



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A
G A B I N E T E D O V E R E A D O R D O L I V R E

Proposta nº /2024

Zero Mortes nas Ruas de Lisboa

Implementação de medidas para evitar sinistros rodoviários graves, promover a acessibilidade pedonal e a segurança rodoviária com prioridade e enfoque na salvaguarda da vida dos peões.

&

Criar um Eixo de Mobilidade e Emergência

**no Eixo Av. das Forças Armadas – Av. Estados Unidos da América
com foco e prioridade absoluta à acessibilidade pedonal e à segurança dos peões.**



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

Considerando que:

1. Faleceu no dia 27 de agosto de 2024, por volta das 21h12, um homem de 40 anos, vítima de um violento atropelamento na zona de Entrecampos, em Lisboa^{1,2,3,4,5,6}.
O sinistro ocorreu no cruzamento da Avenida das Forças Armadas e Avenida 5 de Outubro, tendo o corpo da vítima sido projetado para o meio do cruzamento, com morte imediata declarada no local.
2. Passados apenas 12 dias, no dia 8 de setembro de 2024, Afonso, jovem estudante universitário de apenas 21 anos, foi atropelado mortalmente na passadeira do cruzamento da Avenida Estados Unidos da América com a Av. Rio de Janeiro, tendo o seu corpo sido projetado 17 metros e tendo o táxi que o atropelou fugido sem prestar assistência, segundo os relatos de testemunhas no local.^{7,8,9,10,11}

¹ Franco, P. (29 de Agosto de 2024), “Morreu uma pessoa à minha porta”, Lisboa para Pessoas, <https://lisboaparapessoas.pt/2024/08/29/atropelamento-mortal-entrecampos-lisboa/>

² Serafim, T. (28 de Agosto de 2024), “Após atropelamento em Entrecampos, moradores lembram que têm avisado para falta de segurança na zona”, Público, <https://www.publico.pt/2024/08/28/local/noticia/apos-atropelamento-entrecampos-moradores-lembram-avisado-falta-seguranca-zona-2102153>

³ Observador, (29 Agosto 2024) “Há falta de segurança em Entrecampos?”, <https://observador.pt/programas/conferencia-de-imprensa/ha-falta-de-seguranca-em-entrecampos/>

⁴ Notícias ao Minuto, (27 de Agosto de 2024), “Homem morre atropelado na zona lisboeta de Entrecampos” Notícias ao Minuto <https://www.noticiasao minuto.com/pais/2622270/homem-morre-atropelado-na-zona-lisboeta-de-entrecampos>

⁵ SIC Notícias (28 de Agosto de 2024), “Homem morre atropelado em Entrecampos, moradores lançam petição para tornar zona mais segura”, SIC Notícias, <https://sicnoticias.pt/pais/2024-08-28-video-homem-morre-atropelado-em-entrecampos-moradores-lancam-peticao-para-tornar-zona-mais-segura-dde47ce3>

⁶ Correio da Manhã (28 de Agosto de 2024), “Uma vítima mortal em atropelamento em Entrecampos” <https://www.cmjornal.pt/portugal/detalhe/uma-vitima-mortal-em-atropelamento-em-entrecampos>

⁷ Publicação Grupo de Vizinhos de Alvalade: <https://www.facebook.com/groups/Vizinhos.de.Alvalade/permalink/2195718550785878/>

⁸ Serafim, T. (10 de Setembro de 2024), “Jovem morre atropelado na zona de Alvalade. Ocorreu o mesmo lá perto há duas semanas”, Público, <https://www.publico.pt/2024/09/10/local/noticia/jovem-morre-atropelado-zona-alvalade-ocorreu-perto-ha-duas-semanas-2103574>

⁹ Rodrigues, J. C., (10 de Setembro de 2024) “Jovem de Guimarães morre atropelado por taxista em Lisboa. Condutor está em fuga”, Correio da Manhã, https://www.cmjornal.pt/portugal/detalhe/jovem-de-guimaraes-morre-atropelado-por-taxista-em-lisboa-condutor-esta-em-fuga?ref=HP_PrimeirosDestaques

¹⁰ Guimarães Digital, (10 de Setembro de 2024) “Estudante vimaranense morre atropelado em Lisboa”, Guimarães Digital, <https://www.guimaraesdigital.pt/index.php/informacao/seguranca/88997-estudante-vimaranense-morre-atropelado-em-lisboa>

¹¹ Jornal de Notícias, (10 de Setembro de 2024) “São Torcato chora jovem que morreu num atropelamento com fuga em Lisboa”, Jornal de Notícias <https://www.jn.pt/2120988282/sao-torcato-chora-jovem-que-morreu-num-atropelamento-com-fuga-em-lisboa/>



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

Estes trágicos sinistros são mais dois na série de sinistros fatais que têm ocorrido nesta zona, refletindo a grave falta de segurança rodoviária e pedonal.

2

3. Entre 2010 e 2016, na Av. dos Estados Unidos da América houve 28 atropelamentos, na Av. das Forças Armadas houve 34 atropelamentos, quatro pessoas perderam a vida e 130 ficaram feridas, 9 das quais com gravidade, conforme dados da Prevenção Rodoviária Portuguesa¹². Atualmente, a região é movimentada por uma média diária de 17.000 carros¹³, dos quais mais de 1.000 excedem os 70 km/h, uma velocidade extremamente perigosa para os peões e ciclistas.
4. Portugal continua a ser um dos países da União Europeia com índices de sinistralidade rodoviária mais elevados, apesar da vontade da implementação da Visão Zero para diminuir o número de sinistros evitáveis. Em 2023, morreram 57 peões nas estradas e ruas portuguesas.
5. Desde 2022, moradores¹⁴ e cidadãos têm denunciado repetidamente à Câmara Municipal de Lisboa^{15,16} e à Assembleia Municipal de Lisboa¹⁷ as constantes violações dos limites de velocidade e a insegurança na zona de Entrecampos.
6. Em resposta à inação da Câmara Municipal, foi lançada a petição pública “Entrecampos Com Mais Segurança Rodoviária e Pedonal”¹⁸, entregue na Assembleia Municipal de Lisboa a 5 de

¹² Relatório Prevenção Rodoviária Portuguesa (2018), https://prp.pt/wp-content/uploads/2021/08/PRP_2018_Atropelamentos_em_Portugal_Continental_2010_2016.pdf

¹³ Dados recolhidos pelos peticionários da petição “Entrecampos Com Mais Segurança Rodoviária e Pedonal”, medição através do sensor Telraam: <https://telraam.net/en/location/9000005774/2023-09-28/2023-10-12>

¹⁴ André, M.R. (25 de Novembro de 2023) “Pedro gostava de ver uma cidade mais calma e segura da sua janela”, Lisboa para Pessoas <https://lisboaparapessoas.pt/2023/11/25/pedro-franco-avenida-das-forcas-armadas-lisboa/>

¹⁵ Intervenção Pública do Múncipe Pedro Franco na 67ª Reunião Pública da Câmara Municipal de Lisboa, 21 de Dezembro de 2022, <https://www.youtube.com/watch?v=9L7MaSd8n-Q&t=13170s>

¹⁶ Intervenção Pública do Múncipe Pedro Franco na 124ª Reunião Pública da Câmara Municipal de Lisboa 20 de Dezembro de 2023, <https://www.youtube.com/live/NVQWwLrV8Y4?si=0v-EyKpU4nghixM9&t=12791>

¹⁷ Intervenção Pública do Múncipe Pedro Franco na 85ª Reunião plenária da Assembleia Municipal de Lisboa de 10 de outubro de 2023, <https://www.youtube.com/watch?v=e9btOetwTp0&t=128s>

¹⁸ “Entrecampos Com Mais Segurança Rodoviária e Pedonal” <https://peticaopublica.com/?pi=PT118746>



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

janeiro de 2024¹⁹ na altura com 354 subscritores, e que hoje já conta com mais de 1000 assinaturas.

7. Apesar do número de subscritores ter quase triplicado, e de terem sido ultrapassados todos os prazos regimentais para o efeito, a “8ª Comissão Permanente - Comissão de Mobilidade, Transportes e Segurança (Planeamento de Mobilidade, Segurança e Polícia Municipal, Proteção Civil e Socorro, Gestão e Inteligência Urbana, Frota, Sistemas de Informação, Autoridade de Transportes, Acessibilidade Pedonal)” continua sem produzir qualquer resultado, relatório ou recomendações sobre esta petição, segundo o seu presidente numa interpelação à mesa na 130ª Reunião plenária da Assembleia Municipal de Lisboa, 10 de setembro de 2024, por faltar apenas a audição da Câmara Municipal de Lisboa que desde janeiro e até ao momento ainda não teve “agenda” para concretizar a audição ao abrigo desta petição.²⁰
8. A petição lançada pelos moradores de Entrecampos apresenta soluções concretas e eficazes que devem ser postas em prática de imediato. Entre as medidas propostas, destacam-se:
 - a. **Instalação de radares** para controlar a velocidade dos veículos e o desrespeito pelo semáforo vermelho, uma das principais causas de atropelamentos mortais;
 - b. **Instalação de lombas ou passeios contínuos para moderar a velocidade dos automóveis**, citando exemplos já implementados que já mostraram eficácia em outras áreas de Lisboa com problemas similares;
 - c. **Aumento da zona pedonal**, evitando que os peões sejam forçados a circular na faixa de rodagem;
 - d. **Redução da faixa de rodagem para automóveis**. *É incomportável numa zona de elevada afluência de peões uma faixa de rodagem com sete vias e reduzida zona pedonal.*
 - e. **Criação de condições para os ciclistas**, através de uma via partilhada ou ciclovias de modo a garantir a segurança de quem se desloca em bicicleta num dos principais eixos de circulação da cidade;

¹⁹Petição 01/2024 - Entrecampos Com Mais Segurança Rodoviária e Pedonal <https://www.am-lisboa.pt/401500/1/022503.000832/index.htm>

²⁰ 130ª Reunião plenária da Assembleia Municipal de Lisboa, 10 de setembro de 2024: https://www.youtube.com/live/1Eb1JI0pA_A?si=XsHxwVrZoZfhNWeM



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

- f. **Aumento dos atravessamentos de peões** em zonas críticas, como a frente do ISCTE, onde a falta de opções seguras obriga muitos a atravessarem sem a devida proteção;
 - g. **Prioridade ao transporte público e de emergência**, criando faixas exclusivas e segregadas que permitam a circulação de forma mais eficiente e segura.
9. A petição menciona também a oportunidade de transformação do espaço público e da segurança rodoviária desta zona ao abrigo da **Operação Integrada de Entrecampos** em curso nos terrenos da Antiga Feira Popular:

“Finalmente, segundo os projetos que são públicos para Entrecampos, no âmbito da Operação Integrada, já está prevista a redução de uma via na faixa de rodagem na Avenida 5 de Outubro e o aumento da zona pedonal em ambas as Avenidas (incluindo Forças Armadas). Isto deveria ser o nível mínimo de ambição para uma zona como Entrecampos, onde existem inúmeros serviços, escritórios, escolas, universidades, comércio e habitação, além de ser uma zona de transporte intermodal com elevada afluência.

Não aceitamos um nível menor de ambição, nem qualquer tipo de recuo. Mas mais importante, exigimos a implementação destas soluções no imediato, e não num momento conclusivo do projeto. São demasiadas as vidas que, entretanto, estão em risco.”

10. **O LIVRE** considera inaceitável que, mesmo após tantos alertas e tragédias, a implementação destas medidas continue a ser adiada. A Câmara Municipal de Lisboa deve agir de imediato, sem mais demoras, para evitar novas mortes e garantir a segurança de todos os que vivem, trabalham e circulam nesta importante zona da cidade.
11. A Câmara Municipal de Lisboa, enquanto entidade gestora da via, tem de reiterar com ações a sua responsabilidade de assegurar a segurança de todos os seus cidadãos e de promover uma mobilidade urbana sustentável e segura. A vida dos utilizadores vulneráveis da via deve ser o primeiro valor na gestão da mobilidade da cidade.



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

12. A perda de mais duas vidas devido à falta de uma abordagem sistémica de desenho rodoviário nos arruamentos da cidade que promova acessibilidade pedonal, a segurança rodoviária e tenha como desígnio principal a proteção dos utilizadores vulneráveis, evidencia a urgência de ações concretas e imediatas para evitar novas tragédias.



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

Considerando ainda que:

13. Ao longo deste mandato, o LIVRE tem apresentado diversas iniciativas que visam promover maior segurança rodoviária, a acessibilidade pedonal e a mobilidade sustentável e que ajudariam a reduzir a sinistralidade Rodoviária, em especial a que resulta em feridos graves e mortes:

- a. **Redução de Velocidade** - Na 30.^a Reunião Privada de Câmara, de 11 de maio de 2022, foi votada a proposta nº 233/2022 do LIVRE “*Contra a Guerra e pelo Clima*” que deliberou, entre outras medidas, no seu ponto 2, aprovado por maioria:

“2. Reduzir em 10 km/h a velocidade máxima de circulação permitida para:

- a) 30km/h nas vias de 3º, 4º e 5º nível da rede viária;*
- b) para 40km/h nas vias de 2º nível;*
- c) para 70km/h nas vias de 1º nível²¹;*

²¹ Velocidades máximas regulamentadas atualmente, segundo o regulamento do PDM em vigor:
Vias de 1º Nível: 80 – 120 Km/h;
Vias de 2º Nível: 50 – 80 Km/h;
Vias de 3º, 4º e 5º Nível: 30 – 50 Km/h).



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A
G A B I N E T E D O V E R E A D O R D O L I V R E

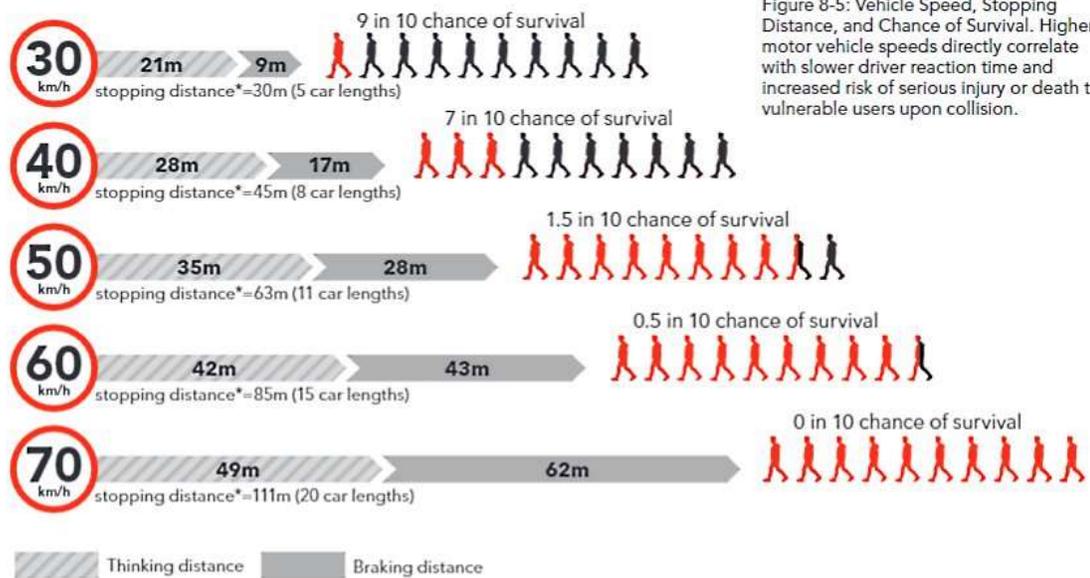


Figure 8-5: Vehicle Speed, Stopping Distance, and Chance of Survival. Higher motor vehicle speeds directly correlate with slower driver reaction time and increased risk of serious injury or death to vulnerable users upon collision.

*Stopping distances during wet conditions. Single car length=5.6m. Based on a 2.5s reaction time, representing 90th percentile of drivers.

source: Adapted from World Health Organization, 2008. Speed management: a road safety manual for decision-makers and practitioners. Transportation Association of Canada, 2011. Geometric Design Guide for Canadian Roads Part 1. 1.2.5.2 - 1.2.5.4.

Figura 3 - Velocidade do veículo, distância de travagem e chance de sobrevivência em caso de atropelamento.

Fonte: City of Toronto, Toronto Complete Streets Guidelines (página 125):

<https://www.toronto.ca/wp-content/uploads/2017/11/98a2-Chapter-8.pdf>

Como comprova o gráfico acima, elaborado com base em dados da Organização Mundial da Saúde, a redução de velocidades aumenta exponencialmente a chances de sobrevivência em caso de atropelamento. Se estivesse implementada, esta medida poderia estar a salvar vidas e a reduzir a sinistralidade grave.

Passaram 835 dias, dois anos e três meses desde a sua aprovação, nada foi feito e a medida continua por implementar - ninguém foi salvo;



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

b. **Destinar 45% das receitas provenientes de coimas de infrações de estacionamento para financiar melhorias na mobilidade urbana e na segurança rodoviária em Lisboa.** Na 165.ª Reunião Extraordinária da Câmara Municipal de Lisboa, de 26 de julho de 2024, foi votada a proposta de ALTERAÇÃO N.º 491-A/2024 do LIVRE, que visava destinar as verbas das coimas de infrações de estacionamento para financiar as seguintes iniciativas:

1. *“Melhorar a rede e níveis de serviço do transporte público na cidade de Lisboa;*
2. **Melhorar a acessibilidade pedonal;**
3. *Expandir e melhorar a rede ciclável;*
4. **Melhorar a segurança rodoviária da cidade de Lisboa através de:**
 1. **Promover intervenções de acalmia de tráfego no espaço rodoviário** seguindo as medidas preconizadas no Manual de Espaço Público de Lisboa²² e no Manual de apoio à implementação de Zonas 30 da Autoridade Nacional da Segurança Rodoviária²³,
 2. **Priorizar os peões nas interseções semaforicas instalando botões e sensores de deteção de peões para abertura automática do verde para peões**, e reduzir o tempo de espera do sinal verde para peões nas restantes interseções semaforicas não sensorizadas;
 3. **Aumentar os dispositivos de fiscalização automática para segurança rodoviária**, sem precisar de meios humanos, conforme especificado no ponto seguinte:
 3. Aumentar os meios de fiscalização automática, sem precisar de meios humanos da EMEL para contraordenações rodoviárias, nomeadamente através de:
 - e) **Radares de Sinal Vermelho e excesso de velocidade** – a instalar em interseções semaforicas com registo de atropelamentos e outros sinistros com vítimas mortais ou com feridos graves;

²² https://www.lisboa.pt/fileadmin/portal/temas/urbanismo/Manual_espaco_publico.pdf

²³

<http://www.ansr.pt/Legislacao/RegulamentoSinalizacaoTransito/RegulamentoSinalizacaoTransito/Manual%20Zonas%2030.pdf>



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

*i) Devem ser instalados protótipos até ao final do ano de 2024, com prioridade absoluta **para as interseções semaforicas onde ocorreram atropelamentos resultando em mortes ou feridos graves.** Esta solução deve ser progressivamente alargada a todas as interseções semaforicas com **registos de sinistros de elevada gravidade.***

(...)"

- c. **Melhorias do Espaço Público em Entrecampos** – Também na 165.ª Reunião Extraordinária da Câmara Municipal de Lisboa, de 26 de julho de 2024, no âmbito da Proposta de alteração da licença do loteamento da Antiga Feira Popular, o **LIVRE** apresentou Proposta de alteração N.º 495-A/2024 para adicionar condicionantes de aprovação de forma a garantir a melhoria do espaço público e da segurança rodoviária e pedonal desta zona nas fases subsequentes do projeto, em linha com, e citando nos considerandos da proposta de alteração as exigências da petição “Entrecampos Com Mais Segurança Rodoviária e Pedonal”. Eram propostas a adicionar as seguintes condicionantes:

1. Revisão **do Perfil Rodoviário e do Espaço Público da Avenida 5 de Outubro**, para qualificar o espaço público com os seguintes objetivos:
 - a. Alargar à área pedonal do passeio Poente e separador central da Avenida 5 de Outubro;
 - b. Criar **uma zona acalmada de passeio contínuo, com apenas uma via segregada no sentido norte sul no quarteirão entre a Av. das Forças Armadas e a Rua da Cruz Vermelha**, conforme preconizado na versão original, e estudar a sua extensão ao longo do seguinte quarteirão entre a Rua da Cruz Vermelha e a Avenida Álvaro Pais;
 - c. Estudar a implantação de um novo (3º) alinhamento arbóreo ao longo do passeio poente a alargar da Avenida 5 de Outubro, intervalado por bancos de jardim e outros equipamentos de mobiliário urbano ou canteiros permeáveis para infiltração da água das chuvas;



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

2. Evitar conflitos entre ciclovias e paragens de autocarro na Avenida da República, garantindo que o desenho siga as melhores práticas para ciclovias e espaço público.
3. Criar **uma passagem de peões segura na Avenida da República, no cruzamento com a Rua da Cruz Vermelha, reduzindo a distância entre atravessamentos de 510 para 190 metros, reduzindo o número de vias rodoviárias existentes em vez de as aumentar.**
4. **Revisão do perfil do 1º quarteirão da Avenida das Forças Armadas, adicionando um ou mais alinhamentos de árvores**, com no mínimo 10 exemplares, para continuar o eixo arbóreo até à Rotunda de EntreCampos e Jardim do Campo Grande.

Todos os pontos foram aprovados pela Câmara exceto o primeiro que, tratando-se exatamente do ponto em que se deu o atropelamento mortal de dia 27 de agosto, torna urgente a revisita da Proposta de Alteração N.º 495-A/2024, em especial a sua alínea b. do ponto 1. que não teve aprovação, e rever a proposta de Loteamento em conformidade de forma a garantir um desenho que promova a segurança rodoviária e a acalmia de tráfego.



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A
G A B I N E T E D O V E R E A D O R D O L I V R E

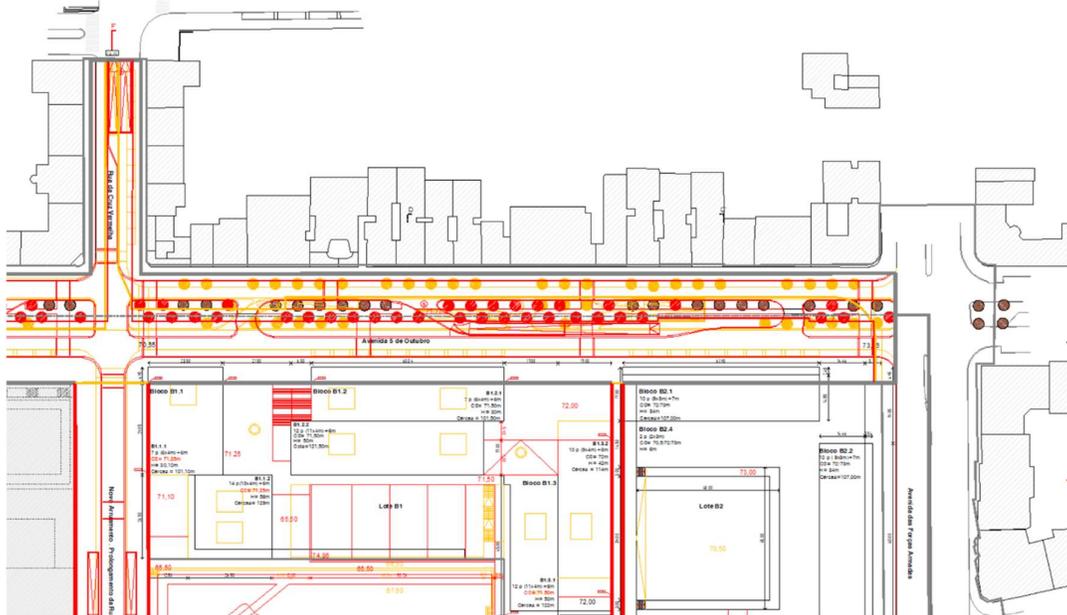


Figura 4- Desenho de Cores Convencionais da Proposta atual que volta a propor incomprensivelmente 2+2 vias em cada sentido no espaço público que na versão anteriormente em vigor, se propunha libertar para o peão.

d. Vias da Liberdade – Programa para as Ciclovias de Lisboa 2024-2030:

Submetido para agendamento em julho de 2024 e ainda por agendar, o programa propõe transformar a mobilidade sustentável em Lisboa. O novo plano para 2024-2030 propõe expandir e melhorar a rede ciclável a novos eixos estruturantes da cidade de Lisboa, ligando ciclovias a escolas e transportes públicos, para promover ruas mais seguras e acessíveis. Entre outras medidas propostas no programa destacam-se: **Implementar medidas de acalmia de tráfego e reduzir os limites de velocidade para tornar as ruas mais seguras para peões e ciclistas, incentivando um ambiente urbano menos ruidoso, mais tranquilo e saudável.**



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

e. **“Devolução da Avenida de Ceuta às pessoas - Proposta de reperfilamento da Av. De Ceuta como Avenida Urbana”**

Na reunião pública da Câmara, de 22 de dezembro de 2021, o LIVRE propôs a *Moção “Pela devolução da Avenida de Ceuta às pessoas”* que aprovou por unanimidade submeter “aos serviços da Câmara, para apreciação técnica, a possibilidade de não regressar ao perfil rodoviário de autoestrada existente anteriormente (variando de 6 a 9 vias) e aproveitar o espaço rodoviário agora livre à superfície para que sejam implementados:

2.a. Mais passagens de peões acessíveis com menores distâncias entre si (atualmente entre os 300m e os 400m) e encurtando ao mesmo tempo distância de atravessamento da faixa de rodagem para que fique o mais curta possível, para que peões e pessoas com mobilidade reduzida, possam finalmente atravessar esta avenida de forma fácil, confortável e segura;

2.b Criar um corredor BHLS (Bus with a High Level of Service), bidirecional e segregado, no espaço rodoviário agora liberto, privilegiando o transporte público, que se quer rápido, frequente e fiável, nesta artéria fundamental na ligação da frente ribeirinha ao centro da cidade;

2.c Criar ciclovias unidirecionais segregadas para fazer a ligação da rede ciclável a norte, pelo túnel recém-aberto que liga ao Parque Urbano da Quinta da Bela-Flor, a Alcântara à Ciclovia da Av. 24 de Julho e à da Ciclovia da frente ribeirinha a Sul;

2.e A criação de passeios e condições de acessibilidade pedonal em ambos os lados da Avenida;

2.f A Renaturalização do espaço sobranete da intervenção aumentando sempre que possível os espaços verdes, plantando árvores e outra vegetação autóctone de forma a criar percursos pedonais sombreados e assim incluir este eixo da Avenida de Ceuta na rede de percursos pedonais sombreados assentes na rede pedonal estruturante da cidade;



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A
G A B I N E T E D O V E R E A D O R D O L I V R E



Figura 5 - Perfil ilustrativo da proposta do LIVRE para o Corredor Multimodal para a Av. de Ceuta

Esta proposta poderia ter-se transformado no primeiro Corredor Multimodal da cidade construído este mandato, já que o projeto do LIOS – Linha Intermodal Sustentável, um corredor multimodal cuja construção estava prevista no presente mandato, continua perdido e em parte incerta, sem qualquer evolução conhecida até ao momento.

Infelizmente o mesmo se passou com esta proposta da Av. de Ceuta. Passaram 995 dias, 2 anos e oito meses desde a sua aprovação por unanimidade - e nada sabemos da apreciação técnica que os serviços fizeram desta proposta.

Considerando finalmente que:

- 14. A Organização Mundial da Saúde (OMS)** estima que cada morte em sinistros rodoviários é equiparada em média à perda de 30 anos de esperança média de vida. Com 1.35 milhões de mortes na estrada a cada ano no mundo inteiro, mais de 2% de todas as causas de morte. Isto equivale a 40 milhões de anos de vida perdidos anualmente nas nossas ruas. A OMS estima também que, por cada morte na estrada, 10 a 15 pessoas são hospitalizadas devido a sinistros rodoviários, o que equivale a 13 a 20 milhões de hospitalizações que poderiam ser evitadas à escala global.²⁴

²⁴ Marshall, W., *Killed by a Traffic Engineer - Shattering the Delusion that Science Underlies our Transportation System*, Island Press, 2024



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

15. Noutros países existem comités de especialistas, como é disso exemplo o **SWOV Institute for Road Safety Research**²⁵, em Haia na Holanda, em que à luz do princípio de “*segurança sustentável [sustainable safety]*” com foco e prioridade nos utilizadores vulneráveis, analisam os atropelamentos e outra sinistralidade rodoviária grave, elaborando estudos das áreas dos sinistros graves, que leva a que sejam propostas e tomadas medidas para aumentar a segurança para todos no local.
16. A Câmara de Lisboa deve criar uma **equipa multidisciplinar envolvendo especialistas** devários departamentos com o objetivo de analisar estes sinistros graves e propor:
- Medidas temporárias, mas de implementação imediata, de acalmia de tráfego e aumento da segurança rodoviária, a implementar nas primeiras 48h após o sinistro;
 - Um estudo mais aprofundado do sinistro e das suas causas com uma proposta para mudanças de longo prazo que contemplem todas as medidas de acalmia de tráfego para aumento da segurança rodoviária e propostas de reabilitações profundas do eixo viário onde ocorreu o sinistro grave, para uma profunda reabilitação e qualificação do espaço público, que tenha como foco a segurança dos utilizadores vulneráveis da via, a acessibilidade pedonal, o conforto e a qualidade do espaço público, de modo a obter uma melhoria significativa da segurança e da qualidade de vida de quem vive, trabalha, estuda ou visita na cidade de Lisboa. Deve também contemplar a arborização e renaturalização do espaço público, e o aumento dos níveis de serviço do transporte público.

Assim, na sequência dos violentos atropelamentos mortais das duas últimas semanas no Eixo Avenida das Forças Armadas – Avenida dos Estados Unidos da América e de forma a dar resposta aos apelos dos signatários da Petição “Entrecampos Com Mais Segurança Rodoviária e Pedonal”, tenho a honra de propor que a Câmara Municipal de Lisboa delibere:

- Reconhecer a gravidade da situação de insegurança e violência rodoviária na zona de Entrecampos e do Eixo Av. das Forças Armadas – Av. Estados Unidos da América, e a necessidade de medidas urgentes para prevenir novos sinistros rodoviários graves e perdas de mais vidas.**

²⁵ www.swov.nl/en/research



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

2. Criar e constituir no prazo de 1 mês a Equipa para atingir a meta para Zero Mortes nas Ruas de Lisboa por sinistralidade rodoviária na cidade de Lisboa:

- a. Esta equipa deve ser multidisciplinar, envolvendo especialistas de vários departamentos, como:
- a Proteção Civil;
 - a Polícia Municipal e convidar o Comando Metropolitano de Lisboa da Polícia de Segurança Pública,
 - o Departamento de Urbanismo;
 - o Departamento Mobilidade (Com profissionais com formação e foco prioritário na mobilidade Ciclável, Pedonal e Transporte Público);
 - a Carris;
 - a EMEL e dentro desta a GIRA e a equipa de gestão semafórica;
 - o Departamento da Estrutura Verde;
 - a Lisboa e-Nova;
 - O Departamento de Participação Pública;
 - e ser liderada pelos Departamentos de Acessibilidade Pedonal e do Espaço Público.
- b. Tem como objetivo estudar e analisar todos sinistros nos quais resultem feridos graves e mortes que ocorram na cidade de Lisboa de agora em diante, e propor:
- i. Medidas temporárias, mas de implementação imediata, de acalmia de tráfego visando o aumento da segurança rodoviária, a implementar nas primeiras 48h após o sinistro, que poderão passar por:
- Alargamento temporário de passeios e supressão de vias rodoviárias;
 - Alargamento temporário dos encabeçamentos nos cruzamentos para proteger os peões e diminuir as distâncias de atravessamento de passadeiras e passagens de peões;
 - Criar passagens de peões temporárias onde estas estejam em falta;
 - Pedonalizações de Ruas;
 - Ajustar temporização semafórica para aumentar o tempo de verde para peões e o tempo de varrimento dos cruzamentos perigosos;



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

- Instalar sensores e botões para peões de abertura do sinal verde para peões;
 - Instalação de Lombas, passadeiras elevadas, passeios contínuos, almofadas de Berlim e outros dispositivos físicos de acalmia de tráfego;
 - Segregação de canais próprios para o transporte público e/ou bicicletas;
 - Estreitamento de vias do transporte individual;
 - Alteração dos Sentidos de Trânsito,
 - Alteração do plano de tráfego do bairro;
 - Transformando ruas de dois sentidos em sentido único;
 - Encerramento de ruas para o tráfego não residente.
 - Instalação de Radares móveis e fixos – de velocidade e sinal vermelho dando cumprimento ao ponto 3. da Proposta de Alteração N.º 491-A/2024;
 - Entre outras que visem evitar sinistros graves e que promovam a segurança dos utilizadores vulneráveis e a acessibilidade pedonal do espaço público como prioridades absolutas.
- c. Um estudo mais aprofundado do sinistro e das suas causas com uma proposta para mudanças de longo prazo que contemplem todas as medidas anteriores com propostas de reabilitações profundas do eixo viário onde ocorreu o sinistro grave, para uma profunda reabilitação e qualificação do espaço público que tenha como foco a segurança dos utilizadores vulneráveis da via, a acessibilidade pedonal, o conforto e a qualidade do espaço público para uma melhoria significativa da segurança e da qualidade de vida de quem vive, trabalha, estuda ou visita na cidade de Lisboa. Deve também contemplar também a arborização e renaturalização do espaço público, e o aumento dos níveis de serviço do transporte público.
- d. Estas medidas de longo prazo, resultantes deste estudo, devem ser apresentadas em Reunião Pública de Câmara e a Câmara deve votar a sua inclusão no seu plano de atividades e orçamento do ano seguinte – sendo o estudo tornado público nessa ocasião;
- e. As medidas temporárias preconizadas na subalínea i. da alínea b. devem manter-se no local até que a solução definitiva de longo prazo emanada do estudo seja implementada;



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

3. **Implementar de imediato no Eixo Avenida das Forças Armadas – Av. Estados Unidos da América medidas temporárias de Acalmia de Tráfego e Redução das Velocidades**, preconizadas na: subalínea i. da alínea b. do Ponto 2. desta proposta – de forma a ir ao encontro das intervenções propostas como soluções para os problemas de insegurança rodoviária e pedonal assinalados na petição: **“Entrecampos Com Mais Segurança Rodoviária e Pedonal”**, dando prioridade à **instalação de Radares de Sinal Vermelho e Velocidade a instalar nas passagens de peões onde ocorreram estes atropelamentos mortais**;

4. **Estudar uma proposta de reperfilamento para o Eixo da Avenida das Forças Armadas - Avenida Estados Unidos da América e assim criar uma nova tipologia de arruamento: Corredores Multimodais de Mobilidade e Emergência**, com prioridade ordenada de forma a dar cumprimento à “Pirâmide da mobilidade invertida” apresentada no relatório da auditoria à rede ciclável da cidade de Lisboa, pondo o peão no topo da hierarquia viária, e assim priorizar:
 - a. **A Segurança e a acessibilidade pedonal universal, contínua, ininterrupta e sombreada**, criando, entre outras medidas, passeios contínuos para priorizar o peão e melhorar a acessibilidade pedonal ao longo da avenida, em todos os cruzamentos com vias de nível hierárquico inferior;

 - b. **Ciclovias estruturantes para a rede ciclável**, ligadas e ligando vários nós da rede ciclável existente e grandes equipamentos ao longo do Eixo, nomeadamente as ciclovias existentes ou previstas: na Rua Francisco Gentil Martins, Estrada de Benfica, Rua Prof. Lima Basto, Estrada das Laranjeiras, Sete-Rios, Avenida dos Combatentes, Álvaro Pais, Cidade Universitária, Eixo Central, Campo Grande, Avenida de Roma, Avenida Parque Vale da Montanha e Bela Vista

 - c. **Um corredor de Transporte Público e Emergência** (para libertar as ambulâncias do trânsito constante em hora de ponta na chegada ao Hospital de Santa Maria, ajudando a salvar mais vidas), bidirecional e segregado do transporte individual, com prioridade semafórica em todos os cruzamentos, e bem conectados com:



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

- i. a estações de transporte público pesado existentes ao longo do Eixo: Comboio, Metro e Camionagem de Sete Rios; Metro de Entrecampos; e Metro da Avenida de Roma;
 - ii. A grandes equipamentos geradores de procura existentes ou previstos – como o Hospital de Santa Maria e o Futuro Hospital de todos os Santos, a Cidade Universitária, o Jardim Zoológico e os parques Vale da Montanha e Bela Vista;
- d. **Criar Novos alinhamentos Arbóreos** e reforço dos alinhamentos pré-existentes por forma a tornar este Eixo:
- iii. Um novo canal renaturalizado para aumento da biodiversidade;
 - iv. Com canais lineares de retenção e infiltração da água das chuvas por forma a reduzir o efeito das cheias;
 - v. Canais sombreados, para o aumento das áreas de sombra na cidade, dos percursos pedonais sombreados e para a redução do efeito das ilhas e ondas de calor; dando cumprimento às deliberações de Câmara: n.º 83/CM/2024²⁶ e n.º 311/CM/2024 do “Programa Veredas de Lisboa aprovado por unanimidade na última reunião Pública de Câmara de 22 de maio de 2024;
- e. O Estudo de reperfilamento integral deve prever a possível expansão deste Eixo Multimodal numa segunda fase à Avenida Mal. António de Spínola, para ligar ao Novo Hospital de Todos os Santos, ao Metro da Bela Vista e à estação de Comboio do Braço de António de Spínola, para ligar ao Novo Hospital de Todos os Santos, ao Metro da Bela Vista e à estação de Comboio do Braço de Prata
- f. Este estudo deve ser entregue à Câmara Municipal para análise, discussão e votação da sua inclusão no seu plano de atividades e orçamento do ano seguinte.

5. Em sede do Projeto de Obras de Urbanização da Operação Integrada de Entrecampos rever o desenho do projeto de forma a materializar as sugestões da petição de redução da do número de vias da faixa de rodagem face ao hoje existente nas Av. da República, das

i. ²⁶ Lisboa, Cidade Esponja” proposta pelo Bloco de Esquerda, para utilização de soluções baseadas na natureza para enfrentar as cheias, aprovada por maioria na 133.ª Reunião Pública da Câmara Municipal de Lisboa de 21 de fevereiro de 2024



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

Forças Armadas e Av. 5 de Outubro e à luz das urgente a revisita das alíneas do ponto 1. Proposta de Alteração N.º 495-A/2024, referentes à revisão do Perfil Rodoviário e do Espaço Público da Avenida 5 de Outubro que ficaram por aprovar, bem como adoção de todas as medidas sugeridas na petição para aumento da segurança Rodoviária, melhoria da acessibilidade pedonal e da qualidade do Espaço Público desta Zona.

6. Reduzir os limites velocidade máxima de circulação em toda a Cidade:

Reduzir os limites de velocidade máxima de circulação em toda a Cidade de forma a aumentar a segurança rodoviária e diminuir o risco de sinistros graves ou mortais, dando cumprimento imediato ao ponto 2 da deliberação de Câmara nº 233/CM/2022 Proposta do LIVRE com o título “Contra a Guerra e Pelo Clima”, aprovada por maioria na Reunião de Câmara Privada de 12 de maio de 2022 que determinou: “2. Reduzir em 10 km/h a velocidade máxima de circulação permitida para:

- a) 30km/h nas vias de 3º, 4º e 5º nível da rede viária;
- b) para 40km/h nas vias de 2º nível;
- c) para 70km/h nas vias de 1º nível;²⁷”

7. Enviar a presente proposta na íntegra e o resultado da votação, manifestando e reafirmando o compromisso da cidade com a segurança rodoviária:

- Aos peticionários da Petição “Entrecampos Com Mais Segurança Rodoviária e Pedonal”;
- às famílias das vítimas dos atropelamentos no Eixo Av. das Forças Armadas – Estados Unidos da América;
- Às associações que lutam por mais segurança rodoviária e melhor acessibilidade no espaço publico da cidade de Lisboa, nomeadamente à Estrada Viva²⁸ e à ACA-M -

²⁷ Velocidades máximas regulamentadas atualmente, segundo o regulamento do PDM em vigor:

Vias de 1º Nível: 80 – 120 Km/h;

Vias de 2º Nível: 50 – 80 Km/h;

Vias de 3º, 4º e 5º Nível: 30 – 50 Km/h).

²⁸ <https://sites.google.com/view/estrдавiva/home>



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados²⁹ e à MUBi – Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta³⁰

- À 8.ª Comissão Permanente da Assembleia Municipal de Lisboa
- Às Juntas de Freguesia de Alvalade e Avenidas Novas

Lisboa, 11 de setembro de 2024

A Vereadora do LIVRE

Patrícia Gonçalves

²⁹ <https://sites.google.com/view/aca-m-pt/p%C3%A1gina-inicial>

³⁰ <https://mubi.pt/>