

Anexo – Apreciação das recomendações do relatório da 1.ª sessão do debate temático sobre a segunda circular

Recomendação	Apreciação	Proposta de parecer
6.6.1. Quanto ao projeto		
<p>a) manter o separador central com rails e com arbustos, em vez de árvores de folha caduca ou com bagas que tornam o piso mais perigoso, de modo a proteger o trânsito, garantindo um sistema de retenção de veículos, e a desincentivar ao mesmo tempo o atravessamento de peões;</p>	<p>A CML reformulou a solução do separador central de forma a implementar uma guarda de segurança, além do lancil.</p> <p>A CML esclareceu que irão ser revistas as percentagens de espécies vegetais de folha caduca, mas que não serão adotadas na totalidade espécies de folha perene, para mitigar a fixação excessiva de aves.</p> <p>O projeto paisagístico identifica a plantação de árvores como um dos objetivos essenciais para concretizar objetivos ambientais (densificação de um corredor verde e retenção de emissão de gases poluentes). A redução do projeto à plantação de arbustos no separador central pode não atingir estes objetivos.</p> <p>Será mantida a rede existente no troço junto do</p>	<p>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.</p> <p>O separador central deverá incluir uma estrutura que obstaculize o atravessamento de peões, nos troços junto ao estádio do Sport Lisboa e Benfica e zona dos Olivais identificada como zona de risco.</p> <p>O separador central deverá ainda ser</p>

Anexo – Apreciação das recomendações do relatório da 1.ª sessão do debate temático sobre a segunda circular

Recomendação	Apreciação	Proposta de parecer
	estádio do Sport Lisboa e Benfica e instalada uma rede junto a um local de atravessamento frequente na zona dos Olivais	equipado com uma guarda de segurança para prevenir o risco de colisões de veículos automóveis com as espécies vegetais a plantar
b) promover uma nova auditoria de segurança, feita ao projeto e não ao estudo prévio;	A CML informou que será realizada uma auditoria de segurança ao projeto de execução e respetiva revisão do mesmo.	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) prever no projeto a futura inclusão de uma ciclovia, apostando na mobilidade sustentável;	A CML informou que o atual projeto de requalificação da segunda circular não contempla um eventual corredor BUS e ciclovias por serem necessários estudos complementares, que poderão dar origem a uma segunda fase.	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) dado o aumento previsível de utentes do aeroporto e a necessidade	Remissão para apreciação anterior	Promover o estudo especializado do impacto do acréscimo de tráfego de passageiros no aeroporto Marechal

Anexo – Apreciação das recomendações do relatório da 1.ª sessão do debate temático sobre a segunda circular

Recomendação	Apreciação	Proposta de parecer
de facilitar a circulação de veículos de emergência, admitir a futura criação de faixas Bus para transportes coletivos, de acordo com as condições de cada troço, a implementar de forma progressiva;		Humberto Delgado e medidas cautelares possíveis 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 prioridade em termos de circulação para veículos elétricos, híbridos e a gás;	CML informa que não existe sentido prático para a previsão de vias dedicadas a veículos elétricos ou movidos a gás. O número de veículos com estas características não justifica uma solução de prioridade, mas talvez justifique a promoção de medidas facilitadoras para o acréscimo da sua utilização.	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 a possibilidade de os eixos de entrada e saída contemplarem a prioridade ao transporte coletivo, permitindo o	A CML não se pronunciou sobre esta proposta na reunião conjunta, mas a mesma terá de ser ponderada em conjunto com a Transportes de Lisboa e a Área Metropolitana de Lisboa, de acordo com o quadro jurídico vigente. Salienta-	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

Anexo – Apreciação das recomendações do relatório da 1.ª sessão do debate temático sobre a segunda circular

Recomendação	Apreciação	Proposta de parecer
aumento da velocidade comercial da carreira 750 da Carris;	se que foi referido a inexistência de oferta de serviço de transportes coletivos em toda a extensão da via.	segunda circular, bem como o acréscimo deste serviço em toda a extensão da via.
g) garantir que a intervenção seja amigável para os táxis, que também são transporte público;	A CML não se pronunciou sobre esta proposta na reunião conjunta.	Conciliar o desempenho do táxi no projeto de requalificação da segunda circular, enquanto elemento integrante do sistema de transportes da Cidade.
h) não agravar as condições do risco de bird strike, reforçando os níveis de controle da avifauna, não apenas nos cones de aterragem, mas também na envolvente do aeroporto;	A CML informou que esta preocupação iria ser ponderada na revisão do projeto, na vertente paisagística. No debate público este risco foi relativizado pelo representante da ANA, embora tenha salientado a necessidade de reforço das soluções de mitigação do risco em termos não concretizados.	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) Escolher bem as espécies arbóreas a introduzir, em função do porte, das necessidades de manutenção, do tempo de	A CML informou que iria rever o projeto na vertente paisagística para dirimir estes riscos.	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

Anexo – Apreciação das recomendações do relatório da 1.ª sessão do debate temático sobre a segunda circular

Recomendação	Apreciação	Proposta de parecer
desenvolvimento e do torrão de solo necessário para o efeito;		função dos riscos do ciclo ambiental e da segurança da via e dos utentes.
j) Considerar no projeto a 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;	Esta proposta afigura-se de difícil execução numa via que se pretende de velocidade constante, até ao limite máximo de 60 km/h. Esta via tem débito de tráfego automóvel muito elevado, antevendo-se que o acatamento desta medida prejudicaria globalmente os objetivos da requalificação relacionados com o aumento da velocidade média de circulação, aumento da velocidade comercial de transportes públicos, incremento de outros modos de circulação motora e não motora, devido ao aumento de possíveis utilizações concorrentes do espaço, por espécies silvestres com o pressuposto de salvaguarda do bem estar animal.	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) Estudar a possibilidade de definir um limite de velocidade bi-horário,	A CML informou que esta proposta é rejeitada pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária por motivos relacionados com a	Não se acompanha a recomendação de definir um limite de velocidade bi-horário, durante o dia mais reduzido e

Anexo – Apreciação das recomendações do relatório da 1.ª sessão do debate temático sobre a segunda circular

Recomendação	Apreciação	Proposta de parecer
durante o dia mais reduzido e à noite mais alargado;	previsibilidade na utilização da via. Sendo o argumento apresentado pelo regulador, em matéria de segurança, em termos que desaconselham a sua adoção, entende-se prudente o acatamento do seu parecer. Acresce que não se revela significativa a diferença entre o limite máximo previsto no projeto e o limite alternativa para o regime bi-horário (diferença entre 60 e 80 kms hora)	à noite mais alargado, devido ao parecer contrário emitido pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária.
I) Prever uma sinalização dinâmica e um controle de velocidade consoante os volumes de tráfego e em vários pontos, e não apenas em 3 pontos nos 10 km de extensão da 2ª Circular;	A CML informa que o sistema de sinalização se encontra em estudo. Todavia, realça-se que a introdução de tecnologias de informação nos sistemas de transportes urbanos é um elemento presente nas Comunicações da Comissão, na definição da política de gestão da mobilidade. Não se considera negligenciável dotar uma das vias com utilização mais intensiva da Cidade com soluções tecnológicas que fomentem melhores escolhas de percursos, a intermodalidade, consumos mais eficientes e	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.

Anexo – Apreciação das recomendações do relatório da 1.ª sessão do debate temático sobre a segunda circular

Recomendação	Apreciação	Proposta de parecer
	previnam a sinistralidade.	
m) Dissipar as dúvidas que persistam sobre o projeto, nomeadamente em questões de segurança, mais especificamente no que concerne à interação com a zona do aeroporto;	CML informa que a preocupação com a segurança do projeto será globalmente aferida com a auditoria à versão final do projeto. Também foi esclarecido que o troço junto ao aeroporto não contemplará a plantação de árvores.	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) permitir manter em aberto a possibilidade de introdução de um elétrico rápido;	A CML não se pronunciou sobre esta possibilidade e o projeto não a contempla. A introdução de soluções de mobilidade <i>pesadas</i> , como alternativa às <i>suaves</i> , não tem sido a orientação preferencial, até pelos encargos que comporta. Várias soluções concorrentes a esta como transportes coletivos rodoviários movidos a energia elétrica que possam estabelecer uma ligação eficaz entre as várias linhas de metropolitano e terminais de transportes localizados em zonas adjacentes à segunda circular, podem ser alternativas. Esta medida	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.

Anexo – Apreciação das recomendações do relatório da 1.ª sessão do debate temático sobre a segunda circular

Recomendação	Apreciação	Proposta de parecer
	tem, inequivocamente, que ser ponderada num Plano de Mobilidade para cidade e enquadrada com a gestão das redes de transportes em Lisboa.	
6.6.2. Quanto à execução da intervenção		
a) A Câmara deve programar bem a obra e assegurar as condições de segurança durante a sua execução, designadamente ao nível das sinalizações;	A CML informa que tem a obra programada para decorrer no período noturno e sem supressão de faixas de circulação.	Adoção da recomendação do relatório.
b) Para manter os níveis de qualidade de serviço do aeroporto e de prontidão, a acessibilidade ao aeroporto não pode ser posta em causa durante a execução da obra, pelo que se pede que o seu planeamento e	O representante da ANA reclamou especial atenção na 1.ª sessão do debate público à manutenção da operacionalidade dos acessos ao aeroporto Marechal Humberto Delgado. Não obstante, as infraestruturas aeroportuárias são frequentemente intervencionadas para obras de ampliação ou manutenção, sendo o impacto nas rotinas uma decorrência inevitável. Assim	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.

Anexo – Apreciação das recomendações do relatório da 1.ª sessão do debate temático sobre a segunda circular

Recomendação	Apreciação	Proposta de parecer
<p>execução tenham em conta que o aeroporto funciona sete dias por semana, vinte e quatro horas por dia;</p>	<p>tem acontecido em Lisboa. O representante do INAC frisou no debate público que no exercício das suas competências tem acompanhado o projeto e que não identificou motivos para o exercício de competências que dispõe para salvaguardar a intangibilidade do desempenho do aeroporto.</p>	
<p>c) Deve ser sempre garantida a operacionalidade numa zona de proteção de 600 metros em redor do aeroporto, em caso de acidente, através da possibilidade de aterragem de helicópteros e de as viaturas de emergência poderem fazer a inversão de marcha sem terem de ir à Rotunda do Relógio;</p>	<p>Esta preocupação foi manifestada pelos reguladores durante o debate público e incide sobre uma matéria – proteção civil – que não pode ser relativizada.</p>	<p>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.</p>

Anexo – Apreciação das recomendações do relatório da 1.ª sessão do debate temático sobre a segunda circular

Recomendação	Apreciação	Proposta de parecer
d) Nos primeiros 5 anos, a manutenção dos espaços verdes deve ser cuidadosamente garantida, porque se trata de sistemas vivos que precisam de tempo para se desenvolver.	Esta recomendação aplica-se a todos os espaços urbanos com espécies vegetais. Admite-se que a concorrência no espaço urbano de uma sobreutilização de agentes poluentes justifique a recomendação.	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.
6.6.3. Quanto a outras intervenções necessárias		
a) A Câmara deve pressionar o Governo para a execução de três obras fundamentais para retirar o trânsito da 2ª 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;	Esta ação tem sido anunciada pela CML. O facto de os projetos identificados decorrerem em vias da Rede Rodoviária Nacional torna indispensável a intervenção do Governo e/ou da administração indireta do Estado responsável pela gestão dessas infraestruturas rodoviárias.	Adoção da recomendação do relatório.

Anexo – Apreciação das recomendações do relatório da 1.ª sessão do debate temático sobre a segunda circular

Recomendação	Apreciação	Proposta de parecer
b) A Câmara deve refletir sobre eventuais desvios de trânsito para outras vias e desenvolver uma campanha de sensibilização;	O desvio do trânsito de passagem pelo município para as infraestruturas rodoviárias da Rede Nacional Rodoviária, como a CRIL e o Eixo Norte Sul, é um dos pressupostos deste projeto de requalificação. O representante do IMT, no debate público, referiu, sobre esta questão, que o Eixo Norte Sul tem capacidade sobrança disponível para o eventual acréscimo de tráfego nessa via resultante da requalificação da segunda circular.	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) É fundamental resolver a primeira transversal de Lisboa, o que tem de ser feito em articulação com a intervenção na 2ª Circular;	A CML informa que estas intervenções e outras pendentes estarão a ser equacionadas na conceção de um Plano de Mobilidade que abranja toda a cidade. Os traços gerais foram apresentados pelo Vereador Manuel Salgado na reunião de 18 de Fevereiro. Note-se que a gestão da mobilidade não depende apenas de intervenções <i>pesadas</i> na rede viária, mas deve ser complementada com outras medidas que reduzam o tráfego automóvel em certas zonas	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.

Anexo – Apreciação das recomendações do relatório da 1.ª sessão do debate temático sobre a segunda circular

Recomendação	Apreciação	Proposta de parecer
	urbanas e a sua substituição por meios de mobilidade alternativos.	
d) A Câmara deve fazer a monitorização da qualidade do ar e do ruído na 2ª circular, antes, durante e depois da intervenção;	Estas ações parecem necessárias para avaliar o projeto de requalificação da segunda circular.	Adotar a recomendação do relatório.
e) É fundamental criar bolsas de estacionamento nos limites da cidade e garantir a ligação ao centro e a várias outras zonas pelos diferentes meios de transporte;	Estamos perante a enunciação de uma prioridade inquestionável, que deve tomar a forma de recomendação.	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) Nas interceções, é preciso tratar o nó até à	Esta recomendação assume uma natureza técnica de complexa explicitação e até	O projeto de requalificação deve conter soluções adequadas para

Anexo – Apreciação das recomendações do relatório da 1.ª sessão do debate temático sobre a segunda circular

Recomendação	Apreciação	Proposta de parecer
origem;	interpretação quando as intercepções com a segunda circular não tenham a forma de nó, como acontece, por exemplo, nos acessos a partir das estações de abastecimento.	melhorar o tráfego automóvel nas intercepções, dirimindo a formação de filas nas vias confluentes.
g) Há necessidade de desviar o trânsito que atravessa a cidade de Lisboa para fora, pelo que a Câmara devia sensibilizar o Governo para não haver portagem na CREL, ou então ter preço reduzido nas horas de maior tráfego;	Esta preocupação e recomendação tem sido frequentemente divulgada por diversos autarcas da cidade de Lisboa. Sendo uma matéria da competência do Governo ou IMT, terá o Município de Lisboa, em conjunto com a Área Metropolitana e outros municípios que tenham impacto da CREL diligenciar o melhor aproveitamento desta infraestrutura rodoviária, em benefício de uma menor pressão sobre vias municipais como a segunda circular.	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) Aproveitando o corredor da 2ª Circular, a Câmara deve sensibilizar o Governo para a introdução de um transporte público coletivo, por exemplo, elétrico rápido	Cf. alínea n) do ponto 6.6.1. da apreciação. Não se afigura sustentável o enquadramento no projeto de requalificação da segunda circular, nesta fase, da instalação de um elétrico rápido ou metro de superfície que ligue os interfaces de transportes contíguos à segunda circular. A	Formular a proposta identificada na alínea n) do ponto 6.6.1.

Anexo – Apreciação das recomendações do relatório da 1.ª sessão do debate temático sobre a segunda circular

Recomendação	Apreciação	Proposta de parecer
ou metro de superfície, ligando interfaces de transportes, eventualmente do aeroporto até à estação da CP de Benfica, podendo ser prolongado até Algés.	extensão deste tipo de infraestrutura em toda a via, até Algés, implica o atravessamento de quatro municípios (Loures, Lisboa, Amadora e Oeiras). É claramente um assunto que tem de ser analisado e discutido na Área Metropolitana, além de aferida a sustentabilidade do investimento junto do Governo.	
6.6.4 Quanto ao enquadramento da intervenção:		
a) A Câmara deve assumir esta intervenção como um primeiro passo, reforçando a estrutura ecológica municipal e assegurando que não é uma intervenção isolada, mas integrada numa visão global da cidade, desenvolvendo e articulando os sistemas de acessibilidades, mobilidade suave, transportes	Esta recomendação enquadra-se na perspetiva da integração de políticas de mobilidade, ambientais e urbanísticas. Mas extravasa o perímetro de competências e atribuições da CML e do próprio Município de Lisboa. É indispensável dispersar esta recomendação entre a CML, o Governo e a Área Metropolitana de Lisboa de modo a obter uma convergência institucional que reformule o sistema de transportes de toda a região.	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, estacionamentos periféricos e renovação urbana, em ação convergente com o Governo e a Área Metropolitana de Lisboa.

Anexo – Apreciação das recomendações do relatório da 1.ª sessão do debate temático sobre a segunda circular

Recomendação	Apreciação	Proposta de parecer
públicos, estacionamento periféricos e renovação urbana. É necessária uma abordagem holística, sistémica, da intervenção; não é só um problema de tráfego rodoviário, é um problema de transportes e de requalificação urbana.		
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	Esta recomendação destaca a dimensão de mobilidade do projeto e integra-a no quadro legal que emerge da Lei n.º 52/2015, que aprova o regime jurídico do serviço público de transportes.	Adotar a recomendação do relatório.

Anexo – Apreciação das recomendações do relatório da 1.ª sessão do debate temático sobre a segunda circular

Recomendação	Apreciação	Proposta de parecer
Transportes de Lisboa;		
c) É necessário sincronizar os transportes públicos na área metropolitana, para que uma pessoa que venha dos concelhos limítrofes norte ou sul possa circular ou atravessar a cidade de Lisboa de uma forma muito mais rápida e eficiente;	A necessidade evidenciada é compreensível e, certamente, assumida pelos utentes do sistema de transportes da Área Metropolitana de Lisboa. A recomendação deverá ser dirigida à Autoridade Metropolitana, ou à Câmara Municipal de Lisboa e simultaneamente aquele órgão executivo.	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) É fundamental melhorar substancialmente a qualidade e o conforto dos transportes públicos,	Esta recomendação também deve ser dirigida à Autoridade de Transportes e Autoridade Metropolitana. Será uma recomendação dependente da definição do quadro negocial	Reitera-se a apreciação anterior.

Anexo – Apreciação das recomendações do relatório da 1.ª sessão do debate temático sobre a segunda circular

Recomendação	Apreciação	Proposta de parecer
diminuir os tempos de espera e de viagem, reduzir os preços dos bilhetes e dos passes; se não há dinheiro para fazer linhas de Metro novas, invista-se em autocarros expresso da CARRIS;	que ainda se estabelece entre o Município de Lisboa e a Autoridade Metropolitana. O seu alcance sobrepõe-se à recomendação anterior, pelo que se propõe a junção da apreciação das duas recomendações.	
e) Continuamos a ter principalmente a habitação fora da cidade de Lisboa e o emprego dentro da cidade de Lisboa e a não ter um sistema de transportes públicos que dê resposta às necessidades das populações, que se veem obrigadas a trazer o seu veículo para dentro da cidade; enquanto esta	Reitera-se a apreciação da recomendação anterior.	Reitera-se a apreciação anterior.

Anexo – Apreciação das recomendações do relatório da 1.ª sessão do debate temático sobre a segunda circular

Recomendação	Apreciação	Proposta de parecer
pressão se mantiver, não conseguimos resolver o problema do trânsito em Lisboa;		
f) A centralidade do automóvel no debate sobre a 2ª Circular pode prejudicar a discussão da mobilidade na cidade de Lisboa. É verdade que é preciso dar espaço e capacidade de intervenção a esta componente da sociedade moderna, que é o automóvel, mas é preciso olhar para a cidade como um todo e perceber onde é que temos que intervir para que a mobilidade na cidade consiga trazer frutos e	Não é uma recomendação. Mas a sua apreciação também se concretiza com a reiteração da recomendação anterior.	Reitera-se a apreciação anterior.

Anexo – Apreciação das recomendações do relatório da 1.ª sessão do debate temático sobre a segunda circular

Recomendação	Apreciação	Proposta de parecer
facilitar a vida aos lisboetas.		
g) Há que enquadrar esta intervenção no Plano de Acessibilidade Pedonal e não comprometer futuramente a opção de poder circular a pé ou em bicicleta em toda a extensão da via, nem as ligações à rede ciclável de Lisboa;	Esta recomendação não foi liminarmente excluída, mas foi esclarecido pela CML que nesta fase do projeto não existia no projeto qualquer solução deste tipo, que pressupõe a realização de estudos complementares, de tráfego e segurança. Sem prejuízo, as vertentes do projeto de requalificação que abordem a circulação pedonal, como o acesso aos pontos de tomada e largada de passageiros do serviço de transporte público da CARRIS devem estabelecer a devida integração com o Plano de Acessibilidade Pedonal.	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) Este ou outro qualquer projeto para a requalificação da 2ª Circular será sempre incompleto e insuficiente se não tiver em conta reais	Não estamos realmente perante uma recomendação, mas perante uma posição de princípio, expressa na memória descritiva do projeto e que será, certamente, inspiradora de um plano de mobilidade para Lisboa. As alternativas ao uso de transporte individual	Reitera-se a apreciação da alínea c) deste ponto.

Anexo – Apreciação das recomendações do relatório da 1.ª sessão do debate temático sobre a segunda circular

Recomendação	Apreciação	Proposta de parecer
alternativas ao uso do transporte individual. Não basta apenas transferi-lo para outras vias já congestionadas ou embelezar a 2ª Circular plantando árvores, sem oferecer soluções de mobilidade alternativa para Lisboa e os concelhos limítrofes.	surtirão, também, do exercício de competências da Área Metropolitana de Lisboa, no âmbito do planeamento e gestão do sistema de transportes que serve toda a Região de Lisboa.	