

## CONTRIBUTO PARA A REVISÃO DO REGULAMENTO DE TRÂNSITO E ESTACIONAMENTO NO MUNICÍPIO DE SINTRA

- I- Plano global de mobilidade integrado numa visão para Sintra
- II- Debate público ordenado e efectivo
- III- Medidas a curto prazo
- IV- Sugestões quanto ao Regulamento

### I- Plano global de mobilidade integrado numa visão para Sintra

O Regulamento que agora é posto à apreciação pública responde apenas parcialmente àquilo que supostamente visa atingir. A maioria da matéria explanada remete para legislação nacional, aplicada a todo o território do País.

Ora, se não raras vezes as comunidades são prejudicadas por normativos genéricos que não têm em conta as especificidades locais, um regulamento para todo o município de Sintra produz efeitos semelhantes, uma vez que as diversas localidades que compõem o concelho têm também nesta matéria necessidades de diversa ordem. Em particular, no que se refere à sinalização vertical e horizontal, deveriam ser especificadas as normas a aplicar no centro histórico de Sintra e em toda a área classificada pela UNESCO.

Além disso, este documento é a quinta versão de um projecto aprovado no ano de 2011. Se na altura tal aprovação visava colocar de imediato em prática o normativo, o facto de ter ficado em suspenso durante sete anos deveria servir para agora se apresentar um plano maturado, contemplando as evoluções demográficas, urbanísticas e económicas, de lá para cá ocorridas.

O QSINTRA concorda que é necessário “um reordenamento do trânsito em todo o concelho”, sendo necessário “proteger o centro histórico, quer por questões ambientais devido à emissão de gases poluentes, quer pelo ruído e pelo desgaste provocado pelos veículos”.

Mas não é só o centro histórico que necessita de protecção.

O QSINTRA defende que toda a Serra e toda a área classificada pela UNESCO e área tampão sejam tidas em conta pelo impacto a que levam as alterações no centro histórico e o acréscimo da pressão turística na envolvente.

O QSINTRA defende, assim, a necessidade de um plano global de mobilidade, integrado numa visão e estratégia de desenvolvimento sustentável para a área de Paisagem Cultural de Sintra e sua envolvente.

O QSINTRA propõe ainda que o plano global de mobilidade para a área de Paisagem Cultural de Sintra e sua envolvente tenha como objectivos:

- a facilidade e a segurança dos acessos
- a qualidade de circulação dos residentes
- a qualidade ambiental
- a salvaguarda do património.

Estes objectivos prioritários devem ser o ponto de partida para a definição de uma estratégia que os harmonize com as actividades turísticas e demais actividades económicas.

Em nossa opinião, é imperioso e urgente condicionar a entrada de viaturas de uso turístico em Sintra, pelo que propomos que o plano global inclua as seguintes medidas:

- 1- Parques de estacionamento periféricos dissuasores da entrada de veículos em Sintra, com instalações condignas, devidamente localizados e sinalizados;
- 2- Transportes públicos eléctricos de ligação dos parques periféricos aos monumentos, à Vila e à Serra;
- 3- Proibição do estacionamento em toda a zona histórica, incluindo São Pedro de Sintra, à excepção dos residentes e pessoas afetas ao comércio local (proprietários e clientes);
- 4- Limitação da circulação nas áreas residenciais e nos principais acessos à Serra aos residentes e aos transportes públicos eléctricos, com sinalização clara e limites de velocidade, estudando e definindo as condições de circulação nas estradas da Pena e de Monserrate de forma devidamente integrada no plano global de mobilidade;
- 5- Criação de código de acesso nas vias condicionadas que os moradores possam partilhar com os turistas em alojamentos e visitantes particulares, um pouco como já acontece em certos bairros de Lisboa e centros históricos europeus classificados;
- 6- Interdição de circulação a veículos todo-o-terreno nos caminhos da Serra, limitando o acesso a passeios (a pé, a cavalo, de bicicleta) e a veículos especiais (carros de bombeiros, viaturas dos serviços florestais, viaturas afetas à vigilância);
- 7- Interdição total da circulação de veículos turísticos poluentes, sejam tuk-tuks, jeeps, carrinhas ou autocarros;
- 8- Gestão do fluxo de autocarros nos vários circuitos que actualmente apresentam grande intensidade de tráfego - como seja o acesso à Vila, à Pena e ao Cabo da Roca - e controlo do estacionamento abusivo;
- 9- Construção de estruturas pedonais onde tal seja possível sem impacto na paisagem;
- 10- Sinalização informativa;

- 11- Maior fiscalização pelo cumprimento do código da estrada nomeadamente quanto a limites de velocidade e estacionamento abusivo e desordenado;
- 12- Melhoria do estado das estradas e ruas, com manutenção permanente.
- 13- Criação de parques de pernoita de Auto Caravanas condignos e devidamente sinalizados.

## **II- Debate público ordenado e efectivo**

O QSINTRA propõe que a visão estratégica para Sintra e o plano global de mobilidade sejam alvo de um debate público ordenado e efectivo através de diálogo devidamente organizado e aberto a todos os residentes e agentes económicos.

## **III- Medidas a curto prazo**

Enquanto não se encontrar forma de limitar a entrada de carros na Vila de Sintra (que é composta pelos bairros de São Pedro, Estefânia e Vila Velha), todas as soluções serão insuficientes e podendo melhorar a vivência quotidiana em determinadas áreas, agravam-na noutras.

É evidente que as alterações de trânsito efetuadas em Março passado apenas retiraram trânsito automóvel de algumas zonas, como a Vila e a zona da Regaleira (mantendo-se na Vila a confluência de autocarros turísticos que estacionam no início da Volta do Duche e na Regaleira o estacionamento caótico de tuk-tuks e carrinhas).

Mas os turistas não pararam de nos visitar, pelo que obviamente, o estacionamento selvagem se mantém e o trânsito flui (mal) por outros lados, nomeadamente em São Pedro e na Estefânia.

Assim, enquanto não existir de facto um sistema de mobilidade que condicione as entradas de veículos, consideramos urgente atender aos seguintes pontos críticos que actualmente põem em causa a circulação, a segurança e o bem-estar dos residentes e dos visitantes:

- Estradas da Pena e de Monserrate e Ruas Marquesa de Cadaval e Visconde de Monserrate: melhor sinalização, instalação de lombas e de limites de velocidade.
- Ligação de São Pedro à Vila através das Ruas Bernardim Ribeiro e Luís de Camões: actualmente a velocidade a que passam tuk-tuks e autocarros e o facto de a construção da Gandarinha estar literalmente em cima da estrada, torna a circulação ainda mais perigosa e é de alto risco passar a pé; é urgente impor limite de velocidade.

- São Pedro:
  - Proibir a circulação de veículos turísticos (tuk-tuks e demais viaturas afetas à actividade turística) em toda a área residencial que inclui: a Rua Francisco dos Santos até ao Largo Formigal de Morais; Rua D. João de Castro (vulgo Caracol), Rua Rodrigo Delfim Pereira, Jardim da Vigia, Rua Albino José Baptista, Rua Dr. José Neto Milheiro, Rua do Roseiral e Rua Dr. Higinio de Sousa.
  - Melhorar a segurança na Av. Conde de Sucena, Rua Tude de Sousa e Calçada de São Pedro, introduzindo traço contínuo, largo e bem visível, desde o posto da BP no Ramalhão até ao Largo Sousa Brandão, salvaguardando evidentemente os entroncamentos com outras artérias; introduzir passadeira de peões em frente à agência do banco Santander onde existem 2 paragens de autocarros; introduzir limitadores de velocidade nos dois sentidos, por exemplo, com lombas altas nas passadeiras de peões e com semáforos de velocidade.
  - Actuar sobre o estacionamento ilegal de autocarros, que de forma constante se verifica na recentemente requalificada Avenida Conde de Sucena e – imagine-se – no Largo da Feira, sobre os lancis.
- Limitar o trânsito na Calçada dos Clérigos a residentes e eventos na Igreja de Santa Maria (o sinal de limitação a Trânsito Local lá colocado não será suficiente, uma vez que entre em funcionamento o hotel da Gandarinha).
- Estefânia:
  - Renovar profundamente a sinalética por forma a acabar com a constante desorientação dos automobilistas.
  - Repensar o acesso à Estefânia a partir de Monte Santos em direcção à Correnteza.
- Proibição de tuk-tuks a gasolina, por óbvios motivos ambientais. Conseguirá Sintra implementar as medidas de Lisboa?
- Actuar sobre o estacionamento abusivo em toda as artérias.
- Garantir circuitos pedonais seguros e acessíveis, na Vila e na sua ligação com São Pedro, a Estefânia e a estação ferroviária de Sintra.
- Outra questão urgente é a reparação dos pavimentos, por exemplo, nas Ruas D. João de Castro, Francisco dos Santos, Rodrigo Delfim Pereira, Roseiral, Albino José Baptista, 1º de Dezembro, Bernardim Ribeiro, da Trindade e Calçada dos Clérigos.

#### IV- Sugestões quanto ao Regulamento

Concretamente quanto às normas propostas no Regulamento de 2011 agora em apreciação, designadamente quanto ao estacionamento, propomos que sejam considerado:

- Art.º 14º, nº 3 (Não autorização de parques privativos em arruamentos com estacionamento da EMES) – Falta referir as exceções relacionadas com os veículos de pessoas com deficiência e os veículos de entidades oficiais ou equiparáveis, que são referidas mais tarde no Art.º 19º.
- Art.º 28º, nº 1 (Pagamento em zonas de Estacionamento de Duração Limitada – EDL) – Deveria prever-se o pagamento não apenas para períodos mínimos de 15 minutos, mas também ao minuto quando o pagamento for feito por telemóvel, tal como existe em Lisboa (articulação com o Art.º 34º, nº 4).
- Art.º 34º (Isenções de pagamento em zonas EDL) – Deveria haver uma remissão para o Art.º 37º para ser mais claro que as exceções são aplicadas aos veículos referidos neste último artigo.
- Art.º 37º, nº 6 (Cartão de residente) – A redação é confusa dado que não se explicita como se calcula o “tempo de utilização” para os segundos e terceiros cartões de residente. Porque não se define antes um pagamento mensal ou anual, como em Lisboa?

Sintra, 19 de Outubro de 2018