



# MOV LISBOA

NEWSLETTER PELOURO DA MOBILIDADE CM LISBOA | QUINZENAL | N.º 9 | JULHO 2011

## POR INICIATIVA DA ONU

DÉCADA DE ACÇÃO PARA A SEGURANÇA RODOVIÁRIA  
2010-2020



Como divulgámos há um mês na MOV LISBOA, a ONU, em Resolução da Assembleia-Geral, decidiu dedicar à Segurança Rodoviária a década de 2010 a 2020.

Nesta edição, damos conteúdo mais aprofundado a diversas cambiantes desse mesmo tema da Década Global para a Segurança Rodoviária.

Para tanto, foram convidadas personalidades especializadas em determinadas áreas essenciais para dar corpo àquela iniciativa da ONU.

Trazemos assim ao conhecimento do leitor essas peças:

- Os caminhos para a Década – Direcção-Geral de Saúde [Pág. 2]
- Participação da Associação 'Estrada Viva' [Pág. 3]
- Compromissos da Saúde para a Década [Pág. 4] e Os pilares do Plano de Acção para a Década [Pág. 5] – D-G de Saúde
- Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados [Pág. 6]
- Programa da ANSR para a Década [Pág. 7]

Aos nossos colaboradores agradecemos a disponibilidade. ■

## TRANSPORTES PÚBLICOS NA CIDADE

### QUE RESPOSTAS?

Os transportes públicos na Cidade que resposta dão às necessidades de mobilidade? Agora, em época de pouco investimento em novas infra-estruturas – o Metro, por exemplo, já anunciou o adiamento dos seus projectos novos – os vários operadores vão-se adaptando e melhoram as respostas de outro tipo.

[ Pág. 8 ]

Recentemente, notícia para o módulo *Park & Ride* em que se unem diversas entidades, a começar pela CML. Por outro lado, CP, Transtejo, Metro e Carris melhoram o serviço com o modelo designado por *Zapping*. [Editorial – Pág. 2] ■

## TRÂNSITO CONDICIONADO

● A REN está a instalar uma linha dupla de 220 KV entre o Alto de São João e Sacavém. Por essa razão, decorrem trabalhos até 20 de Agosto nos seguintes arruamentos, em que ocorrem condicionamentos para o tráfego: **Ruas Guilhermina Suggia, Agostinho Lourenço, Avenidas Almirante Rosa Coutinho, São João de Deus e Frei Miguel Contreiras.**

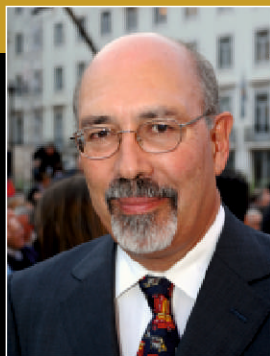
● Obras de reposição de pavimento obrigam até 11 de Julho a condicionamentos de trânsito na **Rotunda do Relógio** e acessos. ■

JÁ A PARTIR DE JULHO  
NOVAS REGRAS  
DE ESTACIONAMENTO  
E ZER

COMO OS JORNAIS REFEREM REPETIDAMENTE, estacionar no Centro de Lisboa fica mais caro a partir de Julho.

Toda a informação [aqui](#), na MOV LISBOA n.º 6. A SIC fez há dias uma boa síntese, [aqui](#). E pode aceder a esta informação no [site da EMEL](#).

Também em Julho (dia 4) entra em vigor a ZER da Av. Liberdade / Baixa, como foi divulgado [aqui](#), na MOV LISBOA n.º 7. ■



Fernando Nunes da Silva  
Vereador da Mobilidade

## P + R

### UMA SIGLA PARA FACILITAR A VIDA EM LISBOA

«Agora, por 49 € por mês, vai ser possível estacionar o automóvel num dos parques periféricos da cidade de Lisboa e, em seguida, utilizar os transportes colectivos»»

zinhos” levantadas – desta vez foram “só” nove meses para acertar o preço do bilhete e a sua distribuição pelos vários intervenientes...

#### 49 EUROS / MÊS

Agora, por 49€ por mês, vai ser possível estacionar o automóvel num dos parques periféricos da cidade de Lisboa (quase todos próximos da 2ª Circular e da Cidade Universitária) e, em seguida, utilizar os transportes colectivos.

Num momento de crise como o que vivemos, não pode deixar de se considerar uma boa ajuda para tornar mais baratas as deslocações em Lisboa e, também, contribuir para menos tráfego e menos poluição. É o que se chama “três em um”. Só falta agora que os operadores o ponham em prática, vendendo o bilhete que dá acesso ao sistema P+R (“park and ride”, estacione e viaje!).

FNS, 29 de Junho de 2011

Foi assinada em 17 de Junho, no MOPTC, a “peça” final que permite a introdução de uma tarifa integrada para estacionamento e utilização da rede de transportes colectivos da cidade de Lisboa. Este acto envolveu a CARRIS, o Metropolitano (ML) e dois operadores de estacionamento, a EMEL e a EMPARK, bem como a OTLIS, empresa que desenvolveu a bilhética sem contacto nos TC.

Foram a perseverança e o esforço do ex-SET, Correia da Fonseca, e da CML que permitiram ultrapassar as “dificuldade-

### OS CAMINHOS PARA A DÉCADA DE ACÇÃO PELA SEGURANÇA NO TRÂNSITO

DESDE 2004 É À MEDIDA QUE OS PAÍSES COMEÇARAM A TOMAR MEDIDAS para resolver os seus problemas de segurança rodoviária tornou-se evidente que havia necessidade de medir os progressos que iam sendo alcançados.

Em 2008, a OMS desenvolveu um instrumento de avaliação – o *Global Status Report on Road Safety*. No Relatório Mundial ficou bem clara a magnitude do problema, colocando os acidentes entre as principais causas de morte e incapacidade. Portugal foi um dos países participantes, sendo a informação recolhida crucial para fundamentar e implementar o Programa Nacional de Prevenção de Acidentes do Ministério da Saúde, coordenado pela Direcção-Geral da Saúde.

#### PARCEIROS INTERNACIONAIS

A proclamação da Década de Ação pela Segurança no Trânsito é o resultado do esforço concertado de um grande número de parceiros internacionais.

Em Maio de 2009, a Organização Mundial de Saúde reuniu em Bruxelas mais de 100 representantes de 70 ONG de 40

111 ANOS  
1899-2011

Direcção-Geral da Saúde  
www.dgs.pt



Ministério da Saúde



países – que aprovaram a « Declaração de Bruxelas ». Em Novembro de 2009 decorreu a Primeira Conferência Ministerial sobre Segurança Rodoviária que culminou com a aprovação, por 150 países, da “Declaração de Moscovo”. A Assembleia-Geral das Nações Unidas, consciente da magnitude dos acidentes de trânsito e do potencial das medidas de prevenção, aprovou no dia 2 de Março de 2010 a Resolução *Improving global road safety* e declara o período 2011-2020 como a Década de Ação pela Segurança no Trânsito. A Década de Ação pela Segurança no Trânsito teve, também, o apoio do Banco Mundial, da FIA Foundation e da Fundação Bloomberg, para além de muitas personalidades de todas as áreas da vida pública. ■

Colaboração da Direcção-Geral de Saúde.

## POR UMA CIDADE PARA TODOS

**O** PEÃO DEVERÁ SER O ELEMENTO CENTRAL DAS POLÍTICAS DE MOBILIDADE NA CIDADE DE LISBOA. Esta frase, que já começa a ser um lugar-comum, tem que ter consequências práticas a curto prazo. Levar a sério este princípio, implicará uma profunda inversão das prioridades e na alocação de recursos financeiros e humanos da CML. Zelar pela segurança e conforto dos mais frágeis não é só uma questão do âmbito da ética ou da mera melhoria das estatísticas relativas aos atropelamentos. Será a única forma da cidade enfrentar os enormes desafios energéticos e ambientais que, já se fazendo sentir, serão factores basilares para garantir a competitividade de Lisboa e qualidade de vida dos habitantes da Área Metropolitana nos próximos anos.

A Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados, membro da Estrada Vida, foi uma das dezenas de organizações não governamentais de todo o mundo, a assinar a Declaração de Bruxelas, com o alto patrocínio da Organização Mundial de Saúde. É bem patente nesta Declaração a importância de abordar a segurança rodoviária de uma forma muito mais transversal do que se tem feito até hoje. (...)

### DEVOLVER LISBOA AOS PEÕES

É necessário reinvestir em transportes públicos e devolver Lisboa aos peões. Temos que tratar do espaço público das ruas, sem ser necessário obras grandiosas em espaços monumentais. Temos que investir nos transportes públicos de proximidade, mas também em eixos estruturantes à superfície, por vezes em sítio próprio, para zonas da cidade mais densa. Mas não podemos ter ilusões, o espaço público é escasso e será necessário reduzir de forma corajosa o espaço dedicado ao automóvel.

Os passeios são a infraestrutura de mobilidade dos peões e devem ser tratados também como corredores de transporte – confortáveis, seguros e eficientes. Uma orgânica camarária que insiste em dividir funções e serviços no lancil do passeio, perpetua uma das mais sérias patologias do espaço público das últimas décadas. Os peões são os glóbulos vermelhos que garantem coesão e vida à cidade e ao seu sistema de Transporte Público. Para que Lisboa funcione bem, devemos ser generosos na dimensão dos passeios para que possam ter árvores, bancos e espaços para conversar – tolerar o estacionamento sobre os passeios não é só um problema de segurança rodoviária, é uma falha grave da democracia na cidade. Devemos ter também especial atenção aos mais vulneráveis como as crianças, os idosos, os deficientes, porque planear para todos implica ter em atenção especial as necessidades de cada um. (...)

**“Ocuparmo-nos dos peões, é gerir o quotidiano, logo o banal, é interessarmo-nos com o que se passa de maneira despercebida. Não é glorioso, nem espetacular. É discreto, mas fundamental.”**

Marie-José Wiedmer-Dozio,  
Agência de Urbanismo da cidade de Genebra



A segurança rodoviária, a par com a celebração dos bairros, deverá ser uma prioridade com implicações práticas de curto prazo – urge a implementação de zonas de tráfego reduzido (zonas 30), assim como a abertura de mais bairros com o acesso motorizado condicionado. No entanto, grande parte dos atropelamentos acontecem nos grandes eixos viários, fora dos bairros – é infelizmente regra o excesso de velocidade com total impunidade. Como tal, será necessário também reduzir a velocidade e a quantidade de automóveis, através de medidas de acalmia de tráfego nas avenidas principais.

Há seis anos duas organizações da Estrada Viva (ACA-M e APSI), escreveram uma Carta de Direitos dos Peões que, em 2008 a Câmara Municipal de Lisboa subscreveu. É um documento importante e que valerá a pena reler, divulgar e principalmente exigir que tenha consequências concretas. O seu último ponto defende o “Direito à provedoria, à existência de um interlocutor específico.” – desta e de outras questões importantes continua o peão de Lisboa à espera. ■

Eng.º Mário J. Alves

Estrada Viva – Liga Contra o Trauma  
Membro da Direcção da Federação Internacional de Peões

TEMA DE CAPA

## DÉCADA DA AÇÃO PELA SEGURANÇA RODOVIÁRIA

**O** dia 7 de Abril de 2004, Dia Mundial da Saúde, foi dedicado às lesões causadas por acidentes rodoviários e às medidas para as prevenir, sob o lema “O Acidente Rodoviário é evitável”. Nesse ano, o Director-Geral da OMS, Dr. LEE Jong-wook, apelava a que segurança rodoviária fosse tratada como um problema de saúde pública e não apenas de transportes, chamava a atenção para o potencial de prevenção das lesões, causadas pelos acidentes de trânsito.

O Relatório Mundial da OMS de 2008 sobre esta matéria ficou bem clara a magnitude do problema, colocando os acidentes entre as principais causas de morte e incapacidade, gastos em saúde e necessidade de apoio social, com consequências na qualidade de vida das vítimas e das suas famílias.

Internacionalmente, os resultados do Relatório Mundial serviram, em grande parte, para alavancar a decisão das Nações Unidas na aprovação da Resolução e da Década de Ação pela Segurança no Trânsito. Por isso, a proclamação da Década de Ação pela Segurança no Trânsito é o resultado do esforço concertado de um grande número de parceiros internacionais.

### COMPROMISSOS DA SAÚDE PARA A DÉCADA

A intervenção do Sector da Saúde enquadra-se num contexto de responsabilidade partilhada e respeito pelas competências dos parceiros com intervenção nesta área.

O potencial de intervenção da Saúde passa pela utilização de todas as oportunidades que tem ao nível da promoção da saúde e da cidadania, da prevenção dos acidentes e da melhoria do nível de literacia em saúde e segurança de todos os utentes do SNS. Outras competências como a prestação de cuidados de emergência, tratamento hospitalar, reabilitação e apoio às vítimas e suas famílias podem ser reforçadas e melhoradas. Com esta preocupação, no dia 11 de Maio, foram destacadas 11 áreas de intervenção, que correspondem aos compromissos da Saúde para esta Década. São elas:

1. No âmbito da vigilância da saúde da mulher durante a gravidez – produção de Orientações Técnicas sobre o uso de cinto de segurança para a mulher grávida e sobre Sistemas de Retenção de Crianças quando viajam no automóvel.
2. No momento da alta da maternidade.
3. Na vigilância da Saúde das Crianças e dos Jovens.



**Pelos mais frágeis, os peões – e, sobretudo, pelas crianças: Década Global da ONU pela Segurança Rodoviária**

4. Nas ações com Jovens, Adultos e Pessoas Idosas.
5. Na emergência pré-hospitalar.
6. Em contexto Hospitalar.
7. Na Reabilitação.
8. No apoio à vítima e às suas famílias.
9. Na intervenção junto dos profissionais de saúde.
10. Melhoria da informação estatística.
11. Promover a Investigação sobre determinantes de saúde relacionados com os acidentes de trânsito.

### ESTRATÉGIA NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

A OMS e a ONU desafiam os países a elaborar Planos de Ação até 2020 dirigidos para os cinco pilares da segurança. **[Ver Pág. 5]**

Em Portugal temos uma Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária **[Ver Pág. 7]** com um vasto leque de ações-chave dirigidas para todo o espectro da segurança rodoviária.

Porque este é um problema multisectorial e multifactorial é fundamental que as instituições e as organizações da sociedade civil se comprometam com ações concretas, dirigidas para mudanças comportamentais e ambientais.

Nesse sentido, a DGS vai disponibilizar na sua página Web um Formulário Electrónico de Registo de Ações e Iniciativas, onde poderão ser inscritas iniciativas que, depois de validadas, podem ser inseridas nas Ações da Década, de Portugal.

**Nos próximos dez anos, adoptemos o slogan: « Juntos, podemos salvar muitas vidas ».** ■

Colaboração da Direcção-Geral de Saúde

## 2011 a 2020 DÉCADA DE AÇÃO PELA SEGURANÇA NO TRÂNSITO

Colaboração da  
Direcção-Geral de Saúde

**A Assembleia-Geral das Nações Unidas, consciente da magnitude dos acidentes de trânsito, aprovou no dia 2 de Março de 2010 a Resolução *Improving global road safety (A/64/L.44/Rev.1)*. Esta Resolução apela ao reforço da ação dirigida à promoção da segurança e prevenção dos acidentes e declara o período 2011-2020 como a Década de Ação pela Segurança no Trânsito.**

**A** PROCLAMAÇÃO DA DÉCADA é o resultado do esforço concertado de um grande número de parceiros internacionais. Ocorreu na sequência da Primeira Conferência Ministerial sobre Segurança Rodoviária, em Novembro de 2009, que culminou com a aprovação, por 150 países da "Declaração de Moscovo".

(...)

Nesta Década, todos os países, com o apoio da comunidade internacional, são encorajados a desenvolver ações que reduzam o número de vítimas mortais de acidentes de trânsito.

### PILARES DO PLANO

O Plano de Ação para a Década propõe que as actividades a desenvolver sejam organizadas de acordo com os cinco pilares da promoção da segurança e da prevenção dos acidentes:

#### 1. GESTÃO DA SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Com mobilização dos parceiros institucionais e da sociedade civil para actividades multisectoriais, balizadas por metas realistas e monitorização adequada.

#### 2. ESTRADAS SEGURAS E MOBILIDADE

Que conduzam a um aumento da segurança e da qualidade da rede viária, dando especial atenção aos utilizadores mais vulneráveis da estrada, como são os peões, ciclistas e motociclistas.



Resposta de emergência após o acidente

#### 3. VEÍCULOS SEGUROS

Preparados e adaptados com as novas tecnologias de segurança activa e passiva, conjugando segurança, informação dos consumidores e incentivos à adopção dessas mesmas tecnologias.

#### 4. SEGURANÇA DOS UTILIZADORES NA ESTRADA

Através de mudanças nos comportamentos e educação dos cidadãos para a segurança, mas também, do reforço da fiscalização do cumprimento da legislação existente.

#### 5. RESPOSTA DE EMERGÊNCIA APÓS O ACIDENTE

Através de uma melhoria da capacidade de resposta, tratamento adequado e reabilitação para as vítimas de acidentes e apoio às suas famílias. ■

#### Nota

Texto com aplicação do Novo Acordo Ortográfico na origem. Consulte as publicações aconselhadas pela D-GS: [aqui](#).

## COMO ERA A URBANIDADE EM 2011

**O**lhemos para trás no tempo, e fascinemo-nos com as modificações no conceito de urbanidade em Portugal, e particularmente em Lisboa.

Há cem anos apenas, era comum, das janelas dos prédios, gritar “Água vai!” e lançar para a rua dejectos fecais e resíduos domésticos. O viandantes que se cuidassem e fugissem a tempo do perigo vindo de cima.

Há cinquenta anos, escarrar gosma purulenta para o chão era tão normal como assobiar e atirar dichotes de mau gosto para qualquer mulher ou rapariga que mostrasse mais que dez centímetros de perna nua.

Maravilhemo-nos. Há quinze anos, tornou-se finalmente comum passear o cão ou cadela pelos passeios da urbe com um saco de plástico enfiado no bolso das calças ou simplesmente na mão que segura a trela do bicho.

Maravilhemo-nos mais. Há uns meros dez anos, não era ainda considerado comportamento anti-social guiar pela cidade a velocidades estonteantes, como se fosse uma fatalidade matar quem se atravessava à frente do “carro” (os peões que fugissem do perigo).

Lembram-se dos “carros”, mastodontes de ferro e plástico que pesavam uma tonelada e se moviam a gasolina, aquele entretanto desaparecido líquido mal-cheiroso e poluente, responsável por tantas doenças respiratórias?

É extraordinário olhar para as fotografias das ruas de Lisboa há dez anos. Como é que aceitávamos viver assim? Milhares de carros em filas contínuas, com gente impaciente lá dentro, a ocupar a maior, e melhor parte, do nosso espaço público. Tudo era pensado e construído em função do “carro”. Asfaltámos e cimentámos a cidade, agredimos os nossos idosos e deficientes, proibimos as crianças de usar a cidade, fechámo-las em casa em frente a écrans que as tornaram míopes e imbecilizadas. Que coisa tão estranha, a cidade que tínhamos há dez anos.

### OS “CARROS” DE 2011

Os “carros”, com as suas estradas e toda a sinistralidade que causavam, foram responsáveis por uma parte daquela imensa dívida externa que ainda estamos a pagar, desde que a Troika aterrou na Praça do Comércio (lembra-se? A Troika dos nossos credores – com um nome tão carinhoso, o de uma carruagem com skis puxada por três burros).

Andar a pé em 2011 era um perigo, até porque as pessoas achavam normal – tão normal como cuspir para o chão ou dizer “Água vai!” – estacionar sobre os passeios e obrigar os concidadãos a circular pela “rua”.

Havia “passadeiras” (frequentemente ocupadas por “carros” estacionados), para onde éramos encaminhados, porque

Colaboração da ACA-M

*O que eu escreveria em 2021, se me pedissem um texto para a MOV:*

(Este texto é escrito segundo as regras anteriores ao Acordo Ortográfico, entretanto revogado em 2018).



Milhares de carros em filas contínuas, com gente impaciente lá dentro

era preciso – pensávamos nós – manter constante o fluxo automóvel e “disciplinar” os peões. E havia semáforos, e um software primário a que chamávamos Gertrude, que “regulava” centralmente o trânsito automóvel da cidade, isto é, que nos impelia a conduzir os “carros” a velocidades que – pasmem-se – atingiam os 120 km/h.

E depois, para além da Lei permitir toda esta selvajaria, ainda havia quem se considerasse estar acima dela. Houve até um caso, que na altura passou por uma quase normalidade, de um magistrado que chocou contra o “carro” do presidente da Assembleia da República, quando na Av. da Liberdade (sim, na altura também estava asfaltada!) circulava a 130km/h (!!!) sem respeitar os “sinais vermelhos”, a uma hora a que costumávamos chamar “de ponta” (não, não é o que estão a pensar! Chamava-se “de ponta”, porque era quando havia mais “carros” por todo o lado).

Quando conto estas coisas estranhas aos meus filhos e netos, eles não querem acreditar. “Atirar dejectos para a rua? Escarrar para o chão? Guiar a mais de 30 km/h e estacionar no passeio?” Como as coisas da urbanidade mudam ao longo dos tempos. ■

Prof. Manuel João Ramos

Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados / ACA-M

## DÉCADA DE ACÇÃO PARA A SEGURANÇA RODOVIÁRIA

**A** RESOLUÇÃO DA ASSEMBLEIA-GERAL DAS NAÇÕES UNIDAS DE MARÇO DE 2010 APROVOU, EM MARÇO DE 2010 «IMPROVING GLOBAL ROAD SAFETY» convida os Estados Membros a desenvolverem acções em favor da segurança rodoviária na Década de 2010 a 2020.

A A-G da ONU solicitou à OMS e outras instituições a elaboração do Plano de Acção para a Década e convidou os Estados Membros a estabelecer os respectivos objectivos nacionais de redução do número de vítimas mortais até 2020. O Plano de Acção para a Década propõe que as actividades a desenvolver sejam organizadas de acordo com os cinco pilares da segurança rodoviária: GESTÃO DA SEGURANÇA RODOVIÁRIA, INFRA-ESTRUTURA E MOBILIDADE SEGURAS, VEÍCULOS SEGUROS, UTENTES SEGUROS, RESPOSTA DE EMERGÊNCIA.

### PLANO DE ACÇÃO PARA A DÉCADA

No âmbito do primeiro pilar – GESTÃO DA SEGURANÇA RODOVIÁRIA – e em perfeita consonância com Plano da Acção para a Década, em 1 de Maio de 2007 foi criada a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária cuja missão é o planeamento e coordenação a nível nacional de apoio à política do Governo de Segurança Rodoviária, bem como, a aplicação do direito contra-ordenacional rodoviário. O financiamento da actividade da ANSR é conseguido exclusivamente através de receitas próprias provenientes do produto das coimas relativas a contra-ordenações ao código da estrada, não dependendo portanto do orçamento do estado. A existência da ANSR permitiu até esta data o desenvolvimento de um conjunto de acções previstas para este pilar e que a seguir vamos indicar resumidamente.

- No que se refere à adesão a acordos e convenções das Nações Unidas sobre Segurança Portugal ratificou em Setembro de 2009 a Convenção de Viena sobre Sinalização do Trânsito, de 8 de Novembro de 1968 e em Setembro de 2010 ratificou a Convenção de Viena sobre Circulação Rodoviária, de 8 de Novembro de 1968.
- Desenvolveu e promoveu a aprovação, após diálogo com todos os *stakeholders* e discussão pública, da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (2008/2015). Esta estratégia baseada em 10 Objectivos Estratégicos e 30 Objectivos Operacionais fixa metas a médio prazo para 5 indicadores: condutores de veículos de duas rodas a motor, condutores de automóveis ligeiros, Peões, Sinistralidade dentro das localidades e condução sob o efeito do álcool.
- Monitorização da ENSR através da Estrutura Pilotagem ENSR (12 Ministérios) + Governos Cívicos aprovado por Re-



solução do Conselho de Ministros n.º 23/2010, de 31 de Março de 2010.

A ANSR participou no evento de lançamento da Década de Acção para a segurança rodoviária em Portugal que teve lugar no passado dia 11 de Maio sob a égide da Direcção-Geral de Saúde.

Paralelamente a constituição de uma parceria com a organização internacional *Yours* ([www.youthforroadsafety.org](http://www.youthforroadsafety.org)) possibilitou a divulgação em Portugal dos posters dirigidos ao público jovem sobre a temática da segurança rodoviária. ■

Eng.º Paulo Marques  
Presidente da Autoridade Nacional da Segurança Rodoviária



## TRANSPORTES PÚBLICOS DE LISBOA MELHORIA DE SERVIÇO

**N**OS CARTÕES 'LISBOA VIVA' E 'VIVA VIAGEM', PODEM AGORA SER EFECTUADOS CARREGAMENTOS para o serviço *Zapping* que foi criado em 2007 pela Carris e Metro.

É um modo prático de aceder a vários operadores: já estavam associadas no *Zapping* as duas empresas da área de Lisboa e a Trans-tejo/Soflusa. Às três juntou-se agora também CP. Um ganho para os utentes.

A campanha de promoção é clara: «Agora, num único cartão, com carregamento em dinheiro, pode viajar no Metro, na Carris, na Trans-tejo / Soflusa e também na CP. Pode carregar o *Zapping* nos cartões Lisboa Viva ou Viva Viagem e em cada viagem será descontado o valor de 1,50€ ao saldo do seu cartão. Após a validação, poderá circular em qualquer percurso e em qualquer sentido, um número ilimitado de vezes durante 1h30. Para total liberdade, faça *Zapping* entre transportes e chegue a todo o lado rapidamente e sem filas».

### LISBOA VIVA ATÉ DÁ DESCONTOS

Por outra parte, Carris e CP anexaram ao cartão Lisboa Viva, ao longo dos últimos anos, uma série de descontos nas entradas em diversos equipamentos da Cidade, mas também noutros serviços.

Por exemplo, no Oceanário, o desconto é de 15%, tal como no jardim Zoológico. Nos cinemas de uma das distribuidoras, os bilhetes são todos os dias ao preço de segunda-feira. Em suma: o 'Lisboa Viva' dá descontos até em pousadas ou em serviços ópticos.

Recolha informação nos sites das operadoras. ■

### AO ALCANCE DE UM CLICK

## TODAS AS EDIÇÕES DA 'MOV LISBOA'

Se tiver interesse, pode aceder à colecção de todas as edições da «newsletter» MOV LISBOA no site da CML.

Assim, pode chegar lá por uma de duas janelas:

em <http://www.cm-lisboa.pt/?action=11&keyword=newsletter+mov+lisboa&fpesquisar=>

ou em <http://www.cm-lisboa.pt/?idc=667>

## APROVADOS PARA DISCUSSÃO PÚBLICA PROJECTOS DE REGULAMENTOS

**N**UMA SESSÃO RECENTE a CML aprovou três novos projectos de Regulamentos relativos a estacionamento.

São os seguintes:

- Projecto de Regulamento Específico do Parque de Estacionamento de Veículos Rebocados de Sete Rios,
- Projecto de Regulamento Geral dos Parques de Estacionamento Municipais,
- Projecto de Regulamento de Estacionamento Privativo na Via Pública.

Estes projectos, após o período de discussão pública, deverão ser novamente votados em sessão da CML e sobem depois à Assembleia Municipal para aprovação definitiva e posterior entrada em vigor, como acontece com toda a matéria regulamentar. ■

## TEMAS DE FUNDO PARA PRÓXIMAS EDIÇÕES

**N**ESTE N.º9 DA «NEWSLETTER» DO PELOURO DA MOBILIDADE tratamos como assunto-padrão a Década Global da ONU para a Segurança Rodoviária.

Os temas são apresentados por especialistas das diversas áreas da matéria em destaque.

Para as próximas edições da MOV LISBOA serão convidados outros estudiosos para tratarem os seguintes temas: Redes de Transportes Colectivos na Cidade de Lisboa, Acessibilidade e transportes nos planos urbanísticos, Semana da Mobilidade, Estacionamento como elemento da estratégia de mobilidade, Tráfego automóvel e os impactes ambientais, Mobilidade eléctrica e Transportes e Território. ■