

Proc. _____
ENT 721/SG/DAOSM/GAAM/ 16
DATA 29/02/16
Álvaro Fernandes



PARECER DAS 3.^a, 4.^a E 8.^a COMISSÕES DA ASSEMBLEIA MUNICIPAL DE LISBOA SOBRE O RELATÓRIO DO DEBATE TEMÁTICO DA SEGUNDA CIRCULAR

I - CONSIDERANDOS

1. ANTECEDENTES

1.1. No dia 1 de fevereiro de 2016 realizou-se a 1.^a sessão do Debate Temático sobre a *Segunda Circular*, dando cumprimento à deliberação aprovada pela Assembleia Municipal de Lisboa (AML), em 26 de janeiro¹, no exercício da competência prevista no artigo 39.^o do Regimento da AML em vigor.

Da 1.^a sessão do debate temático resultou um relatório, elaborado em coautoria pela Presidente da Assembleia Municipal, DM Helena Roseta e pelo DM Diogo Moura (documento que se anexa ao presente parecer e cujo conteúdo se considera reproduzido).

No dia 10 de Fevereiro de 2016 reuniu a conferência de representantes da AML, que propôs ao seu plenário a seguinte proposta de deliberação:

- 1. Aprovar este Relatório final do Debate Temático;*
- 2. Recomendar à Câmara Municipal que pondere devidamente as conclusões e recomendações resultantes do Debate Temático e constantes do referido Relatório;*
- 3. Determinar que a 3.^a, 4.^a e 8.^a Comissões Permanentes apreciem este Relatório, oiçam sobre ele a Câmara Municipal e apresentem ao plenário, no mais curto prazo, o seu parecer.*

¹ Proposta 1/PAM/2016.



No mesmo dia 10 de fevereiro de 2016 reuniu a AML, em sessão extraordinária, incluindo um ponto na ordem de trabalhos para apreciação do Relatório e da Proposta de deliberação final relativos ao Debate Temático.

Após a conclusão do debate foi aprovada a proposta de deliberação formulada pela conferência de representantes.

1.2. Para cumprir a determinação do 3.º ponto da proposta da conferência de representantes, reuniram no dia 18 de fevereiro de 2016, em sessão conjunta, os deputados municipais que integram as 3.ª, 4.ª e 8.ª Comissões da Assembleia Municipal.

O ponto único da reunião foi a audição do Vereador Manuel Salgado sobre as conclusões e recomendações do Relatório do Debate Temático.

O presente parecer é elaborado a partir das informações obtidas nas reuniões supra identificadas, bem como dos documentos de suporte e outras fontes alusivas ao tema, designadamente as fontes comunitárias relativas à gestão das redes de transportes e gestão da mobilidade e a legislação aplicável.

Uma última nota neste ponto preliminar para destacar que este parecer é não vinculativo e que os juízos que comporta emergem da apreciação predominantemente política que incumbe realizar aos eleitos locais de um órgão deliberativo. Naturalmente, não exime os decisores do aprofundamento da fundamentação das questões subjacentes e da aferição de sustentabilidade técnica e financeira.

2. Enquadramento

2.1. A segunda circular é, atualmente, uma infraestrutura rodoviária da cidade de Lisboa, com 3 vias por sentido de tráfego e uma velocidade de circulação limitada a 80 km/h.

Apresenta vários desnivelamentos, interseções e nós rodoviários e integra-se na rede estruturante da cidade de Lisboa.

A via estabelece ligações nos seus extremos, e a meio do traçado, com relevantes infraestruturas rodoviárias da Rede Nacional Rodoviária, tais como a A1 (Autoestrada do Norte), IP7/A2 (Eixo Norte Sul e Autoestrada do Sul), a CRIL/A5 (Circular Regional Interna de Lisboa e Autoestrada Lisboa Cascais) e o IC19 (Itinerário Complementar Lisboa-Sintra).

Constitui-se como a via preferencial de serviço ao tráfego originado pelo aeroporto internacional de Lisboa.

Em termos de hierarquia da rede rodoviária, a segunda circular integra-se no 1.º nível da Rede Rodoviária Municipal (cf. artigo 70.º do PDM/Lisboa).

2.2. Por razões ambientais, económicas, funcionais, e até financeiras, as políticas de transportes e mobilidade são influenciadas a partir de planos *supraestaduais*.

Têm sido frequentes as produções normativas e técnicas no seio da União Europeia que visam enquadrar e fazer convergir os Estados Membros numa efetiva articulação entre as políticas de transportes, mobilidade, energia e ambiente.

Destaca-se num horizonte mais distante o *Livro Branco sobre a Política Europeia de Transporte no Horizonte 2010: a Hora das Opções*², revisto pela Comunicação “*Manter a Europa em movimento – Mobilidade sustentável para o nosso continente*”³.

² COM (2001) 370 final.

³ COM (2006) 314 final.

Nestes documentos já se contemplavam como objetivos gerais a *promoção da intermodalidade* e o *desenvolvimento de transportes urbanos de qualidade*.

Nos programas de execução destas políticas ganhou espaço a orientação para uma utilização diferenciada e racional dos diversos meios de transporte, sendo mesmo sustentada uma *“receita hipocarbónica para o uso dos transportes”*.

Na Comunicação da Comissão de 2009⁴, denominada *“um futuro sustentável para os transportes: rumo a um sistema integrado baseado na tecnologia e de fácil utilização”*, sobressaiu a segurança dos meios de transporte como termo de referência do planeamento e implementação de políticas de mobilidade.

Destes documentos, marcados pelo diagnóstico de problemas comuns, surgem desafios de médio e longo prazo que as comunidades urbanas deverão mitigar, se possível resolver:

- a) adaptação dos sistemas de transportes a pessoas com mobilidade reduzida;
- b) resolução de problemas ambientais, tais como a redução de emissões poluentes e ruído;
- c) superação do desafio energético emergente da redução da disponibilidade de combustíveis fósseis; melhoria da mobilidade urbana⁵.

2.3. A *soft law* comunitária, subsequente, aprofundou estas linhas de orientação.

Na Comunicação de 17 de dezembro de 2013⁶, a Comissão apresenta o documento denominado *“Avançar em conjunto para uma mobilidade urbana competitiva e eficiente na utilização dos recursos”* e identifica o

⁴ COM (2009) 279.

⁵ Direito Administrativo dos Transportes, Suzana Tavares da Silva, *in* Tratado de Direito Administrativo Especial, Volume V, coordenação de Paulo Otero e Pedro Gonçalves, Coimbra, Almedina, 2001, p. 431.

⁶ COM (2013) 913 final.

congestionamento crónico de tráfego como um problema comum a muitas cidades, potenciador de um custo anual estimado de 80.000 milhões de euros.

Na mesma Comunicação alude-se à estratégia *Europa 2020*⁷ enquanto documento polarizador de um crescimento inteligente, inclusivo e sustentável que sublinha a importância de um sistema de transportes europeu, modernizado e sustentável para o desenvolvimento futuro da União e insiste na necessidade de se olhar para a vertente urbana dos transportes.

Alerta-se, particularmente, para a necessidade de um planeamento da mobilidade urbana sustentável, dinamizando conceito de “*Gestão da Mobilidade*”, a partir de uma plataforma europeia para os planos de mobilidade urbana⁸.

A Comunicação de Dezembro de 2013, sustenta a vantagem de uma regulação inteligente do acesso automóvel em zona urbana, defendendo mesmo a tarifação viária urbana.

Serão modos de moderar a pressão concorrencial exercida por atividades humanas relacionadas com a mobilidade: espaços para carga e descarga, faixas para autocarros, automóveis, estacionamento, espaço para peões, faixas para ciclistas, parques de estacionamento.

Apela-se à gestão destas necessidades concorrenciais, de acordo com as prioridades e circunstâncias locais, especificando-se que a regulação do acesso dos veículos em zonas urbanas, principalmente aos centros urbanos, pode ajudar a otimizar o acesso, melhorar a qualidade do ar e mudar o tipo de energia utilizada na mobilidade automóvel.

Introduzem-se os Sistemas de Transporte Inteligente (STI) como vetores essenciais de planeamento da mobilidade urbana, orientados para a gestão de

⁷ Com (2010) 2020 final.

⁸ A European Platform on Mobility Management (EPOMM) tem desenvolvido o conceito de gestão da mobilidade, a partir de medidas denominadas *soft* (informação e a comunicação, a organização de serviços e a coordenação de atividades de diferentes parceiros), que potenciam a eficácia de medidas denominadas *hard* de transporte urbano (novas linhas de eléctricos, estradas e ciclovias).

dados multimodais interoperáveis que reúnam todas as informações sobre a mobilidade urbana.

A segurança rodoviária urbana enquanto parâmetro indissociável de projetos rodoviários, já identificado noutras Comunicações da Comissão, surge como resposta aos dados que reportam cerca de 11.000 pessoas que morrem anualmente em acidentes de viação nas zonas urbanas da União Europeia.

De realçar que as medidas de mobilidade urbana são elegíveis para receber apoio dos fundos EIE (fundos estruturais e de investimento europeus)⁹ e se estiverem enquadradas em estratégias de desenvolvimento urbano integrado e sustentável que ofereçam resposta a problemas económicos, ambientais, climáticos, demográficos e sociais que afetem a zona urbana.

Na perspetiva de desenvolver a Comunicação de Dezembro de 2013, entendeu a Comissão produzir um Anexo¹⁰ que densifica um conceito de referência para os planos de mobilidade urbana sustentável, identificando-lhe o objetivo de melhorar a acessibilidade de uma zona urbana e proporcionar mobilidade e transportes de alta qualidade e sustentáveis no interior da zona urbana e através dela.

Para o efeito, identifica um conjunto de parâmetros e objetivos para o desenvolvimento de um sistema de transportes urbanos, tais como:

- a) Transportes públicos;
- b) Transportes não motorizados;
- c) Uma estratégia de longo prazo para o desenvolvimento das infraestruturas e serviços de transporte e mobilidade;
- d) Desenvolvimento equilibrado de todos os modos de transporte;
- e) Gestão da mobilidade;

⁹ Regulamento FEDER, artigo 5.º, n.º 4, alínea e) – prioridade de investimento: promoção de estratégias de baixa emissão de carbono para todos os tipos de territórios, nomeadamente as zonas urbanas, incluindo a promoção da mobilidade urbana multimodal sustentável e medidas de adaptação relevantes para a redução

¹⁰ Anexo I à Comunicação, de 17 de Dezembro de 2013, da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regões.

- f) Segurança rodoviária urbana;
- g) Intermodalidade;
- h) Sistemas de transporte inteligentes.

2.4. A abordagem comunitária não difere, significativamente, da abordagem nacional ao tema dos transportes e mobilidade.

A Lei de Bases dos Transportes Terrestres, aprovada pela Lei n.º 10/90, de 17 de Março, ainda em vigor, preconiza como objetivos fundamentais do sistema de transportes terrestres *assegurar a máxima contribuição para o desenvolvimento económico e promover o maior bem-estar da população*, o que pode exemplificativamente ser prosseguido através da adequação permanente da oferta dos serviços de transporte às necessidades dos utentes, sob os aspetos quantitativos e qualitativos e pela progressiva redução dos custos sociais e económicos do transporte (cf. artigo 2.º, n.º 1 da Lei n.º 10/90, de 17 de Março).

Segundo a referida lei de bases, a organização e o funcionamento do sistema de transportes deverão ter em conta: a) os imperativos de defesa nacional e as necessidades de ordem estratégica; b) as orientações das políticas de ordenamento do território e desenvolvimento regional, qualidade de vida e proteção do ambiente; c) as necessidades dos demais sectores da atividade económica; d) a economicidade do consumo de energia; e) as necessidades de segurança da circulação e dos transportes (cf. artigo 2.º, n.º 3).

A transversalidade da mobilidade e transportes, enquanto vetor da qualidade de vida, remete-nos, precisamente, para a Constituição da República Portuguesa que determina aos poderes públicos as seguintes incumbências: prevenir e controlar a poluição e os seus efeitos e as formas prejudiciais de erosão; ordenar e promover o ordenamento do território, tendo em vista uma correta localização das atividades, um equilibrado desenvolvimento socioeconómico e a valorização da paisagem; promover a qualidade ambiental

das povoações e da vida urbana; promover a integração de objetivos ambientais nas várias políticas de âmbito sectorial; promover a educação ambiental e o respeito pelos valores do ambiente; assegurar que a política fiscal compatibilize desenvolvimento com proteção do ambiente e qualidade de vida [cf. alíneas a), b) e) a h) do artigo 66.º da Constituição da República Portuguesa].

Em anotação a este artigo constitucional, assinalam Jorge Miranda e Rui Medeiros que *enquanto direito económico, social e cultural, o direito ao ambiente é um direito a prestações positivas do Estado e da sociedade, um direito a que seja criado um ambiente de vida humana, sadio e ecologicamente equilibrado*¹¹.

Aliás, importa elencar uma das tarefas fundamentais do Estado - devendo a referência subjetiva ser entendida em termos latos¹² - que é promover o bem-estar e a qualidade de vida do povo e a igualdade real entre os portugueses, bem como a efetivação dos direitos económicos, sociais, culturais e ambientais, mediante a transformação e modernização das estruturas económicas e sociais [alínea d) do artigo 9.º da Constituição da República Portuguesa].

2.5. Na Administração Pública nacional o Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres (IMTT), atual IMT¹³, desenvolveu um conjunto de iniciativas tendentes *“conquistar a sociedade civil para uma nova cultura de mobilidade”*.

¹¹ Constituição Portuguesa Anotada, Tomo I, Jorge Miranda e Rui Medeiros, anotação ao artigo 66.º, Coimbra, Coimbra Editora, 2005, p. 684.

¹² No mesmo sentido o artigo 235.º, n.º 2, da Constituição da República Portuguesa refere que as autarquias locais visam a prossecução de interesses próprios das suas populações.

¹³ De acordo com o seu diploma orgânico, republicado pelo Decreto-Lei n.º 77/2014, de 14 de maio, com as alterações do Decreto-Lei n.º 83/2015, de 21 de maio, O IMT, I.P. tem por missão o exercício das funções de regulamentação técnica, de licenciamento, coordenação, fiscalização e planeamento no setor dos transportes terrestres, fluviais e respetivas infraestruturas e na vertente económica do setor dos portos comerciais e transportes marítimos.

Assim, definiu uma estratégia para a mobilidade sustentável através de um quadro de referência na abordagem das questões relacionadas com o território, acessibilidades, os transportes e a mobilidade, consubstanciado na apresentação de um **“pacote de mobilidade”** que contém, entre outros elementos, diretrizes nacionais para a mobilidade, guias orientadores para acessibilidades, mobilidade e transportes nos planos municipais de ordenamento do território, guia para a elaboração de planos de mobilidade e transportes e uma coleção de brochuras técnicas à elaboração de planos de mobilidade e transportes.

2.5.1. No guião orientador das Acessibilidades, mobilidade e transportes nos planos municipais de ordenamento do território¹⁴ o IMTT introduz a valorização do conceito de *“cidadão multimodal”* e apela a que os conteúdos dos planos municipais de ordenamento do território valorizem as deslocações a pé e em modos suaves, qualifiquem os acessos aos transportes públicos bem como melhorem as suas condições de circulação, e regulem a circulação do transporte individual nas áreas urbanas.

O guião relaciona o espaço público e o uso do solo, advertindo que não basta procurar a eficiência da circulação automóvel, mas, também, *garantir a atractividade dos espaços, a segurança e comodidade dos percursos, a qualidade estética da paisagem urbana e o seu carácter simbólico e de representação da sociedade.*

Ora, como bem sublinham os autores do documento, para atingir estes diferentes objetivos, o espaço urbano é reconhecidamente um campo de conflito de interesses, de escolhas, e de cidadania, colocando-se a questão da necessidade de uma estratégia e aposta política que permita definir claramente o que deve ser privilegiado.

2.5.2. Na sua abordagem à rede viária, nomeadamente aos princípios de planeamento e desenho, o IMTT desclassifica a abordagem passiva (*previsão*

¹⁴ IMTT, Guião orientador - Acessibilidades, mobilidade e transportes nos planos municipais de ordenamento do território.

e *provisão*), que terá contribuído para um aumento acentuado da utilização de transporte individual e promovido um sistema de mobilidade insustentável do ponto de vista energético¹⁵.

Em alternativa, preconiza um novo paradigma, assente na utilização mais eficiente das infraestruturas existentes e com impacto sobre a procura de transporte motorizado.

O conceito acolhe políticas comunitárias que se consolidaram na Comunicação de Dezembro de 2013: utilização mais eficiente e otimizada dos recursos disponíveis, promoção da utilização de modos de deslocação mais sustentáveis e pela gestão racional da procura de transporte motorizado, permitindo, assim, encaminhar os cidadãos para opções de mobilidade mais sustentável.

O novo planeamento das redes de transporte pressupõe, assim, uma visão holística e integrada do sistema de transportes, das complementaridades entre os diferentes modos e da relação com o ordenamento do território e o ambiente.

Apela-se, concretamente, à adoção de um *Plano de Circulação* que agregue um conjunto de políticas económicas e sociais:

- a) Assegurar a acessibilidade multimodal;
- b) Otimizar a utilização das infraestruturas viárias existentes;
- c) Contribuir para a utilização equilibrada do transporte individual, em particular nas deslocações pendulares (casa-trabalho e casa-estudo), através de medidas de gestão de tráfego;
- d) Melhorar as condições de segurança rodoviária; proteger sectores urbanos sensíveis do tráfego motorizado;
- e) Contribuir para a partilha coerente e equilibrada do espaço público entre os diferentes modos de deslocação;

¹⁵ IMTT, Pacote da Mobilidade, Rede Viária – Princípios de planeamento e desenho, Março de 2011,

- f) Contribuir para a sustentabilidade ambiental;
- g) Assegurar a qualidade de vida das populações;
- h) Contribuir para o desenvolvimento económico sustentado.

Regista-se, portanto, uma estreita interdependência entre a organização do território, o sistema de transportes e as condições de mobilidade de pessoas e bens, cuja abordagem e resolução constitui um dos temas centrais do ordenamento do território, do planeamento do espaço urbano e do desenho do espaço público.

3. Projeto de requalificação da segunda circular. A perspetiva da CML

3.1. O projeto de requalificação da segunda circular é apresentado pela CML na fase de estudo prévio, com os seguintes elementos: Tomo 1 – Estudo de Tráfego; Tomo 2 – Projecto Rodoviário (terraplenagem, drenagem pluvial, sinalização); Tomo 3 – Projecto de Pavimentação; Tomo 4 – Projecto de Arquitetura Paisagística; Tomo 5 – Projecto de Iluminação; Tomo 6 – Resumo Geral de Medições e Especificações Técnicas; Tomo 7 – Estimativa Orçamental.

A CML apresenta o projeto de requalificação da segunda circular, estruturado em três objetivos¹⁶: mais Segurança; mais Fluidez e maior capacidade; Maior sustentabilidade ambiental.

3.1.1. Em prol da necessidade de mais segurança, invoca-se o elevado nível de sinistralidade naquele que é considerado o eixo rodoviário municipal com

¹⁶ Documento de suporte à apresentação da CML, realizada pelo Vereador Manuel Salgado, no debate público de 1 de Fevereiro. Os documentos de suporte ao plano de requalificação encontram-se disponíveis em: <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/outros-projetos-e-obras/projeto-de-requalificacao-da-segunda-circular>

maior sinistralidade entre 2008 e 2011¹⁷, observando-se uma concentração dos acidentes no troço entre o IC 19 e a Avenida Lusíada e no troço compreendido entre a Avenida Padre Cruz e o nó das Calvanas.

Os objetivos de mais fluidez e maior capacidade serão prosseguidos com a alteração da configuração, em alguns casos supressão, do número de acessos e entrecruzamentos, na pedagogia das alterações de padrão de condução na via, incluindo indesejáveis mudanças de faixa de rodagem e altas velocidades.

A CML qualifica a situação atual da segunda circular como a maior geradora de poluição atmosférica da cidade, através das emissões de CO₂ e poeiras em suspensão e um dos canais rodoviários mais geradores de ruído.

3.1.2. A CML propõe cumprir os objetivos do projeto de requalificação da segunda circular através das seguintes ações:

a) Ao nível da Infraestrutura rodoviária:

- i. Repavimentar em toda a extensão da 2ª circular com a reabilitação da fundação nos locais mais degradados e reposição do pavimento com soluções resistentes e redutoras das emissões de ruído equivalentes a reduções do tráfego para cerca de metade;
- ii. Reabilitar o sistema de drenagem, quer pela regularização da faixa de rodagem quer pela substituição dos órgãos de drenagem;
- iii. Substituir o sistema de iluminação pública para uma solução mais eficiente e do consumo energético que permite obter economias de custo até 60% em relação à situação atual;
- iv. Renovar o sistema de sinalização vertical e horizontal para a tornar mais visível e compreensível;
- v. Instalar um sistema de controlo de velocidade média nos troços mais críticos em termos de segurança;

¹⁷ CML invoca estudos do Laboratório Nacional de Engenharia Civil e Plano de Acessibilidade Pedonal.

- b) Ao nível das soluções de traçado e perfil
- i. Reformular alguns dos acessos à segunda circular – Aparentemente, ficará suspensa a ação de eliminar a ligação da azinhaga das Galhaldas à 2ª Circular, mas manter-se-á a ligação direta da segunda circular à Av. Padre Cruz (no sentido aeroporto/Benfica);
 - ii. Reformular os nós de ligação ao IC19 e à A1 – atualmente estes nós, além de não facilitarem o encaminhamento do tráfego para a CRIL, significam atrasos para os movimentos de saída de Lisboa. Pretende-se que de forma faseada e em articulação com as Infraestruturas de Portugal, aqueles nós sejam reformulados por forma a torna-lo mais adaptados aos movimentos que neles circulam e facilitarem o encaminhamento do tráfego de atravessamento para a CRIL.
- c) Implantar um separador central com 3,5 m de largura com árvores e arbustos ao longo de toda a 2ª circular, com exceção das zonas onde existem viadutos e outras que salvaguardem o tráfego aéreo;
- d) Reduzir a largura das vias para 3,25m conduzindo a uma redução da velocidade o que aumenta a segurança e o débito de circulação.
- e) Marcar a via de rodagem mais direita como via de serviço especialmente dedicada para os movimentos de entrada e saída, através da aplicação de um betuminoso de coloração diferenciada;
- f) Plantar arvoredos nas áreas laterais ao longo de toda a extensão da segunda Circular, por forma a reduzir o impacto visual do corredor rodoviário em relação às áreas residenciais adjacentes e contribuir para a captura das emissões de CO2 e partículas em suspensão;
- g) Montar barreiras acústicas laterais junto aos edifícios de habitação onde não existam;
- h) Estabelecer um planeamento e faseamento de obra que evitam a eliminação de vias de circulação durante o dia;

- i) Utilizar processos construtivos que aumentem os rendimentos do trabalho a realizar e diminuam o tempo de execução da obra bem como o seu custo total;

Prevê a CML que as obras de Requalificação da segunda circular durem 11 meses e tenham um custo global estimado de 9,75 milhões de euros.

4. A perspetiva supramunicipal do projeto da segunda circular

As frequentes abordagens, durante o debate público, à função da segunda circular e à possibilidade de integração na infraestrutura rodoviária de modos de transporte ferroviário justificam uma incursão no quadro de atribuições e competências aplicável.

As Autoridades Metropolitanas de Transportes de Lisboa e do Porto foram extintas, sucedendo-lhes, nas atribuições e competências, as Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto, passando estas Entidades Intermunicipais a exercerem competências no domínio do transporte público de passageiros (números 1 a 3 do artigo 3.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de Junho, que aprova o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, também denominado RJSPTP).

Por força do artigo 8.º do RJSPTP, a Área Metropolitana de Lisboa assume a função de Autoridade de Transportes, na área de circunscrição dos municípios que a integram.

Passou, assim, a Área Metropolitana de Lisboa a ser responsável, segundo o artigo 4.º do RJSPTP, pela definição dos objetivos estratégicos do sistema de mobilidade, o planeamento, a organização, a operação, a atribuição, a fiscalização, o investimento, o financiamento, a divulgação e o desenvolvimento

do serviço público de transporte de passageiros, por modo rodoviário, fluvial, ferroviário e outros sistemas guiados.

E para o efeito foram-lhe atribuídas as seguintes competências:

- a) Organização, planeamento, desenvolvimento e articulação das redes e linhas do serviço público de transporte de passageiros, bem como dos equipamentos e infraestruturas a ele dedicados;
- b) Exploração através de meios próprios e ou da atribuição a operadores de serviço público, por meio da celebração de contratos de serviço público ou mera autorização, do serviço público de transporte de passageiros;
- c) Determinação de obrigações de serviço público;
- d) Investimento nas redes, equipamentos e infraestruturas dedicados ao serviço público de transporte de passageiros, sem prejuízo do investimento a realizar pelos operadores de serviço público;
- e) Financiamento do serviço público de transporte de passageiros, bem como das redes, equipamentos e infraestruturas a este dedicados, e financiamento das obrigações de serviço público e das compensações pela disponibilização de tarifários sociais bonificados determinados pela autoridade de transportes;
- f) Determinação e aprovação dos regimes tarifários a vigorar no âmbito do serviço público de transporte de passageiros;
- g) Recebimento de contrapartidas pelo direito de exploração de serviço público de transporte de passageiros;
- h) Fiscalização e monitorização da exploração do serviço público de transporte de passageiros;
- i) Realização de inquéritos à mobilidade no âmbito da respetiva área geográfica;
- j) Promoção da adoção de instrumentos de planeamento de transportes na respetiva área geográfica;

k) Divulgação do serviço público de transporte de passageiros.

As atribuições e competências concedidas às Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto, não precludem as responsabilidades do Estado, que, a título de exemplo, conserva a função de Autoridade de Transportes quanto ao serviço público de transporte de passageiros em modo ferroviário pesado [alínea b) do n.º 1 do artigo 5.º].

O Estado conserva, igualmente, atribuições e competências quanto às infraestruturas da Rede Rodoviária Nacional, cujo *Estatuto* foi aprovado pela Lei n.º 34/2015 de 27 de abril.

A segunda circular integra-se na Rede Rodoviária Municipal, sob gestão do município de Lisboa, embora seja uma via estruturante, de 1.º nível [cf. alínea a) do n.º 1 e alínea b) do n.º 2 do artigo 70.º do Plano Diretor Municipal de Lisboa, PDM/Lisboa, publicado na 2.ª série do Diário da República de 30 de Agosto de 2012].

A configuração das zonas de confluência (nós) entre a Rede Rodoviária Nacional e Municipal encontra-se prevista no Anexo VII ao PDM/Lisboa, sendo desejável o modo desnivelado ou de nível quando se trate de entradas e saídas de mão.

5. A participação no projeto de requalificação da segunda circular

5.1. A participação dos interessados na gestão pública é um direito constitucionalmente consagrado (artigo 267.º, n.º 1 da CRP) e concretizado como princípio no artigo 12.º do Código de Procedimento Administrativo, aprovado pela Lei n.º 4/2015, de 7 de Janeiro.

Um projeto desta relevância para a cidade de Lisboa não poderia ser aprovado sem salvaguarda de procedimentos que conferissem oportunidades reais de participação, nomeadamente aos munícipes.

A participação foi viabilizada através dos mecanismos da consulta pública que decorreu entre 23 de Dezembro de 2015 e 29 de Janeiro de 2016, mas também mediante o debate temático promovido pela Assembleia Municipal de Lisboa, cujas conclusões e recomendações originam este parecer.

Terão sido apresentadas cerca de 400 pronúncias durante o período de consulta pública, como se menciona no relatório em referência e foi verbalmente reiterado pelo Vereador Manuel Salgado, na reunião de 18 de Fevereiro.

Tais pronúncias estão a ser analisadas e darão origem a um *Relatório de Ponderação*, que será divulgado no portal da CML¹⁸.

A 1.ª sessão do debate público encontra-se suficientemente descrita no relatório do debate temático sobre a segunda circular **(documento que se anexa ao presente parecer)**, pelo que se dispensa a referência às intervenções dos participantes.

5.2. Destacam-se do documento, em primeiro lugar, os aspetos positivos referidos:

- a) A reposição do pavimento com uma solução que aumenta a aderência dos veículos e que reduz o ruído;
- b) A substituição de todo o sistema de iluminação para led, que vai trazer uma grande poupança em termos energéticos;
- c) A substituição de todo o sistema de drenagem eliminando a possibilidade de ocorrência de fenómenos como de *aquaplaning*;
- d) A substituição de todo o sistema de sinalização, melhorando a segurança;
- e) A manutenção das três vias por sentido e uma quarta via nas zonas de entrecruzamento e nas faixas de aceleração e abrandamento;

¹⁸ Fonte: portal da CML – Projecto de requalificação da segunda circular.

- f) A eliminação de alguns entrecruzamentos mais perigosos, designadamente na zona compreendida entre os nós com o eixo Norte/Sul e o nó das Calvanas;
- g) A introdução do limite de velocidade para 60 Km/h;
- h) O reforço da estrutura ecológica municipal de Lisboa, promovendo mais uma ligação verde entre o Parque Florestal de Monsanto, o corredor verde oriental e a frente ribeirinha;
- i) A contribuição para uma melhoria ambiental e paisagística, melhorando a imagem e a qualidade visual, produzindo o efeito de barreira acústica, promovendo maior segurança pelo abrandamento do tráfego e redução da velocidade, reduzindo o nível de ruído e contribuindo para a regulação microclimática;
- j) A interdisciplinaridade do próprio projecto, incluindo as especialidades de tráfego, acessibilidades e espaços verdes;
- k) A melhoria da segurança e conforto das zonas pedonais existentes, adjacentes à 2ª Circular;
- l) A carga simbólica que a intervenção representa, vincando o compromisso da cidade com uma progressiva redução do uso do automóvel particular;
- m) A perspectiva gradualista projectada pela Câmara, permitindo fazer a intervenção de forma segura e adequada nos tempos de transição pós petrolífera em que iremos viver cada vez mais.

Estas menções positivas ao projeto realizadas pelos intervenientes no debate demonstram que, em termos gerais, a iniciativa de requalificação da segunda circular foi bem acolhida pelos participantes e que as vantagens prognosticadas com a realização da intervenção foram assimiladas por representantes de interesses organizados que são relevantes operadores.

5.3. Do debate também emergiram *problemas, constrangimentos e advertências* cuja pertinência não dispensa a sua transcrição:

- a) Se não forem melhoradas as saídas, como é o caso da Radial de Benfica, tão importante para o escoamento de quem vem do IC19, não haverá qualquer benefício nesta via;
- b) O separador central pode não oferecer protecção suficiente para reter as viaturas;
- c) A maioria dos atropelamentos na 2ª Circular ocorre nas imediações do Aeroporto, sendo um troço crítico a Avenida de Berlim para Norte, por falta de alternativas ao atravessamento e por não haver protecções para peões;
- d) Dos diversos nós da 2ª circular, o nó da Buraca é o que causa mais preocupações, porque as intervenções na Buraca são recentes e complicadas, num espaço relativamente confinado, e dispendiosas; como a intervenção do projecto da 2ª Circular tem várias fases, numa primeira fase deverá proceder-se à separação dos tráfegos da Radial de Benfica com o Eixo Norte/Sul;
- e) A 2ª Circular não é um eixo inundado pelos transportes públicos, tem apenas uma carreira importante e estruturante, a 750, que vem de Algés e vai até à Gare do Oriente, ligando todas as principais linhas de ferrovia que alimentam Lisboa e todas as linhas do Metro; em todo o caso a carreira 750 transporta 5 milhões de passageiros por ano, que sofrem muitas demoras com os engarrafamentos da 2ª circular;
- f) A redução do limite de velocidade de 80 para 60 km/h pode ser considerada um constrangimento, sobretudo nas horas de menor tráfego, assim como a redução de faixas para os automóveis privados, apesar de se manterem três faixas;
- g) O projeto prevê a supressão do acesso da Azinhaga das Galhadas à 2ª Circular, através de uma ligação a realizar entre a Avenida dos Combatentes, a Avenida Lusíada e o Eixo Norte/Sul, que é

precisamente o local onde a Universidade Católica tem a sua sede e o seu campo universitário; qualquer impacto que uma tal via de ligação possa ter poderá fazer perigar o projecto da Universidade Católica;

- h) Analisando os ganhos de procura nas sete vias alternativas à 2ª Circular dentro de Lisboa, está previsto meter mais 1.575 veículos nestas sete vias, que têm 73 travessias de peões, onde se registaram entre 2010 e 2013 dois mortos, seis feridos graves e 36 feridos ligeiros. Em período homólogo, a 2ª Circular registou cinco mortos, dezasseis feridos graves e 479 feridos ligeiros. Podemos estar aqui a transferir tráfego de um lado para o outro e a aumentar o nível de severidade no final.

5.4. Outras questões transversais às políticas municipais foram suscitadas a propósito do projeto de requalificação da segunda circular:

- a) A intervenção deve ser integrada numa perspectiva mais global da rede viária da cidade, tendo em conta a necessidade de obras fundamentais, no quadro metropolitano, para retirar trânsito da 2ª Circular, nomeadamente a ligação da A5 ao Eixo Norte-Sul, a ligação do IC19 à CRIL em Pina Manique e da A1 à CRIL no Prior Velho;
- b) A intervenção carece de enquadramento numa estratégia mais integrada, abrangendo a política de acessibilidades, transportes públicos e de renovação urbana dos tecidos adjacentes à 2ª Circular;
- c) As decisões para a governação urbana deviam seguir o princípio da precaução, e hoje estamos a pagar bem caro não o ter feito. Os impactos no futuro desta intervenção não são apenas na engenharia de tráfego, é toda a engenharia de transportes, o ordenamento urbano e a requalificação urbana. Os eixos de uma rede viária de uma cidade devem deixar de ser unimodais para ser multimodais. As políticas de trânsito e transportes são uma alavanca para mudanças nas cidades, em matéria de eficiência energética, diminuição de emissões e até de saúde.

- d) Não se devem fazer alterações na 2.^a Circular sem também tomar medidas para melhorar a rede de transportes, que neste momento opera de forma muito insuficiente;
- e) Nenhuma política de transportes ou rede de transportes deve ser dissociada do ordenamento do território, sendo fundamental em Lisboa a expansão da rede do metropolitano elétrico, o aumento das ciclovias e a integração da rede de mobilidade suave. O crescimento, que tem sido acentuado, do uso do transporte individual é uma ameaça genérica no que diz respeito à desestruturação da área metropolitana de Lisboa;
- f) Este momento de discussão da 2.^a Circular deveria ser uma grande oportunidade para pensar a função desta via, a sua inserção urbana, o quebrar do efeito túnel que ela tem; devíamos aproveitar este momento para falar de cidade, de tecido urbano, de espaço público e na hipótese desta via ter um contributo para a articulação de um grande tecido urbano envolvente, que continua completamente em rotura por causa desta infraestrutura.

5.5. Na reunião de 18 de Fevereiro realizada pelas 3.^a, 4.^a e 8.^a Comissões da Assembleia Municipal de Lisboa, com a presença do Vereador Manuel Salgado, foram prestados esclarecimentos para melhorar a compreensão do projeto de requalificação da segunda circular, especialmente ao nível da intervenção.

Alguns dos esclarecimentos prestados reduzem o alcance dos *problemas, constrangimentos e advertências* referidos no relatório da 1.^a sessão do debate.

Regista-se uma evolução do projeto no sentido de acomodar sensibilidades transmitidas na 1.^a sessão do debate e que tornam efetiva a participação dos interessados promovida pelos órgãos municipais.

Salientam-se as seguintes alterações e ponderações:

- a) Relativamente às objeções à reduzida altura do lancil (35 a 45 cm), a CML informa que irá ser introduzida uma guarda de segurança no separador central para evitar o risco de galgamento e eventuais colisões com as árvores que serão plantadas ao nível do separador central;
- b) Para evitar o atravessamento de peões, irá ser mantida a rede existente junto ao estádio do Benfica/Colombo, bem como introduzida uma nova rede junto a um atravessamento frequente, identificado na zona dos Olivais, com o estudo de uma eventual passagem de ligação superior;
- c) Não irá ser encerrado o acesso da Azinhaga das Galhadas por não ser possível implementar a solução prevista de ligação entre a Av. Lusíada e o Eixo Norte Sul (um eventual encerramento em fase posterior estará sempre dependente da viabilidade desta ligação);
- d) Quanto aos radares e respetivo sistema de sinalização foi informado que o mesmo se encontra ainda a ser estudado;
- e) Foram reponderadas as plantações na zona de Benfica por proposta da JF. Benfica;
- f) Será realizada uma auditoria de segurança ao projeto de execução e a respetiva revisão do mesmo;
- g) Por indicação da autoridade nacional de segurança rodoviária optou-se por manter um limite de velocidade constante em detrimento de propostas alternativas;
- h) Serão seguidas as recomendações da ANA, sendo revistas as plantações entre o Campo Grande e a Av. De Berlim. Relativamente a este aspeto em concreto irá ainda ser afinada a percentagem das diversas espécies arbóreas para mitigação dos inconvenientes das espécies de folha caduca, não sendo adotadas na totalidade espécies perenes, por alegadamente aumentarem o risco da existência de aves;
- i) As sugestões de previsão de um eventual corredor BUS e de ciclovias não serão para já implementadas, necessitando de estudos complementares para implementação numa eventual 2ª fase;

- j) Foi igualmente considerado sem sentido prático a previsão de vias dedicadas a veículos eléctricos/GPL;
- k) Quanto à realização dos trabalhos foi informado que os mesmos decorrerão entre as 23h e as 5h da manhã, tendo já sido selecionados os locais para instalação do estaleiro nas proximidades para minorar inconvenientes (não existirão máquinas estacionadas na via durante o dia), estando previsto o lançamento de dois procedimentos de empreitada, o primeiro relativo à drenagem pavimentação e iluminação no troço entre a A1 e a Avenida de Berlim (inferior a 750.000€) e uma segunda a lançar através de concurso público internacional, para o troço compreendido entre a Av. De Berlim e o IC19.

5.6. Durante a reunião foram apresentados os traços gerais da estratégia geral de mobilidade para a cidade de Lisboa, em documento denominado “*Visão Mobilidade para a Cidade de Lisboa*”.

O documento prevê diversas intervenções na rede viária da cidade, algumas da responsabilidade da administração central na gestão de Rede Rodoviária Nacional, caso da reformulação dos nós de acesso à 2ª circular (nó da radial de Benfica/Buraca) e da A1/CRIL (Sacavém), bem como a ligação da A5 ao eixo N/S, intervenções que permitirão beneficiar na generalidade o sistema de mobilidade e que, necessariamente, se refletirá no desempenho da segunda circular.

O conteúdo introdutório de tal documento não permite neste parecer uma análise mais detalhada, que se produzirá, certamente, no momento da apresentação e discussão da sua versão final.

6. AS RECOMENDAÇÕES

6.1. A aprovação de recomendações da Assembleia Municipal dirigidas à Câmara Municipal é uma subcompetência integrada na competência genérica de acompanhamento e fiscalização da atividade do executivo, como dispõe a alínea a) do n.º 2 do artigo 25.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro.

Com o propósito de tornar essa atividade mais eficiente, foi solicitado parecer conjunto às 3.ª, 4.ª e 8.ª comissões sobre as diversas recomendações vertidas no texto do relatório da 1.ª sessão do debate temático (cf. ponto 6.6.1.).

No Anexo a este relatório são abordadas cada uma dessas recomendações e sobre as mesmas produzido um juízo de apreciação, seguido de formulação de proposta de parecer individual.

Desta apreciação resulta a seguinte proposta de parecer sobre as recomendações constantes do relatório da 1.ª sessão do debate temático:

Ponto 6.6.1.

- a) O projeto deve continuar a prever a instalação de um separador central na segunda circular que suporte a plantação de árvores, de folha perene e caduca, e arbustos, em termos que salvaguardem a segurança rodoviária e previnam a fixação excessiva de aves, que possam constituir risco para o tráfego aéreo; O separador central deverá incluir uma estrutura que impeça o atravessamento de peões e animais nos troços junto ao estádio do Sport Lisboa e Benfica e zona dos Olivais identificada como zona de risco; O separador central deverá ainda ser equipado com uma guarda de segurança para prevenir o risco de colisões de veículos automóveis com as espécies vegetais a plantar;
- b) O projeto de requalificação da segunda circular deverá ser submetido a uma auditoria de segurança, nas vertentes rodoviária e paisagística e que contemple as diferentes fases construtivas;
- c) Desenvolver estudos necessários à ponderação de apresentação de uma proposta de inclusão, na segunda circular, ou zona adjacente, de

um corredor BUS e de ciclovias, o que poderá constituir uma 2.ª fase de requalificação da via;

- d) Promover o estudo especializado do impacto do acréscimo de tráfego de passageiros no aeroporto Marechal Humberto Delgado, revisão do estudo de tráfego, para confirmar as previsões de transferência de veículos da segunda circular para outras vias, bem como a adoção de medidas cautelares para salvaguardar a existência na segunda circular de soluções de circulação para veículos de emergência, além da implementação progressiva de soluções que facilitem a circulação de transportes públicos;
- e) Ponderar a promoção de medidas facilitadoras da utilização de veículos movidos a energia elétrica ou a gás na segunda circular, a partir de postos de abastecimento e parques de estacionamento em zonas adjacentes;
- f) Ponderar, em conjunto com a Transportes de Lisboa e a Área Metropolitana de Lisboa, medidas adequadas ao aumento da velocidade comercial e transportes coletivos na segunda circular, bem como o acréscimo deste serviço em toda a extensão da via;
- g) Conciliar o desempenho do táxi no projeto de requalificação da segunda circular, enquanto elemento integrante do sistema de transportes da Cidade;
- h) Ponderar devidamente o acréscimo de risco da ocorrência de acidentes aeronáuticos com aves, submetendo especificamente esta matéria à auditoria de segurança ao projeto que será realizada sobre a sua versão final;
- i) Rever o projeto de requalificação na vertente paisagística com o objetivo de equilibrar as espécies vegetais a plantar no separador central e zonas adjacentes à segunda circular, em função dos riscos do ciclo ambiental e da segurança da via e dos utentes;

- j) Não se acompanha a recomendação de promoção da biodiversidade e de zonas de acalmia de trânsito nos locais de maior sinistralidade, permitindo à fauna silvestre fazer a sua travessia e ter em conta o bem-estar animal na análise de especialidade do projeto; as características de via estruturante consagradas no PDM não permitem acompanhar a recomendação;
- k) Não se acompanha a recomendação de definir um limite de velocidade bi-horário, durante o dia mais reduzido e à noite mais alargado, devido ao parecer contrário emitido pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária;
- l) O projeto de requalificação da segunda circular deve contemplar como parte ativa, ainda que faseadamente, a introdução de soluções tecnológicas de informação aos utentes que otimizem a utilização da infraestrutura, os consumos energéticos, a intermodalidade e previnam a sinistralidade rodoviária;
- m) Incluir a prevenção do risco do projeto nas interações da segunda circular e da sua nova configuração com o aeroporto Marechal Humberto Delgado na auditoria de segurança que será promovida;
- n) Ponderar o aumento da oferta de serviços de transportes públicos na segunda circular, juntamente com a Transportes de Lisboa e Área Metropolitana de Lisboa, ponderando os atualmente existentes e as alternativas sustentáveis à predominância do transporte individual;
- o) Promover a realização de um estudo especializado de avaliação do impacto da introdução faseada de um elétrico rápido, ou metro de superfície, que ligue os interfaces de transportes, aproveitando o corredor da segunda circular e considere o acréscimo de tráfego de passageiros no aeroporto Marechal Humberto Delgado e ainda a possível diminuição do tráfego e a transferência do transporte privado a favor deste modo de transporte como resultado da criação deste serviço de transporte público.

- p) Viabilizar o acompanhamento do projeto de requalificação, nas suas diversas fases, por representantes das 3.^a, 4.^a e 8.^a Comissões da Assembleia Municipal.

Ponto 6.6.2.

- a) A CML deve programar bem a obra e assegurar as condições de segurança durante a sua execução, designadamente ao nível das sinalizações;
- b) Deverão ser adotadas soluções construtivas e um planeamento de execução que minorem o impacto das obras de requalificação da segunda circular nas rotinas de acesso e saída do aeroporto, salvaguardando a normal operacionalidade desta infraestrutura;
- c) O projeto de requalificação da segunda circular deve salvaguardar a existência de soluções para situações de emergência decorrentes de acidente aéreo, pelo que se recomenda a inclusão de medidas de prevenção de situações de emergência, previamente conciliadas com as entidades reguladoras e a proteção civil;
- d) O separador central e as zonas adjacentes da segunda circular em que forem plantadas espécies vegetais deverão ser monitorizadas nos primeiros anos após a intervenção para se garantir que o investimento servirá os objetivos ambientais identificados no projeto;

Ponto 6.6.3.

- a) A Câmara deve pressionar o Governo para a execução de três obras fundamentais para retirar o trânsito da 2.^a Circular: ligação da A5 ao Eixo Norte-Sul, ligação do IC19 à CRIL em Pina Manique e ligação da A1 à CRIL no Prior Velho;
- b) Na revisão do projeto de requalificação da segunda circular devem ser revistas ou confirmadas as previsões de transferências de tráfego para outras vias e aferir a conveniência de programas de comunicação, dirigidos aos automobilistas, para concretizar este objetivo;

- c) O projeto de requalificação da segunda circular deve ser integrado num plano de Mobilidade para Lisboa, que reveja a execução da denominada primeira circular, além da conciliação destas intervenções na rede viária com outros programas e medidas orientados para uma solução de gestão da mobilidade sustentável;
- d) A Câmara deve fazer a monitorização da qualidade do ar e do ruído na 2ª circular, antes, durante e depois da intervenção;
- e) Em articulação com o projeto de requalificação da segunda circular devem ser instaladas zonas de estacionamento dissuasores do transporte automóvel individual nas zonas urbanas interiores e que se articulem com a promoção da utilização de transportes coletivos e outros meios de mobilidade alternativos ao transporte individual;
- f) O projeto de requalificação deve conter soluções adequadas para melhorar o tráfego automóvel nas interseções, dirimindo a formação de filas nas vias confluentes;
- g) Diligenciar junto do Governo para que a redução do custo de utilização da CREL seja implementada, em conjunto com outras medidas de melhoria da mobilidade na Área Metropolitana de Lisboa;
- h) Reitera-se o parecer emitido sobre a alínea n) do ponto 6.6.1.;

Ponto 6.6.4.

- a) A CML deve aproveitar esta intervenção para reforçar a estrutura ecológica municipal e perspetivar uma gestão sustentável da Cidade, através da reformulação das acessibilidades, mobilidade suave, transportes públicos, estacionamento periféricos e renovação urbana, em ação convergente com o Governo e a Área Metropolitana de Lisboa;
- b) Esta intervenção deve fazer parte de um plano global para a cidade, necessariamente em articulação com a Área Metropolitana de Lisboa e com o respetivo sistema de transportes, bem como com outras entidades, nomeadamente os Transportes de Lisboa;

- c) **Devem promovidas medidas conjuntamente com a Área Metropolitana de Lisboa para otimizar, em termos de tempo, custo e qualidade do serviço, as deslocações em transportes públicos entre Lisboa e concelhos limítrofes, ponderando a articulação dos modos de transportes coletivos existentes e os investimentos necessários para reforço da capacidade do sistema de transportes para toda a região e inversão da predominância do transporte individual nas zonas urbanas densamente utilizadas;**
- d) Reitera-se o parecer da alínea c);
- e) Reitera-se o parecer da alínea c);
- f) Reitera-se o parecer da alínea c);
- g) O projeto deve ser articulado com o Plano de Acessibilidade Pedonal, na parte que envolve a utilização da via para acesso a pontos de tomada e largada de passageiros de transportes públicos, e permitir uma eventual opção, numa fase subsequente, de configurar a via para suportar a circulação pedonal e em bicicleta nas zonas adjacentes, com ligação à rede ciclável de Lisboa;
- h) Reitera-se o parecer da alínea c).

II - OPINIÃO DAS VÁRIAS FORÇAS POLÍTICAS E DO RELATOR

Opinião do Partido Comunista Português

O PCP considera que é importante e urgente uma intervenção na 2ª circular, como foi amplamente demonstrado ao longo da discussão pública havida sobre esta questão.

A requalificação da 2ª circular implica um enquadramento adequado e uma estratégia global e integrada da qualidade de vida na cidade, não podendo ser

vista apenas nas melhorias sectoriais que agora se propõem para esta via. A melhoria do piso, da iluminação, do escoamento das águas, dos acessos e do aspecto paisagístico, sendo fundamentais, não devem omitir o facto de que não vão ser resolvidos os problemas do trânsito automóvel, com as longas filas diárias, nem irá ser resolvido o problema da baixa velocidade do transporte público. Estes problemas só podem ser resolvidos com uma política de transportes públicos voltada para as populações. O aumento de trânsito combate-se com a melhoria dos transportes públicos, pelo que a Câmara Municipal de Lisboa deve, em articulação com a CARRIS e Metropolitano de Lisboa, envidar esforços para criar novos percursos mais abrangentes, que sirvam as populações que circulam naquela zona. A política de transportes públicos na cidade caracterizou-se, sobretudo nos últimos anos por uma profunda degradação na qualidade da oferta, pela diminuição e supressão de carreiras, pelo aumento dos custos para o utente, situação que urge reverter rapidamente e que deve constituir preocupação e empenho da CML, só uma visão abrangente de cidade permite resolver o problema da mobilidade.

A requalificação da 2ª circular implica uma intervenção integrada com a área metropolitana, como o PCP sempre defendeu, tendo em vista a criação de estacionamento junto às entradas de Lisboa e a circulação de transportes que sirvam as populações. A mobilidade na cidade só se resolve no contexto da área metropolitana e implica a intervenção do governo central, nomeadamente na concretização das obras nas grandes vias que servem a cidade e os concelhos limítrofes.

A discussão sobre a 2ª circular tornou bem clara esta visão estratégica que infelizmente não está no projecto apresentado nem na política mais geral do actual executivo municipal. O PCP defende que os órgãos regionais, de poder intermédio, têm condições de assumir as responsabilidades, também nesta área da mobilidade, e negociar com o governo central e com as autarquias, no equilíbrio e vontade de resolver a sério os problemas em prol das populações.

Opinião do Co-relator João Pinheiro

Além de reiterar o mérito da proposta na valorização da cidade de Lisboa, sob diversas perspetivas, o projeto de requalificação da segunda circular poderá, em fase subsequente, aprofundar a vertente de aproximação da vivência das populações das freguesias que lhe são limítrofes.

A solução de um eventual desnivelamento em troços que tenham zonas residenciais, ou de serviços, de ambos os lados da via, por exemplo entre Benfica, São Domingos, Carnide, Alvalade e Lumiar permitiria uma continuidade do espaço público para outros fins. Afigura-se interessante uma extensão do acesso pedonal ao estádio universitário a partir do lado norte (Telheiras/Carnide).

Na cidade existem situações de desnivelamento de vias que produziram soluções qualitativas: desnivelamento sob as Portas de Benfica e o Bairro de Santa Cruz; desnivelamento sob a Avenida António José de Aguiar e o Marquês de Pombal; desnivelamento sob a Avenida João XXI.

Não se ignora a dimensão financeira que esta hipótese suscita, mas não deixa de ser uma ideia alinhada com os fins do projeto: humanização e integração da segunda circular na cidade.

III - CONCLUSÕES

O projeto de requalificação da segunda circular é oportuno enquanto meio de prevenção da sinistralidade numa via com excesso de ocorrências de acidentes automóveis, que provocam mortes, feridos, danos materiais e desperdício de tempo de trabalho e lazer.

A melhoria do pavimento contribui para a redução do ruído de circulação que beneficia diretamente a qualidade de vida dos munícipes das zonas residenciais de proximidade e a alteração do tipo de iluminação contribui para a otimização do desempenho energético da via e da própria cidade.

A prevenção da sinistralidade também é prosseguida, em parte, pela redução da velocidade máxima para 60 quilómetros hora, medida que potencia a prática de uma velocidade constante ao longo do percurso e poderá permitir mesmo o aumento da velocidade média.

A transferência de veículos automóveis que utilizam esta via para outras vias da Rede Rodoviária Nacional, que servem o propósito de atravessamento de Lisboa, enquadra-se numa ação que excede as atribuições e competências do Município, mas que integrada no sistema de transportes e mobilidade da Área Metropolitana de Lisboa permitirá servir o desígnio de reduzir a circulação diária de veículos automóveis de transporte individual.

Este desígnio é transversal ao planeamento urbanístico a nível internacional e nacional e constitui um desafio à estruturação de comunidades urbanas sustentáveis, em termos ambientais e energéticos.

Paralelamente, o desejável incremento da presença de transportes públicos na segunda circular reduzirá a dependência do transporte individual para percursos na cidade e aumentará a mobilidade de pessoas que não têm acesso a este modo de transporte. Não se relativiza, antes pelo contrário, o estímulo que uma intervenção na segunda circular pode conferir à intermodalidade entre redes de transportes operadas pelo Metro e Carris.

Para a melhoria da qualidade ambiental da via contribuirá o aumento da densidade de espécies vegetais, no separador central e zonas adjacentes que reforçarão a perspetiva de tornar a segunda circular uma via urbana, com melhor integração na cidade de Lisboa, e não uma espécie de autoestrada urbana.

A vertente paisagística ultrapassa a valência estética que instantaneamente se lhe reconhece, mas reforça o contínuo verde da cidade entre a zona de Monsanto e Olivais, contribuindo para a melhoria de índices ambientais.

O melhor desempenho da função de distribuição de tráfego entre zonas da cidade permitirá reforçar a sua coesão, designadamente entre a parte Norte e *Sul, nas freguesias de Alvalade, Lumiar, Carnide e São Domingos de Benfica*, e nascente e poente, entre as Freguesia de Benfica e Olivais.

O projeto é robustecido com os contributos decorrentes da participação cívica na sua apreciação, os quais lhe associam importantes expectativas para o futuro, tais como a receção de valências de modos de circulação ciclável e pedonal e uma visão integradora da segunda circular no sistema de mobilidade em Lisboa e na sua área metropolitana.

Este Parecer conjunto foi Aprovado por Unanimidade pelos Grupos Municipais e Deputados Independentes representados ou pertencentes nas/às Comissões.

Lisboa, 29 de fevereiro de 2016

Deputados Municipais co-relatores

Vítor Gonçalves

Presidente da 3.^a Comissão

Sofia Cordeiro

Presidente da 4.^a Comissão

João Pinheiro

Presidente da 8.^a Comissão

IV - ANEXOS

- Relatório da 1.ª Sessão do debate temático sobre a segunda circular
- Apresentação do projeto pela CML
- Quadro de síntese e apreciação das recomendações do relatório da 1.ª Sessão do debate temático