



TML | Plano de Acessibilidades e Transportes para Pessoas com Deficiência na Área Metropolitana de Lisboa

Workshop Participativo | 2025.02.28



Agenda

- **1. Apresentação do Plano de Acessibilidade e Transportes para Pessoas com Deficiência na Área Metropolitana de Lisboa (AML)**
 - Objetivos do estudo
 - Faseamento
- **2. Apresentação dos trabalhos e conclusões da Fase I do Plano: “Relatório de Caracterização e Diagnóstico”**
 - Objetivos da participação pública
 - Formas de envolvimento
- **3. Modelo de Funcionamento da Sessão**



1. Objetivos do plano e faseamento

Objetivos do Plano

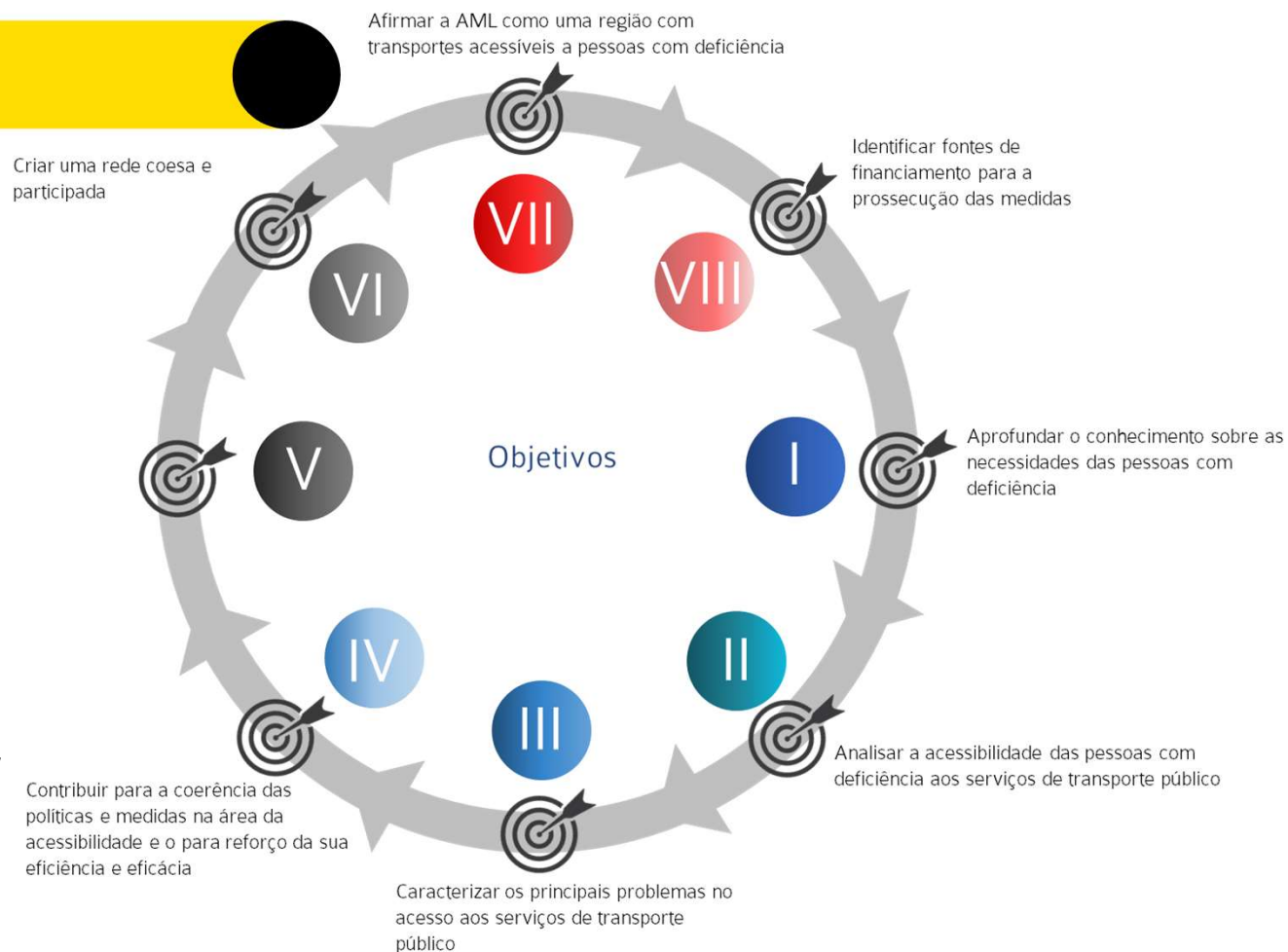
Pretende a TML:

“aprofundar o conhecimento e definir as prioridades e medidas que contribuam para o reforço da inclusão das PCD nos serviços de transporte do território da AML, nomeadamente criando condições de acessibilidade e mobilidade, e fomentando a sua confiança nas instituições e na utilização dos serviços públicos de transporte”

Alinhado com o PMMUS – AML*:

“mobilidade urbana mais acessível, justa, equitativa e coesa, contribuindo para garantir a acessibilidade universal de todos os cidadãos ao sistema de mobilidade e transportes e às diversas funções urbanas (e.g. emprego, educação, serviços, comércio, lazer, etc.).”

* Plano Metropolitano de Mobilidade Urbana Sustentável da Área Metropolitana de Lisboa



Fases de Elaboração do Plano

01
FASE

Enquadramento e Diagnóstico

- Tarefa 1 – Definição do enquadramento, participação e informação
- Tarefa 2 – Ferramenta de participação e reporte de problemas
- Tarefa 3 – Guião de avaliação das condições de acessibilidade a interfaces
- Tarefa 4 – Caracterização e diagnóstico

02
FASE

Cenários, Objetivos, Metas e Indicadores

- Tarefa 5 – Construção de cenários, objetivos, metas e indicadores

03
FASE

Medidas e Ações


- Tarefa 6 – Proposta de medidas e ações
- Tarefa 7 – Guião de tipologias de intervenção a aplicar em interfaces
- Tarefa 8 – Relatório síntese de acessibilidade às interfaces

Formas de envolvimento

	Reuniões Técnicas	Sessões Audiência	Workshop Participativo	Seminário final
Fase 1 – Enquadramento e Diagnóstico	■	●		
Fase 2 – Cenários, Objetivos, Metas e Indicadores	■		▲	▲
Fase 3 – Medidas e Ações	■			■

Objetivos

- Apresentação dos resultados da Fase I do plano – Caracterização e Diagnóstico
- Discussão sobre projetos prioritários de melhoria do acesso por parte de pessoas com deficiência ao sistema de acessibilidades e transportes
- Apresentação e sistematização dos resultados da sessão



Apresentar e validar os resultados da Fase I do Plano – Caracterização e Diagnóstico



Auscultar as expetativas dos *stakeholders* relativamente aos resultados do Plano



Identificar projetos prioritários nas diversas temáticas identificadas

Modelo de funcionamento da sessão

1. Apresentação inicial
2. Divisão dos participantes em grupos pelas mesas atribuídas à entrada
3. Eleição de um relator por mesa, que será responsável por apresentar as conclusões dos trabalhos da mesa
4. Identificação de projetos prioritários, por temática e por tipologia de deficiência
5. No final o relator de cada grupo fará uma síntese conclusiva do trabalho de cada mesa



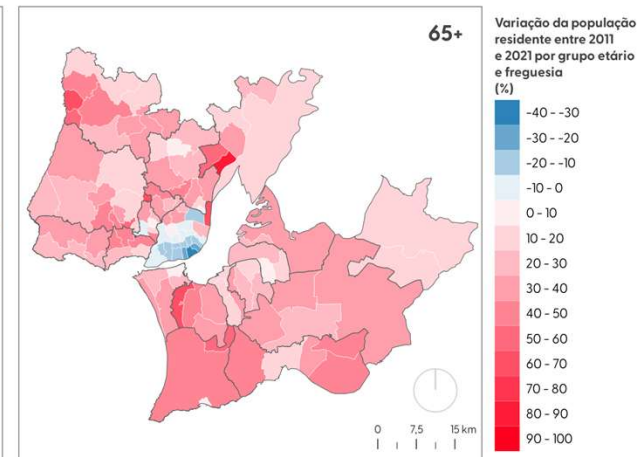
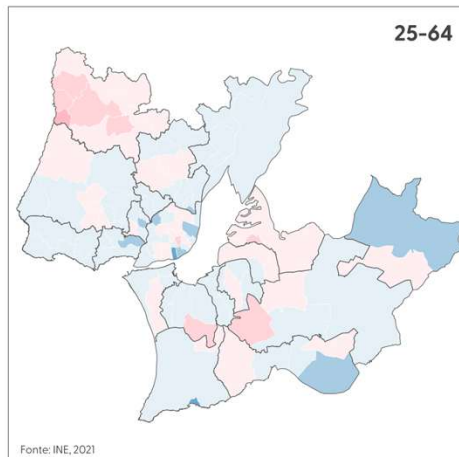
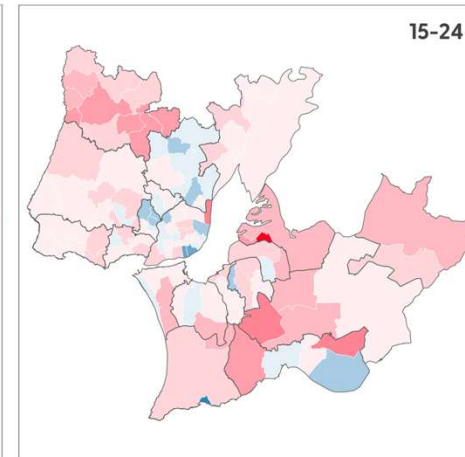
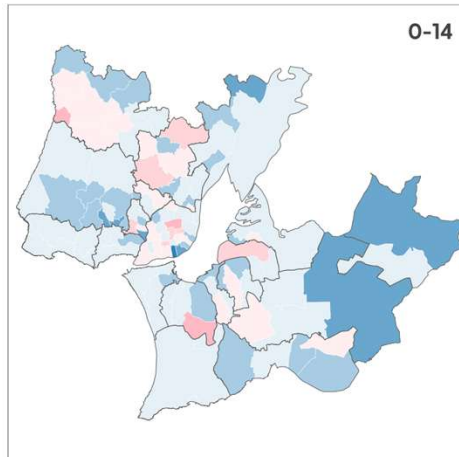
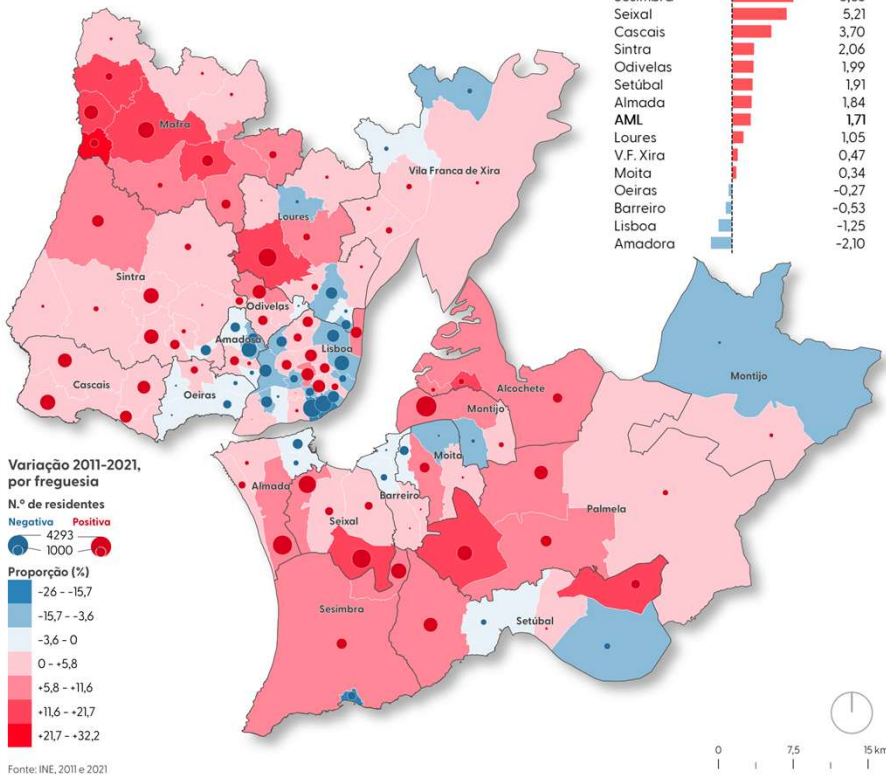
2. Apresentação dos trabalhos e conclusões da Fase I - Caracterização e Diagnóstico”

A cadeia de viagem

	ORIGEM		VIAGEM						DESTINO
	SISTEMA DE TRANSPORTES								
	ETAPA 1 Planear a viagem	ETAPA 2 Acessibilidade à interface	ETAPA 3 Acessibilidade na interface	ETAPA 4 Entrada no veículo	ETAPA 5 Dentro do veículo	ETAPA 6 Saída do veículo	ETAPA 7 Acessibilidade na interface	ETAPA 8 Acessibilidade ao destino	
Etapas necessárias									
Etapas contingentes			IMPREVISTOS						ETAPA 9 Sugestões e reclamações
Espaço	-	No Espaço Público	Nos Espaços das Interfaces		No Veículo	Nos Espaços das Interfaces		No Espaço Público	-
Entidades responsáveis	Operadores e Gestores de Infraestruturas	Municípios e Juntas de Freguesia	Gestores de infraestruturas/ Municípios	Operadores/ Gestores de infraestruturas	Operadores	Operadores/ Gestores de infraestruturas	Gestores de infraestruturas/ Municípios	Municípios e Juntas de Freguesia	Operadores e Gestores de Infraestruturas

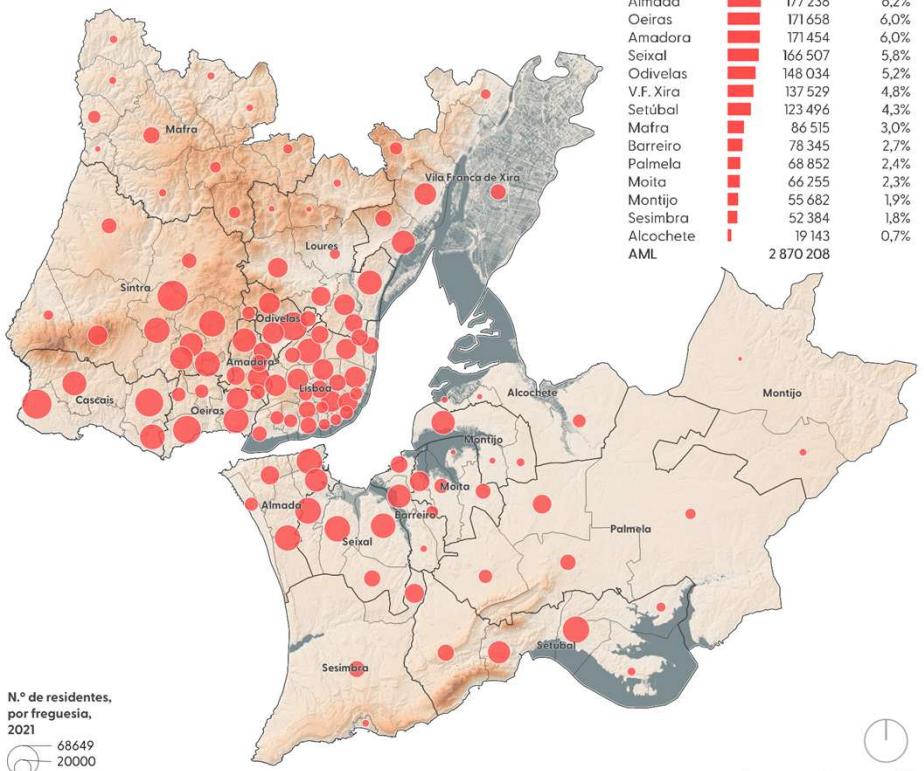
Dinâmicas demográficas

Varição da população residente na AML 2011-2021

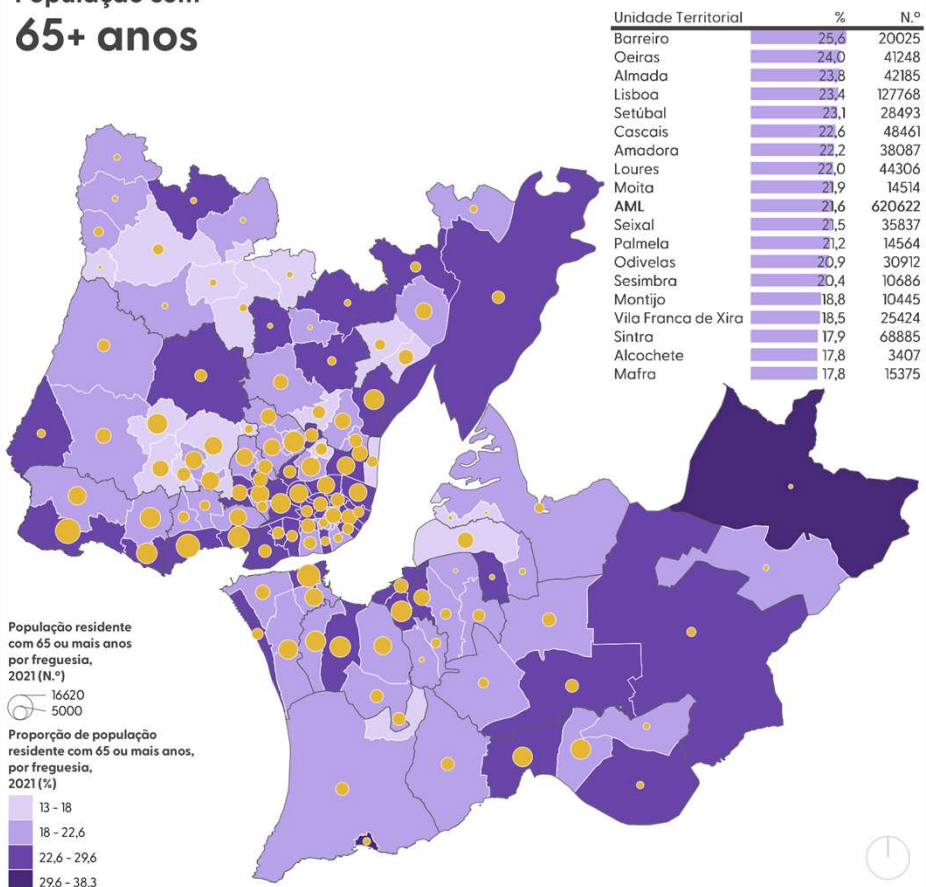


Dinâmicas demográficas

População residente na AML 2021



População com 65+ anos



As incapacidades da população da AM

O questionário dos Censos 2021, definido de acordo com o modelo desenvolvido pelo *Washington Group on Disability Statistics*, inclui uma pergunta para cada um de seis domínios de funcionalidade, cada uma com quatro categorias de resposta, que expressam um grau crescente de dificuldade: 1. Nenhuma dificuldade; 2. Alguma dificuldade; 3. Muita dificuldade; e 4. Não consegue (realizar a atividade de todo).

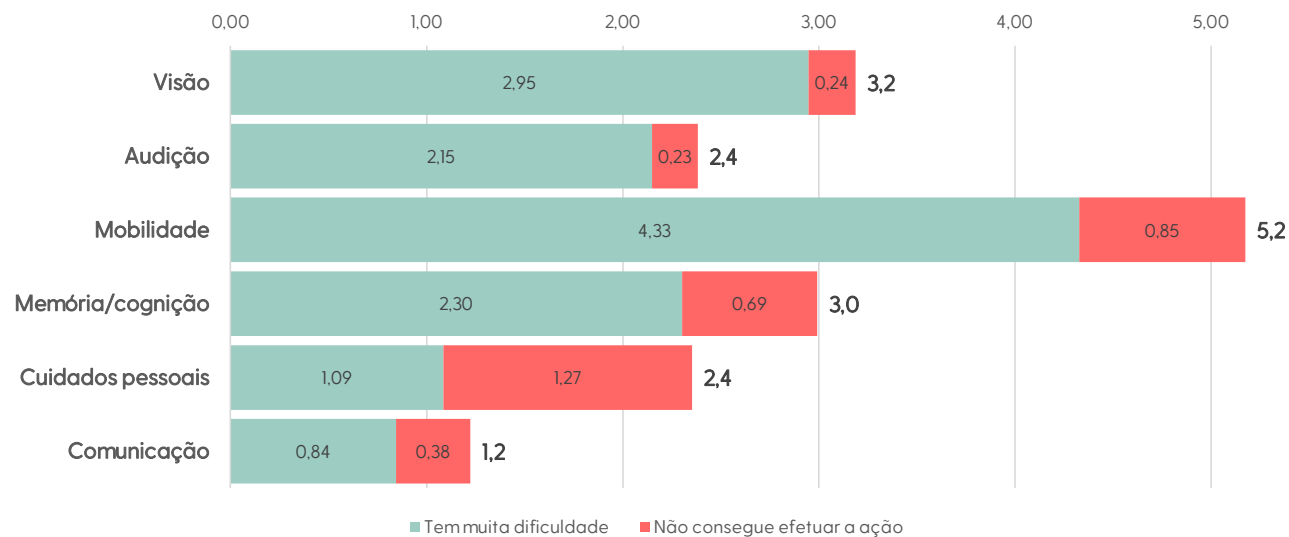
Conceptualmente, considera-se existir uma incapacidade quando o inquirido refere ter “muita dificuldade” ou “não conseguir efetuar” uma das seis atividades/funções específicas do modelo.

Domínios		População com incapacidade	
			Incapacidade severa
Essenciais	Visão	“Tem muita dificuldade”	“Não consegue efetuar a ação”
	Audição		
	Mobilidade		
	Cognição/Memória		
Complementares	Cuidados Pessoais		
	Comunicação		

As incapacidades da população da AM

- Maior predominância da dificuldade ao nível da mobilidade (andar ou subir degraus), que afeta 5,2% da população da AML com 5 ou mais anos;
- O grau de incapacidade é severo numa pequena parcela nos domínios da visão e audição;
- Incapacidade severa representa mais de metade da população com incapacidade ao nível dos cuidados pessoais.

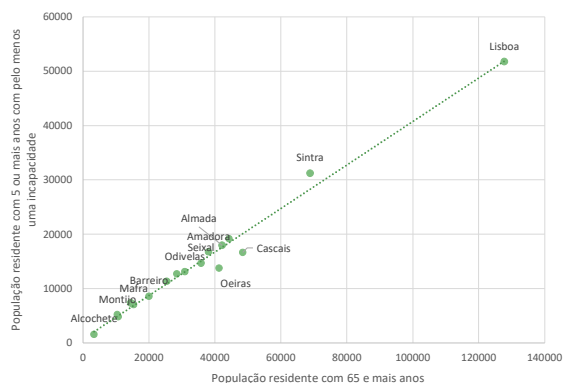
Taxas de prevalência de incapacidade na população com 5 ou mais anos por tipo e grau de incapacidade na área metropolitana de Lisboa, 2021



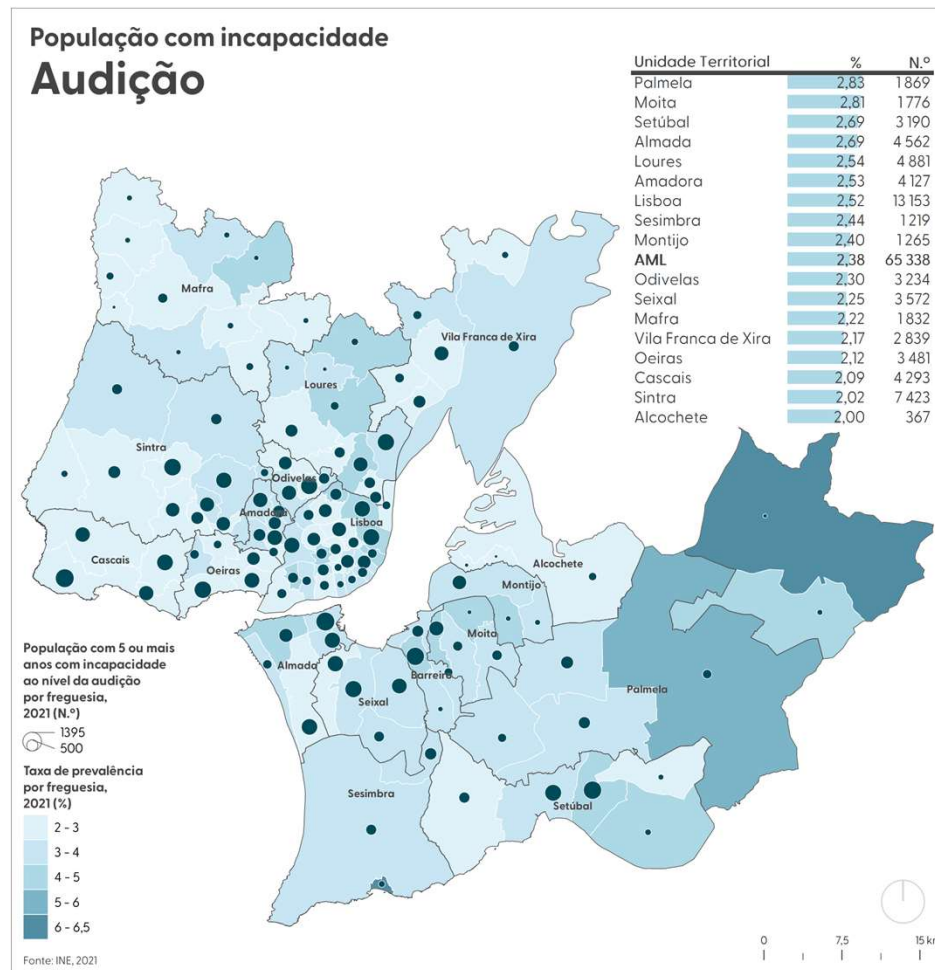
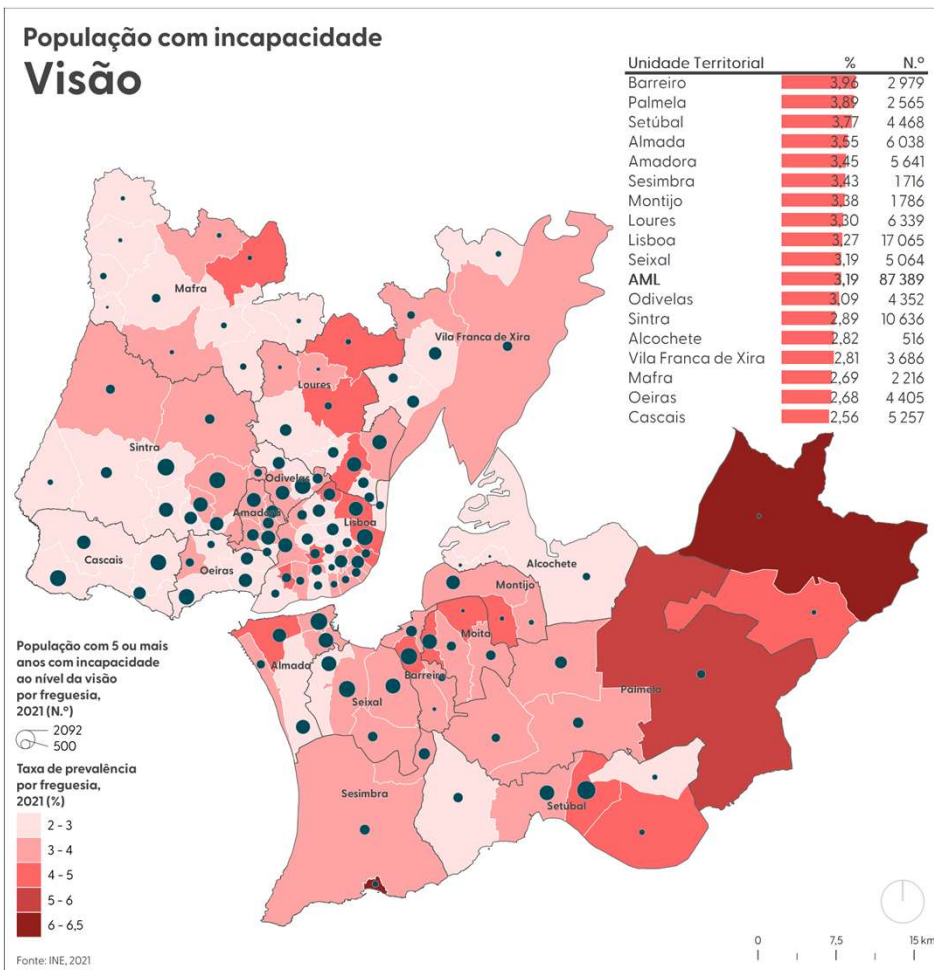
As incapacidades da população da AI

População com incapacidade por domínio funcional

Grupo etário	População residente	Visão		Audição		Mobilidade		Memória/Cognição		Cuidados Pessoais		Comunicação	
		N.º	%	N.º	%	N.º	%	N.º	%	N.º	%	N.º	%
5 - 9	134 705	627	0,5	216	0,2	361	0,3	1 369	1,0	2 187	1,6	1 269	0,9
10 - 14	148 493	1 183	0,8	275	0,2	406	0,3	1 853	1,2	615	0,4	862	0,6
15 - 19	151 955	1 392	0,9	311	0,2	487	0,3	1 519	1,0	565	0,4	765	0,5
20 - 24	158 623	1 547	1,0	441	0,3	610	0,4	1 446	0,9	632	0,4	827	0,5
25 - 29	164 834	1 595	1,0	543	0,3	796	0,5	1 530	0,9	621	0,4	853	0,5
30 - 34	172 305	1 624	0,9	631	0,4	940	0,5	1 506	0,9	622	0,4	867	0,5
35 - 39	189 102	1 866	1,0	809	0,4	1 308	0,7	1 813	1,0	730	0,4	922	0,5
40 - 44	220 917	2 666	1,2	1 240	0,6	2 239	1,0	2 369	1,1	1 000	0,5	1 102	0,5
45 - 49	227 684	4 453	2,0	1 728	0,8	3 225	1,4	2 912	1,3	1 182	0,5	1 159	0,5
50 - 54	197 503	5 244	2,7	1 911	1,0	4 624	2,3	3 172	1,6	1 327	0,7	1 170	0,6
55 - 59	183 846	5 846	3,2	2 543	1,4	6 781	3,7	3 801	2,1	1 701	0,9	1 288	0,7
60 - 64	171 604	6 514	3,8	3 398	2,0	9 681	5,6	4 329	2,5	2 246	1,3	1 441	0,8
65 - 69	161 925	7 016	4,3	4 459	2,8	11 720	7,2	4 792	3,0	3 129	1,9	1 705	1,1
70 - 74	155 936	8 431	5,4	6 637	4,3	16 033	10,3	6 820	4,4	4 820	3,1	2 242	1,4
75 - 79	124 453	9 573	7,7	8 777	7,1	20 505	16,5	9 574	7,7	7 460	6,0	3 199	2,6
80 - 84	91 152	10 581	11,6	10 922	12,0	23 964	26,3	12 120	13,3	10 971	12,0	4 261	4,6
85 - 89	56 960	9 452	16,6	10 908	19,2	21 933	38,5	11 802	20,7	12 720	22,3	4 884	8,6
90 +	30 196	7 779	25,8	9 589	31,8	16 252	53,8	9 315	30,8	12 017	39,8	4 728	15,7
Total (5-90+)	2 742 193	87 389	3,2	65 338	2,4	141 865	5,2	82 042	3,0	64 545	2,4	33 514	1,2

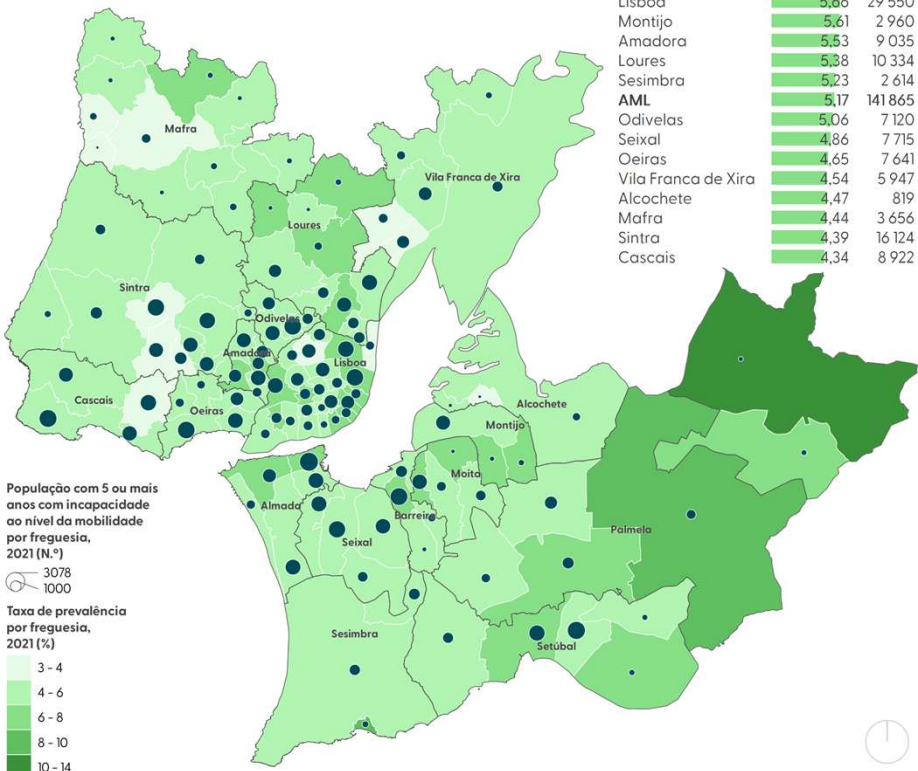


As incapacidades da população da AL



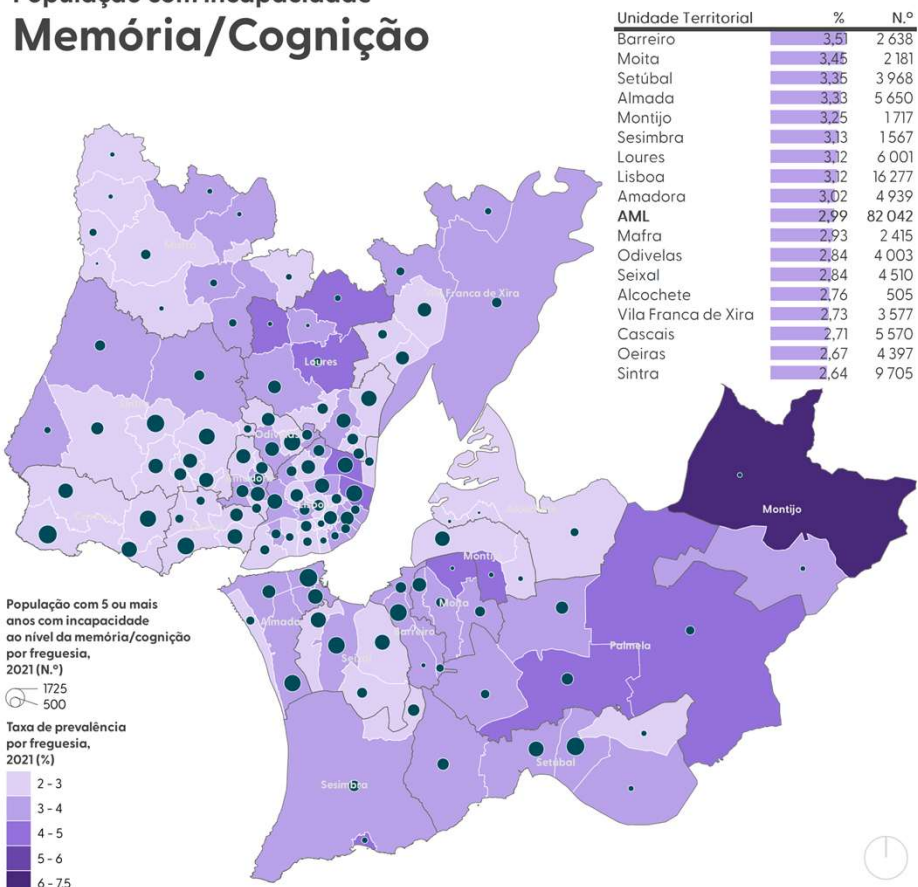
As incapacidades da população da AML

População com incapacidade Mobilidade



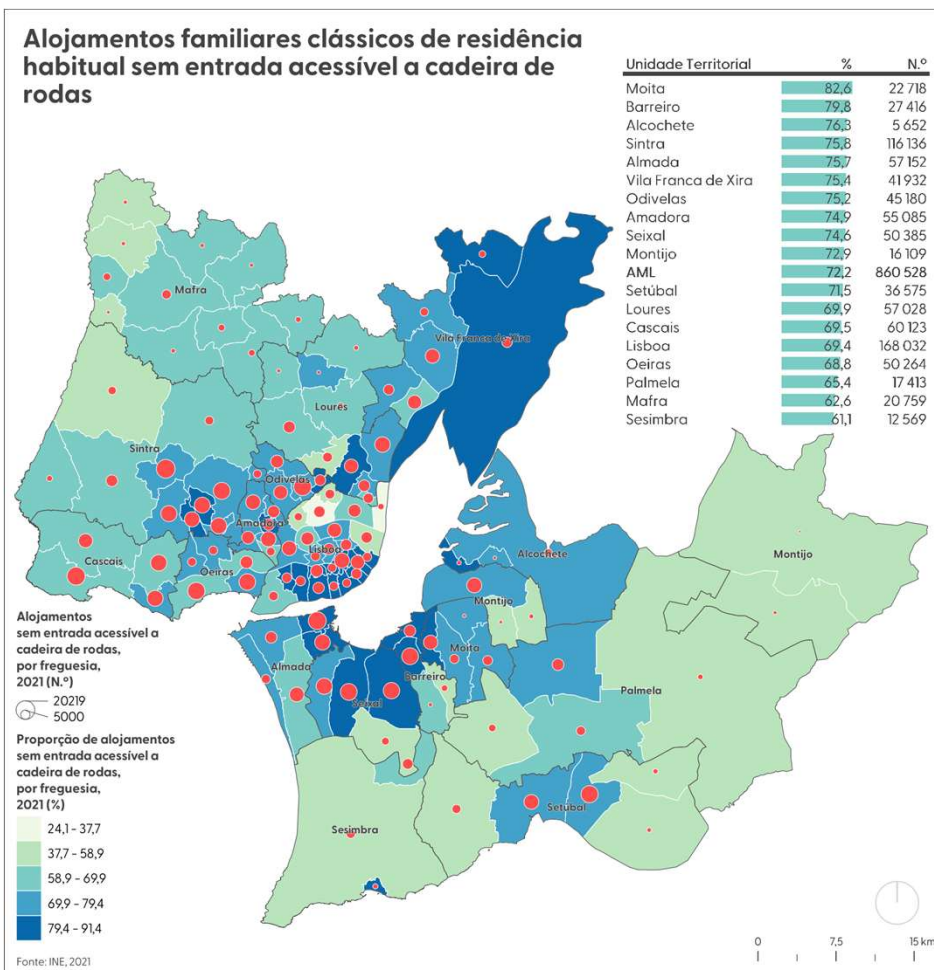
Fonte: INE, 2021

População com incapacidade Memória/Cognição



Fonte: INE, 2021

A acessibilidade aos alojamentos da AM

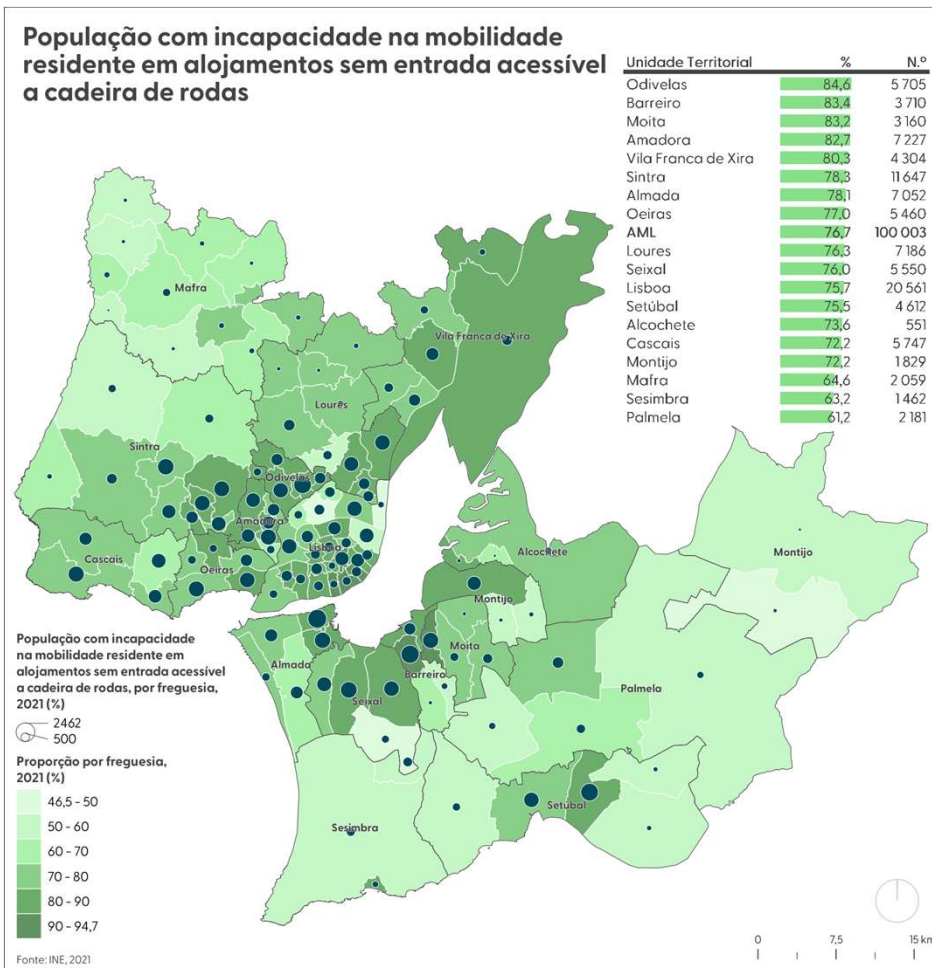


Acesso ao alojamento: aspeto crítico, uma vez que envolve decisivamente qualquer cadeia de viagem que tenha a “casa” como origem ou destino.

A situação tem melhorado desde 2006, mas, em 2021, 72,2% (860 528) dos alojamentos de residência habitual da AML foram considerados inacessíveis a cadeiras de rodas.

	Alojamentos familiares clássicos de residência habitual da AML				Total
	Acessível a cadeira de rodas		Não acessível a cadeira de rodas		
	N.º	%	N.º	%	
Até 2005	279 157	25,3%	824 238	74,7%	1 103 395
2006-2021	51 678	58,7%	36 290	41,3%	87 968
Total	330 835	27,8%	860 528	72,2%	1 191 363

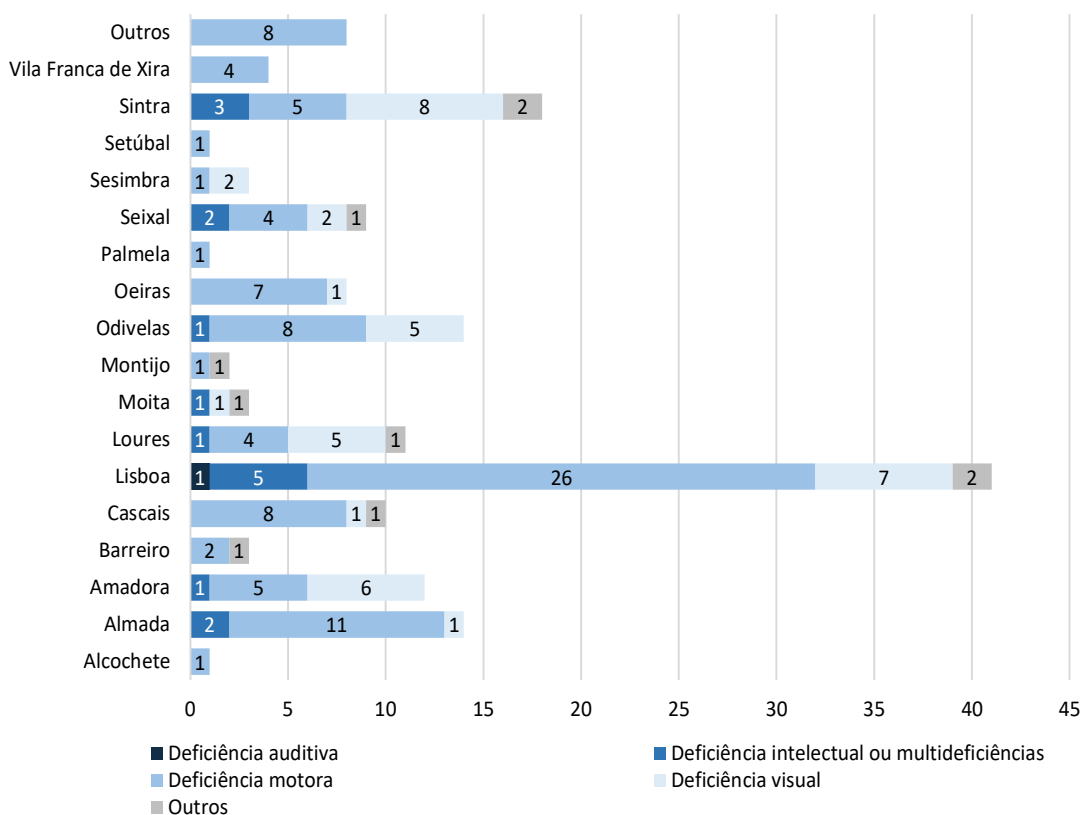
A acessibilidade aos alojamentos da AM



Dos 130 351 indivíduos com incapacidade ao nível da mobilidade residentes em alojamentos familiares clássicos, 100 003 (76,7%) residem em alojamentos sem entrada acessível a cadeiras de rodas.

Principais resultados dos inquéritos

Concelho de residência e tipologia de deficiência dos inquiridos



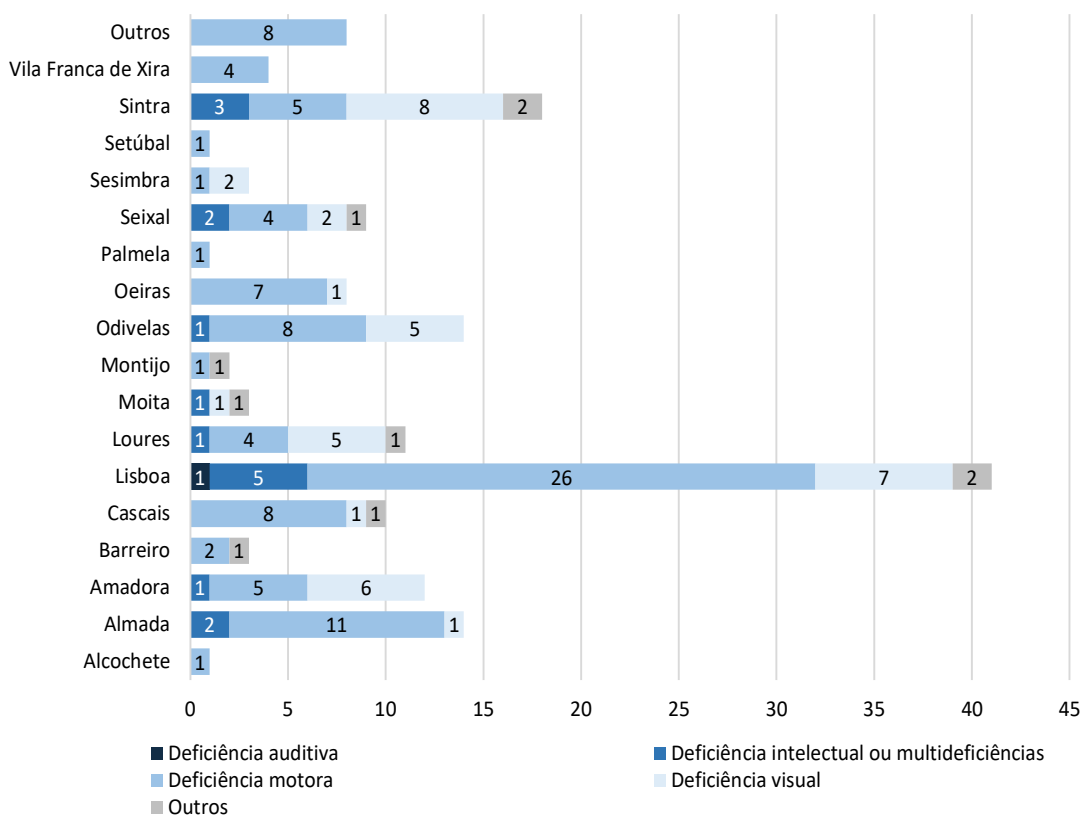
Para além da consulta de documentação sobre o tema e da auscultação de associações representativas de pessoas com deficiência, foram realizados inquéritos *online* com o objetivo de se conhecer as necessidades de mobilidade das PCD.

Os inquéritos foram realizados nos meses de agosto a dezembro de 2024, tendo-se sido recebidas **164 respostas**, das quais 163 válidas.

122 inquéritos (74,8%) foram respondidos pela pessoa com deficiência e os restantes 41 (25,2%) respondido por outras pessoas, como um familiar ou um acompanhante habitual nas viagens.

Principais resultados dos inquéritos

Concelho de residência e tipologia de deficiência dos inquiridos



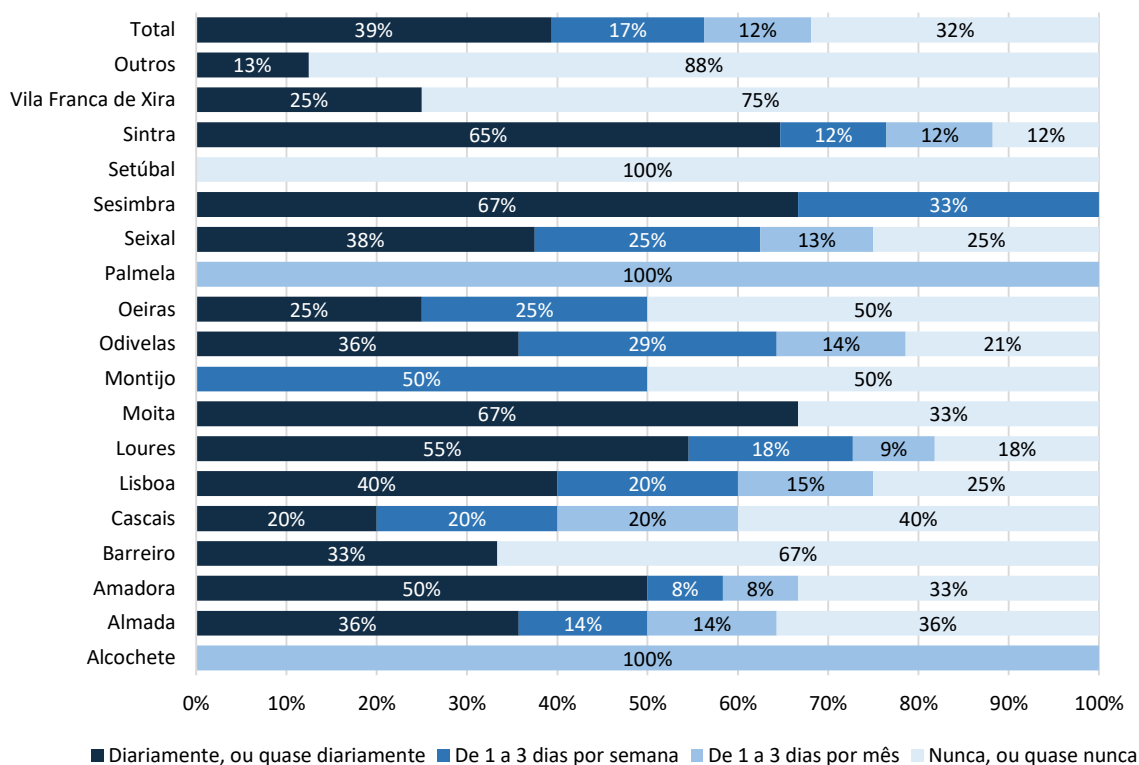
Dos inquiridos residentes na AML, cerca de 41 respostas (25%) são de residentes no concelho de Lisboa, seguindo-se 18 respostas de residentes em Sintra (11%) e 14 respostas de residentes nos concelhos de Odivelas e Almada (8,5%).

Não se registaram respostas de residentes no concelho de Mafra e apenas 22% dos inquiridos residem num concelho da margem sul da AML.

Cerca de 60% dos inquiridos (97) possui uma deficiência motora, seguindo os inquiridos com deficiência visual (23,9%; 39) e os inquiridos com deficiências intelectuais ou multideficiências (9,8%; 16).

Principais resultados dos inquéritos

Frequência utilização do sistema de transporte público

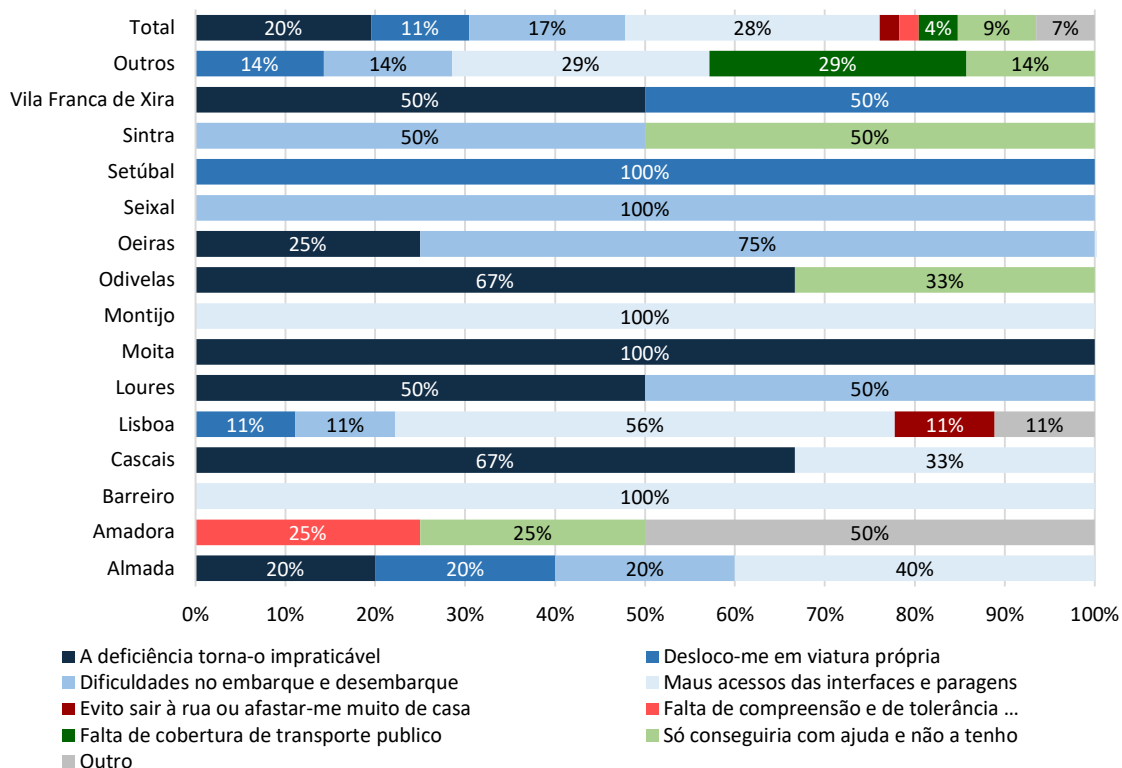


Mais de 68% dos inquiridos utilizam o sistema de transporte público, sendo que, destes, 39% o utilizam diariamente ou quase diariamente. Dos restantes, 17% utiliza apenas 1 a 3 dias por semana e 12% entre 1 a 3 dias por mês.

Nos concelhos de Sesimbra (67%), Moita (67%), Sintra (65%), Loures (55%) e Amadora (50%) utilizam diariamente ou quase diariamente o sistema de transporte público.

Principais resultados dos inquéritos

Razões para a não utilização do transporte público

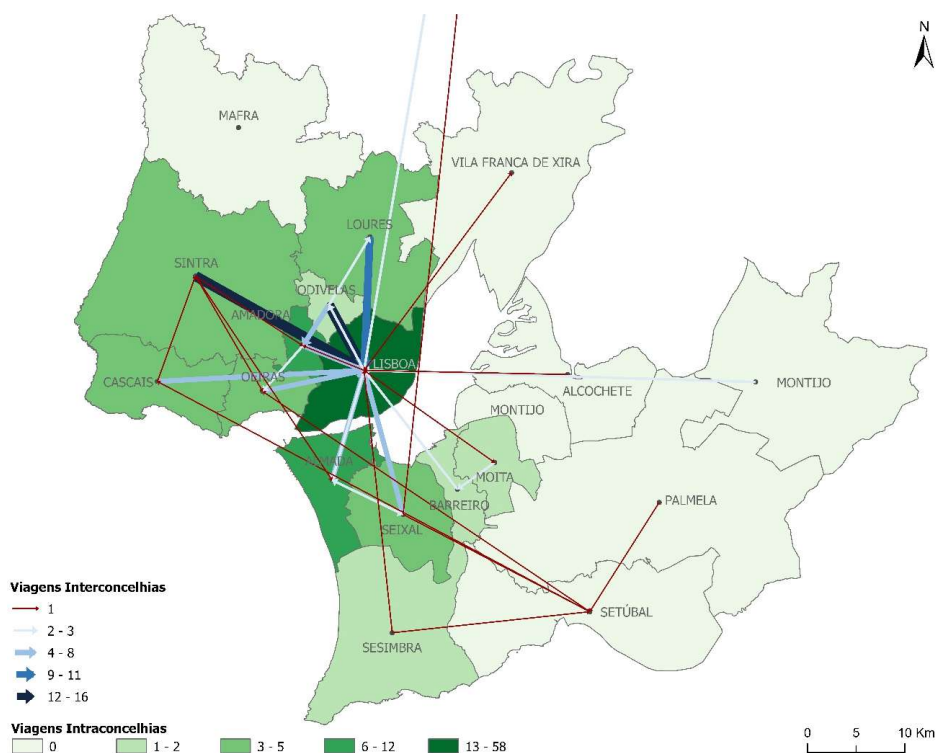


Nas razões apontadas pelos 32% de inquiridos que declararam não utilizar o sistema de transportes públicos destaca-se os “maus acessos às interfaces e paragens” (28%; 13 inquiridos), seguindo-se a “incapacidade devido à deficiência” (20%; 9) e as “dificuldades no embarque e desembarque” (17%; 8).

O motivo “maus acessos das interfaces e paragens” predomina nas respostas dos residentes em Lisboa (56%; 5 inquiridos), Almada (40%; 2), Montijo (100%; 2) e Barreiro (100%; 3).

Principais resultados dos inquéritos

Origem/destino das viagens

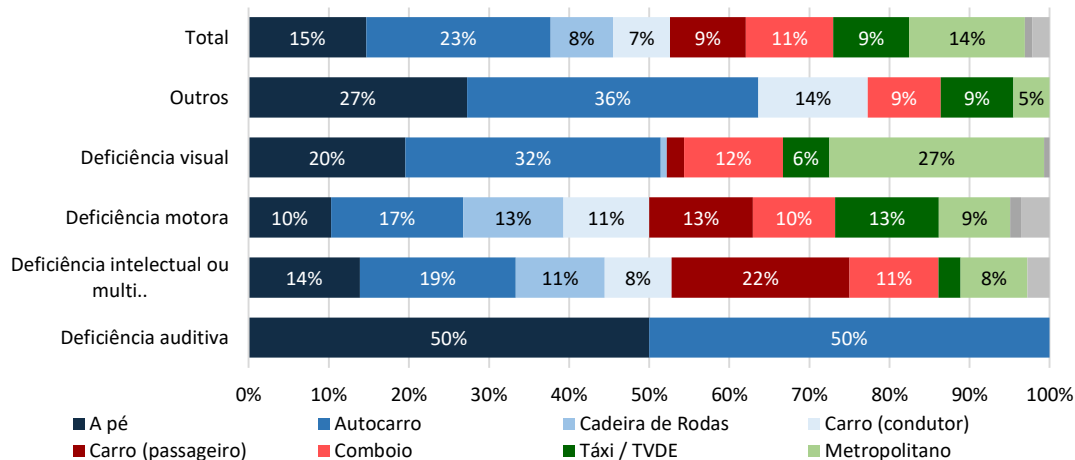


Foram declaradas 225 viagens pelos inquiridos, das quais 145 (64%) tiveram como destino Lisboa. No entanto, destas, 58 (40%) correspondem a viagens internas, ou seja, com início e fim na capital.

Os municípios de Sintra (16 viagens, 11%), Odivelas (14 viagens, 10%) e Loures (11 viagens, 8%) são os concelhos com o maior número de viagens com destino a Lisboa.

Principais resultados dos inquéritos

Repartição modal por tipologia de deficiência



O autocarro tem a maior quota de representação (23%), seguido do modo pedonal (15%) e o metropolitano (14%).

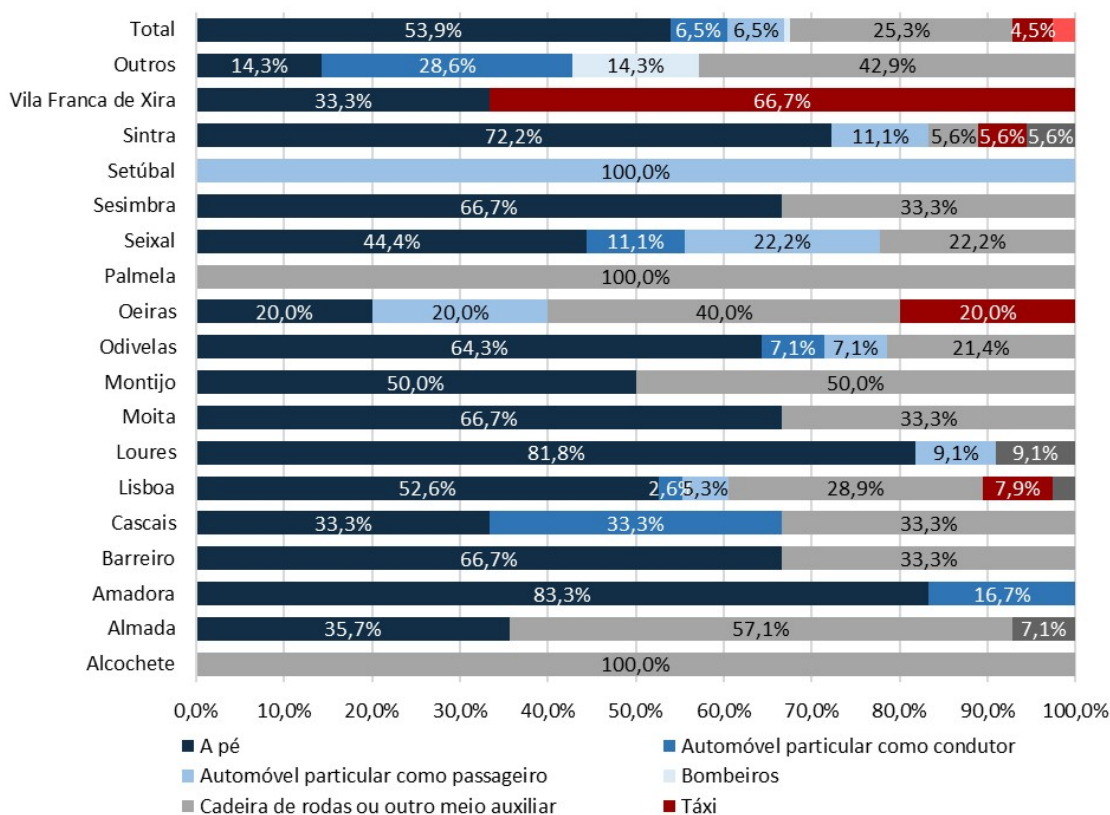
A quota de utilização do autocarro é ainda maior nas PCD visual (32%), seguindo-se o metropolitano (27%) e o modo pedonal (20%).

O autocarro é também o modo mais utilizado pelos inquiridos que declaram “outras tipologias de deficiência”, registando uma quota superior a 36%.

O automóvel destaca-se no transporte de PCD intelectual ou multideficiência (22%), seguido pelo autocarro (19%).

Principais resultados dos inquéritos

Modo de transporte entre casa e a paragem / interface



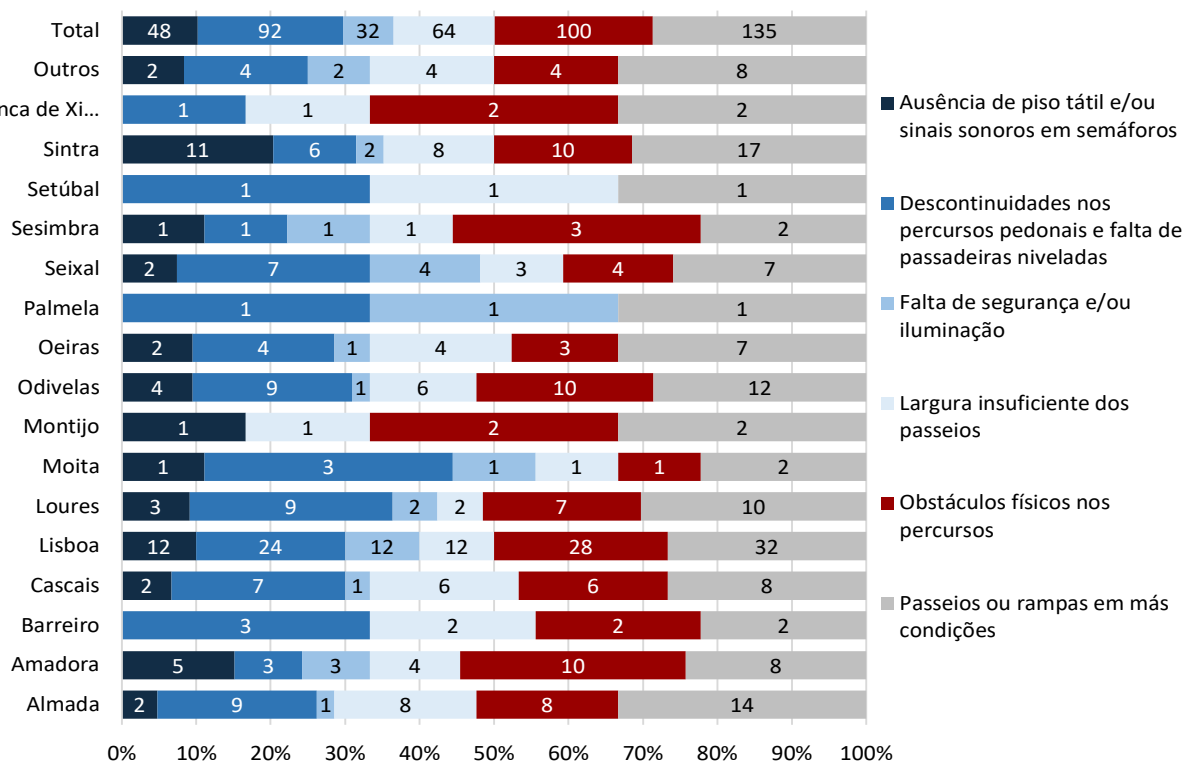
O modo pedonal é principal meio utilizado pelos inquiridos para se deslocarem entre casa e a paragem/interface (53,9%; 89 inquiridos), sendo mais representativo nos concelhos de Amadora (83,3%), Loures (81,8%) e Sintra (72,2%).

Segue-se a cadeira de rodas ou outros meios auxiliares de mobilidade, utilizado por 25,3% (39) dos inquiridos.

Ou seja: 79% das pessoas dependem diretamente da qualidade do espaço público para acederem aos transportes, o que evidencia como o espaço público é o elemento fundamental que tanto pode facilitar como impedir o acesso ao sistema de transportes.

Principais resultados dos inquéritos

Constrangimentos durante a deslocação no espaço público até à paragem ou interface de transportes, por concelho



“Passeios ou rampas em más condições” (ex.: buracos, pisos deformados, poças de água) é o constrangimento mais apontado (135).

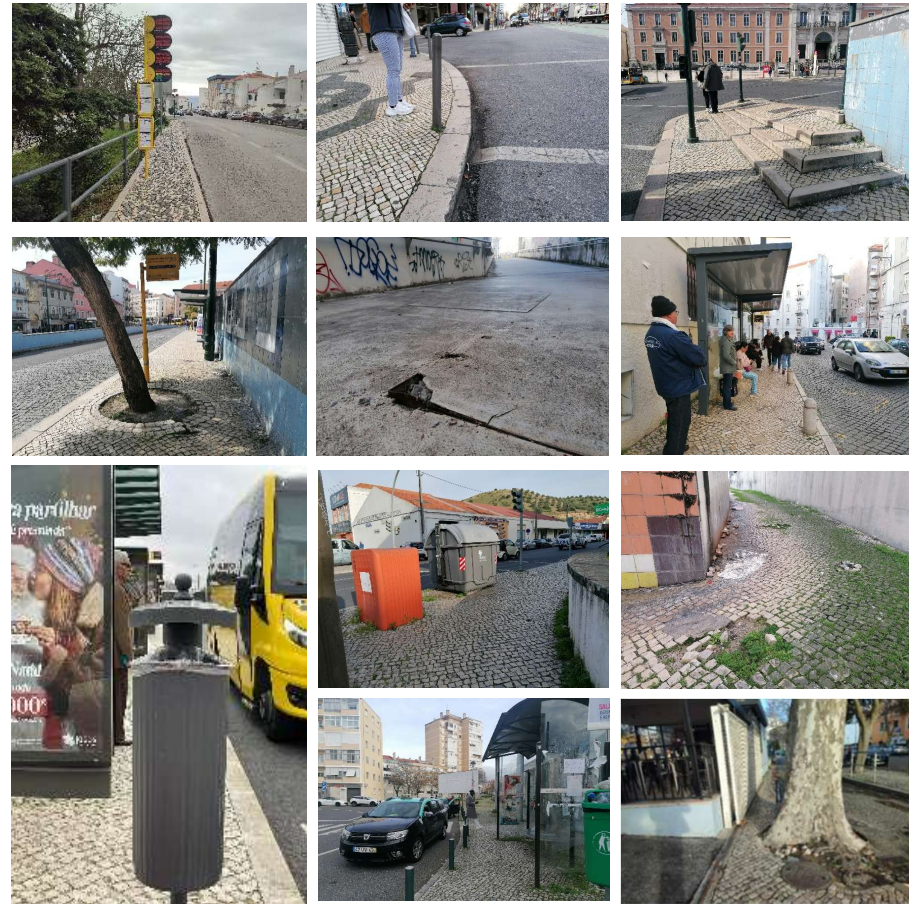
Seguindo-se “Obstáculos físicos nos percursos” (ex.: estacionamento automóvel ilegal, mobiliário urbano, bicicletas estacionadas, caldeiras de árvores desniveladas) com 100 indicações.

E “Descontinuidades nos percursos pedonais e falta de passadeiras niveladas” apontada 92 vezes.

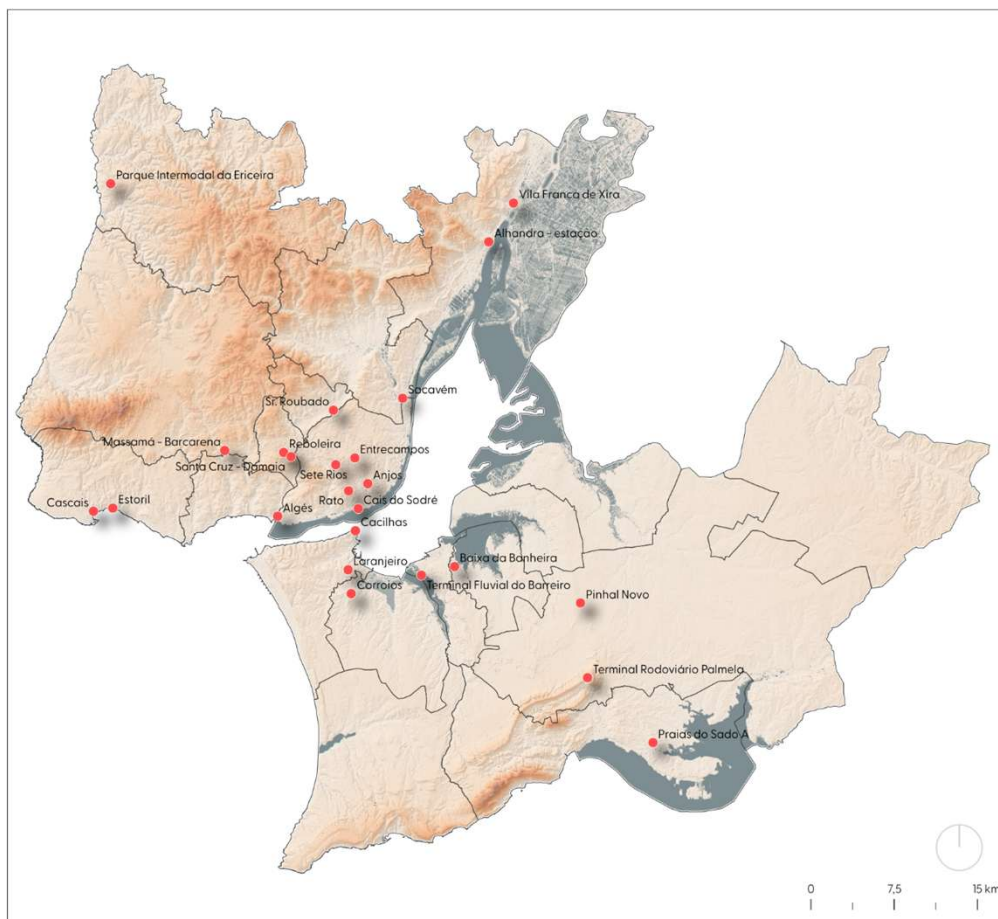
O espaço público como elemento fundamental da cadeia de viagem

Barreiras frequentes no espaço público da envolvente urbana das interfaces e paragens de transporte público

- Ausência de passeios ou passeios subdimensionados
- Barreiras nas passadeiras
- Escadas e rampas inadequadas
- Árvores e respetivas caldeiras
- Pavimentação degradada
- Postes de iluminação pública e mobiliário urbano
- Semáforos (sem sinal sonoro, tempos reduzidos, etc.)
- Abrigos de Transportes Públicos (configuração e localização)
- Bolas, Prumos ou Mecos mal localizados
- Floreiras e Canteiros
- Papeleiras, Contentores do lixo e Ecopontos



As interfaces de transportes



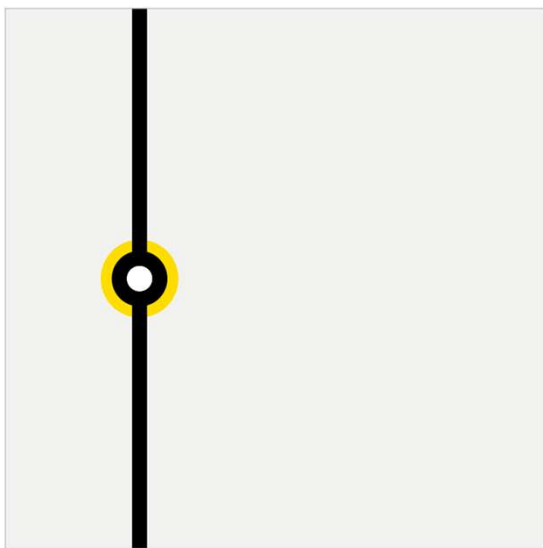
Interface	Layout*	Acesso a cadeiras de rodas*	Município	Nível hierárquico	BEI
Cacilhas	Ao nível da rua	Sim	Almada	4	Não
Laranjeiro	Ao nível da rua	Sim	Almada	2	Não
Reboleira	Desnivelada sem elevador	Sim	Amadora	4	Não
Santa Cruz - Damaiá	Desnivelada com elevador	Sim	Amadora	3	Não
Estoril	Desnivelada sem elevador	Sim	Cascais	3	Não
Entrecampos	Desnivelada com elevador	Sim	Lisboa	4	Não
Sete Rios	Desnivelada com elevador	Sim	Lisboa	5	Não
Sacavém	Desnivelada com elevador	Sim	Loures	3	Não
Barreiro	Ao nível da rua com elevador	Não	Barreiro	4	Não
Cascais	Desnivelada sem elevador	Sim	Cascais	4	Não
Cais de Sodré	Desnivelada com elevador	Sim	Lisboa	5	Não
Rato	Desnivelada com elevador	Sim	Lisboa	2	Não
Anjos	Desnivelada sem elevador	Sim	Lisboa	2	Não
Algés	Desnivelada sem elevador	Sim	Lisboa / Oeiras	4	Não
Parque Intermodal da Ericeira	Ao nível da rua	Sim	Mafra	2	Não
Baixa da Banheira	Desnivelada com elevador	Não	Moita	3	Não
Senhor Roubado	Desnivelada com elevador	Não	Odivelas	2	Não
Palmela	Ao nível da rua	Sim	Palmela	3	Não
Pinhal Novo	Desnivelada com elevador	Sim	Palmela	3	Não
Carroios	Desnivelada com elevador	Sim	Seixal	4	Não
Praias do Sado A	Desnivelada sem elevador	Não	Setúbal	3	Não
Massamá - Barcarena	Desnivelada com elevador	Sim	Sintra	3	Não
Vila Franca de Xira	Desnivelada com elevador	Sim	Vila Franca de Xira	4	Não
Alhandra estação	Ao nível da rua com elevador	Não	Vila Franca de Xira	3	Não

* De acordo com PMMUS.

As interfaces de transportes

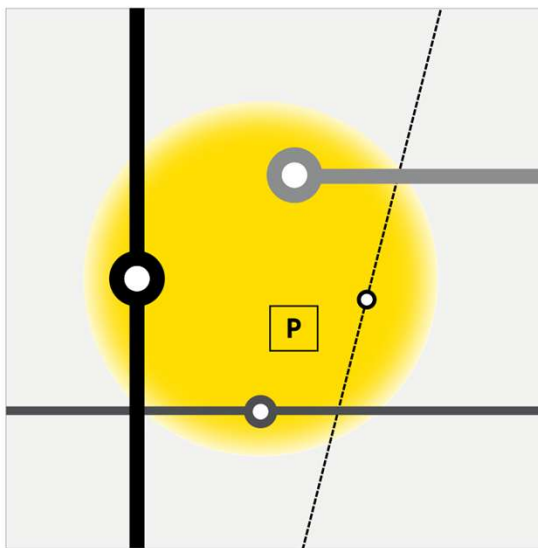
A ambiguidade da noção de “interface de transportes”

Um ponto ou nó de conexão, tipicamente uma estação ferroviária, um terminal rodoviário ou terminal fluvial.

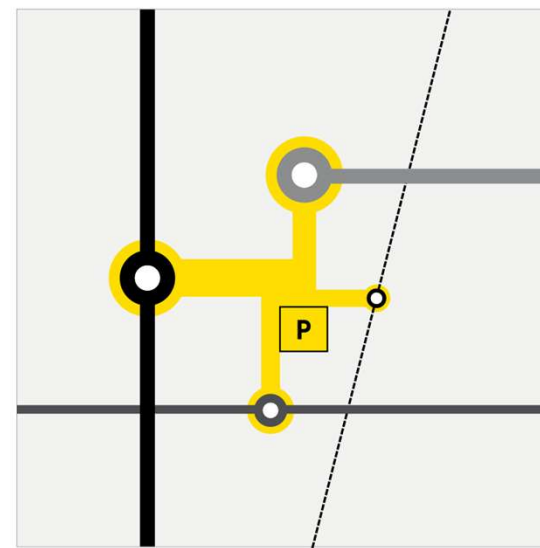


Concepções centradas no veículo

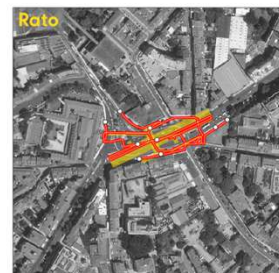
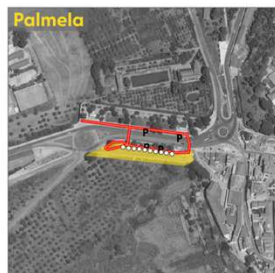
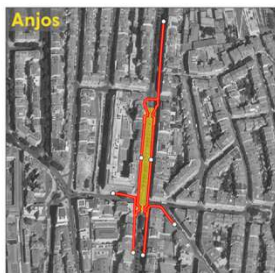
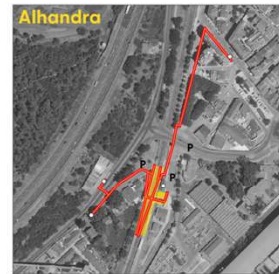
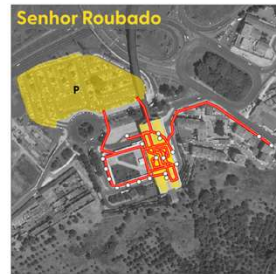
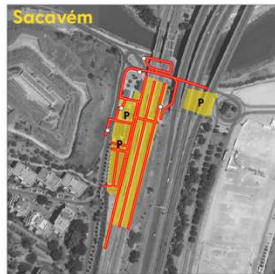
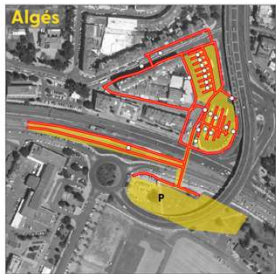
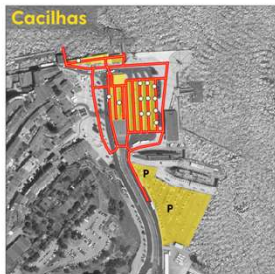
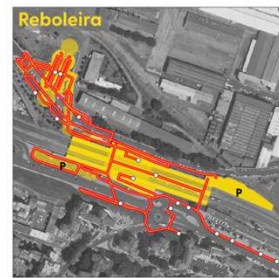
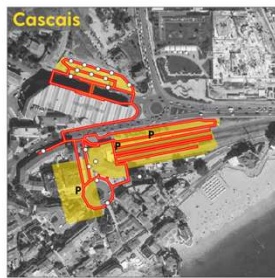
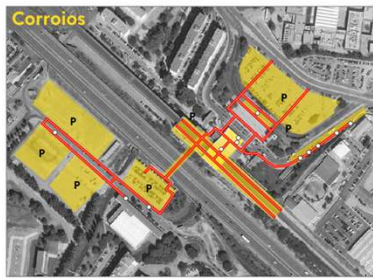
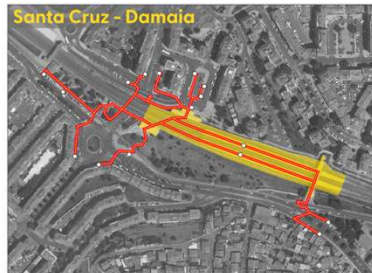
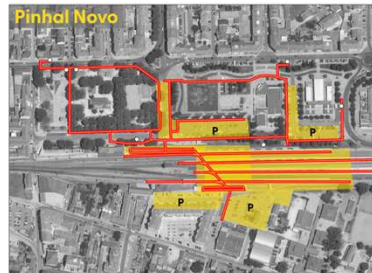
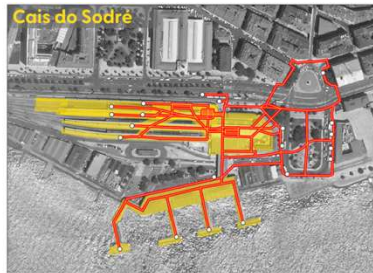
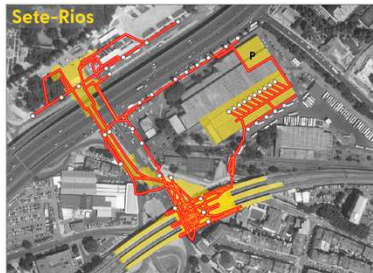
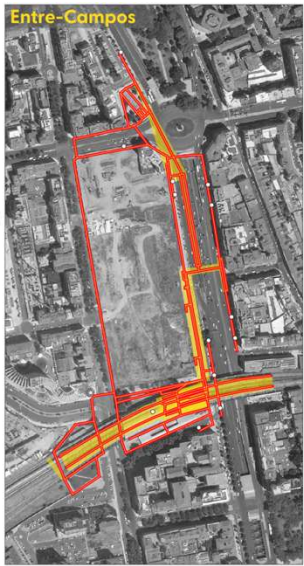
Um espaço onde mais ou menos se concentram nós ou convergem redes de transportes, e onde também podem existir outras funções urbanas.



Um sistema espacial de conexões e proximidades, de configuração e dimensão variáveis, estruturado pela articulação entre o modo pedonal e pelo menos um outro modo de transporte.



Concepção centrada no peão



As interfaces de transportes

Interface	Transbordos relevantes	Distância média (m)
Algés	Comboio - TPCR	231
Alhandra	Comboio - TPCR	218
Anjos	Metropolitano - TPCR	272
Baixa da Banheira	Comboio - TPCR	152
Cacilhas	Barco - MST	102
	Barco - TPCR	155
Cais do Sodré	Comboio - Metropolitano	242
	Comboio - Barco	367
	Comboio - TPCR	311
	Metropolitano - TPCR	331
	Metropolitano - Barco	409
Cascais	Comboio - TPCR	296
Corroios	Comboio - TPCR	228
Entrecampos	Comboio - Metropolitano	385
	Comboio - TPCR	364
Estoril	Comboio - TPCR	173
Laranjeiro	MST - TPCR	74
Massamá-Tercena	Comboio - TPCR	125
Palmela	-	
Parque Intermodal da Ericeira	-	
Pinhal Novo	Comboio - TPCR	422
Praias do Sado	-	
Rato	Metropolitano - TPCR	182
Reboleira	Comboio - Metropolitano	306
	Comboio - TPCR	230
Sacavém	Comboio - TPCR	142
Santa-Cruz - Damaia	Comboio - TPCR	251
Senhor Roubado	Metropolitano - TPCR	135
	Comboio - Metropolitano	210
	Comboio - TPCR	289
	Comboio - TPCR Expressos	244
Terminal Fluvial do Barreiro	Barco - Comboio	251
	Barco - TPCR	181
Vila Franca de Xira	Comboio - TPCR	139

Nas 24 interfaces analisadas, a distância média dos transbordos relevantes é de 239,3 metros, com uma variação significativa entre o mínimo de 74 metros e o máximo de 422 metros.

Em termos de tipos de conexão, os transbordos entre comboio e autocarros são os mais comuns (15 interfaces), com uma distância média de 238,1 metros.

As conexões metropolitano-autocarros (4 interfaces) apresentam uma média ligeiramente menor, de 230 metros.

As ligações comboio-metropolitano (4 interfaces) têm uma média mais elevada, de 285,8 metros.

As interfaces de transportes

Caraterísticas dos percursos pedonais das interfaces

Tema	Indicadores
Tipos de troços	Passeio Escadas Tapete rolante Escada rolante Elevador Canal de acesso Atravessamento Rampa Passagem superior Passagem inferior
Piso táctil	Existência de pavimento táctil de encaminhamento
Passadeiras	Existência de pavimento táctil de encaminhamento e alerta Passeios rebaixados (ou sobrelevados) Semáforos Aviso sonoro nos semáforos
Escadas	Existência de corrimão nas escadas e seu tipo (simples, duplo, contínuo ou descontínuo) Piso táctil de alerta na aproximação Faixa antiderrapante e com cor contrastante
Rampas	Pendente inferior ou superior a 6% Existência de corrimão e seu tipo (simples, duplo, contínuo ou descontínuo) Piso táctil de alerta na aproximação Faixa antiderrapante na aproximação
Canal de acesso	Acesso a cadeiras de rodas Assistência a cadeira de rodas nos canais de acesso
Plataforma e paragens	Informação em tempo real Informação sonora Existência de pavimento táctil de encaminhamento e alerta

Redes pedonais da 24 interfaces totalizam 79 km, em 1 770 segmentos ou troços.

Foram identificados e cartografados 939 obstáculos ou barreiras no conjunto das redes.

As interfaces de transportes

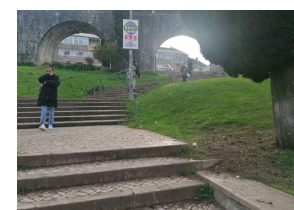
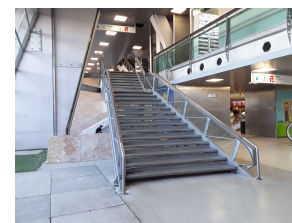
1. Três tipologias principais de passadeiras:

- 49 passadeiras (61,2%) são apenas niveladas, sem semaforização ou sinal sonoro;
- 25 passadeiras (31,3%) são niveladas e semaforizadas, mas sem sinal sonoro;
- 6 passadeiras (7,5%) apresentam todas as características (niveladas, semaforizadas e com sinal sonoro).



2. Escadas

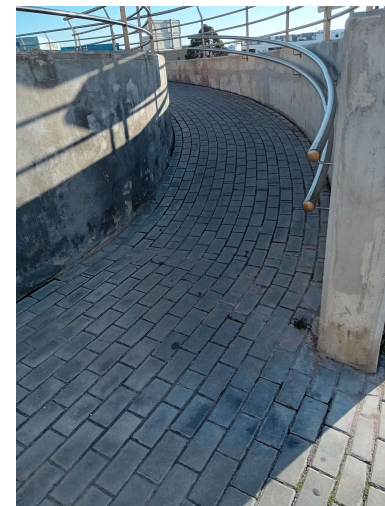
- Do total de 105 identificadas, apenas uma possui aproximação adequada com piso tátil e faixa contrastante;
- A maior parte (71,4%) está equipada com corrimãos simples e contínuos;
- Apenas 12,4% dispõem de corrimãos duplos e contínuos.



As interfaces de transportes

3. Rampas

- 12 rampas (80%) estão equipadas com corrimãos, das quais 7 possuem corrimãos simples e contínuos, e 6 dispõem de corrimãos duplos e contínuos.
- 12 rampas (80%) apresentam inclinação menor que 6% e 3 rampas (20%) têm inclinação superior a 6%.
- Apenas 4 rampas (26,7%) possuem uma aproximação adequada



4. Acessibilidade da rede a cadeira de rodas

- A maior parte dos troços (80,5%) são em si acessíveis para cadeiras de rodas, mas as discontinuidades criam por vezes “ilhas” de acessibilidade.



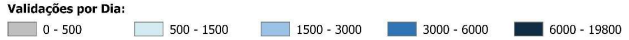
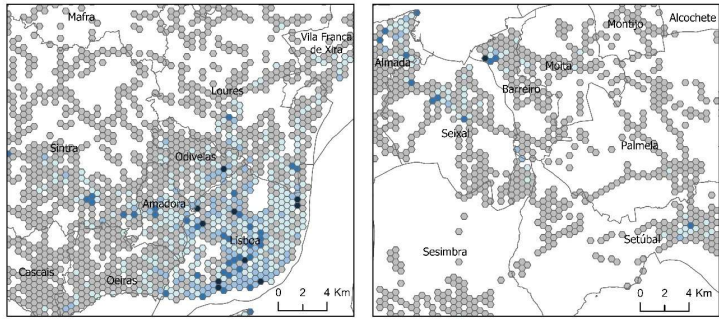
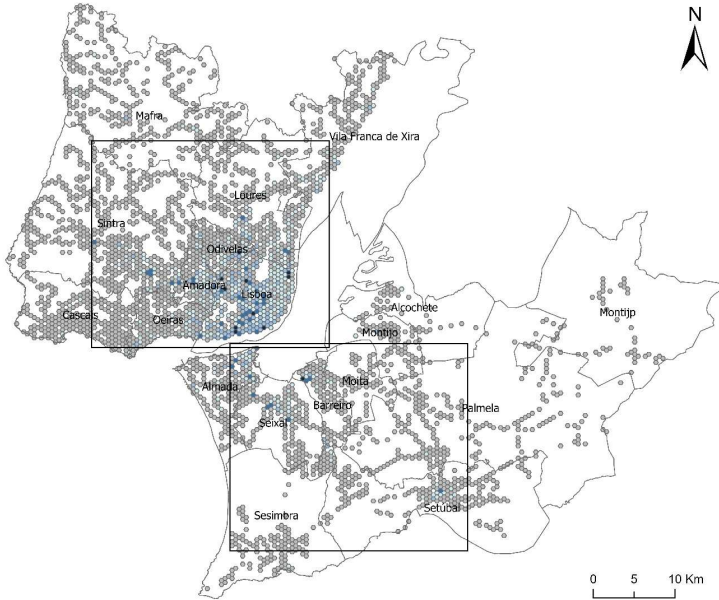
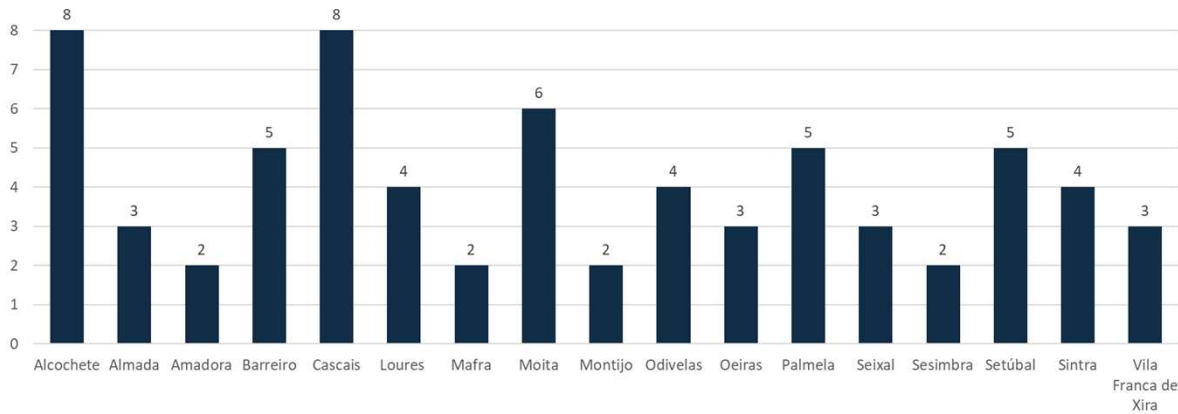
As interfaces de transportes

Obstáculos/Barreiras

- Ausência quase total de guias táteis de orientação nos pavimentos dos percursos pedonais;
- A ausência de informação sonora (224) emerge como a barreira mais frequente (plataformas e paragens);
- A ausência generalizada de informação em tempo real, com 169 ocorrências totais;
- Sete Rios apresenta o maior número de barreiras (128);
- O mobiliário urbano mal localizado, com 58 ocorrências;
- A largura insuficiente dos passeios, com 27 casos;
- A existência de "espaços confusos" criam barreiras para as pessoas com deficiência intelectual ou cognitiva e que não são facilmente mensuráveis. Pelo menos, 4 interfaces merecem referência pelo layout confuso e pouca legibilidade: Sete Rios, Reboleira, Santa Cruz/Damaia e Cais do Sodré.

Paragens de TPCR

- 68 paragens levantadas



Paragens de TPCR

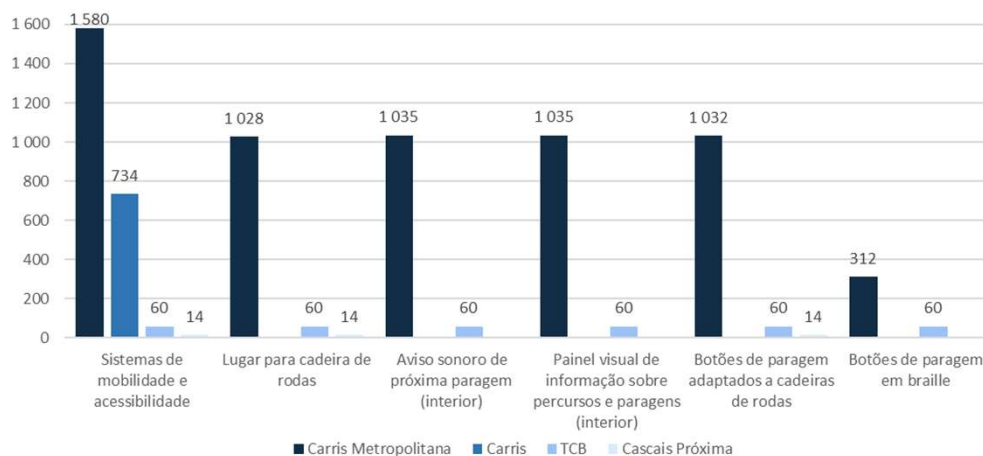
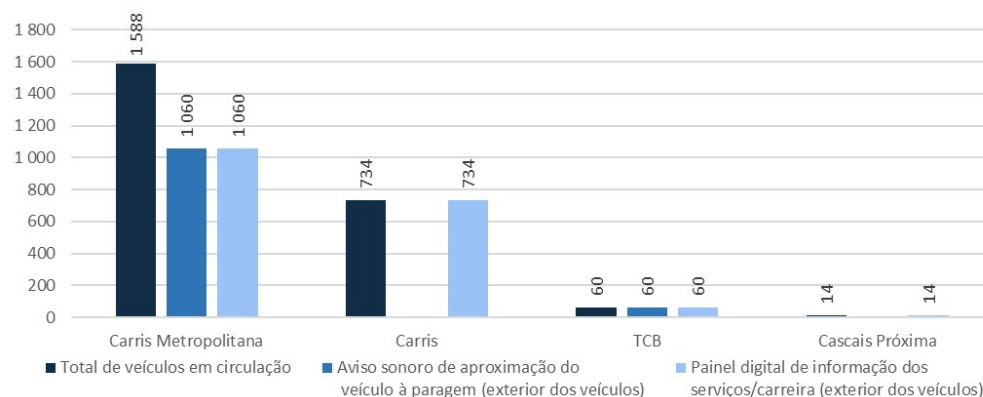
- 27 apresentam **obstáculos nos percursos pedonais** de acesso (e.g. postes, mobiliário urbano, árvores)
- 61 paragens com **passadeiras** nas proximidades (90% sobrelevadas e / rebaixadas, 40% pavimento diferenciado, 33% guias de encaminhamento para PCD visuais)
- 21 paragens com **equipamentos semafóricos** (19% com avisos sonoros, 47% com dispositivos de controlo a uma altura adequada a pessoas em cadeiras de rodas)
- Apenas 1 paragem tem faixa de segurança para PCD visual
- 55 paragens (79,7%) possuem abrigo de passageiros
- 38 paragens (55,1%) permitem o acesso a pessoas em cadeira de rodas
- 14 paragens (20,6%) apresentam configurações que não permitem o acesso destes auxiliares de mobilidade



Paragens de TPCR

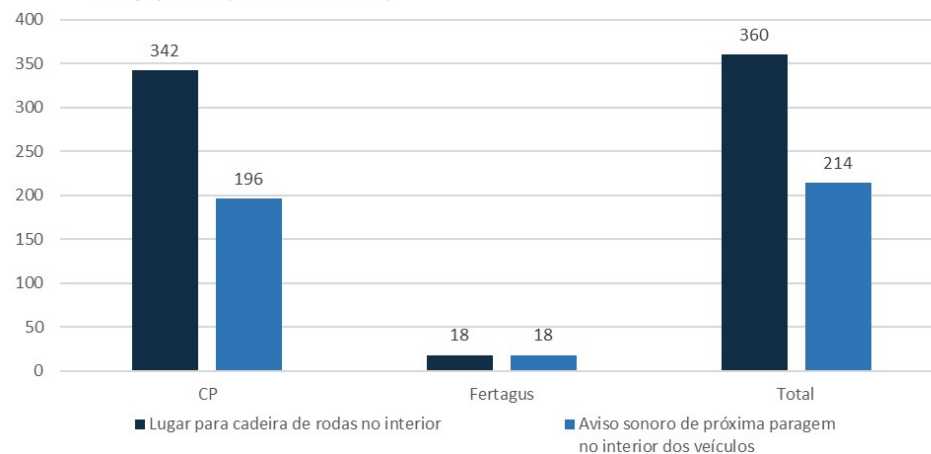
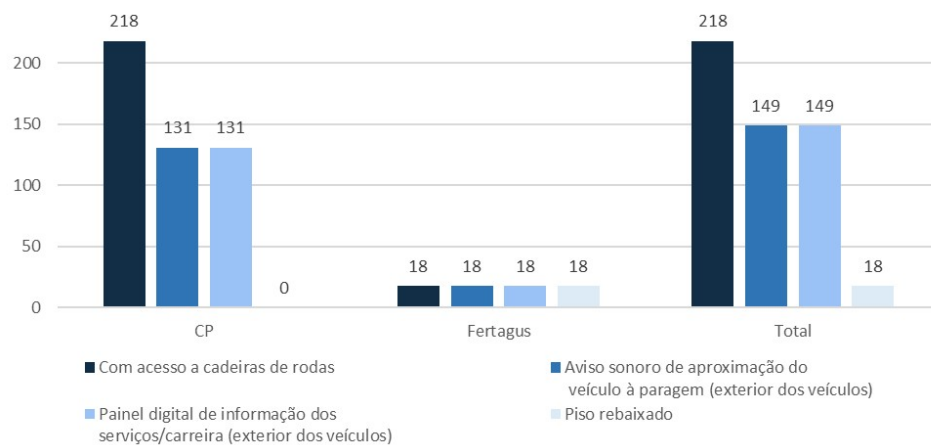


Veículos de TP



- Apenas 0,5% dos veículos da Carris Metropolitana não possuem qualquer sistema de acesso ao veículo
- Todos os veículos têm:
 - lugares para cadeira de rodas no seu interior
 - botões de paragem adaptados a pessoas em cadeiras de rodas
- Não se dispõe de informação para os operadores Carris e da Rodoviária de Lisboa
- A maioria dos operadores cumpre com os indicadores, sendo apenas 7,4% dos veículos não dispõe de painéis digitais de informação dos serviços.

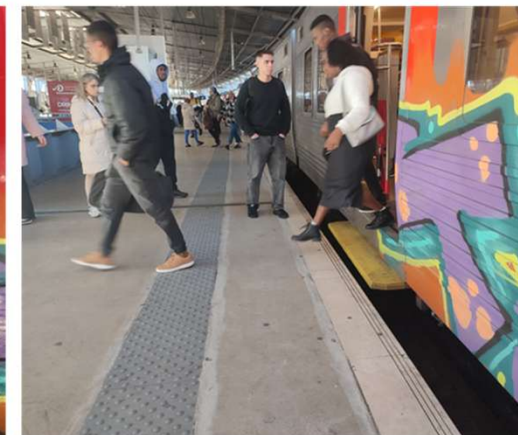
Veículos de TP



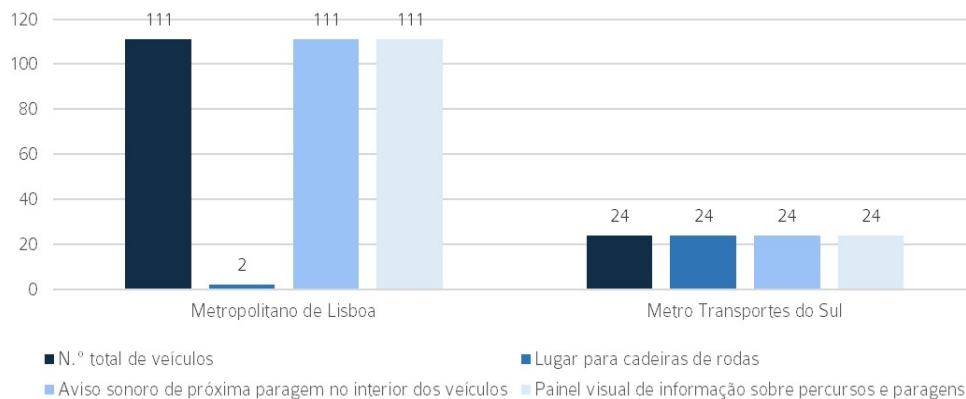
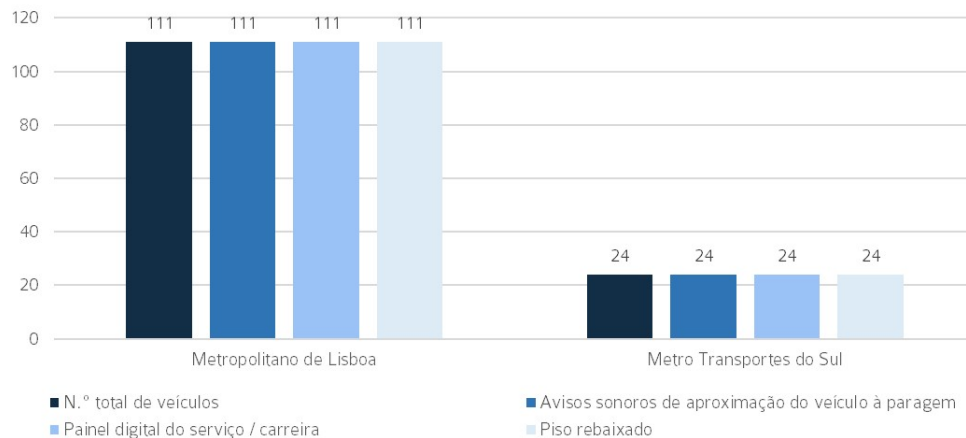
- Todas as carruagens da Fertagus registam acesso a cadeira de rodas, através da existência de piso rebaixado, aviso sonoro de aproximação do veículo à plataforma e painel digital de informação dos serviços / carreira
- No caso da CP:
 - 67,3% (218) carruagens permitem o acesso a cadeira de rodas
 - 38,3%(131) carruagens possuem avisos e painéis exteriores de informação sobre chegada do comboio à paragem e informação sobre serviços
- Os avisos sonoros exteriores encontram-se localizados nas plataformas de embarque/ desembarque, com exceção da linha de Cascais onde estes não funcionam
- Todo o material circulante ferroviário em operação na área metropolitana de Lisboa possui lugares reservados para cadeira de rodas
- Na Fertagus todas as carruagens apresentam avisos sonoros de aviso de próxima paragem, valor que não CP é de 57,3% (196 carruagens)

Veículos de TP

- **Sistema de Mobilidade Integrada da CP**
Serviço de apoio a Clientes com Necessidades Especiais e que funciona mediante reserva prévia
Nas estações de Belém e Estoril apenas funciona num sentido, não existindo em Santos, Cruz Quebrada, Paço de Arcos e Santo Amaro
- **Linha de Sintra**
PCD em cadeira de rodas devem embarcar na 2ª carruagem
- **Linha da Azambuja**
PCD em cadeira de rodas devem embarcar na 1ª ou última carruagem
- **Fertagus**
PCD em cadeira de rodas devem embarcar na 1ª ou última carruagem

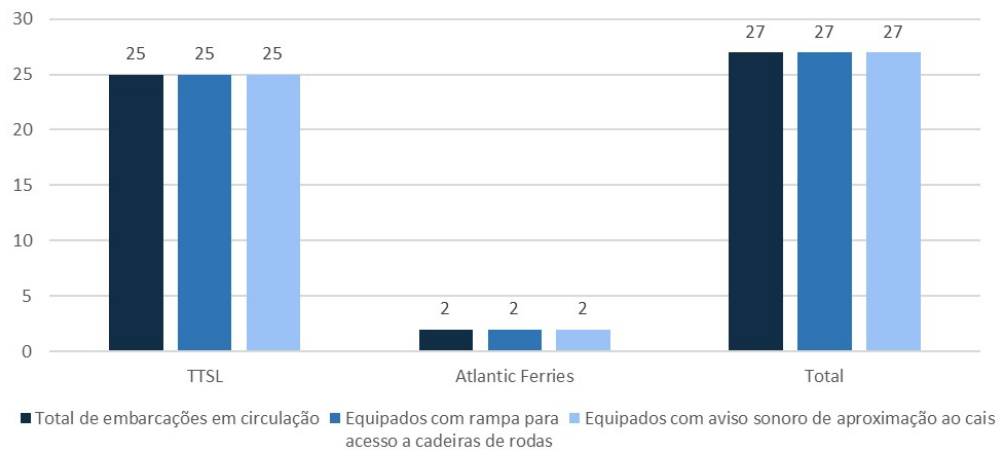


Veículos de TP



- Nos sistemas de metropolitano da AML (Metropolitano de Lisboa e Metro Transportes do Sul), todas as carruagens apresentam:
 - Avisos sonoros exteriores de aproximação do veículo à paragem
 - Painel digital exterior de serviço / carreira
 - Piso rebaixado ao nível da plataforma
- Todos os veículos do MTS têm:
 - Lugar para cadeira de rodas
 - Aviso sonoro de próxima paragem no interior
 - Painel visual de informação sobre percursos e paragens
 - Botões de paragem adaptados a pessoas em PCD
- Metropolitano de Lisboa:
 - Apenas 2 veículos com lugar reservado a cadeira de rodas
 - Todos os outros indicadores são cumpridos
- Todas as carruagens do ML adquiridas recentemente e em processo de entrega estão equipadas com lugar reservado a cadeira de rodas

Veículos de TP



- **Todos os navios** que efetuam travessias fluviais na área metropolitana de Lisboa estão equipados com **rampa de acesso a cadeira de rodas** e **aviso sonoro exterior de aproximação ao cais**
- **Transtejo Soflusa**
Todos os navios têm lugares reservados a cadeira de rodas
Existência de instalações sanitárias para pessoas em cadeira de rodas em todos os navios menos nos cacilheiros
A buzina de aviso de aproximação ao cais é audível de dentro do navio

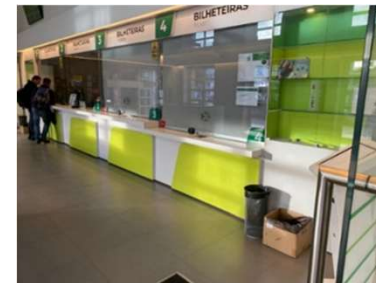
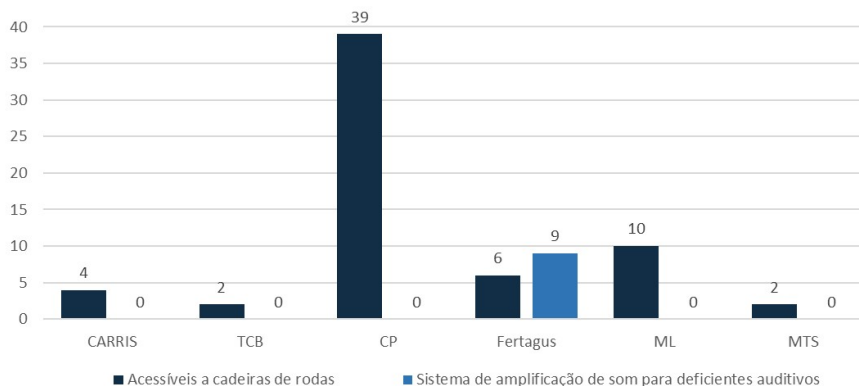
Espaços Navegante

- 26 espaços navegante em 17 municípios
- Principais constrangimentos:
 - Acesso às lojas, com **desníveis nos acessos** (14 espaços) e **larguras de portas insuficiente** (6 espaços) para cadeira de rodas
 - Falta de informação ao público e equipamento de disponibilização de senhas a **altura adequada a cadeira de rodas** (3 espaços)
 - Dimensão dos espaços **que não permitem a existência de lugares de espera** ou a **rotação de uma cadeira de rodas** (2 espaços)
- O espaço navegante de Setúbal não apresenta balcões de atendimento que permitam o acesso a pessoas em cadeiras de rodas

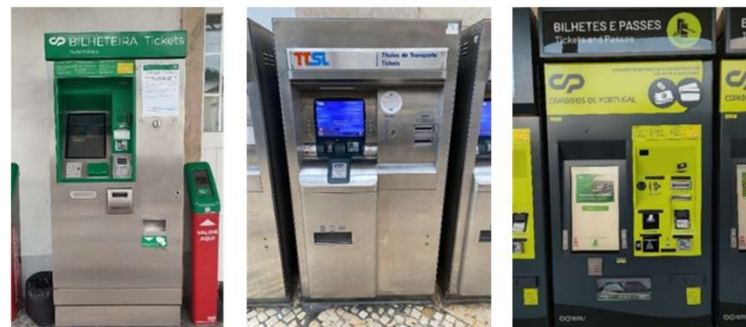
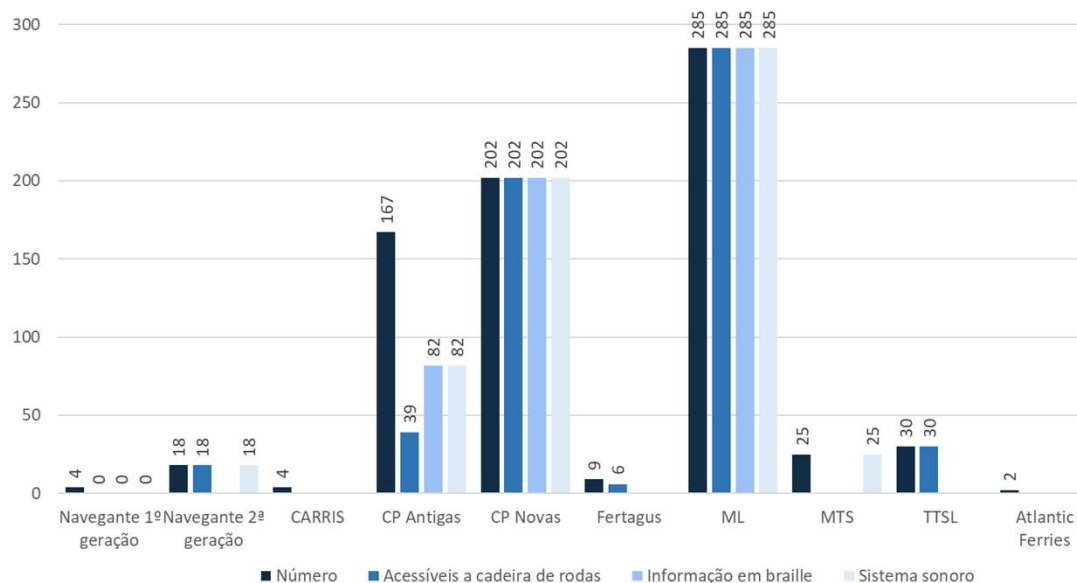


Aquisição de títulos

- A maioria das bilheteiras dos operadores de transporte da área metropolitana de Lisboa encontram-se em:
 - Locais acessíveis a pessoas em cadeira de rodas (e.g. ML, CP, Fertagus)
 - Nem todas têm balcões de atendimento a altura adequada a pessoas em cadeira de rodas
- Apenas a Fertagus tem bilheteiras com sistemas de som e amplificadores, adaptadas a pessoas com deficiência auditiva



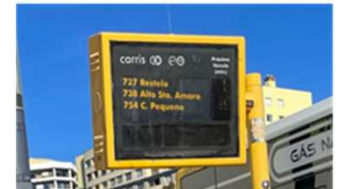
Aquisição de títulos



- Apenas os Pontos Navegante estão adaptados a portadores de daltonismo
- 562 dos 724 pontos de venda existentes são acessíveis a pessoas em cadeiras de rodas (todas as dos MTS, *Atlantic Ferries* e Pontos Navegante de 1ª geração, 128 das máquinas antigas da CP e 3 da Fertagus)
- 569 apresentam instruções de utilização e informações em *braille*, totalidade das máquinas da CP e do ML
- 594 máquinas possuem sistema sonoro de comunicação (totalidade da CP, ML e MTS)

Informação ao Público

- Em **nenhuma** das paragens ou interfaces da área metropolitana de Lisboa existe informação ao público em *braille* ou em relevo (mapa da interface, da envolvente ou horários)
- O ML tem, em algumas estações informação ao público codificada em ColorAdd destinada a portadores de daltonismo
- A maioria dos operadores (exceto Transtejo Soflusa) tem a informação, total ou parcialmente acessível a pessoas em cadeira de rodas – CP, Fertagus, Carris Metropolitana e Carris apenas nalgumas estações e paragens
- Adaptação dos **sites e app** a pessoas com deficiência visual, o site da TML está adaptado a esta situação, embora com limitações, assim como os MTS, Fertagus e CP
- Codificação para daltónicos apenas no site do ML
- Informação em tempo real do estado dos elevadores nas interfaces - ML



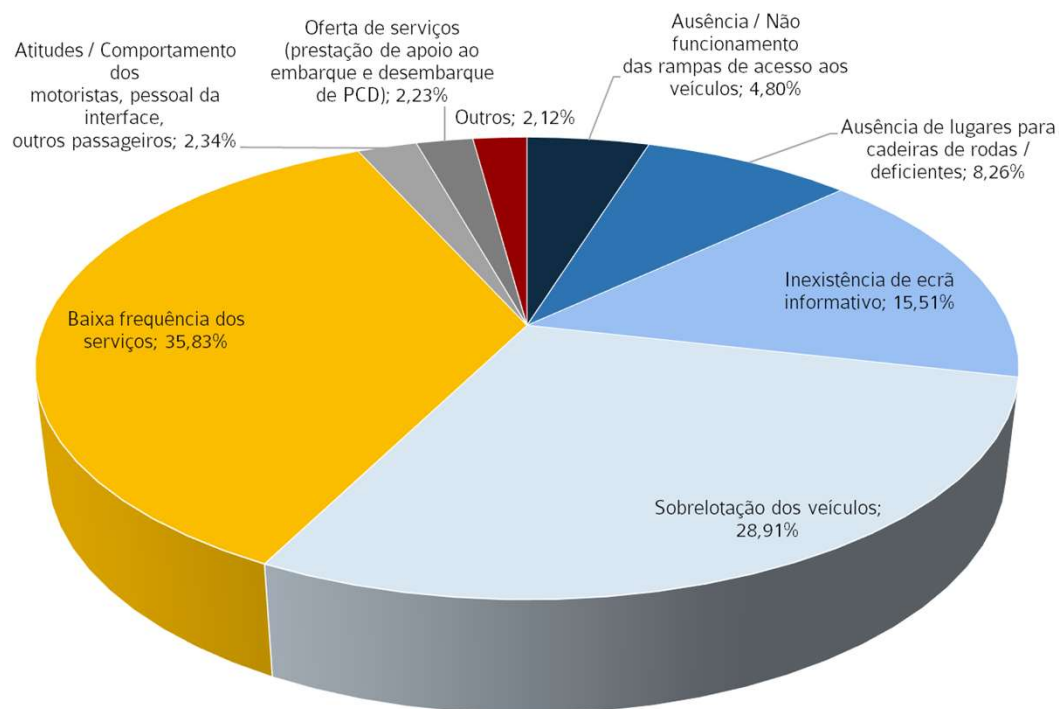


Táxis

- 4 662 licencias atribuídas
- 87 veículos adaptados a pessoas com mobilidade condicionada (1,7% do total)
- Lisboa congrega 62,5% dos táxis adaptados a pessoas com mobilidade condicionada (50 veículos)
- Municípios sem licenças atribuídas a táxis adaptados a pessoas com mobilidade condicionada – Alcochete, Barreiro, Montijo, Seixal e Sintra

Reclamações

- **896 reclamações** recebidas
- **165 reclamações (18,7% do total)** relacionadas especificamente com PCD
- Principais motivos das reclamações:
 - Ausência de lugares para cadeiras de rodas (8,3% - 74 reclamações)
 - Ausência / não funcionamento das rampas de acesso aos veículos (4,8% - 43 reclamações)
 - Atitudes / comportamento dos motoristas, pessoal da interface, outros passageiros (2,3% - 21 reclamações)
 - Oferta de serviços (prestação de apoio ao embarque e desembarque) (2,1% - 20 reclamações)
- Não foi possível obter dados de alguns operadores rodoviários





3. Objetivos e funcionamento da sessão

Modelo de funcionamento da sessão

1. Apresentação inicial
2. Divisão dos participantes em grupos pelas mesas atribuídas à entrada
3. Eleição de um relator por mesa, que será responsável por apresentar as conclusões dos trabalhos da mesa
4. Identificação de projetos prioritários, por temática e por tipologia de deficiência
5. No final o relator de cada grupo fará uma síntese conclusiva do trabalho de cada mesa

Temáticas



1. **No acesso ao sistema de transportes**
(acesso às e nas paragens / interfaces/ Espaços navegante / Locais de apoio cliente Carris)
2. **No veículo**
(acesso ao veículo/ na viagem)
3. **Informação ao público e Aquisição de Títulos de Transporte**
(informação nas paragens / interfaces/ infoacessibilidade, informação nos veículos)
(máquinas de venda automática/ internet/app/ bilheteiras)
4. **Outros aspetos**
(e.g. táxis, aspetos comportamentais, apoio ao cliente, serviços de acompanhamento, tarifários, contingente de veículos adaptados e outros não referidos)

transportes ●●
metropolitanos
de ●● lisboa



Obrigada!

