

Almirante Reis

Avenida da Igualdade





LIVRE

Sumário

- 1.** Histórico da Avenida Almirante Reis e Rua da Palma
- 2.** Factos sobre o funcionamento da ciclovia atual e problemas identificados nas Sessões Públicas da Avenida Almirante Reis
- 3.** Carlos Moedas: promessa, participação e proposta - a terceira ciclovia *pop-up*
- 4.** Exemplos internacionais de avenidas com a mesma largura
- 5.** Proposta do LIVRE



LIVRE

Histórico da Avenida Almirante Reis e Rua da Palma

1

1859/60 até 1927 | Rua Nova da Palma

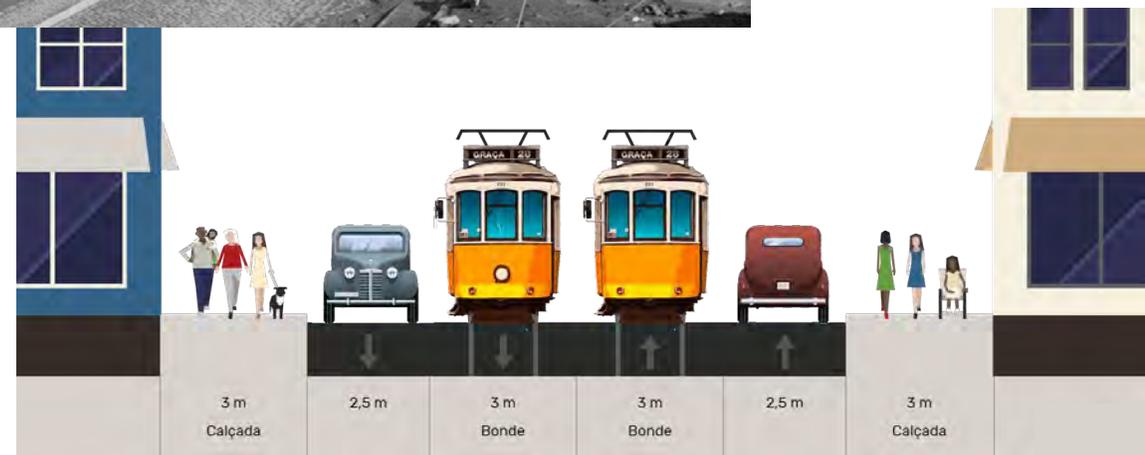


LIVRE



Rua da Palma e Martim Moniz
(depois das demolições nessa
década), década de 1950
Autor: Judah Benioel

Rua da Palma, Esquina com a Rua D. Duarte
Autor: Portugal, Eduardo (1900-1958)
CML, AML
PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/001060.



1859/60 até 1927 | Rua Nova da Palma

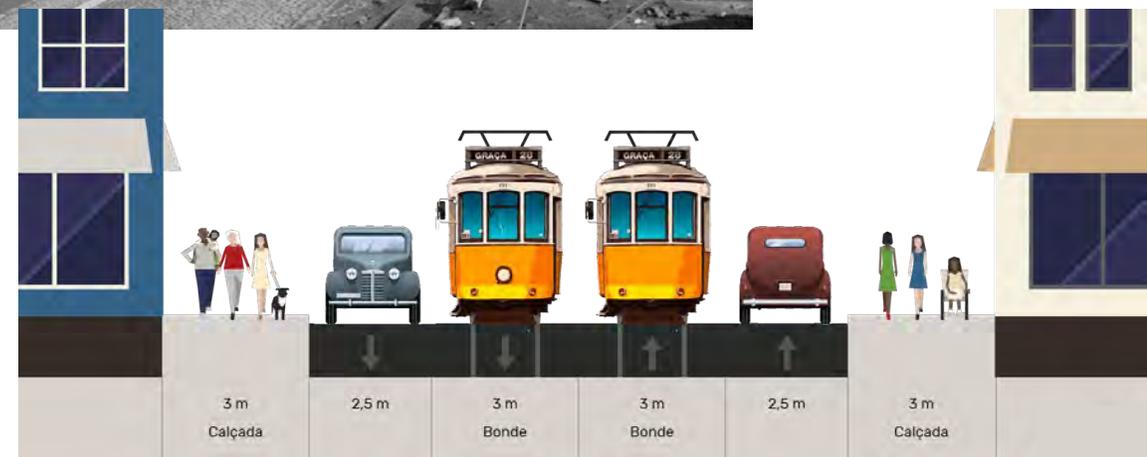


LIVRE



Rua da Palma e Martim Moniz
(depois das demolições nessa
década), década de 1950
Autor: Judah Benoiel

Rua da Palma, Esquina com a Rua D. Duarte
Google Street View, novembro de 2020



1859/60 até 1927 | Rua Nova da Palma

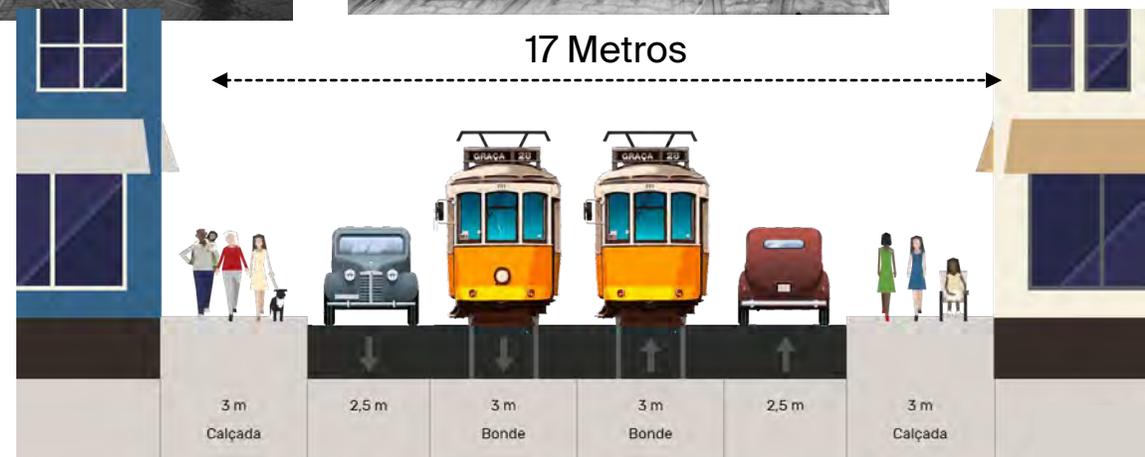


LIVRE



Vista do topo junto ao Intendente
Autor: Benoiel, Joshua
PT/AMLSB/CMLSBAH/P
CSP/004/JBN/000652

Panorâmica tirada do Teatro Apolo sobre a Rua da Palma no cruzamento da Rua de São Lázaro, antes das demolições, 1927
Autor: Portugal, Eduardo (1900-1958)
PT/AMLSB/POR/014987



Início do Séc XX até 1940 | Avenida dos Anjos

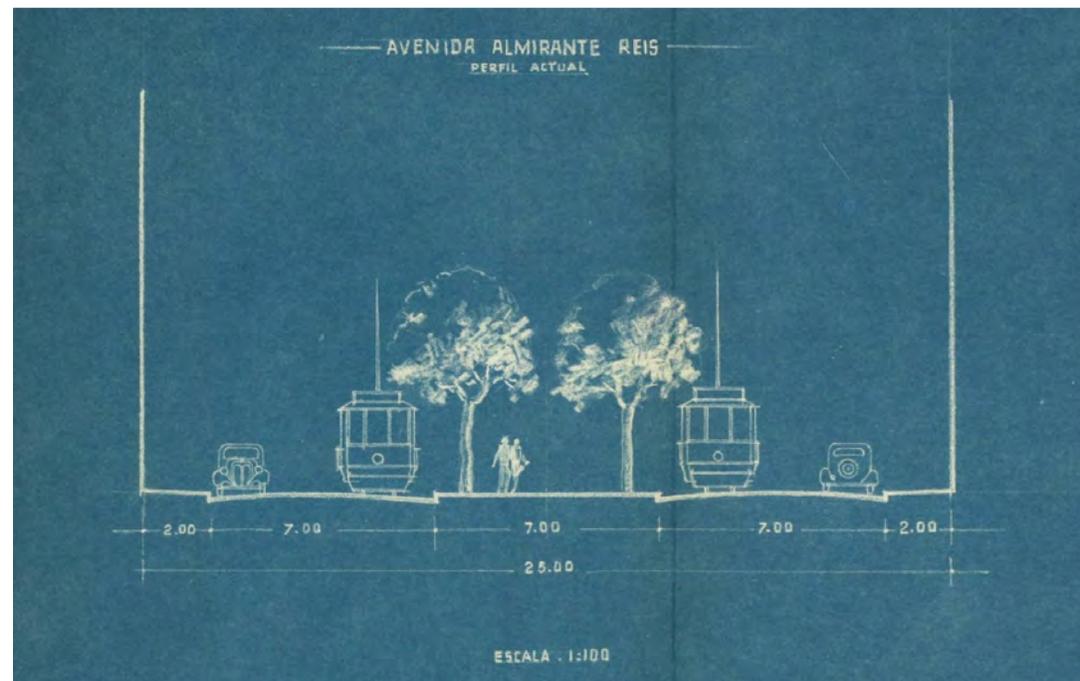
Anteprojeto aprovado em 1877, projetos de 1892 e 1895 - Av. Rainha D. Amélia em 1903 - Av. Almirante Reis a partir de 1910



LIVRE



Cruzamento com a Rua dos Anjos, Ant. 1939
Autor: Portugal, Eduardo (1900-1958)
AML



Início do Séc XX até 1940 | Avenida dos Anjos

Anteprojeto aprovado em 1877, projetos de 1892 e 1895 - Av. Rainha D. Amélia em 1903 - Av. Almirante Reis a partir de 1910



LIVRE



Avenida Almirante Reis junto ao cruzamento com a Rua dos Anjos, Cinema Lys, 1938

Avenida Almirante Reis, S→N; quarteirão entre as Ruas Álvaro Coutinho e Febo Moniz, 1907

Autor: Joshua Benoiel, Arquivo Fotográfico de Lisboa



Década de 40 | Avenida Almirante Reis – 1º Reperfilamento



LIVRE



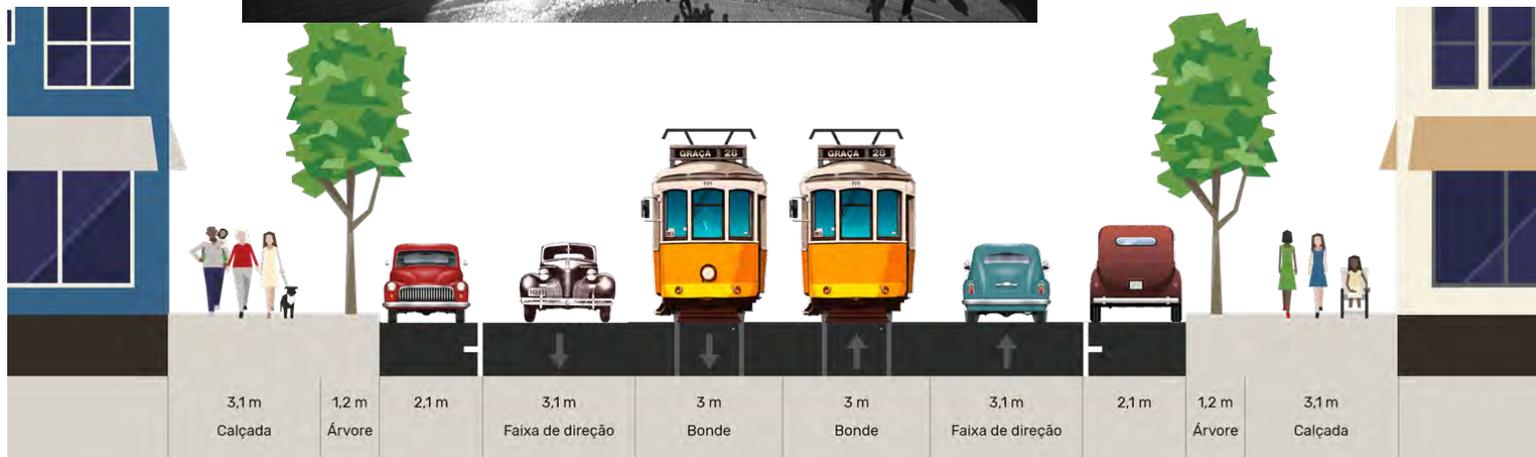
Avenida Almirante Reis,
Lisboa, c. 1940
Casa fotográfica de
Garcia Nunes, CML, AML



Rua da Palma vista a
partir do Martim Moniz, c.
1953
Autor: Passaporte,
António (1901-1983)
PAS001607 B086419



Avenida Almirante Reis, Praça do Chile,
1939
Revista Municipal, n.º 1, Set. 1939, p. 5
Fotografia do Estúdio Mário Novais
Fundação Calouste Gulbenkian



Década de 40 | Avenida Almirante Reis – 1º Reperfilamento



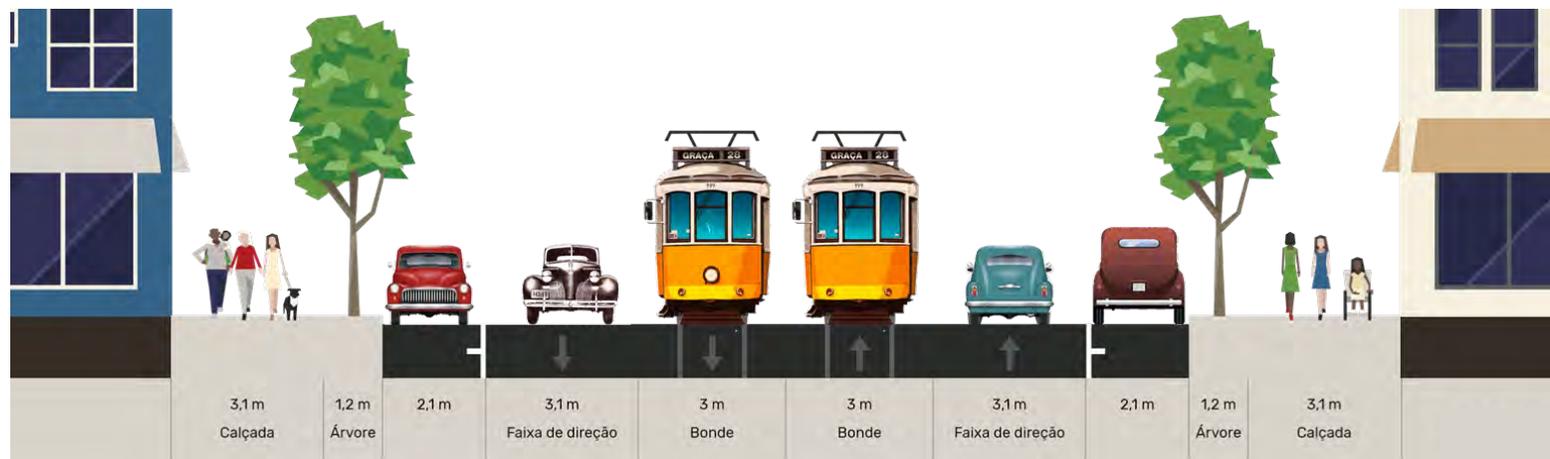
LIVRE



Cruzamento com a Rua dos Anjos, Ant. 1939
 Autor: Portugal, Eduardo (1900-1958)
 AML



Cruzamento com a Rua dos Anjos
 em 1940
 Autor: Portugal, Eduardo (1900-1958)
 AML



1939 | Estudos



SECÇÃO TRANSVERSAL

25,00

3,25 5,40 4,00 5,50 1,20 8,40 9,25

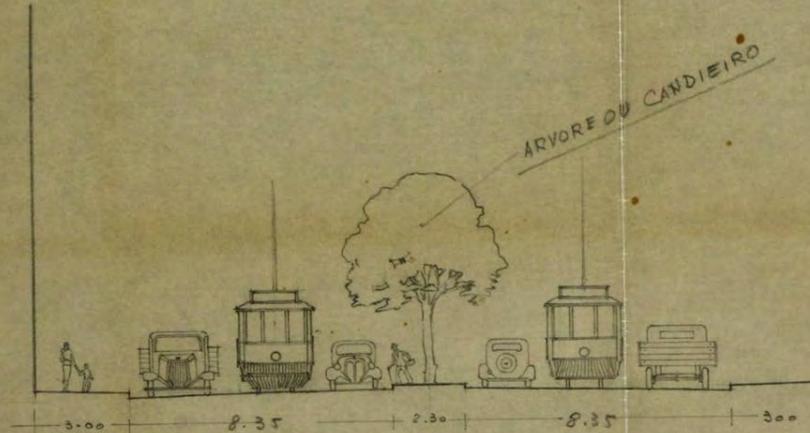
PLANTA

ESCALA 1:100

ESTUDO DE UM PERFIL
PARA A AVENIDA
ALMIRANTE REIS
SOLUÇÃO -A-

PLANTA
ESCALA 1:200

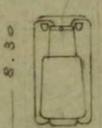
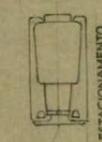
ESTUDO DE UM PERFIL PARA A AVENIDA ALMIRANTE REIS



ÁRVORE DO CANDIEIRO

3,00 8,35 2,30 8,35 3,00

8,35



PLACAS REDONDAS DU

ARVORES

João Costa
11-1-1938

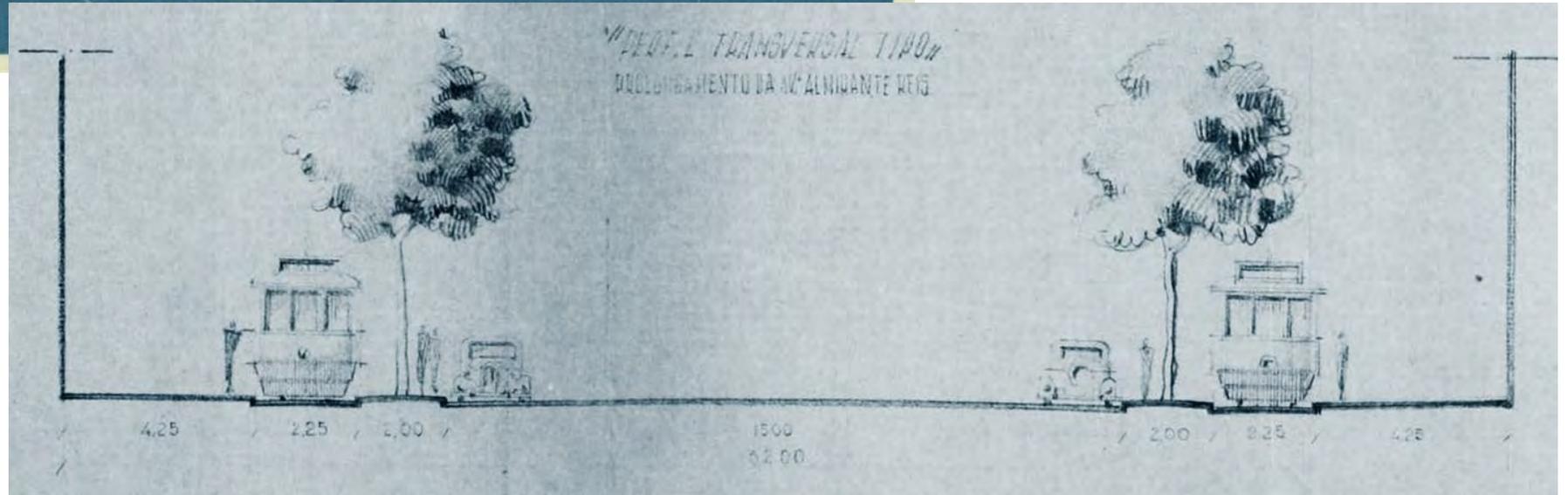
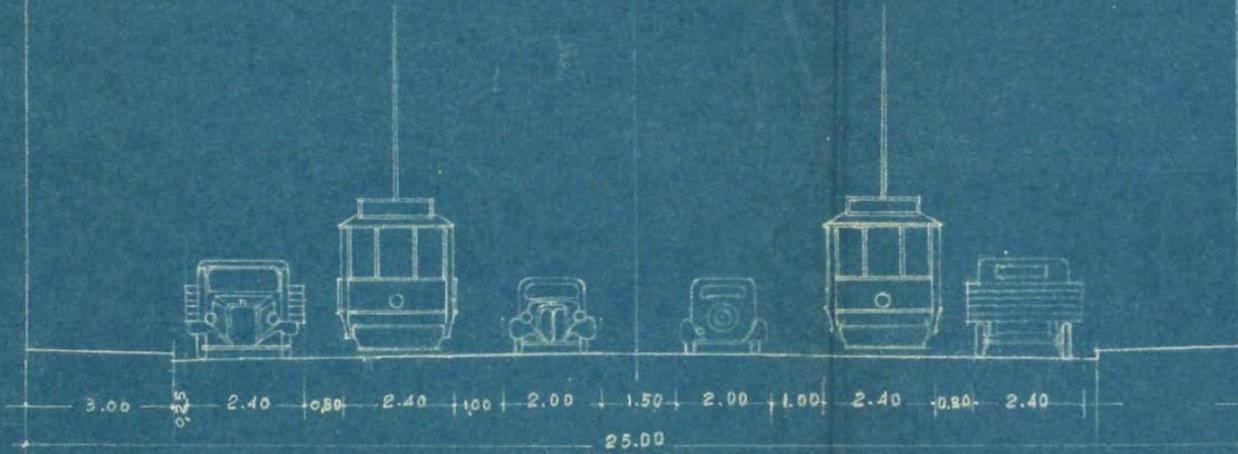


LIVRE

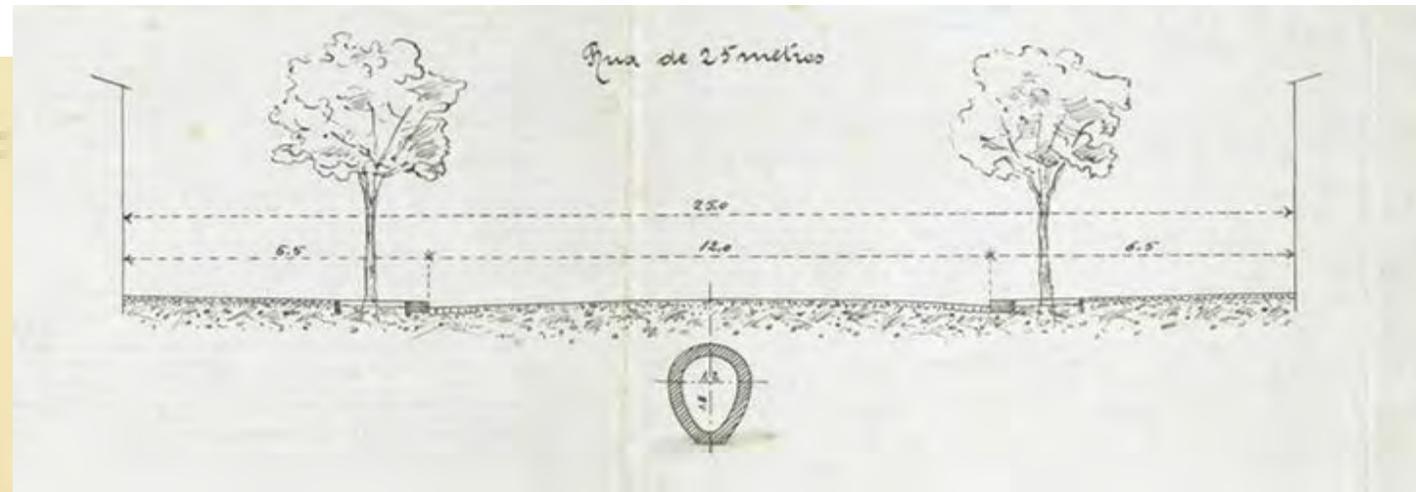
Perfis transversais de várias ruas da cidade de Lisboa, 1903-08-31 - 1938-01
Autor: Costa, João Faria da (1906-1971), arquiteto

Âmbito e conteúdo: Projeto de transformação dos perfis transversais tipo das ruas das avenidas novas (...) planeamento de áreas para o trânsito de automóveis e eléctricos na avenida Almirante Reis. Contém: Perfis transversais tipo das avenidas Almirante Reis, do Areeiro à Portela, (...) Perfil da avenida Almirante Reis e da avenida Fontes Pereira de Melo, com a indicação da série de preços, orçamentos e plantas dos perfis das referidas avenidas, (...)

1939 | Estudos AVENIDA ALMIRANTE REIS



Estudos de arruamentos com 25 metros



1955 | Despacho 357/CEU/P 18 de novembro



LIVRE

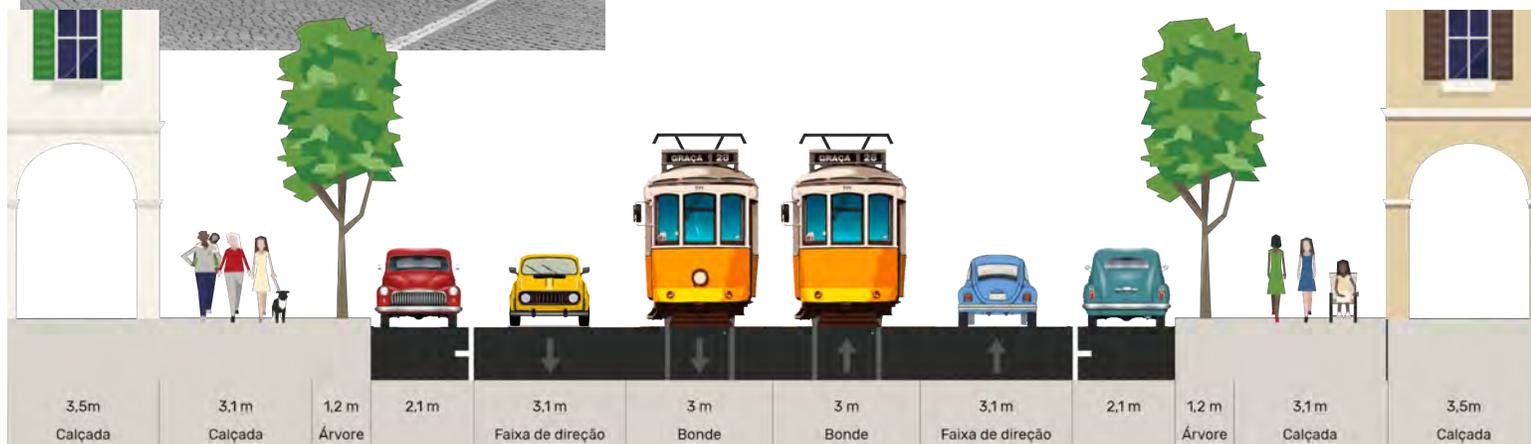


Define regras para os limites da volumetria dos novos edifícios (7 pisos), profundidade de construção (12m), para o ensombramento e desafogo das fachadas e recuo dos pisos terrosos (3,75m), para permitir alargamento das zonas de circulação pedonal através de galerias comerciais sem alterar o alinhamento dos edifícios, nem imputar os custos do acréscimo de espaço público ao município.

Entre 1950 e 1970, foram construídos 48 edifícios deste tipo, representando 19% dos 255 deste eixo (AAR+RP).

In Atlas Almirante Reis
coord. Filipa Ramalhete, Inês Lobo, Margarida Tavares da Conceição

1962, Autor: Armando Maia Serôdio
CML, AML PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/SER/005241



1962, Autor: Armando Maia Serôdio
CML, AML
PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/SER/005244

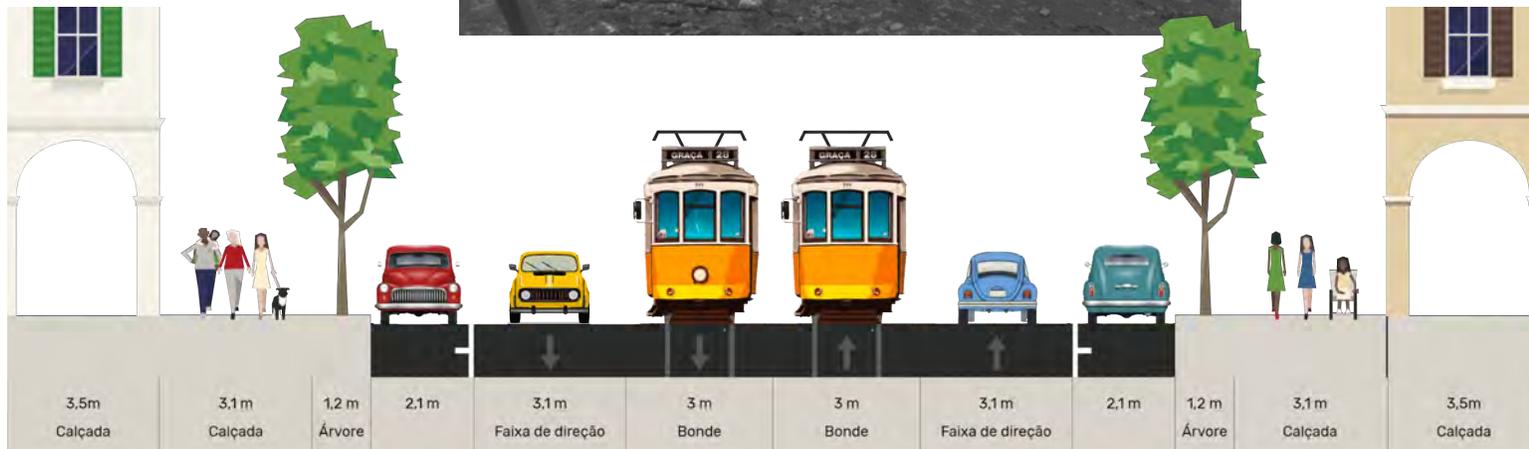
1966 a 1972 | Obras do metro: Rossio > Arroios



1966, Autor: Armando Maia
 Seródio
 CML, AML
 PT/AMLSB/CMLSBAH/
 PCSP/004/SER/007996



1964, Autor: Arnaldo
 Madureira
 CML, AML
 PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/
 004/ARM/004085



1960



Bicicletas a subir a avenida não são uma moda ou uma “modernice das ciclovias” de agora. Há registos no arquivo municipal com mais de meio século de ciclistas a fazê-lo tranquilamente quando o número de carros a circular na cidade era muito menor.

~ 1973



LIVRE



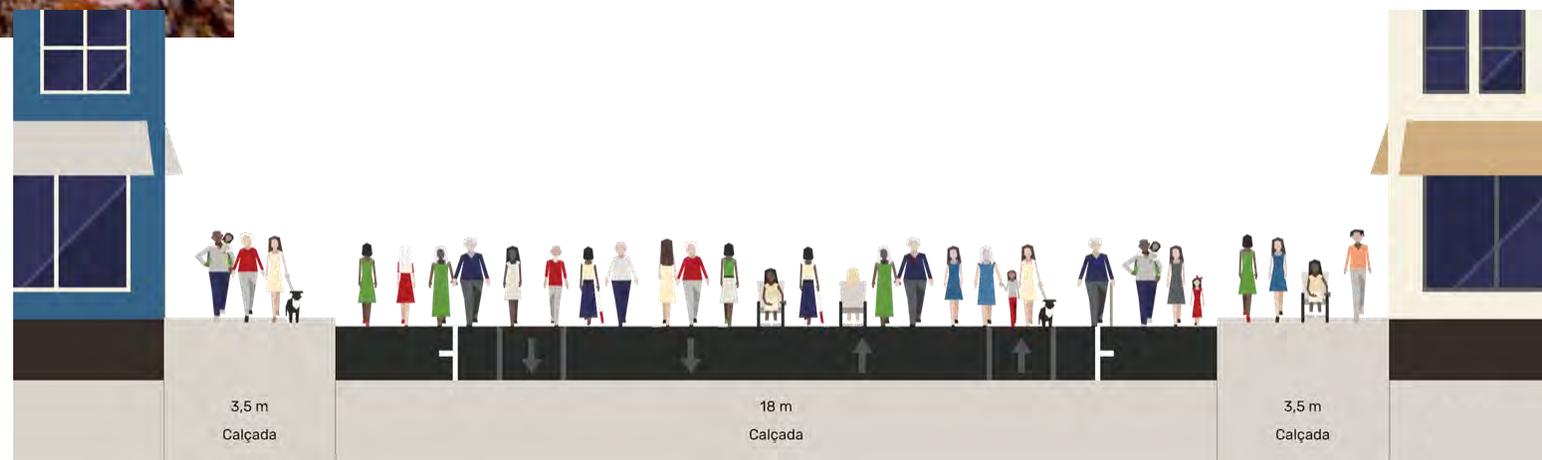
Imagens do documentário de Renata Sancho "Avenida Almirante Reis em Três Andamentos" de 2018
Arquivo RTP



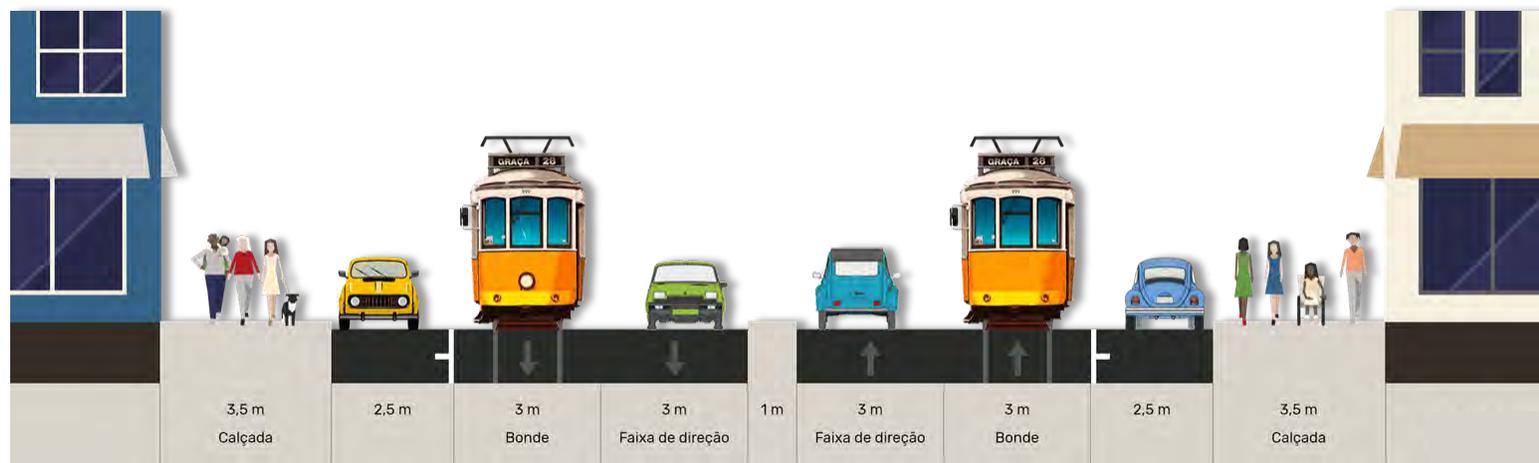
1974 | 1º de maio



Imagem do documentário “As Armas e o Povo” (1975) realizado e produzido pelo Colectivo de Trabalhadores da Actividade Cinematográfica, por iniciativa do Sindicato Nacional de Profissionais de Cinema
Arquivo RTP



Década de 1980 | Separador central?



~ 1988 | Árvores



LIVRE



Fevereiro de 1998
Autor: Kim Løvenskjold
1975' Volvo B59-55 Caetano
© Kim L | Todos os direitos reservados
<https://www.flickr.com/photos/32322040@N06/16413662675/in/album-72157650824626035/>

PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/003/PVA/000908



Janeiro de 2020 | Proposta ZER (Zona de Emissões Reduzidas)

Fotomontagem ilustrativa da proposta da ZER do anterior executivo da CML, apresentada em janeiro de 2020, com início de implementação previsto para o verão desse ano



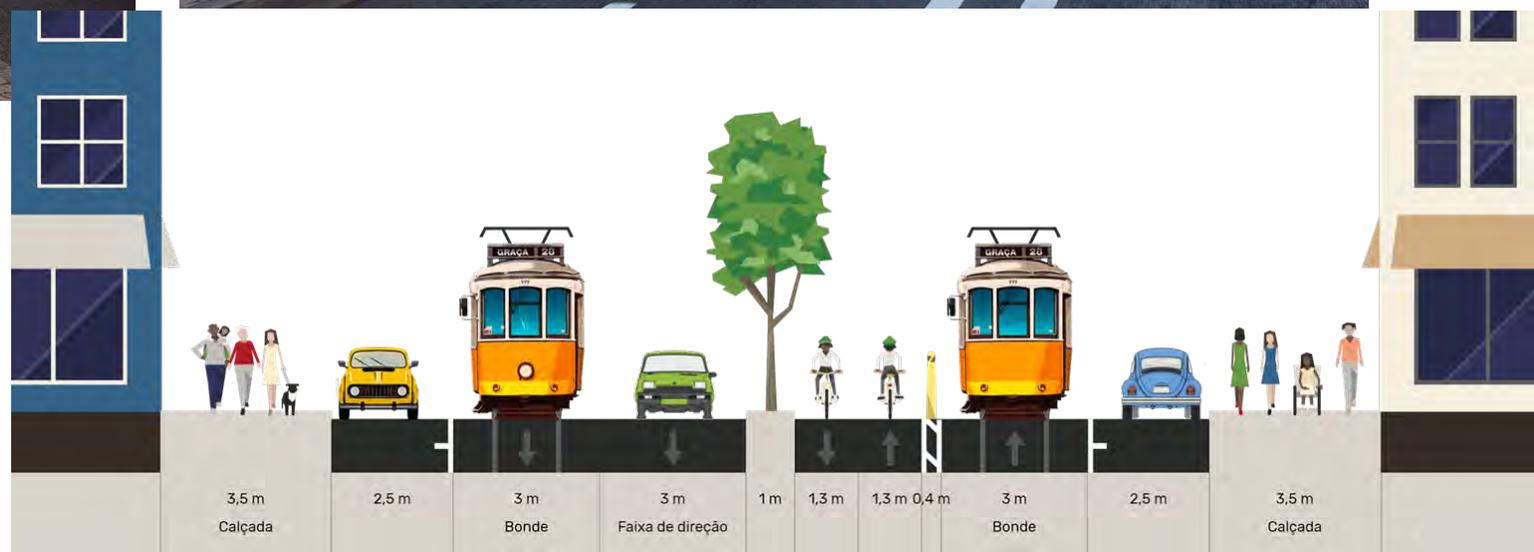
2020 | Primeira versão da ciclovia



LIVRE



Fotografia de Mário Rui André/Lisboa Para Pessoas



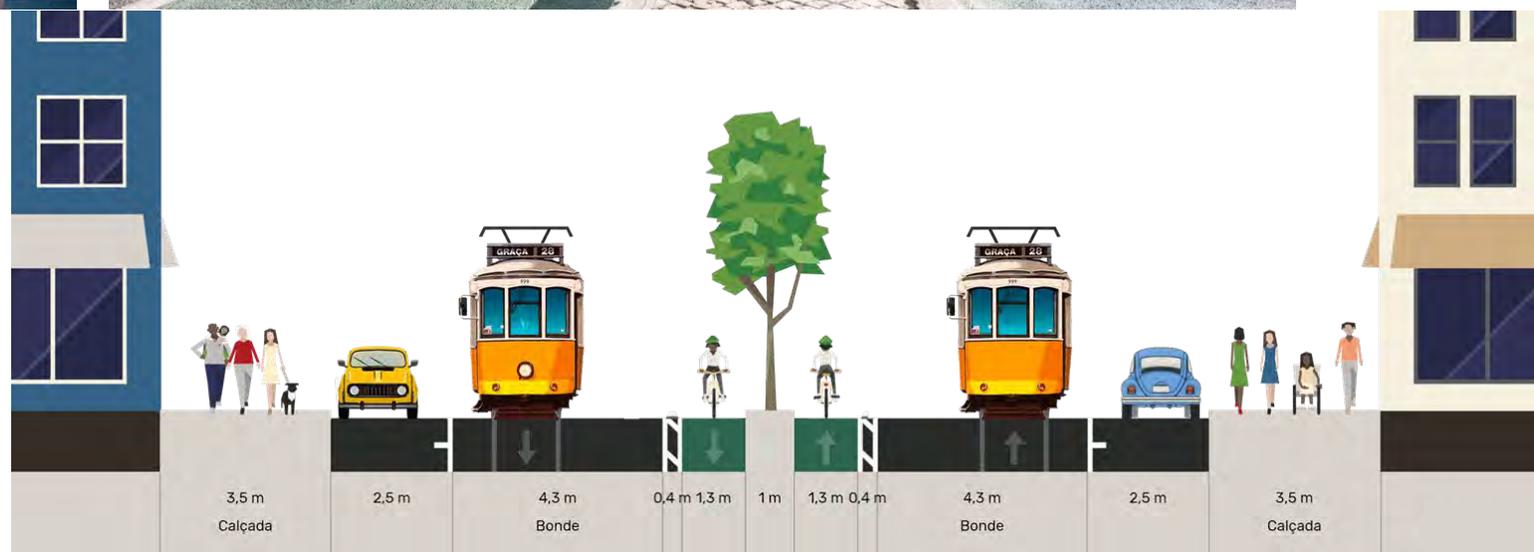
2021-22 | Segunda versão da ciclovia (atual)



LIVRE



Fotografias de Mário Rui André/Lisboa Para Pessoas





Factos sobre o funcionamento da ciclovia atual e problemas identificados nas Sessões Públicas da Avenida Almirante Reis

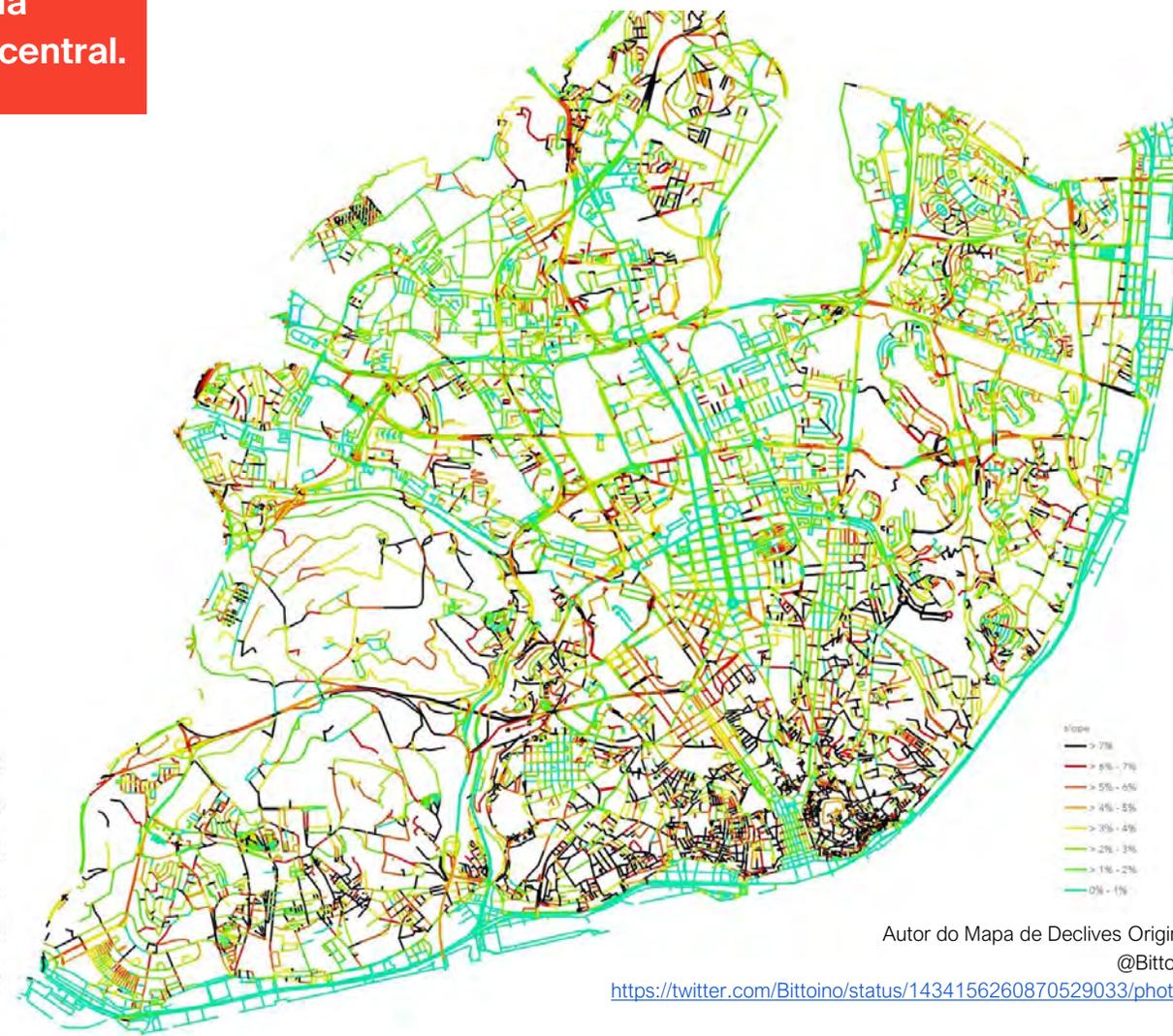
2

Declive

Ligação com menos inclinação entre a parte alta e a parte baixa da cidade, duas das suas principais zonas, a ribeirinha e do planalto central.



LIVRE



Autor do Mapa de Declives Original:
@Bittoino

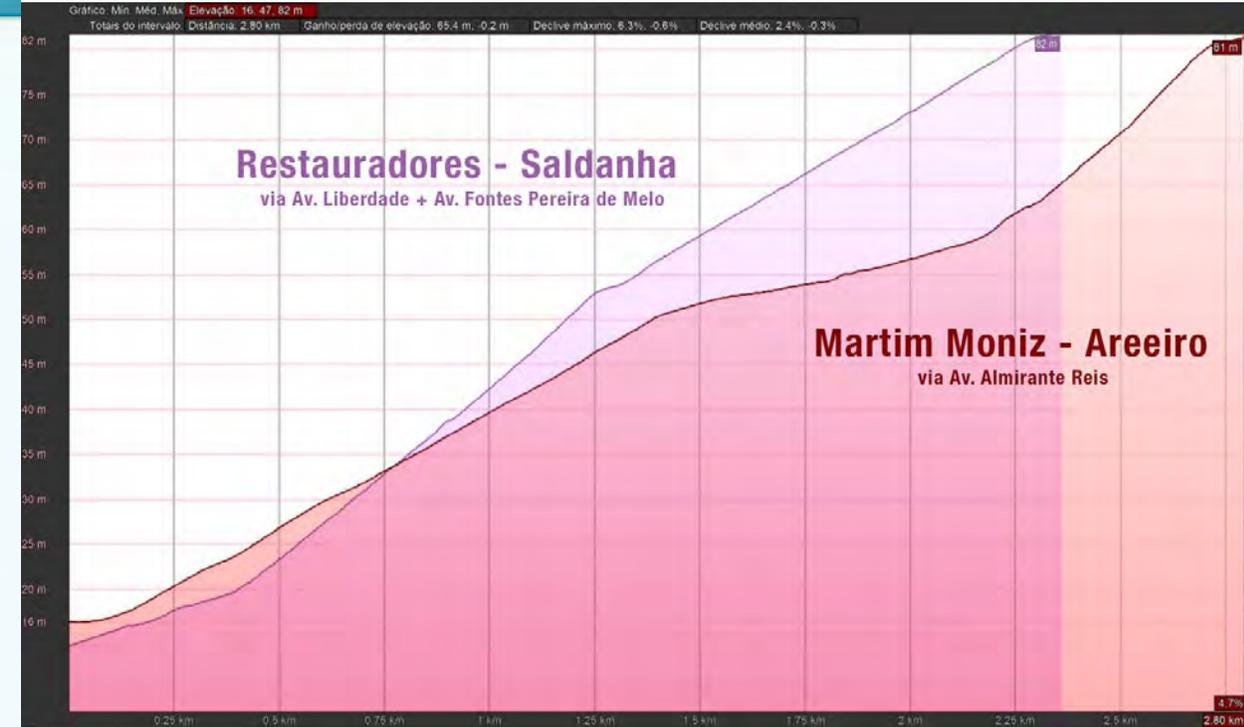
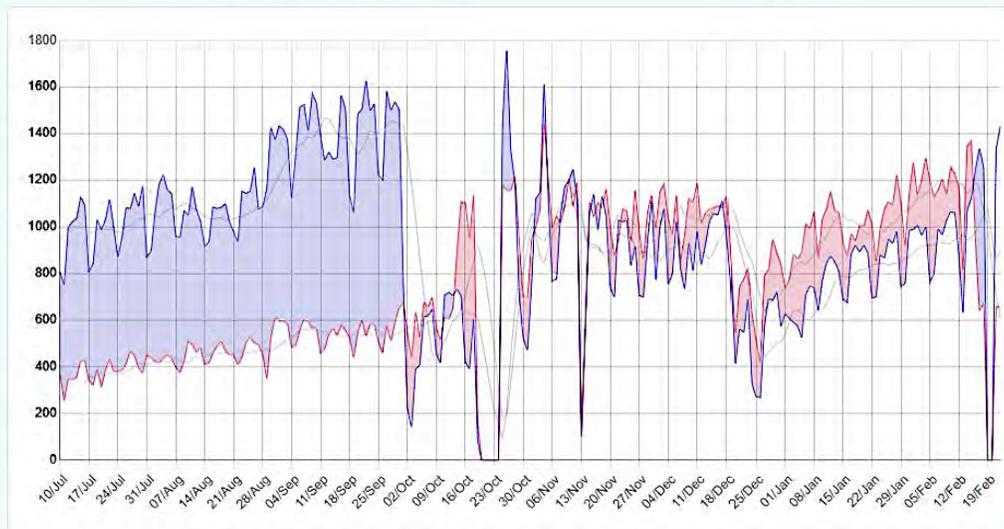
<https://twitter.com/Bittoino/status/1434156260870529033/photo/1>

Fonte dos Dados para elaboração do Mapa:
Plataforma de GeoDados CML

<https://geodados-cml.hub.arcgis.com/datasets/mob-declives>

Contadores de bicicletas de Lisboa

- #25 - Avenida Almirante Reis
- #06 - Av. Fontes Pereira de Melo



Fontes:
<https://www.ciclovias.pt/contadores/?loc=2829>
<https://www.ciclovias.pt/contadores/?loc=1617>

Fonte: Google Earth (Perfil de Elevação)

Veículos de Emergência

A circulação de veículos de emergência melhorou nesta artéria com a implementação da ciclovia, segundo os próprios condutores desse tipo de veículos



Fonte: Câmara Municipal de Lisboa

<https://www.facebook.com/camaradelisboa/videos/485920119127282/>



Atropelamentos



LIVRE

A Avenida Almirante Reis era a via mais perigosa para utilizadores vulneráveis, com o maior número de peões atropelados do país (160), segundo o Estudo do Observatório do ACP, com dados da ANSR de 2010-2016 (anteriores à ciclovia).

Atropelamentos por Eixo/Arruamento/Zona

Av. Almirante Reis	Campo de Ourique (interior malha central)	Av. Liberdade	Eixo Escola Politécnica	Praça Luís Camões /Calçada Combro
<u>160</u>	120	75	66	59
Estrada Benfica (2ª Circ. – Portas Benfica)	Estrada Benfica (Zoo – 2ª Circ.)	Av. Igreja	Rua Morais Soares	
51	51	44	45	



Atropelamentos

Código da Estrada

Artigo 101.º

Atravessamento da faixa de rodagem

TEXTO

- 1 - Os peões não podem atravessar a faixa de rodagem sem previamente se certificarem de que, tendo em conta a distância que os separa dos veículos que nela transitam e a respetiva velocidade, o podem fazer sem perigo de acidente.
- 2 - O atravessamento da faixa de rodagem deve fazer-se o mais rapidamente possível.
- 3 - Os peões só podem atravessar a faixa de rodagem nas passagens especialmente sinalizadas para esse efeito ou, quando nenhuma exista a uma distância inferior a 50 m, perpendicularmente ao eixo da faixa de rodagem.
- 4 - Os peões não devem parar na faixa de rodagem ou utilizar os passeios e as bermas de modo a prejudicar ou perturbar o trânsito.
- 5 - Quem infringir o disposto nos números anteriores é sancionado com coima de (euro) 10 a (euro) 50.

2,76 km de comprimento

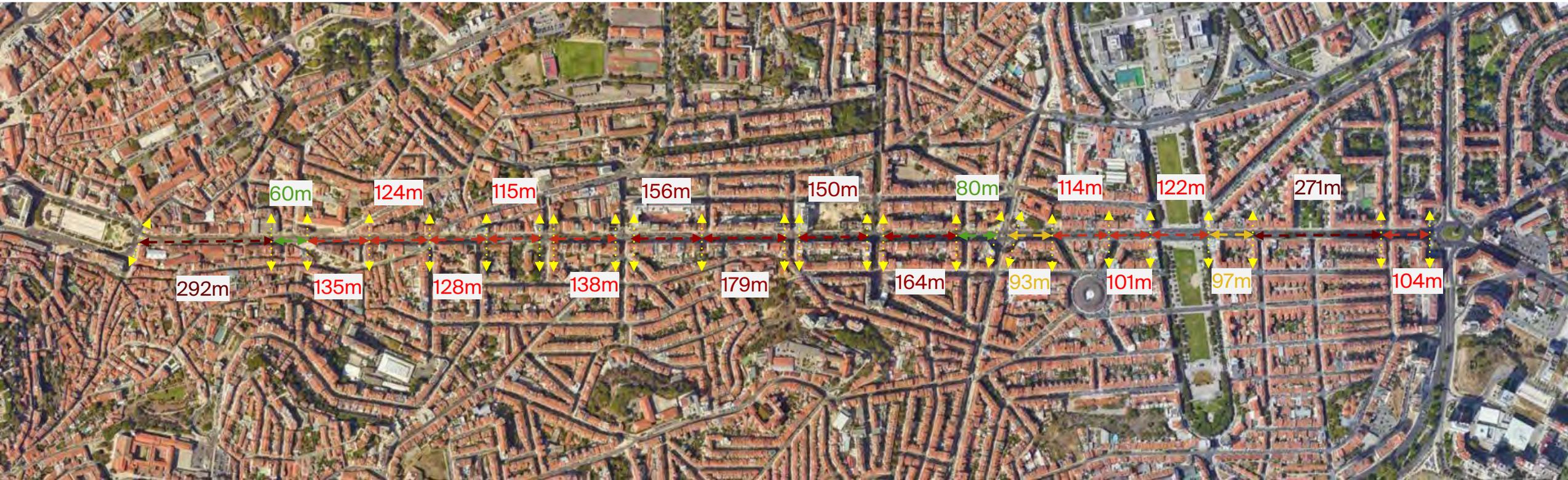
Spacing

"provide level crossings every 80–100 m in urban environments. Distances over 200 m should be avoided, as they create compliance and safety issues. If it takes a person more than three minutes to walk to a pedestrian crossing, he or she may decide to cross along a more direct, but unsafe route. Pedestrian crossing spacing criteria should be determined according to the pedestrian network, built environment, and desire lines. Designers should take into account both existing and projected crossing demand."

1. Jure Kostanjsek and Lipar, Peter, "Pedestrian crossings priority for pedestrian safety" (Paper presented at the 3rd Urban Street Symposium, Seattle, June 2007).



LIVRE



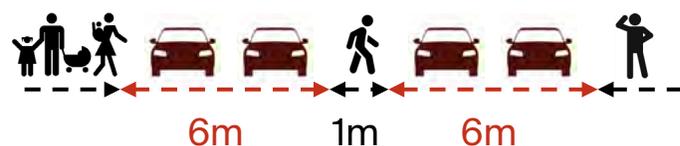
Atravessamentos Informais

Tornaram-se mais seguros para os peões, pela redução da distância de atravessamento.

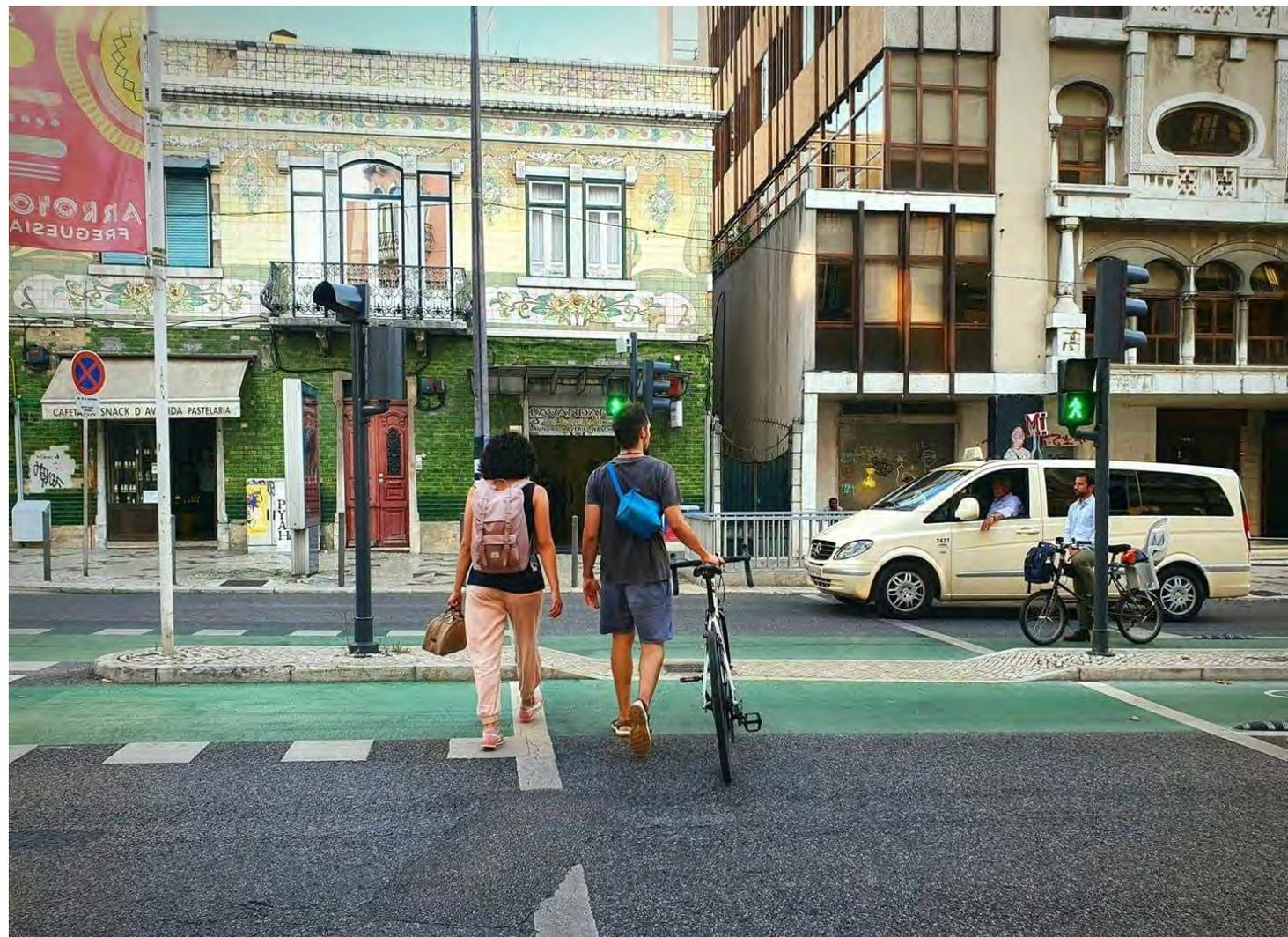
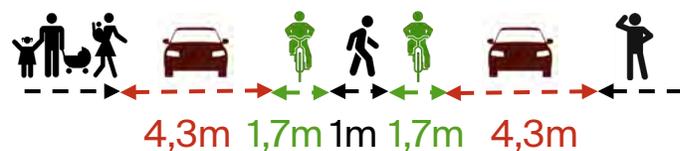


LIVRE

Sem ciclovia



Com ciclovia



Mobilidade Reduzida

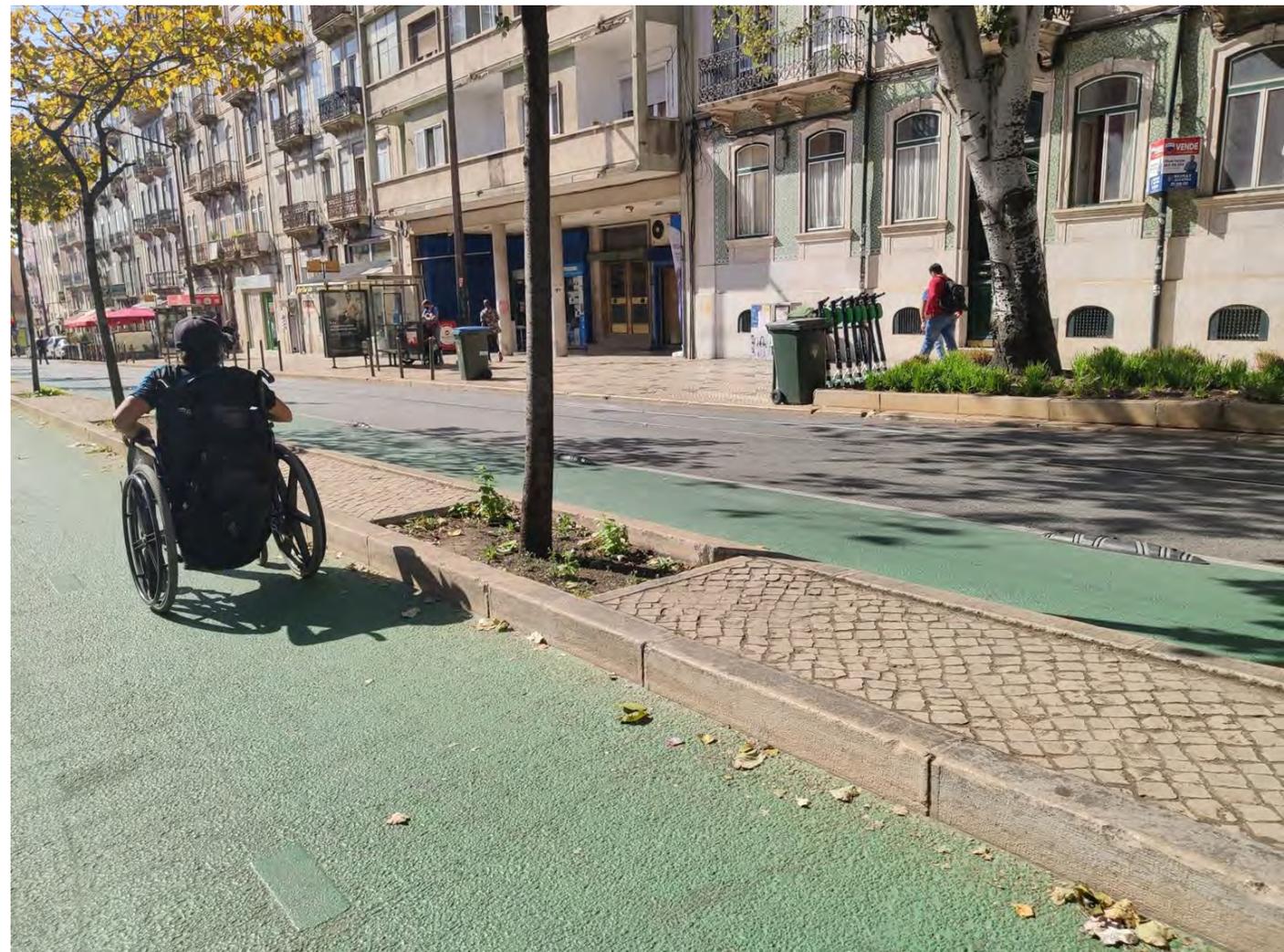
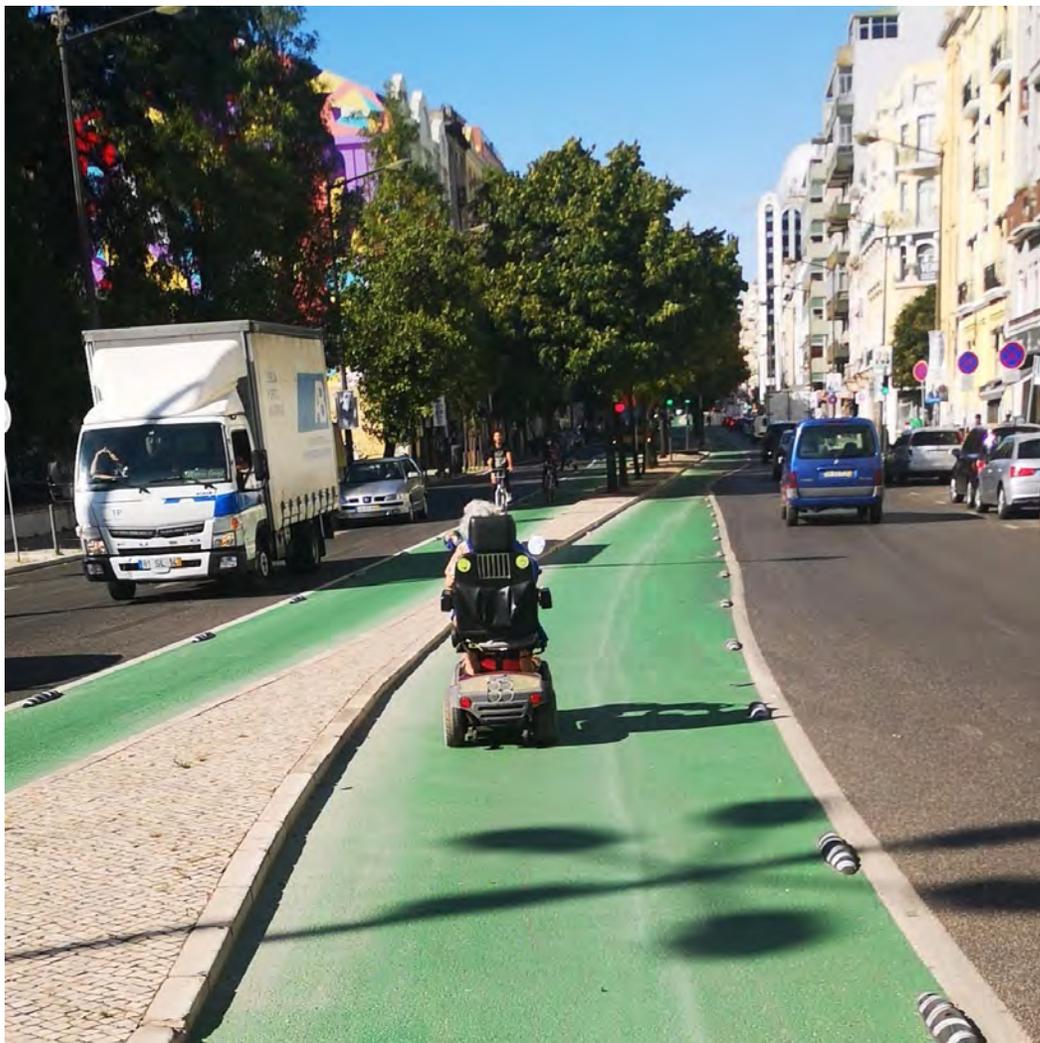
Com a ciclovia, a Avenida Almirante Reis tornou-se também mais acessível para pessoas com mobilidade reduzida, uma vez que os passeios da avenida não estão adaptados para estas pessoas.



LIVRE

Fonte:

www.facebook.com/massacriticalisboa/videos/pcb.1685454431658950/600957741091141



O mito da ciclovia ser a causa do trânsito automóvel



LIVRE

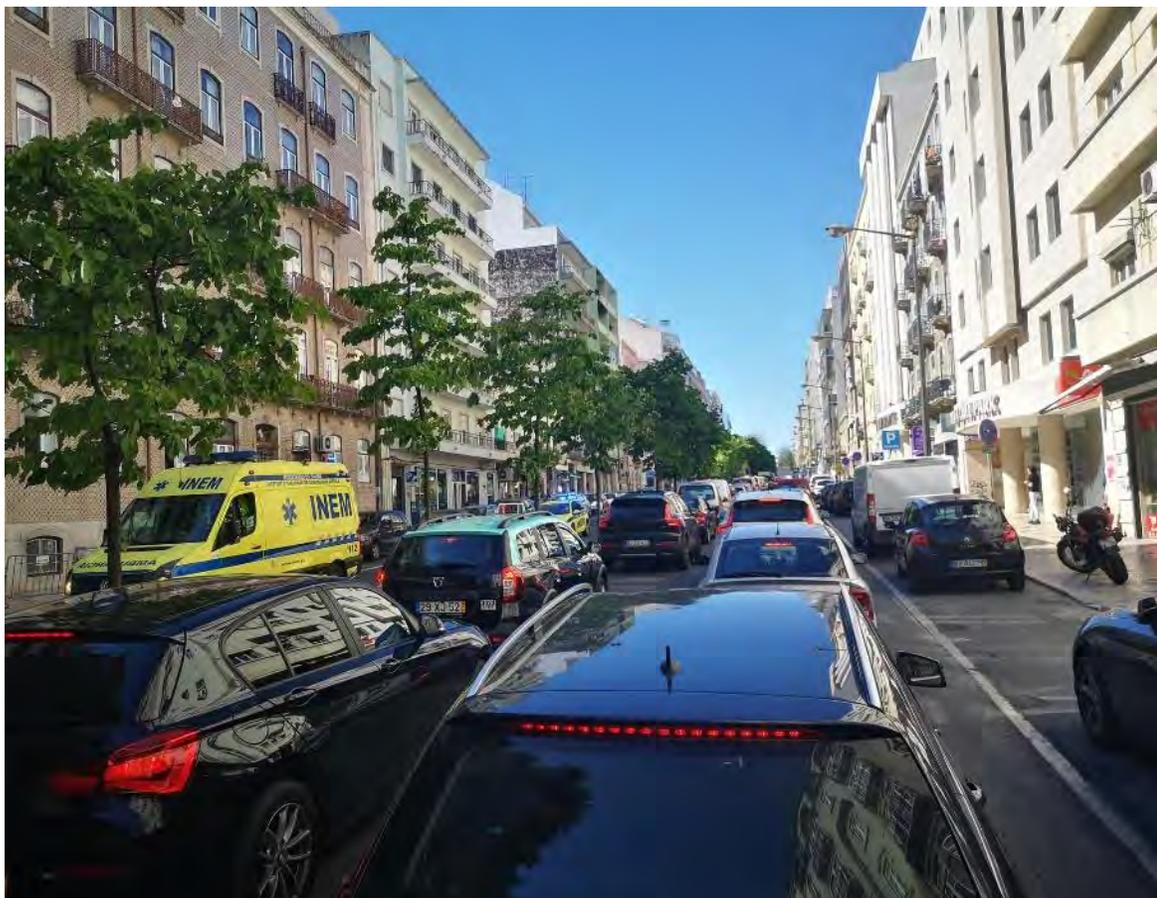


Imagem: <https://twitter.com/CapitaoBina/status/1278728265461628931>



Como este vídeo de 2017 da então candidata Assunção Cristas tão bem ilustra, os automobilistas estavam "sempre aprisionados no trânsito" muito antes, pelo menos 3 anos antes, de ali existir a ciclovia.

Fonte: https://www.facebook.com/watch/live/?ref=watch_permalink&v=10154689195991262

Perfil Rodoviário



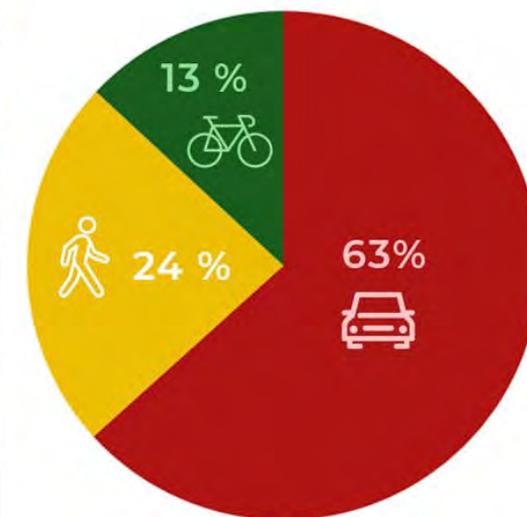
LIVRE

TROÇO DA AVENIDA ALMIRANTE REIS, LISBOA DISTRIBUIÇÃO DE MOBILIDADES

Antes da ciclovia, poucas eram as pessoas que sentiam segurança para circular em bicicleta na Avenida Almirante Reis

76% do espaço da avenida era ocupado por carros em circulação ou parados.

Neste momento 13% do espaço passou a ser dedicado à mobilidade suave e há cada vez mais utilizadores de bicicleta a circular na avenida, em segurança, com especial destaque para crianças e mulheres.



 ESPAÇO DEDICADO À PARAGEM E CIRCULAÇÃO RODOVIÁRIA: ≈15,64 M LARGURA

 ESPAÇO DEDICADO À CIRCULAÇÃO PEDONAL: ≈5,36 M LARGURA

 ESPAÇO DEDICADO À MOBILIDADE SUAVE: ≈2,95 M LARGURA

Crescimento exponencial de ciclistas na Almirante Reis

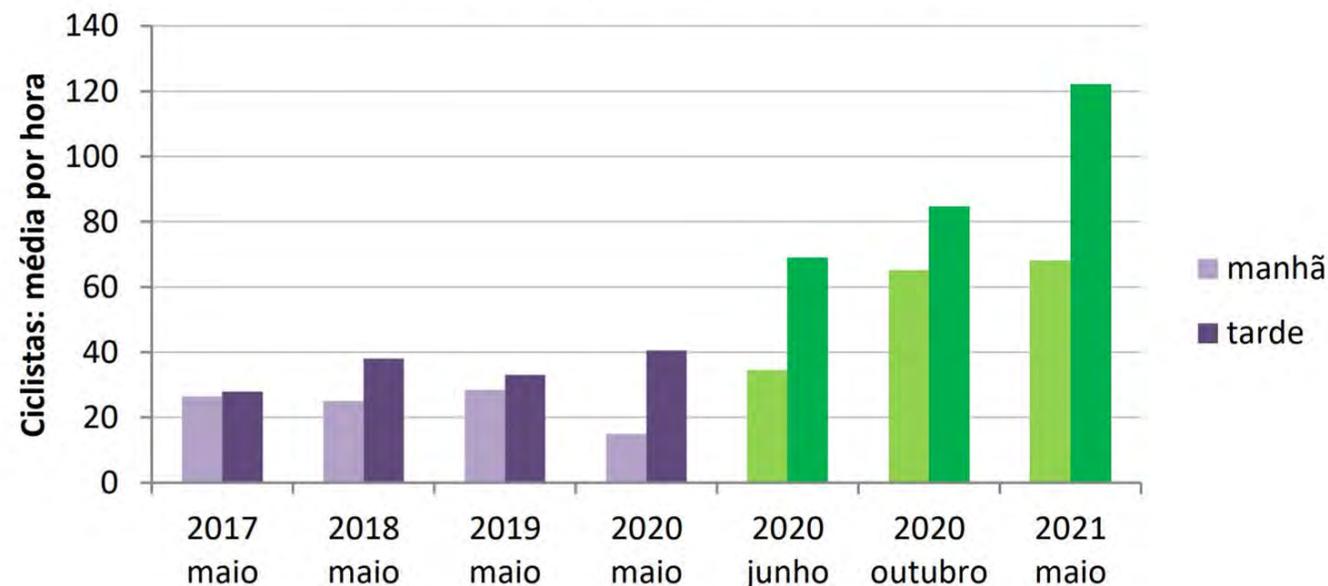


Segundo a relatório *Como Pedala Lisboa*, publicado pela Câmara Municipal de Lisboa, "só de 2019 para 2020 foi registado um crescimento de 25% na globalidade da cidade e um aumento de 140% com a construção da ciclovia pop-up na Almirante Reis em junho de 2020"

Se antes da ciclovia passavam cerca de 20 ciclistas/hora, a ciclovia não só veio permitir que esses passassem a fazê-lo em segurança como trouxe mais 100 ciclistas/hora para pedalar nesta avenida, chegando a registarem-se mais de **120 ciclistas/hora na Almirante Reis em maio 2021**, segundo dados do Instituto Superior Técnico.

Os dados ainda não publicados relativos a outubro de 2021 indicam que na Almirante Reis, nesse mês, se registaram, em média, **180 ciclistas/hora**.

Ciclistas na Av Almirante Reis



Dados públicos disponíveis:

https://www.lisboa.pt/fileadmin/cidade_temas/mobilidade/estudos/RelatorioContagensCiclistas_Maio2021_CML_ISTceris.pdf



LIVRE

CADA VEZ MAIS PESSOAS A PEDALAR



A bicicleta é cada vez mais usada como modo de transporte em Lisboa, tendo-se registado um crescimento progressivo ao longo dos últimos anos. O aumento da infraestrutura ciclável e o crescimento do sistema de bicicletas públicas partilhado GIRA têm contribuído para este fenómeno.

Só de 2019 para 2020 foi registado um crescimento de 25% na globalidade da cidade e um aumento de 140% com a construção

da ciclovia pop-up na Almirante Reis em Junho de 2020. Este aumento poderá justificar-se pela implementação de novas ciclovias na cidade de Lisboa e ainda devido à pandemia Covid-19 que poderá ter transferido procura dos transportes públicos para o modo ciclável, acompanhando a tendência verificada no resto do mundo.

O crescimento do uso da bicicleta em Lisboa é acompanhado desde 2017 por contagens observacionais realizadas

por investigadores do Instituto Superior Técnico para a Câmara Municipal de Lisboa, permitindo à autarquia monitorizar a utilização neste modo de transporte.

500 BICICLETAS POR HORA

**DURANTE A HORA DE ALMOÇO
NO EIXO CENTRAL (QUE INCLUI
A AVENIDA DA REPÚBLICA)**

66

PONTOS DE OBSERVAÇÃO EM 2020

639

HORAS DE OBSERVAÇÃO EM 2020,
DURANTE 11 DIAS ÚTEIS

25%

DE CRESCIMENTO DA UTILIZAÇÃO
DA BICICLETA NA CIDADE
DE 2019 PARA 2020

138%

DE CRESCIMENTO DA UTILIZAÇÃO
DA BICICLETA NA CIDADE
DE 2017 PARA 2020

18^H/19^H

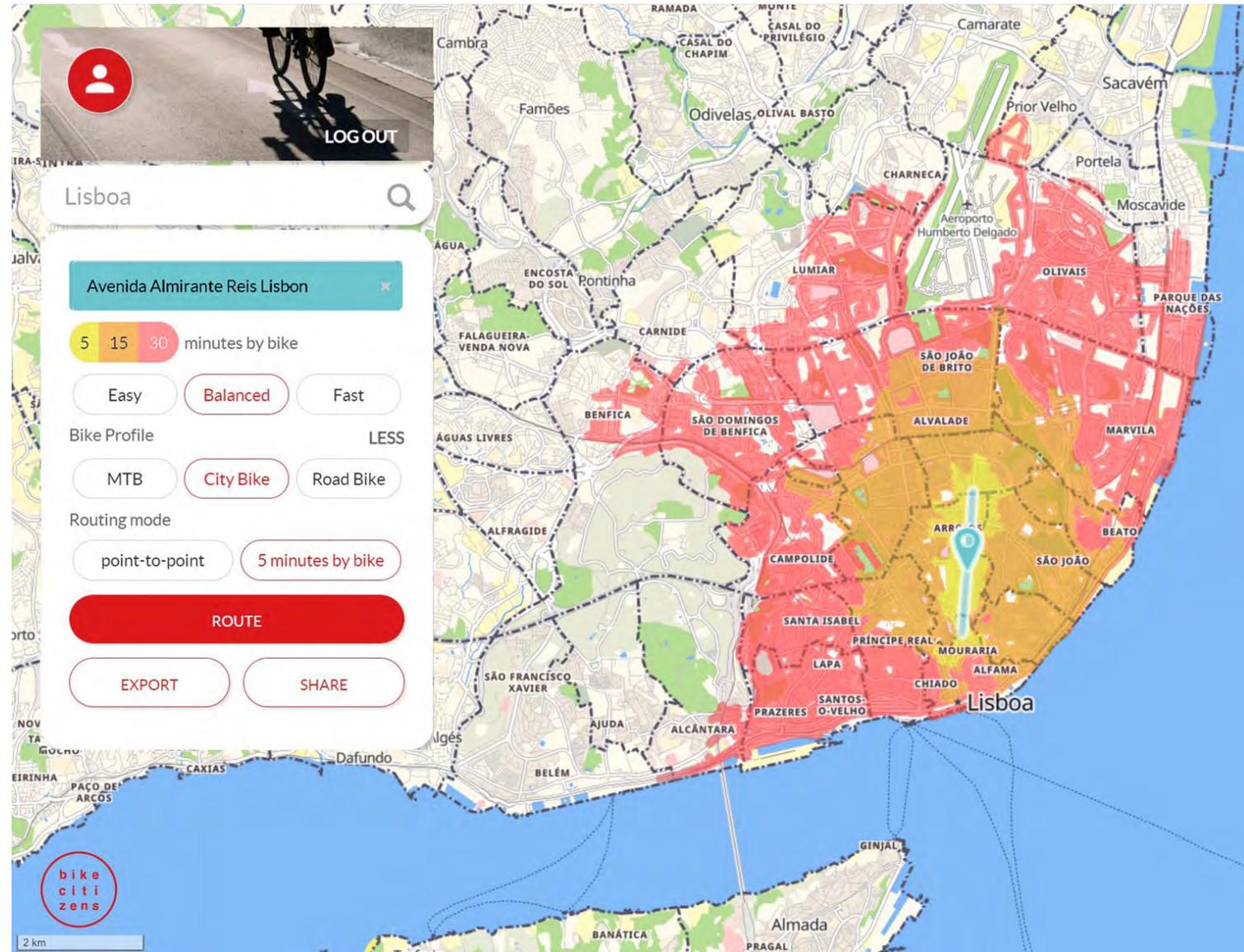
A HORA DE PONTA DOS CICLISTAS
NA TARDE, DESFASADA
DA DOS AUTOMOBILISTAS

Abrangência Geográfica da Ciclovía da Almirante Reis



Este mapa demonstra que quase todo o concelho de Lisboa está neste momento a menos de meia hora de distância de bicicleta da ciclovía da Almirante Reis, e uma grande parte deste está a menos de **15 minutos** de distância a partir da ciclovía da Almirante Reis.

Uma ligação segregada e segura nesta artéria para ligar de forma confortável a parte baixa à alta da cidade é essencial para concretizar em Lisboa o conceito da “Cidade dos 15 Minutos”



A ciclovia atual é também fruto do Orçamento Participativo



LIVRE

A ciclovia da Avenida Almirante Reis é parte integrante de duas propostas vencedoras na edição de 2014 do Orçamento Participativo, a proposta #54 previa:

Criar condições para a mobilidade ciclável no eixo Av. Almirante Reis/Av. Guerra Junqueiro/Av. Roma. Esta proposta implica: a criação de um espaço canal próprio para bicicletas na Av. Almirante Reis (ou em faixas Bus onde não for possível [com a ciclovia atual, provou-se ser possível em toda a sua extensão]); a criação de condições para a circulação de bicicletas em ambos os sentidos na Av. Guerra Junqueiro, e a implementação de um percurso ciclável na Av. de Roma.



A promessa “a ciclovia da Almirantes Reis é para acabar” a concretizar-se seria um grave atentado contra a vontade expressa por voto direto dos cidadãos.



#54 - MOBILIDADE CICLÁVEL

🏆 201 Votos



Concluído

OP: OP 2014

Área Temática: Infraestruturas Viárias, Mobilidade e Transportes

Grupo: Local

Local: Av. Almirante Reis/Av. Guerra Junqueiro/Av. Roma

Destinatários:

Impactos da proposta para a Cidade e/ou Freguesia:

Orçamento estimado 150000 €

Tempo de execução 11 meses

Proposta(s) associada(s)

Almirante Reis

Descrição

Criar condições para a mobilidade ciclável no eixo Av. Almirante Reis/Av. Guerra Junqueiro/Av. Roma. Esta proposta implica a criação de um espaço canal próprio para bicicletas na Av. Almirante Reis (ou em faixas Bus onde não for possível); a criação de condições para a circulação de bicicletas em ambos os sentidos na Av. Guerra Junqueiro, e a implementação de um percurso ciclável na Av. de Roma.

#55 - MOBILIDADE SUAVE NO CENTRO DA CIDADE

🏆 237 Votos



Em execução

OP: OP 2014

Área Temática: Infraestruturas Viárias, Mobilidade e Transportes

Grupo: Local

Local: Entre o eixo Av. Almirante Reis/Av. Guerra Junqueiro/Av. Roma e o eixo Av. da República/Av. Fontes Pereira de Melo/Av. da Liberdade

Destinatários:

Impactos da proposta para a Cidade e/ou Freguesia:

Orçamento estimado 150000 €

Tempo de execução 11 meses

Proposta(s) associada(s)

Faixa ciclável

Descrição

Criar ligações cicláveis entre o eixo Av. Almirante Reis/Av. Guerra Junqueiro/Av. Roma e o eixo Av. da República/Av. Fontes Pereira de Melo/Av. da Liberdade, através da implementação de medidas de acalmia e de sinalética que promovam velocidades de circulação de tráfego abaixo de 30Km/h e lembre a partilha de espaço com bicicletas.

#147 - CICLOVIA NA AV. ALMIRANTE REIS



OP:OP 2017/18

Data de criação:02/06/2017

Área Temática:Infraestruturas Viárias, Mobilidade e Transportes

Grupo:Estruturante

Local:Av. Alm. Reis 1, 1150-041 Lisboa, Portugal

Freguesia(s):Arroios

Unidades de Intervenção Territorial:Zona Centro

Destinatários:

Impactos da proposta para a Cidade e/ou Freguesia:

Projeto associado
Percurso ciclável alternativo à Av. Almirante Reis

Descrição

A cidade de Lisboa para se tornar uma cidade verdadeiramente preocupada com o meio ambiente deve desenvolver juntamente com a sua rede de transportes públicos uma rede de ciclovias que sirvam o utilizador diário desse meio de transporte e não só o utilizador do mesmo como meio de desporto e lazer.

A Avenida Almirante Reis é uma artéria da cidade que liga várias freguesias centrais com muitos residentes, várias zonas de turismo e várias áreas onde existe comércio, escritórios, escolas, etc. A Avenida Almirante Reis também é uma avenida perigosa para o utilizador de bicicletas, em parte devido aos carros estacionados ao longo da mesma, mas principalmente devido às linhas do eléctrico e aos condutores impacientes que usam a avenida durante todo o dia. Também é uma das poucas avenidas/ruas com pouca inclinação o que a torna uma rota interessante para ciclistas.

Depois de já terem desenvolvido ciclovias na Av. da Liberdade, na Av. Fontes Pereira de Melo, Avenida da República e praticamente ao longo do rio desde a zona do Parque das Nações até Belém, seria na minha opinião, e espero que na opinião de outros utilizadores de bicicletas, uma mais valia fazer uma ciclovia que ligasse o rio a estes bairros mais residenciais e centrais da freguesia de Arroios, Areeiro e Alvalade. Acho que por todas estas razões e especialmente pelas razões relacionadas com segurança acima mencionadas, a Av. Almirante Reis seria ideal para começar.

Foi novamente proposta a votação no OP 2017/18

Perfil de Utilizadores: Crianças e famílias



LIVRE



Fotografia de Laura Alves,
Lisboa Para Pessoas



Fotografia do
Arquiteto João Castro



Fotografia de António Menino
twitter.com/AntonioMhenino/status/1494630327934980101?s=20&t=bCh99rkFrubcNxfTfojpw



Fotografia de @jleiria

Perfil de Utilizadores: Seniors



LIVRE

Caso do Eng. Fernando Baptista Oliveira, com **84 anos**:

Usa a ciclovia da Almirante Reis nos seus passeios diários – é uma das pessoas que mais subiu esta ciclovia nos últimos tempos.

Desde o início do ano, até ao dia de hoje, já tinha mais de 2750 km de bicicleta pedalados por Lisboa e arredores.

Fernando Baptista Oliveira
12 de fevereiro de 2022 às 08:57 · Lisboa

12º Passeio de Fevereiro 2022
Passeio com o meu amigo Major Álvaro Santos - 177 anos de Cicloturistas (84+93)

Distância	Ganho de elevação	Tempo	Conquistas
29,28 km	215 m	2h 42m	1

4 deram kudos

Fernando Baptista Oliveira
13 de fevereiro de 2022 às 08:59 · Lisboa

13º Passeio de Fevereiro 2022

Distância	Ganho de elevação	Tempo	Conquistas
38,96 km	232 m	2h 58m	6

Fernando acabou de se tornar uma Local Legend de Banco de Portugal (Rua de Angola) > Alameda
Maioria dos esforços do segmento nos últimos 90 dias

5 deram kudos

Atividades Local Legend

Todos os atletas Mulheres

Banco de Portugal (Rua de Angola) > Alameda

1.15 km 29 m 1.5%

Fernando Baptista Oliveira
37 esforços nos últimos 90 dias

<https://twitter.com/jlleiria/status/1275106782743015424>

Poluição Atmosférica



LIVRE

A **Poluição Atmosférica** é uma das queixas mais frequentes, feitas nas Sessões Públicas, pelos cidadãos que nelas participaram. Não parece haver estudos, medições ou dados fiáveis para a poluição atmosférica na Avenida Almirante Reis, anteriores à instalação da ciclovia.

Em **Março de 2021**, foram instaladas novas estações de medição da poluição.

Os primeiros dados começaram a estar disponíveis logo no fim de Maio de 2021 e seria importante analisar os dados e disponibilizá-los de forma inteligível a toda a população.

CrITÉrios de Emissão de Índice Ambiental Lisboa

Parâmetro de Monitorização	Indicador de medida	Normalidade	Índice Ambiental Lisboa		
		Verde	Amarelo	Laranja	Vermelho
Estado do Tempo					
Precipitação	Precipitação acumulada (média horária) – mm/h	< 10	10 a 20	21 a 40	> 40
Vento	Velocidade média (média horária) – km/h	< 70	70 a 90	91 a 130	> 130
Temperatura	Temperatura do ar: Tempo frio quente (média horária) °C	>3 < 34	3 a 1 34 a 37	0 a -1 38 a 40	< -1 > 40
Índice Ultravioleta	IUV	1 a 5	6 a 7	8 a 10	>=11
Qualidade do Ar					
	Dióxido de Azoto (média horária) µg/m³	?			
	Ozono (média horária) µg/m³				
	Dióxido de Enxofre (média horária) µg/m³				
	Partículas em suspensão (PM10) (média horária) µg/m³				
	Partículas em suspensão (PM2.5) (média horária) µg/m³				
Ruído					
Ruído	LAeq (média horária) dB(A)	0 a 54	55 a 59	60 a 64	> 65 dB

Radiação global, Ozono, Benzeno e Monóxido de Carbono (sem índice definido)

Poluição Luminosa

A iluminação pública da avenida é excessivamente orientada para o trânsito rodoviário, seguindo a lógica viária em vez da iluminação para segurança e conforto dos passeios e dos peões.

A infraestrutura de iluminação pública é antiga e carece de modernização, de forma a melhorar a eficiência energética.



LIVRE



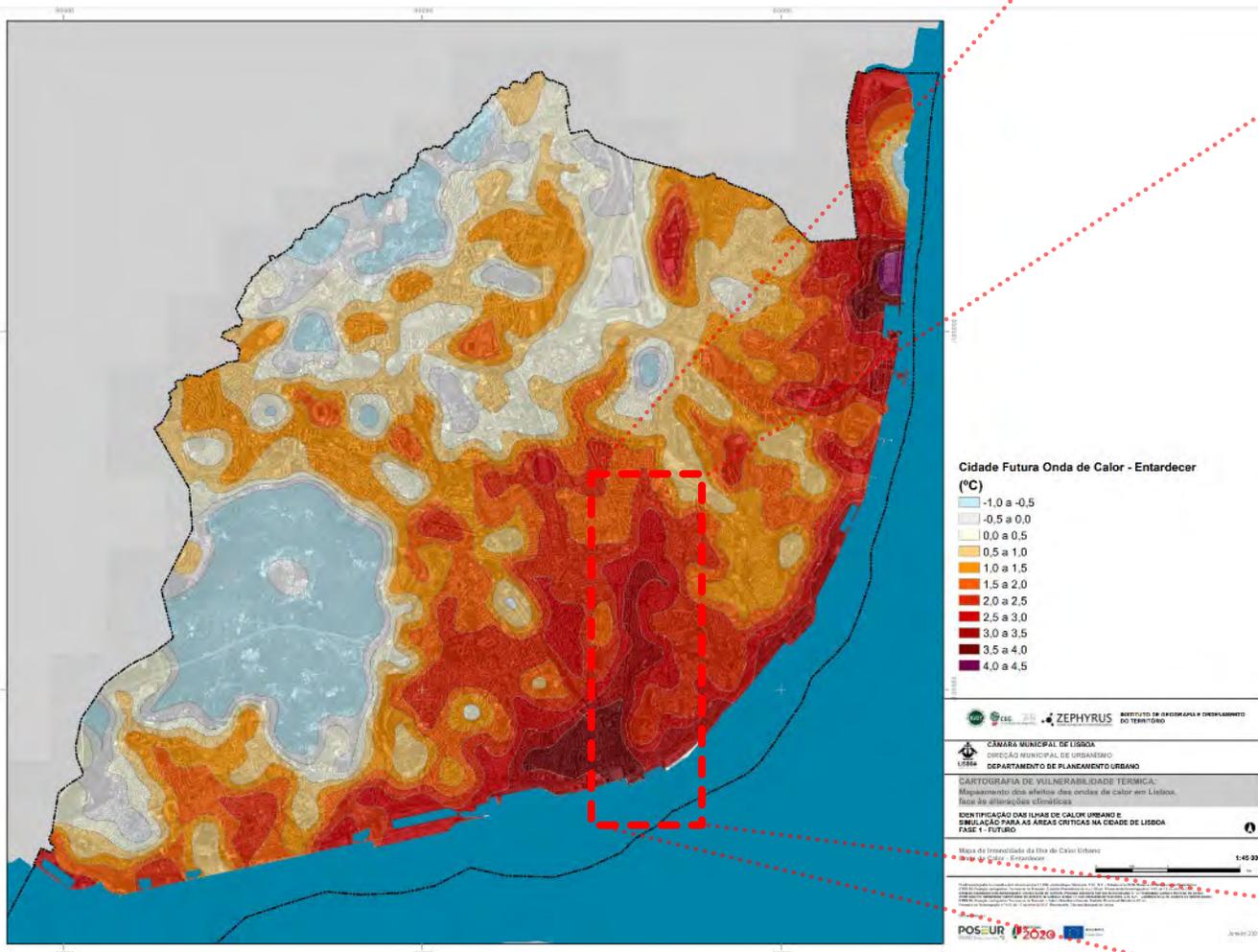
Praça do Chile
Autor: Patricia Robalo



Avenida Almirante Reis/Largo do intendente
Autor: LUSA/MIGUEL A. LOPES

Falta de Sombra - ilhas de calor

Segundo o que foi afirmado pelo **Arq. João Castro** numa das sessões públicas:
“Em Agosto, a diferença de temperatura para a Rua Pascoal de Melo”,
arruamento que cruza com a Avenida Almirante Reis, “é de cinco graus”.



LIVRE



LIVRE

Carlos Moedas: promessa, participação e proposta - a terceira ciclovia *pop-up*

3

Manifestação e Petição



Massa Crítica Lisboa
October 18, 2021

No dia 19 de outubro de 2021, pelas 18h, sairemos do Martim Moniz e por dois percursos diferentes, um a pé, outro em bicicleta, chegaremos até a Praça do Município.

Caminhamos e pedalamos por uma cidade para todas as pessoas, mais humana, justa, inclusiva e sustentável. Vamos para as ruas em defesa da ciclovia da Almirante Reis.

A nossa ação é pública, pacífica e apartidária. Somos um grupo diverso, etária, social e politicamente. Convidamos todas as pessoas a juntar-se, dos mais novos aos mais velhos, com ou sem experiência em ativismo. Não toleramos qualquer tipo de discriminação nem atos de violência contra qualquer pessoa.

Vamos agir civilmente, sem colocar em perigo nenhuma pessoa.

A nossa ação é a pensar em todas as pessoas, no bem comum, num presente e num futuro melhor para Lisboa, para quem nela vive, para quem nela trabalha e para quem a visita.

VIVA A CIDADE PARA TODAS AS PESSOAS!

19 OUTUBRO | 18H | @PCA DO MARTIM MONIZ
PELA DEFESA DA CICLOVIA DA ALMIRANTE REIS

**AÇÃO PÚBLICA,
PACÍFICA E
APARTIDÁRIA**

POR UMA CIDADE MAIS HUMANA, JUSTA, INCLUSIVA
E SUSTENTÁVEL PARA TODAS AS PESSOAS



PETIÇÃO AVENIDA ALMIRANTE REIS

- PELA MANUTENÇÃO DA CICLOVIA E UM PROCESSO PARTICIPADO SOBRE O FUTURO -

À Assembleia Municipal de Lisboa

(com conhecimento da Câmara Municipal de Lisboa)

A Almirante Reis tornou-se o epicentro de uma discussão sobre o futuro de Lisboa a propósito da ciclovia que a atravessa e que constitui uma infraestrutura fundamental para a segurança e integridade física de quem circula em bicicleta, trotinete, patins, skate ou até em cadeiras de rodas. A promoção e segurança de meios alternativos de mobilidade é, por sua vez, um passo importante para o combate às alterações climáticas.

Porém, os pontos a merecer discussão em Almirante Reis são múltiplos: a mobilidade, por certo; mas também a acessibilidade pedonal, já que importa ter presente que a maioria das pessoas que utiliza Almirante Reis são peões, incluindo pessoas mais velhas e crianças, mais vulneráveis e com menos voz no debate público, ou utilizadores de cadeiras de rodas, que enfrentam imensos desafios no seu quotidiano num espaço que prioriza o automóvel; o transporte público; a qualidade e manutenção do espaço público; a falta de espaços verdes; o excesso de ruído e a qualidade do ar; a escassez de equipamentos coletivos, nomeadamente culturais e desportivos; os edifícios degradados e a habitação; a acessibilidade às colinas circundantes. E, de novo, o papel da cidade no combate às alterações climáticas e a mitigação deste fenómeno.

Assim, apelamos à manutenção da ciclovia de Almirante Reis enquanto não existir uma ampla participação pública que chegue a uma alternativa que ofereça uma rua segura para toda a gente e atraente e confortável para os modos ativos. Apelamos por isso ao lançamento de um processo participado que permita discutir o futuro de um dos eixos mais importantes da cidade e aumentar a qualidade de vida de quem nele vive, estuda ou trabalha.

#Lisboa Para Pessoas

Histórias · Guias · Comunidade · Biblioteca · Sobre

Cerca de 3000 pessoas levam petição à Assembleia Municipal para travar fim abrupto da ciclovia da Almirante Reis

2 de Dezembro, 2021 | por Lisboa Para Pessoas | 6 min de leitura



Audições e Reuniões



INÍCIO / LOCAL

Junta de Freguesia de Arroios afirma que ciclovía da Almirante Reis "não funciona"

O processo de avaliação da ciclovía na Avenida Almirante Reis pode contribuir para a resolução de outras problemáticas na área envolvente, como é o caso das pessoas em situação de sem-abrigo, defendeu a presidente da junta, Madalena Natividade.

DN/Lusa
10 Fevereiro 2022 — 21:30



TÓPICOS

- Lisboa
- local
- Av. Almirante Reis
- ciclovias



REUNIÃO COM A JUNTA DE FREGUESIA DE ARROIOS E COM OS @VIZINHOS_DE_ARROIOS



Processo Participativo



LIVRE

A AVENIDA ALMIRANTE REIS VAI MUDAR. CONTAMOS CONSIGO.
Encontro com as Forças Vivas da Freguesia
MERCADO DE CULTURAS
25 DE FEVEREIRO ÀS 21H

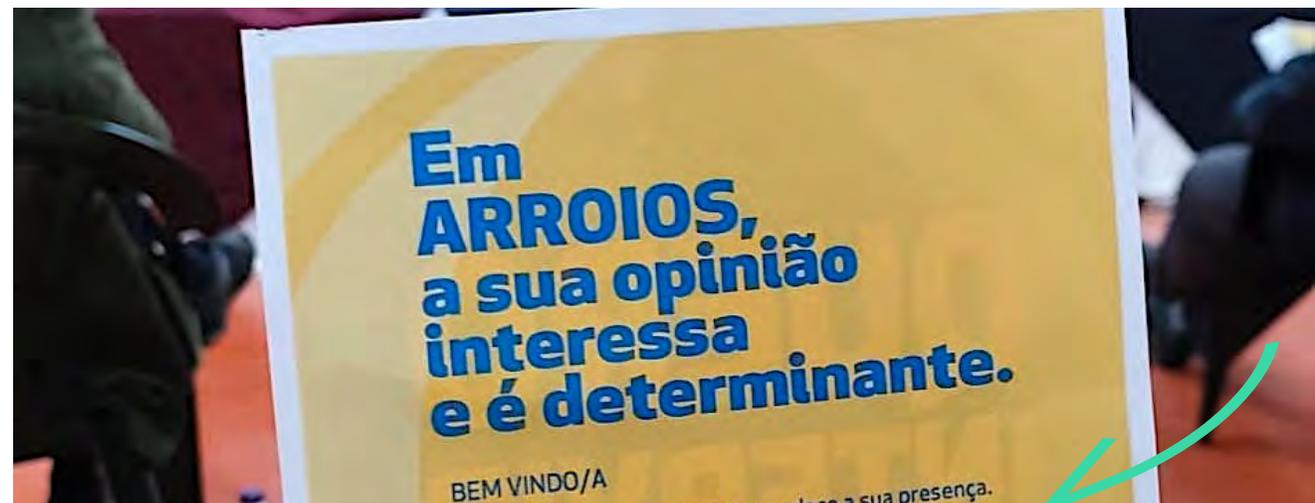
A Presidente da Freguesia de Arroios, Madalena Natividade, tem a honra de convidar V. Ex.^ª para um encontro de trabalho acerca das alterações programadas para a Av. Almirante Reis. A iniciativa terá lugar no Mercado de Culturas no próximo dia 25 de fevereiro, pelas 21h.

Em virtude da situação pandémica que ainda atravessamos, o encontro tem lotação limitada, pelo que solicitamos a confirmação da sua participação pelo email associacoesalmirantereis@jfarroios.pt ou pelo telefone 218 160 970.

Muito Obrigado

Madalena Natividade

SAIBA PRIMEIRO O QUE VAI ACONTECER
ARROIOS
LUGAR DE TODOS



Em ARROIOS, a sua opinião interessa e é determinante.

BEM VINDO/A

A FREGUESIA de ARROIOS agradece a sua presença.

Esta sessão de esclarecimento pretende auscultar a sua opinião sobre a problemática da ciclovia da Avenida Almirante Reis, local da nossa freguesia que a todos preocupa.

A Freguesia de Arroios, não tendo poder de decisão na matéria em discussão, assegura que este encontro de trabalho será, depois, condensado numa ata, e todas as intervenções serão encaminhadas para o Presidente da Câmara Municipal de Lisboa, Carlos Moedas.

Se desejar intervir, por favor levante o verso deste cartão na direção da mesa, assim que o orador indicar.

Pedimos que a sua intervenção não tenha mais de 5 minutos.

Obrigado

ARROIOS

A AVENIDA ALMIRANTE REIS VAI MUDAR. CONTAMOS CONSIGO.
Encontro com a Freguesia
MERCADO DE CULTURAS
28 DE FEVEREIRO ÀS 21H
SAIBA PRIMEIRO O QUE VAI ACONTECER

SUJEITO A INSCRIÇÃO

ARROIOS

A AVENIDA ALMIRANTE REIS VAI MUDAR
PARTICIPAÇÃO PÚBLICA
SAIBA PRIMEIRO O QUE VAI ACONTECER
FÓRUM LISBOA
23 DE MARÇO ÀS 21H

SUJEITO A INSCRIÇÃO

LISBOA **ARROIOS**
LUGAR DE TODOS

Processo Participativo



LIVRE

MoradoresDeArroios @MDeArroios · 1 de mar
28/02/2022 - Sessão de Esclarecimentos "A Almirante Reis vai mudar" - intervenções de moradores.

35 Intervenções. Omitimos os nomes, à exceção dos que se identificaram como militantes de partidos políticos e/ou representantes eleitos ou movimentos públicos.

4 16 38

MoradoresDeArroios @MDeArroios

1 - Aposentado usa diariamente a bicicleta nos seu passeios. A ciclovia melhorou a sua qualidade de vida.

2:38 PM - 1 de mar de 2022 - Twitter Web App

MoradoresDeArroios @MDeArroios · 1 de mar
9 - Moradora há 30 anos. Despromover a Almirante reis a uma discussão da ciclovia, é não conhecer a história da cidade. Reclama a ausência de árvores. Almirante reis deve ser tratada como um todo - afinal, é uma avenida.

1 6

MoradoresDeArroios @MDeArroios · 1 de mar
10 - vive há 4 anos em Lisboa. Reclama a má comunicação da junta. sugere um verdadeiro processo participativo para permitir a maior adesão da população. Sugere também que o planeamento urbano seja centrado nas pessoas, por ordem de vulnerabilidade. (...)

1 5

MoradoresDeArroios @MDeArroios · 1 de mar
(...) Disponibiliza-se a realizar um passeio na Almirante reis com os representantes da junta e CML, a pé e de bicicleta como uma experiência inicial, antes de recomeçar o processo participativo.

1 5

MoradoresDeArroios @MDeArroios · 1 de mar
11 - Questiona se o plano olha para o passado ou futuro - futuro com o plano ZER e focado na emergência climática.

1 4

MoradoresDeArroios @MDeArroios · 1 de mar
15 - Esta reunião demonstra que há um problema na Almirante reis, e não na ciclovia da Almirante Reis. A ciclovia só é um problema porque foi uma bandeira política nas eleições.

1 12

MoradoresDeArroios @MDeArroios · 1 de mar
16 - Apresentou gravação e dados sobre o ruído na Av. AR, que excede os níveis aceitáveis, especialmente após o fim do teletrabalho obrigatório. (dados da plataforma Lisboa Aberta). Sugere uma via descendente convertida para elétrico + mobilidade suave.

1 4

MoradoresDeArroios @MDeArroios · 1 de mar
21 - Critica a má divulgação e a má mensagem. Questiona também a má integração da avenida na rede ciclável. A Av. Almirante Reis, se tiver 2 faixas (como teve) passa para os 80 ou 90 km/h, com uma são 50 km/hora - é mais segura. Pede também para os dados serem abertos.

1 7

MoradoresDeArroios @MDeArroios · 1 de mar
22 - "É difícil propor soluções quando não sabemos que soluções para o quê, quando não nos é dada a visão." Questiona se equidade e custos sociais estão a ser tidos em conta na análise custo-benefício.

1 5

O processo de participação pública é a primeira etapa. A sessão desta segunda-feira foi a terceira realizada, depois de uma primeira, na sexta-feira anterior, em que foram ouvidas associações e "vozes vivas" da freguesia convidadas pessoalmente e uma no sábado com comerciantes - "infelizmente apareceram poucos". João Castro disse ter tomado nota das diferentes participações - na segunda-feira, cada pessoa teve direito a três minutos de discurso e todas os inscritos conseguiram falar, com a sessão (que se iniciou às 21 horas) a terminar já depois da uma da manhã; e que agora vão "testar" as ideias partilhadas pelas pessoas nas soluções que já têm "para as tornar melhores".

Registos Públicos das Sessões:

25/02/2022 - Sessão de Esclarecimentos "A Almirante Reis vai mudar. Contamos consigo. Encontro com as Forças Vivas da Freguesia"

Relato **Caracol-Pop**:

<https://www.facebook.com/caracolpop/posts/478676253989533>

28/02/2022 - Sessão de Esclarecimentos "A Almirante Reis vai mudar. Contamos consigo."

Relato **Moradores de Arroios** das 35 intervenções do Público:

<https://twitter.com/MDeArroios/status/1498669012389187585?s=20&t=y sNti4l5q8n0pTnsfCYcOg>

Relato **Lisboa para Pessoas**:

<https://lisboaparapessoas.pt/2022/03/01/almirante-reis-ciclovia-futuro-processo-participativo/>

Relato **A Mensagem**

<https://amensagem.pt/2022/03/01/almirante-reis-tera-mais-arvores-e-ciclovia-continua-com-espaco-para-todas-as-situacoes-diz-cml/>

Gravações de Intervenções da Sessão partilhadas por **Lisboa Possível**:
<https://www.instagram.com/stories/highlights/17864319134682472/>

23/03/2022 - Sessão de Esclarecimentos "A Almirante Reis vai mudar. Participação Pública"

Relato **Lisboa Para Pessoas**:

<https://lisboaparapessoas.pt/2022/03/24/proposta-moedas-almirante-reis-ciclovia/>

Relato **Jornal Público**

<https://www.publico.pt/2022/03/24/local/noticia/cml-propoe-ciclovia-popup-30-almirante-reis-regresso-via-bidireccional-sentido-1999970>

Relato **Lusa/Expresso**:

<https://expresso.pt/sociedade/2022-03-24-Ciclovia-da-Almirante-Reis-deve-manter-se-e-passar-a-ter-dois-sentidos-diz-a-equipa-da-Camara-de-Lisboa-cf779327>

Proposta: a terceira ciclovia pop-up



Proposta: a terceira ciclovia pop-up



LIVRE



INÍCIO / SOCIEDADE

Lisboa. Níveis de poluição dispararam na avenida da Liberdade desde outubro

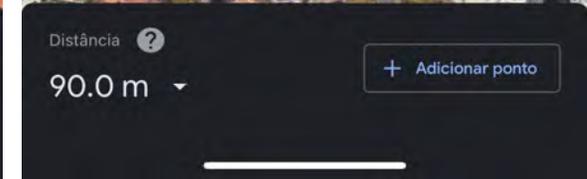
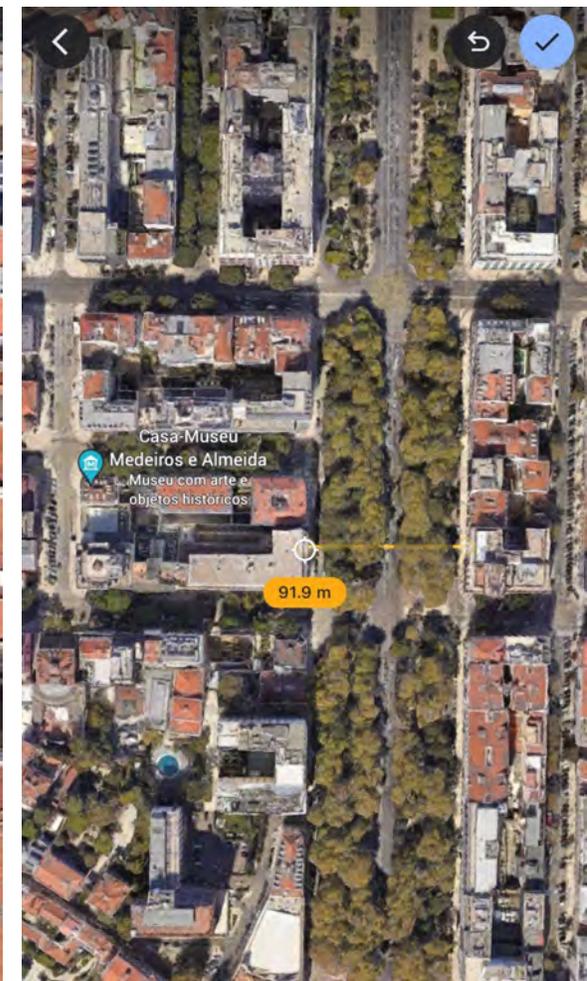
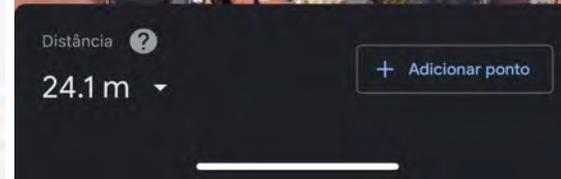
A poluição naquela avenida de Lisboa voltou a superar os limites de acordo com a associação ambientalista Zero, que pede uma Zona de Emissões Reduzidas.

DN/Lusa
09 Dezembro 2021 — 08:04



TÓPICOS

○ Ambiente



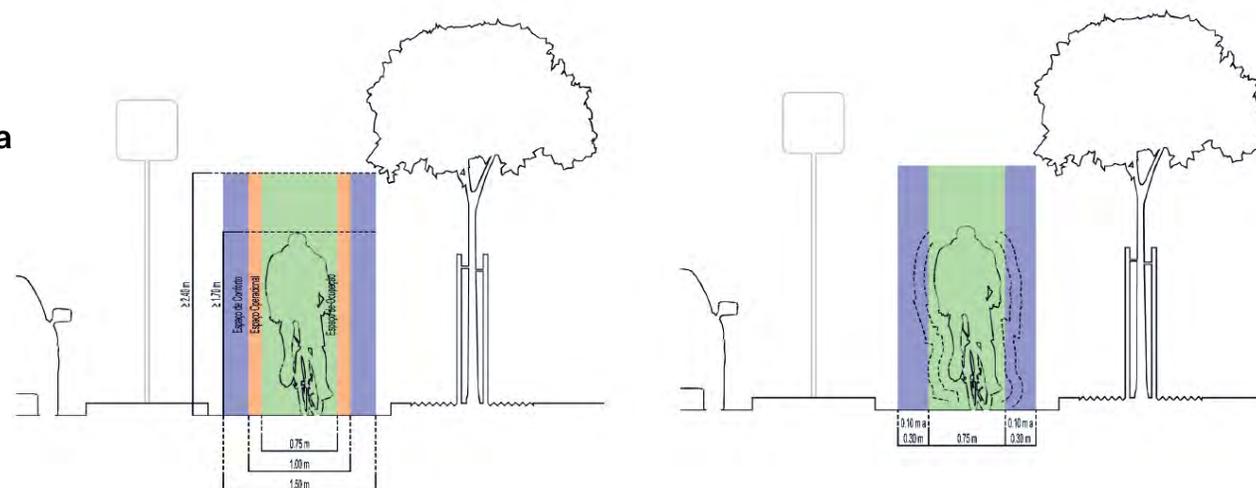
Crítica à proposta para a terceira ciclovia pop-up

Problemas de segurança:



- ⚠ Esta versão da ciclovia aumenta o conflito entre peões e ciclistas – peões que atravessam sem olhar para os dois lados podem colidir com ciclistas vindos do lado oposto aos carros - **problema corrigido pela segunda versão da ciclovia;**
- ⚠ Aumenta o perigo de atropelamento de peões por automóveis por aumentar a largura da faixa de rodagem de uma via de 4,5 metros para duas vias de 6 metros no total;
- ⚠ A ciclovia terá 2,4m de largura juntando os dois sentidos; as ambulâncias têm 2,35m de largura (com espelhos) - quando **descerem em velocidade de emergência vão ocupar toda a largura da ciclovia, com ciclistas a circular em dois sentidos sem espaço para escapar: 70cm de passeio do separador central de um lado e uma faixa automóvel de apenas 3m para onde se desviarem - prevê-se um aumento exponencial de conflitos e um possível aumento da gravidade dos acidentes. Se o veículo é uma ambulância a descer a avenida a 50km/h e a bicicleta que sobe for uma elétrica a circular a 25km/h, o diferencial de 75km/h resultará numa colisão com terríveis consequências; segundo as contagens do IST passa uma ambulância a cada 12 minutos na avenida e a sua maioria seguem no sentido descendente - problema corrigido pela segunda versão da ciclovia;**
- ⚠ Aumenta o perigo de acidente entre ciclistas ao juntar os sentidos ascendente e descendente. No primeiro, os ciclistas sobem em esforço e por isso ocupam mais “espaço operacional”, confrontando-se com os ciclistas que descem e que naturalmente tendem a ganhar mais velocidade mesmo sem pedalar - **problema corrigido pela segunda versão da ciclovia;**

- ⚠ Ambulâncias em sentido ascendente vão ficar presas no trânsito com mais frequência, em particular durante a hora de ponta, e perder muito tempo, quando hoje rapidamente escapam pela ciclovia - **problema corrigido pela segunda versão da ciclovia;**
- ⚠ As duas fiadas de segregadores *Zipper* desencontrados vão complicar as entradas e saídas de veículos de emergência na ciclovia e podem ser um problema sério no transporte de politraumatizados e VMER que transportam órgãos para transplante.
Também agravam o risco de queda para a via automóvel de ciclistas que se queiram desviar de ambulâncias ou de outros ciclistas.



Crítica à proposta para a terceira ciclovia pop-up

Perda de tempo e desperisimo do dinheiro público?



LIVRE

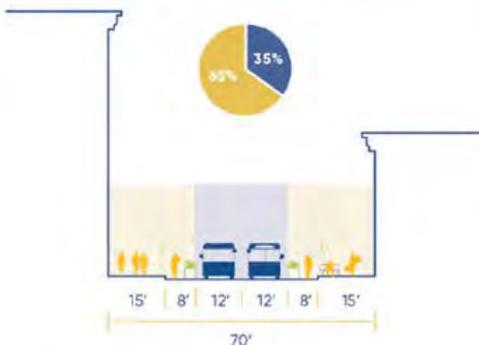
- ? Não sabemos se esta proposta de ciclovia pop-up já foi alvo da avaliação de segurança pelo LNEC e onde está o estudo do LNEC prometido para a ciclovia actual, antes de avançar com qualquer outra medida;
- ? Porquê avançar (sem a discutir realmente) para a terceira solução provisória – que só muda aspetos viários e da ciclovia que neste momento estão a funcionar melhor, continuando olímpicamente a ignorar os problemas dos peões e sem tocar em problemas fundamentais do espaço público da avenida que deviam ser melhorados com urgência?
- ? Porquê gastar dinheiro público noutra solução intermédia que ninguém quer - quanto é que custa?
- ? Por que não avançar já para um projecto verdadeiramente participado e consequente para antecipar uma proposta definitiva e de futuro para a Avenida Almirante Reis?
- ? Requalificar a longo prazo tem de pressupor uma ZER, e provavelmente, mais abrangente geograficamente, mais ambiciosa e exigente nas restrições do que aquela que esteve prevista no mandato passado;
- ? Mais uma vez, opta-se por *discutir na trincheira em vez de discutir a Cidade* - Ricardo Moreira, Bloco de Esquerda;
- ? *“A Solução” não é solução, é uma forma de duplicar capacidade rodoviária* - Patricia Melo - Investigadora REM/UECE.



Exemplos internacionais de avenidas com a mesma largura

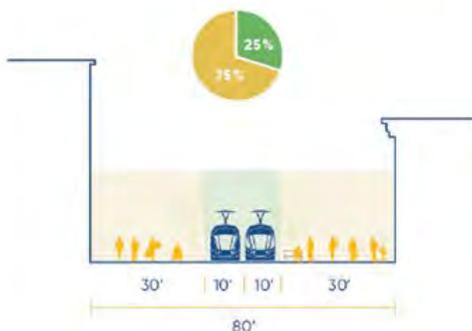
4

Great Transit Streets



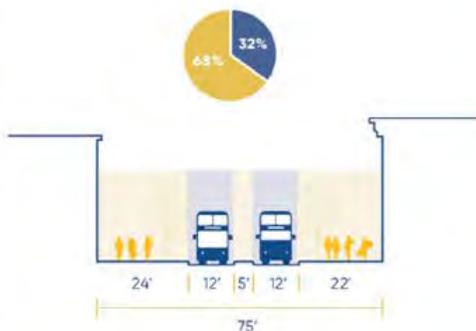
Queen Street • Auckland, New Zealand

Length: 1.35 miles
Building-to-Building Width: 70 feet
Surface Transit Mode: Bus; Light Rail Planned
Subsurface Transit: Commuter Rail
Dedicated Bikeways: N/A
Tree Canopy Coverage: Good



Bahnhofstrasse • Zurich, Switzerland

Length: .8 miles
Building-to-Building Width: 80 feet
Surface Transit Mode: Tram
Subsurface Transit: N/A
Dedicated Bikeways: N/A
Tree Canopy Coverage: Excellent

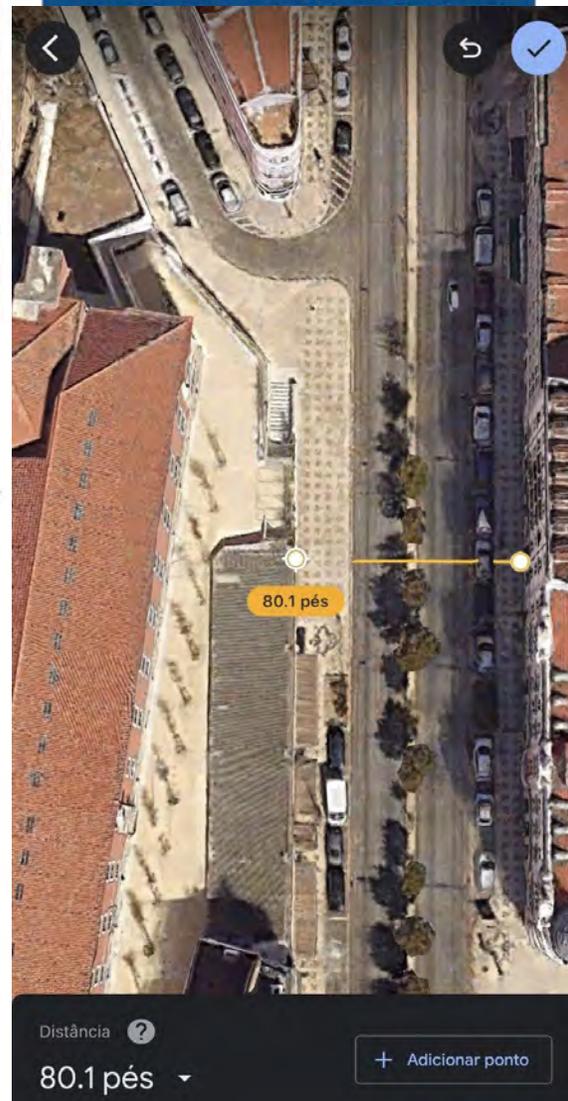


Oxford Street • London, England

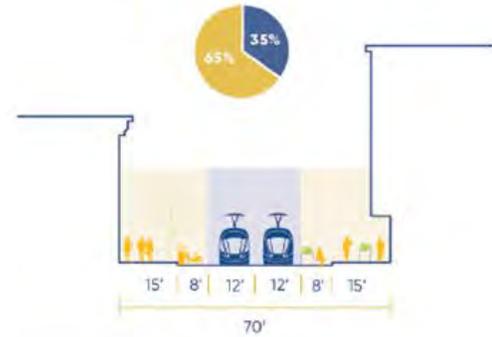
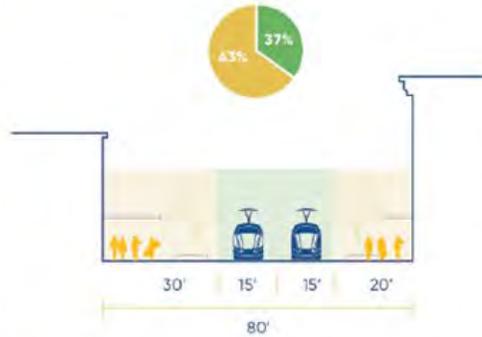
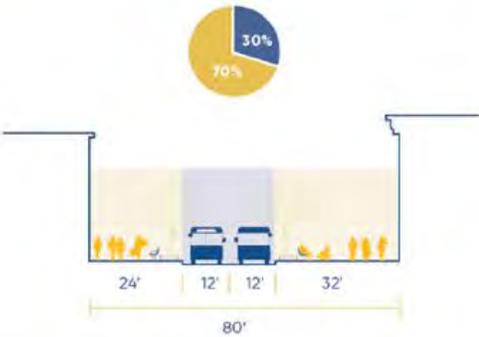
Length: .6 miles
Building-to-Building Width: 75 feet
Surface Transit Mode: Bus
Subsurface Transit: London Underground
Dedicated Bikeways: N/A
Tree Canopy Coverage: Moderate

- Transit Space
- Pedestrian Space
- Shared Space

STREETPLANS
 Miami New York



Great Transit Streets



Fulton Street • Brooklyn, New York

Length: .45 miles
Building-to-Building Width: 80 feet
Surface Transit Mode: Bus
Subsurface Transit: Subway
Dedicated Bikeways: N/A
Tree Canopy Coverage: Moderate

16th Street Mall • Denver, Colorado

Length: .8 miles
Building-to-Building Width: 80 feet
Surface Transit Mode: Bus
Subsurface Transit: N/A
Dedicated Bikeways: N/A
Tree Canopy Coverage: Good to Excellent

Bourke Street Mall • Melbourne, Australia

Length: .2 miles
Building-to-Building Width: 80 feet
Surface Transit Mode: Tram
Subsurface Transit: N/A
Dedicated Bikeways: N/A
Tree Canopy Coverage: Moderate

King Street • Toronto, Canada

Length: 1.6 miles
Building-to-Building Width: 70 feet
Surface Transit Mode: Tram
Subsurface Transit: N/A
Dedicated Bikeways: N/A
Tree Canopy Coverage: Moderate to Poor

- Transit Space
- Pedestrian Space
- Shared Space

Proposta do LIVRE

5

- Uma proposta de requalificação da Avenida Almirante Reis, mais barata, que repensa este eixo muito para além da sua ciclovia e cujo foco incide em:
- Mais **segurança** a nível de mobilidade e mais acessibilidade;
- Mais **mobilidade activa e transporte público**;
- Uma avenida mais saudável – **Despoluir** e **descarbonizar**
- Mais **arborizada** - com mais árvores e de maior porte.

Objetivos da Proposta



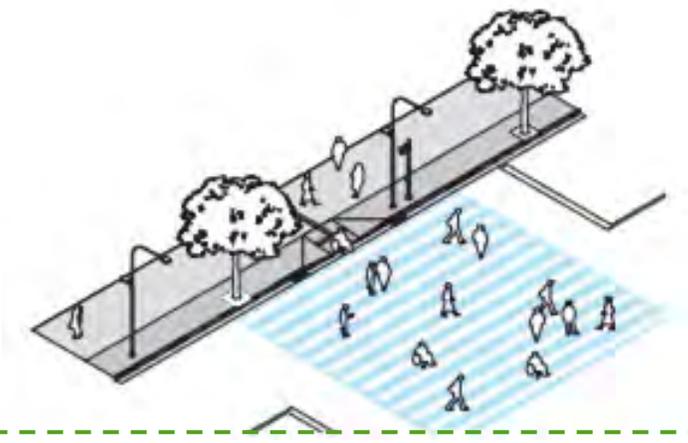
- Percursos pedonais acessíveis e confortáveis, contínuos e seguros (para pessoas com mobilidade reduzida ou condicionada, idosos, carrinhos de bebé, de compras, trolleys, etc), 2 metros de largura mínima;
- Mantendo a calçada portuguesa onde existe “Calçada Artística”, com valor e escala para preservação.



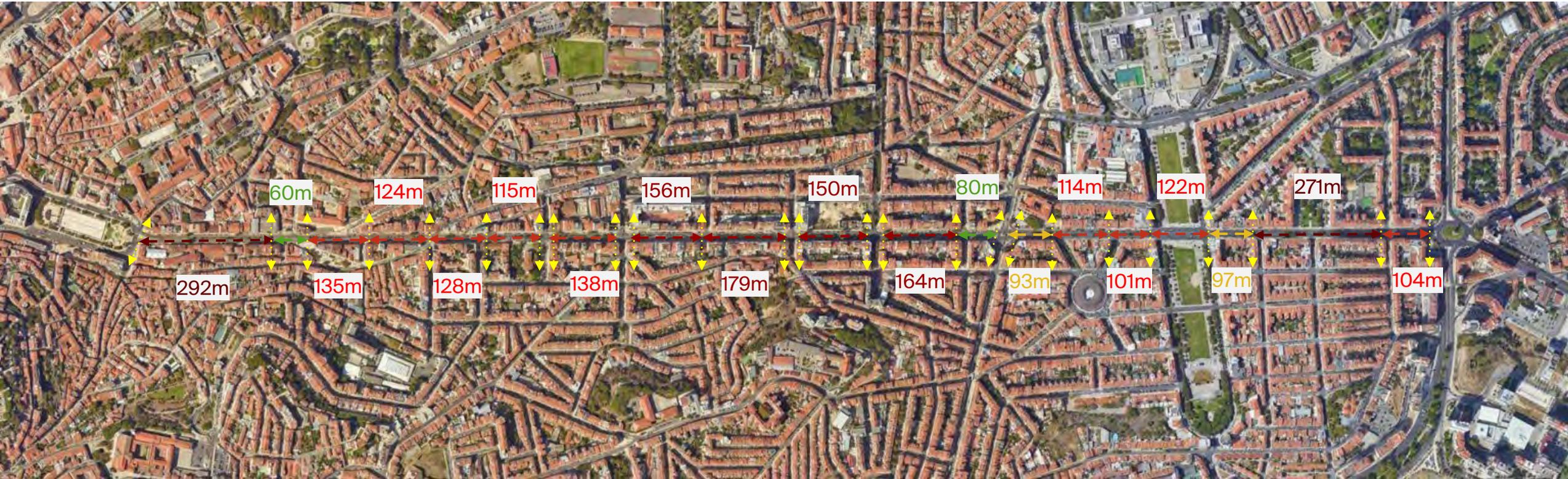
Objetivos da Proposta



- Aumentar o número de passadeiras para encurtar a distância entre atravessamentos pedonais na avenida tornando-os mais seguros.



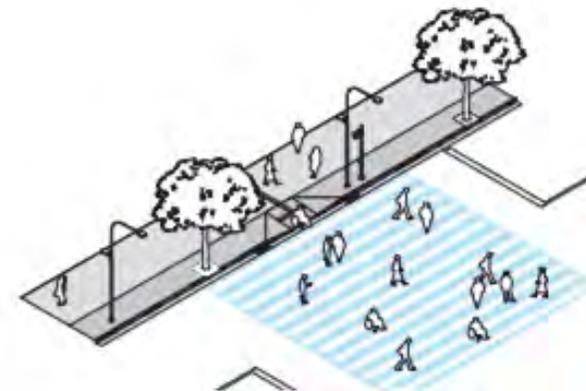
2,76 km de comprimento



Objetivos da Proposta

- Duplicar passadeiras em ambos os lados dos cruzamentos, quando isso não acontece, e criar passadeiras intermédias quando as distâncias entre cruzamentos ultrapassam os 100 metros.

2,76 km de comprimento

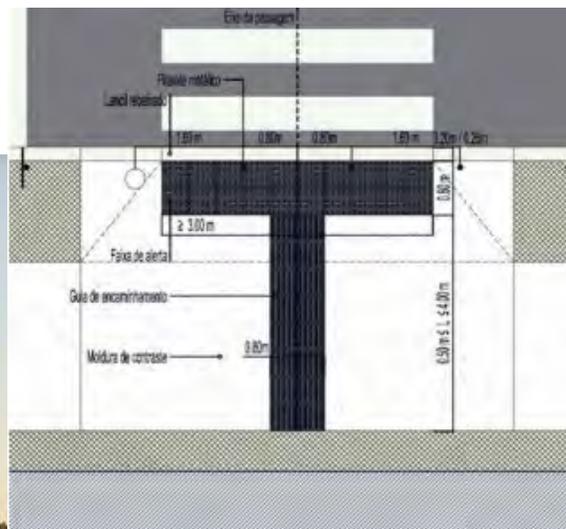
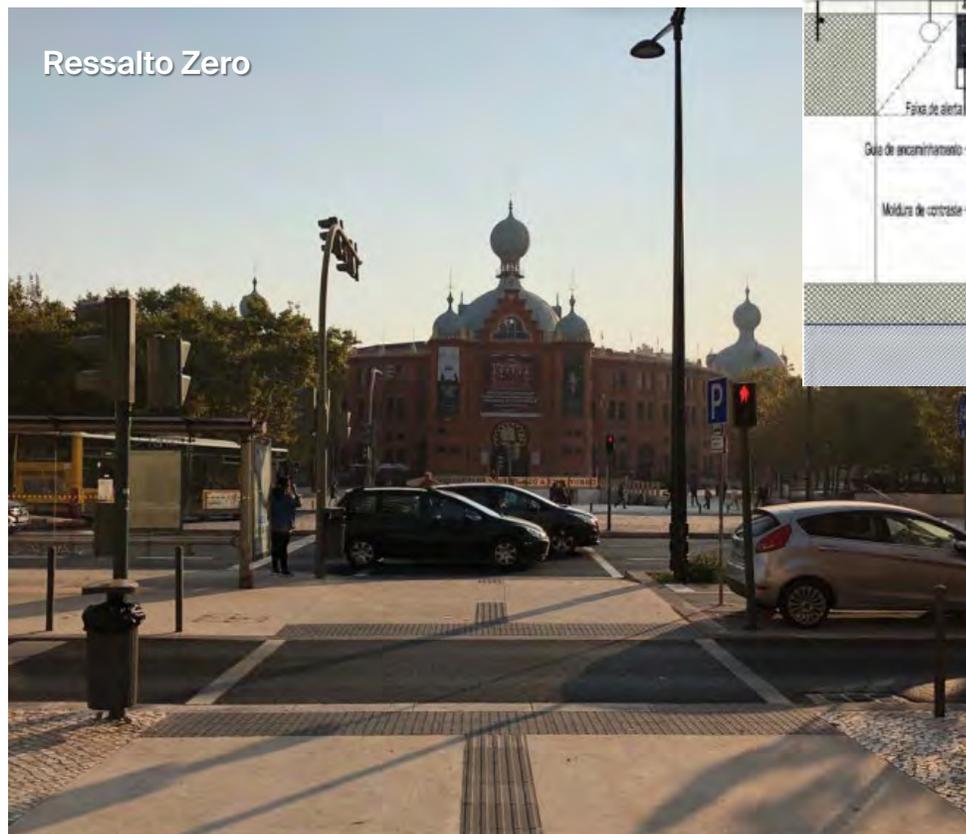


LIVRE



Objetivos da Proposta

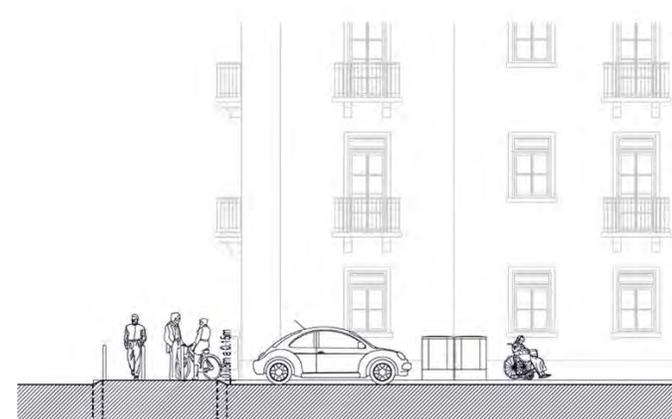
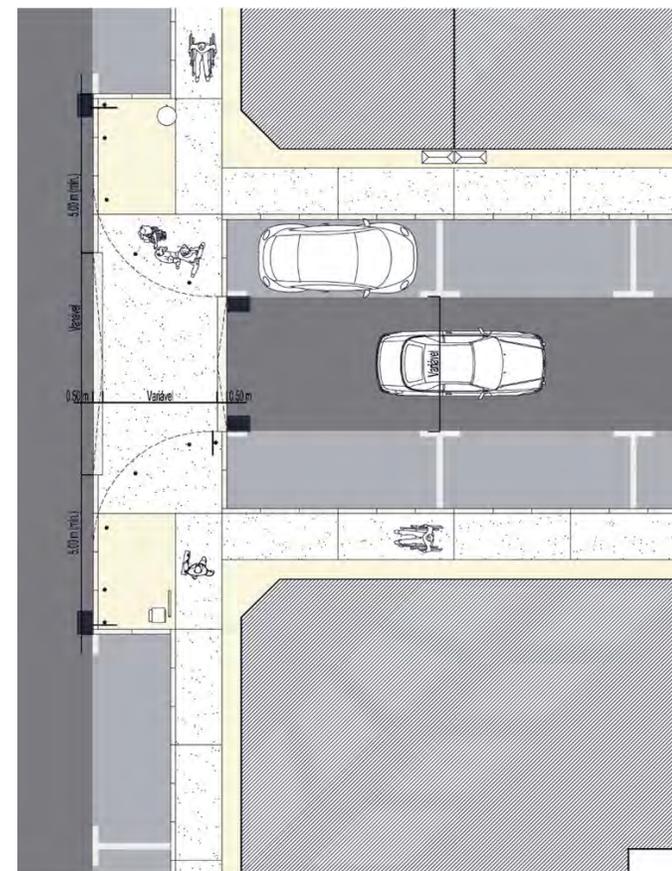
- Tornar todas as passadeiras acessíveis, com pavimento tátil (para invisuais) e ressalto zero - as existentes e propostas;
- Passadeiras elevadas.



Objetivos da Proposta

- **Passeio contínuo nos cruzamentos** com ruas de trânsito de bairro/local;

Exemplos: Calçada e Rua Nova do Desterro, Rua Andrade ou Cidade de Liverpool



Objetivos da Proposta

- **Alargamento dos passeios** em cerca de 1 metro de largura (em média), com plantação de novo alinhamento arbóreo de grande porte (sem os constrangimentos do túnel do metro no centro da avenida¹);
- **Mais arborizada - com mais árvores e de maior porte:**
 - substituindo o separador central arborizado com os problemas de escala das árvores que se lhe conhecem por 2 linhas de árvores, preferencialmente de copa horizontal para permitir copas pegadas, gerando um ecossistema linear para pássaros e insetos;
 - de folha caduca – para permitir aquecer, com a radiação solar, as casas no Inverno e maximizar a sombra e a frescura no Verão.

¹Segundo o **Arquiteto João Castro**, as tílias existentes no separador central são transplantáveis, mas “não valem a pena”: estão em muito más condições por estarem constrangidas e por 30 anos expostas à poluição da avenida.



Fotografia de Luís Pavão, numa exposição no Arquivo Municipal de Lisboa
<https://twitter.com/PCMagalhaes/status/1512815853485580296>

Objetivos da Proposta

- **Redesenho da iluminação pública de tal forma que:**
 - **Melhore a visibilidade e a segurança** quer de transeuntes quer rodoviária;
 - **Adopte as soluções ambientalmente mais sustentáveis, ao nível dos consumos energéticos, e em termos de mitigação da poluição luminosa;**
 - **Aumente a utilização de LEDs com temperatura de cor quente de forma a aumentar a sensação de conforto visual no espaço público e evitar efeitos negativos na saúde.**

Elevadas temperaturas de cor correspondem a cores frias, logo, quanto mais elevada for, mais fria será a cor. Na iluminação de espaços públicos podemos considerar três gamas de luz branca (não se aplica às lâmpadas coloridas):

Quente (3000K \pm 10%)



Neutra (4000K \pm 10%)



Fria (5500K \pm 10%)



Figura 4.20 – Aparência do mesmo local com fontes luminosas de temperatura de cor diferentes

Manual de Iluminação Pública da EDP Distribuição: ainda recomenda luzes de 4000k, quando todas as instâncias internacionais recomendam 3000k ou menos e 2700k para áreas ambientalmente sensíveis.
<https://www.e-redes.pt/sites/eredes/files/2019-04/Manual%20Iluminacao%20Publica.pdf>

Objetivos da Proposta

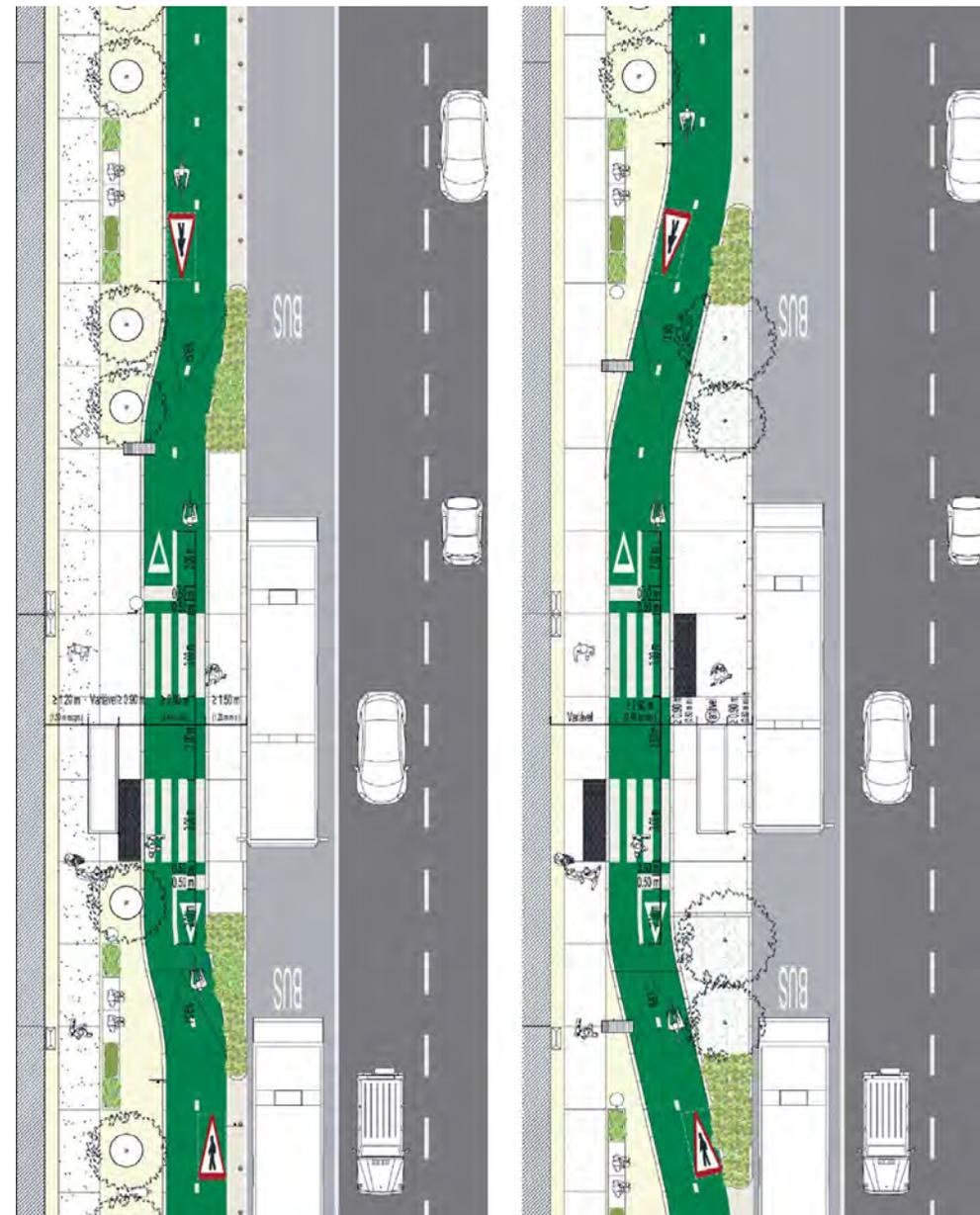
- Duas ciclovias unidirecionais segregadas junto aos passeios.



Fotografias: Copenhaga por William Perugini

Objetivos da Proposta

- Tornar todas as paragens dos transportes públicos (autocarros e elétricos) acessíveis e sem conflitos com a ciclovia.



Objetivos da proposta

- Incluir uma via exclusiva para transporte público e veículos de emergência que permita paragem sem bloquear o trânsito e ultrapassar o trânsito parado em hora de ponta.

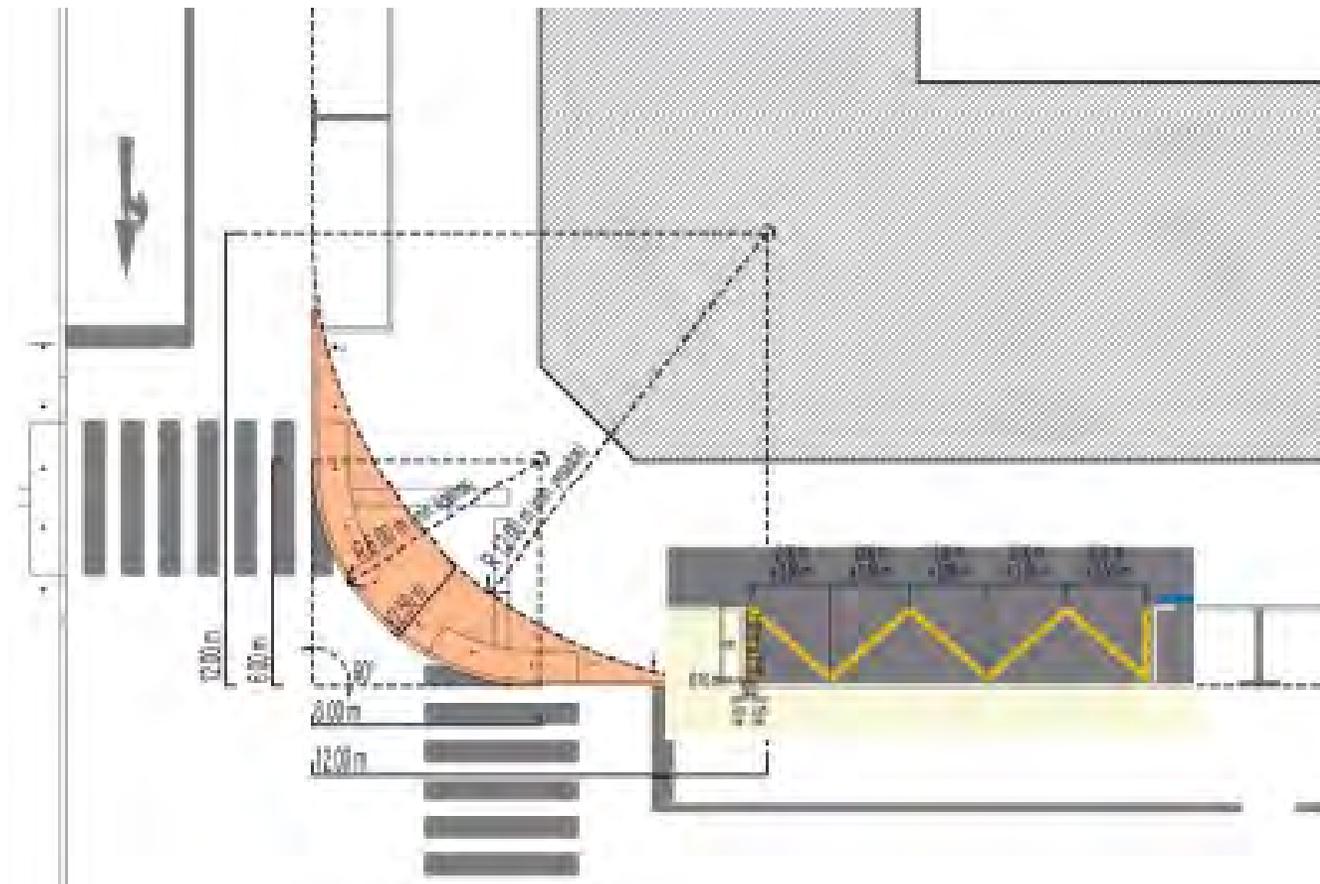
(Pode ser híbrida - conceito de “Flexible Curb” - cargas e descargas das 23h-7h fora das zonas de paragem de transporte público)



Corredor exclusivo transporte público e emergência, São Paulo, Brasil.

Objetivos da proposta

- Lugares de cargas e descargas nas perpendiculares em todas as interseções junto à avenida – também híbridos, exclusivos para residentes das 22h às 7h.





Situação Actual



1ª Versão da Ciclovía



Até 2020

Fonte: Google Street View, Fevereiro 2015



Hora de Ponta até 2020

(Simulação)

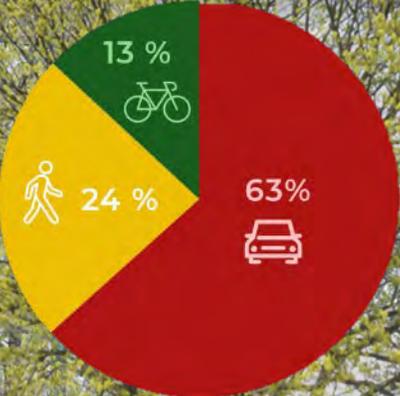


Simulação Espaço Disponível Entre Fachadas

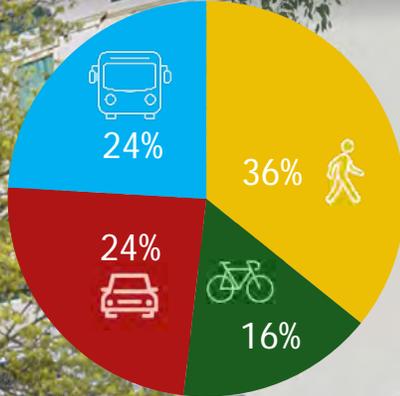
Sem obstáculos:
postes, pilaretes, sinais, semáforos, carros e
separador central



Proposta LIVRE



Situação Atual



Proposta LIVRE

The Beatles | Abbey Road (1969)



LIVRE



Proposta Evolutiva

- Situação existente antes da ciclovía: duas vias em cada sentido



Proposta Evolutiva



- Situação existente com a ciclovia atual: duas ciclovias unidirecionais junto ao separador central



Proposta Evolutiva



- Situação existente com a ciclovia atual: sem carros

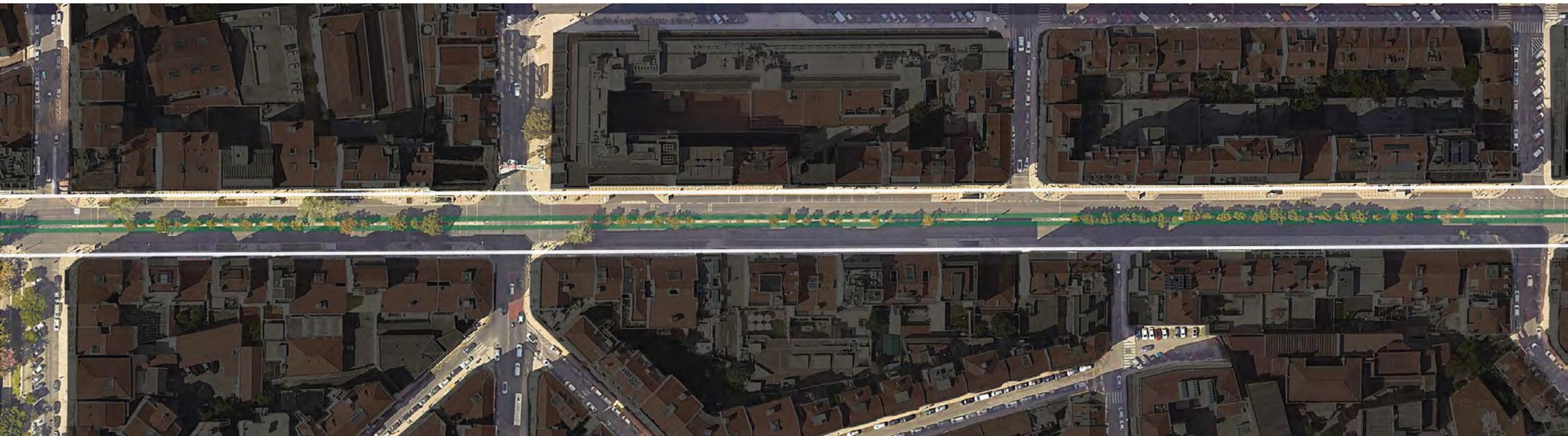


Proposta Evolutiva



LIVRE

- 1º Passo: criar percursos pedonais acessíveis e confortáveis, contínuos e seguros - com 2 metros (mínimo) de largura livres de quaisquer obstáculos ou obstruções



Proposta Evolutiva

- 2º Passo: criar **passadeiras elevadas acessíveis** entre cruzamentos existentes



Proposta Evolutiva



LIVRE

- 3º Passo: **redesenho e acalmia dos cruzamentos existentes, elevando-os e multiplicando as possibilidades de atravessamento pedonal**



Proposta Evolutiva



LIVRE

- 4º Passo: eliminação do separador central, alargamento de passeios, ciclovias junto ao passeio, corredores BUS e paragens acessíveis



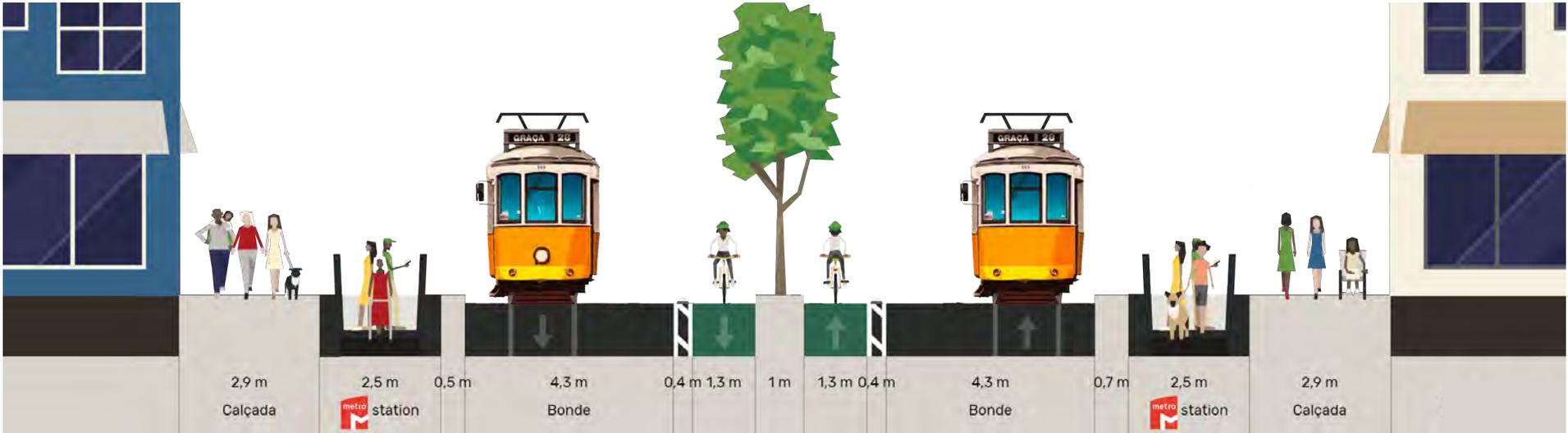
Proposta Evolutiva



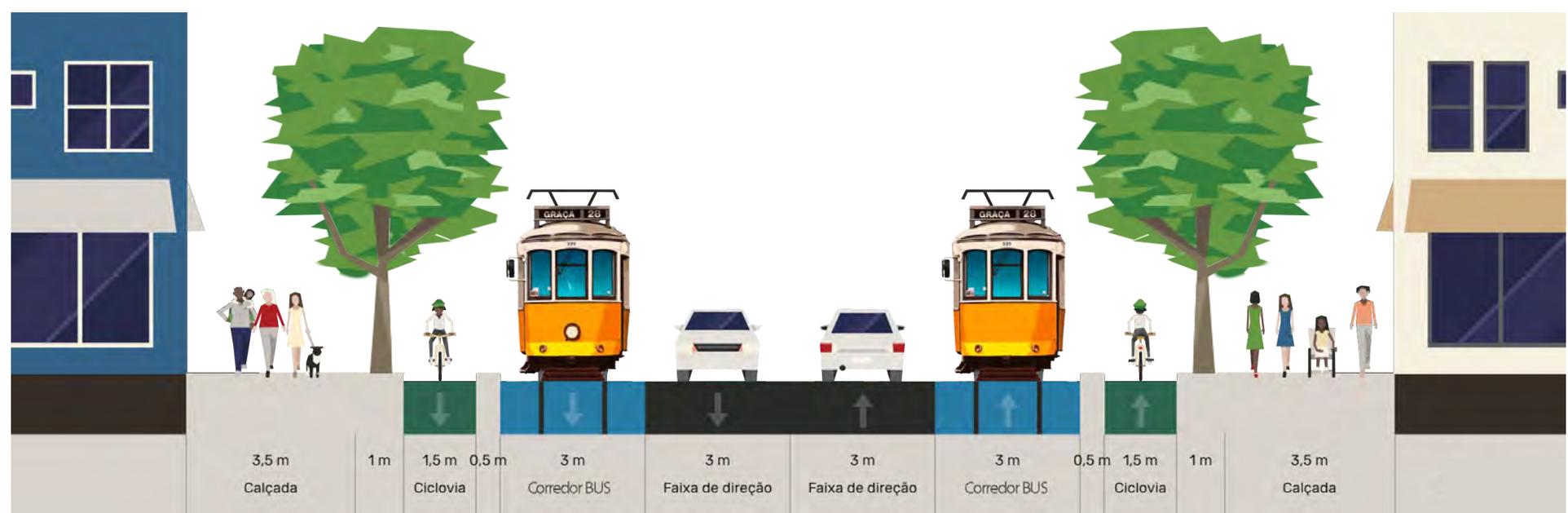
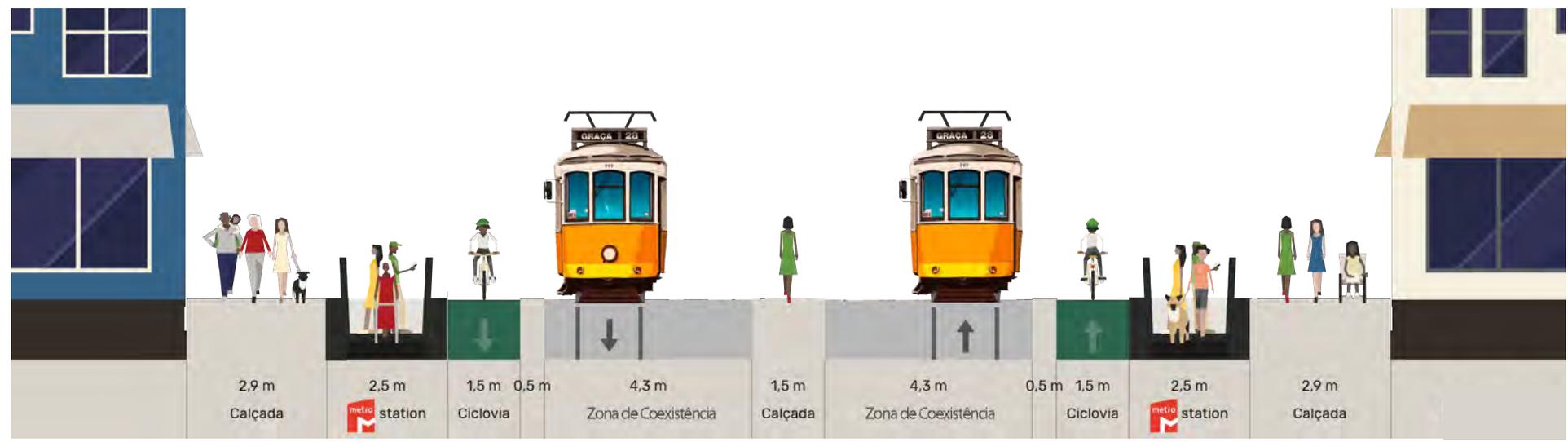
- 4° Passo: novos alinhamentos arbóreos (dois), com arborização de grande escala



Perfis dimensionados do Existente



Perfis dimensionados da Proposta do LIVRE



Objetivos da proposta

- Possibilidade de **realização de eventos** – feiras ou outros – ao fim de semana, com corte parcial de um dos sentidos da avenida.
 - Reativação do programa *A Rua é Sua*



Proposta Evolutiva



LIVRE

- Possibilidade de ocupações temporárias: feiras e festivais de rua (de gastronomia ou alimentação, literários ou de música) e outros eventos com cortes parciais (de duas das quatro vias) ou totais da circulação automóvel



Objetivos da proposta



LIVRE

- Transformar o jardim da Alameda num jardim contínuo - rotunda à volta do jardim para transporte individual com atravessamento exclusivo para bicicletas, transporte público e veículos de emergência



Objetivos da proposta



LIVRE

- Transformar o jardim da Alameda num jardim contínuo - rotunda à volta do jardim para transporte individual com atravessamento exclusivo para bicicletas, transporte público e veículos de emergência



Objetivos da proposta

- Recomendar ao Metro de Lisboa, no âmbito da realização destas obras de requalificação do espaço público pela CML, que torne acessíveis, com a maior brevidade, as estações dos Anjos, Intendente e Martim Moniz



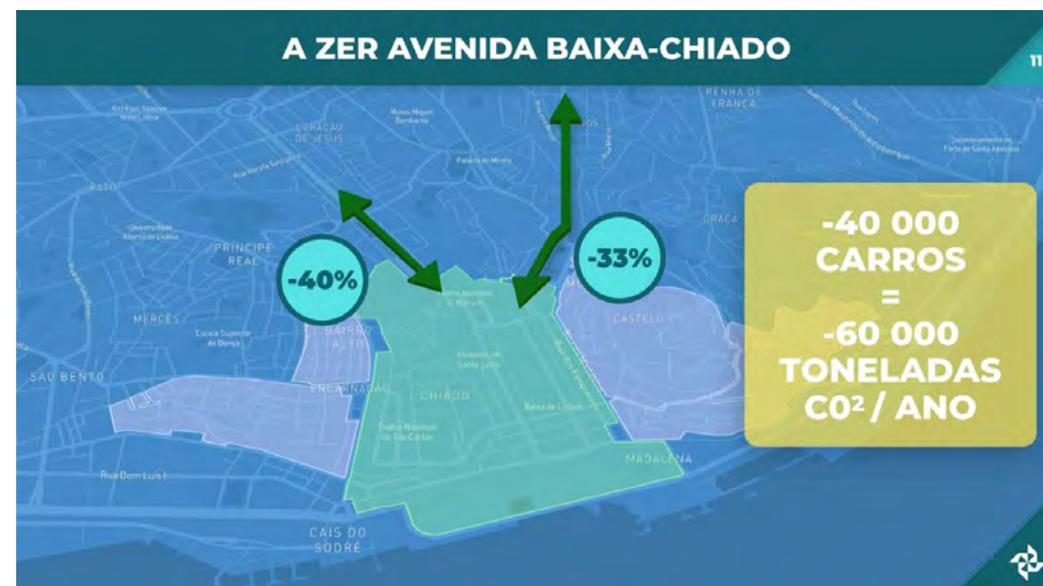
Imagens: <https://amensagem.pt/2021/09/14/estacao-metro-arroios-lisboa-quatro-anos-depois-finalmente-comboio/>



Objetivos da proposta



- Com a ZER, deixar a **avenida exclusiva para trânsito local e transporte público** - **alargar passeios para faixa de transporte público** (aumento dos passeios para 3m, no mínimo, de largura);
- Pedir ao LNEC um estudo de tráfego detalhado, com uma contagem de todos os veículos que circulam pela Avenida Almirante Reis – com a possibilidade de os moradores participarem ativamente no mesmo e assim ajudarem a autarquia – que detalhe a origem e destino dos veículos;
 - Assim, poderá aferir-se a real percentagem de trânsito local da Almirante Reis e envolventes, de moradores e clientes do comércio e a percentagem de trânsito de atravessamento. Este último corresponde a veículos que podem e devem ter “escoamento” por outras vias em vez de atravessar a cidade por um eixo com a vivência desta avenida, a bem dos interesses locais.



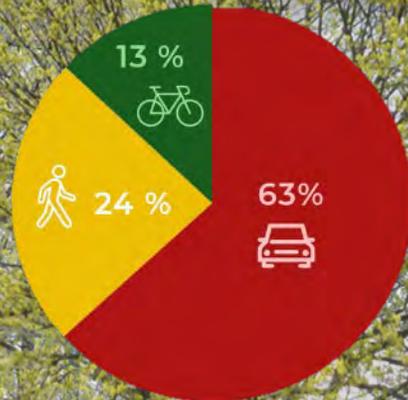
Proposta Evolutiva



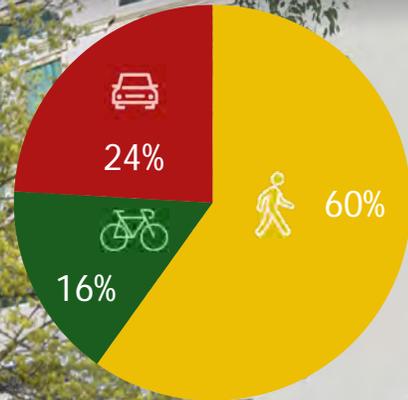
LIVRE

- **Avenida exclusiva para trânsito local e transporte público: alargar passeios para faixa de transporte público (aumento dos passeios para 3 metros, no mínimo, de largura).**





Situação Atual



Proposta com ZER



Obrigado pela vossa presença nesta sessão
Estamos abertos a questões

Dúvidas, críticas e sugestões podem ser enviadas posteriormente para :
gab.livre@cm-lisboa.pt

informações sobre a proposta disponíveis em:
www.partidolivre.pt