

## **Requalificação da 2ª Circular de Lisboa deve ser acompanhada por medidas importantes para a cidade**

Lisboa recebe diariamente mais de 400.000 veículos. A 2ª Circular, o eixo viário mais saturado da cidade, é atravessada por um número significativo destes veículos, com particular incidência nas horas de ponta. A poluição, o pavimento danificado, a elevada sinistralidade e as dificuldades no escoamento do tráfego para outras vias, entre outros problemas, justificam a urgência de uma intervenção que abarque várias dimensões – da repavimentação à correção de alguns pontos críticos geradores de sinistralidade e congestionamentos, passando por medidas de redução do impacte ambiental (qualidade do ar, ruído, paisagem).

Pesada a dimensão dos problemas que a afetam e atento o carácter estruturante desta via, o PCP considera que esta intervenção é suscetível de comportar impactes em vias adjacentes e/ou alternativas (como a CRIL e o Eixo Norte-Sul, para além de outras vias em zonas mais internas da cidade) e, de uma forma geral, no conjunto da cidade. Ora, este é um dado – fundamental – que não está a ser devidamente acautelado pela maioria PS no Executivo da CML.

A proposta de intervenção recentemente apresentada, com pompa e circunstância, inclui alterações profundas, a implementar conjuntamente e não de forma sequencial (o que permitiria uma aferição dos resultados e, se necessário, ajustes ao projeto), como sejam, a reformulação de acessos e nós de ligação e a alteração do perfil da via, com redução da velocidade máxima e da largura das faixas de circulação, sem se acautelarem os impactes daí decorrentes nas vias adjacentes alternativas já muito congestionadas. Não há dados que possam garantir que a diminuição do tráfego apresentada signifique a entrada de menos carros em Lisboa.

Tal como o PCP tem vindo a defender não se podem fazer alterações na 2ª Circular sem melhorar a rede de transportes que neste momento é insuficiente e apresenta várias deficiências, prejudicando quem reside e/ou trabalha em Lisboa, principalmente nas zonas limítrofes da cidade, e para quem a visita, e que, ao mesmo tempo, devam servir a cidade e todos os concelhos contíguos. É fundamental criar bolsas de estacionamento nos limites da cidade (sistemas “park and ride”) e garantir a ligação ao centro e a várias zonas da cidade pelos diferentes transportes, assim como é fundamental melhorar substancialmente a qualidade e o conforto, diminuir os tempos de espera e de viagem, assumindo e concretizando uma redução dos preços dos bilhetes e dos passes.

Para alguns movimentos, a CREL pode constituir uma alternativa à CRIL. No entanto, as portagens ali existentes constituem-se como um elemento dissuasor da sua utilização, pelo que sem o fim das portagens na CREL e também na A16, estas vias não serão de facto alternativas viáveis e reais.

Quanto à discussão pública em curso, ela está condicionada à partida, uma vez que já vem acompanhada do processo para lançamento da empreitada. A discussão, no seu verdadeiro sentido, não existiu, uma vez que o Presidente Fernando Medina já anunciou na comunicação social que o projeto “é para avançar”, antes de receber contributos e até mesmo antes da proposta ser discutida e votada em reunião de Câmara, envolvendo o conjunto das forças políticas nela representadas.

Por fim, a discussão de uma intervenção numa via que condiciona fortemente a circulação de pessoas e mercadorias, do qual não podem ser desligados os acessos aos terminais de passageiros e de carga do aeroporto da Portela e que faz preferencialmente a ligação deste gerador de tráfego a outros municípios, tem de ser enquadrada num Plano e numa visão global da cidade, necessariamente em articulação com a Área Metropolitana de Lisboa e com o respetivo sistema de transportes, devendo a sua discussão ser o mais alargada possível.

Lisboa, 14 de Janeiro de 2016