

ESTUDO DE TRÂNSITO DE ÂMBITO CONCELHIO PARA CASCAIS DIAGNÓSTICO: DOSSIER 5 – DIAGNÓSTICO GLOBAL

MARÇO DE 2010

 **CASCAIS** DPT | DPIE

TiS.PT



ESTUDO DE TRÁNSITO DE ÂMBITO CONCELHIO PARA CASCAIS DIAGNÓSTICO: DOSSIER 5 – DIAGNÓSTICO GLOBAL

MARÇO 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:

Vitor 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.....	10
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.....	17
B. SÍNTESE DA CARACTERIZAÇÃO: TERRITÓRIO.....	21
B.1. CASCAIS NO CONTEXTO DA AML.....	21
B.1.1. Principais tendências demográficas e condições socioeconómicas.....	21
B.1.2. Tecido empresarial e emprego.....	25
B.1.3. Principais dinâmicas funcionais e movimentos pendulares.....	27
B.2. OCUPAÇÃO DO TERRITÓRIO.....	31
B.3. PRINCIPAIS TENDÊNCIAS DEMOGRÁFICAS.....	35
B.4. DENSIDADE DE OCUPAÇÃO.....	37
B.5. DINÂMICAS DE EMPREGO E PÓLOS GERADORES DE DESLOCAÇÕES.....	39
B.5.1. Principais dinâmicas de emprego.....	39
B.5.2. Pólos geradores de deslocações.....	40
B.6. POTENCIAL HUMANO.....	46
C. SÍNTESE DA CARACTERIZAÇÃO: MOBILIDADE.....	49
C.1. DESCRIÇÃO SUMÁRIA DO INQUÉRITO À MOBILIDADE.....	49
C.2. CARACTERÍSTICAS GERAIS DA POPULAÇÃO.....	52
C.3. DINÂMICAS DE MOBILIDADE.....	61
C.4. INQUÉRITO DE OPINIÃO.....	77

D. SÍNTESE DA CARACTERIZAÇÃO: ACESSIBILIDADE EM TRANSPORTE INDIVIDUAL	83
D.1. OFERTA.....	83
D.2. PROCURA.....	92
E. SÍNTESE DA CARACTERIZAÇÃO: ACESSIBILIDADE EM TRANSPORTE COLECTIVO.....	99
E.1. REDE DE TRANSPORTE COLECTIVO.....	99
E.1.1. Oferta.....	99
E.1.2. Procura.....	108
E.2. INTERFACES DE TRANSPORTE.....	113
E.3. TÁXIS.....	115
F. SÍNTESE DA CARACTERIZAÇÃO: ESTACIONAMENTO.....	117
F.1. BREVE ENQUADRAMENTO.....	117
F.2. OFERTA.....	118
F.3. PROCURA.....	123
G. SÍNTESE DA CARACTERIZAÇÃO: MODOS SUAVES.....	131
G.1. EVOLUÇÃO RECENTE.....	131
G.2. REDE PEDONAL.....	132
G.3. REDE CICLÁVEL.....	136
H. SÍNTESE DA CARACTERIZAÇÃO: AMBIENTE URBANO E SEGURANÇA RODOVIÁRIA.....	141
H.1. RUÍDO.....	141
H.2. EMISSÕES DE POLUENTES ATMOSFÉRICOS E GASES DE EFEITO DE ESTUFA (GEE).....	142
H.3. SEGURANÇA RODOVIÁRIA.....	143
I. SÍNTESE DA CARACTERIZAÇÃO: CONTA PÚBLICA.....	145
I.1. OBJECTIVOS E ESTRUTURA DA CONTA PÚBLICA DE CASCAIS.....	145
I.2. PRINCIPAIS RESULTADOS DA CONTA PÚBLICA DE CASCAIS.....	149
I.3. OS CUSTOS DA MOBILIDADE NA PERSPECTIVA DA CÂMARA.....	154
I.4. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES RELATIVAS À CONTA PÚBLICA.....	156
J. IDENTIFICAÇÃO DOS PRINCIPAIS DESAFIOS E ANÁLISE SWOT.....	161
J.1. BREVE ENQUADRAMENTO.....	161
J.2. PRINCIPAIS DESAFIOS QUE SE COLOCAM A CASCAIS.....	161
J.3. ANÁLISE SWOT PARA O CONCELHO DE CASCAIS.....	169
J.3.1. Território.....	169



J.3.2.	Mobilidade	172
J.3.3.	Acessibilidades, Estacionamento, Ambiente e Segurança Rodoviária.....	174
J.3.4.	Conta Pública de Transporte	179
J.4.	ANÁLISE SWOT PARA CADA UMA DAS FREGUESIAS.....	180
K.	FICHAS SÍNTESE.....	195
K.1.	FICHAS - SÍNTESE	195





ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 – Organização geral do ETAC de Cascais.....	11
Figura 2 – Zonamento adoptado em Cascais.....	12
Figura 3 – Macro-Zonamento.....	14
Figura 4 – Zonamento adoptado em Oeiras.....	15
Figura 5 – Zonamento adoptado em Lisboa.....	15
Figura 6 – Zonamento adoptado na restante AML.....	16
Figura 7 – Zonamento exterior à AML.....	17

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1 – Zonamento: tabela de correspondências.....	13
Tabela 2 – Análise cruzada dos desafios e dos objectivos enunciados no pré-diagnóstico.....	168
Tabela 3 – Território: principais pontos fortes e pontos fracos.....	169
Tabela 4 – Território: principais oportunidades e ameaças.....	170
Tabela 5 – Mobilidade: principais pontos fortes e pontos fracos.....	172
Tabela 6 – Mobilidade: principais oportunidades e ameaças.....	173
Tabela 7 – Acessibilidade: principais pontos fortes e pontos fracos.....	174
Tabela 8 – Acessibilidade: principais oportunidades e ameaças.....	177
Tabela 9 – Conta Pública: principais pontos fortes e pontos fracos.....	179
Tabela 10 – Conta Pública: Oportunidades e ameaças.....	180

Lista de Acrónimos

AML	Área Metropolitana de Lisboa
BHLS	“Bus with High Level of Service”
CD	Corpo do Dia
CETHE	Centro Escolar Turístico e Hoteleiro do Estoril
CMC	Câmara Municipal de Cascais
COVNM	Compostos Orgânicos Voláteis Não Metano
ETAC	Estudo de Transportes de Âmbito Concelhio para Cascais
ESSA	Escola Superior de Saúde de Alcoitão
INE	Instituto Nacional de Estatística
IM	Inquérito à Mobilidade
GEE	Gases de Efeito Estufa
HPM	Hora de Ponta da Manhã
HPT	Hora de Ponta da Tarde
OD	Origem/Destino
PDM	Plano Director Municipal
PPM	Período de Ponta da Manhã
PPT	Período de Ponta da Tarde
PROT	Plano Regional de Ordenamento do Território
SDR	São Domingos de Rana
SJE	São João do Estoril



SPE	São Pedro do Estoril
SWOT	“Strenghts/Weaknesses/Opportunities/Threats” – “Forças/Fraquezas/Oportunidades/Ameaças”
TC	Transporte Colectivo
TD	Todo o dia
TI	Transporte Individual
TP	Transporte Público
Uvle	Unidade de veículos ligeiros equivalentes





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.

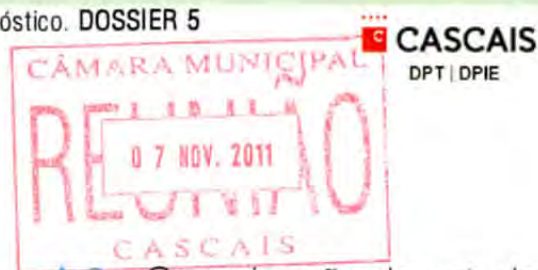
Associada a esta dependência do transporte individual estão os aumentos do nível do consumo de tempo e energia, dos custos do sistema de deslocações e ambiente, observando-se, de um modo generalizado, a diminuição de qualidade de vida.

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 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 adquirem 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 principais 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 terá em consideração a estrutura apresentada na figura seguinte.

Pré-diagnóstico

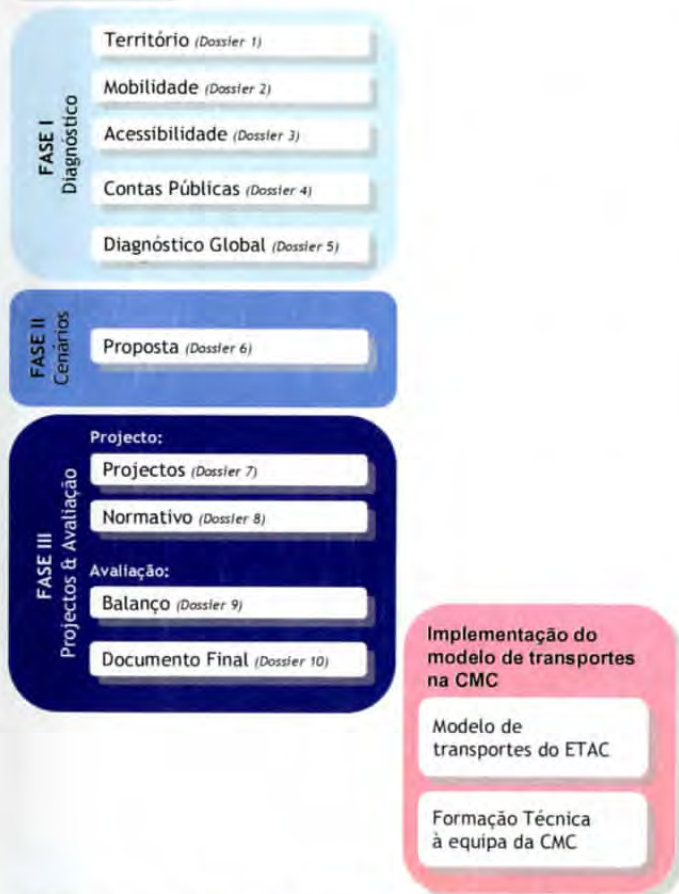


Figura 1 – Organização geral do ETAC de Cascais

A.4. Organização do Dossier

O presente documento corresponde ao Dossier 5, no qual se apresenta o Diagnóstico Global sobre a situação actual e se enunciam as principais tendências da mobilidade e acessibilidade de Cascais. Este dossier apresenta uma organização diferente dos restantes dossiers, estando organizado nas seguintes secções:

1. **Síntese e principais conclusões** relativas aos diversos *dossiers* – Os capítulos B (Território) a I (relativo às Contas Públicas) apresentam as principais conclusões e apontam já algumas linhas de orientação que têm como objectivo ajudar ao desenvolvimento das propostas.

De modo a proporcionar uma leitura fluida dos resultados destes *Dossiers*, optou-se por apresentar este capítulo num formato sintético, sendo que este cumpre as seguintes orientações: i) adopção da mesma organização dos capítulos de Caracterização e Diagnóstico dos vários *dossiers*, 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 *dossiers* em que cada um dos assuntos é tratado; iii) omissão das fontes da informação e explicações metodológicas, podendo estas ser facilmente recuperadas nos *dossiers* respectivos.

2. **Principais desafios e Análise SWOT** – Este capítulo apresenta a sistematização dos principais desafios que se colocam a Cascais e inclui uma análise SWOT para o concelho e, uma análise mais detalhada, para cada uma das freguesias.

4. **Fichas Síntese** – Nesta secção são concentradas as fichas síntese à freguesia apresentadas nos Dossier 1 a 3.



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.

incluir em cada um dos restantes dossiers para uma maior compreensão quando são referidas as diferentes zonas de análise.

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

A.5.1. Zonamento adoptado em Cascais

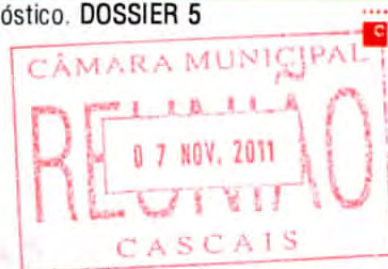
Em Cascais foram consideradas 81 zonas (apresentadas na Figura 2 as quais foram combinadas nas 26 macrozonas apresentadas na Figura 3).



Figura 2 – Zonamento adoptado em Cascais

**Tabela 1 – Zonamento: tabela de correspondências**

Zona Final	Nome	Zona Final	Nome
1.01	Alvide/Carrascal de Alvide / Abuxarda	4.01	São Pedro do Estoril
1.02	Amoreira / Pai do Vento	4.02	Monte Estoril
1.03	Centro de Alcabideche	4.03	São João do Estoril / São Pedro do Estoril
1.04	Cabreiro	4.04	São João do Estoril
1.05	Murches/Zambujeiro	4.05	Centro do Estoril / São João do Estoril
1.06	Malveira da Serra / Janes / Arneiro (Malveira da Serra)	4.06	Estoril Norte
1.07	Parque Natural - Malveira	4.07	Estoril / Bairro de Santo António
1.08	Penha Longa	4.08	Alto dos Gaios / Atibá / Bairro da Martinha
1.09	Alcoitão	4.09	Galiza
1.10	Bicesse / Alcoitão / Pau Gordo	4.10	Alapraia / Livramento
1.11	Manique / Bairro da Esperança / Atibá	4.11	Livramento
1.12	Manique	4.12	Bairro da Liberdade/São João do Estoril
1.13	Adroana / Manique	5.01	Parede - Este
1.14	Pai do Vento / Amoreira	5.02	Parede - Praia
1.15	Bairro da Cruz Vermelha	5.03	Parede - Centro 1
1.16	Cascais Shopping	5.04	Parede - Centro 2
2.01	Bairro de Lombos Sul e Quinta de S. Gonçalo	5.05	Parede / Quinta da Lameira / Bairro das Marianas
2.02	Carcavelos - Saint Julian	5.06	Madorna/Parede
2.03	Junqueiro	5.07	Jardins da Parede
2.04	Centro de Carcavelos	5.08	Murtal (Parede)
2.05	Lombos Norte	6.01	Bairro dos Sete Castelos / Casal dos Eucaliptos / Bairro Mata da Torre
2.06	Quinta da Alagoa / Carcavelos	6.02	São Domingos de Rana / Madorna / Bairro do Zambujeiro Quadrado
2.07	Rebelva / Quinta da Alagoa	6.03	Zambujal / Matarraque
2.08	São Domingos de Rana - Sul	6.04	Matarraque / Bairro da Largeteira
2.09	São Domingos de Rana / Casal dos Grilos	6.05	Matarraque / Alto dos Arcos / Bairro da Bela Vista
2.10	Sassoeiros/São Miguel das Encostas Bairro da Carris	6.06	Caparide
3.01	Centro de Cascais	6.07	Tires
3.02	Gandarinha / Cascais-Oeste	6.08	Bairro Além das Vinhas / Coveiras
3.03	Quinta da Marinha / Guia	6.09	Bairro do Miradouro / Tires / Bairro de Crestires
3.04	Aldeia do Juzo / Areia / Chameca	6.10	Rana / Bairro Alentejano
3.05	Jumbo	6.11	Aeródromo de Tires
3.06	Torre / Quinta do Rosário / Quinta das Romanzeiras	6.12	Bairro da Cadeia de Tires / Bairro Dezasseis de Novembro
3.07	Bairro do Rosário	6.13	Bairro Mata da Torre
3.08	Cascais Norte / Bairro da Assunção / Bairro do Rosário	6.14	Mato Cheirinhos / Bairro 25 de Abril
3.09	Bairro de São José / Fontainhas	6.15	Outeiro de Polima / Bairro da Herança / Bairro Pinhal do Arneiro / Bairro do Cabeço de Mouro



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.

incluir em cada um dos restantes dossiers para uma maior compreensão quando são referidas as diferentes zonas de análise.

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

A.5.1. Zonamento adoptado em Cascais

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

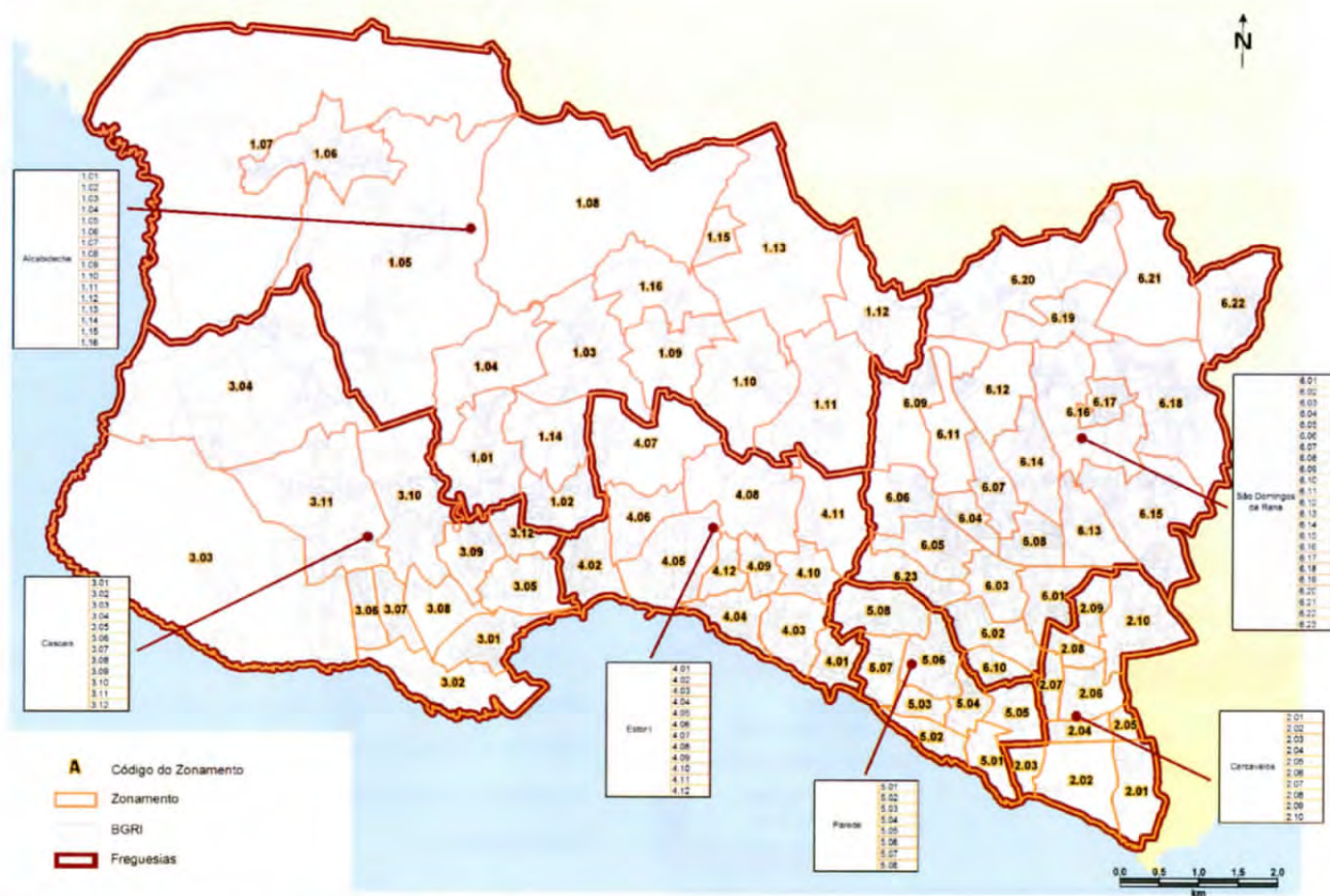


Figura 2 – Zonamento adoptado em Cascais



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.

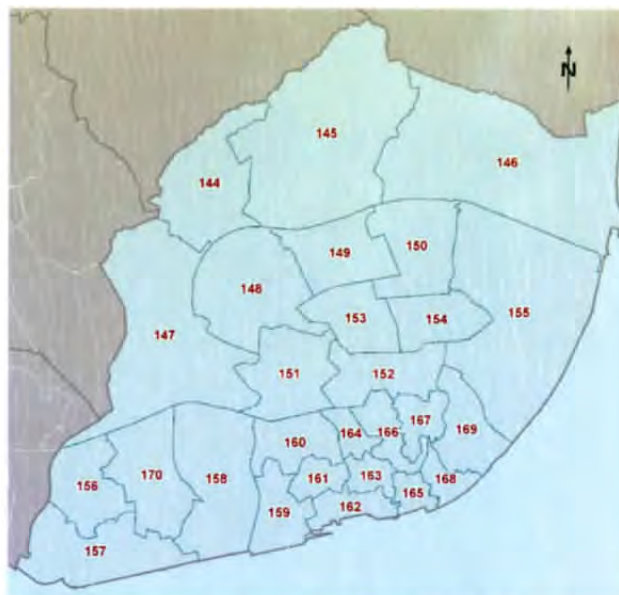


Figura 5 – Zonamento adoptado em Lisboa

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.

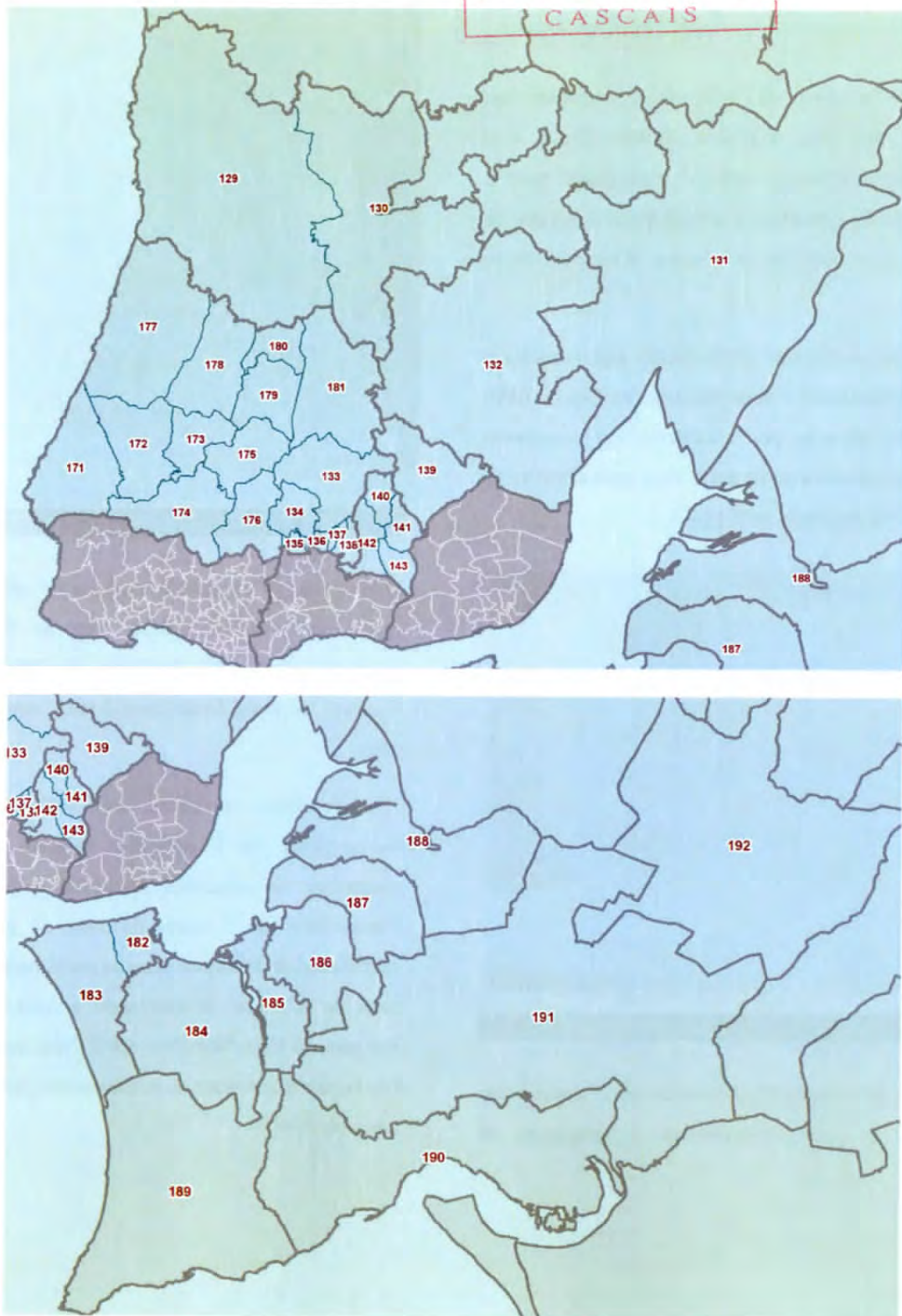


Figura 6 – Zonamento adoptado na restante AML

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).

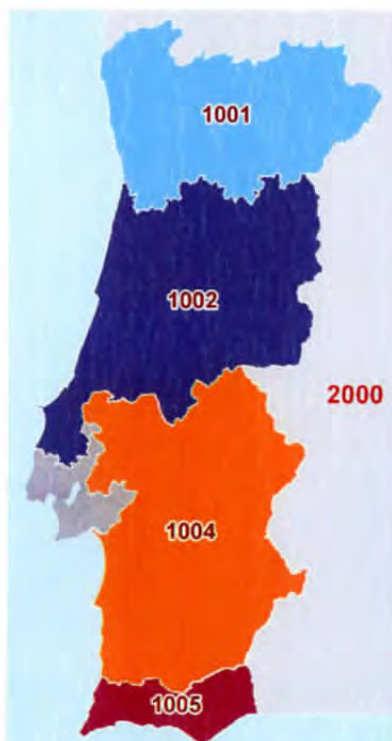


Figura 7 – Zonamento exterior à AML







SÍNTESE DA CARACTERIZAÇÃO





B. Síntese da Caracterização: Território

B.1. Cascais no contexto da AML



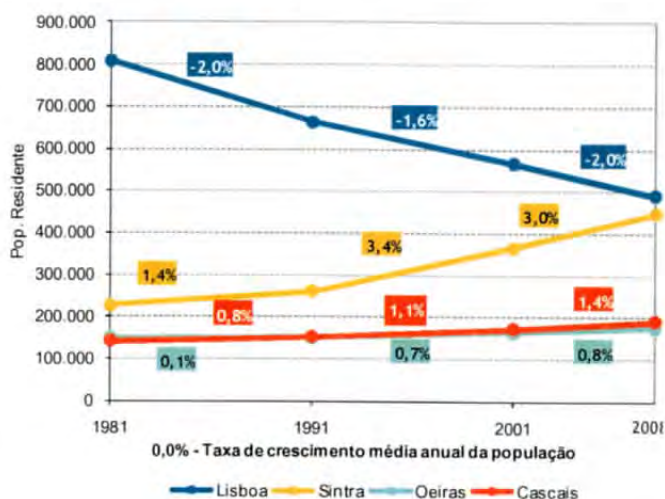
B.1.1. Principais tendências demográficas e condições socioeconómicas

Evolução recente da população

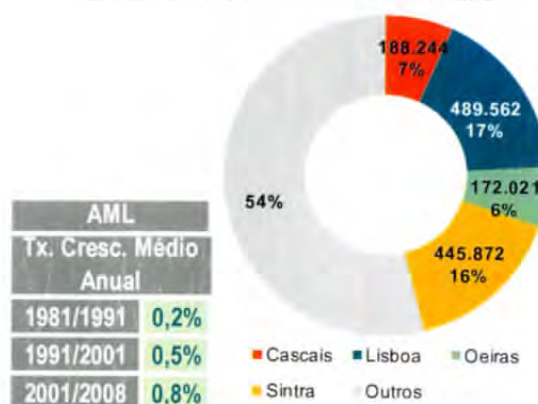
Em 2008, segundo estimativas do INE, o concelho de Cascais tinha cerca de **188 mil habitantes**, valor este que representava aproximadamente **7% do total da população residente na AML**.

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



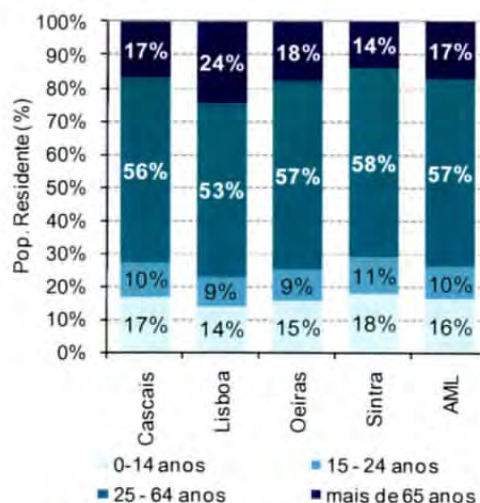
Estrutura etária e índices de dependência

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

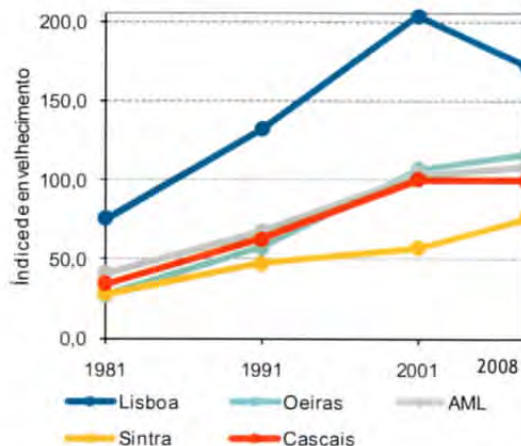
O **envelhecimento da população** residente no concelho continua a **acentuar-se**, passando as pessoas com 65 e mais anos a constituir 17% da população residente em 2008, contra 8% no ano de 1981, 12% em 1991 e 15% em 2001.

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).



Estrutura etária da população residente, 2008



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



Nível de qualificação da população residente e actividade económica

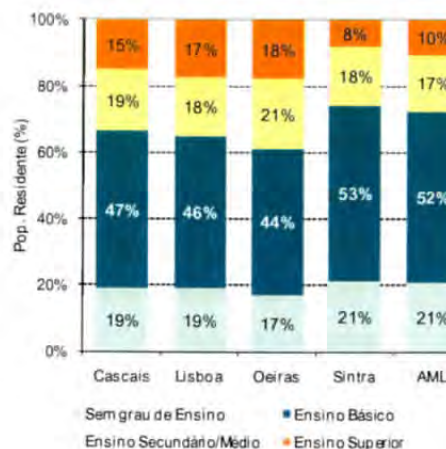
O concelho de Cascais apresentava, em 2001, **níveis de qualificação da população superiores ao conjunto da AML**, registando das mais baixas taxas de população sem grau de ensino e das mais elevadas percentagens de população com ensino secundário/médio e superior.

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).

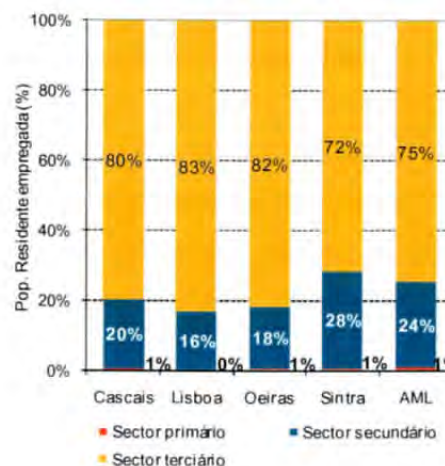
No que respeita à **população sem actividade económica**, verificava-se em Cascais, assim como em todos os concelhos analisados e no conjunto da AML, **uma maior preponderância da população reformada** (51%), sendo esta seguida dos estudantes (22%) e das domésticas (13%).

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.

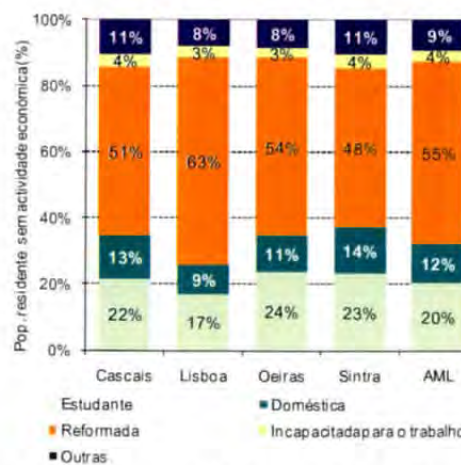
Seguindo a tendência da AML, a população residente em Cascais trabalhava na sua maioria no **sector terciário** (cerca de 80% da população empregada), enquanto apenas 20% da população empregada trabalhava no sector secundário e 1% no sector primário.



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



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



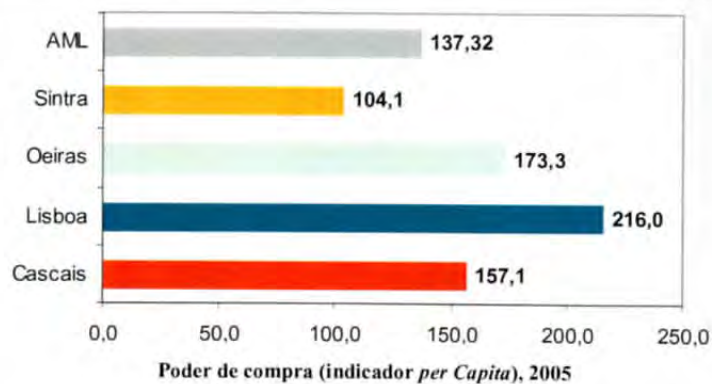
População sem actividade económica (%), 2001



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.





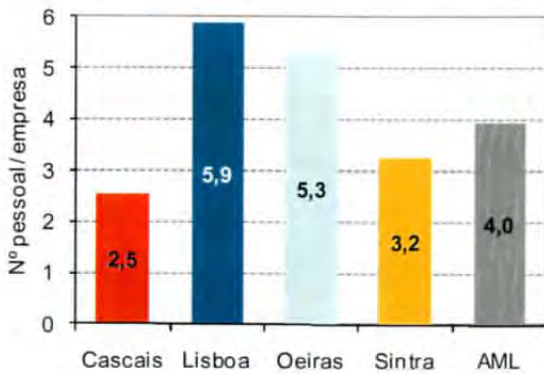
B.1.2. Tecido empresarial e emprego

Empresas com sede no concelho

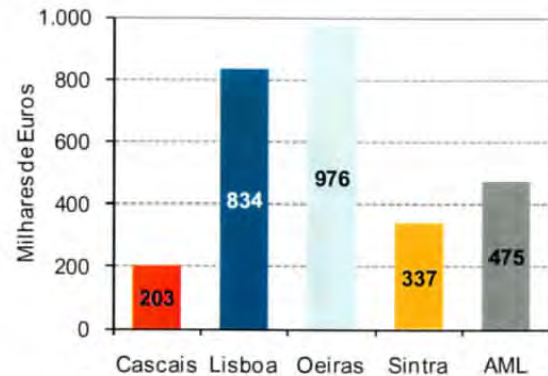
Nesse ano, existiam cerca de **26.460** empresas com sede no concelho de Cascais, valor que representava cerca de **8%** do total de empresas com sede na AML.

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”**.

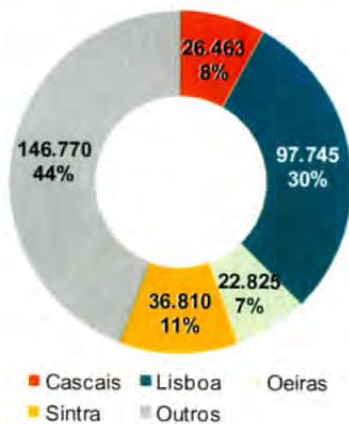
Entre 2002 e 2006, o **crescimento do número de empresas com sede no concelho de Cascais (28%) foi muito superior ao do conjunto da AML (5%)** e ao de todos os concelhos analisados, com excepção de Oeiras (o qual apresentou um aumento no total de empresas com sede no concelho de cerca de 34%).



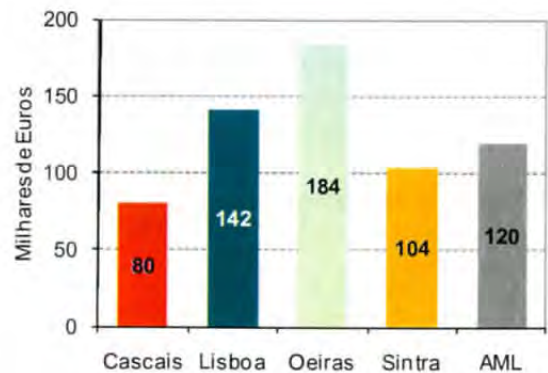
N.º médio de pessoal /empresa, 2006



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

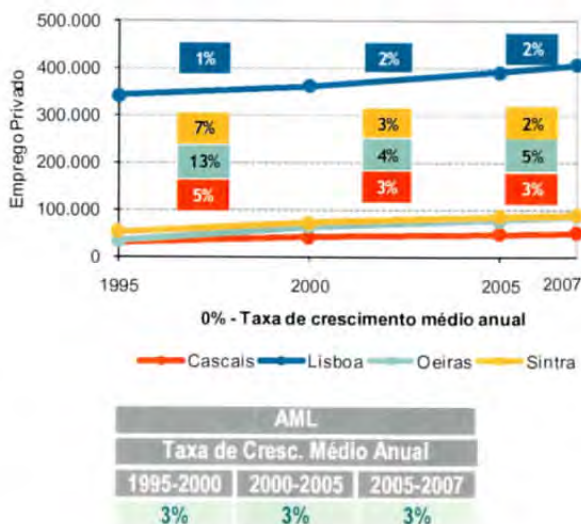
Os valores relativos ao número de pessoas ao serviço nas empresas com sede no concelho devem ser olhados com alguma cautela, visto que parte do emprego se localiza fora de Cascais, não correspondendo este total ao emprego localizado no concelho.

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**.

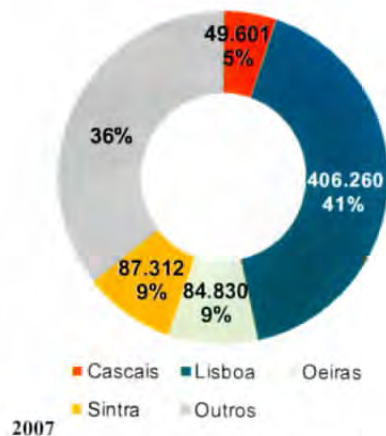
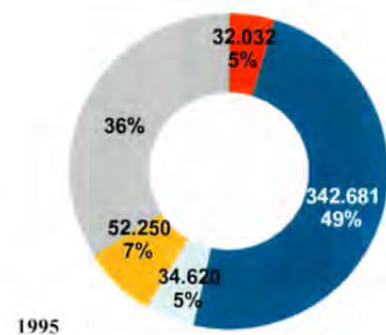
O emprego no sector privado em Cascais teve uma evolução positiva na última década e meia, tendo apresentado contudo um ritmo de crescimento médio anual superior entre 1995 e 2000 do que nos períodos 2000-2005 e 2005-2007 (5% vs. 3%).

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**.



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

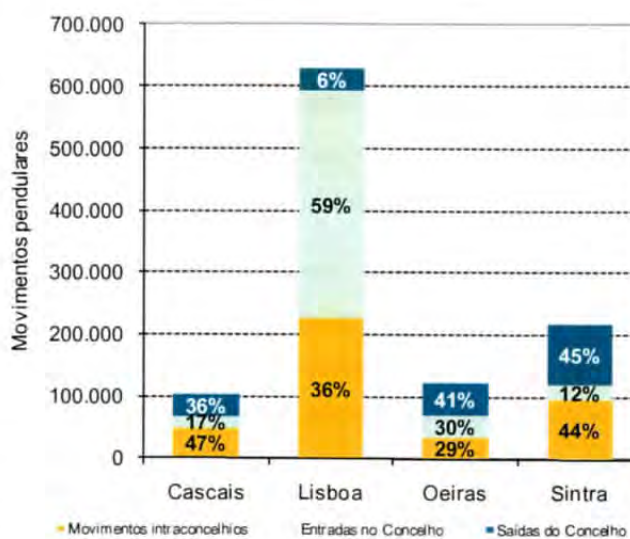
Estrutura dos movimentos pendulares

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 saíram 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

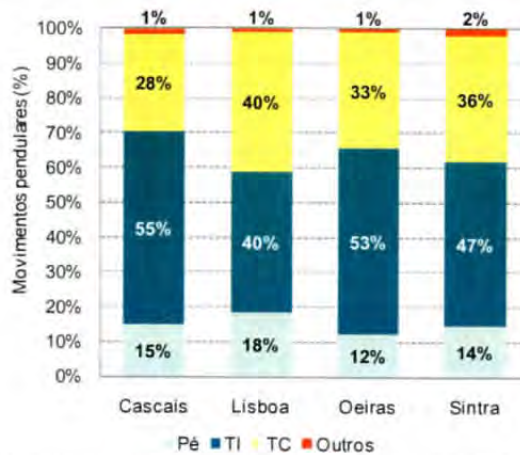
0 a 500	1000 a 3000	6000 a 10000
500 a 1000	3000 a 6000	10000 a 49710

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

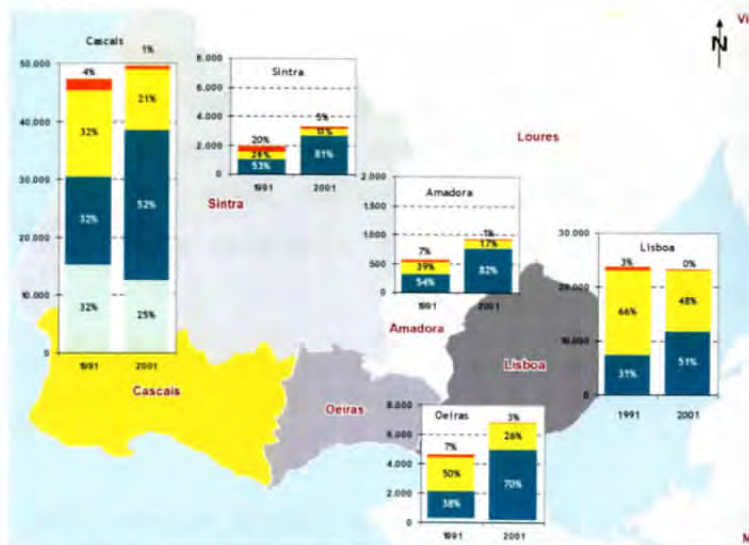
Nos **movimentos intra-concelhios** em Cascais, constata-se uma forte dependência do automóvel, com cerca de **52% da população residente e empregada/estudante em Cascais a optar pelo TI nos seus movimentos pendulares**.

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:

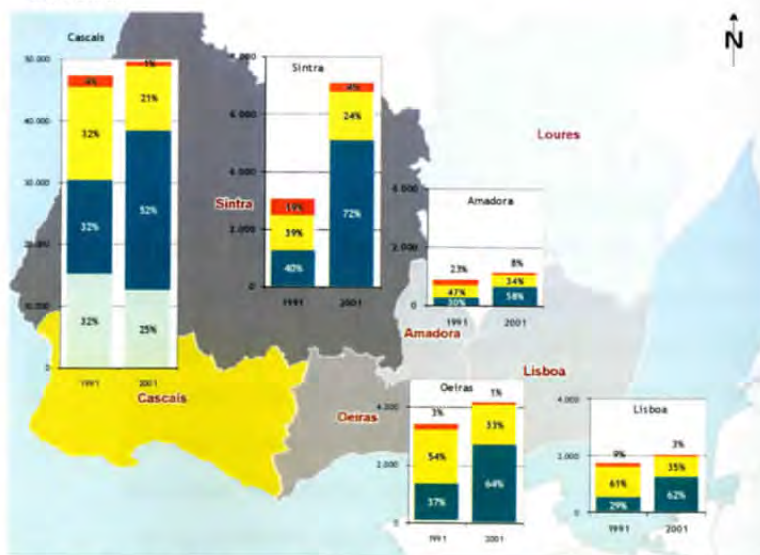


Residentes (empregados ou estudantes) em Cascais por local de trabalho ou estudo - 2001



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



B.2. Ocupação do território

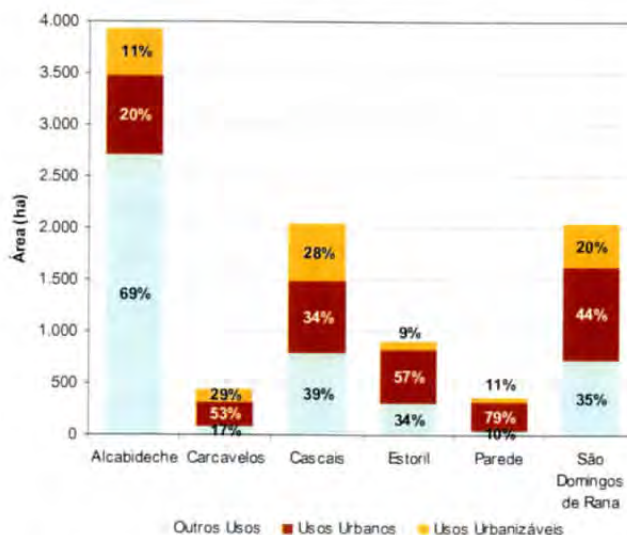
PDM de Cascais

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.



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

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.



Distribuição das classes de espaços urbanos e urbanizáveis por freguesia

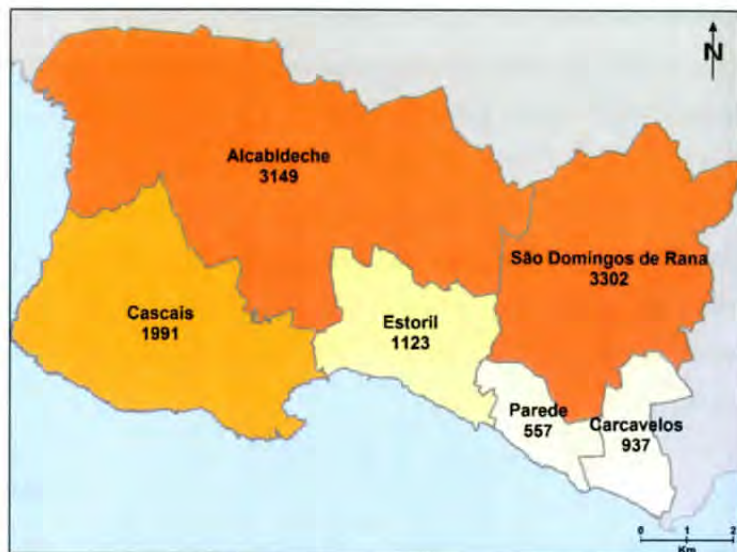


Dinâmicas recentes de ocupação residencial

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.

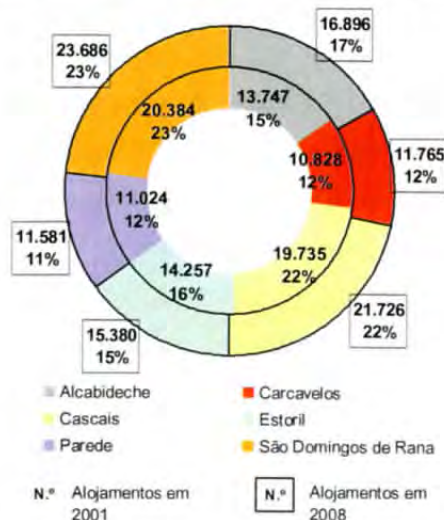
A construção de novos alojamentos ocorreu um pouco por todo o território concelhio, sendo contudo possível inferir as seguintes tendências:



Alojamentos construídos entre 2001 e 2008



Alojamentos construídos entre 2001 e 2008, por freguesia



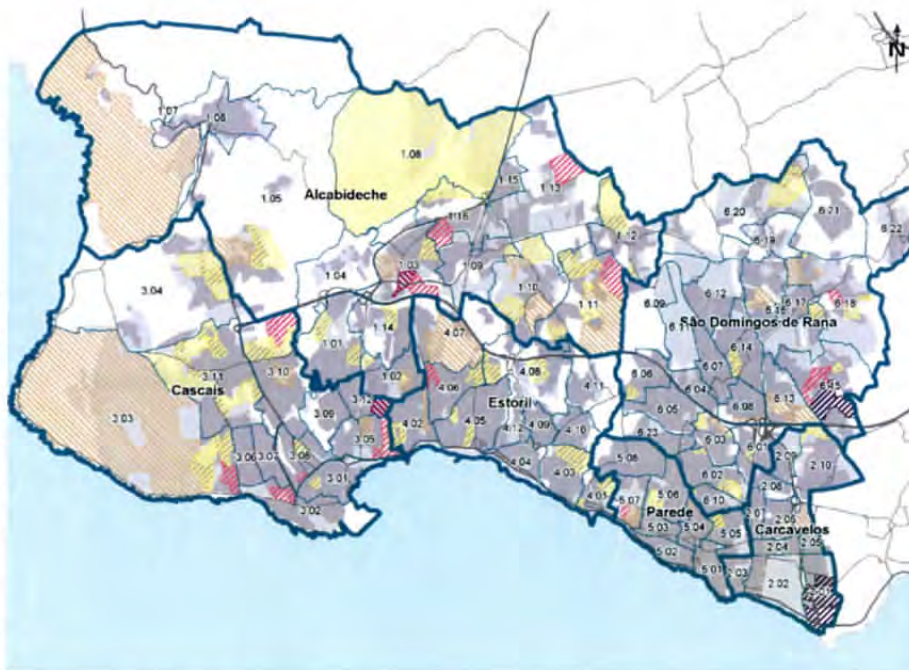
Total de alojamentos, por freguesia, em 2001 e 2008



- **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



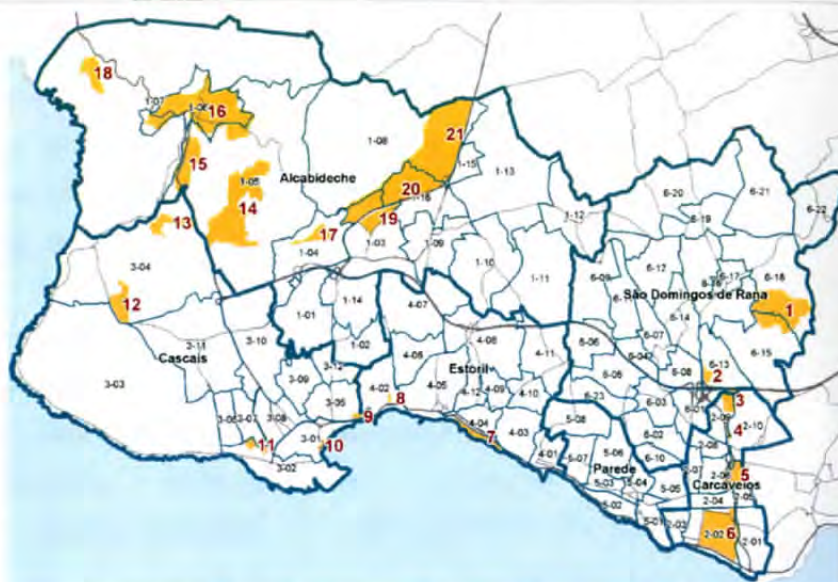
Ocupação urbana do concelho de Cascais e novos alojamentos, por subsecção estatística (2001-2008)



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 Sasseiros 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 Stº. António | 18 PP da Biscaia e Figueira do Guincho |
| 8 PP para a Reestruturação Urbanística do Terreno do Hotel Miramar | 19 PP de Alcáideche |
| 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 | |

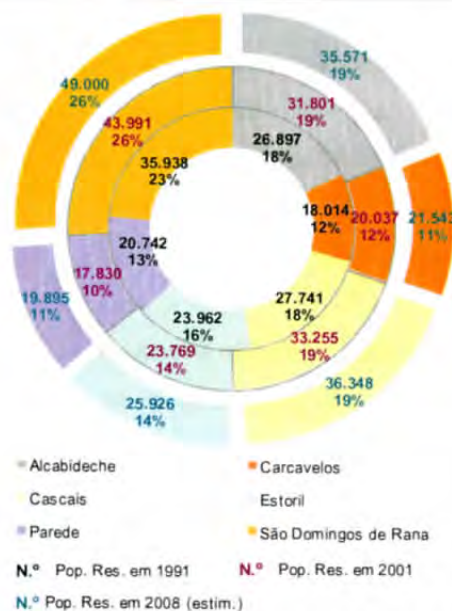


B.3. Principais tendências demográficas

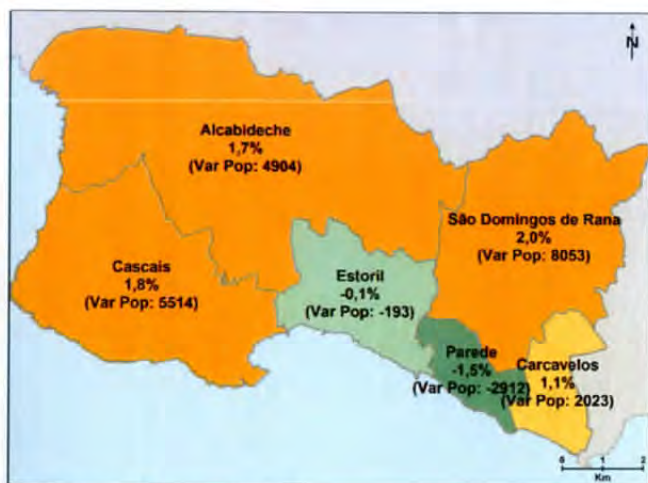
Como anteriormente referido, Cascais concentrava em 2008 cerca de 7% da população residente na AML. Em 2001 residiam cerca de 171 mil habitantes, tendo sido estimado pelo INE que em 2008 esse valor passou para aproximadamente 188 mil habitantes. Entre 2001 e 2008 estima-se que todas as freguesias registaram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

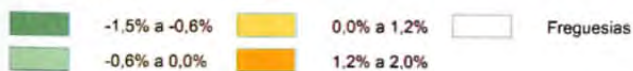
São Domingos de Rana continuou assim a ser em 2008 a freguesia com o maior número de residentes (passando estes a representar cerca de 26% da população concelhia), enquanto a freguesia da Parede manteve-se a menos populosa.



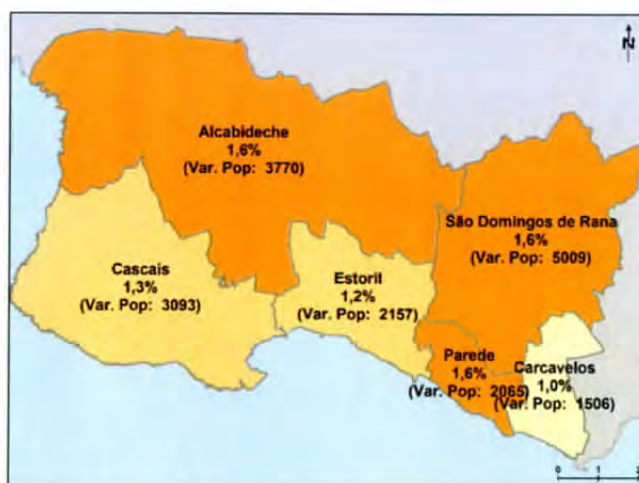
População residente em Cascais, por freguesia, 1991, 2001 e 2008 (estimativa)



TCMA da população entre 1991 e 2001



Taxas de crescimento médio anual à freguesia, 1991/2001



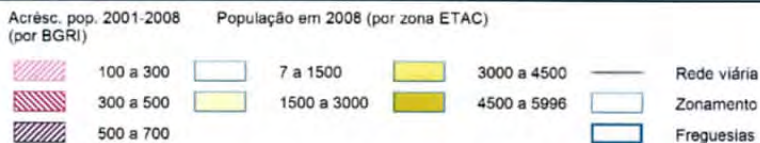
TCMA da população entre 2001 e 2008



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)

