



Oferta

tarifada na via pública

Actual 850 lugares

Proposta **alargamento em aprox. 33%**

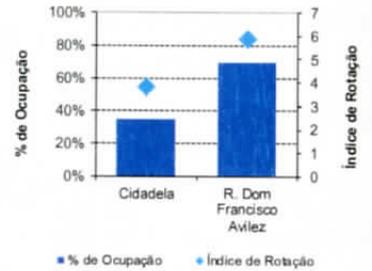
Procura

actual e diurna na via pública

Taxa de ilegalidade 41%

Taxa de saturação 150%

Rotação



ESTORIL

Oferta

tarifada na via pública

Actual 410 lugares

Proposta **alargamento em aprox. 47%**

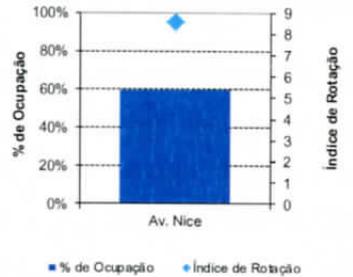
Procura

actual e diurna na via pública

Taxa de ilegalidade 53%

Taxa de saturação 178%

Rotação



PAREDE

Oferta

tarifada na via pública

Actual 150 lugares

Proposta **alargamento em aprox. 113%**

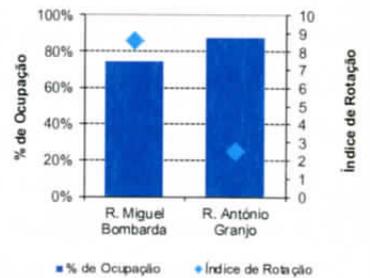
Procura

actual e diurna na via pública

Taxa de ilegalidade 45%

Taxa de saturação 110%

Rotação



CARCAVELOS

Oferta

tarifada na via pública

Actual 270 lugares

Proposta **alargamento em aprox. 107%**

Procura

actual e diurna na via pública

Taxa de ilegalidade 30%

Taxa de saturação 115%

Rotação



Oferta de Estacionamento: — Tarifada Existente — Tarifada Proposta — Estacionamento a Eliminar

Fonte: TIS, CMC

Figura 66 – Alargamento da oferta de estacionamento tarifado

Introdução de estacionamento tarifado noutras zonas do concelho

Propõe-se a **tarifação do estacionamento nos núcleos urbanos do Monte Estoril, São João do Estoril e Tires.**

A Figura 67 apresenta para cada um destes núcleos, a zona em que se propõe o alargamento das zonas de estacionamento tarifado:

- No **Monte Estoril**, propõe-se a tarifação da oferta de estacionamento na envolvente à Av. de Sabóia, tendo em consideração a grande atractividade comercial da área e, a escassa oferta de estacionamento. Ainda como forma de melhorar a acessibilidade à área, propõe-se a formalização e consequente tarifação da oferta de estacionamento na própria Av. de Sabóia e na Av. das Acácias, uma vez que a prática de estacionamento ilegal nestas vias é constante.
- Em **São João do Estoril**, propõe-se a tarifar a zona junto à estação ferroviária de São João do Estoril e a zona da Galiza.

Na envolvente à estação ferroviária propõe-se a tarifação na Av. Florinda Leal e Rua Nova da Estação. A Praça da Carreira também deverá ser tarifada, mas recomenda-se neste caso, a construção de um parque de estacionamento subterrâneo de apoio à estação. Tal como na via pública, este parque de estacionamento deve ser tarifado, sugerindo-se ainda a criação de uma tarifa reduzida para os utilizadores da CP.

Na Galiza, propõe-se a tarifação na envolvente ao centro comercial Grande Galiza, ou seja, nas ruas Sacadura Cabral, Prof. Vitorino Nemésio e Bartolomeu de Gusmão.

- O **centro de Tires** também apresenta uma elevada concentração comercial associada a fortes pressões de estacionamento, pelo que, se propõe a tarifação da oferta de estacionamento nas vias envolventes à Praça Fernando Lopes Graça. A tarifação da oferta nesta área envolve a formalização da mesma em grande parte das vias.





MONTE ESTORIL

Oferta pública

Proposta criação de aprox. 100 lugares tarifados

Procura actual e diurna na via pública

Taxa de ilegalidade 63%
Taxa de saturação 188%

SÃO JOÃO DO ESTORIL

Oferta pública

Proposta criação de aprox. 270 lugares tarifados

Procura actual e diurna na via pública

Taxa de ilegalidade 37%
Taxa de saturação 150%

TIRES

Oferta pública

Proposta criação de aprox. 120 lugares tarifados

Procura actual e diurna na via pública

Taxa de ilegalidade 71%
Taxa de saturação 194%

Fonte: TIS, CMC

Figura 67 – Novas zonas a tarifar



D.6.2. Organizar o estacionamento de longa duração na envolvente das estações ferroviárias

Para alguns dos passageiros a utilização do serviço de transporte ferroviário oferecido pela Linha de Cascais pressupõe a utilização do automóvel na deslocação entre a zona de residência e a estação de comboio, nalguns casos por maior comodidade, noutros porque a oferta de transporte colectivo rodoviário não responde às necessidades de mobilidade.

Esta procura introduz **fortes pressões no estacionamento na envolvente das estações ferroviárias** do concelho, contribuindo para a desqualificação destes tecidos urbanos. De modo a responder a esta procura e a melhor controlar os impactes sobre a via pública propõe-se as seguintes medidas:

- **Aumento da oferta de estacionamento de dissuasão** (sistemas *park&ride* à superfície, subterrâneos ou em silo) em terrenos expectantes localizados na área envolvente das interfaces;
- **Tarifação e promoção de uma maior rotação do estacionamento** nas vias próximas às estações que apresentem elevada atractividade comercial (capítulo D.6.1), e,
- **Introdução de soluções físicas impeditivas** de estacionamento e/ou uma maior fiscalização nos locais em que se verifica a ocupação indevida do

espaço público por parte do estacionamento (capítulo D.6.6).

As soluções preconizadas para a envolvente de cada uma das estações são apresentadas nas Figura 68 a Figura 70.





Figura 68 – Organização do estacionamento de longa duração na envolvente às estações ferroviárias

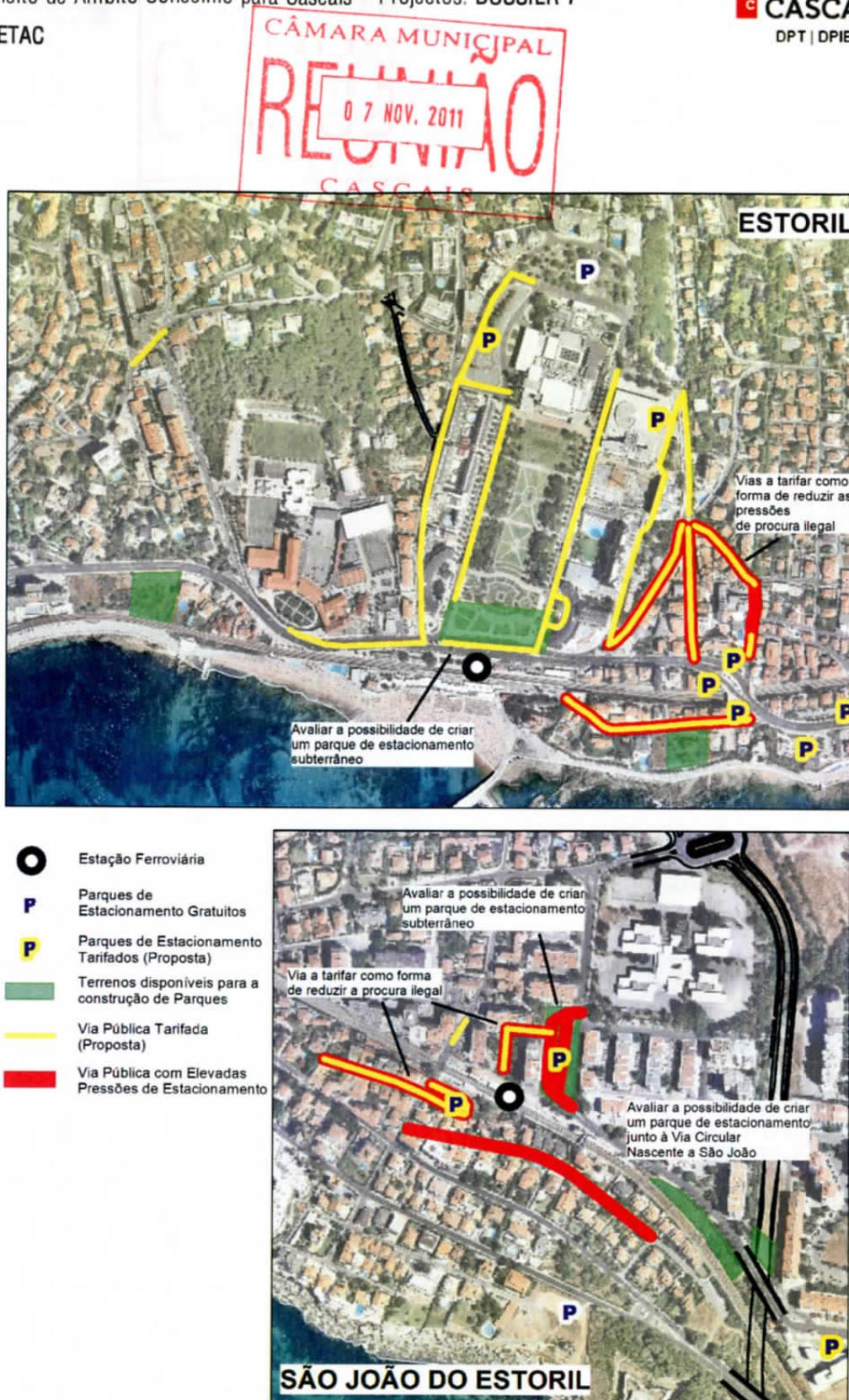


Figura 69 – Organização do estacionamento de longa duração na envolvente às estações ferroviárias (cont.)

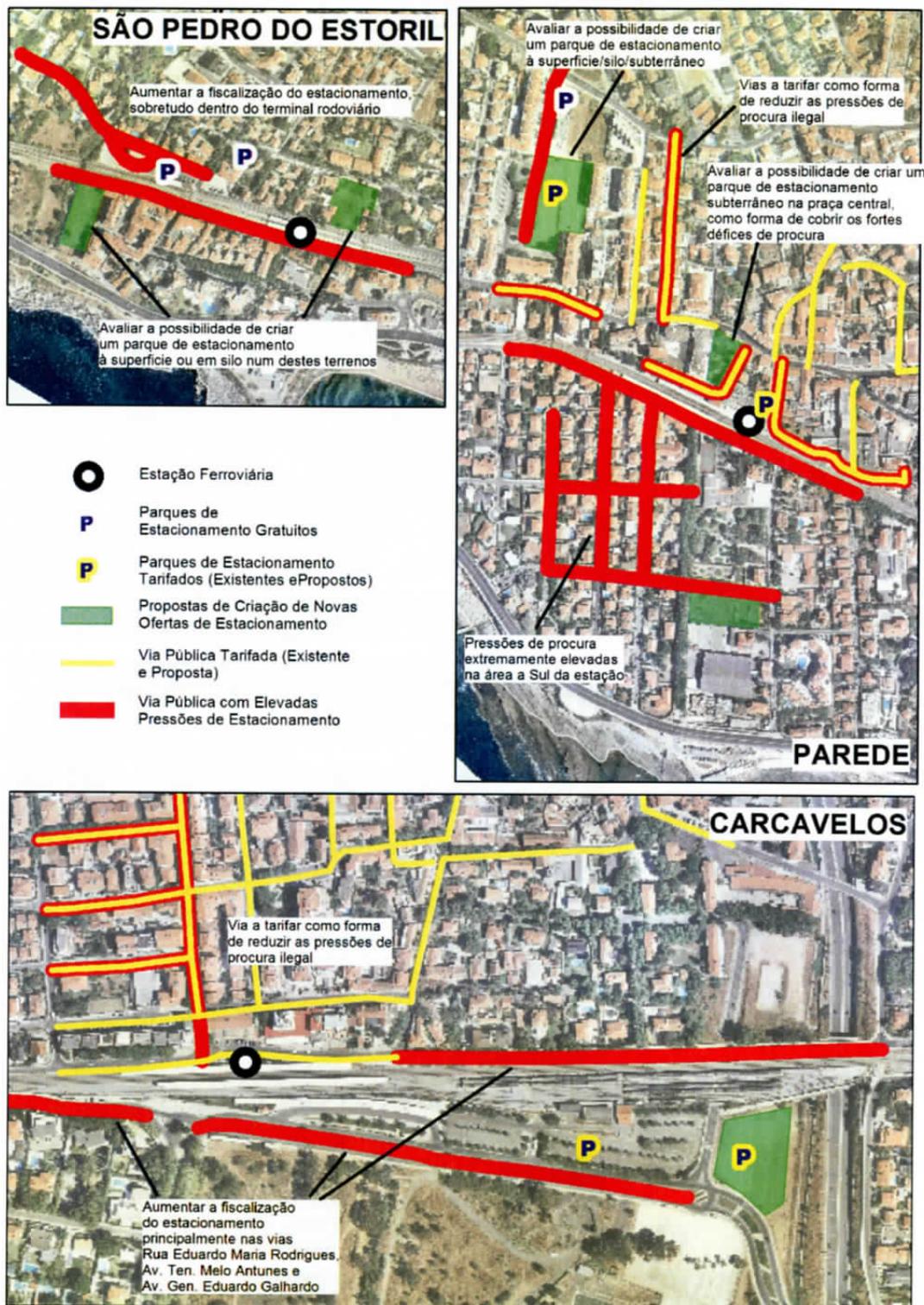


Figura 70 – Organização do estacionamento de longa duração na envolvente às estações ferroviárias (cont.)



Envolvente da estação de Cascais

A envolvente urbana à **estação de Cascais** está bastante consolidada, existindo um planeamento cuidado em termos de acessibilidade e infra-estruturas, nomeadamente de estacionamento.

A oferta de estacionamento é aproximadamente de 1.200 lugares e permite responder às necessidades dos passageiros desta interface, mas sobretudo dos visitantes do comércio e serviços presente no Centro de Cascais.

Propõe-se a **negociação com a entidade exploradora do parque de estacionamento do Cascais Villa**, no sentido de criar uma tarifa reduzida para os clientes da CP (actualmente a taxa de ocupação diurna do parque é de aproximadamente de 54% em 540 lugares) e a **possibilidade de criar tarifas mais baixas para os utilizadores da CP (e Buscas) em parques de estacionamento mais distantes da estação** (e.g., estacionamento junto à Casa das Histórias da Paula Rego.

Envolvente da estação do Monte Estoril

A oferta de estacionamento existente na envolvente à **estação do Monte Estoril** serve a estação ferroviária e, conjuntamente as praias e passeio marítimo, locais muito procurados em época balnear.

Actualmente verifica-se a utilização da Alameda Columbano por parte do estacionamento, o qual chega a ser ocupado por cerca de 100 veículos, estacionados ilegalmente os passeios laterais a esta alameda.

Propõe-se **criar uma oferta de estacionamento nesta via**, apenas num dos lados da via e com recurso à supressão de um dos lados do passeio.

Envolvente da estação do Estoril

A oferta de estacionamento na envolvente da **estação do Estoril** é relativamente escassa, sobretudo para estacionamento de longa duração, pelo que se propõe o alargamento da oferta de estacionamento para os clientes da CP.

Para tal propõe-se a **negociação com as entidades exploradoras dos parques de estacionamento do Casino e Centro de Congressos**, no sentido de criar um tarifário reduzido (em regime diurno) para os clientes da CP.

Propõe-se igualmente a **construção de um parque de estacionamento subterrâneo sob a zona Sul dos jardins do Casino** (junto à estação), solução esta que já esteve pensada no âmbito do Plano de Ordenamento da Orla Costeira da Costa do Estoril. Este parque implica um maior investimento inicial, mas poderia responder de modo adequado às necessidades de estacionamento de longa duração dos passageiros da estação do Estoril e, complementarmente servir de apoio aos utilizadores da Praia do Tamariz.

Envolvente da estação de São João do Estoril

A pressão de estacionamento é muito elevada na envolvente à estação de **São João do Estoril**, mas com diferentes características em função de se considerar a zona a Sul ou a Norte. Enquanto a Sul a área é fortemente consolidada sem possibilidade de expansão do espaço público, a Norte, existe ainda a possibilidade de alargar a oferta de apoio à estação.

Existem diversas alternativas de **alargamento da oferta a Norte da estação**, destacando-se entre estas:



- A possibilidade de construção de um parque de estacionamento à superfície **no terreno a nascente da estação, junto à linha ferroviária**. Este parque poderá ter capacidade para aproximadamente 90 lugares e localiza-se a cerca de 200 metros da estação.
- A avaliação da possibilidade de criar parques de estacionamento no terreno entre a Rua Gil Vicente e a Rua Almeida Garrett a cerca de 500 metros da estação.
- A possibilidade de **criação de um parque de estacionamento subterrâneo na Praça da Carreira**, onde a actual oferta à superfície é de 65 lugares de estacionamento (muito inferior à procura diurna). Estima-se que este parque possa vir a ter capacidade de estacionamento para 80 veículos por piso. Junto a esta praça, à superfície e próximo à estação, propõe-se igualmente a reserva de alguns lugares de estacionamento para tomada e largada de passageiros.

Importante também é a **reorganização do estacionamento na praça da Rua Nova da Estação**, onde actualmente se pratica um estacionamento anárquico. Como proposta sugere-se a tarifação desta zona (ver capítulo D.6.1).

Envolvente da estação de São Pedro do Estoril

A oferta de estacionamento não é suficiente para a procura, nem adequada para potenciar uma maior utilização desta estação, verificando-se que a zona de interface rodoviária é massivamente ocupada por estacionamento.

Para esta zona propõe-se a **fiscalização do estacionamento ilegal** nas bolsas e na via pública, e

também o **alargamento da oferta de estacionamento** existente. Para tal propõe-se a criação de um silo automóvel num dos dois terrenos vazios existentes nas proximidades da estação, nomeadamente, a nascente na Rua dos Lusíadas ou, a poente na Rua Almirante Gago Coutinho. Tendo em consideração o estacionamento ilegal presente na envolvente a esta interface, recomenda-se que o silo de estacionamento tenha capacidade para acomodar cerca de 120 veículos.

Envolvente da estação da Parede

Na **estação da Parede** a oferta de estacionamento é deficitária e é muito pressionada pelos vários usos presentes nesta zona.

Uma vez que a procura de estacionamento tem comportamentos muito distintos e dificilmente conciliáveis, considera-se que a oferta de estacionamento deve responder prioritariamente às necessidades dos **visitantes da área comercial**, pelo que se propõe a **tarifação do estacionamento como forma de promover a sua rotação** (ver capítulo D.6.1).

Complementarmente propõe-se a **criação de um parque de estacionamento na Praça 5 de Outubro** cujos critérios de exploração sejam também no sentido de responder a este segmento de procura.

De modo a procurar responder às necessidades de estacionamento de longa duração propõe-se a formalização do **parque de estacionamento a nordeste da estação, junto ao principal terminal rodoviário**, num terreno onde actualmente já se pratica o estacionamento de forma ilegal. Este terreno localiza-se a 350 metros da estação e tem a capacidade para cerca de 200 veículos (se organizado e à superfície).

Propostas do ETAC

Também a 250 metros a Sul da estação existe um terreno onde pode ser avaliada a possibilidade a construção de um parque de estacionamento, uma vez que nesta área também existem fortes pressões de procura.

Além de medidas de criação de oferta, é muito importante que se proceda à **fiscalização do estacionamento ilegal**, que na envolvente a esta estação, sobretudo a Sul, é muito penalizador das condições de circulação pedonal.

Envolvente da estação de Carcavelos

A **estação de Carcavelos** é uma das estações ferroviárias com maior oferta de estacionamento para P&R, já que a Sul da estação existe um parque de estacionamento com acordo tarifário com a CP e uma capacidade para aproximadamente 370 lugares.

A taxa de ocupação deste parque é muito variável, verificando-se que a sua ocupação não é total, em parte porque existe permissividade relativamente à prática de estacionamento ilegal nas vias envolventes a este, nomeadamente na Rua Eduardo Maria Rodrigues, Av. Ten. Melo Antunes e Av. Gen. Eduardo Galhardo.

Como tal, a proposta para a envolvente a esta estação passa pela **maior fiscalização do estacionamento**,

impedindo o estacionamento ilegal na via pública, sobretudo quando os veículos se encontram em locais em que perturbam a circulação pedonal e/ou rodoviária.

Parques de estacionamento associados às novas interfaces

No capítulo D.2.4 é apresentada a proposta de hierarquização da rede de interfaces, recomendando-se a **criação de um conjunto de interfaces de 3.º nível**, nas quais se propõe a **criação de oferta de estacionamento para P&R**.

A Figura 71 ilustra para cada uma das interfaces, a capacidade de estacionamento proposta, sendo que se recomenda a criação de parques de estacionamento de maior dimensão para as interfaces junto ao Hospital de Cascais, Abóboda e Alapraia (entre 100 e 150 lugares) e de menor dimensão junto à igreja de São Domingos de Rana (entre 70 e 90 lugares) e Manique (entre 50 e 60 lugares). Também junto ao *CascaisShopping* se propõe que parte da oferta de estacionamento hoje existente de apoio ao centro comercial se possa destinar a P&R, substituindo as viagens em automóvel transferíveis para o novo modo de transporte.



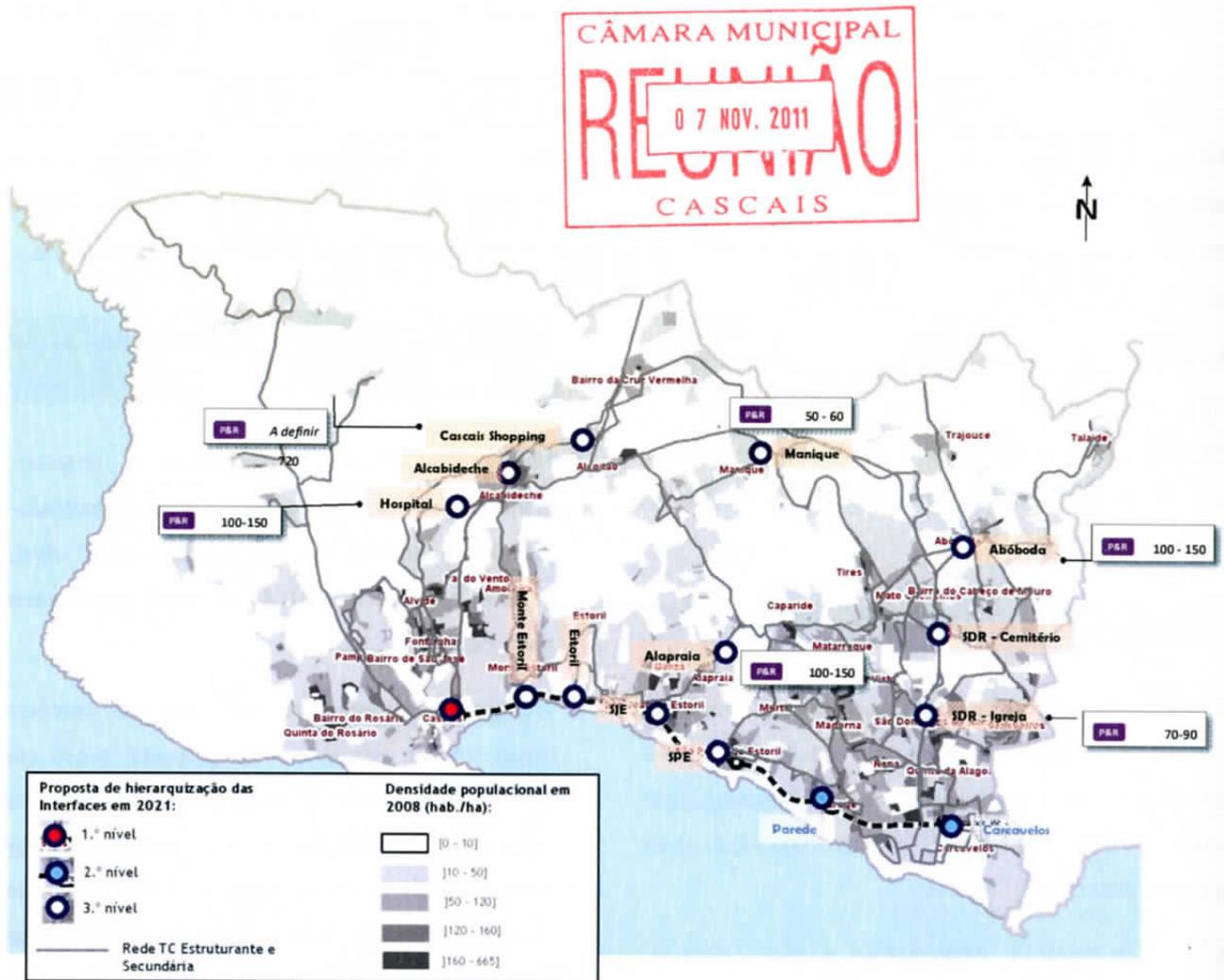


Figura 71 – Proposta de criação de estacionamento de P&R nas interfaces de 3.º nível

D.6.3. Formalizar a oferta de estacionamento na via pública

As taxas médias de ilegalidade da procura de estacionamento são bastante elevadas no concelho de Cascais, o que em parte está associado à ausência da formalização do estacionamento nas áreas mais interiores do concelho.

Existem diversas zonas nas quais é fundamental qualificar o espaço público, o que passa pela formalização do estacionamento na via pública, mas também pela introdução de sinalização vertical e

horizontal, melhoria da iluminação, etc.

São Domingos de Rana e Alcabideche são as freguesias onde este tipo de situação mais se faz sentir. Contudo, existem outras zonas onde também se regista a ausência da formalização da oferta de estacionamento, destacando-se entre estas, as áreas a norte das freguesias de Cascais (Birre, Cobre, Aldeia do Juzo), Estoril (Bairro de Santo António, Alto dos Gaios), e Paredes (Mortal e Madorna).

Propõe-se por isso a **formalização da oferta de estacionamento na via pública** em todo o concelho, mas porque a rede do concelho é muito extensa, procurou-se identificar as zonas em que existe maior prioridade de



intervenção, as quais são aquelas em que se registam os seguintes critérios:

maiores pressões de estacionamento no período nocturno, e que afectam sobretudo o estacionamento do segmento residencial. Em alguns casos, a formalização da oferta de estacionamento permite cobrir os défices de estacionamento diurno, noutros casos não.

A Figura 72 e a Tabela 12 apresentam um resumo da análise realizada no sentido de identificar as áreas de intervenção prioritária. Nesta análise foram considerados

1. Identificação das **vias em que não existe oferta de estacionamento, mas nas quais existe procura de estacionamento significativa;**
2. Identificação das zonas com **maior densidade de estacionamento ilegal;**
3. Identificação das zonas onde existe uma maior procura ilegal de estacionamento nocturno.

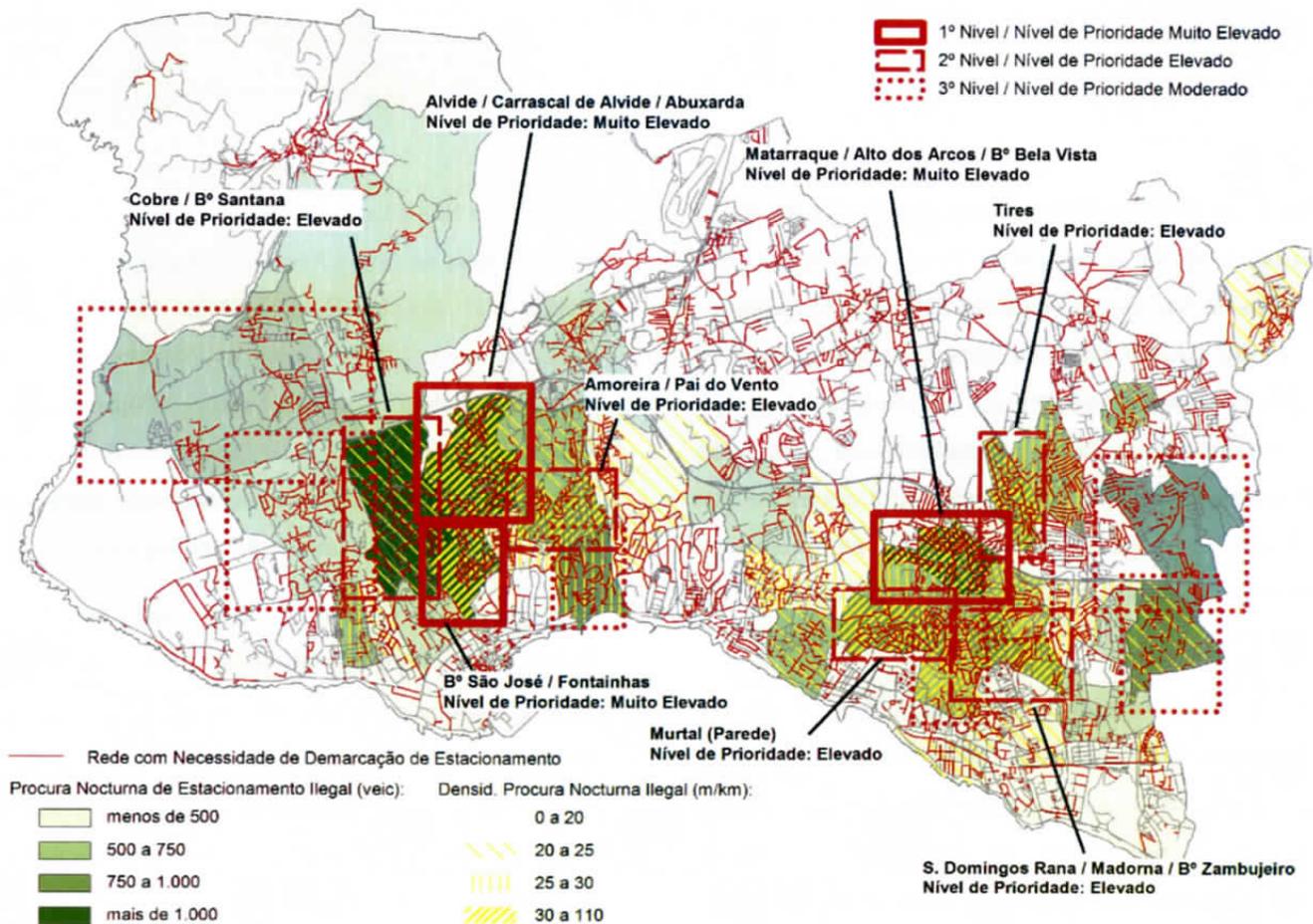


Figura 72 – Identificação das zonas prioritárias de formalização da oferta de estacionamento na via pública

Tabela 12 – Indicadores associados à necessidade de formalizar a oferta de estacionamento na via pública

Zona	Comprimento da rede com necessidade de delimitação	Densidade da rede com necessidade de delimitação	Procura de estacionamento ilegal total	Procura de estacionamento associada à rede sem delimitação	Nível de Prioridade
	km	m/km	veiculos	veiculos	
1.01 Alvide/Carrascal de Alvide / Abuxarda	12,1	32,1	1.177	807	1º Nível
3.09 Bairro de São José / Fontainhas	5,7	47,0	1.051	588	1º Nível
6.05 Matarraque / Alto dos Arcos / Bairro da Bela Vista	11,5	36,5	1.057	765	1º Nível
TOTAL				2.160	
1.02 Amoreira / Pai do Vento	6,6	32,5	999	586	2º Nível
3.10 Cobre / Bairro de Santana	12,4	22,9	1.092	725	2º Nível
5.08 Murtal (Parede)	9,8	46,9	959	704	2º Nível
6.02 São Domingos de Rana / Madorna / Bairro do Zambujeiro Quadrado	6,9	43,2	900	647	2º Nível
6.07 Tires	8,0	40,8	799	594	2º Nível
TOTAL				3.256	
2.10 Sassoeiros/São Miguel das Encostas/Bairro da Carris	5,0	20,0	955	407	3º Nível
3.04 Aldeia do Juzo / Areia / Charneca	12,8	13,4	802	684	3º Nível
3.11 Birre / Quinta da Bicuda	17,5	16,7	731	616	3º Nível
4.02 Monte Estoril	7,5	25,8	829	456	3º Nível
5.06 Madorna/Parede	7,9	34,5	681	531	3º Nível
6.03 Zambujal / Matarraque	5,6	32,7	576	450	3º Nível
6.15 Outeiro de Polima / Bairro da Herança / Bairro Pinhal do Arneiro / Bairro do Cabeço de Mouro	11,1	19,8	1.222	615	3º Nível
TOTAL				3.759	

As zonas de **prioridade máxima de intervenção** são as zonas de Alvide / Carrascal de Alvide / Abuxarda (1.01), Bairro de São José / Fontainhas (3.09) e Matarraque / Alto dos Arcos / Bairro da Bela Vista (6.05), uma vez que existe uma elevada procura de estacionamento ilegal associada à necessidade de formalização da oferta numa proporção muito elevada de rede viária dessas mesmas zonas. No conjunto das três zonas será necessário proceder à formalização de aproximadamente **2,1 mil lugares**.

Nas zonas da Amoreira / Pai do Vento (1.02), Cobre / Bº de Santana (3.10), Murtal (5.08), São Domingos de Rana / Madorna / Bº do Zambujeiro (6.02) e Tires (6.07) existe também a necessidade de formalizar a oferta de estacionamento nas vias. Estas zonas agregadas no 2.º nível de intervenção implicam a **formalização de cerca de 3,2 mil lugares**.

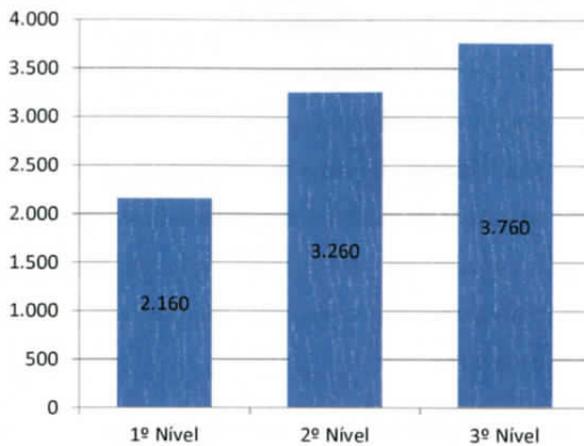
Com uma prioridade de intervenção mais baixa, mas mesmo assim necessária, identificam-se as zonas

Sassoeiros / São Miguel das Encostas / Bairro da Carris (2.10), Aldeia do Juzo / Areia / Charneca (3.04), Birre / Quinta da Bicuda (3.11), Monte Estoril (4.02), Madorna/Parede (5.06), Zambujal / Matarraque (6.03) e Outeiro de Polima / Bairro da Herança / Bairro Pinhal do Arneiro / Bairro do Cabeço de Mouro (6.15). O total de lugares com necessidade de **formalização para estas zonas é de aproximadamente 3,7 mil lugares**.

A Figura 73 resume o total dos lugares de estacionamento que é necessário formalizar na via pública. No total, propõe-se a formalização de cerca de 9 mil lugares de estacionamento, dos quais 24% são de intervenção prioritária muito elevada (1º nível), 35% de prioridade elevada (2º nível) e os remanescentes 41% de prioridade média (3º nível).



Figura 73 – Síntese da oferta de estacionamento a criar por formalização da oferta na via pública



As ruas em que é necessário proceder à formalização da oferta de estacionamento podem ser:

- **Vias cujo perfil transversal permite a formalização da oferta de estacionamento.** Nestes casos, propõe-se a delimitação de estacionamento segundo as necessidades diagnosticadas, desde que cumprindo as regras do Código da Estrada; ou
- **Vias cujo perfil transversal é estreito para comportar estacionamento em condições de segurança.** Nestes casos recomenda-se que seja considerada a possibilidade de gerir os sentidos de circulação (vias de sentido único) de modo a ser possível formalizar o estacionamento.

Com esta intervenção nas zonas descritas anteriormente considera-se que se virá a assistir à redução da procura de estacionamento ilegal no período nocturno. Existem ainda outras zonas onde a **formalização da oferta de estacionamento contribuirá para também responder melhor à procura de estacionamento diurna.** Estão nesta situação a zona do centro do Estoril / São João do Estoril (4.05) onde existem fortes pressões de

estacionamento ilegal apenas durante o dia, ou as zonas do Monte do Estoril (4.02) e Birre / Quinta da Bicuda (3.11) onde já se prevê intervir como forma de minimizar os impactos da procura nocturna.

D.6.4. Aumentar a oferta de estacionamento público

De acordo com o diagnóstico realizado, existem diversas zonas do concelho com taxa de ilegalidade muito elevadas, o que está associado a uma oferta de estacionamento escassa ou inferior às necessidades reais.

A existência de défices de estacionamento pode estar associada a inúmeros motivos, desde a **função residencial como a função emprego, de lazer, comercial ou ainda à função de complementaridade com outros modos de transporte (park&ride).**

O estacionamento nos principais locais onde se privilegia a função comercial foi acautelado no capítulo D.6.1, tendo-se proposto o alargamento ou a criação de uma política de estacionamento tarifado que promove a rotação do estacionamento, tendo sido ocasionalmente recomendado o reforço da oferta de estacionamento. No caso do estacionamento de apoio a Park&Ride, este também foi acautelado, no capítulo D.6.2, onde se propõem medidas de criação de novas ofertas de estacionamento junto às principais interfaces de transporte do concelho.

Desta forma, a necessidade de aumentar a oferta de estacionamento público, está associada de forma mais significativa aos défices de estacionamento das funções residencial e emprego. Foi dada uma **maior importância à intervenção nos défices associados ao segmento**



residencial, uma vez que estes são mais elevados do que os associados à função emprego.

Em muitos casos, como se constata na análise apresentada em seguida, o **défi ce de estacionamento encontra-se associado à ausência da formalização da oferta de estacionamento no espaço público**. Nestes casos, propõe-se a intervenção de acordo com os níveis de prioridade enunciados no capítulo D.6.4, sendo que a formalização do estacionamento tenderá a reduzir o défi ce e até mesmo a eliminá-lo.

A identificação das zonas em que é necessário reforçar o estacionamento público teve por base os seguintes

critérios de análise:

- Quantificação do **défi ce de estacionamento** para cada zona de análise e períodos diurno (emprego) e nocturno (residentes);
- Identificação da **taxa de ilegalidade** também para cada zona de análise e períodos diurno e nocturno; e,
- Espacialização dos quantitativos de **emprego e população**, respectivamente, para os períodos diurno e nocturno.

O resultado desta análise é apresentado nas Figura 74 e Tabela 13 e permitiu identificar as zonas em que é mais urgente reforçar a oferta de estacionamento.

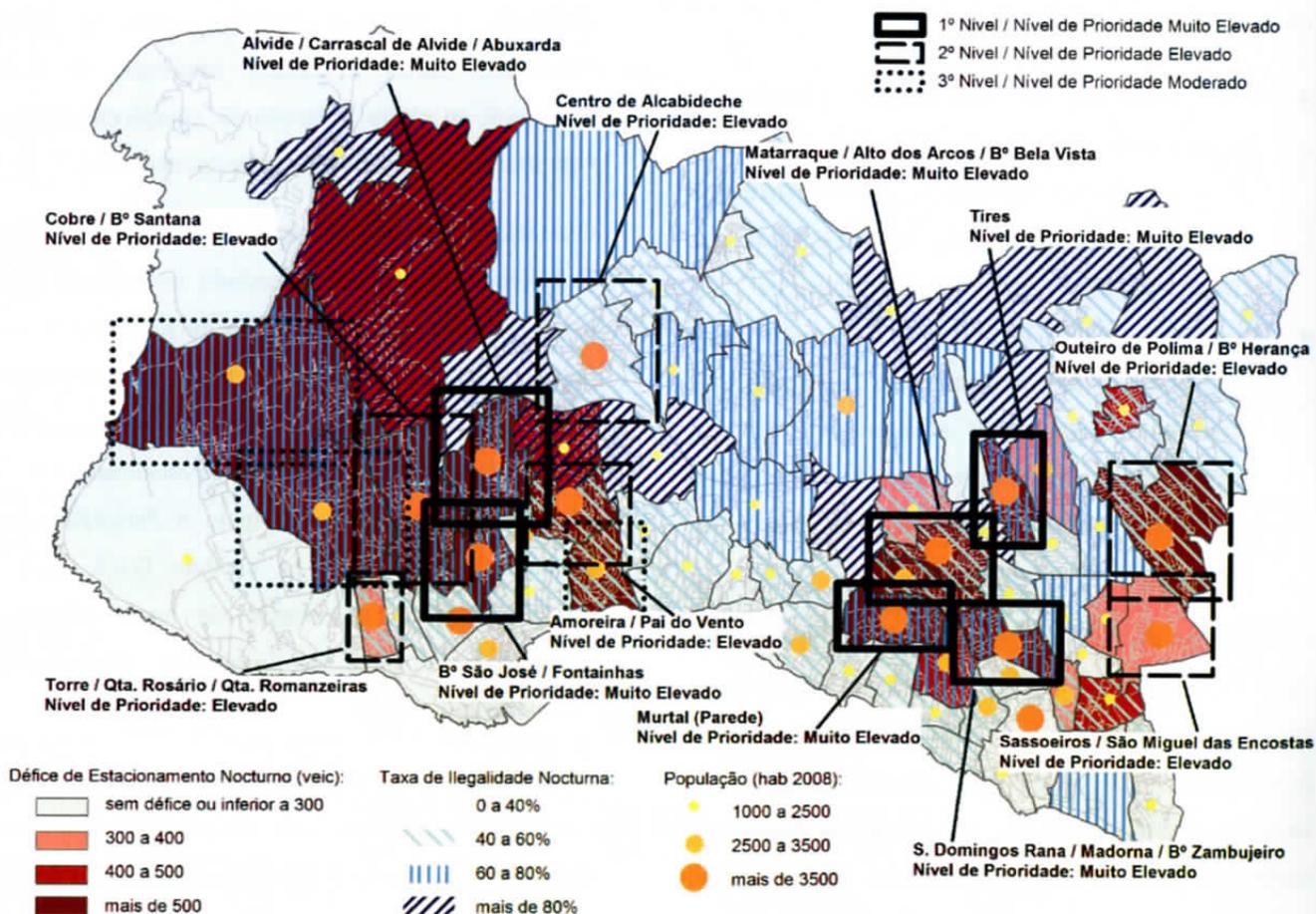


Figura 74 – Zonas em que é necessário aumentar a oferta de estacionamento (procura residencial)

Propostas do ETAC


Tabela 13 – Indicadores associados às necessidades de incremento da oferta de estacionamento – período nocturno

Zona	População	Défice de estacionamento nocturno	Taxa de ilegalidade	Nível de Prioridade	Observações	Lugares Criados por Delimitação	Nova Oferta	
		habitantes	lugares			%	lugares aprox.	lugares aprox.
1.01	Alvide/Carrascal de Alvide / Abuxarda	4897	1050	71%	1º Nível	Défice associado à falta de delimitação da oferta de estacionamento.	800	250
3.09	Bairro de São José / Fontainhas	4907	987	63%	1º Nível	Défice associado à falta de delimitação da oferta de estacionamento.	600	400
5.08	Murtal (Parede)	4073	854	66%	1º Nível	Défice associado à falta de delimitação da oferta de estacionamento.	700	150
6.02	São Domingos de Rana / Madorna / Bairro do Zambujeiro Quadrado	4018	611	61%	1º Nível	Défice associado à falta de delimitação da oferta de estacionamento.	650	-
6.05	Matarraque / Alto dos Arcos / Bairro da Bela Vista	4399	955	60%	1º Nível	Défice associado à falta de delimitação da oferta de estacionamento.	750	200
6.07	Tires	3908	635	71%	1º Nível	Défice associado à falta de delimitação da oferta de estacionamento.	600	50
TOTAL							4.100	1.050
1.02	Amoreira / Pai do Vento	5996	668	40%	2º Nível	Défice associado à falta de delimitação da oferta de estacionamento.	600	50
1.03	Centro de Alcabideche	4614	279	55%	2º Nível	Necessidade de criação de novas bolsas.	-	300
2.10	Sassoeiros/São Miguel das Encostas/Bairro da Carris	5982	374	34%	2º Nível	Défice associado à falta de delimitação da oferta de estacionamento.	400	-
3.06	Torre / Quinta do Rosário / Quinta das Romanzeiras	4807	337	36%	2º Nível	Necessidade de criação de novas bolsas.	-	350
3.10	Cobre / Bairro de Santana	4650	641	59%	2º Nível	Défice associado à falta de delimitação da oferta de estacionamento.	700	-
6.15	Outeiro de Polima / Bairro da Herança / Bairro Pinhal do Arneiro / Bairro do Cabeço de Mouro	5554	673	45%	2º Nível	Défice associado à falta de delimitação da oferta de estacionamento.	600	50
TOTAL							2.300	750
1.05	Murches/Zambujeiro	1466	412	85%	3º Nível	Necessidade de criação de novas bolsas.	-	400
1.14	Pai do Vento / Amoreira	2341	413	80%	3º Nível	Necessidade de criação de novas bolsas.	-	400
2.06	Quinta da Alagoa / Carcavelos	2295	447	43%	3º Nível	Necessidade de criação de novas bolsas.	-	450
3.04	Aldeia do Juzo / Areia / Charneca	3067	501	73%	3º Nível	Défice associado à falta de delimitação da oferta de estacionamento.	700	-
3.11	Birre / Quinta da Bicuda	3070	525	80%	3º Nível	Défice associado à falta de delimitação da oferta de estacionamento.	600	-
4.02	Monte Estoril	2965	528	63%	3º Nível	Défice associado à falta de delimitação da oferta de estacionamento.	450	100
5.06	Madorna/Parede	3193	485	65%	3º Nível	Défice associado à falta de delimitação da oferta de estacionamento.	550	-
6.06	Caparide	1949	340	65%	3º Nível	Necessidade de criação de novas bolsas.	-	350
6.14	Mato Cheirinhos / Bairro 25 de Abril	3212	315	73%	3º Nível	Necessidade de criação de novas bolsas.	-	300
6.17	Abóboda/Bairro da Tojeira	2239	457	52%	3º Nível	Necessidade de criação de novas bolsas.	-	450
TOTAL							2.300	2.450

Nas zonas com défices de estacionamento elevados, associados a fortes taxas de ilegalidade e elevados índices populacionais (1º nível de prioridade), o défice de estacionamento encontra-se sobretudo relacionado com a falta de formalização da oferta de estacionamento na via pública. São os casos das zonas de Alvide/Carrascal de Alvide / Abuxarda (1.01), Bairro de São José / Fontainhas (3.09), Murtal (Paredes) (5.08), São Domingos de Rana / Madorna / Bairro do Zambujeiro Quadrado (6.02), Matarraque / Alto dos Arcos / Bairro da Bela Vista (6.05) e Tires (6.07). Apesar de uma proporção significativa do défice ser resolvida com a formalização da oferta de estacionamento na via pública, deverão ainda ser criados cerca de 1.050 novos lugares.

Num segundo nível de prioridade, em que se valorizam as zonas com maior dimensão populacional e défices de estacionamento elevados, propõe-se a criação de cerca de 750 lugares, já que com exceção das zonas do Centro de Alcabideche (1.03) e Torre / Quinta do Rosário / Quinta das Romanzeiras (3.06), grande parte do défice encontra-se está associado à falta de formalização da oferta de

estacionamento.

Com menor prioridade, mas mesmo assim, com a necessidade de reforçar a oferta de estacionamento, identificam-se as zonas de Murches/Zambujeiro (1.05), Pai do Vento / Amoreira (1.14), Quinta da Alagoa / Carcavelos (2.06), Monte Estoril (4.02), Caparide (6.06), Mato Cheirinhos / Bairro 25 de Abril (6.14) e Abóboda/Bairro da Tojeira (6.17).

A Tabela 14 apresenta a mesma análise mas considerando o período diurno, o que permite avaliar as necessidades da procura de estacionamento associado ao segmento “emprego”.

Várias das zonas identificadas já se encontram contempladas na criação de oferta de estacionamento para residentes, são os casos de Alvide/Carrascal de Alvide / Abuxarda (1.01), Centro de Alcabideche (1.03), Quinta da Alagoa / Carcavelos (2.06), Aldeia do Juzo / Areia / Charneca (3.04), Cobre / Bairro de Santana (3.10) e Monte Estoril (4.02).





Tabela 14 – Indicadores associados às necessidades de incremento da oferta de estacionamento – período diurno

Zona	Emprego	Défice de estacionamento Diurno	Taxa de ilegalidade	Nível de Prioridade	Contemplado para os residentes	Observações
	empregados	lugares	%			
4.05 Centro do Estoril / São João do Estoril	2688	679	47%	1º Nível	✗	Reforço da oferta de transporte colectivo
3.01 Centro de Cascais	4017	482	36%	2º Nível	✗	Reforço da oferta de transporte colectivo
6.16 Abóboda	3856	145	49%	2º Nível	✗	Reforço da oferta de transporte colectivo
1.01 Alvide/Carrascal de Alvide / Abuxarda	1001	478	73%	3º Nível		
1.03 Centro de Alcibideche	996	241	52%	3º Nível		
1.09 Alcoitão	1218	168	72%	3º Nível	✗	Reforço da oferta de transporte colectivo
1.12 Manique	894	299	83%	3º Nível	✗	Reforço da oferta de transporte colectivo
2.06 Quinta da Alagoa / Carcavelos	1098	291	47%	3º Nível		
3.04 Aldeia do Juzo / Areia / Charneca	1283	201	74%	3º Nível		
3.08 Cascais Norte / Bairro da Assunção / Bairro do Rosário	1080	189	41%	3º Nível	✗	Necessário criar novas ofertas de estacionamento
3.10 Cobre / Bairro de Santana	792	194	62%	3º Nível		
4.02 Monte Estoril	1476	776	59%	3º Nível		
5.04 Parede - Centro 2	1028	211	41%	3º Nível	✗	Reforço da oferta de transporte colectivo e criação de novas ofertas de estacionamento (parque de aprox. 120 lugares no Largo 5 de Outubro)

As necessidades de estacionamento da função “emprego” são muito inferiores às apuradas para o período nocturno, e nem sempre se justifica que sejam atendidas, recomendando-se todavia, o reforço da oferta na zona de Cascais Norte / Bairro da Assunção / Bairro do Rosário (3.08).

No Centro de Cascais (3.01) não se propõe qualquer reforço da oferta porque o estacionamento actualmente existente e a existência de uma boa oferta de transportes colectivo recomendam que não seja reforçada a oferta de estacionamento.

A zona do Centro da Parede (5.04) apresenta fortes constrangimentos de estacionamentos, aos quais se procurou responder com a criação de mais

estacionamento no parque junto ao Terminal Rodoviário e com a criação de um parque de estacionamento subterrâneo com cerca de 120 lugares (2 pisos subterrâneos) no Largo 5 de Outubro

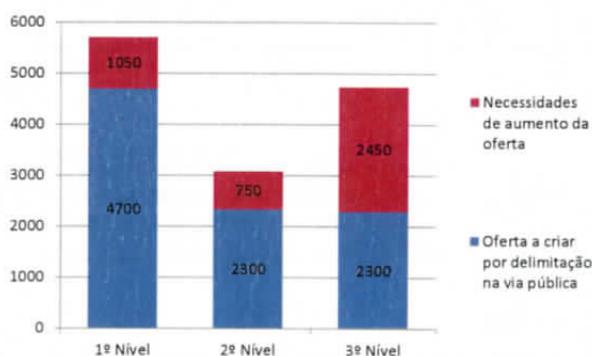
Porque se preconiza o reforço da oferta de transporte colectivo nas zonas de Abóboda (6.16), Alcoitão (1.09) e Manique (1.12) propõe-se para já não aumentar a oferta de estacionamento.

Na zona do Centro do Estoril / São João do Estoril (4.05), a criação de novas ofertas de estacionamento deverá ser avaliada em função do que for a capacidade de estacionamento na envolvente às estações, bem como do reforço da oferta de transporte colectivo.

A Figura 75 ilustra os lugares de estacionamento que é necessário prover para garantir as necessidades dos residentes nas zonas de intervenção prioritária.

Em resumo e considerando apenas a intervenção ao nível das necessidades dos residentes, **são necessários criar cerca de 5.750 lugares de estacionamento para as propostas com maior prioridade de intervenção (1.º nível)**. Destes lugares, **80% são resolvidos por via da formalização do estacionamento**, o que resulta na necessidade de criar cerca de 1.050 lugares.

Figura 75 – Proposta de criação de oferta de estacionamento



No segundo nível de prioridade, estima-se ser necessário criar 3.050 lugares de estacionamento, mas cerca de 75% das necessidades são resolvidas através da formalização dos lugares de estacionamento, e, num terceiro nível, cerca de 4.750 lugares, onde neste caso apenas 45% das necessidades serão resolvidas com a formalização da oferta na via pública.

No total, deverão ser criados **4.250 lugares de estacionamento para além dos lugares de estacionamento que é possível criar através da sua formalização.**

D.6.5. Reduzir os parâmetros de dimensionamento da oferta de estacionamento habitacional

Os parâmetros de dimensionamento e construção de estacionamento em Cascais são definidos pelo Plano Director Municipal do concelho, que apenas **limita a oferta mínima de estacionamento**. Na Tabela 15 apresentam-se os parâmetros definidos no âmbito do PDM em vigor (em vigor desde 1997) para os usos habitacionais.

Tabela 15 – Parâmetros de estacionamento (de veículos ligeiros) constantes no PDM de Cascais em vigor

Uso do Solo		Parâmetros Mínimos de Dimensionamento
Habitação	T0, T1 e T2	1,5 lug/fogo
	T3 ou superior	2,5 lug/fogo

Fonte: PDM de Cascais – Capítulo V, Secção I

A adopção destes parâmetros de dimensionamento de estacionamento e a sua aplicação a um conjunto edificado com um *mix* tradicional (vide Tabela 16) levam a concluir que a dotação mínima de estacionamento imposta pelo actual PDM permite acomodar uma taxa de motorização de 760 veic./1.000 hab., motorização esta que dificilmente pode ser suportada pela rede rodoviária de Cascais.





Tabela 16 – Pressupostos considerados para estimar a taxa de motorização potencial associada aos parâmetros de estacionamento (de veículos ligeiros) constantes no PDM de Cascais em vigor

Tipologia dos fogos	Repartição dos fogos por tipologia	Lug. de estacionamento considerados no PDM	Pessoas / fogo
T0	5%	1,5	1
T1	10%	1,5	1,5
T2	30%	1,5	2,2
T3	30%	2,5	2,8
T4	15%	2,5	4
T5	5%	2,5	4
T6	5%	2,5	4
	100%		
Nº médio de pessoas por fogo [1]			2,70
Nº médio de veic. por fogo			2,05
Taxa de motorização (veic./1000 hab.)			759

[1] Este valor corresponde à dimensão média da família obtido nos Censos de 2001 e foi uma condição imposta na definição do nº médio de pessoas por fogo e por tipologia.

A proposta de adaptação dos **parâmetros de estacionamento incide especialmente na oferta de estacionamento privado habitacional**, uma vez que esta oferta se encontra directamente relacionada com as elevadas taxas de motorização da população residente em Cascais: quanto maior a capacidade de estacionamento privada, maior a tendência de aquisição de veículos automóveis.

A taxa de motorização em Cascais é de 495 veic./1000 hab, valor este que é muito elevado já que significa que em cada dois residentes, um possui um automóvel.

A limitação dos parâmetros de estacionamento na oferta habitacional é um tema que se encontra em debate e aplicação em muitas cidades europeias, existindo uma

grande preocupação em reduzir os índices mínimos, e também, em limitar o “tecto” máximos de provisão de estacionamento, como forma de controlar o crescimento da taxa de motorização da população residente.

A **definição de parâmetros mínimos de construção obriga à reserva (mínima) de uma oferta de estacionamento que deve ser assegurada por motivos de propriedade (automóvel) e, nalguns casos, de facilidade de deslocação. A consideração de parâmetros máximos de estacionamento tem como objectivo ajudar a controlar o crescimento do parque automóvel.**

Regra geral, os parâmetros máximos de estacionamento são tanto mais restritivos, quanto melhor for a oferta de transporte colectivo disponível, mas neste caso optou-se por não se considerar esta dimensão de análise, uma vez que não está assegurada a capacidade de reestruturação e hierarquização da rede de transportes colectivos no concelho.

No processo de revisão do PDM em curso propõe-se a revisão dos parâmetros de dimensionamento da oferta de estacionamento privado associado à função habitacional, defendendo-se a **redução dos índices mínimos e o estabelecimento dos limiares máximos de oferta privada.**

Na Tabela 17 apresenta-se uma proposta de definição de parâmetros de dimensionamento do estacionamento, tendo-se diferenciado os limiares de oferta em função de se considerar habitações colectivas ou unifamiliares, uma vez que é reconhecida a maior facilidade de influenciar a repartição modal nos bairros com maiores densidades construtivas.



Tabela 17 – Proposta de parâmetros de dimensionamento do estacionamento habitacional para Cascais

Uso do Solo		Parâmetros de dimensionamento da oferta	
		Mínimos	Máximos
Habitação Colectiva	T0 e T1	1,0 lug./fogo	2,0 lug./fogo
	T2	1,0 lug./fogo	2,5 lug./fogo
	T3 ou superior	1,5 lug./fogo	3,0 lug./fogo
Habitação Unifamiliar	SP <= 150 m ²	1,0 lug./unidade	n.a.
	SP > 150 m ²	2,0 lug./unidade	n.a.

SP: Superfície de pavimento

Aplicando a metodologia anteriormente descrita para estimar a motorização associada aos actuais parâmetros de dimensionamento da oferta de estacionamento do PDM em vigor, mas desta vez considerando a proposta apresentada na Tabela 17, verifica-se que os parâmetros mínimos de estacionamento permitem acomodar taxas de motorização na ordem dos 472 veículos/1.000 hab. Se se considerar os parâmetros máximos de oferta estes permitem resolver as necessidades de estacionamento de uma taxa de motorização de 1.000 veíc/ 1.000 hab., o que significa que a utilização dos limiares máximos deve ser de carácter excepcional (e não a regra) e bastante fundamentada do ponto de vista técnico.

Recomenda-se ainda a revisão dos parâmetros de dimensionamento da oferta privada de estacionamento associada aos restantes usos uma vez que o excesso de oferta é fortemente indutor do aumento da mobilidade em TI.

D.6.6. Melhorar a eficácia da fiscalização do estacionamento ilegal no espaço público

A taxa de ilegalidade do estacionamento no espaço público é muito elevada (51%), quer pela falta de marcação na infra-estrutura rodoviária, quer sobretudo pelo não cumprimento das regras de convivência e preservação do espaço público.

Além de procurar reduzir a taxa de ilegalidade através da formalização da oferta de estacionamento, importa também **aumentar e eficácia da fiscalização do estacionamento**, sobretudo nas zonas centrais dos aglomerados.

A fiscalização do estacionamento no espaço público pode ser melhorada e desenvolvida a dois níveis:

- na **fiscalização do cumprimento quanto ao correcto local de estacionamento**; e,
- na **fiscalização do incumprimento quanto ao pagamento da tarifa**, nas áreas onde existe estacionamento tarifado na via pública.

Actualmente, o primeiro tipo de fiscalização compete à PSP de Cascais e o segundo à Emparque, actual detentora da exploração do estacionamento tarifado na via pública. À CMC compete a articulação das funções dos vigilantes do estacionamento tarifado com as funções das autoridades policiais, segundo o “Regulamento das Zonas de Estacionamento Tarifado e de Duração Limitada” publicado no Boletim Municipal de 9 de Setembro de 2002, e averiguar o cumprimento das acções fiscalizadoras.

No caso da fiscalização do incumprimento do local de estacionamento, a CMC deve exercer pressão sobre a



entidade competente para melhorar a fiscalização, sobretudo em casos de perturbação da circulação rodoviária (segundas filas) e dos modos suaves (passeios e pistas cicláveis). A prioridade nestes casos deve ainda ser dada aos centros urbanos e às redes estruturantes dos respectivos modos.

Quanto à fiscalização do incumprimento de pagamento, a CMC deve procurar garantir que os concessionários possuam um modelo de exploração eficaz. Uma das medidas passa por assegurar um número mínimo de agentes de fiscalização, que em termos médios corresponde a uma proporção de 150 lugares por agente.

D.7. Promover a minimização dos impactes associados ao tráfego de pesados e organizar as cargas e descargas nos centros urbanos

D.7.1. Consolidar a hierarquia da rede rodoviária e evitar o atravessamento dos aglomerados urbanos por parte dos veículos pesados

Conforme referido na fase de diagnóstico, as acessibilidades rodoviárias dos pólos industriais do concelho à rede rodoviária superior são asseguradas sobretudo pela EN249-4 e Estrada de Manique, vias estas que não apresentam as características adequadas para os fluxos de pesados que sobre elas impendem, sobretudo porque atravessam os aglomerados de Abóboda, Manique, Trajouce e Alcoitão.

Constituem assim objectivos do ETAC:

- **Consolidar a hierarquia da rede rodoviária**, de modo a garantir que a distribuição de mercadorias ocorre de modo eficiente e sem perdas de tempo e utilizando as vias adequadas para tal;
- **Evitar o atravessamento dos aglomerados urbanos por parte dos veículos pesados**, o que passa pela aposta na construção de variantes e vias circulares.

Neste domínio será fundamental a **construção das Variante a Abóboda, da Via Circular a Trajouce, da Var. à EN249-4 (B), da Var. à EN249-4 e da VLN** (vide ponto D.5.3), as quais permitirão a qualificação urbana e ambiental dos aglomerados urbanos existentes, assim como aumentar a eficiência económica das unidades empresariais que motivam as deslocações dos pesados.

A par da construção destas vias, sugere-se a introdução de sinalização nos principais aglomerados urbanos com **proibição à circulação de pesados de mercadorias**, em algumas zonas e períodos do dia, nomeadamente em **Abóboda, Alcabideche e Alcoitão** (até 2016) e **Manique e Trajouce** (até 2021).

D.7.2. Estabelecer as regras de circulação e de estacionamento para cargas e descargas

Em Cascais, as operações de cargas e descargas são realizadas à luz do Código da Estrada, ainda que existam lugares reservados para o efeito nos principais aglomerados urbanos.

Constitui assim objectivo do ETAC, **estabelecer as regras de circulação e de estacionamento para cargas e descargas** nos principais centros urbanos, garantindo que estas ocorrem nos lugares apropriados e tendo em consideração as janelas horárias que venham a ser definidas.

Neste sentido, propõe-se a realização de um **estudo para avaliar as necessidades de reservas de lugares para operações de cargas e descargas** (e sua implementação) e o desenvolvimento de um **Regulamento das operações das cargas e descargas**, no qual sejam estabelecidos os seguintes atributos:

- Horário das cargas e descargas;
- Tipo de veículos que podem realizar as operações de cargas e descargas nos núcleos urbanos;
- Sinalização e formalização dos lugares reservados para o efeito;
- Permissões e proibições de estacionamento nos lugares reservados para o efeito.

Este desenvolvimento do Regulamento das operações das Cargas e Descargas deve ser também alvo de um estudo específico, apresentando-se contudo na Figura 76 as zonas para as quais se defende esta regulamentação.

Estas correspondem aos centros dos aglomerados urbanos com maior concentração de actividades económicas (estabelecimentos comerciais, de restauração e bebidas, serviços e superfícies comerciais), tendo-se atribuído dois níveis de prioridade de intervenção.

Como zonas onde a intervenção deverá ser prioritária identificaram-se os aglomerados de **Cascais, Parede e Carcavelos**, uma vez que estes se destacam dos restantes pela maior concentração de actividades geradoras de operações de cargas e descargas.

No que concerne às zonas classificadas com um 2º nível de prioridade, sugere-se o desenvolvimento de regulamentação de operações de cargas/descargas nos seguintes aglomerados: Alcabideche, Manique, Trajouce, Abóboda, Tires, Torre, Alvide, Amoreira, Fontainhas, Monte Estoril, Estoril, Galiza, S. João do Estoril, Murtal, S. Domingos de Rana, Sassoeiros e Rebelva.





Figura 76 - Proposta de núcleos urbanos sujeitos a regulamentos de cargas e descargas (por nível de prioridade)

D.8. Promover a integração entre a organização do sistema de transportes e os usos do solo

É hoje amplamente reconhecido que a promoção de uma **ocupação urbana densa**, mais **compacta** e com uma maior **diversidade de usos do solo**, contribui para a realização de um maior número de viagens em TC e

modos suaves, gerando viagens mais curtas²⁶. Adicionalmente, as intervenções no território que procuram fomentar modelos de desenvolvimento mais sustentáveis, preconizam a promoção de um **desenvolvimento urbano coordenado**, o qual deverá ser:

²⁶ Ver Sustainable Urban Transport Plans, documento preparatório elaborado no seguimento da Estratégia Temática sobre o Ambiente Urbano (CE, 2007)

Propostas do ETAC



- orientado principalmente para aumentar a acessibilidade em modos alternativos ao automóvel e limitar as distâncias das deslocações em transporte individual;
- restringir de forma proactiva o espaço dedicado ao automóvel e realocar o espaço rodoviário para outros modos de transporte,
- renovar e melhorar a qualidade dos centros dos aglomerados, estabelecendo boas ligações em TC e modos suaves.

Neste sentido, as propostas relativas à ocupação do território, no âmbito do ETAC, passam por enunciar algumas recomendações para uma melhor integração entre a organização do sistema de transportes e os usos do solo, tendo em vista a promoção de práticas mais sustentáveis, as quais se apresentam nos pontos seguintes.

D.8.1. Controlar a dispersão e consolidar a ocupação urbana em algumas zonas do concelho

A ocupação urbana de algumas zonas do concelho de Cascais é dispersa, resultando em densidades humanas muito baixas. Estas densidades **dificultam substancialmente o desenvolvimento de soluções de transportes colectivos eficientes** (uma vez que reduzem o potencial de captação da rede e implicam o desenvolvimento de uma rede de TC mais extensa) e **diminuem o potencial de utilização dos modos suaves** (devido às maiores distâncias a percorrer).

Esta situação é particularmente crítica nas freguesias de Alcabideche e São Domingos de Rana, as quais

Constitui assim objectivo do ETAC alertar para a necessidade de **controlar a dispersão e consolidar a ocupação urbana existente**, sobretudo na área Norte do concelho, tendo em consideração o uso residencial, mas também a implantação das actividades económicas e equipamentos colectivos.

Recomenda-se assim que, no âmbito da revisão do PDM, se procure **conter os perímetros urbanos**, optando-se antes por consolidar as áreas urbanas existentes, em detrimento da ocupação de novas áreas de expansão.

Refira-se contudo que é fundamental garantir que este processo de consolidação urbana seja acompanhado da estruturação das infra-estruturas rodoviárias e da rede de transporte colectivo, de modo a evitar ainda uma maior sobrecarga das infra-estruturas que já hoje estão desadequadas face às funções desempenhadas e cargas urbanas adjacentes.

No âmbito desta consolidação das áreas urbanas sugere-se ainda a **densificação de algumas áreas do território** (por exemplo, através do aumento dos índices de construção permitidos), nomeadamente aquelas que são servidas por infra-estruturas já existentes ou a criar. Na escolha das zonas a intervir devem estar subjacentes os seguintes critérios: boa oferta de TC (actual ou proposta no âmbito do ETAC) e uma mistura de funções urbanas (existente ou a promover) que potencie as deslocações de curta distância (pendulares e ocasionais) e, consequentemente, a utilização de modos suaves.

Neste sentido, as áreas urbanas localizadas no corredor de influência do futuro TLS e/ou dos corredores para os quais se defende o reforço da oferta de TC poderão



constituir zonas preferenciais para o desenvolvimento desta densificação urbana, destacando-se, entre estas, as áreas urbanas emergentes a norte da A5.

D.8.2. Promover a diversidade dos usos do solo nos núcleos urbanos existentes e nos futuros planos urbanísticos

Conforme referido na fase de diagnóstico, nos últimos anos tem-se verificado a consolidação e expansão da área urbana do concelho, as quais ocorreram, quase exclusivamente, por via da construção/expansão da componente residencial, em detrimento de outro tipo de usos.

Esta predominância da função residencial em vastas áreas do concelho **limita o desenvolvimento de soluções de transporte eficientes**, uma vez que as dinâmicas de mobilidade nas zonas em que está presente apenas um uso são coincidentes no tempo e no sentido de deslocação. Esta situação reduz consideravelmente o potencial de plena utilização ao longo do dia das infra-estruturas e serviços criados, enquanto gera, por outro lado, situações de sobrecarga do sistema em alturas pontuais do dia, não permitindo criar sinergias cruzadas entre as necessidades de mobilidade dos residentes e emprego. Tal limita **as soluções de acessibilidade em transporte colectivo** e reduz a capacidade de auto-suficiência deste sistema de transporte.

Adicionalmente, esta forma de ocupação do território **compromete a promoção das deslocações em modos suaves**, uma vez que obriga a percorrer distâncias nem sempre realizáveis nestes modos.

Constitui assim objectivo do ETAC alertar para a necessidade de promover a **diversidade de usos do solo nos núcleos urbanos existentes e nos futuros planos urbanísticos**, de modo a potenciar um maior equilíbrio na procura dos sistemas de transporte (individual e colectivo) e do estacionamento ao longo do dia.

Nesse domínio, a estratégia de intervenção da autarquia de longo prazo, nomeadamente a que resultar da revisão do PDM, deverá procurar reforçar o desenvolvimento de pólos comerciais e/ou de serviços, assim como a presença de equipamentos, nos principais aglomerados, de modo a promover uma maior densidade das viagens de proximidade, que mais facilmente podem ser realizadas a pé e/ou de bicicleta, e potenciar a criação de fluxos complementares (sentido de entrada e saída do Bairro), ao longo de todo o dia.

Estas acções deverão focar-se sobretudo nos aglomerados existentes em Alcabideche e São Domingos de Rana (a Norte da A5), freguesias caracterizadas por uma incipiente estruturação urbana e com áreas por urbanizar e consolidar ainda significativas. Se considerarmos que quase metade dos habitantes no concelho residem nestas freguesias, sendo ainda expectável que estas registem, nos próximos anos, os maiores crescimentos em população e emprego, esta recomendação revela-se ainda mais pertinente.

Neste sentido, sugere-se reforçar o papel de centralidade secundária dos aglomerados de **Alcabideche** e **Abóboda**, e, num nível inferior, **Tires**, como forma de promover um maior equilíbrio entre as diferentes zonas do concelho.

Refira-se, mais uma vez, que estas intervenções deverão ser concertadas com a estruturação das infra-estruturas rodoviárias e da rede de transporte colectivo, assim



como, com as melhorias nas redes de modos suaves, os seus impactes no sistema, o que pode passar pela

D.8.3. Garantir que os principais equipamentos e pólos geradores se localizam em zonas bem servidas pelos transportes colectivos

Conforme identificado na fase de diagnóstico, existem no concelho diversos pólos geradores de deslocações que, pela sua deficiente inserção urbana e/ou pela reduzida oferta de TC, são indutores de uma mobilidade muito apoiada na utilização do transporte individual. Entre estes destacam-se o Novo Hospital de Cascais, os estabelecimentos de ensino superior e alguns espaços comerciais, como o CascaiShopping (e a respectiva zona envolvente) ou o Intermarché/Bricomarché.

De modo a evitar situações similares no futuro constitui objectivo do ETAC alertar para a necessidade de **garantir que os principais equipamentos e pólos geradores se localizam em zonas bem servidas pelos transportes colectivos**, ou nos casos em que tal não for possível, **melhorar o serviço de transporte colectivo proporcionado**.

Neste sentido, recomenda-se que no âmbito da revisão do PDM, se tenha em consideração esta recomendação nas propostas de localização de futuros pólos geradores de deslocações, de modo a garantir que os principais serviços e equipamentos colectivos são realmente acessíveis por todos os cidadãos, independentemente de disporem de automóvel ou não.

Nos casos em que estes geradores estão já construídos, devem ser desenvolvidas medidas tendentes a minimizar

melhoria do serviço em TC, quando este não garanta condições de acessibilidade adequadas ou não esteja disponível. Neste âmbito, importa referir as propostas apresentadas no capítulo relativo aos transportes colectivos, nomeadamente, o reforço da oferta ao Hospital de Cascais e ao CascaiShopping (e a criação de interfaces de TC de 3º nível), ao Centro de Medicina de Reabilitação e à Escola Superior de Saúde de Alcoitão

D.8.4. Impor a obrigatoriedade de realização de Estudos de Impacte de Tráfego e Transportes

Segundo o PDM actualmente em vigor é obrigatória a realização de um Estudo de Tráfego nos casos em que são construídos edifícios e áreas destinadas a comércio retalhista com uma área coberta total de pavimento igual ou superior a 2.500 m² ou no caso em que são construídos hipermercados ou edifícios destinados a comércio grossista.

O artigo 87.º do PDM estabelece que o Estudo de Tráfego deve conter os elementos que permitam avaliar:

“A acessibilidade local em relação ao transporte individual;

A capacidade das vias envolventes;

A capacidade de estacionamento no próprio lote do empreendimento e nas vias que constituem a envolvente imediata;

O funcionamento das operações de carga e descarga.”

Formalmente, a elaboração do Estudo de Tráfego envolve a avaliação das condições em que se processa a



acessibilidade em transporte individual e a provisão da oferta de estacionamento, não sendo necessário verificar em que moldes se processa a acessibilidade em transporte público e em modos suaves.

Este articulado responde ineficazmente aos desafios que se colocam em matéria de gestão da mobilidade em Cascais já que não considera as redes de transporte colectivo ou de modos suaves, não acautelando que são desenvolvidas as medidas tendentes a promover a viabilização destes dois modos de transporte e, como tal, a desenvolver padrões de mobilidade mais equilibrados.

Propõe-se por isso que seja tornada obrigatória a realização de um Estudo de Impacte de Tráfego e Transportes (EITT) sempre que estiver em causa o licenciamento de:

- Empreendimentos com mais do que 100 fogos isolados ou 200 fogos em edifícios colectivos;
- Empreendimentos com mais do que 4.000 m² de área bruta destinada a comércio ou serviços;
- Empreendimentos cujo acesso seja feito a partir de uma via da rede viária de hierarquia de 2º ou 3º nível (o acesso directo a vias de 1º nível deve ser sistematicamente não aceite);
- Empreendimentos em que os volumes de tráfego nas vias circundantes possam ser significativamente afectados pelos movimentos de acesso.
- E ainda sempre que seja realizado um Plano de Urbanização ou Plano de Pormenor (com carga construtiva equivalente).

No que respeita à acessibilidade em veículos ligeiros e ao estacionamento, o EITT deverá conter os seguintes

- elementos:
- O esquema viário de acesso ao edificado;
 - O esquema de circulação na envolvente do empreendimento, até à ligação às redes rodoviárias de 2º e 3º nível;
 - A caracterização dos volumes de tráfego na envolvente do edifício
 - A avaliação da capacidade das vias envolventes para absorverem os fluxos adicionais de tráfego associados ao novo empreendimento, o que passa pela apresentação dos fluxos de tráfego existentes e previstos para um ano horizonte de 10 anos;
 - A capacidade de estacionamento na parcela do empreendimento e nas vias que constituam a sua envolvente imediata;
 - A identificação das soluções de acesso ao empreendimento, bem como das medidas que permitam a viabilização do empreendimento ou mitiguem os impactes a este associado.
 - O funcionamento das operações de carga e descarga, discriminando, entre outros aspectos, a forma de acesso ao lote e a identificação do espaço reservado para esta operação.

No que respeita à acessibilidade em transporte colectivo e pedonal, o Estudo de Impacto de Tráfego e Transportes deverá conter os seguintes elementos:

- A avaliação da oferta de transporte colectivo existente na área de influência num raio de 400 metros a partir dos acessos pedonais do empreendimento, que inclua a localização das paragens de transporte colectivo que poderão servir o empreendimento em estudo;
- A identificação em planta dos percursos pedonais



desde os acessos do empreendimento até às paragens dos transportes colectivos identificadas na alínea anterior. Nos casos em que estes se apresentem deficientes ou inseguros, o Estudo de Impacto de Tráfego e Transportes deve propor soluções para melhorar essas ligações.

- A identificação em planta dos principais percursos cicláveis;
- Para cada uma das paragens que servem o empreendimento, a descrição da oferta no que respeita:
 - à frequência nos períodos de ponta da manhã e da tarde, corpo do dia e período nocturno, nos dias úteis e ao fim de semana;
 - ao horário de início e de fim da oferta em TC;
 - à identificação dos principais corredores pedonais na envolvente imediata do empreendimento nos acessos a outros empreendimentos.

Caso não exista oferta de transportes colectivos (ou esta seja insuficiente), deve ser proposta a criação de novas linhas ou adaptadas as existentes, de modo a que, logo que o empreendimento seja concluído, a oferta TC esteja operacional.

D.8.5. Promover projectos de requalificação urbana de modo a fomentar a utilização dos modos suaves e do TC

A promoção de espaços públicos mais seguros, confortáveis, atraentes e acessíveis a todos pode desempenhar um papel importante no aumento da

atractividade do TC e na predisposição para realizar deslocações a pé e/ou de bicicleta.

Constitui assim objectivo do ETAC: a identificação de zonas prioritárias para o desenvolvimento de **operações de requalificação urbana** que contribuam para a promoção da utilização dos modos suaves e do TC.

Estas acções podem passar pela criação de **ruas e praças atractivas** nas imediações das interfaces/estações e nos principais percursos pedonais ou cicláveis recorrendo, por exemplo:

- à **reafecção de espaço rodoviário para percursos pedonais ou cicláveis**: em muitos casos a largura das faixas de rodagem e o estacionamento estão sobredimensionados e poderão proporcionar mais espaço aos peões e bicicletas;
- à **organização** (ou mesmo eliminação) **do estacionamento**;
- à utilização criativa de **pavimentação** confortável que assinala a prioridade do peão e ciclista;
- ao reforço da **presença arbórea e/ou arbustiva**;
- à introdução de **arte urbana**;
- à colocação de **mobiliário urbano** com um design apelativo e confortável ou de outros elementos que permitam a estadia;
- à colocação de elementos adequados de **iluminação** e de **sinalização** (nomeadamente, de orientação);

A presença de lojas, restaurantes e actividades culturais pode desempenhar também um papel importante, contribuindo para uma maior vivência do espaço público e promovendo, deste modo, um maior sentimento de segurança. A este nível assume particular relevância a promoção de medidas complementares, tais como: a introdução de novas **funções urbanas**, por exemplo,



esplanadas, realização de feiras e mercados periódicos ou ocasionais em praças, parques ou nas ruas encerradas ao tráfego.

Refira-se que nestas intervenções deverá ser dada especial atenção à necessidade de se adoptar um **desenho urbano universal e inclusivo**, o qual permita a todos participar nas actividades quotidianas através da remoção de barreiras (de acordo com o Dec. Lei nº 163/2006).

Estas operações podem também constituir uma oportunidade para **melhorar a conectividade da rede pedonal** e estabelecer ligações mais directas aos principais pólos de atracção. Note-se que, em várias zonas do concelho, a estrutura urbana existente inviabiliza a existência de ligações pedonais contínuas, verificando-se uma desarticulação entre bairros vizinhos e entre estes e os equipamentos de proximidade. Estas situações deverão ser evitadas e devidamente acauteladas no desenho urbano de futuras intervenções no território.

No ponto D.2.4, relativo aos interfaces de transporte, e no ponto D.3.2, relativo à acessibilidade a pé nos centros urbanos, foram já apresentadas algumas propostas de requalificação de espaços públicos e de realização de Planos Locais de Acessibilidade para Todos, as quais se retomam neste capítulo.

Conforme anteriormente referido, os núcleos identificados como prioritários para o desenvolvimento dos Planos Locais de Acessibilidade para Todos são os que, pela sua estrutura urbana compacta e pela mistura de funções que apresentam, potenciam a utilização de modos suaves, uma vez que as distâncias a percorrer para a satisfação das necessidades diárias podem ser vencidas pela maioria das pessoas sem recorrer a meios motorizados de transporte. Nestes núcleos, apresentados

na Figura 51, deverão ser assim criadas condições atractivas e seguras para o andar a pé ou de bicicleta.

Das zonas para onde se julga recomendável a elaboração de projectos de requalificação urbana (vide Figura 84) destacam-se:

Centro de Alcabideche:

Julga-se recomendável o desenvolvimento de um projecto de requalificação do espaço público no Largo 5 de Outubro, na Rua João Pires Correia e na Rua Manuel Henriques. Este deverá contemplar a supressão do estacionamento existente no Largo (o qual poderá ser compensado com a oferta no novo parque de estacionamento proposto), o alargamento da área pedonal e a ampliação das zonas de esplanadas, a formalização dos percursos cicláveis propostos (vide ponto D.4.1) e a inserção da interface de TC proposta (vide ponto D.2.4).

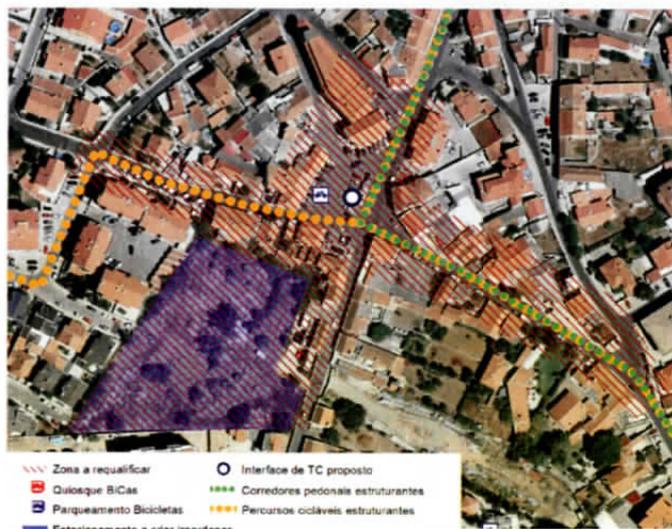


Figura 77 – Proposta de requalificação urbana – Centro de Alcabideche

Propostas do ETAC



com a implementação da interface proposta para

Envolvente ao CascaiShopping:

Dada a capacidade de atracção deste centro comercial e a concentração de emprego e estabelecimentos comerciais existente na N6-8, justifica-se o desenvolvimento de um projecto de requalificação para toda esta zona (incluindo a Av. da República e as traseiras do CascaiShopping), onde a dominância do automóvel na paisagem urbana deverá ser reduzida. Este projecto deverá centrar-se na melhoria das condições oferecidas para as deslocações pedonais e em bicicleta (incluindo o estabelecimento de ligações seguras e confortáveis nestes modos a Alcabideche e Alcoitão), assim como em TC (incluindo a inserção da interface proposta), promovendo deste modo um maior equilíbrio na repartição modal das deslocações até este pólo gerador.

Manique (vide ponto D.2.4), poderão constituir uma alavanca para a valorização deste núcleo histórico. Recomenda-se assim o desenvolvimento de um projecto de requalificação urbana para o centro deste núcleo histórico, o qual deverá incluir a inserção do interface de TC proposto e a ligação pedonal e ciclável à nova zona de estacionamento proposta.



Figura 78 – Proposta de requalificação urbana – CascaiShopping



Figura 79 – Proposta de requalificação urbana – Centro de Manique

Centro de Manique:

A construção da VLN e da Circular de Manique (as quais permitirão desviar o tráfego de atravessamento deste aglomerado, nomeadamente, de pesados), juntamente

Envolvente à estação de S. João do Estoril:

Sugere-se a elaboração de um projecto de requalificação da zona a norte da Estação, o qual deverá incluir as “traseiras” da Estação, a Praça da Carreira e a Av. Florinda Leal. Este deverá centrar-se na melhoria das condições para as deslocações pedonais, com ênfase na promoção da segurança rodoviária, na organização do estacionamento e na formalização dos percursos cicláveis propostos (vide ponto D.4.1).



Figura 80 – Proposta de requalificação urbana – S. João do Estoril

Envolvente à estação de S. Pedro do Estoril:

Verifica-se actualmente que a zona envolvente à estação ferroviária é massivamente ocupada por estacionamento, situação que contribui para a sua desqualificação e prejudica as deslocações a pé e em bicicleta. Sugere-se assim a elaboração de um projecto de requalificação urbana, o qual deverá ser articulado com a implementação das propostas relativas ao estacionamento, apresentadas no capítulo D.6.2., assim como com as propostas referentes às redes de modos suaves (vide pontos D.3.1 e D.4.1).



Figura 81 – Proposta de requalificação urbana – S. Pedro do Estoril

Centro da Abóboda:

Com a construção da Variante da Abóboda será possível retirar tráfego de atravessamento no centro deste aglomerado e assim potenciar a sua requalificação. Sugere-se assim o desenvolvimento de um projecto de requalificação urbana centrado na envolvente do cruzamento do eixo Carcavelos-Sintra (EN249-4) com o eixo que liga Tires a Conceição da Abóboda, uma vez que nesta zona, apesar da descaracterização do centro, existem alguns elementos arquitectónicos com valor patrimonial e uma diversidade de funções urbanas que deverá ser potenciada. Este projecto deverá incluir a inserção do interface de TC proposto (vide ponto D.2.4) e a formalização dos percursos pedonais e cicláveis estruturantes (vide pontos D.3.1e D.4.1).