

a. . .

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

Conselho Metropolitano de Lisboa
Mandato 2021-2025

EDITAL

N.º 47/CML/2023

(Revisão do PAMUS: Aprovação da revisão do Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável da AML – PAMUS-AML)

CARLA TAVARES, Presidente do Conselho Metropolitano de Lisboa, no exercício das competências previstas no art.º 72º do Anexo I aprovado pela Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, e nos termos do n.º 1 do art.º 56º aplicável às áreas metropolitanas por força do disposto no artigo 104.º do mesmo diploma, torna público que o Conselho Metropolitano de Lisboa, reunido ordinariamente em 20 de novembro de 2023, apreciou a proposta de iniciativa da Comissão Executiva e, com a alteração proposta pelo Sr. Presidente da CM Maфра, aprovou por unanimidade com 15 voto(s) a favor, do(s) município(s) de Alcochete, Amadora, Barreiro, Lisboa, Loures, Maфра, Moita, Montijo, Odivelas, Oeiras, Palmela, Sesimbra, Setúbal, Sintra e Vila Franca de Xira, representando 1.962.703 eleitores (80,54%), a Proposta n.º 175/CEML/2023 – Revisão do PAMUS: Aprovação da revisão do Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável da AML – PAMUS-AML, inclusão de projetos e revogação da proposta n.º 162/CEML/2023, com a seguinte redação:

Revisão do PAMUS: Aprovação da revisão do Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável da AML – PAMUS-AML, inclusão de projetos e revogação da proposta n.º 162/CEML/2023

Considerando que:

- A. *A Área Metropolitana de Lisboa (“AML”) elaborou o Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável da AML (“PAMUS-AML”), de acordo com o aviso convite do Programa Operacional Regional de Lisboa*

a. . .

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

Conselho Metropolitano de Lisboa
Mandato 2021-2025

2020 (“PORLisboa 2020”), de 17 de julho de 2015, tendo o mesmo sido aprovado pela Autoridade de Gestão do PORLisboa 2020;

- B. *Este plano pretende enquadrar o apoio financeiro a que os Municípios da Área Metropolitana de Lisboa ou a própria AML, enquanto promotor, pretendam candidatar-se para a concretização das tipologias de ações no âmbito da prioridade de investimentos 4.5 – Promoção de Estratégias de baixo teor de carbono para todos os tipos de territórios, nomeadamente as zonas urbanas, incluindo a promoção da mobilidade urbana multimodal sustentável e medidas de adaptação relevantes para a atenuação;*
- C. *Com vista à sua adequação aos novos programas de financiamento financeiros e projetos definidos pelos Municípios, Área Metropolitana de Lisboa e Administração Central promoveu-se uma proposta de revisão do PAMUS-AML;*
- D. *No passado dia 30 de outubro de 2023, através da proposta n.º 162/CEML/2023, foi aprovada pela Comissão Executiva da AML, ao abrigo do disposto na alínea mm) do n.º 1 do artigo 76.º do Anexo I à Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, na redação atual, para submissão à aprovação do Conselho Metropolitano de Lisboa, nos termos e para efeitos do disposto na alínea d) do n.º 1 do artigo 71.º do Anexo I à Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, na redação atual, as várias alterações ao PAMUS-AML;*
- E. *Ainda que, previamente à redação da proposta de revisão do PAMUS-AML que foi remetida para aprovação da Comissão Executiva e do Conselho Metropolitano, tenha sido promovida uma consulta a todos os municípios de forma a serem acauteladas todas as preocupações e projetos, pela relevância das suas implicações, foi decidido dar conhecimento prévio aos Municípios da AML, da proposta preliminar dos termos das alterações a submeter à aprovação, solicitando-se eventuais comentários ou contributos adicionais a ser considerados nos elementos desenvolvidos;*
- F. *O Município de Lisboa em resposta ao pedido de consulta, remeteu, já após o prazo concedido, um conjunto de propostas de alterações à redação do documento colocada em consulta, que se entendem, pela sua pertinência, que devem ser consideradas;*
- G. *Em face destes contributos, deve proceder-se à retificação da proposta em conformidade com o sugerido pelo Município de Lisboa nos seguintes termos:*

P—2 de 34

a. . .

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

Conselho Metropolitano de Lisboa
Mandato 2021-2025

Na alínea b), página 7, onde se lia:

“A5 Cascais - Lisboa (Estação Benfica)”

Deve passar a ler-se:

“A5 Cascais - Lisboa”;

Na alínea c), página 9, onde se lia:

“Nesse sentido, está contratado o reforço da frota de material circulante em 14 unidades triplas (UT) até 2025 e foi autorizada a despesa necessária para a aquisição de mais 24 UT, com possibilidade de aquisição de 12 UT adicionais.”

Deve passar a ler-se:

“Nesse sentido, o Metropolitano de Lisboa contratou o reforço da frota de material circulante em 14 unidades triplas (UT) até 2025 e foi autorizada a despesa necessária para a aquisição de mais 24 UT, com possibilidade de aquisição de 12 UT adicionais.”

Na alínea g), página 16, onde se lia:

“Na Figura 4.8²¹ são identificadas algumas das interfaces que se propõe sejam criadas ou requalificadas por forma a melhorar as condições de intermodalidade na AML e nos seus municípios, sendo que no Quadro 4.2 sistematizam-se propostas de intervenção, as quais deverão ser analisadas conjuntamente com as propostas apresentadas no subcapítulo 4.5.4, dado que muitas das propostas de expansão das redes de modos suaves contribuem também para a melhoria das acessibilidades a estas infraestruturas.” Deve passar a ler-se:

“Na Figura 4.8²¹ são identificadas algumas das interfaces que se propõe sejam criadas ou requalificadas por forma a melhorar as condições de intermodalidade na AML e nos seus municípios. No Quadro 4.2 sistematizam-se as propostas de intervenção as quais deverão ser analisadas conjuntamente com as propostas apresentadas no subcapítulo 4.5.4, não obstante se poderem vir a introduzir outras opções ou alterar a tipologia de intervenção preconizada, dado que muitas das propostas de expansão das redes de modos suaves contribuem também para a melhoria das acessibilidades a estas infraestruturas.”

Ainda na alínea g), página 17, onde se lia:

“Por outro lado, o PAMUS-AML desenvolve-se num contexto em que se pretende a inversão da repartição modal e a aposta no transporte público, pelo que o enfoque deve ser colocado ao nível da concretização de algumas vias ou troços de vias que contribuam para (i) o fecho das malhas rodoviárias; (ii) reforcem a conetividade entre centros urbanos que potencie a consolidação do sistema urbano regional; (iii) contribuam para a redução da sinistralidade rodoviária e para a redução do número de veículos em circulação nas áreas centrais de aglomerados urbanos e para redução do congestionamento, contribuindo assim para a redução as emissões de GEE e para a

a. . .

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

Conselho Metropolitano de Lisboa
Mandato 2021-2025

melhoria da qualidade do ambiente urbano; (iv) contribuam para a criação de trajetos diretos, com um número reduzido de paragens, focados na ligação de pares origem-destino de grande geração e atração de viagens, permitindo diminuir o tempo de viagem e otimizar o desempenho do transporte público coletivo. “

Deve passa a ler-se:

“Por outro lado, o PAMUS-AML desenvolve-se num contexto em que se pretende a inversão da repartição modal e a aposta no transporte público, pelo que o enfoque deve ser colocado ao nível da concretização de algumas vias ou troços de vias que contribuam para (i) o fecho das malhas rodoviárias; (ii) reforcem a conetividade entre centros urbanos que potencie a consolidação do sistema urbano regional; (iii) contribuam para a redução da sinistralidade rodoviária e para a redução do número de veículos em circulação nas áreas centrais de aglomerados urbanos e para redução do congestionamento, contribuindo assim para a redução as emissões de GEE e para a melhoria da qualidade do ambiente urbano; (iv) contribuam para a criação de trajetos diretos, com um número reduzido de paragens, focados na ligação de pares origem-destino de grande geração e atração de viagens, permitindo diminuir o tempo de viagem e otimizar o desempenho do transporte público coletivo; (v) viabilizem a exclusividade de circulação para transportes coletivos e de emergência, permitindo a otimização dos seus tempos de percurso, sem prejuízo de assegurarem as acessibilidades locais.”;

H. De igual modo, veio também o Município de Vila Franca de Xira, agora, entregar os seus contributos, solicitando que na página 7 da proposta, onde se lia:

“Odivelas - Loures (MARL)”

Deve passar a ler-se:

“Odivelas – Loures (MARL) – V. F. de Xira (Vialonga – Póvoa de Santa Iria)”;

I. Neste contexto, justifica-se revogar a proposta n.º 162/CEML/2023, alterando-se a sua redação em conformidade com os ajustamentos agora propostos pelos dois municípios supramencionados – Lisboa e Vila Franca de Xira.

Considerando ainda que,

J. As propostas de intervenção do Plano de Ação do PAMUS-AML preveem, no EIXO I – ADEQUAR A OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO ÀS NECESSIDADES DE MOBILIDADE DA POPULAÇÃO:

- no ponto 4.2.2. *ESTRUTURAÇÃO DE CORREDORES URBANOS DE PROCURA ELEVADA* “Corredor transversal de TP em sítio próprio que garanta a articulação entre o setor Almada/Seixal com o setor Barreiro-Moita e que corresponde, grosso modo, ao projeto de expansão do Metro Sul do Tejo. Um projeto que preconiza a ligação Corroios–Fogueteiro (2.^a Fase) e a ligação Fogueteiro-Seixal e Seixal- Barreiro (3.^a Fase). Este corredor deve ser entendido como um eixo transversal estruturante para a consolidação territorial do Arco Ribeirinho Sul e para a construção da “metrópole de duas margens centrada no Tejo”. Estas ligações permitirão articular em TP o setor Almada/Seixal e Barreiro/Moita, articulando-as com as interfaces fluviais do Barreiro e do Seixal e ferroviárias do Fogueteiro e Amora, e com a Quimiparque no Barreiro e a Nova Centralidade do Seixal, sendo por isso um projeto estruturante para a AML Sul. Deverá ainda equacionar-se o prolongamento do corredor transversal de TP a partir da atual rede do MST à Costa da Caparica e à Cidade da Água, como previsto no PROT-AML e no Plano de Urbanização Almada Nascente (PUAN).”;
- no mesmo ponto 4.2.2. *ESTRUTURAÇÃO DE CORREDORES URBANOS DE PROCURA ELEVADA* “A AML, em conjunto com os municípios, deverá proceder à definição de plano de investimentos de renovação, expansão e criação de corredores de transporte público estruturantes, com particular atenção para soluções de transporte ferroviário em sítio próprio e corredores BUS de âmbito regional em infraestruturas rodoviárias de hierarquia superior, do transporte fluvial e de melhoria do material circulante disponível com vista ao reforço e qualificação da oferta na Área Metropolitana. Este programa será projetado e calendarizado através dos vários instrumentos financeiros disponíveis: Portugal 2020, Portugal 2030, Programas Europeus, Plano Juncker, Fundos Nacionais, Investimentos previstos em concessões existentes, Fundos Municipais, priorização do Portugal 2030 nos termos de um plano de investimentos.”;
- no ponto 4.2.3. *IMPLEMENTAÇÃO DE SOLUÇÕES DE TRANSPORTE FLEXÍVEIS* “Alguns territórios da AML apresentam características que condicionam a operacionalização de serviços de TP regulares com níveis de serviço adequados às necessidades de mobilidade da população residente. (...) Para estes territórios,

a. . .

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

Conselho Metropolitano de Lisboa
Mandato 2021-2025

considera-se que deverá apostar-se na implementação de serviços de transporte flexível (...);

K. Relativamente ao projeto de expansão do Metro Sul do Tejo, mencionado no ponto J anterior, no PAMUS é referido que deve “equacionar-se o prolongamento do corredor transversal de TP a partir da atual rede do MST à Costa da Caparica e à Cidade da Água”, tendo sido aprovada a Resolução do Conselho de Ministros n.º 41/2023, de 10 de Maio, que aprova um conjunto de medidas tendo em vista a concretização do Projeto do Arco Ribeirinho Sul (ARS), no âmbito do qual é determinado o início de vários procedimentos tendentes, designadamente:

- “realização de trabalhos técnicos para realização das 2.^a e 3.^a fases do projeto de expansão do Metro Sul do Tejo, nos termos do disposto no Decreto-Lei n.º 337/99, de 24 de agosto, na sua redação atual, e no Decreto-Lei n.º 167-A/2002, de 22 de julho, na sua redação atual, bem como os estudos necessários para o alargamento do Metro Sul do Tejo à Costa de Caparica e a Alcochete”;*
- “concretização de projetos para a construção de novas ligações entre o Barreiro e o Montijo e o Barreiro e o Seixal, de um novo terminal fluvial na Moita e do «Passeio do Arco Ribeirinho Sul», via pedonal, ciclável e de estrutura verde, que assegura a ligação de Almada a Alcochete, numa extensão total de cerca de 35 km, bem como cinco novos terminais fluviais”;*

L. Relativamente à definição de plano de investimentos de renovação, expansão e criação de corredores de transporte público estruturantes, mencionado no considerando J anterior, durante os anos de 2017 e 2018, a AML, em conjunto com os respetivos municípios, desenvolveu um trabalho de identificação das propostas e necessidades de intervenção ao nível das infraestruturas e qualificação, expansão e implementação de soluções de transporte estruturantes para o seu território e populações;

M. Após o processo de articulação entre as partes, e no seguimento das inúmeras interações entre os serviços da AML e os respetivos municípios, as suas propostas e reivindicações foram dadas a conhecer ao Governo, designadamente, ao Senhor Ministro do Planeamento e Infraestruturas, e que foram considerados no âmbito do PNI2030 e outros instrumentos de incentivos;

N. Após articulação entre a AML, a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDR-LVT) e o Programa para a Ação Climática e Sustentabilidade (PACS), ficou acordado que a AML procederia ao enquadramento no PAMUS dos investimentos previstos no OE 2.8 -Mobilidade Urbana Sustentável do PACS, considerando a importância da sua realização para a estruturação dos sistemas de mobilidade urbana dos territórios em causa:

- *Projetos transporte urbano e suburbano incluindo material circulante*
 - ✓ *Linha Circular do Metropolitano de Lisboa (2.ª Fase)*
 - ✓ *Material circulante do Metropolitano de Lisboa*
 - ✓ *Expansão da rede MST - Universidade - Costa Caparica*
 - ✓ *Projeto Linha Intermodal Sustentável (LIOS)*
- *Aumento de Capacidade na Rede Ferroviária das Áreas Metropolitanas*
 - ✓ *Quadruplicação Roma/Areeiro/Braço de Prata (Linha de Cintura)*
 - ✓ *Modernização Braço de Prata - Sacavém (Linha do Norte)*
 - ✓ *Linha do Norte: Alverca-Castanheira-Azambuja*
- *Projetos PT2020 faseados para o PT2030*
 - ✓ *Modernização da Linha de Cascais - (2ª Fase)*
- *Material Circulante Ferroviário – comboios suburbanos (Cascais, Sintra)”;*

O. As propostas de intervenção do Plano de Ação do PAMUS-AML preveem, no EIXO II – REFORÇAR A INTERMODALIDADE DO SISTEMA DE TRANSPORTES:

- *Construção/requalificação da rede de interfaces intermodais*
- *Reforço da integração tarifária do sistema de transportes*
- *Plataforma Integrada de Sistemas de Bilhética e Serviços e Sistemas Inteligentes de Transportes*

a. . .

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

Conselho Metropolitano de Lisboa
Mandato 2021-2025

- *Melhoria do sistema integrado de informação ao público;*
- P. *As propostas de intervenção do Plano de Ação do PAMUS-AML preveem, no EIXO III – REFORÇAR A CONETIVIDADE DA REDE RODOVIÁRIA METROPOLITANA E MODERNIZAÇÃO DA REDE FERROVIÁRIA:*
- *Construção de vias que permitam o reforço da conetividade da rede rodoviária metropolitana*
 - *Modernização da rede ferroviária metropolitana*
 - *Implementação de sistemas inteligentes de controlo de tráfego;*
- Q. *As propostas de intervenção do Plano de Ação do PAMUS-AML preveem, no EIXO IV – REFORÇAR A QUOTA DE UTILIZAÇÃO DOS MODOS SUAVES:*
- *Expansão/requalificação das redes ciclável e pedonal*
 - *Criação de uma rede de equipamentos complementares e implementação de sistemas de bicicletas de utilização partilhada*
 - *Promoção da acessibilidade para todos no espaço público;*
- R. *As propostas de intervenção do Plano de Ação do PAMUS-AML preveem, no EIXO V – IMPLEMENTAR MEDIDAS DE GESTÃO DA MOBILIDADE:*
- *Melhoria da gestão da utilização do TI;*
 - *Elaboração de Planos de Mobilidade Sustentável à escala regional e sub-regional;*
 - *Implementação de campanhas de sensibilização para a mobilidade sustentável;*
- S. *O Acordo de Parceria – Portugal 2030 – que estabelece a estratégia e a estrutura operacional do período de programação de fundos europeus relativo a 2021-2027, consagra a importância dos instrumentos territoriais como instrumento central de promoção do desenvolvimento e coesão territorial, com especial enfoque nos investimentos territoriais integrados (ITI);*
- T. *Nesse sentido, no âmbito do Programa Regional de Lisboa (Lisboa 2030), através do [Aviso LISBOA-2023-02](#), foi lançado convite à AML*

a. . .

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

Conselho Metropolitano de Lisboa
Mandato 2021-2025

para apresentação do Plano de Ação para operacionalização do Instrumento Territorial Integrado (ITI) AML;

- U. A AML, em conjunto com os municípios, a CCDR-LVT e outros atores estratégicos regionais, fez um balanço sobre as propostas dos projetos de mobilidade sustentável identificados pelos municípios, e, no âmbito do plano de ação relativo ao ITI AML 2030, desenvolveu uma avaliação preliminar das suas elegibilidades e das suas conformidades com os normativos;
- V. No Conselho Metropolitano de 26/06/2023, através da Proposta n.º 089/CEML/2023, no âmbito do programa Portugal 2030, foi aprovado o ITI AML 2030, onde os municípios da AML, mobilizados para a construção de um país territorialmente mais coeso e próximo dos cidadãos, estabelecem as estratégias, as prioridades e os objetivos comuns, assim como as ações a desenvolver, para aplicação de fundos comunitários destinados à coesão territorial, designadamente em matéria de mobilidade urbana multimodal sustentável e na transição para uma economia com zero emissões de carbono;
- W. Apesar da vigência do ITI AML 2030 se estender até 2027, parte dos projetos de mobilidade urbana multimodal sustentável identificados naquele instrumento iniciam-se em 2023, 2024 ou mesmo 2025, pelo que devem ser inscritos nos correspondentes Programas e Planos de Ação;
- X. No âmbito do objetivo específico 2.8 “Promover a mobilidade urbana multimodal sustentável, como parte da transição para uma economia com zero emissões líquidas de carbono”, foram previstos os domínios de intervenção:
- 083 - Infraestruturas cicláveis;
 - 085 - Digitalização dos transportes cujo objetivo seja, em parte, a redução das emissões de gases com efeito de estufa: transportes urbanos;
- Y. A AML apresentou Candidatura de resposta ao [Aviso LISBOA-2023-02](#), com um conjunto alargado de Propostas de Intervenção, nos termos previamente aprovados, e que carecem de ter o devido enquadramento em instrumentos de Gestão Territorial como PAMUS;
- Z. A Comissão Diretiva do Programa Regional de Lisboa, aprovou, nos termos do n.º 7 do artigo 34.º do Decreto-Lei n.º 5/2023, de 25 de

a. . .

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

Conselho Metropolitano de Lisboa
Mandato 2021-2025

janeiro, por procedimento de consulta escrita de 21-09-2023, o plano de ação apresentado pela AML relativo ao Instrumentos Territorial Integrado da Área Metropolitana de Lisboa: ITI AML que integrará o contrato para o desenvolvimento e coesão territorial a celebrar;

AA. Por Contrato Interadministrativo de Delegação e Subdelegação de competências e respetivo Aditamento, celebrados em 3 de março de 2021 e em 30 de junho do mesmo ano, respetivamente, e publicitados no sítio da Internet do IMT, a AML delegou e subdelegou na TML um conjunto de competências próprias e delegadas de autoridade de transportes, nos termos expressamente habilitados pelo artigo 10.º do RJSPTP e pelo artigo 8.º, n.º 2, do Decreto-Lei n.º 121/2019, de 22 de agosto, que estabelece o regime das empresas locais de natureza metropolitana de mobilidade e transportes nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto;

BB. Concretamente, através do instrumento referido no ponto anterior, a AML delegou na TML, entre outras, as suas competências próprias de autoridade de transportes, previstas no artigo 4.º, n.º 2, Do RJSPTP, relativamente à “organização, planeamento, desenvolvimento e articulação das redes e linhas do serviço público de transporte de passageiros, bem como dos equipamentos e infraestruturas a ele dedicados no quadro das orientações definidas pela AML e em cumprimento dos instrumentos de planeamento, bem como das medidas e políticas de mobilidade e transportes por esta definidas”, e ao “investimento nas redes, equipamentos e infraestruturas dedicados ao serviço público de transporte de passageiros, sem prejuízo do investimento a realizar pelos operadores de serviço público”;

CC. Nos termos do artigo 3.º, n.º 3, alíneas o) e p), dos Estatutos da TML, é sua competência “apoiar a Área Metropolitana de Lisboa no desenvolvimento e adoção de instrumentos de planeamento de mobilidade e transportes” e “apoiar a Área Metropolitana de Lisboa no desenvolvimento e implementação de medidas e políticas de mobilidade e transportes”;

DD. Ao abrigo dos instrumentos referidos nos pontos anteriores, em 3/7/2023, a TML lançou procedimento para Aquisição de serviços para o apoio na elaboração do Plano Metropolitano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMMUS);

EE. A conclusão do PMMUS está prevista para o segundo semestre de 2025.

a. . .

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

Conselho Metropolitano de Lisboa
Mandato 2021-2025

FF. Entretanto, até à conclusão do PMMUS, revela-se necessário atualizar a lista de projetos identificados no PAMUS-AML, com vista à concretização dos correspondentes investimentos.

GG. A TML colocou à consideração dos municípios da AML a identificação de iniciativas, ações e projetos, que, não estando integrados na atual versão do PAMUS, nem no “Plano de Ação do Instrumento Territorial Integrado – ITI.AML2030”, estejam previstos ser executados até final de 2025, aproveita-se a presente oportunidade de atualização do PAMUS-AML, para incluir projetos adicionais que concorram para os objetivos já definidos.

Neste sentido, e tendo presente o n.º 2 do artigo 169.º do Código do Procedimento Administrativo, uma vez que são competentes para a revogação dos atos administrativos os seus autores, sendo que o ato de revogação deve revestir a forma legalmente prescrita para o ato revogado, conforme o n.º 1 do artigo 170.º do mesmo Código, tenho a honra de propor que a Comissão Executiva Metropolitana de Lisboa delibere revogar a proposta n.º 162/CEML/2023;

Ainda, e ao abrigo do disposto na alínea mm) do n.º 1 do artigo 76.º do Anexo I à Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, na redação atual, submeter à aprovação do Conselho Metropolitano de Lisboa, nos termos e para efeitos do disposto na alínea d) do n.º 1 do artigo 71.º do Anexo I à Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro as seguintes alterações ao PAMUS-AML:

a) Alterar o PAMUS-AML no sentido de abranger soluções rodoviárias de transporte coletivo em sítio próprio. A saber:

no ponto 4.2.2. ESTRUTURAÇÃO DE CORREDORES URBANOS DE PROCURA ELEVADA,

onde se lê:

“A AML, em conjunto com os municípios, deverá proceder à definição de plano de investimentos de renovação, expansão e criação de corredores de transporte público estruturantes, com particular atenção para soluções de transporte ferroviário em sítio próprio e corredores BUS (...)”,

deve passar a ler-se:

a. . .

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

Conselho Metropolitano de Lisboa
Mandato 2021-2025

“A AML, em conjunto com os municípios, deverá proceder à definição de plano de investimentos de renovação, expansão e criação de corredores de transporte público estruturantes, com particular atenção para soluções de transporte público coletivo em sítio próprio e corredores BUS (...)”

b) Incluir, no capítulo 4, na secção relativa ao EIXO I – ADEQUAR A OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO ÀS NECESSIDADES DE MOBILIDADE DA POPULAÇÃO, na subsecção 4.2.2 ‘Estruturação de corredores urbanos de procura elevada’, incluir os projetos de transporte coletivo em sítio próprio considerados prioritários para a mobilidade, acessibilidade e transportes na AML, nos seguintes termos:

Onde se lê:

Note-se que o PROT-AML em eficácia aponta para a criação de sistemas de capacidade intermédia, articuladas com o sistema pesado, que potenciem as redes de transporte público de passageiros, diminuindo o recurso sistemático ao transporte individual.

Entende-se que deve ser dada importância à estruturação dos seguintes corredores:

- Corredor transversal Paço de Arcos/Oeiras-Cacém;
- Circular Algés-Amadora-Odivelas-Loures, estabelecendo a ligação entre os concelhos da coroa de transição na margem norte;
- Corredor transversal de TP em sítio próprio que garanta a articulação entre o setor Almada/Seixal com o setor Barreiro-Moita e que corresponde, grosso modo, ao projeto de expansão do Metro Sul do Tejo. Um projeto que preconiza a ligação Corroios–Fogueteiro (2.ª Fase) e a ligação Fogueteiro-Seixal e Seixal- Barreiro (3.ª Fase). Este corredor deve ser entendido como um eixo transversal estruturante para a consolidação territorial do Arco Ribeirinho Sul e para a construção da “metrópole de duas margens centrada no Tejo”.

Estas ligações permitirão articular em TP o setor Almada/Seixal e Barreiro/Moita, articulando-as com as interfaces fluviais do Barreiro e do Seixal e ferroviárias do Fogueteiro e Amora, e com a Quimiparque no Barreiro

a. . .

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

Conselho Metropolitano de Lisboa
Mandato 2021-2025

e a Nova Centralidade do Seixal, sendo por isso um projeto estruturante para a AML Sul.

Deverá ainda equacionar-se o prolongamento do corredor transversal de TP a partir da atual rede do MST à Costa da Caparica e à Cidade da Água, como previsto designadamente, no PROT-AML e no Plano de Urbanização Almada Nascente (PUAN).

No âmbito do PAMUS-AML considera-se estratégica a concretização destes corredores de TP, ainda que em termos de programação apenas se considere a concretização dos corredores de iniciativa dos municípios, seguidamente explicitadas, que visam a estruturação de corredores dedicados com elevada procura: estruturação do corredor dedicado Algés-Portela.

Deve passar a ler-se:

Note-se que o PROT-AML em eficácia aponta para a criação de sistemas de capacidade intermédia que respondam às necessidades de mobilidade na coroa de transição da AML, através da criação de ligações transversais devidamente articuladas com o sistema pesado, que permitissem reforçar a oferta de transportes públicos nestas ligações muito sustentadas atualmente no TI. Este documento aponta a importância da estruturação dos seguintes corredores:

- Corredor transversal Paço de Arcos/Oeiras-Cacém;
- Circular Algés-Amadora-Odivelas-Loures, estabelecendo a ligação entre os concelhos da coroa de transição na margem norte;
- Corredor transversal de TP em sítio próprio que garanta a articulação entre o setor Almada/Seixal com o setor Barreiro-Moita e que corresponde, grosso modo, ao projeto de expansão do Metro Sul do Tejo. Um projeto que preconiza a ligação Corroios-Fogueteiro (2.ª Fase) e a ligação Fogueteiro-Seixal e Seixal- Barreiro (3.ª Fase). Este corredor deve ser entendido como um eixo transversal estruturante para a consolidação territorial do Arco Ribeirinho Sul e para a construção da “metrópole de duas margens centrada no Tejo”.

Deverá analisar-se a viabilidade do alargamento aos territórios da Costa de Caparica e Alcochete, tendo em conta nomeadamente as Bases do Contrato de Concessão, aprovadas pelo [Decreto-Lei n.º 167-A/2002](#), de 22 de julho, e os

a. . .

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

Conselho Metropolitano de Lisboa
Mandato 2021-2025

resultados do Relatório do Grupo de Trabalho criado no âmbito do [Despacho n.º 11382/2017](#), publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 248, de 28 de dezembro de 2017, que analisou para além das ligações previstas para a 2.ª e 3.ª fases do projeto concessionado, sem prejuízo da necessidade de cumprimento do disposto no Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, na sua redação atual.

Deverá ainda analisar-se a viabilidade de novas ligações entre o Barreiro e o Montijo e o Barreiro e o Seixal, de um novo terminal fluvial na Moita e do «Passeio do Arco Ribeirinho Sul», via pedonal, ciclável e de estrutura verde, que assegura a ligação de Almada a Alcochete, numa extensão total de cerca de 38 km, bem como cinco novos terminais fluviais, articulando-os com as restantes interfaces fluviais e ferroviários, e com a Quimiparque no Barreiro e a Nova Centralidade do Seixal.

- *Linha Intermodal Sustentável (LIOS) Ocidental*
- *LIOS Oriental*
- *Linha Circular do Hospital (Fernando Fonseca)*
- *A5 Cascais - Lisboa*
- *Estação Benfica - Oriente*
- *Fogueteiro - Sesimbra*
- *Fogueteiro - Barreiro*
- *Odivelas - Loures (MARL) – V. F. de Xira (Vialonga – Póvoa de Santa Iria)*
- *IC19 Sintra - Lisboa*
- *Sintra - Cascais*
- *Quinta do Conde - Palmela*
- *Corroios - Charneca da Caparica*

a. . .

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

Conselho Metropolitano de Lisboa
Mandato 2021-2025

c) Alterar o PAMUS no sentido de abranger os projetos a abranger pelo PACS.

Assim, a medida 4.2.1 passa a ter a seguinte redação:

4.2.1. Expansão da rede de metropolitano de Lisboa

O Programa Nacional de Reformas do XXI Governo previa que, a partir de 2018, fossem “retomadas as acções de planeamento e estruturação da expansão das redes de metropolitano de Lisboa” visando o fecho da rede.

O reforço da configuração em rede do metropolitano de Lisboa afigura-se como uma medida importante para o incremento da quota modal dos transportes públicos na cidade de Lisboa.

A necessária expansão desta rede e as alternativas que se colocam não são indiferentes às demais infraestruturas e soluções de transporte pesado e/ou em sítio próprio que se venham a definir e concretizar.

Como contemplado no Plano Nacional de Reformas, foram desenvolvidos os estudos e demais procedimentos necessários à concretização das expansões nos territórios de elevada densidade e com maior potencial de captação de passageiros, que contribuíssem assim para a estratégia nacional de descarbonização das cadeias de mobilidade.

Os estudos realizados vieram sustentar a prioridade de execução do prolongamento do Rato ao Cais do Sodré nos cenários de traçado e de operação que se indicaram mais vantajosos, espelhados no «Plano de Expansão do Metropolitano de Lisboa - Prolongamento das linhas Amarela e Verde - Rato-Cais do Sodré». Este contempla o prolongamento da rede ligando os terminos das atuais estações Rato e Cais do Sodré, com a construção de cerca de 2km de túnel em via dupla e de duas novas estações, Estrela e Santos, e intervenções nos viadutos existentes no Campo Grande, ligando as atuais linhas Verde e Amarela, Alvalade - Campo Grande - Cidade Universitária e Telheiras - Campo Grande - Odivelas, permitindo a operação em linha circular da nova Linha Verde (Cais do Sodré - Campo Grande - Cais do Sodré) e criando a nova Linha Amarela (Telheiras – Campo Grande – Odivelas).

Este investimento é complementado com a implementação do novo sistema de sinalização CBTC nas linhas Azul, Amarela e Verde.

a. . .

. . m. área
. l. . metropolitana
de Lisboa

Conselho Metropolitano de Lisboa
Mandato 2021-2025

Este projeto permitirá densificar a oferta de metropolitano na cidade de Lisboa e reduzir os tempos de deslocação dentro da cidade. Através da linha circular, liga-se o transporte ferroviário de Cascais e fluvial do Tejo ao eixo central de Lisboa e ao transporte ferroviário urbano de Sintra, Azambuja e Setúbal, bem como o transporte ferroviário regional em Entrecampos, sem necessidade de mudanças de linha na rede do metropolitano.

Encontra-se também em estado avançado para concretização a expansão da rede do metropolitano até Alcântara. Este prolongamento da Linha Vermelha irá servir a parte ocidental da cidade de Lisboa, que carece de um serviço de transporte público pesado, cobrindo zonas com forte atração e geração de viagens, com significativa densidade habitacional e de emprego, escolas, comércio e serviços, assim como alvo de grande reabilitação urbanística, como é exemplo a zona de Alcântara.

Terá uma extensão de cerca de 4 km e quatro novas estações: Amoreiras/Campolide, Campo de Ourique, Infante Santo e Alcântara, onde fará a ligação à futura Linha Intermodal Sustentável, que fará a ligação ao concelho de Oeiras (LIOS Ocidental).

A figura seguinte ilustra a rede do metropolitano de Lisboa com os dois projetos de expansão da rede em curso: Rato - Cais do Sodré e S. Sebastião – Alcântara.

a. . .

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

Conselho Metropolitano de Lisboa Mandato 2021-2025



O plano de expansão do metropolitano de Lisboa prevê ainda o prolongamento da futura Linha Amarela a partir da estação Telheiras. Este prolongamento permitirá servir zonas consolidadas e de expansão urbanística mais recente a poente de Telheiras, ligar a Linha Amarela à Linha Azul, promovendo a conectividade da rede a norte, bem como criar uma interface da Linha Amarela com o transporte suburbano rodoviário e/ou ferroviário da Linha de Sintra.

De referir também a expansão prevista da Linha Vermelha a norte, a partir da estação Aeroporto, para poente, que também se encontra em estudo.

Ainda no contexto da expansão da rede, o Metropolitano de Lisboa, a Câmara Municipal de Loures e a Câmara Municipal de Odivelas assinaram um protocolo de cooperação, dando início ao estudo, planeamento e concretização

de um projeto de expansão com cobertura intermodal a partir da atual Linha Amarela do Metropolitano de Lisboa. Trata-se de uma nova linha de transporte coletivo em sítio próprio (TCSP), designada como Linha Violeta, que permitirá uma ligação estruturante entre os importantes polos dos municípios de Odivelas e de Loures, estendendo-se num corredor em “C” do Hospital Beatriz Ângelo a Odivelas e em direção ao Infantado, com interface com a Linha Amarela do metropolitano. Com cerca de 12 km servirá as freguesias de Loures, Santo António dos Cavaleiros e Frielas, no concelho de Loures, e as freguesias de Póvoa de Santo Adrião e Olival Basto, Odivelas, Ramada e Caneças, no concelho de Odivelas.

Relativamente à futura Linha Intermodal Sustentável (LIOS), também em sítio próprio, o Metropolitano de Lisboa celebrou um protocolo de colaboração com as Câmaras Municipais de Lisboa, Oeiras e Loures e com a Carris para o estudo, planeamento e concretização do projeto “LIOS, Linha Intermodal Sustentável” nas suas várias vertentes: técnica, ambiental, financeira e operacional.

Neste âmbito, existem duas linhas de TCSP em estudo:

- 1. O LIOS Ocidental - que ligará Lisboa a Oeiras, desenvolvendo-se em Lisboa através da meia encosta Ajuda - Restelo até chegar a Miraflores, onde se liga à futura linha que servirá a malha urbana e periurbana dos concelhos de Oeiras, Amadora, Odivelas e Loures (Algés/Falagueira-Reboleira/Loures, com antenas a Linda-a-Velha e a Carnaxide)*
- 2. O LIOS Oriental, que por sua vez fará um percurso de Santa Apolónia para o Parque das Nações e Sacavém.*

O conjunto dos projetos identificados atrás, associados aos demais previstos no plano de expansão e modernização da rede do Metropolitano de Lisboa, reorganizarão o sistema de mobilidade na AML, com impacto no aumento do número de utilizadores do transporte público, levando a ganhos ambientais significativos e à melhoria da qualidade do serviço que o Metropolitano de Lisboa presta aos seus clientes.

Por último, referir que, para além dos projetos de expansão e dos sistemas de sinalização e segurança, é fundamental a aquisição de material circulante, não só para permitir a operação dos novos prolongamentos de rede, mas também para melhorar a qualidade do serviço prestado, aumentando a frequência dos comboios nos períodos de ponta e substituindo gradualmente a frota mais antiga. Nesse sentido, o Metropolitano de Lisboa contratou o

reforço da frota de material circulante em 14 unidades triplas (UT) até 2025 e foi autorizada a despesa necessária para a aquisição de mais 24 UT, com possibilidade de aquisição de 12 UT adicionais.

A combinação destes investimentos contribuirá decisivamente para a promoção de um sistema de transporte público mais sustentável, visando a atração de novos passageiros, com a correspondente redução da utilização do transporte individual motorizado e consequente redução de consumos energéticos de origem fóssil e de emissões de CO₂.

No capítulo 3.3.3, Eixos estratégicos de intervenção e objetivos operacionais, ajustar o QUADRO 3.3 – TABELA SÍNTESE DA ESTRATÉGIA, em conformidade com o objetivo operacional “Expansão da rede de metropolitano de Lisboa”.

Adicionalmente, no final da medida 4.4.2 - Modernização da rede ferroviária metropolitana, é aditado o seguinte texto, relativo ao aumento de Capacidade na Rede Ferroviária das Áreas Metropolitanas:

Quadruplicação Roma/Areeiro/Braço de Prata (Linha de Cintura) e Modernização Braço de Prata / Sacavém (Linha do Norte)

Estes projetos foram previstos no âmbito do Plano Nacional de Investimentos (PNI2030). E estes investimentos pretendem aumentar a capacidade operacional do sistema ferroviário, melhorando as condições de mobilidade, permitindo assegurar mais rapidez e um maior número de comboios ao dispor dos milhares de passageiros que utilizam o transporte ferroviário nas suas deslocações diárias dentro da Área Metropolitana de Lisboa (AML).

As intervenções localizam-se na zona oriental da cidade de Lisboa, e permitem fazer face a dois dos principais elementos críticos da rede ferroviária da AML:

- Limitação da capacidade terminal na Linha de Cintura (via dupla existente entre Roma/Areeiro e Braço de Prata)
- Confluência em Braço de Prata dos comboios procedentes da Linha de Cintura (atualmente em via dupla) e de Santa Apolónia, Linha do Norte, e respetiva distribuição pelas vias rápidas e lentas a norte da Estação do Oriente

O aumento de capacidade da Linha de Cintura abrange uma extensão total de cerca de 15,5 quilómetros e engloba as seguintes intervenções:

- A quadruplicação da Linha de Cintura, entre as Estações de Roma/Areeiro e de Braço de Prata;
- A modernização da Linha do Norte entre as Estações de Braço de Prata e de Sacavém, incluindo a reformulação integral do diagrama de via da Estação do Oriente, com inserção de mais três vias;
- Construção de novas Estações em Chelas/Olaias, em Braço de Prata e do novo Apeadeiro de Marvila, adequadas aos novos serviços ferroviários e que assegurem melhores condições de segurança, conforto e acesso aos utilizadores. A Estação em Chelas será dotada de uma interface com a Estação de Metro das Olaias;
- Criação de seis novas Obras Arte Ferroviárias (três Pontes, um Viaduto e dois Túneis), incluindo o desnivelamento do nó ferroviário de Braço de Prata;
- Substituição integral dos sistemas de catenária na Linha de Cintura e na Linha do Norte;
- Construção das infraestruturas de suporte à componente de Sinalização e Telecomunicações.

Com este investimento, a Linha de Cintura passa a ter capacidade para, pelo menos, 12 comboios por hora e sentido em cada via dupla, potenciando:

- Aumento de oferta na Linha de Sintra;
- Prolongamento do Eixo Norte-Sul até à Gare do Oriente.

A completa quadruplicação da Linha de Cintura vai criar uma melhoria da interligação desta linha com as adjacentes, permitindo entre outros aspetos, os seguintes:

- Aumento das circulações dos comboios provenientes da Linha de Sintra e da Linha do Norte, sobre a Linha de Cintura;

a. . .

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

Conselho Metropolitano de Lisboa
Mandato 2021-2025

- *Aumento das circulações dos comboios suburbanos provenientes de Setúbal / Pinhal Novo, sobre a Linha de Cintura;*
- *Ligação da Linha de Cascais com a Linha do Norte;*
- *Aumento da velocidade dos comboios;*
- *Melhoria da qualidade de oferta na Linha de Sintra e na Linha do Norte.*

A concretização destes investimentos permite ainda criar condições para a implementação de novos serviços de Alta Velocidade entre Lisboa-Oriente e Porto Campanhã.

Linha do Norte Alverca/Castanheira do Ribatejo/Azambuja

O aumento de Capacidade da Linha do Norte entre Alverca e Azambuja abrange:

- *Instalação de via quádrupla ou via tripla, onde não for viável a instalação de via quádrupla, entre Alverca e Azambuja*
- *Acesso dos comboios de Alta Velocidade a Lisboa*

Com este investimento, aumenta-se a capacidade de 8 para 15 comboios por hora e sentido (p.ex.: 4 longo curso, 4 regionais, 6 urbanos, 1 mercadorias). São ainda objetivos deste projeto:

- *Modernizar as principais estações e interfaces rodoferroviárias;*
- *Identificar e implementar medidas de proteção sonora;*
- *Suprimir todas as passagens de nível existentes.*

Material Circulante Ferroviário – comboios suburbanos (Cascais, Sintra)

A promoção do transporte ferroviário de passageiros está em linha não só com os objetivos de descarbonização da economia, para os quais o setor dos transportes deve contribuir expressivamente, mas também para o propósito de garantir uma melhoria das condições de mobilidade da população e a coesão do território.

a. . .

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

Conselho Metropolitano de Lisboa
Mandato 2021-2025

De modo a responder aos desafios atuais na área metropolitana de Lisboa, decorrentes não só da progressiva vetustez do material circulante, mas também do aumento da procura nos serviços urbanos e suburbanos, acentuou-se a necessidade de aquisição de novo material circulante.

A evolução crescente da procura resulta, não apenas de medidas de bonificação e redução tarifária, mas também das melhorias do serviço prestado, em resultado dos investimentos realizados e a realizar, tal como atrás identificado.

Uma parte deste novo material a adquirir irá permitir a substituição do material que opera na linha de Cascais e a restante ao reforço de oferta de comboios suburbanos em todas as linhas da área metropolitana de Lisboa.

d) Incluir, no Plano de Ação, os projetos aprovados no âmbito do objetivo 2.8 do Instrumento Territorial Integrado AML 2030, integrando,

No capítulo 3.3.3, Eixos estratégicos de intervenção e objetivos operacionais, adicionar um item, no âmbito do Eixo I, relativo às soluções de transporte constantes do ITI AML 2030, passando a ter a seguinte redação:

Eixo I – Adequar a oferta de TP às necessidades de mobilidade da população

(...)

A estratégia de intervenção no domínio dos TP deverá assim atender às especificidades do território metropolitano, procurando implementar soluções de transporte adaptadas aos níveis de procura (atual e potencial) e que contribuam para um maior desempenho do sistema de TP, nomeadamente através de:

- (...)*
- (...)*
- (...)*
- Implementação das soluções aprovadas no âmbito do objetivo 2.8 do Instrumento Territorial Integrado AML 2030***

a. . .

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

Conselho Metropolitano de Lisboa
Mandato 2021-2025

No capítulo 3.3.3, Eixos estratégicos de intervenção e objetivos operacionais, ajustar o QUADRO 3.3 – TABELA SÍNTESE DA ESTRATÉGIA, em conformidade ao item adicionado.

No capítulo 4, Propostas de Intervenção, no âmbito do EIXO I – ADEQUAR A OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO ÀS NECESSIDADES DE MOBILIDADE DA POPULAÇÃO, adicionar uma nova subsecção 4.2.5, com a seguinte redação:

4.2.5 Implementação das soluções aprovadas no âmbito do objetivo 2.8 do Instrumento Territorial Integrado AML 2030

Conforme referido no ITI AML, aquele instrumento tem como objetivo promover a implementação da Estratégia Regional de Lisboa, mobilizando entidades municipais, intermunicipais e outros copromotores para a implementação de projetos conjuntos, em articulação com os referenciais estratégicos regionais, nacionais e europeus. As ações a desenvolver concorrem para a visão definida na Estratégia Lisboa 2030, procurando promover o desenvolvimento sustentável, a competitividade e a atratividade.

A visão estratégica dá resposta à atualidade e revisita as visões que a antecederam, lançando a região num novo horizonte de desenvolvimento.

Considerando que a AML continua a apresentar deficiências no sistema de mobilidade e de ineficiência energética no setor dos transportes, mantém-se a necessidade de continuar a apostar num sistema de acessibilidade e mobilidade, especialmente em transporte público, que crie condições de acesso a estes polos e a integração e cooperação territorial não só entre as aglomerações, mas também entre as duas macro unidades sub-regionais que estão separadas pelo rio Tejo.

O domínio de intervenção da ‘mobilidade e conectividade sustentável’ assume um quadro complementar a outros três domínios do ITI (i. ‘inovação e competitividade’; ii. ‘sustentabilidade ambiental e alimentar e mitigação de riscos naturais’; e iii. ‘coesão social e sustentabilidade demográfica’), uma vez que procura aumentar a conectividade internacional e transregional, bem como reduzir a expressão do transporte individual, por meio da modernização dos transportes públicos.

a. . .

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

Conselho Metropolitano de Lisboa
Mandato 2021-2025

Nesse sentido, foram identificadas as prioridades, enquanto objetivos a alcançar, e as linhas de intervenção, que apontam os caminhos da sua concretização. Assim, o conjunto de operações previstas no ITI encontra-se perfeitamente alinhado com os domínios prioritários e, no que respeita à tipologia ‘mobilidade urbana multimodal sustentável’, inclui os projetos, devidamente definidos, descritos e calendarizados no respetivo Plano de Ação.

e) Incluir no Plano de Ação, no âmbito do Pacto-AML, o projeto “Complemento de Ferramentas Instrumentais”, a integrar no capítulo 4, Propostas de Intervenção, Eixo V IMPLEMENTAR MEDIDAS DE GESTÃO DA MOBILIDADE, com a seguinte redação:

4.6.4 Complemento de Ferramentas Instrumentais

Inserido na estratégia de capacitação técnica e instrumental, que é estruturante para a atividade e cumprimento dos objetivos a TML, o projeto “Complemento de Ferramentas Instrumentais” visa a capacitação tecnológica de suporte à atividade, nomeadamente, o reforço da Plataforma Central de Gestão Integrada (PCGI), desenvolvimento/aquisição de software de gestão de transportes flexíveis, aumento de capacidade de resposta do suporte informático - servidores e restantes infraestruturas informáticas.

Inserido na estratégia de capacitação tecnológica de suporte à atividade, o projeto visa:

- *a capacitação progressiva da TML para o exercício das suas funções de autoridade de transportes, bem como o desempenho das funções de entidade gestora do sistema tarifário integrado;*
- *o apoio à atividade da TML enquanto entidade contratante do serviço de transporte público rodoviário de passageiro e capacitação para a gestão dos contratos da Carris Metropolitana;*
- *criação de condições para um ambiente inovador de prestação de serviços de mobilidade e desenvolvimento de potenciais soluções numa ótica da mobilidade como um serviço.*

O projeto deverá também contribuir para a melhoria continua da Base de Dados gerida pela TML, ajustando-a em permanência à realidade, bem como às necessidades dos operadores e Autoridades de Transporte.

a. . .

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

Conselho Metropolitano de Lisboa
Mandato 2021-2025

As iniciativas previstas articulam-se com:

- *Ações de melhoria do serviço de mobilidade metropolitano, com o desenvolvimento e incorporação de soluções inovadoras de base tecnológica (e.g., novas tecnologias, conceitos de serviços, ou modelos empresariais, gestão de serviço digital, bilhética digital, entre outras);*
- *Plataforma Integrada de Sistemas de Bilhética e Serviços e Sistemas Inteligentes de Transportes (medida 4.3.3).*

f) Incluir no Plano de Ação, integrando, no capítulo 4, Propostas de Intervenção, EIXO III – REFORÇAR A CONETIVIDADE DA REDE RODOVIÁRIA METROPOLITANA E MODERNIZAÇÃO DA REDE FERROVIÁRIA, ações com enfoque na melhoria da atividade operacional dos sistemas de transporte coletivo:

No âmbito da medida 4.4.3. Implementação de sistemas inteligentes de controlo de tráfego,

Onde se lê:

Nos principais aglomerados urbanos da AML onde se registam congestionamentos e problemas ao nível da gestão da rede rodoviária, recomenda-se a implementação de sistemas inteligentes de controlo de tráfego. Estes sistemas permitem uma lógica integrada de monitorização em tempo real do tráfego rodoviário com a gestão dos constrangimentos detetados, um nível de resposta ajustado através do controlo de semáforos, do número de veículos em circulação em cada eixo e da informação atualizada veiculada aos condutores. Esta é uma das soluções que contribui para reduzir o número de veículos em circulação, reduzir os consumos energéticos e as emissões poluentes, contribuindo para a melhoria da qualidade do ambiente urbano e o aumento da segurança rodoviária.

No âmbito do PAMUS-AML assumem-se como propostas a implementação do sistema inteligente de controlo de tráfego em Cascais e no Barreiro e a Introdução de sistemas de informação inteligentes na EN8 (Malveira e Venda do Pinheiro).

Deve passar a ler-se:

a. . .

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

Conselho Metropolitano de Lisboa
Mandato 2021-2025

Nos principais aglomerados urbanos da AML onde se registam congestionamentos e problemas ao nível da gestão da rede rodoviária, recomenda-se a implementação de inteligentes de controlo de tráfego. Estes sistemas permitem uma lógica integrada de monitorização em tempo real do tráfego rodoviário com a gestão dos constrangimentos detetados, um nível de resposta ajustado através do controlo de semáforos, do número de veículos em circulação em cada eixo e da informação atualizada veiculada aos condutores. Esta é uma das soluções que contribui para reduzir o número de veículos em circulação, reduzir os consumos energéticos e as emissões poluentes, contribuindo para a melhoria da qualidade do ambiente urbano e o aumento da segurança rodoviária.

Estes sistemas devem permitir monitorizar, em particular, em tempo real, os constrangimentos à fluidez dos serviços de transporte coletivo, contribuindo para a melhoria da sua fiabilidade e do cumprimento dos horários programados.

Entende-se que, para promover a redução dos congestionamentos rodoviários é também necessário assegurar a transferência de passageiros para serviços de transporte coletivo, cujo desempenho não seja colocado em causa pelas limitações de capacidade das vias e pelos constrangimentos existentes ao restante tráfego rodoviário.

Revela-se, assim, essencial apostar no desenvolvimento de centros de controlo de tráfego, com enfoque na atividade operacional dos sistemas de transporte coletivo.

Importa que estes centros de controlo de tráfego estejam devidamente articulados com a atuação das forças de segurança e de outros agentes de fiscalização, dotando-os dos meios necessários para uma intervenção rápida no terreno, sempre que tal se justifique.

Importa, igualmente, desenvolver sistemas de informação, que permitam identificar os principais eixos e pontos com constrangimentos à circulação, que potenciem assim intervenções estruturais, seja através de construção de corredores dedicados, seja através de sistemas de prioridade semaforica ao transporte coletivo.

Estas ações são particularmente relevantes quando os serviços de transporte coletivo circulam em regime banalizado com o restante tráfego ou quando apresentam cruzamentos de nível com o tráfego rodoviário, designadamente os serviços da Carris Metropolitana ou outros serviços de transporte coletivo em sítio próprio.

a. . .

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

Conselho Metropolitano de Lisboa
Mandato 2021-2025

No âmbito do PAMUS-AML assumem-se como propostas prioritárias, entre outros sistemas inteligentes de controlo de tráfego, a integração dos serviços de transporte coletivo com os sistemas semaforicos rodoviários, designadamente o SIM.Lx do Município de Lisboa, bem como a implementação do sistema inteligente de controlo de tráfego em Cascais e no Barreiro, a Introdução de sistemas de informação inteligentes na EN8 (Malveira e Venda do Pinheiro).

g) Incluir no Plano de Ação, integrando, no capítulo 4, propostas e intenções de intervenção identificadas pelos municípios da AML e cuja concretização está prevista até à entrada em vigor do Plano Metropolitano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMMUS) e que não integram a lista de investimentos do ITI.AML2030:

No ponto 4.2.2. Estruturação de corredores urbanos de procura elevada, página 117,

Onde se lê:

Complementarmente, destaca-se ainda a aposta na criação de corredores dedicadas que permitam solucionar problemas localizados de congestionamento que afetam os níveis de serviço dos TP (e.g. criação do corredor dedicado de TP na Avenida 1.º de Maio no Vale da Amoreira) e na avaliação de soluções que promovam a melhoria da oferta de TP a nível intraconcelhio (e.g. estudo de viabilidade técnica e económica para o estabelecimento de linhas de elevada capacidade em sítio próprio – Bus Rapid Transit – em Almada).

Deve passar a ler-se:

Complementarmente, destaca-se ainda a necessidade de avaliar e apostar na criação de corredores dedicados ou corredores intermitentes, que, em articulação com os restantes corredores referidos no presente objetivo operacional e com as infraestruturas de transporte pesado, permitam solucionar problemas de congestionamento que afetam os níveis de serviço dos TP, que nas ligações interconcelhias, quer nas ligações intraconcelhias. São disso exemplo a criação do corredor dedicado de TP na Avenida 1.º de Maio

no Vale da Amoreira, o estabelecimento de linhas de elevada capacidade em sítio próprio – Bus Rapid Transit – em Almada, entre outras.

No capítulo 4.3.1. Construção/requalificação da rede de interfaces intermodais, página 123,

Onde se lê:

Na Figura 4.8²¹ são identificadas as interfaces que se propõe sejam criadas ou requalificadas por forma a melhorar as condições de intermodalidade na AML e nos seus municípios, sendo que no Quadro 4.2 sistematizam-se as propostas de intervenção, as quais deverão ser analisadas conjuntamente com as propostas apresentadas no subcapítulo 4.5.4, dado que muitas das propostas de expansão das redes de modos suaves contribuem também para a melhoria das acessibilidades a estas infraestruturas.

Deve passar a ler-se:

Na Figura 4.8²¹ são identificadas algumas das interfaces que se propõe sejam criadas ou requalificadas por forma a melhorar as condições de intermodalidade na AML e nos seus municípios. No Quadro 4.2 sistematizam-se as propostas de intervenção as quais deverão ser analisadas conjuntamente com as propostas apresentadas no subcapítulo 4.5.4, não obstante se poderem vir a introduzir outras opções ou alterar a tipologia de intervenção preconizada, dado que muitas das propostas de expansão das redes de modos suaves contribuem também para a melhoria das acessibilidades a estas infraestruturas.

O desenvolvimento de uma rede de interfaces de transportes, segundo uma hierarquização justificada pela procura e pela importância do serviço no território, entre outros aspetos mais locais, como a colocação de estacionamento dissuasor será fundamental para otimizar o desempenho dos TP. São apontadas pelos municípios da AML intervenções que visam a melhoria da qualidade das infraestruturas de acesso e permanência através da iluminação pública na proximidade das interfaces, a proteção contra intempéries em paragem, ou dotar as paragens com infraestruturas de apoio, como painéis fotovoltaicos que lhes permitam autossuficiência energética e possam abastecer, por exemplo, módulos de conectividade Wi-Fi (internet).

Com o objetivo de promover a articulação entre o transporte individual e o transporte coletivo no limiar da primeira e da última milha, os municípios da AML propõem-se, ainda, a desenvolver redes de parques de estacionamento

a. . .

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

Conselho Metropolitano de Lisboa
Mandato 2021-2025

dissuasores em polos/ interfaces de TP e paragens de transporte coletivo estratégicas.

No capítulo 4.4.1. Construção de vias que permitam o reforço da conectividade da rede rodoviária metropolitana, página 134,

Onde se lê:

Por outro lado, o PAMUS-AML desenvolve-se num contexto em que se pretende a inversão da repartição modal e a aposta no transporte público, pelo que o enfoque deve ser colocado ao nível da concretização de algumas vias ou troços de vias que contribuam para (i) o fecho das malhas rodoviárias; (ii) reforcem a conectividade entre centros urbanos que potencie a consolidação do sistema urbano regional; (iii) contribuam para a redução da sinistralidade rodoviária e para a redução do número de veículos em circulação nas áreas centrais de aglomerados urbanos e para redução do congestionamento, contribuindo assim para a redução as emissões de GEE e para a melhoria da qualidade do ambiente urbano.

Os projetos propostos neste âmbito são apresentados no Quadro 4.3. Acresce que a perspetiva de concretização de alguns projetos estruturantes na AML (como são os casos do novo terminal do Aeroporto de Lisboa no Montijo – Base Aérea n.º 6 e do novo terminal de contentores do Porto de Lisboa no Barreiro), poderá vir a determinar a necessidade de intervenção na rede de acessibilidades por forma a assegurar bons níveis de conectividade entre estes equipamentos/infraestruturas e a rede metropolitana estruturante.

Deve passar a ler-se:

Por outro lado, o PAMUS-AML desenvolve-se num contexto em que se pretende a inversão da repartição modal e a aposta no transporte público, pelo que o enfoque deve ser colocado ao nível da concretização de algumas vias ou troços de vias que contribuam para (i) o fecho das malhas rodoviárias; (ii) reforcem a conectividade entre centros urbanos que potencie a consolidação do sistema urbano regional; (iii) contribuam para a redução da sinistralidade rodoviária e para a redução do número de veículos em circulação nas áreas centrais de aglomerados urbanos e para redução do congestionamento, contribuindo assim para a redução as emissões de GEE e para a melhoria da qualidade do ambiente urbano; (iv) contribuam para a criação de trajetos diretos, com um número reduzido de paragens, focados na ligação de pares

a. . .

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

Conselho Metropolitano de Lisboa
Mandato 2021-2025

origem-destino de grande geração e atração de viagens, permitindo diminuir o tempo de viagem e otimizar o desempenho do transporte público coletivo; (v) viabilizem a exclusividade de circulação para transportes coletivos e de emergência, permitindo a otimização dos seus tempos de percurso, sem prejuízo de assegurarem as acessibilidades locais.

Alguns dos projetos propostos neste âmbito são apresentados no Quadro 4.3. Acresce que a perspetiva de concretização de alguns projetos estruturantes na AML (como são os casos do novo Aeroporto de Lisboa), poderá vir a determinar a necessidade de intervenção na rede de acessibilidades por forma a assegurar bons níveis de conectividade entre estes equipamentos/infraestruturas e a rede metropolitana estruturante.

No capítulo 4.5.1. Expansão/requalificação das redes ciclável e pedonal, página 144,

Onde se lê:

Seguidamente detalham-se as redes perspetivadas para cada município da AML focando-se os projetos candidatados na componente PAMUS dos PEDU.

Deve passar a ler-se:

Seguidamente detalham-se as redes perspetivadas para cada município da AML focando-se os projetos candidatados na componente PAMUS dos PEDU. Estando em desenvolvimento o Plano Metropolitano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMMUS), com conclusão prevista para a segundo semestre de 2025, serão, ainda de admitir que algumas medidas, que não tendo enquadramento nos Planos Estratégicos de Desenvolvimento Urbano permitam construir ligações que assegurem os princípios da conectividade, adequabilidade, acessibilidade, segurança e atratividade à adoção da deslocação por modos ativos.

a. . .

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

Conselho Metropolitano de Lisboa
Mandato 2021-2025

No capítulo 4.6.1. Melhoria da gestão da utilização do TI, página 167,

Onde se lê:

No contexto da melhoria da gestão da utilização do TI releva a prossecução de políticas de estacionamento e de outras medidas inovadoras com influência uma utilização mais racional e na dissuasão da utilização do TI. Neste sentido, são propostos os projetos/ações apresentados no Quadro 4.7.

Deve passar a ler-se:

No contexto da melhoria da gestão da utilização do TI releva a prossecução de políticas de estacionamento e de outras medidas inovadoras com influência uma utilização mais racional e na dissuasão da utilização do TI. Neste sentido, são propostos, de entre outros, os projetos/ações apresentados no Quadro 4.7.

No capítulo 4.6.2. Elaboração de Planos de Mobilidade Sustentável à escala regional e sub-regional, página 168,

Onde se lê:

Recomenda-se ainda a elaboração de Planos Municipais de Mobilidades e Transportes devidamente articulados com a orientações estratégicas definidas no PAMUS. Neste âmbito destaca-se a candidatura apresentada pelo município de Odivelas no PEDU para a elaboração de um plano desta natureza.

Deve passar a ler-se:

Recomenda-se ainda a elaboração de Planos Municipais de Mobilidades e Transportes devidamente articulados com a orientações estratégicas definidas no PAMUS, o mesmo se aplicando à revisão de planos de mobilidade que ocorra dentro da vigência deste Plano de Ação. Neste âmbito destaca-se a candidatura apresentada pelo município de Odivelas no PEDU para a elaboração de um plano desta natureza, entre outras.

a. . .

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

Conselho Metropolitano de Lisboa
Mandato 2021-2025

No capítulo 4.7.2. Promover projetos de logística urbana, página 170,

Onde se lê:

No domínio da logística urbana reveste-se de particular importância a implementação de soluções inovadoras que contribuam para a organização e coordenação dos fluxos de mercadorias em meio urbano, permitindo ganhos efetivos em matéria de: (i) melhoria da eficiência das operações; (ii) melhoria da eficiência energética e ambiental das operações de abastecimento e distribuição de mercadorias; (iii) redução do número de veículos de transporte de mercadorias em circulação em meio urbano, melhorando a qualidade do ambiente urbano e fluidez do trânsito e minimizando as situações de conflito com a circulação pedonal.

Neste sentido, e atendendo ao trabalho já desenvolvido por alguns municípios da AML, propõe-se o desenvolvimento dos seguintes projetos:

Deve passar a ler-se:

No domínio da logística urbana reveste-se de particular importância a implementação de soluções inovadoras que contribuam para a organização e coordenação dos fluxos de mercadorias em meio urbano, permitindo ganhos efetivos em matéria de: (i) melhoria da eficiência das operações; (ii) melhoria da eficiência energética e ambiental das operações de abastecimento e distribuição de mercadorias; (iii) redução do número de veículos de transporte de mercadorias em circulação em meio urbano, melhorando a qualidade do ambiente urbano e fluidez do trânsito e minimizando as situações de conflito com a circulação pedonal.

Neste sentido, e atendendo ao trabalho já desenvolvido por alguns municípios da AML, propõe-se o desenvolvimento dos projetos que a seguir se destacam, não se esgotando, contudo, a possibilidade de concretização de intervenções que visem ordenar a micrologística, incentivar práticas de logística para a sustentabilidade, ordenar o acesso e a mobilidade da logística pesada e desenvolver redes de parques de estacionamento para transbordo ligeiros/pesados na proximidade de centros urbanos.

a. . .

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

Conselho Metropolitano de Lisboa
Mandato 2021-2025

h) Incluir no capítulo 6, referência ao alargamento da calendarização para incluir os projetos que agora se aprovam:

No capítulo 6.1.1, Programa de execução e de investimento,

Onde se lê:

A implementação das medidas previstas no Plano de Ação do PAMUS-AML ocorre, grosso modo, no horizonte temporal 2016-2022, podendo a calendarização prevista para cada uma das medidas ser consultada no Quadro 6.1. Ainda assim, admite-se que algumas medidas, nomeadamente aquelas que não têm enquadramento nos Planos Estratégicos de Desenvolvimento Urbano e que são da responsabilidade de entidades terceiras (e.g. medidas da responsabilidade da Infraestruturas de Portugal, CP, ML, Carris, etc.) possam ter um calendário de execução que vai para além deste horizonte temporal.

Deve passar a ler-se:

O desenvolvimento de uma rede de interfaces de transportes, segundo uma hierarquização justificada pela procura e pela importância do serviço no território, entre outros aspetos mais locais, como a colocação de estacionamento dissuasor será fundamental para otimizar o desempenho dos TP. São apontadas pelos municípios da AML intervenções que visam a melhoria da qualidade das infraestruturas de acesso e permanência através da iluminação pública na proximidade das interfaces, a proteção contra intempéries em paragem, ou dotar as paragens com infraestruturas de apoio, como painéis fotovoltaicos que lhes permitam autossuficiência energética e possam abastecer, por exemplo, módulos de conectividade Wi-Fi (internet).

A implementação das medidas previstas no Plano de Ação do PAMUS-AML ocorre, grosso modo, no horizonte temporal 2016-2022, podendo a calendarização prevista para cada uma das medidas ser consultada no Quadro 6.1. Estando, contudo, em desenvolvimento o Plano Metropolitano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMMUS), com conclusão prevista para a segundo semestre de 2025, admite-se que algumas medidas, nomeadamente aquelas que não têm enquadramento nos Planos Estratégicos de Desenvolvimento Urbano e/ou que são da responsabilidade de entidades terceiras (e.g. medidas da responsabilidade da Infraestruturas de Portugal, CP, ML, Carris, etc.) possam ter um calendário de execução com um horizonte temporal mais alargado, nomeadamente até à aprovação daquele instrumento de planeamento.

a. . .

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

Conselho Metropolitano de Lisboa
Mandato 2021-2025

Anexo: Proposta de revisão do PAMUS: Aprovação da revisão do Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável da AML – PAMUS-AML, inclusão de projetos.

Para constar e produzir os efeitos legais se publica o presente edital, que vai ser afixado nos locais do costume.

Lisboa, 23 de novembro de 2023

A Presidente do Conselho Metropolitano de Lisboa



Carla Tavares