



B.1.8. Promover a integração entre a organização do sistema de transportes e os usos do solo

Contributo para os objectivos e propostas fundamentais para a concretização da estratégia

As propostas desenvolvidas ao abrigo deste objectivo específico são bastante “difusas” no que diz respeito à tradução em medidas concretas, uma vez que constituem, na sua maioria, orientações/recomendações que poderão ser contempladas nos IGT, nomeadamente no PDM.

Apesar disso foi possível considerar medidas concretas; uma relativa à requalificação urbana de diversas zonas do concelho e, outra, respeitante à obrigatoriedade de realização de Estudos de Impacte de Tráfego e Transportes.

As recomendações a serem consideradas em sede da revisão do PDM são entendidas como muito importantes para a estratégia, mas apenas irão apresentar resultados no longo prazo.

As propostas de requalificação urbana de alguns dos principais aglomerados são avaliadas distintamente, procurando reflectir a importância relativa dos aglomerados envolvidos e dos impactes positivos associados a estas medidas, destacando-se nestes critérios o Centro de Alcabideche, a envolvente ao CascaiShopping e o Centro da Parede.

Faseamento e responsabilidade de implementação das propostas

As propostas relacionadas com a estratégia do PDM apenas terão impactes assinaláveis a longo prazo, uma vez que implicam a ocupação e consolidação dos usos do solo.

As propostas relacionadas com a requalificação urbana implicam tempos de concretização médios (até 3 anos) e permitem garantir resultados permanentes.

As propostas relacionadas com a estratégia de revisão do PDM procuram influenciar os **padrões de procura**, enquanto as propostas de requalificação urbana dos principais aglomerados urbanos estão orientadas para produzir impactes positivos do lado da **oferta**.

As propostas desenvolvidas no contexto deste objectivo específico são da responsabilidade exclusiva da CMC. Recomenda-se contudo a consulta de um grupo alargado de entidades destacando-se entre estas, as associações de residentes, de comerciantes e indústria e os gestores dos principais pólos geradores, assim como a Scotturb e a CP (uma vez que os projectos de requalificação urbana incluem a inserção de novas interfaces de transportes colectivos).



Envelope de custos

Não foi possível estimar os custos de investimento e de exploração associadas a este conjunto de propostas.

Propostas de intervenção		Importância para a estratégia	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Integração no PDM dos princípios enunciados no ETAC	Contenção dos perímetros urbanos	■ ■ ■ ■ ■		■	■	■	■	■					
	Densificação urbana de algumas áreas do território	■ ■ ■ ■ ■		■	■	■	■	■					
	Promover a mistura funcional ao nível dos usos do solo	■ ■ ■ ■ ■		■	■	■	■	■					
	Estudos de Impacte de Tráfego e Transportes	■ ■ ■ ■ ■		■	■	■	■	■					
Requalificação urbana dos principais aglomerados urbanos	Centro de Alcabideche	■ ■ ■ ■ ■		■	■	■	■	■					
	Envolvente ao Cascais Shopping	■ ■ ■ ■ ■		■	■	■	■	■					
	Centro de Manique	■ ■ ■ ■ ■		■	■	■	■	■					
	Envolvente à estação de São João do Estoril	■ ■ ■ ■ ■		■	■	■	■	■					
	Envolvente à estação de São Pedro do Estoril	■ ■ ■ ■ ■		■	■	■	■	■					
	Centro da Abóboda	■ ■ ■ ■ ■		■	■	■	■	■					
	São Domingos de Rana (cemitério)	■ ■ ■ ■ ■		■	■	■	■	■					
	Centro da Parede	■ ■ ■ ■ ■		■	■	■	■	■					

Propostas desenvolvidas no âmbito do objectivo “Promover a minimização dos impactes associados ao tráfego de pesados e organizar as cargas e descargas nos centros urbanos”: Importância para a estratégia e proposta de faseamento

B.1.9. Sensibilizar, informar e envolver os residentes, trabalhadores e visitantes sobre as opções modais mais eficientes

Contributo para os objectivos e propostas fundamentais para a concretização da estratégia

O conjunto das propostas desenvolvidas ao abrigo deste Objectivo Específico tem associado propostas orientadas para **promover a comunicação com a população em geral** e, outras, que se organizam para **promover a alteração dos comportamentos** por parte da população escolar e dos empregados nos pólos empresariais com maior dimensão.

Ainda que se considerem todas as propostas relacionadas com a divulgação e informação como “importantes”, destaca-se a realização e implementação dos **Planos de Mobilidade para Escolas e Empresas** como “fundamentais para a estratégia”, já que estas contribuem de forma efectiva para promover a alteração dos comportamentos modais.



Faseamento e responsabilidade de implementação das propostas

Todas as propostas têm impactes **temporários** e implicam **períodos de concretização curtos** (até 12 meses).

Os **Planos de Mobilidade para Escolas e Empresas** deverão ser realizados ao longo de todo o período de vigência do ETAC.

As iniciativas de divulgação dos resultados do ETAC devem ser realizadas tão brevemente quanto possível, sendo da responsabilidade da CMC.

O desenvolvimento dos Planos de Mobilidade Escolares e Empresariais deve ser promovido pela CMC, mas estes devem ser sobretudo da **responsabilidade das escolas e dos pólos geradores de deslocações**.

Envelope de custos

No total, foi considerado um custo global de 400 mil Euros para a realização das propostas preconizadas no âmbito deste objectivo específico. Esta estimativa de custos é meramente indicativa, mas permite compreender a dimensão relativamente modesta dos investimentos associados a estas propostas.



Propostas de intervenção		Importância para a estratégia				2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Divulgar tão amplamente quanto possível os resultados do ETAC	Divulgação dos resultados do ETAC junto à estrutura técnica da CMC e principais stakeholders															
	Produção de uma publicação com os principais resultados do ETAC de Cascais															
	Divulgação dos custos associados às diversas opções modais e sensibilização e envolvimento dos diferentes segmentos da população															
Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Escolares e Empresariais	Realização de Planos de Mobilidade Escolares (PM Es) nos estabelecimentos de ensino público e privado															
	Realização de Planos de Mobilidade Empresarial															

Propostas desenvolvidas no âmbito do objectivo “Sensibilizar, Informar e envolver os residentes, trabalhadores e visitantes sobre as opções modais mais eficientes”: Importância para a estratégia e proposta de faseamento

Propostas de intervenção		2011 -2016		2017-2021	
		Custos de Investimento (€)	Custos de operação (€)	Custos de Investimento (€)	Custos de operação (€)
Divulgar tão amplamente quanto possível os resultados do ETAC	Divulgação dos resultados do ETAC junto à estrutura técnica da CMC e principais stakeholders	0	0	0	0
	Produção de uma publicação com os principais resultados do ETAC de Cascais	-	50.000	-	-
	Divulgação dos custos associados às diversas opções modais e sensibilização e envolvimento dos diferentes segmentos da população	-	75.000	-	-
Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Escolares e Empresariais	Realização de Planos de Mobilidade Escolares (PM Es) nos estabelecimentos de ensino público e privado	-	100.000	-	100.000
	Realização de Planos de Mobilidade Empresarial	-	50.000	-	25.000
		0	275.000	0	125.000
		400.000			

Envelope de custos de investimento e de exploração ao abrigo do objectivo “Sensibilizar, Informar e envolver os residentes, trabalhadores e visitantes sobre as opções modais mais eficientes”, 2011-2016 e 2017- 2021



B.1.10. Custos globais do ETAC

A agregação dos custos globais de investimento e operação associados à implementação das propostas enunciadas para cada objectivo específico encontra-se apresentada nas tabelas seguintes.

Porque os custos associados à proposta de concretização do TLS são muito significativos, optou-se por desenvolver a análise considerando os **custos com e sem TLS**.

Quando se considera a estrutura de custos com o TLS, verifica-se que cerca de 59% dos custos globais estão associados à implementação desta proposta, correspondendo os custos com a rede viária a cerca de 26% do total e com o estacionamento a cerca de 8%.

Quando se exclui o TLS desta análise, estima-se que as propostas relacionadas com a utilização do transporte individual representem cerca de 57% dos custos globais (43% corresponde ao investimento na rede rodoviária e 14% às propostas relacionadas com as intervenções no estacionamento).

Em qualquer um dos cenários, **os custos com a qualificação das redes de modos suaves são relativamente modestos** face aos restantes custos, o que mais uma vez reforça a necessidade de se apostar de modo claro no desenvolvimento destas redes.

Os custos associados à qualificação da rede pedonal são muito mais expressivos do que os custos com a consolidação da rede ciclável (18,6 milhões de Euro contra 5,7 milhões de Euro), o que está relacionado com a tipologia da intervenção. No caso da rede pedonal assumiu-se a necessidade de construir 60% da rede estruturante prevista, incluindo a realização dos passeios em calçada portuguesa, com 5 metros de largura, no conjunto dos dois lados da rua, bem como a introdução de mobiliário urbano e sinalização.

No caso da rede ciclável assumiu-se que apenas 30% da rede será em via reservada (pista ciclável), intervenção esta que é ainda assim mais “barata” do que a construção da rede pedonal por quilómetro.

Finalmente importa destacar que os custos associados à implementação das propostas relacionadas com a gestão das cargas e descargas e circulação de pesados, usos do solo e informação e formação são muito pouco significativos quando considerados os custos globais de investimento, mas estas propostas devem ser consideradas tão importantes como as restantes.



Custos por áreas de intervenção	2011 -2016		2017-2021		Total	
	Custos de Investimento (€)	Custos de exploração (€)	Custos de Investimento (€)	Custos de exploração (€)	abs. (€)	%
TP	11.790.000	23.791.400	124.365.000	61.464.400	221.410.800	59%
Rede Pedonal	6.932.400	1.420.400	7.586.400	2.659.800	18.599.000	5%
Rede Ciclável	2.524.600	588.220	1.832.300	784.990	5.730.110	2%
Rede TI	37.539.100	235.200	60.389.100	243.500	98.406.900	26%
Estacionamento	13.862.120	4.593.800	8.109.700	4.593.800	31.159.420	8%
Cargas e Descargas e Circulação de pesados	100.000	0	0	0	100.000	0%
Usos do solo	0	0	0	0	0	0%
Informação e formação	0	275.000	0	125.000	400.000	0%
Total	72.748.220	30.904.020	202.282.500	69.871.490	375.806.230	100%

Estimativa de custos por área de intervenção (com TLS)

Custos por áreas de intervenção	2011 -2016		2017-2021		Total	
	Custos de Investimento (€)	Custos de exploração (€)	Custos de Investimento (€)	Custos de exploração (€)	abs. (€)	%
TP	11.790.000	23.791.400	6.150.000	32.765.900	74.497.300	33%
Rede Pedonal	6.932.400	1.420.400	7.586.400	2.659.800	18.599.000	8%
Rede Ciclável	2.524.600	588.220	1.832.300	784.990	5.730.110	3%
Rede TI	37.539.100	235.200	60.389.100	243.500	98.406.900	43%
Estacionamento	13.862.120	4.593.800	8.109.700	4.593.800	31.159.420	14%
Cargas e Descargas e Circulação de pesados	100.000	0	0	0	100.000	0%
Usos do solo	0	0	0	0	0	0%
Informação e formação	0	275.000	0	125.000	400.000	0%
Total	72.748.220	30.904.020	84.067.500	41.172.990	228.892.730	100%

Estimativa de custos por área de intervenção (sem TLS)

B.2. Linhas de financiamento e instrumentos financeiros

A estratégia de intervenção do ETAC é muito ambiciosa no que se refere ao número, diversidade e investimento necessário das propostas preconizadas, importando considerar as várias possibilidades de financiamento que estão disponíveis para ampliar a capacidade de implementação das propostas nos prazos anteriormente estabelecidos.

Existem várias linhas de financiamento e participação possíveis que importa considerar e que serão sistematizadas nos pontos seguintes, identificando-se igualmente os projectos que melhor se enquadram em cada uma destas.



B.2.1. Linhas de financiamento do IMTT

Estudos de Enquadramento e Desenvolvimento do Sistema de Transportes

Esta linha de financiamento acolhe as candidaturas para a realização dos estudos de mobilidade e dos estudos de reestruturação de redes de transportes públicos rodoviários de passageiros.

No âmbito do ETAC considera-se ser passível de financiamento por parte do IMTT o **Projecto de reestruturação da rede de autocarros**, associado ao Objectivo Específico “Assegurar serviços de Transporte Público integrados e de boa qualidade”.

Melhoria da Qualidade e da Segurança dos Sistemas e Serviços de Transportes Públicos

O IMTT é ainda responsável por uma linha de financiamento com a qual se propõe promover a **“Melhoria da Qualidade e da Segurança dos Sistemas e Serviços de Transportes Públicos”**.

As normas de candidatura desta iniciativa estão actualmente em revisão, mas assume-se ser possível candidatar os projectos de construção das novas interfaces de transporte ou a construção da componente rodoviária da interface da Parede ao abrigo desta linha de financiamento.

Modernização Tecnológica e Melhoria da Eficiência Energética dos Transportes Públicos

Outra das linhas de financiamento do IMTT diz respeito à **“Modernização Tecnológica e Melhoria da Eficiência Energética dos Transportes Públicos”**, mas as regras de candidatura estão actualmente em revisão.

Neste programa/projecto do PIDDAC são consideradas as seguintes linhas de financiamento: i) Renovação de frotas de veículos pesados de passageiros; ii) Abate de veículos pesados de transporte de mercadorias; iii) Utilização e promoção de combustíveis e formas de energia alternativas e, iv) Instalação de novas tecnologias em serviços de transporte.

A linha de financiamento relativa à **“renovação das frotas de veículos pesados de passageiros”** tem sido utilizada pela Scotturb para renovar a sua frota de autocarros, recomendando-se que continue a ser considerada de modo a reforçar a frota presente no concelho, já que a proposta de hierarquização da rede de TC rodoviário pressupõe um acréscimo significativo do número de autocarros em operação.

A linha de financiamento relativa à **“Instalação de novas tecnologias em serviços de transporte”** pode ser utilizada para candidatar o **projecto de implementação de um sistema de informação em tempo real nas principais paragens**. Neste domínio, refira-se ainda que a proposta de integração tarifária e de evolução para um sistema bilhético sem contacto que deverá ser implementada até ao final de 2011, se enquadra no tipo de acções elegíveis ao abrigo desta linha de financiamento.



B.2.2. Linhas de financiamento do QREN

Regime de Apoio aos Municípios para a Acessibilidade (RAMPA)

Este programa vem apoiar a realização da segunda geração de Planos de Promoção de Acessibilidades apoiados pelo POPH, no âmbito da Tipologia de Intervenção 6.5 - Acções de Investigação, Sensibilização e Promoção de Boas Práticas no âmbito da Deficiência.

Esta linha de financiamento pode ser considerada para candidatar os Planos de Promoção e Acessibilidade para Todos nos principais aglomerados urbanos, defendidos ao abrigo do Objectivo Específico “Promover as deslocações pedonais, garantindo a acessibilidade a todos”.

B.3. Conta pública futura

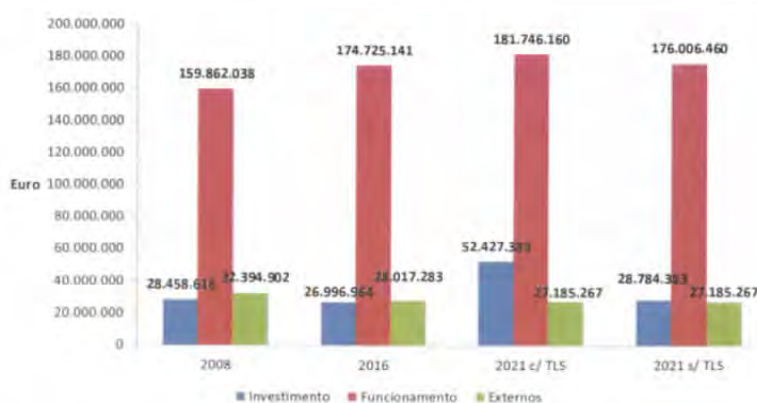
Breve enquadramento

A conta pública futura tem por objectivo avaliar e monetarizar, de modo sumário, a forma como as propostas elaboradas no âmbito do ETAC (Dossier 7), bem como os cenários de mobilidade apresentados e discutidos no Dossier 6, se repercutem em termos dos custos totais, bem como a sua desagregação por tipo de custo e por modo de transporte.

Este exercício de conta pública futura, é elaborado tendo por base os custos correntes de 2008, permitindo uma melhor comparação face à situação de referência. Todos os valores são apresentados em termos de custos médios anuais, relativos ao ano médio dos períodos de 2011-2016 e 2017-2021.

Custos totais com a mobilidade

O custo total com a mobilidade é estimado em cerca de 230 milhões de euros em 2016, em 2021 com TLS cerca de 261 milhões em 2021, e 232 milhões em 2021 sem TLS. Comparativamente a 2008, estima-se um **aumento de custos na ordem dos 4% em 2016, 19% em 2021 com TLS e 5% em 2021 sem TLS**. Face às estimativas de aumento populacional, estima-se que o custo total por habitante seja de 1.106 € em 2016, de 1.203€ em 2021 com TLS e 1.068 em 2021 sem TLS.



Custo total com a mobilidade por tipo de custo (em euro) – média

Do custo total com a mobilidade em 2016, cerca de 12% (28 milhões de euros) são relativos a custos externos gerados pelo sistema e cerca de 88% (202 milhões) relativos ao investimento e funcionamento do sistema.

Em 2021 com TLS, os custos externos diminuem para cerca de 10% do total de custos (embora em termos absolutos o valor se mantenha na mesma ordem do valor estimado para 2016), mantendo-se nos 12% para 2021 sem TLS.

Receitas geradas pelo funcionamento do sistema

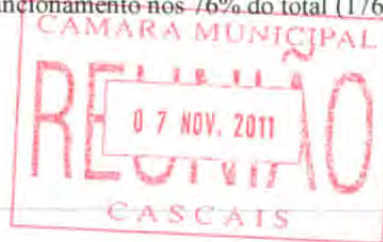
O total de receitas geradas no âmbito do funcionamento do sistema de mobilidade, e que correspondem a transferências entre actores, mantém-se na mesma ordem de grandeza face a 2008, sendo cerca de 138 milhões de euros em 2016 e de 138 milhões em 2021. Em 2008 este valor era de 132,5 milhões.

Balanço entre custos e repartição modal

As estimativas de custos para os anos de 2016 e 2021, com e sem TLS, continuam a demonstrar as vantagens dos modos suaves, com um baixo custo por habitante.ano (14€ em 2016 e 15€ em 2021) e que se traduzem num aumento da quota modal em seu favor (17% em 2016 e 18% em 2021). O esforço financeiro em investimento na rede viária traduz-se em melhores desempenhos de rede que resultam numa diminuição significativa dos níveis de congestionamento (de 4.274 horas por dia em 2008 para 2.304 horas por dia em 2016 e 2.124 em 2021) e, que associados a uma frota automóvel mais eficiente do ponto de vista energético, resultam igualmente numa diminuição dos custos externos associados às emissões poluentes.

O esforço financeiro associado ao TP é visível em ambos

Nesse período, a maior alteração é verificada ao nível do investimento: considerando o TLS, cerca de 20% (52 milhões de euros) do total de custos são investimento e 70% funcionamento (182 milhões), sem TLS o investimento mantém-se nos 12% do total de custos (29 milhões) e o funcionamento nos 76% do total (176 milhões).



Em 2016 e 2021 sem TLS, as contribuições financeiras para o sistema conseguem assegurar a cobertura de cerca de 60% dos custos totais. Para 2021 com TLS, as receitas do sistema apenas conseguem cobrir 53% dos custos totais.

os anos considerados, mas em especial em 2021, quando considerado o investimento no TLS. Apesar deste elevado esforço financeiro, a repartição modal em favor do TP não tem uma relação directa com o investimento realizado, já que a quota modal do TP aumenta para 19% em 2016 e 20% em 2021.

Em 2021 com TLS, assiste-se a uma redução da cobertura dos custos pelas receitas, que cobrem apenas 53% dos custos totais, traduzindo uma quebra face a 2016 (60% dos custos cobertos). Em 2021 sem TLS, a cobertura de custos é estimada em 60%, o mesmo que em 2008 e 2016. Estes resultados traduzem o esforço de investimento e funcionamento do TLS, recomendando a realização de uma análise custo-benefício para o projecto de implementação deste modo transporte.





BALANÇO E AVALIAÇÃO DAS PROPOSTAS







C. Balanço e avaliação das propostas

C.1. Breve enquadramento

Uma vez concluída a fase de diagnóstico, estabelecidos os principais objectivos e metas e desenvolvido o pacote de propostas, importa:

- Sistematizar a avaliação do contributo das propostas para os objectivos estratégicos do ETAC;
- Estabelecer uma proposta de faseamento para a sua realização;
- Avaliar as propostas à luz de diversos parâmetros de avaliação, de modo a garantir a robustez das propostas e a alertar a CMC para a diversidade de acções consideradas;
- Estimar os custos de investimento e de manutenção / operação associados.

Uma vez que este Dossier se articula com o Dossier 6 (Cenários) e com o Dossier 7 (Projectos) mantêm-se a estrutura dos *dossiers* anteriores no que respeita ao encadeamento das propostas. Estas encontram-se organizadas em função dos objectivos específicos (e respectivas linhas de orientação) anteriormente definidos e que aqui são lembrados.

De modo a facilitar a leitura crítica da abrangência e relevância das propostas do ETAC de Cascais, a maior parte das análises é realizada em forma matricial.



Figura 2 – Objectivos específicos do ETAC de Cascais



C.2. Abordagem metodológica

Seguidamente apresenta-se a abordagem metodológica utilizada para avaliar as propostas desenvolvidas no âmbito do ETAC de Cascais; esta abordagem procurou incluir diferentes dimensões de análise, as quais se encontram sistematizadas na Figura 3.

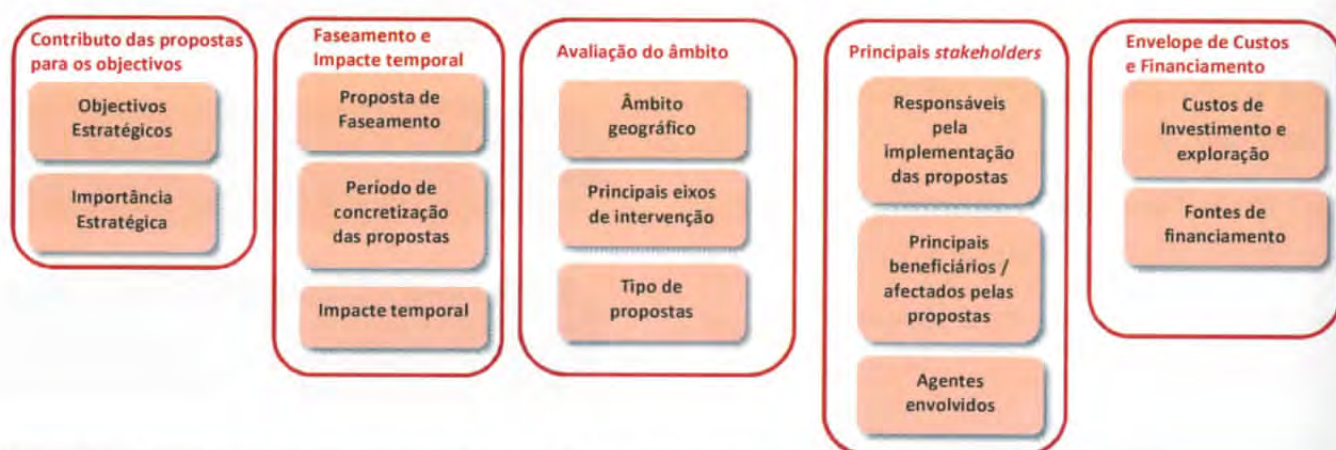


Figura 3 – Abordagem metodológica adoptada para a avaliação das propostas

Contributo das propostas para os objectivos

Numa primeira etapa é **avaliado o contributo das propostas para os objectivos estratégicos**, segundo uma escala qualitativa de “Significativo” a “Muito importante”, sendo que esta escala procura traduzir o impacto de cada proposta no alcance dos objectivos do ETAC.



Complementarmente, cada uma das propostas foi avaliada numa escala de 1 a 5, tendo em consideração a sua **importância para a estratégia global de intervenção**.

Esta escala de avaliação de natureza qualitativa é apresentada em seguida e tem como objectivo diferenciar as propostas estruturantes e fundamentais, daquelas que, sendo importantes, são complementares das primeiras, contribuindo para reforçar os seus efeitos.



**Faseamento e período de concretização das propostas**

Conforme anteriormente referido, as propostas do ETAC foram desenvolvidas considerando os próximos 10 anos, período que foi subdividido em dois períodos temporais distintos, respectivamente, 2011-2016 e 2017-2021.

Com efeito, seria até contraproducente estabelecer um faseamento muito detalhado (e.g., anual) para as propostas consideradas no âmbito do ETAC, já que estas têm que ser cruzadas com as medidas que estão a ser pensadas noutros domínios pela CMC.

De modo a tornar clara a antecedência com que as propostas devem ser preparadas e implementadas, este ponto inclui também um indicador em que se avalia o **período necessário à concretização das propostas**, tendo-se considerado as seguintes categorias:

Tabela 1 – Períodos temporais para a concretização das propostas

Período temporal	Descrição
Curto prazo	Se a sua realização demorar até 12 meses
Médio prazo	Se a sua realização demorar entre 2 a 3 anos
Longo prazo	Se a sua realização demorar mais de 3 anos

Finalmente será considerada uma outra dimensão de análise, a qual diz respeito ao **impacte temporal das propostas**, tendo-se considerado que este pode ser pontual, temporário ou contínuo (vide Tabela 2).

Tabela 2 – Impacte temporal das propostas

Impacte temporal	Descrição
Pontual	Têm um impacte pontual todas as propostas que se desenvolvem em momentos específicos e para as quais não se consegue garantir que os resultados associados são permanentes. Incluem-se neste pacote as propostas relacionadas com o desenvolvimento de acções de sensibilização ou informação ou que correspondem à fase de desenvolvimento de estudos e/ou projectos.
Temporário	As propostas com efeitos temporários são aquelas que não se traduzindo em acções permanentes têm reflexos no médio prazo porque influenciam o comportamento de um sub-conjunto de actores (e.g. implementação de circuitos de <i>pedibus</i> em contexto escolar ou iniciativas de eco-condução, ...) ou porque estão disponíveis durante um período limitado de tempo.
Contínuo	Incluem-se nesta categoria as propostas que têm impactos continuados no tempo, seja porque são assegurados novos serviços de transporte colectivo, seja porque são construídas novas infra-estruturas de transporte.

Avaliação do âmbito

As propostas são analisadas tendo em consideração o **âmbito geográfico**, indicador este que tem como objectivo a avaliação da abrangência geográfica das propostas, tendo-se considerado a seguinte classificação: âmbito supra-concelhio, concelhio ou local (vide Tabela 3).



Tabela 3 – Descrição do âmbito geográfico

Âmbito geográfico	Descrição
Supra-concelhio	Inclui as propostas que potencialmente melhoram as condições de acessibilidade à escala supra-concelhia, seja porque as infra-estruturas ou serviços de transporte que servem os principais corredores de procura inter-concelhia são melhorados, seja porque o acesso à informação beneficia também os visitantes que não residem no concelho.
Concelhio	Inclui as propostas que beneficiam os residentes do concelho, podendo abranger todo o concelho (e.g., a construção de uma nova infra-estrutura rodoviária) ou desenvolver-se numa zona específica do concelho, mas com abrangência alargada.
Local	Neste pacote são incluídas as propostas cujos efeitos beneficiam sobretudo os residentes ou utilizadores nos bairros em que são desenvolvidas.

Outra das dimensões de avaliação diz respeito à **tipologia das propostas**, tendo-se considerado 7 diferentes tipologias, as quais são apresentadas na Tabela 4.

Com este critério de avaliação procura-se avaliar o peso das propostas “pesadas” (isto é, as propostas que envolvem a construção de infra-estruturas) relativamente a soluções mais ligeiras de organização dos serviços de transporte ou de divulgação das opções modais.

Nalguns casos, as propostas foram classificadas em função de duas tipologias de intervenção, já que nem sempre é possível identificar apenas uma única dimensão.

Tabela 4 – Classificação das propostas em função da sua tipologia

Principais eixos de intervenção		Descrição
1	Infra-estruturas	Nesta categoria foram incluídas as propostas que defendem a construção ou a reformulação de novas infra-estruturas de transporte, sejam estas destinadas a ser sobretudo utilizadas pelo transporte individual (e.g., parques de estacionamento, novas vias rodoviárias), sejam destinadas a melhorar a rede de TC (e.g., novos serviços de TC, reformulação ou expansão das interfaces de transportes).
2	Gestão do Espaço	Nesta tipologia foram incluídas as medidas que implicam a reorganização do espaço urbano no sentido de “conquistar” espaço normalmente utilizado pelo transporte individual para os restantes modos de transporte. Foram incluídas nesta categoria todas as propostas que pressupõem o alargamento de passeios, introdução de faixas BUS, vias cicláveis, etc.
3	Gestão dos sistemas	Nesta categoria foram consideradas todas as propostas que procuram melhorar o funcionamento do sistema, não implicando a existência de uma intervenção física. Foram incluídas nesta categoria as medidas que defendem o reforço da oferta TC, mas também as medidas que consideram a introdução de novas tecnologias ou políticas de intervenção desenhadas para que o sistema de mobilidade e de acessibilidade funcione de forma mais eficiente.
4	Informação & Sensibilização	Este eixo de intervenção inclui as medidas que defendem a melhoria da informação e a sensibilização dos residentes e visitantes para as questões relacionadas com a mobilidade. Neste domínio são incluídas as propostas que defendem a melhoria da informação disponibilizada nas diferentes fases da viagem. Estão também incluídas neste domínio as propostas que defendem ações personalizadas junto aos potenciais segmentos de procura, sejam estes alunos, empregados nos principais pólos geradores ou profissionais da condução.



Principais eixos de intervenção		Descrição
5	Parcerias e concertações	Nesta estratégia incluem-se as propostas que defendem o estabelecimento de parcerias e concertação com outros <i>stakeholders</i> (e.g., associações de táxis, operadores de transporte colectivo,...), por forma a atingir resultados que não dependem apenas da intervenção eficaz das autoridades municipais ou de um único <i>stakeholder</i> .
6	Planeamento e estudos	Em diversos casos, e tendo em consideração diferentes áreas de actuação, é defendida a necessidade de realizar estudos ou planos adicionais que permitam concretizar de modo mais rigoroso a dimensão da intervenção pretendida. Neste vector foram incluídas todas as medidas que incluem o estudo de soluções particulares.
7	Regulamentação e fiscalização	Neste domínio foram incluídas as medidas que defendem a criação/melhoria dos regulamentos que regem os diversos domínios de actividade e as que preconizam a melhoria da fiscalização dos regulamentos. Esta categoria inclui também as medidas que envolvem a incorporação de alterações nos regulamentos nos planos de ordenamento e de planeamento (e.g., definição de limiares máximos para a provisão de estacionamento privado).

Outro dos parâmetros diz respeito à avaliação se a proposta está orientada para potenciar alterações do lado da **oferta** ou, pelo contrário, para influenciar o comportamento da **procura**.

Responsáveis pela implementação das propostas e principais *stakeholders*

Um dos aspectos que importa considerar diz respeito à identificação clara sobre quem é o **responsável pela realização de cada proposta**, já que algumas propostas são da responsabilidade da CMC, mas outras devem ser realizadas por outras entidades, como sejam, os operadores de transportes, os gestores de infra-estruturas de transporte, etc..

Serão também **identificadas as entidades ou agentes** que, não tendo responsabilidades directas na implementação das propostas, devem ser **consultados e envolvidos** neste processo, por forma a garantir que os benefícios das propostas são entendidos por todos e, ao mesmo tempo, a procurar sinergias com outras acções correlacionadas.

A fase de auscultação e consulta traduz-se num processo bidireccional que promove, por parte dos grupos estruturados e com interesses directos mais evidentes, a identificação de problemas, discussão de ideias, reacção a propostas, partilha de opiniões e pontos de vista. Os formatos mais comuns para promover os processos de auscultação e consulta incluem sessões dedicadas de discussão, *workshops*, conferências restritas, inquéritos de opinião ou *focus group*.

Finalmente para cada conjunto de propostas serão identificados, sempre que possível, os **segmentos da população que são beneficiados ou afectados negativamente** pelo conjunto das propostas.

Envelope de custos e financiamento

Neste ponto serão **estimados os custos de investimento e funcionamento** (considerando as componentes de manutenção e operação) associados à realização das propostas; em muitos casos apenas será possível estabelecer um valor indicativo para referência; noutros será utilizada a informação sistematizada no

desenvolvimento da Conta Pública.

Algumas das medidas consideradas não são da responsabilidade da CMC; outras poderão ser apoiadas por linhas de financiamento específicas, importando alertar a CMC para esta possibilidade, já que assim será possível considerar uma maior celeridade na concretização das propostas.

Seguidamente apresenta-se a análise das propostas tendo em consideração cada uma destas vertentes. Por forma a facilitar a análise do contributo relativo de cada uma das propostas, estas avaliações são apresentadas em formato matricial.



C.3. Assegurar serviços de transporte público integrados e de boa qualidade

C.3.1. Breve descrição das propostas

A organização e melhoria da oferta promovida pelo sistema de transportes públicos é uma das peças fundamentais para o desenvolvimento de uma estratégia de intervenção que promova uma repartição modal mais equilibrada no concelho.

Neste domínio, no ETAC apostou-se no desenvolvimento de um conjunto integrado de propostas de intervenção no sistema de TP, as quais são apresentadas em detalhe no Dossier 7 (Projectos) e sintetizadas na Tabela 5.

Entre as propostas desenvolvidas importa referir a aposta na reestruturação e reforço da oferta (amplitude horária e maior intensidade da frequência do serviço) num conjunto significativo de linhas (vide Figura 4 e Figura 5). Esta proposta incluiu igualmente a consideração do projecto do TLS e a criação de duas novas linhas.

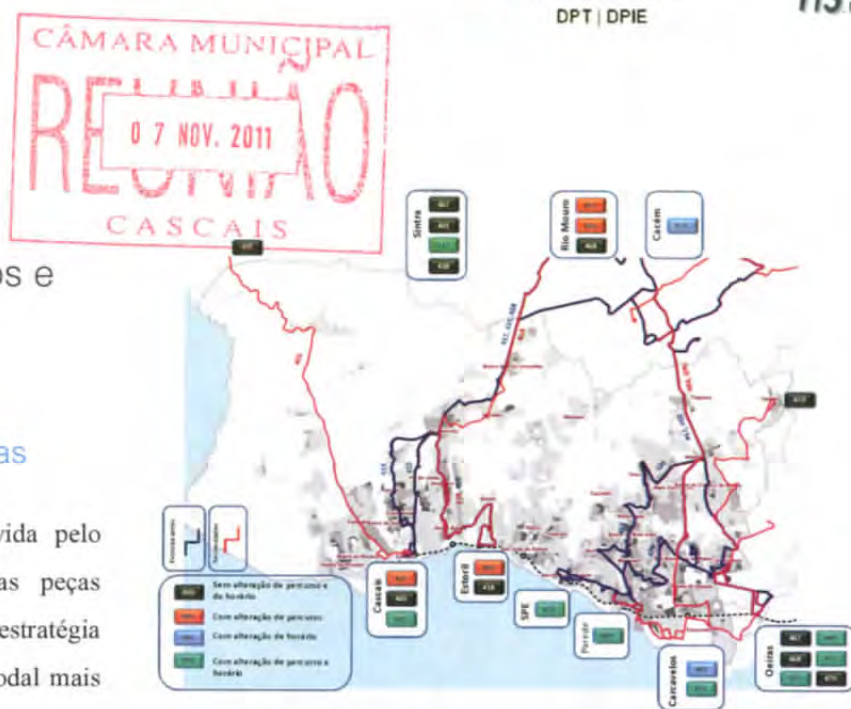


Figura 4 - Alterações propostas para a rede TC Inter-concelhia estruturante e secundária



Figura 5 - Alterações propostas para a rede TC Interna estruturante e secundária

Foi ainda desenvolvido um novo conceito para a rede de interfaces de 3º nível (vide Figura 6), no âmbito do qual se procura consolidar o papel das “paragens” nos principais aglomerados urbanos, de modo a que estas ampliem a sua área de influência e permitam o transbordo entre serviços, sem que para tal os passageiros tenham que se deslocar até às interfaces ferroviárias junto

ao litoral.



Figura 6 - Proposta de hierarquização da rede de interfaces



Complementarmente foi considerado um vasto conjunto de propostas, no qual se considerou a qualificação das condições de atendimentos aos passageiros nas principais interfaces, a revisão do tarifário no concelho, a melhoria das condições de serviço dos táxis, etc...

Estas propostas foram organizadas por áreas temáticas, tendo-se agregado as propostas em seis eixos de intervenção, respectivamente: i) melhoria da oferta do serviço de TP, ii) consolidação da rede de interfaces e melhoria das condições de atendimento, iii) tarifário, iv) táxis, v) melhoria da informação e vi) ambiente, conforme é possível verificar da análise da Tabela 5.

Tabela 5 – Propostas desenvolvidas ao abrigo do Objectivo Específico "Assegurar serviços de transporte público integrados e de boa qualidade"

Propostas de intervenção	
Melhoria da oferta do serviço de TP	Projecto de reestruturação de rede de autocarros (estudo)
	Reestruturação da rede de TC estruturante e secundária - 1.ª fase
	Projecto de construção do TLS
	TLS Cascais - Adroana
	TLS Carcavelos - Trajouce
	Reestruturação da rede de TC estruturante e secundária - 2.ª fase
	Reestruturação da rede TC local: simplificação dos percursos das carreiras e reforço da oferta
	Desenvolvimento de um plano de avaliação e monitorização da velocidade comercial da rede TC rodoviária
	Tratamento preferencial dos corredores de maior concentração de oferta
Consolidação da rede de interfaces e melhoria das condições de atendimento	Consolidação da rede de interfaces de 3.º nível
	Alcabideche
	Hospital de Cascais
	Abóboda
	São Domingos de Rana (Cemitério)
	São Domingos de Rana (Igreja)
	Alapraia
	Manique
	P&R das paragens do TLS (Trajouce e Matos Cheirinhos)
	Melhoria das condições de acesso e estadia nas principais interfaces e paragens de autocarros
	Cascais
	Parede
	Carcavelos
	Programa de adaptação das paragens de modo a cumprirem o disposto no DL163/2006
Tarifário	Revisão do tarifário
Táxis	Aumento do contingente de táxis nas freguesias de Alcabideche e São Domingos de Rana
	Introdução de uma frota de táxis adaptados
	Melhoria das condições de abrigo e informação nas paragens de táxis
Melhoria da informação	Aposta na introdução de sistemas de informação em tempo real nas principais interfaces
	Programa de disponibilização da informação estática nas paragens/interfaces
	Introdução de quiosques da mobilidade e densificação dos postos de informação e venda da Scotturb
	Maior divulgação do motor de pesquisa de informação <i>Transportis</i>
	Divulgação do processo de reestruturação e das melhorias que se pretendem alcançar
Ambiente	Aposta na Eco-condução



C.3.2. Contributo das propostas para os objectivos

A Tabela 6 apresenta a avaliação da adequação das propostas relativamente ao cumprimento dos objectivos estratégicos. Da sua análise verifica-se que as propostas defendidas em matéria de melhoria do sistema de TP contribuem de modo significativo para a *“Melhoria da qualidade de vida”*, para a *“Promoção das oportunidades de acesso”* e para uma *“Repartição modal mais sustentável”*.

As propostas que pressupõem a concretização de projectos estruturantes – p.e., a introdução do TLS ou das novas interfaces rodoviárias – ou em que é considerado o reforço dos serviços de transporte colectivo contribuem de modo muito significativo para estes objectivos, sendo fundamentais para se poder considerar a transferência modal do automóvel para o transporte público.

Algumas das propostas apresentam também impactes positivos no que respeita ao desenvolvimento de uma *“Economia mais eficiente e sustentável”* e, pontualmente, *“contribuem para a redução dos impactes ambientais”*.

A Tabela 7 apresenta a avaliação da importância estratégica de cada uma das propostas; ainda que todas sejam importantes, a concretização das propostas tendentes a reforçar a qualidade do serviço das carreiras de TC e a consolidar a rede de interfaces concelhia é determinante para promover a transferência modal.





Tabela 6 – Contributo das propostas desenvolvidas ao abrigo do Objectivo Específico "Assegurar serviços de transporte público integrados e de boa qualidade" para os objectivos estratégicos

Objectivos específicos, Linhas de Intervenção e propostas de intervenção	Objectivos estratégicos					
	Qualidade de vida	Economia mais eficiente e sustentável	Garantir a oportunidade de acesso	Repartição modal mais sustentável	Aumento da segurança	Contribuir para a redução dos impactos ambientais
Hierarquizar a rede de transportes colectivos						
Projecto de reestruturação de rede de autocarros (estudo)						
Reestruturação da rede TC estruturante e secundária - 1.ª fase						
Projecto de construção do TLS						
TLS Cascais - Adroana						
TLS Carcavelos - Trajouce						
Reestruturação da rede TC estruturante e secundária - 2.ª fase						
Promover a melhoria da oferta do transporte colectivo rodoviário						
Reestruturação da rede TC local - simplificação dos percursos das carreiras e reforço da oferta						
Desenvolvimento de um plano de avaliação e monitorização da velocidade comercial da rede TC rodoviária						
Tratamento preferencial dos corredores de maior concentração de oferta						
Hierarquizar e consolidar a rede de interfaces						
Alcabideche						
Hospital de Cascais						
Abóboda						
São Domingos de Rana (Cemitério)						
São Domingos de Rana (Igreja)						
Alapraia						
Manique						
P&R das paragens do TLS (Trajouce e Matos Cheirinhos)						
Melhorar as condições de acesso e estadia nas interfaces e paragens de transporte colectivo						
Cascais						
Parede						
Carcavelos						
Realizar os esforços necessários para promover a revisão do tarifário no concelho de Cascais						
Promover a acessibilidade para todos em TP						
Programa de adaptação das paragens de modo a cumprirem o disposto no DL163/2006						
Integrar a oferta dos táxis no sistema de transportes públicos						
Aumento do contingente de táxis nas freguesias de Alcabideche e São Domingos de Rana						
Introdução de uma frota de táxis adaptados						
Melhoria das condições de abrigo e informação nas paragens de táxis						
Melhorar a informação disponível sobre a oferta de transporte colectivo						
Aposta na introdução de sistemas de informação em tempo real nas principais interfaces						
Programa de disponibilização da informação estática nas paragens/interfaces						
Introdução de quiosques da mobilidade e densificação dos postos de informação e venda da Scotturb						
Maior divulgação do motor de pesquisa de informação Transportis						
Divulgação do processo de reestruturação e das melhorias que se pretendem alcançar						
Apostar na eco-condução						

Muito importante
 Importante
 Significativo

Tabela 7 – Importância estratégica das propostas desenvolvidas ao abrigo do Objectivo Específico "Assegurar serviços de transporte público integrados e de boa qualidade"

Propostas de intervenção		Importância para a estratégia				
Melhoria da oferta do serviço de TP	Projecto de reestruturação de rede de autocarros (estudo)					
	Reestruturação da rede de TC estruturante e secundária - 1.ª fase					
	Projecto de construção do TLS					
	TLS Cascais - Adroana					
	TLS Carcavelos - Trajouce					
	Reestruturação da rede de TC estruturante e secundária - 2.ª fase					
	Reestruturação da rede TC local: simplificação dos percursos das carreiras e reforço da oferta					
	Desenvolvimento de um plano de avaliação e monitorização da velocidade comercial da rede TC rodoviária					
	Tratamento preferencial dos corredores de maior concentração de oferta					
Consolidação da rede de interfaces e melhoria das condições de atendimento	Consolidação da rede de interfaces de 3.º nível					
	Alcabideche					
	Hospital de Cascais					
	Abóboda					
	São Domingos de Rana (Cemitério)					
	São Domingos de Rana (Igreja)					
	Alapraia					
	Manique					
	P&R das paragens do TLS (Trajouce e Matos Cheirinhos)					
	Melhoria das condições de acesso e estadia nas principais interfaces e paragens de autocarros					
	Cascais					
	Parede					
	Carcavelos					
	Programa de adaptação das paragens de modo a cumprirem o disposto no DL163/2006					
Tarifário	Revisão do tarifário					
Táxis	Aumento do contingente de táxis nas freguesias de Alcabideche e São Domingos de Rana					
	Introdução de uma frota de táxis adaptados					
	Melhoria das condições de abrigo e informação nas paragens de táxis					
Melhoria da informação	Aposta na introdução de sistemas de informação em tempo real nas principais interfaces					
	Programa de disponibilização da informação estática nas paragens/interfaces					
	Introdução de quiosques da mobilidade e densificação dos postos de informação e venda da Scotturb					
	Maior divulgação do motor de pesquisa de informação <i>Transporlis</i>					
	Divulgação do processo de reestruturação e das melhorias que se pretendem alcançar					
Ambiente	Aposta na Eco-condução					





A **proposta de concretização do TLS** é entendida como “*fundamental para a concretização da estratégia*”, mas foi deliberadamente classificada com a pontuação 4 (em 5), uma vez que é necessário garantir que a reestruturação e hierarquização da rede de TC não ficam condicionadas pela concretização deste novo serviço de transporte, o qual, sendo muito importante, não deve constituir-se como a peça central do ETAC.

Conforme anteriormente referido, a proposta de **revisão do tarifário** não está sob o controle da CMC, podendo esta apenas exercer a sua influência no âmbito da sua representação na Autoridade Metropolitana de Transportes. Todavia, porque se trata de uma medida tão importante para o aumento da atractividade do TP no concelho de Cascais, foi considerada como “*fundamental para a concretização da estratégia*”.

O **processo de reestruturação da rede de autocarros** (1.^a e 2.^a fase) é determinante para prosseguir a estratégia de captação de novos passageiros para o TP e, por essa razão, as propostas relacionadas com esta temática são entendidas como “*fundamentais para a concretização da estratégia*”.

As **propostas relacionadas com a melhoria da informação** são classificadas como “*Importantes*” a “*Muito importantes*” porque, sendo certo que esta é uma componente em que importa investir, apenas são potenciadas se existirem melhorias significativas ao nível da oferta que é promovida.

C.3.3. Faseamento e impacte temporal

Na Tabela 8 apresenta-se a proposta de faseamento, período de concretização das propostas e respectivo impacte temporal.

A proposta de faseamento foi “desenhada” considerando os períodos de 2012-2016 e 2017-2021 como “blocos” nos quais as propostas devem ser concretizadas; esta opção aumenta os graus de liberdade da CMC naquilo que são os ritmos de implementação das diferentes propostas, mas importa garantir que estas são desenvolvidas tendo em consideração o período necessário à sua concretização.

A **maior parte das propostas implicam tempos de concretização curtos** (até 12 meses) **ou médios** (até 3 anos), verificando-se que apenas o projecto de implementação do TLS envolverá prazos de realização mais distendidos, o que facilmente é compreensível se atendermos à extensão dos corredores e ao número de veículos que é necessário pôr a operar.

No que respeita à perenidade das propostas, verifica-se que **a maioria das propostas** relacionadas com a melhoria de qualidade do serviço de TP **tem associados efeitos permanentes e duráveis**. Apenas as propostas relacionadas com a aposta na informação e com a eco-condução são de carácter temporário, durando o tempo que a informação é disponibilizada, ou enquanto as equipas de motoristas que receberam a formação forem dominantes.



Tabela 8 – Proposta de faseamento, período de concretização das propostas e impacto temporal das propostas desenvolvidas ao abrigo do Objectivo Específico “Assegurar serviços de transporte público integrados e de boa qualidade”

Propostas de intervenção		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Período necessário à concretização da medida	Impacte temporal
Melhoria da oferta do serviço de TP	Projecto de reestruturação de rede de autocarros (estudo)												Curto prazo	Pontual
	Reestruturação da rede de TC estruturante e secundária - 1.ª fase												Médio prazo	Permanente
	Projecto de construção do TLS													
	TLS Cascais - Adroana												Longo prazo	Permanente
	TLS Carcavelos - Trajouce												Longo prazo	Permanente
	Reestruturação da rede de TC estruturante e secundária - 2.ª fase												Médio prazo	Permanente
	Reestruturação da rede TC local: simplificação dos percursos das carreiras e reforço da oferta												Curto prazo	Permanente
	Desenvolvimento de um plano de avaliação e monitorização da velocidade comercial da rede TC rodoviária												Curto prazo	Permanente
	Tratamento preferencial dos corredores de maior concentração de oferta												Médio prazo	Permanente
Consolidação da rede de interfaces e melhoria das condições de atendimento	Consolidação da rede de interfaces de 3.º nível													
	Alcabideche												Médio prazo	Permanente
	Hospital de Cascais												Médio prazo	Permanente
	Abóboda												Médio prazo	Permanente
	São Domingos de Rana (Cemitério)												Médio prazo	Permanente
	São Domingos de Rana (Igreja)												Médio prazo	Permanente
	Alapraia												Médio prazo	Permanente
	Manique												Médio prazo	Permanente
	P&R das paragens do TLS (Trajouce e Matos Cheirinhos)												Médio prazo	Permanente
	Melhoria das condições de acesso e estadia nas principais interfaces e paragens de autocarros													
	Cascais												Curto prazo	Permanente
	Parede												Médio prazo	Permanente
	Carcavelos												Curto prazo	Permanente
	Programa de adaptação das paragens de modo a cumprirem o disposto no DL 163/2006												Médio prazo	Permanente
Tarifário	Revisão do tarifário												n.a.	Permanente
Táxis	Aumento do contingente de táxis nas freguesias de Alcabideche e São Domingos de Rana												Médio prazo	Permanente
	Introdução de uma frota de táxis adaptados												Médio prazo	Permanente
	Melhoria das condições de abrigo e informação nas paragens de táxis												Curto prazo	Permanente
Melhoria da informação	Aposta na introdução de sistemas de informação em tempo real nas principais interfaces												Médio prazo	Permanente
	Programa de disponibilização da informação estática nas paragens/interfaces												Curto prazo	Permanente
	Introdução de quiosques da mobilidade e densificação dos postos de informação e venda da Scotturb												Curto prazo	Permanente
	Maior divulgação do motor de pesquisa de informação <i>Transporlis</i>												Curto prazo	Temporária
	Divulgação do processo de reestruturação e das melhorias que se pretendem alcançar												Curto prazo	Temporária
Ambiente	Aposta na Eco-condução												Curto prazo	Temporária



C.3.4. Avaliação do âmbito

Na Tabela 9 apresenta-se a avaliação das propostas no que respeita ao âmbito geográfico, principais eixos de intervenção e tipologias das propostas.

A maior parte das propostas de melhoria dos transportes colectivos são de âmbito concelhio, tendo-se considerado que as propostas que envolvem a beneficiação das redes inter-concelhias são supra-concelhias, já que para além de servirem o concelho de Cascais servem os concelhos adjacentes.

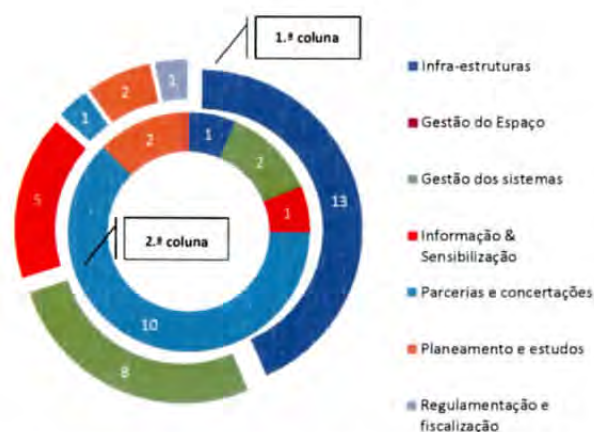
Pela mesma razão se entendeu considerar que as melhorias propostas para a interface de Cascais têm um âmbito supra-concelhio, já que esta interface é aquela que é procurada por uma maior quantidade de pessoas externas ao concelho.

Todas as propostas desenvolvidas neste domínio de intervenção têm como denominador comum actuarem na **dimensão da oferta**. Apenas a proposta de “*divulgação do processo de reestruturação e das melhorias que se pretendem alcançar*” tem como objectivo influenciar o comportamento da procura.

Quando se considera a tipologia das propostas verifica-se a clara dominância das propostas em que se aposta na **construção/implementação de novas infra-estruturas** (13 em 30 *entradas*²) e na importância do **estabelecer parcerias e concertações** (10 em 16 *entradas*³) para que

seja possível concretizar as iniciativas relacionadas com a melhoria da oferta em transportes colectivos (vide Figura 7).

Também as **propostas relacionadas com a gestão dos sistemas** (8/30 e 2/16) são determinantes para que o sistema de transportes colectivos potencie a sua maior utilização pelos utilizadores.



Nota: representação gráfica dos resultados da 1.ª e 2.ª coluna relativas à Tipologia das Propostas da Tabela 9

Figura 7 – Propostas em função da tipologia de intervenção – Objectivo Específico “Assegurar serviços de transporte público integrados e de boa qualidade”

² Considerou-se cada linha de apresentação da proposta como uma entrada. A análise considera ainda as duas colunas de informação.

³ Informação obtida a partir dos resultados da 2.ª coluna.

Tabela 9 – Âmbito geográfico, principais eixos de intervenção e tipologia das propostas desenvolvidas ao abrigo do Objectivo Específico "Assegurar serviços de transporte público integrados e de boa qualidade"

Propostas de intervenção		Âmbito geográfico	Eixo de intervenção	Tipologias das propostas	
Melhoria da oferta do serviço de TP	Projecto de reestruturação de rede de autocarros (estudo)	Concelhio	Oferta	6	5
	Reestruturação da rede de TC estruturante e secundária - 1.ª fase	Supra-concelhio	Oferta	3	5
	Projecto de construção do TLS				
	TLS Cascais - Adroana	Concelhio	Oferta	1	3
	TLS Carcavelos - Trajouce	Concelhio	Oferta	1	3
	Reestruturação da rede de TC estruturante e secundária - 2.ª fase	Supra-concelhio	Oferta	3	5
	Reestruturação da rede TC local: simplificação dos percursos das carreiras e reforço da oferta	Concelhio	Oferta	3	5
	Desenvolvimento de um plano de avaliação e monitorização da velocidade comercial da rede TC rodoviária	Concelhio	Oferta	3	5
	Tratamento preferencial dos corredores de maior concentração de oferta	Concelhio	Oferta	3	5
Consolidação da rede de interfaces e melhoria das condições de atendimento	Consolidação da rede de interfaces de 3.º nível				
	Alcabideche	Concelhio	Oferta	1	
	Hospital de Cascais	Concelhio	Oferta	1	
	Abóboda	Concelhio	Oferta	1	
	São Domingos de Rana (Cemitério)	Concelhio	Oferta	1	
	São Domingos de Rana (Igreja)	Concelhio	Oferta	1	
	Alapraia	Concelhio	Oferta	1	
	Manique	Concelhio	Oferta	1	
	P&R das paragens do TLS (Trajouce e Matos Cheirinhos)	Concelhio	Oferta	1	
	Melhoria das condições de acesso e estadia nas principais interfaces e paragens de autocarros				
	Cascais	Supra-concelhio	Oferta	1	
	Parede	Concelhio	Oferta	1	6
	Carcavelos	Concelhio	Oferta	1	
	Programa de adaptação das paragens de modo a cumprirem o disposto no DL 163/2006	Local	Oferta	6	1
Tarifário	Revisão do tarifário	Supra-concelhio	Oferta	7	6
Táxis	Aumento do contingente de táxis nas freguesias de Alcabideche e São Domingos de Rana	Concelhio	Oferta	3	
	Introdução de uma frota de táxis adaptados	Concelhio	Oferta	3	
	Melhoria das condições de abrigo e informação nas paragens de táxis	Concelhio	Oferta	4	
Melhoria da informação	Aposta na introdução de sistemas de informação em tempo real nas principais interfaces	Concelhio	Oferta	4	5
	Programa de disponibilização da informação estática nas paragens/interfaces	Concelhio	Oferta	3	4
	Introdução de quiosques da mobilidade e densificação dos postos de informação e venda da Scotturb	Concelhio	Oferta	4	5
	Maior divulgação do motor de pesquisa de informação <i>Transportis</i>	Supra-concelhio	Oferta	4	5
	Divulgação do processo de reestruturação e das melhorias que se pretendem alcançar	Concelhio	Procura	4	5
Ambiente	Aposta na Eco-condução	Concelhio	Oferta	5	

1	Infra-estruturas	3	Gestão dos sistemas	5	Parcerias e concertações	7	Regulamentação e fiscalização
2	Gestão do Espaço	4	Informação & Sensibilização	6	Planeamento e estudos		



C.3.5. Principais stakeholders

C.3.5.1. Responsáveis pela implementação das propostas

A Tabela 10 identifica para cada uma das propostas quais são as entidades responsáveis pela sua implementação. A Figura 8 apresenta a repartição das propostas em função dos actores que são responsáveis por estas, sendo possível constatar da sua análise que a **responsabilidade pela concretização das propostas relacionadas com esta área temática é sobretudo da Scotturb ou da CMC.**

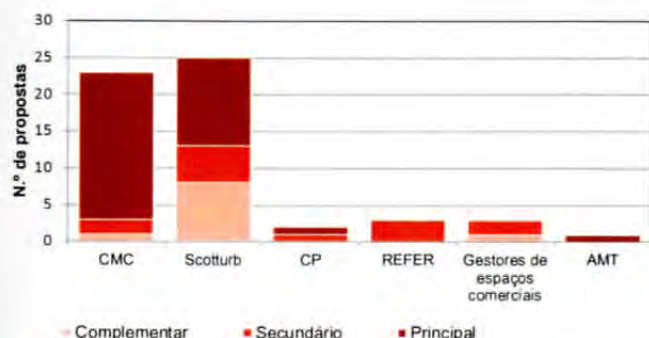


Figura 8 – Responsáveis pela implementação das propostas desenvolvidas ao abrigo do Objectivo Específico "Assegurar serviços de transporte público integrados e de boa qualidade"

As **propostas relacionadas com a melhoria de serviço de TC** são responsabilidade da **Scotturb**, o que confirma a importância da CMC estabelecer uma parceria com este operador tão cedo quanto possível, por forma a garantir que a proposta de reestruturação da rede de autocarros irá ser implementada.

Uma vez que o projecto de análise de viabilidade do TLS tem sido desenvolvido pela CMC, admitiu-se que a sua concretização **passará por uma parceria desta entidade**

com um operador de transporte.

O **tratamento preferencial dos corredores de maior concentração da oferta** deve ser também desenvolvido em parceria entre a CMC e a Scotturb, ainda que, neste caso, a responsabilidade de intervenção seja sobretudo da CMC.

As **melhorias de acesso às interfaces** implicam diferentes níveis de compromisso por parte dos diversos responsáveis, o que está relacionado com a tipologia das intervenções:

- **Cascais:** as intervenções preconizadas para esta interface são de pormenor mas, porque a área que define a interface é gerida por diversos actores, estes têm que ser envolvidos neste processo;
- **Parede:** A proposta de construção de uma nova interface nesta estação será sobretudo da responsabilidade da CMC, ainda que esta possa repartir o investimento com a *Scotturb* e/ou com os gestores de estacionamento. A melhoria das acessibilidades pedonais e cicláveis é da responsabilidade da CMC;
- **Carcavelos:** considera também um conjunto de propostas de pormenor que promovem a melhoria das condições de espera e informação na componente rodoviária da interface, as quais envolvem sobretudo os operadores de transporte. A CMC é responsável pela melhoria das redes cicláveis e pedonais.



Tabela 10 – Responsáveis pela implementação das propostas desenvolvidas ao abrigo do Objectivo Específico "Assegurar serviços de transporte público integrados e de boa qualidade"

Propostas de intervenção		Responsáveis pela implementação da acção					
		CMC	Operador TC (Scotturb ou outro)	CP	REFER	Gestores de espaços comerciais	AMT
Melhoria da oferta do serviço de TP	Projecto de reestruturação de rede de autocarros (estudo)						
	Reestruturação da rede de TC estruturante e secundária - 1.ª fase						
	Projecto de construção do TLS						
	TLS Cascais - Adroana						
	TLS Carcavelos - Trajouce						
	Reestruturação da rede de TC estruturante e secundária - 2.ª fase						
	Reestruturação da rede TC local: simplificação dos percursos das carreiras e reforço da oferta						
	Desenvolvimento de um plano de avaliação e monitorização da velocidade comercial da rede TC rodoviária						
	Tratamento preferencial dos corredores de maior concentração de oferta						
Consolidação da rede de interfaces e melhoria das condições de atendimento	Consolidação da rede de interfaces de 3.º nível						
	Alcabideche						
	Hospital de Cascais						
	Abóboda						
	São Domingos de Rana (Cemitério)						
	São Domingos de Rana (Igreja)						
	Alapraia						
	Manique						
	P&R das paragens do TLS (Trajouce e Matos Cheirinhos)						
	Melhoria das condições de acesso e estadia nas principais interfaces e paragens de autocarros						
	Cascais						
	Parede						
	Carcavelos						
	Programa de adaptação das paragens de modo a cumprirem o disposto no DL163/2006						
Tarifário	Revisão do tarifário						
Táxis	Aumento do contingente de táxis nas freguesias de Alcabideche e São Domingos de Rana						
	Introdução de uma frota de táxis adaptados						
	Melhoria das condições de abrigo e informação nas paragens de táxis						
Melhoria da informação	Aposta na introdução de sistemas de informação em tempo real nas principais interfaces						
	Programa de disponibilização da informação estática nas paragens/interfaces						
	Introdução de quiosques da mobilidade e densificação dos postos de informação e venda da Scotturb						
	Maior divulgação do motor de pesquisa de informação <i>Transporlis</i>						
	Divulgação do processo de reestruturação e das melhorias que se pretendem alcançar						
Ambiente	Aposta na Eco-condução						

Responsável pela implementação da proposta:

Principal Secundário Complementar

C.3.5.2. Grupos a auscultar e consultar

A Tabela 11 identifica os intervenientes que devem ser auscultados aquando da implementação de cada uma das propostas.

Entre os principais grupos a envolver destacam-se as Associações de residentes e comerciantes, os responsáveis pelos principais pólos geradores, a Scotturb ou a CP.



Tabela 11 – Grupos a auscultar na implementação das propostas desenvolvidas ao abrigo do Objectivo Específico “Assegurar serviços de transporte público integrados e de boa qualidade”

Propostas de intervenção		Grupos a Auscultar/Consultar							
		Responsáveis pelos principais pólos geradores	Associações de residentes	Associações comerciantes e indústria	CMC	Scotturb	CP	REFER	Associações de táxis
Melhoria da oferta do serviço de TP	Projecto de reestruturação de rede de autocarros (estudo)								
	Reestruturação da rede de TC estruturante e secundária - 1.ª fase								
	Projecto de construção do TLS								
	TLS Cascais - Adroana								
	TLS Carcavelos - Trajouce								
	Reestruturação da rede de TC estruturante e secundária - 2.ª fase								
	Reestruturação da rede TC local: simplificação dos percursos das carreiras e reforço da oferta								
	Desenvolvimento de um plano de avaliação e monitorização da velocidade comercial da rede TC rodoviária								
	Tratamento preferencial dos corredores de maior concentração de oferta								
Consolidação da rede de interfaces e melhoria das condições de atendimento	Consolidação da rede de interfaces de 3.º nível								
	Alcabideche								
	Hospital de Cascais								
	Abóboda								
	São Domingos de Rana (Cemitério)								
	São Domingos de Rana (Igreja)								
	Alapraia								
	Manique								
	P&R das paragens do TLS (Trajouce e Matos Cheirinhos)								
	Melhoria das condições de acesso e estadia nas principais interfaces e paragens de autocarros								
	Cascais								
	Parede								
	Carcavelos								
	Programa de adaptação das paragens de modo a cumprirem o disposto no DL163/2006								
Tarifário	Revisão do tarifário								
Táxis	Aumento do contingente de táxis nas freguesias de Alcabideche e São Domingos de Rana								
	Introdução de uma frota de táxis adaptados								
	Melhoria das condições de abrigo e informação nas paragens de táxis								
Melhoria da informação	Aposta na introdução de sistemas de informação em tempo real nas principais interfaces								
	Programa de disponibilização da informação estática nas paragens/interfaces								
	Introdução de quiosques da mobilidade e densificação dos postos de informação e venda da Scotturb								
	Maior divulgação do motor de pesquisa de informação Transporlis								
	Divulgação do processo de reestruturação e das melhorias que se pretendem alcançar								
Ambiente	Aposta na Eco-condução								

Grupos a auscultar:



Principal



Secundário



Complementar



C.3.5.3. Principais beneficiados ou afectados pelas propostas

As propostas preconizadas no âmbito do Objectivo Específico “Assegurar serviços de transporte público integrados e de boa qualidade” são de **espectro alargado no que respeita à população beneficiada**.

Não é de esperar a existência de grupos significativos afectados negativamente pela implementação deste conjunto de propostas; muito pontualmente, a melhoria das condições de circulação das linhas de autocarro pode conduzir à transferência da capacidade viária para o TP, mas estas iniciativas serão tão pontuais que não é de antever que sejam de molde a prejudicar significativamente nenhum grupo de utilizadores (ou bairros).

C.3.6. Envelope de custos

Na Tabela 12 apresenta-se a estimativa de custos de investimento e de exploração associados às propostas desenvolvidas ao abrigo do Objectivo Específico “Assegurar serviços de transporte público integrados e de boa qualidade”.

A estimativa destes custos recorreu a diferentes fontes e, nalguns casos, houve que assumir pressupostos, discriminando-se nos pontos seguintes os considerados mais importantes.

Importa ainda referir que apenas foram considerados os custos que são da responsabilidade da CMC ou dos operadores de transportes, não se tendo entrado em consideração com os custos que venham a ser suportados pelos privados (p.e., ampliação da rede de táxis) ou por outras Autoridades (e.g., assumiu-se que os custos de revisão da política tarifária serão assumidos pela AMT).

No que respeita à **reestruturação da rede de autocarros** foram assim adoptados os seguintes pressupostos:

- Para estimar os **custos de investimento** associados a esta proposta, assumiu-se que o reforço da oferta (traduzido em veículos.km) tem associado um reforço da frota de autocarros:
 - entre 2011 e 2016 admitiu-se um acréscimo de 40 autocarros e,
 - entre 2017 e 2021, assumiu-se que a frota teria de ser aumentada em mais 30 autocarros.

A estimativa final deverá ser afinada e ajustada em sede do estudo de reestruturação da rede de autocarros.

- Os **custos de exploração** associados ao reforço da oferta de transportes colectivos rodoviário propostos, na 1.ª e 2.ª fase, foram estimados a partir dos custos de produção actuais, os quais são estimados em cerca de 1,0 €/km.



Tabela 12 – Envelope de custos de investimento e de exploração ao abrigo do Objectivo Específico "Assegurar serviços de transporte público integrados e de boa qualidade", 2011-2016 e 2017- 2021

Propostas de intervenção		2011 -2016		2017-2021	
		Custos de Investimento	Custos de exploração / funcionamento (€)	Custos de Investimento	Custos de exploração / funcionamento (€)
Melhoria da oferta do serviço de TP	Projecto de reestruturação de rede de autocarros (estudo)	150.000	-	-	-
	Reestruturação da rede de TC estruturante e secundária - 1.ª fase	8.000.000	23.711.400	-	23.711.400
	Projecto de construção do TLS	-	-	-	-
	TLS Cascais - Adroana	-	-	54.315.000	14.688.700
	TLS Carcavelos - Trajouce	-	-	63.900.000	14.009.800
	Reestruturação da rede de TC estruturante e secundária - 2.ª fase	-	-	6.000.000	8.974.500
	Reestruturação da rede TC local: simplificação dos percursos das carreiras e reforço da oferta	0	0	-	-
	Desenvolvimento de um plano de avaliação e monitorização da velocidade comercial da rede TC rodoviária	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
	Tratamento preferencial dos corredores de maior concentração de oferta	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Consolidação da rede de interfaces e melhoria das condições de atendimento	Consolidação da rede de interfaces de 3.º nível				
	Alcabideche	200.000	-	-	-
	Hospital de Cascais	100.000	-	-	-
	Abóboda	300.000	-	-	-
	São Domingos de Rana (Cemitério)	100.000	-	-	-
	São Domingos de Rana (Igreja)	100.000	-	-	-
	Alapraia	-	-	50.000	-
	Manique	50.000	-	-	-
	P&R das paragens do TLS (Trajouce e Matos Cheirinhos)	-	-	50.000	-
	Melhoria das condições de acesso e estadia nas principais interfaces e paragens de autocarros				
	Cascais	25.000	-	-	-
	Parede	2.500.000	-	-	-
	Carcavelos	15.000	-	-	-
	Programa de adaptação das paragens de modo a cumprirem o disposto no DL163/2006	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Tarifário	Revisão do tarifário	0	0	0	0
Táxis	Aumento do contingente de táxis nas freguesias de Alcabideche e São Domingos de Rana	0	0	0	0
	Introdução de uma frota de táxis adaptados	0	0	0	0
	Melhoria das condições de abrigo e informação nas paragens de táxis	50.000	-	-	-
Melhoria da informação	Aposta na introdução de sistemas de informação em tempo real nas principais interfaces	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
	Programa de disponibilização da informação estática nas paragens/interfaces	50.000	-	50.000	-
	Introdução de quiosques da mobilidade e densificação dos postos de informação e venda da Scotturb	150.000	-	-	-
	Maior divulgação do motor de pesquisa de informação Transportis	0	0	0	0
	Divulgação do processo de reestruturação e das melhorias que se pretendem alcançar	-	30.000	-	30.000
Ambiente	Aposta na Eco-condução	-	50.000	-	50.000



No que respeita à **introdução do serviço do TLS:**

- Não foram considerados os **custos de investimento** estabelecidos no estudo da CMC/FEUCP (custo investimento de 16 milhões de Euro/km) porque no desenvolvimento do ETAC se defendeu a aposta numa solução tecnológica mais ligeira. Nesse contexto foi realizado um *benchmarking*, a partir do qual foi possível estimar os custos de investimento numa **solução do tipo BHNS⁴ em cerca de 6,4 milhões de Euro/km**.
- De modo a estimar os **custos de operação** deste sistema, assumiu-se que o sistema a implementar em Cascais terá custos de produção na ordem dos 4 Euro / veic.km⁵.

No que respeita à **implementação da rede de interfaces de 3.º nível e melhoria das interfaces existentes:**

- Como referido em sede de desenvolvimento das propostas (vide Dossier 7), a rede de interfaces de 3.º nível deve ser apoiada pela construção de infra-estruturas ligeiras. Neste caso as estimativas de preço constituem-se como uma *proxi*, não tendo sido possível identificar nenhum caso conhecido que sirva de referência base.
- A estimativa do custo da interface da Parede assenta no *benchmarking* dos custos de algumas interfaces e

terminais rodoviários realizados em Portugal.

Importa ainda referir que para algumas rubricas não foi possível estabelecer uma estimativa dos custos de investimento e, noutros casos, os custos são desprezáveis ou são assumidos por entidades externas (e.g., revisão do tarifário ou aumento da frota de táxis).

Não foi possível estimar os custos de investimento e operação associados à instalação de um sistema de informação em tempo real. Esta proposta terá custos significativos associados, mas estes são muito variáveis em função de se ter de instalar (ou não) o Sistema de Apoio à Exploração na rede da Scotturb e em função do número de paragens que se venha a equipar com este tipo de sistema. Esta temática poderá ser um dos aspectos a considerar no Estudo de Reestruturação da rede de autocarros.

No total, estima-se que os custos de investimento e de exploração associados à implementação das propostas de TP orçem em cerca de 221 milhões de Euros, dos quais 66% são imputáveis ao projecto do TLS (53% associados à fase de investimento do projecto e 13% aos custos de operação relativos ao período entre 2017 e 2021).

Se excluirmos o projecto do TLS, os custos de investimento e operação associados à melhoria do sistema de transportes públicos orçará apenas em cerca de 74 milhões de Euros, dos quais parte será da responsabilidade da Scotturb e outra parte da CMC.

⁴ Bus à Haut Niveau de Service.

⁵ Este valor corresponde a cerca de metade dos custos operacionais do Metro do Porto.

C.4. Promover as deslocações pedonais, garantindo a acessibilidade a todos

C.4.1. Breve descrição das propostas

Na análise da repartição modal nas viagens de curta distância (até 1,5 km) realizadas em Cascais verificou-se existir um potencial interessante de transferência modal das viagens em TI para o modo pedonal (diariamente são realizadas cerca de 33 mil viagens em automóvel neste escalão de distância).

As propostas relacionadas com a promoção das deslocações pedonais foram agregadas segundo três vectores principais (vide Tabela 13), respectivamente:

- iv) Desenvolvimento de uma rede pedonal estruturante e acessível a todos,
- v) Monitorização da qualidade e manutenção do espaço público e,
- vi) Aposta na informação e formação para a alteração dos comportamentos.

No Dossier 7 (Projecto) propõe-se o desenvolvimento de uma rede pedonal estruturante, a qual deve ser complementada com o investimento na melhoria da acessibilidade para todos ao nível local (vide Figura 9).



Figura 9 – Eixos da rede pedonal estruturante e núcleos a intervir, por prioridade de intervenção

No conjunto, propõe-se a qualificação de cerca de 89 km de rede pedonal estruturante⁶ e o desenvolvimento de Planos de Mobilidade para Todos nos principais núcleos urbanos do concelho.

Entre 2011 e 2016 propõe-se qualificar 41 km de rede pedonal estruturante e desenvolver (e implementar) Planos de Acessibilidade para Todos em seis aglomerados urbanos. Entre 2017 e 2021 a aposta nas redes pedonais estruturantes mantém-se, propondo-se nesse período a qualificação de cerca de 48 km de rede pedonal e a intervenção em sete aglomerados urbanos. Estes aglomerados urbanos estão identificados na Figura 9 e listados na Tabela 13.

⁶ Com a concretização das propostas do ETAC de Cascais, o concelho de Cascais passará a dispor de uma rede pedonal estruturante com cerca de 105 km.


Tabela 13 – Propostas desenvolvidas ao abrigo do Objectivo Específico "Promover as deslocações pedonais, garantindo a acessibilidade a todos"

Propostas de intervenção	
Desenvolvimento de uma rede estruturante	Implementação de uma rede pedonal estruturante - 1.ª fase
	Implementação de uma rede pedonal estruturante - 2.ª fase
	Programas locais de promoção da acessibilidade para todos - 1.ª fase
	Alcabideche
	Abóboda
	São Domingos de Rana
	Rebelva
	Carcavelos
	Parede
	Programas locais de promoção da acessibilidade para todos - 2.ª fase
	Cascais
	Estoril
	Bicesse
	Manique
	Trajouce
	Tires
	Murtal
Monitorização do espaço público e dos acidentes	Diagnóstico regular sobre os principais pontos de ocorrência de atropelamentos
	Projecto de monitorização "A minha rua"
Informação & Formação	Divulgação das vantagens associadas às deslocações pedonais
	Campanhas de sensibilização sobre segurança rodoviária, os direitos dos peões e os benefícios de andar a pé
	Aulas de formação sobre a segurança nas deslocações pedonais
	Projecto piloto: Pedi-bus

C.4.2. Contributo das propostas para os objectivos

A Tabela 14 apresenta a avaliação da adequação das propostas relativamente ao cumprimento dos objectivos estratégicos.

Da sua análise verifica-se que estas propostas contribuem de modo significativo para a “*Melhoria da qualidade de vida*” e para uma “*Repartição modal mais sustentável*”, uma vez que apostam na qualificação do espaço público e potenciam a maior frequência pela opção “andar a pé”.

A implementação destas propostas terá também impactos positivos no “Aumento da segurança e das Oportunidades de acesso”, beneficiando quer as deslocações de proximidade, quer as deslocações a pé de acesso/egresso à rede de transportes colectivos.



Tabela 14 – Contributo das propostas desenvolvidas ao abrigo do Objectivo Específico “Promover as deslocações pedonais, garantindo a acessibilidade a todos” para os objectivos estratégicos

Objectivos específicos e Linhas de Intervenção		Qualidade de vida	Economia mais eficiente e sustentável	Garantir a oportunidade de acesso	Repartição modal mais sustentável	Aumento da segurança	Contribuir para a redução dos impactos ambientais
Promover as deslocações pedonais, garantindo a acessibilidade a todos	Promover a qualificação e expansão da rede pedonal estruturante						
	Implementação de uma rede pedonal estruturante - 1.ª fase						
	Implementação de uma rede pedonal estruturante - 2.ª fase						
	Garantir a acessibilidade a pé para todos nos principais centros urbanos						
	Programas locais de promoção da acessibilidade para todos - 1.ª fase						
	Programas locais de promoção da acessibilidade para todos - 2.ª fase						
	Melhorar as condições de segurança das deslocações pedonais						
	Diagnóstico regular sobre os principais pontos de ocorrência de atropelamentos						
	Garantir a qualidade das redes pedonais de forma permanente						
	Projecto de monitorização “A minha rua”						
	Divulgar as vantagens associadas às deslocações pedonais						
	Divulgação das vantagens associadas às deslocações pedonais						
	Campanhas de sensibilização sobre segurança rodoviária, os direitos dos peões e os benefícios de andar a pé						
	Aulas de formação sobre a segurança nas deslocações pedonais						
	Promover as deslocações pedonais nos percursos casa-escola						
	Projecto piloto: Pedi-bus						

 Muito importante
  Importante
  Significativo

A Tabela 15 apresenta a avaliação da importância estratégica de cada uma das propostas. A **aposta na criação de redes pedonais estruturantes** é entendida como muito importante, seja quando se considera a 1.ª ou a 2.ª fase de desenvolvimento destas redes.

O desenvolvimento de **Planos de Acessibilidade para Todos** é outra das componentes fundamentais do

desenvolvimento da estratégia de intervenção, destacando-se, entre estes, os planos para os aglomerados de Carcavelos, Parede, Alcabideche, Abóboda.

A proposta relacionada com a **informação e formação dos diferentes segmentos da população** é importante, mas é **complementar** das propostas que envolvem a qualificação das infra-estruturas pedonais.

Tabela 15 – Importância estratégica das propostas desenvolvidas ao abrigo do Objectivo Específico "Promover as deslocações pedonais, garantindo a acessibilidade a todos"

Propostas de intervenção		Importância para a estratégia				
Desenvolvimento de uma rede estruturante	Implementação de uma rede pedonal estruturante - 1.ª fase					
	Implementação de uma rede pedonal estruturante - 2.ª fase					
	Programas locais de promoção da acessibilidade para todos - 1.ª fase					
	Alcabideche					
	Abóboda					
	São Domingos de Rana					
	Rebelva					
	Carcavelos					
	Parede					
	Programas locais de promoção da acessibilidade para todos - 2.ª fase					
	Cascais					
	Estoril					
	Bicesse					
	Manique					
	Trajouce					
	Tires					
	Murtal					
Monitorização do espaço público e dos acidentes	Diagnóstico regular sobre os principais pontos de ocorrência de atropelamentos					
	Projecto de monitorização "A minha rua"					
Informação & Formação	Divulgação das vantagens associadas às deslocações pedonais					
	Campanhas de sensibilização sobre segurança rodoviária, os direitos dos peões e os benefícios de andar a pé					
	Aulas de formação sobre a segurança nas deslocações pedonais					
	Projecto piloto: Pedi-bus					



C.4.3. Faseamento e impacte temporal

Na Tabela 16 apresenta-se a proposta de faseamento, período de concretização das propostas e impacte temporal das propostas relacionadas com a promoção das deslocações pedonais.

Como anteriormente referido, a proposta de faseamento foi “desenhada” considerando os períodos de 2012-2016 e 2017-2021 como “blocos” nos quais as propostas devem ser concretizadas.

As propostas relacionadas com a **avaliação do estado e melhoria das infra-estruturas de circulação pedonal** são **passíveis de ser realizadas num período de concretização médio** (até 3 anos); as propostas relacionadas com a componente de informação e formação são de rápida concretização, mas importa que sejam articuladas com o investimento nas redes pedonais para ampliar os resultados de ambas as iniciativas.

À excepção das propostas relacionadas com a componente de Informação & Formação, todas as

propostas consideradas são **permanentes**, porque se traduzem na beneficiação física das infra-estruturas pedonais.



Tabela 16 – Proposta de faseamento, período de concretização das propostas e impacte temporal das propostas desenvolvidas ao abrigo do Objectivo Específico "Promover as deslocações pedonais, garantindo a acessibilidade a todos"

Propostas de intervenção		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Período necessário à concretização da medida	Impacte temporal
Desenvolvimento de uma rede estruturante	Implementação de uma rede pedonal estruturante - 1.ª fase												Médio prazo	Permanente
	Implementação de uma rede pedonal estruturante - 2.ª fase												Médio prazo	Permanente
	Programas locais de promoção da acessibilidade para todos - 1.ª fase													
	Alcabideche												Médio prazo	Permanente
	Abóboda												Médio prazo	Permanente
	São Domingos de Rana												Médio prazo	Permanente
	Rebelva												Médio prazo	Permanente
	Carcavelos												Médio prazo	Permanente
	Parede												Médio prazo	Permanente
	Programas locais de promoção da acessibilidade para todos - 2.ª fase													
	Cascais												Médio prazo	Permanente
	Estoril												Médio prazo	Permanente
	Bicesse												Médio prazo	Permanente
	Manique												Médio prazo	Permanente
	Trajouce												Médio prazo	Permanente
	Tires												Médio prazo	Permanente
	Murtal												Médio prazo	Permanente
Monitorização do espaço público e dos acidentes	Diagnóstico regular sobre os principais pontos de ocorrência de atropelamentos												n.a.	Permanente
	Projecto de monitorização "A minha rua"												Curto prazo	Permanente
Informação & Formação	Divulgação das vantagens associadas às deslocações pedonais												Curto prazo	Pontual
	Campanhas de sensibilização sobre segurança rodoviária, os direitos dos peões e os benefícios de andar a pé												Curto prazo	Pontual
	Aulas de formação sobre a segurança nas deslocações pedonais												Curto prazo	Temporária
	Projecto piloto: Pedi-bus												Curto prazo	Temporária



C.4.4. Avaliação do âmbito

Na Tabela 17 apresenta-se a avaliação das propostas no que respeita ao âmbito geográfico, principais eixos de intervenção e tipologias das propostas.

A maior parte das propostas são de âmbito local, uma vez que beneficiam sobretudo as ligações de proximidade (no bairro ou na ligação deste à sua envolvente) e um sub-conjunto da população.

A avaliação regular dos pontos de maior incidência de atropelamentos e a implementação de um projecto de monitorização participado pela população são as duas únicas propostas de âmbito concelhio.

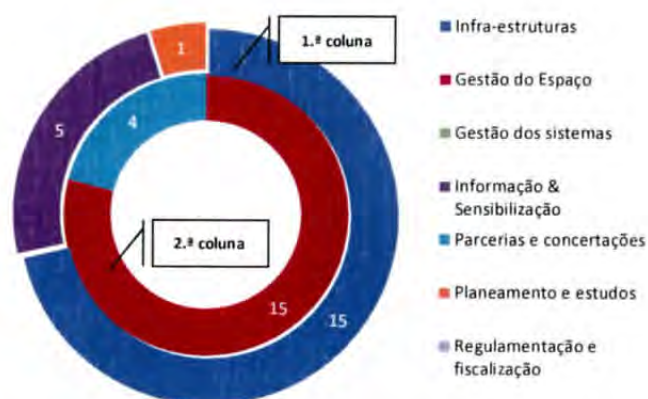
A maior parte das propostas pressupõem a intervenção do lado da “oferta” já que se traduzem na melhoria das infra-estruturas pedonais, ou implicam o desenvolvimento de uma estratégia coesa de monitorização e avaliação da qualidade das redes pedonais e correspondente nível de segurança proporcionado.

As propostas relacionadas com a divulgação das vantagens associadas às deslocações pedonais ou as campanhas de sensibilização e de formação relacionadas com a promoção da segurança têm como objectivo influenciar os comportamentos modais e, como tal, o seu eixo de intervenção principal é a actuação do lado da “procura”.

Quando se considera a tipologia das propostas verifica-se a clara dominância das propostas em que se aposta na construção/implementação de novas infra-estruturas

(15 em 21 *entradas*⁷) e na importância de **gerir o espaço** (15 das 19 *entradas* da 2.ª coluna) de modo a ser possível promover a qualificação das redes pedonais estruturantes (vide Figura 10).

Como já referido uma parte significativa das propostas enquadra-se na tipologia “informação e sensibilização” e pode assentar em acções que podem abranger a população em geral, mas também apoiar-se em acções focadas em grupos específicos da população (p.e., população escolar, condutores,...).



Nota: representação gráfica dos resultados da 1.ª e 2.ª coluna relativas à Tipologia das Propostas da Tabela 17

Figura 10 – Propostas em função da tipologia de intervenção - Objectivo Específico “Promover as deslocações pedonais, garantindo a acessibilidade a todos”

⁷ Considerou-se cada linha de apresentação da proposta como uma *entrada*. A análise considera as duas colunas de informação.



Tabela 17 – Âmbito geográfico, principais eixos de intervenção e tipologia das propostas desenvolvidas ao abrigo do Objectivo Específico "Promover as deslocações pedonais, garantindo a acessibilidade a todos"

Propostas de intervenção		Âmbito geográfico	Eixo de intervenção	Tipologias das propostas	
Desenvolvimento de uma rede estruturante	Implementação de uma rede pedonal estruturante - 1.ª fase	Local	Oferta	1	2
	Implementação de uma rede pedonal estruturante - 2.ª fase	Local	Oferta	1	2
	Programas locais de promoção da acessibilidade para todos - 1.ª fase				
	Alcabideche	Local	Oferta	1	2
	Abóboda	Local	Oferta	1	2
	São Domingos de Rana	Local	Oferta	1	2
	Rebelva	Local	Oferta	1	2
	Carcavelos	Local	Oferta	1	2
	Parede	Local	Oferta	1	2
	Programas locais de promoção da acessibilidade para todos - 2.ª fase				
	Cascais	Local	Oferta	1	2
	Estoril	Local	Oferta	1	2
	Bicesse	Local	Oferta	1	2
	Manique	Local	Oferta	1	2
	Trajouce	Local	Oferta	1	2
	Tires	Local	Oferta	1	2
	Murtal	Local	Oferta	1	2
Monitorização do espaço público e dos acidentes	Diagnóstico regular sobre os principais pontos de ocorrência de atropelamentos	Concelhio	Oferta	6	
	Projecto de monitorização "A minha rua"	Concelhio	n.a.	4	
Informação & Formação	Divulgação das vantagens associadas às deslocações pedonais	Local	Procura	4	5
	Campanhas de sensibilização sobre segurança rodoviária, os direitos dos peões e os benefícios de andar a pé	Local	Procura	4	5
	Aulas de formação sobre a segurança nas deslocações pedonais	Local	Procura	4	5
	Projecto piloto: Pedit-bus	Local	Procura	4	5

1	Infra-estruturas
2	Gestão do Espaço

3	Gestão dos sistemas
4	Informação & Sensibilização

5	Parcerias e concertações
6	Planeamento e estudos

7	Regulamentação e fiscalização
---	-------------------------------