

Relatório da 1ª Sessão do Debate Temático sobre a 2ª Circular

1. Introdução

2. Apresentação do projecto de intervenção na 2ª Circular pela Vereador Manuel Salgado

3. Intervenções das entidades convidadas

3.1 Sobre o impacto na segurança rodoviária – ACP e ANSR

3.2 Sobre o impacto ambiental e paisagístico na cidade de Lisboa – APAP e Quercus

3.3 Sobre o impacto no trânsito e transportes públicos – IP, Carris, ANTRAL e FPT

3.4 Sobre o impacto na segurança da navegação aérea – ANA e NAV Portugal

4. Intervenções do público inscrito (11 intervenções)

5. Intervenções dos Deputados Municipais (Ind, PAN, MPT, PEV, BE, PCP e PS)

6. Conclusões e Recomendações

1. Introdução

Realizou-se no dia 1 de fevereiro de 2016 a 1ª sessão do Debate Temático sobre a 2ª Circular, nos termos e de acordo com o programa fixado pela Assembleia Municipal através da aprovação em 26 de janeiro da [Proposta 1/PAM/2016](#).

A mesa que conduziu os trabalhos foi constituída pelo 1º Secretário da mesa da AML, DM Rui Paulo Figueiredo, como Presidente, tendo como vogais a Presidente da 4ª Comissão Permanente da AML, DM Sofia Cordeiro e o Presidente da 8ª Comissão Permanente da AML, DM João Pinheiro. Foram relatores os DM Helena Roseta, presidente da mesa da AML e Diogo Moura, em representação do CDS-PP.

O debate incluiu:

- a apresentação do projecto da Câmara Municipal de Lisboa, a cargo do Vereador Manuel Salgado;
- a posição de um conjunto de 10 entidades convidadas sobre o projecto e os seus diferentes impactos, nomeadamente o impacto na segurança rodoviária, o impacto ambiental e paisagístico na cidade de Lisboa, o impacto no trânsito e transportes públicos e o impacto na segurança da navegação aérea;
- as posições de entidades e cidadãos que se inscreveram para usar da palavra na sessão;
- as posições das forças políticas representadas na Assembleia Municipal e do conjunto dos deputados municipais independentes.

As conclusões e recomendações resultantes do debate serão submetidas, juntamente com este Relatório, à apreciação da Assembleia Municipal na 2ª e última sessão do Debate Temático, a realizar em 10 de fevereiro de 2016.

2. Apresentação do projecto de intervenção na 2ª Circular pela Vereador Manuel Salgado

No âmbito 1ª Sessão do Debate Temático subordinado ao tema “2ª Circular”, o projecto da Câmara Municipal de Lisboa foi apresentado pelo vereador **Manuel Salgado** que começou por citar os antecedentes e enquadrar a necessidade das alterações de fundo a efectuar na 2ª Circular.

Citou vários relatórios, um inserido nos estudos preliminares do PDM “Lisboa, desafios de mobilidade” (2004) sobre as dificuldades de acessibilidade à cidade, outro do Observatório de Segurança de Estudos das Cidades (2007) sobre os riscos de segurança rodoviária na 2ª Circular e um terceiro relatório diagnóstico da autoria das Direções Municipais de Tráfego, Projeto e Obras, Ambiente Urbano e Urbanismo (2007) com medidas concretas de intervenção na rodovia e a realização de um projecto paisagístico para a envolvente da 2ª Circular.

Ainda no campo dos antecedentes citou quatro factos:

- o Departamento de Tráfego da CML elaborou (2008) o projecto de sinalização horizontal da via, fixando a largura das faixas de rodagem em 3,25m. Em 2011 as faixas de rodagem passaram a ter 3,25m, excepto as da direita, por não terem sido realizadas as obras de correção nas entradas e saídas;
- o PDM (2012) estabelece que o troço da 2ª Circular entre o nó do Eixo Norte/Sul e a Rotunda do Relógio, seja desclassificado como rodovia de primeiro nível uma vez que tanto a CRIL como o Eixo Norte/Sul estão concluídos;
- o Programa de Execução e Financiamento do PDM inclui a elaboração de um Projecto Urbano, em toda a extensão da 2ª Circular, para a transformar, progressivamente, numa avenida urbana;
- o Programa Eleitoral do PS, no capítulo da Mobilidade, propõe a execução das intervenções nas infraestruturas preconizadas no PDM.

Quanto à explicação do projecto, o vereador Manuel Salgado, enunciou os seus objectivos:

Aumentar a segurança rodoviária

- propondo adoptar como velocidade máxima os 60Km/hora; alterar a drenagem, acabando com os riscos de *aquaplaning*; substituir o pavimento por um novo mais aderente; alargar o separador central sempre que possível reduzindo o risco de galgamento; mitigar os riscos nos entrecruzamentos redesenhando as entradas e saídas na via; melhorar a sinalização rodoviária horizontal e vertical e a sinalização de encaminhamento; melhorar os níveis da iluminação pública; reforçar as soluções que impeçam a travessia da via pelos peões; colocar sinalizadores de velocidade e radares ao longo de toda a via.

Aumentar a fluidez do tráfego

- recalibrando as entradas na plena via; redesenhar a faixa de aceleração e abrandamento, a quarta e a quintas faixas para aumentar a segurança; criar refúgios nas nove paragens de autocarros que hoje param em plana via; destinar a terceira faixa da direita, que terá um pavimento de coloração diferente para a circulação de veículos pesados; construir uma nova ligação em viaduto da 2ª Circular para a Avenida

Padre Cruz; corrigir os nós da Buraca, o nó da CRIL com o IC 19 e com a 2ª Circular e os nós de Sacavém entre a CRIL, a A1 e a 2ª Circular; suprimir a entrada Sul na 2ª Circular pela Azinhaga das Galhardas depois de assegurar a ligação entre o Eixo Norte/Sul e a Avenida Lusíada; manter a velocidade de circulação, tão constante quanto possível, ao longo de todo o percurso.

Melhorar o desempenho ambiental e o enquadramento urbano

- através da redução da velocidade máxima de circulação; adoptar um pavimento com aditivo à base de borracha para reduzir o ruído; colocar barreiras acústicas em situações específicas, nomeadamente no Viaduto da Fonte Nova; aproveitar a intervenção para melhorar o desempenho ecológico dos cerca de 50 hectares de espaço sobrance que envolvem a 2ª Circular reforçando a continuidade da estrutura ecológica Municipal; reforçar a arborização introduzindo cerca de 7 mil árvores como forma de melhorar a relação da 2ª Circular com os bairros próximos entre o Campo Grande e o IC 19; criar um separador plantado contínuo arborizado em 50% do percurso como forma de aproximar o seu carácter ao de uma alameda urbana.

O projecto de obra da 2ª Circular seria, assim, constituído por três peças:

- a) projecto rodoviário que estabelece as características físicas da obra a realizar, dimensionamentos e especificações técnicas e quantidades;
- b) projecto paisagístico que define as plantações, sistema de rega e drenagem do separador central;
- c) estudo de tráfego que justifica o dimensionamento adoptado e o impacto espectável e uma descrição do modo de execução e faseamento por forma a atenuar ao máximo os incómodos para os utentes da via e para o resto da cidade durante a execução da obra.

Após ser colocado em consulta pública (23/12/2015) gerou-se um debate à volta de questões que não constavam no projecto e que importou desmistificar, pelo impacto que tiveram na opinião pública, a saber: retirada de uma faixa de rodagem em cada sentido; redução da largura das faixas de 3,25m para 3,10m; plantação de arvoredos na envolvente do aeroporto que iria atrair mais aves e pôr em causa a segurança aeronáutica.

A consulta pública terminou em 29/01/2015 e teve a participação de cerca de 400 cidadãos e instituições que manifestaram as mais diversas posições relativamente ao projecto.

O vereador Manuel Salgado também deu nota das reuniões que teve com as diversas entidades, nomeadamente a ANA, ANAC, NAV, GPIAA, ACP, Antral, Infraestruturas de Portugal, IMT, Juntas de Freguesia atravessadas pela 2ª Circular e com as Associações representativas destas Freguesias, e informou sobre as reuniões marcadas com a Associação dos Pilotos Profissionais e a Sociedade Portuguesa do Estudo das Aves, e garantiu que todos os contributos foram valorizados e serão introduzidos aperfeiçoamentos na execução do projecto, sendo este objecto de uma revisão por uma entidade independente e de uma nova auditoria de segurança.

Terminou a sua intervenção afirmando que a obra que a CML se propõe realizar está preparada para no futuro poder acolher o transporte coletivo, troços com ciclovias e, onde se justifiquem, passeios pedonais, mas nesta fase a obra destina-se a melhorar as condições de segurança e de fluidez para os automobilistas que circulam na 2ª Circular e as condições de vida de quem reside e trabalha na sua envolvente, tornando Lisboa numa cidade cada vez mais sustentável e amiga de quem nela vive, trabalha ou visita.

3. Intervenções das entidades convidadas

3.1 Sobre o impacto na segurança rodoviária – ACP e ANSR

Para se pronunciarem sobre o impacto do projecto na segurança rodoviária, foram convidados o ACP – Automóvel Clube de Portugal e a ANSR - Autoridade Nacional da Segurança Rodoviária

Carlos Barbosa (Automóvel Clube de Portugal) começou por manifestar que o projecto da 2ª Circular não é prioritário para o ACP, destacando que tinha apresentado um dossier onde constavam os projectos urgentes para a cidade e sem a execução dos quais nada vai melhorar na 2ª Circular. Considerou que o que provocou a confusão na opinião pública foi o facto do dossier inicial da CML ter um projecto paisagístico e rodoviário com medidas completamente diferentes. Salientou também que 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, pois o problema de fundo não está resolvido.

De seguida questionou sobre a capacidade da CML executar a obra, uma vez que pequenas obras, que resolveriam grandes problemas de escoamento de tráfego, nunca foram realizadas, como os vários exemplos que deu localizados nas Amoreiras.

Para o presidente do ACP a segurança rodoviária no projecto da 2ª Circular merece grande preocupação devido aos seguintes factores: o separador central não oferece protecção suficiente para reter as viaturas e poder ser transposto; deviam ser colocados arbustos, a envolver os rails, em vez de árvores de folha caduca com bagas que tornam o piso mais perigoso; as árvores não conduzem a uma acalmia de tráfego; o separador central com rails de baixa altura é um convite ao atravessamento de peões, pelo que os actuais separadores se deviam manter; os estudos de tráfego da CML são normalmente incompletos, estuda-se como está, mas nunca se estuda como ficará; deve ser feita nova auditoria de segurança devido à alteração de limites de velocidade; não será reduzindo o limite de velocidade, de 80 para 60 km/h, que vai haver fluidez de tráfego e segurança.

Também instigou a CML a pressionar o Governo para a execução de três obras fundamentais para retirar o trânsito da 2ª Circular: ligação da A5 ao Eixo Norte-Sul, a ligação do IC19 à CRIL em Pina Manique e da A1 à CRIL no Prior Velho.

Terminou afirmando que o Automóvel Clube de Portugal é contra esta obra por não ser prioritária, e pede à CML que reveja a sua posição.

Jorge Jacob (Autoridade Nacional da Segurança Rodoviária) começou por dizer que a ANSR não teve o tempo suficiente para apreciar e aprofundar o projecto, pelo que o seu contributo seria uma «conversa» apoiada num *powerpoint*.

Sobre a sinistralidade comparou aquilo a que chamou o 'eixo norte' (2ª Circular) com o aquilo a que chamou o 'eixo sul' (atravessamento ribeirinho pela Av. Infante D. Henrique e Av. 24 de Julho). Entre 2010 e 2016, a 2ª Circular registou um total de 12 vítimas mortais, das quais 6 por atropelamento, 3 resultantes de colisões e 3 resultantes de despistes. O 'eixo sul', curiosamente, tem mais mortes por atropelamento, mas o número total de vítimas mortais é muito parecido, 13 mortes. Em termos de feridos graves e feridos ligeiros a proporção mantém-se nos dois eixos.

Em relação aos atropelamentos na 2ª Circular, a maioria ocorre na zona do Aeroporto para cima, na zona do Eixo Norte-Sul, sendo um troço crítico a Avenida de Berlim para Norte, por falta de alternativas ao atravessamento e sem protecções para peões.

Considera que a 2ª Circular há muito tempo exigia uma intervenção devido a problemas de mau ordenamento viário, de mau ordenamento dos cruzamentos, de má sinalização e de mau pavimento, pelo que saúda a CML pela intervenção.

Terminou a sua intervenção fazendo as seguintes recomendações:

- o tráfego deve ser protegido por um sistema de retenção de veículos, devido ao facto de as árvores constituírem obstáculos perigosos;
- a presença de árvores no separador central pode criar condições para incentivar o atravessamento de peões, pelo que sugere uma cortina de arbustos em complemento das árvores;
- manutenção cuidadosa das árvores devido à queda de folhas, que interfere na aderência nos dias de chuva e humidade;
- sistema de controlo de velocidade com base numa bateria de radares;
- nova auditoria de segurança, feita ao projecto e não ao estudo prévio;
- programar bem a obra e assegurar as condições de segurança da obra.

3.2 Sobre o impacto ambiental e paisagístico na cidade de Lisboa – APAP e Quercus

Margarida Cancela de Abreu (Associação Portuguesa dos Arquitectos Paisagistas) destacou as seguintes considerações:

- considera correcta a alteração da 2ª Circular para avenida urbana;
- no entanto, questiona o seu enquadramento numa estratégia mais integrada, abrangendo a política de acessibilidades, transportes públicos e de renovação urbana dos tecidos adjacentes à 2ª Circular;
- a questão principal, para esta associação, é o reforço da estrutura ecológica municipal de Lisboa, promovendo mais uma ligação verde entre o Parque de Monsanto, o corredor verde oriental e a frente ribeirinha;
- este novo corredor verde contribui para uma melhoria ambiental e paisagística, melhora a imagem e a qualidade visual, produz o efeito de barreira e promove maior segurança pelo abrandamento do tráfego e redução da velocidade, reduz o nível de ruído e tem um efeito de regulação microclimática;
- considera ainda relevante a realização do projecto, a interdisciplinaridade, incluindo as especialidades de tráfego, acessibilidades e espaços verdes e destaca o rigoroso cuidado em apenas propor árvores para as áreas que asseguram condições para o seu adequado desenvolvimento;
- destaca no projecto a melhoria da segurança e conforto das zonas pedonais existentes, adjacentes à 2ª Circular.
- nos primeiros 5 anos a manutenção dos espaços verdes deve ser cuidadosamente garantida.

Terminou com duas recomendações concretas:

- assumir esta intervenção como um primeiro passo, que tenha continuidade no alargamento da intervenção às duas faixas laterais à 2ª Circular, reforçando assim, a estrutura ecológica municipal;
- assegurar que esta intervenção não seja isolada, mas integrada numa visão global da cidade, desenvolvendo e articulando os sistemas de acessibilidades, mobilidade suave, transportes públicos, estacionamento periféricos e renovação urbana.

Paulo Carmo (Quercus) começou por realçar a positividade do projecto, nos diversos níveis:

- a repavimentação da via tem um impacto bastante importante na questão do ruído, realçando que existem situações em que os valores do ruído são ultrapassados;
- a renovação de iluminação pública para *led* é bastante importante e vai trazer uma grande poupança em termos energéticos;
- a questão arbórea terá grande impacto no melhoramento da qualidade do ar, nomeadamente naquela zona, onde existem dias em que esses valores são excedidos em termos legais, além de que esta cortina arbórea irá funcionar como uma barreira em termos acústicos.

O representante da Quercus terminou a intervenção com um conjunto de sugestões:

- a CML deve refletir sobre a desvio de trânsito para outras vias, podendo criar situações de afinamento e de alguma sinistralidade, sugerindo uma campanha de sensibilização relativamente a esta matéria;
- a CML deveria fazer a monitorização da qualidade do ar e do ruído;
- a CML devia considerar, em termos de projecto, a inclusão de uma ciclovía e apostar na mobilidade sustentável;
- a CML devia ponderar, em termos daquilo que é a mobilidade sustentável, que os veículos elétricos, híbridos e a gás pudessem ter prioridade em termos de circulação.

3.3 Sobre o impacto no trânsito e transportes públicos – IP, Carris, ANTRAL e FPT

Rui Manteigas (IP - Infraestruturas de Portugal) iniciou a sua intervenção afirmando que a IP é um parceiro privilegiado do município em várias discussões viárias e ferroviárias da zona de Lisboa.

As preocupações das Infraestruturas de Portugal foram o impacto que o projecto teria nas vias de ligação com a rede nacional. Do Aeroporto sai a A1, a N1, o IP1, e todo esse débito teria interferência com a alteração do débito na 2ª Circular. Mexem com a actividade das Infraestruturas de Portugal o nó de Sacavém, o nó do Eixo Norte/Sul e o nó da Buraca, do IC19 com a CRIL:

- o nó de Sacavém é um nó complexo, mas a Câmara preconiza várias alterações e todas elas têm um efeito benéfico, no fundo trata-se de alargar as possibilidades de entrada e saída na CRIL, duplicando os movimentos de saída para a CRIL e segregando-os para a Lusoponte;
- no Eixo Norte/Sul a interferência é menor. Trata-se apenas da arborização de todo aquele conjunto central. A preocupação era apenas o desvio de tráfego para o Eixo Norte/Sul, mas a capacidade do Eixo Norte/Sul é largamente superior ao desvio do trânsito que procura aquela via;
- o nó da Buraca causava algumas preocupações, não só porque as intervenções na Buraca são recentes e complicadas, num espaço relativamente confinado, e dispendiosas, mas percebemos que a intervenção do projecto da 2ª Circular tem várias fases e tem uma primeira fase que se justifica plenamente, que é a separação dos tráfegos da Radial de Benfica com o Eixo Norte/Sul.

Tiago Farias (Transportes de Lisboa, que inclui a CARRIS) enquanto representante dos transportes públicos de Lisboa realçou que a preocupação principal é aumentar a qualidade do serviço prestado a quem os utiliza diariamente, e a variável mais importante neste caso particular é a velocidade comercial.

A 2ª Circular não é um eixo inundado pelos transportes públicos. Tem uma carreira importante e estruturante, a 750, que vem de Algés e utiliza grande parte da 2ª Circular, na parte que é

mais congestionada, entre a Radial de Benfica e o Campo Grande, e que depois liga, finalmente, à Gare do Oriente. Esta carreira é uma carreira estruturante porque liga todas as principais linhas de ferrovia que alimentam Lisboa e todas as linhas do Metro (vermelha, amarela, azul e verde) da cidade, mas na prática, em termos de volume de tráfego, é um autocarro em cada dez minutos, num eixo que suporta mais de cem mil veículos por dia.

Terminou lançando um desafio à equipa técnica do projecto para analisar até que ponto os eixos de entrada e saída podem ou não contemplar alguma capacidade de dar prioridade ao transporte coletivo, o que era crucial para o aumento de velocidade comercial desta linha, que transporta anualmente mais de 5 milhões de passageiros.

Florêncio Almeida (ANTRAL – Associação Nacional dos Transportadores Rodoviários em Automóveis Ligeiros) começou por manifestar a sua preocupação em relação ao projecto inicial. Porém, esclarecido sobre a manutenção do número de faixas de rodagem e melhorando o piso, a drenagem e a iluminação, já não encontra nenhum problema no projecto.

No entanto, acha que as obras que estão a ser executadas em Lisboa só beneficiam os peões e a Antral não concebe a cidade sem automóveis. A cidade tem três eixos rodoviários vitais que têm sido mutilados:

- o eixo ribeirinho onde não se consegue circular;
- a Praça da Ilha Terceira e a Praça Francisco Sá Carneiro são uma vergonha;
- o eixo do centro onde existe a obra mais importante das últimas décadas, o túnel do Marquês, mas onde se mutilou a Praça do Marquês de Pombal.

Sugeriu desviar o trânsito que atravessa a cidade de Lisboa para fora, pelo que a CREL não devia ter portagem, e transferir o trânsito da 2ª Circular e da CRIL para fora, e não para a Av. Infante Dom Henrique (mais 6,5% do tráfego) e para a Av. Marechal António de Spínola (mais 3,5%), que já estão congestionadas.

Chamou a atenção para o facto de os ciclistas circularem na faixa de rodagem em vez da ciclovia, como acontece na Infante D. Henrique.

Terminou apontando para o erro que consistiu a deslocalização das praças de táxis na Praça do Comércio, Campo das Cebolas e Cais do Sodré, tornando-as invisíveis para os utentes.

António Marques (FPT - Federação Portuguesa do Táxi) começou por lamentar que a Federação não tenha sido ouvida numa fase embrionária do projecto da 2ª Circular pois acumulam o saber de milhares de profissionais que poderiam enriquecer o projecto.

Da análise dos documentos assinala como benefícios:

- reposição do pavimento com uma solução que aumenta a aderência dos veículos e que reduz o ruído;
- substituição de todo o sistema de iluminação;
- substituição de todo o sistema de drenagem eliminando a possibilidade de ocorrência de fenómenos como de *aquaplaning*;
- substituição de todo o sistema de sinalização;
- manutenção das três vias por sentido e uma quarta via nas zonas de entrecruzamento e nas faixas de aceleração e abrandamento;
- eliminação de alguns entrecruzamentos mais perigosos, designadamente na zona compreendida entre o nós com o eixo Norte/Sul e o nó das Calvanas;
- a introdução do limite de velocidade para 60 Km/h.

Em relação aos constrangimentos focou:

- a redução do limite de velocidade de 80 para 60 km/h pode ser considerada um constrangimento sobretudo nas horas de menor tráfego.

A Federação Portuguesa do Táxi considera que a proposta da CML para a 2ª Circular é positiva e apenas peca por tardia e sugere:

- como as obras decorrerão no período nocturno devem ser asseguradas as condições de segurança, designadamente ao nível das sinalizações, durante os períodos em que o número de vias de circulação fica condicionado;
- reconhecendo que nas condições actuais será difícil reservar uma das vias para a circulação dos transportes públicos, deve a CML pensar futuramente nessa possibilidade;
- o limite de velocidade para as 60 km/h deve ser aplicado como uma medida para o aumento da segurança rodoviária e não como uma forma de “caça à multa”;
- é fundamental a alteração dos acessos ao nó da Buraca.

3.4 Sobre o impacto na segurança da navegação aérea – ANA e NAV Portugal

Jorge Ponce Leão (ANA - Aeroportos de Portugal), na impossibilidade de fazer uma intervenção de fundo, trouxe cinco notas para reflexão.

Duas notas prévias:

- a relação de proximidade entre a Câmara Municipal e a ANA permitiu uma total transparência em todo o processo;
- o problema da segurança aérea é um problema demasiadamente sério para estar, de forma apressada, a emitir juízos de valor e não deve ser um pretexto para especulação nem para criar situações de ansiedade injustificada.

E três notas de fundo:

- a ANA tem o poder e o dever de intervir sempre que esteja em causa a segurança aérea no que diz respeito às servidões aeronáuticas, porém, o parecer técnico que vão emitir não assinala nenhum motivo de preocupação em termos de intervenção directa da ANA. O que não significa que não se devam fazer recomendações que contribuam para melhorar a segurança aérea, nomeadamente com o não agravamento das condições do risco *bird strike*. Nesse sentido, existe um sistema de controlo dentro do perímetro do aeroporto, que permite assegurar os níveis de segurança adequada, mas que terão de ser reforçados se aumentar a avifauna, não apenas nos cones de aterragem, mas também na envolvente do aeroporto como, por exemplo, no nó de Calvanas, onde poderia haver a tentação de se proceder a uma super vegetação;
- por esse motivo, solicitam à Câmara Municipal de Lisboa o desenvolvimento de um programa de controlo da avifauna que não deve pôr em causa as preocupações ecológicas e contribuir para os níveis de segurança aérea;
- 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 execução tenha em conta que o aeroporto funciona sete dias por semana, vinte e quatro horas por dia.

Luís Coimbra (NAV Portugal - Navegação Aérea de Portugal) salientou a responsabilidade da NAV Portugal ao deter uma das maiores zonas de controlo de tráfego aéreo do mundo.

Em termos de segurança, considerou haver dois problemas:

- os obstáculos, problema que no projecto e no terreno já está resolvido, através do rebaixamento dos candeeiros nos locais de acesso aéreo ao aeroporto, sendo portanto um não-problema. E nada a obstar em relação aos espaços verdes desde que a altura dos arbustos não ultrapasse os candeeiros já existentes;
- garantir a operacionalidade numa zona de protecção (em 600 metros), fora da zona 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.

Destacou o facto de uma controvérsia instalada, por causa das aves, não ter razão de ser. Em 2015, entre os quase 170 mil movimentos, registaram-se 42 incidentes (em aeronáutica um incidente não é um acidente), e desses apenas 7 provocaram danos ligeiros nas aeronaves pelo que estamos a falar de um não-problema. Os sistemas de segurança, que incluem a utilização de aves de rapina para afugentar os pombos e outras aves, têm funcionado.

Terminou sintetizando que o plano concebido pelo vereador Manuel Salgado tem o apoio da NAV Portugal, que brevemente oficializará essa posição.

4. Intervenções do público inscrito (11 intervenções)

Inês de Sousa Real (Provedora dos Animais de Lisboa) abordou um tema que não deve ser descurado: a grande população animal, nomeadamente nas áreas que estão junto ao aeroporto. É possível coexistir harmoniosamente, quer com a promoção de biodiversidade, quer com a permanência, quer com as afluências de trânsito, ou tráfego aéreo e apelou ao município para considerar algumas soluções que tenham em consideração a fauna existente, sobretudo a fauna ao nível das aves, e a importância do projeto na promoção da biodiversidade. A qualidade de vida nos meios urbanos não se prende, hoje, apenas com o nível do tráfego, o nível económico, o nível da promoção de mais construção, prende-se também, e sobretudo, com a criação dos chamados 'pulmões urbanos' ou 'corredores verdes' que são fundamentais para uma melhoria da qualidade de vida, que envolve também a vida dos animais aqui existentes.

Apresentou as seguintes recomendações:

- que sejam consideradas a promoção da biodiversidade e zonas de acalmia de trânsito, nos locais de maior sinistralidade, que permitam à fauna silvestre fazer a sua travessia, através de travessias aéreas ou outras mas também para a sua passagem.
- dados os benefícios de apostarmos numa cidade mais verde, mais inclusiva e que tome também em consideração o bem-estar animal, recomenda-se que o município crie na especialidade, também, uma equipa que possa estudar esta solução.

Carlos Gaivotto congratulou-se pela presença neste debate dos decisores políticos que são importantes para quem discute e dá algumas perspectivas sobre o futuro da cidade. Registou quatro notas:

- uma notícia do Jornal Público, de ontem, em que confirmava que nós estamos a consumir mais 16% de combustível fóssil, e a pagar menos 26% em termos de custos da situação que todos conhecem relativamente, à baixa de preço do combustível fóssil, petróleo.

- uma outra notícia de outubro de 2014, no Jornal de Notícias, em que o António Costa Martins, da Partex, afirmava que nós gastávamos dois mil milhões de euros em filas de trânsito, ou seja, em congestionamento, em circulação parada, automóvel.
- entre os custos de funcionamento de cidade compacta e de uma cidade dispersa, a UITP (Union Internationale des Transports Publics) fez um estudo sobre cinquenta cidades e verificou que os custos de funcionamento podem variar entre 5% e 12% do PIB.
- em termos de eficiência energética, também entre cidade compacta e cidade dispersa, estudos a nível mundial apontam para um consumo que varia entre cinco mil megajoules por habitante por ano e onze mil megajoules por habitante por ano.

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 na 2ª Circular não são apenas na engenharia de tráfego, é toda a engenharia de transportes, o ordenamento urbano e a requalificação urbana. Hoje, seja qual for o continente, há uma mudança das políticas urbanas e das políticas de transporte que passa por tentar que os eixos de uma rede viária de uma cidade deixem de ser uni modais 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.

Recomendou:

- uma abordagem holística de todo este problema, que não é só um problema de tráfego rodoviário, é um problema de transportes e de requalificação urbana.

Maria de Lurdes Pinheiro, Representante do Movimento dos Utentes de Transportes de Lisboa, afirmou que importa saber se está previsto alterar a circulação dos transportes públicos e reverter a situação que conhecemos nos últimos cinco anos, caracterizada por uma profunda degradação da qualidade e da oferta. 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.

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. É fundamental melhorar substancialmente a qualidade e o conforto dos transportes públicos, diminuir os tempos de espera e de viagem, reduzir os preços dos bilhetes e dos passes.

Desde há vários anos, os transportes públicos da cidade (Carris e Metro) têm sofrido alterações que são verdadeiros atentados contra os utentes e a população. Houve aumento do tarifário; supressão de carreiras e redução de percursos dos autocarros; redução das carruagens e aumento do tempo de espera nas várias linhas do Metro; encerramento inexplicável de estações do Metro na hora de ponta; escadas rolantes paradas semanas e meses, em várias estações de Metro. Ao fim de semana, nalguns bairros, há pessoas que não podem ir ao cinema nem ao teatro, porque a partir de determinada hora deixa de haver transportes públicos para regressar a casa.

Recomendou:

- Esta intervenção deve fazer parte de um plano global para a cidade, necessariamente em articulação com a Área Metropolitana de Lisboa e com o respectivo sistema de transportes. Tem que ser uma peça que, ao procurar resolver um problema específico, vá ajudar à resolução do problema geral e que vá facilitar a circulação harmoniosa de milhões de pessoas que vivem e trabalham em Lisboa e que a visitam, em lazer ou em serviço.

Luís Moutinho de Almeida, em nome da Universidade Católica, alertou para o facto de o projeto de requalificação da 2ª Circular colocado em discussão pública prever a supressão do acesso da Azinhaga das Galhardas à 2ª Circular, através de uma ligação a realizar entre a Avenida dos Combatentes, a Avenida Lusíada e o Eixo Norte/Sul.

A Universidade Católica tem a sua sede e o seu campo universitário precisamente nesse local, entre essas três vias estruturantes, qual ilha entre vias de trânsito bastante intenso, o que decorre de um histórico de negociações nos últimos cinquenta anos.

O projeto da Universidade Católica Portuguesa é de reconhecido mérito, nacional e internacional, tendo sido a primeira entidade universitária com cursos de Gestão e Direito no ranking do 'Financial Times', e de Comunicação Social no terceiro lugar no ranking mundial universal. Não obstante estes resultados, o equilíbrio é precário e é preciso não perder de vista que qualquer impacto que poderá causar uma tal via de ligação entre a Avenida dos Combatentes, Avenida Lusíada e o Eixo Norte/Sul poderá fazer perigar todo este projeto, incluindo o impacto do ruído e das próprias condições atmosféricas.

A Universidade Católica reitera a sua expectativa e a sua confiança que nas fases subsequentes deste projeto e na execução do mesmo, a Câmara Municipal de Lisboa e as forças da cidade saberão encontrar uma solução que satisfaça as necessidades de interesse público relevantes, louva a vertente de democracia participativa e os propósitos do projecto e coloca-se à disposição da Câmara Municipal para encontrar a solução mais conveniente.

Filipe Beja apresentou cinco pontos para reflexão:

- Relembrou as atribuições e as competências da Câmara Municipal de Lisboa no domínio dos transportes e comunicações previstas na legislação, nomeadamente na criação, construção e gestão de instalações, equipamentos e serviços, redes de circulação e transportes.
- Relembrou os antecedentes políticos do projecto, nomeadamente o estudo 'Lisboa, Desafio da Mobilidade', de 2005, que já referia necessidade de alteração da 2ª Circular face às obras em curso da CRIL e do Eixo Norte/Sul.
- Nenhuma política de transportes ou rede de transportes deve ser dissociada do ordenamento do território; e o Plano Diretor Municipal de Lisboa já referia a necessidade de a 2ª Circular ser reclassificada como via de segundo nível municipal.
- O programa de execução do PDM referia 'o acentuar da 2ª Circular como uma coroa linear de pluralidade urbana que se interliga com polos e atividades económicas situados nos municípios de Loures, Amadora, Oeiras, radialmente, com os restantes polos existentes na Cidade de Lisboa', ou seja, o caráter de relação com os municípios adjacentes a Lisboa;
- A Avaliação Ambiental Estratégica produzida pelo Instituto Superior Técnico fala na expansão da rede do metropolitano elétrico, na aposta do aumento das ciclovias, na 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.

Referiu ainda o Programa Eleitoral que foi sufragado, no qual estavam previstas muitas destas medidas, e recomendou:

- o respeito pelas atribuições e competências no município nas decisões respeitantes às operadoras de transporte público;
- a inclusão de transporte coletivo em sítio próprio;
- o alargar de redes de faixas Bus e a necessidade de promover o transporte público;
- a intervenção deve ser feita em conjunto com outras entidades, nomeadamente os Transportes de Lisboa e a área metropolitana de Lisboa

Carlos Moura, cidadão e vereador, disse que podemos estar perante uma ideia que é muito interessante mas que não pode ser vista isoladamente. Continuamos a ter principalmente a habitação fora da cidade de Lisboa e o emprego dentro da cidade de Lisboa, continuamos a não ter um sistema de transportes públicos que dê resposta às necessidades das populações, que se vêem obrigadas a trazer o seu veículo para dentro da cidade e, portanto, enquanto a pressão do carro for para a cidade não podemos solucionar o problema do trânsito, quer na zona da 2ª Circular, quer em toda a cidade de Lisboa.

É muito interessante e nós pensamos que é imprescindível termos obras como as que foram aqui indicadas dentro deste programa, tal como a intervenção no pavimento, a iluminação ou a drenagem ou mesmo o combate ao ruído, que é imprescindível para as populações que moram nas imediações da 2ª Circular, mas isso só por si não resolve o problema; aquilo que podemos vir a ter no futuro é termos uma obra muito airosa mas que não é harmoniosa com o desenvolvimento da cidade, não apenas dentro do concelho, mas depois dentro de toda a Área Metropolitana de Lisboa. Para que esta obra seja de facto harmoniosa é preciso que haja um bom sistema de transportes públicos e que o problema da habitação e do emprego na cidade de Lisboa seja de facto resolvido.

Bruno Soares disse que o projeto da 2ª Circular tem que ser pensado numa perspetiva global de Área Metropolitana de Lisboa. Reduzir o trânsito da 2ª Circular para aumentar o trânsito na IC17, na CRIL, não é solução, é varrer um problema para debaixo do tapete.

Recomendou:

- Devia ser estudada a hipótese de tornar uma nova CREL grátis ou então reduzir o seu preço nas horas de maior tráfego, só assim poderemos resolver o problema da 2ª Circular.
- Há que melhorar os transportes públicos, é inadmissível o tempo que a carreira 750 (da Carris) demora em hora de ponta entre a zona do Estádio da Luz e o Campo Grande; ou a 767 para atravessar Telheiras; ou a 747 da Pontinha ao Campo Grande;
- Se não há dinheiro para fazer linhas de Metro novas, invista-se em autocarros expresso da CARRIS;
- Tem que haver vontade política para tomar estas decisões estruturantes, só assim as pessoas podem trocar o automóvel individual pelos transportes públicos;
- O nível de ruído na IC17 tem subido muito nos últimos anos, desde que fecharam a CRIL; apelo a todos os políticos aqui presentes que não pensem só como Lisboa, como Oeiras, como Amadora, como Almada, mas que pensem como Área Metropolitana de Lisboa e sincronizem os transportes públicos, 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, só assim conseguiremos tornar a cidade de Lisboa mais eficiente energeticamente e assim reduzir as importações de petróleo que tem um grande peso na nossa balança comercial.

Eduardo Cascais, da Federação Portuguesa do Táxi, disse mais vale tarde do que nunca, como se costuma dizer e a FPT mas está aqui para prestar o seu contributo. A nossa cidade é uma cidade linda! Lindíssima e que carece de muitas e muitas obras.

Quanto à 2ª Circular há que dizer que o táxi é um complemento dos outros transportes, mas não deixa de ser um transporte público; o que nós pretendemos em relação ao táxi é ser considerados como tal, porque o táxi é um transporte público que deve ser também acarinhado, porque tem papel fundamental nesta e em todas as cidades do mundo, porque é um transporte rápido de comodidade e segurança, mas também é um veículo transmissor que dá a conhecer o que é a nossa cidade. Na Área Metropolitana de Lisboa existem mais de 5 mil táxis, para não falar do resto do país e que vêm trazer muitas vezes pessoas aqui à capital e um

dos meios é precisamente a 2ª Circular, uma das vias fundamentais para a cidade de Lisboa, principalmente a partir do momento em que foram colocadas as portagens na CREL.

Quanto à questão da redução da velocidade, reduzir a velocidade de 80 para 60 km/h não resolve muito o problema, porque durante o dia há maior fluxo de trânsito e passamos imenso tempo parados (podemos precisar de uma hora, às vezes mais, para percorrer os tais 10 Km durante o dia), mas à noite o problema não se põe. Quando se fala em excesso de velocidade não vamos confundir com uma velocidade excessiva, são coisas diferentes; não faz sentido andar a 60 Km/h a partir por exemplo das 10 ou das 11 da noite.

Recomendou:

- arranjar um limite de velocidade bi-horário, durante o dia mais reduzido e à noite mais alargado, porque senão passamos a vida a levar com multas;
- se queremos valorizar os transportes públicos, devemos criar mais faixas de transportes públicos porque são extremamente essenciais para prestar um bom serviço à população.

José Garcia, disse ficar satisfeito por ver que entre a primeira iniciativa de debate, no dia 14 e depois na Ordem dos Engenheiros, no dia 25, já se deram alguns passos no sentido de garantir uma melhor segurança rodoviária. Felicito também a determinação que é uma grande virtude que eu vejo neste projecto. Causa-me grande preocupação a questão da segurança rodoviária porque eu não vejo ganhos significativos dentre todas as medidas que estão elencadas.

Eu estive a analisar 16 capitais europeias, 14 delas com vias anelares como Lisboa, em todas elas a velocidade mínima está acima dos 70 km hora, têm 70, 80, algumas 100 e 120, consoante os troços são mais periféricos à cidade, e todas elas têm praticamente como denominador comum a sinalização dinâmica. Há portanto o controle de velocidade consoante os volumes de tráfego e isso para mim é um aspeto fundamental. Se queremos ter um controle efetivo da velocidade não podemos ter apenas três pontos de controlo, temos que os ter espaçados (por exemplo, na Holanda, têm de 250 metros em 250 metros).

Deixou as seguintes advertências:

- Aquilo que me preocupa e já transmiti isso no encontro na Ordem dos Engenheiros são os ganhos de procura nas vias que são alternativas à 2ª Circular. Estive a ver: na Rua Tomás da Fonseca há um ganho de 80, na Avenida Lusíada mais 160, na Rua Professor Egas Moniz mais 140, na Rua Professor Gama Pinto mais 240, na Alameda da Universidade em ambos os sentidos mais 240, no campo Grande mais 300, na Avenida das Forças Armadas mais 315, ou seja: por hora, estamos a tirar da 2ª Circular uns quantos veículos e a meter mais 1575 nestas sete vias. Estas 7 vias têm 73 travessias de peões, 17 são simples e 56 são sinalização luminosa, onde se registaram entre 2010 e 2013 dois mortos, seis feridos graves e 36 feridos ligeiros. Isto é importante de ter em conta porque, em período homólogo, a 2ª Circular registou cinco mortos, dezasseis feridos graves e 479 feridos ligeiros. O que pode estar aqui a acontecer é transferirmos tráfego de um lado para o outro e até o nível de severidade ser muito maior.
- Por último, no relatório e Contas da Brisa de 2013 havia um decréscimo da procura na CREL assim que abriu a CRIL e, portanto, houve 7% que foram transferidos diretamente para a CRIL; estamos a meter mais 10,4% na CRIL também, numa via que já está muito congestionada, já tem tráfego demais nas horas de ponta, junto ao Senhor Roubado, e tem alguma sinistralidade que deve ser tida em conta; e nós não estamos a olhar para isso, estamos só a tentar tirar o problema para o lado.

Recomendou:

- Sinalização dinâmica da velocidade máxima
- Atenção à análise dos nós, nas interceções não devemos pegar apenas na proximidade da faixa de rodagem, temos que tratar o nó até à origem, não pode ser só aquele bocadinho, porque temos às vezes ramos de nós, quando há duas vias - e é aí que está o cancro - e portanto temos que estender a intervenção até ao início de cada ramo.

Ana Roxo disse que gostava de perguntar por que é que a Ordem dos Arquitetos não está aqui, se não foi convidada; estamos a falar da nossa cidade e os arquitetos deveriam ter qualquer coisa a dizer. O meu desconforto tem a ver com isso: é que ouvi falar imenso de sinistralidade, de automóveis, enfim, de engenharias - e provavelmente o equívoco é meu - mas a minha grande interrogação é perguntar se este momento de discussão da 2ª Circular não seria de facto uma grande oportunidade para pensar a função desta via, a sua inserção urbana, o quebrar do efeito túnel que ela tem. Vamos ter um túnel muito mais bonito, muito mais qualificado, com árvores e tudo, com mais segurança, com um ambiente muito melhor, mas vamos continuar a ter um túnel.

Deixou a seguinte interrogação:

- por que não tentarmos aproveitar este momento para falarmos 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 esta infraestruturas?

Pedro Conde afirmou: não discordo do projeto, acho que é uma intervenção que vem suscitar alguma economia energética, como 150 mil euros em faturação energética por ano a nível de electricidade; no entanto, isto devia começar por baixo, pela base da pirâmide e acho que Lisboa devia ser arranjada primeiro, antes desta intervenção.

Eu vou contar dois casos que aconteceram e acontecem diariamente: um é na Rua de Santo António dos Capuchos, que desagua na Rua do Telhal e na Rua das Pretas; há lá uma saída lateral do Hospital onde diariamente pessoas de mais idade e também mais jovens são assistidos para a intervenção de cataratas e regularmente eles saem do Hospital meio azoados, a rua está em muito mau estado, os passeios estão em mau estado e as pessoas têm que circular na estrada. Fala-se em segurança rodoviária quando as ruas em Lisboa ainda não estão arranjadas, os passeios estão tristes e está tudo danificado. Aquela é uma zona de acesso por onde passam muitos turistas e é lamentável ver aquilo, a rua é constantemente grafitada, no outro dia houve uma intervenção da Junta em que pintou as paredes e foi reabilitado, está com melhor ar é verdade, mas o passeio e a estrada está em mau estado! Fiz uma participação ao site "Na minha Rua", é lamentável a resposta, mas é como funciona a Câmara.

O outro caso foi quando houve a obra na Gomes Freire, da Polícia Judiciária. Esteve lá a empresa OPWAY a fazer a intervenção e danificaram o piso. Eu sou habitante de Lisboa e quando uma vez eu estava a passar de carro por essa rua rebentei lá um pneu. Era de noite, não chamei a Polícia, mas também de pouco ia valer; fiz a reclamação à Câmara e a resposta foi que eu não tinha razão, tinha era que reclamar junto da OPWAY. Eu não quero saber se é a OPWAY que está a fazer a intervenção, eu sou cidadão de Lisboa e se eu danifiquei o veículo ali acho que é lamentável terem tido este tipo de resposta, mas isto é como funciona a Câmara de Lisboa. Pensa-se em projetos megalómanos quando ainda falta o básico, começar pela base da pirâmide!

Vou só contar mais esta história: os lancis da Rua de Santo António dos Capuchos estão claramente tortos, fala-se em segurança rodoviária e de peões e eu no outro dia tive que segurar um peão para não cair na rua, para não ser atropelado.

5. Intervenções dos Deputados Municipais (IND, PAN, MPT, PEV, BE, PCP e PS)

Os Grupos Municipais do PNP, CDS-PP e PSD reservaram a sua posição para a 2ª sessão do Debate Temático da 2ª Circular.

DM Sandro Araújo (IND) - Queríamos saudar o Executivo pela iniciativa de intervir numa artéria crítica da cidade de Lisboa com objetivos louváveis de obter uma redução do risco rodoviário, maior sustentabilidade ambiental e uma mobilidade com mais fluidez, num processo de mudança que dificilmente não levantaria algumas objeções prévias, pela natureza, alcance e dimensão da obra.

Gostaríamos também de mostrar satisfação pela condução do processo por parte da Câmara e da Assembleia Municipal, pela condução do processo no qual as informações têm técnicas e outros elementos urbanísticos relevantes foram disponibilizados à comunidade, o que tem permitido uma ampla discussão e debate por opções fundamentais do qual se inclui este debate e cujas conclusões tal como os contributos da consulta pública serão certamente tidas em conta pela Autarquia no desenho final do projecto.

Em relação à proposta apresentada consideramos que é globalmente positiva pelas seguintes razões:

- pela melhoria efetiva da qualidade paisagística com introdução do separador verde e um aumento da área permeável, o que garante aos utilizadores e moradores dos bairros adjacentes uma melhor imagem e fruição da 2ª Circular, que assim fica mais amigável face à situação actual;
- pela redução da velocidade máxima de velocidade prevista, pois garante-se uma redução do risco rodoviário, mas também uma redução do ruído e da emissão de gases poluentes por parte dos veículos motorizados.
- pela carga simbólica que a intervenção representa, vincando o compromisso da cidade com uma progressiva sinalização do uso automóvel particular.

Constatamos o argumento de algumas reações adversas à proposta do Executivo, quando a mesma não altera fundamentalmente a natureza da via e mantém o mesmo número de faixas de rodagem, sem que sejam apresentadas soluções significativas para mobilidade ativa - refiro-me a peões e a ciclistas - ou mesmo para melhorar as condições de circulação dos transportes públicos. Para tornar a 2ª Circular num verdadeiro 'boulevard' seria imprescindível humanizá-la assegurando circulação pedonal e em bicicleta, com segurança e com conforto.

Recomendações

- Tendo em conta a estratégia de promoção do uso de transporte coletivo e particularmente o aumento previsível de utentes do aeroporto, assim como a necessidade de facilitar a circulação de veículos de emergência, em particular às horas de ponta, seria muito importante equacionar a criação de faixas Bus, de acordo com as condições de cada troço; estas soluções poderiam ser implementadas de forma progressiva, alargando significativamente os resultados positivos e a relação custo/benefício da obra a realizar;
- É desejável que as intervenções estejam plenamente enquadradas pelo Plano de Acessibilidade Pedonal e que não comprometam 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;

- Por último e assumindo o limite de 60 Km/hora devem ser substituídos os habituais painéis dignos de uma autêntica auto-estrada, que por si só induzem a velocidade excessiva.

Quanto aos ‘velhos do Restelo’ - poderíamos chamar ‘os velhos da 2ª Circular’ - que continuam a insistir numa ideia de cidade com mais asfalto e mais automóveis, é de registar apenas o mesmo tom semi-apocalítico que já ouvimos inúmeras vezes, nomeadamente aquando da intervenção na Avenida Duque de Ávila, a qual, pela maior primazia dada às pessoas, se tornou num dos arruamentos mais agradáveis e dinâmicos da cidade. Lisboa é dos lisboetas e não dos seus carros.

DM Miguel Santos (PAN) – Construída durante a década de 60, a 2ª Circular de Lisboa marcou durante décadas o limite da área urbana consolidada. Trata-se de uma estrada de atravessamento da cidade que a rasga literalmente, constituindo um recorde em acidentes nesta zona. Chegou pois a altura de nos questionarmos se devemos mantê-la assim, como uma via circular externa, ou se pelo contrário a devemos de alguma forma e ao longo do tempo tentar integrar na estrutura de avenidas de Lisboa.

Se isto for feito de forma gradual acreditamos que será um benefício para todos, tendo em conta algumas empreitadas urgentes, como a repavimentação, iluminação e drenagem, que seriam feitas independentemente desta regulação projectada. Damos os parabéns à Câmara por pensar para além do imediato e por esta forma liderar a mudança.

Como se sabe no PAN privilegiamos para o futuro as soluções de transportes coletivos e os modos de deslocação suaves, a perspetiva gradualista projetada pela Câmara permite que esta transição seja feita de forma segura e adequada aos tempos de transição pós petrolífera que iremos viver cada vez mais.

A atual situação política permite que se pense de forma integrada na articulação dos transportes coletivos na nossa cidade, o que permitirá a modelação de alguns comportamentos sociais de deslocação na nossa área metropolitana, pela melhoria dos serviços públicos de transportes.

Recomendações e questões por esclarecer:

- Neste final da discussão pública apercebemo-nos que o projeto não foi compreendido por todos e por vezes são levantados receios legítimos quanto a alguns aspetos, nomeadamente questões de segurança, mais especificamente no que concerne à interação com a zona do aeroporto. Da leitura do projeto em concreto, percebe-se que os vários aspetos foram todos considerados e estudados, mas seria útil que mais pormenores fossem partilhados com todos, nomeadamente o comportamento de vias como o eixo Norte/Sul, que irão ser adicionalmente sobrecarregados e que neste momento já têm par -arranca em alguns pontos do dia. Será que vai piorar? E como será ligação futura à A5? Parece-nos que o projeto é globalmente meritório e mostra um caminho para o futuro de maior qualidade que o atual, instando por isso a Câmara a dissipar as dúvidas que persistem para que esta solução possa merecer o consenso da cidade

DM Vasco Santos (MPT) - Em primeiro lugar queria salientar que é necessário intervir na 2ª Circular; temos que baixar o ruído, temos que fazer intervenções ao nível principalmente das entradas, tanto redefinindo-as como reduzindo o número de entradas e das saídas também, não é obrigatório onde haja entradas que haja saídas.

O que não entendemos é o calendário e a pressa. Houve uma consulta pública sem o debate público, está a haver um debate público sem uma consulta pública a seguir, como é que clarificamos isto tudo? Qual é a pressa? Só se é, que eu não quero acreditar, para que calhe a conclusão das obras junto à campanha eleitoral das próximas autárquicas, não acredito que seja, mas que é uma coincidência, é!

Advertências e recomendações

- Negativamente a este projeto, o que gostaríamos de salientar é a redução do número de faixas da 2ª Circular. É verdade que vai continuar a haver três faixas, mas para os automóveis privados vai passar de três para duas. Por que não equacionar uma quarta faixa para os transportes públicos e continuar com as três faixas para os privados? Seria talvez uma boa proposta.
- E porque não numa primeira fase melhorar todas as outras circulares e o Eixo Norte-Sul e todas as variantes, tanto dentro de Lisboa como fora de Lisboa? E retirar as portagens da CREL e melhorar todos os cruzamentos entre as várias vias?
- Também não entendemos a escolha das árvores que vão ser colocadas, o Lódão Bastardo. Porque não colocar outro tipo de árvores? Como por exemplo o Loendro, que é uma árvore que é utilizada nas autoestradas, é um arbusto. Não atrai pássaros, tem uma baixa manutenção, é perene, funciona como um despoluidor do ambiente retirando metais pesados e outros elementos. Poderia ser uma boa solução, talvez valha a pena equacionar esse projeto, já que as árvores que estão propostas vão chamar os pardais ou outras aves de pequeno porte, que não vão interferir com os aviões pelo menos de forma perigosa, mas que vão eventualmente chamar outros predadores, que, esses sim, podem interferir com os aviões. Além disso têm bagas que caídas e esmagadas produzem um óleo que para a circulação rodoviária não deve ser o melhor. E há uma manutenção maior para retirar as suas folhas porque são árvores de folha caduca.

DM Cláudia Madeira (PEV) - «Os Verdes» salientam a importância da realização deste debate sobre a 2ª Circular, por ser uma matéria fundamental para o desenvolvimento da cidade e para a qualidade de vida das populações, e saúdam a Assembleia Municipal por mais esta iniciativa. Concordamos com os objetivos propostos, se tiverem em conta a melhoria da mobilidade, com mais segurança e sustentabilidade ambiental nesta via estruturante da cidade.

Pela 2ª Circular passam diariamente 105 mil veículos, sendo neste momento a estrada da capital com maior nível de sinistralidade, a que se juntam outros problemas, como a poluição atmosférica e sonora, o pavimento danificado e a dificuldade no escoamento do tráfego. Além disso, é uma barreira que divide a cidade e que não permite que haja uma aproximação da vivência urbana.

Por tudo isso, justifica-se uma intervenção urgente que dê resposta a estes problemas. Não nos podemos conformar, como autarcas e como cidadãos, com uma via dentro da cidade de Lisboa que apresenta tantos problemas sem se fazer nada para os resolver. No entanto, temos algumas reservas que consideramos, devem ser tidas em conta pelo Município.

Advertências e recomendações

- Se a redução de carros for de apenas menos 10%, como foi avançado pelo coordenador da equipa que elaborou a proposta, em vez dos 19% anunciados, é pouco. Se finalmente se vai fazer uma intervenção na 2ª Circular, se estamos perante

uma oportunidade de melhorar esta via, por que não assume a Autarquia que a prioridade é, porque tem mesmo de ser, a redução do número de viaturas?

- Podemos andar aqui às voltas com propostas, mas a mobilidade em Lisboa só se resolve quando houver uma efetiva e eficiente rede de transportes públicos coletivos, com qualidade, confortáveis, com uma oferta adequada e a preços socialmente justos. Até lá, estamos a perder tempo e meios, sem encontrarmos soluções sustentáveis.
- É por isso que defendemos que a Câmara deve promover e sensibilizar o Governo para a introdução na 2ª Circular de um transporte público coletivo, por exemplo, elétrico rápido ou metro de superfície, ligando interfaces de transportes, eventualmente do aeroporto até à estação da CP de Benfica, podendo ser prolongado até Algés. Esta é, para «Os Verdes», a questão fundamental, porque só se resolve o problema do trânsito com uma rede de transportes públicos adequada, a que se deve juntar, naturalmente, a criação de bolsas de estacionamento nos limites da cidade.
- As alterações a implementar na 2ª Circular terão impactos nas vias adjacentes e, de uma forma geral, no conjunto da cidade, pois não há assim tantas alternativas a esta via. E defendemos, também, que esta requalificação tem de ser enquadrada num plano, numa visão global da cidade, algo que deverá ser articulado a nível da Área Metropolitana de Lisboa.
- Em conclusão, este ou outro qualquer projeto para a requalificação da 2ª Circular será sempre incompleto e insuficiente se não tiver em conta reais alternativas ao uso do transporte individual. Não basta apenas transferi-lo para outras vias já congestionadas ou embelezar a 2ª Circular plantando árvores, sem primeiro oferecer soluções de mobilidade alternativa para Lisboa e os concelhos limítrofes. Daí que, para «Os Verdes», deste debate devem resultar recomendações à CML que não fiquem na gaveta, mas que o Município as tenha em conta na versão final do projeto.

DM Ricardo Robles (BE) - Saúdo a iniciativa da Assembleia Municipal, que tem tentado acompanhar os debates mais importantes da cidade de Lisboa e, mais uma vez, com a polémica instalada na cidade, quisemos também convidar todos e todas a participar no debate, a dar os seus contributos e a enriquecer o que for a decisão final sobre este projeto.

Tem sido um debate com muita polémica, também com algum ruído e o que conseguimos perceber é que à medida que o debate avança conseguem existir mais contributos e mais esclarecimentos trazidos para cima da mesa e isso é bom. É importante que um projeto com alguma complexidade tenha toda a clareza e que seja percebido por quem vive na cidade, por quem utiliza esta infraestrutura.

Percebe-se que já temos algum consenso, bastante alargado, de que aquela via precisa de uma intervenção. Estamos relativamente todos de acordo que é importante haver um piso que tenha umas características que garantam mais segurança e um impacto ambiental mais reduzido; que as vias de entrada e saída são um problema, precisam de ser melhoradas e precisam de ser resolvidas; a drenagem, que causa grandes problemas de segurança, tem também de ser melhorada; a sinalização, a iluminação e todos estes parâmetros merecem ser trabalhados e merece haver um investimento forte na 2ª Circular, para que seja melhorada.

Mas infelizmente o que percebemos é que, se estamos de acordo com estes parâmetros, o debate de alguma forma foi enviesado por alguns temas laterais, mas sempre, sempre, centrados na questão do automóvel. Pensamos que esse enviesamento, essa centralidade do automóvel pode prejudicar a discussão da mobilidade na cidade de Lisboa. Porque se é importante resolver uma via que serve automobilistas, 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 facilitar a vida aos lisboetas.

Sabemos que temos que intervir naquela via, mas também sabemos que essa intervenção tem que ser articulada com outras intervenções. O Professor Nunes da Silva tem dado o seu contributo sobre essa matéria, o ACP trouxe alguns contributos também e, portanto, percebe-se que não é possível intervir naquela via e varrer para debaixo do tapete, empurrar para a sua periferia os problemas de congestionamento de tráfego que ela apresenta neste momento.

Recomendações:

- Resolver a primeira transversal, resolver a segunda transversal, a grande transversal, tal como é nomeada, é prioritário e tem de ser feito ao mesmo tempo ou em articulação com a intervenção na 2ª Circular.
- O segundo ponto que tem sido apresentado por algumas das intervenções e deve ser também o centro da discussão da mobilidade na cidade de Lisboa, tem que ver com os transportes públicos coletivos. Sabemos também que a concessão dos transportes públicos será com certeza revertida, só podemos melhorar a mobilidade no centro de Lisboa, usando, melhorando os transportes públicos coletivos.
- Se há um paradigma que vingou ao longo de décadas, fruto do crescimento urbanístico da cidade, que foi o paradigma do automóvel, invertê-lo é uma tarefa muito complicada, mas que tem que ser feita no momento em que tomamos estas grandes decisões sobre a cidade de Lisboa.
- É uma obra com grandes custos, não só financeiros para a cidade, mas também para a qualidade de vida, durante o período da obra, de quem está nas imediações da 2ª Circular ou que a utiliza. Temos que utilizar este momento difícil para introduzir alterações e pensar os transportes públicos coletivos nesse sentido. O BE tem, há mais de dez anos, uma proposta que se cruza com algumas das ideias que já foram apresentadas e que tem que ver com uma ligação de transportes públicos, poderia ser um metro de superfície, um elétrico rápido, que faça uma transversal aproveitando o corredor da 2ª Circular, ligando todas as linhas de metro e por isso facilitando muito a mobilidade em transportes públicos coletivos em Lisboa.
- Concordamos com algumas das afirmações do Executivo nas últimas semanas, ou nos últimos dias, sobre a possibilidade de vir a fechar o centro histórico ou Baixa da cidade de Lisboa, concordamos com isso, mas temos que preparar a cidade para isso. Portanto, preparar a cidade é pensar os transportes públicos também nesta intervenção.

DM Carlos Silva Santos (PCP) - De uma forma rápida dizer que está a ser um êxito o debate sobre este tema, para a cidade, não só hoje, como o que tem acontecido nas últimas semanas. Na verdade, hoje este debate vem confirmar, independentemente de algumas variantes mais ou menos surreais, que há três pontos cruciais onde todos vão bater:

- Primeiro, é que esta intervenção tem que ser uma intervenção não sectorial mas sistémica, para a cidade e para a área metropolitana, portanto, intervenções sectoriais vemos que são por geral criticadas se não forem enquadradas nesta visão.
- Segundo, é que esta intervenção desenvolve múltiplos enfoques permitindo, quer do ponto de vista técnico, quer ambiental, quer humanista, quer até paisagista, chamar cada um a sua componente que tem que ter papel e espaço neste projeto.
- Terceiro, finalmente, uma conclusão também geral: é verdade que esta intervenção não melhora a mobilidade geral e global na cidade e arredores se não for acompanhada da solução, digamos obrigatória, mas que tarda em aparecer, que é a questão dos transportes públicos.

Mas também e aqui foi focado que a intervenção não é de correr com os automóveis obrigatoriamente, mas de lhes dar o seu espaço. Aqui alguém falou sobre os espaços de estacionamento periféricos, as vantagens também, porque a cidade é composta deste conjunto e vazia já está ela. E se descemos em termos demográficos não queremos que empurre tudo para fora. É preciso também dar espaço e capacidade de intervenção a esta componente da sociedade moderna, que é o automóvel, mas integrando-a em parques periféricos, em espaços de estacionamento e facilitando os transportes públicos.

Penso que isto resume aquilo que para nós é um êxito desta discussão que a Câmara tem lançado; se será tanto êxito, não a discussão, mas a concretização, é o que iremos ver em concreto, ver se ela corresponde à riqueza deste debate. Nós estaremos cá para apoiar esta solução de várias interfaces e de várias participações, sabendo que todos têm lugar nesta cidade.

DM José Leitão (PS) - A 2ª Circular foi construída como via de atravessamento da cidade, com tipologia de via-rápida urbana de ligação à Autoestrada do Norte, que até ao início da década de oitenta marcava, não só física, mas também simbolicamente, o limite da área urbana consolidada de Lisboa.

Verifica-se atualmente que o carácter original da 2ª Circular que, ainda hoje, se reflete no perfil viário da mesma, não corresponde mais às funções que presentemente desempenha no contexto da circulação automóvel na cidade de Lisboa, de ligação à rede regional, contribuindo ainda para dividir fortemente a cidade, que entretanto ultrapassou esses limites inicialmente marcados.

Para além da alteração funcional que lhe atribui, atualmente, uma função de via urbana de distribuição aos principais eixos da cidade, o atual estado da infraestrutura requer uma intervenção urgente pela degradação visível da maioria dos seus elementos. Nomeadamente, pavimentos, sistemas de drenagem, sinalização horizontal e vertical, com graves consequências ao nível da segurança e do conforto, manifestadas no elevado número de acidentes registados e nas horas perdidas por todos os utilizadores.

Também o elevado número de acessos, trinta e um em cada sentido, se revela um fator acrescido de conflito diário com reflexos negativos na fluidez do tráfego, na segurança rodoviária e na capacidade da via.

Não podemos, por isso, deixar de saudar a iniciativa deste Executivo ao propor uma intervenção estrutural na 2ª Circular, a qual carecia há muito tempo.

Como principais méritos da proposta o Grupo Municipal do PS julga importante destacar:

- o aumento da segurança rodoviária, decorrente da repavimentação em toda a sua extensão, da revisão do sistema de drenagem e da substituição do sistema de iluminação;
- o aumento esperado da fluidez do tráfego com reflexos positivos da capacidade da via, através da reformulação de alguns dos acessos e da acrescida legibilidade da via, pela reabilitação da sinalização horizontal e vertical e continuidade do perfil viário;
- a melhoria futura da qualidade ambiental da envolvente e da cidade, pela confirmação da 2ª Circular enquanto parte integrante da estrutura ecológica da cidade através da arborização, plantação ao longo do seu traçado, o que em conjugação com a repavimentação dos pavimentos especiais, bem como a instalação de barreiras acústicas, permitirá reduzir significativamente as emissões de ruído e melhorar a inserção urbana da via na envolvente habitacional próxima.

Este debate foi muito interessante com grande participação dos cidadãos. Estamos certos que a Câmara Municipal aproveitará todos os contributos positivos que foram dados durante este debate para o desenho final do projeto, tornando a proposta ainda mais, amplamente apoiada pelos cidadãos.

6. Conclusões e Recomendações

6.1 Objectivos do projecto

O carácter original da 2ª Circular que, ainda hoje, se reflete no seu perfil viário, já não corresponde às funções que presentemente desempenha na circulação automóvel em Lisboa e na ligação à rede regional, contribuindo ainda para dividir fortemente a cidade, que entretanto ultrapassou esses limites inicialmente marcados.

Para além da alteração funcional, que lhe confere actualmente uma função de via urbana de distribuição aos principais eixos da cidade, o atual estado da infraestrutura requer uma intervenção urgente pela degradação visível da maioria dos seus elementos, nomeadamente pavimentos, sistemas de drenagem, sinalização horizontal e vertical, com graves consequências manifestadas no elevado número de acidentes registados e nas horas perdidas por todos os utilizadores. Também o elevado número de acessos, trinta e um em cada sentido, se revela um fator acrescido de conflito diário.

Por isso e apesar das muitas críticas e advertências, o debate permitiu constatar algum consenso sobre os objectivos concretos da intervenção, que são os seguintes:

a) **Aumentar a segurança rodoviária**, propondo: adoptar como velocidade máxima os 60Km/hora; alterar a drenagem, acabando com os riscos de *aquaplaning*; substituir o pavimento por um novo mais aderente; alargar o separador central sempre que possível, reduzindo o risco de galgamento; mitigar os riscos nos entrecruzamentos redesenhando as entradas e saídas na via; melhorar a sinalização rodoviária horizontal e vertical e a sinalização de encaminhamento; melhorar os níveis da iluminação pública; reforçar as soluções que impeçam a travessia da via pelos peões; colocar sinalizadores de velocidade e radares ao longo de toda a via.

b) **Aumentar a fluidez do tráfego**, propondo: recalibrar as entradas na plena via; redesenhar a faixa de aceleração e abrandamento, a quarta e a quintas faixas, para aumentar a segurança; criar refúgios nas nove paragens de autocarros que hoje param em plena via; destinar a terceira faixa da direita, que terá um pavimento de coloração diferente, para a circulação de veículos pesados; construir uma nova ligação em viaduto da 2ª Circular para a Avenida Padre Cruz; corrigir os nós da Buraca, o nó da CRIL com o IC 19 e com a 2ª Circular e os nós de Sacavém entre a CRIL, a A1 e a 2ª Circular; suprimir a entrada sul na 2ª Circular pela Azinhaga das Galhardas, depois de assegurar a ligação entre o Eixo Norte/Sul e a Avenida Lusíada; manter a velocidade de circulação tão constante quanto possível, ao longo de todo o percurso.

c) **Melhorar o desempenho ambiental e o enquadramento urbano**, propondo: reduzir a velocidade máxima de circulação; adoptar um pavimento com aditivo à base de borracha para reduzir o ruído; colocar barreiras acústicas em situações específicas, nomeadamente no Viaduto da Fonte Nova; melhorar o desempenho ecológico dos cerca de 50 hectares de espaço sobrance que envolvem a 2ª Circular, reforçando a continuidade da estrutura ecológica municipal; reforçar a arborização, introduzindo cerca de 7 mil árvores, como forma de melhorar a relação da 2ª Circular com os bairros próximos, entre o Campo Grande e o IC 19; criar um separador plantado contínuo, arborizado em 50% do percurso, como forma de aproximar o seu carácter ao de uma alameda urbana.

6.2 Participação pública

A discussão pública deste projecto permitiu esclarecer aspectos que foram muito criticados mas que não constam do projecto, nomeadamente: retirada de uma faixa de rodagem em cada sentido; redução da largura das faixas de 3,25m para 3,10m; plantação de arvoredo na envolvente do aeroporto, atraindo mais aves e pondo em causa a segurança aeronáutica. Nenhuma destas soluções consta do projecto.

A consulta pública promovida pela Câmara entre 23.12.2015 e 29/01/2015 teve a participação de cerca de 400 cidadãos e instituições, que manifestaram as mais diversas posições relativamente ao projecto. O projecto final terá em conta os contributos recebidos e será objecto de revisão por uma entidade independente, assim como de uma nova auditoria de segurança.

O Debate Temático promovido pela Assembleia Municipal sobre o projecto teve a participação directa, na 1ª sessão realizada dia 1 de fevereiro de 2015, da Câmara Municipal, de 10 entidades relevantes convidadas, do público inscrito e dos Deputados Municipais presentes. Recebeu ainda contributos através do site 'Debater Lisboa', identificados no volume II deste Relatório.

A comunicação social também deu bastante relevo ao debate, assim como outras entidades que desencadearam discussões públicas sobre o mesmo, reforçando assim a participação dos interessados e da opinião pública.

6.3 Principais benefícios esperados e aspectos positivos do projecto

Foram destacados no debate como aspectos positivos ou benefícios esperados:

- 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;
- 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 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.

6.4 Principais problemas, constrangimentos e advertências identificados:

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 Galhardas 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;

6.5 Principais questões de abordagem da intervenção identificadas:

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 eléctrico, 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 2ª 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.

6.6 Principais recomendações à Câmara Municipal

6.6.1 Quanto ao projecto

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;

b) promover uma nova auditoria de segurança, feita ao projecto e não ao estudo prévio;

c) prever no projecto a futura inclusão de uma ciclovia, apostando na mobilidade sustentável;

d) dado o aumento previsível de utentes do aeroporto e a necessidade de facilitar a circulação de veículos de emergência, admitir a futura criação de faixas Bus para transportes colectivos, de acordo com as condições de cada troço, a implementar de forma progressiva;

e) ponderar a prioridade em termos de circulação para veículos eléctricos, híbridos e a gás;

f) ponderar a possibilidade de os eixos de entrada e saída contemplarem a prioridade ao transporte colectivo, permitindo o aumento da velocidade comercial da carreira 750 da Carris;

g) garantir que a intervenção seja amigável para os táxis, que também são transporte público;

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;

i) Escolher bem as espécies arbóreas a introduzir, em função do porte, das necessidades de manutenção, do tempo de desenvolvimento e do torrão de solo necessário para o efeito;

j) Considerar no projecto 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 projecto;

j) Definir um limite de velocidade bi-horário, durante o dia mais reduzido e à noite mais alargado;

- k) 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;
- l) Dissipar as dúvidas que persistam sobre o projecto, nomeadamente em questões de segurança, mais especificamente no que concerne à interação com a zona do aeroporto;

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;
- 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 execução tenham em conta que o aeroporto funciona sete dias por semana, vinte e quatro horas por dia;
- c) Deve ser sempre garantida a operacionalidade numa zona de protecção 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;
- 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.

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;
- b) A Câmara deve reflectir sobre o desvio de trânsito para outras vias e desenvolver uma campanha de sensibilização;
- c) É fundamental resolver a primeira transversal de Lisboa, o que tem de ser feito em articulação com a intervenção na 2ª Circular;
- d) A Câmara deve fazer a monitorização da qualidade do ar e do ruído na 2ª circular, antes, durante e depois da intervenção;
- f) 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;
- g) Nas intercepções, é preciso pegar tratar o nó até à origem;
- e) 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;
- h) Aproveitando o corredor da 2ª Circular, a Câmara deve sensibilizar o Governo para a introdução de um transporte público coletivo, por exemplo, eléctrico rápido ou metro de superfície, ligando interfaces de transportes, eventualmente do aeroporto até à estação da CP de Benfica, podendo ser prolongado até Algés.

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 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 respectivo sistema de transportes, bem como com outras entidades, nomeadamente os 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;

d) É fundamental melhorar substancialmente a qualidade e o conforto dos transportes públicos, 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;

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 vêem obrigadas a trazer o seu veículo para dentro da cidade; enquanto esta 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 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;

h) Este ou outro qualquer projeto para a requalificação da 2ª Circular será sempre incompleto e insuficiente se não tiver em conta reais 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.

Lisboa, 7 de fevereiro de 2016

Os Relatores

Diogo Moura e Helena Roseta