



## ESTUDO DE TRÂNSITO DE ÂMBITO CONCELHIO PARA CASCAIS PROJECTOS E AVALIAÇÃO: DOSSIER 10 – DOCUMENTO FINAL

FEVEREIRO DE 2011

 **CASCAIS** DPT | DPIE

**TiS**.PT



## ESTUDO DE TRÂNSITO DE ÂMBITO CONCELHIO PARA CASCAIS PROJECTOS E AVALIAÇÃO: DOSSIER 10 – DOCUMENTO FINAL

FEVEREIRO DE 2011



**CÂMARA MUNICIPAL DE CASCAIS - PELOURO DE PLANEAMENTO**

**DIRECÇÃO DO ESTUDO**

Carlos Carreiras, Gestor - *Presidente da Câmara Municipal de Cascais*

Diogo Capucho, Arquitecto - *Director Municipal de Planeamento do Território e da Gestão Urbanística*

**DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO DO TERRITÓRIO**

**Coordenação Geral:**

Vítor Silva, Mestre Arquitecto Paisagista - *Director de Departamento de Planeamento do Território*

José Eugénio Lopes Rosa, Engenheiro Civil - *Chefe de Divisão de Planeamento de Infra-estruturas, Equipamentos e Mobilidade*

**Planeamento da Mobilidade:**

Paula Nunes, Engenheira do Território

Rita Sousa, Engenheira Civil

**Análise Territorial:**

João Abegão, Arquitecto

Luís Miguel Oliveira, Arquitecto

Paulo Tinoco, Arquitecto

**Componente Social:**

Paula Portela, Licenciada em Estudos Europeus

**Componente Financeira:**

Mafalda Paula, Licenciada em Gestão e Administração Pública

**Design Gráfico:**

Carlos Santos, Gráfico

**Colaboração:**

João Montes Palma, Arquitecto - *Chefe de Divisão de Ordenamento do Território*

Adélia Matos, Arquitecta Paisagista

Carlos Filomeno Santos, Geógrafo

Marília Gomes da Silva, Jurista  
Sara Dias, Engenheira do Ambiente  
Susana Grácio, Geógrafa



Agenda Cascais 21  
Divisão de Estatística (DEST)  
Divisão do Sistema de Informação Geográfica (DSIG)

**EQUIPA TIS:**

Direcção do Estudo

Faustino Gomes, Engenheiro Civil

Coordenação Geral:

*Susana Castelo*, Engenheira do Território, Mestre em Transportes

Equipa Principal:

Diogo Jardim, Engenheiro do Território

Daniela Carvalho, Socióloga, Mestre em Transportes

Rita Soares, Engenheira do Território

Susana Castelo, Engenheira do Território, Mestre em Transportes

Vanda Dias, Engenheira Civil

Colaboração:

Alexandra Rodrigues, Engenheira do Ambiente

Camila Carpinteiro, Engenheira do Território

João Bernardino, Engenheiro Civil e Mestre em Economia

Fátima Santos, Engenheira Civil, Mestre em Transportes

Pedro Santos, Geógrafo, Mestre em Transportes



# Índice



<b>A. ENQUADRAMENTO GERAL</b> .....	<b>9</b>
A.1. BREVE ENQUADRAMENTO.....	9
A.2. OBJECTIVOS DO ESTUDO.....	9
A.3. ORGANIZAÇÃO DO ESTUDO.....	10
A.4. ORGANIZAÇÃO DO DOSSIER.....	11
A.5. ZONAMENTO EM CASCAIS E RESTANTE AML.....	12
A.5.1. Zonamento adoptado em Cascais.....	12
A.5.2. No contexto da Área Metropolitana.....	15
A.5.3. No resto do País.....	18
<b>B. ESTRATÉGIA DE ACESSIBILIDADE PARA CASCAIS</b> .....	<b>21</b>
B.1. ENQUADRAMENTO.....	21
B.2. PRINCIPAIS DESAFIOS QUE SE COLOCAM A CASCAIS EM MATÉRIA DE GESTÃO DA MOBILIDADE.....	22
B.2.1. Promoção da integração entre o planeamento das acessibilidades e o ordenamento e planeamento do território.....	22
B.2.2. Aposta na consolidação da rede rodoviária estruturante.....	23
B.2.3. Desvio do tráfego de atravessamento dos aglomerados urbanos.....	23
B.2.4. Reestruturação da rede de TC rodoviário de modo a aumentar a capacidade de atracção deste modo.....	24
B.2.5. Garantir ligações atractivas em transporte colectivo aos principais geradores do concelho.....	25
B.2.6. Melhoria da informação sobre a oferta de TC e sobre o tarifário praticado.....	25
B.2.7. Desenvolvimento das redes de modos suaves nos principais aglomerados urbanos.....	26
B.2.8. Avaliação da necessidade de conter a criação do estacionamento de acesso privado.....	26
B.2.9. Resolução dos problemas de défice de estacionamento de acesso público.....	27
B.2.10. Sensibilização da população para os custos efectivos da mobilidade e para a adopção de uma mobilidade mais sustentável.....	27
B.2.11. Estabelecimento de parcerias com os diferentes actores do sistema.....	28
B.3. OBJECTIVOS ESTRATÉGICOS E OBJECTIVOS ESPECÍFICOS.....	28



<b>C. PROGRAMA DE PROPOSTAS</b> .....	<b>35</b>
C.1. BREVE ENQUADRAMENTO.....	35
C.1.1. Assegurar serviços de transporte público integrados e de boa qualidade.....	36
C.1.2. Promover as deslocações pedonais, garantindo a acessibilidade a todos.....	50
C.1.3. Promover a integração da bicicleta no sistema de deslocações urbanas.....	58
C.1.4. Aumentar a coerência da rede rodoviária e encaminhar os fluxos de tráfego para as vias adequadas.....	62
C.1.5. Desenvolver políticas de estacionamento diferenciadas.....	68
C.1.6. Promover a minimização dos impactes associados ao tráfego de pesados e organizar as cargas e descargas nos centros urbanos .....	73
C.1.7. Promover a integração entre a organização do sistema de transportes e os usos do solo .....	74
C.1.8. Sensibilizar, Informar e envolver os residentes, trabalhadores e visitantes sobre as opções modais mais eficientes.....	78
C.1.9. Faseamento das propostas.....	80
C.2. AVALIAÇÃO DAS PROPOSTAS .....	81
C.2.1. Apresentação global do modelo de Transportes.....	81
C.2.2. Avaliação dos ganhos de eficiência.....	83
C.2.3. Avaliação do potencial de transferência modal .....	90
C.3. BALANÇO E AVALIAÇÃO DAS PROPOSTAS .....	92
C.3.1. Enquadramento e abordagem metodológica.....	92
C.3.2. Assegurar serviços de transporte público integrados e de boa qualidade.....	93
C.3.3. Promover as deslocações pedonais, garantindo a acessibilidade a todos.....	97
C.3.4. Promover a integração da bicicleta no sistema de deslocações urbanas.....	100
C.3.5. Aumentar a coerência da rede rodoviária e encaminhar os fluxos de tráfego para as vias adequadas.....	102
C.3.6. Desenvolver políticas de estacionamento diferenciadas.....	106
C.3.7. Promover a minimização dos impactes associados ao tráfego de pesados e organizar as cargas e descargas nos centros urbanos .....	110
C.3.8. Promover a integração entre a organização do sistema de transportes e os usos do solo .....	112
C.3.9. Sensibilizar, informar e envolver os residentes, trabalhadores e visitantes sobre as opções modais mais eficientes.....	113
C.3.10. Custos globais do ETAC.....	116
C.4. LINHAS DE FINANCIAMENTO E INSTRUMENTOS FINANCEIROS .....	117
C.4.1. Linhas de financiamento do IMTT.....	118



C.4.2. Linhas de financiamento do QREN .....	119
C.5. CONTA PÚBLICA FUTURA .....	119
<b>D. MONITORIZAÇÃO DO SISTEMA.....</b>	<b>125</b>
D.1. ENQUADRAMENTO.....	125
D.2. INDICADORES DE MONITORIZAÇÃO .....	126
D.2.1. Indicadores de resultados.....	128
D.2.2. Indicadores de execução .....	140
D.2.3. Indicadores de contexto/conhecimento.....	152
D.3. OPERACIONALIZAÇÃO DO SISTEMA.....	154
<b>E. LIMITAÇÕES DO ETAC E DESENVOLVIMENTOS FUTUROS .....</b>	<b>157</b>
E.1. BREVE ENQUADRAMENTO.....	157
E.2. PROGRESSOS REALIZADOS COM O ETAC.....	157
E.3. LIMITAÇÕES ENCONTRADAS NO ÂMBITO DO ETAC .....	158
E.4. DESAFIOS DA PRÓXIMA FASE .....	158





## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 – Organização geral do ETAC de Cascais .....	11
Figura 2 – Zonamento adoptado em Cascais .....	13
Figura 3 – Macro-Zonamento .....	15
Figura 4 – Zonamento adoptado em Oeiras .....	16
Figura 5 – Zonamento adoptado em Lisboa .....	16
Figura 6 – Zonamento adoptado na restante AML .....	17
Figura 7 – Zonamento exterior à AML .....	18

## ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1 – Zonamento: tabela de correspondências .....	13
Tabela 2 – Indicadores de Síntese (de resultados) e metas a alcançar .....	129
Tabela 3 – Indicadores de Resultados .....	131
Tabela 4 – Indicadores de Resultados (cont.) .....	132
Tabela 5 – Indicadores de Resultados (cont.) .....	133
Tabela 6 – Aderência dos Indicadores de Resultados aos Objectivos Estratégicos .....	134
Tabela 7 – Aderência dos Indicadores de Resultados aos Objectivos Estratégicos (cont.) .....	135
Tabela 8 – Aderência dos Indicadores de Resultados aos Objectivos Específicos .....	136
Tabela 9 – Aderência dos Indicadores de Resultados aos Objectivos Específicos (cont.) .....	137
Tabela 10 – Aderência dos Indicadores de Resultados aos Objectivos Específicos (cont.) .....	138
Tabela 11 – Aderência dos Indicadores de Resultados aos Objectivos Específicos (cont.) .....	139
Tabela 12 – Indicadores de execução: Transporte Colectivo .....	141
Tabela 13 – Indicadores de execução: Transporte Colectivo (cont.) .....	142
Tabela 14 – Indicadores de execução: Transporte Colectivo (cont.) .....	143
Tabela 15 – Indicadores de execução: Rede Pedonal .....	144
Tabela 16 – Indicadores de execução: Rede Ciclável .....	145
Tabela 17 – Indicadores de execução: Rede Ciclável (cont.) .....	146
Tabela 18 – Indicadores de execução: Transporte Individual .....	147
Tabela 19 – Indicadores de execução: Estacionamento .....	148
Tabela 20 – Indicadores de execução: Estacionamento (cont.) .....	149
Tabela 21 – Indicadores de execução: Cargas e descargas e circulação de veículos pesados .....	150
Tabela 22 – Indicadores de execução: Usos do solo .....	150
Tabela 23 – Indicadores de execução: Informação .....	151
Tabela 24 – Indicadores de contexto/conhecimento .....	153



## Lista de Acrónimos



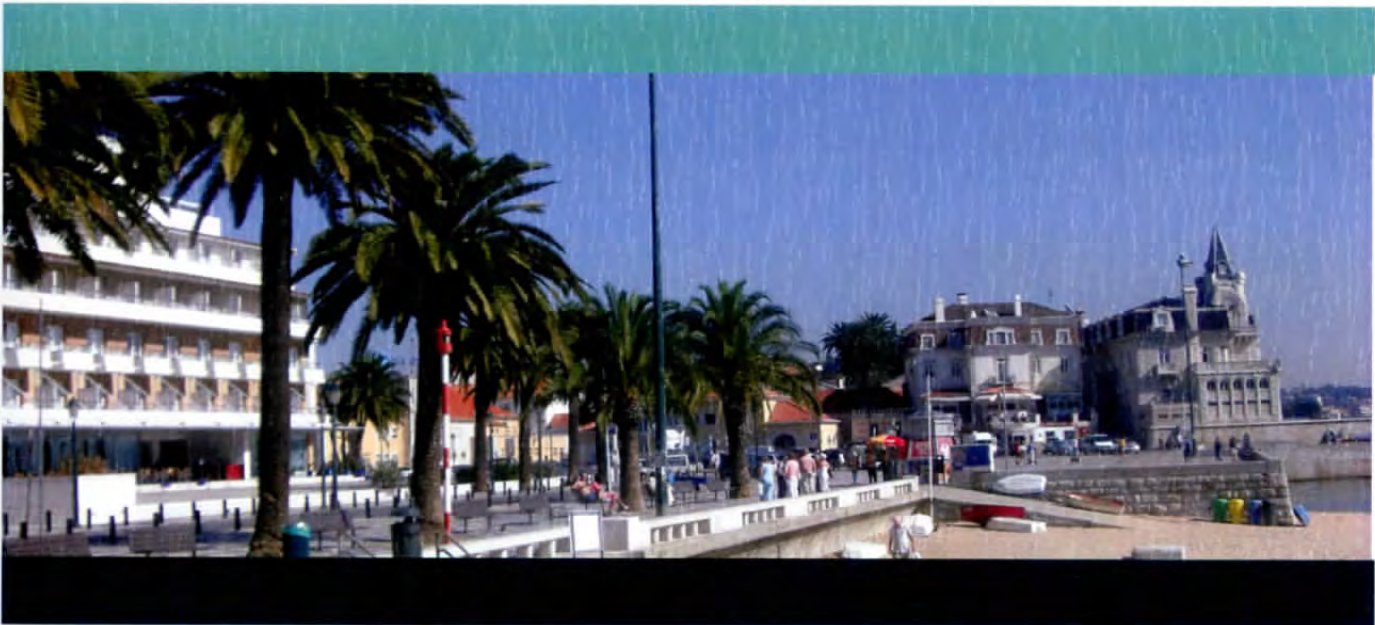
<b>AML</b>	Área Metropolitana de Lisboa	<b>MTSS</b>	Ministério do Trabalho e da Solidariedade Social
<b>AVF</b>	Alta Velocidade Ferroviária	<b>n.d.</b>	Não disponível
<b>BGRI</b>	Base Geográfica de Referenciação da Informação	<b>NUTS</b>	Nomenclatura das Unidades Territoriais para Fins Estatísticos
<b>CCDR-L</b>	Comissão de Coordenação da Região de Lisboa	<b>OTLIS</b>	Operadores de Transporte da Região de Lisboa
<b>CNSJE</b>	Circular Nascente São João do Estoril	<b>PDM</b>	Plano Director Municipal
<b>CNSPE</b>	Circular Nascente São Pedro do Estoril	<b>PME</b>	Plano de Mobilidade Empresarial
<b>CMC</b>	Câmara Municipal de Cascais	<b>PMEs</b>	Planos de Mobilidade Escolares
<b>CD</b>	Corpo do Dia	<b>PMSR</b>	Planos Municipais de Segurança Rodoviária
<b>DU</b>	Dias Úteis	<b>PNAEE</b>	Plano Nacional de Acção para a Eficiência Energética
<b>EITT</b>	Estudo de Impacte de Tráfego e Transportes	<b>PNPOT</b>	Plano Nacional da Política de Ordenamento do Território
<b>EMA</b>	Estudo de Mobilidade e Acessibilidades	<b>PP</b>	Plano de Pormenor
<b>ENSR</b>	Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária	<b>PPM</b>	Período de Ponta da Manhã
<b>ETAC</b>	Estudo de Transportes de Âmbito Concelhio para Cascais	<b>PPT</b>	Período de Ponta da Tarde
<b>INE</b>	Instituto Nacional de Estatística	<b>PROT</b>	Plano Regional de Ordenamento do Território
<b>IGT</b>	Instrumentos de Gestão Territorial	<b>PU</b>	Plano de Urbanização
<b>IPSS</b>	Instituições Particulares de Solidariedade Social		

<b>SIG</b>	Sistema de Informação Geográfica
<b>TC</b>	Transporte Colectivo
<b>TCSP</b>	Transporte Colectivo em Sitio Próprio
<b>TI</b>	Transporte Individual
<b>TLS</b>	Transporte Ligeiro de Superfície
<b>VLN</b>	Via Longitudinal Norte
<b>VLS</b>	Via Longitudinal Sul
<b>VOC</b>	Via Oriental de Cascais





## ENQUADRAMENTO GERAL









## A. Enquadramento geral

### A.1. Breve enquadramento

O concelho de Cascais apresenta uma grande diversidade de ocupação urbana, seja na dicotomia litoral/interior, seja por conjugar moradias unifamiliares com bairros de edifícios plurifamiliares que se organizam e distribuem nas diferentes freguesias de forma mais ou menos intensa. De um modo geral, o território concelhio (e as freguesias de São Domingos de Rana e de Alcabideche, em particular) padece do efeito de crescimento da ocupação urbana em “*sprawl*” (ou mancha de óleo), ocupação que é propícia a que a mobilidade se organize em função de uma maior utilização do transporte individual, como aliás se demonstra no desenvolvimento deste estudo.

Associada a esta dependência do transporte individual estão os aumentos do nível do consumo de tempo e energia, dos custos do sistema de deslocações e ambiente, observando-se, de um modo generalizado, a diminuição de qualidade de vida.

Neste contexto, a procura de soluções de mobilidade tem de ser marcada pela audácia e inovação, assumindo-se que a diversidade e a heterogeneidade dos padrões de deslocação da sociedade actual (e de Cascais) obrigam à adopção de soluções novas e diferenciadas, adequadas às novas realidades.

Com o lançamento do ETAC, a CMC pretendeu ir ao encontro das recomendações do Plano Regional de

Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROTAML) e das orientações emanadas pela Comissão Europeia. Este estudo pretende ser, simultaneamente, um documento estratégico e operacional que permitirá não só ajudar a compreender a necessidade de integrar o ordenamento do território, urbanismo, mobilidade e transportes, como também, estabelecer princípios e objectivos que podem vir a ser introduzidos na revisão do PDM, permitindo, deste modo, dar um salto qualitativo, nomeadamente no processo de discussão do modelo de ordenamento e usos do solo.

No final do ETAC de Cascais, a CMC disporá de um instrumento de planeamento e de avaliação que, simultaneamente, identificará a melhor estratégia a seguir, mas que, também, permitirá apoiar o processo de decisão sobre os projectos de transportes que a CMC venha a desenvolver num horizonte em que o ETAC esteja já fechado.

### A.2. Objectivos do estudo

Antes do lançamento do concurso do ETAC, a CMC elaborou um Pré-diagnóstico sobre as condições actuais de desenvolvimento do território, das infra-estruturas e dos equipamentos e das relações das populações com o conjunto de redes de transporte (mobilidade da população do concelho), a qual definiu os objectivos que deveriam



## Enquadramento Geral



nortear o desenvolvimento dos trabalhos do ETAC de Cascais, e que seguidamente se enunciam:

- “Alterar a repartição modal nas deslocações, melhorando as condições de mobilidade contratual.
- Aumentar a qualidade da mobilidade e do ambiente urbano, aumentando as sinergias que possam resultar da complementaridade entre os diversos modos de deslocação.
- Melhorar o funcionamento da rede de transporte colectivo urbano com a reestruturação da rede para uma boa cobertura territorial e temporal.
- Aumentar a segurança, o conforto e a qualidade dos espaços prioritários ao peão e limitar as condições de uso do automóvel nos centros urbanos mais sensíveis (zonas históricas e de lazer com tráfego pedonal mais intenso).
- Executar políticas diferenciadas de estacionamento, tendo em conta as necessidades específicas dos residentes, dos empregados e dos visitantes.”

### A.3. Organização do estudo

O desenvolvimento do ETAC – Estudo de Trânsito de Âmbito Concelhio para Cascais pressupõe a realização de três tipos de tarefas:

- i) **Realização de um Estudo de Trânsito de Âmbito Concelhio – ETAC**
- ii) **Fornecimento das ferramentas de planeamento do modelo de transportes** do estudo
- iii) **Formação técnica a 2 técnicos da CMC**, de modo a adquirirem competências como operadores do sistema a ser instalado na CMC.

Por outro lado, o caderno de encargos do concurso lançado pela CMC definia que o ETAC de Cascais deveria ser realizado em três fases estruturadas em torno de 10 *dossiers*:

- **Fase 1**, compreendendo a realização dos *dossiers* 1 a 5, e que corresponde essencialmente a uma fase de recolha de informação e diagnóstico. Esta fase inclui o desenvolvimento do enquadramento socioeconómico, a definição do zonamento, a caracterização da ocupação do território, a caracterização da mobilidade e das acessibilidades, o cálculo das contas públicas e a elaboração do diagnóstico global.
- **Fase 2**, que compreende a realização do *dossier* 6 e tem como objectivos a construção de cenários estratégicos de procura e a apresentação de objectivos a estabelecer, tendo em consideração as densidades de ocupação dos solos, a repartição modal e padrões de mobilidade, bem como a construção de indicadores qualitativos e quantitativos.
- **Fase 3**, que compreende a realização dos *dossiers* 7 a 10, tem como objectivos a concepção de projecto e a integração de cada modo através da construção de um programa de acção, de compilação de normas, regulamentos e contratos, a elaboração do balanço económico e financeiro e do quadro de rácio de desempenho, bem como a construção de indicadores de monitorização.

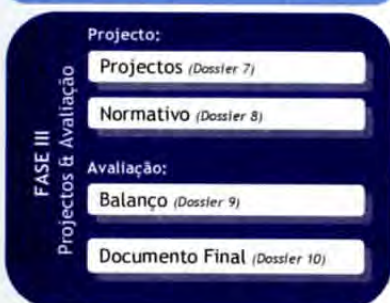
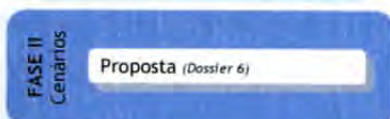
Em síntese, o desenvolvimento do ETAC de Cascais será realizado tendo em consideração a estrutura apresentada na figura seguinte.



## Enquadramento Geral



## Pré-diagnóstico



## Implementação do modelo de transportes na CMC

Modelo de transportes do ETAC

Formação Técnica à equipa da CMC

Figura 1 – Organização geral do ETAC de Cascais

## A.4. Organização do Dossier

O presente documento constitui o Dossier 10 do ETAC de Cascais, o qual corresponde ao fecho do estudo. Inclui, por essa razão, uma componente de síntese do projecto, por forma a transmitir as principais linhas de orientação em matéria de gestão da mobilidade e das acessibilidades a curto, médio e longo prazo, sistematizando as principais propostas preconizadas no ETAC e apresentando orientações para a sua monitorização. Procura ainda reflectir sobre os progressos realizados com este estudo, identificando

igualmente algumas das suas debilidades e limitações e, mais importante do que isso, reflectir sobre os próximos passos a desenvolver.

Para além da presente secção, este Dossier foi organizado em quatro grandes capítulos, os quais se descrevem sumariamente em seguida:

1. **Estratégia de Acessibilidade para Cascais** – Este capítulo apresenta uma síntese dos principais desafios que se colocam a Cascais no que concerne à gestão da mobilidade (os quais decorreram do diagnóstico realizado na Fase I do ETAC), assim como uma sistematização dos principais objectivos defendidos no âmbito deste estudo.
2. **Programa de propostas** – Este capítulo sistematiza as propostas preconizadas no âmbito do ETAC e as vantagens que se esperam alcançar com a sua implementação. Apresenta-se igualmente uma síntese da avaliação das propostas (desenvolvida no dossier 9), a qual contempla, entre outras matérias, o seu contributo para o alcance dos objectivos do plano, o desenvolvimento de uma proposta de faseamento para a sua realização e uma estimativa dos custos de investimento e de manutenção / operação que lhes estão associados. Inclui-se ainda uma síntese relativa à actualização da conta pública tendo em consideração as propostas preconizadas para 2016 e 2021.
3. **Monitorização do Sistema** – Este ponto contém as principais linhas de orientação para o estabelecimento de uma estrutura de monitorização, apresentando-se um conjunto de indicadores que, para além de permitir verificar a implementação das acções propostas e dos seus efeitos, oferece uma

visão sistémica do estado do sistema de mobilidade e da sua evolução ao longo do tempo, e avalia o modo como as medidas executadas contribuem para atingir os objectivos estabelecidos

#### 4. **Limitação do ETAC e desenvolvimentos futuros –**

Nesta secção reflecte-se sobre os principais progressos associados à elaboração do ETAC e respectivas limitações. Termina-se com a sistematização dos principais desafios inerentes à implementação do plano.

De modo a relembrar as unidades de análise adoptadas no âmbito do ETAC apresenta-se em seguida o zonamento adoptado em Cascais, restante AML e outras zonas do país.

## A.5. Zonamento em Cascais e restante AML

O zonamento adoptado em Cascais e nos restantes concelhos da AML é considerado transversalmente ao longo dos diversos *dossiers*; ainda que o Dossier 1 apresente o zonamento em maior detalhe, optou-se por o incluir em cada um dos restantes *dossiers* para uma maior compreensão quando são referidas as diferentes zonas de análise.

### A.5.1. Zonamento adoptado em Cascais

Em Cascais foram consideradas 81 zonas (apresentadas na Figura 2 as quais foram combinadas nas 26 macro zonas apresentadas na Figura 3).





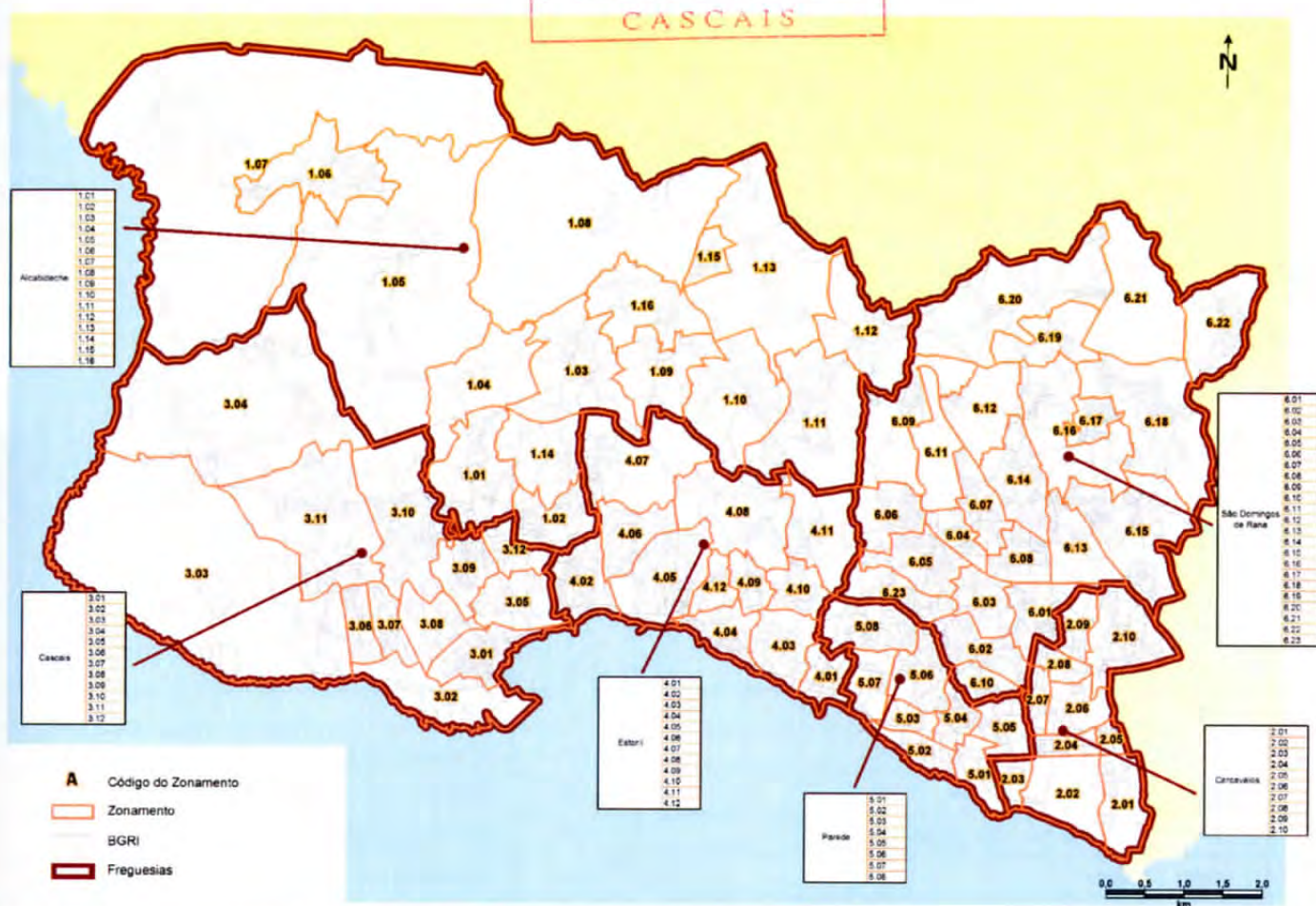


Figura 2 – Zonamento adoptado em Cascais

Tabela 1 – Zonamento: tabela de correspondências

Zona Final	Nome
1.01	Alvide/Carrascal de Alvide / Abuxarda
1.02	Amoreira / Pai do Vento
1.03	Centro de Alcabitche
1.04	Cabreiro
1.05	Murches/Zambujeiro
1.06	Malveira da Serra / Janes / Arneiro (Malveira da Serra)
1.07	Parque Natural - Malveira
1.08	Penha Longa
1.09	Alcoitão
1.10	Bicesse / Alcoitão / Pau Gordo
1.11	Manique / Bairro da Esperança / Atibã

Zona Final	Nome
4.01	São Pedro do Estoril
4.02	Monte Estoril
4.03	São João do Estoril / São Pedro do Estoril
4.04	São João do Estoril
4.05	Centro do Estoril / São João do Estoril
4.06	Estoril Norte
4.07	Estoril / Bairro de Santo António
4.08	Alto dos Gaios / Atibã / Bairro da Martinha
4.09	Galiza
4.10	Alapraia / Livramento
4.11	Livramento





Zona Final	Nome
1.12	Manique
1.13	Adroana / Manique
1.14	Pai do Vento / Amoreira
1.15	Bairro da Cruz Vermelha
1.16	Cascais Shopping
2.01	Bairro de Lombos Sul e Quinta de S. Gonçalo
2.02	Carcavelos - Saint Julian
2.03	Junqueiro
2.04	Centro de Carcavelos
2.05	Lombos Norte
2.06	Quinta da Alagoa / Carcavelos
2.07	Rebelva / Quinta da Alagoa
2.08	São Domingos de Rana - Sul
2.09	São Domingos de Rana / Casal dos Grilos
2.10	Sassoeiros/São Miguel das Encostas/Bairro da Carris
3.01	Centro de Cascais
3.02	Gandarinha / Cascais-Oeste
3.03	Quinta da Marinha / Guia
3.04	Aldeia do Juzo / Areia / Chameca
3.05	Jumbo
3.06	Torre / Quinta do Rosário / Quinta das Romanzeiras
3.07	Bairro do Rosário
3.08	Cascais Norte / Bairro da Assunção / Bairro do Rosário
3.09	Bairro de São José / Fontainhas
3.10	Cobre / Bairro de Santana
3.11	Birre / Quinta da Bicuda
3.12	Bairro Marechal Carmona / Fontainhas / Alvide

Zona Final	Nome
4.12	Bairro da Liberdade/São João do Estoril
5.01	Parede - Este
5.02	Parede - Praia
5.03	Parede - Centro 1
5.04	Parede - Centro 2
5.05	Parede / Quinta da Lameira / Bairro das Marianas
5.06	Madoma/Parede
5.07	Jardins da Parede
5.08	Murtal (Parede)
6.01	Bairro dos Sete Castelos / Casal dos Eucaliptos / Bairro Mata da Torre
6.02	São Domingos de Rana / Madorna / Bairro do Zambujeiro Quadrado
6.03	Zambujal / Matarraque
6.04	Matarraque / Bairro da Largeteira
6.05	Matarraque / Alto dos Arcos / Bairro da Bela Vista
6.06	Caparide
6.07	Tires
6.08	Bairro Além das Vinhas / Coveiras
6.09	Bairro do Miradouro / Tires / Bairro de Crestires
6.10	Rana / Bairro Alentejano
6.11	Aeródromo de Tires
6.12	Bairro da Cadeia de Tires / Bairro Dezasseis de Novembro
6.13	Bairro Mata da Torre
6.14	Mato Cheirinhos / Bairro 25 de Abril
6.15	Outeiro de Polima / Bairro da Herança / Bairro Pinhal do Arneiro / Bairro do Cabeço de Mouro
6.16	Abóboda
6.17	Abóboda/Bairro da Tojeira
6.18	Polima / Bairro da Polima de Cima / Conceição da Abóboda / Bairro Novo da Abóboda
6.19	Trajouce
6.20	Trajouce / Bairro Cabeço do Cação / Alto do Clérigo
6.21	Trajouce Este
6.22	Talaide
6.23	Murtal (São Domingos de Rana) / Madorna / Alto de Caparide

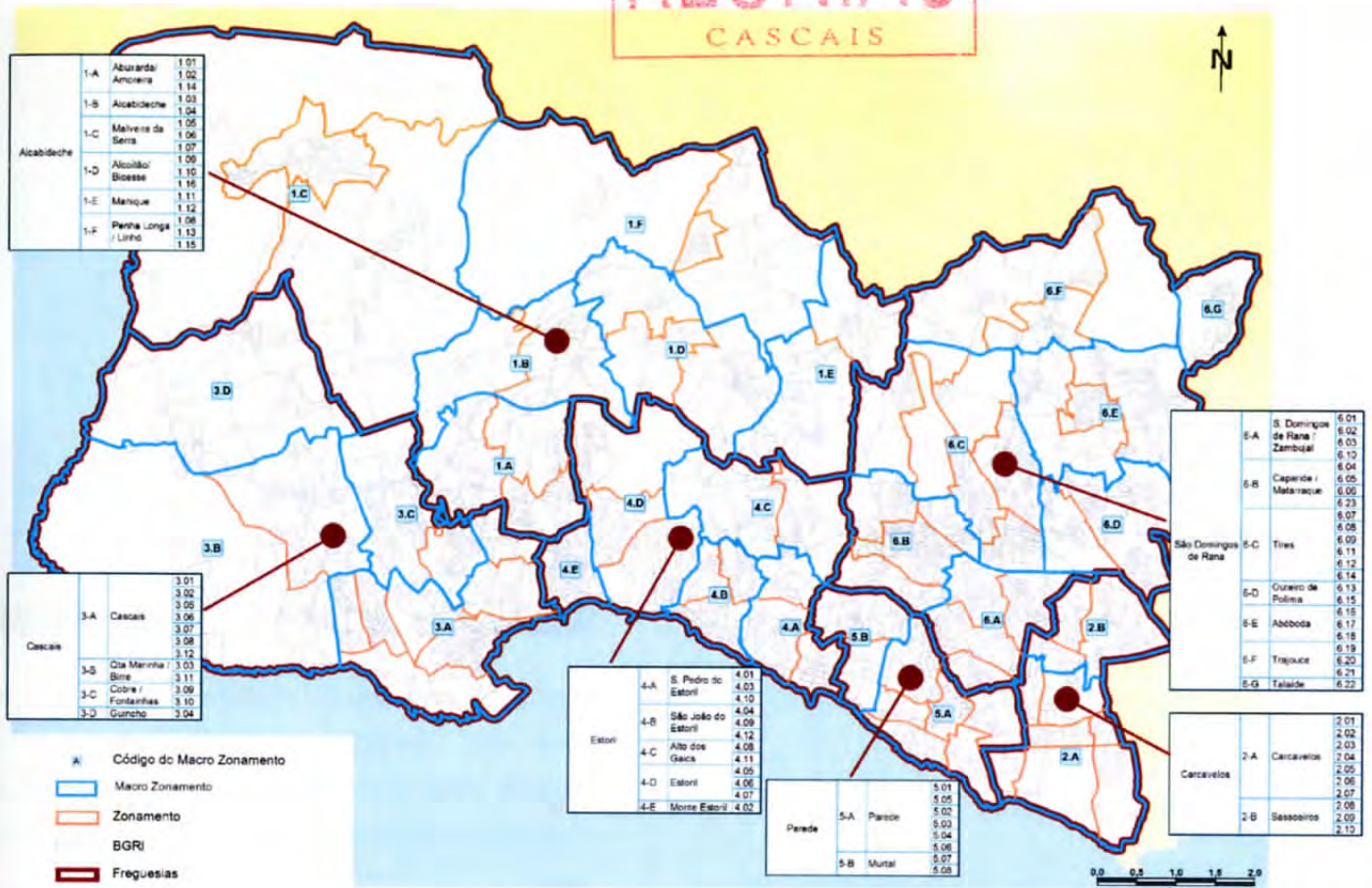


Figura 3 – Macro-Zonamento

### A.5.2. No contexto da Área Metropolitana

No restante território da AML foi considerado um zonamento tão mais agregado quanto menor é a proximidade a Cascais, tendo-se considerado para a generalidade dos concelhos a agregação de conjuntos de freguesias (nos concelhos envolventes a Cascais) ou ao concelho.

Porque a equipa já tinha desenvolvido anteriormente o Estudo de Mobilidade e Acessibilidades de Oeiras (EMA

de Oeiras), optou-se por considerar um zonamento agregado construído a partir deste. Este zonamento inclui 28 zonas e é apresentado na Figura 4.



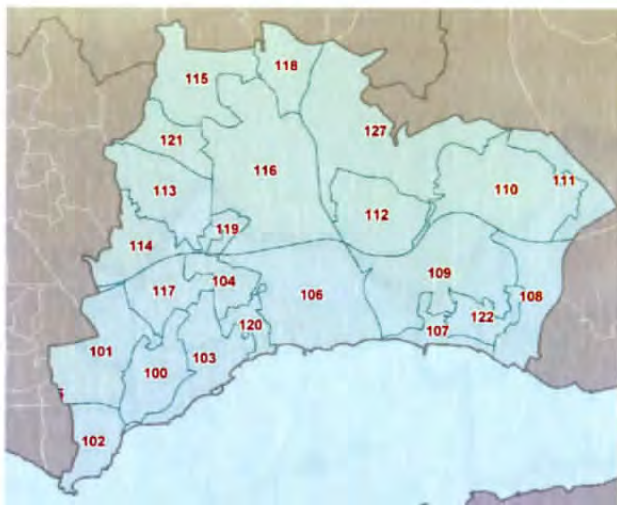


Figura 4 – Zonamento adoptado em Oeiras

O concelho de **Lisboa** foi subdividido em 27 zonas (vide Figura 5), as quais correspondem a agregações de freguesias.

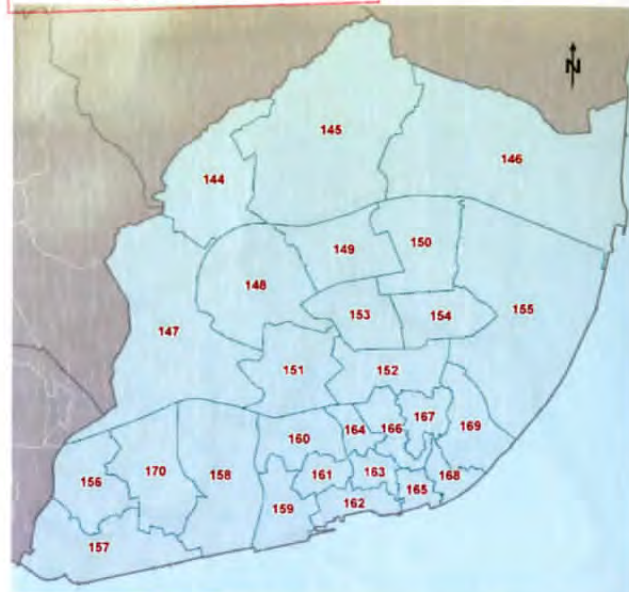


Figura 5 – Zonamento adoptado em Lisboa

O concelho de **Sintra** foi subdividido em 17 zonas as quais têm correspondência com as freguesias. A exceção ocorreu nas freguesias de Belas e Casal de Cambra, as quais foram consideradas como uma única zona.

Nos restantes concelhos da AML, o nível de desagregação foi o concelho, existindo apenas duas exceções: os concelhos de Mafra e Almada foram subdivididos em 2 zonas distintas, no primeiro caso, procurando-se distinguir entre as zonas rural e urbana; no caso de Almada, diferenciando a zona servida pelo corredor do Eixo Norte/Sul e MST das zonas de praias. Na Figura 6 apresenta-se o zonamento para as restantes zonas da AML.



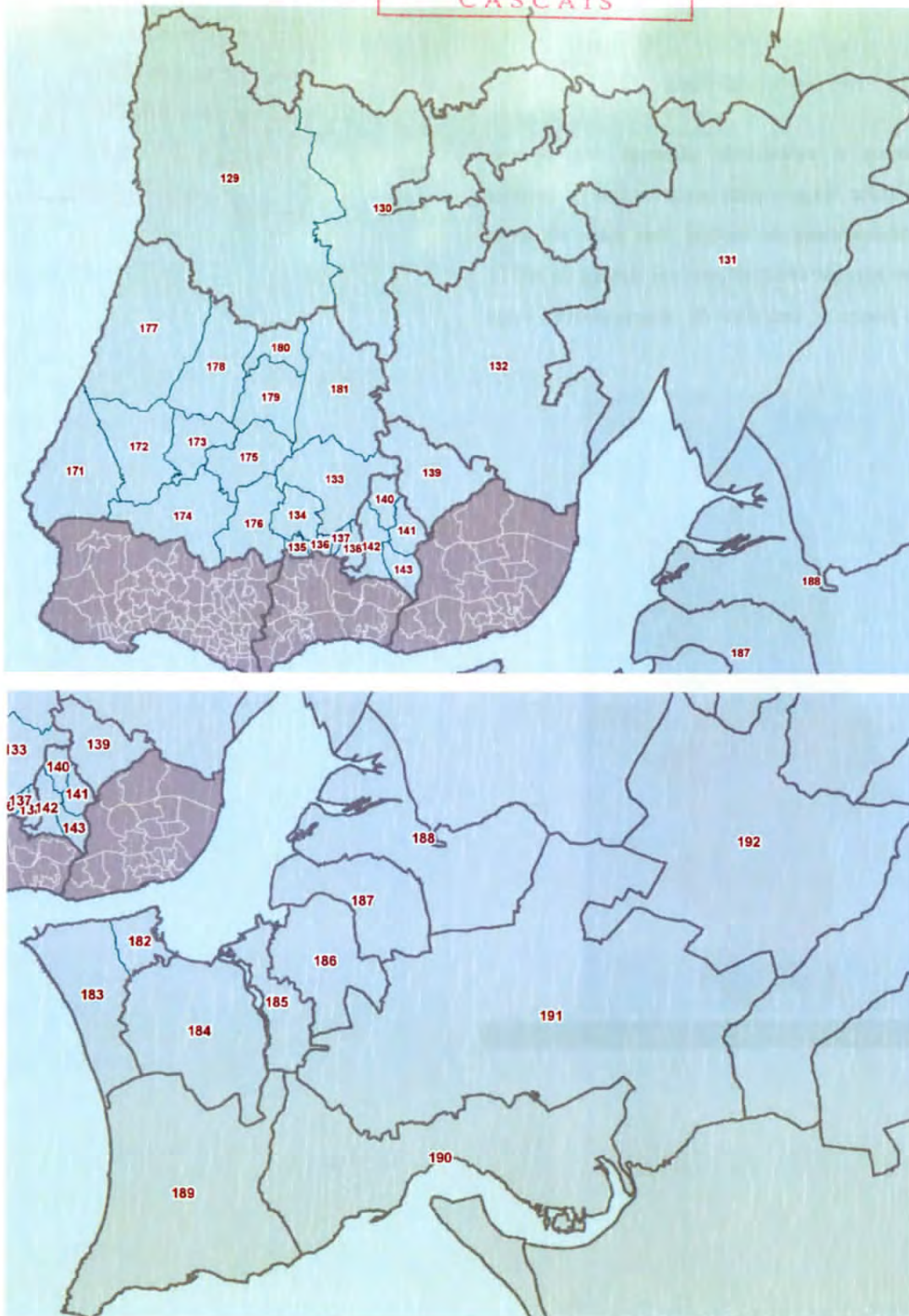


Figura 6 – Zonamento adoptado na restante AML

### A.5.3. No resto do País

Nos inquéritos à mobilidade algumas das pessoas referiram realizar viagens com início ou fim no exterior da Área Metropolitana de Lisboa. Para estas situações optou-se por agregar estas viagens em função da NUT2 em que se insere o concelho de origem/destino (vide Figura 7).

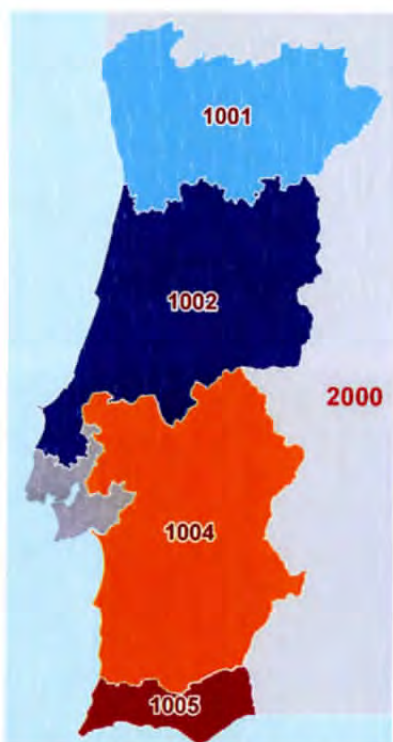
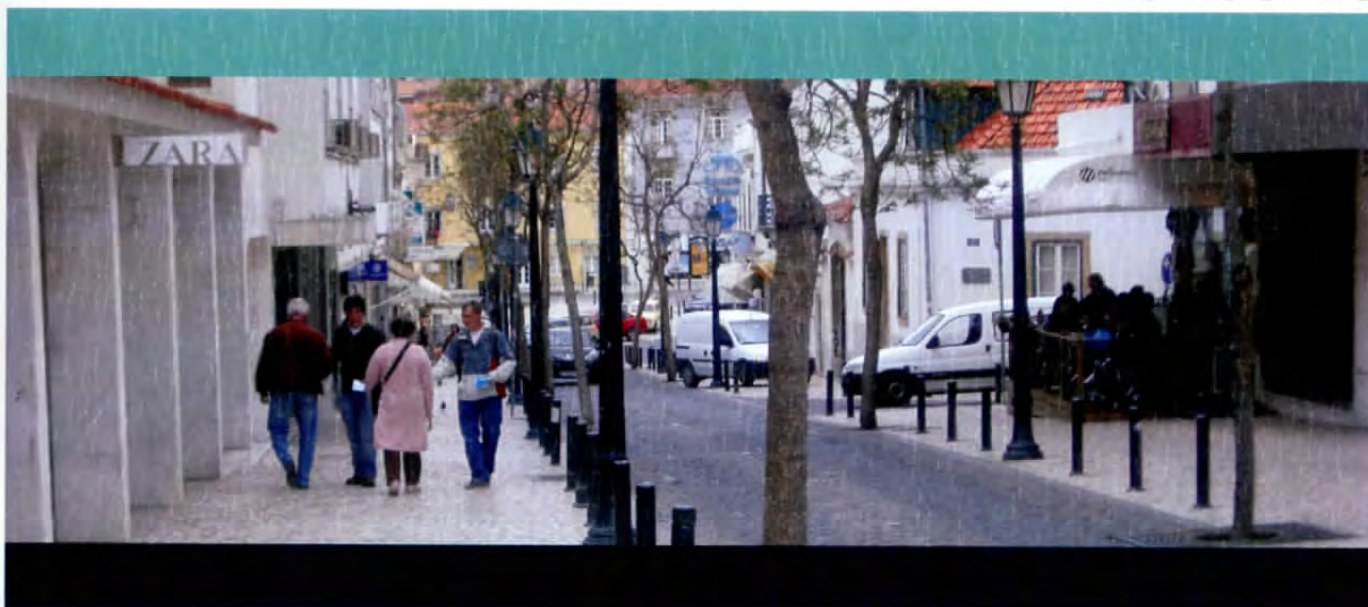


Figura 7 – Zonamento exterior à AML





## ESTRATÉGIA DE ACESSIBILIDADE PARA CASCAIS







## B. Estratégia de acessibilidade para Cascais

### B.1. Enquadramento

No presente capítulo apresenta-se uma síntese dos principais desafios que se colocam a Cascais no que concerne à gestão da mobilidade, os quais sistematizam a reflexão realizada na sequência do diagnóstico desenvolvido na Fase I do ETAC.

Optou-se por não repetir aqui os principais aspectos que enformam o diagnóstico, já que estes são apresentados no Dossier 5, recomendando-se a sua leitura mais aprofundada.



Os desafios identificados constituíram o ponto de partida para o desenvolvimento dos objectivos a prosseguir e das propostas a desenvolver, correspondendo a um ponto de inversão da estratégia face à estratégia praticada até hoje.

Este ponto contém igualmente uma sistematização dos principais objectivos estratégicos e específicos defendidos no âmbito deste estudo, à luz dos quais foram desenvolvidas as propostas de intervenção. Para maior informação relativamente a esta temática recomenda-se a leitura do Dossier 6 (Cenários).



## B.2. Principais desafios que se colocam a Cascais em matéria de gestão da mobilidade

### B.2.1. Promoção da integração entre o planeamento das acessibilidades e o ordenamento e planeamento do território

O actual modelo de ocupação urbana do concelho de Cascais limita e dificulta a estratégia de intervenção em matéria de mobilidade, já que está assente numa ocupação muito dispersa e com deficiente hierarquização rodoviária, mas também com baixas densidades de ocupação humana, as quais dificultam substancialmente a introdução de uma oferta de transporte colectivo eficiente e atractiva.

O processo de revisão do PDM constitui-se como uma oportunidade para reflectir sobre a adequação do modelo de desenvolvimento urbano e, mais importante do que isso, para estabelecer os mecanismos da evolução para um modelo de ocupação que promova opções de mobilidade mais equilibradas.

Outro desafio que se coloca ao PDM está relacionado com a necessidade de requalificação do território a Norte da A5/IC15 e, nomeadamente, dos principais aglomerados urbanos aí presentes (e.g. Manique, Trajouce, Tires, Abóboda, Alcabideche...), sendo que no âmbito do ETAC se procurou desenvolver as propostas que em matéria da organização das acessibilidades contribuam para a requalificação deste território e para a redução da dependência do automóvel nas deslocações de curta e média distância.

No âmbito da revisão do PDM actualmente em curso, deverá procurar assim:

- **Promover a contenção dos perímetros urbanos**, por exemplo, através da construção de algumas das vias circulares previstas pela CMC, assumindo que estas definem o perímetro urbano dos aglomerados que servem.
- **Promover a diversidade de usos do solo e a maior densidade de ocupação humana**, nomeadamente com a provisão de equipamentos colectivos que estimulem a ocorrência de um maior número de deslocações de proximidade em modos suaves.

Esta estratégia não terá repercussões no curto prazo, mas permitirá garantir que, no futuro, a ocupação urbana do território contribuirá para uma estratégia de mobilidade mais sustentável, através:

- da redução das distâncias a percorrer pelos residentes para a satisfação das suas necessidades quotidianas, diminuindo deste modo a necessidade de recorrer ao automóvel e potenciando o uso do TC e dos modos suaves;
- da criação de condições para a melhoria da qualidade do TC devido ao aumento das densidades urbanas;
- da promoção das deslocações em modos suaves através do aumento da diversidade de usos nos aglomerados urbanos, com a introdução de comércio, serviços e equipamentos de proximidade, e da melhoria da qualidade do ambiente urbano.





### B.2.2. Aposta na consolidação da rede rodoviária estruturante

É fundamental prosseguir a **estratégia de estruturação da rede viária**, favorecendo as vias que contribuem para a consolidação de uma rede rodoviária reticulada apoiada na densificação das redes de 2.º e 3.º nível.

A aposta num conceito de malha reticulada tem como objectivo estabelecer uma hierarquia rodoviária que possibilite a redundância dos caminhos, com maior opção de escolha de alternativas.

Para tal foram considerados os projectos rodoviários previstos pela CMC (ou outras entidades) e, dentro destes, identificados aqueles que aumentam a eficiência e coerência da rede rodoviária do concelho.

O projecto de construção de uma variante à EN249-4 (actualmente em fase de projecto de execução), no limite dos concelhos de Cascais e de Oeiras, **poderá contribuir para desviar parte dos fluxos rodoviários da actual EN249-4** e, simultaneamente, possibilitar a requalificação desta via por forma a melhor se adaptar ao tipo de ocupação marginal existente.

A **concretização da Via Longitudinal Sul (VLS) e da Via Longitudinal Norte (VLN)** (já parcialmente construídas) permitirá também consolidar a rede estruturante com orientação Nascente-Poente. Para além destas vias, também a construção das CNSJE e da CNSPE constituem projectos fundamentais à consolidação do conceito de malha reticulada.

### B.2.3. Desvio do tráfego de atravessamento dos aglomerados urbanos

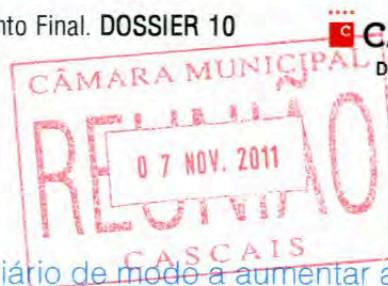
Outro dos desafios importantes passa por **restringir a circulação do tráfego de atravessamento nos principais corredores rodoviários que atravessam os aglomerados a Norte da A5/IC15**, de modo a promover a qualidade do ambiente urbano, a segurança de circulação e atravessamento dos peões, mas também a garantir que o serviço de TC aumenta a sua atractividade face ao automóvel.

São diversos os lugares para os quais importa proceder ao desvio do tráfego de atravessamento; entre estes destacam-se todos os aglomerados localizados ao longo da EN249-4, como sejam São Domingos de Rana, Abóboda, Trajouce, mas também Manique ou Alcabideche no quadrante Nascente do concelho.

De modo a ser possível aliviar os centros urbanos do tráfego de atravessamento é de extrema importância **apostar na construção de vias exteriores aos aglomerados** que permitam a requalificação da sua zona central. Este tipo de intervenção revela-se ainda mais urgente nos aglomerados em que o fluxo de atravessamento de veículos pesados é mais significativo

Esta linha de orientação deve ser entendida de forma **concertada** com a aposta forte na melhoria de qualidade do transporte colectivo e nas redes de modos suaves nesses mesmos aglomerados, devendo ser pensada de forma integrada nas diversas componentes.





#### B.2.4. Reestruturação da rede de TC rodoviário de modo a aumentar a capacidade de atracção deste modo

A oferta de TC rodoviário actual está longe de proporcionar um serviço de qualidade, devendo-se esta situação a diversos factores:

- i) a **frequência de serviço da maior parte das linhas é muito baixa**, sendo o intervalo entre circulações próximo do horário, mesmo nos períodos de maior procura;
- ii) algumas das **carreiras apresentam percursos** que têm como objectivo responder às **necessidades de procura dos aglomerados “localizados em desvios”** face ao percurso principal, o que conduz a aumentos significativos dos tempos de percurso, e portanto, a uma menor atractividade destas ligações.
- iii) os **tempos de percurso declarados nos horários que são disponibilizados ao público são muito “optimistas”** face à realidade. Esta situação aumenta também o descrédito dos passageiros face à oferta proporcionada.

A **definição de uma rede de TC estruturante** e eficaz deve ser uma das apostas da estratégia do ETAC de Cascais. Neste contexto, é já possível defender a necessidade de melhorar as ligações em TC rodoviário internas a Alcabideche e desta freguesia com Cascais e o Estoril.

Também as ligações internas a São Domingos de Rana e desta freguesia com a Parede e Cascais devem ser melhoradas, o que deve passar pelo desenvolvimento de soluções em TC mais integradas.

A reestruturação da rede rodoviária TC deve ser desenvolvida procurando identificar as soluções de percurso e de intensidade da oferta que melhor se adequem a cada caso, tendo em consideração as características da procura.

A necessidade de intervir neste domínio foi já sentida pela CMC e, por isso, esta desenvolveu os estudos preliminares para a **introdução do TLS (Transporte Ligeiro de Superfície)**, o qual tem como objectivo o desenvolvimento de uma circular com extremo em Cascais e Carcavelos, e com ligações a Alcabideche, Trajouce, Abóboda e São Miguel das Encostas.

Esta solução de transporte foi também uma das opções consideradas na fase de definição da construção da proposta de reestruturação da rede TC, ainda que apenas se tenham considerado como prioritárias as ligações mais urbanas.



### B.2.5. Garantir ligações atractivas em transporte colectivo aos principais geradores do concelho

Alguns dos principais equipamentos e pólos geradores não estão inseridos no tecido urbano – e.g., *CascaisShopping*, Hospital de Cascais, Escola Superior de Saúde de Alcoitão ou a Escola Superior de Hotelaria e Turismo – e não apresentam níveis de oferta de TC compatíveis com a sua importância.

Um dos desafios que se coloca no âmbito do ETAC de Cascais passa por rever a oferta em TC a estes equipamentos, tendo em consideração a intensidade e ritmo da procura, de modo a captar um conjunto mais significativo de viagens em TC, e não apenas as viagens das pessoas que não têm alternativa.

### B.2.6. Melhoria da informação sobre a oferta de TC e sobre o tarifário praticado

A **informação proporcionada pela Scotturb relativamente ao tarifário é insuficiente**, sendo necessário consultar os agentes (nas bilheteiras ou via telefone) para determinar o preço associado à realização da viagem, uma vez que este custo se relaciona com as distâncias quilométricas e não se encontra disponível a matriz do cálculo do preço de viagem entre os principais aglomerados.

Se nas deslocações internas ao concelho esta situação é já penalizadora, quando se consideram as viagens inter-concelhias esta situação agrava-se ainda mais, já que existem diversas combinações tarifárias possíveis e com preços muito distintos para o mesmo par origem-destino.

A **simplificação do tarifário não pode ser resolvida no âmbito do ETAC** (nem pela CMC), mas este documento pode (e deve) sublinhar a importância deste problema de modo a que, no contexto das competências da Autoridade Metropolitana de Transportes, esta questão venha a ser tratada.

A uma escala mais limitada, e sem que se resolva o problema de fundo, será possível desenvolver **acções de divulgação e sensibilização que contribuam para uma maior compreensão do tarifário praticado pela Scotturb** (e desta com os restantes operadores), tanto mais porque o concelho é procurado por um número muito significativo de turistas que utilizam o transporte público nas suas deslocações para Cascais.





### B.2.7. Desenvolvimento das redes de modos suaves nos principais aglomerados urbanos

A qualidade dos espaços pedonais e cicláveis de lazer é elevada na zona litoral e apresenta uma forte capacidade de atracção para as viagens de lazer e turismo.

O desafio que se coloca ao município de Cascais passa por expandir as redes de modos suaves nos principais aglomerados do concelho, privilegiando as ligações nas zonas centrais e destas aos principais equipamentos e interfaces de TC, promovendo-se assim a utilização destes modos nas deslocações de curta distância e como modo complementar aos transportes públicos.

Aqui recorda-se a necessidade da CMC definir uma estratégia de **adaptação ao disposto no DL 163/2006**, o qual define as condições de acessibilidade a satisfazer no projecto e construção de espaços públicos (e equipamentos colectivos, edifícios públicos e habitacionais), de modo a que estes possam ser utilizados por todos (incluindo pessoas com mobilidade condicionada).

Se os centros de Cascais e do Estoril apresentam um tratamento do espaço público que, na maior parte dos casos, permite assegurar o cumprimento deste decreto-lei, o mesmo não ocorre nos restantes aglomerados urbanos, particularmente nas freguesias de São Domingos de Rana e Alcabideche, sendo também de assinalar diversos constrangimentos em Carcavelos ou na Parede.

### B.2.8. Avaliação da necessidade de conter a criação do estacionamento de acesso privado

O actual PDM de Cascais estipula a provisão de estacionamento de acesso privado para os diversos usos, verificando-se que os **índices de estacionamento mínimos de referência são bastante generosos** e conduzem à criação de uma elevada proporção de estacionamento de acesso privado.

É desejável que a oferta de estacionamento privado seja assegurada, mas a reflexão sobre a provisão de estacionamento e a sua relação com o **aumento da motorização** (que no concelho é muito elevada), aponta para a necessidade de estabelecer limiares mínimos e máximos da oferta de estacionamento.

À excepção das zonas na área de influência directa das estações ferroviárias, a maior parte do território de Cascais não está bem servido de transportes colectivos, mas mesmo assim será de reflectir sobre a necessidade de definir **tectos de provisão de estacionamento privado** como forma de controlar (dentro do possível) a motorização das famílias.

Por outro lado, a definição de tectos máximos de oferta de estacionamento privado deve também ter uma **missão pedagógica**, na qual os privados se apercebam da necessidade de estabelecer limites à motorização das famílias e pólos de emprego.





### B.2.9. Resolução dos problemas de défice de estacionamento de acesso público

Existem algumas zonas do concelho em que se verifica existir um importante défice de estacionamento nocturno, o qual se materializa na ocorrência de elevadas taxas de ilegalidade.

Numa parte significativa do concelho, esta taxa de ilegalidade está relacionada com o facto do estacionamento não estar devidamente assinalado e, como tal, é de resolução fácil.

Para que se garanta que efectivamente as pessoas estacionam nos lugares apropriados (e não em todos os lugares disponíveis) é fundamental **formalizar a oferta de estacionamento**, o que também tem importantes vantagens do ponto de vista da promoção da segurança rodoviária, e avaliar, face a esta nova organização, a necessidade de criar nova oferta de estacionamento.

Em **alguns dos bairros mais consolidados** não existe estacionamento privado para residentes, verificando-se que a **oferta de estacionamento na via é insuficiente**. Nestes bairros é necessário avaliar as necessidades efectivas de estacionamento e estabelecer um programa de dotação de estacionamento nas zonas em que o défice é efectivamente significativo, podendo esta oferta ser providenciada pela CMC, pelos residentes ou por privados. A amplitude das escolhas deve ser encorajada por forma a permitir uma mais rápida criação de estacionamento

Finalmente, importa avaliar a pressão sobre o estacionamento na envolvente das principais interfaces de transporte, particularmente em São João do Estoril e São Pedro do Estoril, já que a elevada taxa de estacionamento ilegal contribui para a degradação urbana destas zonas.

### B.2.10. Sensibilização da população para os custos efectivos da mobilidade e para a adopção de uma mobilidade mais sustentável

O custo real da mobilidade varia consideravelmente em função das opções modais consideradas, verificando-se que, no caso do transporte individual, uma parte muito significativa dos custos não é efectivamente percebida pelo utilizador (seguros com o automóvel, desgaste dos veículos, manutenção,...). Por outro lado, em alguns casos, é o desconhecimento da oferta de TC que induz a uma menor utilização deste modo.

Nesse sentido, como factor de indução para a adopção de comportamentos mais sustentáveis, considera-se que um dos desafios que se coloca à CMC passa por estabelecer uma frente de intervenção em que se privilegie a sensibilização e a informação da população residente e visitante, tendo em consideração os diferentes segmentos alvo a considerar (crianças, condutores, população idosa,...), procurando sensibilizar para os custos da utilização do TI, mas também sobre as opções em TC.



### B.2.11. Estabelecimento de parcerias com os diferentes actores do sistema

Desde já importa alertar a CMC para a necessidade de promover parcerias com os diferentes actores presentes, uma vez que as acções e projectos que se venham a desenvolver implicarão o envolvimento da CMC, mas também dos **operadores de transporte**, dos **gestores do estacionamento**, das **associações de comerciantes e residentes**, **gestores dos grandes equipamentos e dos agrupamentos escolares**, etc..

Estas parcerias podem ter âmbitos diferentes, mas desde já se recomenda a parceria com a Scotturb de modo a que, em conjunto, as duas entidades contribuam para o desenvolvimento de uma rede de TC mais competitiva e atractiva.



### B.3. Objectivos estratégicos e objectivos específicos

Tendo como base os desafios anteriormente enunciados foram formulados objectivos fundamentais para alicerçar o processo de definição de uma estratégia de gestão da mobilidade mais sustentável e consentânea com as linhas de orientação nacionais e europeias.

Os objectivos que se propõem prosseguir no âmbito do ETAC de Cascais foram estruturados em:

- **Objectivos Estratégicos:** Com um carácter mais geral, sistematizam os resultados globais que se pretendem alcançar.
- **Objectivos Específicos:** Definem para cada uma das áreas de actuação os resultados a atingir, apontando já algumas pistas sobre como se pretende alcançar os objectivos preconizados.



### Objectivos Estratégicos

O desenvolvimento de uma estratégia de planeamento e de gestão da mobilidade tem que ter em consideração o que se pretende alcançar nas diversas vertentes que influenciam a mobilidade, devendo concorrer tanto quanto possível para aumentar a atractividade e a competitividade de Cascais no contexto da Área Metropolitana de Lisboa.

Nesse contexto, apontam-se como Objectivos Estratégicos para o desenvolvimento do ETAC de Cascais, os seguintes:



Promoção da **QUALIDADE DE VIDA** em Cascais para residentes, trabalhadores e visitantes



Contribuição para uma **ECONOMIA MAIS EFICIENTE E SUSTENTÁVEL**



Garantir a **OPORTUNIDADE DE ACESSO AOS PRINCIPAIS BENS E SERVIÇOS** a toda a população



Promoção de uma **REPARTIÇÃO MODAL FAVORÁVEL AOS MODOS DE TRANSPORTE MAIS EFICIENTES E SUSTENTÁVEIS**



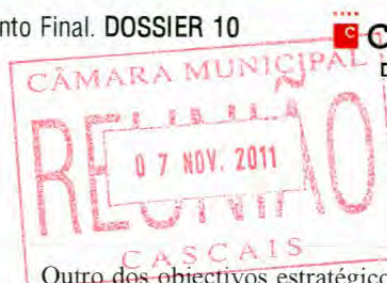
Promoção do **AUMENTO DA SEGURANÇA** de todos os utilizadores



Contribuição para a **REDUÇÃO DOS IMPACTES AMBIENTAIS** associados ao sector dos transportes

Objectivos estratégicos do ETAC





A **promoção da qualidade de vida** dos residentes, trabalhadores e visitantes de Cascais passa, entre outros aspectos, por garantir que todos estes segmentos de utilizadores têm ao seu dispor alternativas modais de qualidade para realizar as suas deslocações quotidianas e que o modelo de acessibilidade concorre para a qualificação do espaço público e do ambiente urbano, de modo a que este seja um espaço seguro para a realização de viagens a pé/bicicleta, mas também para a estadia ou a realização de actividades de lazer.

A definição de uma estratégia de gestão da mobilidade deve ter presente a necessidade de **contribuir para uma economia mais eficiente e sustentável**. Para tal, o sistema de acessibilidades deve garantir níveis elevados de fluidez rodoviária, mas também garantir que é possível aceder às principais actividades económicas e equipamentos em serviços de transporte colectivo com boa qualidade e rapidez e com o menor custo possível (considerando as escolhas individuais e colectivas).

Outro dos objectivos estratégicos que importa ter presente passa por **garantir a oportunidade de acesso aos principais bens e serviços a toda a população**, e não apenas à população que tem acesso à utilização do automóvel.

Com efeito, na fase de diagnóstico ficou clara a forte dependência do automóvel dos residentes e visitantes de Cascais: cerca de 66% das viagens em Cascais são realizadas em transporte individual, verificando-se que a quota do TI é de 60% para os residentes e de 89% para os não residentes no concelho.

Nesse contexto, é consensual que a promoção de uma **repartição modal favorável aos modos de transporte mais eficientes e sustentáveis** é um dos objectivos estratégicos mais importantes a prosseguir no âmbito do ETAC de Cascais. Importa, contudo, desde já alertar para a extrema dificuldade de alcançar este objectivo, já que os elevados níveis de motorização dos residentes e visitantes do concelho tornam mais difícil a transferência do TI para o TC.

Os objectivos estratégicos do ETAC incorporam também as orientações definidas pela Estratégia Nacional para a Segurança Rodoviária relativas à necessidade de reduzir o total de mortos e de feridos em acidentes rodoviários, objectivo este que está expresso na **“Promoção do aumento de segurança de todos os utilizadores”**.

Finalmente, os objectivos estratégicos não seriam totalmente abrangentes se não tivessem em consideração a dimensão ambiental; por essa razão defende-se **“contribuir para a redução dos impactes ambientais associados ao sector dos transportes”**.

### Objectivos Específicos e Linhas de Intervenção

Os objectivos anteriormente apresentados estabelecem “o que se pretende alcançar”, mas não explicitam os moldes em que deve ser desenvolvido o modelo de intervenção que se pretende estabelecer para Cascais.

Os **objectivos específicos** reflectem, para cada uma das áreas de actuação, os objectivos que o ETAC de Cascais se propõe alcançar.

Uma vez que estes objectivos serviram de base ao desenvolvimento das propostas de intervenção, recomenda-se a leitura do capítulo seguinte para a sua compreensão.









## PROGRAMA DE PROPOSTAS







## C. Programa de Propostas



### C.1. Breve enquadramento

Conforme referido no capítulo anterior, as propostas do ETAC foram desenvolvidas tendo em consideração os objectivos específicos que norteiam a estratégia, uma vez que estes definem as linhas de orientação a seguir (ver figura seguinte).

Seguidamente apresentam-se as **propostas** desenvolvidas no âmbito do ETAC, as quais foram organizadas em função dos **objectivos específicos** (e respectivas linhas de orientação) para os quais contribuem.

O **grau de detalhe de descrição das propostas não é homogéneo**, já que nalguns casos foi possível descrever com bastante rigor as propostas e avaliar o seu contributo para as metas que se propõem alcançar e, noutros casos, estas traduzem um programa de intenções, para o qual não será possível avaliar de forma quantificada o seu contributo, mas que devem ser entendidas com o mesmo grau de importância das primeiras.



Assegurar **SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO INTEGRADOS E DE BOA QUALIDADE**



Promover as **DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES**, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas



Aumentar a **coerência da REDE RODOVIÁRIA** e encaminhar os **FLUXOS DE TRÁFEGO** para as vias adequadas



Desenvolver **POLÍTICAS DE ESTACIONAMENTO DIFERENCIADAS** que contribuam para uma repartição modal mais equilibrada, considerando também as necessidades dos diversos utilizadores



Promover a **MINIMIZAÇÃO OS IMPACTES ASSOCIADOS AO TRÁFEGO DE PESADOS** e ORGANIZAR AS CARGAS E DESCARGAS nos centros urbanos



Promover a **INTEGRAÇÃO** entre a organização do sistema de **TRANSPORTES** e os **USOS DO SOLO**



**SENSIBILIZAR, INFORMAR E ENVOLVER** os residentes, trabalhadores e visitantes **SOBRE AS OPÇÕES MODAIS MAIS EFICIENTES**

Objectivos específicos do ETAC





## C.1.1. Assegurar serviços de transporte público integrados e de boa qualidade

### C.1.1.1. O projecto do TLS

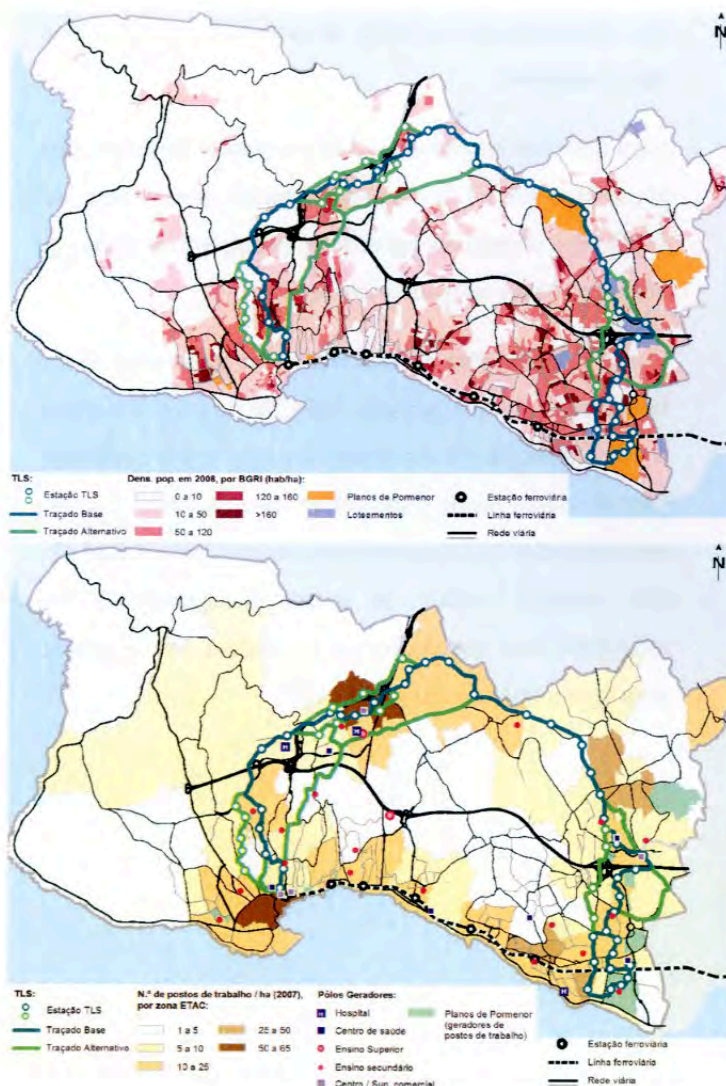
O projecto do TLS foi estruturado pela CMC no sentido de melhorar a oferta de transporte colectivo no concelho nas deslocações de maior distância, e simultaneamente promover o reforço da oferta de proximidade e rebatimento nas interfaces ferroviárias de Cascais e Carcavelos.

O TLS tem como objectivo servir zonas com densidades de ocupação urbana muito variáveis; **no litoral este corredor serve zonas com densidades urbanas mais elevadas**, mas a norte serve zonas com baixas densidades construtivas, que não serão consolidadas no tempo de vigência do ETAC de Cascais, já que não existem projectos urbanísticos previstos para essas zonas.

No presente contexto económico a capacidade de investimento em infra-estruturas de transporte estará substancialmente diminuída, sendo de considerar que um projecto com a dimensão e envergadura do TLS apenas possa começar a ser desenvolvido a médio prazo.

Propõe-se considerar **a realização da componente urbana do traçado do TLS no ano horizonte de 2021**, admitindo-se que o troço Adroana-Trajouce só possa ser realizado posteriormente a esta data. Em 2016 considera-se a construção de alguns dos troços do traçado deste serviço, de modo a que gradualmente seja possível ir **“construindo” o espaço canal do TLS**.

Finalmente sugere-se que sejam **estudadas soluções tecnológicas mais ligeiras do que as recomendadas pelos estudos anteriores**, nomeadamente promovendo o desenvolvimento de um serviço de Autocarros de Elevado Nível de Serviço, solução esta que será substancialmente mais económica do que as anteriores e também permite um maior faseamento da intervenção.



Traçado do TLS e ocupação do território





### C.1.1.2. Hierarquização da rede de transportes colectivos

Actualmente, a oferta de transportes colectivos é de difícil leitura para os passageiros potenciais, seja porque **não existe mapa de rede** (existe apenas um mapa da Scotturb presente nos postos de venda das interfaces ferroviárias), seja porque **uma parte significativa da oferta interna ao concelho é circular** (nomeadamente as carreiras com início em Cascais),

No âmbito do ETAC de Cascais propõe-se **hierarquizar a rede de transportes colectivos**, de modo a:

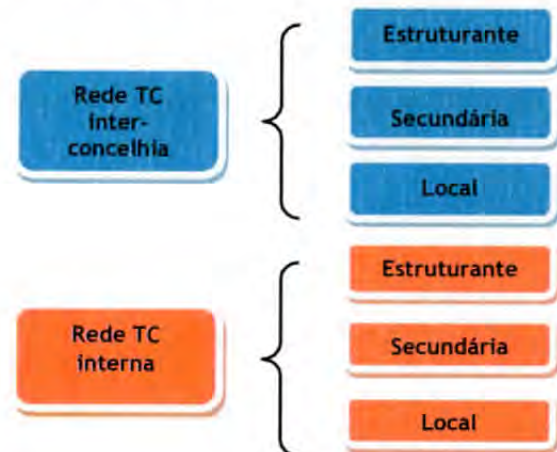
- **Garantir a fácil leitura da organização** da rede por todos os (potenciais) utilizadores;
- **Promover uma melhor acessibilidade em TC** aos principais pólos geradores (i.e., aos principais equipamentos colectivos, pólos comerciais e/ou de emprego);
- **Incluir a criação de uma oferta de TC de proximidade** que promova a ligação entre os principais centros urbanos do concelho e os bairros que deles dependem.

A proposta de hierarquização da rede de TC tem subjacentes os seguintes princípios base:

- A **linha ferroviária de Cascais é, e continuará a ser, um eixo de oferta estruturante** e, como tal, é fundamental estabelecer a adução da procura em transporte colectivo a esta linha;
- **Existe uma rede de TC rodoviário** e, como tal, importa avaliar em que medida esta é adequada para responder aos desejos de mobilidade dos residentes e, nos casos em que seja possível melhorar a qualidade do serviço, são apresentadas soluções de melhoria da oferta;
- A **hierarquização da rede de TC rodoviário assentou em critérios quantificados de avaliação** do potencial de procura, os quais são claramente expressos em sede deste documento.

Cada uma das linhas de transporte colectivo rodoviário foi classificada tendo em consideração:

- A vocação das linhas que estruturam esta oferta, nomeadamente avaliando se estabelecem ligações inter-concelhias ou internas ao concelho;
- Os potenciais de procura de cada uma das linhas de TC, considerando as viagens em todos os modos de transporte motorizados, potenciais estes que permitem identificar os corredores que, face à oferta actualmente existente, são estruturantes, secundárias ou locais.



Classificação da oferta de TC rodoviário

Por outro lado, ao ser um instrumento de planeamento para a CMC, optou-se por privilegiar propostas relacionadas com a alteração das carreiras internas ao concelho, uma vez que serão estas que estarão sob a alçada directa da autarquia. Em casos pontuais, sobretudo das carreiras inter-concelhias que promovem a ligação entre Cascais e a estação de Oeiras, são apresentadas propostas de alteração, uma vez que se considera que a componente “inter-concelhia” é apenas circunstancial dada a proximidade a Oeiras.