

Moção

Reduzir a velocidade, salvar vidas: mais segurança rodoviária em São Domingos de Benfica

A segurança de quem circula a pé deve ser um valor central da ação das autarquias, protegendo os seus habitantes mais vulneráveis, nomeadamente crianças e jovens, idosos, doentes e pessoas com mobilidade reduzida. Por isso, a segurança rodoviária deve ser uma prioridade política desde o nível nacional ao local, pois ninguém deveria temer pela sua integridade física na realização de qualquer tipo de trajeto diário.

Nos primeiros seis meses de 2026 registaram-se em Portugal 225 vítimas mortais em acidentes rodoviários, mais 11,4% do que no mesmo período de 2025¹, e até 13 de julho o número de mortos já ascendia a 265, um agravamento de 15,7%². Não estando disponível no Observatório da Segurança Rodoviária dados desagregados por freguesia, verifica-se que no concelho de Lisboa, em 2025, houve 18 vítimas mortais (um acréscimo de 100% face a 2024), 65 feridos graves (mais 30% do que em 2024) em 2223 acidentes com vítimas. Destes 560 foram atropelamentos e 429 despistes, sendo os restantes colisões³.

Num atropelamento, a probabilidade de consequências mortais para um peão é de cerca de 10% a 30 km/h, mas aumenta para cerca de 90% se a velocidade for de 50 km/h⁴. Está comprovado que reduzir a velocidade salva vidas. A acalmia de tráfego, e não apenas da fiscalização ou a sensibilização pontual, são das medidas mais eficazes e duradouras ao alcance do poder local. A aposta na segurança rodoviária deve ser estrutural e não meramente reativa a acidentes já ocorridos. Importa compreender as vias problemáticas e os pontos negros para agir, planeando a cidade a partir da escala do peão e não apenas da do automóvel.

O Código da Estrada já distingue, para além da Zona 30, a figura jurídica da "zona de coexistência"⁵, especificando como uma zona da via pública especialmente concebida para utilização partilhada por peões e veículos, com regras especiais de trânsito e sinalização

¹ [Mortes nas estradas aumentam 11,4% no primeiro semestre](#)

² [Número de acidentes rodoviários e vítimas mortais está a aumentar no presente ano de 2026? - Polígrafo](#)

³ <https://observatorioansr.pt/sinistralidade/>

⁴ <https://ansr.pt/seguranca-rodoviaria/campanhas/regresso-as-aulas-3>

⁵ Definida no artigo 1.º, alínea bb) do Código da Estrada.

específica. Nestas zonas a velocidade máxima é de 20 km/h⁶ e existem regras próprias de proteção reforçada dos "utilizadores vulneráveis" (peões e velocípedes, em particular crianças, idosos, grávidas e pessoas com mobilidade reduzida ou deficiência)⁷. Também está contemplada a permissão de utilização de toda a largura da via, a realização de jogos na via pública e a proibição de estacionamento fora dos locais sinalizados. Esta figura, institucionalizada em Portugal desde 2013, constitui um instrumento adicional, mais exigente do que a Zona 30, particularmente adequado a artérias estreitas, entradas de escolas e núcleos antigos ou residenciais da freguesia.

Algumas zonas da freguesia já dispõem de uma zona de redução de velocidade para 30 km/h, como por exemplo junto da Escola Básica 2/3 Delfim Santos, o que prova que esta política é exequível e deve ser equacionada em locais específicos. São Domingos de Benfica é uma freguesia com um número elevado de estabelecimentos de ensino, público e privado, equipamentos de saúde e de apoio a populações vulneráveis, bem como de várias ciclovias, o que multiplica, todos os dias, os pontos de encontro entre o tráfego automóvel e os utilizadores vulneráveis, por esse motivo deve ser equacionada a implementação de zonas de coexistência e o alargamento das zonas 30 Km/h a outros locais com características de risco semelhantes ou superiores.

A própria Câmara Municipal de Lisboa tem vindo a desenvolver o novo Plano Municipal de Segurança Rodoviária (PMSR)⁸. O relatório de Diagnóstico e Análise da Situação Atual e Tendencial identifica a Visão Zero 2030 para a segurança rodoviária, a maior aceitação pela população de medidas de acalmia de tráfego e identifica eixos viários críticos da cidade, como o exemplo da Estrada de Benfica no qual ocorreram mais de 12 acidentes com vítimas e mais de quatro atropelamentos em 2024.⁹

Merece preocupação que o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Lisboa, que deveria estar concluído em 2023, apenas agora concluiu a fase de participação pública (encerrada a 15 de setembro de 2026), sendo necessário acompanhamento e intervenção junto dos serviços da Câmara Municipal para que a freguesia não fique esquecida do plano

⁶ Artigo 27.º do Código da Estrada

⁷ Artigo 1.º alínea q) e artigo 78.º-A do Código da Estrada

⁸ [Plano de Mobilidade Urbana Sustentável](#)

⁹ [Diagnóstico e Análise da Situação Atual e Tendencial, TIS](#), pág. 308 a 310, 374.

final. Em paralelo, foi anunciado que o programa municipal "Bairros 30" (equivalente a zona 30 do Código da Estrada), que inclui a requalificação de passadeiras, sinalização reforçada, barreiras de proteção de peões e combate ao estacionamento indevido, tenha identificado o Bairro das Furnas, como uma das intervenções previstas até 2027¹⁰, devendo-se pressionar para a sua célere concretização.

Alerta-se que um estudo europeu recente ("Streets for Kids, Cities for All", da rede Clean Cities) colocou Lisboa em 35.º lugar entre 36 cidades analisadas quanto à sua adequação à mobilidade infantil, com menos de 10% das ruas da cidade sujeitas a um limite de 30 km/h e sem qualquer "rua escolar" permanente identificada¹¹. Este é um resultado que deveria envergonhar uma capital europeia e que exige resposta local.

Mas também como instrumento de proteção da saúde pública e de melhoria da qualidade do ar - e não apenas como medida de prevenção da sinistralidade rodoviária - é fundamental criar e reforçar zonas de velocidade reduzida na envolvente das escolas. Sabe-se que as crianças são particularmente vulneráveis à poluição atmosférica, contudo os níveis de dióxido de azoto medidos pela ZERO em 15 escolas de Lisboa ultrapassaram, em todos os casos, o valor recomendado pela Organização Mundial da Saúde, tendo sido identificada uma relação direta entre a intensidade do tráfego automóvel e a concentração deste poluente¹². A redução da velocidade e a restrição ou condicionamento do tráfego motorizado nos períodos de entrada e saída perto das escolas deve então ser assegurada para garantir que o espaço junto às escolas se torna não só mais seguro, como mais silencioso e saudável.

Aliás, de uma forma geral, a redução da velocidade nas cidades contribui para diminuir as emissões a nível local, sobretudo quando combinada com medidas de incentivo à mobilidade ativa e em transporte público coletivo¹³. Por isso, a criação de zonas de 30 ou 20 km/h em Lisboa é também um fator importante para cumprir este objetivo, especialmente no contexto da antecipação da meta da neutralidade climática para 2030

¹⁰ [Lisboa tem equipa que corrige problemas em zonas de acidentes de viação](#) | Diário de Notícias

¹¹ <https://cleancitiescampaign.org/city-ranking-2025/>

¹² [ZERO alerta: crianças expostas a níveis preocupantes de poluição junto às escolas em Lisboa](#) | ZERO

¹³ [Evaluating the impact of zone 30 policies on citywide road traffic emissions and efficiency: A big data-driven approach - ScienceDirect](#)

em Lisboa, no âmbito do Contrato Climático Cidade de Lisboa 2030, que esteve em consulta pública entre janeiro e fevereiro de 2026¹⁴.

A presente moção surge também em sintonia com a campanha nacional lançada pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) sob o mote "Não há desculpas que cheguem", contudo a sensibilização deve ser acompanhada no território com medidas eficazes. Os utilizadores vulneráveis continuam a ser os mais desprotegidos nas vias urbanas: os acidentes rodoviários com vítimas ocorrem, na sua maioria, em arruamentos e vias urbanas, representando estes mais de 64% do total de acidentes com vítimas.¹⁵

Assim, ao abrigo das disposições regimentais aplicáveis, o LIVRE propõe à Assembleia de Freguesia de São Domingos de Benfica, reunida a 22 de setembro de 2026, que delibere:

1. Instar a Câmara Municipal de Lisboa e a Junta de Freguesia de São Domingos de Benfica à realização de um levantamento técnico dos locais de maior risco para peões e ciclistas na freguesia, com prioridade para as imediações de estabelecimentos de ensino, saúde e apoio social e coexistência com ciclovias;
2. Instar a Junta de Freguesia a solicitar à PSP (Divisão de Trânsito de Lisboa) a disponibilização de dados de sinistralidade desagregados ao nível da freguesia e por arruamento, de modo a fundamentar tecnicamente as prioridades de intervenção;
3. Promover a avaliação e a implementação ou o reforço de medidas de acalmia de tráfego (redução de velocidade, sobrelevações, passadeiras assinaladas e iluminadas, estreitamento de faixas, sinalização vertical e horizontal reforçada) nos locais de maior risco;
4. Solicitar à Câmara Municipal de Lisboa a calendarização precisa da intervenção "Bairros 30" já prevista para o Bairro das Furnas, com informação regular a esta Assembleia sobre o respetivo ponto de situação;

¹⁴ [Contrato Climático Cidade de Lisboa 2030](#)

¹⁵ [Portugal lidera ranking de mortes em acidentes urbanos na União Europeia](#) | Diário de Notícias

5. Acompanhar o processo de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Lisboa, de modo a garantir que a freguesia de São Domingos de Benfica é devidamente contemplada nas suas medidas;
6. Instar a Câmara Municipal de Lisboa a monitorizar regularmente a concentração de gases poluentes junto das escolas da freguesia;
7. Dar conhecimento da presente moção à Câmara Municipal de Lisboa e à Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária.

São Domingos de Benfica, 17 de setembro de 2026

A eleita do LIVRE na Assembleia de Freguesia de São Domingos de Benfica

Ana Luísa Natário