

- Deliberação n.º 684-A/CM/2022 (Proposta n.º 684-A/2022)  
- Subscrita pela Vereadora do Livre.

[Aprovada por maioria, com 14 votos a favor (3 PPD/PSD, 3 CDS/PP, 1 Ind.NTL, 5 PS, 1 L e 1 Vereadora Paula Marques) e 3 abstenções (2 PCP e 1 BE).]

- Deliberação n.º 684/CM/2022 (Proposta n.º 684/2022)  
- Subscrita pela Vereadora Joana Almeida;

**Aprovar a Metodologia para o desenvolvimento do Projeto Integrado de Requalificação do Eixo da Almirante Reis, nos termos da proposta**

**Pelouros:** Urbanismo e Mobilidade.

**Serviços:** DMU/DEP e DMU/DPU/DM.

Considerando que:

a) A Avenida Almirante Reis é um dos principais eixos estruturantes da cidade de Lisboa, não tendo merecido nas últimas décadas uma requalificação urbana devidamente ponderada;

b) Durante o período de pandemia foi construída uma “ciclovía pop-up” que tem vindo a ser alvo de alguma polémica, centrando-se a discussão pública numa análise segregada relativamente a aspetos da mobilidade e da qualificação do espaço público;

c) A Avenida Almirante Reis tem hoje problemas estruturais, entre outros, ao nível da acessibilidade pedonal, segurança, mobilidade e qualidade ambiental;

d) O desenvolvimento de uma solução para a Avenida Almirante Reis deverá focar-se, principalmente, na saúde e na segurança das pessoas, dando primazia ao seu bem-estar, através da mitigação dos problemas ambientais - qualidade do ar, ruído e onda de calor - e à deslocação em modos ativos e sustentáveis;

e) O desenvolvimento de uma solução para a Avenida Almirante Reis requer o envolvimento ativo das pessoas, de modo a fortalecer as relações de confiança entre os cidadãos e os seus governantes locais;

f) Cidadãos informados e esclarecidos, incluídos desde o início no processo decisório das intervenções impactantes para a comunidade local, estão em melhor posição para participar ativamente na construção da democracia;

g) Se pretende, como bases da Metodologia para o desenvolvimento do Projeto Integrado de Requalificação do Eixo da Almirante Reis:

- i. A abordagem espacial, que abarcará todos os sistemas que constituem o espaço público, nomeadamente a acessibilidade pedonal, mobilidade, estrutura verde, iluminação pública, mobiliário urbano e drenagem;
- ii. A construção do futuro projeto do eixo alicerçado num programa de intervenção construído com a população através de um processo de participação pública informado;
- iii. A participação pública, a iniciar com uma campanha de informação à população sobre a situação atual do eixo da Avenida Almirante Reis, antes de se efetuar a auscultação formal, permitindo, de forma esclarecida, identificar o que se considera prioritário para integrar o programa de intervenção;
- iv. Um relatório, resultado da auscultação da população, que servirá de base à construção do programa de intervenção para o Projeto Integrado.

h) Apesar de não ser o propósito do documento agora em aprovação a definição do futuro programa, uma vez que este será construído com a população, devem ser ponderados os desafios que se colocam hoje na Avenida Almirante Reis e que poderão implicar soluções provisórias de mitigação, na sequência do relatório que vier a ser produzido, por exemplo, através do desenvolvimento de ações durante a elaboração/execução do projeto integrado, nomeadamente, no que diz respeito à segurança pedonal nos atravessamentos do eixo ou à otimização das cargas e descargas, de modo a evitar estacionamento em segunda fila e ao posicionamento das paragens de transportes públicos.

Nestes termos, temos a honra de propor, ao abrigo do n.º 1 do artigo 33.º do Anexo I à Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, na redação atual, que a Câmara delibere aprovar a Metodologia para o desenvolvimento do Projeto Integrado de Requalificação do Eixo da Almirante Reis de acordo com o estabelecido no documento anexo à presente proposta.

Anexos:

*Anexo I - Metodologia para o desenvolvimento do Projeto Integrado de Requalificação do Eixo da Almirante Reis.*

[Aprovada por maioria, com 13 votos a favor (3 PPD/PSD, 3 CDS/PP, 1 Ind.NTL, 5 PS e 1 L), 1 voto contra (BE) e 1 abstenção (Vereadora Paula Marques). Os Vereadores do PCP não participaram na votação.]

Versão consolidada das Propostas n.ºs 684/2022 e 684-A/2022.



## PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO DO EIXO DA ALMIRANTE REIS

### TRANSFORMAR A AVENIDA COM AS PESSOAS E PARA AS PESSOAS



#### Metodologia para o desenvolvimento do Projeto Integrado de Requalificação do Eixo da Almirante Reis

Novembro de 2022

*“É uma linha urbana de primeira categoria, sem história, que começou a rasgar-se timidamente no final do século passado. Obedeceu a um plano, e por esta circunstância oferece o esplendoroso aspecto citadino que se lhe nota. Assim fosse sempre em Lisboa”*

ARAÚJO, Norberto de – Peregrinações em Lisboa. Lisboa: Vega, 1992. vol. IV, p. 73.

## Índice

1.	INTRODUÇÃO .....	
2.	A ÁREA DE ESTUDO E A ÁREA DE INTERVENÇÃO .....	
3.	PORQUÊ UM PROJETO INTEGRADO PARA O EIXO DA ALMIRANTE REIS? .....	
3.1.	ACESSIBILIDADE PEDONAL .....	
3.2.	SEGURANÇA .....	
3.3.	MOBILIDADE.....	
3.4.	AMBIENTE .....	
3.5.	HISTÓRIA DA AVENIDA .....	
4.	OS OBJETIVOS PARA O EIXO DA ALMIRANTE REIS.....	
4.1.	ACESSIBILIDADE PEDONAL .....	
4.2.	SEGURANÇA .....	
4.3.	MOBILIDADE.....	
4.4.	QUALIDADE AMBIENTAL .....	
5.	METODOLOGIA DE PARTICIPAÇÃO PÚBLICA.....	
5.1.	Democracia e participação.....	
5.2.	A Metodologia.....	
6.	CRONOLOGIA DO DESENVOLVIMENTO DO PROJETO INTEGRADO .....	
7.	EQUIPA DA CML .....	
7.1.	PELOUROS.....	
7.2.	EQUIPA DE COORDENAÇÃO .....	
7.3.	EQUIPA DE TRABALHO .....	
7.4.	INTERLOCUTORES DOS SERVIÇOS DA CML.....	
7.5.	INTERLOCUTORES DAS JUNTAS DE FREGUESIA.....	
7.6.	ORGÂNICA DA CML – Siglas.....	

ANEXO 1. PARTICIPAÇÃO PÚBLICA .....	
1.1. Fase 1A - Informação base a divulgar à população no âmbito da Campanha de Informação através de diferentes temáticas, nomeadamente: .....	
1.2. Fase 1B - Conferência inaugural.....	
1.3. Fase2 - Auscultação.....	
1.4. Fase 3 - Concluir o programa de Intervenção (Informação e Auscultação):.....	
1.5. Fases seguintes: .....	
ANEXO 2. SÍNTESE DE CONTEÚDOS A INTEGRAR A CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO PARA APOIO AO PROGRAMA DE INTERVENÇÃO.....	
2.1. Caracterização Biofísica.....	
2.2. Caracterização Ambiental .....	
2.3. Caracterização Estrutura verde.....	
2.4. Caracterização Geológica e Geotécnica .....	
2.5. Caracterização e evolução histórica.....	
2.6. Caracterização sociodemográfica e sociológica .....	
2.7. O Sistema de Vistas .....	
2.8. Funções e usos do território .....	
2.9. Ocupação/Usos dos Rés-do-chão de todo o eixo .....	
2.10. Património Edificado.....	
2.11. Acessibilidade pedonal.....	
2.12. Mobilidade – redes .....	
2.13. Mobilidade – serviços.....	
2.14. Mobiliário Urbano com Publicidade (MUP).....	
2.15. Iluminação Pública .....	
2.16. Saneamento .....	
2.17. Higiene Urbana .....	
2.18. Infraestruturas de subsolo .....	
2.19. Instrumentos de gestão territorial .....	

## 1. INTRODUÇÃO

O presente documento apresenta uma proposta de metodologia para a elaboração do **projeto integrado do eixo da Avenida Almirante Reis**.

Por **projeto integrado** entende-se uma abordagem **espacial** que abarcará todos os sistemas que constituem o espaço público – acessibilidade pedonal, mobilidade, estrutura verde, iluminação pública, mobiliário urbano, drenagem, etc.

Paralelamente, pretende-se que a construção do futuro do eixo da Almirante Reis tenha como base um **programa de intervenção** construído com a população através de um **processo de participação pública informado**.

É objetivo do projeto integrado **a qualificação do espaço público numa perspetiva de integração e valorização do seu tecido social e comercial**.

Não sendo o propósito deste documento a definição do futuro programa, uma vez que este será construído com a população através da participação pública, importa salientar que se colocam hoje **desafios urgentes no eixo da Avenida Almirante Reis**. Estes desafios poderão implicar **soluções provisórias de mitigação**, através de ações durante a elaboração/execução do projeto integrado ou do início da realização da obra global de espaço público, nomeadamente no que diz respeito à **segurança pedonal nos atravessamentos do eixo** e à otimização das cargas e descargas, de modo a evitar a paragem de cargas e descargas na rodovia e à localização das paragens de transportes públicos.

O **Projeto integrado** possui uma área de intervenção, que corresponde ao eixo da Avenida da Almirante Reis e à Rua da Palma, e uma área de estudo, que abarca a área envolvente que influencia a vivência do eixo.

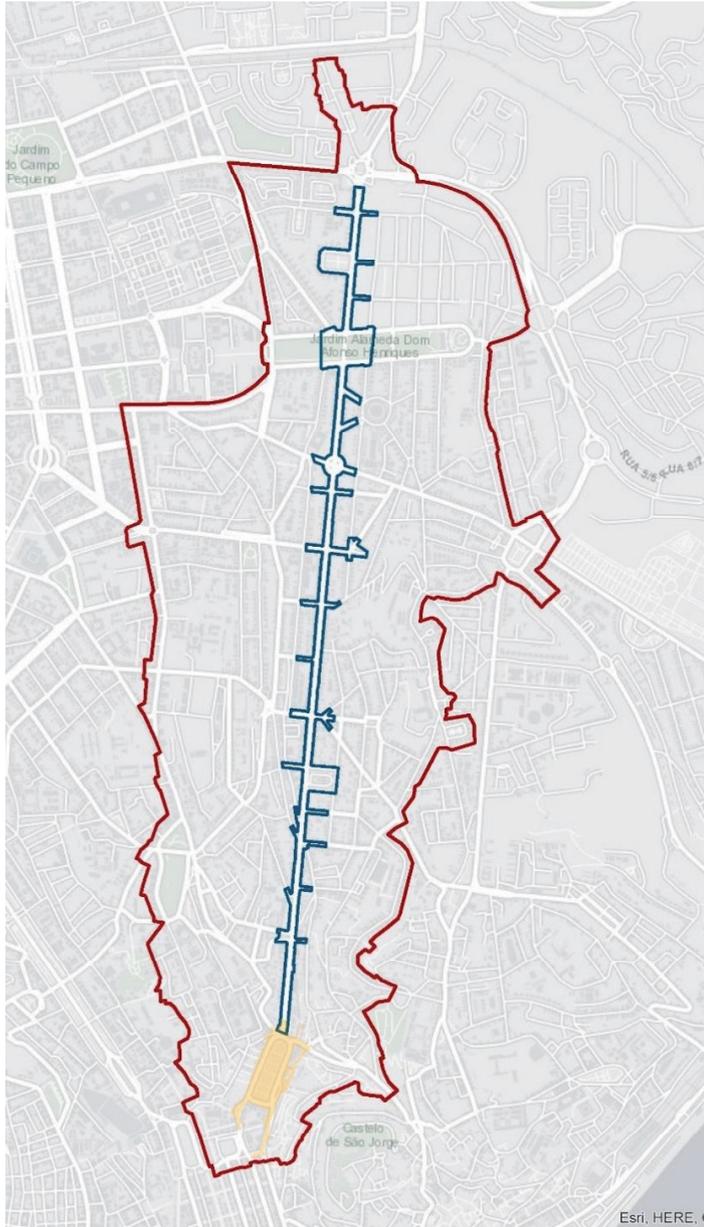
O projeto integrado será articulado, do ponto de vista temporal e programático, com todos os programas da CML que estão em curso na área de estudo.

**Este documento não pretende definir um programa de intervenção**, o qual será elaborado na sequência da participação pública e do diagnóstico técnico.

## 2. A ÁREA DE ESTUDO E A ÁREA DE INTERVENÇÃO

Tal como referido, esta abordagem implicará uma análise e diagnóstico da área de intervenção e de toda a área envolvente.

A **área de intervenção** (a azul), com cerca de 2.7Km de comprimento, corresponde ao espaço público



que compreende a Avenida Almirante Reis e a Rua da Palma. Esta área inclui todos os espaços públicos diretamente ligados ao eixo, nomeadamente a Praça João do Rio, uma área alargada da Alameda D. Afonso Henriques, a Praça do Chile, o Largo da Igreja dos Anjos, o Largo do Chafariz do Intendente e todos os cruzamentos com as ruas adjacentes ao eixo.

A **área de estudo** (a vermelho) coincide, sempre que possível, com as linhas de cumeeira das áreas que envolvem o eixo da Almirante Reis. Com cerca de 278Ha, abrange os bairros que se relacionam direta ou indiretamente com o eixo da Almirante Reis e toda a rede viária subsidiária do referido eixo.

No âmbito do desenvolvimento do projeto integrado, poderão vir a ser equacionadas intervenções

no espaço público da área de estudo, caso se revelem pertinentes e oportunas para a concretização do programa estabelecido para a área de intervenção.

Em qualquer circunstância, as soluções para o eixo não poderão pôr em causa o bom funcionamento e a qualidade de vida das áreas envolventes.

Reforça-se, ainda, que o desenvolvimento deste projeto será elaborado em estreita articulação com os programas da CML em curso na área de estudo, no domínio do espaço público, nomeadamente: **“Há vida no meu Bairro”, “Os cinco Vales”, “Arrefecer a Cidade”, “Conexus”, “Martim Moniz” e “PGDL”** (este último ao nível das obras em curso no eixo, nos próximos anos).

Os limites da área de estudo e da área de intervenção poderão vir a ser afinados no decorrer do projeto.

### 3. PORQUÊ UM PROJETO INTEGRADO PARA O EIXO DA ALMIRANTE REIS?

#### A Almirante Reis Hoje



- o Um eixo que FERVILHA DE VIDA;
- o DIVERSO e INCLUSIVO nas suas gentes;
- o Eixo com uma dinâmica cultural e artística muito expressiva;
- o Forte convergência de “múltiplas culturas”;
- o Eixo fundamental ao nível da mobilidade viária e pedonal;
- o Com relevante dinâmica comercial;
- o Liga a cidade a pé do Parque da Bela Vista ao Tejo;
- o Atravessa a cidade de norte a sul;
- o Ligação com a menor inclinação entre a parte baixa e alta da cidade, ao nível dos modos suaves;
- o Atravessa a história de Lisboa desde o séc. XVI aos dias de hoje;
- o Articula e relaciona diversas colinas (S. Vicente, Mouraria, Sant'Ana, Castelo...);
- o Possui equipamentos de dimensão relevante capazes de criar novas dinâmicas de bairro (ex: antigos Hospitais do Desterro e de Arroios e Mercado de Arroios).



- o Considerado um eixo periférico ao nível da cidade;
- o Com múltiplos conflitos rodoviários, inseguro e poluído, que promovem a insegurança dos seus utilizadores;
- o Uma população descontente com os problemas de mobilidade, segurança e higiene urbana;
- o Problemas de poluição sonora, poluição atmosférica e onda de calor;
- o Tráfego automóvel intenso;
- o Espaço público descontínuo e fragmentado com apropriação informal e desorganizada, com muitos obstáculos no passeio, pouco confortável e acessível;
- o Ensombramento deficiente devido a arborização descontínua;
- o Eixo comercial desorganizado ao nível da imagem geral e das cargas e descargas.

A Participação Pública terá início com uma **Campanha de Informação à população sobre a situação atual do eixo da Almirante Reis**. Esta campanha de informação tem como objetivo dar a conhecer à população a **situação atual do eixo antes de se efetuar a auscultação**. Para o efeito, estão a ser recolhidos dados atualizados para cada um dos grandes blocos de informação, discriminados no Anexo 1.1 deste documento.

Esta informação será articulada com as metas municipais, nacionais e europeias para cada um dos blocos de informação.

Assim sendo, aquando da auscultação, a população participará, de forma informada, sobre o que considera prioritário para integrar o programa de intervenção. Desta auscultação resultará um relatório que servirá de base à construção do programa de intervenção para o Projeto Integrado.

Paralelamente, serão efetuadas iniciativas coordenadas pelo Departamento de Património Cultural de modo a envolver a população em torno de um objetivo comum e criar um sentimento de pertença e comunidade durante todo o processo.

A Campanha de Informação irá assentar sobre os quatro grandes pilares que constituem os sistemas do espaço público, nomeadamente Acessibilidade Pedonal, Segurança, Mobilidade e Ambiente, e pela apresentação da Evolução Histórica da Avenida.

Para cada um dos quatro pilares foi efetuado um pré-diagnóstico pelos serviços responsáveis da CML:

### **3.1. ACESSIBILIDADE PEDONAL**

- A acessibilidade pedonal universal não está garantida;
- Passadeiras muito distantes entre si;
- Existência de obstáculos à circulação pedonal contínua.

### **3.2. SEGURANÇA**

- Sensação de insegurança pessoal durante o dia e a noite;
- Iluminação pública pouco eficiente e insegura para os peões.

### **3.3. MOBILIDADE**

- Excesso de veículos automóveis que usam o eixo para atravessar por aqui a cidade, sem terem esta zona da cidade como local de partida ou destino.
- Elevado nível de sinistralidade rodoviária (com acidentes e atropelamentos, tanto para os peões como para os ciclistas);
- Conflito entre os diversos modos de circulação e as necessidades logísticas.

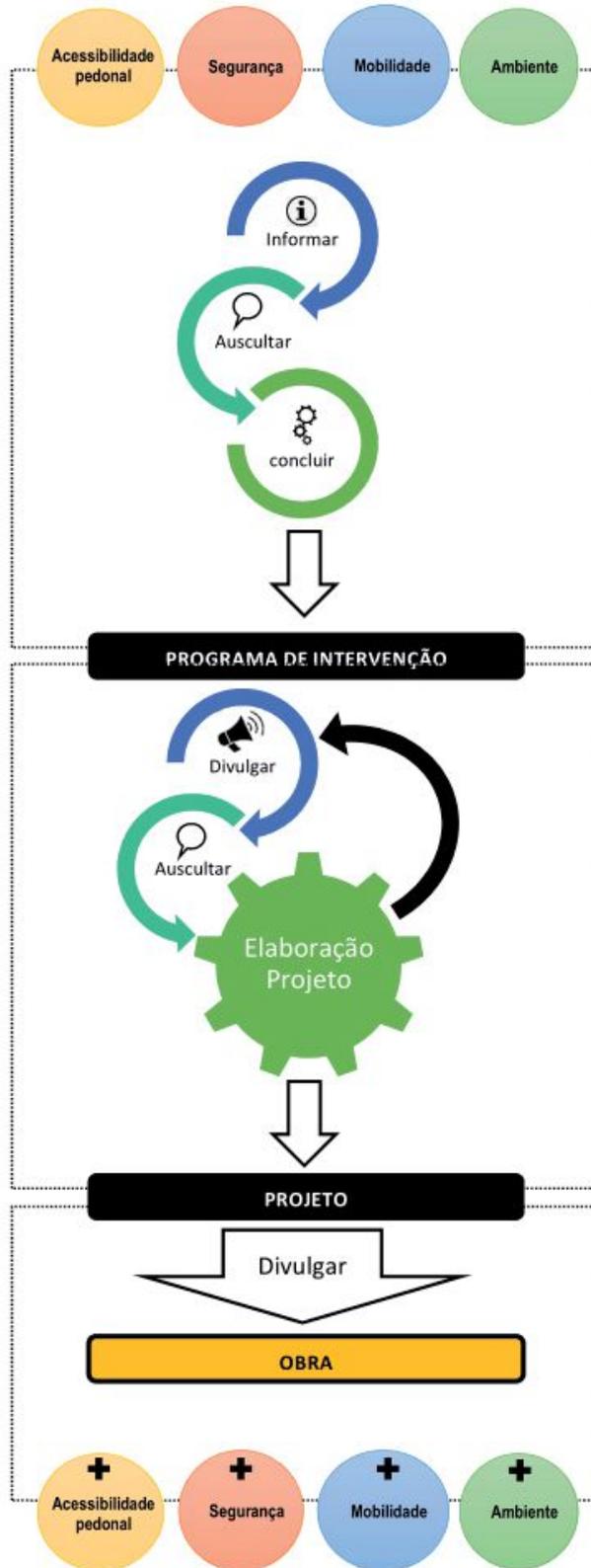
### **3.4. AMBIENTE**

- o Níveis de poluição do ar elevados e níveis de ruído elevados resultantes do intenso tráfego automóvel;
- o Temperaturas elevadas – Ilha de calor;
- o Reduzido número de árvores;
- o Existência de espécies desadequadas;
- o Identidade e memória do lugar / História e evolução do espaço público do eixo.

Enquadrada nos quatro pilares acima descritos, será integrada informação relativa à Evolução Histórica da Avenida.

### **3.5. EVOLUÇÃO HISTÓRICA DA AVENIDA**

- o Evolução do perfil da avenida ao longo dos seus mais de 100 anos, nomeadamente nas suas várias facetas e ocupações do espaço público, ao nível da arborização, da circulação de transportes públicos pesados (como o elétrico) e das suas várias utilizações.



## 4. OS OBJETIVOS PARA O EIXO DA ALMIRANTE REIS

O Projeto Integrado do espaço público do eixo da Almirante Reis tem como objetivos principais melhorar a qualidade ambiental do eixo, melhorar a saúde física e psicológica dos seus utilizadores, garantir a segurança e a acessibilidade pedonal universal e melhorar a articulação entre os diversos modos do sistema de mobilidade do eixo e das áreas envolventes.

### OBJETIVOS

+ **ACESSIBILIDADE PEDONAL**

+ **SEGURANÇA**

+ **MOBILIDADE**

+ **QUALIDADE AMBIENTAL**

#### 4.1. ACESSIBILIDADE PEDONAL

- o Melhorar o espaço do peão;
- o Criar percursos confortáveis, contínuos, sombreados e livres de obstáculos;
- o Promover as condições de acessibilidade às habitações, equipamentos, serviços e comércio local, a partir da rua e do transporte público;
- o Garantir uma melhor articulação pedonal com as áreas vizinhas do eixo;
- o Diminuir a distância entre passadeiras, melhorando os atravessamentos transversais da avenida com segurança;
- o Promover a unidade e continuidade do espaço público ao longo de todo o eixo.

#### 4.2. SEGURANÇA

- o Contribuir para a diminuição da sensação de insegurança;
- o Implantar um sistema de iluminação pública mais segura e confortável para o peão;
- o Promover a dinâmica cultural na comunidade.

#### 4.3. MOBILIDADE

- o Reduzir os níveis de sinistralidade e aumentar o nível da segurança pedonal, clicável e viária;
- o Atenuar o impacto da circulação rodoviária;
- o Reordenar o espaço dedicado ao estacionamento e a cargas e descargas;
- o Melhorar a eficiência e a sustentabilidade do sistema de transportes públicos;
- o Redução do tráfego automóvel através da implementação da ZER ABC a jusante do eixo da Almirante Reis conforme compromissos ambientais já anteriormente assumidos pela Câmara Municipal de Lisboa (PAC 2030).

#### 4.4. QUALIDADE AMBIENTAL

- Contribuir para a melhoria da qualidade do ar;
- Reduzir os níveis de ruído;
- Mitigar os efeitos da ilha de calor;
- Consolidar a ligação da estrutura verde entre o Martim Moniz e o Parque da Bela Vista, através de um eixo arborizado contínuo.

Considera-se que o programa para o projeto deverá ter como foco principal **a saúde e a segurança públicas**, colocando no centro dos objetivos o bem-estar das pessoas, através da mitigação dos problemas ambientais – qualidade do ar, ruído e onda de calor – e dando **primazia às deslocações em modos ativos e sustentáveis**.

O futuro deverá garantir a **melhoria da qualidade de vida** dos residentes e de outros utilizadores desta importante artéria da cidade.

## 5. METODOLOGIA DE PARTICIPAÇÃO PÚBLICA

### 5.1. Democracia e participação

A criação de uma sociedade democrática sustentável e contínua requer o envolvimento a nível local das pessoas, fortalecendo as relações de confiança entre os cidadãos e o seu governo.

Cidadãos informados estão em melhor posição para participar ativamente na construção da democracia. Se não forem incluídos em processos decisórios impactantes, podem manter-se à margem, compelidos a reagir mais do que a agir.

Quanto mais os cidadãos forem envolvidos em experiências de mudança, centradas em problemas e necessidades específicas, identificadas pelos próprios, mais ativa será a sua participação na sociedade democrática.

### 5.2. A Metodologia

Pretende-se criar um envolvimento de e com a população que habita, trabalha e visita este espaço, de forma a alinhar as futuras intervenções com as reais necessidades e as vivências da comunidade e, simultaneamente, promover o seu conhecimento e a sua valorização.

A seleção da metodologia teve em linha de conta o tempo previsto para a execução do projeto e assenta as respetivas atividades sobre os quatro grandes objetivos definidos para o mesmo: Acessibilidade, Mobilidade, Segurança e Ambiente.

Pretende-se o acompanhamento e monitorização de todo o processo participativo, por uma instituição académica a definir.

Ver detalhe da metodologia proposta no Anexo 1.

Assim, propõe-se:

Para a **fase1 – Informação**:

- 1 - Campanha informativa;
- 2 - Conferência inaugural.

Para a **fase2 – Auscultação**:

- 3 - World Cafés (4) temáticos sobre os quatro grandes objetivos definidos para este projeto e sessão de apresentação de resultados;
- 4 - Tômbola para recolha anónima de contributos para a melhoria da Avenida Almirante Reis em pontos estratégicos, com foco nos 4 temas;
- 5 - **Focus group** (6) com forças vivas (forças de segurança, comunidade escolar, movimento associativo, agentes dos transportes públicos, entidades culturais e artísticas, comerciantes e agentes da área da saúde), mediante convite;
- 6 - Maratona de ideias com as escolas – “Projetista por 48h” – 48 horas a pensar em soluções para as quatro áreas temáticas, em parceria com entidades culturais e artísticas com prática demonstrada em processos participativos, em conjunto com os Pelouros da Habitação e Obras Municipais e da Cultura, Economia e Inovação, Educação, Orçamento Participativo e Relação com as Juntas de Freguesia;
- 7 - Inquérito alargado, em suporte físico e plataforma digital;
- 8 - Apresentação de resultados da Auscultação, com a disponibilização integral de todos os registos das sessões de auscultação nos seus diferentes modelos (vídeo/áudio/escritas), anonimizadas e expurgadas de dados pessoais quando necessário para que seja cumprido o RGPD, ficando integralmente e publicamente disponíveis a totalidade dos registos de imediato, para que o debate informado se alargue ao maior número de pessoas possível.

Para a **fase3 – Concluir o programa de Intervenção (Informação e Auscultação)**:

- 9 - Atividades complementares para desenvolver o sentimento de pertença ao local;
- 10 - Apresentação e debate público sobre a proposta de Programa de Intervenção.

Para as **fases seguintes**:

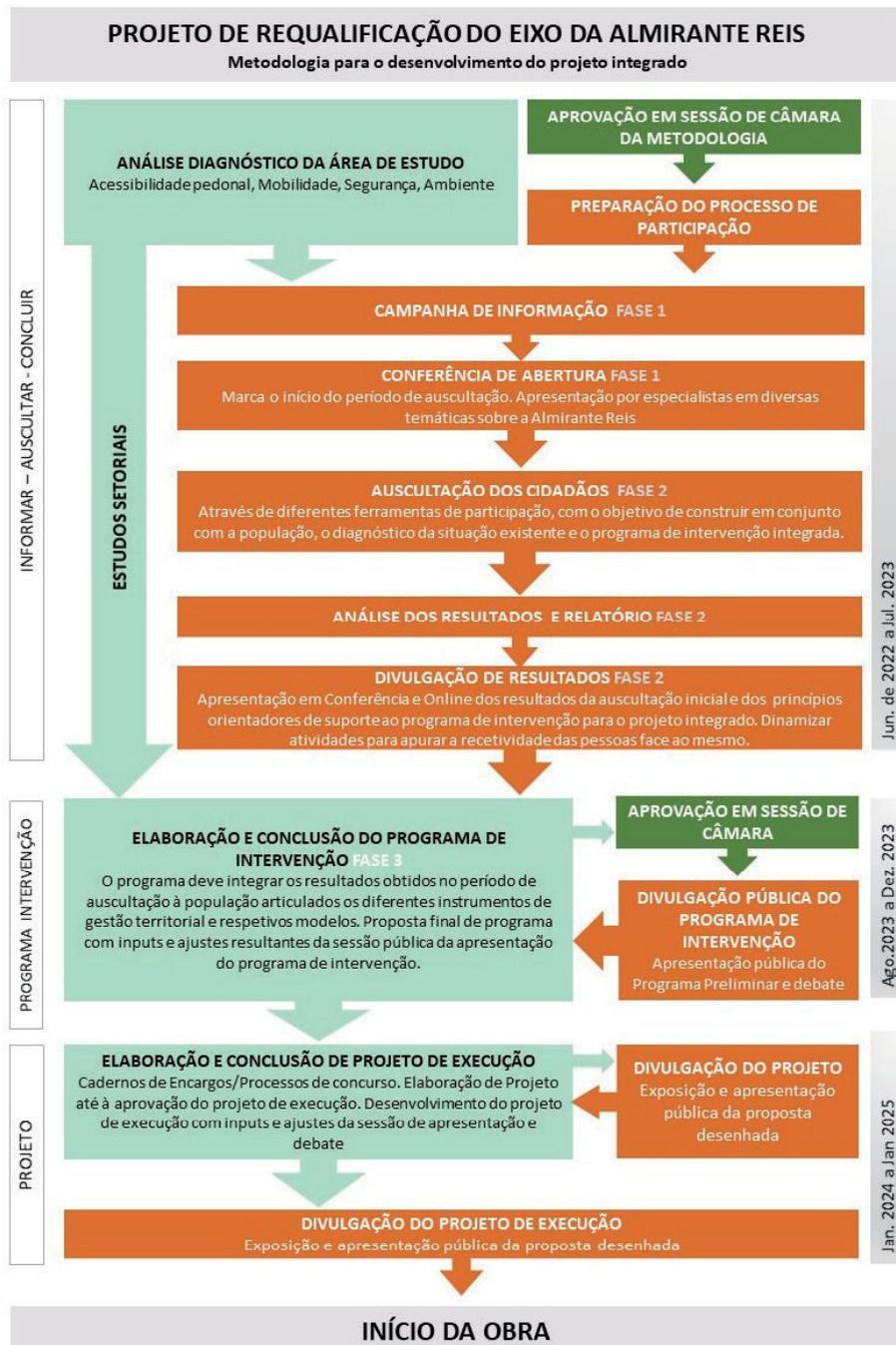
- 11 - Apresentações públicas e informação atualizada à população sobre a Intervenção.

A campanha de comunicação a desenvolver para o efeito acompanhará todas as ações e fases deste processo, no sentido de informar a população de toda a evolução, diferentes etapas e obra no local.

A campanha de comunicação, informativa e inquéritos terão tradução para 3 ou 4 idiomas a definir.

Serão analisados os resultados decorrentes das diferentes ações e elaborados relatórios parciais e um relatório final da participação, de acordo com o cronograma que se segue.

## 6. CRONOLOGIA DO DESENVOLVIMENTO DO PROJETO INTEGRADO



Segue-se uma descrição e respetiva cronologia das ações a realizar para a elaboração do Projeto Integrado, desde a fase inicial de caracterização e diagnóstico até ao lançamento de empreitada.

<p><b>1. Caracterização e Diagnóstico do território</b></p> <p><u>Caracterização e diagnóstico do território no âmbito da campanha de informação</u> para apoio à Participação pública.</p> <p><u>Desenvolvimento da Caracterização e Diagnóstico da área de intervenção</u> para apoio ao Programa de Intervenção na definição de objetivos a concretizar nos diversos sistemas do espaço público. Este trabalho será efetuado por todos os serviços da CML envolvidos no projeto.</p> <p>No Anexo 2 deste documento, especificam-se os conteúdos de caracterização e diagnóstico a elaborar pelos Serviços e a integrar o Programa de Intervenção, a elaborar ao longo do processo até à conclusão do programa.</p>	<p><b>Até Jun. 2023</b></p>
<p><b>2. Aprovação em sessão de câmara da metodologia para desenvolvimento do projeto integrado do eixo da Almirante Reis</b></p>	<p><b>Nov. 2022</b></p>
<p><b>3. Preparação da metodologia de comunicação e de participação pública (DM)</b></p> <p><b>3.1.</b> Criação da identidade gráfica para divulgação;</p> <p><b>3.2.</b> Preparação da campanha informativa e World Cafés, com base nos objetivos identificados pelo DEP;</p> <p><b>3.2.1.</b> <i>Brainstorming</i> e preparação de conteúdos para a campanha;</p> <p><b>3.2.2.</b> Convite a especialistas temáticos (historiador, sociólogo, mobilidade ativa e ciclável, espaço público, urbanista) para conferência inaugural e enquadramento dos quatro temas dos World Cafés.</p>	<p><b>Até Dez. 2022</b></p>
<p><b>4. Participação Pública – Fase 1 do Participação Pública</b></p> <p><b>4.1.</b> Lançamento da campanha informativa e conferência inaugural (DM);</p> <p><b>4.2.</b> Desenvolvimento e implementação dos World Cafés (DM), Inquéritos (DM/DEP/DP), Maratona de Ideias (DM), Focus Group e convite à submissão de contributos (DM).</p>	<p><b>Jan/Mai. 2023</b></p> <p>Jan./Fev. 2023</p> <p>Fev./Mai. 2023</p>

<p><b>5. Apresentação pública dos resultados</b></p>	<p><b>Jul. 2023</b></p>
<p><b>6. Elaboração da proposta do Programa de Intervenção</b></p> <p>Programa de intervenção que definirá os objetivos, ações e condicionantes do Projeto a elaborar, integrando os contributos da população e as condicionantes técnicas definidas pelos Instrumentos de Gestão Territorial e pelos diversos serviços da CML.</p>	<p><b>Jul./Set. 2023</b></p>
<p><b>7. Aprovação em sessão de câmara do Programa de Intervenção</b></p>	<p><b>Out. 2023</b></p>
<p><b>8. Apresentação e Debate Público sobre a proposta de Programa de Intervenção – Fase 2 do PP</b></p> <p><b>8.1. Ações Complementares</b></p>	<p><b>Out./Dez 2023</b></p>
<p><b>9. Ajustes ao Programa de Intervenção</b></p>	<p><b>Até Dez. 2023</b></p>
<p><b>10. Elaboração do Projeto Base</b></p> <p>Desenvolvimento da solução constituído por peças escritas e desenhadas e outros elementos de natureza informativa que permitem a definição e dimensionamento da obra, bem como o esclarecimento do modo da sua execução.</p>	<p><b>Jan. /Jun.2024</b></p>
<p><b>11. Apresentação/Debate Público e Ajustes ao Projeto Base</b></p> <p>Apresentação e divulgação do Projeto Base e, na sequência do debate efetuado, realização de ajustes ao projeto.</p>	<p><b>Jul. 2024</b></p>
<p><b>12. Elaboração do Projeto de Execução</b></p> <p>Divulgação e discussão pública dos projetos nas diferentes fases de elaboração do Projeto. Realização de outros projetos – na área de estudo – que possam, eventualmente, revelar-se pertinentes para a estratégia geral (a definir em fase de Programa de Intervenção).</p>	<p><b>Ago. 24 /Jan. 25</b></p>

## 7. EQUIPA DA CML

### 7.1. PELOUROS

**Joana Castro e Almeida** (coordenação): Pelouro do Urbanismo e da Transparência e Combate à Corrupção

**Ângelo Pereira:** Estrutura Verde e Plano Verde, Unidade de Coordenação Territorial, Ruído, Planeamento de Mobilidade, Higiene Urbana;

**Diogo Moura:** Cultura, Economia e Inovação;

**Filipa Roseta:** Obras, Habitação e Desenvolvimento Local;

**Vereador/a:** Direitos Humanos e Sociais, Cidadania e Relação com o Município e Participação.

### 7.2. EQUIPA DE COORDENAÇÃO

DOMÍNIO	COORDENAÇÃO	SERVIÇO
<b>COORDENAÇÃO GERAL</b>	<b>Sara Godinho</b>	CML   DMU   DEP
Comunicação	Susana Silvestre	CML   Departamento de Marca e Comunicação CML   DMU   DPU Divisão de Monitorização
Participação	Susana Silvestre (Coord.) Filipe Casimiro	CML   DMU   DPU Divisão de Monitorização SG   DRMP   Divisão de Participação
Mobilidade	Maria João Meireles	CML   DMM Divisão de Estudos e Planeamento da Mobilidade
Acessibilidade	Tiago Aleixo	CML   UCT Divisão Plano Acessibilidade Pedonal
Intervenção Territorial	Frederico Rodrigues	Brigada Lx Centro (Divisão)
Ambiente	José Canedo	CML   DMAEVCE Departamento de Ambiente, Energia e Alterações Climáticas

### 7.3. EQUIPA DE TRABALHO

CML | DMU | DEP Helena Palma, Rosário Salema (coordenação técnica), Susana Raposo, Alexandra Campos, Julieta Oliveira, Margarida Silva, Nuno Mota e Sofia Amaral

CML | DMU | DM Susana Silvestre (coordenação), Ana Marçal, Carla Duarte, Conceição Peixoto, Helena Montiel, Isabel Gaspar e Rita Pinhão

CML | DMU | DP Filipe Casimiro e Maria Torres

CML | DMM | DEPM Inês Castro Henriques e Maria João Meireles

CML | DMAEVCE | DAEAC José Canedo e Maria João Telhado

CML | DMAEVCE | GPEV Gisela Costa e Helena Barros Gomes

CML | DMEI | DEPEP | DGEPP Cristina Coelho, Dulce Monteiro e Marta Lourenço

CML | DMMC | DS Manuela Melo

CML | DMMC | DIEM | DIP Paula Mâncio

CML | UCT | UIT Centro | Tiago Spranger

CML | UCT | DPAP | Pedro Morais, Gustavo Marcão, Rita Jacinto e Tiago Aleixo

#### **7.4. INTERLOCUTORES DOS SERVIÇOS DA CML**

CML | DMU | António Pedro Figueiredo

CML | DMU | DPU | José Reis Correia

CML | DMU | DPU | DPT | Graça Azevedo

CML | DMGP | DOP | Catarina Milharó

CML | DMAEVCE | DEV | DMREV | Núcleo do Arvoredo | Ana Júlia Francisco

CML | UCT | DPAP Tiago Aleixo

CML | UCT | UIT Centro | Tiago Spranger

CML | DMHU | Márcia Muñoz

CML | PGDL | Manuel Saldanha

CML | DMC | DPC | Hélia Silva

CML | DDS | DPC | Paula Nobre

CML | DMEI | DEPEP | DGEPP Marta Lourenço

CML | PGIL | Isabel Teles

CML | CARRIS | Cristina Cascão, Sardinha Gomes

CML | EMEL | Rui Carvalho

#### **7.5. INTERLOCUTORES DAS JUNTAS DE FREGUESIA**

JUNTA DE FREGUESIA DE SANTA MARIA MAIOR – Luís Coelho

JUNTA DE FREGUESIA DE ARROIOS – Rui Vilela Dionísio

JUNTA DE FREGUESIA DO AREEIRO – Fernando Braamcamp

#### **7.6. ORGÂNICA DA CML – Siglas**

BLXC – Brigada Lx Centro (Divisão)

DAEC – Departamento de Ambiente, Energia e Alterações Climáticas

DDS – Departamento de Direitos Sociais

DEP – Departamento de Espaço Público

DEPAP – Divisão do Plano de Acessibilidade Pedonal

DEPEP – Departamento de Estruturas de Proximidade e Espaço Público

DEPM – Divisão de Estudos e Planeamento da Mobilidade

DGEPP – Divisão de Gestão de Espaço Público e Publicidade

DIEM – Departamento de Instalações Elétricas e Mecânicas

DIP – Divisão de Iluminação Pública  
DM – Divisão de Monitorização  
DMAEVCE – Direção Municipal de Ambiente, Estrutura Verde, Clima e Energia  
DMEI – Direção Municipal de Economia e Inovação  
DMGP – Direção Municipal de Gestão Patrimonial  
DMHU – Direção Municipal de Higiene Urbana  
DMM – Direção Municipal de Mobilidade  
DMMC – Direção Municipal de Manutenção e Conservação  
DMU – Direção Municipal de Urbanismo  
DOP – Divisão Operações Patrimoniais  
DP – Divisão de Participação  
DPC – Departamento de Património Cultural  
DPU – Departamento de Planeamento Urbano  
DRMP – Departamento de Relação com o Município e Participação  
DS – Departamento de Saneamento  
EPECDAEAC – Estudos, Planeamento Estratégico e Comunicação do DAEAC  
PGDL – Plano Geral de Drenagem de Lisboa  
PGIL – Plataforma de Gestão Inteligente de Lisboa  
SG – Secretaria Geral  
UCT – Unidade de Coordenação Territorial  
UITC – Unidade de Intervenção Territorial Centro

## ANEXOS

ANEXO 1. PARTICIPAÇÃO PÚBLICA  
ANEXO 2. SÍNTESE DE CONTEÚDOS A INTEGRAR A CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO PARA APOIO  
AO PROGRAMA DE INTERVENÇÃO

### ANEXO 1. PARTICIPAÇÃO PÚBLICA

Índice do Anexo 1

- 1.1. Fase 1A - Informação base a divulgar à população no âmbito da Campanha de Informação.
- 1.2. Fase 1B - Conferência inaugural.....
- 1.3. Fase 2 - Auscultação.....
- 1.4. Fase 3 - Concluir o programa de Intervenção (Informação e Auscultação).....
- 1.5. Fases seguintes .....

## 1.1. Fase 1A - Informação base a divulgar à população no âmbito da Campanha de Informação através de diferentes temáticas, nomeadamente:

### Acessibilidade Pedonal

- Número de passadeiras e distância entre elas;
- Passadeiras acessíveis e não acessíveis;
- Potencial pedonal do Eixo;
- Má acessibilidade pedonal das paragens existentes ao transporte público;
- Mobilidade das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida atualmente a Avenida Almirante Reis e Rua da Palma;
- Inquérito para aferir a mobilidade pedonal de "pessoas invisíveis" no eixo Avenida Almirante Reis/Rua da Palma - crianças que vão a pé para a escola, idosos, imigrantes - que normalmente não entram nas estatísticas;
- Ocupações e acessibilidade dos edifícios e pisos térreos da avenida.

### Mobilidade

- 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 – aferindo assim a real percentagem de trânsito local da Almirante Reis e envolventes, de moradores e clientes do comércio e a percentagem de trânsito de atravessamento;
- Divulgação pública dos resultados do Estudo do LNEC consubstanciado na “aquisição serviços de inspeção de segurança rodoviária entre as praças do Areeiro e do Martim Moniz, pela Av. Almirante Reis, e da Rua da Palma, em Lisboa” recentemente contratada pela EMEL;
- Dados do INEM sobre os tempos de circulação das ambulâncias em marcha de emergência no eixo Almirante Reis-Rua da Palma entre a Alameda e o Martim Moniz em ambos os sentidos:
  - Antes da implementação da ciclovía;
  - Na primeira versão da ciclovía;
  - Na versão atualmente implementada da ciclovía;
- Pareceres técnicos e de segurança da PSP, Polícia Municipal, Proteção Civil e Regimento de Sapadores Bombeiros de Lisboa, quer na versão da ciclovía atual, quer na versão anterior, quer da realidade da avenida antes da implementação de qualquer ciclovía;
- Dados de utilização no Eixo Av. Almirante Reis/Rua da Palma de outras empresas de mobilidade partilhada (por exemplo trotinetas);
- Estacionamento;
- Utilização de modos suaves;
- Contagem bicicletas;
- Cargas e descargas;

- Dados de utilização da Rede GIRA, incluindo estatísticas das estações GIRA no eixo da Avenida Almirante Reis/Rua da Palma: De onde vêm e para onde vão os utilizadores destas estações; Ocupação e uso nas diferentes horas do dia - horários de pico Cheio/Vazio das estações - necessidades de rebalanceamento de bicicletas nas estações;
- Transportes públicos: incluindo dados de eficiência relativa ao trânsito e à existência de estacionamento tarifado e ilegal em 2ª fila na avenida, com o comparativo dos tempos de percurso na avenida em hora de ponta e fora da hora de ponta; número de passageiros transportados no eixo (validação de viagens) nos diferentes horários, desejavelmente com distinção de dados, pré e pós-pandemia.

### **Segurança**

- Metas e indicadores dos diferentes compromissos assumidos pela CML (MOVE Lisboa, Proposta do Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Objetivos e Missão das 100 Cidades Europeias (2030/2050);
- Sinistralidade rodoviária;
- Atropelamentos;
- Risco de morte do peão por velocidade do automóvel.

### **Ambiente**

- Metas e indicadores dos diferentes compromissos ambientais assumidos pela CML (Plano de Ação Climática);
- Qualidade do ar;
- Ruído;
- Temperatura (identificação das Ilhas de Calor Urbano e simulação para as áreas críticas na Cidade de Lisboa).

### **Caracterização da Estrutura Verde**

- Caracterização do Arvoredo.

### **Qualidade do espaço público**

- Pavimentos, conforto e segurança;
- Número de esplanadas;
- Espaços de encontro e repouso;
- Obstáculos;
- Caracterização e distribuição de funções (perfil transversal tipo);
- Condicionantes das infraestruturas do subsolo.

### **Caracterização Socioeconómica**

- Atividades económicas (comércio especializado) / Ocupação do R/C;
- Línguas faladas pelas comunidades residentes e trabalhadoras;
- População – Censos 2011/2021.

### **Evolução Histórica da Av. Almirante Reis**

- Cartografia;
- Fotografias da evolução histórica.

## **1.2. Fase 1B - Conferência inaugural**

Conferência com especialista para enquadrar a população no Processo participativo e nos desafios do projeto.

## **1.3. Fase2 - Auscultação**

1.3.1. World Cafés (4) temáticos sobre os quatro grandes objetivos definidos para este projeto e sessão de apresentação de resultados, organizada pela DM e de acordo com questões definidas entre a DM/DEP.

Trata-se de uma metodologia participativa baseada num processo criativo, desenvolvido numa cadeia de diálogo entre os participantes, que gera um grande fluxo de ideias.

Num ambiente descontraído e inspirador, os participantes partilham e aprofundam as suas opiniões e ideias, para construir uma visão conjunta sobre o tema/problema e propor estratégias inovadoras para o desafio da sessão.

Esta partilha é bastante eficaz, uma vez que todos os grupos de participantes passam por todas as mesas. Cada mesa é dedicada a um assunto específico e moderada por um facilitador. Quando um grupo discute um determinado assunto, o facilitador promove ligações entre as ideias do grupo e as ideias dos outros grupos que já passaram pela sua mesa. Desta forma, o resultado é muito informado e participado.

Serão realizadas 4 sessões de *World Café*, com 20 participantes cada, uma por cada objetivo do projeto – Acessibilidade, Mobilidade, Segurança e Ambiente – para dar resposta a 4 questões que serão definidas pelo DEP, em articulação com o especialista. As sessões terão lugar nas Juntas de Freguesia envolvidas – Areeiro, Arroios e Santa Maria Maior – e, para enquadrar cada uma destas sessões, será convidado um especialista do tema a trabalhar.

Para documentar as sessões, e em complemento de registos fotográficos e de vídeo, prevê-se a realização de registos gráficos, por uma empresa a contratar e que serão posteriormente utilizados para a campanha de comunicação.

A participação nas sessões pretende ser o mais abrangente e diversificada possível (residentes, movimentos associativos, ativistas, escolas, residentes, juntas de freguesia, forças vivas, entidades culturais, coletividades, associações de moradores, comerciantes, etc.), sendo a seleção dos participantes feita através de *open call*, a lançar nos diversos meios e espaços de comunicação – e-mail, redes sociais, site do Município, bem como nos *mupis* de divulgação de informação que vão ser previamente colocados ao longo da avenida.

Após as sessões e análise, terá lugar, por exemplo, no Fórum Lisboa, uma sessão pública de apresentação de resultados, para dar a conhecer as principais ideias resultantes da primeira fase do processo participativo. No final da sessão, será apresentado/lançado um inquérito à população, permitindo, assim, que outras pessoas possam participar.

1.3.2. Tômbola para recolha anónima de contributos, organizada pela DM e pela DRMP.

Vão ser colocadas tômbolas, em pontos estratégicos, onde a população é convidada a dar contributos para a Avenida Almirante. Irão ser convidados mediadores da comunidade – escolas, associações, entre outras – para atuarem como anfitriões desta atividade.

1.3.3. Está prevista a realização de 6 sessões participativas, em formato de focus group, facilitados pela DP, dedicadas à auscultação de segmentos específicos, nomeadamente forças de segurança, comunidade escolar, movimento associativo, agentes dos transportes públicos, comerciantes e agentes da área da saúde mediante convite. Cada grupo terá as seguintes características:

- Composto por 6 a 8 pessoas e dinamizado por um facilitador que gera o debate em torno de assunto/tema;
- Duração máxima: 60 min;
- Um relator que analisa e apresenta as propostas em plenário e que no final entrega o resultado à equipa que alimenta a base de dados.

O *focus group* é um método qualitativo usado para ouvir as propostas / ideias / opiniões das pessoas ou para avaliar estratégias e conceitos. Os participantes são selecionados de acordo com certas características em comum.

1.3.4. Maratona de ideias com as escolas – “Projetista por 48h” – 48 horas a pensar em soluções para as quatro áreas temáticas, organizada pela DM, em conjunto com o Pelouro da Cultura, Economia e Inovação, Educação, Orçamento Participativo e Relação com as Juntas de Freguesia.

A maratona de ideias é uma atividade que procura mobilizar os estudantes a pensar em ideias inovadoras e soluções inovadoras, para a Avenida Almirante Reis no âmbito do Ambiente, Segurança, Mobilidade e Acessibilidade. No início de 2023, arquitetos, engenheiros ou projetistas do Urbanismo da CML irão às escolas do 1.º ao 3.º ciclo partilhar, de forma simples e objetiva, experiências e conhecimentos que poderão servir de base à elaboração dos projetos dos alunos.

1.3.5. Inquérito alargado, em suporte físico e plataforma digital.

O inquérito, a desenvolver pelo DEP, DM e DP, será constituído por perguntas de escolha múltipla e estará disponível em diversos formatos – papel e online (site CML). O formato em papel deverá estar disponível na Av. Almirante Reis em espaços estratégicos abertos ao público, nos idiomas da campanha informativa.

#### **1.4. Fase 3 - Concluir o programa de Intervenção (Informação e Auscultação):**

1.4.1. Atividades complementares para desenvolver o sentimento de pertença ao local, nomeadamente em colaboração com o Arquivo Fotográfico e com o Departamento de Património Cultural, através da recolha de documentação sobre a memória do território.

1.4.2. Apresentação e debate público sobre a proposta de Programa de Intervenção.

#### **1.5. Fases seguintes:**

1.5.1. Apresentações públicas e informação atualizada à população sobre a Intervenção.

## ANEXO 2. SÍNTESE DE CONTEÚDOS A INTEGRAR A CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO PARA APOIO AO PROGRAMA DE INTERVENÇÃO

### Índice Anexo 2

2.1.	Caracterização Biofísica.....
2.2.	Caracterização Ambiental .....
2.3.	Caracterização Estrutura verde.....
2.4.	Caracterização Geológica e Geotécnica .....
2.5.	Caracterização e evolução histórica .....
2.6.	Caracterização sociodemográfica e sociológica .....
2.7.	O Sistema de Vistas .....
2.8.	Funções e usos do território .....
2.9.	Ocupação/Usos dos Rés-do-chão de todo o eixo .....
2.10.	Património Edificado .....
2.11.	Acessibilidade pedonal.....
2.12.	Mobilidade - redes .....
2.13.	Mobilidade - serviços .....
2.14.	Mobiliário Urbano com Publicidade (MUP).....
2.15.	Iluminação Pública .....
2.16.	Saneamento .....
2.17.	Higiene Urbana .....
2.18.	Infraestruturas de subsolo .....
2.19.	Instrumentos de gestão territorial .....

Encontra-se em curso uma caracterização e diagnóstico de todos os sistemas que coexistem na área de intervenção de forma a ter um conhecimento detalhado da situação atual. Descreve-se aqui um resumo dos temas de caracterização e diagnóstico, a efetuar pelos diversos Serviços da CML, para apoio às decisões técnicas no âmbito do Programa de Intervenção.

## 2.1. Caracterização Biofísica

Caracterização fisiográfica e da morfologia da paisagem (inclinação das encostas, hipsometria, etc.); Caracterização dos sistemas naturais em presença, nomeadamente sistema de vistas; sistema hídrico, com especial incidência no sistema de drenagem e sua relação com as superfícies permeáveis; sistema de drenagem atmosférica e sua relação com a melhoria da qualidade do ar; implicações e condicionantes para a definição de uma solução ecológica integrada, assente em soluções de base natural.

## 2.2. Caracterização Ambiental

**Ruído** – Caracterização acústica da área em estudo, para diferentes períodos temporais, dando cumprimento ao definido no Plano de Ação de Ruído de Lisboa, com informação atualizada por campanhas de medições, efetuadas de acordo com as orientações definidas pela Agência Portuguesa do Ambiente e constantes do documento “Diretrizes para a elaboração de mapas de ruído”, com recurso ao software “Cadna-A”, versão 2021 MR1, desenvolvido pela Datakustik GmbH para a simulação do ruído ambiente na via.

**Qualidade do ar** – A caracterização deste indicador para a área em estudo terá por base os dados das estações de medição de referência da qualidade do ar da CCDR-LVT, da Av. da Liberdade e Entrecampos (estações de referência mais próximas), em complemento com dados da rede de sensores de monitorização ambiental da CML. Esta caracterização será complementada por uma monitorização em contínuo, efetuada pelos sensores de qualidade do ar existentes na via e sua envolvente e por uma campanha de monitorização de NO<sub>2</sub> (amostragem passiva) prevista realizar até final deste ano.

**Clima/Meteorologia** – a caracterização do clima urbano da área em estudo será desenvolvida tendo por base os valores médios publicados nas normas climatológicas do IPMA, os dados de monitorização das estações da rede principal complementado pela rede de sensores ambientais da CML. Serão analisados os valores dos parâmetros de temperatura, precipitação, vento e humidade. Esta caracterização da situação de referência será complementada pela respetiva caracterização dos cenários de alterações climáticas expectáveis para o município/região de Lisboa.

### **2.3. Caracterização Estrutura verde**

Caracterização global e análise da vegetação existente e sua importância estratégica para a sustentabilidade ambiental e amenização climática, em contexto de ilha de calor urbano; Caracterização do Eixo Arborizado, constituinte da Estrutura Ecológica Municipal e Integrada e sua contribuição para a melhoria da qualidade ambiental do espaço público, considerando a estratégia de reforço e salvaguarda dos Corredores Verdes e os Eixos Arborizados da cidade. Diagnóstico do estado fitossanitário e inspeção visual de cada exemplar, consubstanciado no Relatório de Arvoredo. Análise e avaliação das condicionantes aéreas e ao nível do solo para o reforço da Estrutura Arbórea existente, nomeadamente redes e infraestruturas existentes no local (Metropolitano, Elétrico, Iluminação pública, etc.).

### **2.4. Caracterização Geológica e Geotécnica**

Realização do Estudo Geológico e Geotécnico, com execução de sondagens em pontos específicos da área de intervenção, para caracterização do solo e subsolo. Este estudo servirá de apoio à definição das camadas e subcamadas da pavimentação a realizar.

Para o efeito, serão efetuados um Relatório dos Ensaios Laboratoriais sobre as amostras recolhidas e um Relatório Geotécnico Interpretativo Global.

### **2.5. Caracterização e evolução histórica**

A caracterização histórica irá analisar e sintetizar os antecedentes desta parcela do território. Da caracterização histórica decorre igualmente a identificação e diagnóstico eficaz de algumas componentes patrimoniais a salvaguardar, nomeadamente do património arqueológico e artístico, seja através da simples minimização de impactos negativos sobre esse património, seja em benefício do projeto.

O diagnóstico da componente arqueológica e de salvaguarda preconizada será prolongada até à fase de execução.

A caracterização incluirá a análise de evolução do eixo ao longo do tempo, abrangendo a diferentes etapas de transformação do espaço público: ao nível da arborização, dos transportes públicos pesados (como o elétrico), dos modos suaves e das diferentes formas de utilização e ocupação do eixo.

### **2.6. Caracterização sociodemográfica e sociológica**

A análise sociodemográfica pretende conhecer a estrutura demográfica da população – análise da composição etária, do género e das famílias; evolução da população residente, contemplando a natalidade e a mortalidade e os movimentos migratórios. A análise pretende identificar e conhecer a população vulnerável e os seus circuitos. Implicará, também, a análise dos movimentos migratórios temporários – análise da pendularidade: migrações casa-trabalho e casa-escola, e também as migrações sazonais, nas zonas turísticas os fluxos turísticos.

Pretende também identificar e conhecer a rede de equipamentos coletivos – ensino, saúde, assistência social e segurança social, serviços de ocupação de tempos livres e atividades juvenis, segurança pública, desporto, recreio e cultura (lazer), as organizações sociais existentes – referindo a localização e atividades desenvolvidas, as principais necessidades, problemas, aspirações e carências detetadas – pressupõe a realização de inquéritos adequados.

## **2.7. O Sistema de Vistas**

O extenso eixo da Almirante Reis possui cerca de 2.7 km e proporciona uma relação visual diversificada com o sistema de colinas que acompanham o Vale da Almirante Reis / Vale de Arroios.

Pretende-se valorizar as relações visuais que, devido à fisiografia do vale, se estabelecem entre os diversos espaços públicos e o sistema de colinas que acompanham o vale.

## **2.8. Funções e usos do território**

Levantamento dos usos do território ao nível dos principais equipamentos, comércio e serviços ao nível da área de estudo.

## **2.9. Ocupação/Usos dos Rés-do-chão de todo o eixo**

Levantamento de todos os usos da área de intervenção ao nível do rés-do-chão.

## **2.10. Património Edificado**

Levantamento do património edificado na área de intervenção e do equipamento relevante na área de estudo.

## **2.11. Acessibilidade pedonal**

A análise da qualidade pedonal deve assentar no conhecimento das condições proporcionadas às pessoas para que possam em segurança e conforto utilizar o espaço público, tanto numa perspetiva da sua mobilidade pendular como também de estadia e lazer. Deve-se caracterizar a utilização pedonal já existente e as necessidades de melhoria da acessibilidade pedonal, em várias vertentes: quantidade e diversidade das pessoas que usam o espaço (ex. sexo, idade, diversidade funcional, diferentes comunidades culturais), diferentes usos do espaço a diferentes horas do dia, segurança dos passeios e praças, espaço útil livre para deslocação sem obstáculos, sem desníveis ou com inclinação acessível (mobiliário urbano, resíduos urbanos, estacionamento abusivo), sinalética e equipamento para pessoas cegas, segurança e acessibilidade nos atravessamentos, linhas de desejo para possíveis novos atravessamentos, pontos de conflito com tráfego motorizado e ciclável, espaços de repouso, com assento, com ou sem abrigo de chuva e sol, locais já usados para convívio e estadia, diversidade de usos, facilidade na orientação e interpretação do espaço e facilidade em aceder ao transporte público (ligação paragens/estações ao restante espaço pedonal).

## 2.12. Mobilidade – redes

Do ponto de vista da mobilidade e tendo como referência da mobilidade sustentável importa, numa fase inicial, fazer um reconhecimento da forma como redes e serviços operam nesta artéria da cidade.

Reconhecer as infraestruturas que servem as diferentes redes.

Reconhecer a forma como operam as diferentes redes: rede pedonal, rede ciclável, rede rodoviária e rede de transportes, devendo-se para o efeito realizar uma campanha de contagens em todos os nós do eixo que se pretende requalificar, considerando todos os modos ativos e motorizados.

Análise e caracterização de todos os fluxos e dinâmicas pedonais ao longo da área de intervenção e das suas ligações às áreas envolventes. Pretende-se ter conhecimento dos percursos pedonais efetuados e dos seus pontos de conflito de forma a efetuar um diagnóstico para uma proposta de acessibilidade plena e universal em toda a área de intervenção, de acordo com o Decreto-Lei n.º 163/2006, de 8 de agosto, e o Manual de Espaço Público da CML.

A campanha de dados acima referida deverá permitir elaborar estudos e simulações realizados com a utilização de modelos informáticos de modelação dos diferentes modos e o recurso às respetivas ferramentas de macromodelação e/ou micromodelação, compatíveis com exportação ou graváveis em formatos que garantam a sua importação direta no *software* de modelação da CML (atualmente PTV Visum e PTV Vissim).

O estudo de mobilidade irá abranger toda a área de estudo. A execução do estudo de mobilidade – que inclui a acessibilidade pedonal, os transportes públicos, os transportes individuais, o estacionamento, as cargas e descargas e a origem e destino do tráfego que circula neste eixo – é um dos primeiros passos da caracterização e diagnóstico a efetuar.

## 2.13. Mobilidade – serviços

Igualmente será necessário fazer um reconhecimento dos serviços de mobilidade na área de intervenção e na sua periferia. Serviços de interfaces de transporte, de estacionamento, de logística urbana, sistemas partilhados e de transportes turísticos, rede de carregamentos elétricos...

Para os volumes rodoviários a estudar, terão uma importante relevância a interface de transportes Roma-Areeiro, considerada pelo PDML como de 3.º nível, que se situa imediatamente a norte da via em estudo; a interface da Alameda, considerada de 2.º nível pelo PDML, e, não menos importante, apesar de não ter a categoria de interface, o nó rodoviário do Martim Moniz, polo de elevado número de viagens turísticas em transportes turísticos e rede de elétricos; e a Praça do Martim Moniz, onde os transportes turístico assumem relevante papel (ex: Aerobus). As referidas interfaces fazem parte dos serviços de mobilidade com grande impacte na avenida e deverão ser considerados, quer as da envolvente imediata, quer a do miolo da área de intervenção.

Também grande importância têm as paragens dos TP, que em artérias de 2.º nível hierárquico deveriam ser em sítio próprio e em artérias de 3.º nível seria desejável que também o fossem (PDML Anexo VI).

Dos restantes serviços de mobilidade, aqueles que já apresentam alguma história na avenida e que importa levantar e cartografar são:

- Os estacionamento, e a gestão que a EMEL faz destes;
- A logística urbana;
- Os TLP (ex: táxis) e os estacionamento de emergência;

A estes acrescem os recentes serviços de mobilidade, que concorrem para uso do mesmo espaço na artéria:

- TVDE's;
- Sistemas partilhados de bicicletas e outros;
- Estacionamento de velocípedes;
- Sistema de carregamentos elétricos;
- Estacionamento de residentes.

## 2.14. Mobiliário Urbano com Publicidade (MUP)

Identificação dos conflitos do mobiliário urbano com outros elementos urbanos e constrangimentos vários ao nível dos canais de circulação pedonal, nomeadamente:

- Limitações de visibilidade em alguns cruzamentos de vias;
- Duplicação de abrigos em paragens de transportes públicos ao longo do eixo, com permanência de alguns desativados;
- Tipologias desadequadas à escala do sítio.

Integração dos equipamentos que, por obrigações contratuais, têm cotas de permanência no espaço público, como sejam:

- Instalações sanitárias e abrigos de transportes públicos – função social;
- MUPIs, MUPIs elevados, Painéis – função comercial/institucional;
- Quiosques de ardina (bancas) – função social.

## 2.15. Iluminação Pública

O sistema de iluminação pública do eixo Almirante de Reis – Rua da Palma é constituído por cerca de 180 candeeiros, tipo “Braamcamp”, instalados há mais de cinco décadas, muitos dos quais nunca sofreram intervenções de recuperação, encontrando-se degradados, com sinais evidentes de falta de conservação e com fontes de luz (luminárias) desadequadas em termos da eficiência lumínica e energética, apesar de se considerar que este eixo possui boas condições de iluminação.

A necessidade de elaborar um plano de atuação para o sistema de iluminação pública deste eixo foi identificada em programações anteriores, sem concretização à escala global, tendo apenas sido corrigidas as patologias mais graves mediante a substituição de alguns candeeiros.

Deste modo, um plano de intervenção na iluminação pública, integrado no projeto global de espaço público, deve ter como objetivo a recuperação e/ ou substituição das colunas tipo “Braamcamp”, com os reajustamentos necessário e mediante a utilização de luminárias com tecnologia Led, com níveis lumínicos adequados à escala e utilização da via e às necessidades de segurança dos peões e dos condutores.

### **2.16. Saneamento**

Não se identificam, atualmente, problemas na rede de saneamento existente. Será efetuada uma inspeção através de CCTV (Close Circuit TV) para conhecimento detalhado da situação existente. O projeto integrado deverá integrar o reforço da rede de drenagem superficial existente.

### **2.17. Higiene Urbana**

A área em estudo encontra-se, em grande parte, coberta pelo sistema de remoção porta a porta, embora tenha áreas de equipamentos coletivos de superfície e subterrâneos. Prevê-se uma reorganização e substituição destes equipamentos coletivos e aumento da remoção porta a porta.

### **2.18. Infraestruturas de subsolo**

Foram recolhidos todos os cadastros das infraestruturas de subsolo da área de intervenção. Está agendada uma reunião conjunta de modo a articular todas as intervenções e planos para os próximos 4 anos.

Existem infraestruturas no subsolo que poderão ser determinantes nas soluções a desenvolver à superfície, nomeadamente o túnel do metro e estruturas de drenagem (poço de vórtice e túnel de drenagem no âmbito do PGDL). Tal como referido, o projeto integrado irá ter uma estreita articulação com a equipa do PGDL, na consolidação da solução para a rede de drenagem superficial, e com o Metro, no que diz respeito aos acessos, existentes e futuros, a esta infraestrutura.

### **2.19. Instrumentos de gestão territorial**

Descrição de todos as condicionantes urbanísticas existentes na área de intervenção e implementação das regras e contributos para o desenvolvimento do projeto, nomeadamente: Servidões e condicionantes urbanísticas, Plano Diretor Municipal, Servidões administrativas e restrições de utilidade pública e condicionantes urbanísticas do subsolo.