



B.4. Densidade de ocupação

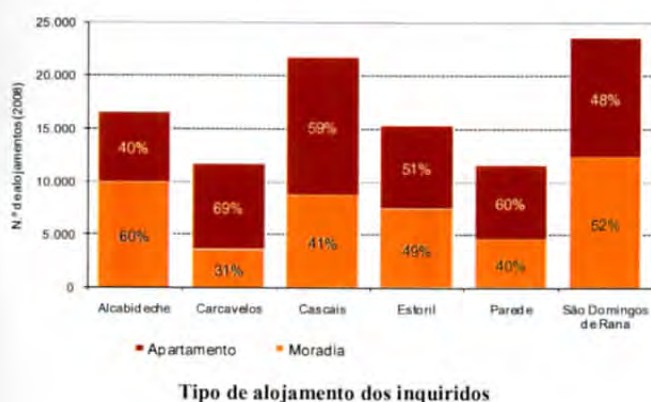
A densidade populacional bruta do concelho era, em 2008, cerca de **33 hab./ha**, valor este que configura uma **densidade de ocupação baixa**, existindo contudo intensidades de ocupação bastante distintas no território concelhio.

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)

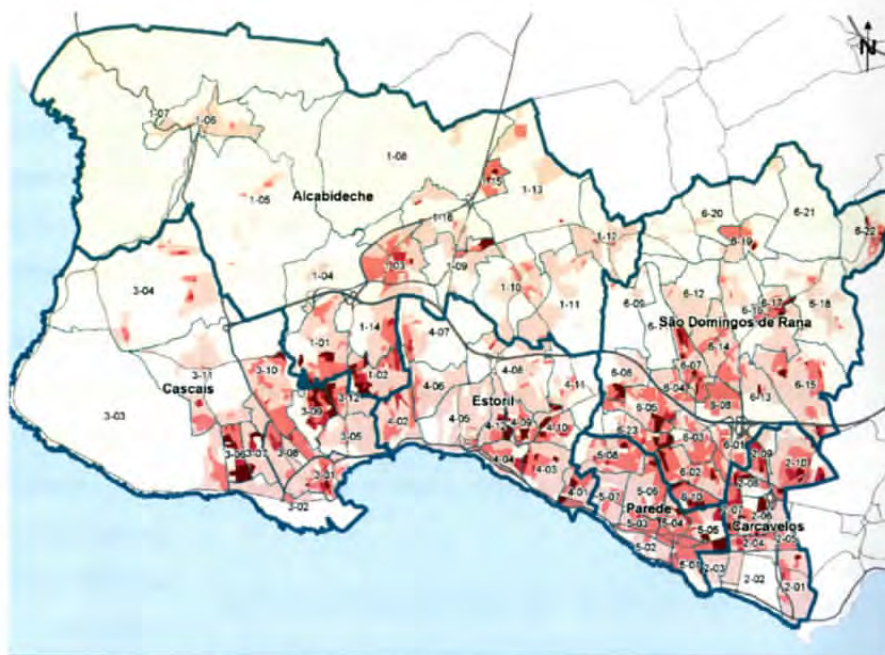


Densidade populacional bruta, 2008 (estimativa)

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 BGR1 (hab/ha)



Densidade populacional global em 2008 (estimativa), por BGR1 (hab/ha)





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

B.5.1. Principais dinâmicas de emprego

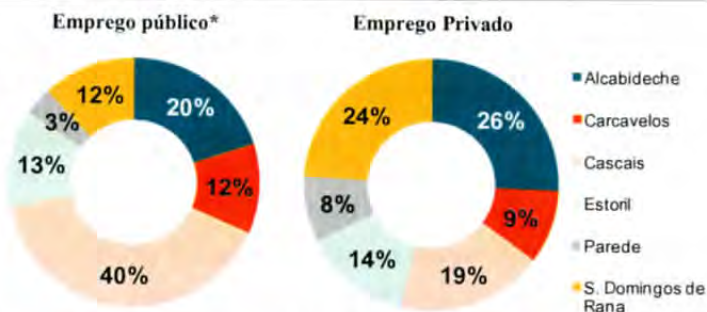
O emprego total existente no concelho era, em 2007, superior a **55 mil postos de trabalho**, dos quais cerca de **49.600 correspondiam ao sector privado**. Neste sector as freguesias de **Alcabideche** e **S. Domingos de Rana** concentravam cerca de 26% e 24% do total de emprego existente no concelho.

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.

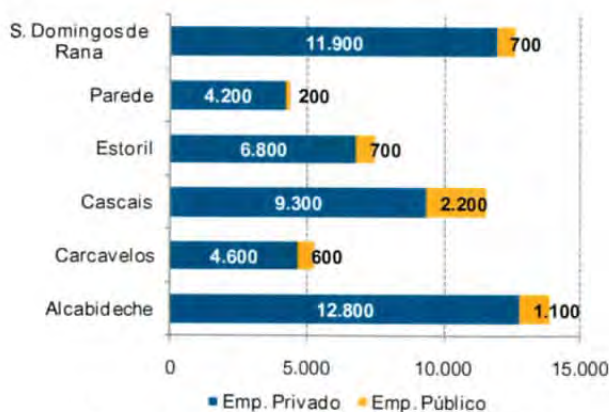
As zonas com maior concentração de emprego localizam-se no **corredor litoral do concelho, no eixo Carcavelos-Abóboda e no quadrante nordeste da freguesia de Alcabideche**. Nestes destacam-se com as **densidades mais elevadas** do concelho (superiores a 50 empregados /ha) a zona do **Cascaishopping** 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



Emprego público* e privado por freguesia, em 2007



Emprego e estudantes do ensino superior / ha



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



B.5.2. Pólos geradores de deslocações

Pólos de estudo

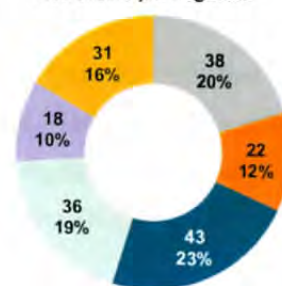
No concelho de Cascais existiam em 2008 cerca de **190 estabelecimentos de ensino**, encontrando-se a oferta **fortemente polarizada entre o sector público e privado**, com, respectivamente, 45% e 39% do total dos estabelecimentos escolares.

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.

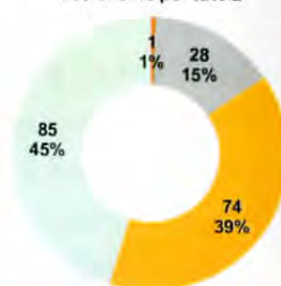
As escolas de **ensino secundário e do 2.º e 3.º ciclo do ensino básico (EB23)** localizam-se sobretudo nos **aglomerados a Sul da A5**, o que pressupõe que, pelo menos, parte da população escolar reside a uma distância do estabelecimento de ensino já não realizável a pé.

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.

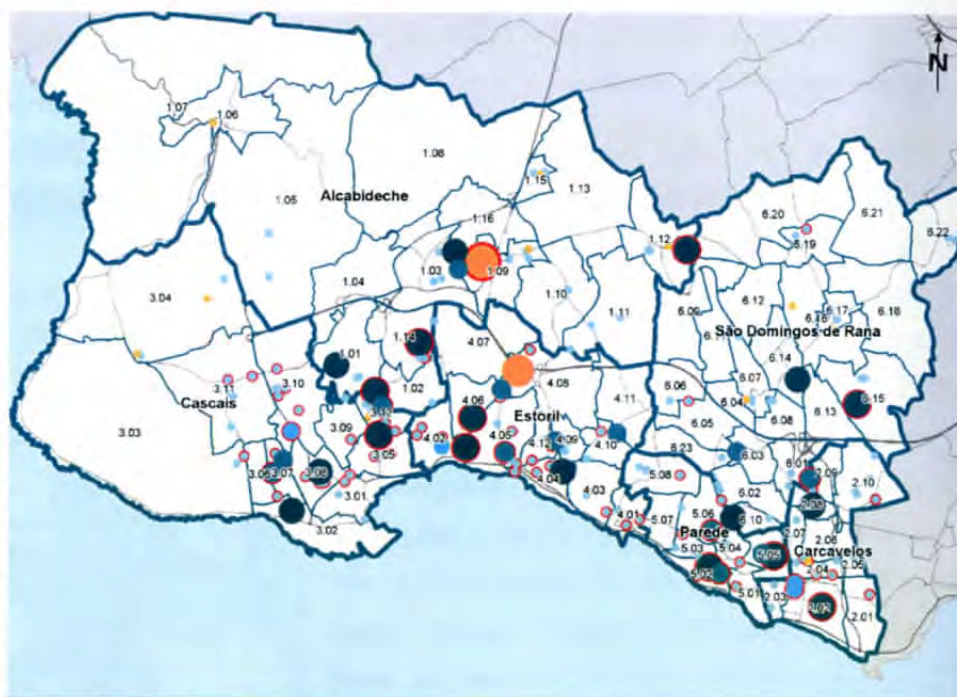
Est. ensino por freguesia



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



Equipamentos de Ensino (Público e Privado)

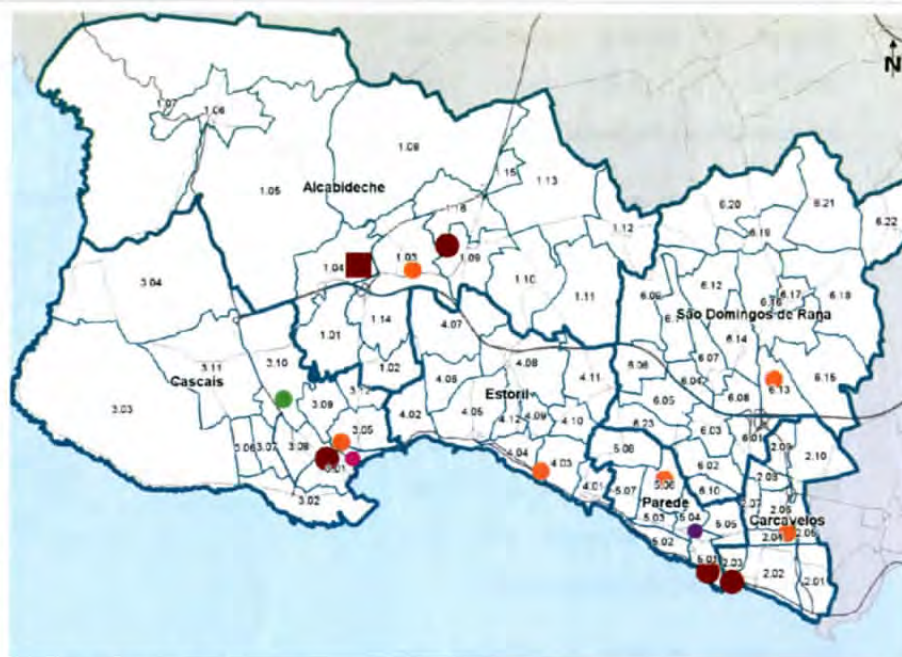


Equipamentos escolares por nível de ensino, em 2008












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 |
|  Clínica |  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 Clínica Cuf, localizada na freguesia de Cascais (zona 3.10), enquanto pólo de atracção relevante.

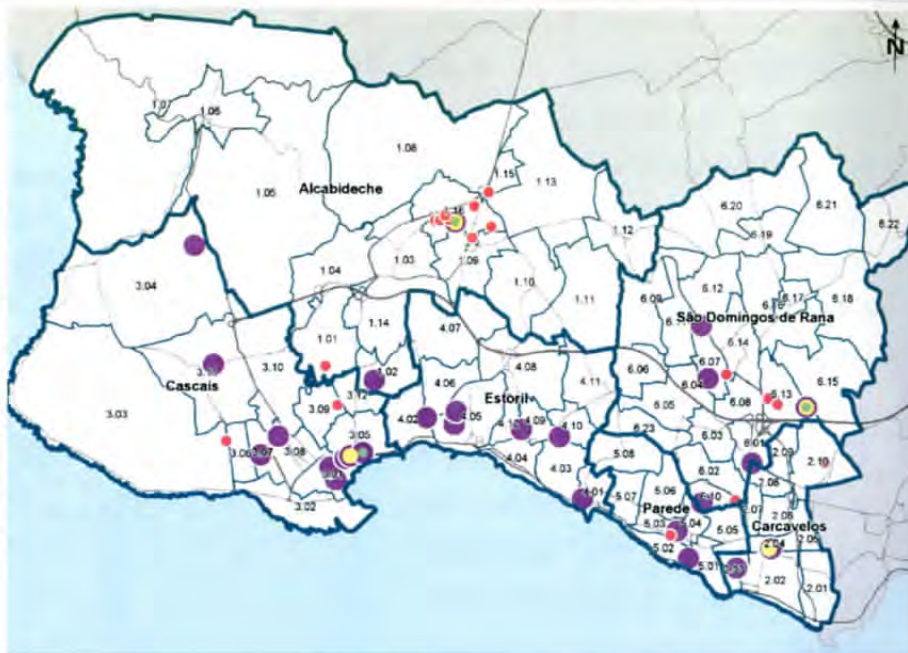









Centros Comerciais e principais superfícies comerciais

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.



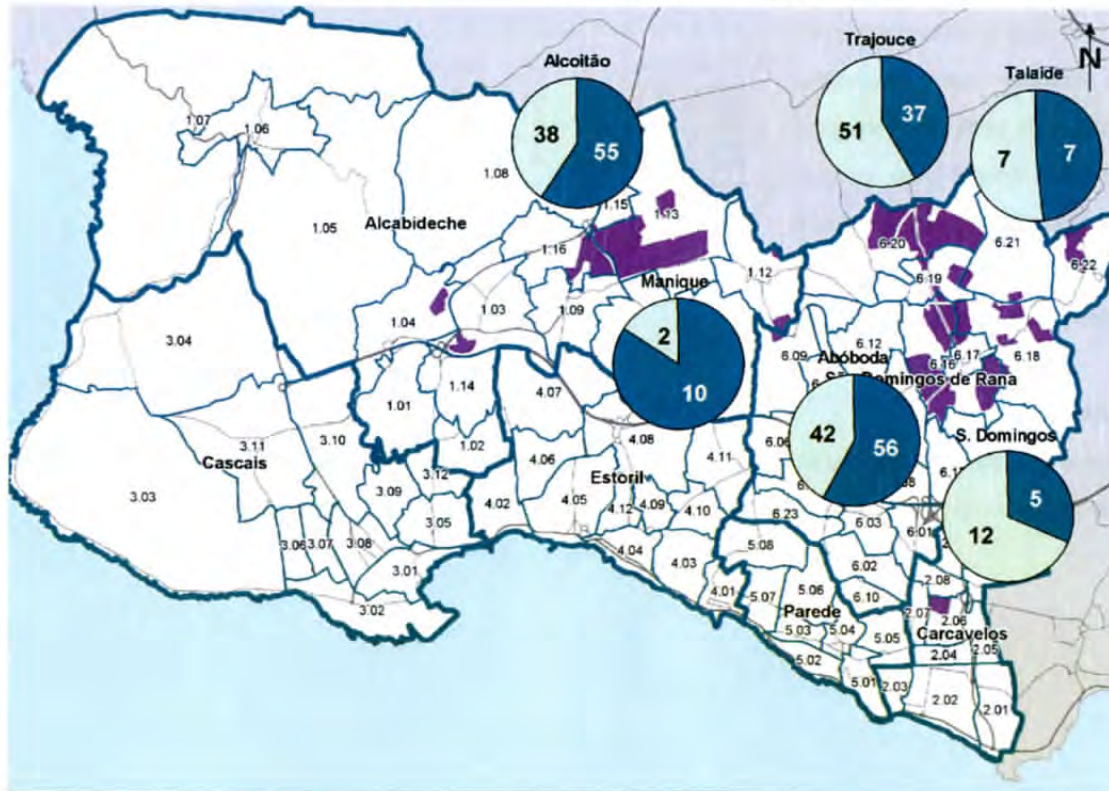
Zonas industriais

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 elas 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.



- Espaço Industrial ocupado (ha)
- Espaço Industrial (PDM)
- Rede Viária
- Espaço Industrial por ocupar (ha)
- Zonamento
- Freguesias

Localização das áreas industriais do concelho



Pólos Turísticos

Cascais é um concelho com uma componente muito forte de procura de turismo e lazer. As suas principais âncoras turísticas são a **Cidadela**, o **Centro de Congressos**, o **Autódromo**, a **Marina**, o **Parque Natural Sintra-Cascais**, a **Casa das Histórias e dos Desenhos Paula Rego** e o **Casino**. O **centro histórico de Cascais**, com a sua variada oferta cultural e de restauração, também constitui por si um pólo de grande interesse turístico.

Cascais sobressai igualmente por ser um dos destinos mais procurados para a prática de **golfe** em Portugal e pela sua **faixa litoral**, com as suas praias muito requisitadas na época balnear e durante todo o ano para a prática de diversos desportos, sendo mesmo palco de competições internacionais.

Os **passeios marítimos** com bares e esplanadas, assim como a **ciclovía/pedovía** existente entre a Guia e o Guincho, constituem também um forte atractivo do concelho.



Principais pólos de interesse turístico



Unidades hoteleiras

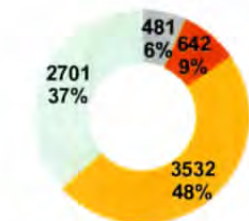
Na AML Norte, a oferta de alojamento hoteleiro concentra-se sobretudo nos concelhos de Lisboa e Cascais.

Em 2008, o concelho de Cascais possuía uma capacidade hoteleira de cerca de **7.400 camas** (distribuídos por cerca de 49 unidades hoteleiras), valor que representava cerca de **14% do total oferecido na AML**.

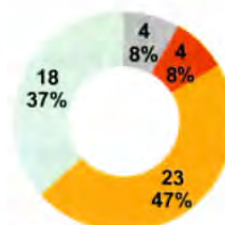
Aproximadamente **47%** destas camas situavam-se na freguesia de **Cascais** e cerca de **37%** na freguesia do **Estoril** (distribuídas por 23 e 18 unidades hoteleiras, respectivamente). A restante capacidade distribuía-se pelas freguesias de Alcabideche e Carcavelos, com 7% e 9% do total da capacidade de alojamento do concelho (ambas com 4 unidades hoteleiras).

Encontra-se ainda **previsto o reforço da capacidade hoteleira** no concelho de Cascais, concentrando-se esta nova oferta nas freguesias de **Carcavelos, Cascais e Estoril**.

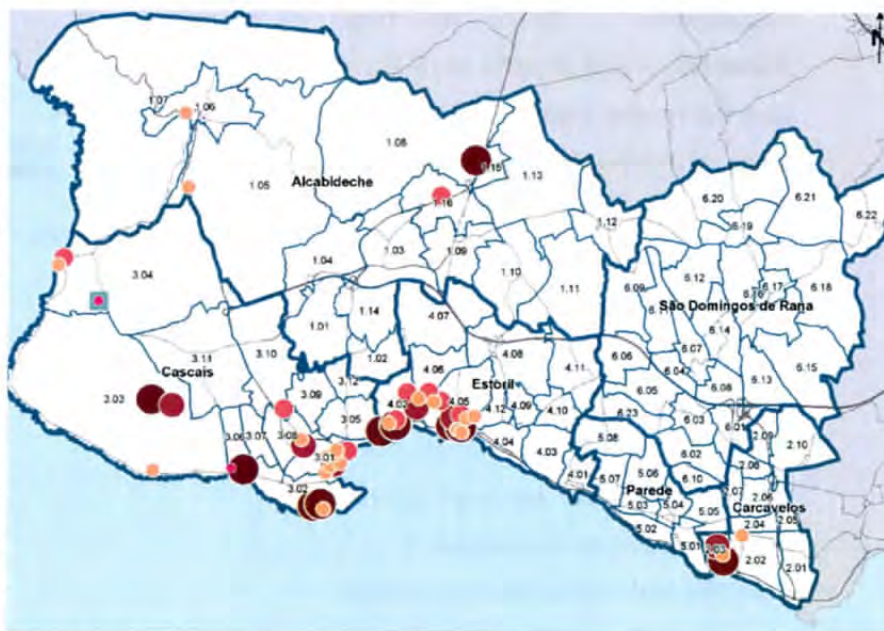
Capacidade de alojamento (em camas)



Unidades hoteleiras



N.º de camas e unidades hoteleiras, por freguesia, 2008



Capacidade de alojamento (em n.º. de camas) por unidade hoteleira, em 2008

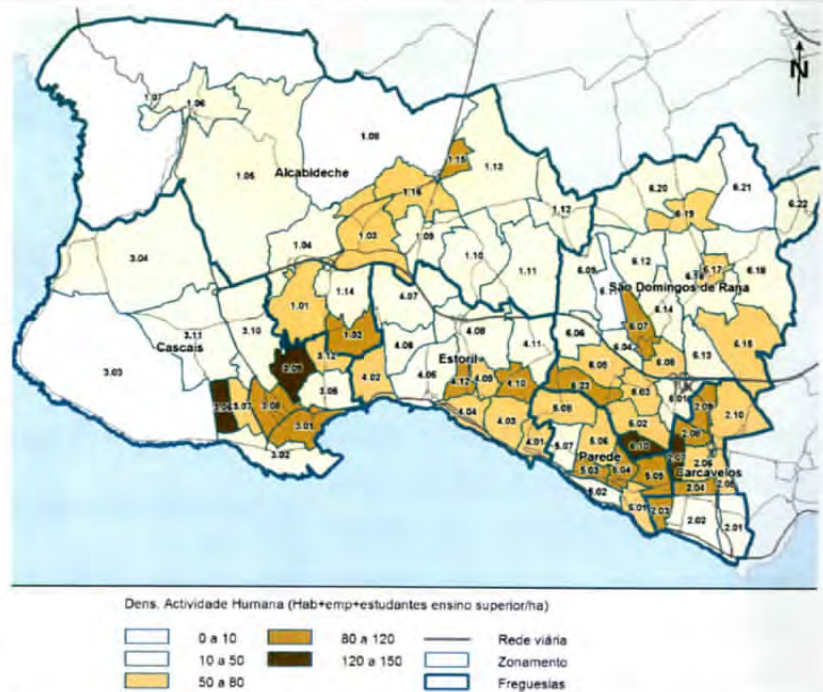


B.6. Potencial Humano

Densidade de actividade humana

Quando se analisa a concentração de residentes, emprego e estudantes do ensino superior nas diversas zonas analisadas, torna-se evidente:

- **O maior peso da zona a sul da A5**, na qual se concentra uma boa parte da população e emprego concelhios;
- A existência de **dois eixos longitudinais que se destacam com densidades mais elevadas**, nomeadamente, o eixo **Cascais -Alcabideche - Bairro da Cruz Vermelha**, o qual se apoia na N9; e o eixo **Carcavelos-Abóboda-Trajouce**, ao longo da N249-4. No âmbito do ETAC de Cascais serão privilegiadas as propostas que promovam a melhoria das acessibilidades nestes dois corredores, considerando a componente de acessibilidade rodoviária, mas também as acessibilidades em transporte colectivo e a pé (especialmente nas zonas centrais dos aglomerados que as marginam).
- A existência de vastas zonas do concelho com **valores de densidade de actividade humana muito baixos**, nomeadamente nos seus eixos **longitudinais ponte e central**, assim como **na zona fronteira com Sintra**.



Densidade de actividade humana (pop.+ empregados + estudantes ensino superior)/ha



Rácio entre o emprego e estudo e a população residente

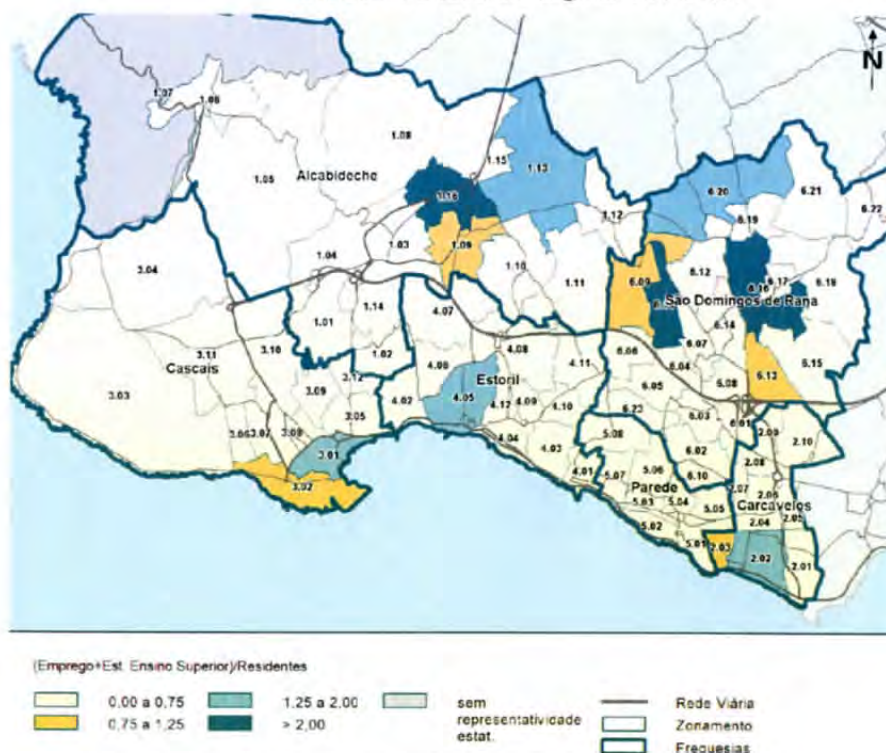
Na maior parte do concelho a função residencial é claramente dominante.

Entre os **pólos de emprego** destacam-se as zonas do **Aeródromo de Tires** (6.11), a **zona industrial de Abóboda/Trajouce** (6.16) e a zona do **Cascaishopping** (1.16).

Com rácio inferiores aos das zonas acima referidas, existem ainda cinco zonas em que o **emprego/estudo é dominante**, designadamente, o **centro de Cascais** (3.01), os lugares **Adroana/Manique** (1.13), **Trajouce** (6.20), o **centro do Estoril/São João do Estoril** (4.05) e a zona sul de **Carcavelos** onde se localiza o colégio Saint Julian (2.02).

Finalmente, existem apenas cinco zonas nas quais existe um **equilíbrio entre as componentes residencial e de emprego/estudo** (ensino superior), sendo estas Gandarinha/Cascais-Oeste (3.02), Alcoitão (1.09), Bairro do Miradouro /Tires/Bairro de Crestires (6.09), Bairro da Mata da Torre (6.13) e o Junqueiro (2.03).

A predominância da função residencial na maior parte do território de Cascais **limita as soluções de acessibilidade em transporte colectivo** e reduz a capacidade de auto-suficiência deste sistema de transporte, uma vez que os desejos de mobilidade dos residentes são coincidentes no espaço e no tempo, não permitindo criar sinergias cruzadas entre as necessidades de mobilidade dos residentes e emprego. Nesse domínio, a estratégia de intervenção da autarquia de longo prazo, nomeadamente a que resultar da revisão do PDM, deverá procurar reforçar o desenvolvimentos de pólos comerciais e/ou de serviços nos principais aglomerados (sobretudo naqueles localizados a Norte da A5), de modo a promover uma maior densidade das viagens de proximidade e potenciar a criação de necessidades de mobilidade nos dois sentidos, ao longo de todo o dia.



Relação entre emprego e estudo (ensino superior) e residentes em 2008



C. Síntese da Caracterização: Mobilidade



C.1. Descrição sumária do inquérito à mobilidade

Breve Enquadramento

O conhecimento dos padrões de mobilidade dos residentes e visitantes de Cascais constitui uma das informações fundamentais para a boa definição de uma estratégia coerente e sustentável de actuação no sistema de acessibilidades no concelho.

No âmbito do ETAC de Cascais foi realizado um **Inquérito à Mobilidade da população que reside ou visita o concelho de Cascais**, o qual permitiu proceder à caracterização geral da população e enquadrar os padrões de mobilidade actuais. Complementarmente, foi realizado um **inquérito de opinião** a parte dos residentes em Cascais, inquérito este que teve como principais objectivos: a avaliação do grau de satisfação relativamente ao modo de transporte utilizado e da opinião sobre o sistema de transportes e mobilidade do concelho de Cascais.

No caso dos visitantes foram tidas em consideração as opções modais, uma vez que para cada um dos segmentos de procura (utilizadores do transporte individual, do comboio ou do transporte colectivo rodoviário) foi necessário estimar a população de modo a dimensionar a amostra.



Segmentos abrangidos pelo Inquérito à Mobilidade



Principais características do Inquérito à Mobilidade (IM)

No total foram realizados cerca de 4,600 inquéritos aos residentes em Cascais, o que conduziu a uma taxa de amostragem global de 2,9%. Esta taxa de amostragem significa dizer que, cada inquérito traduz, em média, o comportamento de 34 pessoas residentes na mesma zona e no mesmo estrato etário e sexo da pessoa que respondeu ao inquérito.

O inquérito à mobilidade foi realizado telefonicamente e apoiou-se num questionário desenvolvido em computador, no qual os inquiridores tinham de seguir o encadeamento das perguntas apresentadas pelo computador.

Para caracterizar os não residentes foram realizados cerca de 690 inquéritos, dos quais cerca de 580 foram realizados aos utilizadores do transporte individual (neste segmento a taxa de amostragem foi de 1,3%) e os restantes aos passageiros da CP (58 inquéritos; taxa de amostragem de 2,3%) e da Scotturb (48 inquéritos; taxa de amostragem 2,2%). Globalmente, a taxa de amostragem foi de 1,4%.

Principais características	Residentes em Cascais	Não residentes em Cascais
Período em que decorreu o inquérito	Durante o mês de Maio e 1.ª semana de Junho de 2009 e Setembro de 2009	
Tipo de inquérito	Telefónico e realizado com recurso a um questionário desenvolvido em computador utilizando a metodologia CA II (Computer Assisted Telephonic Interview)	
População caracterizada	158.093	48.365
Dimensão da amostra	4.602	689
Coefficiente de expansão médio	34	70
Taxa de amostragem	2,9%	1,4%

Principais características de mobilidade

Indicadores Globais de Mobilidade

Todos os dias são realizadas cerca 424 mil viagens com extremo no concelho de Cascais, das quais 280 mil viagens são em transporte individual, o que corresponde a dizer que **65% das viagens com pelo menos um extremo em Cascais são realizadas em TI, traduzindo uma forte dependência do automóvel** por parte dos residentes no concelho, mas também dos visitantes do concelho.

Cerca de ¾ das viagens dos residentes em Cascais são internas ao concelho de Cascais, o que permite inferir que o concelho é auto-suficiente para um conjunto muito significativo de actividades, o que permite inferir que, apenas considerando a intervenção no sistema de acessibilidades internas ao concelho, será possível influenciar a repartição modal de um conjunto significativo de viagens.

Os não residentes realizam cerca de 97,5 mil viagens com extremo em Cascais, das quais 89% são realizadas em transporte individual. Esta preponderância de utilização do automóvel por parte dos não residentes traduz a **dificuldade de compreensão do sistema de acessibilidade em transporte colectivo** por parte deste segmento de utilizadores (quando não é possível utilizar apenas o comboio), mas também a relativa **facilidade e gratuidade de estacionamento** na generalidade das zonas do concelho.



Indicadores Globais	Residentes em Cascais		Não Residentes em Cascais		TOTAL	
	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%
População em 2008 com mais de 14 anos (1)	159.706	100%				
População em 2008 abrangidos pelo inquérito (2)	158.013	99%	48.365	100%	206.378	100%
Total de inquiridos (3)	4.602		689		5.291	
Taxa média de amostragem	2,9%		1,4%		2,6%	
Residentes Imóveis	13.612	9%				
Residentes Móveis (4)	144.480	91%				
Total de viagens realizadas (5)	328.249	100%	101.904	100%	430.153	100%
Total de viagens realizadas a pé	62.217	19%	452	0%	62.670	15%
Total de viagens realizadas em TI	194.916	59%	90.569	89%	285.485	66%
Total de viagens realizadas em TC	59.627	18%	8.886	9%	68.513	16%
Total de viagens realizadas em TI + TC	5.108	2%	496	0,5%	5.604	1%
Total de viagens realizadas em outros modos	6.380	2%	1.501	1,5%	7.881	2%
Viagens terminadas em Cascais	283.261	86%	49.899	49%	333.160	77%
Viagens iniciadas em Cascais	283.135	86%	49.899	49%	333.034	77%
Viagens internas a Cascais	239.926	73%	2.289	2%	242.215	56%
Viagens que não têm nenhum extremo em Cascais	1.780	1%	4.395	4%	6.175	1%
Viagens com pelo menos um extremo em Cascais (*)	326.469	99%	97.509	96%	423.979	99%
Total de viagens realizadas a pé	62.056	19%	314	0%	62.370	14%
Total de viagens realizadas em TI	193.616	59%	86.853	89%	280.469	65%
Total de viagens realizadas em TC	59.310	18%	8.345	9%	67.654	16%
Total de viagens realizadas em TI + TC	5.108	2%	496	0,5%	5.604	1%
Total de viagens realizadas em outros modos	6.380	2%	1.501	1,5%	7.881	2%
Número médio de viagens / pessoa	2,08					
Número médio de viagens / pessoa móvel (5)	2,27		2,11			
Número médio de viagens motorizadas / pessoa móvel	1,80		2,07			

(1) Base de amostragem no concelho de Cascais

(2) Base da população efectivamente abrangida

(3) Dimensão da amostra

(4) Pessoa móvel: pessoa que realizou pelo menos uma viagem no dia alvo de inquérito

(5) Viagem: deslocação com um único motivo entre uma origem e um destino finais, usando um ou mais modos de transporte

(*) A percentagem foi calculada tendo em consideração o total de viagens descritas.

Indicadores globais de mobilidade



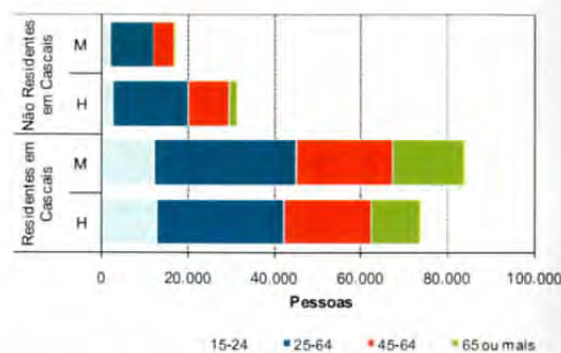
C.2. Características gerais da população

Estrutura etária da população

A estrutura etária dos residentes em Cascais traduz a repartição da população pelos diversos segmentos etários, mantendo-se válidas as conclusões relativas às dinâmicas demográficas do concelho apresentadas no Dossier 1 (Território).

No caso dos não residentes em Cascais, verifica-se que:

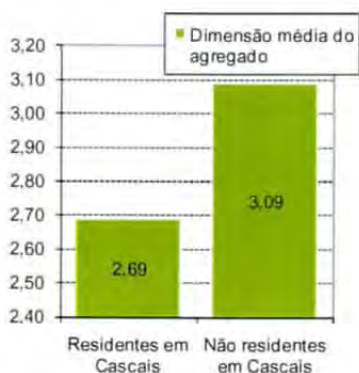
- Cerca de 65% dos não residentes que realizam viagens para Cascais são do sexo masculino;
- Domina a população em idade activa, verificando-se que 87% dos não residentes têm idade compreendida entre os 25 e os 64 anos. Esta predominância da população em idade activa está relacionada com o peso das viagens terminadas em Cascais por motivo de trabalho (47% do total das viagens dos não residentes) ou profissionais (20%).



Repartição da população residente e não residente por estrutura etária e sexo

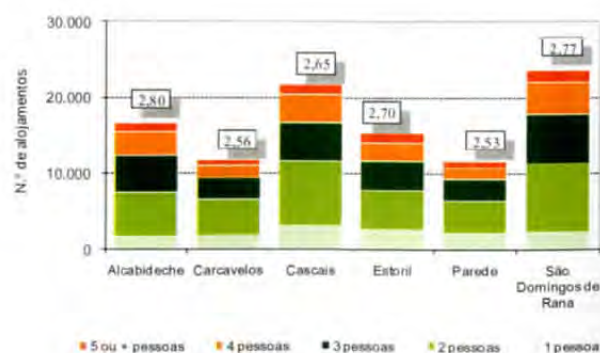
Dimensão média dos agregados

A dimensão média dos agregados dos residentes em Cascais é de 2,69. No caso dos não residentes, a dimensão média da família é de 3,09 pessoas/agregado, o que está relacionado com o facto de os não residentes que visitam Cascais pertencerem à população activa (a qual tipicamente, está inserida em famílias de maior dimensão).



Dimensão média do agregado

A dimensão média da família é mais elevada nas freguesias de Alcabideche (2,80 pessoas/agregado) e de São Domingos de Rana (2,77), o que está relacionado com a maior representatividade da tipologia “moradias” nestas duas freguesias, a qual tendencialmente, é procurada por famílias mais numerosas.



Dimensão média do agregado por freguesia



Nível de instrução

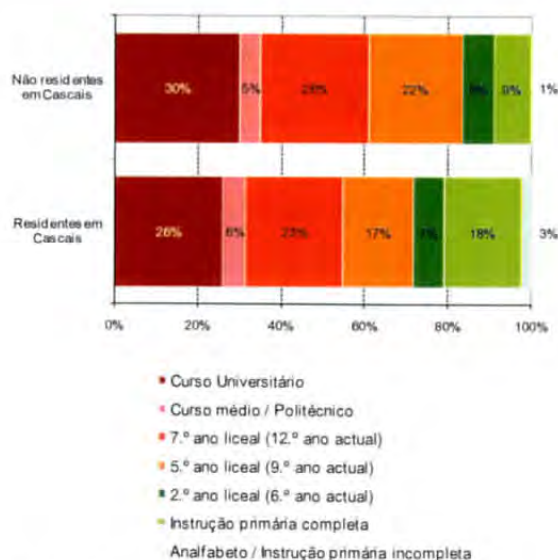
A população residente em Cascais apresenta níveis de escolaridade elevados, verificando-se que cerca de 26% da população residente em Cascais tem formação universitária. A população com o curso médio / politécnico corresponde a 6% do total, sendo que 23% dos residentes possuem o 7.º ano liceal (12.º ano actual).

A população analfabeta tem pouca representatividade (3% do total) surgindo com uma expressão muito inferior face aos resultados dos Censos de 2001, o que pode em parte, reflectir o falecimento da população mais idosa, mas também uma menor propensão desta população para responder a inquéritos telefónicos.

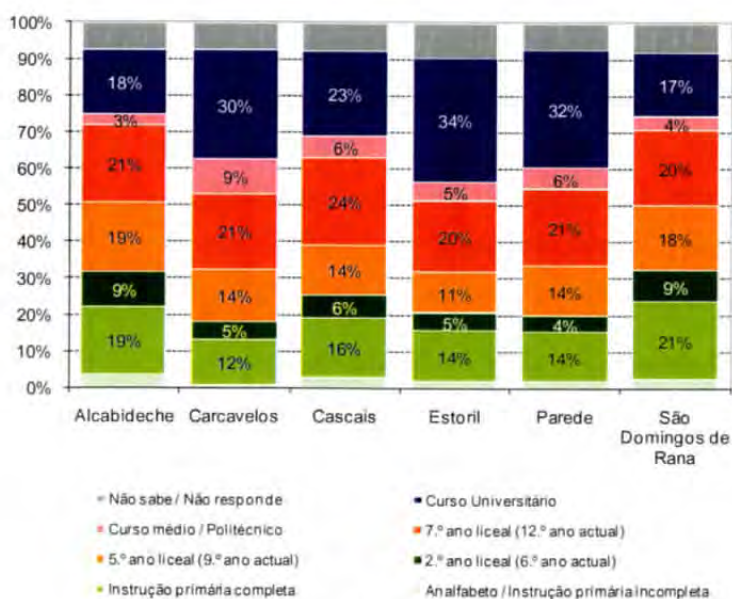
Quando se considera a população com o ensino superior é possível identificar uma clara dicotomia entre as freguesias de Carcavelos, Estoril e Parede (nas quais o peso da população com o ensino universitário é superior a 30%), relativamente às freguesias de Alcabideche e São Domingos de Rana, nas quais “apenas” cerca de 18% da população possui um grau de ensino superior.

A freguesia de Cascais apresenta potenciais de população com o ensino superior (23%), que não se enquadram em nenhum dos grupos anteriores, reflectindo a assimetria social que coexiste nesta freguesia.

No caso dos não residentes em Cascais, verifica-se existir uma grande representatividade das pessoas com nível de instrução mais elevado: 30% dos não residentes têm grau universitário, por oposição a uma menor expressão da população com níveis de habilitação mais baixos.



Nível de instrução dos residentes e não residentes em Cascais (excluindo as não respostas)



População por nível de instrução, por freguesia

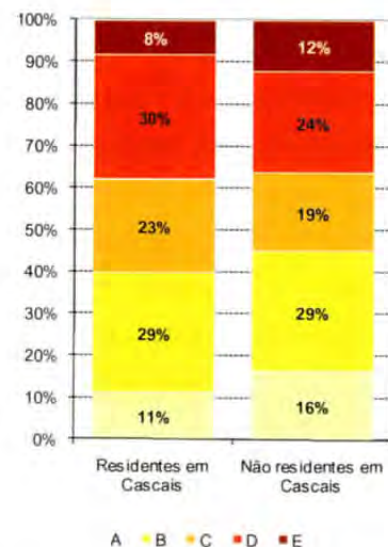


Status social

O nível de rendimento e o *status social* dos inquiridos e do agregado em que estes estão inseridos são factores que influenciam as opções modais, nomeadamente a maior ou menor propensão para a utilização do transporte colectivo (quanto maior o rendimento disponível, menor a predisposição para a utilização do transporte colectivo).

Comumente o *status social* é desagregado em cinco classes sociais, de A a E, na qual a classe social A corresponde à classe social mais elevada e a classe E à população de menores recursos económicos.

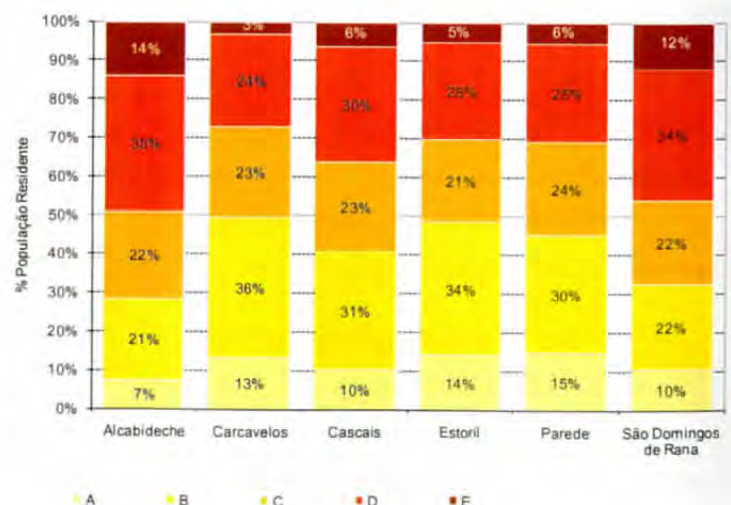
Cerca de 40% dos residentes e 45% dos não residentes em Cascais estão inseridos nos escalões sociais A e B, o que confirma Cascais enquanto concelho preferencial das pessoas com maiores rendimentos disponíveis. A população no escalão social mais baixo (E) é relativamente reduzida (8%) para os residentes, sendo ligeiramente mais elevada no caso dos não residentes (12%).



Status social dos residentes e não residentes em Cascais

As freguesias de Alcabideche e de São Domingos de Rana apresentam percentagens de população nos escalões A e B inferiores à média concelhia, já que a população nestes dois escalões é de 28% no caso de Alcabideche e de 32% em São Domingos de Rana.

Nas restantes freguesias do concelho (à excepção de Cascais), a concentração da população nestes segmentos é sempre igual ou superior a 45%, configurando a presença de população com rendimentos mais elevados. A freguesia de Cascais apresenta um resultado próximo da média concelhia (41%).



Status social dos residentes em Cascais, por freguesia



Tipo de alojamento

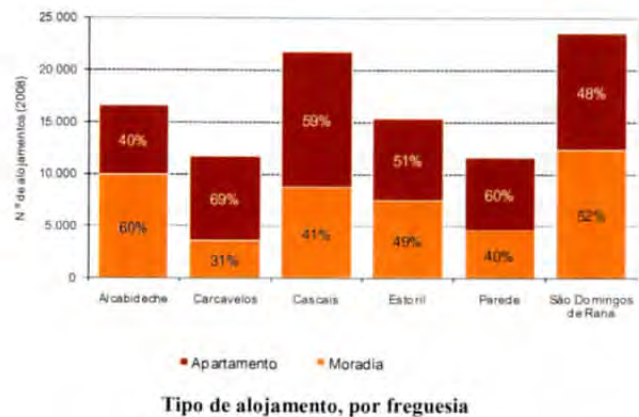
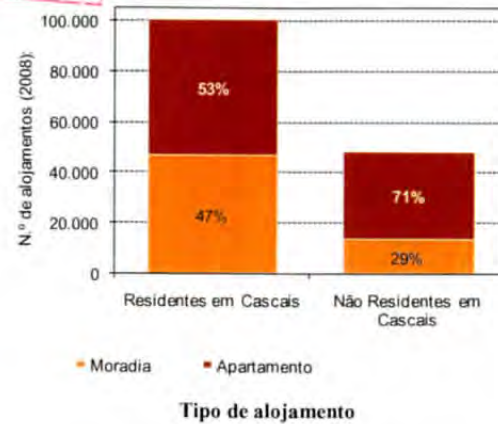
Cascais caracteriza-se pela coexistência de bairros de moradias com bairros de edifícios plurifamiliares, ocupação esta que condiciona a estratégia de mobilidade a adoptar, seja porque tem associadas densidades urbanas distintas, seja porque os residentes numa e noutra tipologia urbana têm propensão para opções modais distintas (geralmente, os residentes em moradias têm maior propensão para a utilização do automóvel).

Cerca de 47% dos residentes em Cascais vivem em moradias e os restantes residem em apartamentos; pelo contrário, a população não residente em Cascais, habita sobretudo em tipologias plurifamiliares (apartamentos).

A análise deste indicador à freguesia aponta para a existência de diferenças significativas entre estas. Em Alcabideche domina a tipologia “moradia” por oposição a Carcavelos, na qual “apenas” 31% dos alojamentos são em moradia. Nas restantes freguesias, a repartição dos alojamentos é mista, mas dominando a tipologia “apartamento”.

As zonas litorais concentram as tipologias plurifamiliares (apartamentos), destacando-se Carcavelos (2-A), Cascais (3-A) e São Pedro do Estoril (4-A). Esta tendência verifica-se igualmente, nas zonas de expansão mais recente, como sejam Sassoeiros (2-B), Murtal (5-B) ou, São Domingos de Rana / Zambujal (6-A).

Por oposição, existem outras macro-zonas nas quais a percentagem de alojamentos em moradias é dominante; destacam-se entre estas, o Alto dos Gaios (4-C), Malveira da Serra (1-C), Guincho (3-D), Abuxarda/Amoreira (1-A) ou Manique (1-E). Nestas zonas em que domina a tipologia moradias, deverão ser pensadas soluções de acessibilidade que se adaptem melhor às baixas densidades populacionais e, aos menores potenciais de procura.



Tipo de alojamento, por macro-zona



Nível de motorização

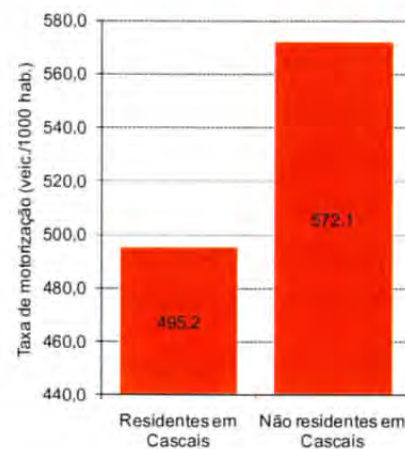
A motorização do agregado é um importante indicador da maior ou menor propensão para a utilização do automóvel nas deslocações quotidianas.

A taxa de motorização do concelho de Cascais é muito elevada (495,2 veículos por mil habitantes), significando que, em média, por cada dois habitantes existe cerca de um veículo automóvel. A taxa de motorização dos não residentes em Cascais é ainda mais elevada (572,1 veic. /1000hab.), reflectindo o facto de se estar a considerar, sobretudo, pessoas em idade activa.

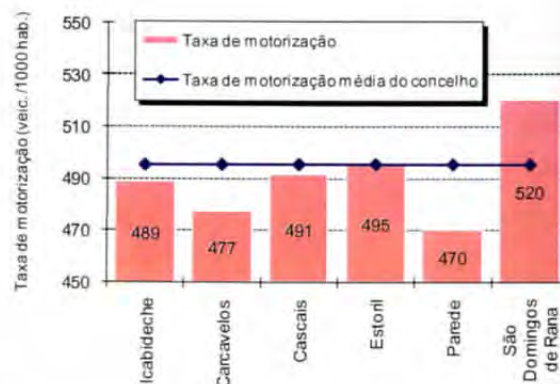
A elevada taxa de motorização dos residentes em Cascais é um factor que irá dificultar o processo de transferência modal no curto/médio prazo, uma vez que para a população motorizada os benefícios associados à utilização dos transportes colectivos e/ou modos suaves são geralmente menos interessantes do que os que estão associados à utilização do automóvel.

No conjunto, todas as freguesias apresentam taxas de motorização muito elevadas, mas é de destacar São Domingos de Rana com uma taxa de 520 veic. /1000 hab., o que em parte traduz a menor qualidade da oferta de transporte colectivo proporcionada aos residentes nesta freguesia.

Carcavelos e Parede apresentam as taxas de motorização menores, mas ainda assim, muito elevadas (477 e 470 veículos/1.000 hab.), sendo de admitir que o facto de serem as freguesias com maiores densidades urbanas e terem um serviço de transportes colectivos mais estruturado leve a que alguns dos residentes nestas freguesias sintam menos o apelo à motorização do que nas restantes.



Taxa de motorização dos residentes e não residentes em Cascais



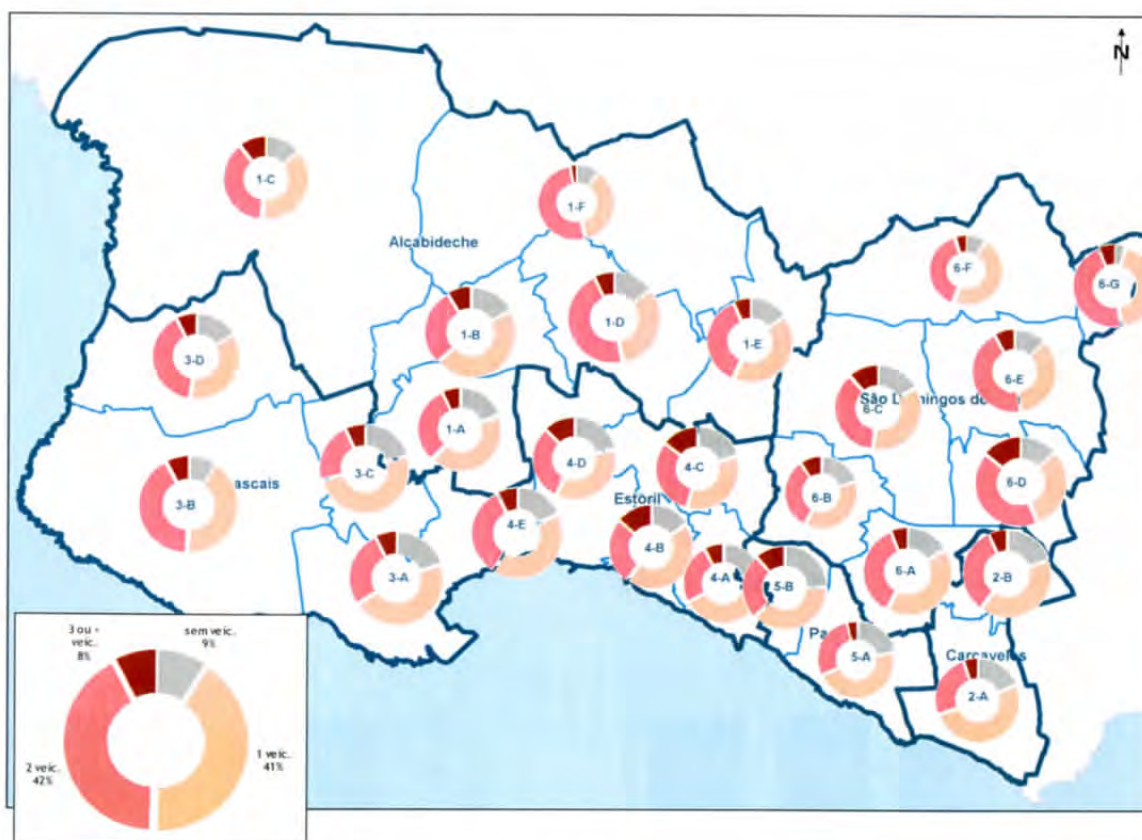
Taxa de motorização à freguesia



A percentagem dos agregados sem automóvel é quase marginal nas macro-zonas “interiores” do concelho.

Globalmente correspondem a zonas onde domina uma ocupação urbana de baixa densidade (em moradia) com uma rede rodoviária pouco hierarquizada, o que contribui para a existência de uma oferta de transportes colectivos pouco qualificada (com tempos de percursos elevados até aos principais aglomerados e baixa frequência de serviço).

Nas macro-zonas de São Pedro do Estoril (4-A), Estoril (4-D), Parede (5-A) e Murtal (5-B), a percentagem de agregados sem automóvel é superior a 20%; à excepção do Murtal, são zonas em que o peso da população com mais de 65 anos é mais elevada e nas quais o transporte ferroviário proporciona uma boa oferta.



Automóveis no agregado, por macro-zona



Capacidade de condução

Mais de 60% da população tem capacidade de condução e conduz, verificando-se que a percentagem de pessoas com habilitações para a condução é muito elevada nos escalões dos 24-44 anos e dos 45 aos 64 anos.

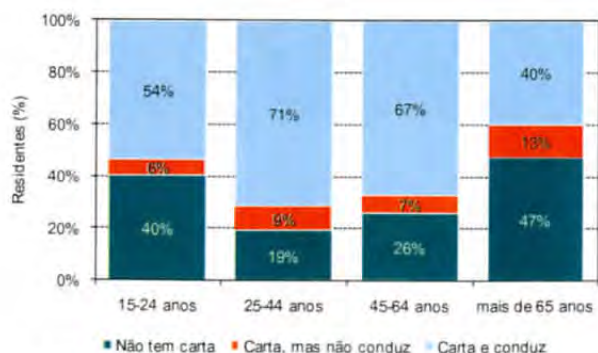
Entre a população com mais de 14 anos e até aos 24 anos, a percentagem de população que não tem acesso directo ao automóvel não atinge sequer os 40% o que se constitui como um importante indicador de “elevada propensão para a utilização do automóvel”.

Importa também referir que o acesso ao automóvel é muito mais universal para os homens do que para as mulheres (3/4 dos homens conduzem por oposição a 1/2 das mulheres).

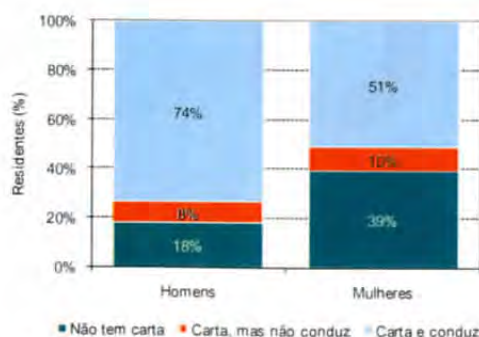
No caso da população com mais de 65 anos, a percentagem de pessoas a conduzir é “apenas” de 40%. Tendo em consideração o processo de envelhecimento populacional em curso no concelho de Cascais, deverá ser repensada a estratégia de acessibilidade em transporte colectivo, tendo em consideração os desejos de mobilidade deste segmento da população.



Capacidade de utilização do automóvel



Capacidade de utilização do automóvel, por estrato etário

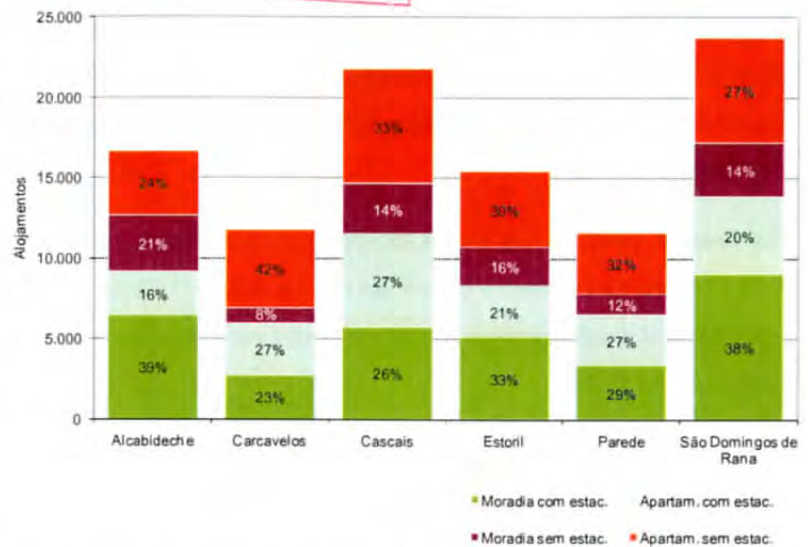


Capacidade de utilização do automóvel, por sexo



Disponibilidade de estacionamento privado

Globalmente, a percentagem de alojamentos com estacionamento é de 55%, dos quais 32% são moradias e, 23% correspondem a apartamentos. Em todas as freguesias, a percentagem de alojamentos com estacionamento é superior a 50%, variando entre os 51% em Carcavelos e os 59% em São Domingos de Rana (o que está relacionado com a maior percentagem de moradias nesta freguesia).



Disponibilidade de estacionamento em função da tipologia do alojamento, por freguesia

Nas macro-zonas de Outeiro de Polima (6-D), Alto dos Gaios (4-C), Guincho (3-D), Murtal (5-B) e Malveira da Serra (1-C), a percentagem de alojamentos com estacionamento é igual ou superior a 65%, o que traduz o facto de serem também as zonas com maior percentagem de moradias.



Tipologia do alojamento versus disponibilidade de estacionamento, por macro-zona



Mobilidade das crianças com idades entre os 10 e os 14 anos nas deslocações casa-escola

Nos períodos de férias escolares o tráfego rodoviário apresenta níveis de fluidez mais elevados, o que está relacionado com o facto de existir uma importante percentagem de crianças que se desloca para a escola em transporte individual.

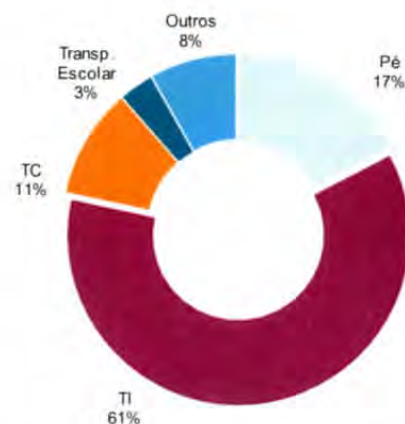
Em Cascais, estima-se que menos de um quarto das crianças entre os 10 e os 14 anos viajam sem a companhia de um adulto; todavia a maior parte das deslocações casa-escola são realizadas em transporte individual (61%) ou a pé (17%).

A elevada percentagem de crianças a utilizar o TI é influenciada pela percentagem de crianças a frequentar o ensino privado (em 2001, a percentagem de alunos no ensino privado era de 45%), mas este não é o único aspecto a concorrer para este valor, já que foram obtidos resultados semelhantes noutros concelhos. Nesse sentido importa avaliar em que medida será possível “amortecer” a dependência da população escolar face aos adultos (e aos seus automóveis), uma vez que este fenómeno tem impactes directos nos fluxos de tráfego no concelho, mas sobretudo, contribui para aumentar a dependência das crianças face ao automóvel.

Neste domínio, é fundamental **envolver a comunidade escolar (escolas, pais e alunos) no processo de avaliação e desenvolvimento de soluções** que contribuam para o aumento da autonomia das crianças / pré-adolescentes, até porque dificilmente se captam para outros modos de transporte as crianças que sempre viajam em automóvel.



Autonomia de deslocação das crianças com idade entre os 10 e os 14 anos



Modo de transporte utilizado pelas crianças com 10-14 anos



C.3. Dinâmicas de mobilidade

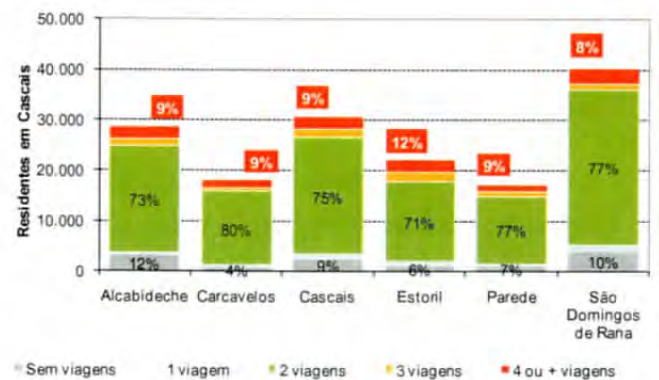
Número médio de viagens realizadas

A população que não realiza viagens é apenas de 9%, valor este que é inferior ao normalmente encontrado em IM realizados em concelhos com quantitativos populacionais comparáveis. Este resultado pode estar relacionado com o período em que foram realizados os inquéritos (Maio-Junho), mas aponta também para uma maior mobilidade dos residentes em Cascais.

A maior parte das pessoas realiza duas viagens diárias (75% do total), apenas existindo cerca de 14% de residentes que realizam mais do que 2 viagens. O número médio de viagens dos residentes é de 2,27 viagens/pessoa móvel/dia.

A percentagem de imóveis é mais elevada nas freguesias de Alcabideche e São Domingos de Rana (respectivamente 12% e 10% de imóveis) do que nas freguesias de Carcavelos, Estoril e Parede (4% a 7%).

Cerca de 92% dos não residentes realizam 2 viagens, o que conduz a que o número médio de viagens dos não residentes é de 2,11 viagens/pessoa móvel/dia.



Número de viagens realizadas, por freguesia



Motivo das viagens

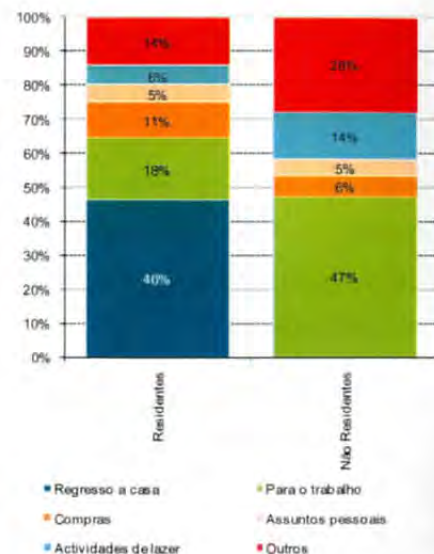
Para os residentes em Cascais, o motivo “Regresso a casa” é dominante já que na maior parte dos casos, as pessoas regressam a casa.

Se se excluir as viagens por “regresso a casa”, as viagens por motivos pendulares (i.e., para o “trabalho” (36%) ou para a “escola” (5%)) representam 41% do total de viagens, confirmando o **peso importante que as viagens obrigatórias ainda têm nos padrões de mobilidade global**. As viagens por motivo “compras” têm para os residentes e visitantes em Cascais um peso mais elevado do que o verificado em concelhos com dimensão semelhante.

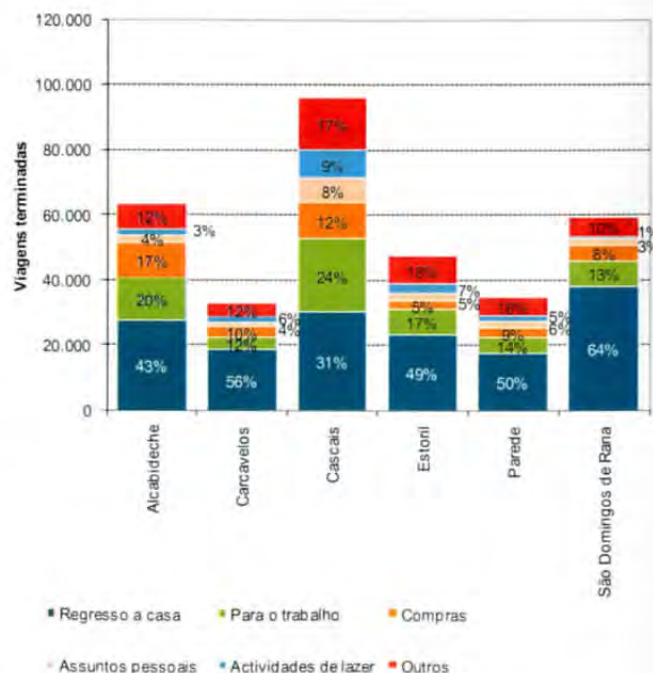
A maior parte das viagens dos não residentes terminadas em Cascais são por motivo “trabalho” (47%) ou, estão associadas a “motivos profissionais” (20%). As “actividades de lazer” correspondem a 14% das viagens, verificando-se que as viagens associadas a “compras” representam 6% do total.

O peso das viagens por motivo “regresso a casa” é igual ou superior a 40% para todas as freguesias, à excepção de Cascais na qual estas viagens correspondem a 31% do total, o que confirma a importância do uso residencial para o conjunto do concelho.

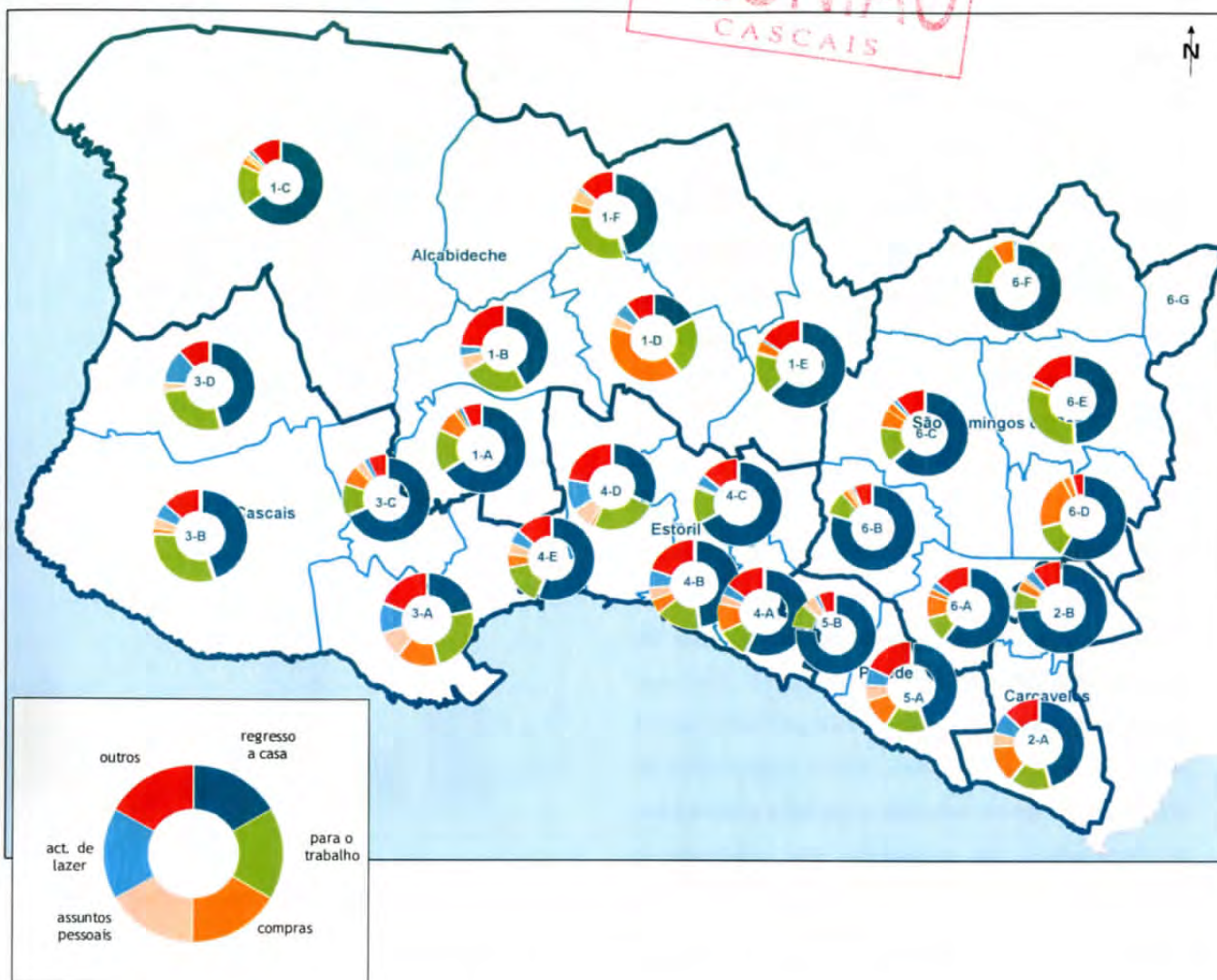
As viagens por motivo “trabalho” concentram-se sobretudo em Cascais (com 24% de viagens terminadas por motivo “trabalho”; 22,6 mil viagens) e Alcabideche (20%; 12,9 mil viagens), o primeiro por ser o principal aglomerado urbano do concelho, o segundo por aí se localizar o *Cascais Shopping* e espaços comerciais envolventes.



Motivo das viagens



Principais motivos das viagens terminadas, por freguesia



Principais motivos das viagens terminadas, por macro-zona



Modos de transporte utilizados

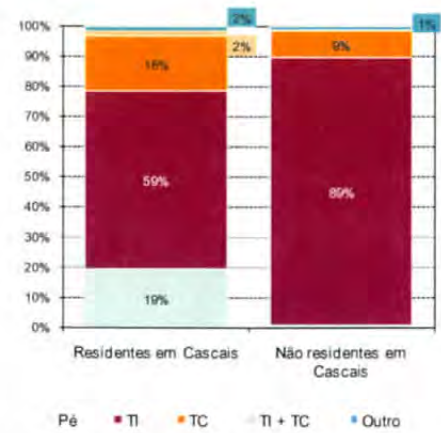
Para os residentes em Cascais, o peso das viagens a pé é bastante expressivo (19% do total).

Todavia, cerca de 59% das viagens dos residentes (e 89% das viagens dos não residentes) são realizadas em transporte individual, o que **configura uma elevada dependência do automóvel para as deslocações quotidianas no concelho**. A quota do TC é de 18% nas deslocações dos residentes e de 9% para os não residentes no concelho.

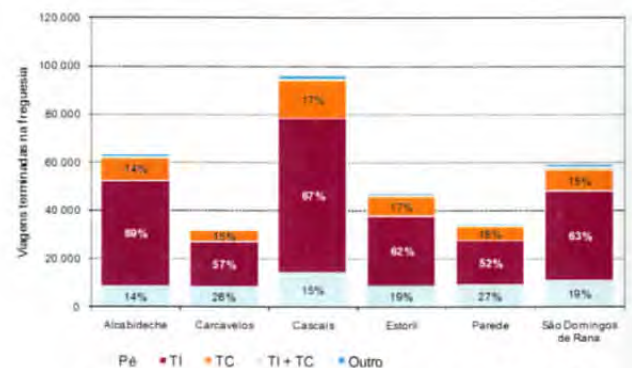
Alcabideche e Cascais apresentam níveis de utilização do TI muito elevados, o que está relacionado, por um lado, com a sua **maior capacidade de atracção de viagens com origens mais distantes** por parte dos residentes (e visitantes), viagens estas que “justificam” a utilização do TI e, por outro, com a incapacidade da **oferta de transporte colectivo responder eficazmente às necessidades de mobilidade dos residentes e visitantes**.

As restantes freguesias apresentam também uma forte dependência do automóvel, mas é de destacar a importância do modo pedonal para as deslocações com extremo na Parede e em Carcavelos, confirmando assim que a existência de condições de acessibilidade pedonal e a oferta de comércio/serviços de proximidade são indutoras de padrões de mobilidade mais sustentáveis.

Alcoitão / Bicesse (1-D) tem uma elevada dependência do automóvel (80% das viagens terminadas nesta macrozona são neste modo), o que tem reflexos significativos na pressão sobre a rede envolvente, já que esta macrozona é extremo para cerca de 18 mil viagens em TI.



Repartição modal dos residentes e não residentes



Repartição modal nas viagens terminadas, por freguesia



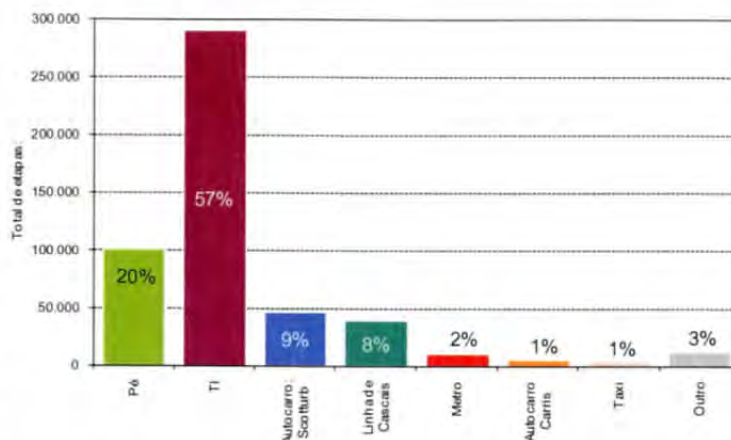
Modos de transporte utilizados nas viagens terminadas, por macro-zona



Modos de transporte utilizados nas diversas etapas

Confirma-se a importância do transporte individual enquanto modo de transporte “de eleição” (utilizado em 57% do total das etapas de viagem), mas também a do modo pedonal para a realização de um conjunto importante de viagens, o que reforça a importância da CM de Cascais investir na definição de redes pedonais de boa qualidade.

Importa também destacar o peso das viagens na Scotturb (47,6 mil viagens por dia) e na Linha de Cascais (39,9 mil viagens), uma vez que são estes os modos de transporte colectivo que garantem a acessibilidade em TC no concelho de Cascais e, deste relativamente ao exterior.

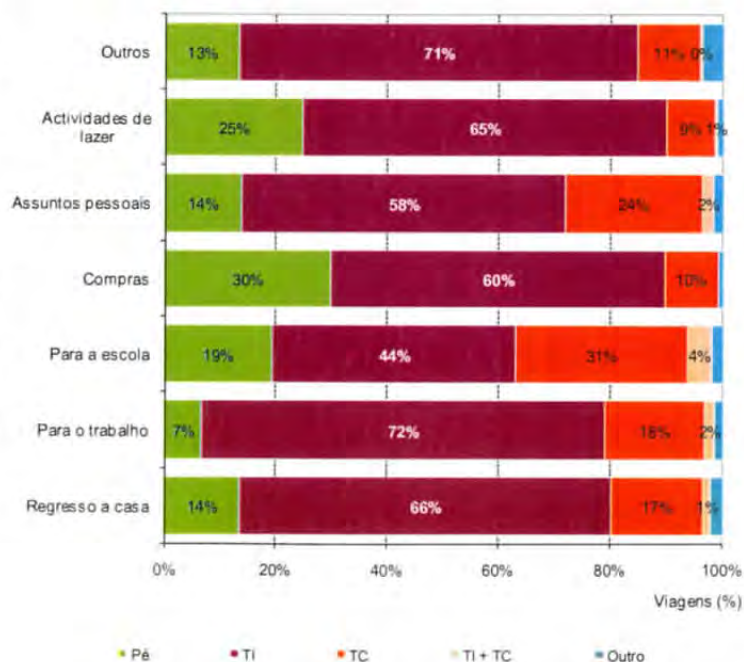


Total de etapas em função dos principais modos de transporte

Modos de transporte versus motivos da viagem

Cerca de 30% das viagens por motivo “compras” são realizadas a pé, reflectindo a realização deste tipo de viagem na proximidade da zona de residência ou do local de estudo/emprego. Também nas actividades de lazer se verifica uma maior importância deste modo (25%).

Nas viagens por motivo “trabalho” domina a opção pelo automóvel, verificando-se que em cerca de 72% das viagens é esta a opção modal, o que em parte está relacionado com o facto de serem viagens para zonas mais afastadas da zona de residência.

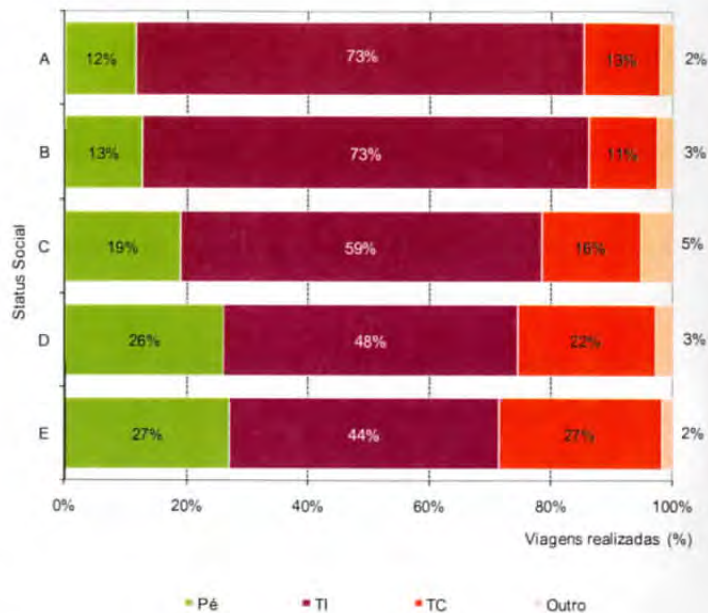


Repartição modal em função dos motivos de viagem

Modos de transporte *versus* status social

As pessoas residentes em agregados com rendimentos mais elevados (classes sociais A e B) deslocam-se sobretudo em transporte individual: quase $\frac{3}{4}$ das viagens das pessoas nestes estratos sociais pressupõem a utilização deste modo.

À medida que se considera as pessoas inseridas em agregados com *status sociais* mais baixos (C, D e E) a percentagem de viagens a pé e de transporte colectivo aumenta substancialmente, verificando-se que, no escalão social E, o transporte individual é “apenas” utilizado em 44% das viagens (ainda assim uma percentagem muito significativa, se atendermos a que para estes a opção pelo automóvel compromete uma fatia significativa do orçamento familiar).



Repartição modal *versus* Status Social





Repartição das viagens ao longo do dia

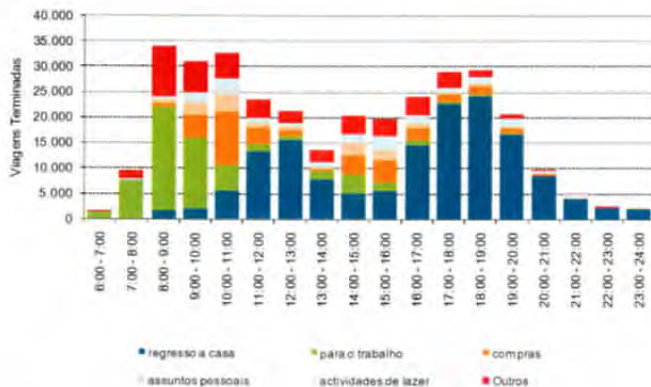
O período de ponta da manhã (PPM) ocorre entre as 8:00 e as 11:00 e, concentra cerca de 28% das viagens iniciadas em Cascais (e 29% das viagens terminadas no concelho).

O período de ponta da tarde (PPT) ocorre entre as 16:00 e as 19:00, apresentando um peso das viagens inferior ao do PPM, uma vez que no conjunto, representa apenas 25% do total das viagens iniciadas.

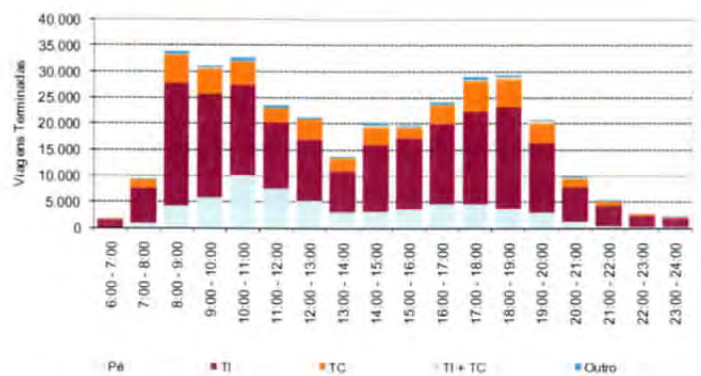
As viagens de “regresso a casa” são dominantes a partir das 16:00, mas têm também alguma expressão no período das 11:00 às 13:00, reflectindo a ida a casa no período de almoço.

As viagens por motivo “trabalho” concentram-se sobretudo no período entre as 8:00 e as 10:00, voltando a “aparecer” depois da hora de almoço, mas com uma expressão muito mais reduzida.

Verifica-se a preponderância das viagens motorizadas em todos os períodos do dia, com a clara supremacia das viagens em transporte individual, sendo também de destacar que as viagens em TC mantêm a sua quota praticamente estável ao longo do dia (ainda que com um ligeiro reforço da procura no período das 17:00 às 18:00).



Distribuição do longo do dia das viagens terminadas em Cascais por motivo de viagem



Distribuição ao longo do dia das viagens terminadas em Cascais por modo de transporte



Duração das viagens (tempos declarados) e consumo de tempo em mobilidade

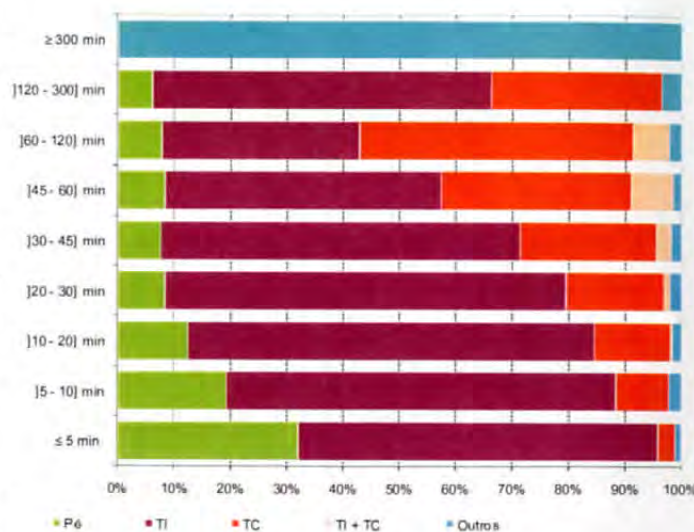
Um dos indicadores que permite avaliar a qualidade de vida de uma população na “dimensão” mobilidade está relacionado com o tempo (real e percebido) que é consumido nas viagens. Nesta fase é possível avaliar o tempo de viagem “percebido” através da análise dos tempos de viagem declarados no inquérito à mobilidade.

Cerca de 12% das viagens são realizadas em 5 minutos ou menos e, normalmente, são realizadas em transporte individual ou a pé. Para cerca de metade das viagens, a duração percebida da viagem é de 5 a 10 minutos (20% do total) ou de 10 a 20 minutos (30% do total das viagens).

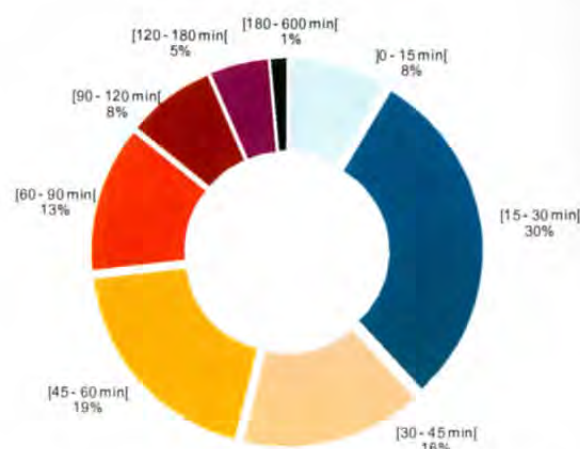
Em média, os residentes e visitantes em Cascais declaram gastar cerca de 25,1 min. em cada viagem, valor este que se reduz para 17,9 min. quando se consideram as viagens realizadas a pé. As viagens em transporte individual têm, em média, uma duração de 22,8 minutos, valor este que aumenta para 38,1 min. quando se considera a duração média das viagens realizadas em TC.

Quando se considera o tempo total de viagem, verifica-se que cerca de 30% das pessoas demoram apenas entre 15 e 30 minutos nas suas deslocações diárias, valor que sugere a existência de uma grande proximidade entre a residência e o destino de viagem.

Cerca de 35% dos residentes e visitantes de Cascais “consomem” diariamente entre 30 a 60 minutos em tempo de viagem. As pessoas que referem depender mais do que 1 hora em mobilidade correspondem a 27% do total do universo considerado.



Repartição das viagens em função do tempo declarado de viagem e modo de transporte



Tempo total “gasto” em mobilidade num dia útil



Distância da viagem *versus* modos de transporte

Considerando a totalidade das viagens, estima-se que estas tenham uma extensão média equivalente de 13,9 km. No caso dos utilizadores de modo pedonal esta extensão é de 1,6 km, aumentando para 16,0 km no caso dos utilizadores do TI e para 14,1 km para as viagens em TC.

Cerca de 65% das deslocações de muito curta distância (até 1 km) são a pé, mas ainda assim existem cerca de 12,3 mil viagens realizadas em TI.

Quando se passa para o escalão seguinte (viagens entre 1 e 2 km), constata-se a ocorrência de uma diminuição significativa na opção pelo modo pedonal (30%) a favor do transporte individual, sendo que, neste escalão de distância, o modo pedonal e a bicicleta deveriam ter um peso mais significativo do que efectivamente têm.

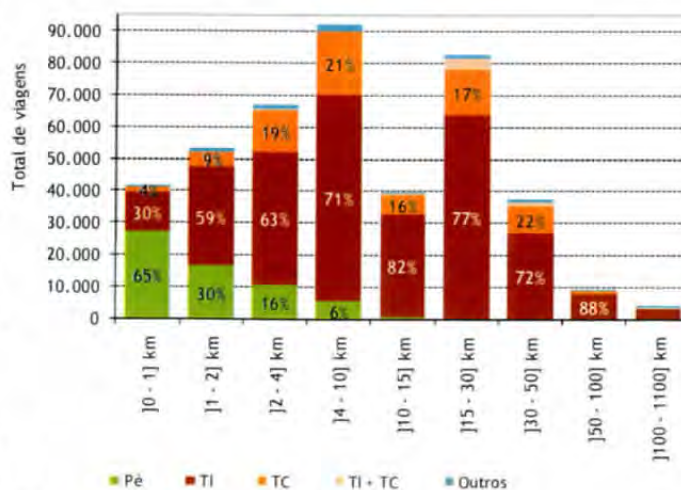
Para escalões de distância superiores a 2 km de distância verifica-se a clara dominância do transporte individual, o qual é complementado pela utilização do transporte colectivo.

Para distâncias de viagem iguais ou inferiores a 2 km, o transporte colectivo é uma opção muito pouco utilizada (inferior a 10%). A partir dos 2 km e até aos 50 km de distância (i.e., viagens realizadas na AML), a quota do TC passa a ter significado, variando entre os 16% e os 22% do total de viagens.

Importa referir que, no escalão dos 1-1,5 km até aos 4 km, a bicicleta é o modo de transporte mais eficiente, sendo neste escalão de distância que se deve preferencialmente captar novos utilizadores.

Desta análise importa realçar que, apesar de nas viagens de curta distância a opção pelo modo pedonal ser dominante ou ter grande expressão, o peso das viagens em TI é muito elevado (respectivamente 12,3 mil viagens com distâncias até 1 km, 31,5 mil viagens com distâncias entre 1 e 2 km, 41,8 mil viagens com distâncias entre 2 e 4 km), revelando-se assim evidente que uma das apostas claras deverá passar pela criação de condições que facilitem a transferência para os modos suaves (andar a pé ou de bicicleta).

Nesse sentido recomenda-se a **aposta no desenvolvimento de uma rede pedonal e ciclável de proximidade que contribua para uma transferência efectiva das viagens em TI para os modos suaves** nas viagens dos escalões de distância até 4 km (38% das viagens estão neste escalão).



Viagens em função das distâncias percorridas *versus* modos de transporte utilizados



Principais potenciais de mobilidade

Uma vez caracterizadas as principais dinâmicas de mobilidade importa sistematizar em que medida a concentração/dispersão das viagens no território se reflecte nos potenciais de mobilidade das diferentes zonas do concelho de Cascais.

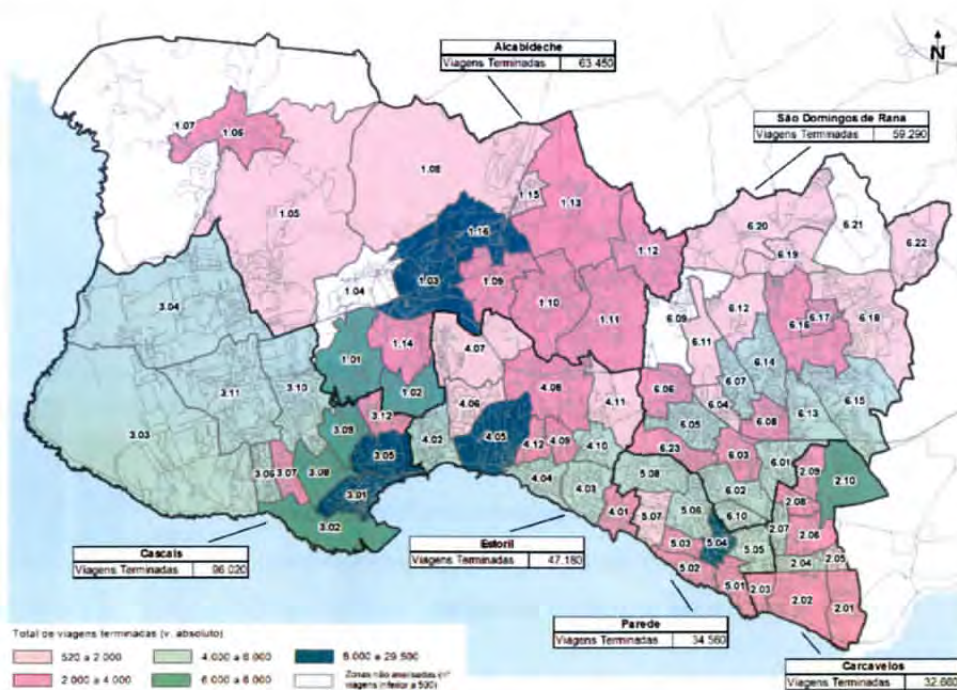
Cascais é a freguesia que concentra um maior número de viagens terminadas, traduzindo o peso da Vila de Cascais (3.01 e 3.05) e sua zona envolvente, enquanto zona de eleição para a realização de compras, assuntos pessoais e de lazer.

Alcabideche (e particularmente as zonas 1.03 e 1.16) apresenta-se também como uma zona com forte concentração de viagens, o que reflecte a capacidade de atracção do Cascais Shopping e espaços comerciais adjacentes (e.g., Staples, Toy'sRus, etc.) para residentes e visitantes de Cascais, mas também o dinamismo da zona antiga de Alcabideche. A importância desta freguesia enquanto pólo de atracção irá ser substancialmente reforçada com a entrada em funcionamento do novo hospital de Cascais (zona 1.04).

O Estoril / São João do Estoril (4.05) e Parede (5.04) apresentam-se como zonas de forte concentração de viagens; a zona central de Carcavelos não surge aqui como uma zona de forte concentração de viagens porque está subdividida em zonas de pequena dimensão, mas no conjunto das zonas que a constituem, corresponde também a uma zona de forte polarização.



Peso das viagens terminadas, por freguesia



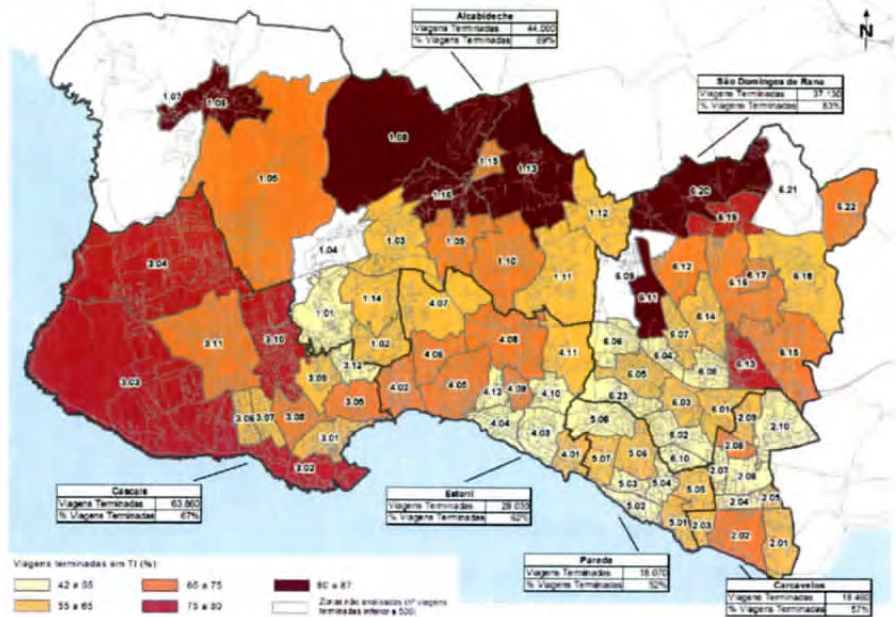
Total de viagens terminadas em todos os modos, por zona



Importância das viagens em TI

A análise da percentagem de viagens terminadas em TI em cada zona confirma a importância deste modo de transporte para todas as zonas do concelho.

Permite também constatar que, quanto mais longe da zona litoral, maior a percentagem de utilização do transporte individual, o que está relacionado com a menor estruturação da oferta de transporte colectivo, mas também com uma organização urbana mais dispersa e fragmentada.

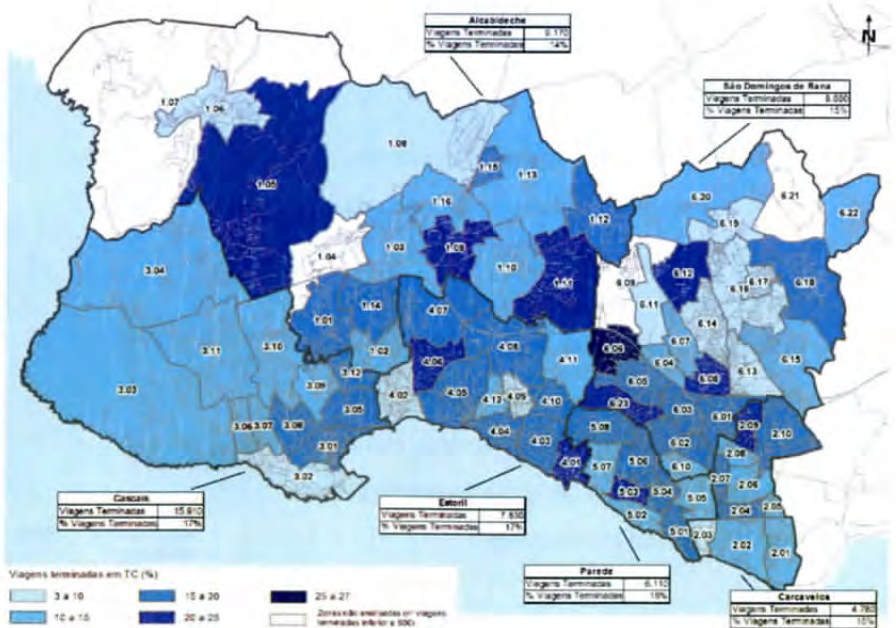


Viagens terminadas em TI (%), por zona

Distribuição das viagens em TC

As zonas em que se localizam as principais estações ferroviárias e áreas envolventes imediatas, por serem melhor servidas pela rede TC, apresentam quotas mais favoráveis a este modo (15% a 20%) e maiores quantitativos de viagens captadas.

Existem algumas zonas no interior do concelho que apresentam percentagens de viagens em TC mais elevadas do que seria de esperar; destacam-se as zonas de Alcoitão (1.09), Caparide (6.06), Manique / Bairro da Esperança / Atibá (1.11) e Murches / Zambujeiro (1.05), o que pode estar relacionado com a existência de mais cativos do modo TC e/ou da existência de pessoas com menores rendimentos disponíveis.



Viagens terminadas em TC (%), por zona

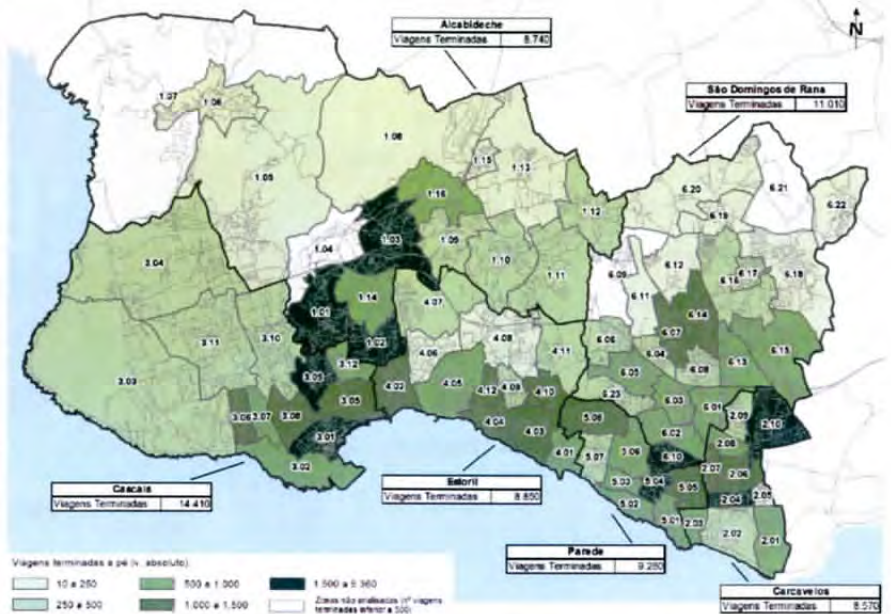


Concentração das viagens a pé

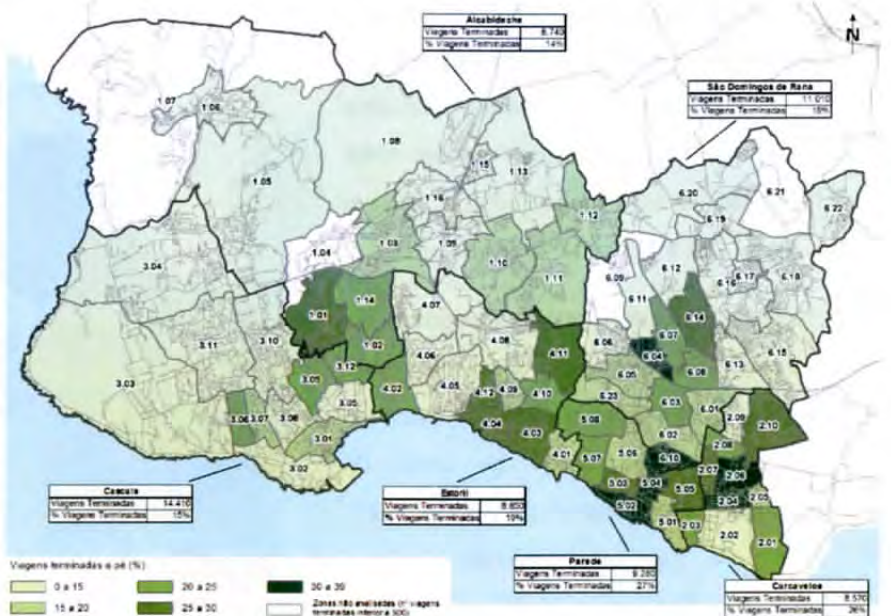
As zonas litorais correspondentes a territórios mais estruturados são aquelas que apresentam os maiores volumes de viagens a pé, destacando-se neste contexto, o corredor Cascais – Alcabideche, mas também a zona central da Parede (5.04) e Rana / Bairro Alentejano (6.10), Centro de Carcavelos (2.04) ou Sassoeiros / São Miguel das Encostas / Bairro da Carris (2.10).

No interior do concelho destacam-se claramente a zona antiga de Alcabideche (1.03), mas também Alvide / Carrascal de Alvide / Abuxarda (1.01), Amoreira / Pai do Vento (1.02). Com menor densidade de viagens, mas ainda assim com volumes de viagens a pé significativos, destaca-se Tires (6.07) e Matos Cheirinhos / Bairro 25 de Abril (6.14).

Globalmente, as freguesias de Carcavelos e Parede e as zonas a Nascente da freguesia do Estoril (4.02, 4.03, 4.10 e 4.12) são aquelas que apresentam uma maior percentagem de viagens a pé, evidenciando a maior consolidação urbana destas zonas, mas também a coexistência de uma maior diversidade funcional, propícia à realização de deslocações de proximidade.



Viagens terminadas em modo pedonal (abs.), por zona



Viagens terminadas em modo pedonal (%), por zona



Dependências funcionais de e para Cascais

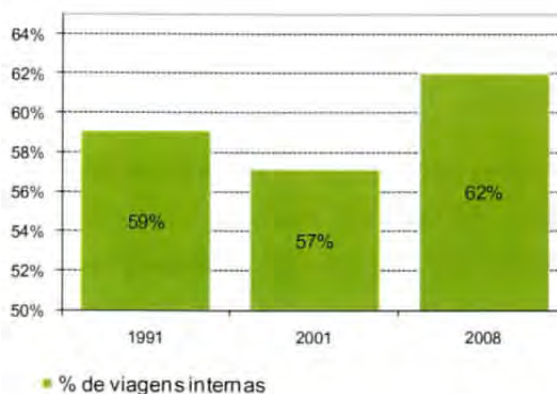
Quando se analisam as dinâmicas dos movimentos pendulares recorre-se frequentemente à informação dos Censos de 1991 e 2001, nomeadamente aos quadros estatísticos com os movimentos casa-trabalho e casa estudo por concelho de residência e de emprego/estudo.

A comparação destes dados estatísticos com o IM não pode ser realizada de modo directo por duas razões: i) a definição do INE sobre a população empregada é substancialmente mais lata do que a adoptada no presente inquérito e, ii) a população estudantil dos Censos é contabilizada a partir dos 12 anos de idade.

Cerca de 62% das viagens por motivo de “trabalho” ou “estudo” realizadas pelos residentes de Cascais têm início e fim no próprio concelho, o que confirma a **autonomia funcional do concelho face aos restantes concelhos da AML**. Esta independência funcional é muito elevada e tem-se vindo a acentuar, o que pode estar associado a uma redução na dependência dos Cascaenses face a Lisboa e Sintra (são os concelhos em que se verifica uma maior redução das viagens pendulares).

Ou seja, os resultados dos Censos constituem-se como um majorante do total de empregados e estudantes e, por isso, não podem ser comparados directamente com os resultados do inquérito, mas constituem uma importante fonte de avaliação para conhecer as principais tendências de repartição modal.

Seguidamente analisa-se a evolução da repartição modal dos movimentos pendulares dos residentes em Cascais e os movimentos pendulares de entrada no concelho realizados por pessoas que aí não residem.



Evolução do peso das viagens internas por motivo emprego e estudo (%)



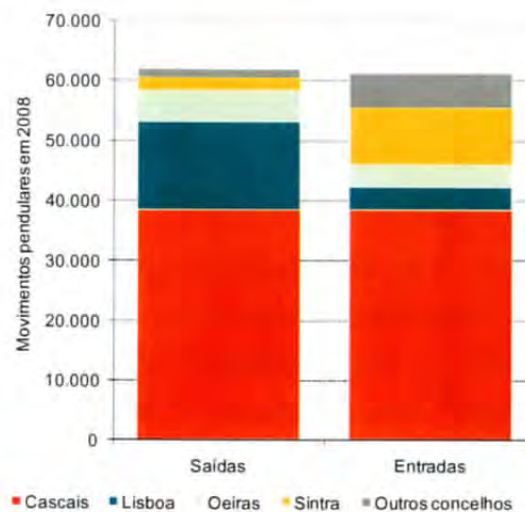
Principais dependências inter-concelhias e repartição modal nas deslocações pendulares

A seguir a Cascais, **Lisboa é o segundo concelho com maior capacidade de atracção dos residentes no concelho**, estimando-se que tenham aí extremo cerca de 14,8 mil viagens por motivo de trabalho ou estudo (24% do total das viagens pendulares).

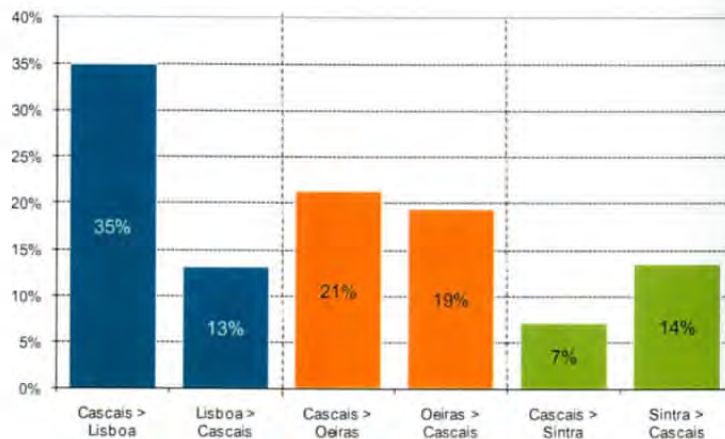
Também **Oeiras e Sintra são importantes locais de emprego ou estudo dos residentes em Cascais**.

Nos movimentos pendulares dos residentes em Cascais, e independentemente do concelho de destino, verifica-se o domínio das viagens em TI, o qual é utilizado sempre em mais de metade das deslocações.

É de realçar que a **quota TC das viagens com destino em Lisboa é mais do dobro da verificada nas viagens dos residentes em Lisboa e com destino em Cascais (35% versus 13%)** e, mesmo as viagens com destino em Oeiras apresentam um repartição modal mais favorável ao TC do que as viagens com extremo em Cascais (21% versus 19%). Estas diferenças traduzem a dificuldade de compreensão da oferta de TC que serve o concelho de Cascais para a população que o visita. Como tal, é fundamental apostar na hierarquização e maior divulgação sobre a oferta de TC rodoviário disponível no concelho.



Repartição modal das viagens por motivos pendulares dos residentes em Cascais e com destino em Cascais



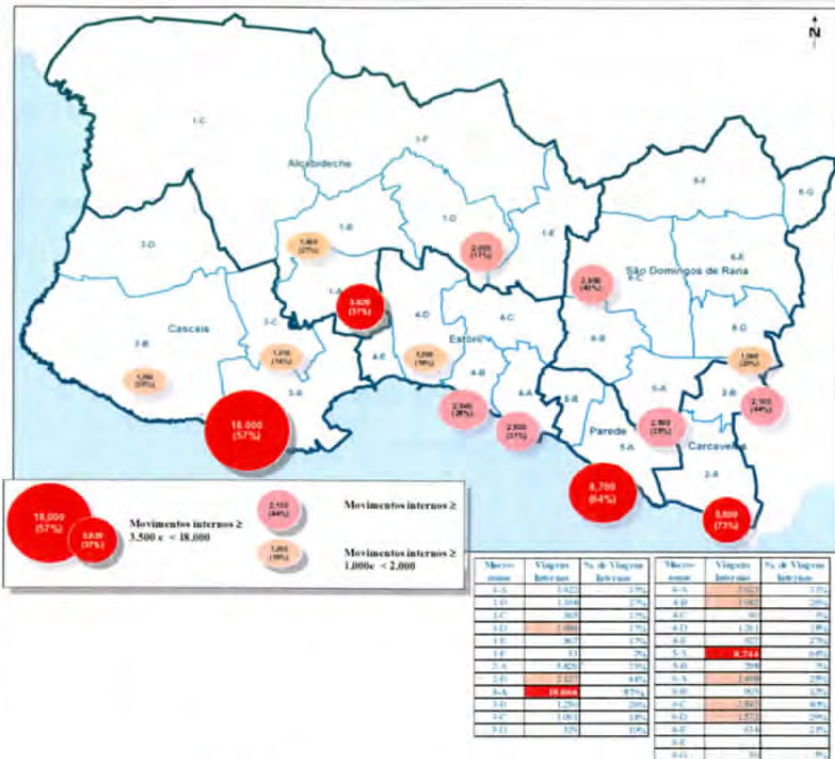
Quota do TC nos principais movimentos pendulares



Principais linhas de desejo no concelho

O centro de Cascais (zona 3-A) tem capacidade de atrair um número muito significativo de viagens a partir de muitas das zonas de Cascais. Pela sua capacidade de atracção / geração de viagens destacam-se também a Parede (5-A), e, com menor expressão, a zona de São Domingos de Rana/Zambujal (6-A).

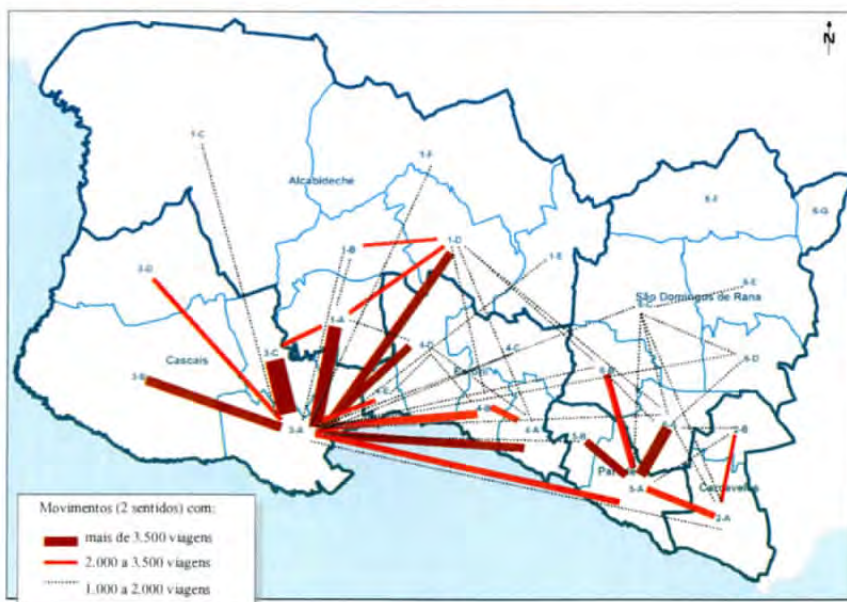
A zona do Cascais Shopping (1-D; Alcoitão / Bicesse) destaca-se relativamente às restantes, ao desenvolver relações importantes (mais de 1.000 viagens nos 2 sentidos) com o centro de Cascais (3-A); São Pedro do Estoril (4-A), São João do Estoril (4-B), São Domingos de Rana / Zambujal (6-A) e Caparide / Matarraque (6-B).



Viagens internas (abs. e %), por macro-zona

Uma parte significativa das viagens internas às macro-zonas são realizadas a pé, destacando-se pelo peso deste segmento, Carcavelos (2-A); Tires (6-C) ou Alcabideche (1-B).

As viagens realizadas em transporte colectivo correspondem a cerca de 37,6 mil viagens, sendo de destacar, que, uma parte significativa destas viagens são realizadas no centro de Cascais ou, estão relacionadas com esta zona, o que reflecte o facto desta zona ser aquela que dispõe de um transporte colectivo com características mais urbanas (maior frequência), ainda que se admita alguma sobrestimação das viagens aí terminadas.



Principais linhas de desejo em Cascais, por macro-zona

Uma parte significativa dos fluxos de viagem têm extremo no centro de Cascais (3-A), o qual revela uma forte capacidade de atracção de viagens para as macro-zonas envolventes das freguesias de Cascais, Estoril e Alcabideche, ainda que se admita alguma sobrestimação das referências a esta zona por parte de alguns segmentos da população, particularmente as pessoas menos familiarizadas com o concelho.

Também a Parede (5-A) se destaca como uma zona polarizadora de importantes fluxos de viagens para o Murtal (zona 5-B), São Domingos de Rana / Zambujal (6-A) e Caparide / Matarraque (6-B) ou para Carcavelos (2-A).

No interior do concelho, apenas a macro-zona de Bicesse/Alcoitão (1-D) (onde está localizado a zona comercial envolvente ao Cascais Shopping) apresenta potenciais de viagens significativos com as zonas envolventes, nomeadamente com as zonas Abuxarda/Amoreira (1-A), Alcabideche (1-B) e Cascais (3-A).

