

ESTUDO DE TRÂNSITO DE ÂMBITO CONCELHIO PARA CASCAIS DIAGNÓSTICO: DOSSIER 1 - TERRITÓRIO

JANEIRO DE 2010

 **CASCAIS** DPT | DPIE

TiS.PT



ESTUDO DE TRÂNSITO DE ÂMBITO CONCELHIO PARA CASCAIS DIAGNÓSTICO: DOSSIER 1 – TERRITÓRIO

JANEIRO DE 2010



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



A. ENQUADRAMENTO GERAL	9
A.1. BREVE ENQUADRAMENTO.....	9
A.2. OBJECTIVOS DO ESTUDO.....	9
A.3. ORGANIZAÇÃO DO ESTUDO.....	10
A.4. ORGANIZAÇÃO DO DOSSIER.....	11
B. SÍNTESE E PRINCIPAIS CONCLUSÕES	15
B.1. CASCAIS NO CONTEXTO DA AML.....	15
B.1.1. Principais tendências demográficas e condições socioeconómicas.....	15
B.1.2. Tecido empresarial e emprego.....	19
B.1.3. Principais dinâmicas funcionais e movimentos pendulares.....	21
B.2. OCUPAÇÃO DO TERRITÓRIO.....	25
B.3. PRINCIPAIS TENDÊNCIAS DEMOGRÁFICAS.....	29
B.4. DENSIDADE DE OCUPAÇÃO.....	31
B.5. DINÂMICAS DE EMPREGO E PÓLOS GERADORES DE DESLOCAÇÕES.....	33
B.5.1. Principais dinâmicas de emprego.....	33
B.5.2. Pólos geradores de deslocações.....	34
B.6. POTENCIAL HUMANO.....	40
B.7. FICHAS - SÍNTESE.....	43
C. CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO	59
C.1. ZONAMENTO ADOPTADO.....	59
C.1.1. No concelho de Cascais.....	59
C.1.2. No contexto da Área Metropolitana.....	63
C.1.3. No resto do País.....	66
C.2. CASCAIS NO CONTEXTO DA AML.....	67
C.2.1. No contexto do PROTAML.....	67
C.2.2. Dinâmicas demográficas.....	70



C.2.3.	Nível de qualificação, actividade económica e emprego	74
C.2.4.	Enquadramento geral da mobilidade e movimentos pendulares.....	80
C.3.	OCUPAÇÃO DO TERRITÓRIO	91
C.3.1.	Plano Director Municipal de Cascais	91
C.3.2.	Dinâmicas recentes de ocupação residencial	92
C.3.3.	Prospectivas de ocupação urbana.....	98
C.4.	PRINCIPAIS TENDÊNCIAS DEMOGRÁFICAS.....	102
C.4.1.	Evolução recente da população	102
C.4.2.	Características demográficas que influenciam a mobilidade.....	106
C.5.	DENSIDADE DE OCUPAÇÃO	111
C.5.1.	Densidade populacional	111
C.5.2.	Tipo de alojamento	114
C.6.	DINÂMICAS DE EMPREGO E PÓLOS GERADORES DE VIAGENS	116
C.6.1.	Principais dinâmicas de emprego.....	116
C.6.2.	Principais pólos de geração de viagens.....	122
C.7.	POTENCIAL HUMANO EM CASCAIS	143
D.	METODOLOGIAS ADOPTADAS.....	153
D.1.	METODOLOGIA PARA O CÁLCULO DOS RESIDENTES EM 2008, POR ZONA ETAC	153
D.2.	METODOLOGIA PARA A REPARTIÇÃO DO EMPREGO PRIVADO NO CONCELHO DE CASCAIS	153
E.	ANEXOS.....	157
E.1.	PROT-AML.....	157



ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 – Organização geral do ETAC de Cascais.....	11
Figura 2 – Zonamento adoptado em Cascais	60
Figura 3 – Macro-Zonamento	62
Figura 4 – Zonamento adoptado em Lisboa.....	63
Figura 5 – Zonamento adoptado em Oeiras.....	63
Figura 6 – Zonamento adoptado na AML.....	65
Figura 7 – Zonamento exterior à AML.....	66
Figura 8 – PROTAML: Dinâmicas e tendências dominantes.....	68
Figura 9 – PROTAML: Unidades Territoriais.....	69
Figura 10 – Estrutura etária (%) da população residente, 2008.....	71
Figura 11 – Dimensão média da família, 1991 e 2001.....	73
Figura 12 – Nacionalidade da população estrangeira (%), 1991 e 2001.....	74
Figura 13 – Distribuição da população por níveis de qualificação (%), 2001.....	75
Figura 14 – Distribuição da população empregada segundo os sectores de actividade económica (%), 2001.....	76
Figura 15 – População sem actividade económica (%), 2001.....	77
Figura 16 – Evolução das vendas de combustível (1991-2004).....	82
Figura 17 – Estrutura dos movimentos pendulares, 2001.....	84
Figura 18 – Residentes (empregados ou estudantes) em Cascais por local de trabalho ou estudo, 2001.....	85
Figura 19 – Empregados ou estudantes que exercem a sua actividade em Cascais, por concelho de residência, 2001.....	86
Figura 20 - Modo de transporte mais utilizado nos movimentos pendulares (por concelho de residência), 2001.....	87
Figura 21 - Modo de transporte utilizado nos movimentos pendulares dos residentes (empregados/estudantes) em Cascais (por concelho de destino), 2001.....	89
Figura 22 – Modo de transporte utilizado nos movimentos pendulares dos empregados/estudantes que exercem a sua actividade em Cascais (por concelho de residência), 2001.....	90
Figura 23 – Peso relativo das classes de espaços urbanos e urbanizáveis no total do território concelhio.....	91
Figura 24 – Distribuição das classes de espaços urbanos e urbanizáveis por freguesia.....	91
Figura 25 – Alojamentos familiares vagos em 2001 (por zona ETAC).....	93
Figura 26 – Alojamentos construídos entre 2001 e 2008, por freguesia.....	94
Figura 27 – Total de alojamentos, por freguesia, em 2001 e 2008.....	94
Figura 28 – Ocupação urbana do concelho de Cascais e novos alojamentos, por subsecção estatística (2001-2008).....	97
Figura 29 – Principais Planos (em vigor ou em elaboração) no concelho de Cascais.....	101
Figura 30 – Evolução da população residente em Cascais entre 1981 e 2008.....	102
Figura 31 – Taxa de crescimento médio anual à freguesia, 1991/2001.....	102
Figura 32 – Taxa de crescimento médio anual à freguesia, 2001/2008 (estimativa).....	103
Figura 33 – População residente em Cascais, por freguesia, 1991, 2001 e 2008 (estimativa).....	104
Figura 34 – Acréscimo populacional entre 2001 e 2008 (por subsecção) e população em 2008 (por zona ETAC).....	105
Figura 35 – Percentagem da população estudante (10 aos 19 anos), por freguesia, em 2008 (estimativa).....	107
Figura 36 – População em idade escolar passível de se deslocar sem acompanhante (10 aos 19 anos), por zona ETAC, em 2008 (estimativa).....	108
Figura 37 – Percentagem da população com mais de 65 anos, por freguesia, em 2008 (estimativa).....	109
Figura 38 – População com mais de 65 anos, por zona ETAC, em 2008 (estimativa).....	110
Figura 39 – Densidade populacional bruta por freguesia em 2008 (estimativa).....	111
Figura 40 – Densidade populacional global em 2008 (estimativa), por BGRI (hab/ha).....	113
Figura 41 – Tipo de alojamento dos inquiridos – por freguesia.....	114
Figura 42 – Tipo de alojamento dos inquiridos – por macro-zona.....	115
Figura 43 – Repartição do emprego privado por freguesia, em 2007.....	116
Figura 44 – Concentração espacial do emprego privado (emprego/ha), por freguesia, em 2007.....	117
Figura 45 – Relação entre emprego e população residente, por freguesia, 2008.....	117
Figura 46 – Distribuição espacial do emprego privado por zona (2007).....	119
Figura 47 – Relação entre emprego privado e população residente, por zona ETAC.....	120
Figura 48 – Principais pólos de emprego na administração pública.....	121
Figura 49 – N° de estabelecimentos de ensino, por freguesia e por tutela, em 2008.....	122



Figura 50 – Valências nos estabelecimentos de ensino por freguesia, em 2008.....	123
Figura 51 – Equipamentos escolares por nível de ensino, em 2008.....	125
Figura 52 – Equipamentos de ensino (a partir do 2º ciclo do ensino básico) e população em idade escolar (10 aos 19 anos), em 2008 (estimativa).....	127
Figura 53 – Oferta de Transporte colectivo e Transporte Escolar nos equipamentos de ensino.....	129
Figura 54 – Número de alunos por equipamento de ensino em 2008.....	131
Figura 55 – Localização dos equipamentos de saúde.....	133
Figura 56 – Modos de transporte utilizados pelos visitantes dos centros comerciais (%), 2005.....	134
Figura 57 – Localização dos principais centros e grandes superfícies comerciais no concelho de Cascais.....	136
Figura 58 – Localização das áreas industriais do concelho.....	137
Figura 59 – Principais pólos de interesse turístico.....	140
Figura 60 – Nº Camas e Unidades Hoteleiras, por freguesia, em 2008.....	141
Figura 61 – Capacidade de alojamento (em nº. de camas) por unidade hoteleira, em 2008.....	142
Figura 62 – Densidade populacional bruta (hab./ha) por zona ETAC, em 2008 (estimativa).....	144
Figura 63 – Densidade de emprego e estudo (empregados e estudantes de ensino superior/ha), 2007.....	146
Figura 64 – Densidade de actividade humana (pop.+ empregados + estudantes ensino superior)/ha.....	147
Figura 65 – Relação entre emprego e estudo (ensino superior) e população residente em 2008 ((emprego+estudantes ensino superior)/residentes).....	149
Figura 66 – Síntese do conceito de transportes do PROT AML 2002.....	159

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1 – Zonamento: tabela de correspondências.....	60
Tabela 2 – População residente, 2008.....	70
Tabela 3 – Variação da população residente, 1981-2008.....	71
Tabela 4 – Evolução do índice de envelhecimento entre 1981 e 2008.....	72
Tabela 5 – Índices de dependência demográfica, 2008.....	72
Tabela 6 – Nacionalidade da população residente, 2001.....	74
Tabela 7 – População activa (empregada e desempregada), taxa de actividade e de desemprego (1991/2001).....	76
Tabela 8 – População sem actividade económica no concelho de Cascais, 2001.....	77
Tabela 9 – Empresas com sede no concelho, pessoal ao serviço e volume de negócios, 2006.....	78
Tabela 10 – Número de pessoas ao serviço nos estabelecimentos, por concelho (1995-2007).....	79
Tabela 11 – Poder de compra, 2005.....	80
Tabela 12 – Parque automóvel segurado (veículos ligeiros) e taxa de motorização, 2008.....	81
Tabela 13 – Proporção da utilização do automóvel nas deslocações pendulares da população residente, 1991 e 2001.....	82
Tabela 14 – Proporção da população residente (empregada ou estudante) que trabalha ou estuda noutro município, 1991 e 2001.....	83
Tabela 15 – Proporção da população residente que entra e sai da unidade territorial (movimentos pendulares), 2001.....	83
Tabela 16 – Balanço entre as entradas e saídas de Cascais por motivos de trabalho ou estudo, 2001.....	87
Tabela 17 – Duração média dos movimentos pendulares (min) da população residente empregada ou estudante, 1991 e 2001.....	91
Tabela 18 – Alojamentos familiares de residência habitual, 2001.....	93
Tabela 19 – Valências nos estabelecimentos de ensino por freguesia, em 2008.....	123
Tabela 20 – Número de equipamentos de ensino com oferta insuficiente de TC, em 2008.....	128
Tabela 21 – Número de equipamentos de ensino com transporte escolar, em 2008.....	129



Lista de Acrónimos

AML	Área Metropolitana de Lisboa	PNPOT	Plano Nacional da Política de Ordenamento do Território
ATL	Actividades de Tempos Livres	POOC	Plano de Ordenamento da Orla Costeira
AUGI	Áreas Urbanas de Génese Ilegal	PP	Plano de Pormenor
AVF	Alta Velocidade Ferroviária	PROT	Plano Regional de Ordenamento do Território
BGRI	Base Geográfica de Referenciação da Informação	PROT-OVT	Plano Regional de Ordenamento do Território do Oeste e Vale do Tejo
CMC	Câmara Municipal de Cascais	REN	Rede Ecológica Nacional
DGEG	Direcção Geral de Energia e Geologia	SIG	Sistema de Informação Geográfica
EMA	Estudo de Mobilidade e Acessibilidades	TC	Transporte Colectivo
ETAC	Estudo de Transportes de Âmbito Concelhio para Cascais	TCSP	Transporte Colectivo em Sítio Próprio
INE	Instituto Nacional de Estatística	TI	Transporte Individual
IPSS	Instituições Particulares de Solidariedade Social	VOC	Via Oriental de Cascais
MTSS	Ministério do Trabalho e da Solidariedade Social		
n.d.	Não disponível		
NAL	Novo Aeroporto de Lisboa		
NUTS	Nomenclatura das Unidades Territoriais para Fins Estatísticos		
PDM	Plano Director Municipal		
PER	Programa Especial de Realojamento		





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 encetou uma fase de 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 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:

1. **Realização de um Estudo de Trânsito de Âmbito Concelhio – ETAC**
2. **Fornecimento das ferramentas de planeamento do modelo de transportes** do estudo
3. **Formação técnica a 2 técnicos da CMC**, de modo a

adquirirem competências como operadores do sistema a ser instalado na CMC.

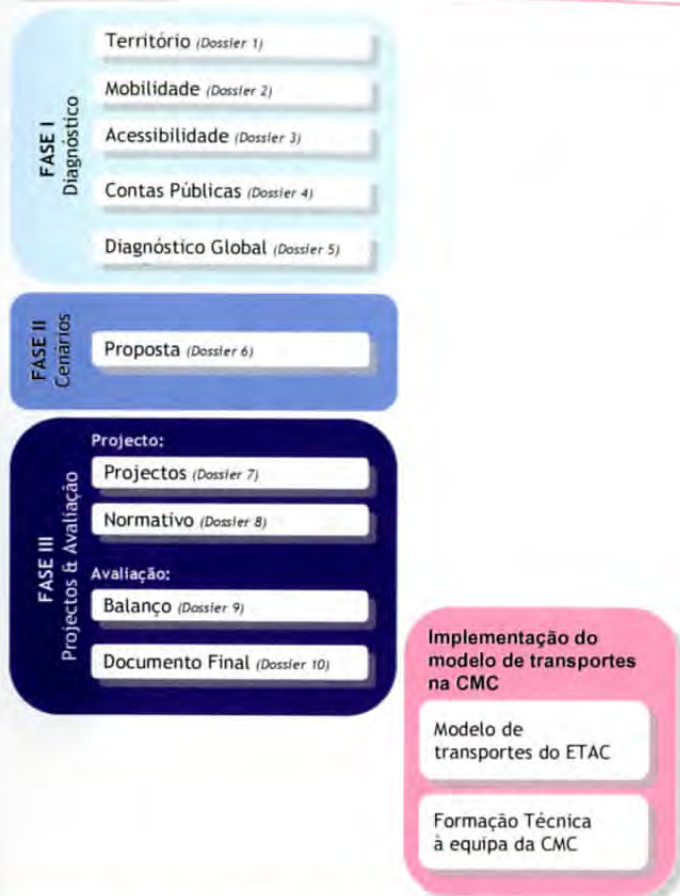
Por outro lado, o caderno de encargos do concurso lançado pela CMC definia que o ETAC de Cascais deveria ser realizado em três fases estruturadas em torno de 10 *dossiers*:

- **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 oferta 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.



Pré-diagnóstico



como objectivo ajudar ao desenvolvimento das propostas.

De modo a proporcionar uma leitura fluida dos resultados deste *Dossier*, optou-se por apresentar este capítulo num formato sintético, sendo que este cumpre as seguintes orientações: i) adopção da mesma organização do capítulo de Caracterização e Diagnóstico, de modo a uma mais fácil consulta das análises; ii) redução da dimensão das figuras (as quais assumem um carácter “quase ilustrativo”), sendo que na sua generalidade podem ser consultadas num formato maior nos pontos em que cada um dos assuntos é tratado, iii) omissão das fontes da informação e explicações metodológicas, podendo estas ser facilmente recuperadas nos capítulos respectivos.

Figura 1 – Organização geral do ETAC de Cascais

A.4. Organização do Dossier

O presente documento corresponde ao Dossier 1, o qual tem como objectivo enquadrar as dinâmicas urbanas, demográficas e socioeconómicas presentes em Cascais, e compreender a uma escala mais alargada como é que estas dinâmicas se enquadram no contexto metropolitano. À semelhança dos restantes Dossiers, este foi organizado em três secções:

1. **Síntese e principais conclusões** – Este capítulo apresenta as principais conclusões do *dossier* e aponta já algumas linhas de orientação que têm

2. **Caracterização e Diagnóstico** – Nesta secção desenvolve-se a componente de caracterização e análise que permite conhecer em maior profundidade os trabalhos desenvolvidos no âmbito do ETAC de Cascais.
3. **Metodologias adoptadas** – Neste capítulo apresentam-se os aspectos relacionados com as metodologias de recolha de informação e de análise da informação, incluindo os pressupostos técnicos adoptados.
4. **Anexos** – Nesta secção são apresentados os aspectos que pela sua menor relevância não justificam estar contidos nas secções anteriores.

Trata-se talvez do único dossier que poderia ser elaborado, sem que para tal tivesse que ser contratado o ETAC de Cascais, uma vez que a informação que contém corresponde sobretudo à compilação de um conjunto de informação estatística produzida por diversos

fornecedores¹ e à sistematização dos principais aspectos que caracterizam o concelho de Cascais e das suas relações com os concelhos, sendo muito importante para balizar a caracterização e diagnóstico apresentados nos *dossiers* e capítulos seguintes.



¹ Nomeadamente pela Câmara Municipal de Cascais, Instituto Nacional de Estatística, Ministério do Emprego e Solidariedade Social ou Instituto de Seguros de Portugal, entre outros.



SÍNTESE E PRINCIPAIS CONCLUSÕES





B. Síntese e Principais Conclusões

B.1. Cascais no contexto da AML



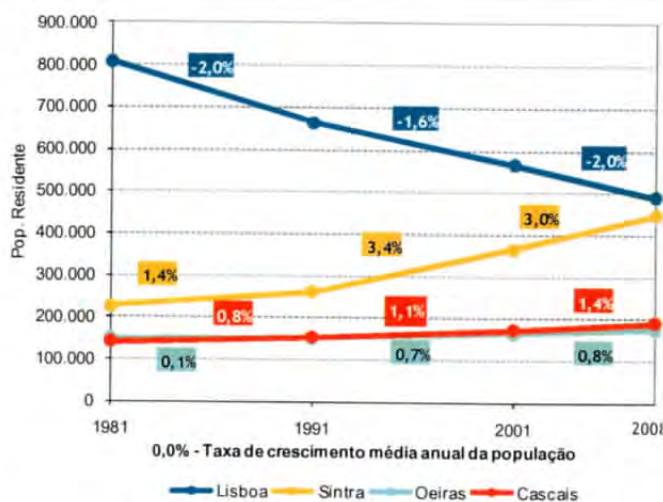
B.1.1. Principais tendências demográficas e condições socioeconómicas

Evolução recente da população

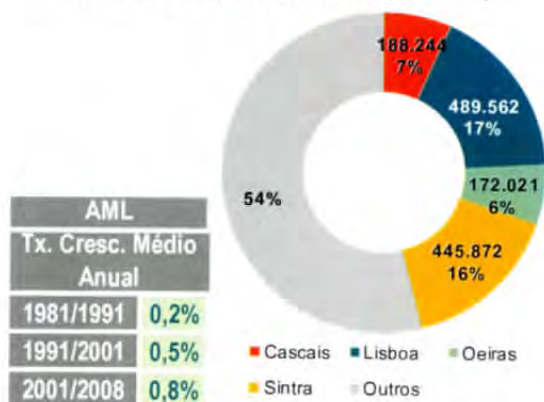
Em 2008, segundo estimativas do INE, o concelho de Cascais tinha cerca de **188 mil habitantes**, valor este que representava aproximadamente **7% do total da população residente na AML**.

A densidade populacional de Cascais era de cerca de 1.900 hab./km² – próxima da verificada em Sintra (1.400 hab./km²) e muito distante dos 5.800 hab./km² de Lisboa e dos 3.800 hab./km² de Oeiras –, traduzindo uma **ocupação dispersa de baixa densidade (por vezes quase com características rurais)**. Do ponto de vista da definição de um sistema de transporte colectivo eficiente esta forma de ocupação acarreta desafios acrescidos, já que a baixa densidade populacional reduz o potencial de captação da rede de transporte colectivo e implica o desenvolvimento de uma rede de transportes colectivos mais extensa (e menos eficiente).

Desde 1981, o concelho de Cascais tem apresentado **ritmos de crescimento positivos**, superiores aos verificados no conjunto da AML, Oeiras e Lisboa, mas substancialmente inferiores aos registados em Sintra.



Evolução da população residente (1981-2008)



Distribuição da população residente na AML, 2008

AML	
Tx. Cresc. Médio Anual	
1981/1991	0,2%
1991/2001	0,5%
2001/2008	0,8%



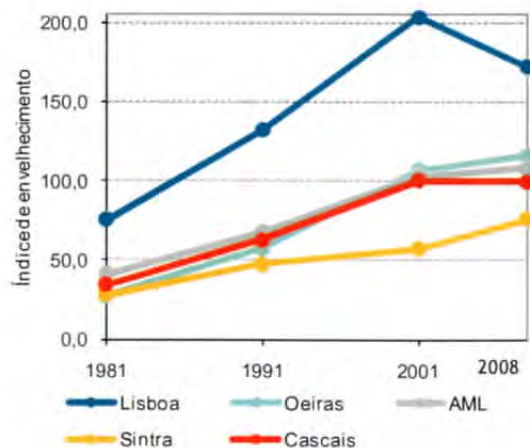
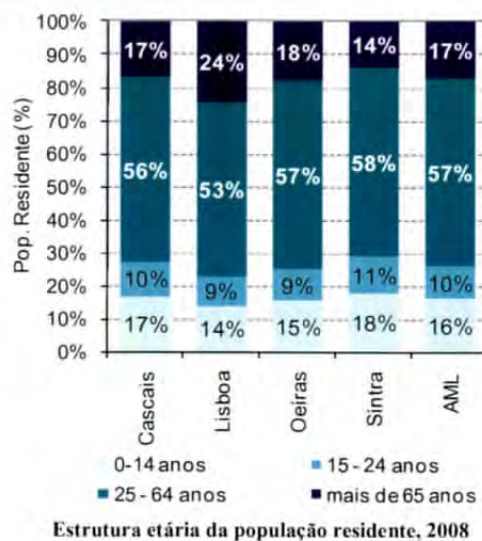
Estrutura etária e índices de dependência

A **estrutura etária** da população residente em Cascais era em 2008 muito **próxima da registada para o conjunto da AML**.

O **envelhecimento da população** residente no concelho continua a **acentuar-se**, passando as pessoas com 65 e mais anos a constituir 17% da população residente em 2008, contra 8% no ano de 1981, 12% em 1991 e 15% em 2001.

A rápida progressão deste indicador, entre 1981 e 2008, poderá sugerir que este processo de envelhecimento populacional se venha a acentuar nos próximos anos.

O envelhecimento populacional dos residentes em Cascais é um dos aspectos a ter em consideração na definição da estratégia de intervenção, uma vez que esta população apresenta padrões de mobilidade e de repartição modal diferentes da população em idade activa ou escolar (nomeadamente uma maior adesão ao modo pedonal e à utilização do transporte colectivo).



Evolução do índice de envelhecimento (n.º de idosos por 100 jovens)



Nível de qualificação da população residente e actividade económica

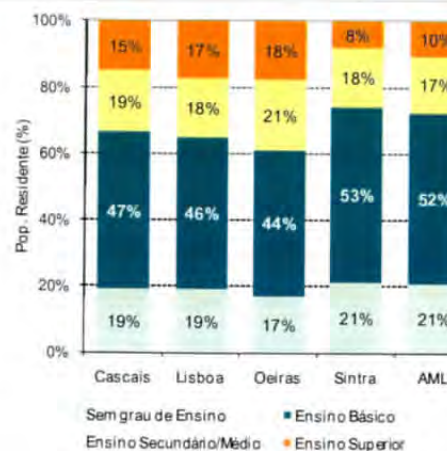
O concelho de Cascais apresentava, em 2001, **níveis de qualificação da população superiores ao conjunto da AML**, registando das mais baixas taxas de população sem grau de ensino e das mais elevadas percentagens de população com ensino secundário/médio e superior.

Cascais registava em 2001 uma **taxa de actividade superior à do conjunto da AML e de Lisboa** (53,1% em Cascais versus 48,1% em Lisboa e 52,2% na AML), próxima da verificada em Oeiras, mas inferior à do concelho de Sintra. Nesse ano, a população activa residente em Cascais era cerca de 90.6 mil habitantes (53% do total da população residente no concelho).

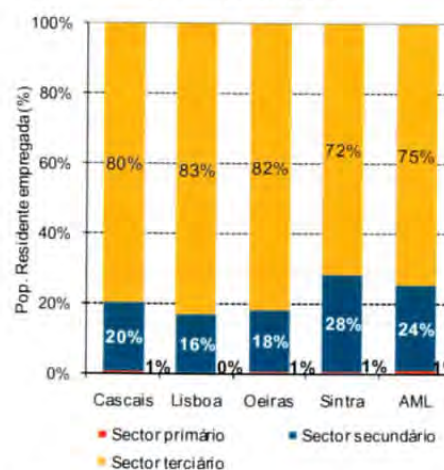
No que respeita à **população sem actividade económica**, verificava-se em Cascais, assim como em todos os concelhos analisados e no conjunto da AML, **uma maior preponderância da população reformada** (51%), sendo esta seguida dos estudantes (22%) e das domésticas (13%).

Com efeito, Cascais apresentou, depois de Oeiras, a mais baixa taxa de população sem grau de ensino (19% contra 21% na AML), a segunda maior taxa de população que concluiu o ensino secundário (19% contra 17% na AML). A percentagem de população com o ensino superior é de 15% contra 10% na AML.

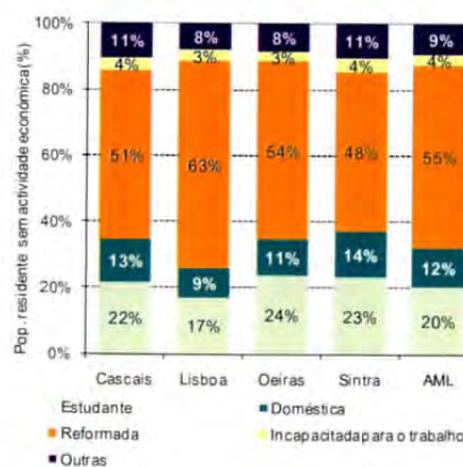
Seguindo a tendência da AML, a população residente em Cascais trabalhava na sua maioria no **sector terciário** (cerca de 80% da população empregada), enquanto apenas 20% da população empregada trabalhava no sector secundário e 1% no sector primário.



Distribuição da população por níveis de qualificação (%), 2001



Distribuição da população empregada segundo os sectores de actividade económica (%), 2001



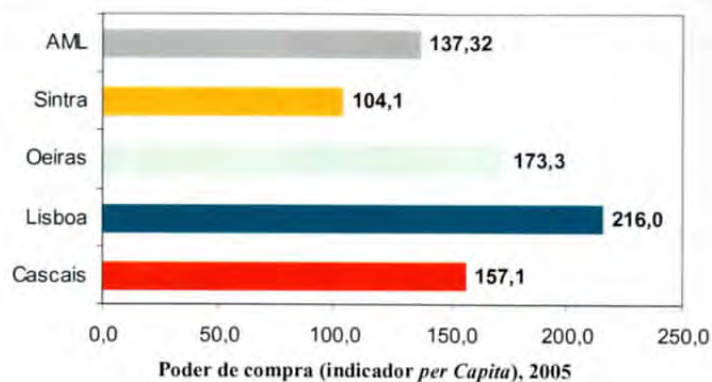
População sem actividade económica (%), 2001



Poder de compra

O Indicador *per Capita* (IpC) do poder de compra é um número índice que compara o poder de compra regularmente manifestado nos diferentes concelhos, em termos *per capita*, com o poder de compra médio do País a que foi atribuído o valor 100.

Em 2005, Cascais apresentava um **valor *per capita* do poder de compra superior à média da AML** (157,1 vs. 137,3), ocupando o **4º lugar do ranking nacional** (apenas Lisboa, Oeiras e Porto registaram valores mais elevados). Este indicador é bastante revelador da maior capacidade de compra dos residentes em Cascais, e tem implicações ao nível das escolhas modais já que indicia uma maior disponibilidade para “pagar mais” pelas opções de mobilidade.





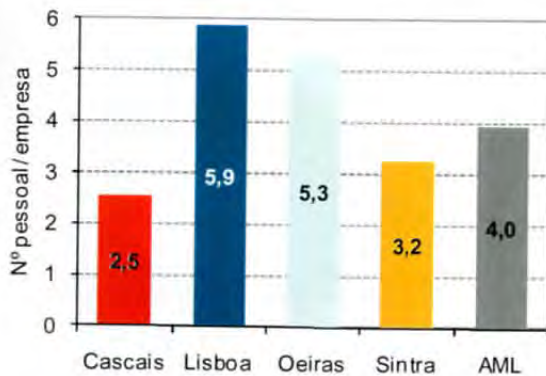
B.1.2. Tecido empresarial e emprego

Empresas com sede no concelho

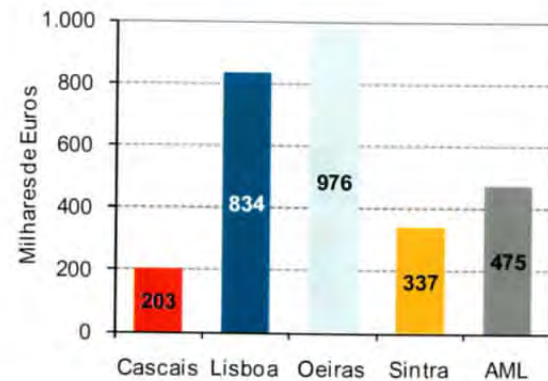
Nesse ano, existiam cerca de **26.460** empresas com sede no concelho de Cascais, valor que representava cerca de **8%** do total de empresas com sede na AML.

A estrutura empresarial presente em Cascais assenta em **empresas de pequena dimensão** (cerca de 2,5 pessoas ao serviço por empresa), as quais geraram em 2006 um **volume de negócios per capita substancialmente inferior ao da AML** (cerca de 80 mil euros por pessoal ao serviço contra 120 mil euros registado para a AML), apontando assim para uma **estrutura de emprego de “carácter familiar”**.

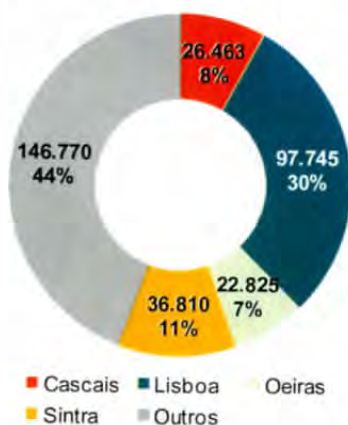
Entre 2002 e 2006, o **crescimento do número de empresas com sede no concelho de Cascais (28%) foi muito superior ao do conjunto da AML (5%)** e ao de todos os concelhos analisados, com excepção de Oeiras (o qual apresentou um aumento no total de empresas com sede no concelho de cerca de 34%).



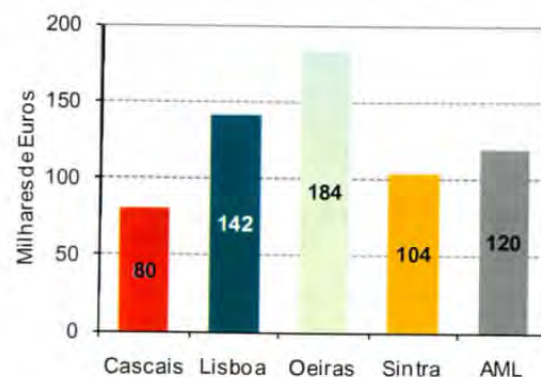
N.º médio de pessoal /empresa, 2006



Volume de negócios médio por empresa (milhares de euros), 2006



Distribuição das empresas com sede na AML (por concelho de sede), 2006



Volume de negócios médio por pessoa ao serviço (milhares de euros), 2006



Emprego

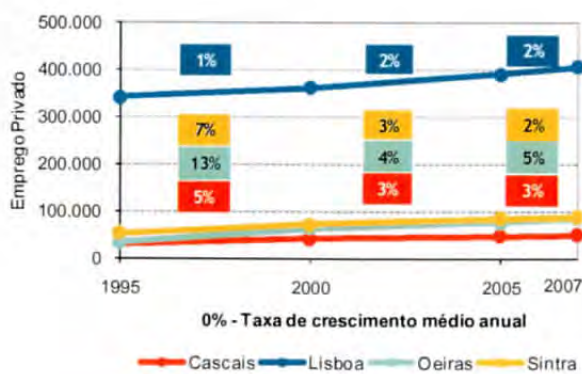
Os valores relativos ao número de pessoas ao serviço nas empresas com sede no concelho devem ser olhados com alguma cautela, visto que parte do emprego se localiza fora de Cascais, não correspondendo este total ao emprego localizado no concelho.

Efectivamente, tendo em consideração os dados dos quadros de pessoal do Ministério do Trabalho e da Segurança Social, estima-se que, em 2007, existissem cerca de **49.600 pessoas empregadas em Cascais (sector privado)**, valor que correspondia a **5% do total de pessoas ao serviço nos estabelecimentos da AML**.

O emprego no sector privado em Cascais teve uma evolução positiva na última década e meia, tendo apresentado contudo um ritmo de crescimento médio anual superior entre 1995 e 2000 do que nos períodos 2000-2005 e 2005-2007 (5% vs. 3%).

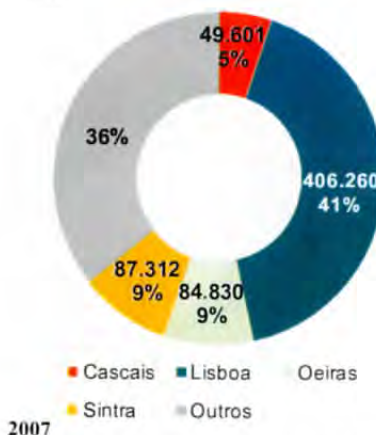
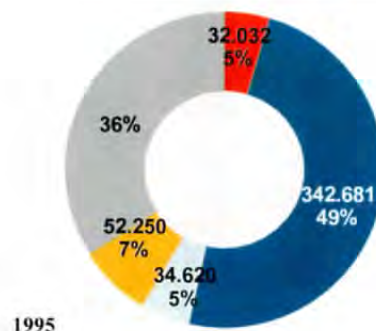
Não foi possível apurar o total de postos de trabalho no sector público presentes em Cascais.

A informação disponível conduz a mais de 5.500 empregados, o que significa que o **minorante do emprego total presente no concelho é de cerca de 55 mil postos de trabalho**.



AML		
Taxa de Cresc. Médio Anual		
1995-2000	2000-2005	2005-2007
3%	3%	3%

Evolução do número de pessoas ao serviço nos estabelecimentos, por concelho (1995-2007)



Distribuição do emprego privado na AML



B.1.3. Principais dinâmicas funcionais e movimentos pendulares

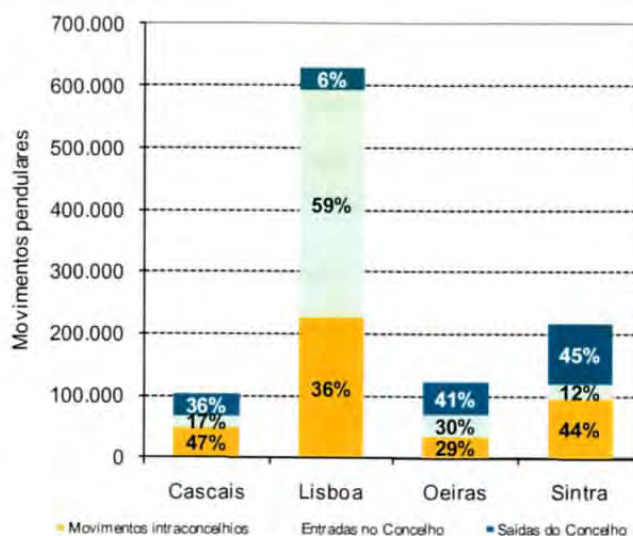
Estrutura dos movimentos pendulares

A análise da estrutura dos movimentos pendulares em 2001 revelou que, em todos os concelhos em estudo, excepto Lisboa, o peso dos movimentos de saída do concelho é superior aos de entrada.

Em Cascais, cerca de 37.300 residentes no concelho saíam para trabalhar fora, enquanto que a população que entrava em Cascais para trabalhar ou estudar cifrava-se em cerca de 17.800 pessoas.

No que concerne aos movimentos intra-concelhios, constata-se que cerca de 49.710 residentes trabalhavam no concelho, valor que corresponde a cerca de 50% dos movimentos pendulares totais (percentagem superior à verificada nos restantes concelhos analisados).

Importa assim enfatizar que cerca de metade das deslocações por motivos casa-trabalho ou casa-escola são realizados internamente a Cascais, mesmo quando se considera o total de movimentos realizados pelos residentes no concelho e o universo das pessoas que para aqui se deslocam; a consideração deste dado será de extrema importância na definição de uma estratégia de gestão das acessibilidades.



Estrutura dos movimentos pendulares, 2001



Relações de dependência funcional

Movimentos intra-concelhios: 57% dos residentes (empregados ou estudantes) em Cascais exerciam a sua actividade no concelho.

Saídas: Em 2001, cerca de 43% da população residente (empregada ou estudante) em Cascais exercia a sua actividade fora do concelho.

O concelho de Lisboa constituía o destino mais procurado, representando as saídas para este concelho cerca de 27% do total da população residente em Cascais (cerca de 23 mil empregados/estudantes). Para além de Lisboa, destacavam-se como destino de trabalho/estudo os concelhos de Oeiras (8%) e Sintra (4%).

Movimentos de entrada: Cascais apresentava uma forte capacidade de atracção dos seus próprios residentes, já que cerca de 74% do total de empregados/estudantes no Cascais residiam em Cascais.

Para além destes, Cascais atraía principalmente a população residente em Sintra, Oeiras e Lisboa, representando estes cerca de 11%, 6% e 3% dos empregados/estudantes que exerciam a sua actividade em Cascais em 2001.

Saídas:



N.º Residentes (empregados e estudantes) em Cascais por local de trabalho ou estudo - 2001

0 a 500	1000 a 4000	10000 a 30000
500 a 1000	4000 to 10000	30000 a 49710

Residentes (empregados ou estudantes) em Cascais por local de trabalho ou estudo, 2001

Entradas:



N.º Empregados ou estudantes que exercem a sua actividade em Cascais (por concelho de residência) - 2001

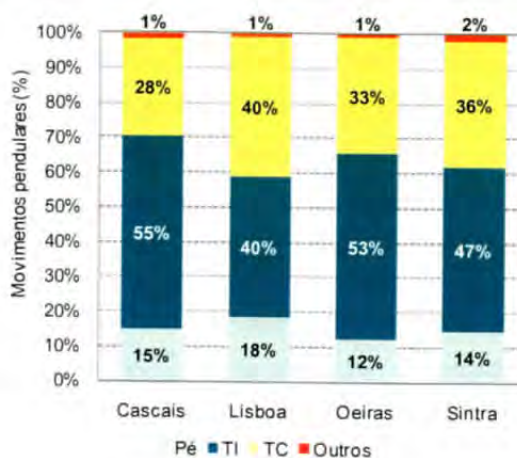
0 a 500	1000 a 3000	6000 a 10000
500 a 1000	3000 a 6000	10000 a 49710

Empregados ou estudantes que exercem a sua actividade em Cascais, por concelho de residência, 2001



Modos de transporte e duração da viagem

Em 2001, o principal modo de transporte utilizado nos movimentos pendulares da população residente em todos os concelhos analisados foi o **automóvel**, destacando-se o concelho de **Cascais com mais de metade dos movimentos a ser realizado neste modo de transporte**. Lisboa apresentava uma repartição modal mais equilibrada, com o TI e o TC a registarem quotas semelhantes (cerca de 40% cada).

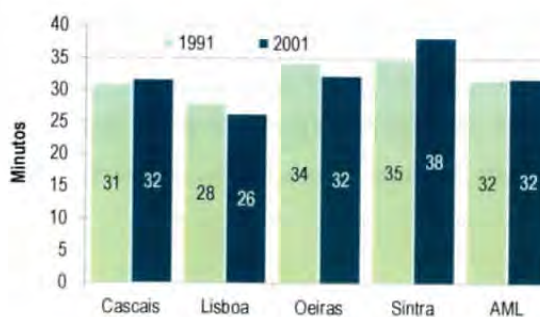


Modo de transporte mais utilizado nos movimentos pendulares (por concelho de residência), 2001

Entre 1991 e 2001 verificou-se em Cascais um forte crescimento das deslocações pendulares em automóvel (passaram de 32% para 52% entre 1991 e 2001), o que foi conseguido à custa da redução simultânea das quotas do modo pedonal (32% para 25%) e do transporte colectivo (32% para 21%).

Esta tendência não foi exclusiva do concelho de Cascais e traduziu as melhorias globais em matéria de qualidade de vida (e correspondente aquisição do automóvel por parte das famílias) e das infra-estruturas rodoviárias. O processo de inversão desta tendência constitui contudo um desafio adicional, já que é unanimemente reconhecido que a transferência do automóvel para outras opções modais é bastante mais difícil do que o inverso.

A duração média dos movimentos pendulares dos residentes em Cascais era próxima dos 30 minutos (semelhante aos restantes concelhos da AML), tanto em 1991 como em 2001, o que permite verificar que, **apesar dos investimentos realizados** neste período, tanto nas infra-estruturas rodoviárias, como no transporte colectivo, **o tempo médio despendido pela população residente nestes concelhos nas suas deslocações pendulares não sofreu alterações significativas**.



Duração média dos movimentos pendulares por concelho de residência (min), 1991 e 2001



Repartição modal nas entradas e saídas de Cascais

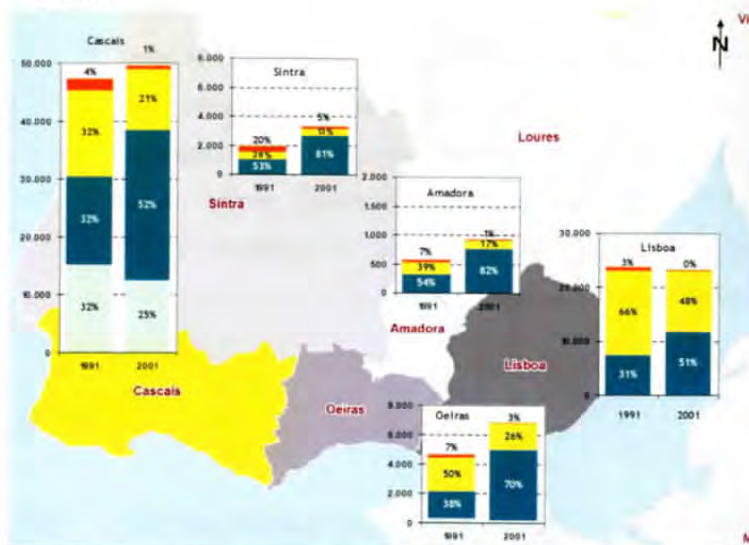
Nos **movimentos intra-concelhios** em Cascais, constata-se uma forte dependência do automóvel, com cerca de **52% da população residente e empregada/estudante em Cascais a optar pelo TI nos seus movimentos pendulares.**

Nos **movimentos de saída** observou-se mais uma vez o domínio do TI, sendo este mais evidente nos movimentos para **Sintra e Amadora** (82% na Amadora e 81% em Sintra), verificando-se entre 1991 e 2001 um decréscimo acentuado na utilização do transporte colectivo e dos outros modos de transporte.

Nos **movimentos de entrada** constata-se igualmente o predomínio do uso do TI, destacando-se esta opção modal nos empregados/estudantes provenientes de **Sintra** (com cerca de 72% a recorrerem a este modo de transporte).

Comparando com os valores registados em 1991, observa-se um **aumento considerável do peso relativo dos movimentos pendulares realizados em TI.**

Saídas:

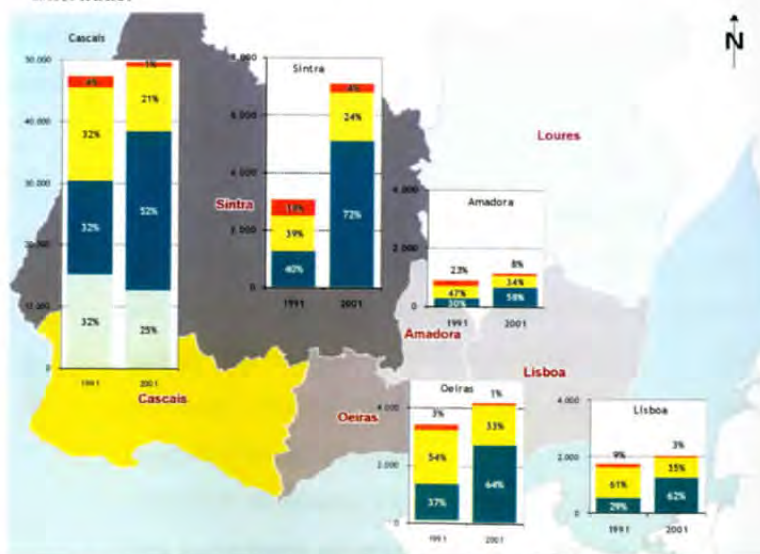


Residentes (empregados ou estudantes) em Cascais por local de trabalho ou estudo - 2001

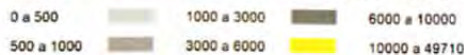


Modo de transporte utilizado nos movimentos pendulares dos residentes (empregados/estudantes) em Cascais (por concelho de destino), 2001

Entradas:



Empregados ou estudantes que exercem a sua actividade em Cascais (por concelho de residência) - 2001



Modo de transporte utilizado nos movimentos pendulares dos empregados/estudantes que exercem a sua actividade em Cascais (por concelho de residência), 2001



Dinâmicas recentes de ocupação residencial

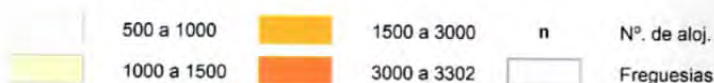
Nos últimos anos tem-se verificado a **consolidação e a expansão da área urbana do concelho**, o que ocorreu quase exclusivamente, por via da construção /expansão da **componente residencial**, em detrimento de outro tipo de usos. A opção por uma ocupação mono-funcional do território **limita o desenvolvimento de soluções de transporte eficientes** porque as dinâmicas de mobilidade nas zonas em que está presente apenas um uso são coincidentes no tempo e no sentido de deslocação, reduzindo consideravelmente o potencial de plena utilização ao longo do dia das infra-estruturas e serviços criados.

As freguesias com uma **maior dinâmica** foram, nesse período, **São Domingos de Rana e Alcabideche**, com mais de 3 mil novos alojamentos em 2008, cada uma. As freguesias menores e mais consolidadas, nomeadamente **Parede e Carcavelos**, registaram os acréscimos de alojamentos mais baixos.

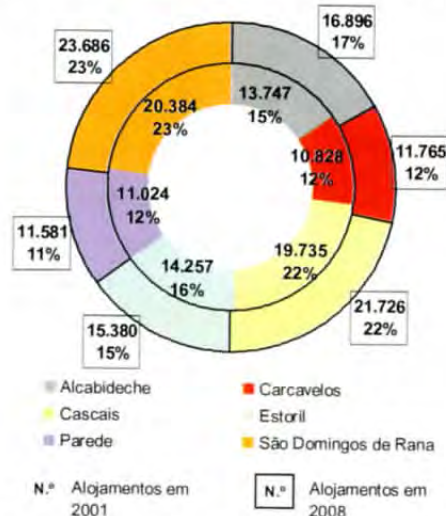
A construção de novos alojamentos ocorreu um pouco por todo o território concelhio, sendo contudo possível inferir as seguintes tendências:



Alojamentos construídos entre 2001 e 2008



Alojamentos construídos entre 2001 e 2008, por freguesia



Total de alojamentos, por freguesia, em 2001 e 2008



B.2. Ocupação do território

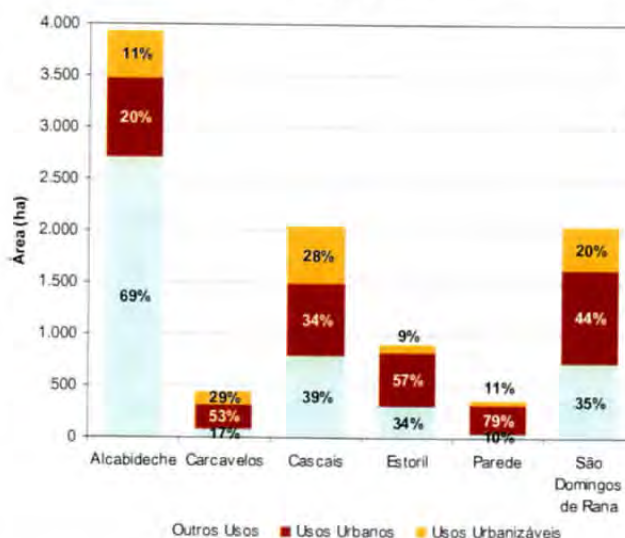
PDM de Cascais

No PDM de Cascais cerca de **17 km²** do território municipal estava classificado como **área urbanizável ou passível de ser ocupada com usos urbanos**. Este valor representava aproximadamente 17% da área total do concelho e metade da área então ocupada com usos urbanos (34 km²). **Cascais, Alcabideche e São Domingos de Rana** detinham as **maiores áreas de expansão urbana**, correspondendo estas, respectivamente, a 28%, 11% e 20% da área total da freguesia.

Se na freguesia de Cascais a rede de acessibilidades está relativamente bem estruturada para acomodar novos potenciais de ocupação urbana, quando se considera Alcabideche, e principalmente São Domingos de Rana, é **fundamental garantir que o processo de consolidação urbana é acompanhado da estruturação das infra-estruturas rodoviárias e da rede de transporte colectivo**, de modo a evitar ainda uma maior sobrecarga das infra-estruturas que já hoje estão desadequadas face às funções desempenhadas e cargas urbanas adjacentes.



Peso relativo das classes de espaços urbanos e urbanizáveis no total do concelho



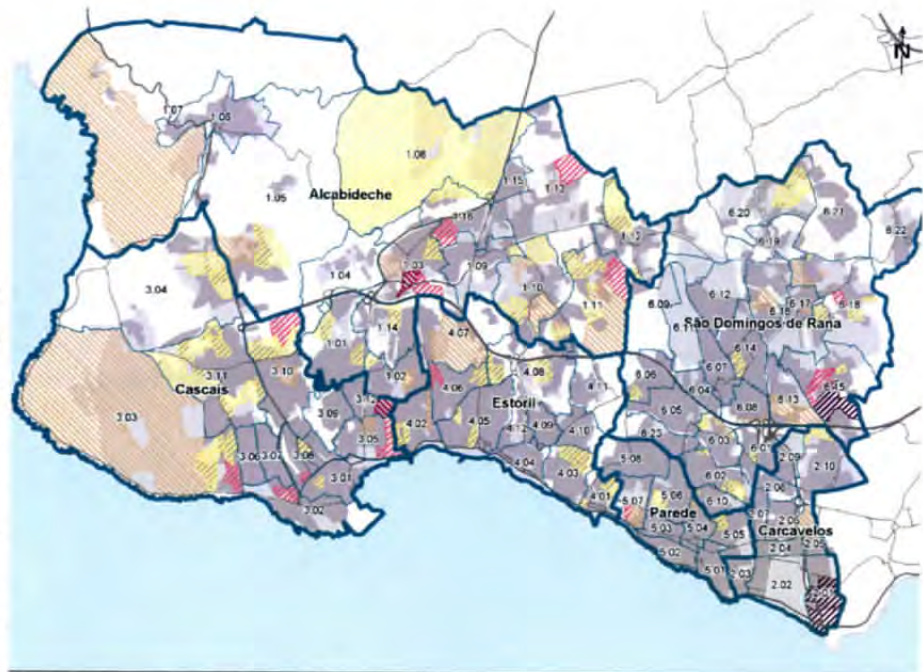
Distribuição das classes de espaços urbanos e urbanizáveis por freguesia



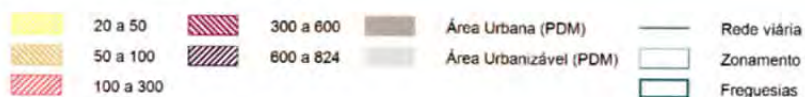
- **Consolidação urbana de toda a zona a sul da A5**, organizando-se a ocupação do território num contínuo urbano de Carcavelos a Cascais, apenas interrompido fora da faixa litoral nas zonas dos vales de orientação dominante Norte-Sul da Ribeira de Caparide (no limite nascente da freguesia do Estoril), das Ribeiras de Bicesse e de Manique (freguesia do Estoril), da Ribeira da Castelhana (freguesia de Alcabideche), e da Ribeira das Vinhas (freguesia de Cascais);
- **Forte dinâmica residencial no eixo nascente do concelho, entre Carcavelos e Trajouce**, continuando este eixo a constituir uma das zonas do concelho com maior potencial de crescimento no médio/longo prazo (atendendo às áreas urbanizáveis disponíveis, incluindo as localizadas na área poente da freguesia de São Domingos de Rana), o que torna premente a estruturação da rede viária neste corredor;
- **Tendência de ocupação das zonas urbanizáveis e urbanas localizadas no Parque Natural Sintra-Cascais**, com o crescimento do uso residencial de baixa densidade;
- **Alguma dinâmica urbana, predominantemente residencial, na envolvente aos nós da A5/IC15 ou nas vias que lhes dão acesso.**

Esta consolidação urbana vem tornar mais urgente a existência de vias de hierarquia intermédia de orientação Nascente – Poente.

- **Tendência para a consolidação de um contínuo urbano no interior do concelho**, com a consolidação e expansão do uso residencial, principalmente de baixa densidade, nos lugares de Pau Gordo, Manique, Bicesse, Alcoitão e Alcabideche, muitas vezes apoiadas numa rede rodoviária incipiente e pouco estruturada.



Alojamentos construídos entre 2001 e 2008



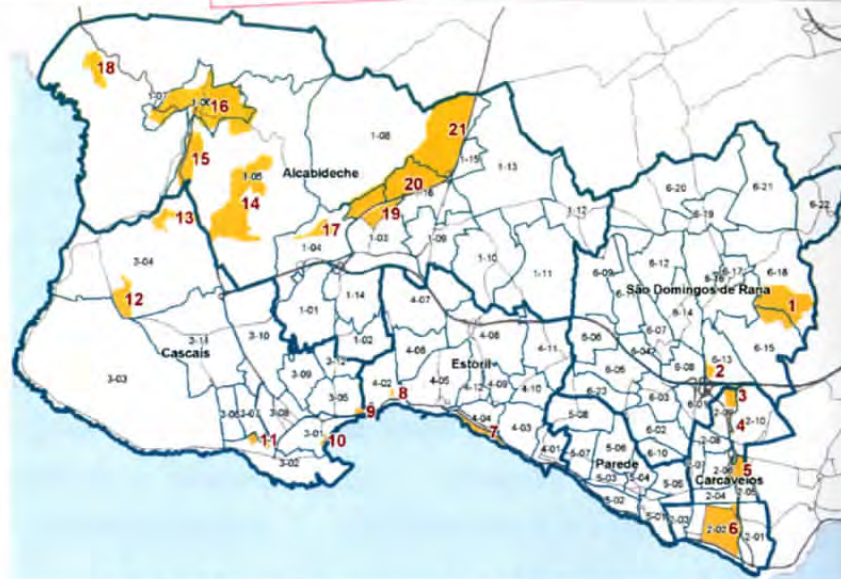
Ocupação urbana do concelho de Cascais e novos alojamentos, por subsecção estatística (2001-2008)



Prospectivas de ocupação urbana

Da análise dos Planos em vigor ou em elaboração será de esperar a manutenção de algumas das tendências em curso, principalmente:

- o reforço da dinâmica urbana no corredor nascente do concelho, no qual está prevista a consolidação da vertente residencial mas também da componente de comércio/serviços;
- a ocupação das zonas urbanas e urbanizáveis do Parque Natural Sintra-Cascais;
- a continuação da consolidação urbana a sul da A5/IC15.



Principais Planos (em vigor ou em elaboração) no concelho de Cascais

- | | |
|--|---|
| 1 PP da Villa Romana de Freiria | 12 PP da Areia |
| 2 PP do Esp. Reest. Urb. para a instalação da Sede Nac. da Brisa | 13 PP da Charneca |
| 3 PP do Espaço de Estabelecimento Terciário do Arneiro | 14 PP do Zambujeiro e Murches |
| 4 PP do Espaço Terciário de Sassoeiros Norte | 15 PP de Alcorvim de Cima e Alcorvim de Baixo |
| 5 PP da Quinta do Barão | 16 PP da Malveira da Serra e Janes |
| 6 PP do Espaço de Reestruturação Urbanística de Carcavelos Sul | 17 PP do Cabreiro |
| 7 PP para a Zona de S. João e Envolvente ao Forte de St.º António | 18 PP da Biscaia e Figueira do Guincho |
| 8 PP para a Reestruturação Urbanística do Terreno do Hotel Miramar | 19 PP de Alcabideche |
| 9 PP para a Reestruturação Urbanística dos Terrenos do Hotel Estoril-Sol e Área Envolvente | 20 PP para a Área de Intervenção Específica da Atrozela |
| 10 PP da Zona Ribeirinha de Cascais | 21 PP para a Área de Intervenção Específica do Autódromo do Estoril |
| 11 PP para a Reconversão Urbanística da Praça de Touros de Cascais | |

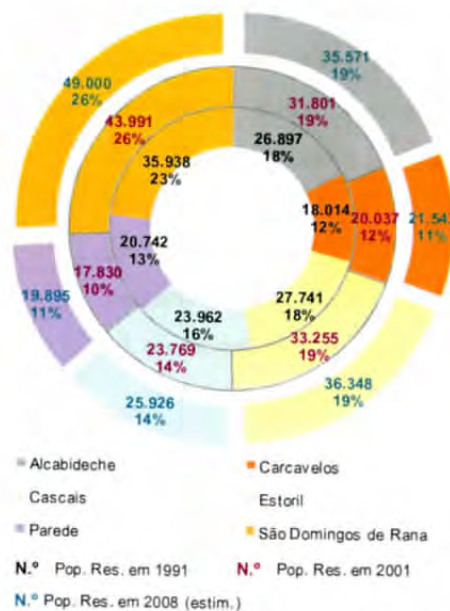


B.3. Principais tendências demográficas

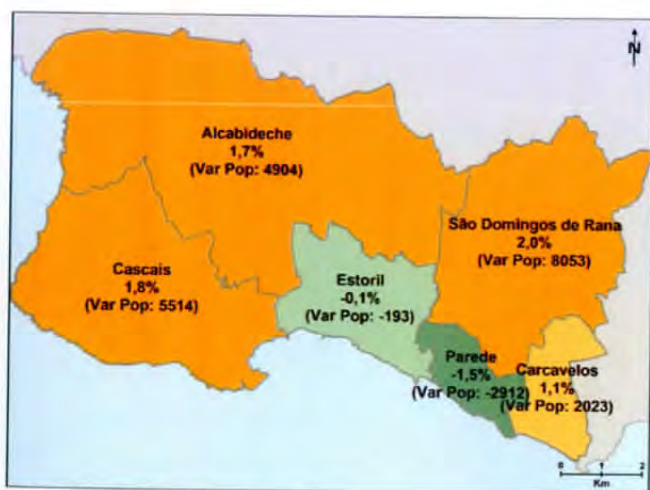
Como anteriormente referido, Cascais concentrava em 2008 cerca de 7% da população residente na AML. Em 2001 residiam cerca de 171 mil habitantes, tendo sido estimado pelo INE que em 2008 esse valor passou para aproximadamente 188 mil habitantes. Entre 2001 e 2008 estima-se que todas as freguesias registaram aumentos populacionais (ao contrário do registado entre 1991 e 2001).

São Domingos de Rana, Alcabideche e Parede apresentaram um ritmo de crescimento mais elevado do que as restantes. Em termos de valores absolutos, estes aumentos foram mais modestos na Parede, Estoril e Carcavelos, freguesias mais consolidadas e com menores áreas de expansão urbanas.

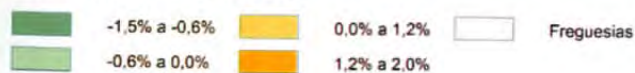
São Domingos de Rana continuou assim a ser em 2008 a freguesia com o maior número de residentes (passando estes a representar cerca de 26% da população concelhia), enquanto a freguesia da Parede manteve-se a menos populosa.



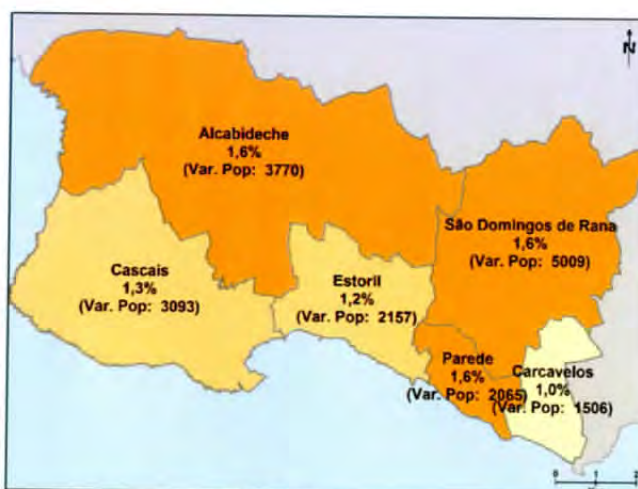
População residente em Cascais, por freguesia, 1991, 2001 e 2008 (estimativa)



TCMA da população entre 1991 e 2001



Taxas de crescimento médio anual à freguesia, 1991/2001



TCMA da população entre 2001 e 2008

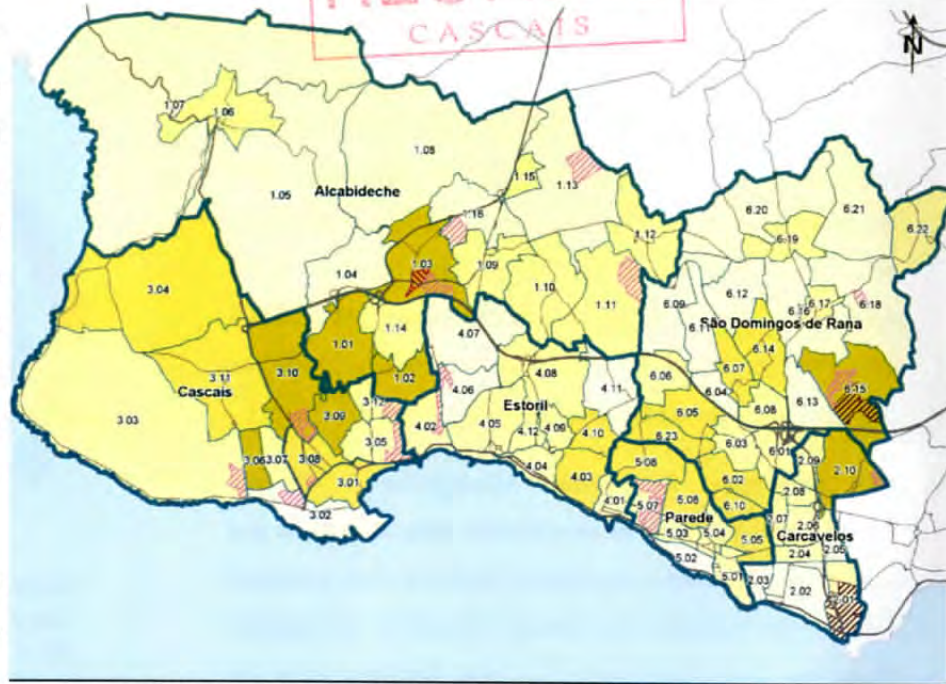


Taxas de crescimento médio anual à freguesia, 2001/2008 (estimativa)



Pormenorizando esta análise verifica-se que **uma parte importante dos “novos residentes” localizou-se no corredor nascente do concelho**, destacando-se a ponta sudeste da freguesia de **Carcavelos**, com as urbanizações do Bairro de Lombos Sul e Quinta de S. Gonçalo, e a zona sudeste da freguesia de **São Domingos de Rana**, com a urbanização de St. Dominic's e envolvente.

A norte da A5/IC15 destacam-se, para além das zonas acima mencionadas, as novas urbanizações em **Alcabideche**, principalmente a Urbanização da Quinta de São Martinho na envolvente à VLN.



Acréscimo populacional entre 2001 e 2008 (por subsecção) e pop. em 2008 (por zona)



B.4. Densidade de ocupação

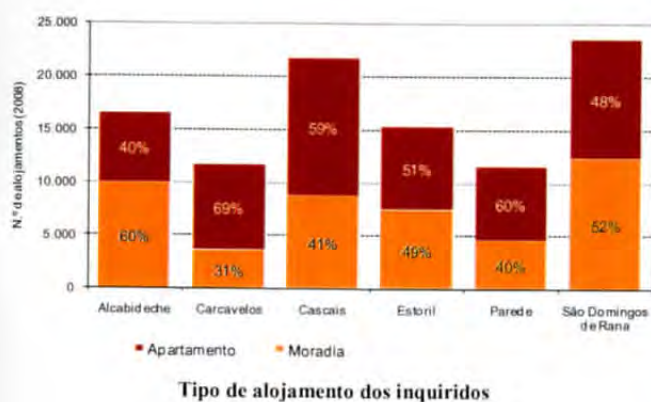
A densidade populacional bruta do concelho era, em 2008, cerca de **33 hab./ha**, valor este que configura uma **densidade de ocupação baixa**, existindo contudo intensidades de ocupação bastante distintas no território concelhio.

As **freguesias do lado poente** do concelho apresentam **densidades de ocupação bastante baixas**, com a freguesia de Alcabideche a registar o menor valor (cerca de 25 hab./ha).

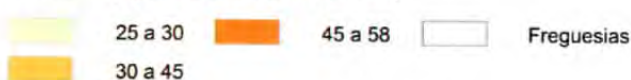
As **freguesias do litoral nascente** apresentam, por sua vez, **os valores mais elevados**, destacando-se a freguesia da Parede com cerca de 58 hab./ha.

Cascais caracteriza-se pela existência de **extensas zonas com baixa densidade populacional** (muitas delas de génese ilegal) e pela **coexistência de inúmeros bairros de moradias com loteamentos de edifícios multifamiliares**.

Com efeito, segundo o inquérito realizado no concelho de Cascais verifica-se que cerca de **47% dos residentes vivem em moradias e os restantes residem em apartamentos**. Estas urbanizações com uma densidade mais elevada correspondem, em muitos casos, a construções mais recentes ou a bairros com cariz de habitação social (PER e habitação municipal).



Densidade populacional em 2008 (hab/ha)



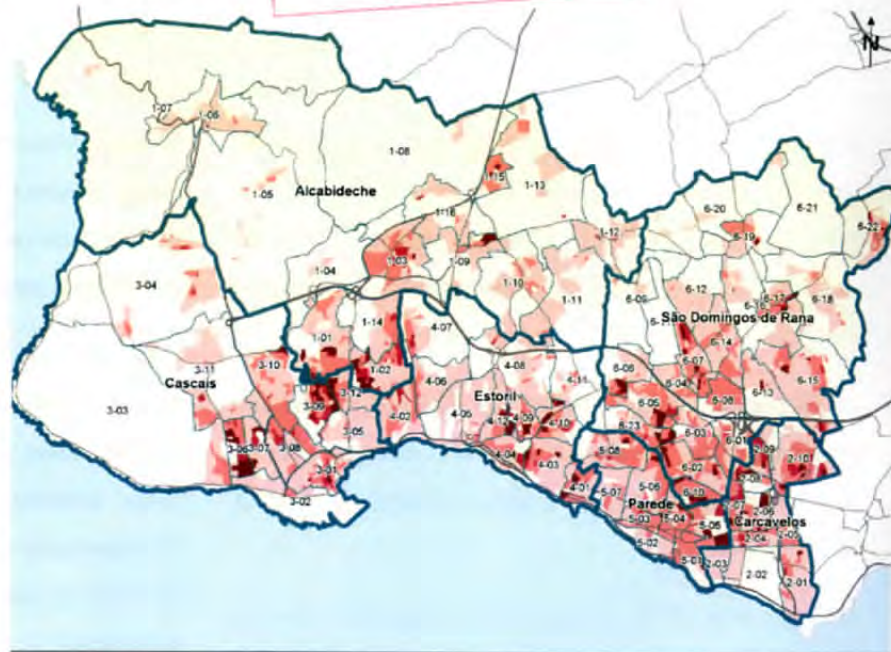
Densidade populacional bruta, 2008 (estimativa)



Da análise mais pormenorizada das **densidades populacionais** no concelho é possível destacar que área do concelho a **sul da A5/IC15 é bastante mais densa** que a zona a norte (exceptuando o seu quadrante sudoeste, correspondente a parte do Parque Natural Sintra-Cascais).

A **norte da A5/IC15** destacam-se **dois eixos mais densos**: o corredor nascente definido pela sequência de lugares de Tires, Abóboda e Trajouce e o corredor apoiado na N9 (Alcabideche, Bairro da Cruz Vermelha).

Se no caso do corredor de ligação Cascais – Alcabideche – Bairro da Cruz Vermelha se verificou uma melhoria recente das acessibilidades rodoviárias por via da abertura do IC30 e respectivos acessos, o eixo de Tires – Abóboda – Trajouce depende da EN249-4, a qual garante um nível de oferta deficiente nos períodos de maior pressão rodoviária. Em ambos os casos é fundamental rever e potenciar a utilização do transporte colectivo nas ligações à zona litoral do concelho e também ao concelho de Sintra.



Dens. pop. global em 2008, por BGRI (hab/ha)



Densidade populacional global em 2008 (estimativa), por BGRI (hab/ha)



B.5. Dinâmicas de emprego e pólos geradores de deslocações

B.5.1. Principais dinâmicas de emprego

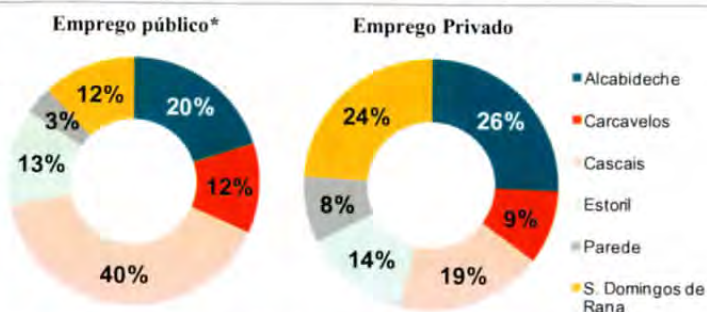
O emprego total existente no concelho era, em 2007, superior a **55 mil postos de trabalho**, dos quais cerca de **49.600 correspondiam ao sector privado**. Neste sector as freguesias de **Alcabideche** e **S. Domingos de Rana** concentravam cerca de 26% e 24% do total de emprego existente no concelho.

No que concerne ao **emprego público**, não foi possível apurar o total de funcionários presentes no concelho, mas tendo em consideração o emprego quantificado verifica-se que o **centro de Cascais** (3.01) é a zona que concentra o maior número de pólos de emprego público no concelho.

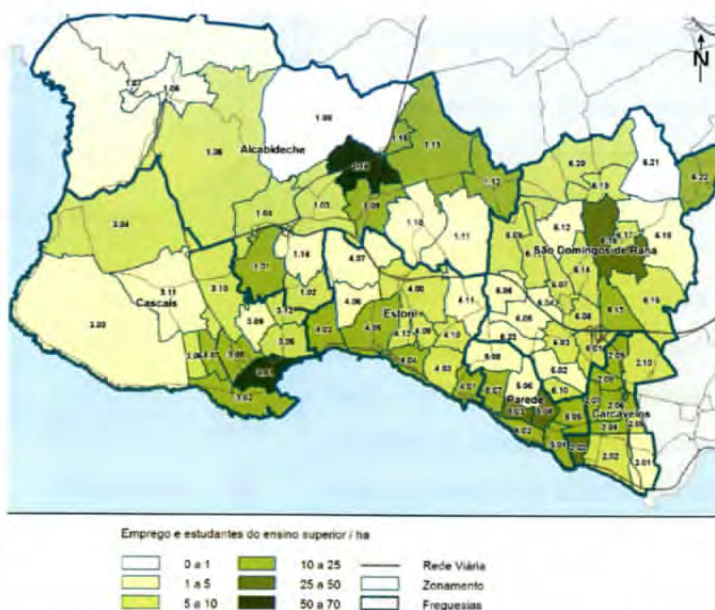
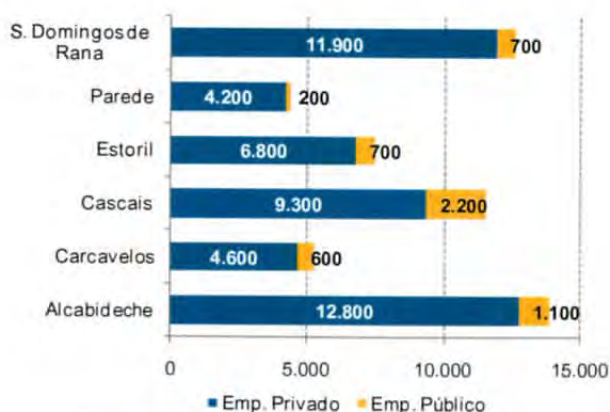
As zonas com maior concentração de emprego localizam-se no **corredor litoral do concelho, no eixo Carcavelos-Abóboda e no quadrante nordeste da freguesia de Alcabideche**. Nestes destacam-se com as **densidades mais elevadas** do concelho (superiores a 50 empregados /ha) a zona do **Cascaishopping** e do **centro de Cascais**. A sul da A5/IC15 sobressaem ainda, com densidades superiores a 25 empregados/ha, as zonas do **centro da Parede** e a zona do **Junqueiro**, na freguesia de Carcavelos. A norte da A5/IC15, com densidades semelhantes, destaca-se apenas a **zona Abóboda/Trajouce**, onde se localizam as **áreas industriais**.

A concentração do emprego nestas zonas será uma das variáveis a ter em consideração aquando da definição da estratégia de intervenção em matéria da gestão das acessibilidades.

* Considerando a informação disponível (não exaustiva)



Repartição do emprego público e privado no concelho, em 2007



Dens. de emprego e estudo (empregados+estud. de ensino superior/ha), 2007



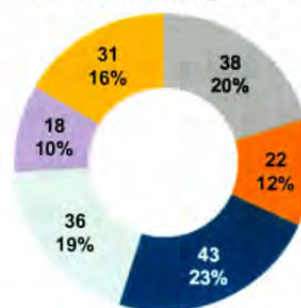
B.5.2. Pólos geradores de deslocações

Pólos de estudo

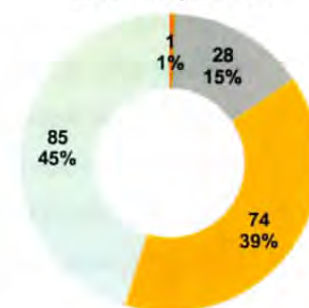
No concelho de Cascais existiam em 2008 cerca de **190 estabelecimentos de ensino**, encontrando-se a oferta **fortemente polarizada entre o sector público e privado**, com, respectivamente, 45% e 39% do total dos estabelecimentos escolares.

Analisando a oferta escolar por nível de ensino, constata-se que a **rede escolar até ao 1.º Ciclo do Ensino Básico é bastante abrangente**, com **boa cobertura territorial**, admitindo-se assim que a maior parte das deslocações para a escola são (ou possam ser) realizadas a pé pelos alunos na sua área de influência directa.

Est. ensino por freguesia



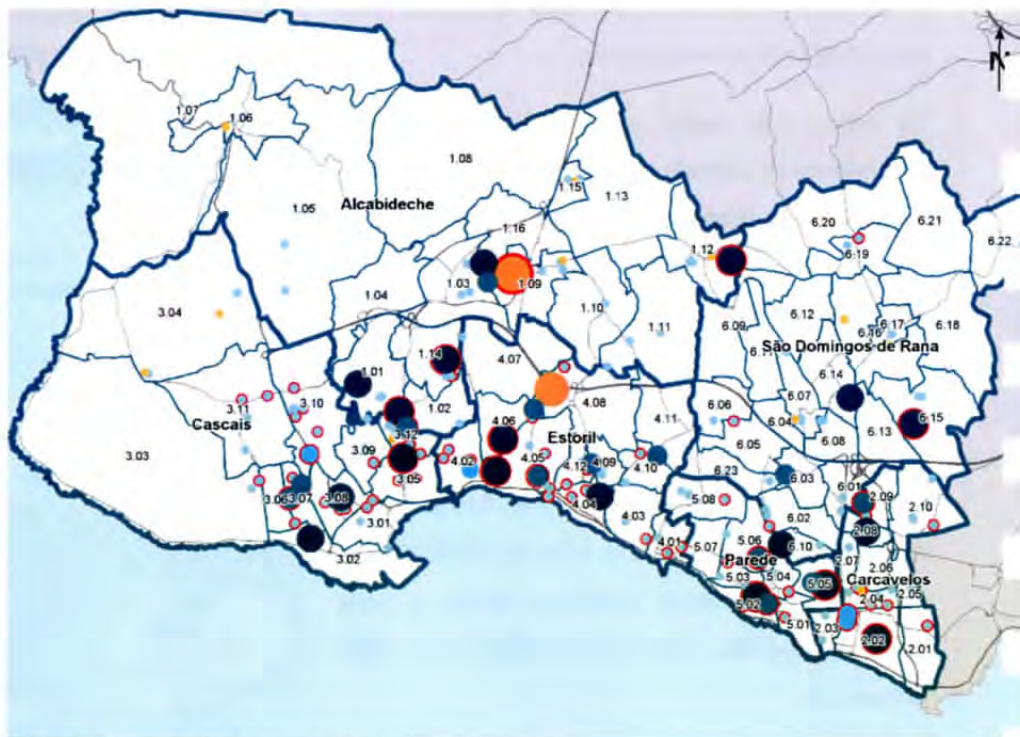
Est. ensino por tutela



■ Alcabideche ■ Carcavelos ■ Cascais ■ Cooperativa ■ IPSS
■ Estoril ■ Parede ■ S. D. Rana ■ Privado ■ Público
Nº de estabelecimentos de ensino por freguesia e por tutela, em 2008

As escolas de **ensino secundário e do 2.º e 3.º ciclo do ensino básico (EB23)** localizam-se sobretudo nos **aglomerados a Sul da A5**, o que pressupõe que, pelo menos, parte da população escolar reside a uma distância do estabelecimento de ensino já não realizável a pé.

Relativamente ao **ensino superior**, destacam-se a Escola Superior de Saúde de Alcoitão (localizada na freguesia de Alcabideche) e a Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Estoril (sediado na freguesia do Estoril). Estes pólos não estão devidamente inseridos no tecido urbano envolvente e, como tal, são indutores de uma mobilidade muito apoiada na utilização do transporte individual.



Equipamentos de Ensino (Público e Privado)

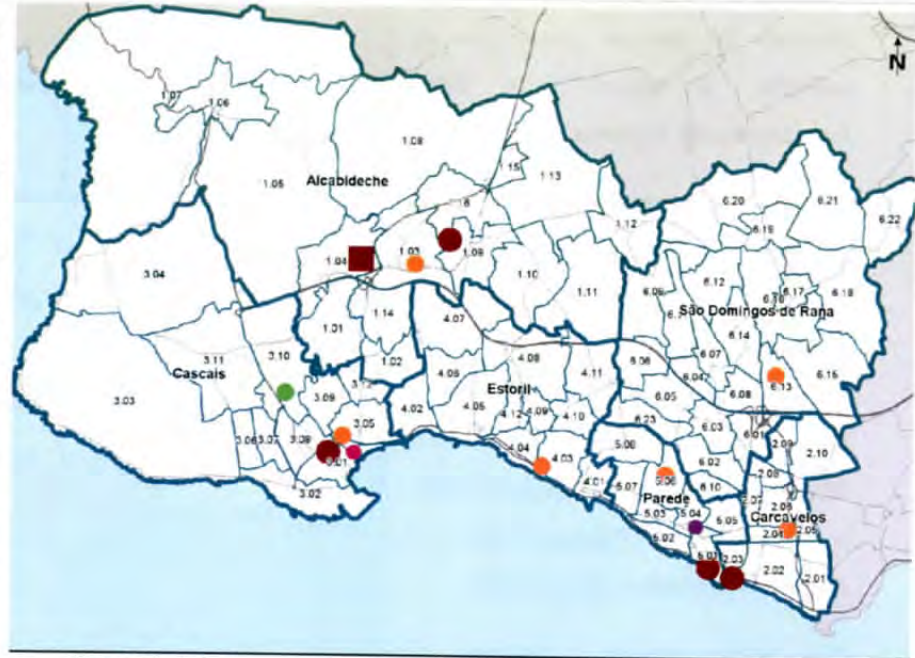


Equipamentos escolares por nível de ensino, em 2008



Equipamentos de Saúde

Como pólos geradores de deslocações importantes destacam-se o **Hospital Condes de Castro Guimarães** (zona 3.01) e o **Hospital Ortopédico Dr. José de Almeida** (Carcavelos, zona 2.03), os quais constituem o Centro Hospitalar de Cascais, cujo encerramento se encontra previsto. Encontra-se contudo prevista a abertura em 2010 do **novo Hospital de Cascais**, o qual está localizado na freguesia de Alcabideche (zona 1.04), num local com boa acessibilidade rodoviária, mas com uma inserção urbana deficiente e reduzida oferta de transportes colectivos.



Equipamentos de Saúde

- | | | |
|-------------------|---|-------------|
| Hospital Previsto | Centro de Saúde e Extensão do Centro de Saúde | Rede Viária |
| Hospital | Centro de Atendimento a Toxicodependentes | Zonamento |
| Clinica | Centro de Atendimento a Jovens | Freguesias |

Localização dos equipamentos de saúde

Para serviços de saúde mais especializados destacam-se o **Centro de Medicina de Reabilitação do Alcoitão** (Alcabideche, zona 1.09) e o **Centro Ortopédico de Sant'Ana** (Parede, zona 5.01).

No segmento privado, importa ainda referir, pela sua dimensão e serviços oferecidos, a **Clinica Cuf**, localizada na freguesia de Cascais (zona 3.10), enquanto pólo de atracção relevante.

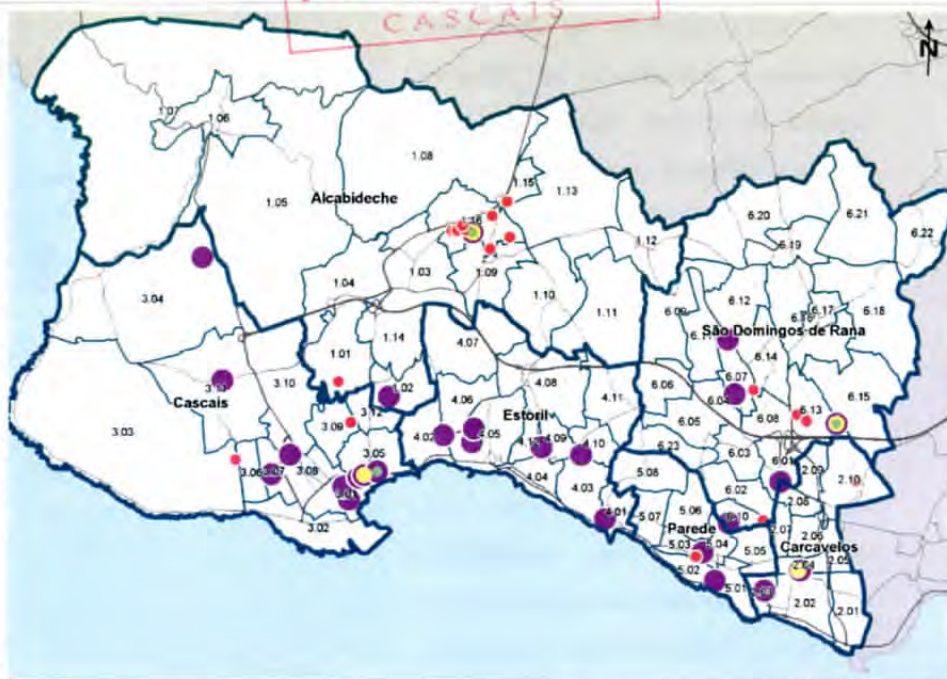









Centros Comerciais e principais superfícies comerciais

Existem 27 centros comerciais no concelho, a maior parte deles concentrados na freguesia de Cascais.

A maioria destes espaços corresponde a unidades comerciais de pequena dimensão e capacidade de atracção limitada, existindo contudo alguns espaços comerciais de maior relevo: o **Cascaishopping** (Alcabideche, 1.16); o **Riviera Center** (Carcavelos, zona 2.04); o **Cascais Villa** (Cascais, 3.01) e o **Jumbo de Cascais** (Cascais, 3.05).

Está ainda prevista a abertura da **Decathlon**, junto ao novo Hospital de Cascais (zona 1.04), e encontra-se em estudo, no âmbito do PP do Espaço de Estabelecimento Terciário do Arneiro, a instalação de uma **nova unidade comercial** em Carcavelos (zona 2.09).



- | | | | | | |
|---|------------------|---|-------------------------------|---|-------------|
|  | Centro Comercial |  | Outras superfícies comerciais |  | Rede Viária |
|  | Com hipermercado | | |  | Zonamento |
|  | Com cinema | | |  | Freguesias |

Localização dos principais centros e grandes superfícies comerciais

Existem no concelho outras superfícies comerciais que também constituem pólos geradores de deslocações com algum peso, nomeadamente, as **grandes superfícies comerciais próximas do Cascaishopping** (Makro, Toys'R'Us, AKI, Worten, Staples Office Centre, Conforama); os **hipermercados Intermarché/ Bricomarché**, o **E.Leclerc** e o **MiniPreço** (Bairro Mata da Torre, em S. D. Rana); o **Modelo** (Parede); os supermercados **Lidl** da Rebelva, Sassoeiros, Tires, Fontainhas, Torre e Alcoitão e o **Pingo Doce** de Alvide.

Alguns dos espaços comerciais com maior capacidade de atracção – entre os quais se destaca o Cascaishopping (e a respectiva zona envolvente) ou o Intermarché/Bricomarché – não estão devidamente inseridos no tecido urbano envolvente e, como tal, são **fortemente indutores de uma mobilidade apoiada quase exclusivamente na utilização do transporte individual**; nalguns casos será possível reverter esta situação por via da melhoria da oferta de transportes colectivos e das redes de modos suaves, mas, no caso particular do Cascaishopping, a deficiente inserção urbana deste espaço comercial e a sua amarração à envolvente apenas permitem a consideração de soluções mitigadoras.



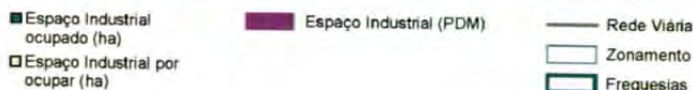
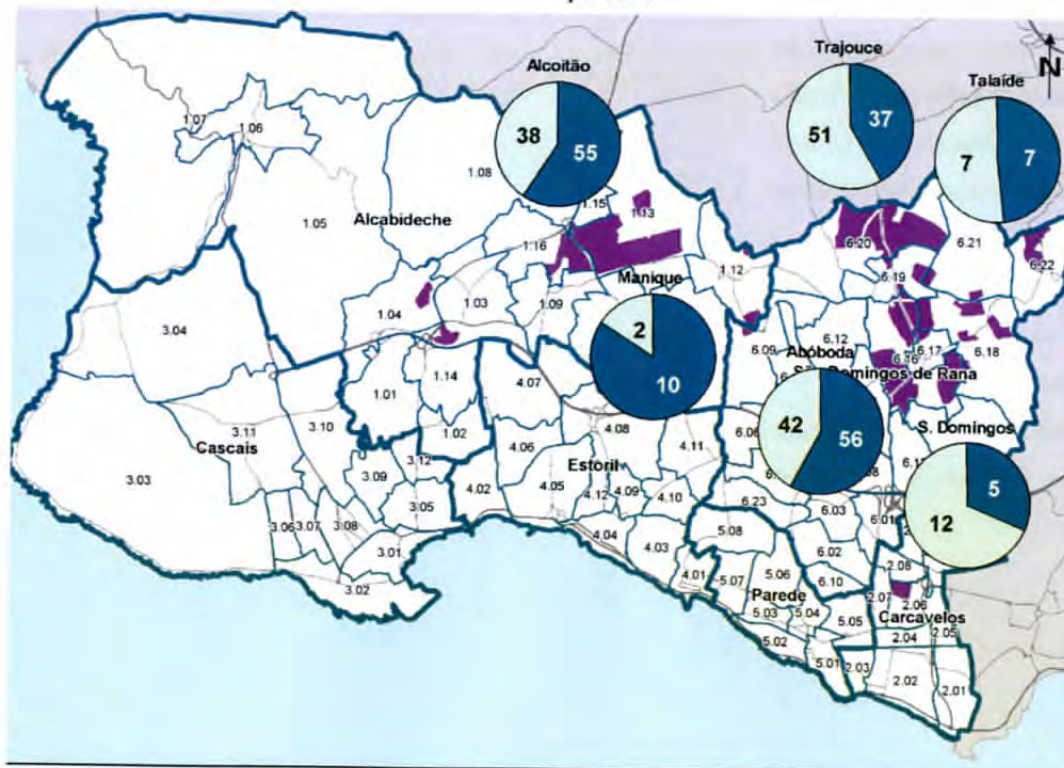
Zonas industriais

Os actuais **parques industriais**, definidos no PDM, localizam-se essencialmente no **interior do concelho**, a **norte da A5**, nas freguesias de **Alcabideche e São Domingos de Rana**. As zonas industriais de maiores dimensões localizam-se nos lugares de Abóboda/Trajouce (6.16 e 6.20) e Alcoitão/Adroana/Manique (1.13 e 1.16).

A maior parte das zonas industriais está longe de estar consolidada, **existindo ainda significativas áreas de expansão**. Os maiores espaços industriais por ocupar localizam-se nos lugares Bairro Cabeço do Cação/Trajouce (6.20), Trajouce/Conceição da Abóboda (6.18) e Adroana (1.13).

As acessibilidades rodoviárias destes pólos industriais à rede rodoviária superior são asseguradas sobretudo pela EN249-4 e Estrada de Manique, vias estas que **não estão dimensionadas para os fluxos de pesados que sobre ela impendem**, sobretudo porque atravessam os aglomerados de **São Domingos de Rana, Abóboda, Manique e Trajouce**.

Neste domínio é fundamental promover a **construção de circulares rodoviárias exteriores a estes aglomerados**, de modo a ser possível desviar o tráfego de pesados para estas novas vias, o que tem o duplo objectivo de permitir a qualificação urbana e ambiental dos aglomerados urbanos existentes, mas também aumentar a eficiência económica das unidades empresariais que motivam as deslocações dos pesados.



Localização das áreas industriais do concelho