

colectivo), dever-se-á procurar enfatizar o investimento nas outras redes, nomeadamente, na densificação das redes de modos suaves nos aglomerados mais interiores do concelho, até porque este exercício implica níveis de investimento muito baixos.

Finalmente importa estabelecer uma estratégia de reforço da segurança rodoviária, seja porque esta é uma das orientações firmes estabelecidas a nível central, seja porque a principal componente dos custos externos diz respeito à valorização dos acidentes rodoviários.







DIAGNÓSTICO







J. Identificação dos principais desafios e análise SWOT

J.1. Breve enquadramento

A fase de diagnóstico de um projecto tão abrangente como é o ETAC leva a que seja necessário integrar um vasto conjunto de informação, o qual dificilmente será apreendido de forma rápida, se não se realizar um esforço de síntese.

Este exercício foi já parcialmente realizado nos capítulos de síntese e conclusões incluídos em cada um dos dossiers (e transcritos neste relatório), mas importa aqui:

- Perspectivar os principais desafios que se colocam a Cascais nos próximos anos, em matéria de gestão da acessibilidade;
- Elaborar a análise SWOT, de modo a mais facilmente se construir uma estratégia de mobilidade e acessibilidades que permita resolver os constrangimentos identificados, possibilitando retirar também vantagens dos aspectos positivos actuais ou previstos. Esta análise SWOT foi realizada tendo em consideração duas dimensões de análise:
 - A escala do concelho, tendo em consideração os resultados da caracterização e diagnóstico de cada um dos *dossiers*;
 - A escala de cada freguesia, identificando os principais pontos fortes, fracos, potencialidades e ameaças, cuja sistematização permitirá desenvolver uma abordagem mais estruturada à estratégia a adoptar.

O resultado deste trabalho é apresentado nos pontos seguintes.

J.2. Principais desafios que se colocam a Cascais

São diversos os principais desafios que se colocam a Cascais decorrentes do modelo de ordenamento e de acessibilidades que tem vindo a ser desenvolvido nas últimas décadas.

Na análise SWOT, apresentada nos capítulos J.3 e J.4, são avaliados os pontos fortes, os pontos fracos, as potencialidades e as ameaças sentidos a nível global no concelho e em cada uma das freguesias de Cascais. No seguimento da análise efectuada procurou-se sistematizar os principais desafios que se colocam à CMC e também ao desenvolvimento da estratégia de actuação do ETAC, os quais se apresentam abaixo:

1. Promoção da integração entre o planeamento das acessibilidades e o ordenamento e planeamento do território

O actual modelo de ocupação urbana do concelho de Cascais é um dos aspectos que limita e dificulta a estratégia de intervenção em matéria de mobilidade, seja porque está assente numa ocupação muito dispersa e com deficiente hierarquização rodoviária, seja porque as baixas densidades de ocupação humana dificultam



substancialmente a introdução de uma oferta de transporte colectivo eficiente e atractiva.

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

No território a Sul da A5/IC15 e, particularmente no litoral, está já constituído um contínuo urbano (apenas interrompido nas zonas de vale), no qual é possível identificar muitas debilidades em matéria de estruturação das acessibilidades rodoviárias. Mas o verdadeiro desafio que se coloca ao PDM, actualmente em revisão, está relacionado com a necessidade de requalificação do território a Norte da A5/IC15 e, nomeadamente, dos principais aglomerados urbanos aí presentes (e.g. Manique, Trajouce, Tires, Abóboda, São Domingos de Rana, Alcabideche...).

Nesse domínio, no âmbito da revisão do PDM actualmente em curso, dever-se-á procurar:

- Promover a contenção dos perímetros urbanos, por exemplo, através da construção de algumas das vias circulares previstas pela CMC, assumindo que estas definem o perímetro urbano dos aglomerados que servem (e.g., circular a Alcabideche, definida pela VLN e pela Circular Nascente a São João do Estoril).
- Fomentar a ocupação dos espaços expectantes no interior dos aglomerados com carácter de prioridade. A construção do loteamento do Bairro das Marianas (e zona envolvente) é, por exemplo, uma das áreas

de intervenção prioritárias já que está inserida num território consolidado.

- Promover a diversidade de usos do solo, nomeadamente com a provisão de equipamentos colectivos que estimulem a ocorrência de um maior número deslocações de proximidade em modos suaves. Nas zonas do concelho em que esta diversidade funcional existe, verifica-se que a repartição modal é muito mais equilibrada.

Especial atenção deve ainda ser dada aos bairros de génese ilegal (AUGI), os quais necessitam de ser requalificados e consolidados de modo a garantir que a vivência urbana se aproxima dos restantes aglomerados de Cascais.

Esta estratégia não tem repercussões no curto prazo, mas permitirá garantir que, no futuro, a ocupação urbana do território se desenvolva de modo a contribuir para uma estratégia de mobilidade mais sustentável, através nomeadamente:

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



2. Aposta na consolidação da rede rodoviária estruturante

É fundamental prosseguir a estratégia de estruturação da rede viária, favorecendo sobretudo as ligações entre aglomerados existentes através de vias que cumpram efectivamente o papel de distribuição principal e secundária.

Neste contexto será necessário considerar os diversos projectos rodoviários previstos pela CMC (ou outras entidades) e, dentro destes, identificar aqueles que aumentam a eficiência e coerência da rede rodoviária do concelho.

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

A concretização da Via Longitudinal Sul (VLS) e da Via Longitudinal Norte (VLN) (já parcialmente construídas) permitirá também consolidar a rede estruturante com orientação Nascente-Poente, evitando a utilização de vias com características físicas adequadas para responder apenas às pressões de tráfego local.

Para além destas vias, está também prevista a construção de duas circulares (Circular Nascente a São João do Estoril e Circular Nascente a São Pedro do Estoril), as quais permitem considerar a densificação da rede viária estruturante de orientação Norte-Sul, promovendo, respectivamente, a ligação entre São João do Estoril e Alcabideche e entre São Pedro do Estoril e Tires.

A concretização destes eixos estruturantes permitirá garantir que os principais fluxos rodoviários utilizam vias dimensionadas para tal e, ao mesmo tempo, permitirá a requalificação urbana dos eixos existentes que atravessam (e servem) os aglomerados urbanos.

3. Desvio do tráfego de atravessamento dos aglomerados urbanos.

Outro dos desafios que se coloca a Cascais passa por restringir a circulação do tráfego de atravessamento nos principais eixos rodoviários que atravessam os aglomerados, de modo a promover a qualidade do ambiente urbano, a segurança de circulação e atravessamento dos peões, mas também a garantir que o serviço de TC aumenta a sua atractividade face ao automóvel.

De modo a ser possível aliviar os centros urbanos do tráfego de atravessamento é de extrema importância apostar na construção de circulares exteriores aos aglomerados que permitam a requalificação da sua zona central. Este tipo de intervenção revela-se ainda mais urgente nos aglomerados em que o fluxo de atravessamento de veículos pesados é mais significativo, devido essencialmente à ausência de ligações estruturantes entre as zonas industriais e a rede de 1º nível.

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



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

4. Reestruturação da rede de TC rodoviário de modo a aumentar a capacidade de atracção deste modo.

Este é um dos pontos em que é necessário colocar maior ênfase quando for delineada a estratégia de intervenção, já que a oferta de TC rodoviário está longe de proporcionar um serviço de qualidade, devendo-se esta situação a diversos factores:

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

A definição de uma rede de TC estruturante e eficaz deverá ser uma das apostas da estratégia que venha a ser desenvolvida no âmbito do ETAC de Cascais, devendo

ter em consideração as principais linhas de procura identificadas com o inquérito à mobilidade.

Neste contexto, é já possível defender a necessidade de melhorar as ligações em TC rodoviário internas a Alcabideche e desta freguesia com Cascais e o Estoril.

Também as ligações internas a São Domingos de Rana e desta freguesia com a Parede e Cascais devem ser analisadas cuidadosamente, de modo a avaliar em que medida é possível avançar com soluções em TC mais integradas.

A reestruturação da rede rodoviária TC deve ser desenvolvida procurando identificar as soluções que melhor se adequem a cada caso, tendo em consideração as características da procura, mas também a viabilidade económica das soluções equacionadas, sendo de admitir que possam ser desenvolvidas diferentes soluções tecnológicas (e.g., autocarro *standard* ou *de elevado nível de serviço (BHLS)*, eléctrico rápido, transporte a pedido, etc.) e de inserção urbana em cada caso (corredor banalizado ou em sítio próprio).

A necessidade de intervir neste domínio foi já sentida pela CMC e, por isso, esta desenvolveu os estudos preliminares para a introdução do TLS (Transporte Ligeiro de Superfície), o qual tem como objectivo o desenvolvimento de uma circular com extremo em Cascais e Carcavelos, e com ligações a Alcabideche, Trajouce, Abóboda e São Miguel das Encostas. Esta solução de transporte será também uma das opções a considerar na fase de definição da construção da proposta de reestruturação da rede TC.



5. Garantir ligações atractivas em transporte colectivo aos principais geradores do concelho.

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

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

6. Melhoria da informação sobre a oferta de TC e sobre o tarifário praticado.

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

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

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

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

7. Desenvolvimento das redes de modos suaves nos principais aglomerados urbanos

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

O desafio que se coloca ao município de Cascais passa por expandir as redes de modos suaves nos principais aglomerados do concelho, privilegiando as ligações nas zonas centrais e destas aos principais equipamentos e interfaces de TC. Pretende-se assim promover a utilização destes modos também em deslocações que não tenham como motivo exclusivo o lazer/turismo.

Aqui recorda-se a necessidade da CMC definir uma estratégia de adaptação ao disposto no DL 163/2006, o qual define as condições de acessibilidade a satisfazer no projecto e construção de espaços públicos (e



equipamentos colectivos, edifícios públicos e habitacionais), de modo a que estes possam ser utilizados por todos (incluindo pessoas com mobilidade condicionada).

Se os centros de Cascais e do Estoril apresentam um tratamento do espaço público que, na maior parte dos casos, permite assegurar o cumprimento deste decreto-lei, o mesmo não ocorre nos restantes aglomerados urbanos, particularmente nas freguesias de São Domingos de Rana e Alcabideche, sendo também de assinalar diversos constrangimentos em Carcavelos ou na Parede. Estes constrangimentos são sobretudo associados à localização indevida do mobiliário urbano, das caldeiras das árvores e, principalmente, ao estacionamento ilegal em cima de passeios e/ou passadeiras.

8. Avaliação da necessidade de conter a criação do estacionamento de acesso privado.

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

É desejável que a oferta de estacionamento privado seja assegurada, mas a reflexão sobre a provisão de estacionamento e a sua relação com o aumento da motorização, aponta para a necessidade de estabelecer provisões mínimas e máximas de oferta de estacionamento, a qual deve ser tanto menor, quanto melhor for a oferta de transportes colectivos.

À excepção das zonas na área de influência directa das estações ferroviárias, a maior parte do território de Cascais não está bem servido de transportes colectivos, mas mesmo assim será de reflectir sobre a necessidade de definir tectos de provisão de estacionamento privado, por exemplo, no interior dos centros urbanos litorais, até como forma de controlar (dentro do possível) a motorização das famílias nestas zonas.

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

9. Resolução dos problemas de défice de estacionamento de acesso público.

Existem algumas zonas do concelho em que se verifica existir um défice de estacionamento (diurno e/ou nocturno), o qual se materializa na ocorrência de elevadas taxas de ilegalidade.

Numa parte significativa do concelho, esta taxa de ilegalidade está relacionada com o facto do estacionamento não estar devidamente assinalado e, por isso, ser considerado formalmente ilegal o estacionamento na rua. Para que se garanta que efectivamente as pessoas estacionam em lugares apropriados (e não em todos os lugares disponíveis) é fundamental formalizar a oferta de estacionamento, o que também tem importantes vantagens do ponto de vista da promoção da segurança rodoviária.

Existem outras zonas, particularmente nos bairros mais



consolidados, em que não existe estacionamento privado para residentes, sendo a oferta de estacionamento na via insuficiente. Nestas será necessário avaliar as necessidades efectivas de estacionamento e estabelecer um programa de dotação de estacionamento nas zonas em que o défice é efectivamente significativo, o qual deverá envolver a CMC, os residentes, empregadores e privados.

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

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

O preço real da mobilidade varia consideravelmente em função das opções modais consideradas, verificando-se que, no caso do transporte individual, uma parte muito significativa dos custos não é efectivamente percebida pelo utilizador (seguros com o automóvel, desgaste dos veículos, manutenção,...).

Por outro lado, em alguns casos, é o desconhecimento da oferta de TC que induz a uma menor utilização deste modo.

Nesse sentido, como factor de indução para a adopção de

comportamentos mais sustentáveis, considera-se que um dos desafios que se coloca à CMC passa por estabelecer uma frente de intervenção em que se privilegie a sensibilização e a informação da população residente e visitante, tendo em consideração os diferentes segmentos alvo a considerar (crianças, condutores, população idosa,...).

11. Estabelecimento de parcerias com os diferentes actores do sistema.

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

Todos estes desafios concorrem para os objectivos enunciados no pré-diagnóstico, como pode ser demonstrado pela análise da matriz abaixo apresentada.

Na fase seguinte do estudo (Dossier 6) será proposto um novo conjunto de objectivos, o qual procurará refinar os objectivos do pré-diagnóstico à luz do maior conhecimento que, neste momento, se detém sobre o concelho.



Tabela 2 – Análise cruzada dos desafios e dos objectivos enunciados no pré-diagnóstico

		Objectivos do Pré-diagnóstico				
		Alterar a repartição modal nas deslocações, melhorando as condições de mobilidade contratual	Aumentar a qualidade da mobilidade e do ambiente urbano, aumentando as sinergias que possam resultar da complementaridade entre os diversos modos de deslocação	Melhorar o funcionamento da rede de transporte colectivo urbano com a reestruturação da rede para uma boa cobertura territorial e temporal	Aumentar a segurança, o conforto e a qualidade dos espaços prioritários ao peão e limitar as condições de uso do automóvel nos centros urbanos mais sensíveis (zonas históricas e de lazer com tráfego pedonal mais intenso)	Executar políticas diferenciadas de estacionamento, tendo em conta as necessidades específicas dos residentes, dos empregados e dos visitantes
Desafios para a CMC	1. Promoção da integração entre o planeamento das acessibilidades e o ordenamento e planeamento do território	○	○○○	○	○○	
	2. Aposta na consolidação da rede rodoviária estruturante		○○	○○	○○	
	3. Desvio do tráfego de atravessamento dos aglomerados		○○	○	○○○	
	4. Reestruturação da rede de TC rodoviário	○○○	○○○	○○○		
	5. Garantir ligações atractivas em transporte colectivo aos principais geradores do concelho	○○○	○○	○○○		
	6. Melhoria da informação sobre a oferta de TC e sobre o tarifário praticado	○○○	○○	○		
	7. Desenvolvimento das redes de modos suaves nos principais aglomerados urbanos	○○	○○○		○○○	
	8. Avaliação da necessidade de conter a criação de estacionamento de acesso privado				○	○
	9. Resolução dos problemas de défice de estacionamento de acesso público	○○○			○○	○○○
	10. Sensibilização da população para os custos efectivos da mobilidade e para a adopção de uma mobilidade mais sustentável	○	○			
	11. Estabelecimento de parcerias com os diferentes actores do sistema	○	○○○	○○○		○○

○ Contribui para o objectivo ○○○ Contribui muito para o objectivo



J.3. Análise SWOT para o concelho de Cascais

J.3.1. Território

Seguidamente apresenta-se a análise SWOT tendo em consideração o conteúdo do Dossier 1, relativo ao Território.

Tabela 3 – Território: principais pontos fortes e pontos fracos

PONTOS FORTES	PONTOS FRACOS
Demografia e Sócio-economia	
<p>Ritmo de crescimento médio anual da população superior ao verificado na AML (1,4%, entre 2001 e 2008, em Cascais vs. 0,8% na AML).</p> <p>A população com níveis de instrução mais elevados é mais representativa em Cascais do que no conjunto da AML: em 2001, 34% da população tinha frequentado o nível de ensino secundário, médio ou superior (27% na AML).</p> <p>O Índice do poder de compra é o 4.º mais elevado a nível nacional (157,1).</p>	<p>O envelhecimento da população continua a acentuar-se (o Índice de Envelhecimento passa, entre 1981 e 2008, de cerca de 35 para 100 idosos por cada 100 jovens).</p>
Emprego e Tecido Económico	
<p>Importante concentração das empresas e do emprego terciário na faixa litoral a Sul do concelho, os quais podem beneficiar do melhor serviço proporcionado pelo transporte colectivo.</p> <p>A evolução do emprego privado no concelho segue a tendência de evolução positiva verificada na AML (3% ao ano).</p>	<p>Existência de empresas de pequena dimensão (média de 2,5 pessoas/empresa), apontando para uma estrutura de emprego de “carácter familiar”. Será mais difícil influenciar os comportamentos das empresas no sentido de adoptarem padrões de mobilidade mais sustentáveis porque estão muito disseminadas no território e correspondem a estruturas organizacionais pequenas, tendencialmente menos sensíveis a estas questões.</p> <p>Uma parte significativa do emprego privado concentra-se em Alcabideche (zona do Cascais Shopping) e em São Domingos de Rana, zonas estas que apresentam uma oferta TC de menor qualidade.</p>
Ocupação Urbana	
<p>A zona litoral do concelho apresenta uma estrutura urbana consolidada e com elevada qualidade urbanística, sendo muito valorizada pelos residentes e visitantes do concelho.</p> <p>Cascais tem uma forte componente turística, concentrando diversos elementos de atracção e oferecendo uma grande capacidade de alojamento hoteleiro (2º concelho com maior número de unidades hoteleiras na AML), sendo um dos concelhos mais procurados para a prática de golfe ao nível nacional.</p>	<p>A densidade populacional do concelho é baixa (33 hab/ha), com ocupação urbana dispersa e assente em habitações unifamiliares em muitas das zonas do território (sobretudo a norte da A5), o que dificulta a existência de soluções de TC atractivas e diminui a atractividade do modo a pé (distâncias maiores até aos principais pólos de atracção).</p>



PONTOS FORTES	PONTOS FRACOS
	<p>Forte concentração das AUGI em Alcabideche e São Domingos de Rana, verificando-se que estas apresentam problemas de estruturação urbana (rede viária e pedonal inexistente ou deficitária, reduzida provisão de equipamentos colectivos e de espaços comerciais de proximidade) que importa rever.</p> <p>Muitas das zonas a norte da A5 (e também na envolvente a sul dos nós da A5) desenvolveram-se segundo um processo de expansão pouco planeado e, por isso, não têm uma hierarquia rodoviária claramente definida.</p>
Geradores e Equipamentos	
<p>As Escola Superior de Saúde de Alcoitão (ESSA) e a Escola Superior de Hotelaria e Turismo da Costa do Estoril (ESHTE) são equipamentos com atractividade supramunicipal, e aos quais importa promover uma oferta TC de qualidade.</p> <p>Cascais tem diversos equipamentos hospitalares, destacando-se pela sua importância, o novo Hospital de Cascais em Alcabideche, o qual serve a população de Cascais e de Sintra. Este proporcionará melhores condições de atendimento de saúde, possibilitando ainda o aumento de emprego qualificado no concelho.</p> <p>A rede escolar de 1.º ciclo tem uma forte abrangência territorial, o que possibilita que as deslocações para a escola não sejam realizadas em modos motorizados.</p> <p>O CascaShopping (e espaços comerciais adjacentes) é o centro comercial de referência para os residentes na zona ocidental de Cascais e tem capacidade de atracção supramunicipal.</p>	<p>As escolas de ensino secundário e do 2.º e 3.º ciclos do ensino básico (EB23) localizam-se sobretudo nos aglomerados a Sul da A5, obrigando a que os alunos das restantes zonas utilizem modos motorizados nas suas deslocações para a escola, situação que se reflecte na elevada percentagem de alunos a deslocarem-se de automóvel para a escola.</p> <p>As acessibilidades ao ESSA e ao ESTHE estão apoiadas sobretudo na utilização do TI, o que pode prejudicar alguns alunos sem acesso ao automóvel.</p> <p>As viagens para o CascaiShopping (e espaços comerciais adjacentes) são realizadas sobretudo em TI, o que tem impactes na rede viária envolvente; esta situação é muito ampliada pelo facto destes terem uma deficiente inserção no tecido urbano.</p> <p>As actuais zonas industriais, localizadas na sua maioria nas freguesias de Alcabideche e São Domingos de Rana, dependem da rede viária que serve os aglomerados urbanos adjacentes, o que limita a eficiência dos processos de distribuição logística e, sobretudo, contribui para a desqualificação dos aglomerados urbanos atravessados.</p>

Tabela 4 – Território: principais oportunidades e ameaças

OPORTUNIDADES	AMEAÇAS
Demografia e sócio-economia	
<p>Cascais tem mantido a sua capacidade de atracção da população em todas as freguesias, destacando-se pela maior intensidade de crescimento populacional as freguesias de São Domingos de Rana e Alcabideche.</p> <p>A população com maiores níveis de instrução pode ser mais sensível à importância dos custos ambientais associados à utilização do automóvel, desde que as alternativas modais (modo pedonal e oferta TC) sejam de elevada qualidade.</p>	<p>O envelhecimento da população irá acentuar-se (população com mais de 65 anos era de 17% em 2001 vs. 8% em 1981), colocando novos desafios à gestão da mobilidade.</p>



OPORTUNIDADES	AMEAÇAS
<p>Tecido económico</p> <p>O emprego gerado pelos empreendimentos recentes ou previstos (novo Hospital, PP do Espaço de Estabelecimento Terciário do Arneiro, PP do Espaço Terciário de Sassoeiros Norte, PP da Quinta do Barão, PP do Espaço de Reestruturação Urbanística de Carcavelos Sul,...) vem reforçar a competitividade económica do concelho.</p>	<p>As empresas de pequena dimensão (média de 2,5 pessoas/empresa), apontando para uma estrutura de emprego de "carácter familiar", são eventualmente mais vulneráveis à crise actual.</p>
<p>Ocupação do Território</p> <p>A consolidação urbana entre Cascais e Carcavelos, na zona litoral, permitirá fortalecer a importância do concelho enquanto um espaço urbano multifuncional e de maior complexidade.</p> <p>A mistura de usos prevista nos planos urbanísticos em vigor (e em aprovação) no corredor nascente é vantajosa para as soluções de mobilidade em modos suaves e em TC.</p> <p>A consolidação urbana a norte da A5, nos aglomerados na envolvente ao corredor da EN249-4, poderá contribuir para integrar de forma mais efectiva as várias ocupações urbanas existentes e dispersas entre si.</p> <p>A revisão do PDM (actualmente em curso) é uma oportunidade para reduzir as áreas urbanizáveis disponíveis, devendo ser promovida também a contenção dos aglomerados urbanos nas freguesias de São Domingos de Rana, Alcabideche, e em menor grau, de Cascais.</p>	<p>A elevada percentagem de área urbanizável está concentrada nas freguesias de Cascais, Alcabideche e São Domingos de Rana e a sua ocupação, se não planeada cuidadosamente, pode contribuir ainda mais para o fenómeno de suburbanização do concelho.</p> <p>Elevada preponderância da ocupação urbana de baixa densidade (apoiada em habitações unifamiliares), poderá dificultar a implementação de soluções de transportes colectivos atractivas e sustentáveis.</p> <p>A expansão urbana predominantemente residencial contribui para um maior isolamento destes núcleos, ao mesmo tempo que conduz a padrões de mobilidade assentes na forte dependência do automóvel.</p>
<p>Principais Geradores e Equipamentos</p> <p>Uma vez que a rede escolar de 1.º ciclo tem uma forte abrangência territorial, importa promover uma estratégia de mobilidade que leve a aumentar o número de alunos a deslocarem-se a pé ou bicicleta de/para a escola, por exemplo, através do desenvolvimento de iniciativas como o Pedibus.</p> <p>Fundamental garantir uma acessibilidade em TC de qualidade ao novo hospital.</p> <p>A construção de uma alternativa rodoviária à EN249-4 constitui-se como uma oportunidade para requalificar este corredor, dotando-o de melhores condições de circulação pedonal e para o TC, nomeadamente no interior dos aglomerados urbanos atravessados.</p>	<p>Por ausência de uma estratégia concertada, a acessibilidade ao novo hospital pode ficar dependente quase em exclusivo do TI, o que poderá acentuar a pressão do tráfego em Alcabideche e constituir-se como um factor de exclusão social significativo para as populações servidas por este.</p> <p>Os novos pólos geradores de deslocações previstos para o concelho (sobretudo junto ao nó da A5 de Carcavelos) podem sobrecarregar a rede rodoviária existente se não forem acauteladas ligações de qualidade em TC.</p>



J.3.2. Mobilidade

Seguidamente apresenta-se a análise SWOT tendo em consideração o conteúdo do Dossier 2, relativo à Mobilidade.

Tabela 5 – Mobilidade: principais pontos fortes e pontos fracos

PONTOS FORTES	PONTOS FRACOS
Caracterização dos residentes em Cascais	
<p>O status social da população residente em Cascais é elevado: cerca de 40% da população encontra-se nos escalões A e B, o que está normalmente associado a rendimentos mais elevados.</p> <p>Cerca de 55% dos alojamentos em Cascais dispõem de estacionamento privado, contribuindo assim para reduzir a pressão sobre a oferta na via pública.</p>	<p>As pessoas residentes em agregados com rendimentos mais elevados (classes sociais A e B) utilizam sobretudo o transporte individual (é o modo utilizado em ¾ das viagens das pessoas nestes estratos sociais).</p> <p>Nas últimas décadas assistiu-se a um aumento assinalável do parque automóvel dos residentes em Cascais (entre 2003 e 2008, aumentou 27%). Actualmente, a taxa de motorização do concelho é de 495 veic./1000 hab, ou seja, de 1 veículo por cada 2 habitantes.</p> <p>A mobilidade das crianças entre os 10 e os 14 anos nas deslocações casa-escola está muito dependente dos adultos (menos de ¼ viajava sem a companhia de um adulto) e do transporte individual (modo utilizado por cerca de 65% das crianças).</p>
Mobilidade	
<p>Cerca de ¾ das viagens dos residentes em Cascais são internas ao concelho, o que permite inferir que o concelho é auto-suficiente para um conjunto muito significativo de actividades.</p> <p>Para os residentes em Cascais, o peso das viagens a pé é bastante expressivo.</p> <p>A freguesia de Cascais é aquela que concentra um maior número de viagens terminadas, traduzindo o peso da Vila de Cascais (zonas 3.01 e 3.05) e da sua zona envolvente, enquanto zona de eleição para a realização de compras, assuntos pessoais e lazer.</p> <p>Alcabideche (zonas 1.03 e 1.16) é também uma zona com forte concentração de viagens, o que reflecte a capacidade de atracção do CascaiShopping e espaços comerciais adjacentes (e.g., Staples, Toy'sRus, etc.) para residentes e visitantes de Cascais, mas também o dinamismo do núcleo histórico de Alcabideche. A importância desta freguesia enquanto pólo de atracção irá ser substancialmente reforçada com a entrada em funcionamento do hospital de Cascais (zona 1.04).</p> <p>Quanto melhor a oferta TC, maior a sua quota: as zonas em que se localizam as estações ferroviárias e as zonas envolventes imediatas, melhor servidas pela rede TC, apresentam quotas mais favoráveis a este modo (15% a 20%) e maiores quantitativos de viagens captadas.</p>	<p>Os não residentes realizam cerca de 97,5 mil viagens com extremo em Cascais, das quais 89% são realizadas em automóvel.</p> <p>Existe uma forte dependência do automóvel também pelos residentes (cerca de 60% das viagens dos residentes são em TI), o que configura uma elevada dependência do automóvel para as deslocações quotidianas no concelho.</p> <p>Mesmo nas viagens de curta distância, a opção pelo automóvel é muito significativa: nas distâncias até 4 km, o automóvel é utilizado em 53% das viagens.</p> <p>A percentagem de utilização do transporte individual é directamente proporcional à distância ao corredor litoral, o que está relacionado com a menor estruturação da oferta de transporte colectivo na zona interior, mas também com a organização urbana mais dispersa e fragmentada.</p> <p>Os residentes em Cascais estão insatisfeitos com a dimensão e estado dos passeios, segurança e presença de obstáculos.</p> <p>As condições de espera nas paragens de TC rodoviário são avaliadas de forma negativa pelos residentes em Cascais.</p>



PONTOS FORTES	PONTOS FRACOS
<p>Carcavelos, Parede e a zona a Nascente do Estoril apresentam uma maior percentagem de viagens a pé, evidenciando a maior consolidação urbana destas zonas, mas também a existência de uma maior diversidade funcional, propícia à realização de deslocações de proximidade.</p>	

Tabela 6 – Mobilidade: principais oportunidades e ameaças

OPORTUNIDADES	AMEAÇAS
<p>A aposta no desenvolvimento de uma rede pedonal e ciclável de proximidade pode contribuir para uma transferência efectiva das viagens em TI para os modos suaves nas viagens dos escalões de distância até 4 km (cerca de 40% das viagens estão neste escalão).</p> <p>Existe uma apetência clara por parte dos residentes em Cascais para a utilização dos modos pedonais e cicláveis, mas para que a sua utilização seja efectiva é necessário investir na criação de corredores qualificados e seguros, bem como na dotação de espaços de estacionamento para bicicletas.</p> <p>As zonas onde se localizam as estações ferroviárias concentram um número significativo das viagens em transporte colectivo, como tal, é fundamental promover a organização e qualidade dos acessos às principais interfaces (melhores condições de acessibilidade pedonal, estacionamento, etc.).</p>	<p>Cerca de metade dos residentes em Cascais vivem em moradias, as quais estão associadas a baixas densidades de ocupação, o que pode constituir-se como um factor de dificuldade para a opção pelos modos suaves (maiores distâncias a percorrer) e em TC (menores frequências e percursos mais extensos).</p> <p>O estado de conservação das estradas e o congestionamento são factores de insatisfação para os utilizadores do transporte individual e devem ser considerados na estratégia de melhoria da acessibilidade rodoviária.</p> <p>Se as condições de espera nas paragens de TC rodoviário não forem melhoradas será de admitir a redução da procura, uma vez que este aspecto é fortemente penalizador para os utilizadores do TC.</p>



J.3.3. Acessibilidades, Estacionamento, Ambiente e Segurança Rodoviária

Seguidamente apresenta-se a análise SWOT tendo em consideração o conteúdo do Dossier 3, relativo à Acessibilidade.

Tabela 7 – Acessibilidade: principais pontos fortes e pontos fracos

PONTOS FORTES	PONTOS FRACOS
Acessibilidade em transporte individual	
<p>A rede viária estruturante de 1.º, 2.º e 3.º nível garante uma cobertura satisfatória aos principais aglomerados urbanos do concelho, destacando-se que 60% da população e 59% do emprego está localizada na área de influência directa desta, ainda que seja de ressaltar que a rede de 3.º nível inclui um conjunto de vias que, do ponto de vista funcional, não deveriam ser incluídas neste nível hierárquico.</p>	<p>A rede de 2.º nível não abrange todo o território de igual forma, estando praticamente ausente em Alcabideche e São Domingos de Rana, levando a que a pressão sobre a rede de 1.º nível e as redes locais seja maior nestas duas freguesias.</p> <p>Em diversas zonas do concelho, a rede de 3.º nível inclui vias com traçados sinuosos e/ou perfis transversais reduzidos, os quais se traduzem na dificuldade de resposta destas vias face aos fluxos que sobre ela impendem.</p> <p>Existem diversos aglomerados (em Alcabideche, mas sobretudo em São Domingos de Rana) cujos centros urbanos são atravessados por elevados volumes de tráfego (nomeadamente de pesados), o que contribui para a desqualificação urbana e aumento da insegurança rodoviária. Destacam-se neste contexto os aglomerados de Abóboda, São Domingos de Rana ou Trajouce.</p> <p>O congestionamento rodoviário concentra-se sobretudo nas vias de 2.º e 3.º nível na aproximação aos centros urbanos, aos nós da A5 (e.g., Estrada do Arneiro) e no corredor de Carcavelos/São Domingos de Rana estabelecido pela EN249-4, o que está relacionado com as ocupações marginais desta via, mas também com a falta de densidade das redes fundamentais.</p> <p>As maiores sinuosidades dos percursos em automóvel têm extremo de viagem a Norte da A5/IC15, o que está relacionado com a maior sinuosidade e densidade da rede viária, apontando assim para a necessidade de introduzir uma via estruturante transversal de orientação Nascente – Poente neste corredor.</p>
Acessibilidade em transporte colectivo	
<p>A oferta inter-concelhia é satisfatória, quer quando se consideram as ligações na Linha de Cascais, quer quando se considera a oferta em TC rodoviário. No conjunto dos dois modos existem cerca de 650 circulações diárias que promovem ligações inter-concelhias entre Cascais e os concelhos vizinhos, principalmente a Oeiras, Sintra e Lisboa.</p>	<p>A rede de TC rodoviária não acompanhou totalmente as dinâmicas de ocupação urbana de Cascais: Esta é substancialmente mais densa na zona litoral do concelho, verificando-se que, nas zonas mais interiores, a oferta em TC apenas se desenvolve ao longo dos principais eixos rodoviários, nomeadamente no corredor de ligação à Malveira, ao longo da EN9 e no corredor da EN249-4.</p>



PONTOS FORTES	PONTOS FRACOS
<p>A oferta interna do TC rodoviário está organizada de modo a que, pelo menos, um dos extremos da carreira seja numa interface com o transporte ferroviário.</p> <p>As interfaces de Cascais, Parede e Carcavelos oferecem boas condições de estadia e informação aos passageiros e permitem a acessibilidade aos passageiros com mobilidade reduzida com níveis de qualidade elevada.</p> <p>A frota de autocarros da Scotturb é muito recente (idade média de 4 anos em 2005, e tem vindo a renovar-se), o que do ponto de vista do conforto proporcionado é muito positivo.</p>	<p>São Pedro do Estoril é a estação ferroviária com menor intensidade de oferta de TC rodoviária (apenas a carreira 477 proporciona serviços nesta estação), quando do lado da oferta ferroviária é a estação que proporciona uma maior intensidade de oferta (nos períodos de ponta).</p> <p>Um número muito significativo das carreiras tem a designação de “Circular” face à estação de base, o que dificulta a leitura da oferta proporcionada pela rede TC rodoviária, sobretudo por parte dos utilizadores ocasionais.</p> <p>Algumas das carreiras internas a Cascais apresentam percursos sinuosos que procuram atender à procura de diversos aglomerados urbanos, o que contribui para uma menor atractividade da oferta de TC.</p> <p>Os tempos de percurso declarados pelo operador nos horários que são disponibilizados ao público foram calculados para um período sem abrandamento de velocidade e, por isso, podem ser muito enganadores no tempo total de viagem, o que contribui para aumentar a desconfiança relativamente a este modo.</p> <p>Existe algum desajuste na oferta de TC rodoviário que é proporcionada no período de ponta de manhã, sendo de recomendar a avaliação da possibilidade de garantir níveis de oferta mais elevados no período das 9:00-11:00.</p> <p>A frequência de serviço da oferta de TC rodoviário é muito baixa. Apenas 46% da população e 47% do emprego estão localizados na área de influência de uma paragem em que passem 6 ou mais serviços de transporte no PPM. Quando se considera o corpo do dia, a cobertura reduz-se para 25% da população e 30% do emprego.</p> <p>Cascais não se encontra abrangido pelas coroas do sistema tarifário dos passes intermodais da região de Lisboa (à excepção de Sassoeiros, Abóboda e Talaíde) e, por isso, o custo médio de viagem é elevado.</p> <p>A estrutura tarifária é de difícil compreensão pelos utilizadores e permite a aquisição de diversas combinações alternativas de títulos de transporte (com preços bastante diferenciados).</p> <p>O transporte colectivo é utilizado maioritariamente pelos que não têm opção: a maior parte dos utilizadores do TC são mulheres e pertencem a agregados familiares inseridos nos escalões sociais D e E.</p> <p>Praticamente não existem ligações transversais em TC rodoviário, verificando-se que todos os serviços rodoviários têm extremo em pelo menos uma estação ferroviária e têm uma organização norte-sul.</p> <p>Existem deficiências na oferta de TC de proximidade, tendo em consideração que cerca de 62% das viagens realizadas em táxi internas a Cascais são internas a uma mesma freguesia.</p>



PONTOS FORTES	PONTOS FRACOS
Táxis	
<p>A oferta média per capita é de 1 táxi por cada 860 residentes.</p>	<p>Em Alcabideche, o rácio de táxis per capita é inferior ao recomendado (cerca de 2.500 residentes/táxi), o que é especialmente grave se atendermos a que, quer o CascaíShopping, quer o novo Hospital de Cascais são dois pólos indutores de viagens neste modo.</p> <p>Nem sempre as praças têm táxis presentes, sendo necessário recorrer ao serviço de chamada.</p> <p>As condições de espera nas diferentes paragens nem sempre são as adequadas.</p>
Estacionamento	
<p>A oferta de estacionamento tarifado concentra-se nos centros urbanos de Cascais, Carcavelos e Parede, abrangendo assim as zonas de maior procura (ainda que de forma incompleta).</p> <p>Junto ao litoral existe um conjunto significativo de parques de estacionamento que têm como objectivo responder à procura sazonal de “ida à praia”.</p>	<p>O PDM em vigor é muito generoso no número de lugares de estacionamento privado que permite, o que levou a que nos últimos anos a oferta de estacionamento privado tenha aumentado muito significativamente.</p> <p>A taxa de motorização dos residentes em Cascais é muito elevada, atingindo valores máximos nas zonas mais afastadas dos centros urbanos, principalmente, na parte sudoeste e nordeste do concelho, o que induz pressões sobre o sistema de estacionamento.</p> <p>A oferta de estacionamento público não está demarcada na área norte do concelho, principalmente nas freguesias de Alcabideche e São Domingos de Rana, o que contribui para a existência de taxas de ilegalidade elevadas, quer no período diurno, quer no período nocturno.</p> <p>A taxa de saturação nocturna é elevada (124%), traduzindo a vocação residencial do concelho.</p> <p>O défice de estacionamento está sobretudo associado à função residencial, verificando-se que existe a necessidade de aumentar a oferta de estacionamento público em muitas das zonas consolidadas a Sul da IC15/A5, particularmente na envolvente de Cascais, Parede e Carcavelos. Na maior parte dos casos, correspondem a bairros residenciais com densidades urbanas mais elevadas, com edifícios nos quais nem sempre o estacionamento privado é suficiente.</p>
Modos suaves	
<p>Cascais apresenta características propícias à realização de deslocações em modos suaves (declive suave junto à costa, elevado peso das deslocações internas dos residentes, existência de infra-estruturas de apoio às deslocações pedonais e cicláveis).</p> <p>No litoral, a rede pedonal apresenta globalmente boas condições de acessibilidade.</p> <p>Forte investimento da CMC nas redes pedonais nos últimos anos: construção de quase 20 km de vias pedonais ao longo da costa do concelho</p>	<p>A dispersão urbana, as baixas densidades populacionais, a mono-funcionalidade dos bairros residenciais ou a existência de geradores pouco “agarrados” ao restante território urbano são factores que são desfavoráveis à realização de viagens a pé.</p> <p>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.</p> <p>Cascais é deficitário em infra-estruturas de estacionamento de bicicletas, nomeadamente junto aos principais equipamentos e interfaces de transporte.</p>




PONTOS FORTES	PONTOS FRACOS
Ambiente e energia	
<p>“Apenas” 7% da população e 13% do emprego em Cascais se encontram expostos a limites de ruído superiores a 65 dB(A), valores estes que podem ser melhorados mas que estão longe de se definirem como o principal problema do concelho.</p> 	<p>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.</p> <p>Os impactes mais importantes são causados pelas partículas (71%), seguidas dos NOx (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 milhões de euros por ano. As emissões poluentes causam, no seu conjunto, danos da ordem dos 10,8 Euro/ano/habitante.</p> <p>Estimam-se impactes globais de 2,6 milhões de Euro anuais pelas emissões dos GEE, o que equivale a uma capitação de cerca de 13,63 Euro/hab./ano.</p> <p>Os custos dos acidentes são aqueles que contribuem de forma mais significativa para os custos externos.</p> <p>Em 2007, verificou-se um aumento no total de mortos e feridos ligeiros.</p> <p>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.</p>

Tabela 8 – Acessibilidade: principais oportunidades e ameaças

OPORTUNIDADES	AMEAÇAS
Acessibilidade em transporte individual	
<p>Estão pensados diversos projectos rodoviários que têm como objectivo melhorar a estruturação da rede de 2.º e 3.º nível.</p> <p>A articulação do ETAC de Cascais com a revisão do PDM é de extrema relevância, uma vez que permite identificar os eixos rodoviários estruturantes para o concelho, e quais as principais valias da sua introdução.</p>	<p>Ainda que desejável, a aposta nas redes de transporte individual não pode ser a única e, deve ter sempre presente a articulação e melhoria de funcionamento das redes pedonais e de transporte colectivo. Uma das ameaças ao sucesso de uma estratégia integrada pode ser o excessivo enfoque na construção das infra-estruturas rodoviárias, sem atender às restantes vertentes.</p> <p>A rede viária é muito extensa o que introduz problemas acrescidos para garantir a sua manutenção e bom estado de conservação. Dever-se-á procurar reduzir ao máximo a expansão da rede local de 5.º nível.</p>

OPORTUNIDADES	AMEAÇAS
<p>Acessibilidade em transporte colectivo</p> <p>Definição de uma hierarquia para a rede de TC, tendo em consideração as ligações inter-concelhias e internas ao concelho.</p> <p>Alargamento da oferta de TC rodoviário de proximidade nos diversos aglomerados do concelho.</p> <p>Melhoria da informação sobre o tarifário da Scotturb (e desta combinada com os restantes operadores). Esta acção poderia potenciar uma maior procura da rede deste operador.</p> <p>Densificação da rede de interfaces, por exemplo, considerando a existência de uma interface rodoviária em Alcabideche, e eventualmente, outra no corredor de São Domingos de Rana-Trajouce (de localização menos evidente).</p> <p>A beneficiação e requalificação da estação ferroviária de São Pedro do Estoril pode ser uma oportunidade para reforçar a sua importância, já que a oferta ferroviária nesta estação é superior à oferta existente nas 6 restantes estações do concelho (períodos de ponta) e a oferta rodoviária presente na interface resume-se a apenas 1 carreira.</p>	<p>Continuação da redução da quota das deslocações em TC se a oferta neste modo não for melhorada.</p> 
<p>Estacionamento</p> <p>Estudo da 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).</p> <p>Demarcação da oferta de estacionamento na via pública nas freguesias de Alcabideche e São Domingos de Rana.</p> <p>Avaliação do alargamento das zonas tarifadas nos centros da Parede e Carcavelos (Sul).</p> <p>Aumento da fiscalização ou introdução de medidas que impeçam o estacionamento ilegal nos principais aglomerados e junto às estações da CP.</p>	<p>A continuação da ausência de delimitação da oferta de estacionamento nas áreas a norte do concelho pode conduzir a situações “anárquicas” de estacionamento e, principalmente, a condições de circulação inseguras para automóveis e peões.</p>

OPORTUNIDADES	AMEAÇAS
<p>Modos suaves</p> <p>Criação de redes pedonais e cicláveis estruturantes que sirvam os principais aglomerados urbanos, e não apenas a “zona turística” de Cascais-Estoril e Carcavelos. Nem sempre estas redes têm que estar segregadas e podem admitir-se diversas soluções de inserção urbana.</p> <p>Cascais foi um dos pioneiros na criação do serviço de empréstimo de bicicletas, o que lhe confere uma imagem de concelho inovador; importa ampliar esta iniciativa de modo a cativar para este modo um maior conjunto de utilizadores, nomeadamente nas deslocações quotidianas.</p> <p>Adaptação da rede pedonal ao disposto no DL 163/2006, o que seguramente contribuirá para um aumento significativo das viagens em modos suaves.</p> <p>Cativação dos jovens para a prática de utilização da bicicleta: quanto mais idosos, menor a vontade de utilização da bicicleta nas deslocações pendulares, pelo que se torna urgente desde já motivar as gerações mais novas para a utilização deste modo.</p>	<p>A maior parte das pistas cicláveis estão concentradas na zona ocidental do concelho e têm sobretudo uma função turística e de lazer. Importa “descolar” este modo da sua utilização apenas em contextos lúdicos/lazer.</p> 
<p>Ambiente e segurança rodoviária</p> <p>Promoção de uma política concertada para melhorar as questões da segurança rodoviária no concelho.</p> <p>A promoção da utilização dos modos suaves e TC pode contribuir para a melhoria do ambiente urbano.</p>	<p>A construção de novas vias pode ampliar os impactes ao nível do ruído e qualidade do ar.</p>

J.3.4. Conta Pública de Transporte

Seguidamente apresenta-se a análise SWOT tendo em consideração o conteúdo do Dossier 4, relativo à Conta Pública de Transporte.

Tabela 9 – Conta Pública: principais pontos fortes e pontos fracos

PONTOS FORTES	PONTOS FRACOS
<p>Uma parte significativa dos custos é suportada pelos próprios utilizadores (cerca de 60% do total).</p> <p>A mobilidade em modos suaves é responsável por apenas 2% dos custos totais (3,6 milhões).</p>	<p>O transporte individual tem um custo anual de 151 milhões de euros, representando cerca de 69% dos custos totais.</p> <p>Os custos relativos a acidentes representam 46% dos custos externos, levando a que seja prioritária a definição de uma estratégia que contribua para reduzir o n.º de feridos e mortos.</p> <p>O custo com a mobilidade em transporte público representa cerca de 30% do total dos custos com a mobilidade, mas o utilizador apenas cobre cerca de 40% dos custos totais.</p> <p>Os utilizadores do TI apenas consideram ½ dos custos que efectivamente suportam, o que leva a que a avaliação das vantagens associadas a este modo seja muito distorcida face à realidade.</p>

Tabela 10 – Conta Pública: Oportunidades e ameaças

OPORTUNIDADES	AMEAÇAS
<p>Fundamental informar os utilizadores do TI sobre a totalidade dos custos com o automóvel: apenas 1/3 dos custos totais são percebidos, já que o utilizador paga 2/3 (custos percebidos e não percebidos) e o restante 1/3 corresponde a custos para a sociedade.</p> <p>A mobilidade em modos suaves é substancialmente mais “barata” do que nos restantes modos: 20 Euro/hab./ano em deslocações em modos suaves, cerca de 340 Euro/hab/ano em TP e aproximadamente 800 Euro/hab/ano em automóvel.</p>	<p>É extremamente importante que, para a sistematização dos custos relativos à mobilidade, exista a cooperação entre as várias entidades envolvidas na mobilidade concelhia (operadores de transporte e gestores de infra-estrutura) e uma articulação interna ao município entre os vários departamentos. Caso tal não aconteça, não é possível realizar análises satisfatórias e com um nível elevado de exactidão.</p>

J.4. Análise SWOT para cada uma das freguesias

Seguidamente apresenta-se a análise SWOT para cada uma das freguesias do concelho.





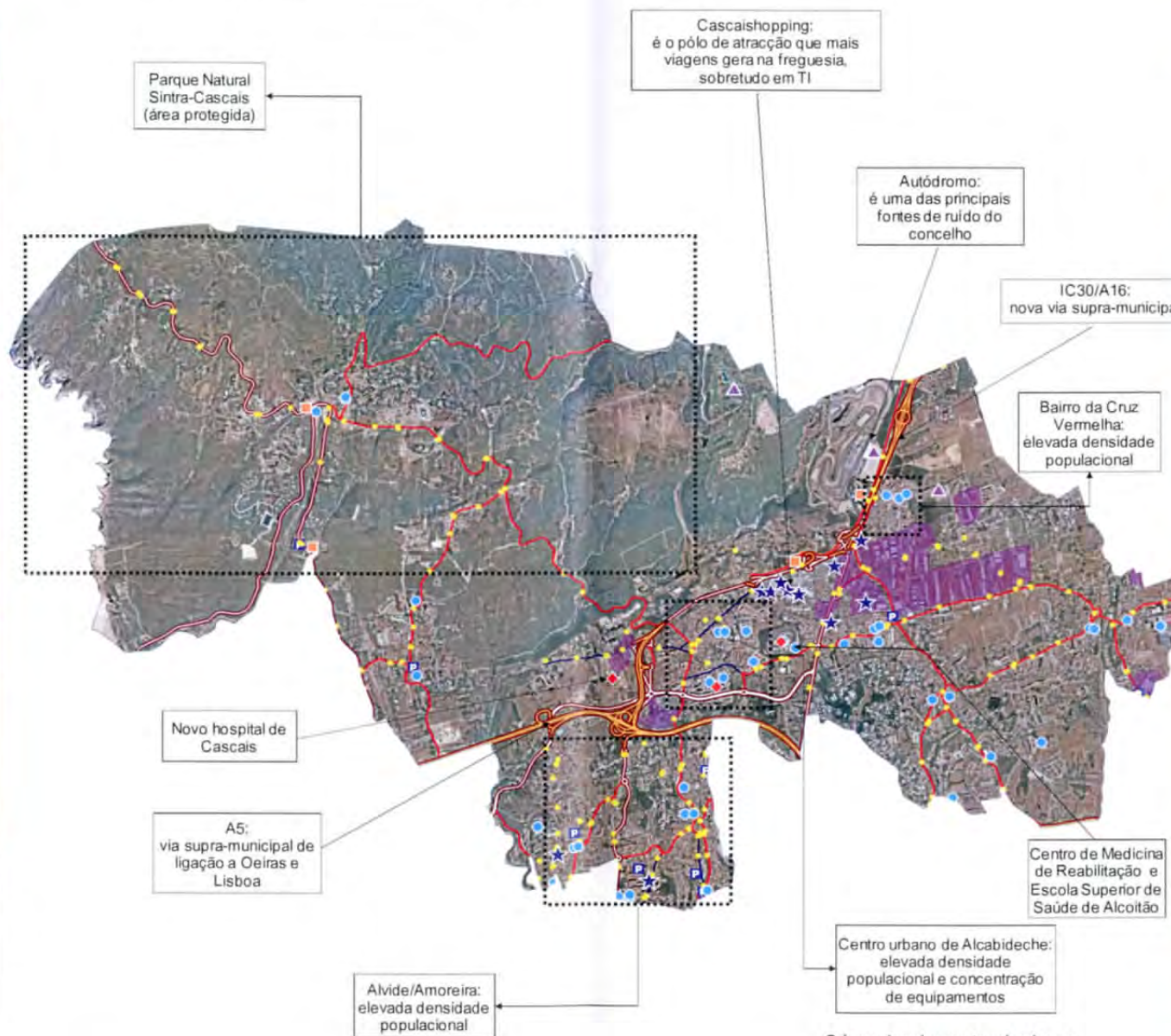
Alcabideche

Território	
Pontos Fortes	Pontos Fracos
Taxa de crescimento da população mais elevada do que a do concelho (1,6% ao ano entre 2001/2008 versus 1,4% para Cascais). Concentração na freguesia de cerca de 25% do emprego existente no concelho. Grande capacidade de atracção do Cascaishopping e zona envolvente. Existência de equipamentos de ensino e saúde de importância supra-municipal, como sejam o novo hospital, o Centro de Medicina de Reabilitação e a Escola Superior de Saúde de Alcoitão.	Incipiente estruturação urbana dos núcleos de Alcabideche, Alcoitão e Amoreira. Padrões de ocupação dispersa de baixa densidade fora destes aglomerados. Reduzida inserção no tecido urbano dos grandes equipamentos e unidades comerciais. Forte presença de AUGI's com problemas de estruturação urbana (rede viária e pedonal deficitárias ou inexistente) que importa rever.
Oportunidades	Ameaças
Possibilidade de requalificação dos núcleos urbanos do Parque Natural no âmbito dos PP em elaboração. Reforço da componente turística/cultural/lazer com a implementação do PP para o Autódromo do Estoril e zona envolvente (em elaboração). Oportunidade de estruturação do território com a consolidação dos aglomerados urbanos.	Tendência para a desqualificação urbana e ambiental na zona a norte da A5. Insuficiente controlo da edificação dispersa. Aumento da dependência do TI devido à reduzida inserção de grandes equipamentos e unidades comerciais no tecido urbano. Conflito entre o uso industrial (e o tráfego por ele gerado) e os outros usos. Expansão urbana com ocupação da área protegida do Parque Natural Sintra-Cascais.

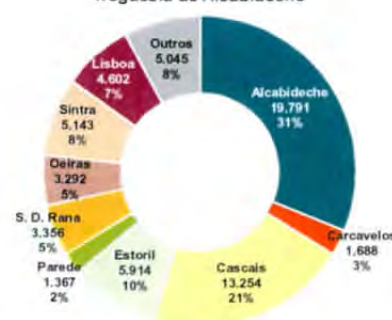
Mobilidade	
Pontos Fortes	Pontos Fracos
Cerca de 31% das viagens são internas à freguesia, destacando-se as fortes ligações internas à Abuxarda/Amoreira e Alcoitão. Existência de importantes ligações ao centro de Cascais, o que permite beneficiar da melhor oferta de TC a esta zona. A função residencial domina, mas Alcoitão/Bicesse atrai um elevado n.º de viagens por motivos profissionais e o Cascais Shopping (e zona envolvente), viagens por motivos profissionais e de compras.	Percentagem da população no escalão social E significativa, apontando para uma população com menores rendimentos. Taxa de motorização muito elevada e utilização do TI dominante, dificultando a transferência modal. Reduzida percentagem de viagens a pé, o que está relacionado com o descontentamento da população relativamente à acessibilidade e circulação em modos suaves.
Oportunidades	Ameaças
Prevê-se a construção de circulares aos principais aglomerados, o que permitirá melhorar as condições de acessibilidade rodoviária e garantir que as redes de TC e dos modos suaves podem desenvolver-se com maior qualidade.	Aumento da utilização do TI. A ausência de uma oferta de TC de qualidade ao novo Hospital poderá agravar a dependência do TI nas viagens terminadas neste freguesia.

Ambiente Urbano e Segurança Rodoviária	
Pontos Fortes	Pontos Fracos
As estatísticas de acidentes são favoráveis em Alcabideche, sendo inferiores à média do concelho (1 acidente/km de rede viária em Alcabideche versus 2,1 acidentes/km no concelho).	Os acidentes envolvem sobretudo colisões e despistes, localizando-se 15 dos despistes do concelho nesta freguesia. Além da rede viária de 1.º nível, o Autódromo do Estoril é uma das principais fontes de ruído da freguesia.
Oportunidades	Ameaças
A reestruturação da rede rodoviária de 2.º e 3.º nível poderá contribuir para reduzir o número de acidentes, desde que acompanhada de medidas de reforço da segurança rodoviária. O redimensionamento do perfil transversal rodoviário (com aumento dos passeios) nas redes locais poderá contribuir para o aumento da segurança nos principais aglomerados.	A construção do IC30/A16 permite a prática de maiores velocidades por parte do tráfego automóvel, o que pode envolver um maior número de acidentes e contribuir para volumes de ruído mais significativos. A consolidação da ocupação urbana na envolvente ao autódromo pode criar maiores exposições ao ruído.

É a maior freguesia do concelho, mas grande parte da sua área é ocupada com o Parque Natural Sintra-Cascais. A função residencial e comercial estão muito presentes, mas segregadas no território. Actualmente, os principais pólos de atracção são o Cascaishopping (e envolvente), o Centro de Medicina de Reabilitação de Alcoitão, a Escola Superior de Saúde de Alcoitão e o Autódromo. O novo Hospital irá constituir também um importante gerador de viagens.



Origem das viagens terminadas na freguesia de Alcabideche



Transporte Individual	
Pontos Fortes	Pontos Fracos
A rede principal serve adequadamente a maior parte da população e emprego da freguesia. As viagens com extremo em Alcabideche apresentam baixos níveis de sinuosidade (à excepção da zona de Alcoitão), o que significa que os percursos são bastante directos.	A rede de 1.º nível constitui uma barreira física importante, limitando as ligações das diferentes zonas da freguesia. Concentrações elevadas de pesados em algumas das vias. Níveis elevados de saturação na Estrada de Manique, Rua de Cascais e Av. Sintra, as quais promovem a ligação a Cascais e São Domingos de Rana.
Oportunidades	Ameaças
O IC30/A16 poderá contribuir para o aumento da atractividade residencial e de emprego da freguesia. Se forem construídas as circulares aos principais aglomerados será possível redimensionar os perfis transversais das vias secundárias e locais, com a criação de estacionamento e passeios.	O IC30/A16 poderá contribuir para o aumento da dependência do TI (melhores acessibilidades) e para a ocorrência de fenómenos de congestionamento nas vias de acesso à rede estruturante. A excessiva dependência do TI nas viagens para o novo hospital poderá gerar um novo foco de congestionamento.

Transporte Colectivo	
Pontos Fortes	Pontos Fracos
Existência de várias ligações em TC rodoviário entre Cascais e Sintra que servem a freguesia. Maior utilização da oferta de TC nas zonas de Alvide, centro de Alcabideche, Alcoitão e Cascais Shopping (mas a quota de TC é moderada devido ao elevado peso das viagens em TI).	Apenas 45% da população e 41% do emprego está coberto pelas paragens "melhor servidas pelo TC" (mais de 6 serviços/hora/sentido). O Cascaishopping apresenta uma oferta de TC reduzida e o acesso às paragens é muito penalizador para o peão.
Oportunidades	Ameaças
O centro de Alcabideche apresenta condições adequadas para ser equacionada a criação de uma interface rodoviária de dimensão intermédia. O novo hospital justifica o aumento da oferta de TC. O IC30/A16 poderá permitir melhorar as ligações a Sintra em TC rodoviário, uma vez que descongestiona as vias locais.	O isolamento e reduzido equipamento das paragens de TC pode contribuir para a menor utilização desta oferta. Caso não sejam criadas boas condições de acesso em TC ao hospital, a dependência face ao TI será agravada.

Estacionamento	
Pontos Fortes	Pontos Fracos
Mais de metade dos alojamentos dispõe de estacionamento privado.	Insuficiente delimitação da oferta de estacionamento na via pública. Reduzida oferta de estacionamento privado no Bairro da Cruz Vermelha. Nos centros de Alcabideche, Alcoitão e Amoreira é necessário gerir a oferta de estacionamento, evitando situações de estacionamento ilegal "perigoso".
Oportunidades	Ameaças
Demarcação da oferta de estacionamento na via pública. Reforço do estacionamento nas zonas em que a procura é mais elevada. Criação de bolsas de estacionamento nos centros urbanos.	Aumento da pressão sobre o estacionamento na via por efeito da consolidação da ocupação urbana. Limitação da capacidade de criação de estacionamento em algumas zonas, já que a rede viária apresenta um perfil transversal estreito.

Modos Suaves	
Pontos Fortes	Pontos Fracos
Existência de fortes ligações pedonais entre Cascais e Abuxarda/Amoreira. Os residentes declaram uma taxa de adesão potencial de utilização da bicicleta muito elevada (31%).	Ausência de condições adequadas para as deslocações em modos suaves (passeios, passadeiras, etc.) em grande parte da freguesia, o que inibe consideravelmente esta opção modal. A reduzida integração urbana dos principais pólos geradores limita a opção pelos modos suaves.
Oportunidades	Ameaças
Requalificação da rede pedonal em Alcabideche, quando forem criadas alternativas rodoviárias ao atravessamento do centro. Melhoria da segurança no atravessamento dos principais centros urbanos e introdução de medidas de acalma de tráfego em Alcoitão, Alcabideche, Alvide e Amoreira.	Ocupação urbana desfavorável à opção pelos modos suaves, sobretudo nas ligações entre aglomerados e destes aos principais pólos geradores. Os declives acentuados em algumas áreas não propiciam a realização de viagens a pé/bicicleta.



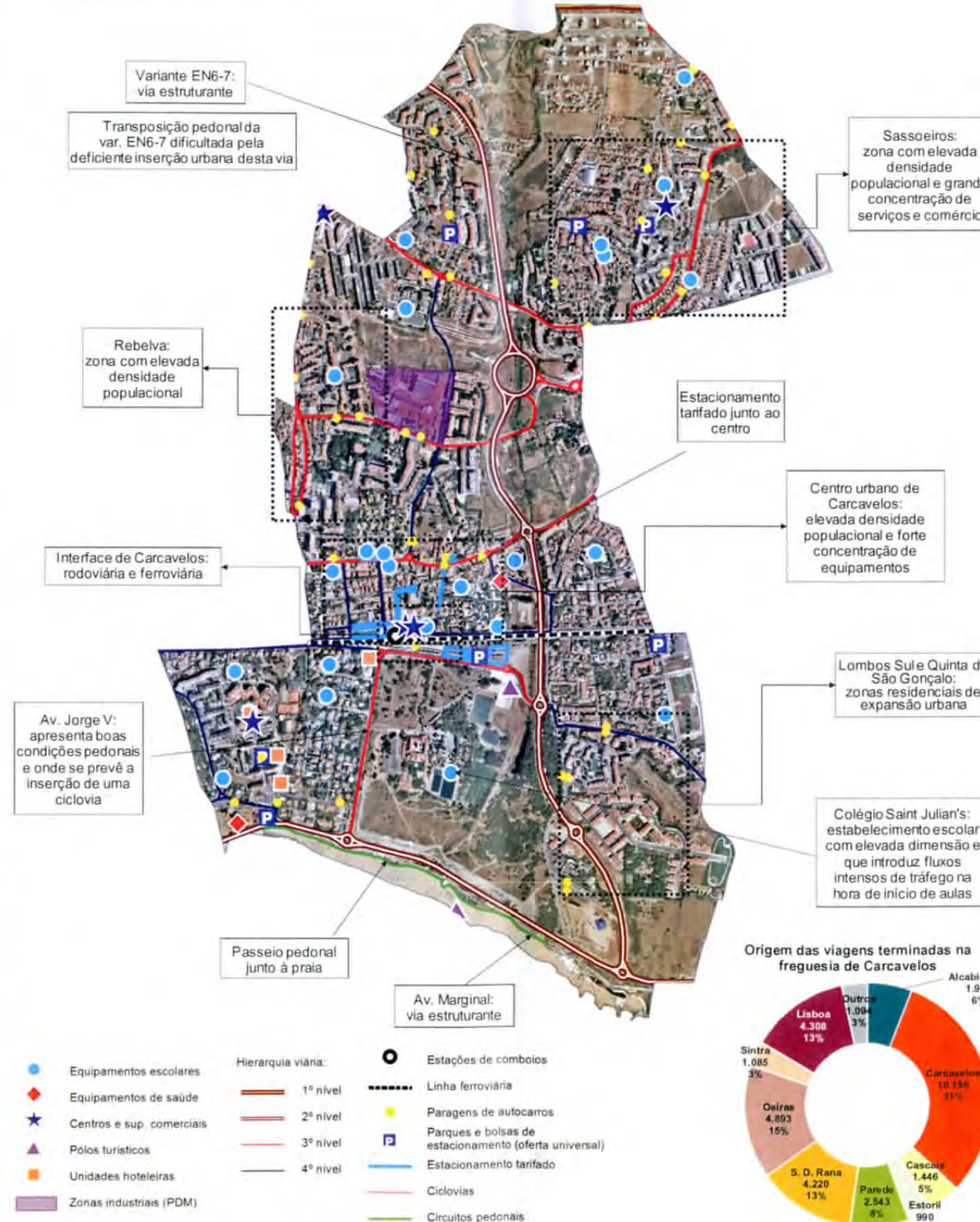
Carcavelos

Território	
Pontos Fortes	Pontos Fracos
Densidade populacional elevada, concentrada sobretudo a Norte da linha ferroviária (a maioria dos alojamentos são em edifícios plurifamiliares). Concentração de emprego na zona do Junqueiro. Presença de dois pólos turísticos/lazer de importância supra-municipal: praia de Carcavelos (com o seu passeio marítimo) e feira.	Barreira constituída pela variante à EN6-7, entre a zona nascente e ocidental da freguesia. Consolidação urbana por concretizar na zona de Sassoeiros e São Miguel das Encostas / Bairro da Carris.
Oportunidades	Ameaças
Reforço da componente de comércio e serviços com a concretização dos 4 PP previstos para a freguesia. Aumento da capacidade hoteleira da freguesia com a construção das novas unidades previstas. Possibilidade de expansão urbana para Sul da freguesia - PP de Reestruturação Urbanística de Carcavelos Sul. Construção de uma grande unidade comercial na zona do Arneiro (no âmbito do PP do Esp. de Estab. Terciário do Arneiro).	Os empreendimentos previstos para esta freguesia poderão ter associados importantes acréscimos dos níveis de tráfego nas vias de acesso, sobretudo se não forem acauteladas as acessibilidades em TC e modos suaves.

Mobilidade	
Pontos Fortes	Pontos Fracos
A freguesia apresenta percentagens elevadas de viagens a pé. Níveis de instrução e status social dos residentes na freguesia elevados. Domina a função residencial, mas Carcavelos consegue atrair também viagens por motivo de emprego, compras e lazer.	A taxa de motorização muito elevada, associada a residentes com maiores rendimentos, poderá constituir-se como um entrave à transferência modal para outros modos, que não o TI. Uma parte significativa da população está descontente com as condições de acessibilidade e circulação em modos suaves.
Oportunidades	Ameaças
A reestruturação da rede TC de proximidade pode ser uma oportunidade de aumentar a quota deste modo. Se existir uma aposta clara nos modos suaves é de admitir um aumento do "andar a pé/bicicleta", já que os residentes nesta freguesia demonstram uma grande apetência por estas opções.	Manutenção das quotas ou mesmo aumento da utilização do TI, sobretudo nas novas zonas de expansão.

Ambiente e Segurança Rodoviária	
Pontos Fortes	Pontos Fracos
A qualidade urbana da zona central de Carcavelos é globalmente elevada.	A percentagem de população residente exposta ao ruído é mais elevada do que a média do concelho (11% vs 7%). A densidade de acidentes rodoviários é mais elevada do que a média do concelho (3,3 acidi/km de rede viária vs 2,1 acidi/km). As zonas centrais necessitam de intervenções que promovam a qualificação do espaço público urbano.
Oportunidades	Ameaças
Introdução de medidas de acalmia de tráfego no centro urbano.	A criação de novas vias rápidas poderá aumentar a população exposta a níveis de ruído elevados (se não forem minimizados os seus impactos) e degradar as condições de segurança rodoviária.

É uma das freguesias mais pequenas do concelho mas com valores de densidade populacional superiores à média concelhia.
Domina a função residencial, mas o núcleo central de Carcavelos concentra um conjunto de serviços e comércio de proximidade com capacidade de atracção na freguesia e de algumas zonas de São Domingos de Rana e Oeiras.
Elevada atracção de viagens na época balnear.



Transporte Individual	
Pontos Fortes	Pontos Fracos
Forte presença de vias de hierarquia superior que servem adequadamente a maior parte da população (80%) e emprego (78%) da freguesia.	A variante à EN6-7 é uma importante barreira física nas ligações entre Carcavelos e os Lombos e entre S. D. Rana e Sassoeiros. Congestionamento na Estrada de São Domingos (Rebelva), Av. Dr. Francisco Sá Carneiro e Av. da República. Forte dependência do TI nas ligações entre Parede e Carcavelos.
Oportunidades	Ameaças
A construção da Via Oriental de Cascais em Sassoeiros (incluindo a reestruturação urbanística do território envolvente) constitui uma alternativa ao eixo EN6-7/EN249-4. É também uma alternativa à Estrada do Arneiro, podendo contribuir para diminuir o seu congestionamento.	A construção da Via Oriental de Cascais pode fomentar uma maior utilização do automóvel. Congestionamento da rede viária na zona do Arneiro, com a construção da nova unidade comercial, sobretudo se não forem consideradas alternativas em TC.

Transporte Colectivo	
Pontos Fortes	Pontos Fracos
A parte Sul da freguesia beneficia da oferta promovida pela Linha de Cascais. A interface ferroviária garante níveis de qualidade adequados aos passageiros. Cerca de 59% da população e 51% do emprego é servida por paragens TC com mais de 6 circulações/hora/sentido.	Condições de espera da componente rodoviária da interface pouco satisfatórias. Falta de limpeza e higiene no terminal rodoviário.
Oportunidades	Ameaças
Criação de uma oferta TC de proximidade entre a Parede e Carcavelos. A criação de novas vias poderá servir para descongestionar os corredores utilizados pelo TC. Melhoria das condições de espera da componente rodoviária da interface de Carcavelos.	A pouca estruturação urbana da zona Norte dificulta a qualidade do serviço TC proporcionado. A falta de limpeza e higiene no terminal rodoviário pode contribuir para o aumento da percepção de insegurança e para diminuir a atractividade deste modo.

Estacionamento	
Pontos Fortes	Pontos Fracos
Maior índice de oferta de estacionamento público por alojamento do concelho. Disponibilidade de estacionamento de longa duração junto à interface de Carcavelos.	No contexto da freguesia, a zona de Rebelva/Ota da Alagoa apresenta menor oferta de estacionamento privado. A zona Norte (especialmente Sassoeiros) apresenta um elevado défice de estacionamento nocturno, devido à maior concentração de alojamentos sem estacionamento.
Oportunidades	Ameaças
Criação de medidas de combate ao estacionamento ilegal, através de maior fiscalização ou colocação de mobiliário urbano dissuasor (e.g. pilares). Alargamento das áreas de estacionamento tarifado na zona central. Aumento da oferta de estacionamento nocturno na zona de Sassoeiros.	É necessário ter cuidado com a política de tarifação de estacionamento e com a facilidade de acessos ao novo espaço comercial previsto no Arneiro, de modo a evitar situações de estacionamento abusivo na envolvente a este.

Modos Suaves	
Pontos Fortes	Pontos Fracos
No centro de Carcavelos a qualidade do espaço pedonal é boa, mas existem pontos de conflito a assinalar. A acessibilidade para todos está assegurada na interface de Carcavelos. Elevada qualidade do percurso pedonal entre a estação CP e a Praia de Carcavelos.	A linha ferroviária de Cascais e a Var. EN6-7 constituem barreiras físicas à circulação pedonal. Na zona central de Carcavelos os passeios são estreitos e estão ocupados por mobiliário urbano e árvores, impedindo uma adequada circulação pedonal. Inexistência de equipamentos de apoio ao estacionamento de bicicletas junto à estação.
Oportunidades	Ameaças
A criação de uma ciclovia ao longo da Av. Jorge V (já em fase de desenvolvimento) deve ser acompanhada da criação de estacionamento para bicicletas, junto aos principais equipamentos.	Agravamento do efeito de barreira provocado pela variante à EN6-7, com o aumento do tráfego rodoviário e a maior consolidação da envolvente.



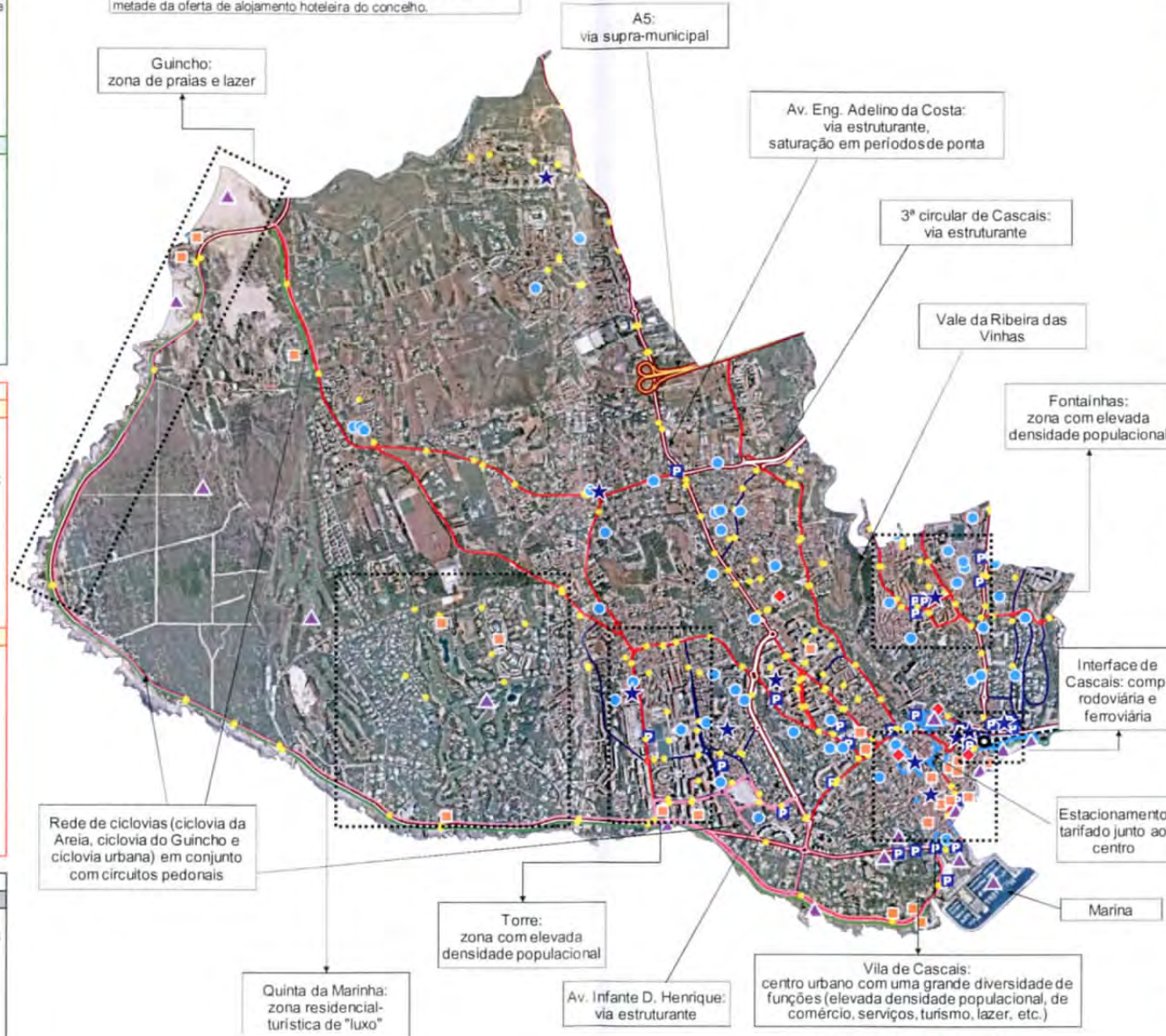
Cascais

Território	
Pontos Fortes O centro de Cascais é um dos principais pólos de emprego, comércio e serviços do concelho. O centro é bem servido por equipamentos de ensino e saúde, concentrando igualmente os principais serviços administrativos (e.g., tribunal).	Pontos Fracos Existência de vastas áreas com baixa densidade populacional, associada a uma ocupação urbana dispersa em moradias unifamiliares. Forte contraste entre "condomínios de luxo" e AUGI's. Incipiente estruturação urbana e menor dotação de equipamentos nos lugares de Cobre, Birre e Fontainhas.
Oportunidades A implementação dos PP previstos poderá contribuir para a requalificação e reestruturação dos núcleos urbanos inseridos no PNSC. A revisão do PDM é uma oportunidade para conter o perímetro urbano dos lugares mais dispersos e estabelecer uma maior provisão de equipamentos coletivos. O fecho da circular ao Cobre e da 1.ª circular a Cascais permitirá reorganizar a rede viária no interior destes lugares.	Ameaças O Vale da Ribeira das Vinhas dificulta a criação de infra-estruturas viárias entre Cascais e Estoril. A freguesia poderá ainda sofrer uma forte dispersão urbana na zona da Areia.

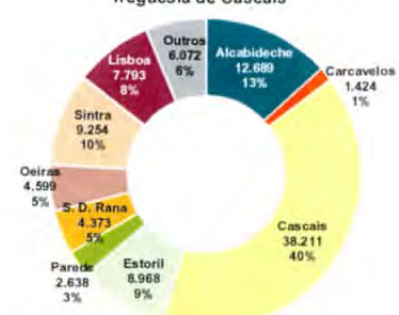
Mobilidade	
Pontos Fortes Cascais é a freguesia com maior potencial de atracção de viagens do concelho devido à importância do Centro de Cascais. Cerca de 70% das viagens terminadas estão associadas ao trabalho, compras, lazer ou outras actividades, sendo esta a freguesia com o menor peso de viagens de "regresso a casa".	Pontos Fracos Taxa de motorização dos residentes muito elevada. Porque atrai viagens de pontos muito diversos do concelho, a % de viagens em TC é apenas de 17%.
Oportunidades A existência de uma rede pedonal e ciclável de elevada qualidade poderá ser indutora de um maior número de viagens nestes modos, sobretudo se existir uma maior consciencialização para estas opções. A reformulação da estação ferroviária de Cascais poderá contribuir para reforçar a importância da interface ferro-rodoviária.	Ameaças Aumento da quota do TI nas deslocações intra e inter-freguesia.

Ambiente e Segurança Rodoviária	
Pontos Fortes A qualidade urbana da zona central de Cascais é elevada.	Pontos Fracos Freguesia com um número de empregados expostos a níveis de ruído superiores a 65dB elevado (16%). Cerca de 1/4 dos acidentes do concelho ocorrem nesta freguesia. Elevado número de atropelamentos na Av. D. Pedro I. Os atravessamentos pedonais entre a estação CP e o terminal rodoviário são inadequados e contribuem para a adopção de comportamentos inseguros por parte dos peões.
Oportunidades Intervenção na Av. D. Pedro I, garantindo atravessamentos pedonais em maior segurança. Melhoria dos percursos pedonais de ligação entre o terminal rodoviário e a estação CP (e.g., alteração dos tempos de atravessamento e relocalização das passadeiras...).	Ameaças A dispersão urbana nas zonas a Norte pode ter associada a degradação da qualidade do espaço urbano, afectando a utilização dos modos suaves (ausência de passeios, vias com velocidades mais elevadas, passadeiras escassas, etc.).

Domina a função residencial em praticamente todo o território, existindo extensas zonas com baixas densidades populacionais. O centro de Cascais é um dos principais pólos comerciais, de lazer e de serviços do concelho. Cascais destaca-se pela sua atractividade turística (com abrangência nacional e internacional), concentrando cerca de metade da oferta de alojamento hoteleira do concelho.



Origem das viagens terminadas na freguesia de Cascais



Transporte Individual	
Pontos Fortes A rede estruturante é densa na zona de Cascais e Cobre / Fontainhas. A rede principal serve a maior parte da população (80%) e emprego (78%) da freguesia. As viagens terminadas na freguesia apresentam baixos níveis de sinuosidade (à excepção de Cobre/Fontainhas).	Pontos Fracos Níveis elevados de saturação da rede junto ao centro de Cascais e no acesso à A5. Alameda dos Comb. Grande Guerra, Av. 25 Abril, Rua José Florindo e Estrada da Malveira da Serra. Atravessamento dos centros urbanos de Birre e da Torre por parte dos fluxos de ligação com a A5.
Oportunidades O fecho da 3ª circular a Cascais permitirá as deslocações internas à freguesia sem atravessamento do centro. A circular ao Cobre contribuirá para uma maior estruturação deste centro urbano.	Ameaças A melhoria das acessibilidades viárias a Cascais (e.g. construção da IC30/A16 e 3ª Circular) pode conduzir a maiores níveis de tráfego e congestionamento no acesso ao seu centro urbano.

Transporte Colectivo	
Pontos Fortes É em Cascais que está localizada a principal interface de transportes colectivos do concelho. As paragens com maior oferta TC servem 62% dos hab. e 66% do empregados da freguesia, privilegiando o serviço nos corredores de Alvide e Cobre. O Buscas oferece uma elevada frequência de serviço (6 serv./hora).	Pontos Fracos A área Norte da freguesia (Areia, Birre) está mal servida pela oferta em TC, o que está associado à deficiente estruturação da rede viária e às menores densidades de ocupação urbana. Muitas das carreiras que servem Cascais são circulares (início e fim no Terminal), não sendo fácil para um utilizador ocasional a identificação de qual a linha a utilizar.
Oportunidades Reestruturação da oferta TC que serve a interface rodoviária, de modo a aumentar as frequências de serviço e a reduzir a sinuosidade dos percursos em algumas das linhas. Resolução de alguns dos constrangimentos rodoviários, permitindo aliviar o TC rodoviário dos focos de congestionamento nos acessos a Cascais.	Ameaças Perda continuada de passageiros, passando a ser um serviço utilizado apenas pelos cativos do modo. Manutenção da tendência de redução da oferta de TC (número de serviços), contribuindo para a degradação da qualidade do serviço proporcionado.

Estacionamento	
Pontos Fortes A elevada oferta de estacionamento tarifado na via pública no centro de Cascais promove a sua rotação. O centro de Cascais é servido por um importante conjunto de parques de estacionamento.	Pontos Fracos Reduzida oferta de estacionamento privado nos Bairros da Assunção e Rosário. Taxas de ilegalidade diurnas e nocturnas elevadas, verificando-se que estas ocorrem sobretudo nas zonas mais periféricas da freguesia, nas quais o estacionamento na via não está devidamente assinalado.
Oportunidades Demarcação da oferta de estacionamento na via pública. Reforço do estacionamento nas zonas em que a procura é mais elevada. Maior divulgação da oferta de estacionamento em parque.	Ameaças A menor oferta de estacionamento na via no centro de Cascais é entendida pelos comerciantes como um factor de redução da atractividade do centro. A pouca disponibilidade de espaço no centro de Cascais para a criação de uma maior oferta de estacionamento na via pública obriga a considerar soluções de oferta concentrada (mais cara).

Modos Suaves	
Pontos Fortes Elevada qualidade do espaço de circulação pedonal no centro urbano de Cascais. Única freguesia com uma rede ciclável estruturada e com oferta de um serviço de empréstimo de bicicletas (BiCas). Fortes ligações pedonais entre o centro de Cascais e as zonas de Cobre/Fontainhas e Abuxarda/Amoreira.	Pontos Fracos Os lugares Cobre, Fontainhas, Birre ou Areia não dispõem de redes pedonais / cicláveis estruturantes, reduzindo a atracção destes modos em bairros fortemente residenciais. Nalgumas das zonas, as pendentes do território são um ponto desfavorável para uma maior opção pelos modos suaves.
Oportunidades Requalificação da rede pedonal em Birre (aumento dos passeios, criação de vias pedonais), quando forem criadas alternativas rodoviárias ao atravessamento do centro. Desenvolvimento de percursos pedonais/cicláveis estruturantes no centro da Areia, Cobre e Fontainhas.	Ameaças



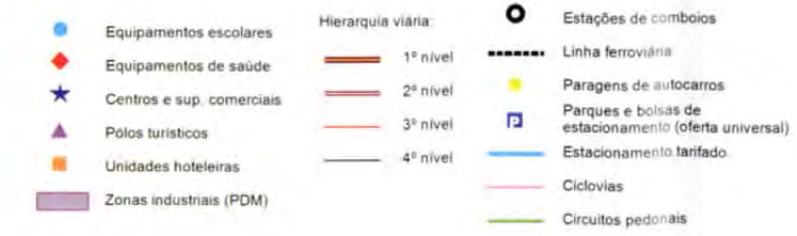
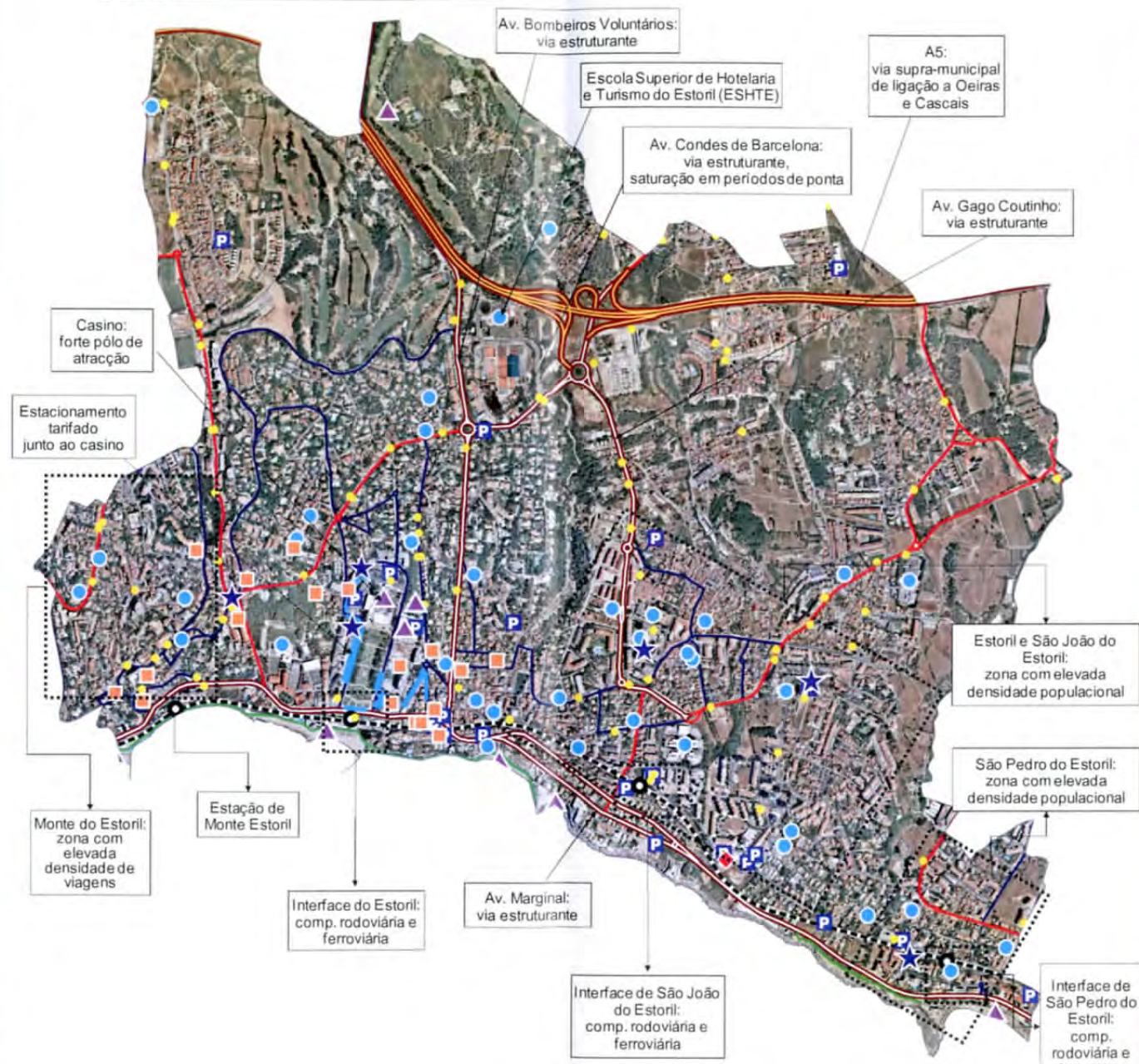
Estoril

Território	
Pontos Fortes	Pontos Fracos
Grande atratividade em termos de turismo, recreio e lazer (com abrangência nacional e internacional), devido à presença de fortes pólos de atracção: casino, centro de congressos, praias. Concentração de emprego na zona sudoeste. Presença da Escola de Hotelaria e Turismo do Estoril. Elevada capacidade de alojamento hoteleiro.	Baixa densidade populacional nas áreas a Norte da freguesia. O tecido urbano foi consolidando a sua ocupação em função da orografia do território, sem que tenha existido a preocupação de estabelecer uma hierarquia viária clara. A rede de equipamentos colectivos concentra-se sobretudo no litoral, tornando o restante território muito dependente destes aglomerados.
Oportunidades	Ameaças
Requalificação e valorização da zona litoral com a implementação do PP da Zona de S. João e Envolvente ao Forte de St. António. A construção de uma circular a Norte de São Pedro do Estoril e a ligação Norte-Sul entre São Pedro do Estoril e a A5 constituem oportunidades para rever a estruturação urbana nesta freguesia. No âmbito da revisão do PDM deve ser equacionado o reforço dos equipamentos colectivos presentes a Norte.	O Vale da Ribeira das Vinhas dificulta a criação de infra-estruturas viárias entre o Cascais e Estoril e o vale da Ribeira de Caparide / Manique dificulta a criação entre o Estoril e a Parede. A tendência para "investir" sobretudo na zona litoral da freguesia pode significar a manutenção dos fenómenos de maior desqualificação do território a Norte.

Mobilidade	
Pontos Fortes	Pontos Fracos
População com um elevado nível de instrução e maior concentração de pessoas em estratos sociais mais elevados (1/2 da população nos estratos A e B). Cerca de 20% das viagens terminadas no Estoril são a pé. Trata-se de uma freguesia predominantemente residencial, mas onde coexistem as viagens por motivo de trabalho, lazer ou compras.	Os níveis de rendimento mais elevados da população e as taxas de motorização elevadas levam a considerar que a transferência modal para o TC será mais difícil de concretizar. 3/4 das crianças residentes no Estoril deslocam-se em automóvel para a escola, valor este que é muito superior às restantes freguesias.
Oportunidades	Ameaças
Investimento numa rede TC de proximidade, que promova nomeadamente o rebatimento nas estações ferroviárias. Estabelecimento de uma rede pedonal/ciclável estruturante que potencie um maior número de deslocações a pé, nomeadamente nas zonas com menor declive e na proximidade dos equipamentos escolares.	Continuação da forte dependência do TI por parte de crianças e adultos, contribuindo para padrões de mobilidade pouco sustentáveis.

Ambiente e Segurança Rodoviária	
Pontos Fortes	Pontos Fracos
A qualidade urbana da zona litoral do Estoril é elevada.	A percentagem de emprego exposto ao ruído é mais elevada do que a média do concelho (17% vs 13%). A densidade de acidentes rodoviários (2,8 acid/km de via) é mais elevada do que a média do concelho (2,1 acid/km). Elevada concentração de acidentes junto à área do casino.
Oportunidades	Ameaças
A introdução de uma nova passagem subterrânea junto ao Hotel Estoril Sol contribuirá para aumentar a segurança nas travessias da Marginal. Introdução de medidas de acalmia de tráfego. Criação de uma rede ciclável junto ao litoral.	A dispersão urbana nas zonas a Norte pode ter associada a degradação da qualidade do espaço urbano, afectando a utilização dos modos suaves (ausência de passeios, passadeiras escassas, ausência de sinalização, etc.)

Zona turística de eleição, com pólos de atracção de algum peso (e.g. casino, centro de congressos, praia). O casino é um dos principais elementos de estruturação da zona marginal da freguesia.



Origem das viagens terminadas na freguesia do Estoril



Transporte Individual	
Pontos Fortes	Pontos Fracos
A rede principal serve adequadamente a maior parte da população (73%) e emprego (83%) da freguesia.	Níveis elevados de saturação da rede na envolvente à zona do casino: Av. Dom Nuno A. Pereira, Av. Condes de Barcelona e Av. Biarritz. As ligações rodoviárias são sobretudo Norte-Sul existindo poucas ligações transversais, o que também contribui para congestionar a rede mais litoral.
Oportunidades	Ameaças
A rede estruturante será reforçada se forem concretizados os projectos de construção de uma circular a Norte de São João do Estoril e de ligação Norte-Sul entre São Pedro do Estoril e a A5.	Se não for acatada a disponibilidade de espaço canal para construir os corredores rodoviários previstos, a ocupação urbana pode comprometer a concretização das ligações rodoviárias adequadas.

Transporte Colectivo	
Pontos Fortes	Pontos Fracos
É a freguesia com maior n.º de estações da Linha de Cascais: 4 das 7 estações da Linha de Cascais são no Estoril. A oferta ferroviária nos PPM e PPT é muito elevada em São Pedro do Estoril. O Estoril oferece diversas ligações em TC rodoviárias dentro da própria freguesia e à zona nascente de Alcobáçes.	Não existe correspondência entre a elevada oferta do TC ferroviário e a oferta do TC rodoviário em SPE. Passagem de nível na linha ferroviária (pedonal e rodoviária) na estação de SJE. Estacionamento legal na envolvente da estação de SJE. A ESHTE tem uma oferta de TC reduzida.
Oportunidades	Ameaças
A reestruturação da estação de São Pedro do Estoril criará melhores condições de acessibilidade pedonal e de atendimento aos passageiros e possibilitará o aumento do número de carreiras de rebatimento. Reforço das ligações internas à freguesia, com o aumento das circulações em S. Pedro do Estoril e S. João do Estoril.	A expansão urbana, sobretudo nas zonas a norte, e o previsível envelhecimento da população na zona litoral poderão ser factores decisivos na redução da procura do TC, se não se conseguir reestruturar a oferta TC rodoviária.

Estacionamento	
Pontos Fortes	Pontos Fracos
A densidade de alojamentos com estacionamento é mais elevada do que a média do concelho. A zona do Casino do Estoril é servida por estacionamento tarifado que responde às necessidades da procura.	Taxas de estacionamento ilegal muito elevadas junto às estações ferroviárias, o que está relacionado com a reduzida oferta proporcionada. As taxas de ilegalidade diurnas e nocturnas são muito elevadas (superiores a 50%); durante o dia são mais intensas junto à zona litoral e à noite repartem-se igualmente pelas diversas zonas da freguesia.
Oportunidades	Ameaças
Estudo da viabilidade de soluções de park&ride, possivelmente apoiadas em serviços TC em navette, na área de influência directa das estações. Criação de medidas de combate ao estacionamento ilegal na zona litoral. Demarcação da oferta de estacionamento na via pública nas zonas de expansão a norte.	Área envolvente às estações muito valorizada economicamente, o que pode dificultar a viabilidade de introduzir parques de estacionamento de apoio.

Modos Suaves	
Pontos Fortes	Pontos Fracos
Elevada qualidade do espaço de circulação pedonal no centro urbano do Estoril. A zona litoral, e mais densamente ocupada, apresenta declives mais suaves do que a área a norte.	A excessiva vocação residencial de uma parte significativa do território condiciona a existência de deslocações de curta distância. Orografia acentuada na zona norte. A estrutura da rede rodoviária privilegia sobretudo ligações Norte-Sul, penalizando as ligações transversais de proximidade.
Oportunidades	Ameaças
Expansão da rede ciclável ao Estoril, através da criação de uma ciclovia junto à Alameda do Casino. Diminuição do impacto da linha ferroviária e da Av. Marginal com a construção de uma nova passagem pedonal inferior, junto ao Hotel Estoril Sol. Aumento das ligações pedonais/cicláveis transversais (caminhos a pé).	Ocupação urbana desfavorável à opção pelos modos suaves, sobretudo nas zonas a Norte. Os declives acentuados em algumas áreas não propiciam a realização de viagens em modos suaves.



Parede

Território	
Pontos Fortes	Pontos Fracos
Apresenta uma das densidades populacionais mais elevadas do concelho (58 hab./ha versus 33 hab./ha). Inversão da dinâmica populacional negativa (1991-2001) devido às recentes urbanizações, e particularmente aos Jardins da Parede. Concentração de emprego no centro urbano. Presença do Hospital Ortopédico de Sant'Ana.	É a freguesia mais envelhecida do concelho (21% dos seus habitantes tem 65 anos ou mais). A Parede não dispõe de equipamentos de relevo, sendo apenas de destacar os equipamentos de ensino e o Hospital de Sant'Ana.
Oportunidades	Ameaças
As urbanizações mais recentes (Jardins da Parede) incluem espaços destinados à localização de unidades comerciais/serviços de proximidade, o que permite admitir que, uma vez consolidada a ocupação urbana, seja possível assegurar parte das necessidades quotidianas na proximidade da residência.	Envelhecimento da população. O Vale da Ribeira de Caparide / Manique dificulta a criação de infra-estruturas viárias entre Cascais e Estoril. As áreas para a localização de novos equipamentos são reduzidas devido à consolidação urbana da freguesia.

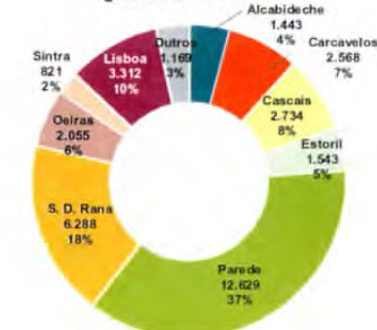
Uma das freguesias mais pequenas do concelho e também uma das mais consolidadas.
Função residencial dominante em toda a freguesia.
O Centro da Parede, com elevado dinamismo comercial e de serviços, responde a grande parte das necessidades dos residentes nesta freguesia.

Mobilidade	
Pontos Fortes	Pontos Fracos
Cerca de 27% das viagens terminadas na Parede são a pé, facto que estará relacionado com a diversidade funcional presente no centro urbano. Fortes ligações do centro da Parede com Carcavelos, São Domingos de Rana/Zambujal e Caparide/Matarraque. O centro da Parede concentra um elevado número de viagens por motivos profissionais.	Taxa elevada de motorização (mas ainda assim a mais baixa do concelho). Os residentes na Parede estão descontentes com as condições de acessibilidade, circulação em modos suaves e, principalmente, com a oferta de estacionamento.
Oportunidades	Ameaças
Promoção da ligação do corredor pedonal de Carcavelos ao Estoril. Intervenção nas redes de acessibilidade pedonal na zona central da Parede, de modo a garantir a eliminação dos obstáculos físicos. Criação de novas centralidades na Madorna e Murtal de modo a reduzir a função estritamente residencial destes dois lugares.	Aumento da quota do TI nas deslocações intra e inter-freguesia.

Ambiente e Segurança Rodoviária	
Pontos Fortes	Pontos Fracos
A percentagem de emprego exposto a níveis de ruído igual ou superior a 65 db(A) é inferior à média concelhia.	Maior densidade de acidentes por km de rede viária (3,6 acid./km). Elevada concentração de acidentes no centro urbano, nomeadamente na Av. da República, em que se verifica um elevado número de atropelamentos.
Oportunidades	Ameaças
Implementação de medidas de redução de velocidade ou acalmia de tráfego no centro da Parede. Aposta na qualificação do espaço urbano, nomeadamente com a adaptação do centro da Parede ao disposto no Dec. Lei 163/2006.	



Origem das viagens terminadas na freguesia da Parede



- Equipamentos escolares
 - ◆ Equipamentos de saúde
 - ★ Centros e sup. comerciais
 - ▲ Pólos turísticos
 - Unidades hoteleiras
 - Zonas industriais (PDM)
- Hierarquia viária:
- 1º nível
 - 2º nível
 - 3º nível
 - 4º nível
- Estações de comboios
 - Linha ferroviária
 - Paragens de autocarros
 - Parques e bolsas de estacionamento (oferta universal)
 - Estacionamento tarifado
 - Ciclovias
 - Circuitos pedonais

Transporte Individual	
Pontos Fortes	Pontos Fracos
A rede viária principal serve adequadamente a maior parte da população (82%) e emprego (86%) da freguesia. Esta freguesia é a que apresenta a maior cobertura do concelho.	Forte dependência do TI para as ligações entre a Parede e Carcavelos. Focos de congestionamento no centro da Parede e na Av. da República (ligação a Carcavelos). A rede rodoviária estruturante não tem características físicas compatíveis com as funções desempenhadas (perfil transversal estreito e sinuoso).
Oportunidades	Ameaças
Melhor adequação das vias estruturantes à função, através da construção de vias alternativas nos pontos de maior estrangulamento. Melhoria da oferta TC de proximidade entre Carcavelos e a Parede.	Rede viária do centro urbano da Parede com perfis muito reduzidos, dificultando a introdução de alterações estruturantes.

Transporte Colectivo	
Pontos Fortes	Pontos Fracos
A freguesia beneficia da oferta promovida pela Linha de Cascais. A interface ferroviária garante níveis de qualidade adequados aos passageiros. Cerca de 68% da população e 71% do emprego é servida por paragens de TC com 6 ou mais circulações/hora/sentido.	Fraca cobertura da rede de TC nas novas áreas de expansão (e.g., na Quinta da Lamera/B. Marianas), mas também na zona da Madorna e do Murtal. O interface rodoviário junto à estação CP está deficientemente infra-estruturado. A ligação entre a estação CP e a interface principal não está bem assinalada.
Oportunidades	Ameaças
Criação de uma oferta de TC rodoviário de proximidade entre os núcleos urbanos da Parede e Carcavelos e de ligação ao Murtal e Madorna. Avaliação da pertinência de aumentar a oferta de TC de rebatimento no caminho-de-ferro e de serviço ao centro urbano. Melhoria das condições de espera da componente rodoviária da interface.	A orografia a norte (zona do Murtal e Madorna) e a deficiente estruturação da rede rodoviária dificultam a introdução de uma oferta de TC eficaz.

Estacionamento	
Pontos Fortes	Pontos Fracos
Existência de estacionamento privado em 58% dos alojamentos, destacando-se pela oferta privada a zona do Murtal.	No centro da Parede, a oferta de estacionamento privado é reduzida devido à maior idade das habitações. Elevado défice de estacionamento diurno e nocturno. Durante o dia, as pressões são mais significativas no centro. No período nocturno ocorrem sobretudo no Murtal, em parte porque os residentes não estacionam no seu lote.
Oportunidades	Ameaças
Formalização do estacionamento de longa duração na Praça Mário Azevedo Gomes, promovendo-o como uma alternativa de park&ride para os passageiros da CP ou de estacionamento para as pessoas que se deslocam ao centro da Parede. Demarcação da oferta de estacionamento na via pública nas zonas residenciais do Murtal e Madorna.	Área envolvente à estação limitada para a construção de parques de estacionamento de apoio.

Modos Suaves	
Pontos Fortes	Pontos Fracos
Centro urbano parcialmente requalificado em termos de circulação pedonal. Potencialmente, cerca de 1/3 dos residentes na Parede utilizariam bicicleta, caso fossem criadas melhores condições.	Reduzida dimensão de passeios em algumas vias do centro urbano. Presença de muitos obstáculos e mobiliário urbano na via pública que impedem uma adequada circulação pedonal. Inexistência de equipamentos de apoio ao parqueamento de bicicletas junto à estação.
Oportunidades	Ameaças
Continuidade do passeio pedonal marginal na ligação entre Carcavelos e Estoril, possibilitando também ligações adequadas entre este e o centro da Parede. Criação de parqueamento de bicicletas, junto aos principais equipamentos e à interface.	Os fortes declives a norte dificultam a realização de um maior número de deslocações em modos suaves (especialmente na ligação ao centro).



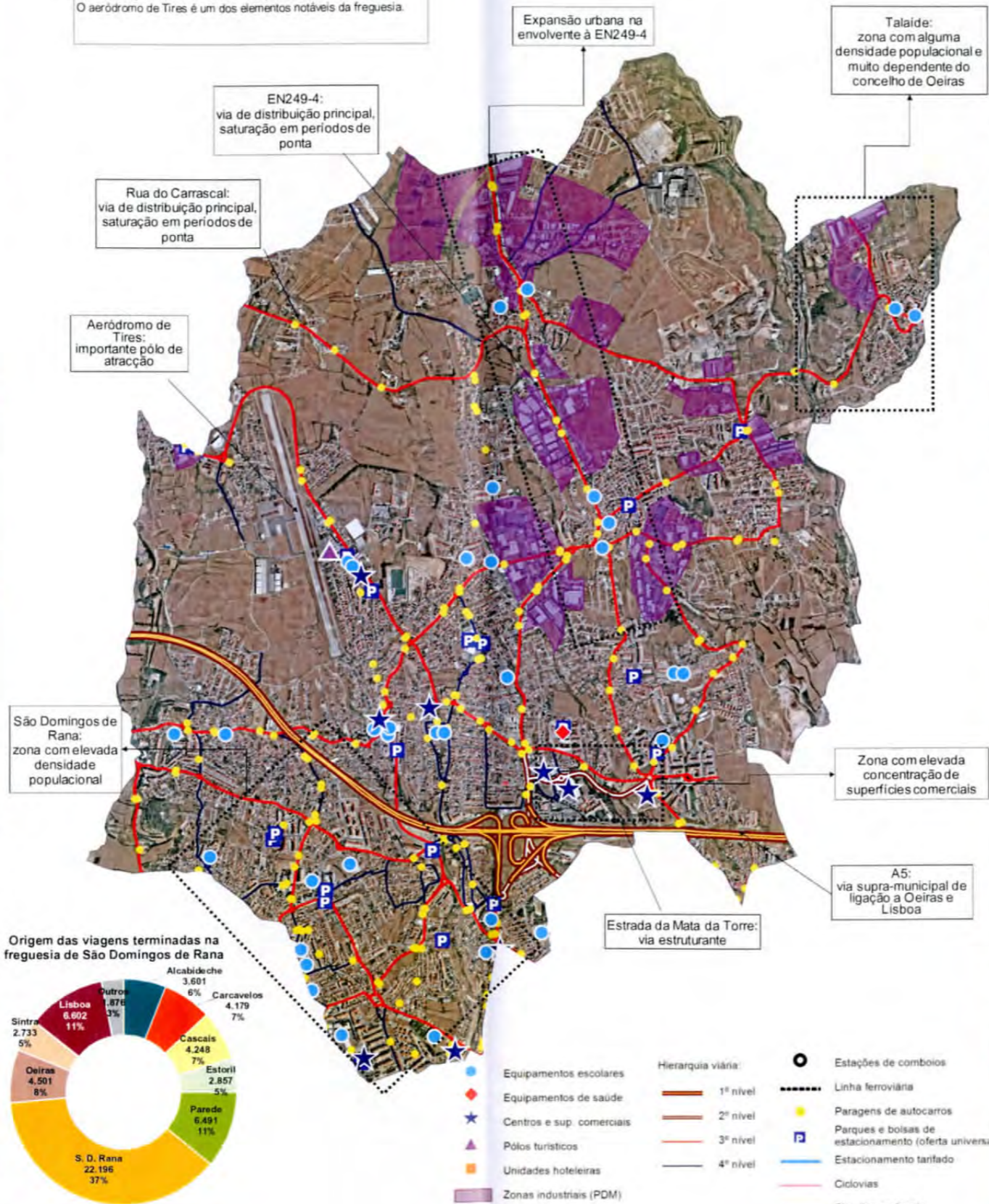
São Domingos de Rana

Território	
Pontos Fortes	Pontos Fracos
<p>É a freguesia mais populosa do concelho (concentra cerca de 26% da população) e é também aquela que apresenta uma maior dinamismo de crescimento. Cerca de 1/4 do emprego do concelho está concentrado nesta freguesia, sendo uma das freguesias em que este tem maior expressão. Maior concentração de actividades industriais do concelho (ZI de Abóboda, Trajouce e Talaide).</p>	<p>Território a norte da A5 marcado por zonas de génese ilegal, com uma ocupação urbana dispersa e fragmentada. Baixa densidade urbana, apoiada em alojamentos unifamiliares. Fortes assimetrias urbanísticas, com uma ocupação mais desqualificada a norte da A5. Reduzida dotação de equipamentos, levando a que esta freguesia dependa das freguesias litorais e do concelho de Oeiras.</p>
Oportunidades	Ameaças
<p>Estruturação do território com a consolidação das áreas urbanas (maiores densidades populacionais permitem melhores condições de acessibilidade em TC). Ordenamento e requalificação da zona nordeste (envolvendo 7 AUGI) com a implementação do PP do Espaço de Reestruturação Urbanística Envolvente à Vila Romana de Freiria.</p>	<p>Expansão urbana sem infra-estruturas viárias adequadas para o escoamento do tráfego. Tendência para a desqualificação urbana e ambiental na zona a norte da A5. Insuficiente controlo da edificação dispersa. Conflito entre o uso industrial (e o tráfego por ele gerado) e outros usos.</p>

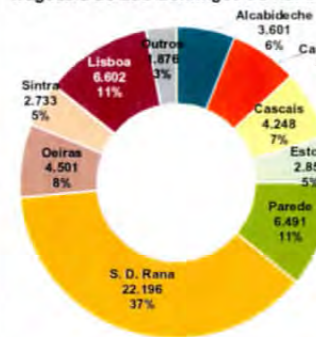
Mobilidade	
Pontos Fortes	Pontos Fracos
<p>Cerca de 1/4 da população com idade entre os 10 e os 14 anos desloca-se a pé para a escola (a média do concelho é de 17%). Os residentes da freguesia demonstram-se favoráveis à utilização da bicicleta. Cerca de 1/3 gostava de utilizar a bicicleta nas deslocações quotidianas.</p>	<p>Status social dos residentes está abaixo da média do concelho. Apresenta a taxa de motorização mais elevada do concelho, revelando uma forte dependência do automóvel numa população com rendimentos mais reduzidos.</p>
Oportunidades	Ameaças
<p>A requalificação do tecido urbano das AUGI constitui uma oportunidade para melhorar as redes de modos suaves e organizar a rede viária, possibilitando também a melhoria da oferta de TC.</p>	<p>Aumento da utilização do TI. A construção da Via Oriental de Cascais pode fomentar uma maior utilização do automóvel.</p>

Ambiente e Segurança Rodoviária	
Pontos Fortes	Pontos Fracos
<p>Densidade de acidentes inferior à média do concelho (1,9 acid./km de rede viária vs 2,1 acid./km). A população exposta a níveis de ruído iguais ou superiores a 65 db(A) é reduzida (cerca de 5% do total).</p>	<p>O aeródromo de Tires constitui uma importante fonte de ruído na freguesia. Existe um elevado número de atropelamentos (com feridos) na freguesia, o que está associado ao facto de, em algumas zonas, os condutores terem dificuldade em avaliar que estão a circular em tecido urbano.</p>
Oportunidades	Ameaças
<p>Reformulação do perfil transversal de algumas vias nos principais aglomerados, com introdução de passeios e de estacionamento, de modo a melhorar a segurança. Intervenção ao nível da rede viária de modo a promover o abrandamento da velocidade e o respeito dos atravessamentos pedonais.</p>	<p>O aumento da actividade do aeródromo poderá ter associado maiores níveis de ruído. A expansão urbana junto ao Aeródromo pode contribuir para aumentar a população/emprego exposta a níveis de ruído mais elevados do que o desejável.</p>

Domina a função residencial, a qual está dispersa por todo o território. São Domingos de Rana concentra importantes áreas industriais. O aeródromo de Tires é um dos elementos notáveis da freguesia.



Origem das viagens terminadas na freguesia de São Domingos de Rana



- Equipamentos escolares
 - Equipamentos de saúde
 - Centros e sup. comerciais
 - Pólos turísticos
 - Unidades hoteleiras
 - Zonas industriais (PDM)
- Hierarquia viária:
- 1º nível
 - 2º nível
 - 3º nível
 - 4º nível
- Estações de comboios
 - Linha ferroviária
 - Paragens de autocarros
 - Parques e bolsas de estacionamento (oferta universal)
 - Estacionamento tarifado
 - Cicloviás
 - Circuitos pedonais

Transporte Individual	
Pontos Fortes	Pontos Fracos
<p>A cobertura da rede rodoviária estruturante (1.º, 2.º e 3.º nível) permite servir cerca de 75% da população.</p>	<p>A rede de 2º nível é praticamente inexistente, com as principais ligações a depender da rede de 3.º nível. A rede estruturante serve apenas 68% do emprego presente na freguesia. Congestionamento em todo o território, mas sobretudo nas ligações a Alcabideche e Sintra: Rua do Carrascal, Av. Amália Rodrigues e EN249-4.</p>
Oportunidades	Ameaças
<p>Estão previstos diversos projectos rodoviários para esta freguesia, os quais têm como principal objectivo a estruturação viária e a constituição de uma alternativa à EN249-4. Entre estes, destaca-se a construção da VOC. Reformulação da organização viária nos principais aglomerados, com introdução de passeios e de estacionamento.</p>	<p>Continuação dos atravessamentos do tráfego rodoviário no centro urbano da zona da Abóboda. Aumento do volume do tráfego de veículos pesados na rede local (com a consolidação das zonas industriais existentes).</p>

Transporte Colectivo	
Pontos Fortes	Pontos Fracos
<p>Talaide é bem servida pela oferta TC presente no concelho de Oeiras.</p>	<p>A oferta TC rodoviário está muito dependente do nível de congestionamento das principais vias. Nem sempre as paragens estão devidamente assinaladas e têm reserva de espaço para os autocarros. Os percursos a pé até às paragens são em alguns casos em terra batida.</p>
Oportunidades	Ameaças
<p>Com a maior consolidação urbana e a reestruturação rodoviária deverá rever-se a oferta TC de modo a adequá-la às necessidades dos residentes e trabalhadores nesta freguesia.</p>	<p>Se não existir um investimento forte na promoção do TC, esta freguesia poderá sofrer fortes agravamentos dos fenómenos de congestionamento. O isolamento e reduzido equipamento das paragens TC podem contribuir para a menor utilização desta oferta.</p>

Estacionamento	
Pontos Fortes	Pontos Fracos
<p>Existência de estacionamento privado em 58% dos alojamentos.</p>	<p>Défi de estacionamento associado à função residencial, sobretudo a Sul da freguesia. Insuficiente delimitação da oferta de estacionamento na via pública. Os alojamentos de Trajouce dispõem de uma oferta de estacionamento privado muito reduzida.</p>
Oportunidades	Ameaças
<p>Demarcação da oferta de estacionamento na via pública. Reforço do estacionamento em áreas com elevada pressão.</p>	<p>Caso não se consiga promover uma repartição modal favorável aos modos mais sustentáveis, a pressão sobre o estacionamento poderá vir a ser ampliada com a consolidação urbana esperada para esta freguesia.</p>

Modos Suaves	
Pontos Fortes	Pontos Fracos
<p>Apesar das condições de acessibilidade a pé estarem longe de ser as melhores, a percentagem de viagens a pé é de 18%. Os residentes declaram um potencial de utilização da bicicleta muito elevado (31%). Em muitos dos aglomerados a orografia é favorável ao "andar a pé/bicicleta".</p>	<p>Falta de condições adequadas para os peões (passeios, passarelas, etc.) em grande parte da rede viária. A A5 é uma barreira física entre as áreas a Norte e a Sul da freguesia. Em muitos locais, a velocidade excessiva do tráfego rodoviário leva a que os atravessamentos pedonais sejam inseguros (e.g., próximo do LeClerc).</p>
Oportunidades	Ameaças
<p>Criação de boas condições de circulação pedonal, privilegiando, numa primeira fase, as zonas centrais dos aglomerados urbanos. A construção de vias rodoviárias alternativas deve ser encarada como uma oportunidade para rever os perfis transversais das vias centrais na Abóboda, Trajouce, Rana, etc.</p>	<p>A requalificação das AUGI poderá não ter capacidade para inverter a estruturação e qualificação urbanas.</p>



FICHAS SÍNTESE





K. Fichas Síntese

K.1. Fichas - Síntese

Nas páginas seguintes apresentam-se as fichas síntese das análises realizadas nos Dossiers anteriores, as quais reportam os principais resultados obtidos para o concelho e para cada uma das freguesias.

Para os vários indicadores seleccionados é apresentado o seu valor absoluto na freguesia e no concelho. Nas fichas relativas ao Território (Dossier 1) indica-se adicionalmente a percentagem que o valor da freguesia representa no total concelhio (“% no Conc”), enquanto nas restantes se optou em alguns indicadores por apresentar a média do concelho (“Concelho”), permitindo deste modo análises comparativas.

Para os sub-indicadores (os quais representam uma desagregação de alguns indicadores) são ainda apresentadas as percentagens relativas ao indicador principal. Por exemplo, no sub-indicador “População juvenil” é apresentada a percentagem que este segmento representa no total da população da freguesia.



Fichas Síntese

