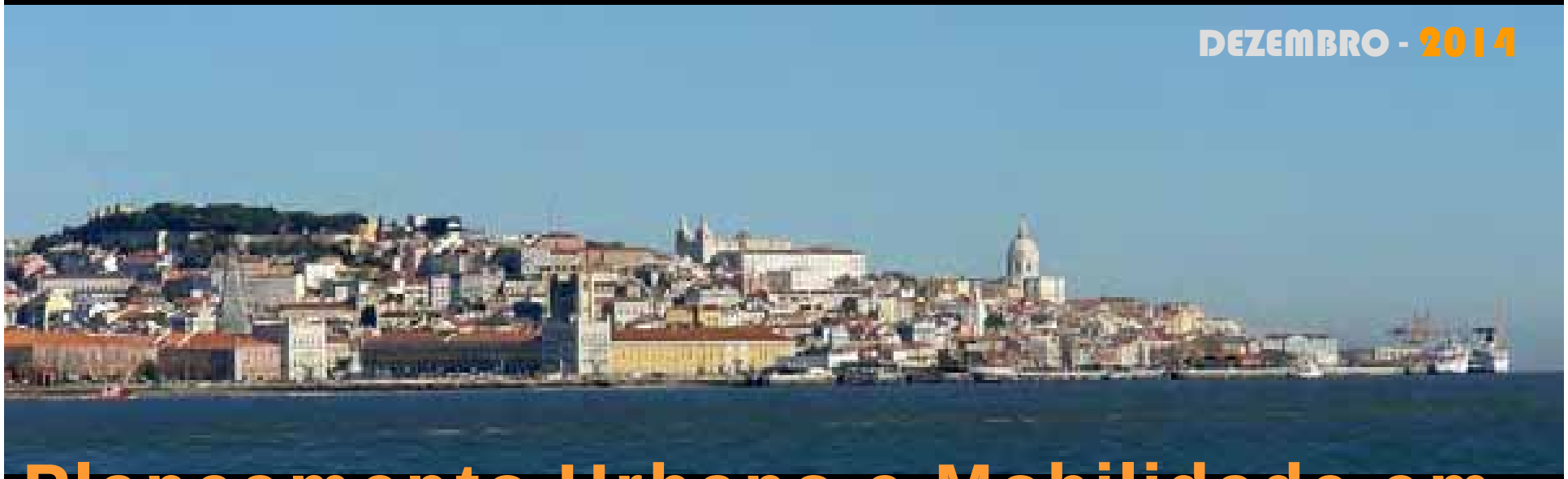
Faculdade de Letras – Universidade de Lisboa
Seminário Transportes e Mobilidade

DEZEMBRO - 2014



Planeamento Urbano e Mobilidade em LISBOA:

Os novos desafios

Fernando Nunes da Silva | Professor de Urbanismo e Transportes – IST/CESUR
Universidade de Lisboa

a necessidade de **mudança**

produção de petróleo é limitada e cada vez com maiores custos
os preços da energia estão a crescer mais rapidamente que a economia

Necessário promover **alternativas** de **energia**

o **espaço urbano** actual é **escasso** e a urbanização é expansiva
o crescimento da **mobilidade motorizada** está a **consumir** cada vez mais **espaço**, quer quando os veículos estão em circulação, quer para espaços de parqueamento

É necessário um **uso do solo mais racional**

A necessidade de **mudança**

as finanças públicas estão sofrendo forte **retracção** e o nível de taxação atingiu o seu limite. Por sua vez a crise **retrai o investimento privado**

É necessário encontrar novas formas de parceria e ser mais criterioso no investimento público

tempo dispendido nas viagens quotidianas é cada vez maior

a maior parte da **vida útil** de um automóvel é gasto **em parqueamento**

É necessário um **uso do automóvel** mais eficiente

Será que o nosso planeta Terra será suficiente?

Os seres humanos consomem a cada ano …

… um montante de recursos naturais 50% superior ao que o planeta produz nesse período.

Que horror!

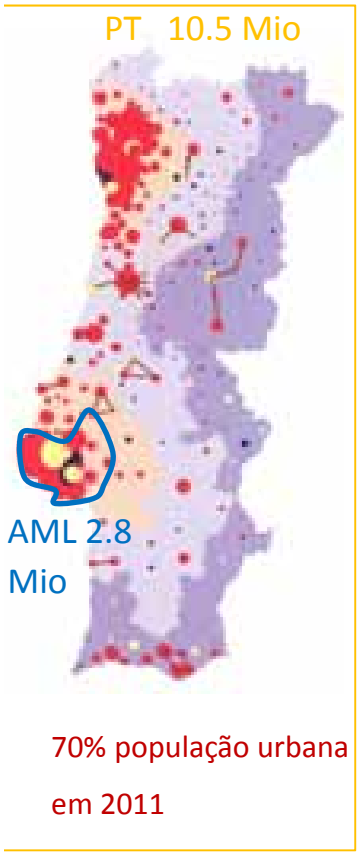
O planeta tem uma produtividade baixíssima.

I. As tendências do passado recente & o contexto de LISBOA

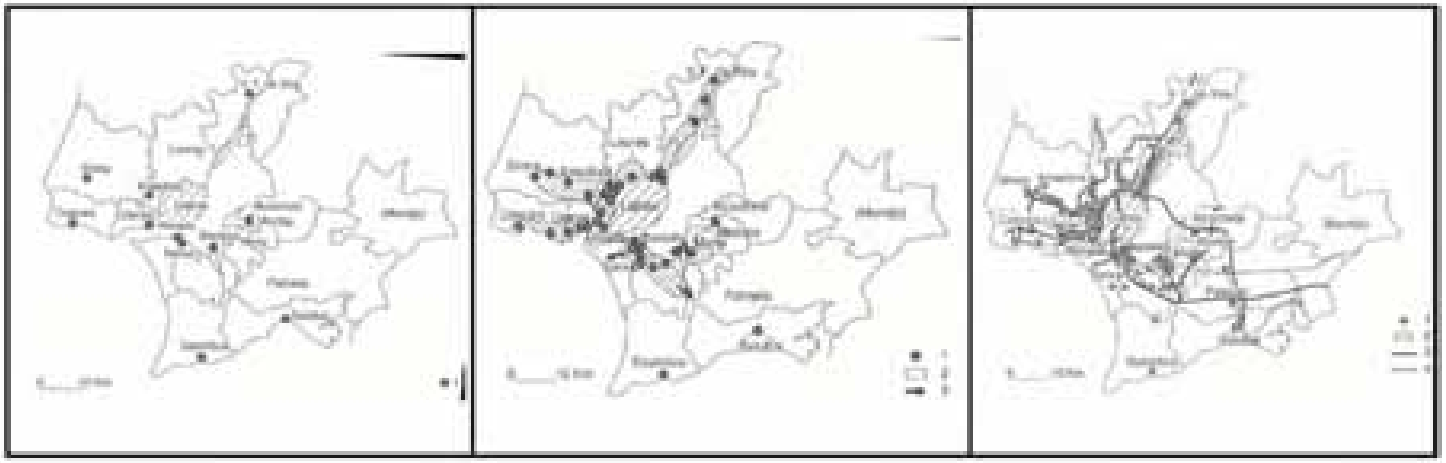
T**endências** fortes (driving forces) que **influenciam a evolução** da mobilidade urbana

- ➔ Aumento exponencial da **população urbana**.
- ➔ **Urbanização descontínua** e aumento da importância demográfica e de espaço das periferias suburbanas.
- ➔ **Globalização económica** e o consequente crescimento do comércio internacional e das principais aglomerações urbanas (cidades globais).
- ➔ Aumento da **taxa de motorização**.
- ➔ **Aspectos sociais e demográficos**: diminuição da dimensão média da família; aumento da população activa feminina; aumento da população reformada e da esperança de vida; aumento do período de escolarização obrigatório e da população com formação universitária.
- ➔ Mudanças nos **modos de vida**: maior diversidade e mais pontos de interesse no espaço urbano.

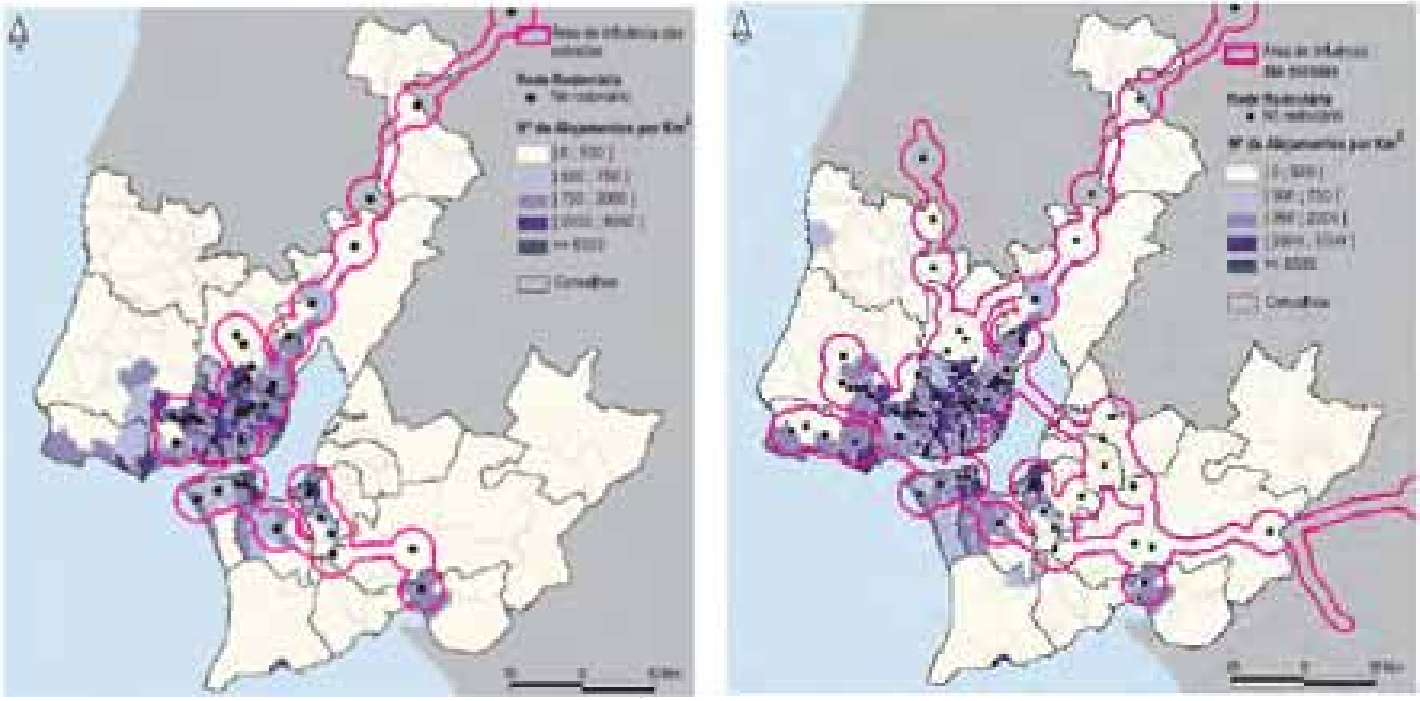
Evolução dos assentamentos humanos



70% população urbana em 2011



Principais corredores de desenvolvimento urbano ('00|'75|'01)



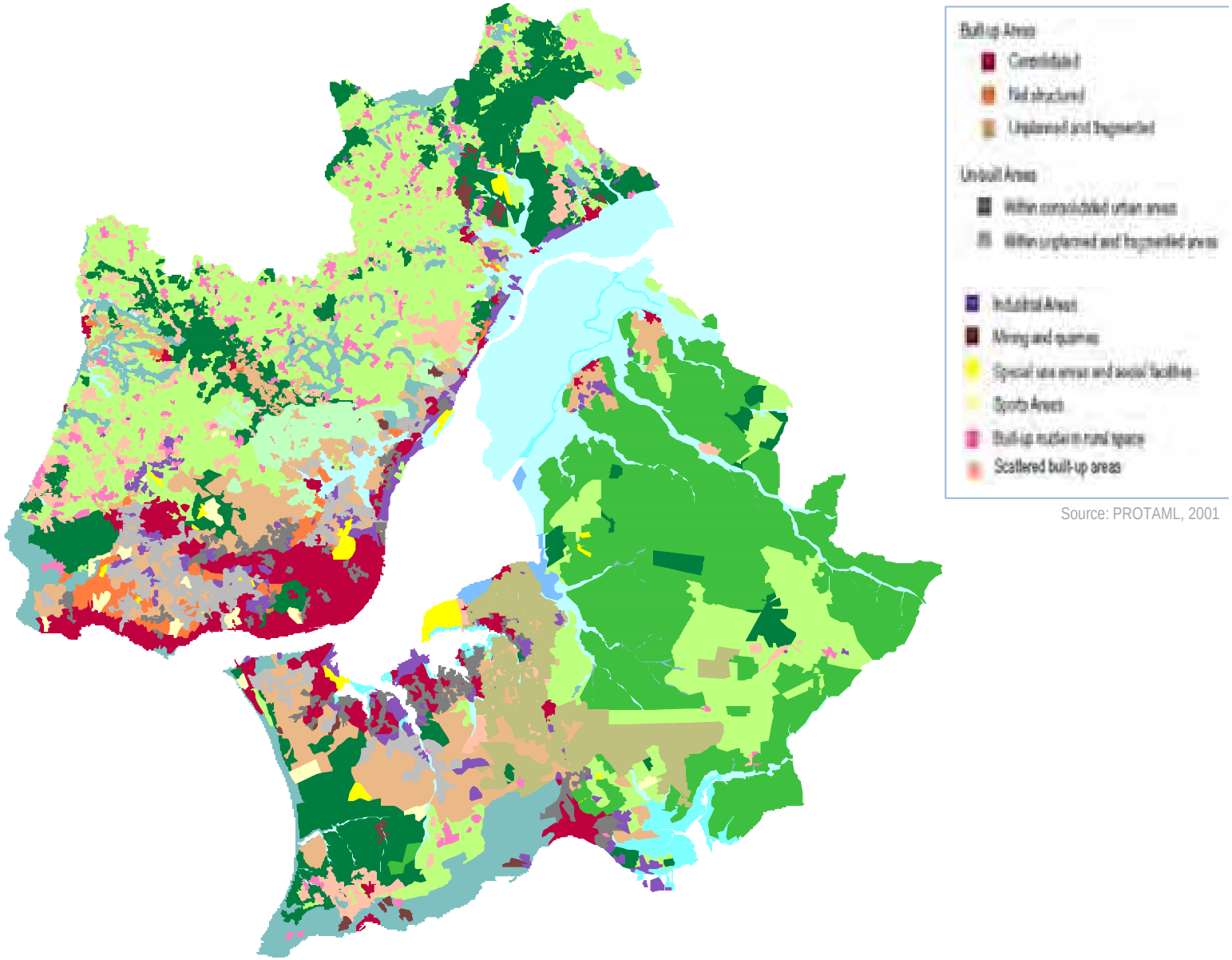
Densidades urbanas & infra-estrutura rodoviária (1991 – 2001)

População & Padrões de Uso do Solo | Área Metropolitana de LISBOA

População AML (*10^3)

	População de Lisboa	AML sem Lisboa
1981	808	1.694
2001	565	1.877
2011	545	2.255
	-32%	+ 33%

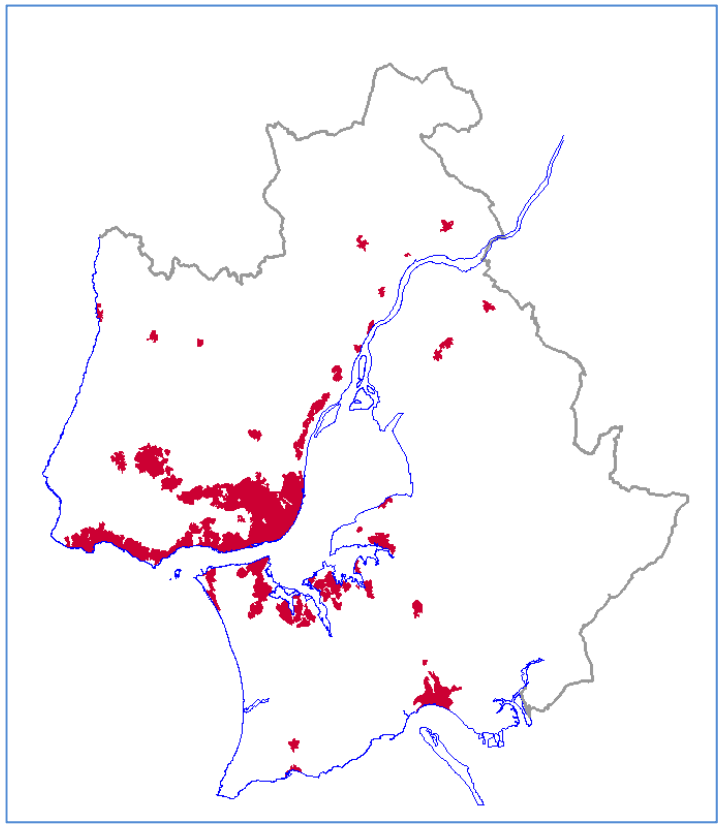
População & Padrões de Uso do Solo | Área Metropolitana de LISBOA



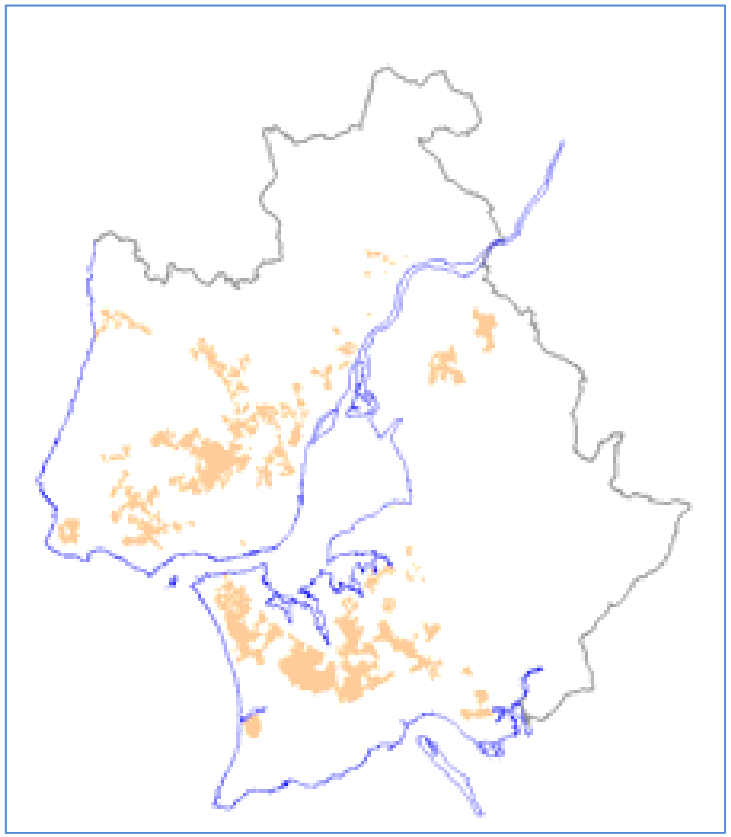
Source: PROTAML, 2001

População & Padrões de Uso do Solo | Área Metropolitana de LISBOA

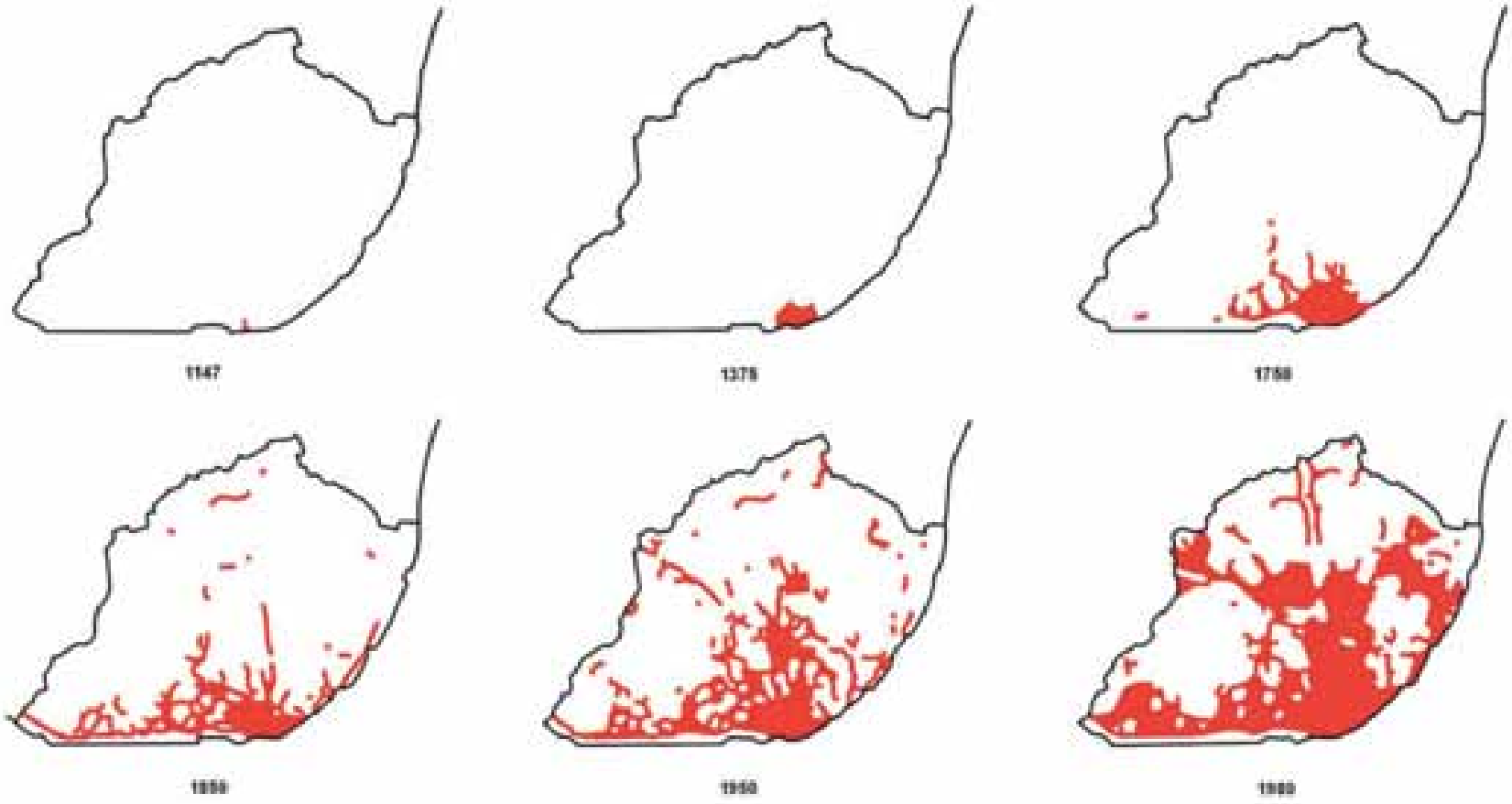
Espaços urbanos consolidados



Espaços urbanos fragmentados

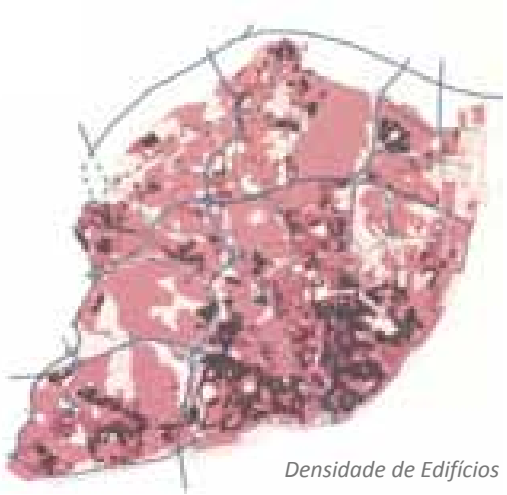


EVOLUÇÃO do ESPAÇO URBANO de LISBOA

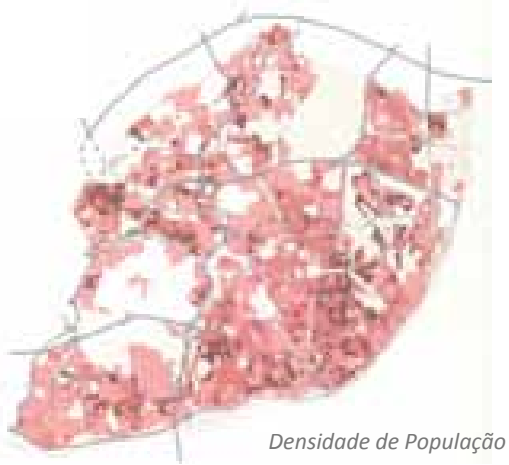


(Instituto Nacional de Estatística / INE, 2011)

Lisboa - cidade



Densidade de Edifícios



Densidade de População

("Lisboa: o desafio da Mobilidade", 2004)

- População 545.000
- Emprego 405.000
- Veículos automóveis 159.000 (INE 2007)
- Lugares de parking na via 152.400
- Lugares tarifados 40.150
- Lugares em parques 51.500
- Selos de residente 39.800
- Taxa de motorização 282 veíc./mil hab.

Quase tantos residentes quanto empregos

Quase tantos residentes quanto lugares de parqueamento na via pública

Mais lugares de parqueamento em parques do que lugares tarifados

Número de veículos nos principais corredores de acesso a Lisboa

(TMD em 2010, e comparação com 2008 e 2003)

2003: 826 000 veículos/dia
2008: 790 000
2010: 735 000

- 55 000 veículos por dia em comparação com 2008
- 91 000 veículos por dia em comparação com 2003

200.000 veículos/dia 27 %

2003: 19 000
2008: 21 000
2010: 40 000

2003: 50 000
2008: 67 000
2010: 45 000

2003: 119 000
2008: 113 000
2010: 115 000

2003: 68 000
2008: 65 000
2010: 65 000

2010: 35 000

2003: 190 000
2008: 180 000
2010: 110 000

320.000 veículos/dia

44%

2003: 217 000
2008: 192 000
2010: 175 000

2003: 163 000 veículos por dia
2008: 152 000 " "
2010: 150 000 " "

Margem sul do rio Tejo

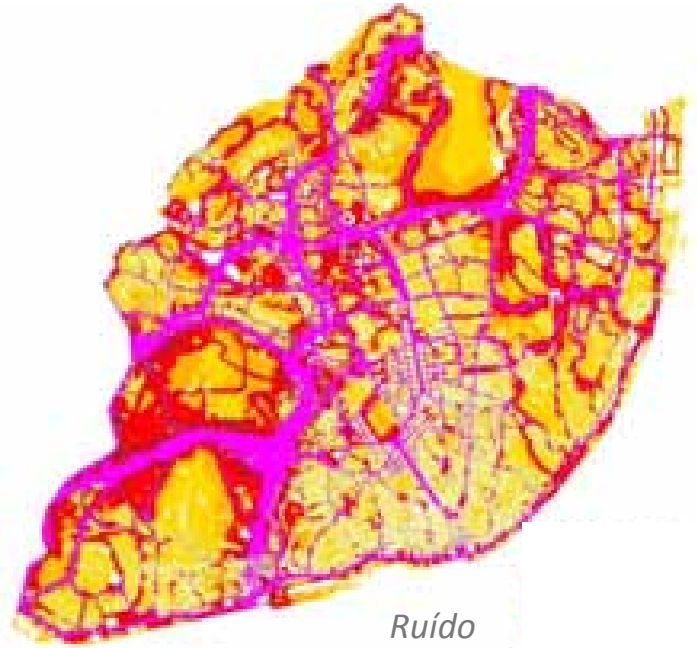
215.000 veículos/dia

29%

Repartição Modal

	TI	TC	A pé
Lisboa (91)	29	49	22
Lisboa (01)	40	38	19
Lisboa (11)	54	28	16
AML-Lisboa (01)	41	59	*(0,2)*
AML – Lisboa (11)	56	27	*15*

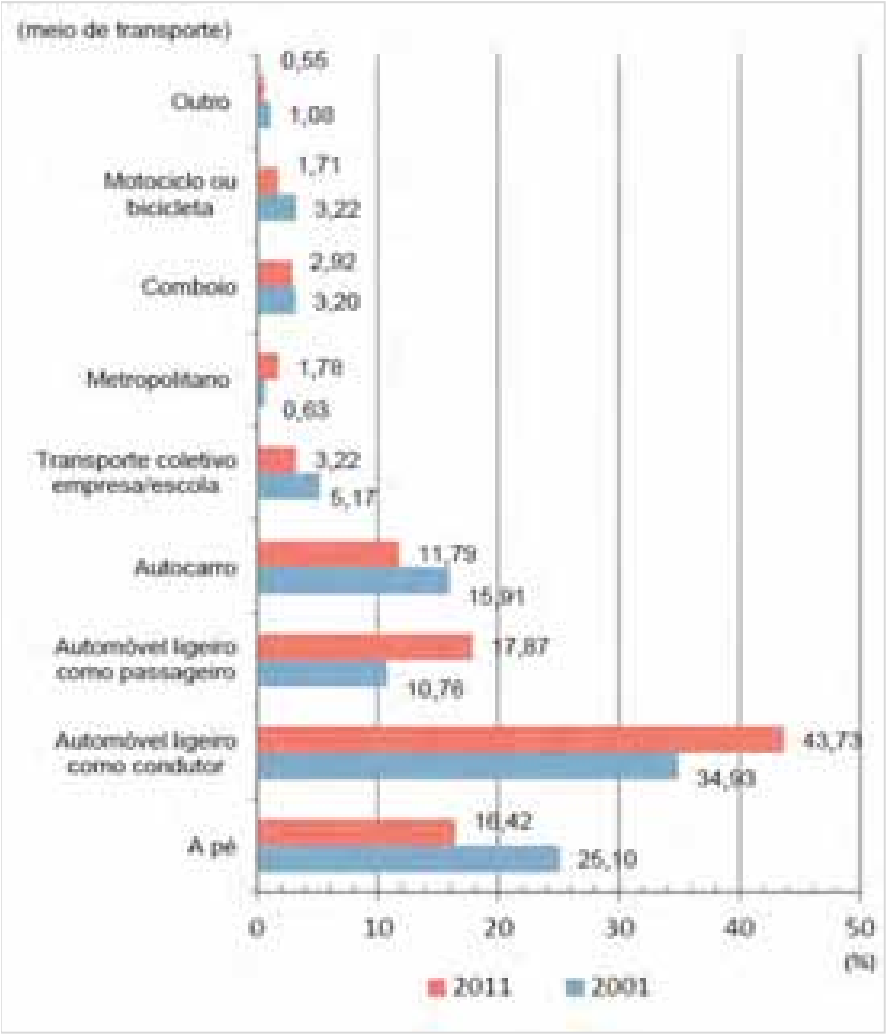
Volumes de tráfego



Ruído

Resultados do Recenseamento - INE (Região Lx)

Viagens diárias - Nacional 2001 e 2011



- 62% em 2011 usavam automóvel nas viagens quotidianas (aumento de 16% em 10 anos)

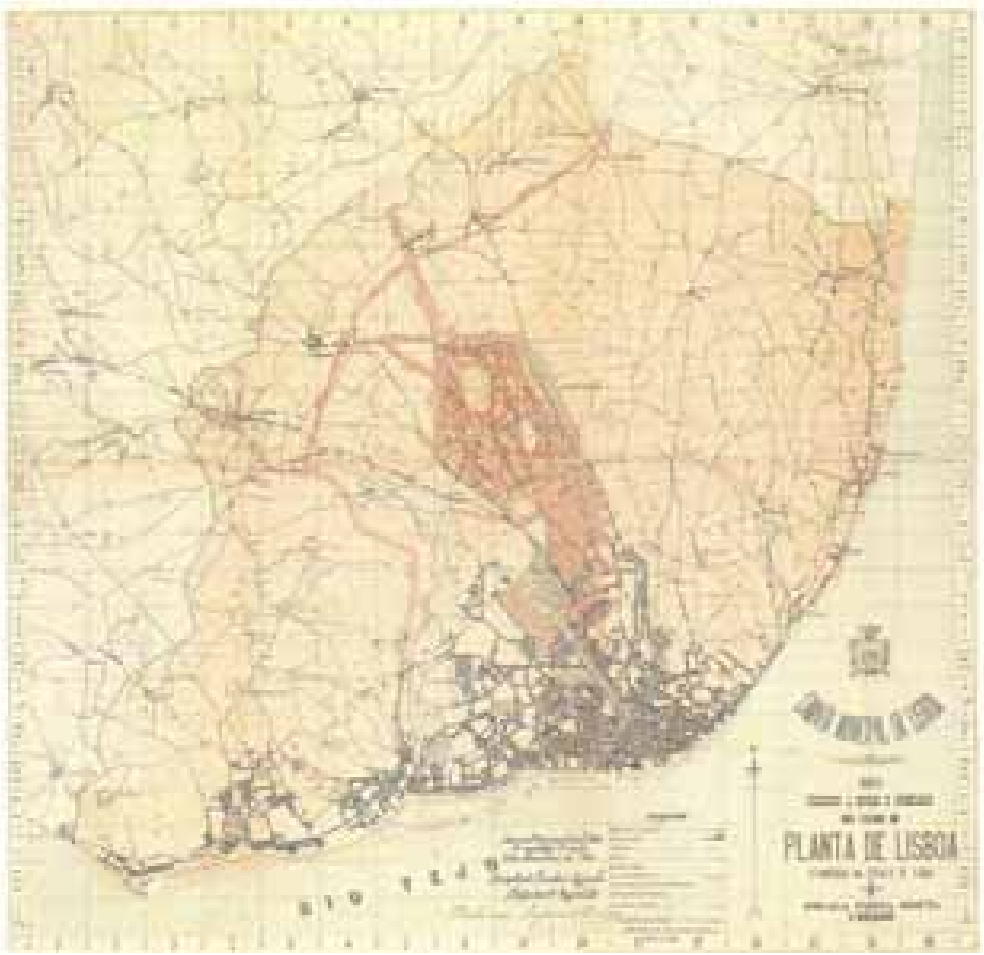
  [54% para a Reg. de Lisboa, 2011]
- 200.000 pessoas entravam em Lisboa para trabalhar ou estudar, em 2011

  [enquanto 54.000 saíam de Lisboa]
- 125.000 pessoas saíam da região de Setúbal para trabalhar ou estudar, em 2011

  [16% da população de Setúbal]

2. A estratégia de **Planeamento Urbano:** o novo Plano Director de Lisboa

PLANO GERAL de MELHORAMENTOS
1901 / 1904



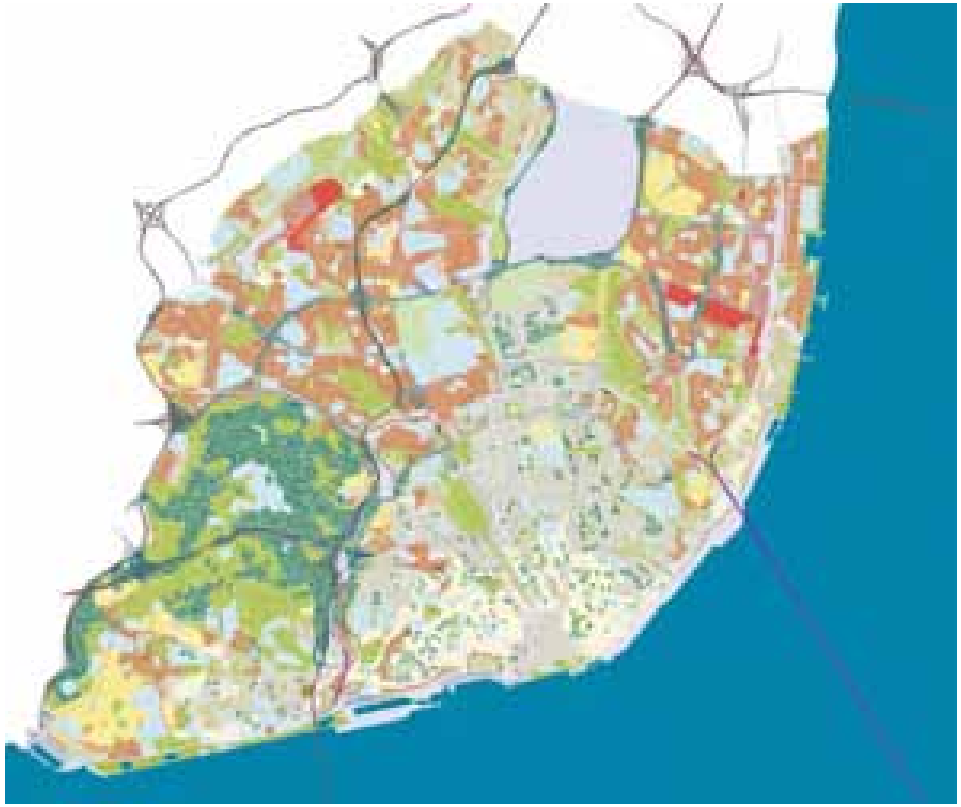
OS PLANOS DIRECTORES para LISBOA

Plano Director de 1966 / 76

Plano Director de Etienne de Göer – 1948

OS PLANOS DIRECTORES para LISBOA (cont.)

PDM de 1994



PDM de 2012

Plano Diretor Municipal

2012

Corredores ecológicos

LISBOA

Plano Diretor Municipal

2012

Sistema Húmido

LISBOA

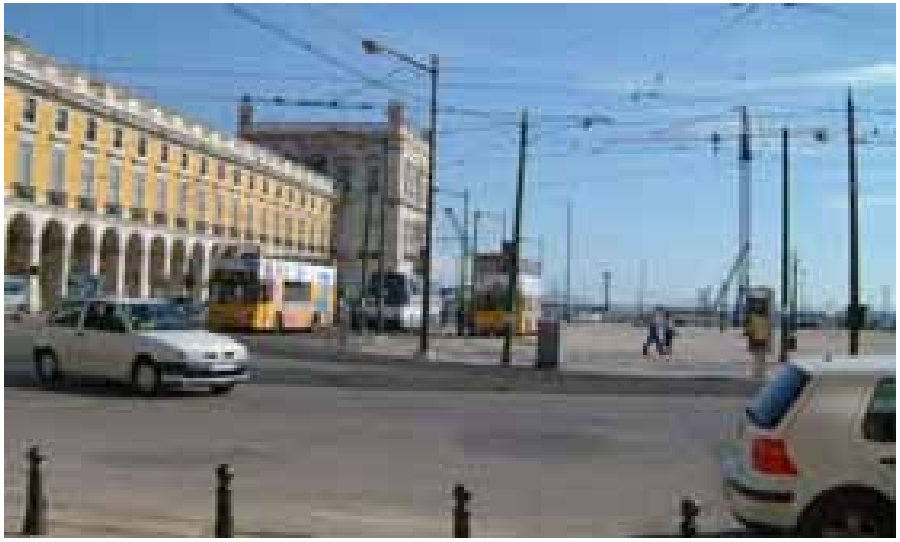
PDM
PLANO
DIRECTOR
MUNICIPAL
DE LISBOA
+ PESSOAS
+ EMPREGO
MELHOR CIDADE
CAPTAR MAIS
EMPRESAS
E EMPREGOS
QUALIFICAR
ESPAÇO
PÚBLICO
DEVOLVER
FRENTE
RIBEIRINHA
AS PESSOAS
PROMOVER
A MOBILIDADE
SUSTENTÁVEL
INCENTIVAR
A EFICIÊNCIA

LISBOA

2.1 renovação

e requalificação da frente de rio na zona do centro histórico

Praça do Comércio - antes

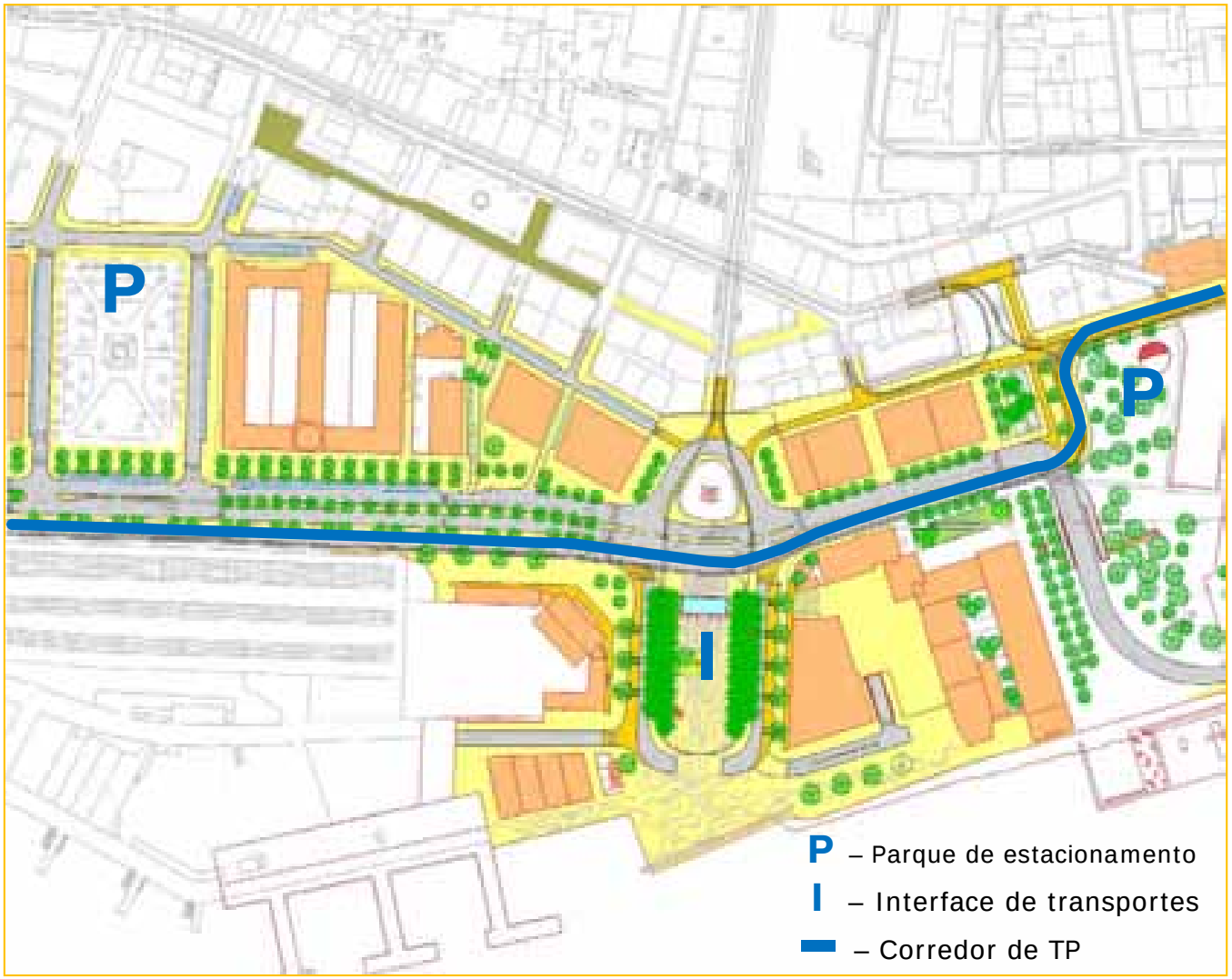


Praça do Comércio - hoje

Ribeira das Naus – Projecto

Ribeira das Naus – hoje

Cais do Sodré / Ribeira das Naus



2.2 Grandes projectos de Renovação Urbana: o exemplo da EXPO'98

«parque das nações» - Projecto Urbano de Renovação da Expo'98

330 ha de áreas urbanas industriais desqualificadas e obsoletas

5 km de frente urbana ribeirinha

110 ha de áreas verdes

Imobiliário e Centro de Negócios

Novas acessibilidades

plano da zona EXPO o evento Expo'98 e o pós-evento

plano da zona EXPO o evento Expo'98 e o pós-evento a 3D

Plano da Exposição

Plano do novo bairro/centralidade

plano da zona EXPO plano de urbanização do pós-evento

Infra-estruturas Inovadoras:

- Sistema de distribuição centralizado de Quente e frio;
- Sistema pneumático de recolha de lixo;
- Galeria técnica (…)

Equipamentos

Infra-estruturas de Transporte

➔ Gare do Oriente

Gare Intermodal de Lisboa: metropolitano/comboio/autocarro

Fonte: Arq. Vassalo Rosa Parque EXPO

Espaço público

Qualidade do espaço público, tanto no exterior como no interior dos edifícios com utilização pública

2.3 As novas Operações de Renovação Urbana

A NOVA FRENTE DE RIO
Planos de Detalhe da Matinha e Braço de Prata

– A área do Plano é constituída, maioritariamente, por TERRENOS DEVOLUTOS

– É bordejada por uma VIA DE ATRAVESSAMENTO para a qual já existe alternativa

USOS

- Limite do Plano de Pormenor
- Limite da Unidade de Execução 1
- Limite da parcela

- Edificado existente a manter (habitação)
- Edificado existente a manter (terciário)

- Uso misto
- Uso terciário
- Equipamento
- Unidade Hoteleira

- Parque de estacionamento subterrâneo
- Parque de estacionamento subterrâneo

- Áreas permeáveis em domínio público
- Áreas permeáveis de uso comum no interior de parcelas

Maqueta de estudo. Não corresponde à versão final do Plano

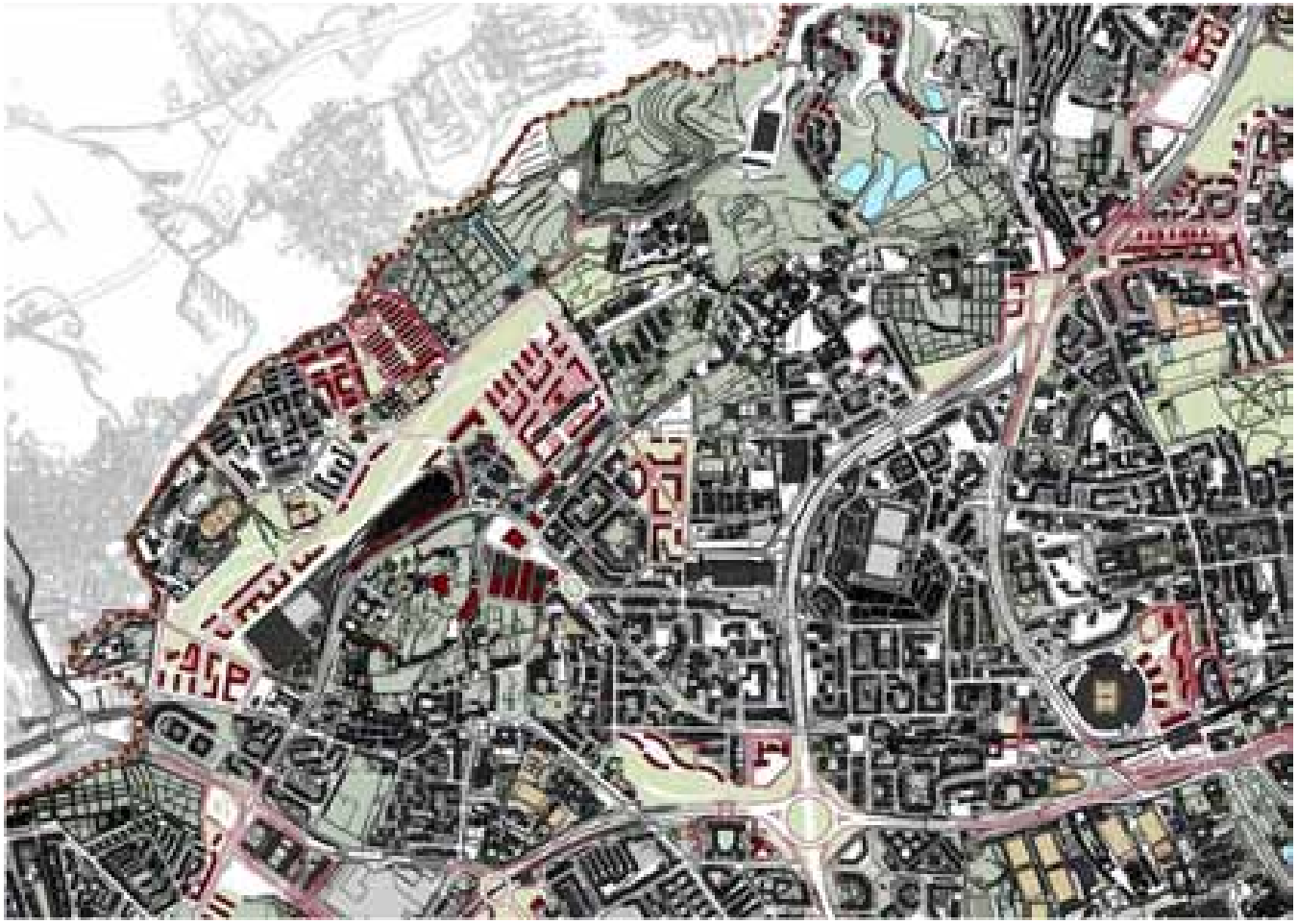
2.4 Novas áreas de Expansão Urbana

& projetos de mobilidade

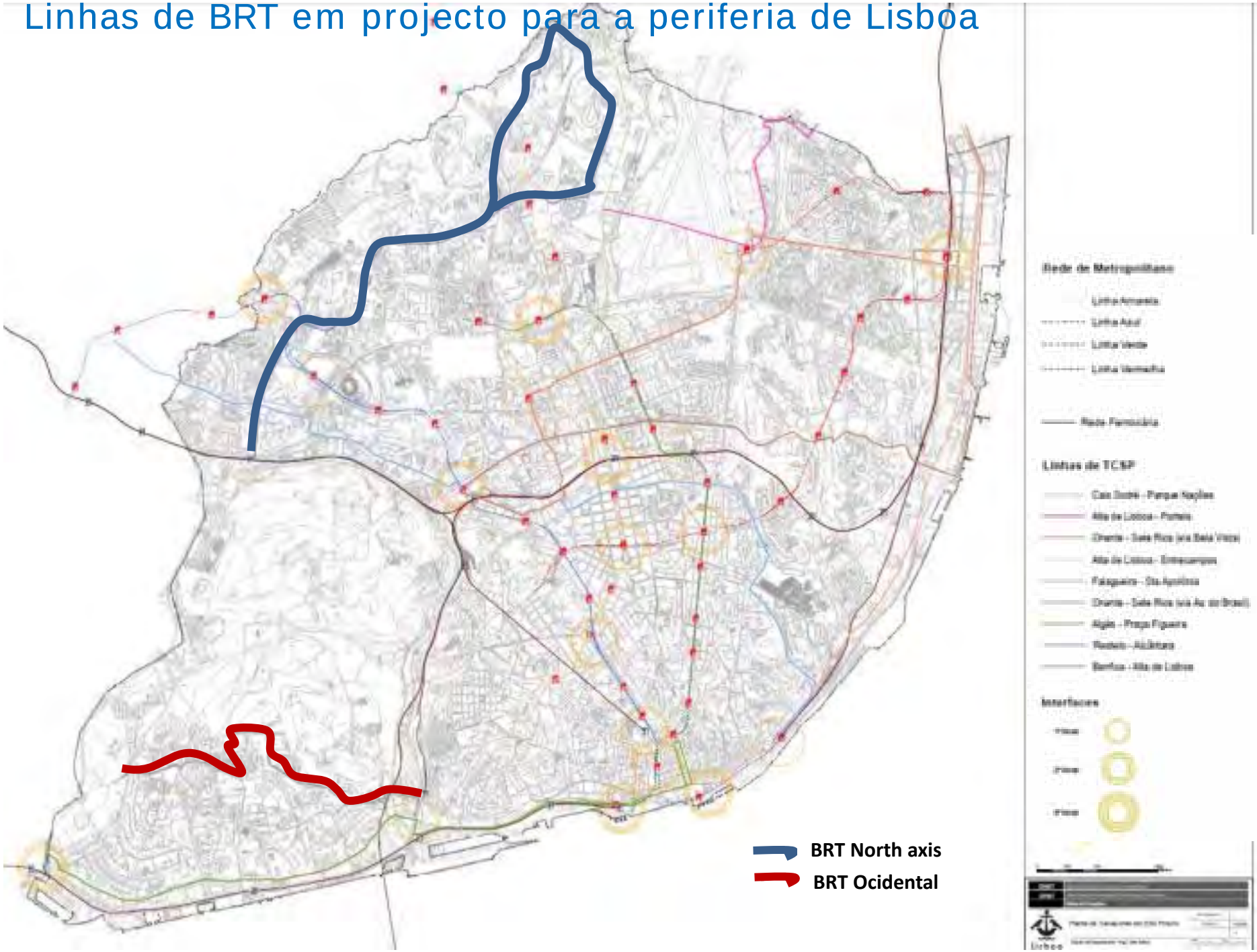
Plano da Alta de Lisboa e Interface CG

Fonte: Arq. Paulo Pais, DPU da CML

Plano da Coroa Periférica Norte: Aproveitar o projecto do BRT para estruturar as malhas urbanas existentes e dar-lhes coerência nas suas relações internas e com a cidade



Linhas de BRT em projecto para a periferia de Lisboa



3. A estratégia de **Mobilidade** para Lisboa

Condicionantes de uma estratégia de mobilidade para Lisboa

- As empresas de TC que operam na cidade são do Estado. Nos outros municípios da AML, os contratos de concessão são firmados pelo governo central. Os municípios não têm qualquer controlo no seu planeamento, tarifário e condições de operação.
- A designada "Autoridade Metropolitana de Transportes" não tem capacidade financeira e é um órgão dependente do governo central.
- Todas as autoestradas que ligam a periferia a Lisboa têm portagem, mas as tarifas são fixadas pelo governo central.
- Os preços dos parques de estacionamento privados são fixados sem necessidade de aprovação municipal.

Estratégia de Mobilidade e Acessibilidade

1. Promover a inter-modalidade – Facilidade com que um usuário do sistema de transportes muda de um modo para outro.

2. Promover uma repartição modal mais amiga do ambiente – Prioridade ao transporte público e aos modos não-motorizados de transporte na área central de cidade, moderação do tráfego nos bairros residenciais, um uso mais racional do automóvel.

Estratégia de Mobilidade e Acessibilidade (cont.)

3. Melhoria das condições de segurança e da eficiência na gestão do tráfego – controlo de velocidade, definição de eixos prioritários, gestão automática de tráfego.

4. Articular usos do solo e transportes – política de estacionamento, novas centralidades urbanas associadas aos polos do sistema de transportes, novas linhas de transporte em sítio protegido (TCSP).

Plano Diretor Municipal

2012

Hierarquia da rede rodoviária

LISBOA

Conceito de Acessibilidade e Transportes para Lisboa

1

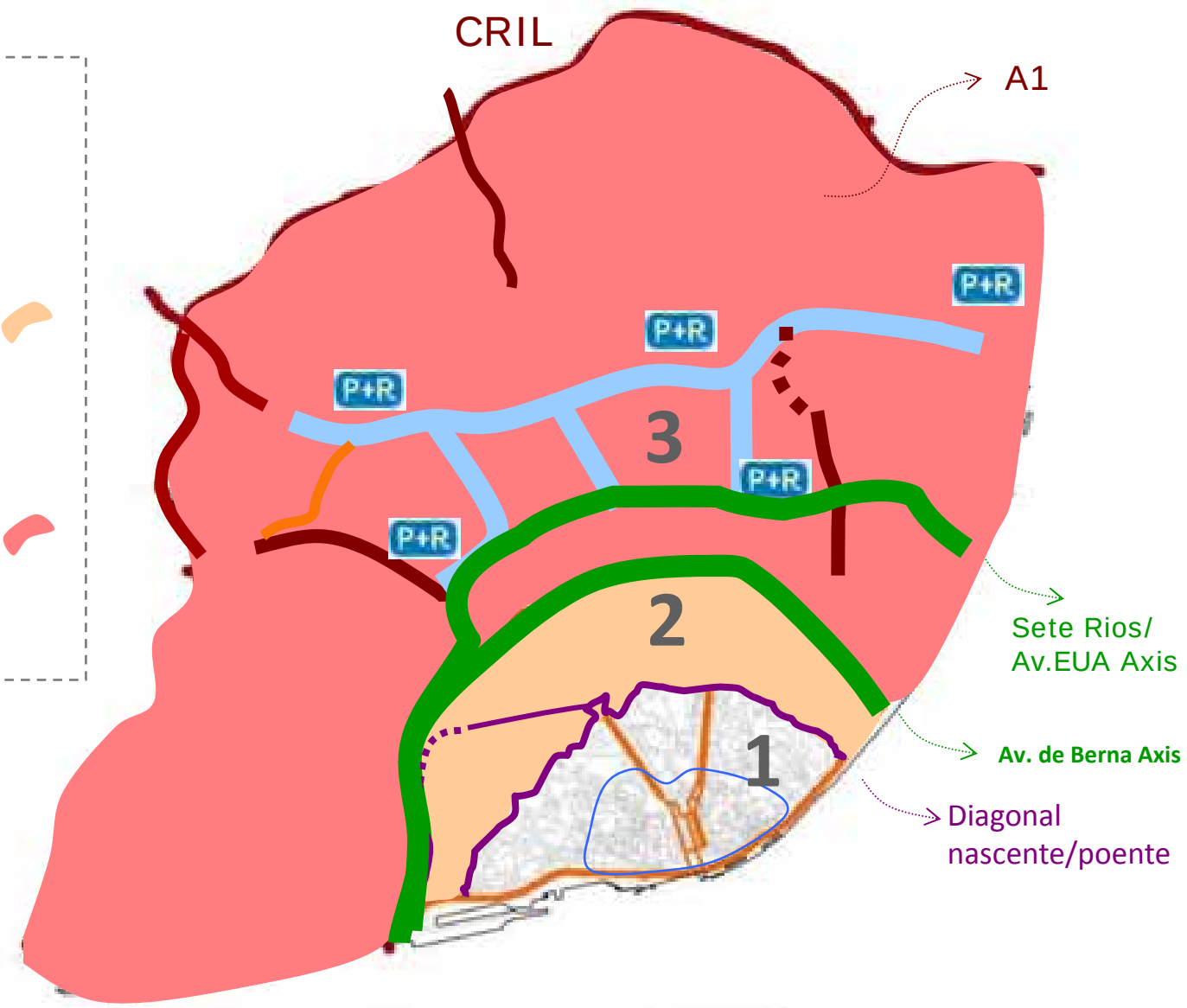
Acesso privilegiado em TP e acessibilidade em modos suaves no interior da zona

2

Restrição à circulação automóvel em função dos impactes ambientais

3

Zona de transferência modal
TI ➡ TP



Structural Network (Grade One)

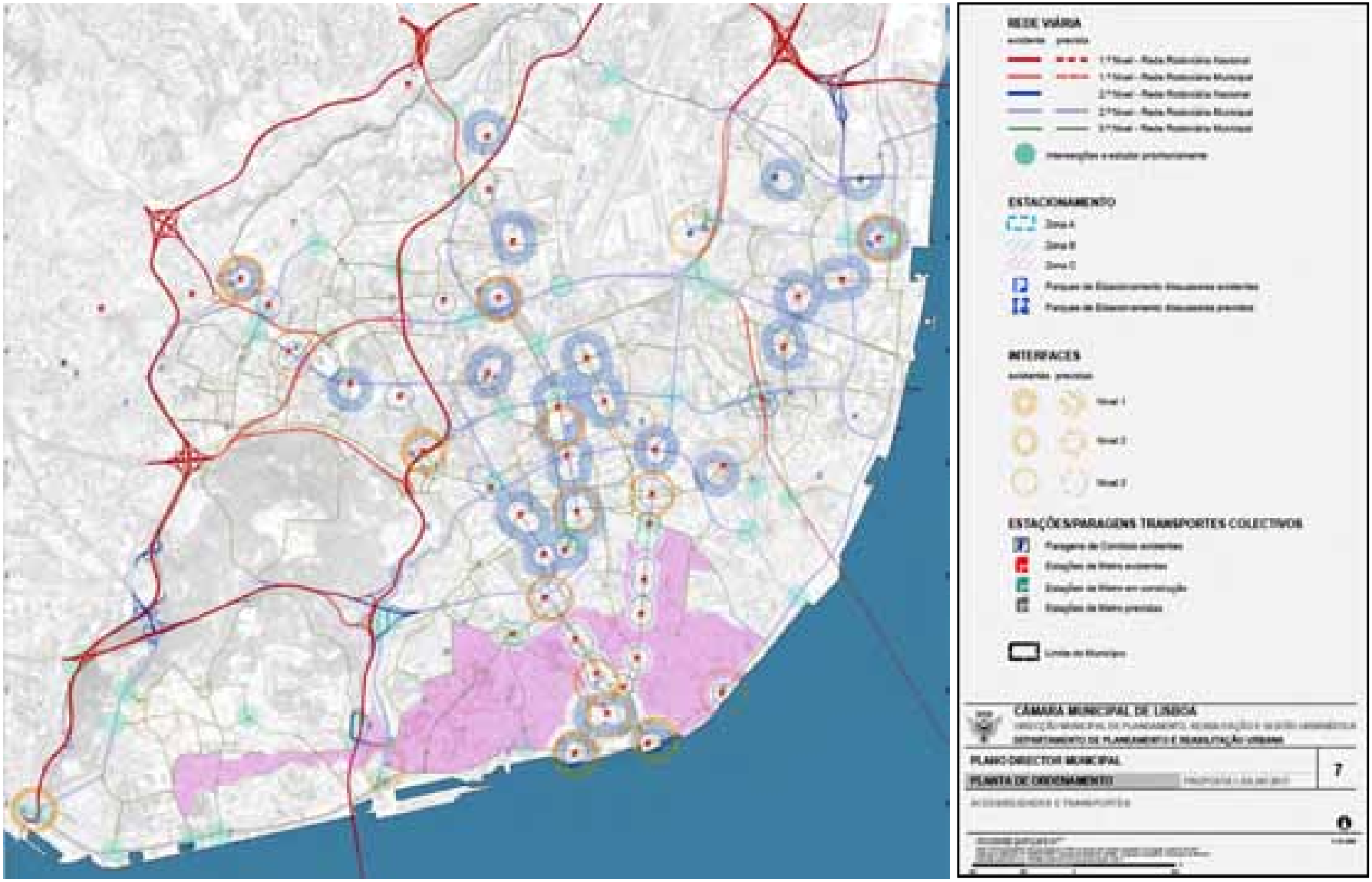
Structural Network *(to be implemented)*

Main Distribution Network (Grade Two)

Main Distribution Network *(to be implemented)*

"Park & Ride" P+R

PDM – Plano de Acessibilidade e Transportes



4.

Da Estratégia à Acção

4.1 Controlo do uso do **carro**

EMEL [Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento]
novas tarifas de estacionamento na via pública [Julho 2011]

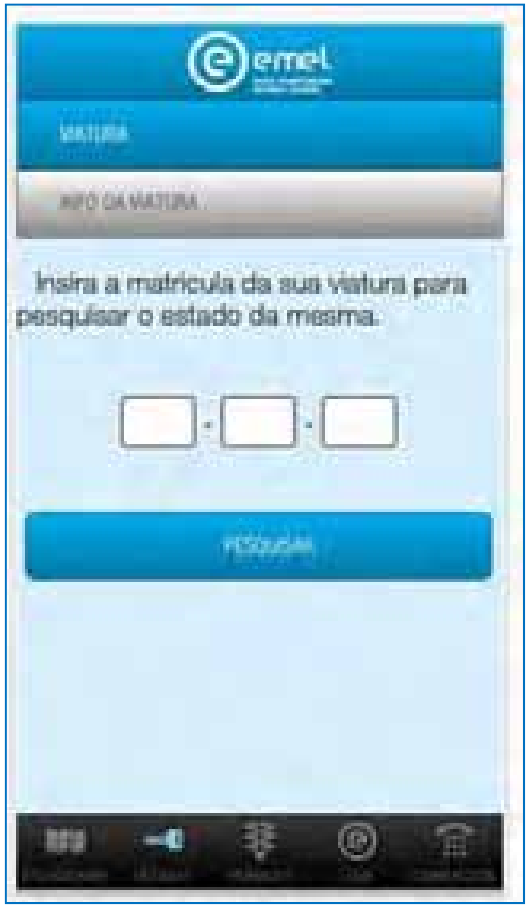
	0h15	0h30	1h00	1h30	2h00	2h30	3h00	3h30	4h00
Zona Verde	€ 0,25	€ 0,40	€ 0,80	€ 1,20	€ 1,60	€ 2,00	€ 2,40	€ 2,80	€ 3,20
Zona Amarela	€ 0,35	€ 0,60	€ 1,20	€ 1,80	€ 2,40	€ 3,00	€ 3,60	€ 4,20	€ 4,80
Zona Vermelha	€ 0,45	€ 0,80	€ 1,60	€ 2,40	€ 3,20	(máximo 2 horas)			

- nº total de lugares tarifados 40.150
  (26% dos lugares na via pública)

Zona Verde	62%
Zona Amarela	35%
Zona Vermelha	3%

“EMEL MOBILE” APP

A aplicação móvel EMEL Mobile mostra-nos os parques EMEL, as lojas EMEL e os bairros históricos, com trânsito condicionado, georreferenciados. Podemos escolher o parque mais perto de nós, memorizar o lugar da viatura, obter informações do estado da viatura, obter informações do trânsito, encomendar meios de pagamento EMEL, entre outras possibilidades.



Zona de Emissões Reduzidas | ZER

- Quando?
  Início da 1ª fase em Julho de 2011

- Onde & Como?
  Eixo Liberdade/ Baixa:
  Todos os veículos: Euro 1 ou acima
  cidade: sem restrições

- Fiscalização?
  Estações policiais de controlo

- Multa ?
  30 Euros (multa legal na actual legislação – agravamento em curso)

- Isenções?
  Residentes, veículos históricos, veículos de emergência; transporte público

Zona de Emissões Reduzidas | ZER – 2ª Fase

- Quando?

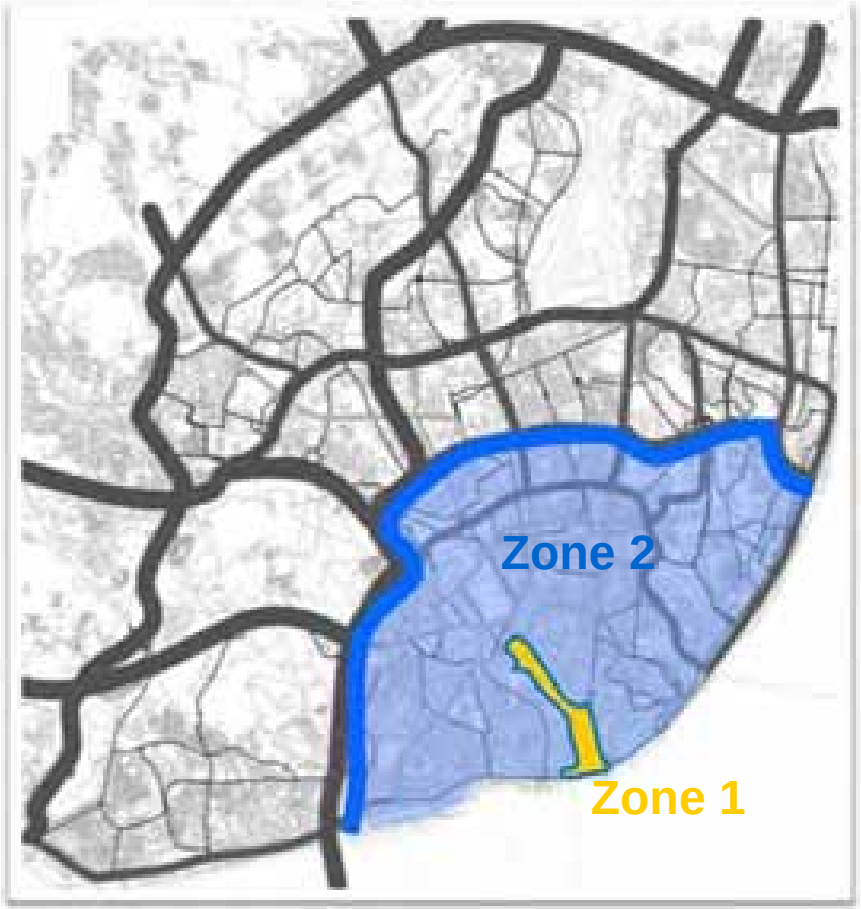
  Início da 2ª fase em Abril 2012

- Onde & Como?

Zona 1 - eixo Liberdade/Baixa: veículos ligeiros: Euro 2 ou acima
Veículos pesados: Euro 2 ou acima

Zona 2 - cidade: Todos os veículos: Euro 1 ou acima

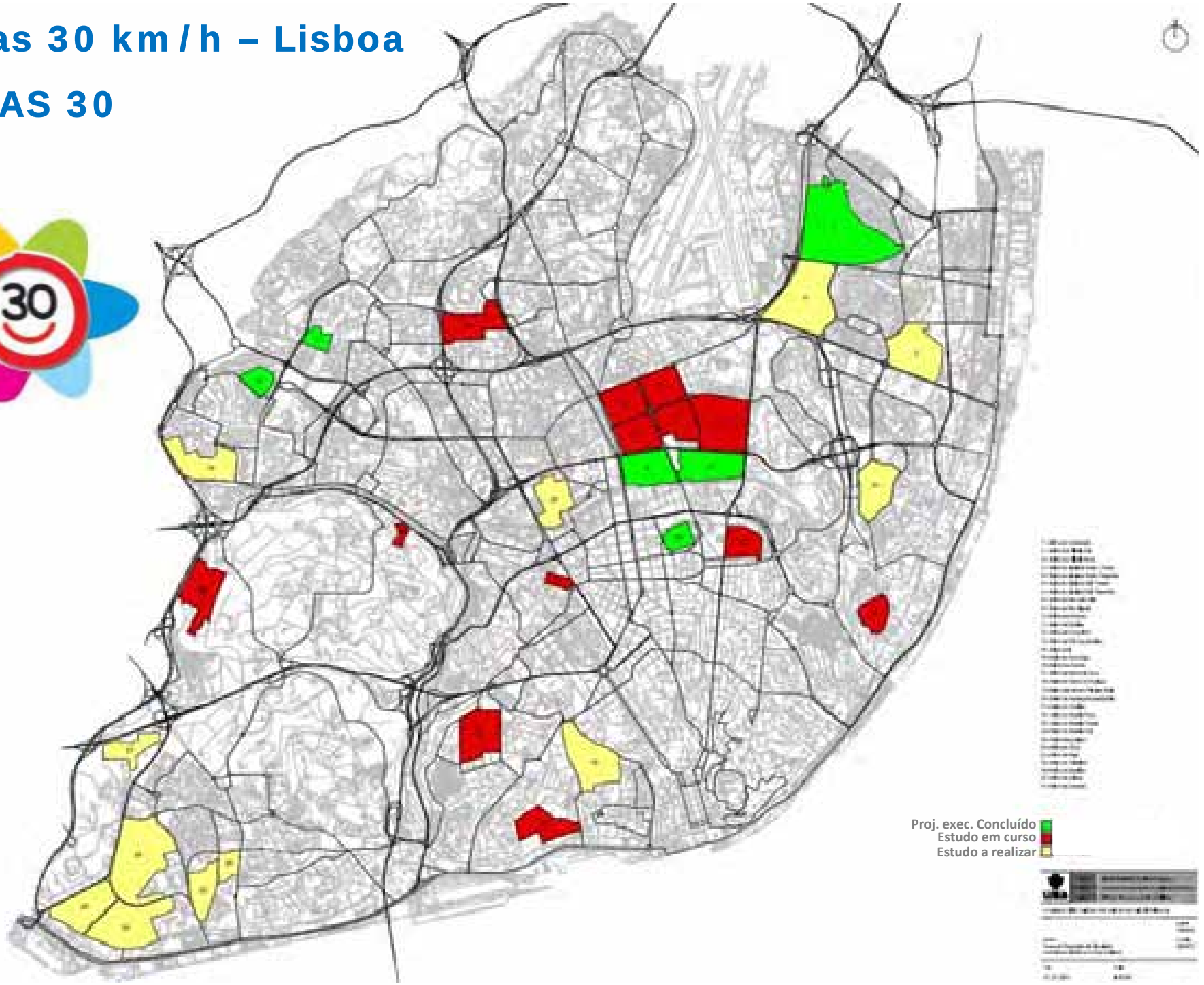
- Dias úteis das 7h às 21h



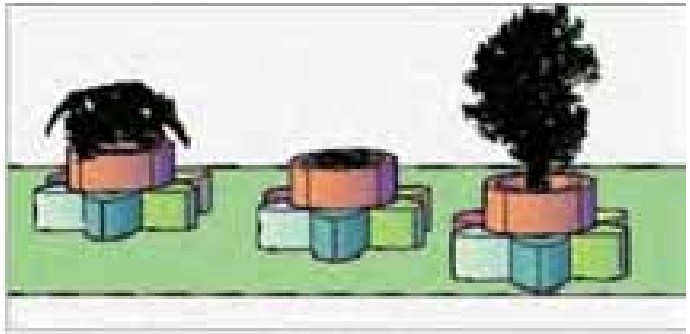
Zonas 30 km/h @ Lisboa

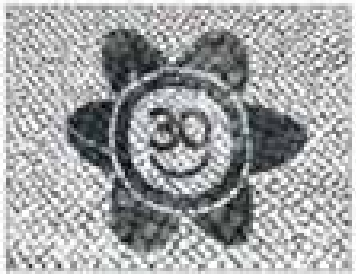
Zonas 30 km/h – Lisboa

ZONAS 30



Conceito de comunicação das Zonas 30





. **Zona partilhada central** (2700m²)

. **Requalificação do espaço público**

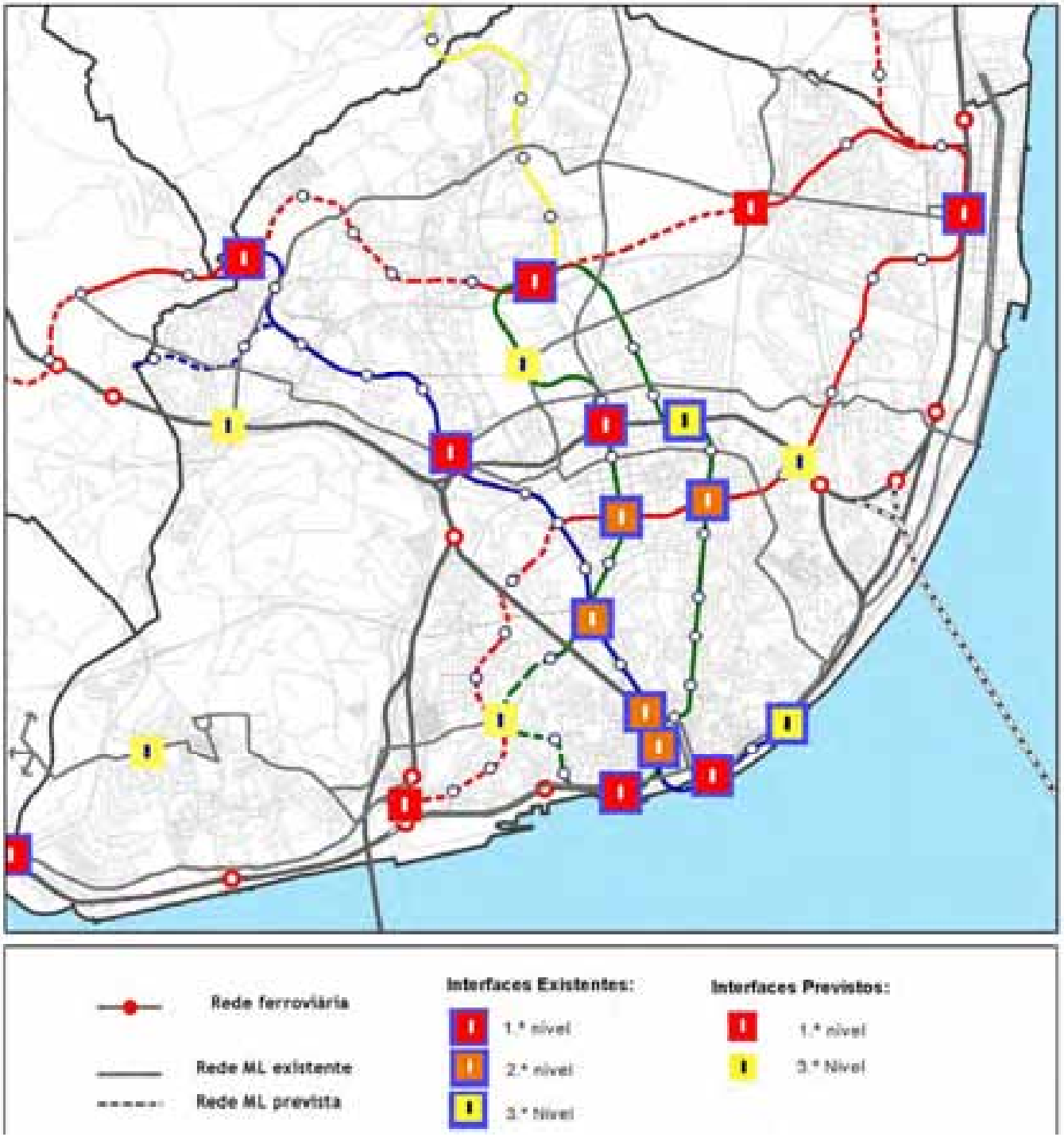
. novas **áreas e gestão do parqueamento**

. **novo perfil da rua**
Estrada dos Arneiros *(zona de segurança rodoviária problemática com o maior número de acidentes)*

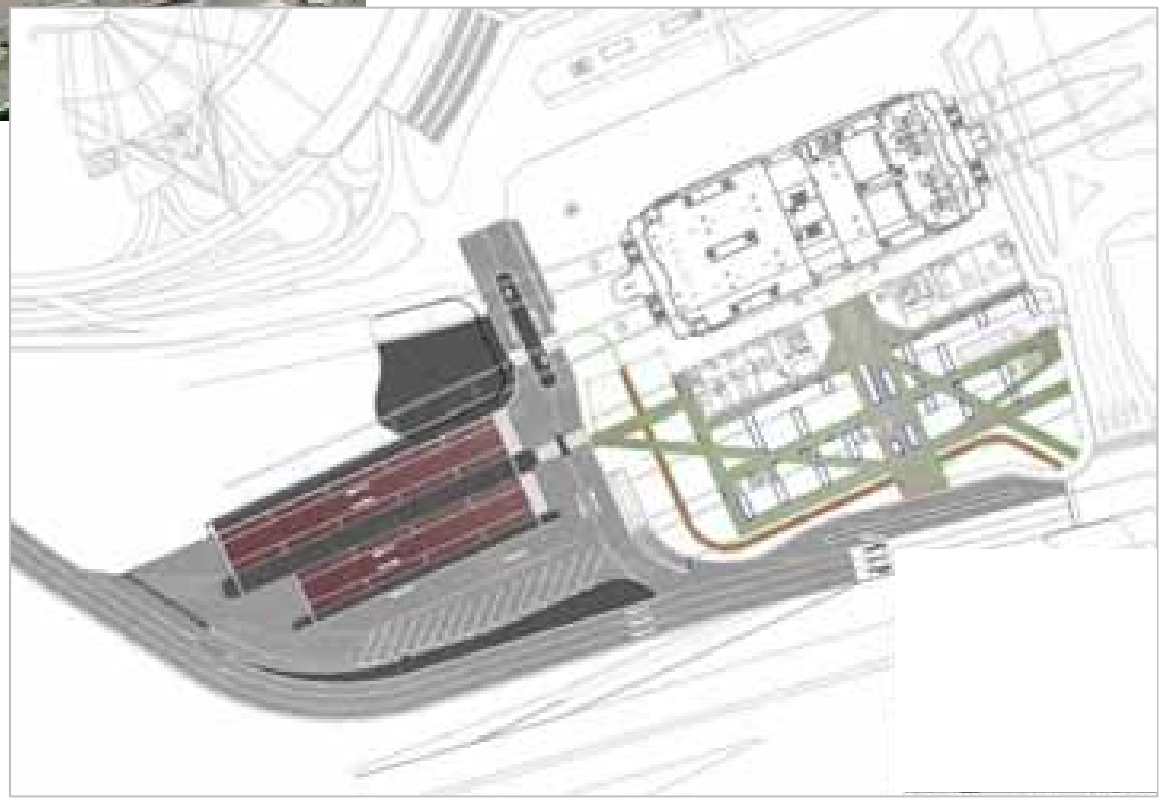
4.2 Promoção da atractividade do TP

Interfaces

(Estudos de ordenamento das principais interfaces - 2012)



Campo Grande – novo Interface de metro e autocarro urbano e regional + estacionamento TI



“Park&Ride”

P &TC

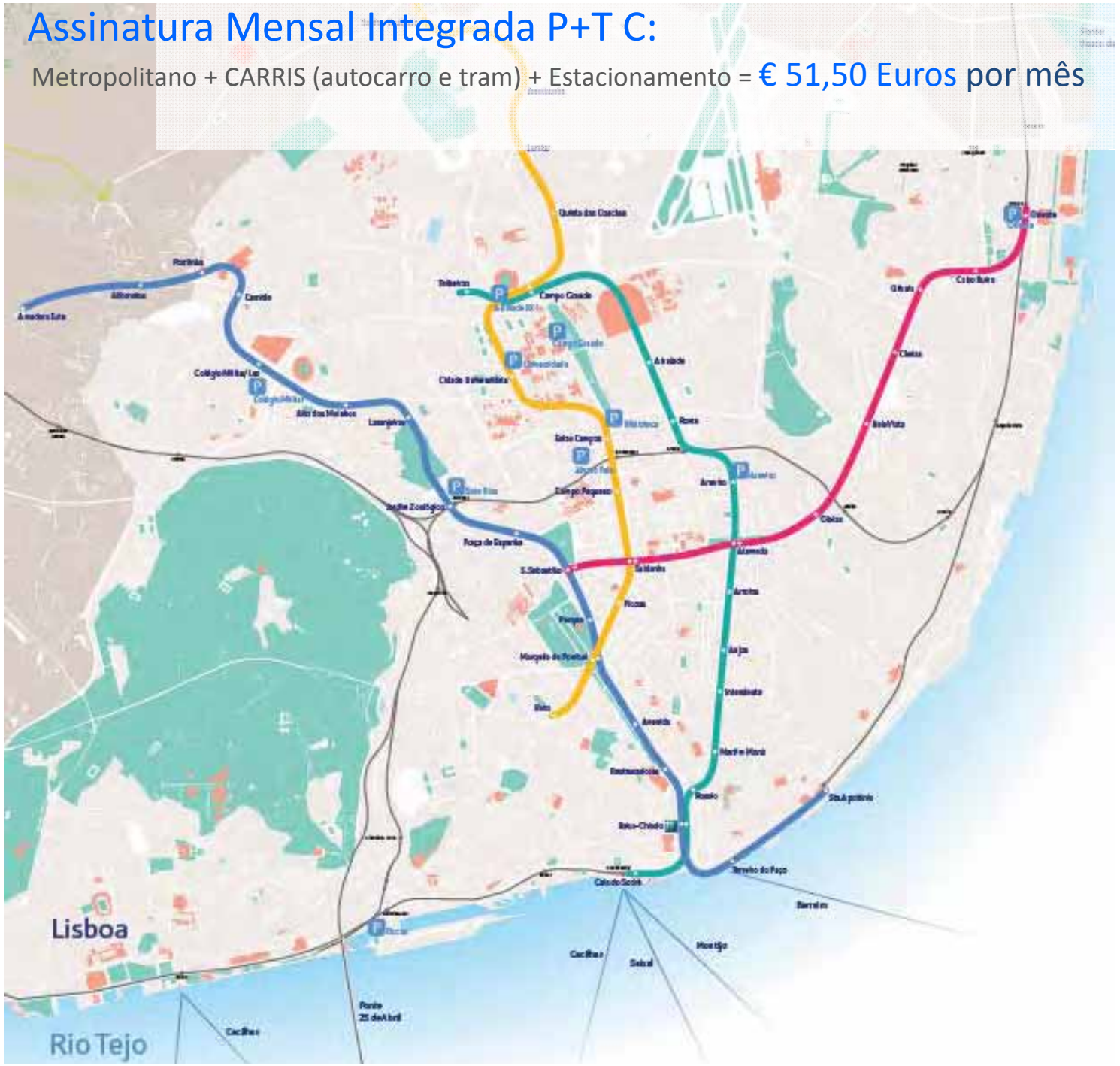
22 parques

11.100 lugares

Pouco usado (+- 2% ao mês; 10% por ano)

Assinatura Mensal Integrada P+T C:

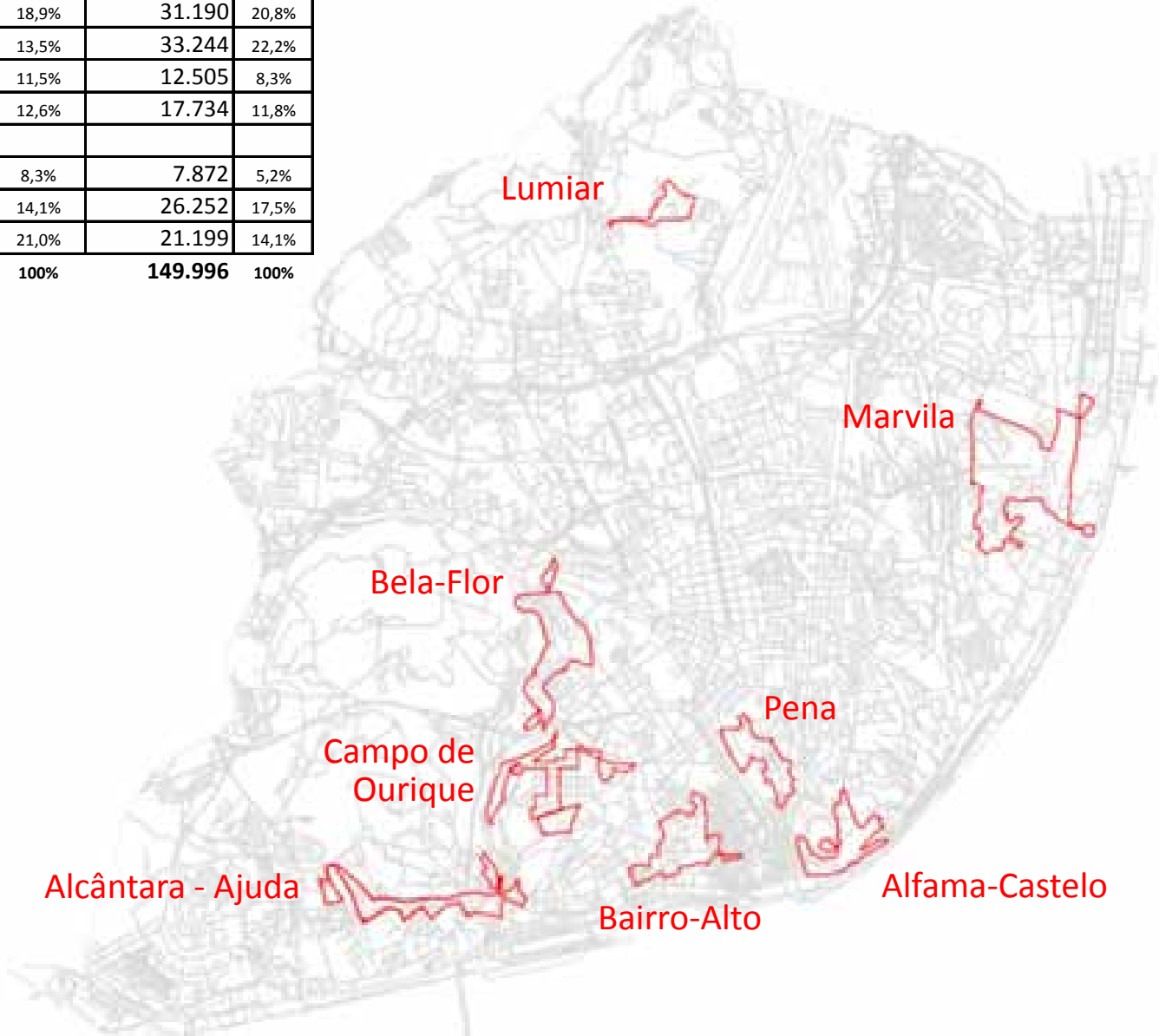
Metropolitano + CARRIS (autocarro e tram) + Estacionamento = € 51,50 Euros por mês

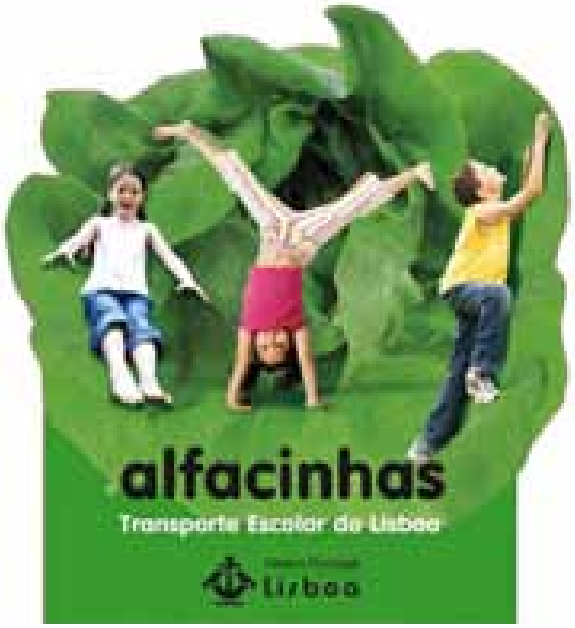


Serviço de TP nos bairros

"Lisboa Porta-a-Porta"

Circuito	total km percurso	2009 Kms percorridos	%	passageiros transp.	%
Campo de Ourique	9,0	100.265	18,9%	31.190	20,8%
Alfama/Castelo	5,0	71.793	13,5%	33.244	22,2%
Bairro Alto	4,8	61.100	11,5%	12.505	8,3%
Pena	3,5	66.966	12,6%	17.734	11,8%
Alcantara - Ajuda					
Lumiar	2,7	44.238	8,3%	7.872	5,2%
Bela Flor	8,3	74.786	14,1%	26.252	17,5%
Marvila	7,4	111.294	21,0%	21.199	14,1%
	40,7	**530.442**	**100%**	**149.996**	**100%**

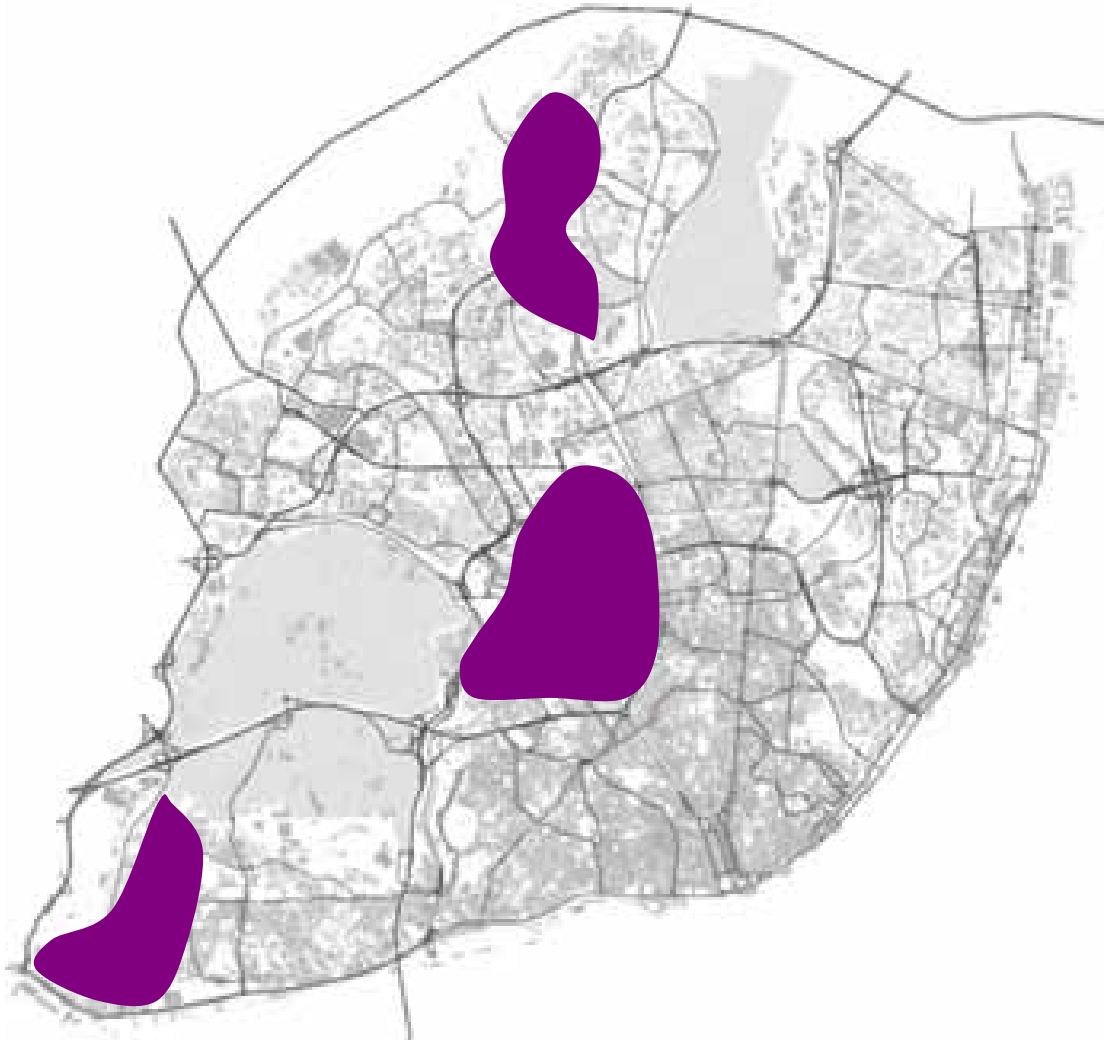




Rede de transporte escolar pendular **gratuito**, com circuitos **pré-definidos** e **veículos próprios**

Vertentes:

- **Transporte Escolar**
- **Transporte para o Programa de Apoio à Natação Curricular**
- **Transporte para Actividades do Passaporte Escolar**



Números:

Escolas: 14 autocarros;
6 escolas EB1; 600 Alunos

Natação: 14 autocarros,
5400 alunos

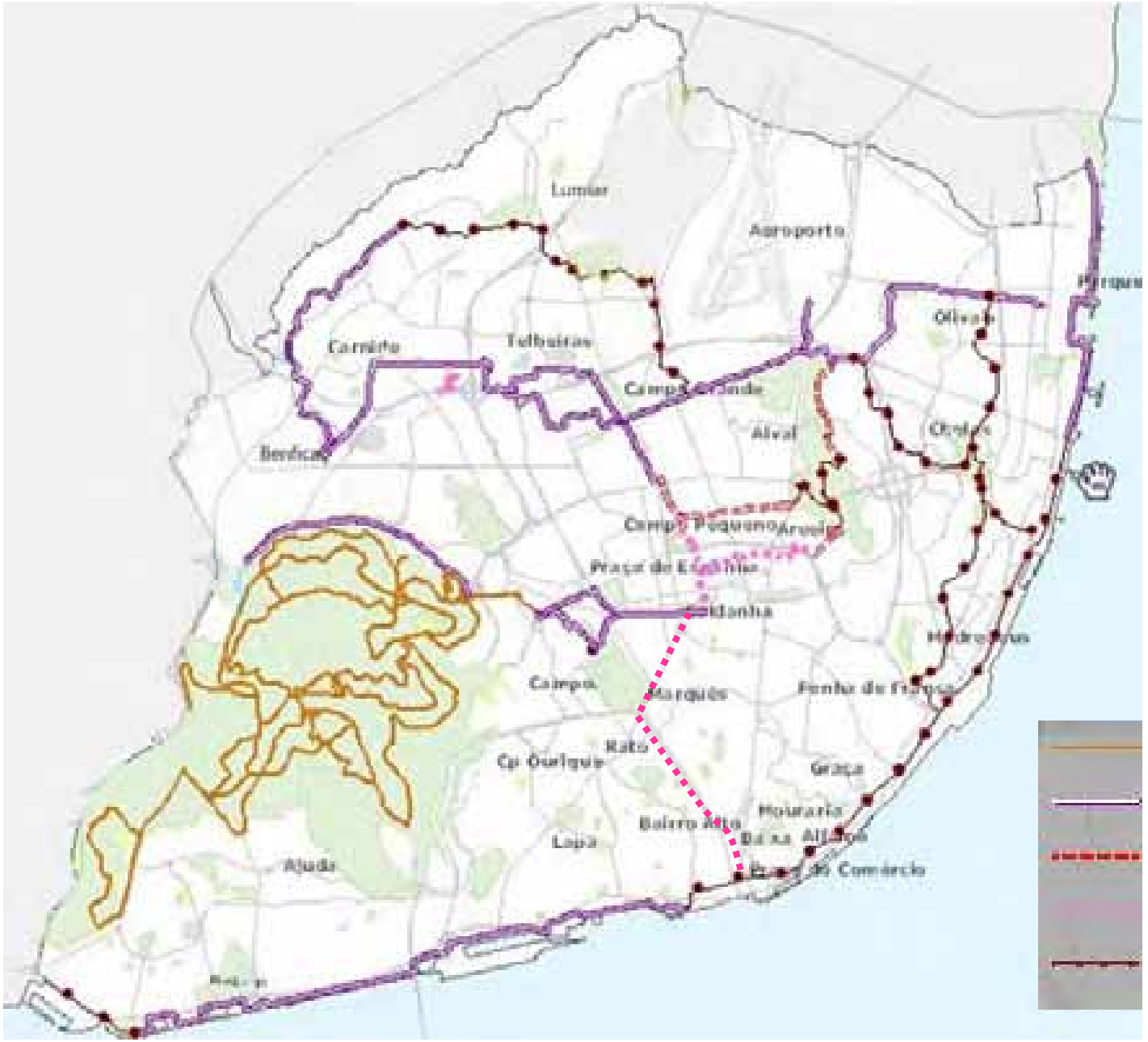
Actividades Passaporte escolar:
950 alunos

escola	autocarros	percursos	alunos	alunos transp.
23	5	7	190	140
31	1	1	37	15
35	1	1	54	19
44	2	4	109	61
63	3	3	101	52
109	2	3	114	15
	14	**19**	**605**	**302**

16 de Dezembro - 2014

4.3 Política de mobilidade Amiga do Ambiente

Rede ciclável de Lisboa | Existente e planeada



- Ciclovia de Monsanto
- Ciclovia existente
- Ciclovia em construção
- Faixa ciclável em estudo
- Ciclovia em estudo

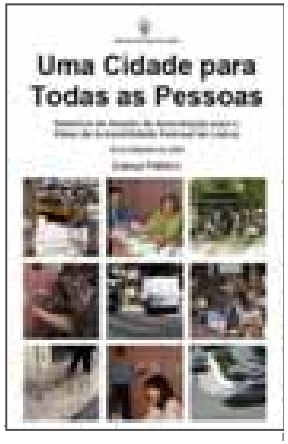
Plano de Acessibilidade Pedonal

Objectivos Principais:

- Promover uma **cidade acessível**, evitando a criação de novas barreiras;
- **Adaptar** os **edifícios existentes** às novas exigências legais em matéria de acessibilidade;
- Mobilizar a comunidade, promovendo a **participação activa** neste processo

Áreas de Intervenção:

1. Via Pública
2. Equipamentos Municipais
3. Articulação com a Rede de Transportes Públicos
4. Fiscalização dos Particulares
5. Interacção com o Munícipe
6. Gestão e Avaliação do Plano

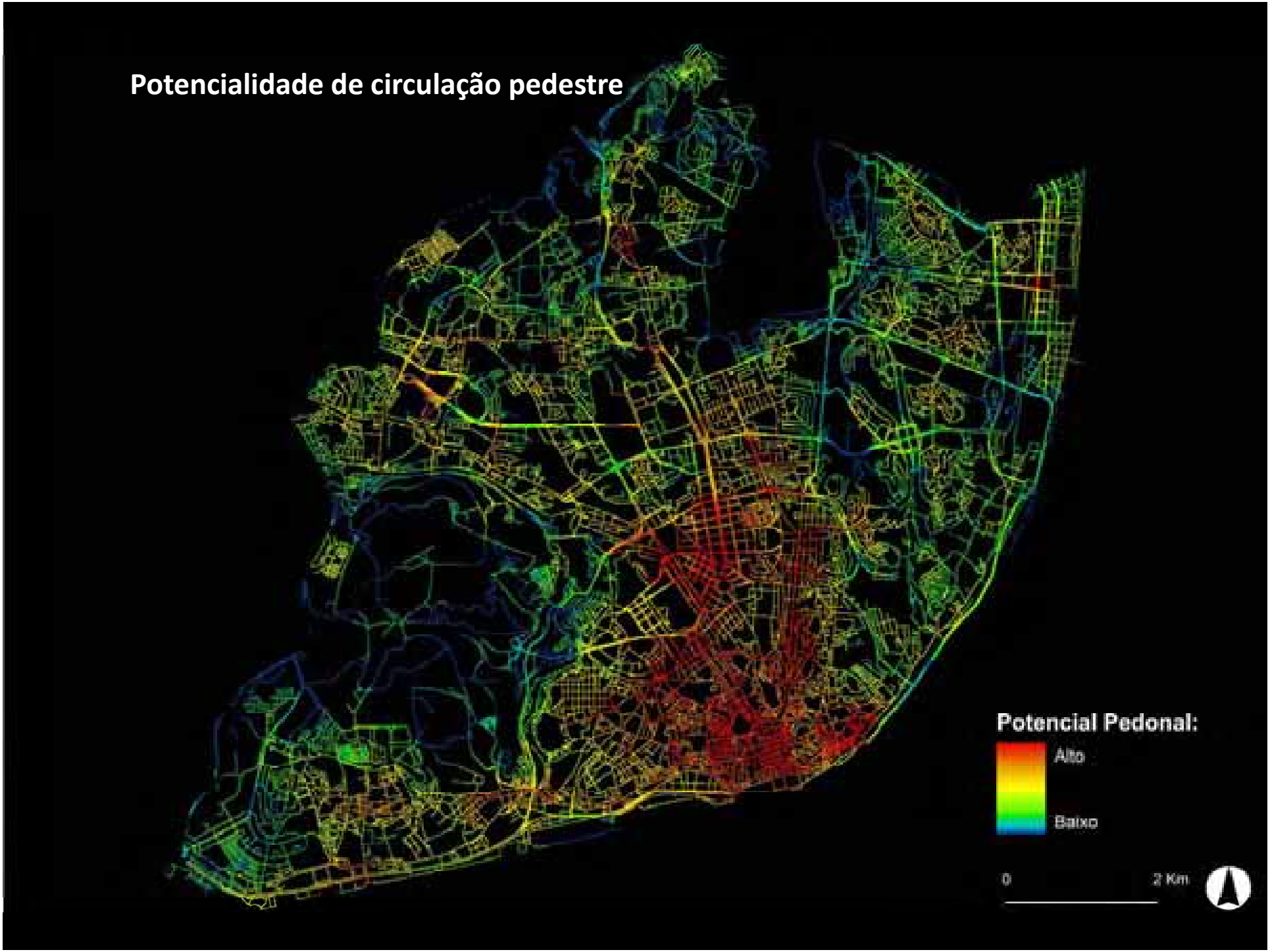


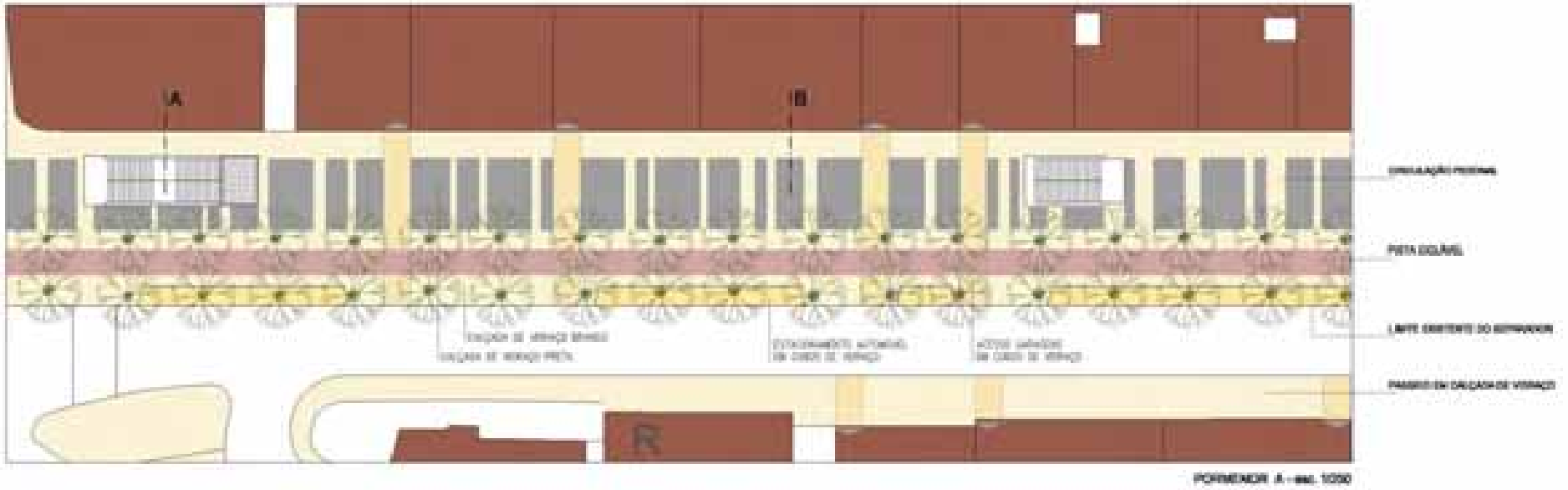
3 Candidaturas aprovadas no Programa «RAMPA»

Regime de **Apoio** aos **Municípios para** a **Acessibilidade**

visa apoiar as autarquias na elaboração de planos locais ou regionais que promovam as acessibilidades físicas e arquitectónicas no espaço público

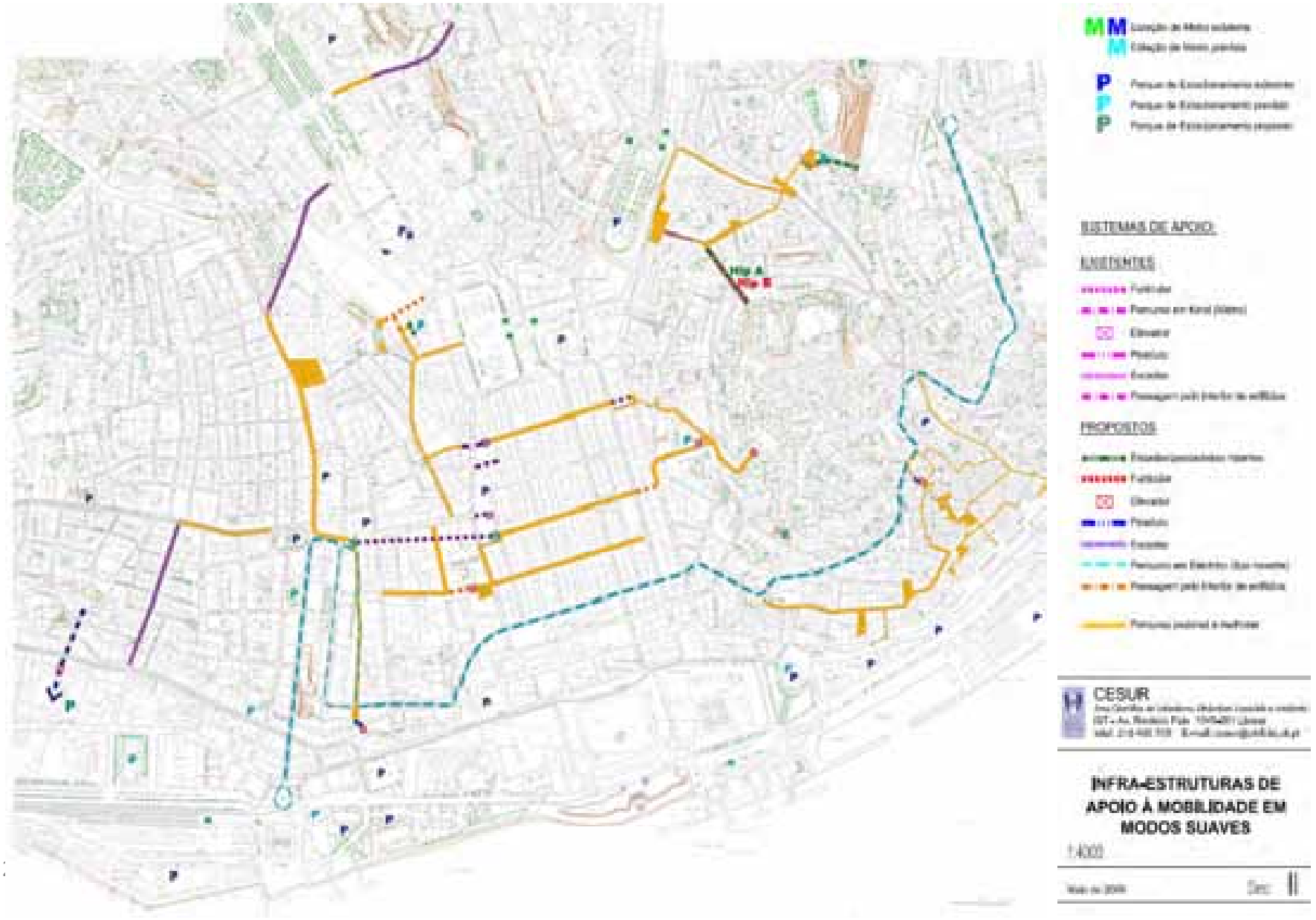
Potencialidade de circulação pedestre



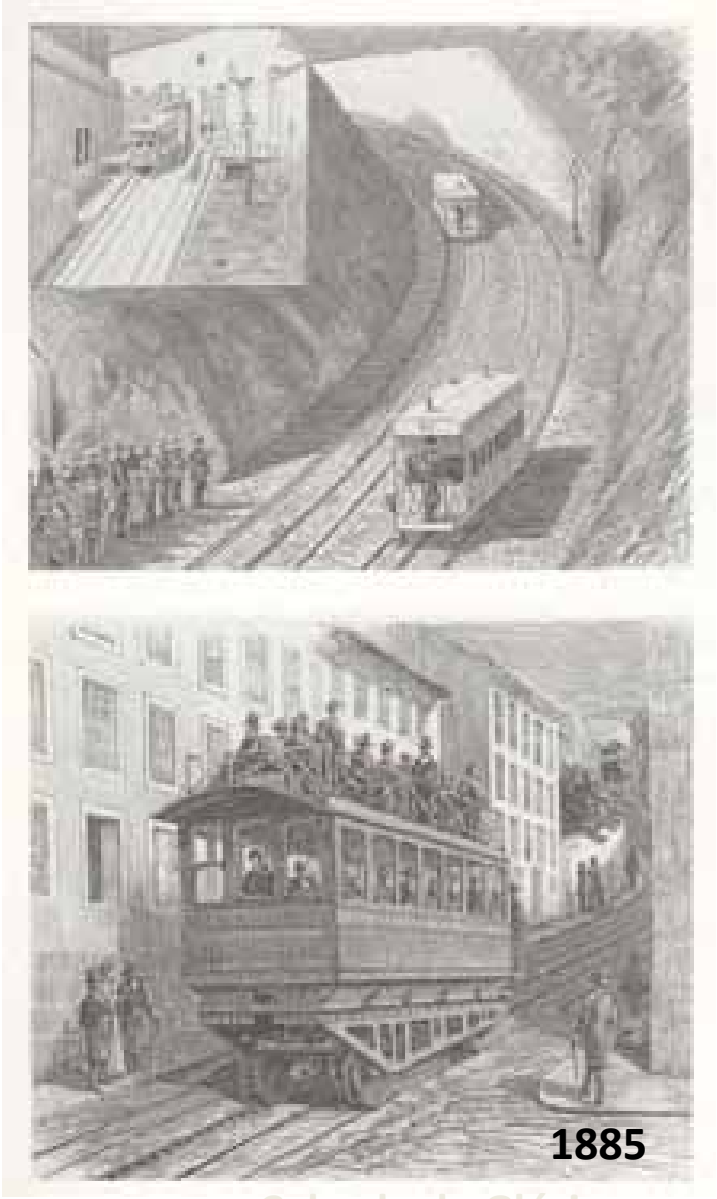

A
B
R

Redução do Transporte Individual (TI) no centro histórico

Sistema de Acessibilidade Pedonal



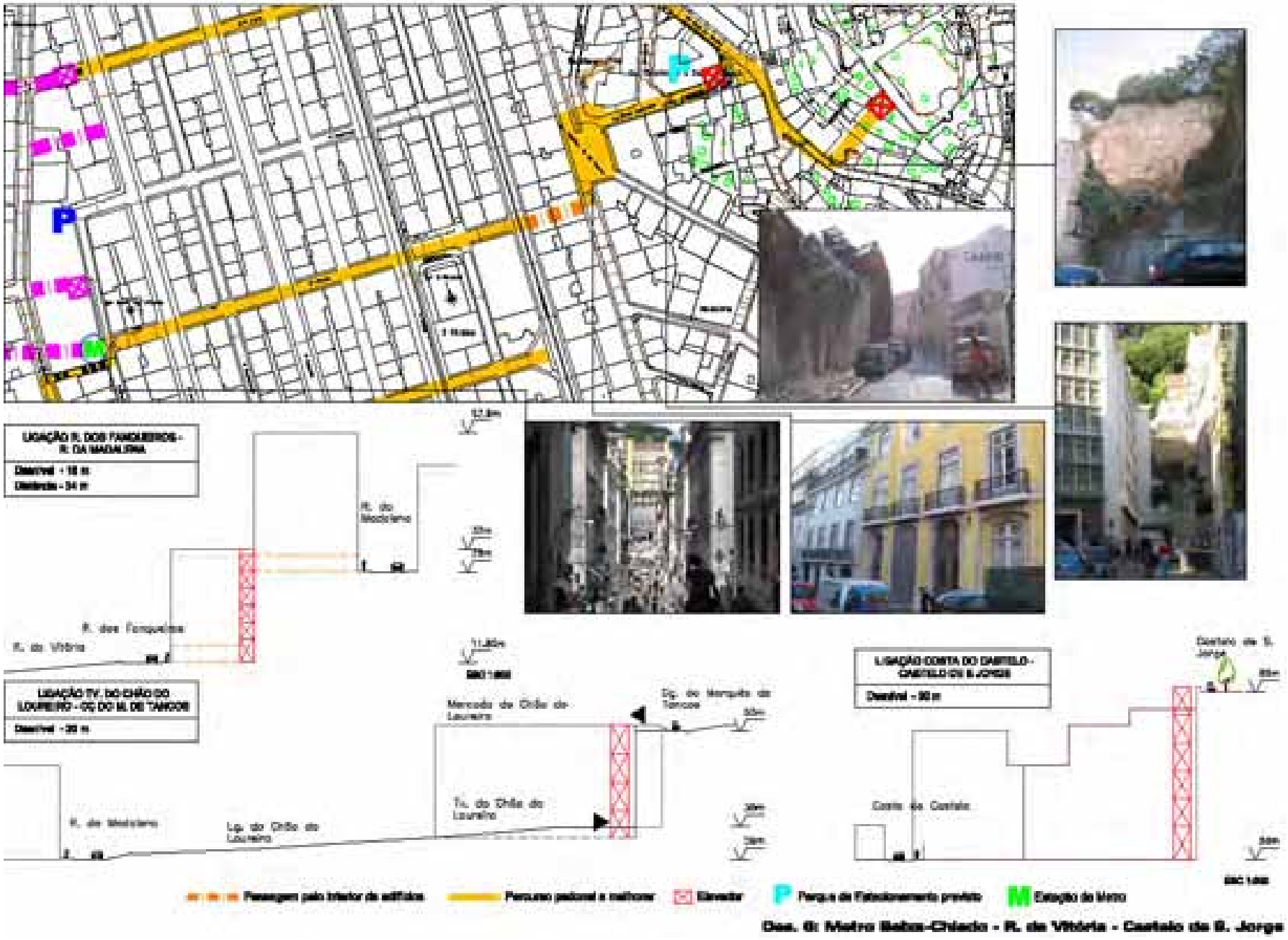
Os elevadores e funiculares de Lisboa:



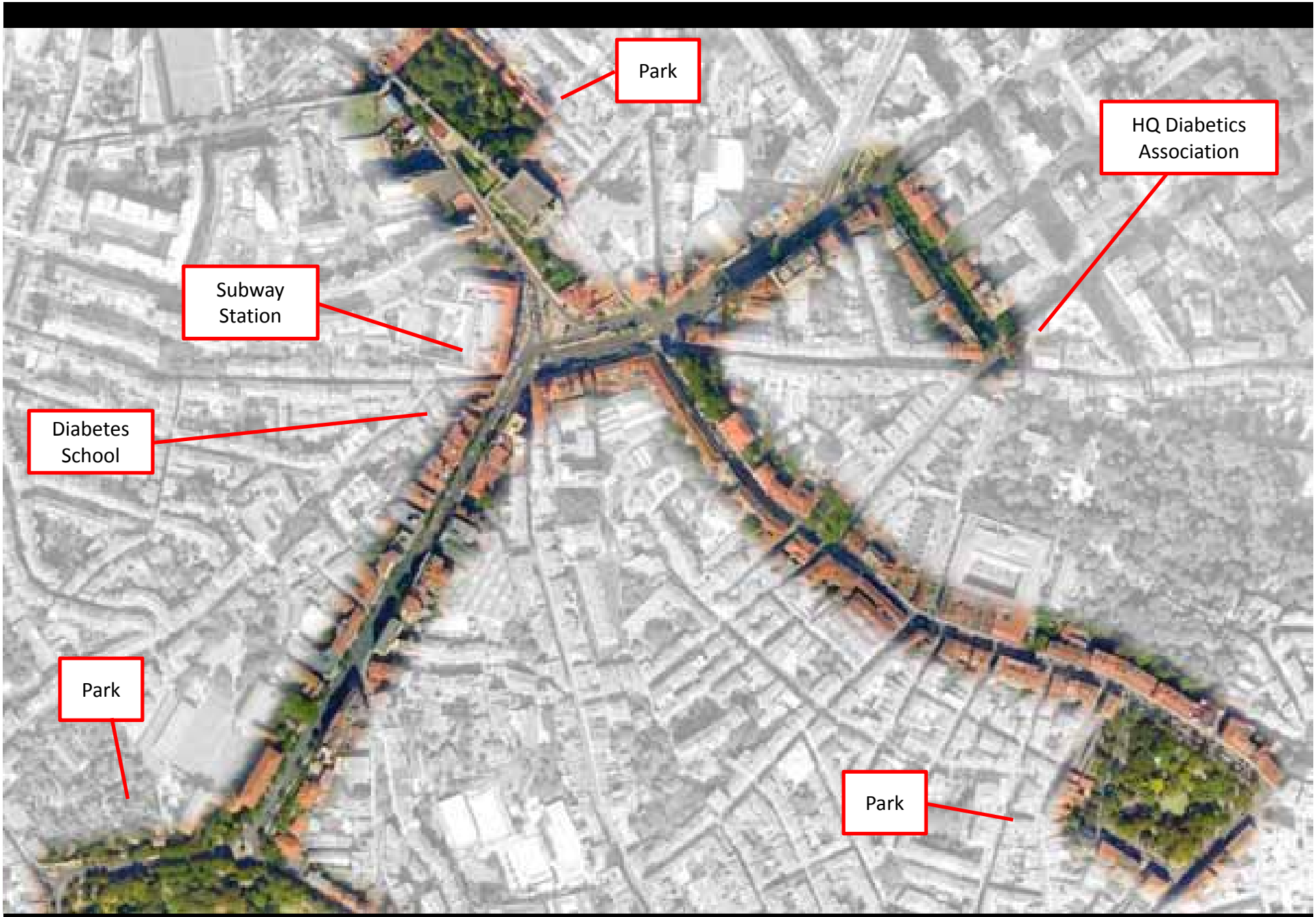
Sta. Justa

Bica

Do Chiado ao castelo de São Jorge



Esq. 6: Metro Baixa-Chiado - R. da Vitória - Castelo de S. Jorge


Park
HQ Diabetics Association
Subway Station
Diabetes School
Park
Park

16 de Dezembro - 2014

Verdinhos – em segurança para a escola

Juntas de Freguesia
Projecto Piloto
2010/2011

8 estabelecimentos de ensino
(1º ciclo e 2º Ciclo),
público-alvo:
aproximadamente 3000 alunos
com idades entre os 6 e os 12 anos.

A integração das **crianças e jovens** no ambiente rodoviário assume particular importância na educação para a segurança rodoviária. Tal como é referido nos objectivos operacionais da **Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária** (ANSR, 2008), um dos pilares principais desta integração é a aposta no "desenvolvimento de uma cultura de educação para a segurança rodoviária".

No âmbito da promoção da segurança rodoviária junto às escolas o município de Lisboa, em articulação com as Juntas de Freguesia e a colaboração da comunidade local, pretende com este projecto piloto

- **diminuir a sinistralidade**
- actuar proactivamente na sua **prevenção**
- **reduzir as velocidades** praticadas
- **garantir maior segurança no acesso à escola**

Os "Verdinhos"

(associado ao sinal de passagem para peões - verde)

têm como função interromper o trânsito nas passadeiras adjacentes aos estabelecimentos de ensino, de forma a permitir a passagem em segurança dos alunos.

Programa Nacional de Mobilidade Eléctrica (2009)

Lisbon Municipality:

- When? July 2010
- Where? 687 charging points in Lisbon
- How?

  _ Slow & fast charging points,

  _providing charging points inside off-street parking garages

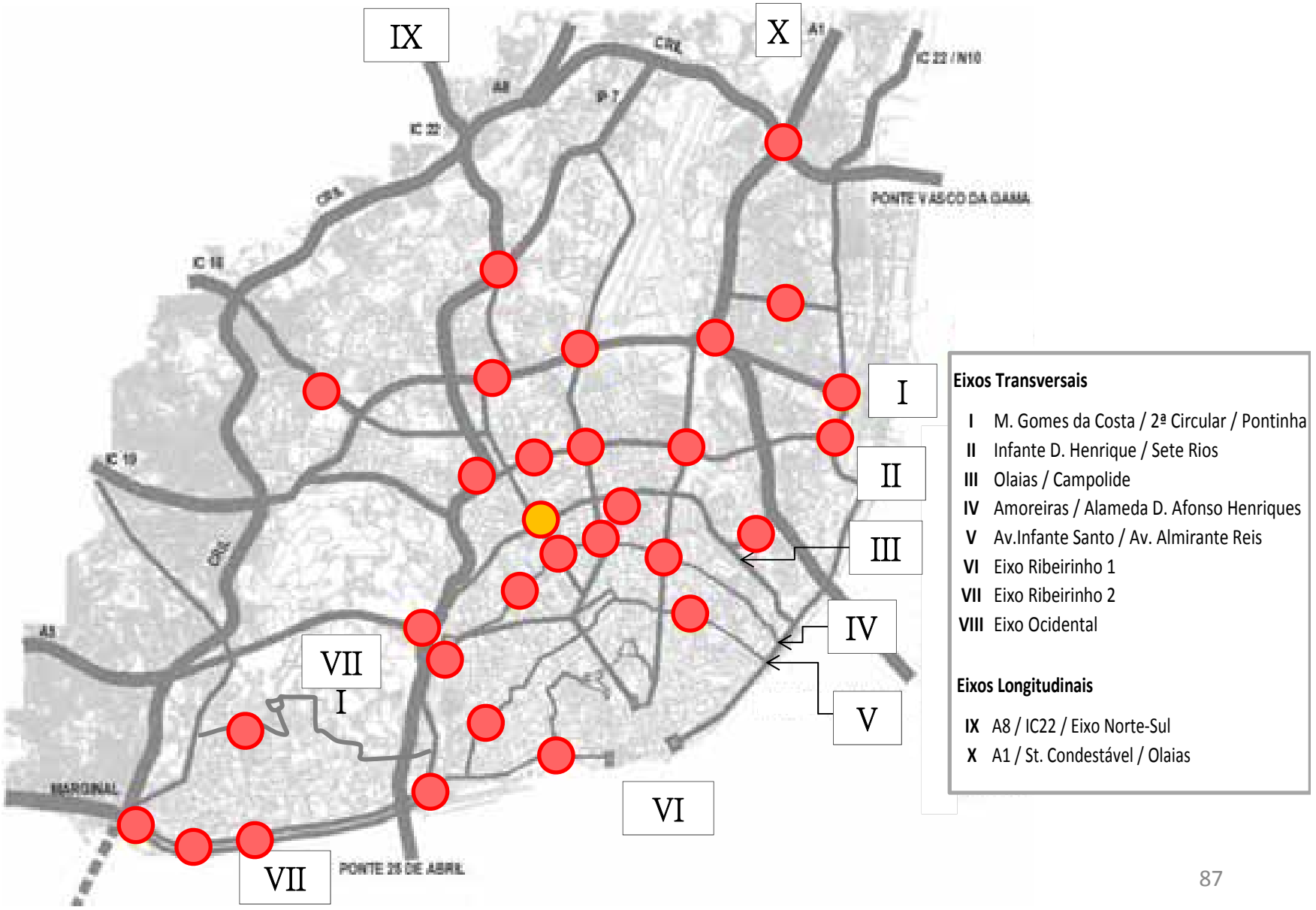
  _providing special parking inside park garages

work group for the implementation of MOBI.E electric power supply network in Lisbon:

Municipality of Lisbon + EMEL + E-Nova

4.7 Ligações em falta & gestão do tráfego

Intervenções de **curto & médio prazo** na rede viária

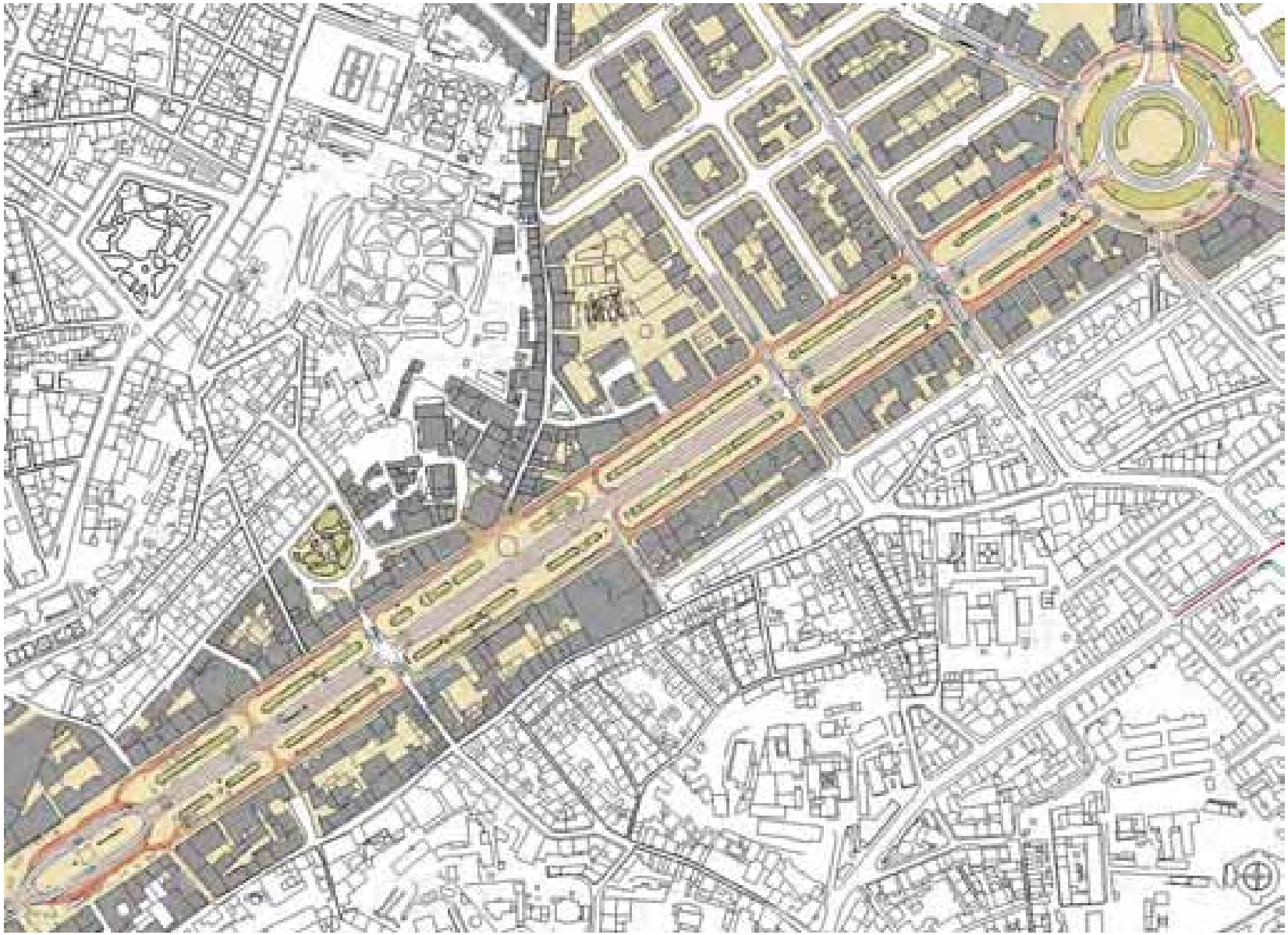


Eixo III – Olaias / Campolide

Reformulação da Praça de Espanha

Av. da Liberdade

planta de ordenamento do espaço público



5. As intervenções soft

Partilhar espaço & tempo

nas infra-estruturas de mobilidade

e nos modos de transporte individuais

é actualmente uma questão a explorar

Antes do automóvel, o espaço público urbano era, por definição, um espaço partilhado

30

BUS
Bus

Sistemas de Transporte & Informação

Corredor Multiusos - **“Multi-use lane”**: **Barcelona, Spain**

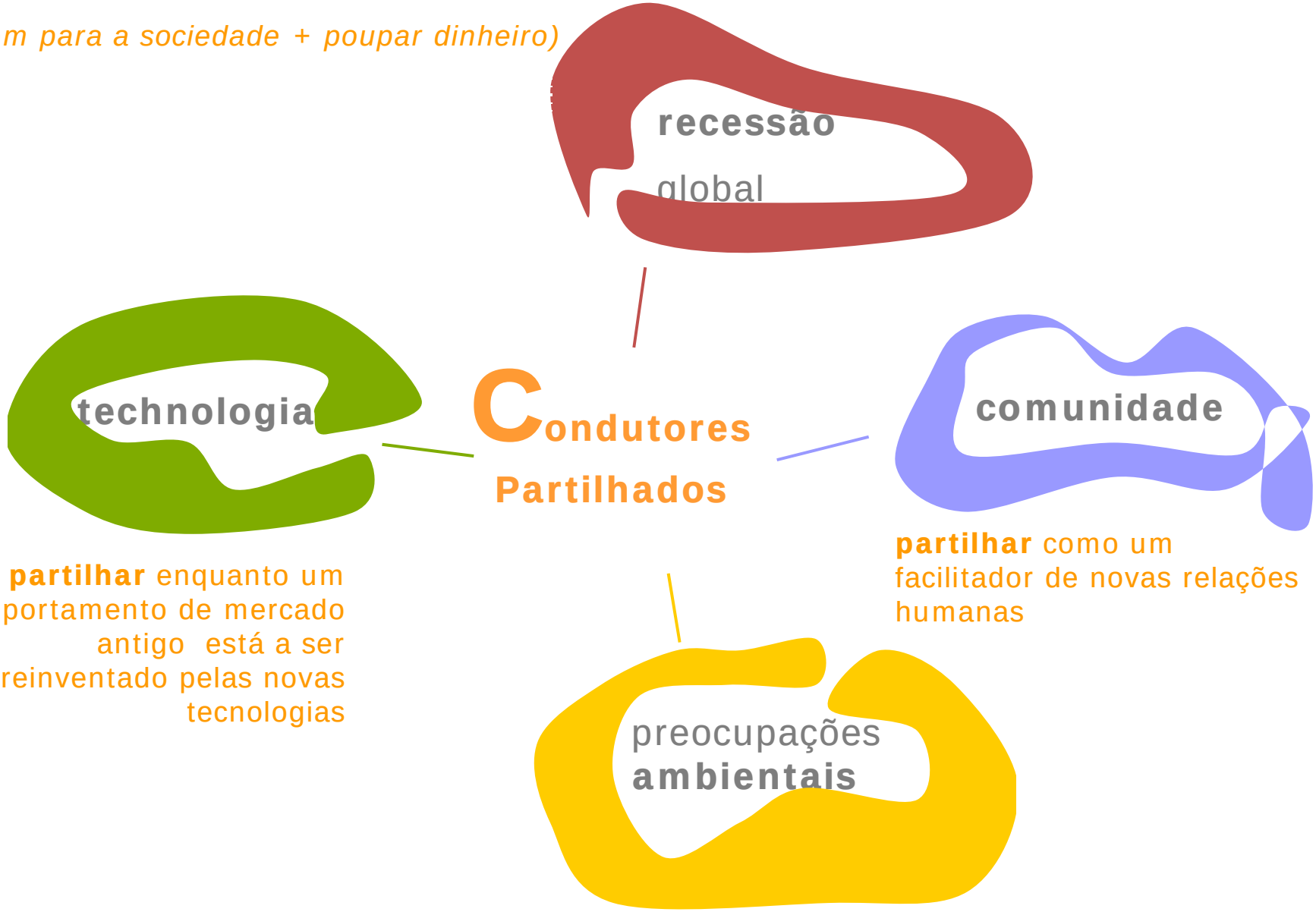
7 faixas multi-uso num total de **5,5 km** & **850** vagas

Share 2.0

.:consumo colaborativo:.

Partilhar & a nova mentalidade “nós+eu”

(bom para a sociedade + poupar dinheiro)



partilhar enquanto um comportamento de mercado antigo está a ser reinventado pelas novas tecnologias

partilhar como um facilitador de novas relações humanas

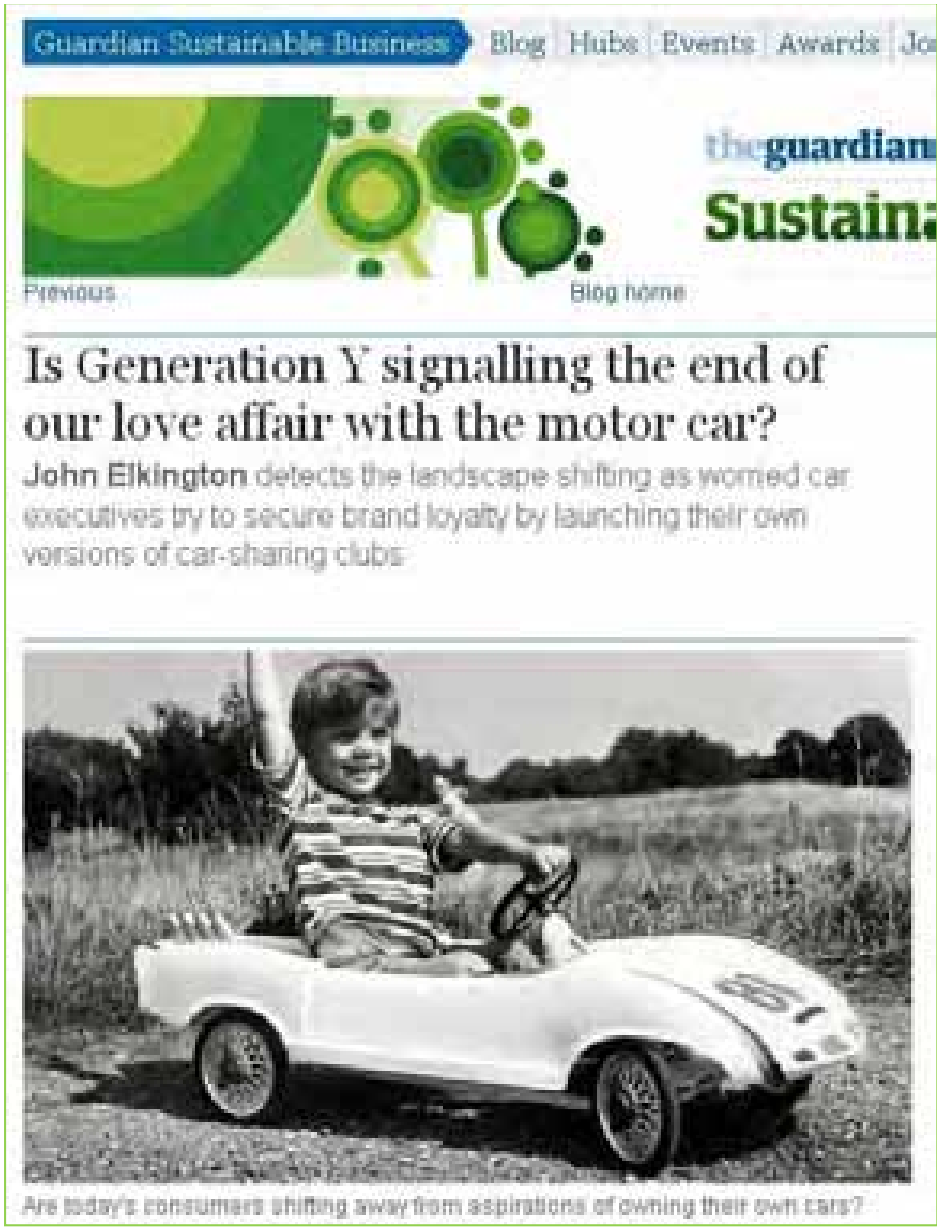
sharing & sustainability

Partilhar …

*"(…) **os jovens estão a pensar de forma diferente em relação a possuírem um automóvel!"**.*

Ao contrário das gerações mais velhas, para quem possuir um automóvel era um **sinal de independência**, a juventude actual mostra muito menor inclinação para comprar o seu próprio automóvel e,

fazendo mais uso dos telefones móveis, suas aplicações, redes sociais e start-ups, tais como Streetcar, Zipcar, WhipCar e City Car Club, **estão a optar cada vez mais por veículos de uso público - "car sharing**."


Guardian Sustainable Business Blog Hubs Events Awards Jo

theguardian Sustain

Previous Blog home

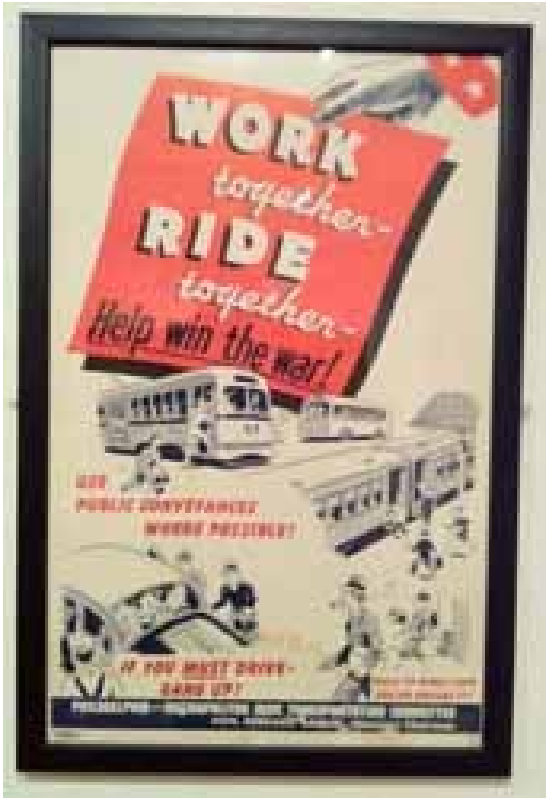
Is Generation Y signalling the end of our love affair with the motor car?

John Elkington detects the landscape shifting as worried car executives try to secure brand loyalty by launching their own versions of car-sharing clubs

Are today's consumers shifting away from aspirations of owning their own cars?

John Elkington, The Guardian, June 2011

Partilhar **espaço & mobilidade** na Segunda Guerra Mundial



Bicycle Sharing [Paris.FR]

Renting stations: 1.200
Bikes: 18.000

What is?

Velib' - Large-scale public bicycle-sharing system in Paris, created by a public-private partnership between Paris Municipality and JCDecaux.

How it works?

_Commuters register first to have unlimited journeys with the first 30min free
_ unlock a bike in a station by passing membership card or credit card if you are not member
- Ride and lock the bike in any station you like

Costs?

Users: registration membership fee with unlimited 30min journey at €1.70 per day, €8/week, €29/year)
Provider: €73 Mio (capital costs**) + €28** Million (operating costs) **,** €1400/bicycle

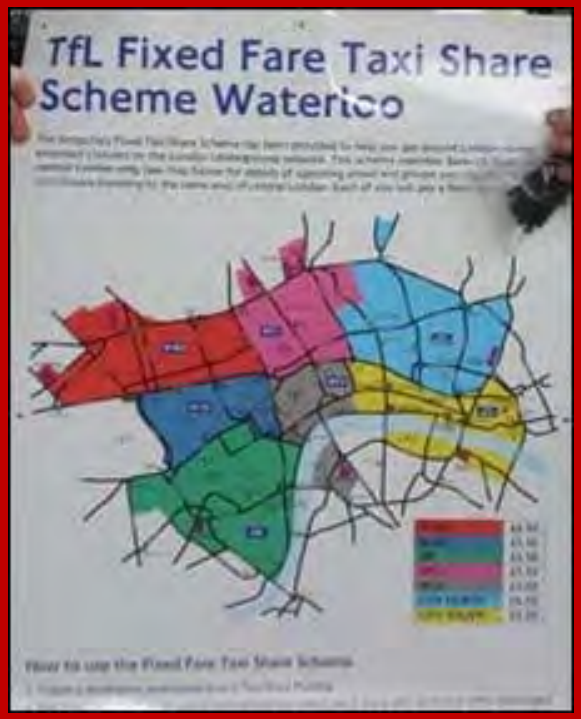
Advantages:

-speed of implementation,
- flexibility of use (return in different station)
- users can be held responsible (credit-card/membership mandatory)
- Online availability of bikes and parking spaces in stations – real time information

Problems:

- high maintenance costs
- redistribution of bicycles in stations (manual)
- thefts/vandalism (80% of the total—have been replaced due to vandalism or theft)

Taxi Sharing [London.UK]



What is?

Regulated private sector by Transport for London, door-to-door transport with a fixed-fare according to the destination zone.

How it works?

_Commuters pick up a destination zone ticket from a taxi share marshal
_Central London divided into seven zones, each with a corresponding flat fare per passenger
_Marshal shows commuter to taxi, which they share with four other passengers
_As each passenger is dropped off, they pay a flat fare, stated on their ticket

Costs?

The system promises fares per head of around **a third of the metered price**, not to mention less noise, disruption, congestion and pollution

Advantages:

- Fixed-fare cheaper than the **metered price**,
-less noise, disruption, congestion and pollution
- Taxi owner: total charge per journey will be higher once the individual fares are added together
-If there is a long queue of passengers or a local shortage of taxis, passenger waiting times will be reduced

Problems:

-Limited spots to enter the system
-Need to have a prepaid destination ticket

Car Sharing Eléctrico [Paris.FR]

Stations: 1000 (Paris + 44 suburbs)
Blue cars: 3000 (2012) , 5000 (2013)

O que é?

Autolib' – veículo eléctrico de uso público sem obrigação de devolver o veículo ao ponto de partida. Serviço promovido pela cidade de **Paris e** e uma companhia privada - **Bolloré Group – desde** 2011.

Como funciona?

_ pre-registo online & registo completado num posto Autolib Embassy Station
_ alugar o veículo numa Autolib numa estação próxima (online app)
_ estacionar numa qualquer estação Autolib

Custos?

Utilizadores: assinatura desde **€144 por ano**, **€15 por semana** ou **€10 por dia** (extra €5 por cada 30 minutos de utilização),
Investimento : €250 Milhões
(€100 million investidos por Bolloré Group que recolherá as receitas; 35 milhões investidos pelo município de Paris, que constrói as estações na cidade + €50.000 contribuição por estação em municípios da periferia

Vantagens:

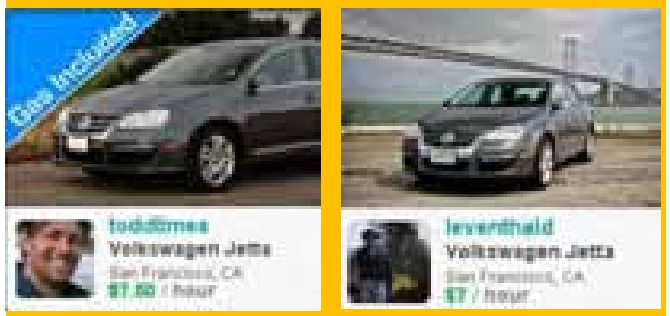
- autonomia: 250 km sem recarregamento
- não necessita de retornar á estação de partida (**flexibilidade das viagens**)
- redução estimada de tráfego equivalente a **22,500** automóveis privados ou menos **164,500,000 km** conduzidos em veículos mais poluentes.
- menos poluição e menos congestionamento

Problemas:

-Uso limitado à região de Paris Ille de France
- Se não tiver vaga para estacionar o utilizador tem de devolver o veículo a um centro Autolib (8 no total)

P2P Car Sharing [USA]

Getaround



Members: 30.000 (Mar2012, one year)
Vehicles: 8.000

What is?

Getaround – peer-to-peer networking private car rental system, matching drivers with renters trough an aplication (app) or website, created by a Silicon Valley start-up in May 2011.

How it works?

_ register online (as a renter or with your vehicle)
_ proposal of vehicle renatl online according to the best suited location (vehicle near the customer)

Costs?

Owner of vehicle: free to register the vehicle in the system
User: free to join the system – you just pay the fee to rent the vehicle

Advantages:

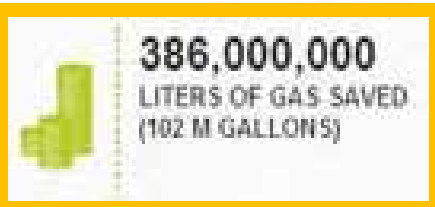
-Flexible sharing profile (you can choose authorised group of renters)
- high potencial matching connections between owners/renters
- efficient use of idle cars (that spent 90% of the time stoped)
- easy to use & unlock vehicle system

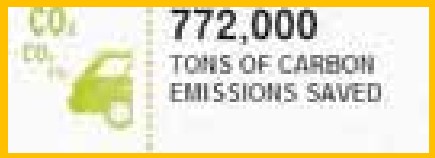
Problems:

- Key inside the vehicle or the need to arrange time for the delivery of the key
- returning vehicle in the same place where you rented
- investment in “car kit” to allow wireless unlock

Car Pool [USA]

carpooling.com





Members: 3.5 Million users (2010)
Trips: 5.9 Million trips (2010)
Where: 9 Countries (7 languages)

What is?

Carpooling.com – Biggest european online platform that allows drivers to match with other users according to their destination, since 2001.

How it works?

_ register online
_ Driver offers seats in car & passenger car books a ride (and pays)

Costs?

Passenger car : pays for the ride according to driver conditions

Advantages:

-600.000 rides available
- you can rate users/and choose according to
-Save gas &toll money
-Flexible access to the sistem (online, mobilie phone, social network)

Problems:

-Limited to the driver journey and time

A mobilidade é provavelmente o sector mais promissor na economia da partilha

CITY CAR SHARE.org

6. Conclusões

- Todo o modo de transporte tem o seu papel próprio na mobilidade urbana, do automóvel ao pedestre, do transporte público ao particular, do colectivo ao individual.

- Para mitigar a dependência do automóvel e a sua pressão no espaço urbano, há que actuar simultaneamente ao nível das restrições ao uso do automóvel e do estacionamento, e na promoção de alternativas atractivas e eficientes.

- Desenvolver complementaridades **entre** modos de transporte é uma questão estratégica para garantir uma mobilidade urbana mais amiga do ambiente.

- Promover a eco-mobilidade significa que os modos suaves de transporte devem ser desenvolvidos como sistemas em rede, integrados no sistema de transportes urbanos.

- Ao nível do planeamento urbano é essencial pensar os novos espaços em articulação **com os** modos de transporte que os deverão servir, promovendo novas centralidades associadas a projetos de TC.

- Promover a um urbanismo mais favorável à eco-mobilidade significa que os espaços urbanos têm de ser multifuncionais e de proximidade.

Do Plano à Realidade

As maiores dificuldades “externas”:

1 - As mudanças de comportamento e nas opções modais para as viagens quotidianas são sempre recebidas com desconfiança e são objecto de reacção das pessoas. As mudanças nas opções relativas à mobilidade urbana são um processo lento que exige uma grande confiança nas autoridades públicas e uma percepção clara de quais são os objectivos, os ganhos e perdas. Tudo isto leva tempo e precisa de abertura ao novo, paciência e uma progressão passo a passo, o que nem sempre é possível.

2 – O calendário político e o processo de decisão – muito influenciados pelas urgências e a data das eleições – **interfere significativamente na definição das prioridades**, e normalmente considera como segunda prioridade as acções estruturais, pois estas exigem mais tempo de concretização e mais compromissos. Todavia, estas acções são precisamente as que podem contribuir para as mudanças de comportamento individual em relação à mobilidade urbana.

3 – O novo planeamento urbano, num período de crise económica e onde a maior parte do uso do espaço está definido, passa por dar prioridade à reforma e à renovação urbana, adoptando processos de parceria e participativos, o que está em contradição com a hegemonia do capital financeiro.

EXPOSIÇÃO DE HOMENAGEM AO PROFESSOR MANUEL DA COSTA LOBO

NÃO AO NÃO

TERCEIRAS SOLUÇÕES

Manuel Leal da Costa Lobo é hoje uma referência incontornável da Escola a que dedicou a sua vida, o Instituto Superior Técnico, ajudando-a a projectar-se no país e no estrangeiro.

Foi um académico e urbanista que marcou gerações de alunos e profissionais, com a sua vivacidade, inteligência, inconformismo, sentido de missão e humor, assumindo que ser urbanista é uma profissão que exige espírito de diálogo e de compromisso, mas também tenacidade e resistência, assemelhando-se por isso mais a uma vocação norteada pela defesa do interesse público do que a uma técnica abstracta desinserida do contexto humano em que se tem de actuar.

O Professor - como acabou por ser (re)conhecido - não foi apenas o primeiro catedrático de Urbanismo do país, um dos fundadores da Associação Internacional de Urbanistas (Internacional Society of Urban and Regional Planners) e o principal impulsionador e fundador da sua correspondente portuguesa (a AUP), mas foi também a quem se deve a criação do primeiro mestrado nesse domínio em Portugal e a fundação do CESUR, ambos numa perspectiva multidisciplinar envolvendo várias Escolas da então Universidade Técnica de Lisboa.

Passado que é um ano sobre a sua partida, esta exposição traduz o carinho e agradecimento de muitos que o Professor formou, para além de constituir a merecida homenagem a um dos mais ilustres professores do Instituto Superior Técnico.

FICHA TÉCNICA

Coordenação geral
Fernando Nunes da Silva
José Antonio Ferreira

Organização e textos
Rafael Costa Lobo
Paulo Pacheco
Maria Carmelo Neves
Antonio Luís Costa Lobo

Textos/estudo
Rosa Nunes
Patrícia Neves

Design e produção
Fabrilar de Papel, Lda.
design e comunicação

Coordenação da produção
Rogério Moreira

Registo gráfico e maquinagem
Lulu Pinheiro
Jaime Lopes

Fotografia e exames de imagens
Patrícia Chaves
Ângela Rodrigues

Impressão e tecnologia
Especialmente

TÉCNICO LISBOA

CESUR

Obrigado pela vossa atenção!

fnsilva@tecnico.ulisboa.pt