



F. Síntese da Caracterização: Estacionamento

F.1. Breve Enquadramento

O estacionamento é um dos principais instrumentos no processo de gestão da acessibilidade e mobilidade. A gestão do estacionamento é, em boa medida, da responsabilidade do município, devendo este introduzir **políticas de urbanismo e de gestão do estacionamento que contribuam para oferecer boas condições de acessibilidade.**

A definição das políticas de provisão e gestão de estacionamento deve ter em consideração as necessidades da procura de estacionamento, mas deve, também, ter em consideração a introdução de medidas que limitem a sua oferta de modo a promover a opção pelos modos de transporte mais sustentáveis, que se constituam como alternativas ao automóvel.

Para desenvolver esta caracterização e diagnóstico foi realizado um vasto conjunto de operações de campo, das quais se destacam os levantamentos:

- da oferta e procura de estacionamento (no período diurno e nocturno) presente no concelho, levantamento que foi desenvolvido com um nível de desagregação ao eixo da via;
- da rotação de estacionamento nas zonas centrais dos principais aglomerados do concelho (Cascais, Carcavelos, Parede e Estoril).



F.2. Oferta

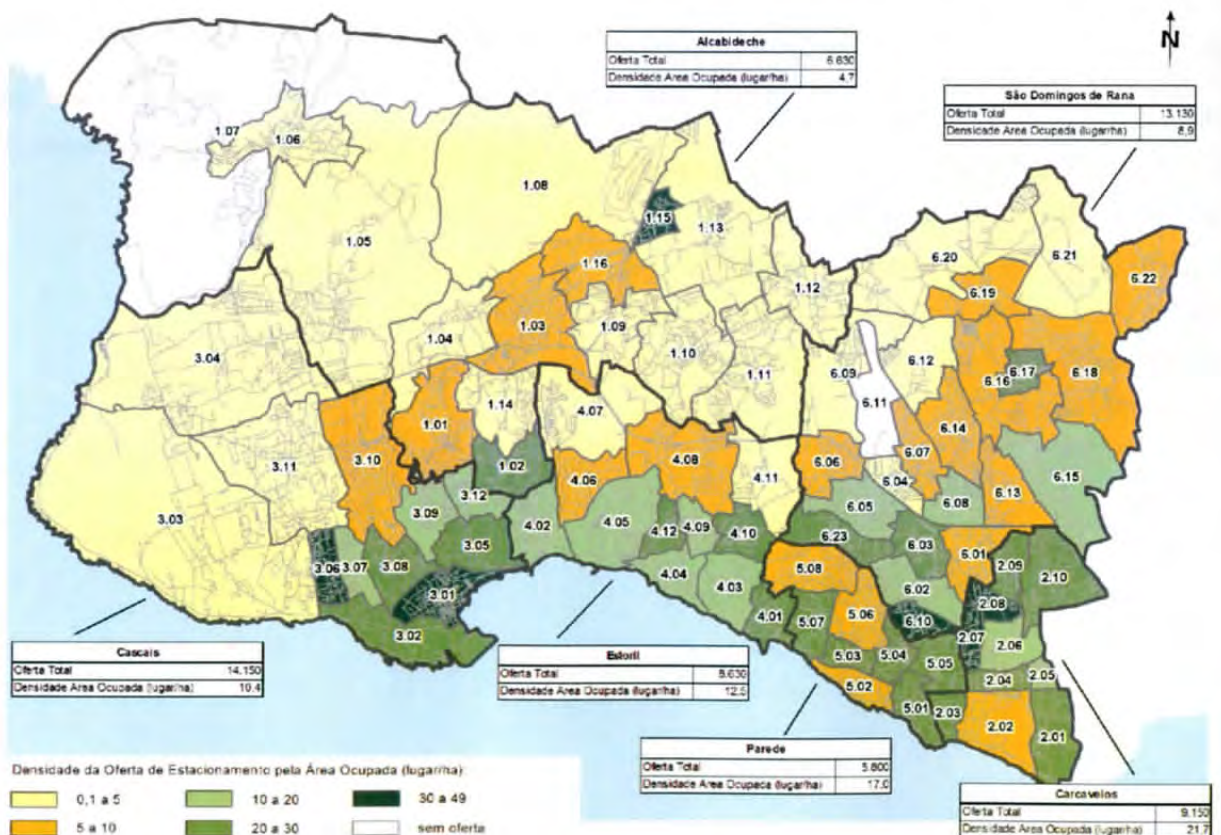
Oferta global de estacionamento público

A **oferta de estacionamento** contabiliza o total de lugares de estacionamento existentes que se encontrem **assinalados** na via pública, em parques ou em propriedades privadas, através de sinalização horizontal ou vertical ou diferenciação do pavimento.

Globalmente o concelho de Cascais apresenta uma oferta de 52,1 mil lugares de estacionamento na via pública e 5,4 mil lugares de estacionamento em bolsas ou parques de estacionamento, num total de 57,5 mil lugares de estacionamento.



Oferta de estacionamento – na via pública e em parque



Densidade da Oferta de Estacionamento Público, por zona



Oferta de estacionamento na via pública

Considera-se como oferta de estacionamento na via pública todos os lugares de estacionamento que se encontram demarcados nos arruamentos, através de sinalização (horizontal ou vertical), pintura ou diferenciação de pavimento.

Aproximadamente 93% dos lugares de utilização pública são gratuitos (48.680 lugares), 3% são tarifados (1.330 lugares) e os restantes 4% são reservados a determinados utilizadores e/ou entidades (2.070 lugares).

Aproximadamente 8% dos lugares reservados são para operações de carga e descarga (cerca de 170 lugares), encontrando-se estes concentrados nos principais centros urbanos do concelho.

Oferta de estacionamento tarifado na via pública

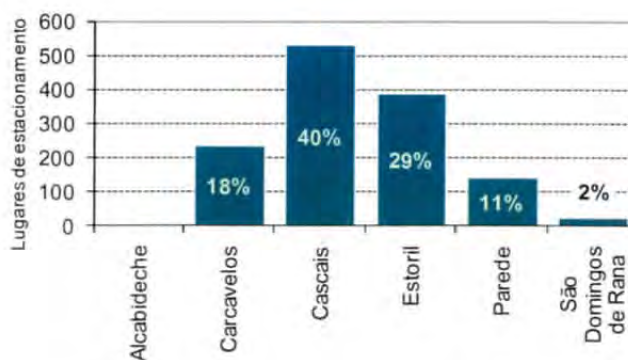
Cascais concentra 40% da oferta tarifada no concelho, verificando-se que todos os lugares tarifados na via pública encontram-se no perímetro da vila, nomeadamente nas principais vias do centro urbano, junto ao edifício da CMC, à estação de comboios e ao edifício do mercado, entre outros.

Cerca de 29% dos lugares tarifados do concelho (390 lugares) estão localizados na freguesia do Estoril, junto ao casino, à praia e à zona de restauração e comércio.



Tipo de oferta de estacionamento na via pública, por freguesia

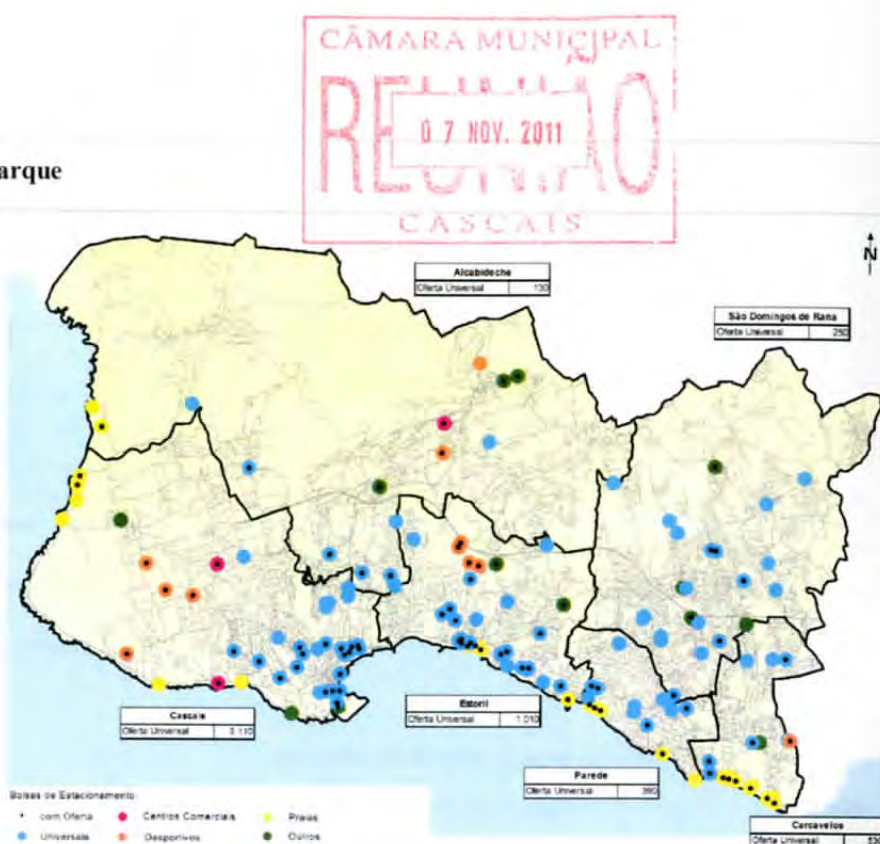
Aproximadamente 18% (240 lugares) e 11% (150 lugares) da oferta tarifada localiza-se, respectivamente nos centros de Carcavelos e Parede, no “coração dos centros urbanos” e na envolvente às estações de comboios.



Oferta de estacionamento tarifado, por freguesia

Oferta de estacionamento público em parque

No concelho de Cascais foram inventariadas 146 bolsas de estacionamento, nas quais foram contabilizados cerca de 5,4 mil lugares de estacionamento “universal”, total este que não contabiliza o estacionamento reservado a usos específicos (praias, centros comerciais, complexos desportivos, outros).



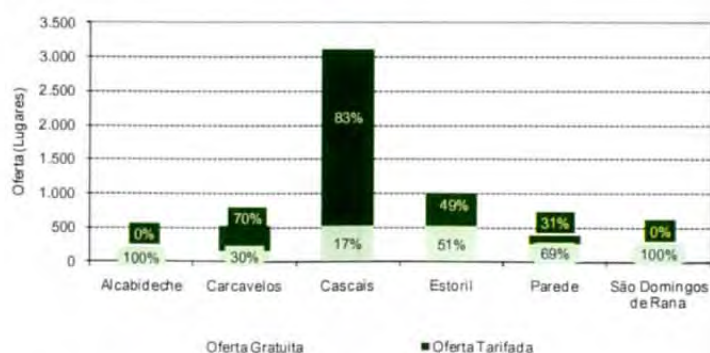
Oferta de estacionamento em parque, por freguesia

Oferta de estacionamento público tarifado em parque

Cerca de 66% da oferta de estacionamento em bolsas e parques de estacionamento é tarifada.

Cascais é a freguesia que apresenta uma maior oferta em parques e bolsas de estacionamento (3.110 lugares, 57% do total), sendo também a freguesia onde o peso do estacionamento tarifado é mais elevado (83%). O Estoril apresenta também uma elevada oferta de estacionamento concentrado (1.010 lugares), mas neste caso, a oferta tarifada tem um peso de 49%.

Em Carcavelos, o peso do estacionamento tarifado é mais significativo (70%) do que na Parede (31%). Em Alcabideche e São Domingos de Rana, a oferta de estacionamento em bolsas ou parques é pouco significativa e totalmente gratuita (de 130 e 250 lugares, respectivamente).



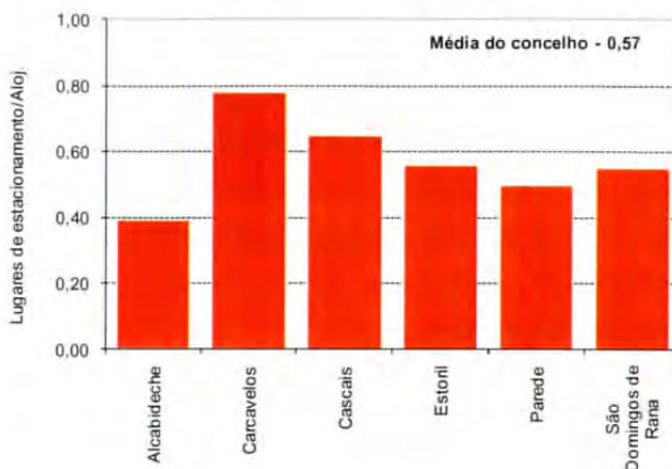
Tipo de oferta (universal) em parques ou bolsas de estacionamento



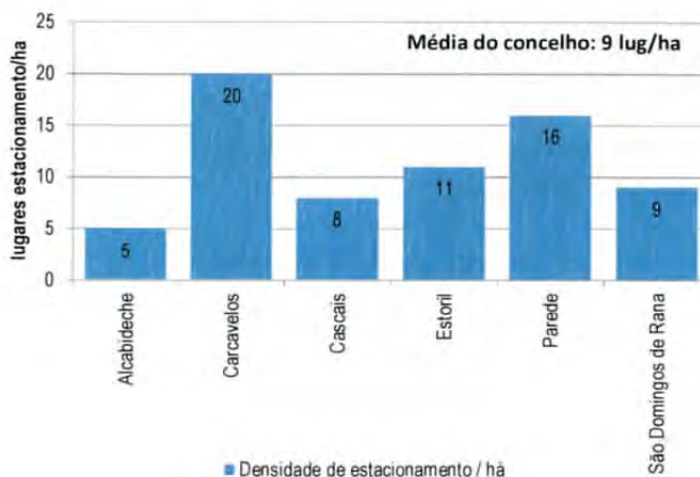
Densidade de oferta de estacionamento público (lugar por alojamento e lugar por hectare)

Em média, a densidade de oferta é de 0,57 lugares de estacionamento por alojamento. A freguesia de Alcabideche apresenta a menor densidade de oferta pública por alojamento (0,39 lug/alojamento), o que traduz a ausência de marcação de estacionamento na via ou em bolsas.

Quando se considera a densidade de estacionamento por hectare (considerando apenas as áreas com ocupação urbana) verifica-se que os potenciais de oferta são bastante distintos entre freguesias: Alcabideche, Cascais e São Domingos de Rana apresentam densidades de oferta substancialmente mais baixas do que aquelas verificadas em Carcavelos e Parede e, em menor grau, no Estoril. Esta menor densidade de oferta está também relacionada com a ausência de marcação da oferta de estacionamento, o que mais uma vez reforça a necessidade de caracterizar esta oferta não formalizada, antes de se proceder a um reforço extensivo do estacionamento.



Densidade de lugares de estacionamento / alojamento



Densidade de lugares de estacionamento / ha



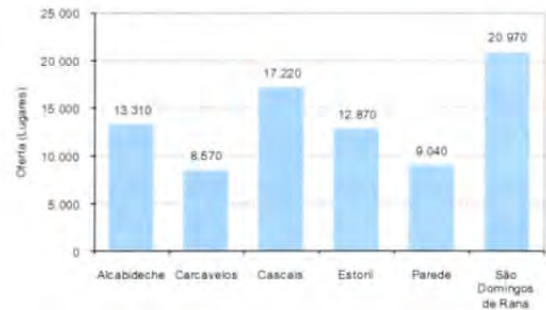
Estacionamento privado dos residentes

A oferta de estacionamento privado inclui a totalidade de lugares existentes para uso específico de determinados utilizadores. Existem vários tipos de oferta de estacionamento privado, sendo os mais comuns, o estacionamento residencial em garagem e o estacionamento de visitantes e trabalhadores em bolsas de estacionamento próprias.

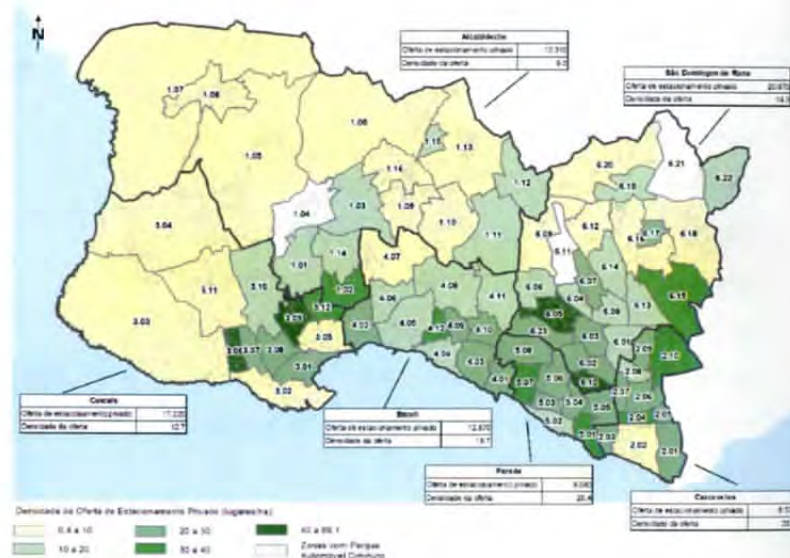
A oferta do estacionamento privado é de difícil quantificação, uma vez que se trata de informação que não se encontra disponível em bases de informação (municipais ou institucionais) e que dificilmente pode ser recolhida através de levantamentos presenciais (dado não ser possível estabelecer de forma fidedigna quantos lugares estão por detrás de cada portão de garagem).

Para estimar a oferta de estacionamento privado do concelho de Cascais recorreu-se à informação do Inquérito à Mobilidade como uma *proxi*. Segundo estes estima-se que exista uma oferta de estacionamento privado para residentes, de 82 mil lugares.

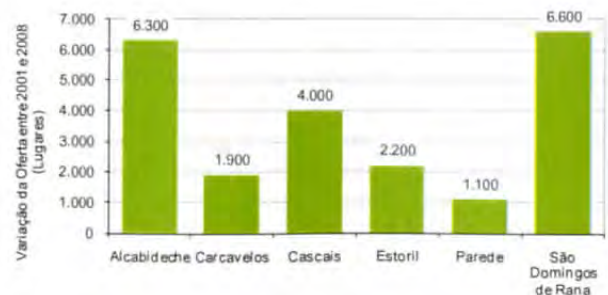
Este valor pode parecer muito elevado, mas traduz a maior facilidade de incluir estacionamento nas moradias, e também os critérios de dimensionamento generosos do PDM em vigor no que respeita ao estacionamento afecto à função residencial. Estima-se que desde que este plano está em vigor tenham sido criados cerca de 22,1 mil lugares de estacionamento).



Oferta de estacionamento privado para residentes



Densidade da oferta de estacionamento privado para residentes, por zona



Aumento da oferta de estacionamento privado (mínimo), por freguesia

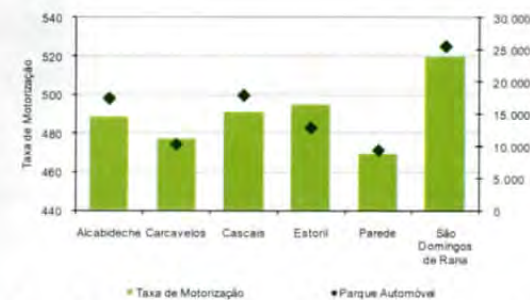


F.3. Procura

Taxa de motorização e parque automóvel

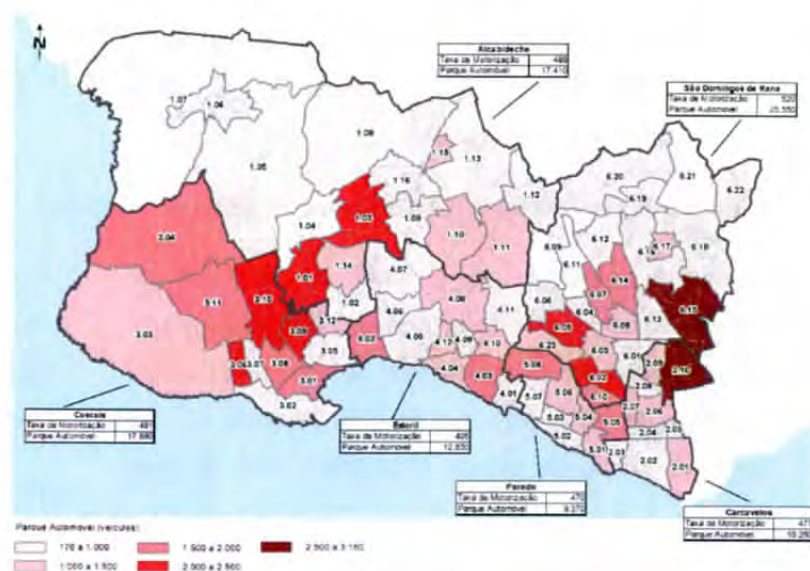
Estima-se que a taxa de motorização do concelho de Cascais é de 495 veic/1000 hab. (calculado com base nos inquéritos à mobilidade), o que aponta para a existência de um parque automóvel dos residentes de cerca de 93,3 mil veículos.

A taxa de motorização e o parque automóvel variam para as diferentes freguesias do concelho, verificando-se que **São Domingos de Rana apresenta uma das taxas de motorização mais elevadas**, o que reflecte a maior dependência deste modo para as deslocações regulares.



Taxa de motorização e parque automóvel, por freguesia

As taxas de motorização mais elevadas ocorrem nas zonas mais afastadas dos centros urbanos, principalmente, na parte sudoeste e nordeste do concelho, mas as maiores concentrações do parque automóvel concentram-se nas zonas de maior ocupação urbana (a Sul do eixo IC15/A5).



Parque automóvel dos residentes e taxa de motorização dos residentes, por zona

Globalmente o nível de motorização do concelho é muito elevado, sendo assim expectável a maior dificuldade em inverter a tendência generalizada do uso do automóvel por parte da população que tem possibilidades e habilitações para tal.



Procura de estacionamento de acesso público

Entende-se por **procura de estacionamento**, todos os veículos que se encontrem estacionados, podendo estes encontrar-se em **situação legal** (na ocupação da oferta) ou em **situação ilegal** (fora dos limites da oferta de estacionamento).

A análise da procura de estacionamento público realizou-se para os períodos diurno e nocturno. O período diurno permite uma caracterização mais incisiva do comportamento da procura dos trabalhadores e visitantes e, o período nocturno uma caracterização directa do comportamento dos residentes.

No período diurno, foram contabilizados **62,5 mil veículos estacionados** no concelho de Cascais, dos quais:

- 30,6 mil veículos em estacionamento legal; e,
- 31,9 mil veículos em estacionamento ilegal.

No período nocturno foram contabilizados **68,9 mil veículos estacionados** no concelho de Cascais, dos quais:

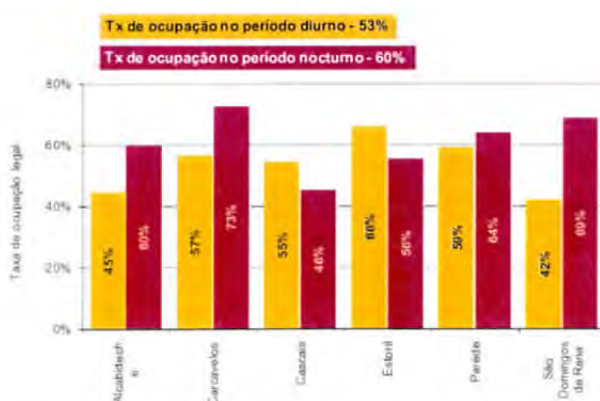
- 33,7 mil veículos em estacionamento legal; e,
- 35,2 mil veículos em estacionamento ilegal.

Procura de estacionamento legal e respectiva taxa de ocupação

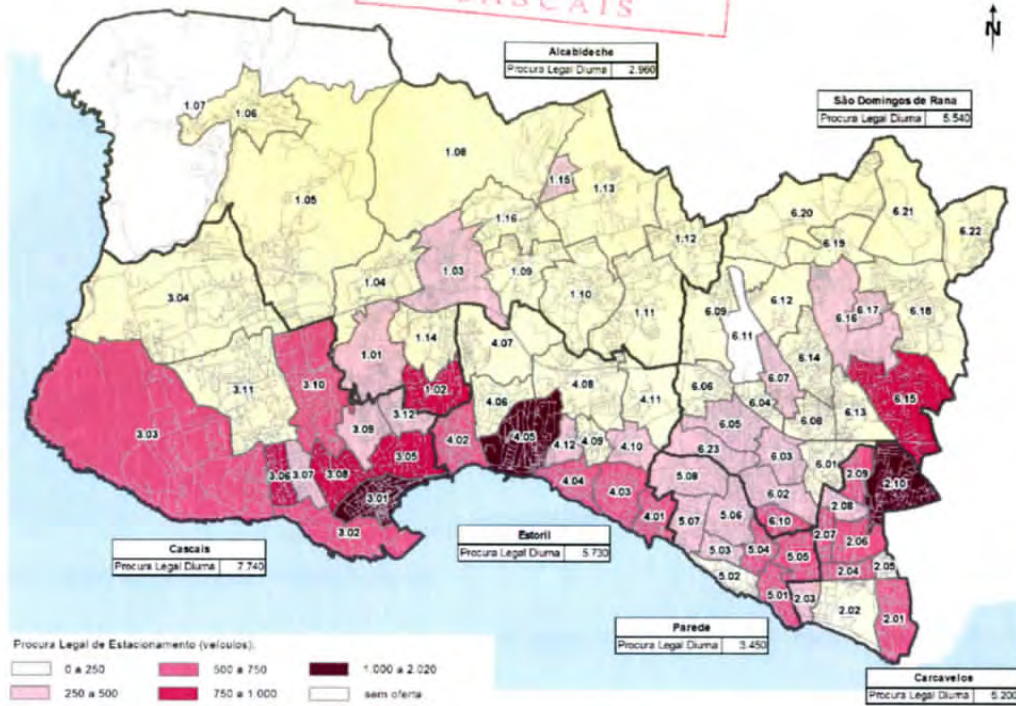
A taxa de ocupação traduz a relação entre a procura do estacionamento legal e a oferta. No período diurno, a taxa de ocupação do estacionamento é, em média, 53%, aumentando para 60% no período nocturno, o que configura níveis de pressão intermédios sobre a oferta legal.

No período diurno a procura de estacionamento mais elevada ocorre nas zonas mais consolidadas do concelho, particularmente ao longo do eixo da Av. da Marginal e no corredor Cascais - Alcabideche.

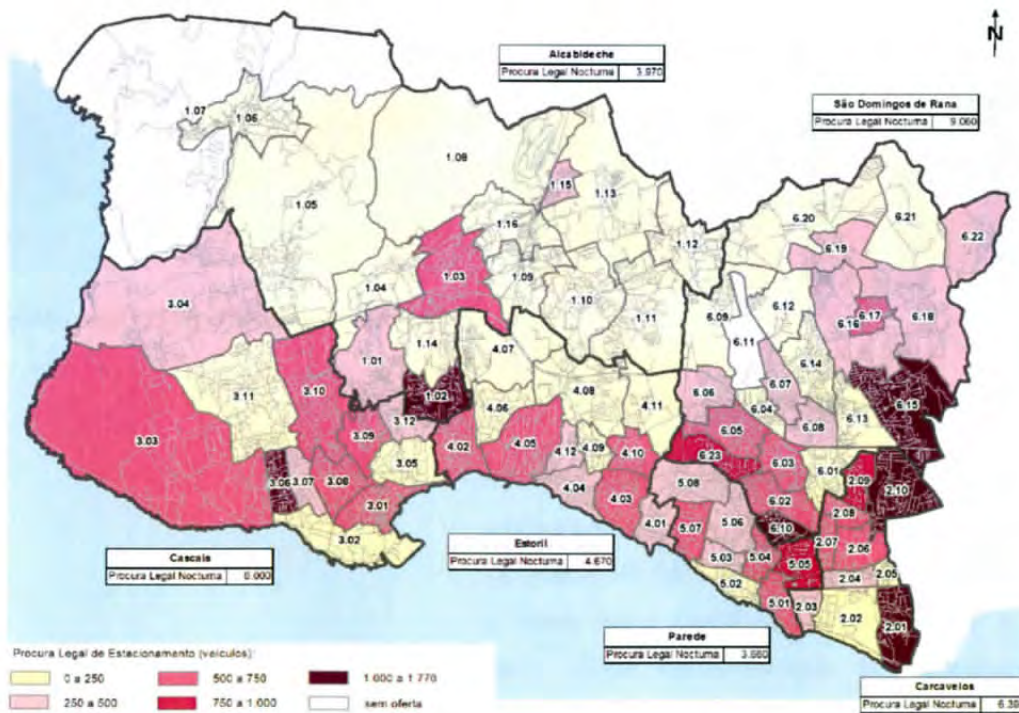
No período nocturno, a maior procura de estacionamento observa-se nas zonas mais residenciais da envolvente de Cascais, zona a Norte da Parede (Murtal, Madorna e Alto de Caparide), Carcavelos (Quinta da Alagoa e Rebelva) e São Domingos de Rana.



Taxa de ocupação do estacionamento legal, por freguesia



Procura diurna do estacionamento público legal, por zona



Procura nocturna do estacionamento público legal, por zona



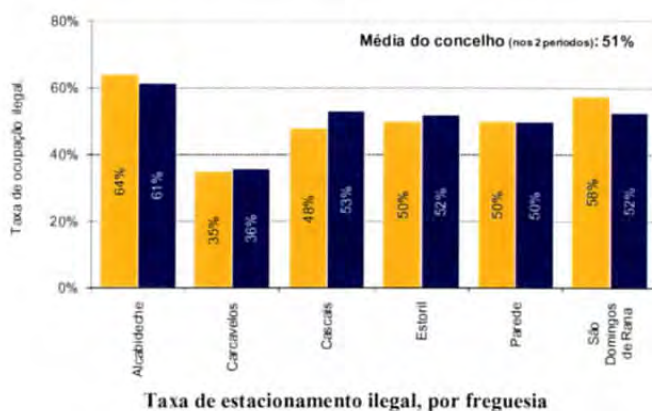
Procura de estacionamento ilegal

Considera-se como estacionamento ilegal, todos os veículos que se encontrem estacionados em lugares que não se encontram demarcados para o efeito. A taxa de ilegalidade traduz a relação entre a procura de estacionamento ilegal e a procura de estacionamento total (legal e ilegal).

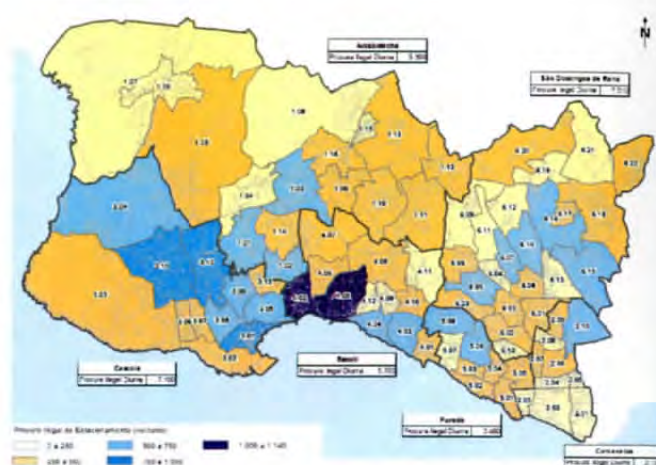
A procura de estacionamento público ilegal é muito significativa, quer no período diurno, quer no nocturno, verificando-se que:

- 31,9 mil veículos encontram-se estacionados ilegalmente no período diurno e,
- 35,2 mil veículos encontram-se estacionados ilegalmente no período nocturno.

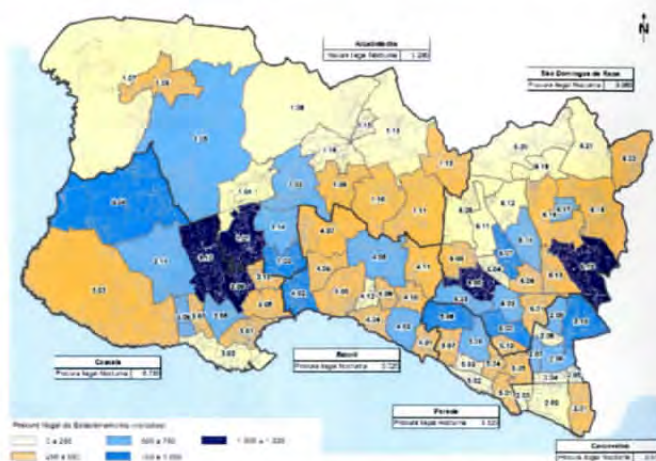
Em ambos os períodos a taxa de ilegalidade é de 51%.



As maiores percentagens de estacionamento ilegal ocorrem nas freguesias de Alcabideche (64% e 61% nos períodos diurno e nocturno, respectivamente) e São Domingos de Rana (58% e 52% nos mesmos períodos), o que traduz a menor formalização do estacionamento nestas duas freguesias.



Procura de estacionamento público ilegal – Período Diurno, por zona



Procura de estacionamento público ilegal – Período Nocturno, por zona



No **período diurno**, as maiores concentrações de estacionamento ilegal ocorrem no Monte Estoril (4.02) e Centro do Estoril / São João do Estoril (4.05). Cascais e as zonas envolventes apresentam níveis de procura de estacionamento ilegal relativamente elevados, traduzindo a “fuga” ao pagamento do estacionamento tarifado na via ou nos parques.

As zonas centrais de Carcavelos e Parede, por estarem tão aproveitadas na sua capacidade de estacionamento, apresentam níveis de procura ilegal relativamente reduzidos no período diurno, sendo que esta se transferiu para as zonas adjacentes.

No **período nocturno** as maiores concentrações de veículos ilegais, ocorrem:

- a Norte de Cascais, no Bairro de São José / Fontainhas (3.09), no Cobre / Bairro de Santana (3.10) e em Alvide / Carrascal de Alvide / Abuxarda (1.01), o que está associado ao facto de corresponderem a zonas de maior densidade residencial, construídas num período em que não era ainda obrigatória a provisão de estacionamento privado associado à função residencial e nas quais não existe demarcação da oferta pública;
- em Matarraque / Alto dos Arcos / Bairro da Bela Vista (6.05) e em Outeiro de Polima / Bairro da Herança / Bairro Pinhal do Arneiro / Bairro do Cabeço de Mouro (6.15), o que tem a ver com o facto de corresponderem a AUGI, nas quais a oferta de estacionamento também não está delimitada.



Procura de estacionamento – Taxa de saturação

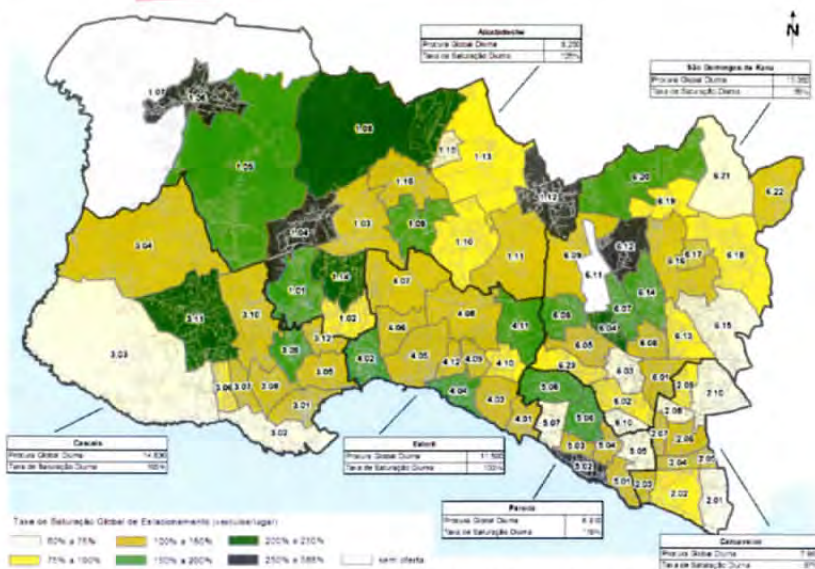
A taxa de saturação traduz a relação entre a procura global (veículos em situação legal e ilegal) e a oferta de estacionamento existente. Este indicador permite aferir, de uma forma geral, se a dimensão da oferta se adequa à procura.

A taxa de saturação nocturna (124%) é mais elevada do que a diurna (109%), o que confirma a vocação residencial do concelho.

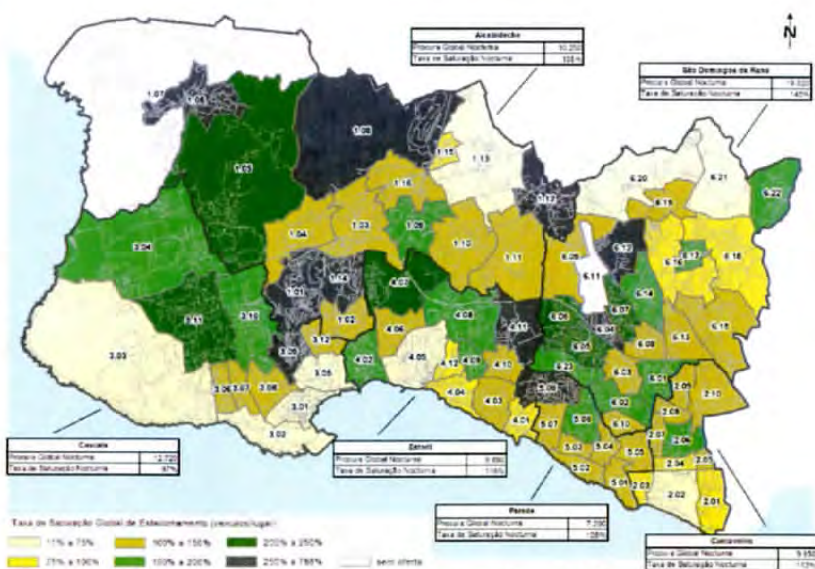


Taxa de saturação, por freguesia

Um número significativo de zonas apresenta taxas de saturação muito elevadas no período nocturno (superiores a 250%), destacando-se entre estas, o Bairro de São José / Fontainhas (3.09), Alvide/Carrascal de Alvide/Abuxarda (1.01), Manique (1.12) e Pai do Vento/Amoreira (1.14), Livramento (4.11), Murtal (5.08), Matarraque/Bairro da Lagarteira (6.04) e Bairro da Cadeia de Tires/Bairro Dezasseis de Novembro (6.12).



Taxa de saturação da procura de estacionamento público global – Período Diurno, por zona



Taxa de saturação da procura de estacionamento público global – Período Nocturno, por zona

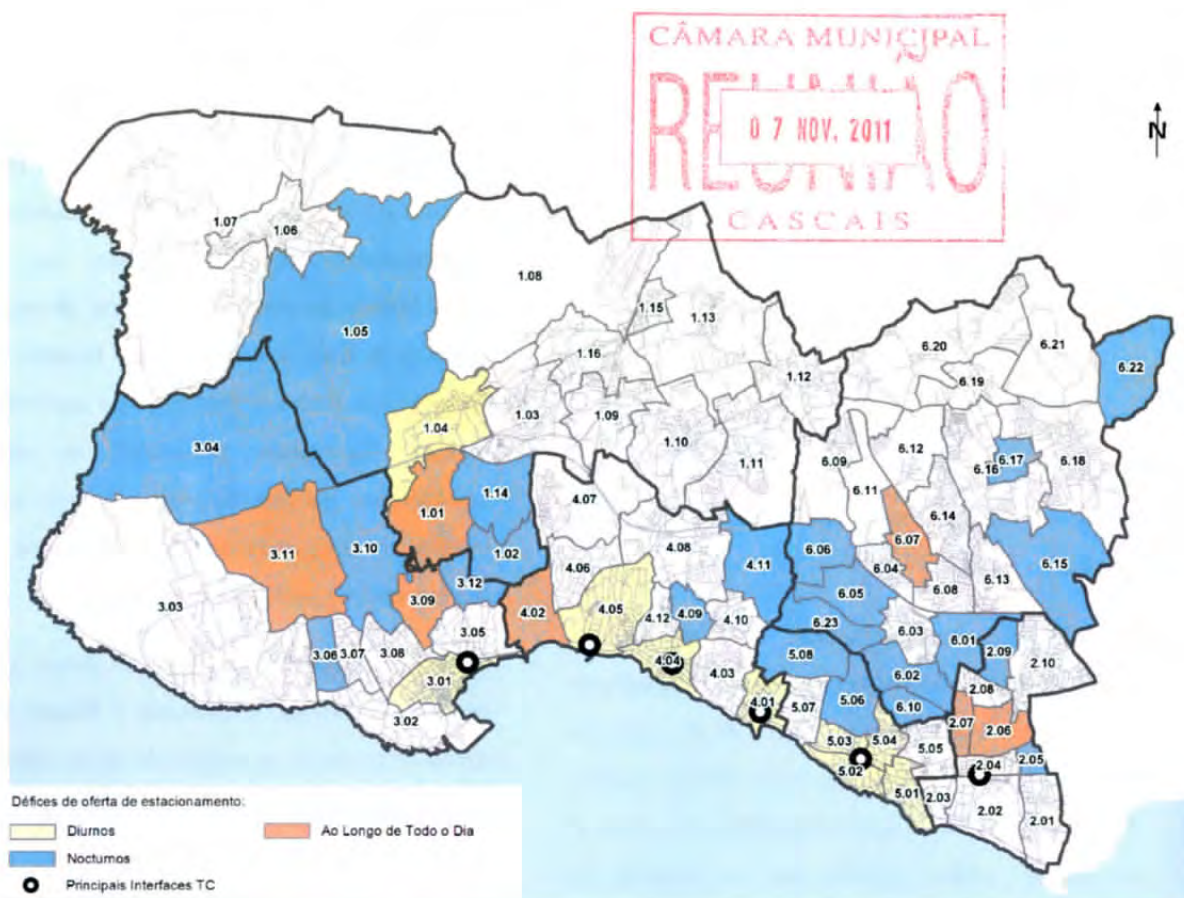


Principais linhas de intervenção

A análise do funcionamento actual do sistema de estacionamento permite apontar as seguintes conclusões / recomendações para a próxima etapa do estudo:

- O **défi ce de estacionamento está sobretudo associado à função residencial**, verificando-se que 22 das 38 zonas de intervenção prioritária apresentam défi ces elevados de estacionamento nocturno. Da análise destas zonas identificam-se zonas com tipos de intervenções diferenciadas:

 - **Necessidade de demarcar a oferta de estacionamento nas zonas com carácter rural e/ou de ocupação dispersa** (e.g., zona 3.04 ou 1.05). Só depois deste processo é que será possível avaliar sobre a existência de potenciais défi ces de oferta e, ao mesmo tempo, garantir que os circuitos de segurança e de recolha dos RSU são assegurados;
 - **Reforçar a oferta de estacionamento nas zonas em que existe défi ce efectivo de estacionamento**, e que correspondem normalmente a tecidos urbanos construídos numa altura em que não estava prevista a construção de estacionamento privado associado à função residencial (e.g., 2.05 ou 3.12).
- À excepção de Carcavelos todas as zonas que são servidas por estações ferroviárias apresentam défi ces de estacionamento diurnos, devendo ser estudada a **possibilidade de aumentar a oferta de estacionamento de Park & Ride nas estações do Estoril, São João do Estoril, São Pedro e Parede**, seja aproveitando alguns espaços expectantes adjacentes às estações, seja considerando parques de estacionamento mais distantes (existentes ou não), servidos por navetes de adução (e.g., estacionamento junto ao Casino Estoril).
- Revela-se **necessário alargar as zonas tarifadas nos centros da Parede, Carcavelos e Monte Estoril** como forma de promover a rotação da oferta, sendo necessário intervir ao nível do estacionamento ilegal nos principais aglomerados e junto às estações da CP, seja por via de um aumento de fiscalização, seja através da introdução de medidas que impeçam o estacionamento ilegal (e.g., pilaretes) nos passeios e outros.
- Na revisão do PDM devem ser **adoptados parâmetros de dimensionamento do estacionamento residencial menos elevados**, como forma de controlar o crescimento da motorização pelo lado da disponibilidade da oferta de estacionamento privado.



Défices de oferta de estacionamento ao longo do dia, por zona

G. Síntese da Caracterização: Modos Suaves



G.1. Evolução recente

O contexto que tem favorecido a diminuição das viagens a pé

Nas últimas décadas tem-se assistido a um forte crescimento da utilização do automóvel, seja quando se consideram as viagens pendulares (e.g. casa-trabalho), seja nas viagens por motivos não obrigatórios (e.g. compras, lazer, etc.). A opção pelo modo de transporte individual traduziu-se na redução do peso das viagens realizadas em transporte colectivo e das deslocações em modos suaves (e, particularmente, do modo pedonal, já que a bicicleta tem um peso relativamente baixo).

O modelo de ordenamento urbano de Cascais favoreceu a maior utilização do automóvel, num contexto em que o acesso e utilização deste modo é cada vez mais fácil, sendo de destacar:

- **A dispersão das urbanizações e condomínios no território**, agravado pelo facto destas não disporem de estruturas de apoio de comércio e serviços;
- **A baixa densidade populacional**, associada à elevada percentagem de habitações unifamiliares, a qual limita as alternativas ao automóvel já que as distâncias a percorrer a pé são maiores e as densidades de procura potencial de transporte colectivo mais baixas, dificultando a introdução de ofertas eficazes;
- **A localização de alguns geradores importantes em territórios pouco “amarrados”** ao restante espaço urbano (e.g., CascaiShopping ou, o novo Hospital de Cascais) impossibilita ou dificulta a opção pelo modo a pé.

Estas condicionantes têm maior expressão no **interior do concelho**, onde as **redes pedonais não estão devidamente infra-estruturadas** (vias sem passeios e condições precárias de atravessamento).

Na zona litoral, a rede é mais qualificada, tendo sido realizado nos últimos anos um investimento na construção de vias pedonais segregadas ao longo da costa, as quais são sobretudo vocacionadas para actividades de lazer e turismo.

Mas **Cascais apresenta também características propícias à realização de deslocações em modos suaves**, destacando-se a suavidade do declive junto à costa, o elevado peso das deslocações internas ao concelho dos residentes (73% dos residentes realizam viagens internas ao concelho) ou a existência de infra-estruturas de apoio às deslocações pedonais e cicláveis na zona litoral.



G.2. Rede Pedonal

Oferta

As infra-estruturas pedonais estão dispersas por todo o território concelhio e materializadas numa rede de passeios que acompanha a rede viária, sobretudo nos bairros com maior consolidação urbanística.

A qualidade da rede pedonal do concelho de Cascais é diferente em função da zona que se considera; **no litoral, a rede pedonal apresenta boas condições de acessibilidade**, por oposição a uma **menor qualificação das redes pedonais no interior do concelho (a Norte), as quais, muitas vezes não estão devidamente infra-estruturadas** (vias sem passeios e condições precárias de atravessamento), traduzindo a menor consolidação urbana de vários bairros de Cascais.

Nos últimos anos, o investimento da CMC nas redes pedonais tem sido significativo, traduzindo-se na **construção de quase 20 km de vias pedonais ao longo da costa do concelho**.

Para além dos percursos pedonais litorais, existem ainda outras zonas em que a qualidade dos espaços de circulação pedonal deve ser destacada.

Entre estas, cumpre destacar a qualidade urbana da Vila de Cascais, a ligação entre a praia e a estação de Carcavelos ou a Alameda do Casino do Estoril.



Rede Pedonal de Cascais



Acessibilidade para Todos

O conceito **Acessibilidade para Todos** tem como objectivo garantir níveis de acessibilidade aceitáveis a todo o universo da população com necessidades especiais. Nele incluem-se as pessoas em cadeiras de rodas, com dificuldades em andar ou em percorrer grandes distâncias e com dificuldades sensoriais (cegas ou surdas), bem como as pessoas que no seu percurso de vida se apresentem transitoriamente condicionadas, como sejam, as grávidas, as crianças ou os idosos.

Até 2017, o concelho de Cascais deve adaptar a sua rede pedonal ao disposto no Decreto-Lei nº163/2006, o qual estabelece as condições de acessibilidade que são necessárias garantir nos espaços públicos e edifícios públicos e habitacionais. Este novo regulamento pretende garantir a **acessibilidade para todos**, não apenas para a população em geral, mas sim, para o universo das pessoas com necessidades especiais de mobilidade.



Tendo em consideração a dimensão do concelho de Cascais importa **estabelecer níveis de prioridade de intervenção para a qualificação das redes pedonais (e cicláveis)**, processo este que será desenvolvido no âmbito do ETAC de Cascais.

Principais barreiras físicas

A **Estrada Marginal** constitui-se como uma barreira física com significado, mas a existência de diversos pontos de atravessamento permite estabelecer de modo adequado a ligação às zonas de atracção (praias e zonas de restauração).

A **Linha Ferroviária de Cascais** é também uma importante barreira, e por essa razão existem vários pontos de atravessamento (pelo menos 10 passagens inferiores, 5 passagens superiores e algumas passagens de nível).

Todas as estações ferroviárias têm passagens desniveladas, com excepção de São Pedro do Estoril e São João do Estoril. Contudo, estas estão actualmente a ser alvo de uma remodelação profunda, a qual permitirá desnivelar os acessos pedonais.

A **A5/IC15** constitui-se como uma importante barreira quando se considera a acessibilidade em modos suaves; por essa razão existem diversas passagens desniveladas (9 passagens inferiores, 2 das quais apenas pedonais e, 16 passagens superiores, 7 delas pedonais e uma exclusiva a um campo de golfe).

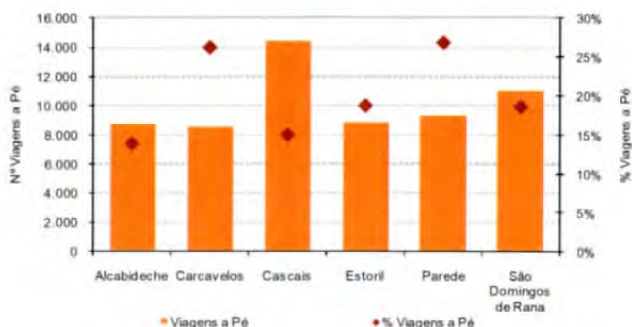
Em algumas zonas do concelho a A5/IC15 constitui-se como uma barreira, interrompendo o contínuo urbano, mas nestes casos, a densidade das ligações pedonais (e rodoviárias) proporcionadas é mais intensa, já que a CMC tem procurado adaptar as infra-estruturas de transposição à intensidade da ocupação urbana nas zonas marginais à A5/IC15.



Procura

Considerando apenas as viagens terminadas em Cascais, estima-se que sejam realizadas cerca de 60 mil viagens a pé, das quais, a maior parte são realizadas pelos residentes (59,5 mil viagens; 21% do total das viagens realizadas pelos residentes e terminadas em Cascais).

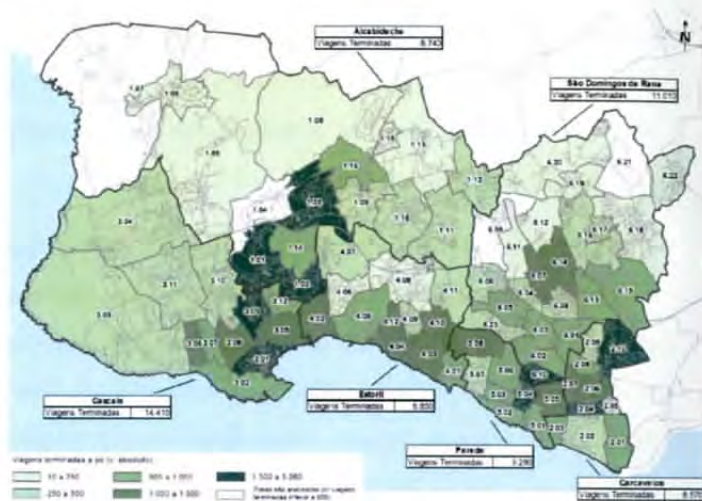
As freguesias com maior peso de viagens terminadas a pé são respectivamente, Carcavelos e Parede, nas quais o peso das viagens a pé corresponde a 26% e 27% do total das viagens aí terminadas.



Viagens pedonais por freguesia

As viagens pedonais concentram-se nos principais centros urbanos do concelho, particularmente naqueles que estão localizados junto à Av. Marginal (Cascais, Carcavelos e Parede), mas também em Alcabideche (1.03), Amoreira/Pai do Vento (1.02), Alvide/Carrascal de Alvide/Abuxarda (1.01), ou Sassoeiros/São Miguel das Encostas/Bairro da Carris (2.10).

É fundamental apostar na maior utilização do modo pedonal e, como tal, na fase de desenvolvimento das propostas serão identificadas as zonas em que se concentram as viagens de curta distância (até 1 a 1,5 km) de modo a propor a qualificação pedonal das redes pedonais que as servem.



Viagens pedonais terminadas, por zona



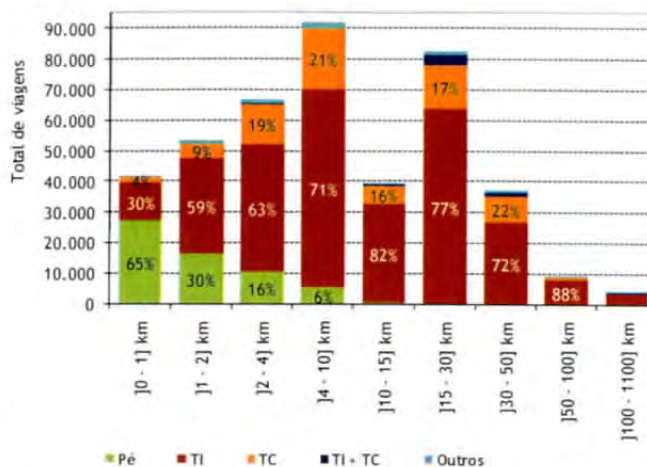
Percentagem de viagens pedonais, por zona



Viagens a pé versus distância

No escalão de distância até 1 km (até 15 minutos a pé), a opção pelo modo pedonal é dominante, reduzindo-se para menos de metade no escalão seguinte (30%; até meia hora), para 16% no escalão de distância entre os 2 e os 4 km de distância (máximo de 1 hora de percurso) e para 6% no escalão acima dos 4 km.

Ainda que o modo pedonal seja dominante no escalão de distâncias inferiores a 1 km, é de referir que 30% das viagens neste escalão são realizadas em automóvel, o que se traduz na existência de cerca de 12,4 mil viagens de muito curta distância que são realizadas em automóvel e que poderiam em parte ser transferidas para o modo pedonal.



Repartição das viagens a pé em função do escalão de distância percorrida



G.3. Rede Ciclável

Oferta

Pelo Código da Estrada a circulação em bicicleta é livre na generalidade das vias, à excepção das auto-estradas e vias rápidas. Todavia, a reduzida prática da utilização da bicicleta pela população em geral (em contextos rodoviários) tem levado ao desenvolvimento de infra-estruturas segregadas em diversos concelhos, incluindo em Cascais.

Actualmente, a rede ciclável de Cascais tem cerca de 13,4 km. Esta concentra-se na zona ocidental do concelho (nomeadamente na ligação de Cascais ao Guincho), e tem sobretudo uma função turística e de lazer.

A rede ciclável é composta por 3 circuitos, no Guincho, Areia e centro de Cascais. Existe ainda um quarto circuito previsto em Carcavelos, o qual se irá desenvolver ao longo da Av. Jorge V, estabelecendo a ligação à praia, ao Hotel Praia Mar e ao Centro de Ténis de Carcavelos.

Com excepção do circuito urbano da Vila de Cascais, **os circuitos actuais desenvolvem-se junto à costa**, sendo frequentemente utilizados nos dias úteis pela população turística, mas sobretudo aos fins-de-semana pela população residente em Cascais ou noutros concelhos.

Globalmente, **Cascais é deficitário em infra-estruturas de estacionamento de bicicletas**. De todas as estações da CP apenas a estação de Cascais dispõe de estacionamento de bicicletas. Muitas das principais infra-estruturas (e.g., Centro de Saúde de Cascais) não dispõem deste tipo de equipamentos, sendo de recomendar que, a CMC considere a introdução de investimentos nesta área.

Cascais oferece ainda o serviço **Bicas (Bicicletas da CM Cascais)**, o qual permite que residentes e visitantes do concelho tomem de empréstimo as bicicletas municipais.



Posto de empréstimo das Bicas



CICLOVIA DA AREIA

CICLOVIA URBANA

CICLOVIA DO GUINCHO

Rede ciclável



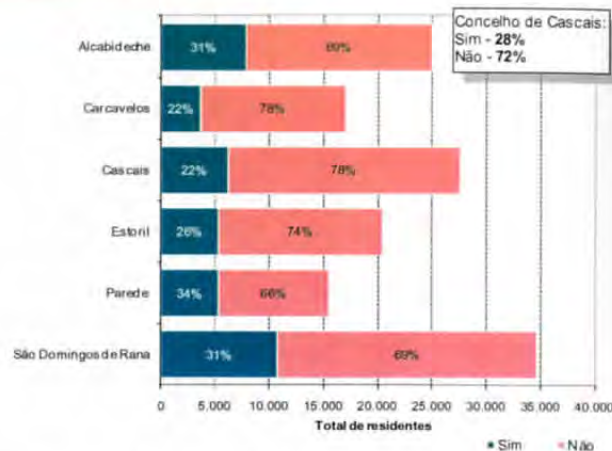
Procura

A opção pela bicicleta é ainda pouco expressiva, mas é já um modo de transporte utilizado (cerca de 750 viagens diárias) em algumas deslocações quotidianas, sendo de admitir que as viagens em bicicleta aumentem ao fim-de-semana.

A bibliografia internacional tem vindo a definir os patamares de distância para os quais a utilização dos modos suaves, isto é, o andar a pé e a bicicleta, são globalmente mais eficientes, estando demonstrado que a bicicleta é uma opção muito competitiva nas deslocações até 4 km¹, sendo um modo até mais rápido do que a opção pelo TI quando consideramos o acesso/egresso e a procura de estacionamento.

O inquérito à mobilidade incluía um bloco de perguntas de opinião, no qual estava incluída a seguinte pergunta “Gostaria de utilizar a bicicleta nas suas deslocações diárias?”, pergunta esta que tinha como objectivo avaliar a propensão dos inquiridos para aderir a este modo de transporte.

Cerca de 28% dos residentes em Cascais “têm gosto em utilizar a bicicleta nas deslocações diárias”, verificando-se que esta percentagem é mais elevada em Alcabideche e São Domingos de Rana, o que pode estar relacionado com a percepção de estarem servidos por menos alternativas modais e, portanto, a bicicleta surgir como um modo de transporte interessante.

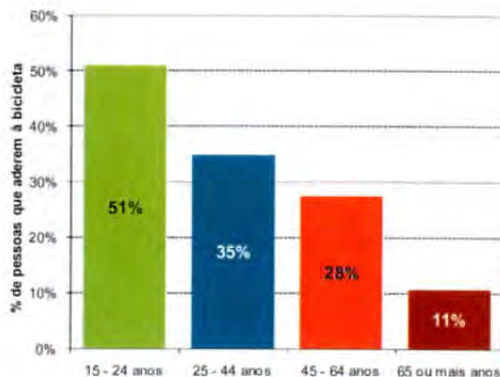


Gosto na utilização da bicicleta nas deslocações quotidianas

¹ Um percurso de 4 km pode ser realizado em cerca de 15 minutos (assumindo uma velocidade de 15km/h, a qual corresponde a uma velocidade baixa de circulação, já que está convencionado que a velocidade média de viagem em bicicleta varia entre os 15 e os 25 km/h).

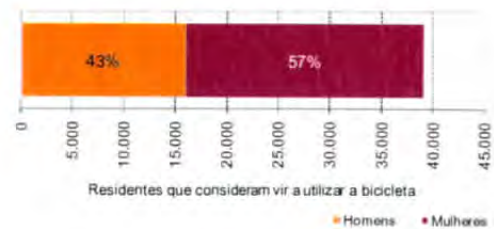


A idade é um dos factores que mais condiciona a adesão à utilização da bicicleta: enquanto 51% das pessoas no escalão entre os 15 e os 24 anos são receptivos à sua utilização, verifica-se que a adesão a este modo diminui com a idade (apenas 11% das pessoas no escalão dos “mais de 65 anos” são receptivos a este modo).



Residentes que consideram a possibilidade de utilizar a bicicleta nas deslocações quotidianas, por segmentos etários

Quando se considera o sexo dos residentes que admitiram utilizar a bicicleta nas suas deslocações quotidianas, caso as condições de acessibilidade fossem convenientes, verifica-se existir **uma maior adesão por parte das mulheres**.



Sexo dos residentes que consideram vir a utilizar a bicicleta

Aos residentes que demonstraram disponibilidade para utilizar a bicicleta foi-lhes pedido para descrever as condições que gostariam de ver melhoradas na rede ciclável.

A criação de ciclovias é a condição mais vezes referida (81% das 1.^a razões e 8% das 2.^a razões), sendo acompanhada da garantia da segurança dos ciclistas (11% das respostas nas 1.^a razões e 15% das 2.^a razões). A existência de estacionamento de bicicletas, a alteração dos comportamentos (maior civismo/alteração de comportamentos) são também aspectos referenciados, mas com muito menor destaque.



H. Síntese da Caracterização: Ambiente Urbano e Segurança Rodoviária

H.1. Ruído

No âmbito do ETAC de Cascais, a TIS desenvolveu o estudo acústico do concelho de Cascais. Este trabalho não pretende substituir-se ao Mapa de Ruído existente, nem ao Plano Municipal de Redução de Ruído do concelho (em desenvolvimento), tendo apenas como objectivo estabelecer a caracterização da situação actual, de modo a ser possível a avaliação das propostas de intervenção.

As principais fontes de ruído associadas ao sector dos transportes são de origem rodoviária, ferroviária e aérea, mas aquela que **apresenta uma maior influência no ambiente acústico do concelho é a fonte rodoviária.**

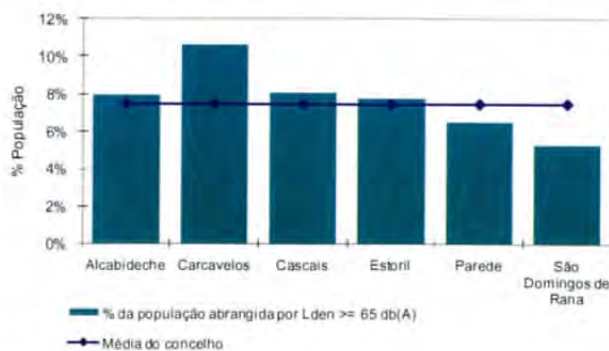
Entre as vias que mais contribuem para a poluição sonora de Cascais destacam-se: a EN9, a Av. Marginal/EN6, a Av. dos Bombeiros Voluntários, a Via Longitudinal Norte (3.ª Circular), a Av. de Sintra, a EN6-7, a EN249-4, a EN247-5 (Estrada de Manique) e a Av. Eng.º Adelino Amaro da Costa.

A **Linha de Cascais constitui uma fonte de ruído a ter em conta**, apesar de não se sobrepor ao ruído produzido pelo tráfego rodoviário, já que no concelho de Cascais o traçado deste corredor ferroviário se desenvolve, quase na totalidade, em paralelo com a Avenida Marginal, a qual produz níveis de ruído muito superiores, “disfarçando” assim os impactes sonoros produzidos pela Linha de Cascais.



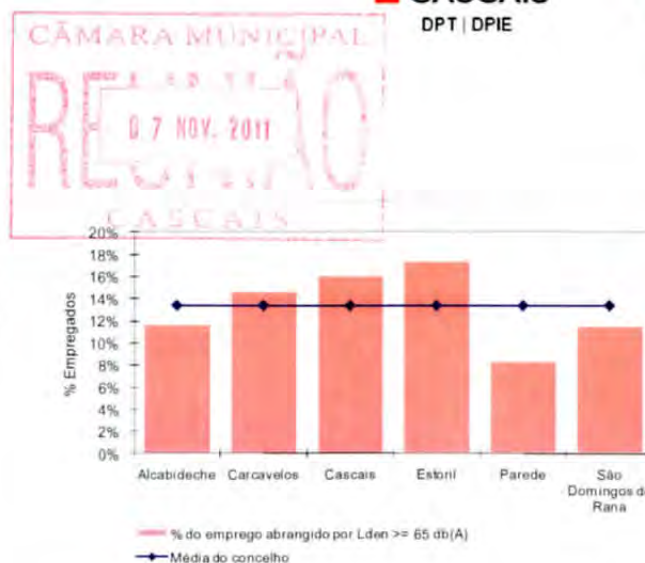
Globalmente, **os impactes do ruído são sentidos de igual forma pelos residentes nas diferentes freguesias**, verificando-se que **Carcavelos tem uma maior exposição ao ruído** (devido ao atravessamento da EN6 e da EN6-7), o que pode decorrer do facto desta freguesia estabelecer fronteira entre Cascais e Oeiras e, por este facto, ser uma freguesia de atravessamento onde existe procura, sob o ponto de vista de tráfego, quer do concelho de Cascais quer do concelho de Oeiras. Por outro lado, esta freguesia é atravessada por importantes vias estruturais, nomeadamente a EN6 e a EN6/7, as quais acolhem volumes de tráfego mais significativos.

Desta análise pode ser verificado que as freguesias de **Cascais, Carcavelos e Estoril apresentam valores superiores de ruído ambiente para o emprego**, o está relacionado com a proximidade deste às vias estruturantes do concelho.



Percentagem da população residente em zonas com níveis de ruído >= 65 db(A) para o indicador Lden, por freguesia

Cerca de 7% da população residente e 13% do emprego privado no concelho estão sujeitos a níveis de ruído superiores ao legalmente estabelecido para zonas classificadas como mistas (i.e. 65 db(A)).



Percentagem do emprego em zonas com níveis de ruído ≥ 65 db(A) para o indicador Lden, por freguesia

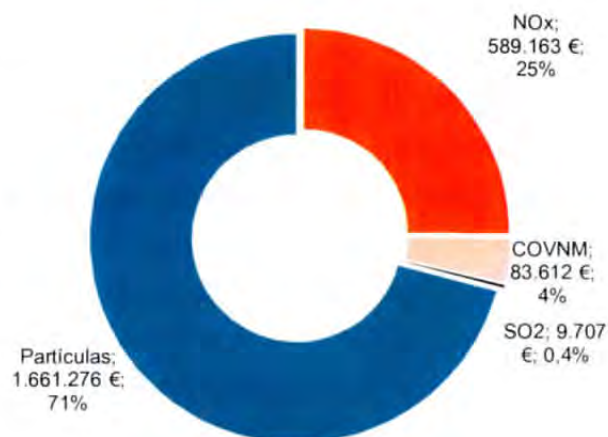
H.2. Emissões de Poluentes Atmosféricos e Gases de Efeito de Estufa (GEE)

Emissões de poluentes atmosféricos

Ao nível dos poluentes atmosféricos, foram contabilizadas as emissões dos NO_x, COVNM (compostos orgânicos voláteis não metano), SO₂ e Partículas.

Os impactes mais importantes são causados pelas partículas (71%), seguidas dos NO_x (25%) e, em menor escala, dos COVNM (3,5%) e SO₂ (0,4%), estimando-se que, no conjunto, as emissões contabilizem impactes anuais na ordem dos 2,3 milhões de euros por ano.

As emissões poluentes causam, no seu conjunto, danos que são valorizados em 12,45 Euro/ano/habitante.

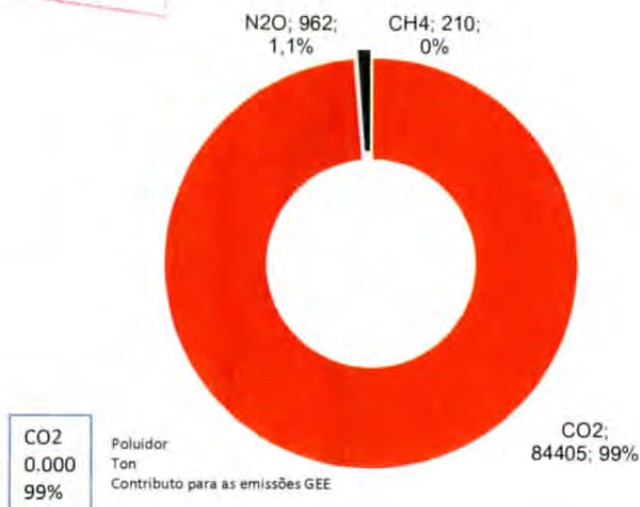




Emissões de gases de efeito de estufa

As emissões de Gases de Efeito de Estufa (GEE) não têm um impacto directo local já que o fenómeno das alterações climáticas ocorre a uma escala global. No entanto, estas emissões reflectem a responsabilidade do tráfego circulante no concelho de Cascais na contribuição para as alterações climáticas.

Estimam-se impactos globais de 3,1 milhões de euros anuais pelas emissões dos GEE, o que equivale a uma capitação de cerca de 16,24 Euro/hab. em relação à população de Cascais.



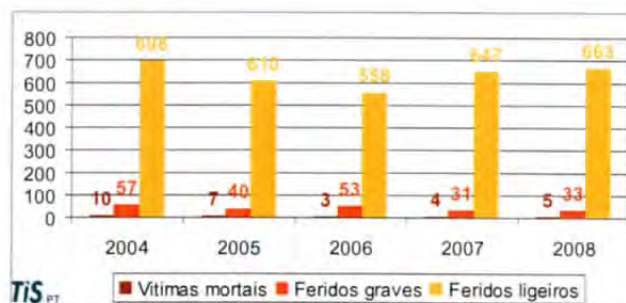
Emissões de gases de efeito de estufa no sector rodoviário

H.3. Segurança rodoviária

A evolução das estatísticas de acidentes em Cascais apresentou, uma evolução positiva entre 2004 e 2006, mas em 2007 verificou-se um retrocesso no total de mortos e feridos ligeiros, o que aponta para a **necessidade de ser definida uma política concertada para melhorar as questões da segurança, tanto mais, que a (in)segurança é um dos factores que mais contribui para os custos externos dos transportes.**

Segundo a ANSR, os principais pontos “negros” do concelho localizam-se na **EN6/Avenida Marginal** (36 feridos graves e 6 mortos), no **IC15/A5** (11 feridos graves e 2 mortos) e, na **Avenida da República** (8 feridos graves e 1 morto). Outros pontos onde se verificaram acidentes graves incluem a EN249, a Avenida Amália Rodrigues, a 3ª Circular, a Rua José Elias Garcia e a Variante à EN6-7.

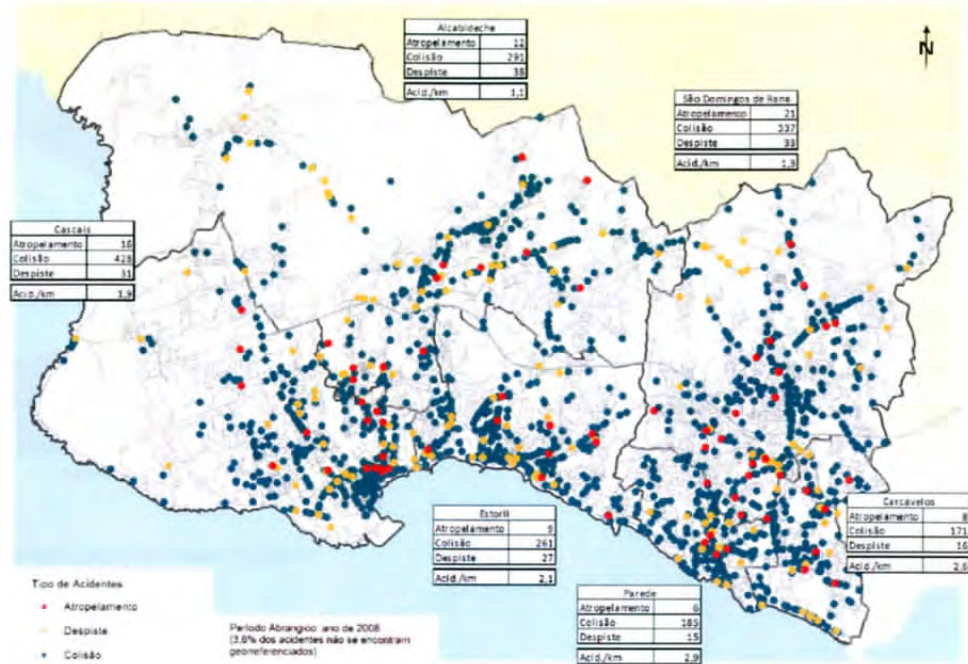
Os tipos de acidentes mais frequentes nas vias de hierarquia superior (EN6, IC15/A5, 3ª Circular) são as colisões e os despistes,



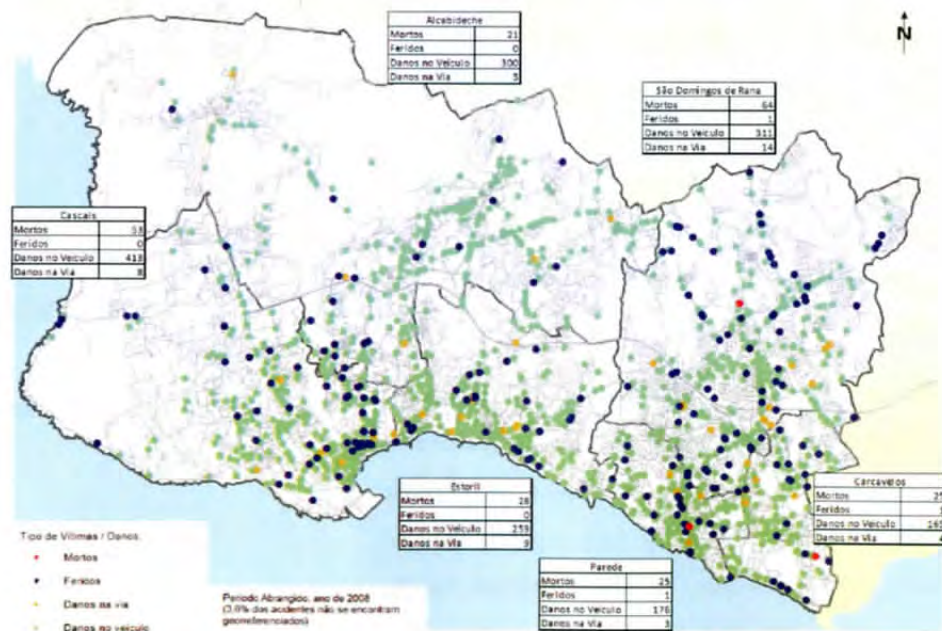
Tipologia das vítimas dos acidentes no concelho de Cascais, 2004/2008



enquanto que nas outras vias são os atropelamentos e as colisões.



Tipo de vítimas/danos por rua no ano de 2008, por freguesia



Tipo de acidentes rodoviários por rua no ano de 2008, por freguesia



I. Síntese da Caracterização: Conta Pública

I.1. Objectivos e estrutura da conta pública de Cascais

O que é a conta pública?

O conceito de Conta Pública corresponde, de uma forma abreviada, à criação de um sistema de contabilização simplificado (balanço económico-financeiro), no qual são identificados todos os fluxos económicos e financeiros associados ao sistema de mobilidade. Tem por objectivo principal conhecer a estrutura dos custos totais associados aos actos diários de mobilidade, na perspectiva dos diversos actores (utilizadores, município, gestor de infra-estruturas, operadores, etc.) que interagem no sistema.

Para estabelecer esse balanço económico-financeiro importa que sejam criadas bases e rotinas de recolha de informação que permitam uma leitura real do custo do sistema de mobilidade, dando resposta a algumas questões essenciais:

- qual é o custo com a mobilidade?
- quais os custos (investimento e funcionamento) e receitas relacionados com os vários modos de transportes e quem os suporta?
- qual a parte dos custos sociais que é internalizada (coberta directa ou indirectamente) pelos utilizadores e qual a parte não internalizada (custo externo)?
- qual a repartição dos custos das deslocações por modo de transporte? (análise comparativa)

Objectivos da conta pública em Cascais

A Conta Pública de Cascais pretende “criar um sistema de recolha de dados que permita uma leitura real de quanto custa o sistema de deslocações, para assim poder avaliar os diferentes cenários de opções modais” (in caderno de encargos).

O trabalho pioneiro que se enceta com o ETAC procede à sistematização do conhecimento sobre os principais fluxos económicos e financeiros associados ao sistema de mobilidade no seu todo e a cada modo individualmente.

Deve, contudo, ser encarado como um projecto de conta piloto que servirá de base a um processo de actualização e melhoria contínua do conhecimento dos custos da mobilidade.

Os valores reportados neste exercício referem-se ao ano de 2008, o último com valores financeiros aprovados; contudo, sempre que a informação disponível o permitiu, optou-se por apresentar o histórico da sua evolução.



Categorias de custos

Os custos suportados directamente pelos operadores/gestores e pelos utilizadores designam-se geralmente por **custos privados ou internos**. Os custos internos ou privados podem ser **percebidos** (quando correspondem a um custo tido em consideração pelo utilizador, como seja, as tarifas de transporte, portagens, estacionamento, combustível), ou **não percebidos** (quando correspondem a um custo efectivo do utilizador, mas que não é tomado em consideração aquando de uma escolha modal. É o caso dos seguros automóveis, impostos ou o desgaste do veículo).

A noção de **custo externo** reflecte o custo para sociedade dos impactes gerados pelo sistema, e que são suportados por todos os outros que não só o utilizador, e que não são tidas em conta por este aquando da sua escolha modal. Regra geral, são considerados os custos resultantes do congestionamento, acidentes, ruído e emissões poluentes.

A soma dos custos internos e externos constitui o custo social do sistema de mobilidade.

O conceito de **custo total (ou real)** engloba assim, a contabilização não só de custos privados mas também de todos os custos externos.



A aferição dos custos totais de transporte conduz à necessidade de identificar de forma clara quais as **actividades a considerar**, quais as **entidades envolvidas** e qual a **contribuição monetária** de cada uma.



Etapas na construção da conta pública



Actividades e fontes de informação

As actividades consideradas na conta pública incluem os serviços de transporte, as infra-estruturas bem como um conjunto de actividades gerais de suporte ao bom funcionamento da mobilidade urbana.





Contribuições financeiras

A determinação das contribuições financeiras das diversas entidades públicas e privadas é desenvolvida a partir da recolha e análise dos Relatórios e Contas, Relatórios de Actividade ou Balanço de Resultados, quando disponíveis,

e/ou por consulta directa junto das entidades presentes no concelho.

São considerados como contribuições financeiras:

- **Dados relativos ao Investimento**, que incluem os custos relacionados com a construção, grandes reparações ao nível da infra-estrutura, incorporando os custos directos com a aquisição ou renovação de material circulante, sistemas de bilhética e informação, etc.).
- **Dados relativos ao funcionamento**, e que incluem os custos operacionais dos operadores de transporte e táxis, custos operacionais dos concessionários de estacionamento, mas também uma afectação à mobilidade de um conjunto de custos públicos gerais (ex. iluminação pública, custos gerais de funcionamento da câmara, segurança pública e policiamento) que garantem que o sistema de mobilidade funciona.

Do lado do utilizador, incluem-se todos os custos, percebidos ou não percebidos, despendidos com a mobilidade.



Limitações presentes na conta piloto de Cascais

É de salientar o facto de não ter sido possível incorporar nesta contabilização de custos, os valores reais de investimento ao nível da rede viária com gestão das Estradas de Portugal e Brisa, nem os investimentos no transporte público, quer por parte dos operadores, quer os de investimento municipal, por não disponibilização dos mesmos por parte das respectivas entidades, tendo sido realizadas *proxis* a estes valores.

Esta não disponibilização da informação resulta largamente do próprio carácter inovador deste exercício, sendo expectável que à medida que este tipo de análises vá sendo incorporado nos planos municipais, as diversas entidades reconheçam a sua mais-valia e como tal facilitem o acesso aos dados.

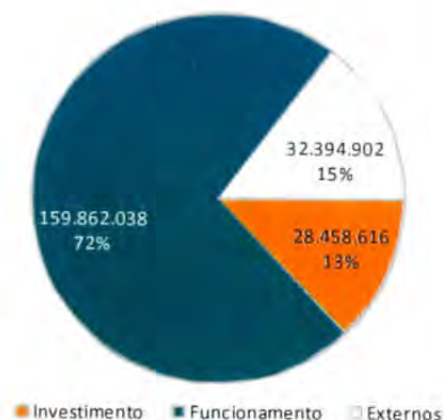
De qualquer modo é de realçar, que, ainda que sem a incorporação desta importante componente de custos, os resultados aqui apresentados fornecem uma leitura clara do custo real de funcionamento (operação) do sistema de mobilidade e do grau de cobertura dos mesmos através dos pagamentos dos utilizadores. A sua generalização face à cobertura de custos do sistema de mobilidade deve, contudo, ser evitada, uma vez que não reflecte a totalidade dos investimentos realizados.

Salienta-se ainda, o facto desta contabilização de custos ser baseada nos resultados do inquérito à mobilidade e dos modelos de transporte e como tal permitir uma melhor aproximação aos dados reais do que as estimativas que são normalmente utilizadas pela generalidade dos países que efectuam regularmente este tipo de análises. Este aspecto torna-se particularmente visível ao nível da contabilização dos custos de congestionamento e emissões poluentes.

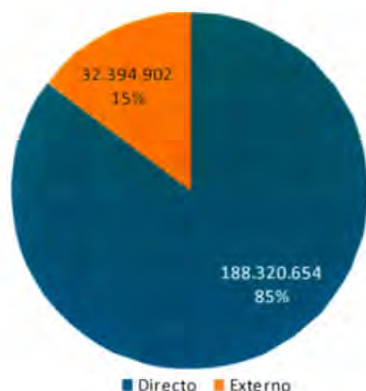
1.2. Principais resultados da conta pública de Cascais

O custo total anual com a mobilidade em 2008 foi de cerca de 221 milhões de euros, o que representa um custo por habitante e por ano de 1.172€.

Deste custo total, 72% diz respeito a custos de operação do sistema, 15% a custos externos e 13% a custos de investimento (incluindo *proxi* ao investimento em transporte público, e na rede viária de nível 1 e 2).



Custo total com a mobilidade urbana



Custos directos e custos externos

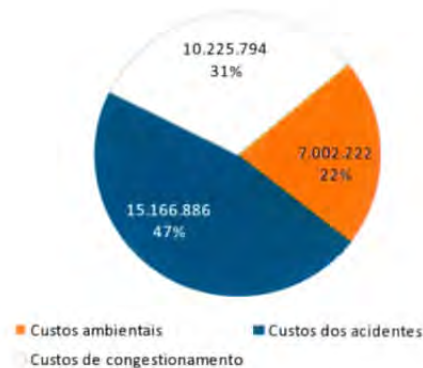
A repartição dos custos, entre custos directos monetários (i.e. com fluxos financeiros associados) e custos externos, demonstra que estes últimos representam cerca de 15% dos custos totais.

Este valor, mais reduzido do que seria de esperar, resulta, em larga medida, das características particulares do concelho de Cascais, designadamente **em termos de ruído (influência da orla marítima), emissões (a frota automóvel do concelho é relativamente recente).**

Por outro lado, **o efeito provocado pelo tráfego automóvel de Cascais repercute-se em termos de congestionamento já fora dos seus limites** (efeito torna-se particularmente visível já no concelho de Oeiras).

A análise por tipo dos custos externos evidencia um **peso elevado dos acidentes face aos restantes custos externos, devendo a autarquia investir numa estratégia de redução deste indicador.** Recorda-se que em 2008, verificaram-se no concelho de Cascais 559 acidentes, dos quais resultaram 701 vítimas, das quais 5 mortais.

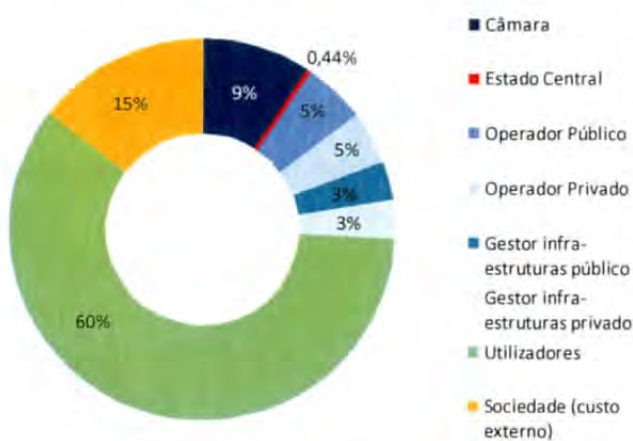
Os **custos ambientais (ruído e emissões poluentes) são responsáveis por 22% do total dos custos externos**, num montante correspondente a 7 milhões de euros. O **congestionamento representa um custo de 10,2 milhões de euros (31% do total).**



Desagregação dos custos externos



Já no que refere a quem financia a mobilidade, os resultados demonstram que 59% do total dos custos são suportados pelos próprios utilizadores.



Financiamento da mobilidade urbana

A repartição dos custos totais por modo de transporte evidencia claramente as vantagens dos modos suaves, com 2% dos custos totais, num total anual de 3,7 milhões de euros.

O transporte público (incluindo táxis) representa um custo anual, de 63 milhões de euros (28% do total).

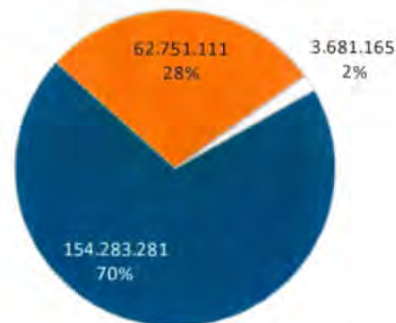
Mas a maior fatia dos custos está associado ao transporte individual, o qual tem um custo anual de 154 milhões de euros representando cerca de 70% dos custos totais.

Tendo por base o quantitativo populacional do concelho, verifica-se que o custo total com a mobilidade por ano representa um valor unitário por habitante de 1.172€, custo este que varia substancialmente consoante o modo de transporte usado nas viagens:

- 20€ por habitante no caso dos modos suaves (15% das viagens)
- 333€ para o transporte público (17% das viagens)
- 820€ para o transporte individual (68% das viagens).

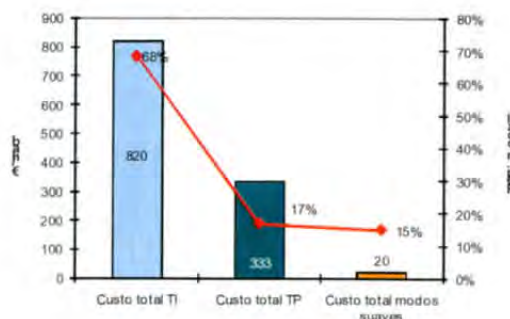
Recorda-se que para uma parcela significativa de custos de investimento foi assumida como uma proxy. Os operadores de TP (rodoviário, ferroviário e táxis) suportam 10% dos custos, sendo a parcela correspondente ao custo suportado pelo município de 9% do total (cerca de 20 milhões de euros).

Os custos não cobertos e que recaem na sociedade, isto é, os custos externos, correspondem a cerca de 15%. Ao Estado Central corresponde uma parcela inferior a 1%, a qual respeita à compensação de serviço público realizado pela CP (796 mil euros) e subsídios à exploração no caso da Scotturb (178 mil euros).



■ Custo total em TI
 ■ Custo total em TP
 ■ Custo total em modos suaves

Repartição dos custos totais por modo de transporte



Custo da mobilidade por habitante e por modo de transporte

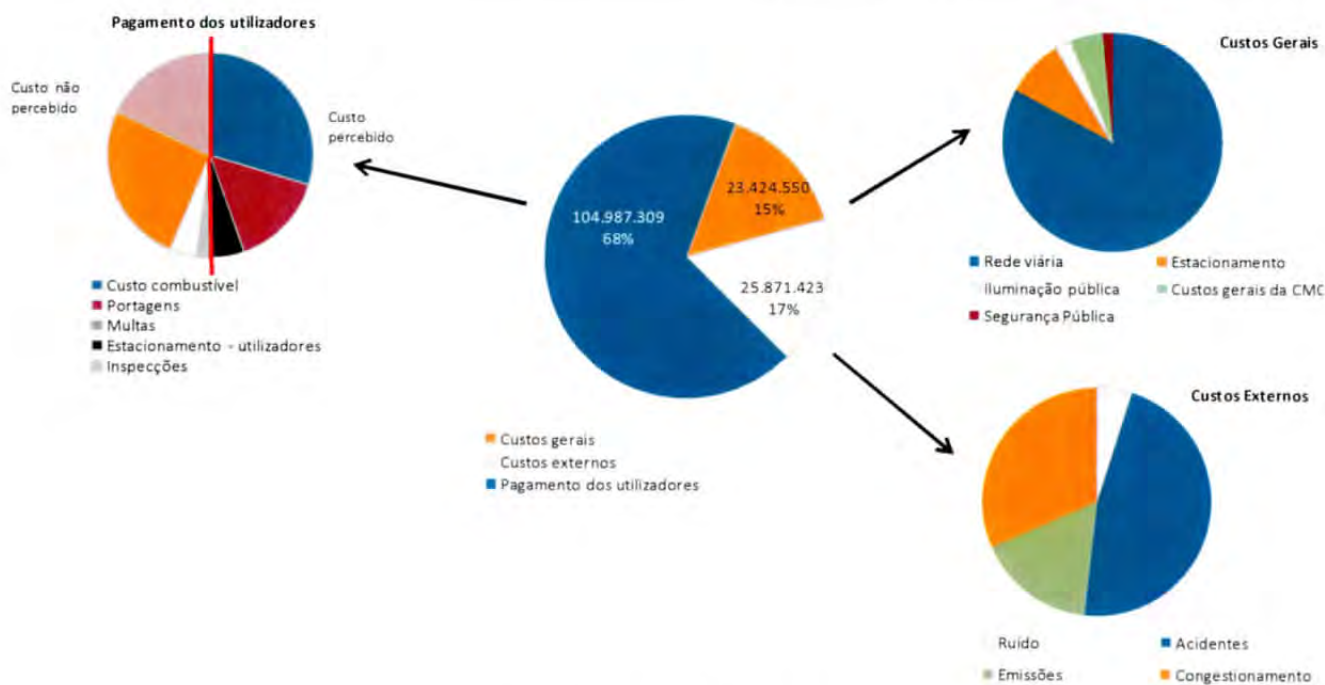


Custo com a mobilidade em TI

O custo com a mobilidade em transporte individual representa aproximadamente 70% do total dos custos com a mobilidade, valor este que se fixa na ordem dos 154 milhões de euros por ano.

A parte deste custo coberta pelas contribuições dos utilizadores é de 105 milhões de euros, o que representa aproximadamente 68% do custo total com o transporte individual.

Da parcela paga pelo utilizador, 50% não são normalmente contabilizados por estes aquando da sua escolha modal. É o caso das inspeções periódicas, seguro, imposto de circulação (cujo pagamento é anual) bem como o custo não operacional do veículo (directamente relacionado com o uso do veículo e em função da quilometragem percorrida).



Custo total com a mobilidade em TI



Custo com a mobilidade em TP

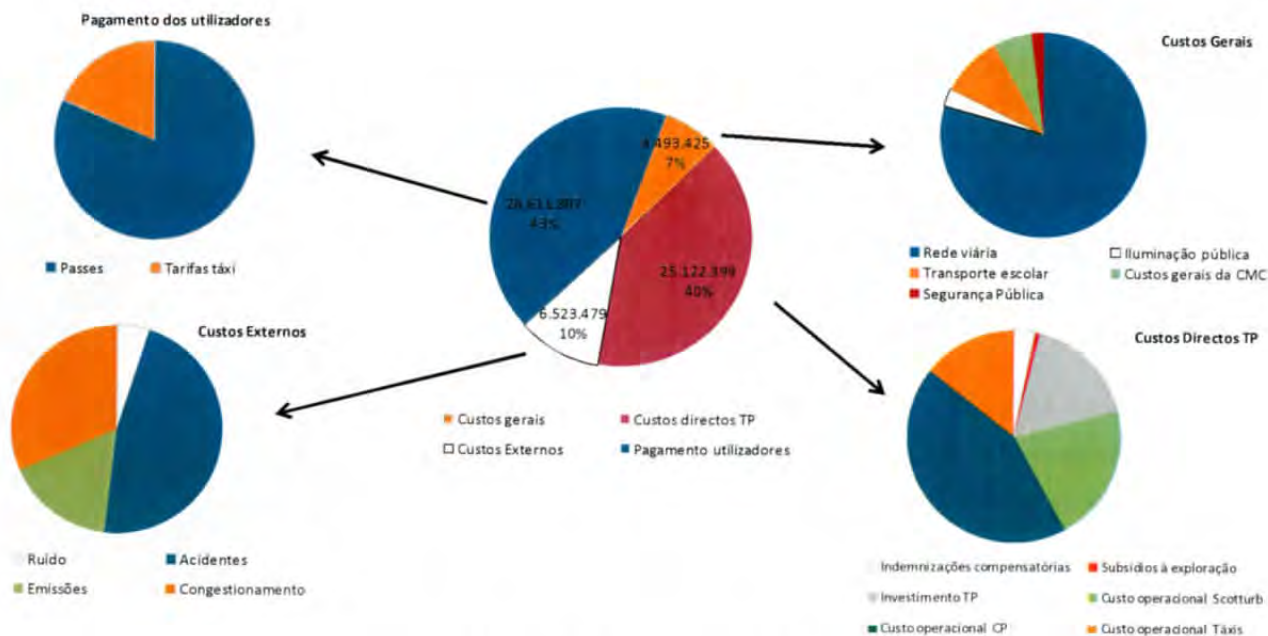
O custo com a mobilidade em transporte público representa cerca de 28% do total dos custos com a mobilidade, valor este que ronda os 63 milhões de euros por ano. O pagamento das tarifas do transporte e dos táxis pelos utilizadores corresponde a cerca de 42% dos custos totais, o que representa a cobertura total dos custos operacionais de funcionamento directamente afectos ao transporte público.

Do lado dos custos directos com o TP, os custos operacionais da CP e Scotturb representam 64% do total (16 milhões de euros).

Os custos operacionais dos táxis contam para 14% dos custos, num total aproximado de 3,6 milhões de euros por ano

O valor de subvenções estatais foi perto de 1 milhão de euros (4% do total) e o investimento no transporte público (*proxi*) correspondeu a 17% (4,3 milhões de euros).

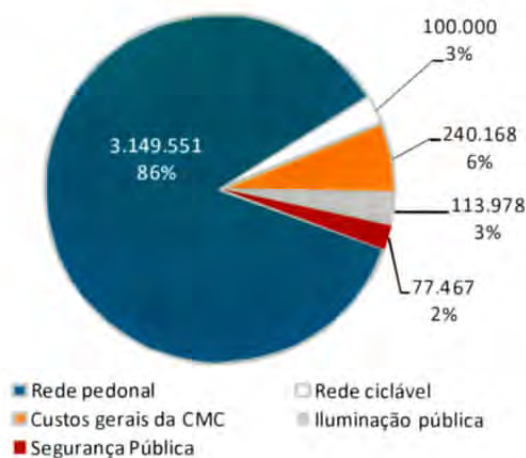
No seu conjunto o pagamento de passes e bilhetes representam 82% do total dos pagamentos efectuados pelos utilizadores, sendo os restantes 18% afectos a tarifas de táxi.



Custo total com a mobilidade em TP



Custo com a mobilidade em Modos Suaves



Custo com a mobilidade em Modos Suaves

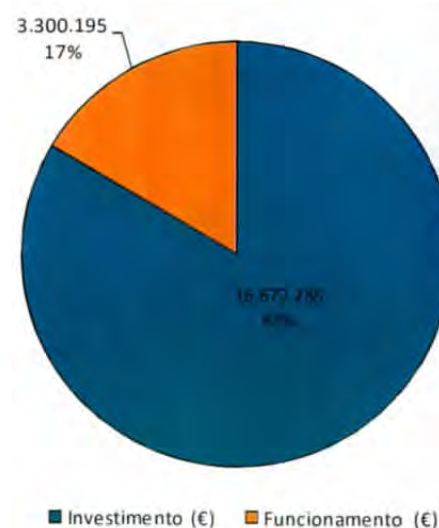
O custo com a mobilidade em modos suaves reflecte a parcela afecta a estes modos na cobertura dos custos gerais de investimento e funcionamento do sistema, uma vez que a estes modos não estão afectos pagamentos por parte dos utilizadores (o próprio aluguer de bicicletas é gratuito para o utilizador).

O custo total com a mobilidade nestes modos foi cerca de **3,7 milhões de euros por ano**, sendo que a parcela com custo mais elevado é relativa ao **investimento na rede pedonal**, incluindo a construção de passeios pedonais dedicados bem como as novas obras e obras de reformulação de passeios ao nível da rede local.

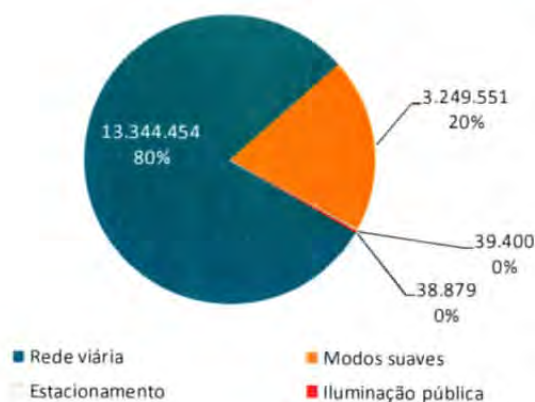
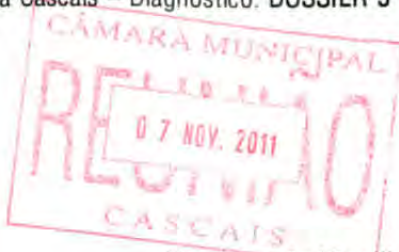
1.3. Os custos da mobilidade na perspectiva da câmara

A conta pública de Cascais reflecte o custo do sistema de mobilidade no seu conjunto, contudo sendo esta desenvolvida para a entidade gestora do concelho, considera-se fundamental apresentar os diversos custos directamente relacionados com a mobilidade, suportados directamente por esta entidade.

Assim, no seu global a CMC despendeu em 2008, cerca de 20 milhões de euros com a mobilidade urbana, dos quais 83% foram afectos a investimento público.



Custo total CMC com mobilidade urbana



Investimento CMC por tipo de investimento

Dos cerca de 17 milhões de euros de investimento da CMC em mobilidade urbana, 80% foram afectos à rede viária municipal e cerca de 20% a modos suaves. O investimento na rede pedonal, englobando a construção de passeios dedicados e a construção/reformulação de passeios e desenho urbano foi de cerca de 3,1 milhões. O investimento ao nível da rede ciclável foi de 100 mil euros, respeitante à aquisição de 250 bicicletas (Bicas) e instalação de postos de atendimento, não incluindo o custo relativo a obra.

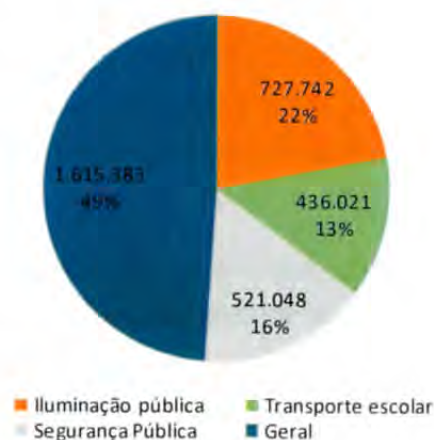
Em 2008, a CMC investiu em iluminação pública cerca de 111 mil euros, dos quais 39 mil euros são considerados como imputáveis à componente da mobilidade urbana, valor este que é comparável ao investimento em estacionamento. Uma parcela significativa dos custos com o estacionamento incorridos pela câmara resulta do aproveitamento informal das áreas pavimentadas, estando esse custo integrado nos custos associados à rede viária.

Dos cerca de 3,3 milhões de euros despendidos pela CMC com o funcionamento das actividades directamente relacionadas com a mobilidade urbana, 49% dos mesmos dizem respeito aos custos de funcionamento da CMC. Estes têm por base os custos de estrutura da câmara seguindo os pressupostos presentes no regulamento de taxas em vigor.

Os custos afectos à mobilidade com iluminação pública (728 mil euros) representam cerca de 22% do total dos custos de funcionamento. Os custos com segurança pública (policiaimento e protecção civil), num total de 521 mil euros, correspondem a 16% do total.

O custo anual com transporte escolar é de 436 mil euros, tendo sido assegurado o transporte a 1.343 alunos do concelho.

No seu global os custos de funcionamento afectos à mobilidade urbana equivalem a cerca de 18 Euro por ano e por habitante.



Custos de funcionamento CMC afectos à mobilidade urbana

Face à totalidade dos custos da câmara, incluindo as componentes de investimento e funcionamento, esta terá suportado em 2008 um custo de 106 Euro por habitante para o funcionamento do sistema de mobilidade urbana. Descontando as receitas geradas pelo sistema, que revertem em seu favor, o custo da câmara com a mobilidade é de cerca de 90€ por habitante.



1.4. Conclusões e recomendações relativas à conta pública

Os resultados que aqui foram apresentados, permitem uma avaliação clara sobre quais os tipos de custo que enformam a mobilidade e permitem garantir que Cascais é um município pioneiro na contabilização real dos custos da mobilidade.

Contudo, e para que estes resultados se aproximem cada vez mais dos custos reais totais é importante que seja feito um esforço de divulgação e consciencialização das diversas entidades com responsabilidade na mobilidade urbana (em especial operadores de transporte e gestores de infra-estruturas) quanto à importância da partilha de informação dos custos de investimento e funcionamento por si suportados, e deste modo melhor avaliar qual a cobertura de custos por cada tipo de utilizador.

Do ponto de vista do município, através deste exercício foi possível estabelecer um sistema de contabilização dos custos com a mobilidade cuja actualização é fundamental, tornando-se para tal imprescindível a articulação entre os diversos departamentos municipais, incluindo o departamento financeiro para a criação de uma rotina de classificação das despesas que permita uma fácil importação para o sistema de contas. Este sistema de contas da mobilidade será parte integrante do modelo de transportes a ser desenvolvido na Fase III deste estudo.

No seu global, os pagamentos dos utilizadores cobrem uma parte significativa dos custos totais (60%), mas no caso dos utilizadores do transporte individual é fundamental garantir que estes compreendem todos os custos associados à utilização do automóvel (inclusivamente os custos externos), de modo a que mais facilmente seja possível promover a transferência de alguns destes para o transporte colectivo e modos suaves, num contexto em que estas redes ofereçam condições mais favoráveis à sua utilização.

Do ponto de vista da CMC importa reflectir em que medida se justifica a perpetuação do modelo de forte investimento na construção de novas infra-estruturas (ou na sua manutenção), sendo que esta opção não contribuirá para o desenvolvimento de um modelo de mobilidade mais sustentável.

Sendo certo que nos próximos 10 anos a autarquia ainda terá que investir consideravelmente na consolidação da rede rodoviária estruturante (de modo a que seja possível investir na qualificação das redes de modos suaves e de transporte