a instalação de estruturas de carregamento elétrico, contribuindo para a redução da emissão de gases poluentes; a questão da cobrança de portagens em certas vias, que poderá contribuir para a distribuição do fluxo automóvel e diminuição do congestionamento.

## ● Modos Suaves

À semelhança do anteriormente referido para o transporte público, também a mobilidade suave é vista como uma das peças fundamentais de um sistema de mobilidade de futuro.

- **Infraestrutura:** Investir em infraestrutura adequada a meios de mobilidade suave e que garanta segurança e conforto aos seus utilizadores. A rede ciclável pode ser expandida e deve ser coerente;
- **Integração:** Integrar a mobilidade suave no sistema de mobilidade, através da melhoria dos acessos cicláveis e pedonais, da integração tarifária e da instalação de estruturas que permitam transportar bicicletas em transportes público e de estacionamento seguros. Garante-se, assim, maior atratividade.
- **Promoção:** Promoção dos modos suaves através de uma maior consciencialização ambiental, apoio à compra de bicicletas e expansão da GIRA.

## ● Transporte Flexível

- **Oferta:** As zonas periféricas da aML, mais especificamente aquelas de baixa densidade urbanística e demográfica, apresentam uma oferta deficitária de transporte público. Os transportes flexíveis são vistos como uma oportunidade no sentido de dar resposta a este problema. Assim, sugere-se a promoção do transporte flexível (a pedido), sobretudo para zonas periféricas e para população mais envelhecida e com necessidades específicas, que adote uma lógica de “*uber pool*” – com percursos otimizados – permitindo uma maior eficiência de recursos. Ainda no âmbito de transporte flexível, refere-se a promoção de serviços de partilha de automóvel.

## ● Transporte Escolar

- **Modos suaves:** Considerando a inexistência/insuficiência do transporte escolar – que se confunde muitas vezes com o transporte público – os participantes veem na mobilidade pedonal e ciclável uma oportunidade de deslocação de e para as escolas, através de pedibus e comboios de bicicletas, sugerindo a pedonalização das partes exteriores dos estabelecimentos. Em Lisboa, outra oportunidade é o aproveitamento das carreiras de bairro para a mobilidade escolar

## ● Integração e Gestão

- **Intermodalidade:** A intermodalidade é vista como uma das maiores oportunidades do atual sistema de mobilidade e, como já explanado, além do transporte público, deve incluir o transporte individual e a mobilidade suave. O planeamento da intermodalidade deve ainda considerar o aeroporto. A integração que daqui emerge deve contemplar uma componente física, tarifária e lógica, tornando a experiência do utilizador mais acessível e o transporte público mais atrativo. O PMMUS é considerado uma oportunidade para a promoção desta prática.
- **Gestão integrada:** É enfatizada a importância de uma gestão integrada dos diferentes modos de transporte da aML. É reconhecido à TML um papel agregador, garante de uma abordagem coerente e eficiente da mobilidade na aML. Neste sentido, considera-se a TML uma entidade competente para assegurar a gestão centralizada do transporte metropolitano, devendo integrar operadoras municipais, transporte ferroviário e fluvial, bicicletas partilhadas e Táxis/TVDE. Reflete-se também sobre um papel da TML na gestão de interfaces e de informação em tempo real.
- Sugere-se ainda: reuniões mensais entre operadores; aumento de competências da TML (incluindo a emissão de pareceres vinculativos); e concurso público do transporte rodoviário.

## ● Logística

- **Redução de deslocações:** A gestão da logística deve ser repensada a fim de reduzir o número de deslocações. Sugere-se a criação de centros de logística fora das cidades, em articulação entre os vários municípios, numa estratégia a nível metropolitano. Estes centros de logística devem estar integrados na ferrovia, adotando uma lógica de multimodalidade e seriam complementados por “mini-postos” em cada bairro, no sentido de reduzir o fluxo de entradas e saídas derivadas da atividade do setor – “last mile” interconcelhias.
- Entregas na cidade feitas por apenas uma entidade.
- **“Um Mercado em Duas Margens”:** Instalação de um novo centro logístico na Margem Sul, o MARL-SUL, que ainda que fisicamente descontinuo do MARL articular-se-ia com este, sustentando uma perspetiva metropolitana. Desta forma, aumentar-se-ia a eficácia de resposta a operadores instalados na região sul da aML e minimizar-se-ia as deslocações.

## ● Dados

- **Inovação tecnológica:** A crescente cultura de inovação tecnológica é vista como uma oportunidade. Através da criação de novas soluções seria possível coletar e tratar uma maior quantidade de dados, aumentando a capacidade de monitorização e avaliação do sistema de mobilidade metropolitano. Neste sentido, sugere-se a criação de uma plataforma para recolha e partilha de dados.
- **Dados pertinentes:** contabilização de saídas do transporte público (CP, Carris, rodoviário), inclusivamente do passe metropolitano para efeitos de planeamento operacional e expansão de redes; conhecer níveis de utilização de vias.

## ● Outros

- Conferir poderes normativos ao PMMUS;
- Substituição da frota de táxis para veículos elétricos;



- Ponderar serviços de táxi no PMMUS;
- Participação/auscultação pública como regra aquando de grandes investimentos em mobilidade;
- Fontes de financiamento: Fundo de Transportes, Fundo Ambiental.



### 3.1.3. Que papel e que instâncias (propostas, reivindicação, etc.) tem vindo a colocar a entidade que representa no sistema de mobilidade da aML?

- **Investimento em infraestruturas**

- **Ligações:** Um número considerável de entidades, sobretudo municípios, refere ter investido na requalificação do espaço urbano e na criação ou modernização de infraestruturas de mobilidade – redes ferroviárias e rodoviárias, mas sobretudo pedonais e cicláveis. A ação das entidades procura melhorar a ligação entre os territórios e considera questões como a segurança, acessibilidade e a articulação com outros modos de transporte.
- **Intermodalidade:** Os participantes sublinham o seu papel na construção de interfaces, essenciais à promoção de intermodalidade, ou requalificação das mesmas, tornando-as mais seguras e cómodas, seja através da disponibilização de creches e supermercados, ou pela instalação de locais de estacionamento para bicicletas. Ainda no sentido de adaptar o transporte público à mobilidade suave, é referido o investimento nos navios em estruturas para bicicletas.
- **Estacionamento:** Por fim, é referido o papel na criação de parques de estacionamento complementares às estações de comboio ou nos centros urbanos, o aumento do conforto das paragens e a criação de polos gratuitos de transporte escolar.

- **Articulação, regulamentação e planeamento**

- **Articulação:** Algumas entidades, sobretudo entre as que operam a uma escala metropolitana, referem o seu papel de coordenação e articulação entre diversos atores, medidas ou infraestruturas do sistema de mobilidade.
- **Regulamentação:** Outras entidades referem um papel de regulamentação, quer através de participação em revisões legislativas, quer por contributos legais para planos municipais de ordenamento de território.
- **Planeamento:** Várias entidades referiram ter um papel de planeamento, seja ao desenhar e implementar planos, sobretudo municipais, de mobilidade e transportes, ou planeamento de infraestruturas e respetivas interações.

- **Acessibilidade**

- **Promoção de acessibilidade:** Algumas entidades referem um papel na promoção da acessibilidade, sobretudo para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. Esta passou pela remodelação de bilheteiras; disponibilização de pessoas em estações e interfaces para prestar apoio a pessoas com mobilidade reduzida; tornar plataformas/sítios web acessíveis a todos; generalizar o acesso à informação nos vários meios e registos (escrita, áudio ou linguagem gestual portuguesa).

- **Sustentabilidade**

- **Transição energética:** Várias entidades referem um papel na transição energética, através da descarbonização das frotas de transporte pesado, instalação de infraestruturas de carregamento e apoio a veículos elétricos. É referido também um papel na promoção da mobilidade suave, através da melhoria das redes cicláveis e pedonais, incentivos ao uso de bicicleta e financiamento de sistemas de mobilidade partilhada.

- **Instrumentos de política pública**

- **Produção de dados/informação:** A recolha de dados e produção de informação relativa ao sistema de mobilidade é referido por várias entidades. O trabalho desenvolvido contribui para a criação de instrumentos de políticas públicas como relatórios, estudos ou bases de dados focados na: caracterização, diagnóstico e monitorização do sistema de mobilidade e rede de transportes públicos; monitorização das necessidades para uma transição energética; estudos e reflexões sobre temáticas diversas, como interações e integrações entre territórios da aML; impacto do sistema de transportes na organização territorial da Economia; oportunidades para redução da dependência automóvel; lógica Last Mile, entre outros.

- **Reivindicações**

- Um papel reivindicativo ou de pressão foi também referido por várias entidades, quer públicas, quer da sociedade civil. No primeiro caso, foi mencionado o papel de acompanhamento que as autarquias vão assumindo dentro do sistema. Por sua vez, as entidades da sociedade civil enfatizam o seu papel enquanto grupos de pressão, através de reuniões com grupos parlamentares e contributos para programas políticos, organização de manifestações e até denúncias de incumprimento de legislação.
- **Reivindicações:** Entre as reivindicações referidas, podemos identificar os seguintes temas: expansão e melhoria das redes ferroviárias e rodoviárias; novas ligações de transporte público; transição energética; direitos das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida; inovação tecnológica; intermodalidade e integração; mobilidade suave; ações de sensibilização e capacitação; logística; e, por fim, novos regimes de trabalho.

- **Outros**

- **Inovação:** Algumas entidades referem um papel na inovação e digitalização dos serviços com vista à melhoria da acessibilidade dos mesmos, facilitando a experiência dos utilizadores.
- **Gestão:** Certas entidades revelam ter um papel de gestão. Este incide sobre uma variedade de áreas, como as redes, transportes, estacionamento, operações logísticas, acessibilidade ou sistema de mobilidade (rede semafórica, túneis, etc.).
- **Logística:** Algumas entidades referiram o seu papel na área da logística, nomeadamente na gestão de centros de distribuição, armazenamento, distribuição e entrega de produtos e serviços, entre outros.
- **Sensibilização:** Por fim, foi referido um papel na promoção de campanhas de sensibilização para o uso de transportes públicos e adoção de mobilidade suave.

3.2.

## Questionários

### 3.2.1. Considerando o atual sistema de mobilidade da área metropolitana de Lisboa, identifique, por favor até cinco dos principais desafios que considera existirem.

- **Urbanismo e Mobilidade**

- **Ordenamento do território:** Um problema estrutural da mobilidade na área metropolitana de Lisboa é a inexistência de planeamento territorial e económico. Desta lacuna resulta que as principais atividades económicas se concentrem em Lisboa, ao passo que a habitação assenta e continua a expandir-se em municípios periférico, realidade que obriga a um elevado número de movimentos pendulares.

- **Transporte Público**

O transporte público é considerado uma peça fundamental para uma mobilidade mais sustentável, no entanto, continua a ser preterido por muitos residentes e/ou trabalhadores da amL em favor do transporte individual. As entidades sugerem que parte do problema se encontra na falta de acessibilidade do transporte público, tornando-o pouco inclusivo, fiável e atrativo.

- **Cobertura:** Falta de capilaridade e ligação entre os municípios. As ligações existentes são desadequadas face às necessidades de mobilidade da população. Os municípios periféricos não têm rotas acessíveis entre si, pelo que as pessoas optam pela viatura particular; a estrutura de oferta atomizada adotada pela Carris Metropolitana é compatível com deslocações locais, mas, pelos longos percursos, ineficaz na resposta ao elevado número de movimentos pendulares.
- **Frequência e fiabilidade:** A oferta de transporte público é ineficaz e pouco atrativa, quer pela insuficiente frequência, quer pela falta de pontualidade, fazendo do transporte público pouco fiável, sobretudo em zonas periféricas.
- **Interfaces:** As interfaces têm um papel essencial na ligação eficaz entre transportes. No entanto, são-lhes apontados problemas: o subdimensionamento, incapaz de responder ao volume de utilizadores; o equipamento frequentemente inoperacional (p.e. escadas rolantes ou elevadores) com especial impacto negativo em pessoas com mobilidade reduzida; a segurança e o conforto desadequados (utilizadores expostos ao vento, chuva, radiação solar ou frio); a falta de pessoal, inclusivamente no apoio a pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, ainda que legalmente exigido; circuitos que potenciam conflitos na circulação; e obras demasiado longas, nomeadamente em paragens de autocarros.
- **Bilhética:** As estruturas tarifárias pecam pela desarticulação e falta de simplicidade.

- **Informação:** A informação é vista como deficiente e considera-se que existe falta de literacia para o uso de transporte público. Existe a necessidade de campanhas para a promoção deste tipo de transporte, mas também de sensibilização e capacitação para um uso eficaz, ético e seguro.
- **Segurança:** Necessidade de erradicar fatores e estruturas que potenciem insegurança dentro dos transportes públicos e respetivas infraestruturas.

## ● Transporte Individual

- **Desincentivo:** O veículo particular continua a ser o meio de transporte por excelência na aML, realidade que vai de encontro a uma mobilidade que se pretende eficiente e sustentável. Neste sentido, aponta-se a necessidade de implementar medidas robustas, de carácter financeiro ou social, de desincentivo ao uso do veículo particular.
- **Segurança:** A sinistralidade rodoviária é um problema nacional, com Lisboa a registar um elevado número de acidentes. Existe a necessidade de melhorar a segurança dos utilizadores das vias, especialmente a dos mais vulneráveis. Seguindo as diretivas comunitárias, qualquer medida de mobilidade que se pretenda implementar deve ponderar obrigatoriamente os custos sociais e económicos em questão de segurança rodoviária. Existe, ainda, a necessidade de educar e sensibilizar para a segurança rodoviária.
- **Congestionamento:** O congestionamento é um problema crónico da aML, sobretudo em horas de ponta. O grande número de veículos particulares, agravado pelas novas ofertas de transporte privado (TVDE), é apontado como uma das causas. No entanto, este fenómeno é também explicado pela já referida ausência de planeamento territorial e económico e pela insuficiência de capacidade e oferta das infraestruturas de transporte público.

## ● Mobilidade Suave

- **Mobilidade Ciclável:** Necessidade de construir e expandir ciclovias para aumentar a atratividade da mobilidade ciclável.
- **Mobilidade Pedonal:** Falta de acessibilidade da via pública, atualmente desorganizada e com a circulação dificultada por obstáculos diversos nos passeios, como contentores de lixo ou paragens de autocarro, e agravada pela recente proliferação de esplanadas. Também a inexistência de instalações sanitárias públicas na via pública é apontada como um problema para aqueles que se locomovem pedonalmente, mas sobretudo para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, que têm de recorrer a estabelecimentos comerciais, por vezes inacessíveis e cujas instalações sanitárias não se encontram totalmente adaptadas às suas necessidades.
- **Segurança:** Impacto negativo das trotinetes na sinistralidade rodoviária.

## ● Sustentabilidade

- **Poluição:** as emissões poluentes dos vários modos de transporte contribuem para a deterioração do ar, impactando negativamente a saúde pública e o ambiente.
- **Sustentabilidade:** O sistema de mobilidade atual, assente no transporte individual, não é sustentável, implicando um grande consumo de combustíveis fósseis, agravado pelos congestionamentos. É necessário reduzir a dependência do transporte individual.

- **Outros**

- **Integração:** Necessário melhorar a integração entre os diferentes modos de transporte para melhoria da oferta e promoção de uma mobilidade sustentável e mais eficiente.
- **Género:** Promover uma perspetiva de género no diagnóstico, planeamento, desenho e avaliação dos sistemas de mobilidade e transporte. Os dados devem ser desagregados por sexo na sua recolha e tratamento, que se pretendem regulares e sistemáticos.
- **Portos:** Melhoria das ligações ferroviárias e rodoviárias aos terminais portuários.
- **Táxi:** Inexistência de articulação entre os regimes de estacionamento e tarifa dos municípios, ainda que espacialmente contínuos. O táxi, que pode contribuir para mitigar a atomização da oferta de transporte público, está condicionado pela gestão desigual da sua oferta, a cargo de cada um dos municípios.

### 3.2.2. Considerando o atual sistema de mobilidade da área metropolitana de Lisboa, identifique, por favor, até cinco daquelas que considera serem as suas maiores potencialidades.

- **Infraestruturas**

- **Investimento:** Portugal tem investido significativamente em infraestruturas de transportes nos últimos anos. Estes investimentos devem ser aproveitados e potenciados para melhorar a conectividade dentro da área metropolitana, inclusivamente através da expansão de ciclovias e vias pedonais, mas também com regiões adjacentes e resto do mundo.

- **Transporte Público**

- **Agilização:** Melhorar a velocidade das deslocações em transporte público rodoviário através da criação de vias exclusivas, mas também através da inclusão de oferta de transporte público na CRIL e CREL, permitindo aliviar a pressão sobre a infraestrutura de acesso a Lisboa.
- **Interfaces:** Melhoria das interfaces, garantindo uma experiência mais acessível, confortável e segura aos utilizadores de transporte público.
- **Bilhética:** Uma maior atratividade do transporte público passa pela melhoria da bilhética. O passe navegante foi um primeiro passo importante, integrando vários modos de transporte num suporte único com tarifas mais acessíveis. No entanto, melhorias a nível de preço são essenciais para uma maior adesão ao transporte público.
- **Cobertura:** Maior cobertura geográfica e capilaridade, melhorando a oferta de transporte público em áreas periféricas e com menor densidade demográfica e permitindo melhores ligações intermunicipais.
- **Frequência:** Aumentar a frequência do transporte público para que responda às necessidades de mobilidade dos seus utilizadores.

- **Informação:** Maior coordenação ao nível de informação ao público; campanhas de sensibilização e educação para a segurança rodoviária e mobilidade sustentável; promoção do uso de transporte público, continuando a evidenciar os seus benefícios relativamente ao transporte individual.

## ● Transporte Individual

- **Congestionamento:** Melhorar a gestão do tráfego, principalmente em horários de grande afluência.
- **Estacionamento:** Criar parques de estacionamento fora do centro das cidades e próximos de terminais de transporte público, facilitando assim a utilização destes últimos.
- **Desincentivo:** Implementar medidas que desincentivem ao uso de transporte individual, como estabelecer zonas em que a circulação de carros é proibida ou pagamento mais robusto de estacionamento.

## ● Mobilidade Suave

- **Espaço Público:** Pensar um espaço público centrado nas pessoas. Pedonalizar ruas, tornando-as amigas da mobilidade suave.
- **Mobilidade Pedonal:** Melhorar e expandir as vias pedonais para uma circulação livre e segura.
- **Mobilidade Ciclável:** Apostar numa rede ciclável abrangente e coerente na área metropolitana de Lisboa. Melhorar e expandir a ciclovía.

## ● Intermodalidade

- **Integração:** Promover a intermodalidade para facilitar o uso de transporte público. Para tal, considera-se que a integração tarifária conseguida com o Navegante foi um importante primeiro passo, mas sugere-se uma maior coordenação da informação ao público. Sugere-se, ainda, uma integração a nível de planeamento e gestão da oferta de todos os operadores de serviço público, não colidindo com a autonomia de gestão de cada um deles. A entidade competente teria a responsabilidade de organizar a oferta de transporte a nível metropolitano.

## ● Tecnologia e Inovação

- **Tecnologia:** O desenvolvimento de novas tecnologias, entre as quais a inteligência artificial e a automação, deve ser aproveitada para melhorar o sistema de mobilidade e dos transportes, seja a sua eficiência, segurança, sustentabilidade e acessibilidade.
- **Inovação:** Canalizar a cultura de inovação e empreendedorismo, tão profícua em Lisboa, para a criação e desenvolvimento de novas soluções para os desafios de mobilidade.

## ● Outros

- **Localização:** Aproveitar a posição estratégica da aML – porta de entrada e de passagem para o sul da Europa e para o continente africana – visando o desenvolvimento de um sistema de transporte multimodal, eficiente e conectado ao resto da Europa, tendo como principal foco as ligações marítimo-portuárias e aéreas.
- **Consciencialização:** Existe cada vez mais uma maior consciência relativa à importância da sustentabilidade ambiental. Esta deve ser aproveitada para promover modos de transporte mais sustentáveis, como o transporte público ou formas de mobilidade suave, mas também veículos sem emissões ou de emissões reduzidas. Este processo deve ser iniciado cedo, podendo ser integrado nos conteúdos escolares dos primeiros anos de escolarização.
- **Articulação:** Aprofundar a colaboração entre entidades, sejam estas públicas ou privadas.
- **Táxi:** Suprir a atual deficiência de procura em canais tradicionais (praça e “hailing”) disponibilizando os quase 5000 táxis licenciados na aML para responder a novos tipos de solicitação organizada.

### 3.2.3. Finalmente, descreva o papel e/ou as ações (p.e. propostas, reivindicações, implementação de medidas) que a entidade que representa tem adotado no sistema de mobilidade da área metropolitana de Lisboa.

#### ● Infraestrutura

- **Investimento:** Algumas entidades referem ter investido em infraestruturas de mobilidade, nomeadamente em rede ciclável, mas também na implementação de sistemas de mobilidade suave. É referido, também, o investimento em material circulante moderno, confortável, ecológico e adaptado às necessidades dos utilizadores.

#### ● Políticas Públicas

- **Instrumentos de política pública:** Várias entidades declaram contribuir para o planeamento estratégico e tomada de decisão através do desenvolvimento de um conjunto de instrumentos. É referida a participação e produção de estudos em temáticas várias, como transição energética ou instalação de sistemas inclusivos para pessoas com deficiências; a criação de um Observatório com informações sobre os vários modos de transporte ao longo dos últimos anos; um trabalho de monitorização e avaliação, nomeadamente ao nível da segurança rodoviária; e um papel de benchmarking.
- **Planeamento:** Participação em grupos de trabalho destinados à construção de planos de mobilidade.
- **Implementação:** É referido um papel na conceção e implementação de medidas de mobilidade e transporte em diferentes áreas: transição energética; inovação tecnológica (gestão de tráfego, transição energética e acessibilidade para os utilizadores); desincentivo ao transporte individual; segurança rodoviária; e oferta de transporte público.

#### ● Outros



- **Reivindicações:** As entidades afirmam ter feito recomendações, propostas e reivindicações em temáticas distintas: melhoria na acessibilidade, nomeadamente de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida; investimento em infraestruturas rodoviárias e cicláveis; gestão comum do serviço de táxi na aML; não discriminação, nomeadamente das mulheres; aumento da oferta – que se pretende inclusiva, eficiente e sustentável – de transportes públicos; novas linhas de metro; e redução de tarifas.
- **Sensibilização:** Promoção de ações de sensibilização e educação para o uso de transporte público.
- **Regulação:** É referido um papel de regulação, supervisão e conformidade legal da atuação de entidades públicas e privadas. Sublinha-se a emissão de diversos atos regulatórios, designadamente pronúncias, pareceres prévios vinculativos, regulamentos de eficácia externa, decisões e orientações estratégicas.



## 4.

# Reflexões conclusivas

Na Fase I do PMMUS, focada na caracterização e diagnóstico, entidades de natureza pública e privada foram convocadas para participarem em duas sessões presenciais e num questionário, a fim de partilharem os seus contributos sobre os desafios e oportunidades do atual sistema de mobilidade da aML, e refletir sobre o papel que cada entidade tem tido neste âmbito. O total de 77 participantes em representação de 56 entidades que participou nas sessões presenciais juntou agentes diversos, incluindo organismos da administração central, forças de segurança e proteção civil, associações de apoio a pessoas com deficiência, associações setoriais, associações empresariais, confederações sindicais, operadores de transporte público, concessionários de infraestruturas, associações de mobilidade e ambientais, operadores dos serviços de mobilidade em plataforma eletrónica, comunidades intermunicipais da área funcional do Plano, entidades de logística urbana e metropolitana, media e centros de investigação. Apresentamos, de seguida, aqueles que nos parecem ser os desafios e oportunidades mais destacadas pelos participantes, apontando ainda para alguns dos contributos dados até ao momento pelas entidades convocadas nesta primeira fase de participação.

No que concerne aos desafios, os transportes público e privado foram frequentemente referidos pelos participantes. Os principais problemas do transporte público prendem-se com a reduzida cobertura do sistema e a sua concentração no município de Lisboa, que se torna problemática para os outros municípios. A baixa densidade do sistema ferroviário e falta de uma rede capilar nas localidades periféricas a Lisboa impossibilitam a chegada dos residentes a interfaces de conexão, realidade que resulta na adoção do transporte particular. Outros problemas do transporte público têm a ver com a sua pouca fiabilidade devido ao incumprimento de horários, a desarticulação entre os vários modos de transporte, a pouca frequência, e o tempo excessivo das deslocações, agravado pela carência de vias reservadas. As interfaces existentes são consideradas desconfortáveis e subdimensionadas, bem como insuficientes, nomeadamente no que diz respeito ao número de interfaces de grande dimensão. Os participantes referem ainda desafios a nível de bilhética, inclusivamente no

âmbito dos títulos ocasionais, ainda diversos, e respetiva desarticulação entre bilheteiras e sistemas de pagamento, bem como a desadequação aos novos regimes de trabalho. Por sua vez, a informação dada sobre o transporte público é dispersa, insuficiente e pouco acessível.

Alavancado, em medida, pelas lacunas do sistema de transporte público, o transporte individual consolida-se como o meio por excelência na aML, levantando, no entanto, outros problemas. O congestionamento devido ao elevado número de movimentos pendulares, bem como o comportamento abusivo de alguns condutores é mencionado frequentemente, com consequências para, entre outras, a segurança de condutores, passageiros e peões. Outra preocupação é o estacionamento, nomeadamente a sua gratuidade para residentes e a escassa fiscalização.

O crescimento da utilização de modos suaves apresenta também problemas. A desarticulação entre as infraestruturas dos vários municípios, resultado da inexistência de uma política metropolitana para a promoção deste tipo de mobilidade, é frequentemente sublinhada. Ademais, as infraestruturas são muitas vezes desadequadas e pouco seguras, e os utilizadores nem sempre têm o conhecimento necessário para um uso responsável dos modos suaves. Por fim, o transporte público não está preparado para a sua integração, sendo referida a falta de equipamento destinado ao transporte de bicicletas.

Outros desafios referem-se à inexistência de transporte flexível, bem como à coordenação e integração necessárias à intermodalidade. Sobre a coordenação, os participantes ressaltam a necessidade de complementaridade entre formas de mobilidade suave e transporte público. Sobre a integração, referem especialmente aquela entre horários e rotas, tarifas, e informação. Outro desafio diz respeito à desarticulação entre o plano urbanístico, o plano económico e o plano de mobilidade, o que resulta em movimentos pendulares de elevada distância. Os participantes acrescentam a falta de articulação entre municípios em questões de gestão e planeamento de transporte, e a inexistência de uma gestão integrada de todos os meios de transporte à escala metropolitana. Reconhecem, ainda, que a logística não acompanha as “novas formas de vida” e que o Mercado Abastecedor da Região de Lisboa (MARL) está lotado e sem potencial de expansão. Os participantes destacam também a falta de recolha sistemática de dados, bem como de uma monitorização permanente da mobilidade, e a inacessibilidade dos dados existentes. Finalmente, referem-se as emissões

poluentes dos vários modos de transporte que contribuem para a deterioração do ar, impactando negativamente a saúde pública e o ambiente.

Perante estes desafios, os participantes sugerem avançar para uma rede mais extensa de transportes, privilegiando o transporte público e a mobilidade suave, interligando de forma mais coerente os diversos municípios. As redes existentes devem ser requalificadas e, nos municípios, os planos de mobilidade devem ser pensados em conjunto com os PDMs. Para potenciar o transporte público é preciso assegurar vias exclusivas, investir na rede ferroviária, consolidar o transporte fluvial e promover a transição energética. Para tornar o transporte público mais acessível, aconselha-se a redução dos custos e integração da bilhética, bem como a formação dos profissionais para o apoio a pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. Aumentando a oferta de transporte público será possível cobrir áreas mais extensas do território, chegando assim a zonas de mais baixa densidade. Mais fiabilidade do transporte passa também por uma informação mais clara, em tempo real e centralizada numa única plataforma que saiba aproveitar da melhor forma as soluções tecnológicas.

Em paralelo, será necessário reduzir o transporte individual e apostar em soluções sustentáveis, instalando, por exemplo, estruturas de carregamento elétrico. Os modos suaves devem ser promovidos através de uma maior consciencialização ambiental, da melhoria dos acessos e da sua integração no transporte público. Os participantes sugerem repensar o espaço público, centrando-o nas pessoas e melhorando tanto a mobilidade pedonal como ciclável. Finalmente, nas zonas periféricas, o transporte flexível deve ser equacionado como uma resposta e acrescenta-se ainda a necessidade de potenciar o transporte escolar. Os participantes veem na intermodalidade uma grande oportunidade do atual sistema de mobilidade, devendo-se articular o transporte público, privado e mobilidade suave. Neste sentido, é sublinhada a importância de uma gestão centralizada dos diferentes modos de transporte da aML. Para este efeito, a TML, pelo seu papel agregador, é destacada como uma entidade competente à garantia de coerência e eficiência do sistema de mobilidade e transporte, bem como à coordenação de reuniões periódicas com todos os operadores. Sugere-se a criação de centros de logística fora das cidades, em articulação entre os vários municípios, numa estratégia a nível metropolitano, assim como a instalação de um novo centro logístico de grande dimensão na Margem Sul. Finalmente, aponta-se para inovação

tecnológica como uma oportunidade para recolher e disponibilizar os dados necessário à monitorização e avaliação do sistema de mobilidade metropolitano.

As entidades convocadas nesta primeira fase de participação têm vindo a contribuir para o atual sistema de mobilidade de diversas formas. Algumas referem ter investido na requalificação do espaço urbano e na criação ou modernização de infraestruturas de mobilidade, promovido a intermodalidade, mas também criado parques de estacionamento complementares às estações de comboio ou nos centros urbanos. Algumas entidades têm apresentado um papel proeminente na regulamentação, articulação, e/ou planeamento do transporte na amL. Outras entidades têm tido um papel fundamental na promoção de acessibilidade para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, ou têm contribuído para a transição energética através, por exemplo, da descarbonização das frotas de transporte pesado. Várias entidades referem um papel na produção de relatórios e estudos, contributos essenciais para fornecer dados ao planeamento e implementação de melhores instrumentos de política pública. Entidades da sociedade civil têm contribuído através de outros canais, nomeadamente reivindicações enquanto grupos de pressão, mas também promovendo ações de sensibilização e educação.

4.1.

## Árvore Temática

Desafios	Informação/Comunicação
Urbanismo e Transporte	Tecnologia/Inovação
Transporte Público	Ferrovia
Acessibilidade	Transporte Individual
Bilhética	Modos Suaves
Informação/comunicação	Mobilidade Pedonal
Interfaces	Mobilidade Ciclável/Micromobilidade
Pessoas com Deficiência/mobilidade reduzida	Transporte Flexível
Rede/horários/frequência	Transporte Escolar
Agilização	Integração/Intermodalidade
Fiabilidade	Integração/Intermodalidade
Transporte Individual	Articulação/Gestão
Estacionamento	Articulação intermunicipal/metropolitana
congestionamento	Logística
Modos Suaves	Dados
Mobilidade Ciclável/Micromobilidade	Outros
Mobilidade Pedonal	
Transporte Flexível	
Intermodalidade/conectividade	
Articulação/gestão	
Articulação intermunicipal/metropolitana	
Gestão integrada	
Logística	
Dados	
Outros	
Potencialidades	Papel
Infraestruturas	Infraestruturas
Transporte Público	Gestão
Acessibilidade	Cooperação
Bilhética	Regulamentação
Interfaces	Conceção/Implementação de Políticas Públicas
Pessoas com Deficiência/mobilidade reduzida	Acessibilidade
Rede/horários/frequência	Mobilidade Suave
	Planeamento
	Inovação
	Produção de dados/informação
	Reivindicações/propostas

# PMMUS

plano metropolitano  
de mobilidade urbana  
sustentável