



## ESTUDO DE TRÂNSITO DE ÂMBITO CONCELHIO PARA CASCAIS DIAGNÓSTICO: DOSSIER 5 – DIAGNÓSTICO GLOBAL

MARÇO DE 2010

 **CASCAIS** DPT | DPIE

**TiS**.PT



A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a horizontal line at the end.



## ESTUDO DE TRÂNSITO DE ÂMBITO CONCELHIO PARA CASCAIS DIAGNÓSTICO: DOSSIER 5 – DIAGNÓSTICO GLOBAL

MARÇO DE 2010



A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a horizontal line at the end.

## **CÂMARA MUNICIPAL DE CASCAIS - PELOURO DE PLANEAMENTO**

### **DIRECÇÃO DO ESTUDO**

Carlos Carreiras, Gestor - *Presidente da Câmara Municipal de Cascais*

Diogo Capucho, Arquitecto - *Director Municipal de Planeamento do Território e da Gestão Urbanística*



### **DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO DO TERRITÓRIO**

#### **Coordenação Geral:**

Vítor Silva, Mestre Arquitecto Paisagista - *Director de Departamento de Planeamento do Território*

José Eugénio Lopes Rosa, Engenheiro Civil - *Chefe de Divisão de Planeamento de Infra-estruturas, Equipamentos e Mobilidade*

#### **Planeamento da Mobilidade:**

Paula Nunes, Engenheira do Território

Rita Sousa, Engenheira Civil

#### **Análise Territorial:**

João Abegão, Arquitecto

Luís Miguel Oliveira, Arquitecto

Paulo Tinoco, Arquitecto

#### **Componente Social:**

Paula Portela, Licenciada em Estudos Europeus

#### **Componente Financeira:**

Mafalda Paula, Licenciada em Gestão e Administração Pública

#### **Design Gráfico:**

Carlos Santos, Gráfico

#### **Colaboração:**

João Montes Palma, Arquitecto - *Chefe de Divisão de Ordenamento do Território*

Adélia Matos, Arquitecta Paisagista

Carlos Filomeno Santos, Geógrafo



A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a horizontal line at the end.

Marília Gomes da Silva, Jurista  
Sara Dias, Engenheira do Ambiente  
Susana Grácio, Geógrafa

Agenda Cascais 21  
Divisão de Estatística (DEST)  
Divisão do Sistema de Informação Geográfica (DSIG)



**EQUIPA TIS:**

Direcção do Estudo

Faustino Gomes, Engenheiro Civil

Coordenação Geral:

*Susana Castelo*, Engenheira do Território, Mestre em Transportes

Equipa Principal:

Diogo Jardim, Engenheiro do Território  
Daniela Carvalho, Socióloga, Mestre em Transportes  
Rita Soares, Engenheira do Território  
Susana Castelo, Engenheira do Território, Mestre em Transportes  
Vanda Dias, Engenheira Civil

Colaboração:

Alexandra Rodrigues, Engenheira do Ambiente  
Camila Carpinteiro, Engenheira do Território  
João Bernardino, Engenheiro Civil e Mestre em Economia  
Fátima Santos, Engenheira Civil, Mestre em Transportes  
Pedro Santos, Geógrafo, Mestre em Transportes



A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a horizontal line at the end.



# Índice

<b>A. ENQUADRAMENTO GERAL</b> .....	<b>9</b>
A.1. BREVE ENQUADRAMENTO .....	9
A.2. OBJECTIVOS DO ESTUDO .....	10
A.3. ORGANIZAÇÃO DO ESTUDO .....	10
A.4. ORGANIZAÇÃO DO DOSSIER .....	11
A.5. ZONAMENTO EM CASCAIS E RESTANTE AML .....	12
A.5.1. Zonamento adoptado em Cascais .....	12
A.5.2. No contexto da Área Metropolitana .....	15
A.5.3. No resto do País .....	17
<b>B. SÍNTESE DA CARACTERIZAÇÃO: TERRITÓRIO</b> .....	<b>21</b>
B.1. CASCAIS NO CONTEXTO DA AML .....	21
B.1.1. Principais tendências demográficas e condições socioeconómicas .....	21
B.1.2. Tecido empresarial e emprego .....	25
B.1.3. Principais dinâmicas funcionais e movimentos pendulares .....	27
B.2. OCUPAÇÃO DO TERRITÓRIO .....	31
B.3. PRINCIPAIS TENDÊNCIAS DEMOGRÁFICAS .....	35
B.4. DENSIDADE DE OCUPAÇÃO .....	37
B.5. DINÂMICAS DE EMPREGO E PÓLOS GERADORES DE DESLOCAÇÕES .....	39
B.5.1. Principais dinâmicas de emprego .....	39
B.5.2. Pólos geradores de deslocações .....	40
B.6. POTENCIAL HUMANO .....	46
<b>C. SÍNTESE DA CARACTERIZAÇÃO: MOBILIDADE</b> .....	<b>49</b>
C.1. DESCRIÇÃO SUMÁRIA DO INQUÉRITO À MOBILIDADE .....	49
C.2. CARACTERÍSTICAS GERAIS DA POPULAÇÃO .....	52
C.3. DINÂMICAS DE MOBILIDADE .....	61
C.4. INQUÉRITO DE OPINIÃO .....	77



<b>D. SÍNTESE DA CARACTERIZAÇÃO: ACESSIBILIDADE EM TRANSPORTE INDIVIDUAL.....</b>	<b>83</b>
D.1. OFERTA.....	83
D.2. PROCURA.....	92
<b>E. SÍNTESE DA CARACTERIZAÇÃO: ACESSIBILIDADE EM TRANSPORTE COLECTIVO.....</b>	<b>99</b>
E.1. REDE DE TRANSPORTE COLECTIVO.....	99
E.1.1. Oferta.....	99
E.1.2. Procura.....	108
E.2. INTERFACES DE TRANSPORTE.....	113
E.3. TÁXIS.....	115
<b>F. SÍNTESE DA CARACTERIZAÇÃO: ESTACIONAMENTO.....</b>	<b>117</b>
F.1. BREVE ENQUADRAMENTO.....	117
F.2. OFERTA.....	118
F.3. PROCURA.....	123
<b>G. SÍNTESE DA CARACTERIZAÇÃO: MODOS SUAVES.....</b>	<b>131</b>
G.1. EVOLUÇÃO RECENTE.....	131
G.2. REDE PEDONAL.....	132
G.3. REDE CICLÁVEL.....	136
<b>H. SÍNTESE DA CARACTERIZAÇÃO: AMBIENTE URBANO E SEGURANÇA RODOVIÁRIA.....</b>	<b>141</b>
H.1. RUÍDO.....	141
H.2. EMISSÕES DE POLUENTES ATMOSFÉRICOS E GASES DE EFEITO DE ESTUFA (GEE).....	142
H.3. SEGURANÇA RODOVIÁRIA.....	143
<b>I. SÍNTESE DA CARACTERIZAÇÃO: CONTA PÚBLICA.....</b>	<b>145</b>
I.1. OBJECTIVOS E ESTRUTURA DA CONTA PÚBLICA DE CASCAIS.....	145
I.2. PRINCIPAIS RESULTADOS DA CONTA PÚBLICA DE CASCAIS.....	149
I.3. OS CUSTOS DA MOBILIDADE NA PERSPECTIVA DA CÂMARA.....	154
I.4. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES RELATIVAS À CONTA PÚBLICA.....	156
<b>J. IDENTIFICAÇÃO DOS PRINCIPAIS DESAFIOS E ANÁLISE SWOT.....</b>	<b>161</b>
J.1. BREVE ENQUADRAMENTO.....	161
J.2. PRINCIPAIS DESAFIOS QUE SE COLOCAM A CASCAIS.....	161
J.3. ANÁLISE SWOT PARA O CONCELHO DE CASCAIS.....	169
J.3.1. Território.....	169



J.3.2.	Mobilidade.....	172
J.3.3.	Acessibilidades, Estacionamento, Ambiente e Segurança Rodoviária.....	174
J.3.4.	Conta Pública de Transporte.....	179
J.4.	ANÁLISE SWOT PARA CADA UMA DAS FREGUESIAS.....	180
<b>K.</b>	<b>FICHAS SÍNTESE</b> .....	<b>195</b>
K.1.	FICHAS - SÍNTESE .....	195



## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 – Organização geral do ETAC de Cascais .....	11
Figura 2 – Zonamento adoptado em Cascais .....	12
Figura 3 – Macro-Zonamento .....	14
Figura 4 – Zonamento adoptado em Oeiras .....	15
Figura 5 – Zonamento adoptado em Lisboa .....	15
Figura 6 – Zonamento adoptado na restante AML .....	16
Figura 7 – Zonamento exterior à AML .....	17



## ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1 – Zonamento: tabela de correspondências .....	13
Tabela 2 – Análise cruzada dos desafios e dos objectivos enunciados no pré-diagnóstico .....	168
Tabela 3 – Território: principais pontos fortes e pontos fracos .....	169
Tabela 4 – Território: principais oportunidades e ameaças .....	170
Tabela 5 – Mobilidade: principais pontos fortes e pontos fracos .....	172
Tabela 6 – Mobilidade: principais oportunidades e ameaças .....	173
Tabela 7 – Acessibilidade: principais pontos fortes e pontos fracos .....	174
Tabela 8 – Acessibilidade: principais oportunidades e ameaças .....	177
Tabela 9 – Conta Pública: principais pontos fortes e pontos fracos .....	179
Tabela 10 – Conta Pública: Oportunidades e ameaças .....	180

## Lista de Acrónimos

<b>AML</b>	Área Metropolitana de Lisboa
<b>BHLS</b>	“Bus with High Level of Service”
<b>CD</b>	Corpo do Dia
<b>CETHE</b>	Centro Escolar Turístico e Hoteleiro do Estoril
<b>CMC</b>	Câmara Municipal de Cascais
<b>COVNM</b>	Compostos Orgânicos Voláteis Não Metano
<b>ETAC</b>	Estudo de Transportes de Âmbito Concelhio para Cascais
<b>ESSA</b>	Escola Superior de Saúde de Alcoitão
<b>INE</b>	Instituto Nacional de Estatística
<b>IM</b>	Inquérito à Mobilidade
<b>GEE</b>	Gases de Efeito Estufa
<b>HPM</b>	Hora de Ponta da Manhã
<b>HPT</b>	Hora de Ponta da Tarde
<b>OD</b>	Origem/Destino
<b>PDM</b>	Plano Director Municipal
<b>PPM</b>	Período de Ponta da Manhã
<b>PPT</b>	Período de Ponta da Tarde
<b>PROT</b>	Plano Regional de Ordenamento do Território
<b>SDR</b>	São Domingos de Rana
<b>SJE</b>	São João do Estoril



<b>SPE</b>	São Pedro do Estoril
<b>SWOT</b>	“Strenghts/Weaknesses/Opportunities/Threats” – “Forças/Fraquezas/Oportunidades/Ameças”
<b>TC</b>	Transporte Colectivo
<b>TD</b>	Todo o dia
<b>TI</b>	Transporte Individual
<b>TP</b>	Transporte Público
<b>Uvle</b>	Unidade de veículos ligeiros equivalentes





## ENQUADRAMENTO GERAL







## A. Enquadramento geral


### A.1. Breve enquadramento

O concelho de Cascais apresenta uma grande diversidade de ocupação urbana, seja na dicotomia litoral/interior, seja por conjugar moradias unifamiliares com bairros de edifícios plurifamiliares que se organizam e distribuem nas diferentes freguesias de forma mais ou menos intensa. De um modo geral, o território concelhio (e as freguesias de São Domingos de Rana e de Alcabideche, em particular) padece do efeito de crescimento da ocupação urbana em “*sprawl*” (ou mancha de óleo), ocupação que é propícia a que a mobilidade se organize em função de uma maior utilização do transporte individual, como aliás se demonstra no desenvolvimento deste estudo.

Associada a esta dependência do transporte individual estão os aumentos do nível do consumo de tempo e energia, dos custos do sistema de deslocações e ambiente, observando-se, de um modo generalizado, a diminuição de qualidade de vida.

Neste contexto, a procura de soluções de mobilidade tem de ser marcada pela audácia e inovação, assumindo-se que a diversidade e a heterogeneidade dos padrões de deslocação da sociedade actual (e de Cascais) obrigam à adopção de soluções novas e diferenciadas, adequadas às novas realidades.

Com o lançamento do ETAC, a CMC pretendeu ir ao encontro das recomendações do Plano Regional de



Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROTAML) e das orientações emanadas pela Comissão Europeia. Este estudo pretende ser, simultaneamente, um documento estratégico e operacional que permitirá não só ajudar a compreender a necessidade de integrar o ordenamento do território, urbanismo, mobilidade e transportes, como também, estabelecer princípios e objectivos que podem vir a ser introduzidos na revisão do PDM, permitindo, deste modo, dar um salto qualitativo, nomeadamente no processo de discussão do modelo de ordenamento e usos do solo.

No final do ETAC de Cascais, a CMC disporá de um instrumento de planeamento e de avaliação que, simultaneamente, identificará a melhor estratégia a seguir, mas que, também, permitirá apoiar o processo de decisão sobre os projectos de transportes que a CMC venha a desenvolver num horizonte em que o ETAC esteja já fechado.

## A.2. Objectivos do estudo

Antes do lançamento do concurso do ETAC, a CMC elaborou um Pré-diagnóstico sobre as condições actuais de desenvolvimento do território, das infra-estruturas e dos equipamentos e das relações das populações com o conjunto de redes de transporte (mobilidade da população do concelho), a qual definiu os objectivos que deveriam nortear o desenvolvimento dos trabalhos do ETAC de Cascais, e que seguidamente se enunciam:

- “Alterar a repartição modal nas deslocações, melhorando as condições de mobilidade contratual.
- Aumentar a qualidade da mobilidade e do ambiente urbano, aumentando as sinergias que possam resultar da complementaridade entre os diversos modos de deslocação.
- Melhorar o funcionamento da rede de transporte colectivo urbano com a reestruturação da rede para uma boa cobertura territorial e temporal.
- Aumentar a segurança, o conforto e a qualidade dos espaços prioritários ao peão e limitar as condições de uso do automóvel nos centros urbanos mais sensíveis (zonas históricas e de lazer com tráfego pedonal mais intenso).
- Executar políticas diferenciadas de estacionamento, tendo em conta as necessidades específicas dos residentes, dos empregados e dos visitantes.”

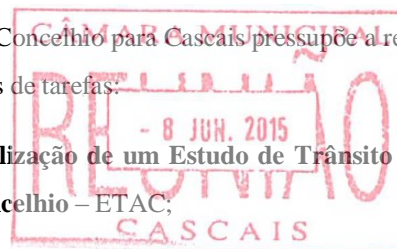
## A.3. Organização do estudo

O desenvolvimento do ETAC – Estudo de Trânsito de Âmbito Concelhio para Cascais pressupõe a realização de três tipos de tarefas:

1. **Realização de um Estudo de Trânsito de Âmbito Concelhio – ETAC;**
2. **Fornecimento das ferramentas de planeamento do modelo de transportes** do estudo;
3. **Formação técnica a 2 técnicos da CMC**, de modo a adquirem competências como operadores do sistema a ser instalado na CMC.

Por outro lado, o caderno de encargos do concurso lançado pela CMC definia que o ETAC de Cascais deveria ser realizado em três fases estruturadas em torno de 10 *dossiers*:

- **Fase 1**, compreendendo a realização dos dossiers 1 a 5, e que corresponde essencialmente a uma fase de recolha de informação e diagnóstico. Esta fase inclui o desenvolvimento do enquadramento socioeconómico, a definição do zonamento, a caracterização da ocupação do território, a caracterização da mobilidade e das acessibilidades, o cálculo das contas públicas e a elaboração do diagnóstico global.
- **Fase 2**, que compreende a realização do dossier 6 e tem como principais objectivos a construção de cenários estratégicos de oferta e a apresentação de objectivos a estabelecer, tendo em consideração as densidades de ocupação dos solos, a repartição modal e padrões de mobilidade, bem como a construção de indicadores qualitativos e quantitativos.



## Enquadramento Geral

- **Fase 3**, que compreende a realização dos dossiers 7 a 10, tem como objectivos a concepção de projecto e a integração de cada modo através da construção de um programa de acção, de compilação de normas, regulamentos e contratos, a elaboração do balanço económico e financeiro e do quadro de rácio de desempenho, bem como a construção de indicadores de monitorização.

Em síntese, o desenvolvimento do ETAC de Cascais terá em consideração a estrutura apresentada na figura seguinte.

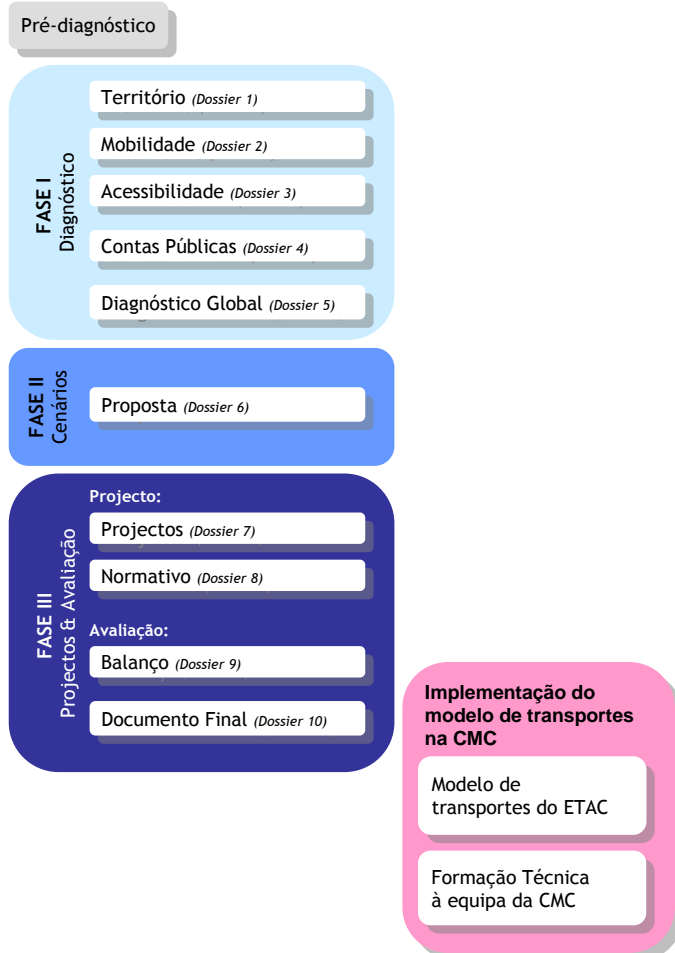


Figura 1 – Organização geral do ETAC de Cascais

#### A.4. Organização do Dossier

O presente documento corresponde ao Dossier 5, no qual se apresenta o Diagnóstico Global sobre a situação actual e se enunciam as principais tendências da mobilidade e acessibilidade de Cascais. Este dossier apresenta uma organização diferente dos restantes dossiers, estando organizado nas seguintes secções: I S

1. **Síntese e principais conclusões** relativas aos diversos *dossiers* – Os capítulos B (Território) a I (relativo às Contas Públicas) apresentam as principais conclusões e apontam já algumas linhas de orientação que têm como objectivo ajudar ao desenvolvimento das propostas.

De modo a proporcionar uma leitura fluida dos resultados destes *Dossiers*, optou-se por apresentar este capítulo num formato sintético, sendo que este cumpre as seguintes orientações: i) adopção da mesma organização dos capítulos de Caracterização e Diagnóstico dos vários *dossiers*, de modo a uma mais fácil consulta das análises; ii) redução da dimensão das figuras (as quais assumem um carácter “quase ilustrativo”), sendo que na sua generalidade podem ser consultadas num formato maior nos *dossiers* em que cada um dos assuntos é tratado; iii) omissão das fontes da informação e explicações metodológicas, podendo estas ser facilmente recuperadas nos *dossiers* respectivos.

2. **Principais desafios e Análise SWOT** – Este capítulo apresenta a sistematização dos principais desafios que se colocam a Cascais e inclui uma análise SWOT para o concelho e, uma análise mais detalhada, para cada uma das freguesias.

4. **Fichas Síntese** – Nesta secção são concentradas as fichas síntese à freguesia apresentadas nos Dossier 1 a 3.

De modo a relembrar as unidades de análise adoptadas no âmbito do ETAC apresenta-se em seguida o zonamento adoptado em Cascais, restante AML e outras zonas do país.

### A.5. Zonamento em Cascais e restante AML

O zonamento adoptado em Cascais e nos restantes concelhos da AML é considerado transversalmente ao longo dos diversos dossiers; ainda que o Dossier 1 apresente o zonamento em maior detalhe, optou-se por o

incluir em cada um dos restantes dossiers para uma maior compreensão quando são referidas as diferentes zonas de análise.

#### A.5.1. Zonamento adoptado em Cascais

Em Cascais foram consideradas 81 zonas (apresentadas na Figura 2 as quais foram combinadas nas 26 macrozonas apresentadas na Figura 3.

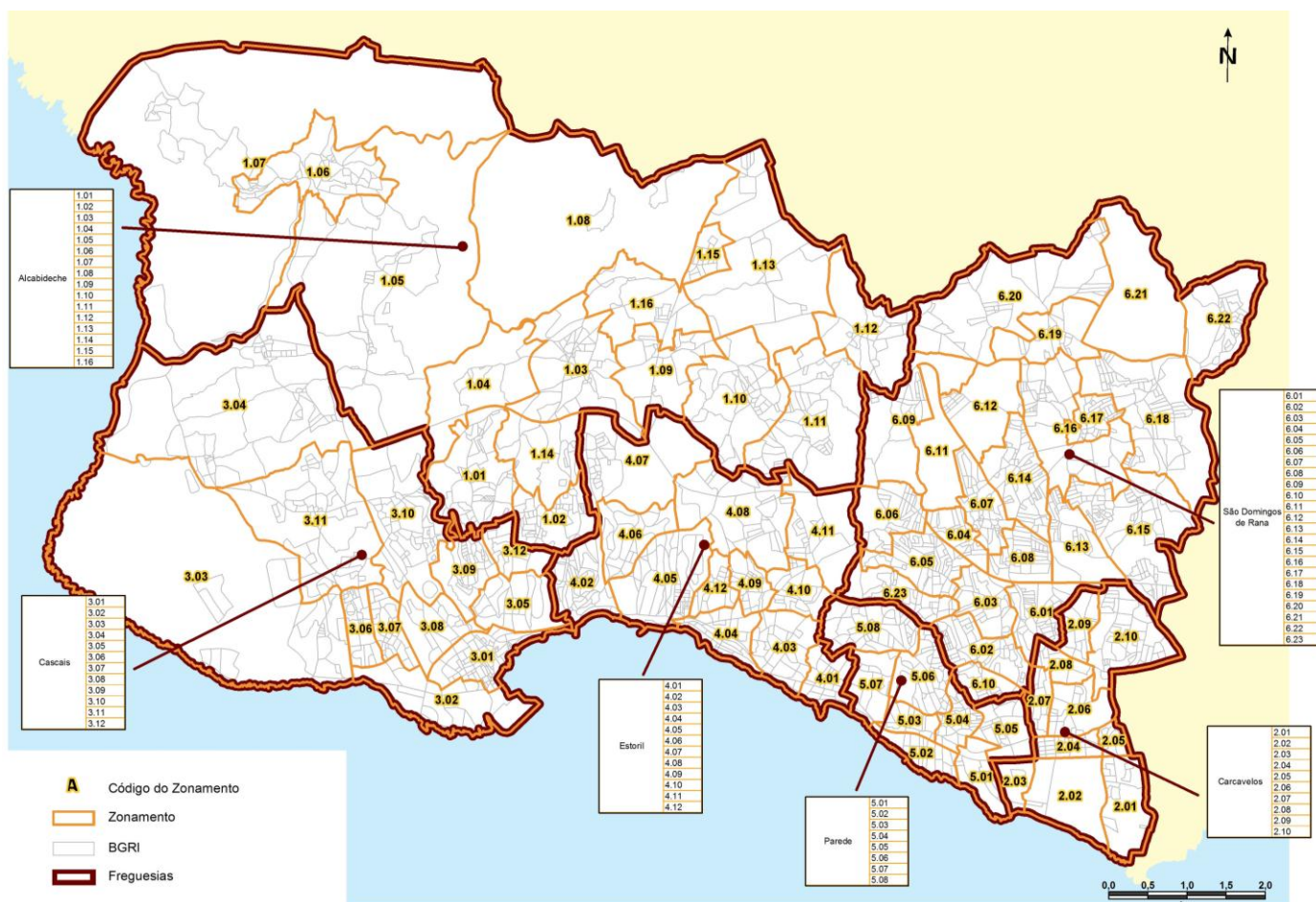


Figura 2 – Zonamento adoptado em Cascais

## Enquadramento Geral

Tabela 1 – Zonamento: tabela de correspondências

Zona Final	Nome	Zona Final	Nome
1.01	Alvide/Carrascal de Alvide / Abuxarda	4.01	São Pedro do Estoril
1.02	Amoreira / Pai do Vento	4.02	Monte Estoril
1.03	Centro de Alcabideche	4.03	São João do Estoril / São Pedro do Estoril
1.04	Cabreiro	4.04	São João do Estoril
1.05	Murches/Zambujeiro	4.05	Centro do Estoril / São João do Estoril
1.06	Malveira da Serra / Janes / Arneiro (Malveira da Serra)	4.06	Estoril Norte
1.07	Parque Natural - Malveira	4.07	Estoril / Bairro de Santo António
1.08	Penha Longa	4.08	Alto dos Gaios / Atibá / Bairro da Martinha
1.09	Alcoitão	4.09	Galiza
1.10	Bicesse / Alcoitão / Pau Gordo	4.10	Alapraia / Livramento
1.11	Manique / Bairro da Esperança / Atibá	4.11	Livramento
1.12	Manique	4.12	Bairro da Liberdade/São João do Estoril
1.13	Adroana / Manique	5.01	Parede - Este
1.14	Pai do Vento / Amoreira	5.02	Parede - Praia
1.15	Bairro da Cruz Vermelha	5.03	Parede - Centro 1
1.16	Cascais Shopping	5.04	Parede - Centro 2
2.01	Bairro de Lombos Sul e Quinta de S. Gonçalo	5.05	Parede / Quinta da Lameira / Bairro das Marianas
2.02	Carcavelos - Saint Julian	5.06	Madorna/Parede
2.03	Junqueiro	5.07	Jardins da Parede
2.04	Centro de Carcavelos	5.08	Murtal (Parede)
2.05	Lombos Norte	6.01	Bairro dos Sete Castelos / Casal dos Eucaliptos / Bairro Mata da Torre
2.06	Quinta da Alagoa / Carcavelos	6.02	São Domingos de Rana / Madorna / Bairro do Zambujeiro Quadrado
2.07	Rebelva / Quinta da Alagoa	6.03	Zambujal / Matarraque
2.08	São Domingos de Rana - Sul	6.04	Matarraque / Bairro da Largateira
2.09	São Domingos de Rana / Casal dos Grilos	6.05	Matarraque / Alto dos Arcos / Bairro da Bela Vista
2.10	Sassoeiros/São Miguel das Encostas/Bairro da Carris	6.06	Caparide
3.01	Centro de Cascais	6.07	Tires
3.02	Gandarinha / Cascais-Oeste	6.08	Bairro Além das Vinhas / Coveiras
3.03	Quinta da Marinha / Guia	6.09	Bairro do Miradouro / Tires / Bairro de Crestires
3.04	Aldeia do Juzo / Areia / Chameca	6.10	Rana / Bairro Alentejano
3.05	Jumbo	6.11	Aeródromo de Tires
3.06	Torre / Quinta do Rosário / Quinta das Romanzeiras	6.12	Bairro da Cadeia de Tires / Bairro Dezasseis de Novembro
3.07	Bairro do Rosário	6.13	Bairro Mata da Torre
3.08	Cascais Norte / Bairro da Assunção / Bairro do Rosário	6.14	Mato Cheirinhos / Bairro 25 de Abril
3.09	Bairro de São José / Fontainhas	6.15	Outeiro de Polima / Bairro da Herança / Bairro Pinhal do Arneiro / Bairro do Cabeço de Moura

**Enquadramento Geral**

Zona Final	Nome
3.10	Cobre / Bairro de Santana
3.11	Birre / Quinta da Bicuda
3.12	Bairro Marechal Carmona / Fontainhas / Alvide

Zona Final	Nome
6.16	Abóboda
6.17	Abóboda/Bairro da Tojeira
6.18	Políma / Bairro da Políma de Cima / Conceição da Abóboda / Bairro Novo da Abóboda
6.19	Trajouce
6.20	Trajouce / Bairro Cabeço do Cação / Alto do Clérigo
6.21	Trajouce Este
6.22	Talaíde
6.23	Murtal (São Domingos de Rana) / Madorna / Alto de Caparide

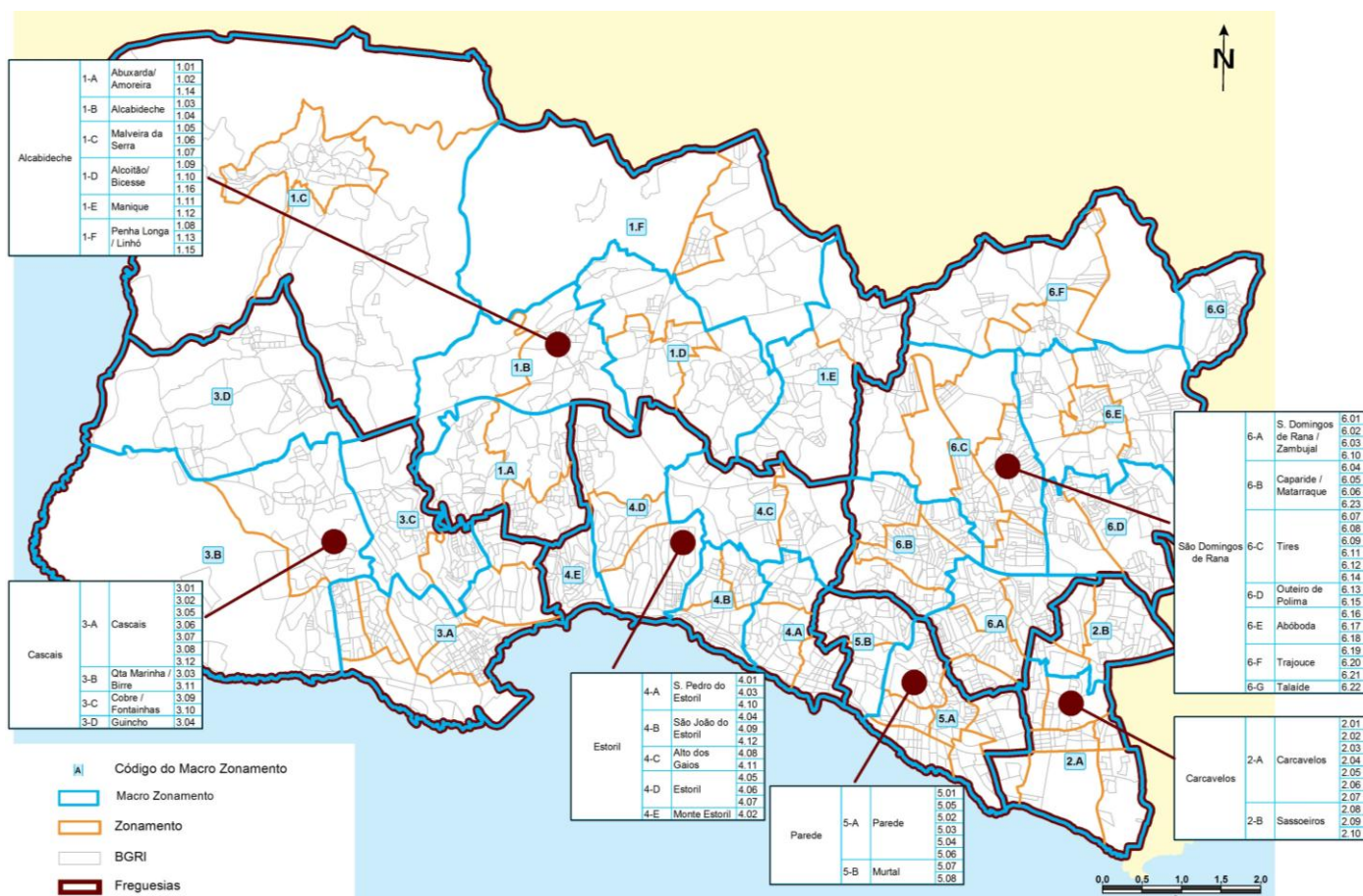


Figura 3 – Macro-Zonamento

### A.5.2. No contexto da Área Metropolitana

No restante território da AML foi considerado um zonamento tão mais agregado quanto menor é a proximidade a Cascais, tendo-se considerado para a generalidade dos concelhos a agregação de conjuntos de freguesias (nos concelhos envolventes a Cascais) ou ao concelho.

Porque a equipa já tinha desenvolvido anteriormente o Estudo de Mobilidade e Acessibilidades de Oeiras (EMA de Oeiras), optou-se por considerar um zonamento agregado construído a partir deste. Este zonamento inclui 28 zonas e é apresentado na Figura 4.

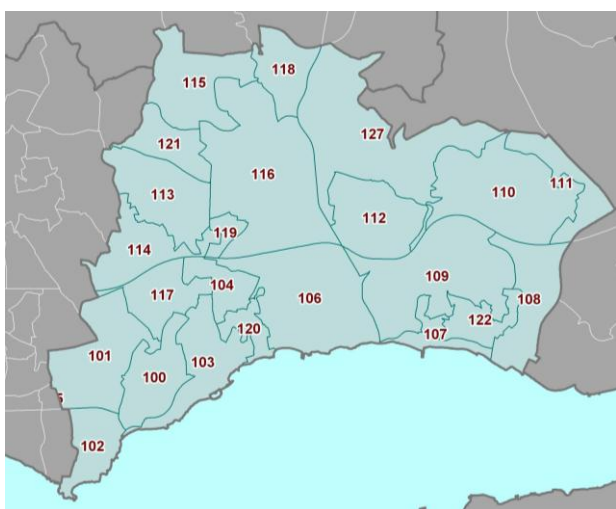


Figura 4 – Zonamento adoptado em Oeiras

O concelho de **Lisboa** foi subdividido em 27 zonas (vide Figura 5), as quais correspondem a agregações de freguesias.

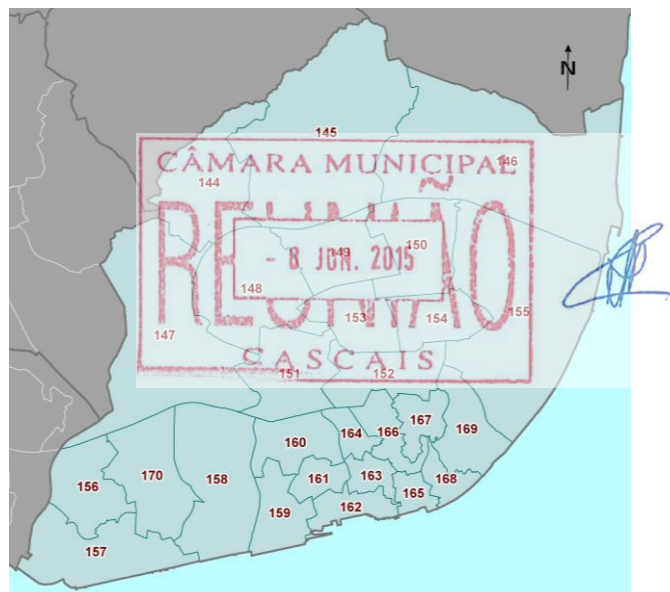


Figura 5 – Zonamento adoptado em Lisboa

O concelho de **Sintra** foi subdividido em 17 zonas as quais têm correspondência com as freguesias. A exceção ocorreu nas freguesias de Belas e Casal de Cambra, as quais foram consideradas como uma única zona.

Nos restantes concelhos da AML, o nível de desagregação foi o concelho, existindo apenas duas exceções: os concelhos de Mafra e Almada foram subdivididos em 2 zonas distintas, no primeiro caso, procurando-se distinguir entre as zonas rural e urbana; no caso de Almada, diferenciando a zona servida pelo corredor do Eixo Norte/Sul e MST das zonas de praias. Na Figura 6 apresenta-se o zonamento para as restantes zonas da AML.

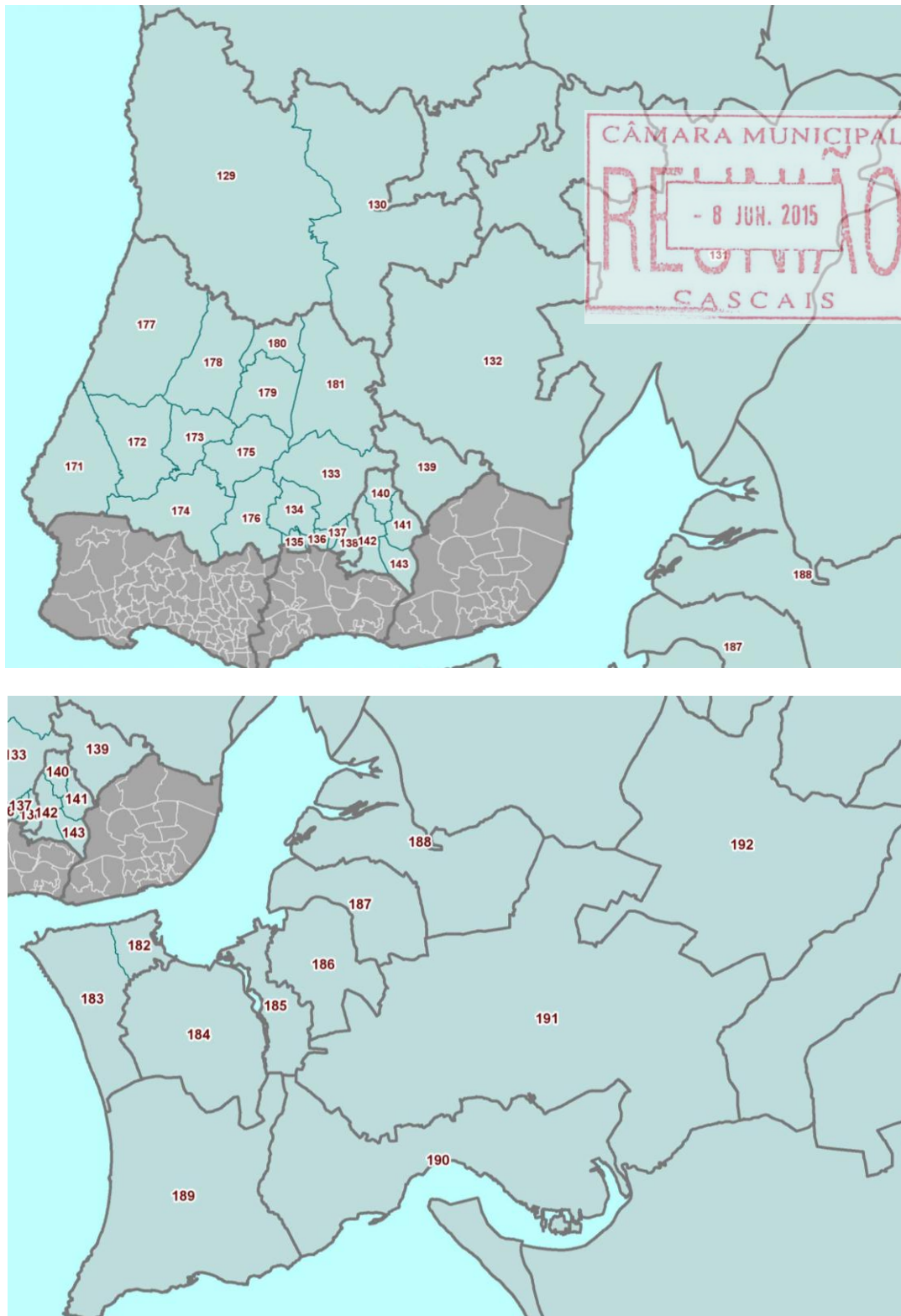


Figura 6 – Zonamento adoptado na restante AML



### A.5.3. No resto do País

Nos inquéritos à mobilidade algumas das pessoas referiram realizar viagens com início ou fim no exterior da Área Metropolitana de Lisboa. Para estas situações optou-se por agregar estas viagens em função da NUT2 em que se insere o concelho de origem/destino (vide Figura 7).

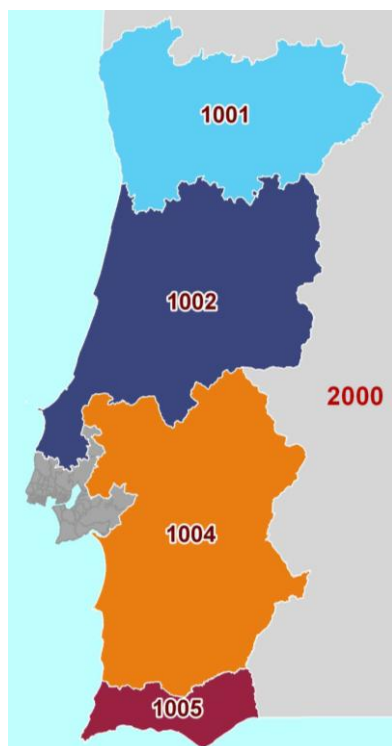


Figura 7 – Zonamento exterior à AML





## SÍNTESE DA CARACTERIZAÇÃO





A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized, cursive script.

## B. Síntese da Caracterização: Território

### B.1. Cascais no contexto da AML



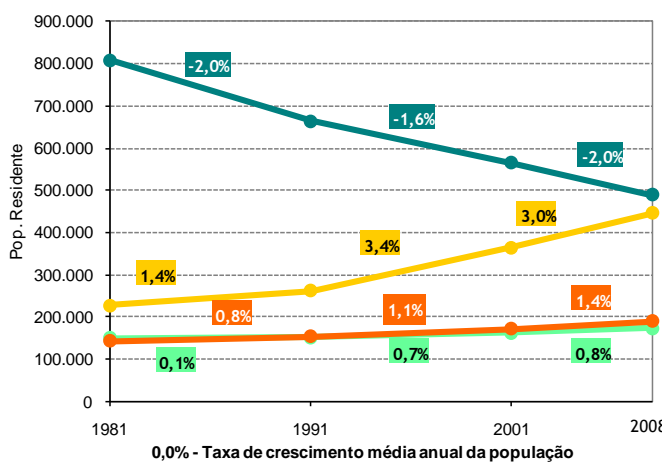
#### B.1.1. Principais tendências demográficas e condições socioeconómicas

##### Evolução recente da população

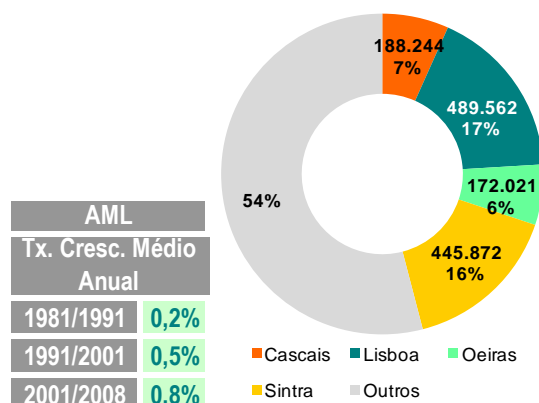
Em 2008, segundo estimativas do INE, o concelho de Cascais tinha cerca de **188 mil habitantes**, valor este que representava aproximadamente **7% do total da população residente na AML**.

A densidade populacional de Cascais era de cerca de 1.900 hab./km<sup>2</sup> – próxima da verificada em Sintra (1.400 hab./km<sup>2</sup>) e muito distante dos 5.800 hab./km<sup>2</sup> de Lisboa e dos 3.800 hab./km<sup>2</sup> de Oeiras –, traduzindo uma **ocupação dispersa de baixa densidade (por vezes quase com características rurais)**. Do ponto de vista da definição de um sistema de transporte colectivo eficiente esta forma de ocupação acarreta desafios acrescidos, já que a baixa densidade populacional reduz o potencial de captação da rede de transporte colectivo e implica o desenvolvimento de uma rede de transportes colectivos mais extensa (e menos eficiente).

Desde 1981, o concelho de Cascais tem apresentado **ritmos de crescimento positivos**, superiores aos verificados no conjunto da AML, Oeiras e Lisboa, mas substancialmente inferiores aos registados em Sintra.



Evolução da população residente (1981-2008)



Distribuição da população residente na AML, 2008

AML	
Tx. Cresc. Médio Anual	
1981/1991	0,2%
1991/2001	0,5%
2001/2008	0,8%

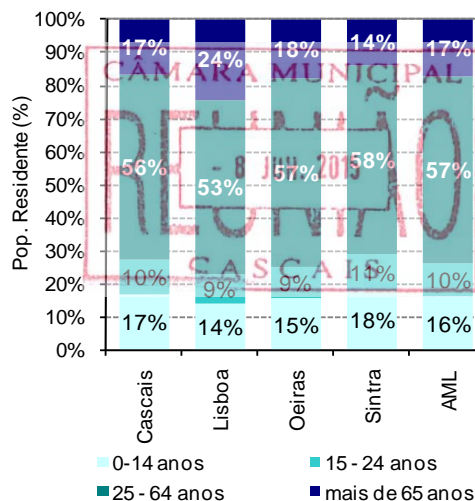
### Estrutura etária e índices de dependência

A **estrutura etária** da população residente em Cascais era em 2008 muito **próxima da registada para o conjunto da AML**.

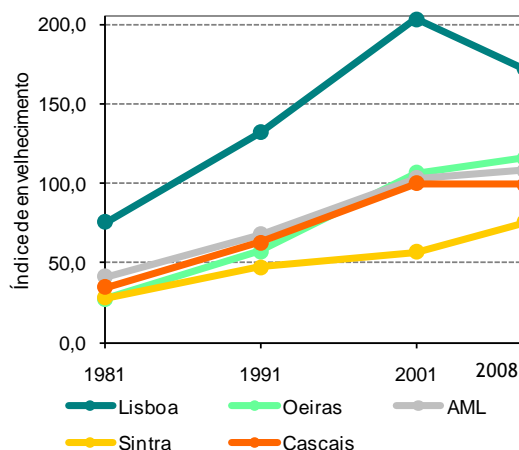
O **envelhecimento da população** residente no concelho continua a **acentuar-se**, passando as pessoas com 65 e mais anos a constituir 17% da população residente em 2008, contra 8% no ano de 1981, 12% em 1991 e 15% em 2001.

A rápida progressão deste indicador, entre 1981 e 2008, poderá sugerir que este processo de envelhecimento populacional se venha a acentuar nos próximos anos.

O envelhecimento populacional dos residentes em Cascais é um dos aspectos a ter em consideração na definição da estratégia de intervenção, uma vez que esta população apresenta padrões de mobilidade e de repartição modal diferentes da população em idade activa ou escolar (nomeadamente uma maior adesão ao modo pedonal e à utilização do transporte colectivo).



Estrutura etária da população residente, 2008

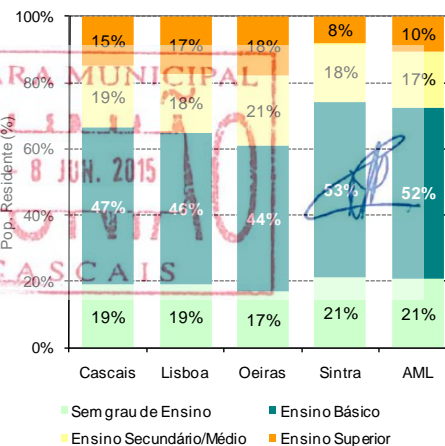


Evolução do índice de envelhecimento (n.º de idosos por 100 jovens)

### Nível de qualificação da população residente e actividade económica

O concelho de Cascais apresentava, em 2001, **níveis de qualificação da população superiores ao conjunto da AML**, registando das mais baixas taxas de população sem grau de ensino e das mais elevadas percentagens de população com ensino secundário/médio e superior.

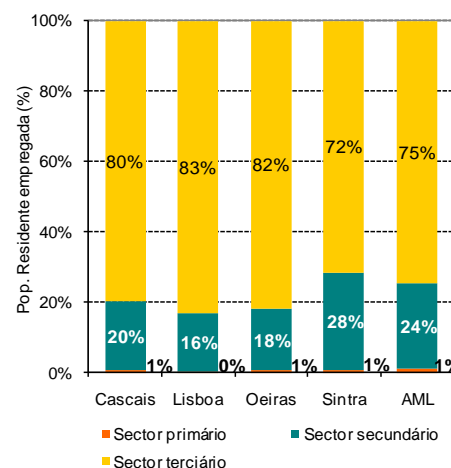
Com efeito, Cascais apresentou, depois de Oeiras, a mais baixa taxa de população sem grau de ensino (19% contra 21% na AML), a segunda maior taxa de população que concluiu o ensino secundário (19% contra 17% na AML). A percentagem de população com o ensino superior é de 15% contra 10% na AML.



Distribuição da população por níveis de qualificação (%), 2001

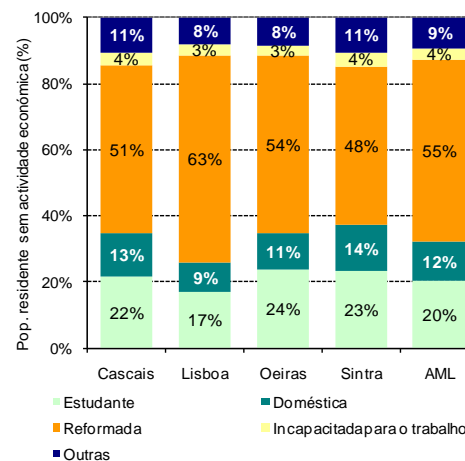
Cascais registava em 2001 uma **taxa de actividade superior à do conjunto da AML e de Lisboa** (53,1% em Cascais versus 48,1% em Lisboa e 52,2% na AML), próxima da verificada em Oeiras, mas inferior à do concelho de Sintra. Nesse ano, a população activa residente em Cascais era cerca de 90.6 mil habitantes (53% do total da população residente no concelho).

Seguindo a tendência da AML, a população residente em Cascais trabalhava na sua maioria no **sector terciário** (cerca de 80% da população empregada), enquanto apenas 20% da população empregada trabalhava no sector secundário e 1% no sector primário.



Distribuição da população empregada segundo os sectores de actividade económica (%), 2001

No que respeita à **população sem actividade económica**, verificava-se em Cascais, assim como em todos os concelhos analisados e no conjunto da AML, **uma maior preponderância da população reformada** (51%), sendo esta seguida dos estudantes (22%) e das domésticas (13%).

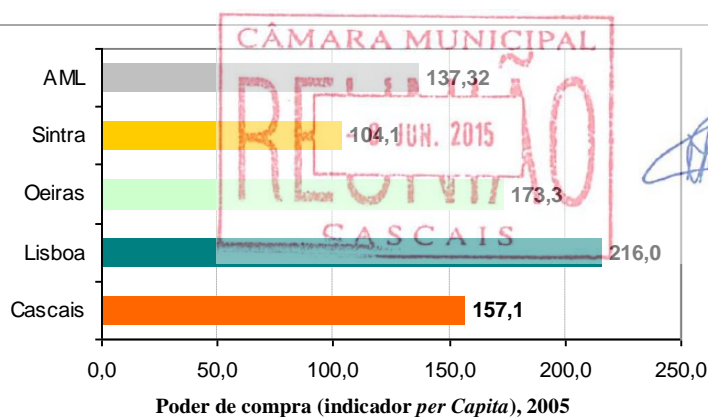


População sem actividade económica (%), 2001

### Poder de compra

O Indicador *per Capita* (IpC) do poder de compra é um número índice que compara o poder de compra regularmente manifestado nos diferentes concelhos, em termos *per capita*, com o poder de compra médio do País a que foi atribuído o valor 100.

Em 2005, Cascais apresentava um **valor *per capita* do poder de compra superior à média da AML** (157,1 vs. 137,3), ocupando **o 4º lugar do ranking nacional** (apenas Lisboa, Oeiras e Porto registaram valores mais elevados). Este indicador é bastante revelador da maior capacidade de compra dos residentes em Cascais, e tem implicações ao nível das escolhas modais já que indicia uma maior disponibilidade para “pagar mais” pelas opções de mobilidade.





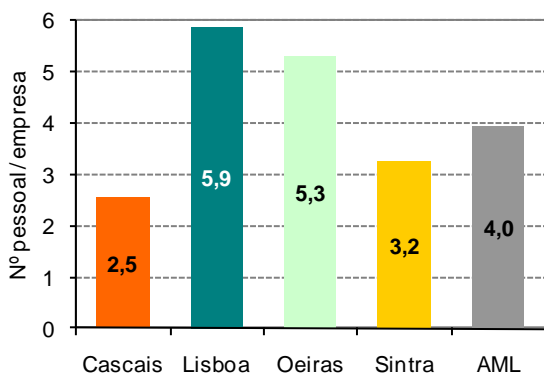
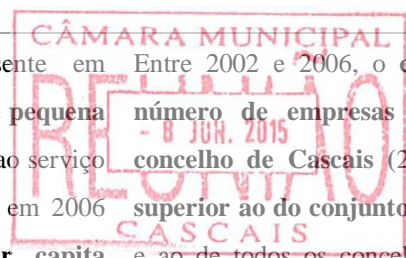
### B.1.2. Tecido empresarial e emprego

#### Empresas com sede no concelho

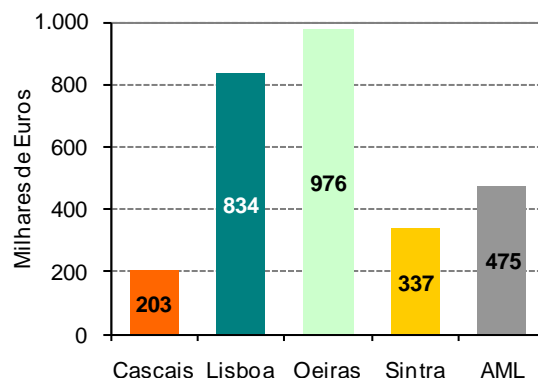
Nesse ano, existiam cerca de **26.460** empresas com sede no concelho de Cascais, valor que representava cerca de **8%** do total de empresas com sede na AML.

A estrutura empresarial presente em Cascais assenta em **empresas de pequena dimensão** (cerca de 2,5 pessoas ao serviço por empresa), as quais geraram em 2006 um **volume de negócios per capita substancialmente inferior ao da AML** com excepção de Oeiras (o qual (cerca de 80 mil euros por pessoal ao serviço contra 120 mil euros registado para a AML), apontando assim para uma **estrutura de emprego de “carácter familiar”**.

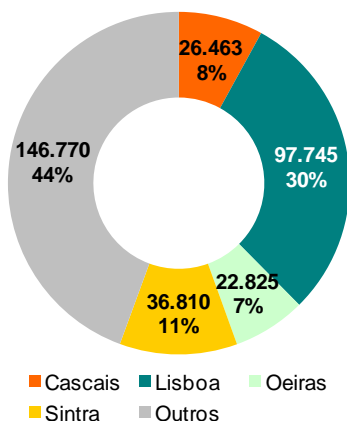
Entre 2002 e 2006, o **crescimento do número de empresas com sede no concelho de Cascais (28%) foi muito superior ao do conjunto da AML (5%)** e ao de todos os concelhos analisados, com excepção de Oeiras (o qual apresentou um aumento no total de empresas com sede no concelho de cerca de 34%).



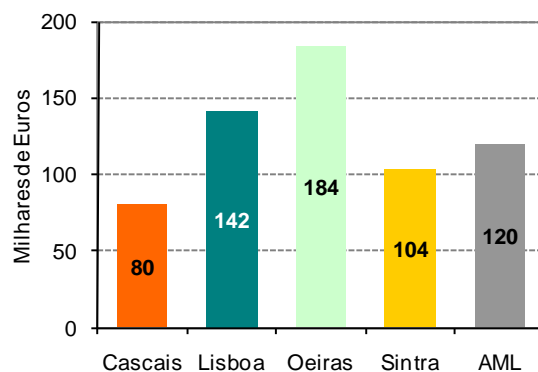
N.º médio de pessoal /empresa, 2006



Volume de negócios médio por empresa (milhares de euros), 2006



Distribuição das empresas com sede na AML (por concelho de sede), 2006



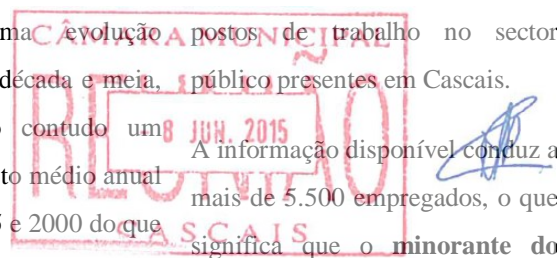
Volume de negócios médio por pessoa ao serviço (milhares de euros), 2006

## Emprego

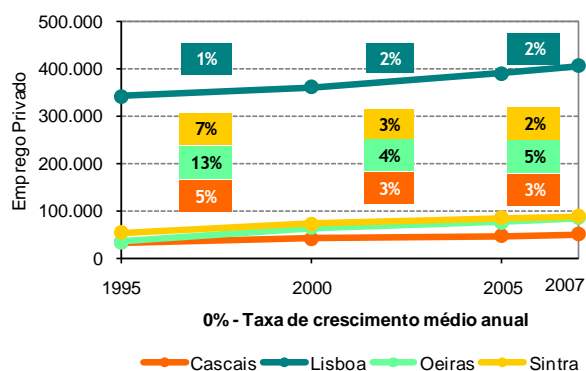
Os valores relativos ao número de pessoas ao serviço nas empresas com sede no concelho devem ser olhados com alguma cautela, visto que parte do emprego se localiza fora de Cascais, não correspondendo este total ao emprego localizado no concelho.

Efectivamente, tendo em consideração os dados dos quadros de pessoal do Ministério do Trabalho e da Segurança Social, estima-se que, em 2007, existissem cerca de **49.600 pessoas empregadas em Cascais (sector privado)**, valor que correspondia a **5% do total de pessoas ao serviço nos estabelecimentos da AML**.

O emprego no sector privado em Cascais teve uma evolução positiva na última década e meia, tendo apresentado um ritmo de crescimento superior entre 1995 e 2000 do que nos períodos 2000-2005 e 2005-2007 (5% vs. 3%).

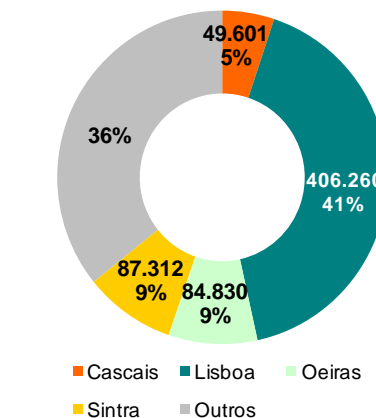
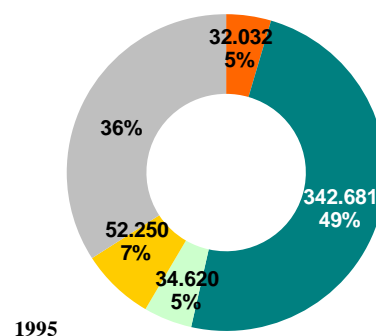


Não foi possível apurar o total de postos de trabalho no sector público presentes em Cascais. A informação disponível conduz a mais de 5.500 empregados, o que significa que o **emprego total presente no concelho é de cerca de 55 mil postos de trabalho.**



AML		
Taxa de Cresc. Médio Anual		
1995-2000	2000-2005	2005-2007
3%	3%	3%

Evolução do número de pessoas ao serviço nos estabelecimentos, por concelho (1995-2007)



Distribuição do emprego privado na AML

### B.1.3. Principais dinâmicas funcionais e movimentos pendulares

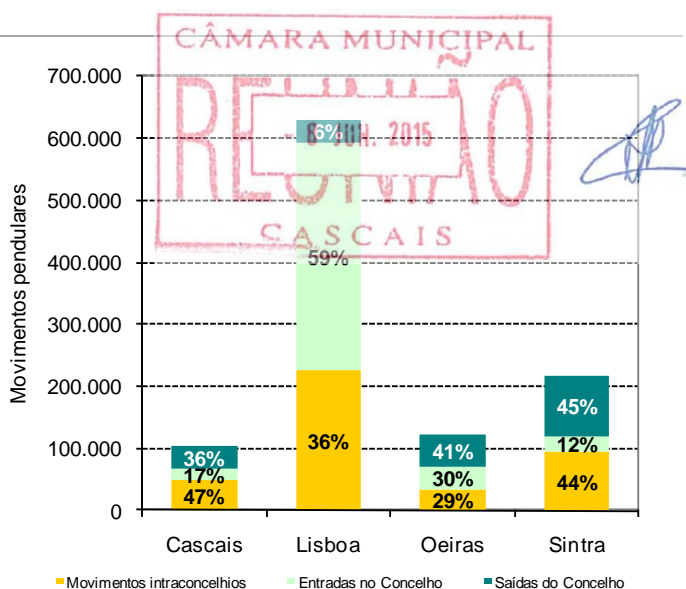
#### Estrutura dos movimentos pendulares

A análise da estrutura dos movimentos pendulares em 2001 revelou que, em todos os concelhos em estudo, excepto Lisboa, o peso dos movimentos de saída do concelho é superior aos de entrada.

Em Cascais, cerca de **37.300 residentes** no concelho saíram para trabalhar fora, enquanto que a população que entrava em Cascais para trabalhar ou estudar cifrava-se em cerca de **17.800 pessoas**.

No que concerne aos **movimentos intra-concelhios**, constata-se que cerca de **49.710 residentes trabalhavam no concelho**, valor que corresponde a cerca de **50% dos movimentos pendulares totais** (percentagem superior à verificada nos restantes concelhos analisados).

Importa assim enfatizar que cerca de metade das deslocações por motivos casa-trabalho ou casa-escola são realizados internamente a Cascais, mesmo quando se considera o total de movimentos realizados pelos residentes no concelho e o universo das pessoas que para aqui se deslocam; a consideração deste dado será de extrema importância na definição de uma estratégia de gestão das acessibilidades.



Estrutura dos movimentos pendulares, 2001

**Relações de dependência funcional**

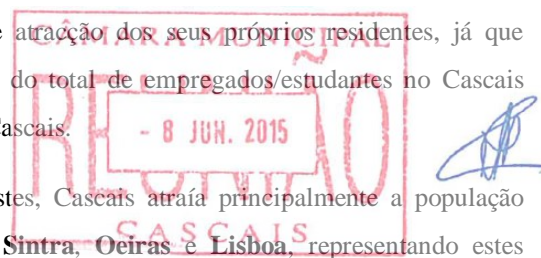
**Movimentos intra-concelhios:** 57% dos residentes (empregados ou estudantes) em Cascais exerciam a sua actividade no concelho.

**Saídas:** Em 2001, cerca de 43% da população residente (empregada ou estudante) em Cascais exercia a sua actividade fora do concelho.

O concelho de Lisboa constituía o destino mais procurado, representando as saídas para este concelho cerca de 27% do total da população residente em Cascais (cerca de 23 mil empregados/estudantes). Para além de Lisboa, destacavam-se como destino de trabalho/estudo os concelhos de Oeiras (8%) e Sintra (4%).

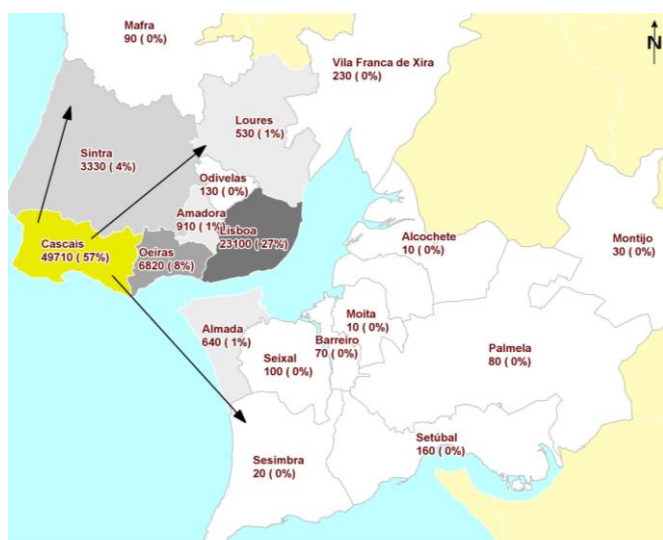
**Movimentos de entrada:** Cascais apresentava uma forte capacidade de atracção dos seus próprios residentes, já que cerca de 74% do total de empregados/estudantes no Cascais residiam em Cascais.

Para além destes, Cascais atraía principalmente a população residente em Sintra, Oeiras e Lisboa, representando estes cerca de 11%, 6% e 3% dos empregados/estudantes que exerciam a sua actividade em Cascais em 2001.



*[Handwritten signature]*

**Saídas:**



N.º Residentes (empregados e estudantes) em Cascais por local de trabalho ou estudo - 2001

0 a 500	1000 a 4000	10000 a 30000
500 a 1000	4000 to 10000	30000 a 49710

**Residentes (empregados ou estudantes) em Cascais por local de trabalho ou estudo, 2001**

**Entradas:**



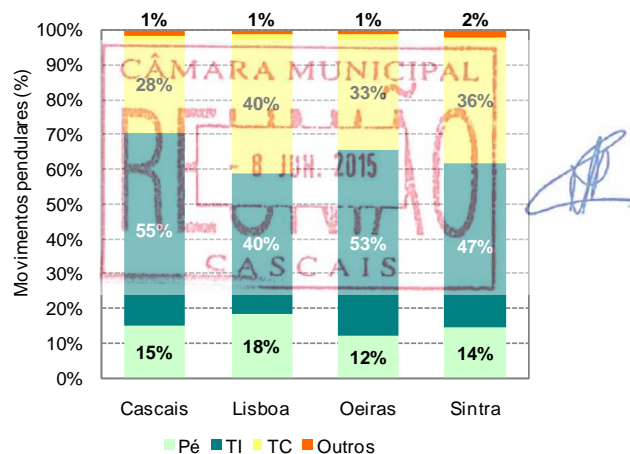
N.º - Empregados ou estudantes que exercem a sua actividade em Cascais (por concelho de residência) - 2001

0 a 500	1000 a 3000	6000 a 10000
500 a 1000	3000 a 6000	10000 a 49710

**Empregados ou estudantes que exercem a sua actividade em Cascais, por concelho de residência, 2001**

### Modos de transporte e duração da viagem

Em 2001, o principal modo de transporte utilizado nos movimentos pendulares da população residente em todos os concelhos analisados foi o **automóvel**, destacando-se o concelho de **Cascais com mais de metade dos movimentos a ser realizado neste modo de transporte**. Lisboa apresentava uma repartição modal mais equilibrada, com o TI e o TC a registarem quotas semelhantes (cerca de 40% cada).

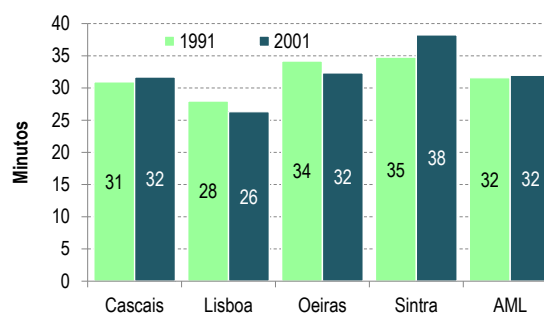


Modo de transporte mais utilizado nos movimentos pendulares (por concelho de residência), 2001

Entre 1991 e 2001 verificou-se em Cascais um forte crescimento das deslocações pendulares em automóvel (passaram de 32% para 52% entre 1991 e 2001), o que foi conseguido à custa da redução simultânea das quotas do modo pedonal (32% para 25%) e do transporte colectivo (32% para 21%).

Esta tendência não foi exclusiva do concelho de Cascais e traduziu as melhorias globais em matéria de qualidade de vida (e correspondente aquisição do automóvel por parte das famílias) e das infra-estruturas rodoviárias. O processo de inversão desta tendência constitui contudo um desafio adicional, já que é unanimemente reconhecido que a transferência do automóvel para outras opções modais é bastante mais difícil do que o inverso.

A duração média dos movimentos pendulares dos residentes em Cascais era próxima dos 30 minutos (semelhante aos restantes concelhos da AML), tanto em 1991 como em 2001, o que permite verificar que, **apesar dos investimentos realizados** neste período, tanto nas infra-estruturas rodoviárias, como no transporte colectivo, **o tempo médio despendido pela população residente nestes concelhos nas suas deslocações pendulares não sofreu alterações significativas**.



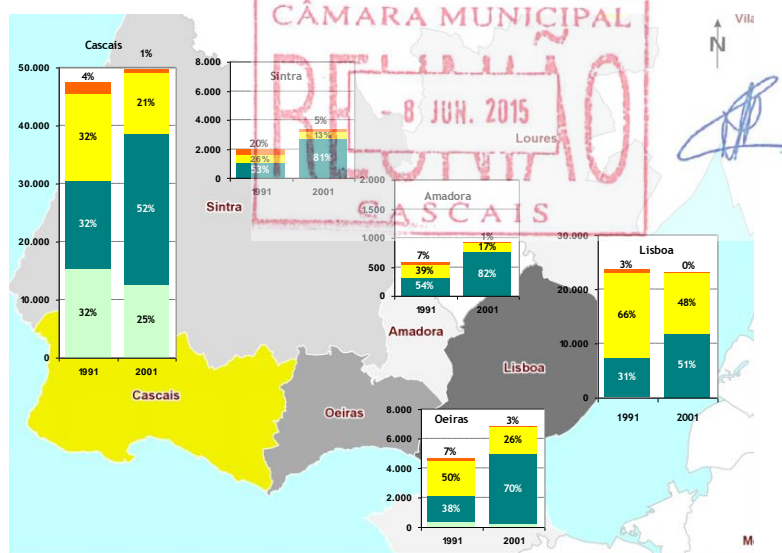
Duração média dos movimentos pendulares por concelho de residência (min), 1991 e 2001

### Repartição modal nas entradas e saídas de Cascais

Nos **movimentos intra-concelhios** em Cascais, constata-se uma forte dependência do automóvel, com cerca de **52% da população residente e empregada/estudante em Cascais a optar pelo TI nos seus movimentos pendulares.**

Nos **movimentos de saída** observou-se mais uma vez o domínio do TI, sendo este mais evidente nos movimentos para **Sintra e Amadora** (82% na Amadora e 81% em Sintra), verificando-se entre 1991 e 2001 um decréscimo acentuado na utilização do transporte colectivo e dos outros modos de transporte.

#### Saídas:



Residentes (empregados ou estudantes) em Cascais por local de trabalho ou estudo - 2001

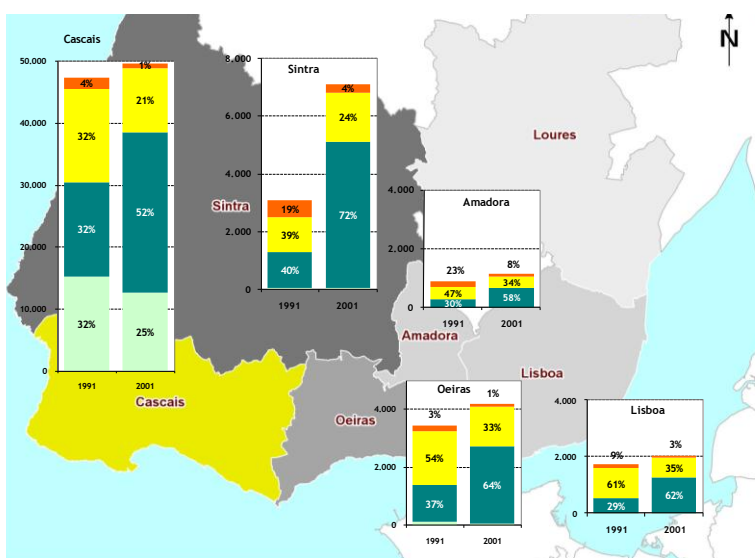


#### Modo de transporte utilizado nos movimentos pendulares dos residentes (empregados/estudantes) em Cascais (por concelho de destino), 2001

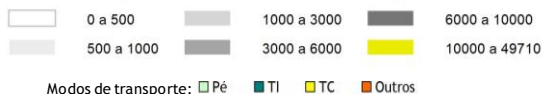
Nos **movimentos de entrada** constata-se igualmente o predomínio do uso do TI, destacando-se esta opção modal nos empregados/estudantes provenientes de **Sintra** (com cerca de 72% a recorrerem a este modo de transporte).

Comparando com os valores registados em 1991, observa-se um **aumento considerável do peso relativo dos movimentos pendulares realizados em TI.**

#### Entradas:



Empregados ou estudantes que exercem a sua actividade em Cascais (por concelho de residência) - 2001



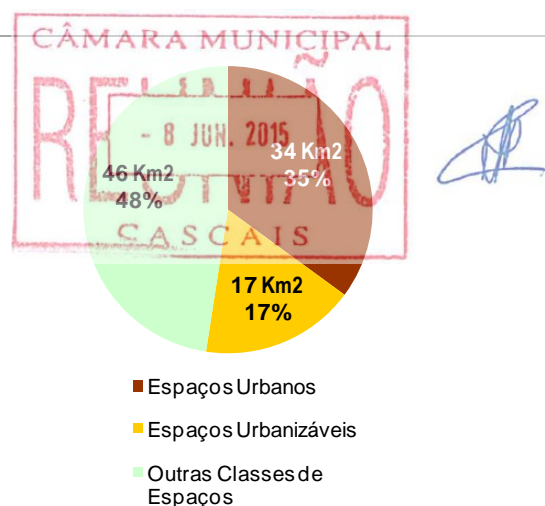
#### Modo de transporte utilizado nos movimentos pendulares dos empregados/estudantes que exercem a sua actividade em Cascais (por concelho de residência), 2001

## B.2. Ocupação do território

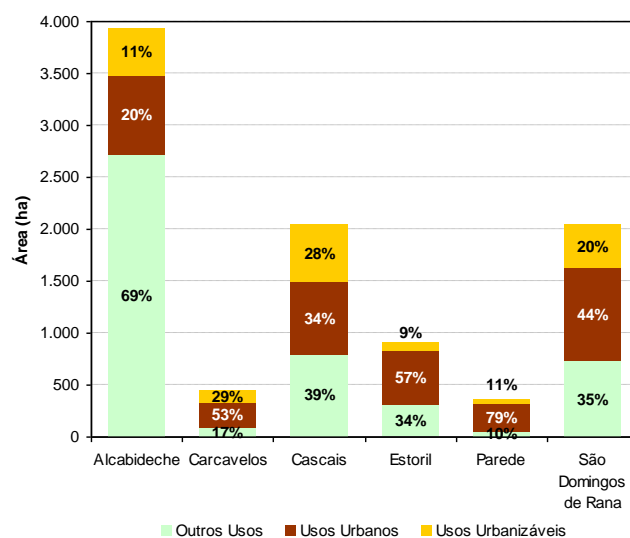
### PDM de Cascais

No PDM de Cascais cerca de **17 km<sup>2</sup>** do território municipal estava classificado como **área urbanizável ou passível de ser ocupada com usos urbanos**. Este valor representava aproximadamente 17% da área total do concelho e metade da área então ocupada com usos urbanos (34 km<sup>2</sup>). **Cascais, Alcabideche e São Domingos de Rana** detinham as **maiores áreas de expansão urbana**, correspondendo estas, respectivamente, a 28%, 11% e 20% da área total da freguesia.

Se na freguesia de Cascais a rede de acessibilidades está relativamente bem estruturada para acomodar novos potenciais de ocupação urbana, quando se considera Alcabideche, e principalmente São Domingos de Rana, é **fundamental garantir que o processo de consolidação urbana é 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.



Peso relativo das classes de espaços urbanos e urbanizáveis no total do concelho



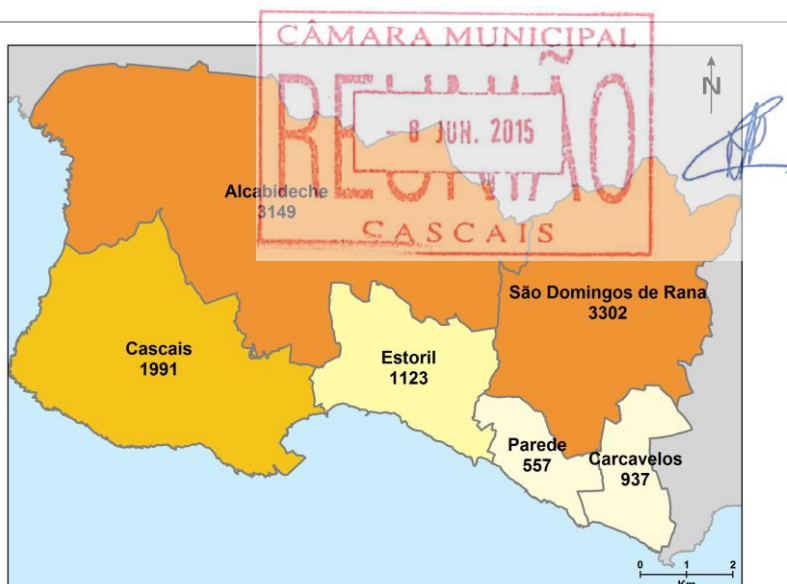
Distribuição das classes de espaços urbanos e urbanizáveis por freguesia

### Dinâmicas recentes de ocupação residencial

Nos últimos anos tem-se verificado a **consolidação e a expansão da área urbana do concelho**, o que ocorreu quase exclusivamente, por via da construção /expansão da **componente residencial**, em detrimento de outro tipo de usos. A opção por uma ocupação mono-funcional do território **limita o desenvolvimento de soluções de transporte eficientes** porque as dinâmicas de mobilidade nas zonas em que está presente apenas um uso são coincidentes no tempo e no sentido de deslocação, reduzindo consideravelmente o potencial de plena utilização ao longo do dia das infra-estruturas e serviços criados.

As freguesias com uma **maior dinâmica** foram, nesse período, **São Domingos de Rana e Alcabideche**, com mais de 3 mil novos alojamentos em 2008, cada uma. As freguesias menores e mais consolidadas, nomeadamente Parede e Carcavelos, registaram os acréscimos de alojamentos mais baixos.

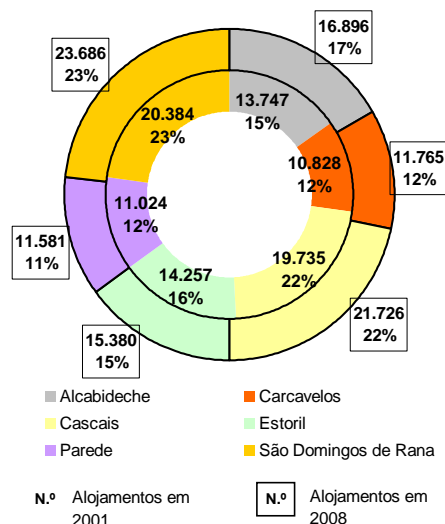
A construção de novos alojamentos ocorreu um pouco por todo o território concelhio, sendo contudo possível inferir as seguintes tendências:



Alojamentos construídos entre 2001 e 2008



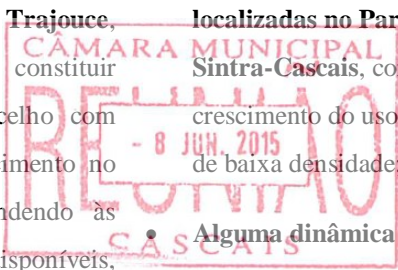
Alojamentos construídos entre 2001 e 2008, por freguesia



Total de alojamentos, por freguesia, em 2001 e 2008

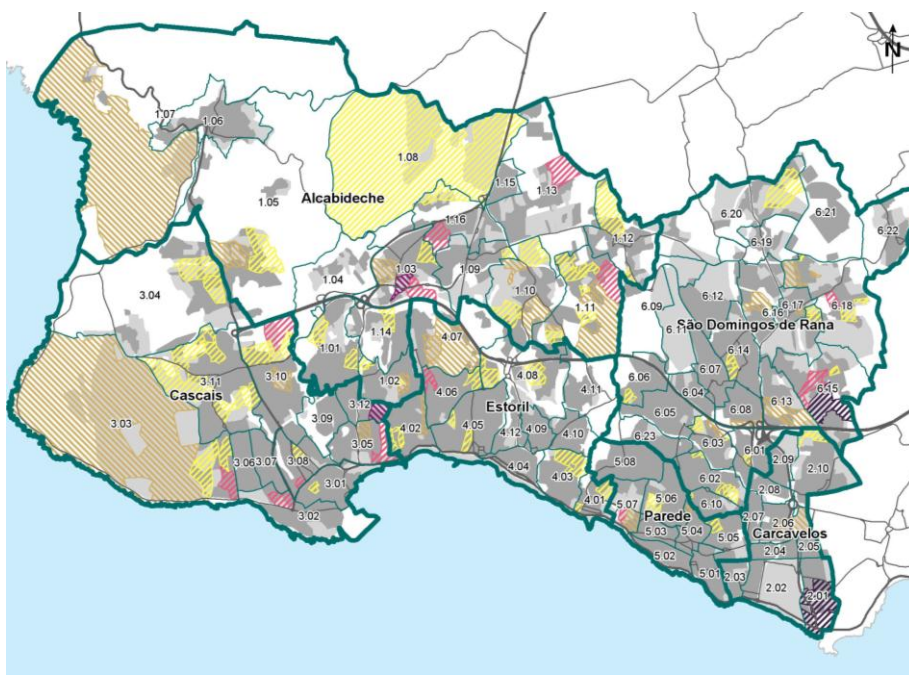


- **Consolidação urbana de toda a zona a sul da A5**, organizando-se a ocupação do território num contínuo urbano de Carcavelos a Cascais, apenas interrompido fora da faixa litoral nas zonas dos vales de orientação dominante Norte-Sul da Ribeira de Caparide (no limite nascente da freguesia do Estoril), das Ribeiras de Bicesse e de Manique (freguesia do Estoril), da Ribeira da Castelhana (freguesia de Alcabideche), e da Ribeira das Vinhas (freguesia de Cascais);
- **Forte dinâmica residencial no eixo nascente do concelho, entre Carcavelos e Trajouce**, continuando este eixo a constituir uma das zonas do concelho com maior potencial de crescimento no médio/longo prazo (atendendo às áreas urbanizáveis disponíveis, incluindo as localizadas na área poente da freguesia de São Domingos de Rana), o que torna premente a estruturação da rede viária neste corredor;
- **Tendência de ocupação das zonas urbanizáveis e urbanas localizadas no Parque Natural Sintra-Cascais**, com o crescimento do uso residencial de baixa densidade;
- **Alguma dinâmica urbana, predominantemente residencial, na envolvente aos nós da A5/IC15 ou nas vias que lhes dão acesso.**



Esta consolidação urbana vem tornar mais urgente a existência de vias de hierarquia intermédia de orientação Nascente – Poente.

- **Tendência para a consolidação de um contínuo urbano no interior do concelho**, com a consolidação e expansão do uso residencial, principalmente de baixa densidade, nos lugares de Pau Gordo, Manique, Bicesse, Alcoitão e Alcabideche, muitas vezes apoiadas numa rede rodoviária incipiente e pouco estruturada.



Alojamentos construídos entre 2001 e 2008

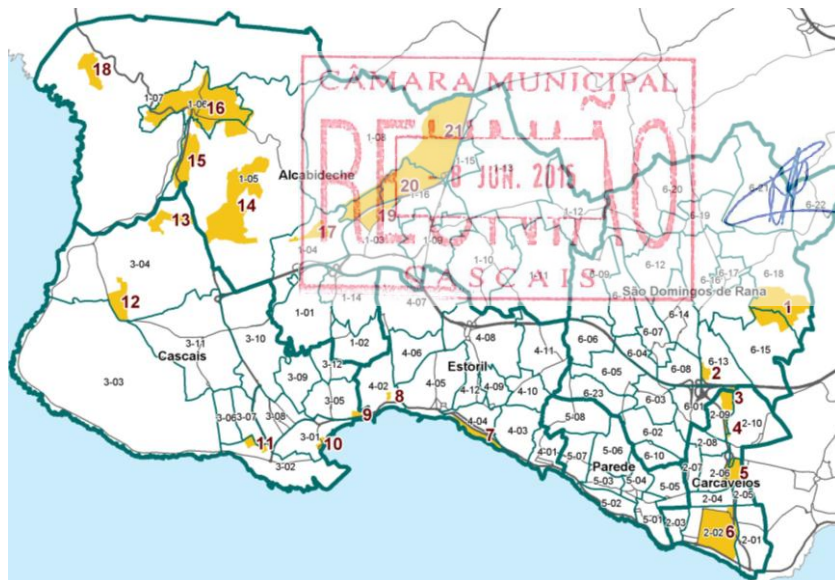


Ocupação urbana do concelho de Cascais e novos alojamentos, por subsecção estatística (2001-2008)

## Prospectivas de ocupação urbana

Da análise dos Planos em vigor ou em elaboração será de esperar a manutenção de algumas das tendências em curso, principalmente:

- a) **o reforço da dinâmica urbana no corredor nascente do concelho**, no qual está prevista a consolidação da vertente residencial mas também da componente de comércio/serviços;
- b) a ocupação das zonas urbanas e urbanizáveis do **Parque Natural Sintra-Cascais**;
- c) a **continuação da consolidação urbana a sul da A5/IC15**.



Principais Planos (em vigor ou em elaboração) no concelho de Cascais

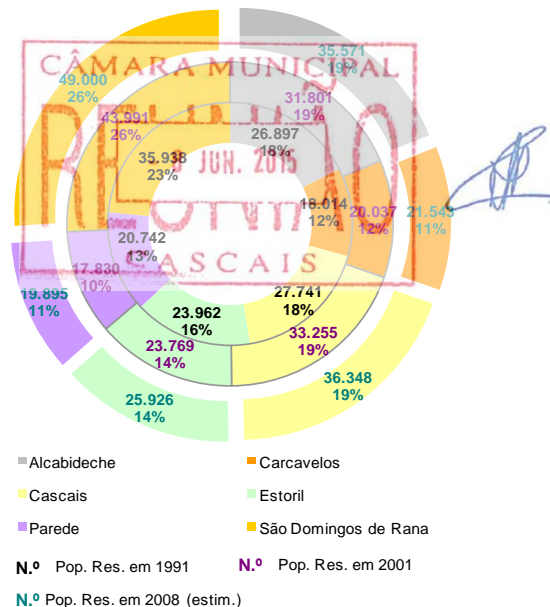
- |                                                                                            |                                                                     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|
| 1 PP da Villa Romana de Freiria                                                            | 12 PP da Areia                                                      |
| 2 PP do Esp. Reest. Urb. para a instalação da Sede Nac. da Brisa                           | 13 PP da Charneca                                                   |
| 3 PP do Espaço de Estabelecimento Terciário do Arneiro                                     | 14 PP do Zambujeiro e Murches                                       |
| 4 PP do Espaço Terciário de Sassoeiros Norte                                               | 15 PP de Alcorvim de Cima e Alcorvim de Baixo                       |
| 5 PP da Quinta do Barão                                                                    | 16 PP da Malveira da Serra e Janes                                  |
| 6 PP do Espaço de Reestruturação Urbanística de Carcavelos Sul                             | 17 PP do Cabreiro                                                   |
| 7 PP para a Zona de S. João e Envolvente ao Forte de St.º António                          | 18 PP da Biscaia e Figueira do Guincho                              |
| 8 PP para a Reestruturação Urbanística do Terreno do Hotel Miramar                         | 19 PP de Alcabideche                                                |
| 9 PP para a Reestruturação Urbanística dos Terrenos do Hotel Estoril-Sol e Área Envolvente | 20 PP para a Área de Intervenção Específica da Atrozela             |
| 10 PP da Zona Ribeirinha de Cascais                                                        | 21 PP para a Área de Intervenção Específica do Autódromo do Estoril |
| 11 PP para a Reconversão Urbanística da Praça de Touros de Cascais                         |                                                                     |

### B.3. Principais tendências demográficas

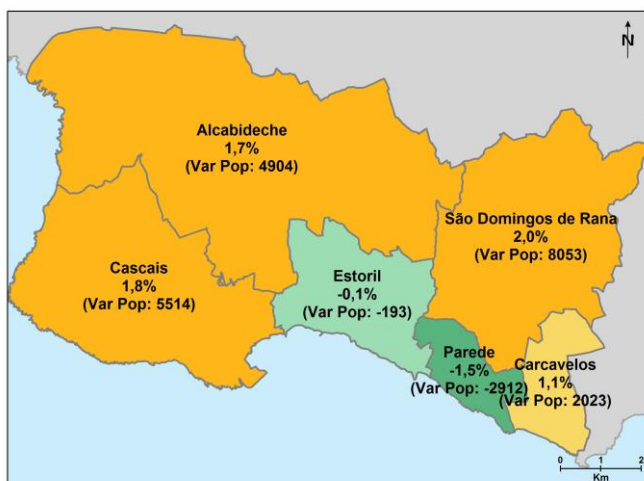
Como anteriormente referido, Cascais concentrava em 2008 cerca de 7% da população residente na AML. Em 2001 residiam cerca de 171 mil habitantes, tendo sido estimado pelo INE que **em 2008 esse valor passou para aproximadamente 188 mil habitantes. Entre 2001 e 2008 estima-se que todas as freguesias registaram aumentos populacionais** (ao contrário do registado entre 1991 e 2001).

**São Domingos de Rana, Alcabideche e Parede** apresentaram um **ritmo de crescimento mais elevado** do que as restantes. Em termos de valores absolutos, estes aumentos foram mais modestos na **Parede, Estoril e Carcavelos**, freguesias mais consolidadas e com menores áreas de expansão urbanas.

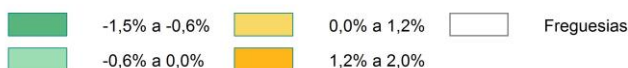
**São Domingos de Rana** continuou assim a ser em 2008 a freguesia com o **maior número de residentes** (passando estes a representar cerca de 26% da população concelhia), enquanto a freguesia da **Parede** manteve-se a **menos populosa**.



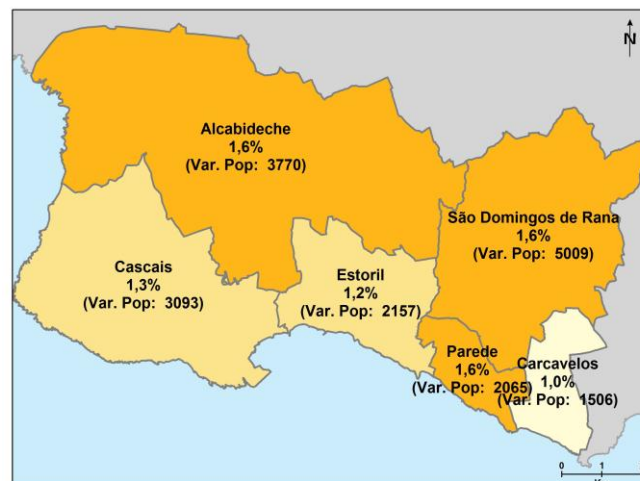
População residente em Cascais, por freguesia, 1991, 2001 e 2008 (estimativa)



TCMA da população entre 1991 e 2001



Taxas de crescimento médio anual à freguesia, 1991/2001



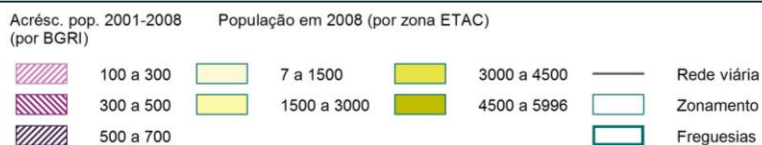
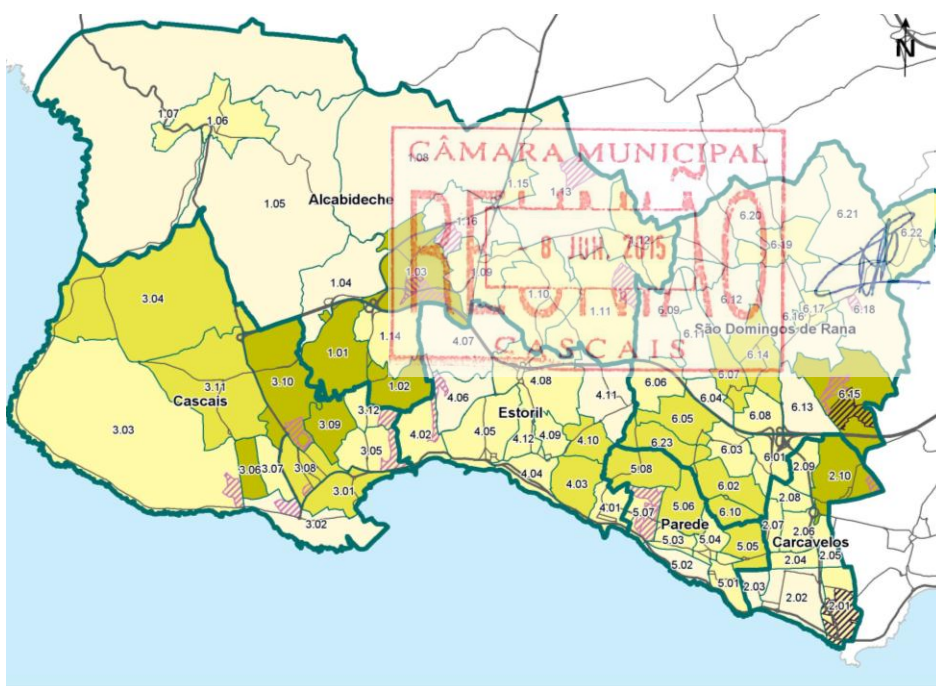
TCMA da população entre 2001 e 2008



Taxas de crescimento médio anual à freguesia, 2001/2008 (estimativa)

Pormenorizando esta análise verifica-se que **uma parte importante dos “novos residentes”** localizou-se no **corredor nascente do concelho**, destacando-se a ponta sudeste da freguesia de **Carcavelos**, com as urbanizações do Bairro de Lombos Sul e Quinta de S. Gonçalo, e a zona sudeste da freguesia de **São Domingos de Rana**, com a urbanização de St. Dominic's e envolvente.

A norte da A5/IC15 destacam-se, para além das zonas acima mencionadas, as novas urbanizações em **Alcabideche**, principalmente a Urbanização da Quinta de São Martinho na envolvente à VLN.



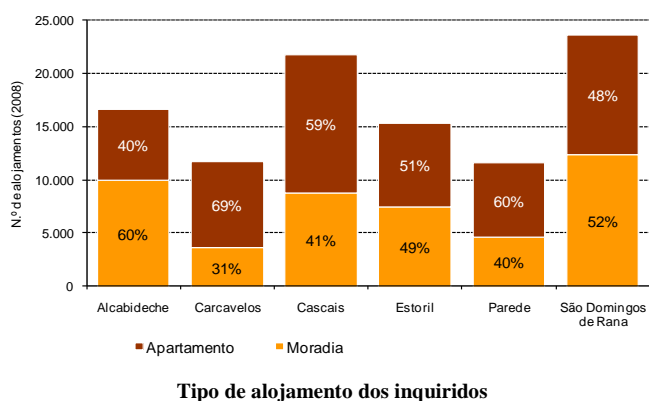
Acréscimo populacional entre 2001 e 2008 (por subsecção) e pop. em 2008 (por zona)

## B.4. Densidade de ocupação

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

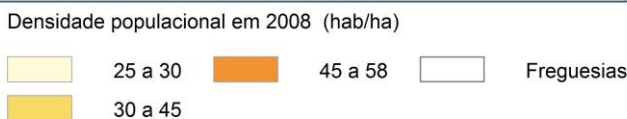
As **freguesias do lado poente** do concelho apresentam **densidades de ocupação bastante baixas**, com a freguesia de Alcabideche a registar o menor valor (cerca de 25 hab./ha).

As **freguesias do litoral nascente** apresentam, por sua vez, **os valores mais elevados**, destacando-se a freguesia da Parede com cerca de 58 hab./ha.



Cascais caracteriza-se pela existência de **extensas zonas com baixa densidade populacional** (muitas delas de génese ilegal) e pela **coexistência de inúmeros bairros de moradias com loteamentos de edifícios multifamiliares**.

Com efeito, segundo o inquérito realizado no concelho de Cascais verifica-se que **cerca de 47% dos residentes vivem em moradias e os restantes residem em apartamentos**. Estas urbanizações com uma densidade mais elevada correspondem, em muitos casos, a construções mais recentes ou a bairros com cariz de habitação social (PER e habitação municipal).

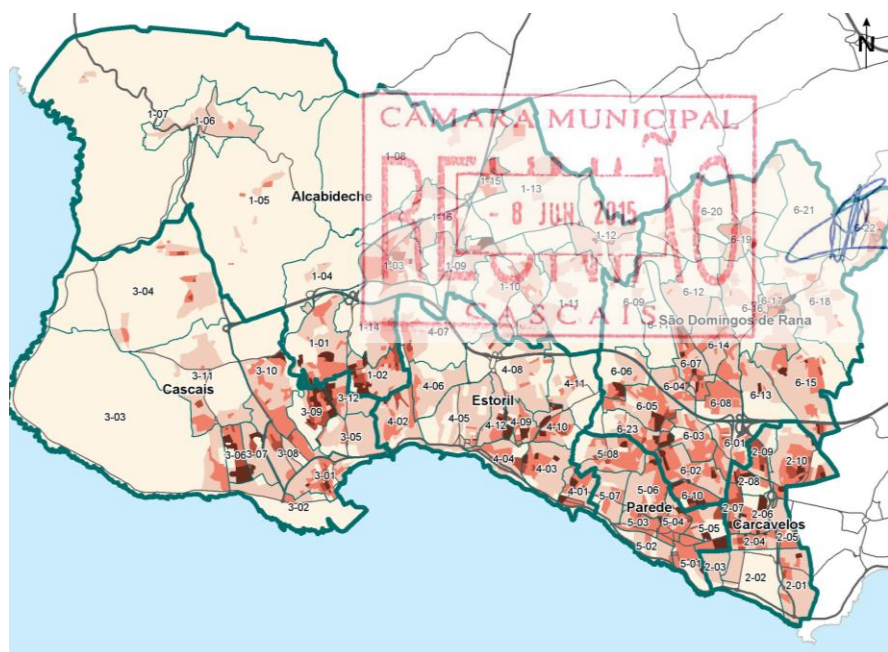


Densidade populacional bruta, 2008 (estimativa)

Da análise mais pormenorizada das **densidades populacionais** no concelho é possível destacar que área do concelho a **sul da A5/IC15 é bastante mais densa** que a zona a norte (exceptuando o seu quadrante sudoeste, correspondente a parte do Parque Natural Sintra-Cascais).

A **norte da A5/IC15** destacam-se **dois eixos mais densos**: o corredor nascente definido pela sequência de lugares de Tires, Abóboda e Trajouce e o corredor apoiado na N9 (Alcabideche, Bairro da Cruz Vermelha).

Se no caso do corredor de ligação Cascais – Alcabideche – Bairro da Cruz Vermelha se verificou uma melhoria recente das acessibilidades rodoviárias por via da abertura do IC30 e respectivos acessos, o eixo de Tires – Abóboda – Trajouce depende da EN249-4, a qual garante um nível de oferta deficiente nos períodos de maior pressão rodoviária. Em ambos os casos é fundamental rever e potenciar a utilização do transporte colectivo nas ligações à zona litoral do concelho e também ao concelho de Sintra.



Dens. pop. global em 2008, por BGR (hab/ha)



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

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

### B.5.1. Principais dinâmicas de emprego

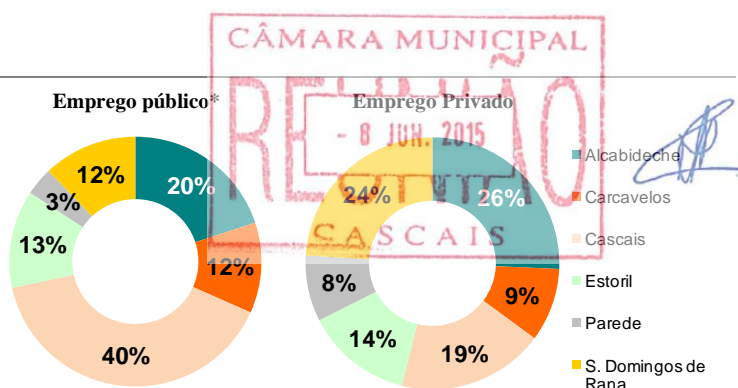
O emprego total existente no concelho era, em 2007, superior a **55 mil postos de trabalho**, dos quais cerca de **49.600 correspondiam ao sector privado**. Neste sector as freguesias de **Alcabideche** e **S. Domingos de Rana** concentravam cerca de 26% e 24% do total de emprego existente no concelho.

No que concerne ao **emprego público**, não foi possível apurar o total de funcionários presentes no concelho, mas tendo em consideração o emprego quantificado verifica-se que o **centro de Cascais** (3.01) é a zona que concentra o maior número de pólos de emprego público no concelho.

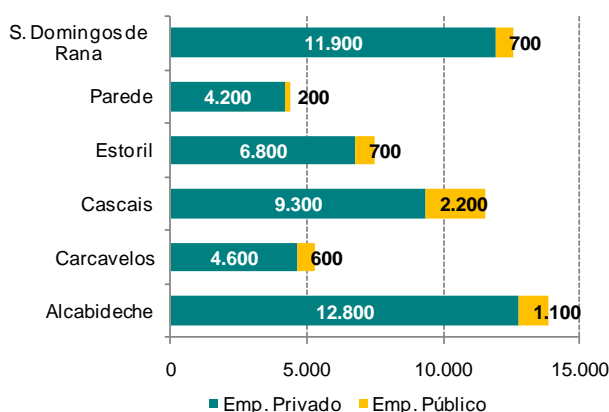
As zonas com maior concentração de emprego localizam-se no **corredor litoral do concelho, no eixo Carcavelos-Abóboda e no quadrante nordeste da freguesia de Alcabideche**. Nestes destacam-se com as **densidades mais elevadas** do concelho (superiores a 50 empregados /ha) a zona do **Cascaishopping** e do **centro de Cascais**. A sul da A5/IC15 sobressaem ainda, com densidades superiores a 25 empregados/ha, as zonas do **centro da Parede** e a zona do **Junqueiro**, na freguesia de Carcavelos. A norte da A5/IC15, com densidades semelhantes, destaca-se apenas a **zona Abóboda/Trajouce**, onde se localizam as **áreas industriais**.

A concentração do emprego nestas zonas será uma das variáveis a ter em consideração aquando da definição da estratégia de intervenção em matéria da gestão das acessibilidades.

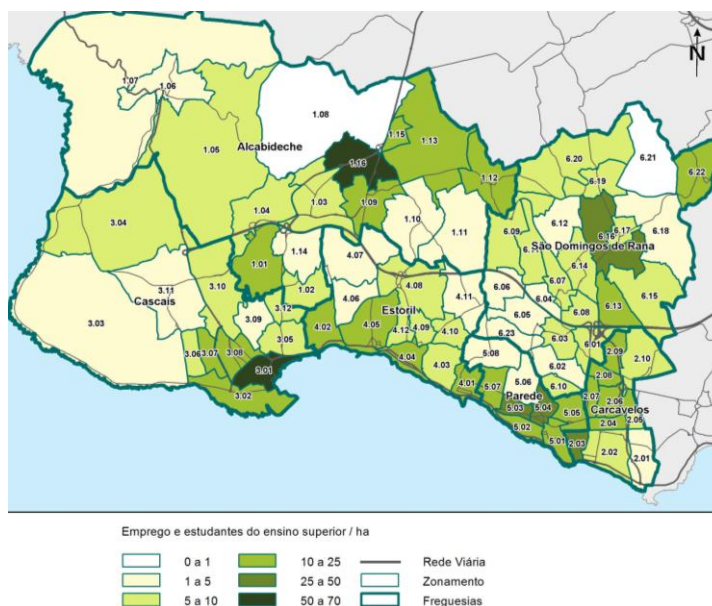
\* Considerando a informação disponível (não exaustiva)



Repartição do emprego público e privado no concelho, em 2007



Emprego público\* e privado por freguesia, em 2007



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

### B.5.2. Pólos geradores de deslocações

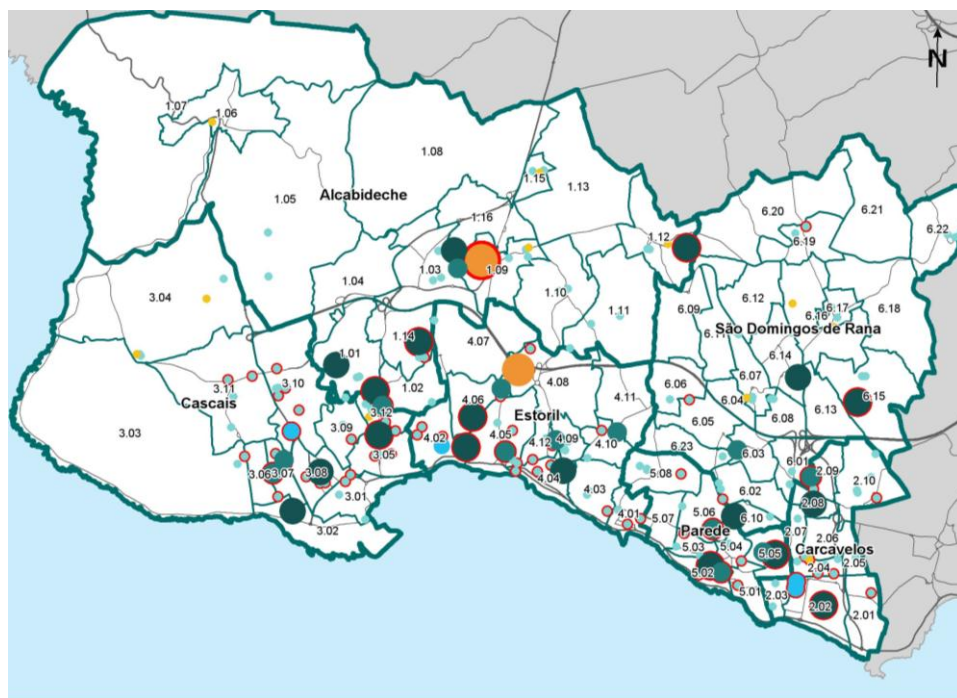
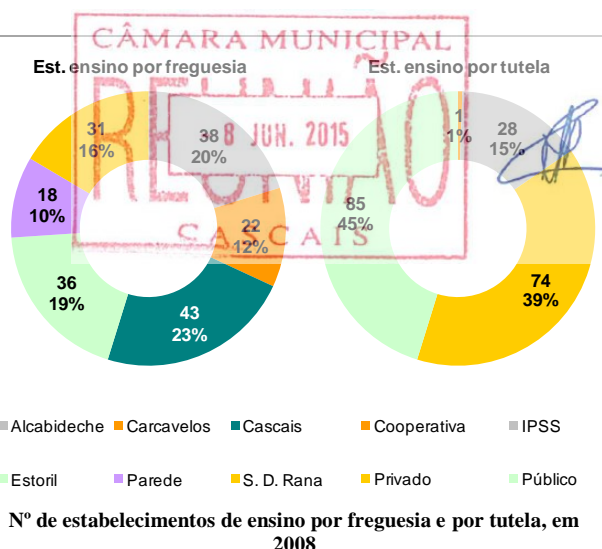
#### Pólos de estudo

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

Analisando a oferta escolar por nível de ensino, constata-se que a **rede escolar até ao 1.º Ciclo do Ensino Básico é bastante abrangente**, com **boa cobertura territorial**, admitindo-se assim que a maior parte das deslocações para a escola são (ou possam ser) realizadas a pé pelos alunos na sua área de influência directa.

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

Relativamente ao **ensino superior**, destacam-se a Escola Superior de Saúde de Alcoitão (localizada na freguesia de Alcabideche) e a Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Estoril (sediado na freguesia do Estoril). Estes pólos não estão devidamente inseridos no tecido urbano envolvente e, como tal, são indutores de uma mobilidade muito apoiada na utilização do transporte individual.



Equipamentos escolares por nível de ensino, em 2008



## Equipamentos de Saúde

Como pólos geradores de deslocações importantes destacam-se o Hospital Condes de Castro Guimarães (zona 3.01) e o Hospital Ortopédico Dr. José de Almeida (Carcavelos, zona 2.03), os quais constituem o Centro Hospitalar de Cascais, cujo encerramento se encontra previsto. Encontra-se contudo prevista a abertura em 2010 do novo Hospital de Cascais, o qual está localizado na freguesia de Alcabideche (zona 1.04), num local com boa acessibilidade rodoviária, mas com uma inserção urbana deficiente e reduzida oferta de transportes colectivos.

Para serviços de saúde mais especializados destacam-se o Centro de Medicina de Reabilitação do Alcoitão (Alcabideche, zona 1.09) e o Centro Ortopédico de Sant'Ana (Parede, zona 5.01).

No segmento privado, importa ainda referir, pela sua dimensão e serviços oferecidos, a Clínica Cuf, localizada na freguesia de Cascais (zona 3.10), enquanto pólo de atracção relevante.



### Centros Comerciais e principais superfícies comerciais

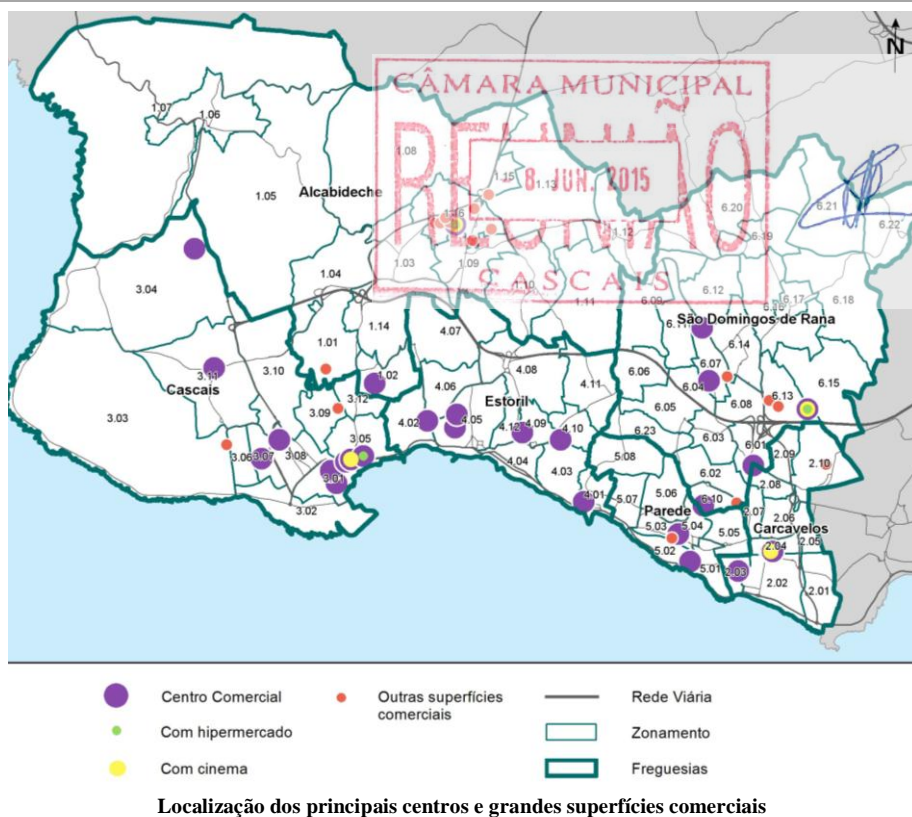
Existem 27 centros comerciais no concelho, a maior parte deles concentrados na freguesia de Cascais.

A maioria destes espaços corresponde a unidades comerciais de pequena dimensão e capacidade de atracção limitada, existindo contudo alguns espaços comerciais de maior relevo: o **Cascaishopping** (Alcabideche, 1.16); o **Riviera Center** (Carcavelos, zona 2.04); o **Cascais Villa** (Cascais, 3.01) e o **Jumbo de Cascais** (Cascais, 3.05).

Está ainda prevista a abertura da **Decathlon**, junto ao novo Hospital de Cascais (zona 1.04), e encontra-se em estudo, no âmbito do PP do Espaço de Estabelecimento Terciário do Arneiro, a instalação de uma **nova unidade comercial** em Carcavelos (zona 2.09).

Existem no concelho outras superfícies comerciais que também constituem pólos geradores de deslocações com algum peso, nomeadamente, as **grandes superfícies comerciais próximas do Cascaishopping** (Makro, Toys'R'Us, AKI, Worten, Staples Office Centre, Conforama); os **hipermercados Intermarché/ Bricomarché**, o **E.Leclerc** e o **MiniPreço** (Bairro Mata da Torre, em S. D. Rana); o **Modelo** (Parede); os supermercados **Lidl** da Rebelva, Sassoeiros, Tires, Fontainhas, Torre e Alcoitão e o **Pingo Doce** de Alvide.

Alguns dos espaços comerciais com maior capacidade de atracção – entre os quais se destaca o Cascaishopping (e a respectiva zona envolvente) ou o Intermarché/Bricomarché – não estão devidamente inseridos no tecido urbano envolvente e, como tal, são **fortemente indutores de uma mobilidade apoiada quase exclusivamente na utilização do transporte individual**; nalguns casos será possível reverter esta situação por via da melhoria da oferta de transportes colectivos e das redes de modos suaves, mas, no caso particular do Cascaishopping, a deficiente inserção urbana deste espaço comercial e a sua amarração à envolvente apenas permitem a consideração de soluções mitigadoras.



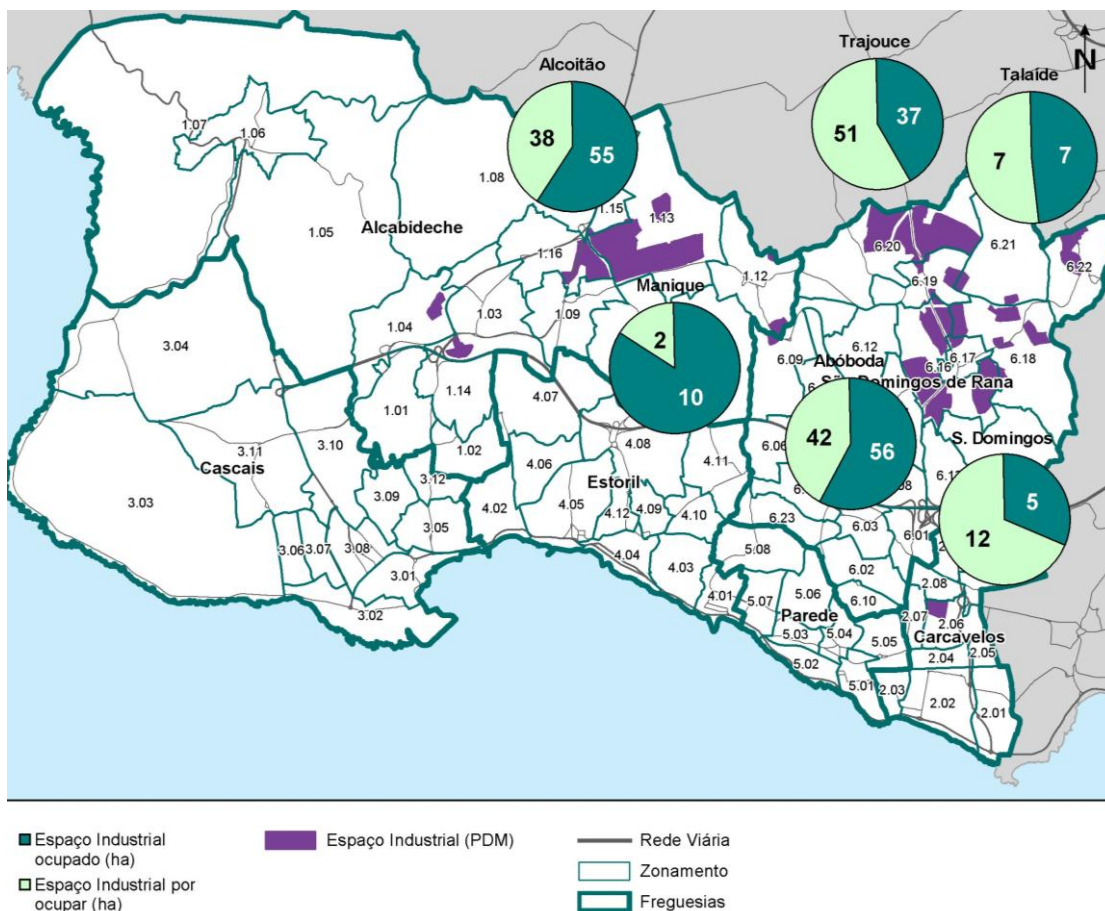
### Zonas industriais

Os actuais **parques industriais**, definidos no PDM, localizam-se essencialmente no **interior do concelho**, a **norte da A5**, nas freguesias de **Alcabideche e São Domingos de Rana**. As zonas industriais de maiores dimensões localizam-se nos lugares de Abóboda/Trajouce (6.16 e 6.20) e Alcoitão/Adroana/Manique (1.13 e 1.16).

A maior parte das zonas industriais está longe de estar consolidada, **existindo ainda significativas áreas de expansão**. Os maiores espaços industriais por ocupar localizam-se nos lugares Bairro Cabeço do Cação/Trajouce (6.20), Trajouce/Conceição da Abóboda (6.18) e Adroana (1.13).

As acessibilidades rodoviárias destes pólos industriais à rede rodoviária superior são asseguradas sobretudo pela EN249-4 e Estrada de Manique, **vias estas que não estão dimensionadas para os fluxos de pesados que sobre elas impendem**, sobretudo porque atravessam os aglomerados de **São Domingos de Rana, Abóboda, Manique e Trajouce**.

Neste domínio é fundamental promover a **construção de circulares rodoviárias exteriores a estes aglomerados**, de modo a ser possível desviar o tráfego de pesados para estas novas vias, o que tem o duplo objectivo de permitir a qualificação urbana e ambiental dos aglomerados urbanos existentes, mas também aumentar a eficiência económica das unidades empresariais que motivam as deslocações dos pesados.



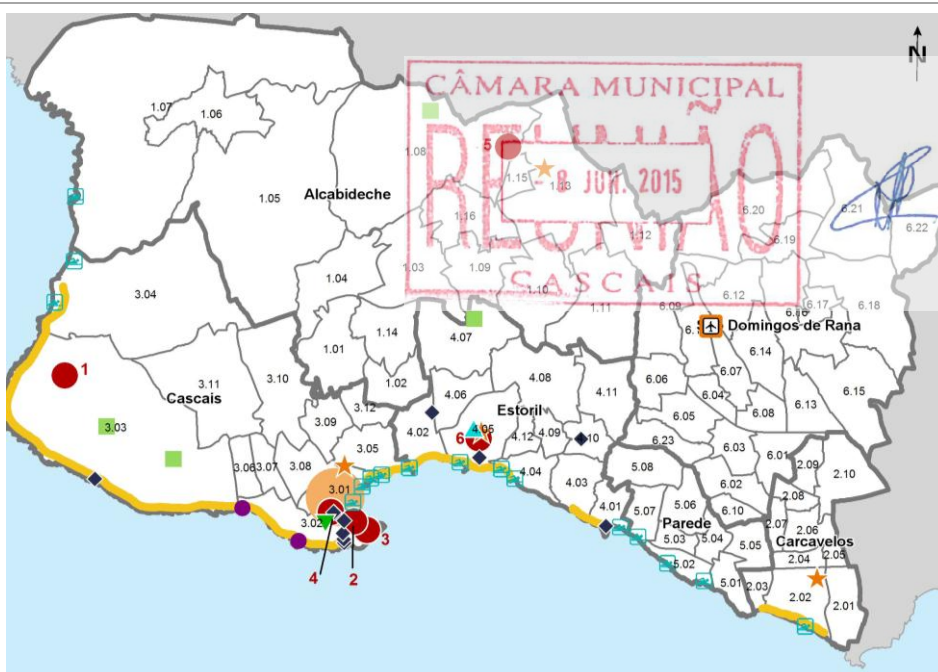
Localização das áreas industriais do concelho

## Pólos Turísticos

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

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

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



● Âncora Turística:	■ Campo de Golfe	● Centro Histórico Cascais	□ Zonamento
1 - Parque Natural	☒ Praia	★ Feira/Mercado	▭ Freguesias
2 - Cidadela	♠ Casino	◆ Museu	
3 - Marina	🚶 Passeio Marítimo / Ciclovia	✈ Aeródromo	
4 - Casa das Histórias e Desenhos Paula Rego	● Miradouro		
5 - Autódromo	▼ Hipódromo		
6 - Centro de Congressos			

### Principais pólos de interesse turístico

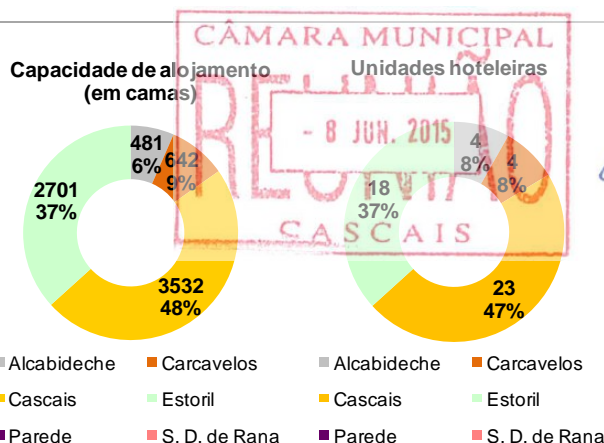
### Unidades hoteleiras

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

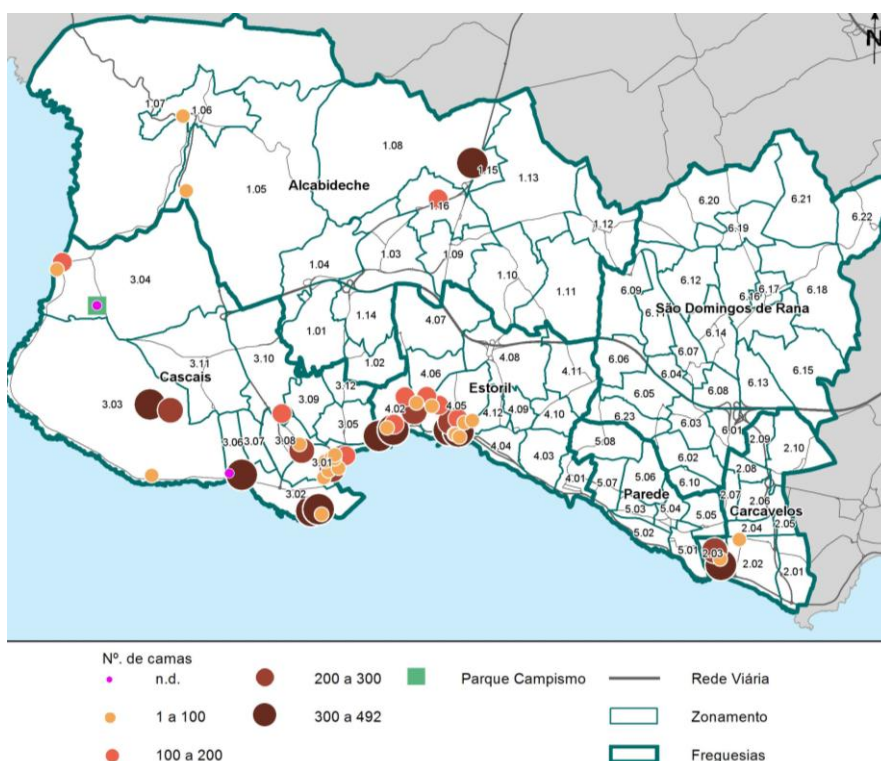
Em 2008, o concelho de Cascais possuía uma capacidade hoteleira de cerca de **7.400 camas** (distribuídos por cerca de 49 unidades hoteleiras), valor que representava cerca de **14% do total oferecido na AML**.

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

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



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



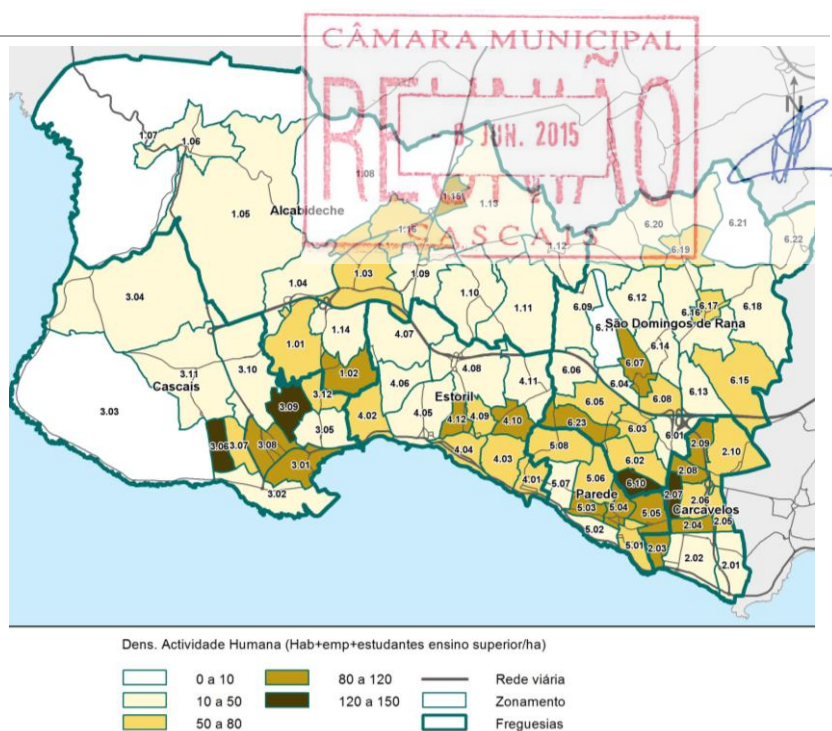
Capacidade de alojamento (em n.º de camas) por unidade hoteleira, em 2008

## B.6. Potencial Humano

### Densidade de actividade humana

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

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



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

## Rácio entre o emprego e estudo e a população residente

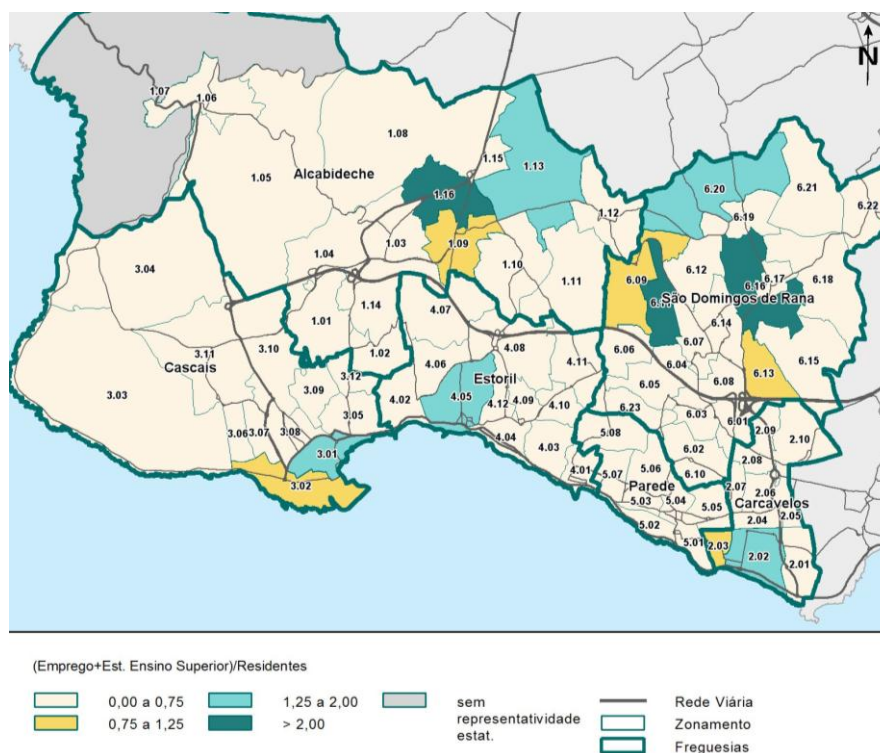
Na maior parte do concelho a função residencial é claramente dominante.

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

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

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

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



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





## C. Síntese da Caracterização: Mobilidade



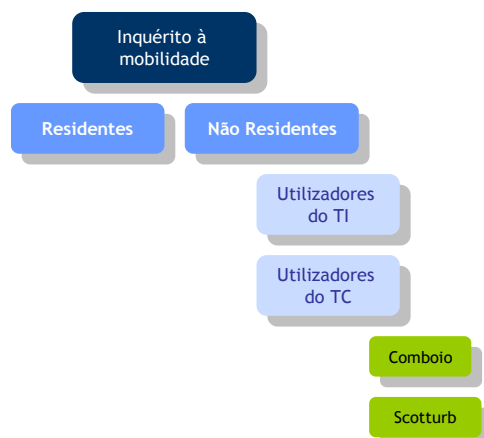
### C.1. Descrição sumária do inquérito à mobilidade

#### Breve Enquadramento

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

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

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



Segmentos abrangidos pelo Inquérito à Mobilidade

### Principais características do Inquérito à Mobilidade (IM)

No total foram realizados cerca de 4.600 inquéritos aos residentes em Cascais, o que conduziu a uma taxa de amostragem global de 2,9%. Esta taxa de amostragem significa dizer que, cada inquérito traduz, em média, o comportamento de 34 pessoas residentes na mesma zona e no mesmo estrato etário e sexo da pessoa que respondeu ao inquérito.

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

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

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

Principais características de mobilidade

### Indicadores Globais de Mobilidade

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

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

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

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

(1) Base de amostragem no concelho de Cascais

(2) Base da população efectivamente abrangida

(3) Dimensão da amostra

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

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

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

#### Indicadores globais de mobilidade

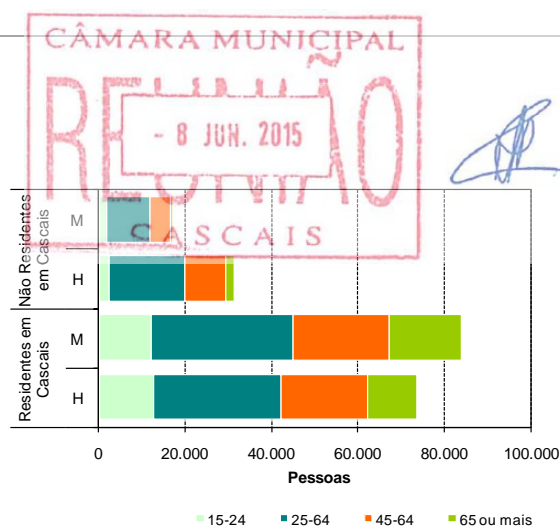
## C.2. Características gerais da população

### Estrutura etária da população

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

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

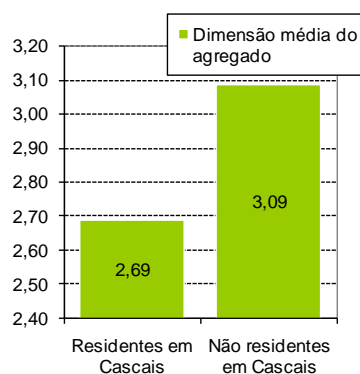
- Cerca de 65% dos não residentes que realizam viagens para Cascais são do sexo masculino;
- Domina a população em idade activa, verificando-se que 87% dos não residentes têm idade compreendida entre os 25 e os 64 anos. Esta predominância da população em idade activa está relacionada com o peso das viagens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



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

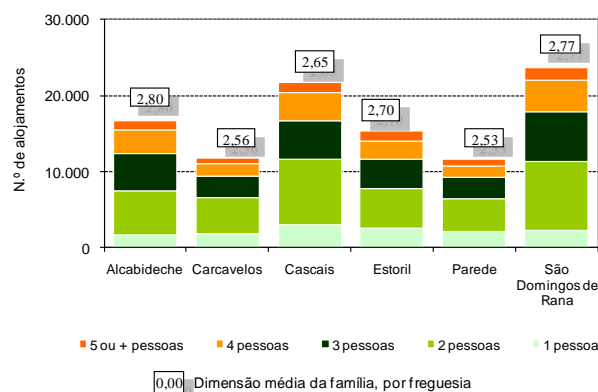
### Dimensão média dos agregados

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



Dimensão média do agregado

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



Dimensão média do agregado por freguesia

**Nível de instrução**

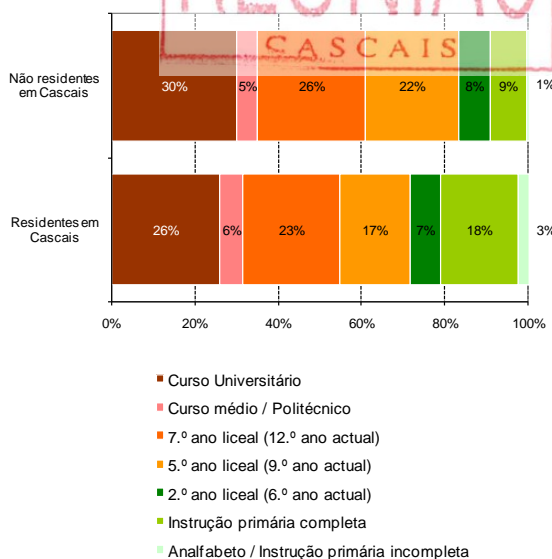
A **população residente em Cascais apresenta níveis de escolaridade elevados**, verificando-se que cerca de 26% da população residente em Cascais tem formação universitária. A população com o curso médio / politécnico corresponde a 6% do total, sendo que 23% dos residentes possuem o 7.º ano liceal (12.º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

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

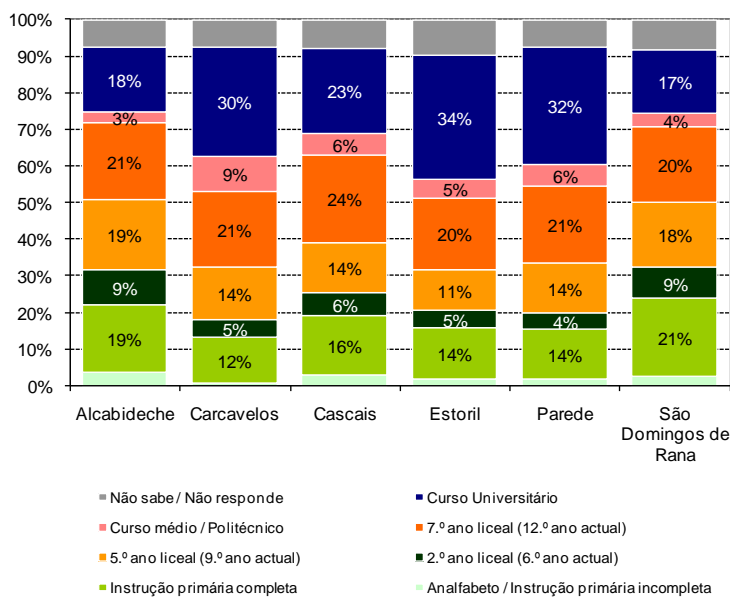
Quando se considera a população com o ensino superior é possível identificar uma clara dicotomia entre as freguesias de Carcavelos, Estoril e Parede (nas quais o peso da população com o ensino universitário é superior a 30%), relativamente às freguesias de Alcabideche e São Domingos de Rana, nas quais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

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

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



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



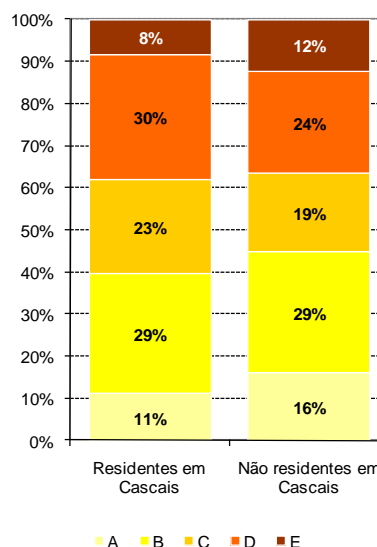
**População por nível de instrução, por freguesia**

**Status social**

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

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

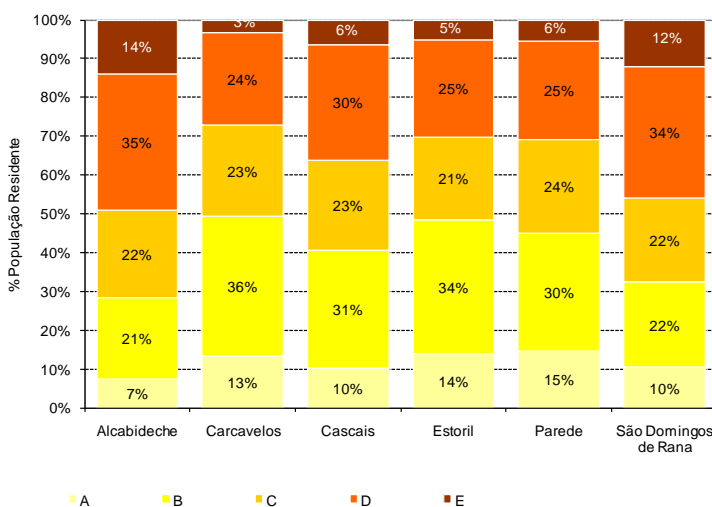
Cerca de 40% dos residentes e 45% dos não residentes em Cascais estão inseridos nos escalões sociais A e B, o que confirma Cascais enquanto concelho preferencial das pessoas com maiores rendimentos disponíveis. A população no escalão social mais baixo (E) é relativamente reduzida (8%) para os residentes,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



Status social dos residentes e não residentes em Cascais

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

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



Status social dos residentes em Cascais, por freguesia

### Tipo de alojamento

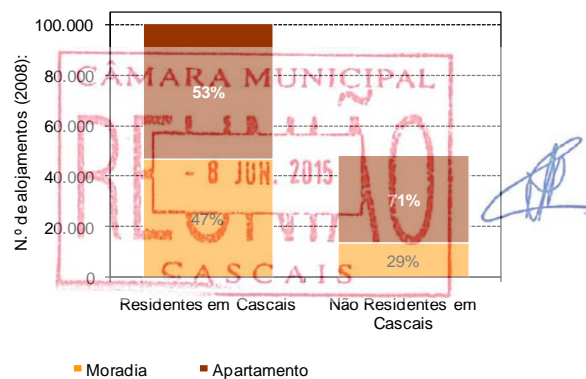
Cascais caracteriza-se pela coexistência de bairros de moradias com bairros de edifícios plurifamiliares, ocupação esta que condiciona a estratégia de mobilidade a adoptar, seja porque tem associadas densidades urbanas distintas, seja porque os residentes numa e noutra tipologia urbana têm propensão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

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

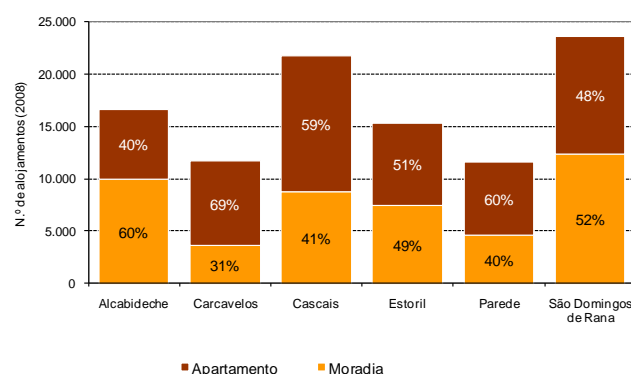
A análise deste indicador à freguesia aponta para a existência de diferenças significativas entre estas. Em Alcabideche domina a tipologia “moradia” por oposição a Carcavelos, na qual “apenas” 31% dos alojamentos são em moradia. Nas restantes freguesias, a repartição dos alojamentos é mista, mas dominando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

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

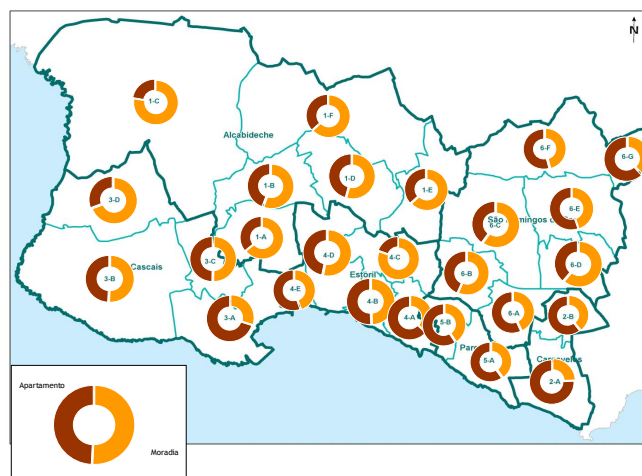
Por oposição, existem outras macro-zonas nas quais a percentagem de alojamentos em moradias é dominante; destacam-se entre estas, o Alto dos Gaios (4-C), Malveira da Serra (1-C), Guincho (3-D), Abuxarda/Amoreira (1-A) ou Manique (1-E). Nestas zonas em que domina a tipologia moradias, deverão ser pensadas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



Tipo de alojamento



Tipo de alojamento, por freguesia



Tipo de alojamento, por macro-zona

## Nível de motorização

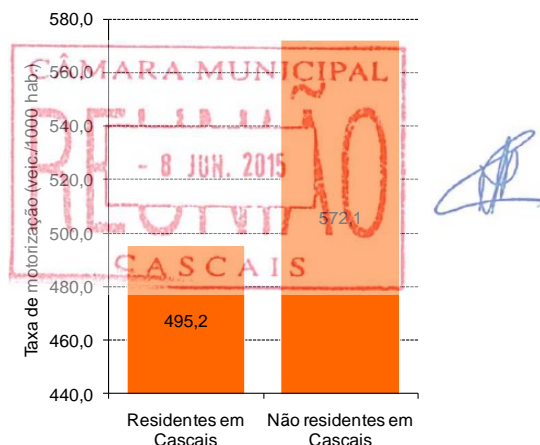
A motorização do agregado é um importante indicador da maior ou menor propensão para a utilização do automóvel nas deslocações quotidianas.

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

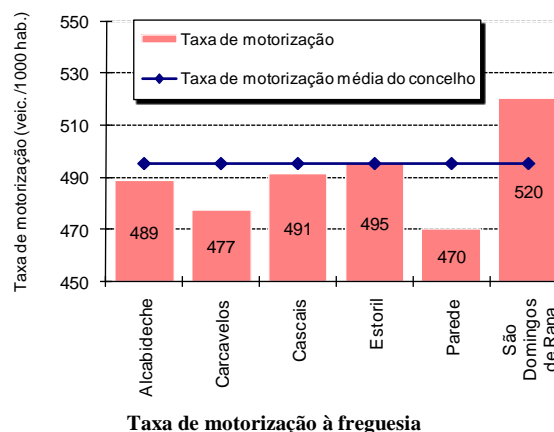
A elevada taxa de motorização dos residentes em Cascais é um factor que irá dificultar o processo de transferência modal no curto/médio prazo, uma vez que para a população motorizada os benefícios associados à utilização dos transportes colectivos e/ou modos suaves são geralmente menos interessantes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

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

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



Taxa de motorização dos residentes e não residentes em Cascais

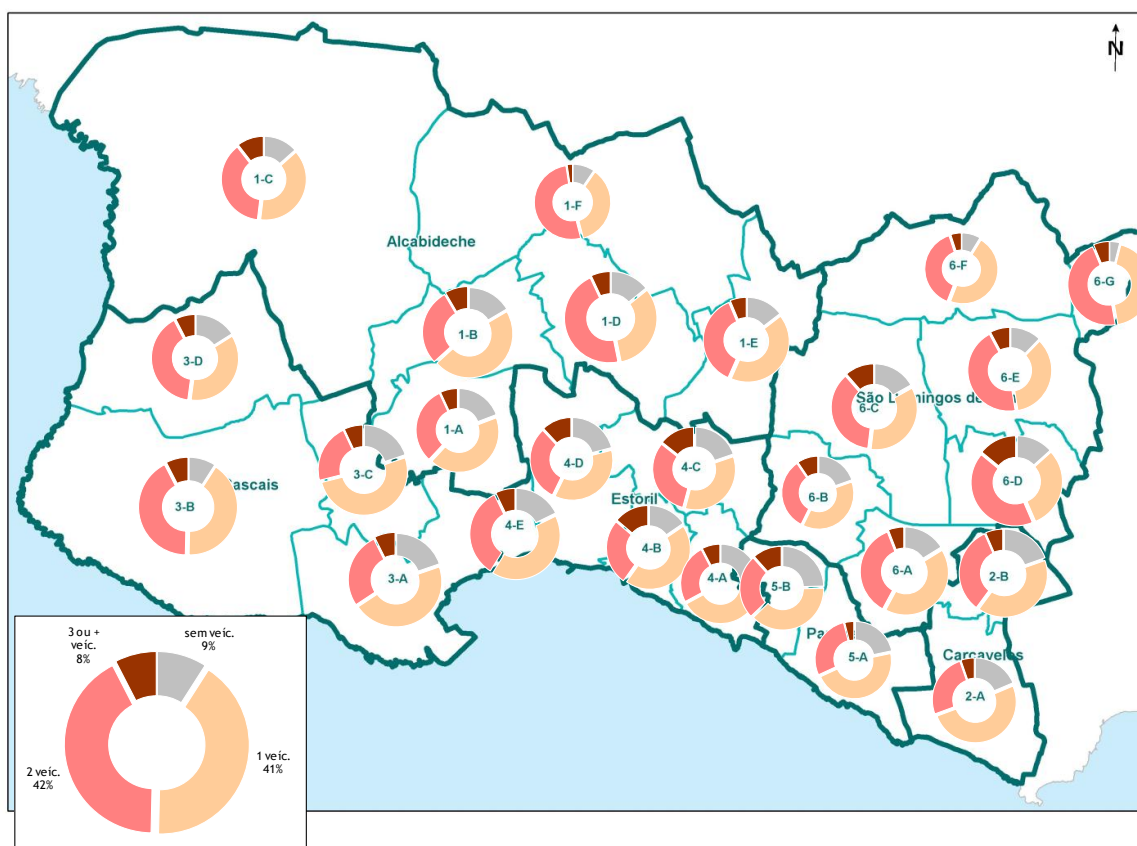


Taxa de motorização à freguesia



A percentagem dos agregados sem automóvel é quase marginal nas macro-zonas “interiores” do concelho. Globalmente correspondem a zonas onde domina uma ocupação urbana de baixa densidade (em moradia) com uma rede rodoviária pouco hierarquizada, o que contribui para a existência de uma oferta de transportes colectivos pouco qualificada (com tempos de percursos elevados até aos principais aglomerados e baixa frequência de serviço).

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



Automóveis no agregado, por macro-zona

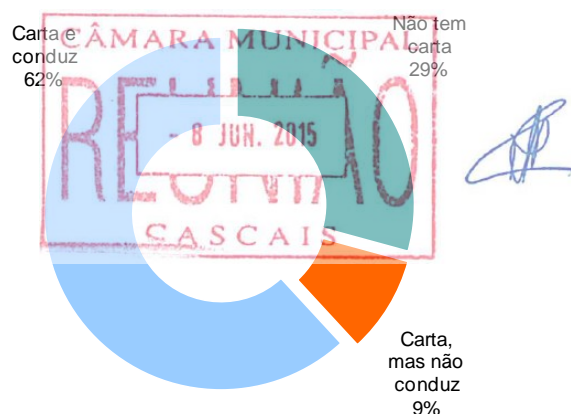
### Capacidade de condução

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

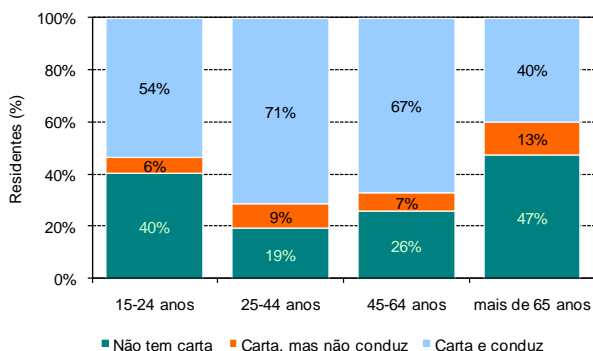
Entre a população com mais de 14 anos e até aos 24 anos, a percentagem de população que não tem acesso directo ao automóvel não atinge sequer os 40% o que se constitui como um importante indicador de “elevada propensão para a utilização do automóvel”.

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

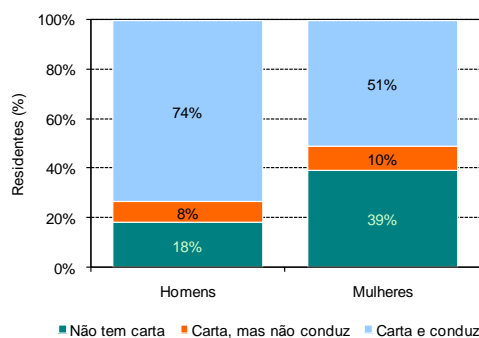
No caso da população com mais de 65 anos, a percentagem de pessoas a conduzir é “apenas” de 40%. Tendo em consideração o processo de envelhecimento populacional em curso no concelho de Cascais, deverá ser repensada a estratégia de acessibilidade em transporte colectivo, tendo em consideração os desejos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



Capacidade de utilização do automóvel



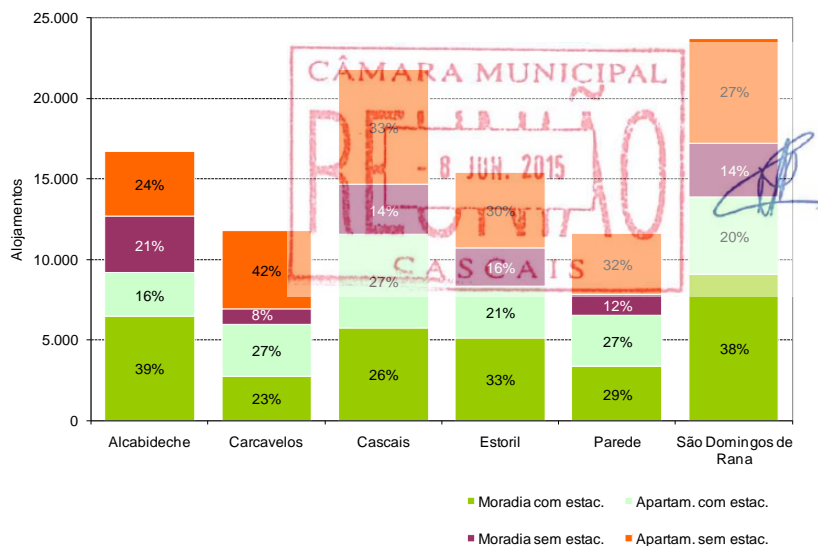
Capacidade de utilização do automóvel, por estrato etário



Capacidade de utilização do automóvel, por sexo

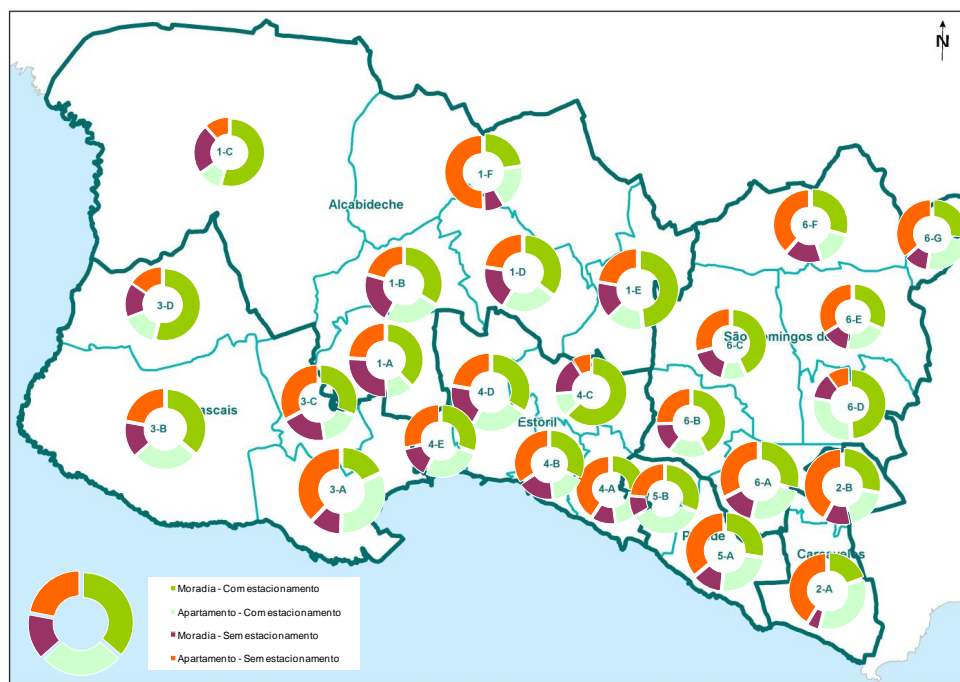
### Disponibilidade de estacionamento privado

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



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

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



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

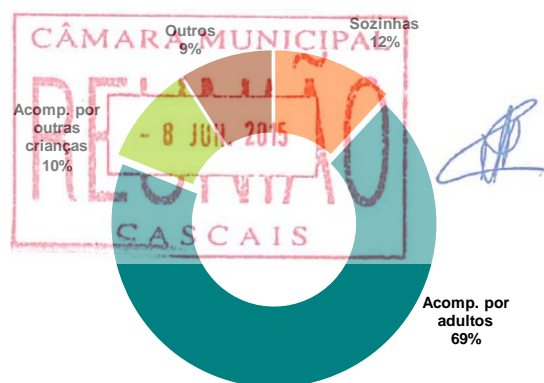
### Mobilidade das crianças com idades entre os 10 e os 14 anos nas deslocações casa-escola

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

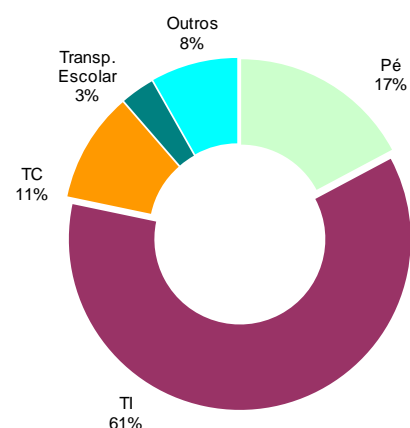
Em Cascais, estima-se que menos de um quarto das crianças entre os 10 e os 14 anos viajam sem a companhia de um adulto; todavia a maior parte das deslocações casa-escola são realizadas em transporte individual (61%) ou a pé (17%).

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

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



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



Modo de transporte utilizado pelas crianças com 10-14 anos

### C.3. Dinâmicas de mobilidade

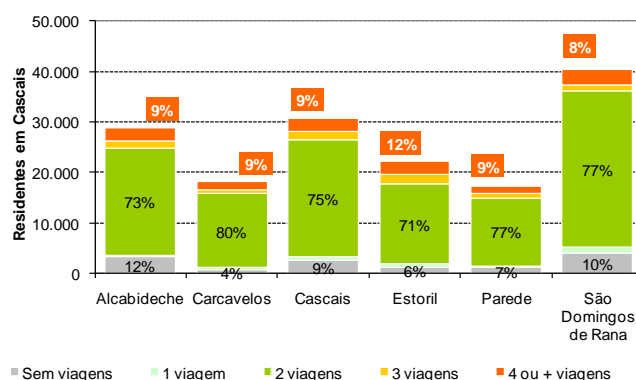
#### Número médio de viagens realizadas

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

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

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

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



Número de viagens realizadas, por freguesia

### Motivo das viagens

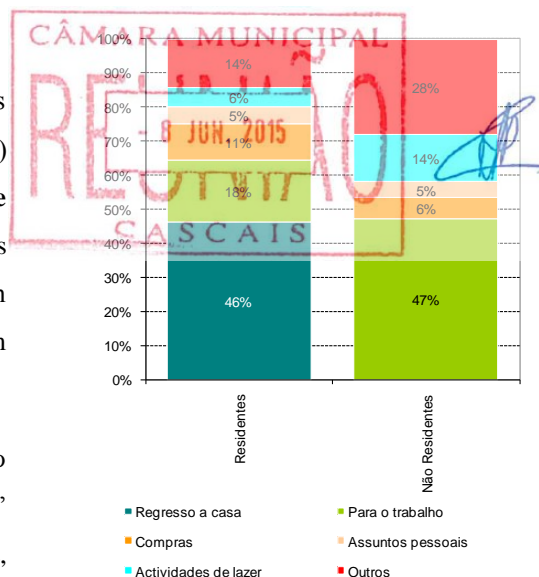
Para os residentes em Cascais, o motivo “Regresso a casa” é dominante já que na maior parte dos casos, as pessoas regressam a casa.

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

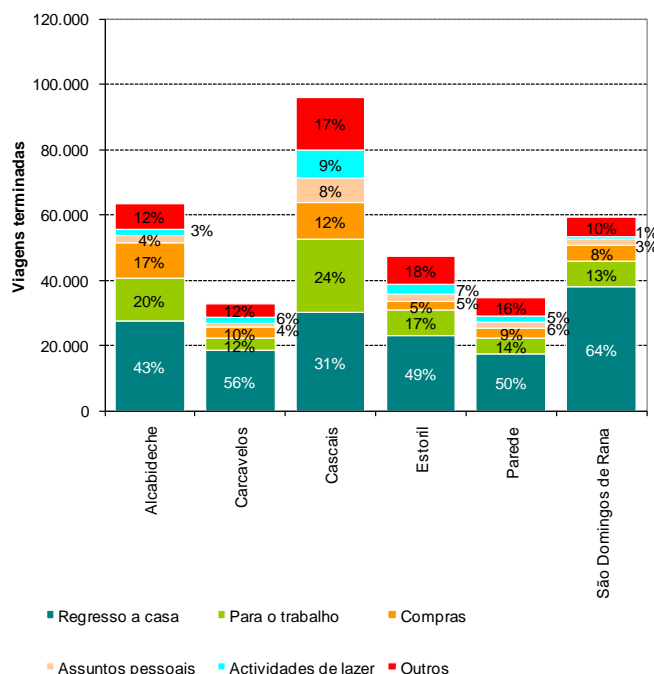
A maior parte das viagens dos não residentes terminadas em Cascais são por motivo “trabalho” (47%) ou, estão associadas a “motivos profissionais” (20%). As “atividades de lazer” correspondem a 14% das viagens, verificando-se que as viagens associadas a “compras” representam 6% do total.

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

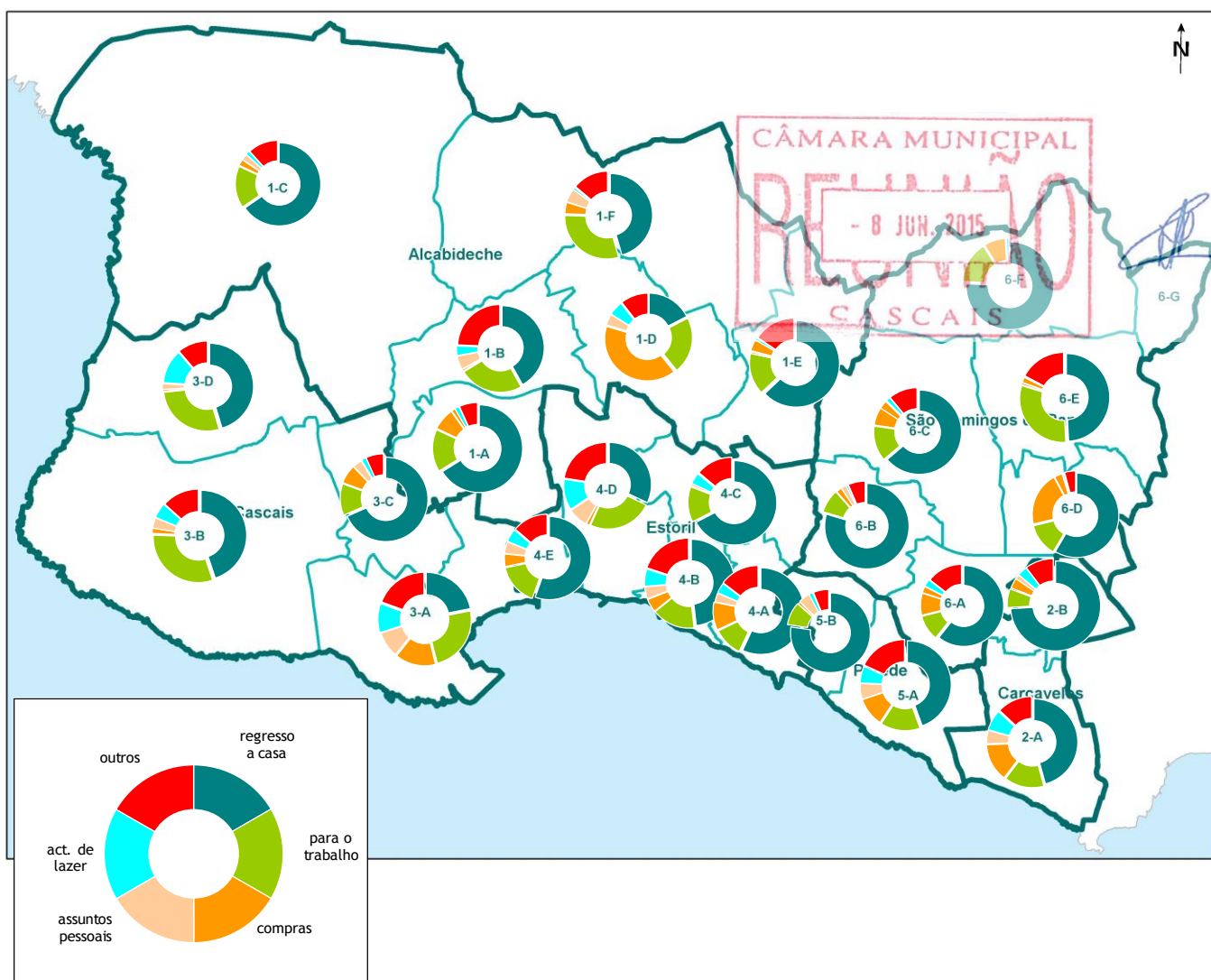
As viagens por motivo “trabalho” concentram-se sobretudo em Cascais (com 24% de viagens terminadas por motivo “trabalho”; 22,6 mil viagens) e Alcabideche (20%; 12,9 mil viagens), o primeiro por ser o principal aglomerado urbano do concelho, o segundo por aí se localizar o *Cascais Shopping* e espaços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



Motivo das viagens



Principais motivos das viagens terminadas, por freguesia



Principais motivos das viagens terminadas, por macro-zona

### Modos de transporte utilizados

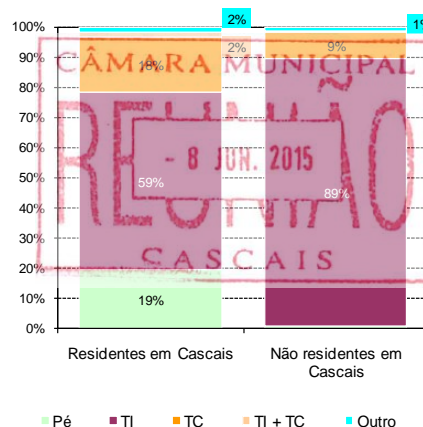
Para os residentes em Cascais, o peso das viagens a pé é bastante expressivo (19% do total).

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

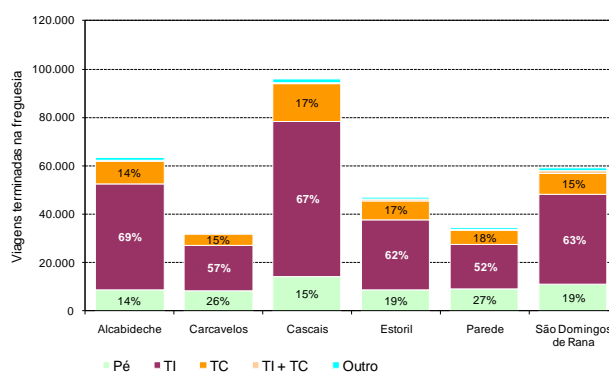
Alcabideche e Cascais apresentam níveis de utilização do TI muito elevados, o que está relacionado, por um lado, com a sua **maior capacidade de atracção de viagens com origens mais distantes** por parte dos residentes (e visitantes), viagens estas que “justificam” a utilização do TI e, por outro, com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

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

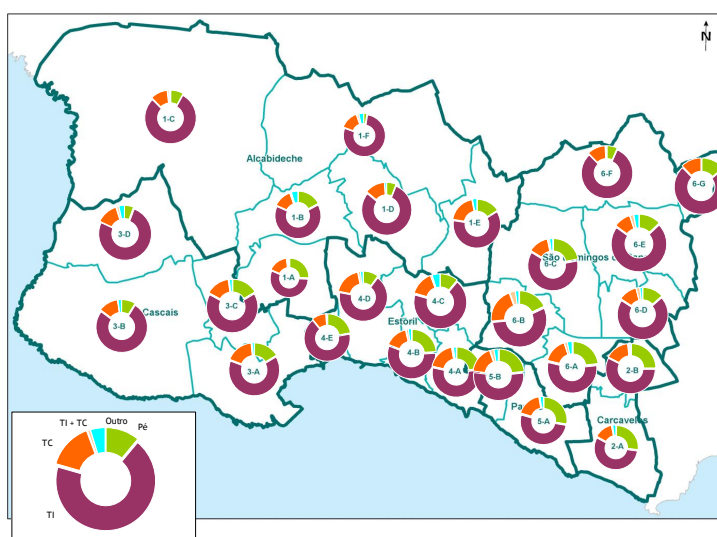
Alcoitão / Bicesse (1-D) tem uma elevada dependência do automóvel (80% das viagens terminadas nesta macrozona são neste modo), o que tem reflexos significativos na pressão sobre a rede envolvente, já que esta macrozona é extremo para cerca de 18 mil viagens em TI.



Repartição modal dos residentes e não residentes



Repartição modal nas viagens terminadas, por freguesia



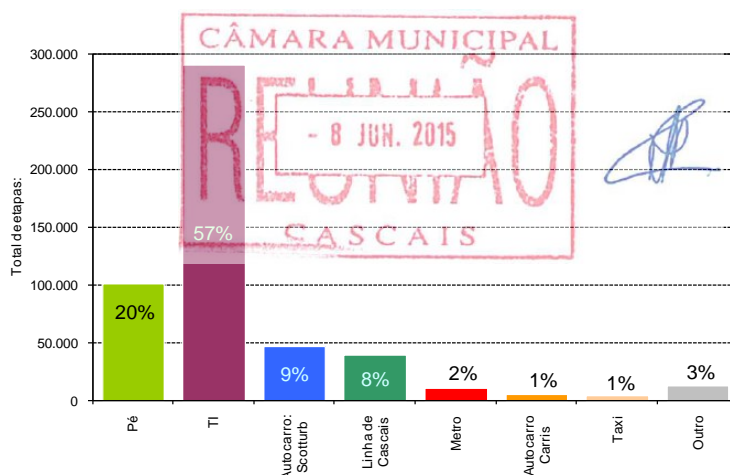
Modos de transporte utilizados nas viagens terminadas, por macro-zona



### Modos de transporte utilizados nas diversas etapas

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

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

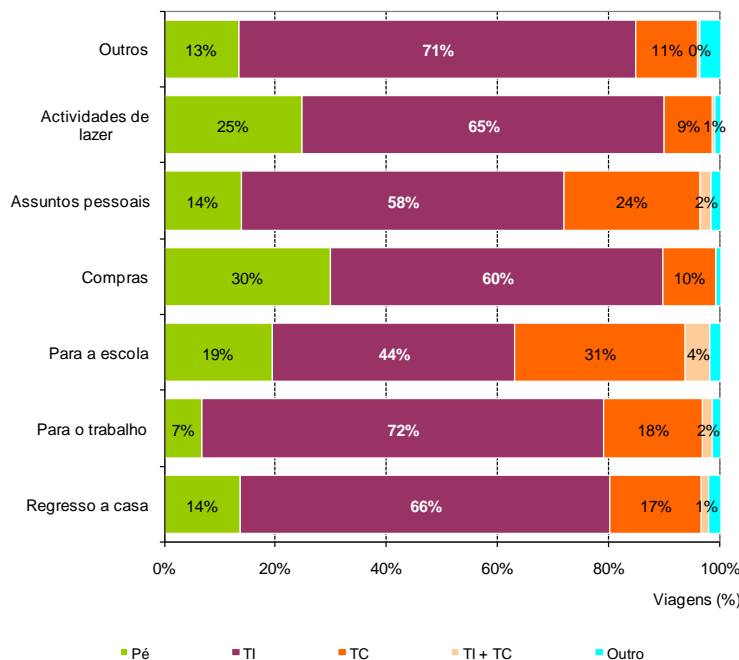


Total de etapas em função dos principais modos de transporte

### Modos de transporte versus motivos da viagem

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

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

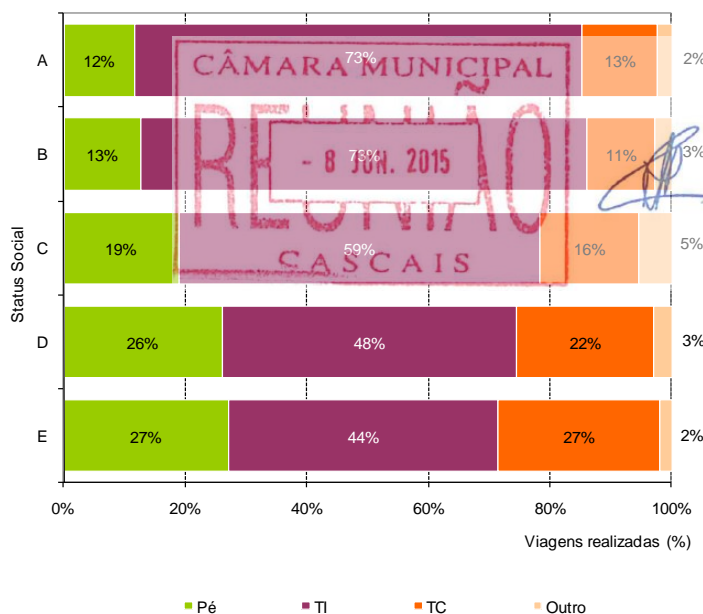


Repartição modal em função dos motivos de viagem

### Modos de transporte *versus* status social

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

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



Repartição modal versus Status Social

**Repartição das viagens ao longo do dia**

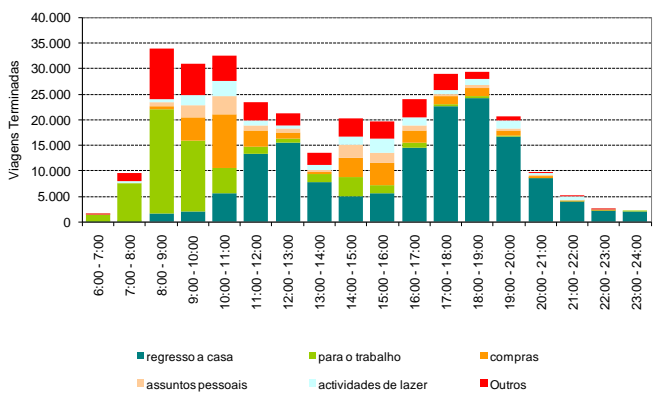
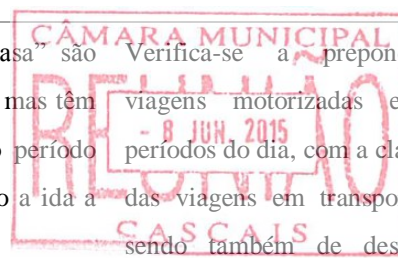
O período de ponta da manhã (PPM) ocorre entre as 8:00 e as 11:00 e, concentra cerca de 28% das viagens iniciadas em Cascais (e 29% das viagens terminadas no concelho).

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

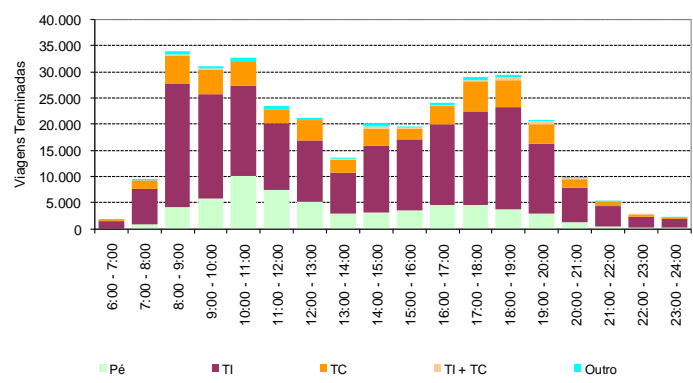
As viagens de “regresso a casa” são dominantes a partir das 16:00, mas têm também alguma expressão no período das 11:00 às 13:00, reflectindo a ida a casa no período de almoço.

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

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



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



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

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

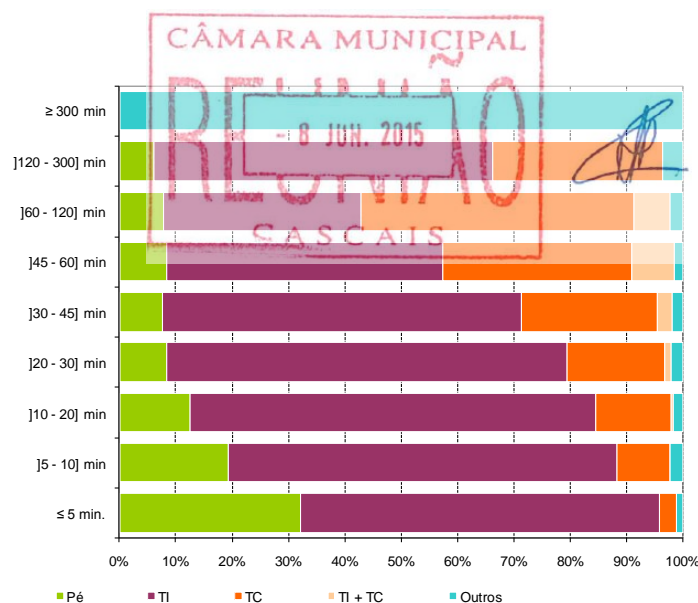
Um dos indicadores que permite avaliar a qualidade de vida de uma população na “dimensão” mobilidade está relacionado com o tempo (real e percebido) que é consumido nas viagens. Nesta fase é possível avaliar o tempo de viagem “percebido” através da análise dos tempos de viagem declarados no inquérito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

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

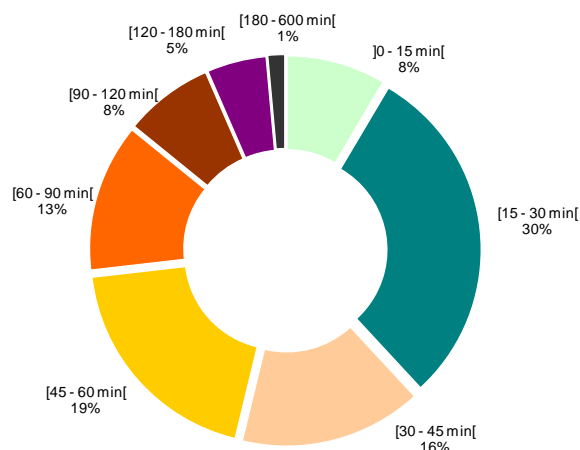
Em média, os residentes e visitantes em Cascais declaram gastar cerca de 25,1 min. em cada viagem, valor este que se reduz para 17,9 min. quando se consideram as viagens realizadas a pé. As viagens em transporte individual têm, em média, uma duração de 22,8 minutos, valor este que aumenta para 38,1 min.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

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

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



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



Tempo total “gasto” em mobilidade num dia útil

### Distância da viagem *versus* modos de transporte

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

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

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

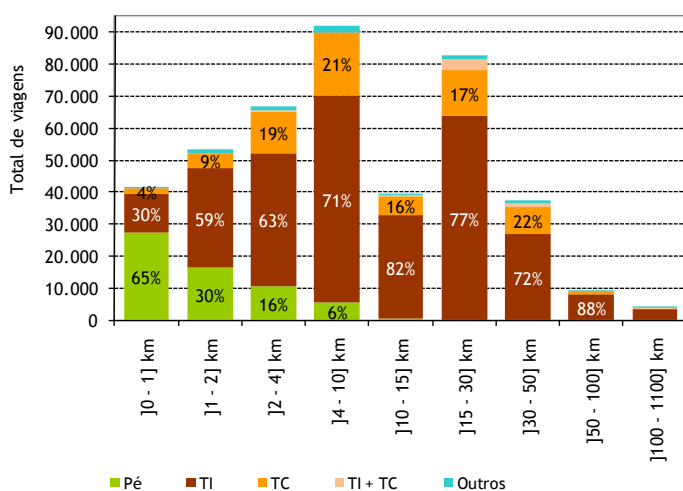
Para escalões de distância superiores a 2 km de distância verifica-se a clara dominância do transporte individual, o qual é complementado pela utilização do transporte colectivo.

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

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

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

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



Viagens em função das distâncias percorridas versus modos de transporte utilizados

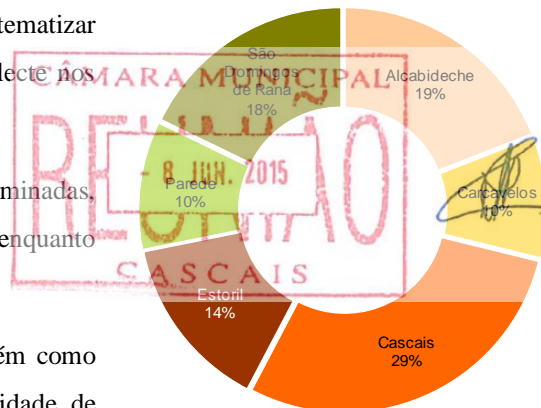
### Principais potenciais de mobilidade

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

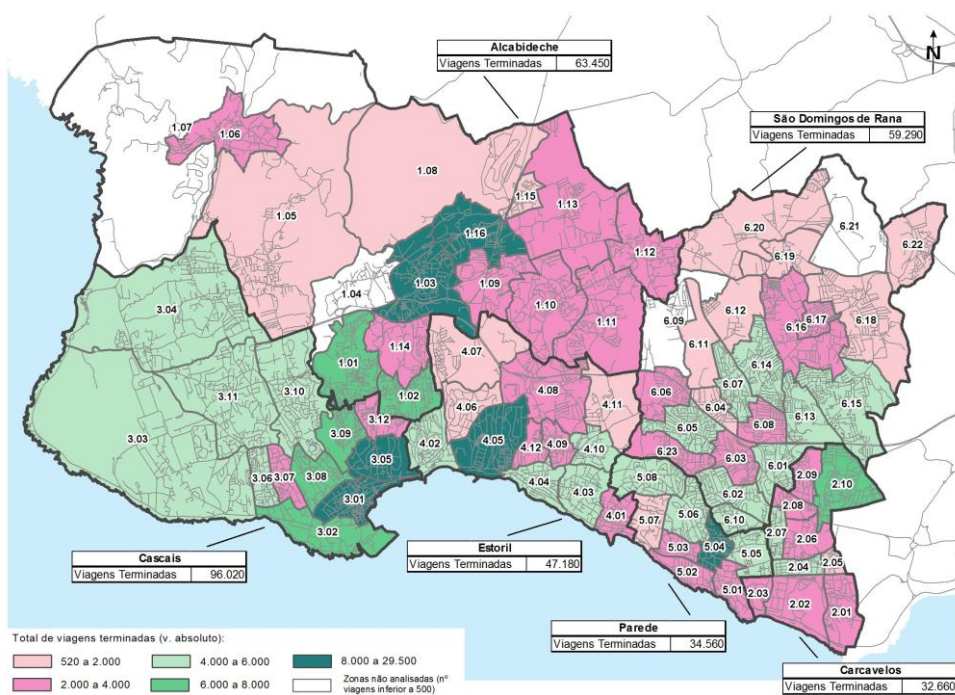
Cascais é a freguesia que concentra um maior número de viagens terminadas, traduzindo o peso da Vila de Cascais (3.01 e 3.05) e sua zona envolvente, enquanto zona de eleição para a realização de compras, assuntos pessoais e de lazer.

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

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



Peso das viagens terminadas, por freguesia

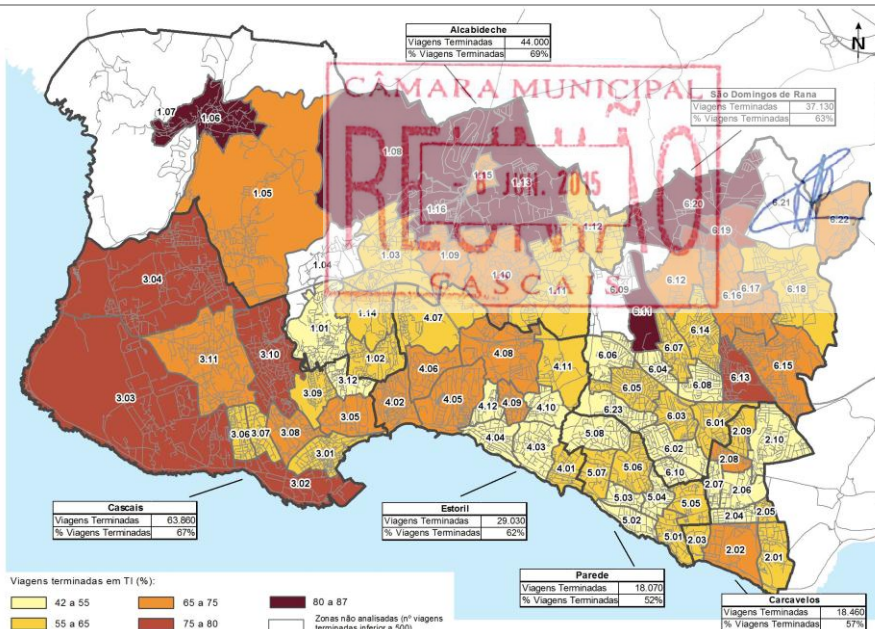


Total de viagens terminadas em todos os modos, por zona

### Importância das viagens em TI

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

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

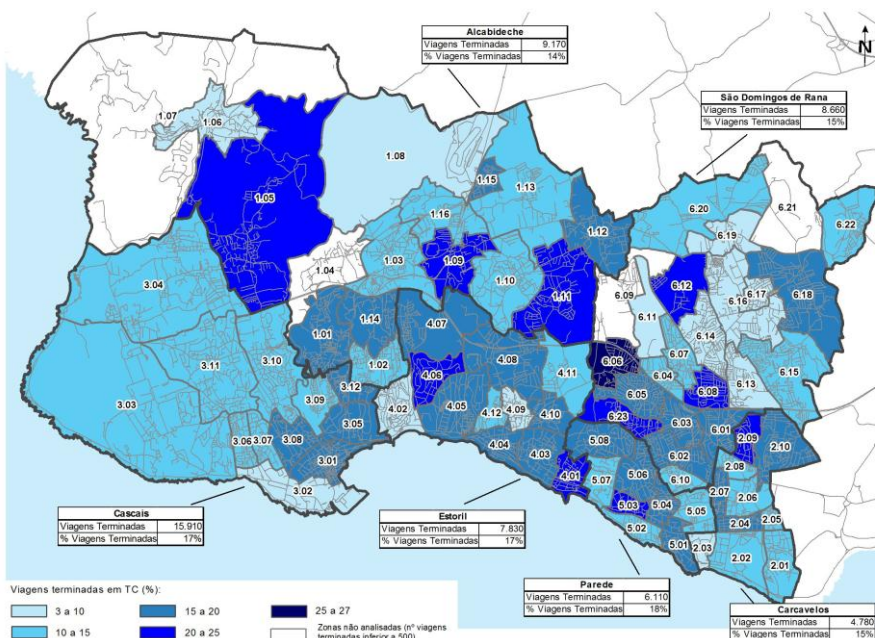


Viagens terminadas em TI (%), por zona

### Distribuição das viagens em TC

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

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



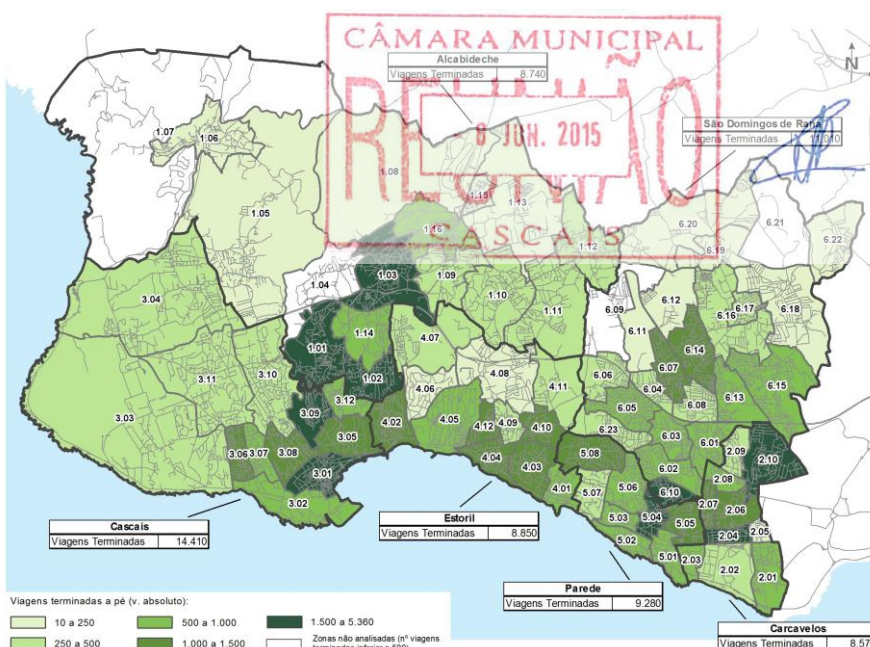
Viagens terminadas em TC (%), por zona

### Concentração das viagens a pé

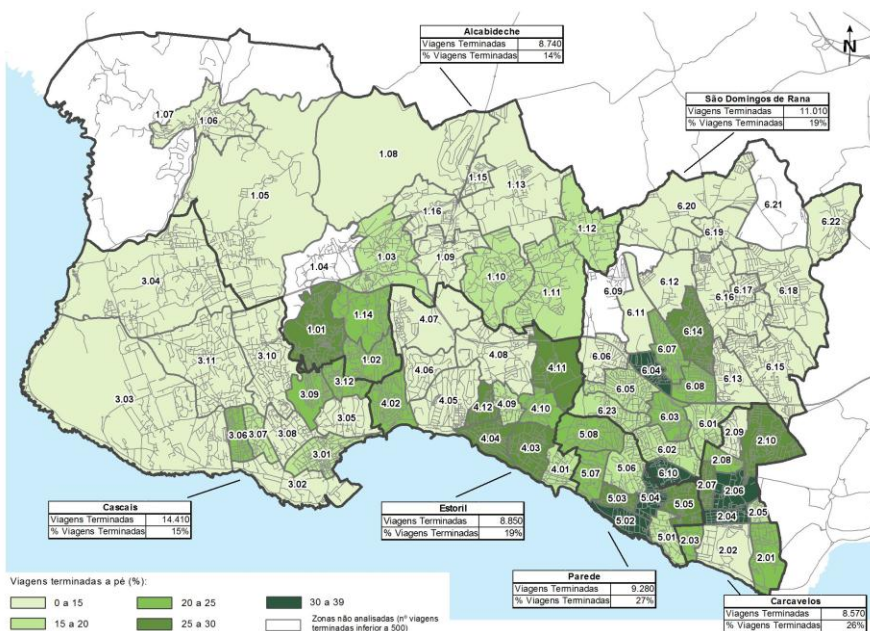
As zonas litorais correspondentes a territórios mais estruturados são aquelas que apresentam os maiores volumes de viagens a pé, destacando-se neste contexto, o corredor Cascais – Alcabideche, mas também a zona central da Parede (5.04) e Rana / Bairro Alentejano (6.10), Centro de Carcavelos (2.04) ou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

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

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



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



Viagens terminadas em modo pedonal (%), por zona



## Dependências funcionais de e para Cascais

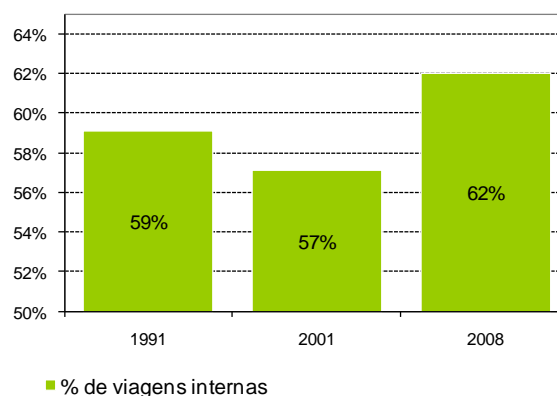
Quando se analisam as dinâmicas dos movimentos pendulares recorre-se frequentemente à informação dos Censos de 1991 e 2001, nomeadamente aos quadros estatísticos com os movimentos casa-trabalho e casa estudo por concelho de residência e de emprego/estudo.

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

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

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

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



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

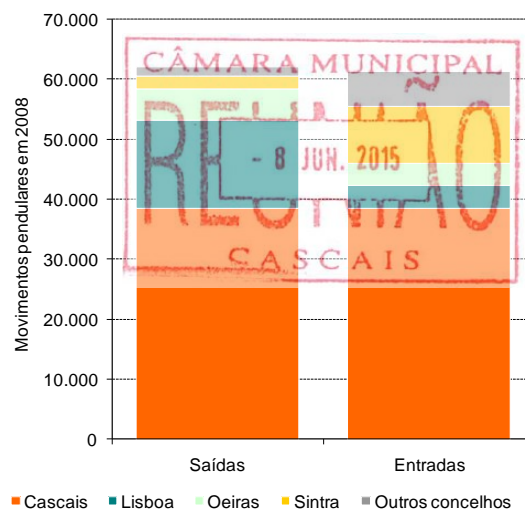
### Principais dependências inter-concelhias e repartição modal nas deslocações pendulares

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

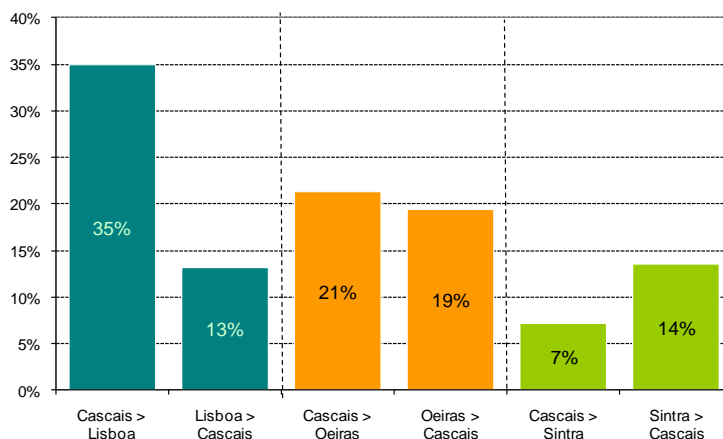
Também **Oeiras e Sintra são importantes locais de emprego ou estudo dos residentes em Cascais**.

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

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



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

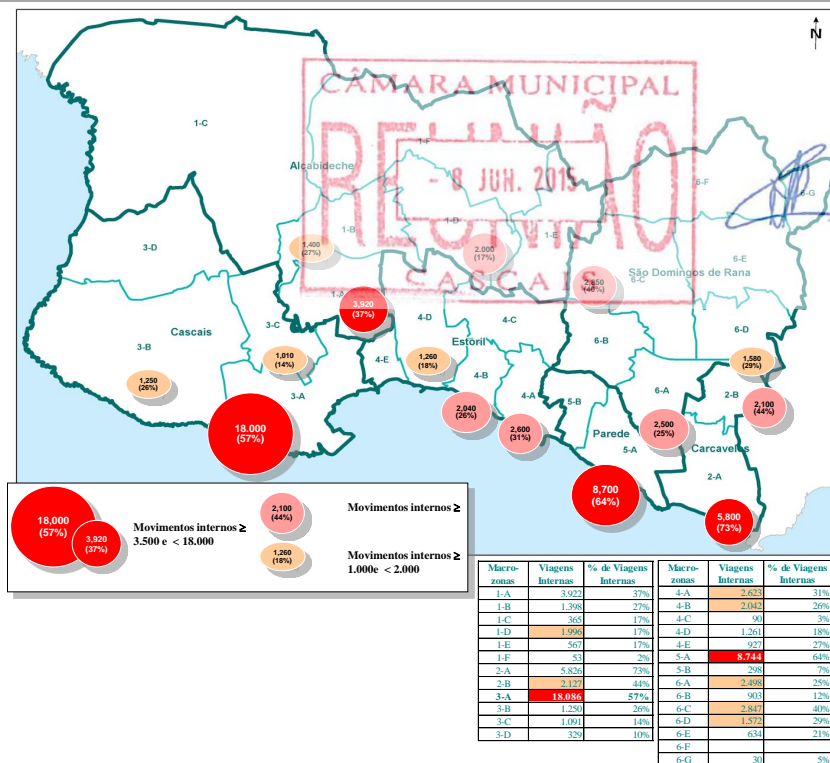


Quota do TC nos principais movimentos pendulares

### Principais linhas de desejo no concelho

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

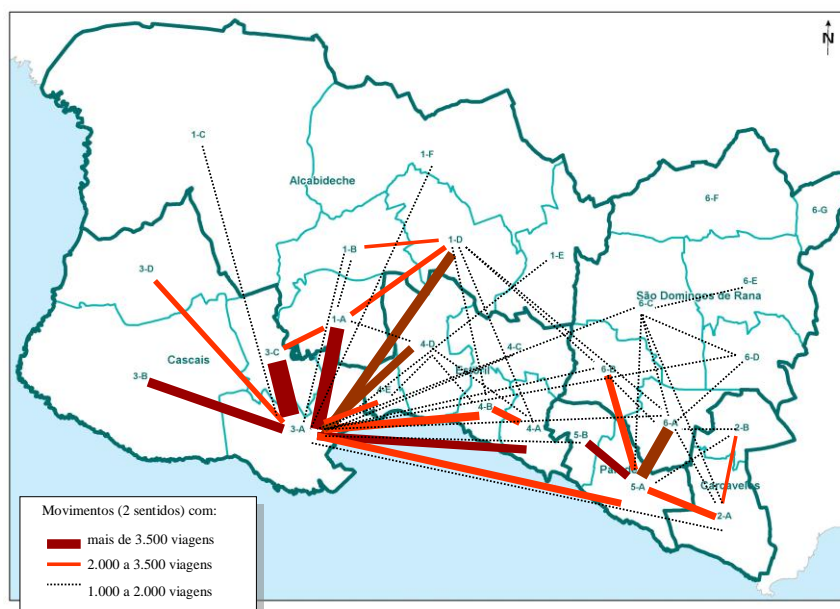
A zona do Cascais Shopping (1-D; Alcoitão / Bicesse) destaca-se relativamente às restantes, ao desenvolver relações importantes (mais de 1.000 viagens nos 2 sentidos) com o centro de Cascais (3-A;), São Pedro do Estoril (4-A), São João do Estoril (4-B), São Domingos de Rana / Zambujal (6-A) e Caparide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



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

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

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

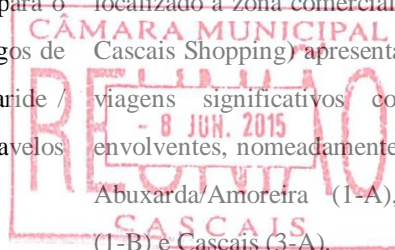


Principais linhas de desejo em Cascais, por macro-zona

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

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

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



## C.4. Inquérito de opinião

### Principais características do inquérito de opinião

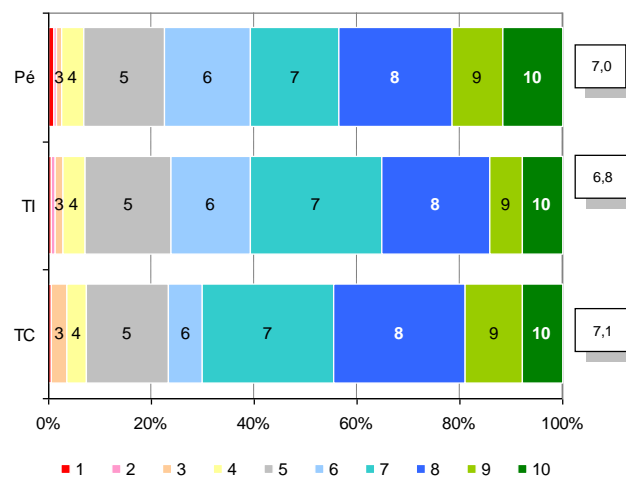
O inquérito de opinião abrangeu cerca de 900 residentes no concelho de Cascais, seleccionados a partir do conjunto de inquiridos que responderam ao inquérito à mobilidade.

Este questionário incluiu quatro blocos de perguntas:

- um bloco de avaliação do grau de satisfação face ao modo de transporte utilizado (modo pedonal, transporte individual ou transporte colectivo). Esta avaliação é realizada numa escala de 1 (muito insatisfeito) a 10 (muito satisfeito);
- um segundo bloco, em que foi perguntada a opinião do inquirido sobre algumas das características da mobilidade e acessibilidade no concelho;
- um terceiro bloco, no qual foi avaliada a importância dada pelos inquiridos relativamente a diversas acções possíveis;
- finalmente, um quarto bloco, no qual foi solicitado aos inquiridos que referissem qual a sua propensão de utilização da bicicleta e, quais as condições necessárias para que esta utilização fosse mais efectiva.

O grau de satisfação dos utilizadores com o modo de transporte que utilizam é semelhante e varia entre os 6,8 (no caso do TI) e os 7,1 (para os utilizadores do TC).

Os resultados dos inquéritos de opinião acabam por ajudar pouco a identificar os principais problemas de acessibilidade do concelho, já que se verifica que os utilizadores de cada modo avaliam positivamente as suas opções modais. Estes resultados traduzem algum conformismo face às opções actuais (nomeadamente dos utilizadores de transporte colectivo), mas revelam também que um maior conhecimento sobre o modo utilizado permite obviar as deficiências identificadas pelos não utilizadores (e.g., o conhecimento dos horários de passagem previne a sensação de tempos de espera muito elevados).



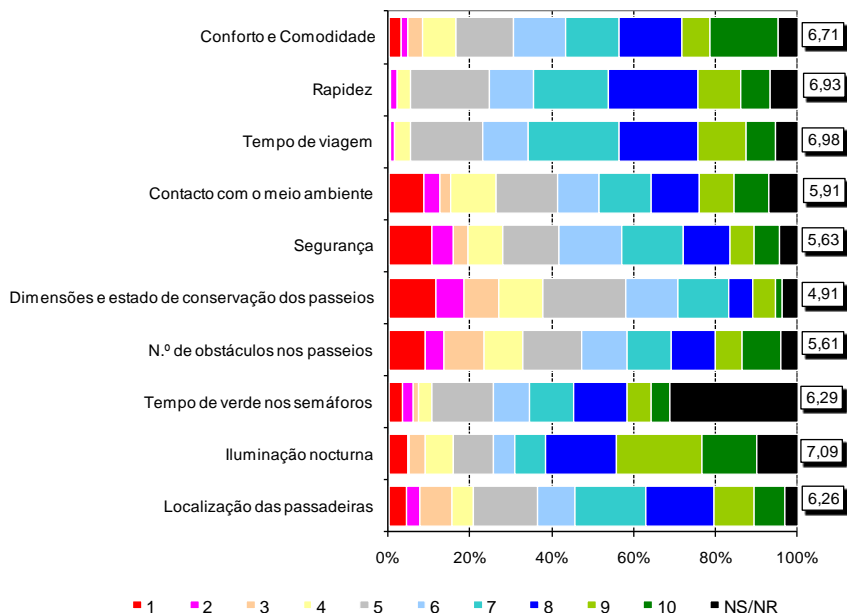
Grau de satisfação com o modo de transporte utilizado

**Factores que contribuem para a satisfação dos utilizadores do modo pedonal**

O tempo de viagem (6,98), rapidez (6,93), conforto e comodidade (6,71) e a iluminação nocturnas (7,09) são factores que apresentam avaliações muito positivas, o que permite confirmar que, para quem opta pelo modo pedonal, esta opção está baseada em critérios objectivos de eficiência.

Estes resultados parecem recomendar que seja desenvolvido um **Plano de Estruturação da Rede Pedonal e de Promoção da Acessibilidade**, que permita colmatar as deficiências sentidas pelos residentes relativamente a estas redes.

A **dimensão e estado de conservação dos passeios apresenta uma avaliação negativa** (4,91), já que menos de 40% dos inquiridos tem uma opinião positiva sobre a qualidade da rede pedonal que utilizam. Aliás, este indicador deve ser lido conjuntamente com o “número de obstáculos nos passeios” (5,61) e segurança (5,63), os quais apresentam também índices de satisfação que são inferiores à média.



Factores que contribuem para o nível de satisfação dos utilizadores do modo pedonal

### Factores que contribuem para a satisfação dos utilizadores do transporte individual

O conforto e a comodidade proporcionados pelo automóvel são claramente valorizados pelos seus utilizadores (grau de satisfação de 7,59).

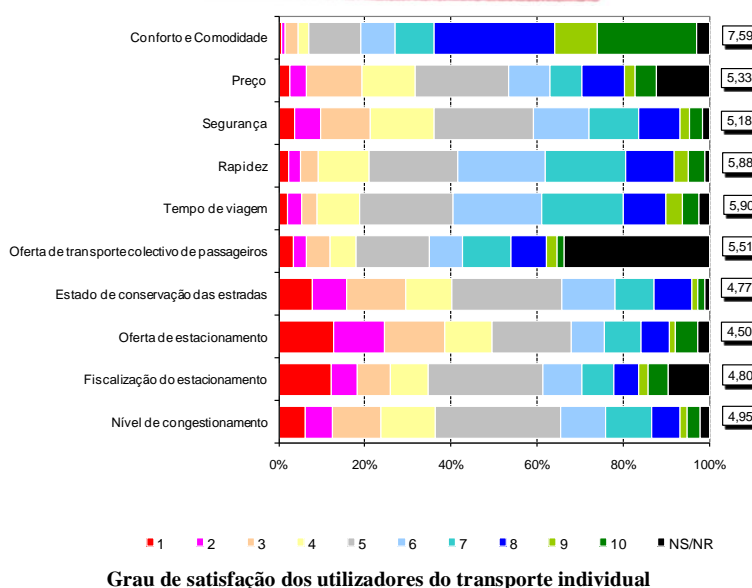
A rapidez e o tempo de viagem têm aproximadamente a mesma valorização (respectivamente 5,88 e 5,90) por parte dos utilizadores de transporte individual.

As questões relacionadas com o estacionamento são avaliadas negativamente, seja quando se considera a componente da oferta de estacionamento (4,50), seja quando é avaliada a fiscalização do estacionamento (4,80).

O estado de conservação das estradas e o nível de congestionamento são outros dos factores que têm avaliação negativa (respectivamente com um nível de satisfação médio de 4,77 e de 4,95);

O preço é também entendido como penalizador já que 32% dos utilizadores do transporte individual apontam para níveis de satisfação iguais ou inferiores a 4.

A avaliação tendencialmente mais negativa por parte dos utilizadores do TI traduz o seu maior nível de exigência face às condições em que se realizam as viagens.



### Factores que contribuem para a satisfação dos utilizadores do transporte colectivo

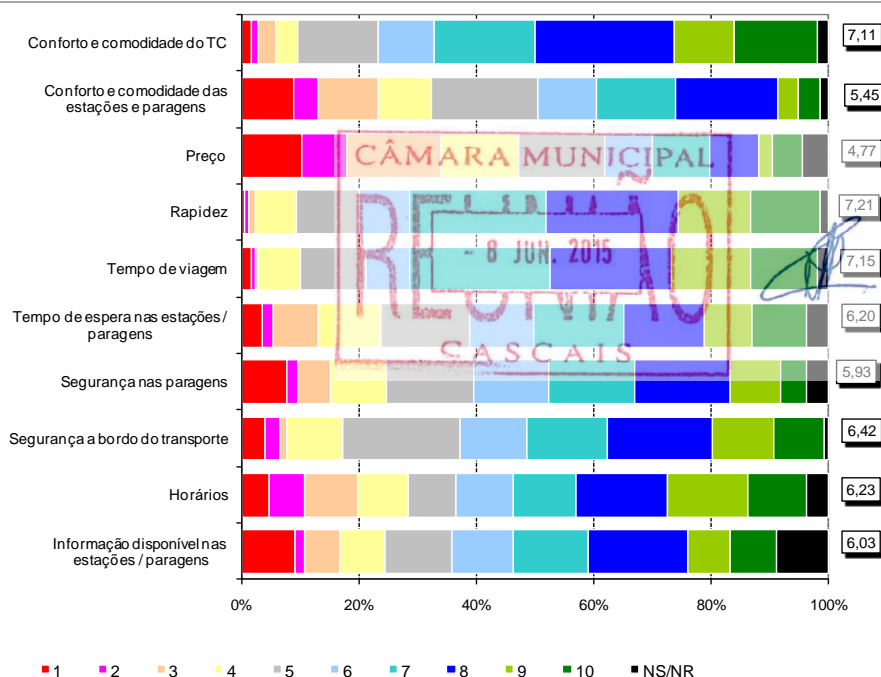
O tempo de viagem (7,15) e a rapidez (7,21) são entendidos como factores que contribuem para o elevado grau de satisfação com o modo de transporte, o que parece ser uma avaliação contraditória se atendermos a que, em média, as deslocações em transporte colectivo são mais demoradas (e mais curtas) do que aquelas que são realizadas em transporte individual.

Os utilizadores do TC estão satisfeitos com o conforto e comodidade proporcionado pelos veículos (7,11), mas em contraste, o conforto e comodidade proporcionado pelas estações e paragens é entendido como menos satisfatório (grau de satisfação de 5,45).

Com efeito, quer os autocarros da Scotturb, quer os comboios que servem a linha de Cascais oferecem boas condições de conforto, bastante superiores aos que são proporcionados pelas estações e paragens presentes no concelho.

O preço é entendido como o principal factor de insatisfação (4,77), o que pode estar relacionado com o facto dos residentes em Cascais já não estarem abrangidos pelo passe social e estarem obrigados frequentemente à combinação de mais do que um título de transporte. Esta situação torna a opção pelo transporte colectivo consideravelmente dispendiosa, principalmente se se considerar que este modo de transporte é utilizado sobretudo pelas pessoas com menores rendimentos disponíveis.

De um modo geral, a avaliação das paragens é menos positiva, sendo de destacar neste contexto, a segurança nas estações/paragens (5,93), o tempo de espera nas estações/paragens (6,20) ou a informação nas paragens e estações (6,03), o que leva a recomendar uma especial atenção à forma como estão equipadas as paragens no concelho.



Grau de satisfação dos utilizadores do transporte colectivo

### Acções que poderiam contribuir para a promoção das acessibilidades

Globalmente, verifica-se que os atributos relacionados com a oferta da rede rodoviária e com o transporte colectivo apresentam avaliações mais positivas do que as questões relacionadas com o estacionamento e com a mobilidade em modos suaves, as quais são sentidas como áreas problemáticas pelos residentes em Cascais.

A freguesia de Alcabideche é aquela em que se verifica uma maior insatisfação por parte dos seus residentes relativamente à generalidade dos atributos.

	Alcabideche	Carcavelos	Cascais	Estoril	Parede	São Domingos de Rana
Oferta de vias rodoviárias	😊	😊	😊	😊	😊	😊
Segurança rodoviária	😊	😊	😊	😊	😊	😊
Estado de conservação das vias rodoviárias	😞	😞	😞	😞	😞	😞
Oferta de estacionamento na via pública	😞	😞	😞	😞	😞	😞
Oferta de estacionamento em parque	😞	😊	😊	😊	😞	😞
Oferta de transporte colectivo rodoviário	😊	😊	😊	😊	😊	😊
Oferta de transporte colectivo ferroviário	😊	😊	😊	😊😊	😊😊	😊
Dimensão e estado de conservação dos passeios	😞	😞	😞	😞	😞	😞
Acessos e rampas para pessoas de mobilidade reduzida	😞😞	😞😞	😞😞	😞😞	😞😞	😞😞
Condições de circulação a pé/bicicleta	😞	😞	😊	😞	😞	😞



Avaliação global das questões relacionadas com a mobilidade e acessibilidade



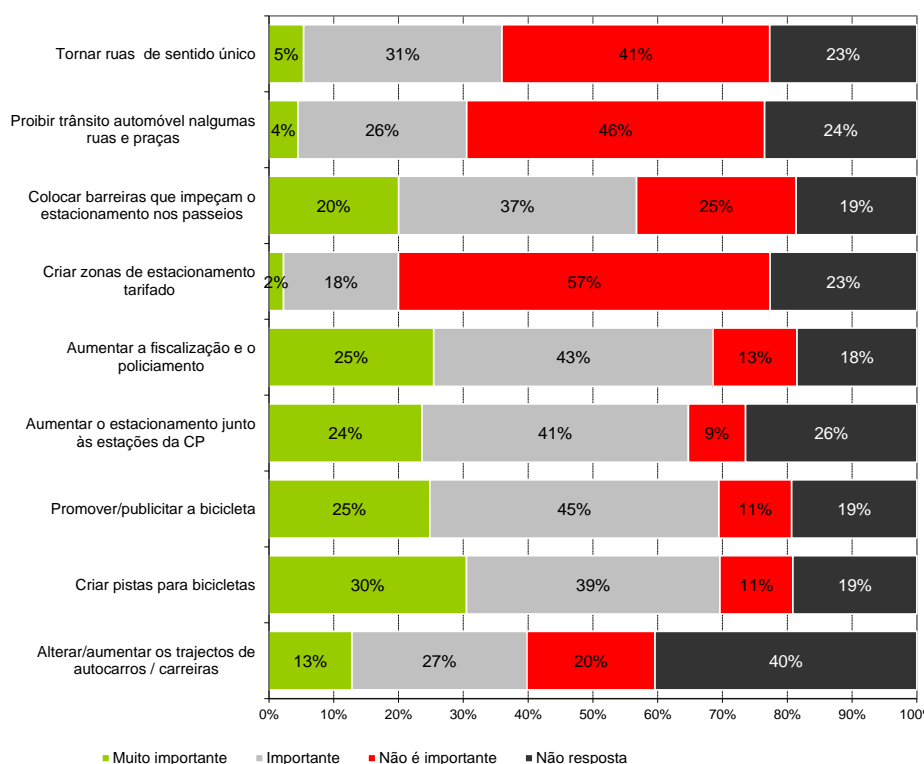
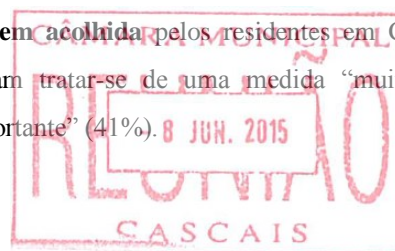
### Acções que poderiam contribuir para a promoção das acessibilidades

A **valorização das redes cicláveis é entendida como um aspecto importante** por um conjunto significativo de residentes: 30% dos residentes considera que a “criação de pistas de bicicletas” é muito importante, enquanto 25% são favoráveis à “promoção/publicitação das bicicletas”.

O “aumento da fiscalização e do policiamento (do estacionamento)” é também considerado como uma acção “importante” (43%) ou “muito importante” (25%).

Quando confrontados com a possibilidade de introdução de barreiras físicas que impeçam o estacionamento nos passeios, verifica-se que os residentes a concordar são menos expressivos: 20% considera tratar-se de uma medida “muito importante” e 37% considera ser uma medida “importante”.

A “oferta de estacionamento junto às estações da CP” é **globalmente bem acolhida** pelos residentes em Cascais, já que estes consideram tratar-se de uma medida “muito importante” (24%) ou “importante” (41%).



### Acções que podem contribuir para a promoção da acessibilidade no concelho

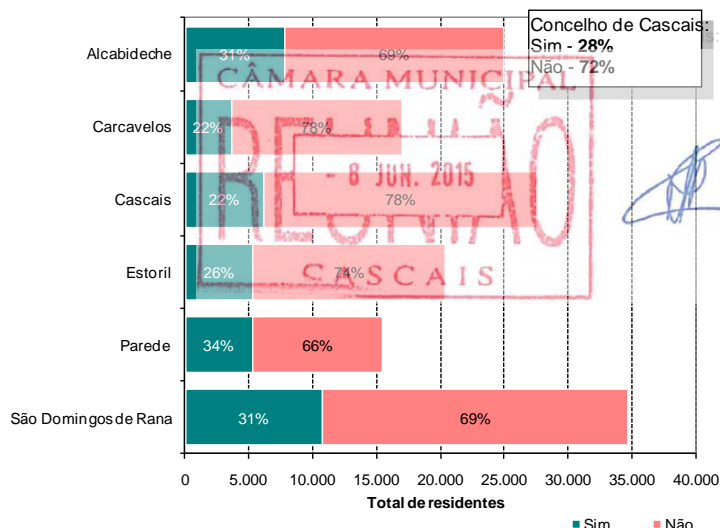
### Potencial de utilização da bicicleta

Cerca de 28% dos residentes em Cascais declaram que “gostariam de utilizar a bicicleta nas deslocações diárias”, existindo diferenças significativas no potencial de adesão em função da freguesia de residência e do escalão etário em que os inquiridos se enquadram.

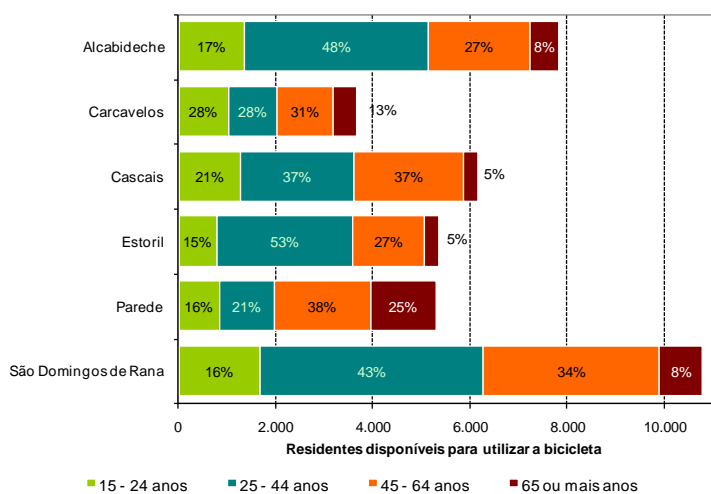
Parede (34%), Alcabideche (31%) e São Domingos de Rana (31%) são as freguesias cujos residentes se apresentam mais disponíveis para utilizar a bicicleta nas suas deslocações quotidianas.

A criação de ciclovias é a condição mais vezes referida (81% das 1.ª razões e 8% das 2ª razões) para que a utilização da bicicleta nas deslocações quotidianas seja mais efectiva. Também a garantia da segurança dos ciclistas (pistas seguras) é entendida como uma condição fundamental: 11% das respostas na 1.ª razão e 15% das 2.ª razões apontadas.

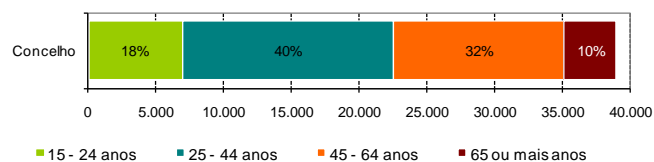
Uma parte significativa do território de Cascais oferece condições privilegiadas para que a bicicleta possa ser utilizada também para a realização de viagens quotidianas; nesse sentido é fundamental consolidar a rede ciclável nos aglomerados urbanos que oferecem boas condições para tal.



### Gosto na utilização da bicicleta nas deslocações quotidianas, por freguesia



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



## D. Síntese da Caracterização: Acessibilidade em Transporte Individual



### D.1. Oferta

#### Enquadramento

A análise detalhada da acessibilidade em transporte individual (e respectiva rede rodoviária) do concelho de Cascais passou pela construção de um modelo de tráfego de âmbito alargado (de nível municipal, mas contemplando os grandes eixos rodoviários da Área Metropolitana de Lisboa), o qual tem em consideração, não só a oferta de alternativas de circulação, mas também a procura de tráfego registada nesses eixos.

Este modelo de tráfego foi desenvolvido através do *software* Visum da PTV. Nesta primeira fase o modelo foi desenvolvido, calibrado e validado para a situação actual (2009) mas, numa segunda fase, servirá como instrumento previsional da procura de tráfego futura e respectivo desempenho da correspondente rede viária.

#### Hierarquia rodoviária

Por forma a caracterizar o sistema rodoviário de Cascais (e respectivos acessos) definiu-se uma hierarquia da rede rodoviária do concelho, a qual foi aferida em função da avaliação:

- das características físicas: capacidade, geometria, características da respectiva envolvente;
- funcionais: qual o papel das vias no modelo de deslocações do concelho e,
- a evolução urbana mais recente do concelho.



## Síntese da Caracterização

A rede de **1.º Nível** é definida pelo **IC15/A5** o qual se constitui como a “coluna vertebral” da oferta rodoviária do concelho ao promover a ligação Lisboa – Oeiras – Cascais, no corredor central do concelho.

A rede de **2.º Nível** inclui as vias com características físicas e funcionais que potenciam a existência de ligações de distribuição entre os diversos pólos de geração do concelho. Entre estas destacam-se:

- **Estrada Nacional EN6/Avenida Marginal** a qual promove as ligações entre Lisboa, Oeiras (Algés, Paço de Arcos e Oeiras) e Cascais (São João do Estoril);
- **Variante à Estrada Nacional EN6-7** que promove a ligação entre Carcavelos (EN6/Avenida Marginal) e São Domingos de Rana (nomeadamente ao Nó de Carcavelos do IC15/A5);
- **Estrada Nacional EN6-8** que faz a ligação entre São João do Estoril (EN6/Avenida Marginal) e Alcoitão (ligação à EN9, agora IC30/A16);
- **Estrada Nacional EN9-1/Avenida Adelino Amaro da Costa** a qual promove a ligação entre o centro da freguesia de Cascais e a EN247;
- **Estrada Regional ER247** que promove a ligação entre a localidade de Areia (Cascais) e a Lourinhã, passando pelos concelhos de Sintra e Mafra;
- **Avenida Nossa Senhora do Cabo/Estrada do Guincho**, cujo percurso se desenvolve junto à costa, ligando o centro da freguesia de Cascais até à ER247 (Areia);

- **Circular Nascente a São João do Estoril** que promove também a ligação entre a EN6/Avenida Marginal e o IC15/A5, através do Nó do Estoril;

- **Via Longitudinal Norte** que actualmente tem apenas um pequeno troço construído (ligando a EN9 à EN6-8), promoverá no futuro as ligações Nascente – Poente entre as freguesias do concelho localizadas a Norte do IC15/A5, e destas, aos concelhos de Oeiras e Amadora (através de uma via com as mesmas características no concelho de Oeiras);

- **3ª Circular** que promove a ligação entre a EN9-1 e o IC15/A5 no Nó de Alvide;

- **Avenida Infante Dom Henrique**, via circular ao centro histórico da freguesia de Cascais, que promove a ligação entre a EN9-1 e a Avenida da República.

A acessibilidade em transporte rodoviário depende de forma significativa dos **corredores do IC15/A5 e da EN6**, nas ligações Nascente-Poente, socorrendo-se dos eixos transversais Norte-Sul definidos pela **EN6-7**, em Carcavelos, e pela **EN9**, na ligação Cascais – Alcabideche – Linhó (e futuramente pelo IC30/A16). Na freguesia de São Domingos de Rana, o eixo da **EN249-4** é a via estruturante nas ligações a Sintra.

À escala concelhia verifica-se que **as redes estruturantes de 2.º e 3.º nível estão incompletas ou não apresentam as características físicas adequadas para garantir boas prestações**, levando a que nalguns casos seja utilizada a rede rodoviária fundamental para realizar deslocações de proximidade, e noutros, à utilização de vias que mais se adequam ao tráfego local ou de distribuição secundária do que propriamente à distribuição principal interna ao concelho.

## Síntese da Caracterização

### Extensão da rede rodoviária

A rede fundamental representa cerca de 8% da rede viária do concelho (com aproximadamente 95 km, no total) e possibilita a ligação entre Cascais e os concelhos de Oeiras e Lisboa, o atravessamento do concelho e o acesso aos seus principais aglomerados, bem como a própria ligação entre alguns deles. A rede local constitui os restantes 95% da rede viária.

Estes resultados confirmam que **uma parte significativa dos fluxos rodoviários do concelho de Cascais dependem da rede de 3.º a 5.º nível**, rede esta que não tem (e não deve ter) vocação para acomodar elevados volumes de tráfego (sobretudo quando nalguns casos é de tráfego pesado).



### Extensão da rede viária do concelho de Cascais

Neste contexto, no desenvolvimento das propostas de intervenção será fundamental considerar a construção de algumas das vias estruturantes que estão previstas pela CMC, devendo neste processo ser privilegiada a rede que defina **corredores estruturantes de ligações Nascente-Poente**, a norte e sul do IC15/A5, mas também as vias que permitam **retirar do interior dos aglomerados os fluxos de atravessamento** (nomeadamente de pesados).

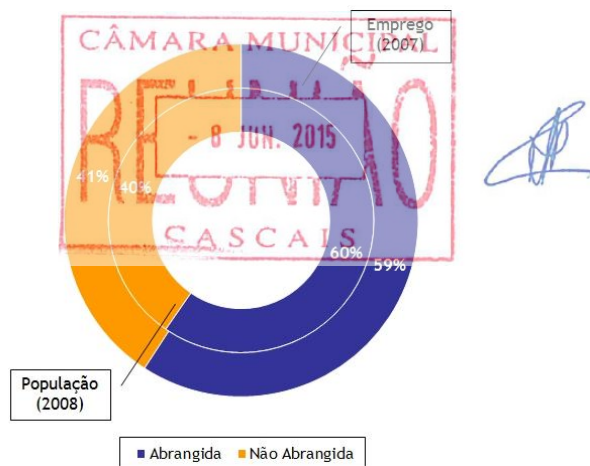
## Síntese da Caracterização

### Cobertura da rede rodoviária estruturante

A rede viária estruturante de 1.º, 2.º e 3.º nível garante uma cobertura satisfatória aos principais aglomerados urbanos do concelho, destacando-se que:

- Dos 188,3 mil habitantes que residiam no concelho em 2008 estima-se que 60% da população estava concentrada na área de influência directa da rede de transporte estruturante; e,
- 59% do emprego privado em 2007 também estava localizado na sua área de influência directa.

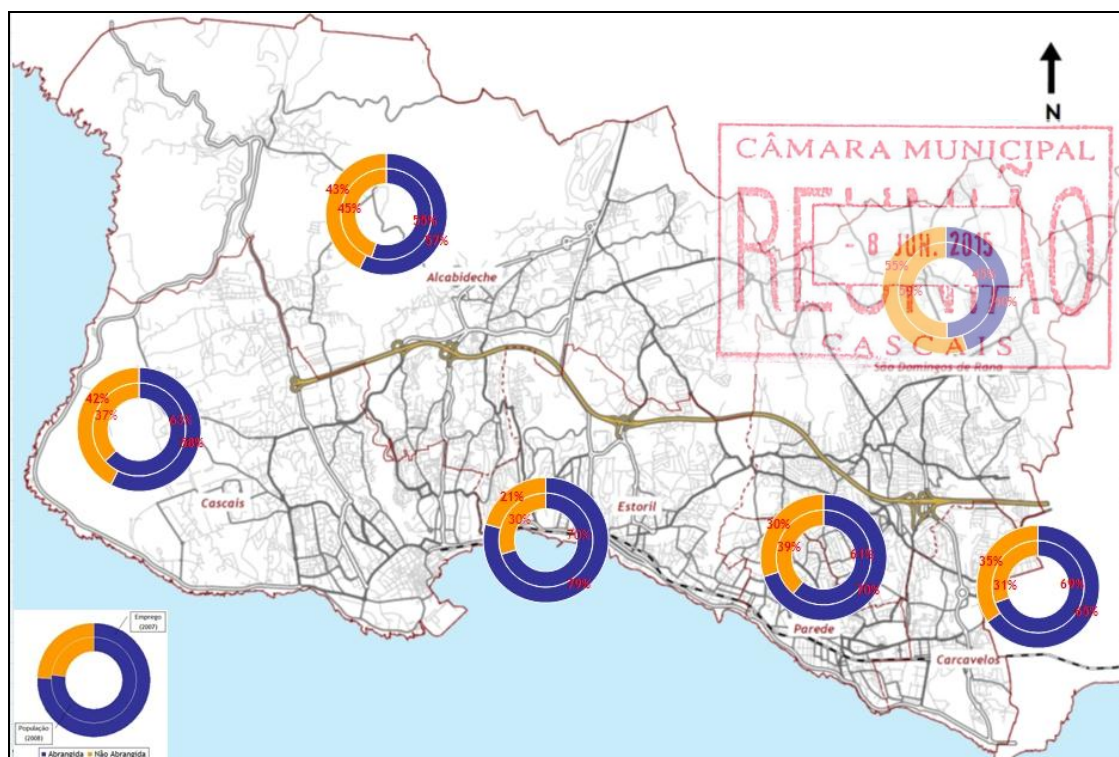
Este resultado parece ser globalmente positivo, mas decorre do facto de se estar a incluir nesta análise a rede até ao 3.º nível, sendo que este último nível inclui um conjunto de vias que desempenham funções de distribuição secundária, **sem que as suas características físicas sejam as mais adequadas.**



População e emprego na área de cobertura da rede rodoviária de 1.º, 2.º e 3.º nível (análise por freguesia)

Considerando o conjunto destes três níveis de oferta, as freguesias de São Domingos de Rana e de Alcabideche são as que apresentam um menor nível de cobertura da rede de 1.º, 2.º e 3.º nível.

Síntese da Caracterização



População e emprego na área de cobertura da rede rodoviária de 1.º, 2.º e 3.º nível (análise por freguesia)

**Capacidade teórica da rede actual**

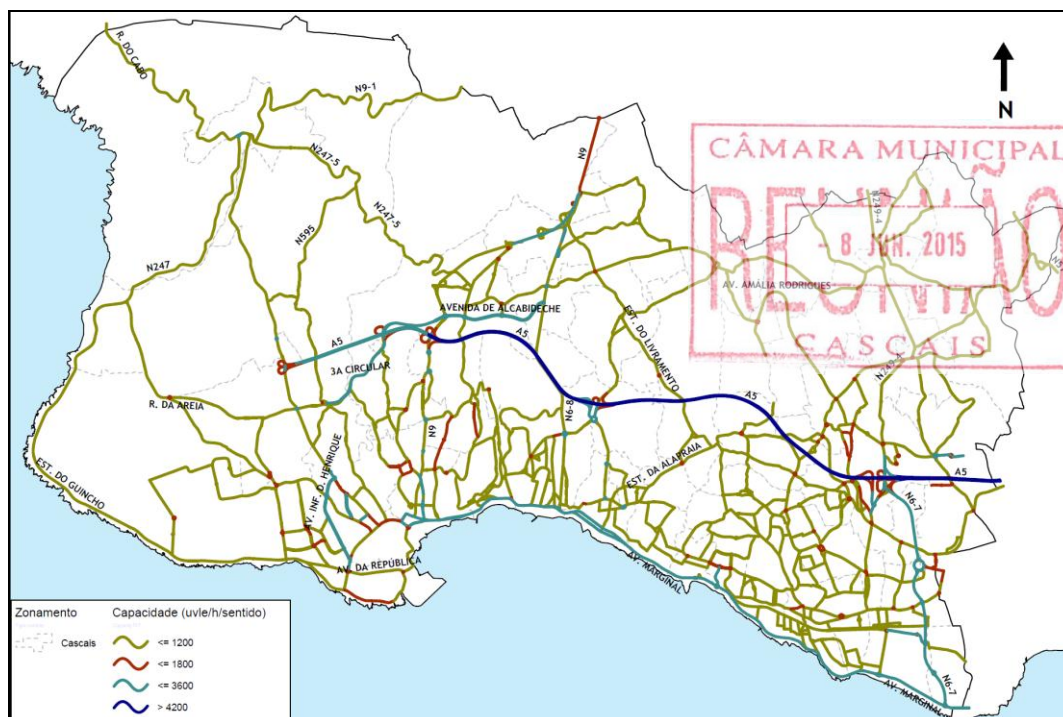
A capacidade teórica de uma via é o máximo fluxo horário de veículos estável passível de atravessar uma dada secção durante um determinado período de tempo (no caso do presente estudo, num período de uma hora).

As vias que servem o concelho têm capacidade bastante distinta, variando entre os 550 veículos/hora/sentido (essencialmente rede do 5.º nível) e os 5.500 veículos/hora/sentido (rede do 1.º nível: IC15/A5).

De um modo geral, verifica-se que a Sul do IC15/A5 existe um maior número de vias com uma capacidade teórica mais elevada, o que é indicativo da existência de um maior número de vias de hierarquia superior nesta área do concelho de Cascais.



## Síntese da Caracterização



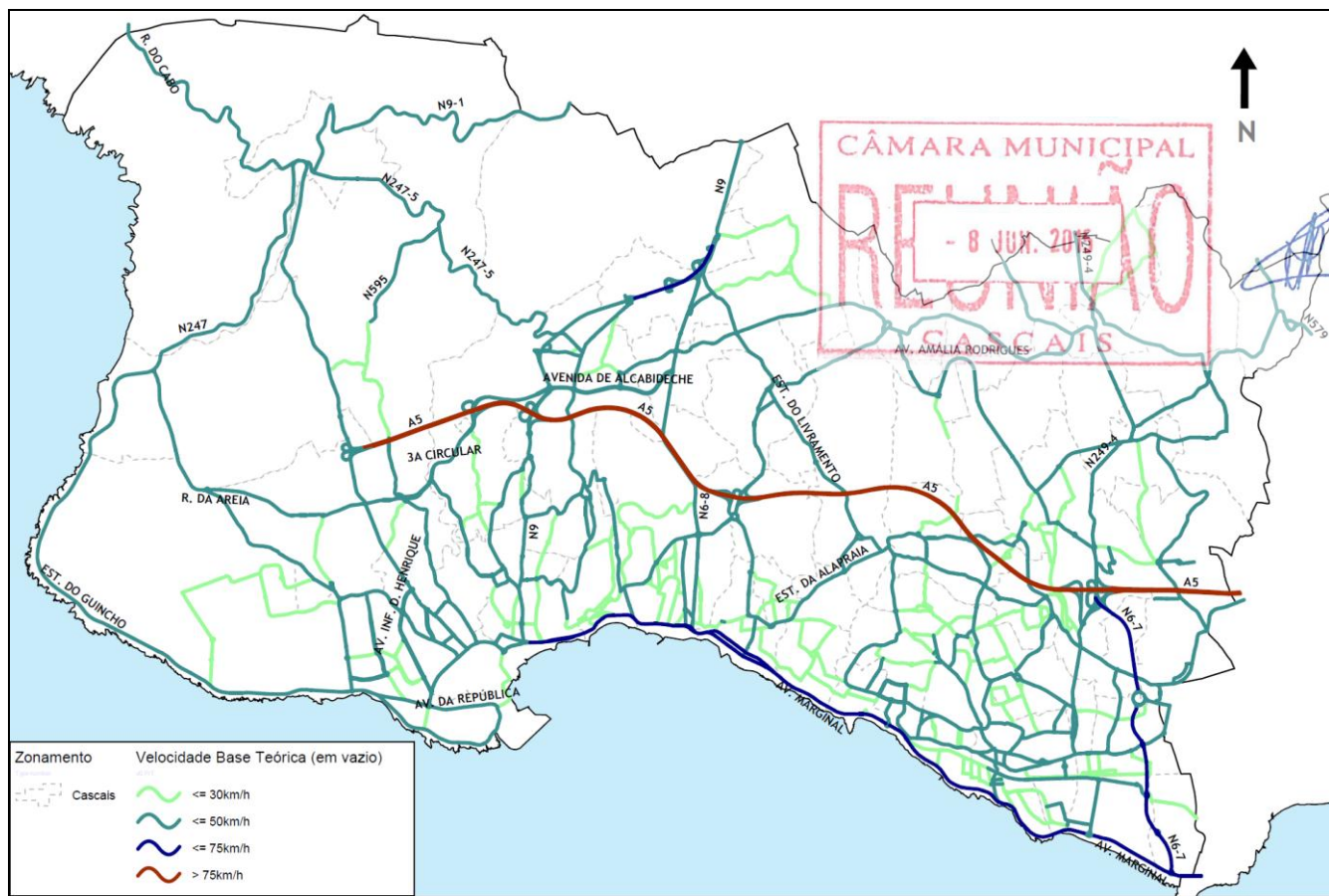
Capacidade teórica considerada na rede rodoviária modelada

## Velocidades teóricas de circulação

A **velocidade teórica** de uma via, ou trecho de via, define-se por, ser a maior velocidade média possível numa determinada infra-estrutura rodoviária para um dado veículo e com a rede “em vazio” (ou seja, sem qualquer fluxo de tráfego em circulação) e garantindo o cumprimento dos limites da velocidade impostos pela legislação.

Ou seja, a velocidade teórica é um dado de input do modelo de transporte, não correspondendo às velocidades realmente praticadas.

São poucas as vias que permitem a circulação acima dos 75 km/h, destacando-se entre estas, o IC15/A5, a Estrada Marginal e a EN6-7 entre Carcavelos e o nó do IC15/A5 com a mesma designação. Também o IC30/A16 será uma das vias em que se poderá circular a velocidades mais elevadas.



Velocidade base teórica de circulação (em vazio)

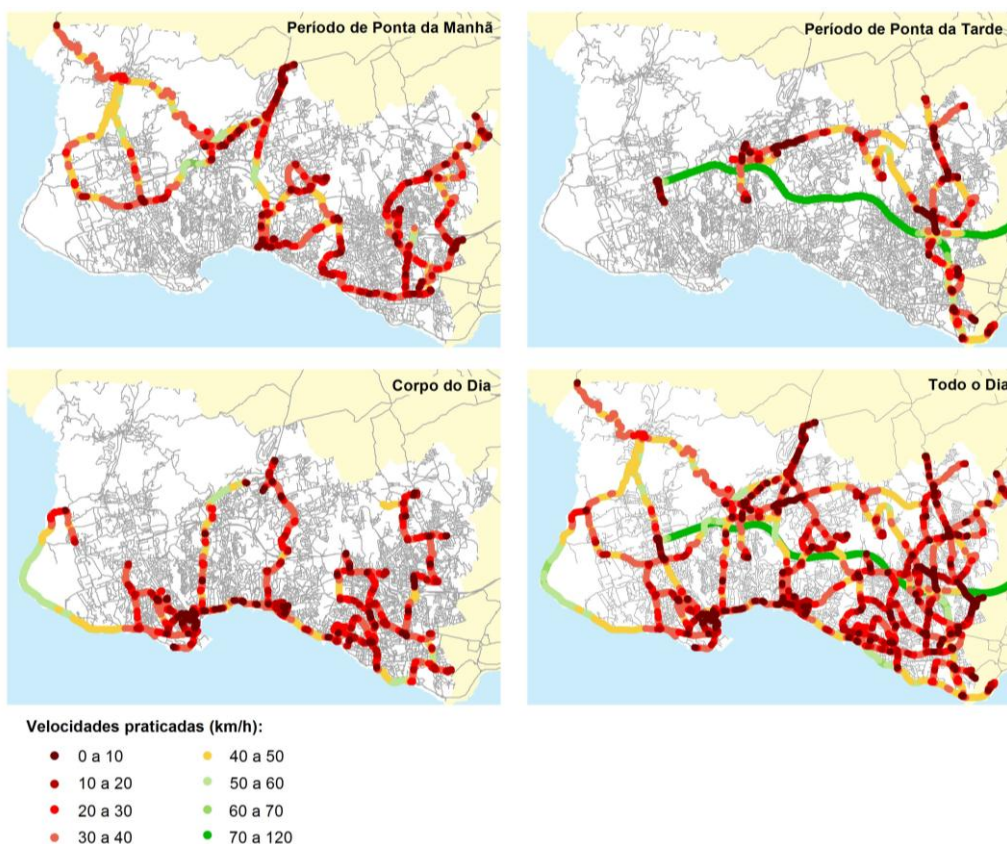
### Velocidades “reais” de circulação

Entre os vários trabalhos de campo efectuados, realizou-se o levantamento da velocidade nas principais vias do concelho e em diversos períodos do dia. Da análise dos levantamentos realizados durante os períodos de ponta da manhã e da tarde é possível identificar alguns pontos de conflito que ocasionam congestionamentos e a formação das respectivas filas de espera.

Normalmente estas situações ocorrem junto a intersecções com a rede viária estruturante (com uma maior procura de tráfego nestes períodos), na proximidade de intersecções de nível (reguladas semaforicamente ou não) com taxas de utilização elevadas, em vias com uma ocupação marginal terciária e em artérias com 1+1 vias (geralmente com um perfil transversal reduzido).

Mais concretamente, é na proximidade aos principais aglomerados que se verificam os maiores abrandamentos da velocidade, destacando-se neste contexto as reduzidas velocidades praticadas na EN249-4 e no corredor da EN9 na ligação ao Linho, bem como nos vários acessos a Cascais, Estoril ou Carcavelos.

No período de ponta da tarde é visível o abrandamento da velocidade no atravessamento dos diversos aglomerados urbanos, destacando-se, entre estes, o atravessamento de Manique, Abóboda e Trajouce.



Velocidades de circulação praticadas no PPM, PPT, CD e TD

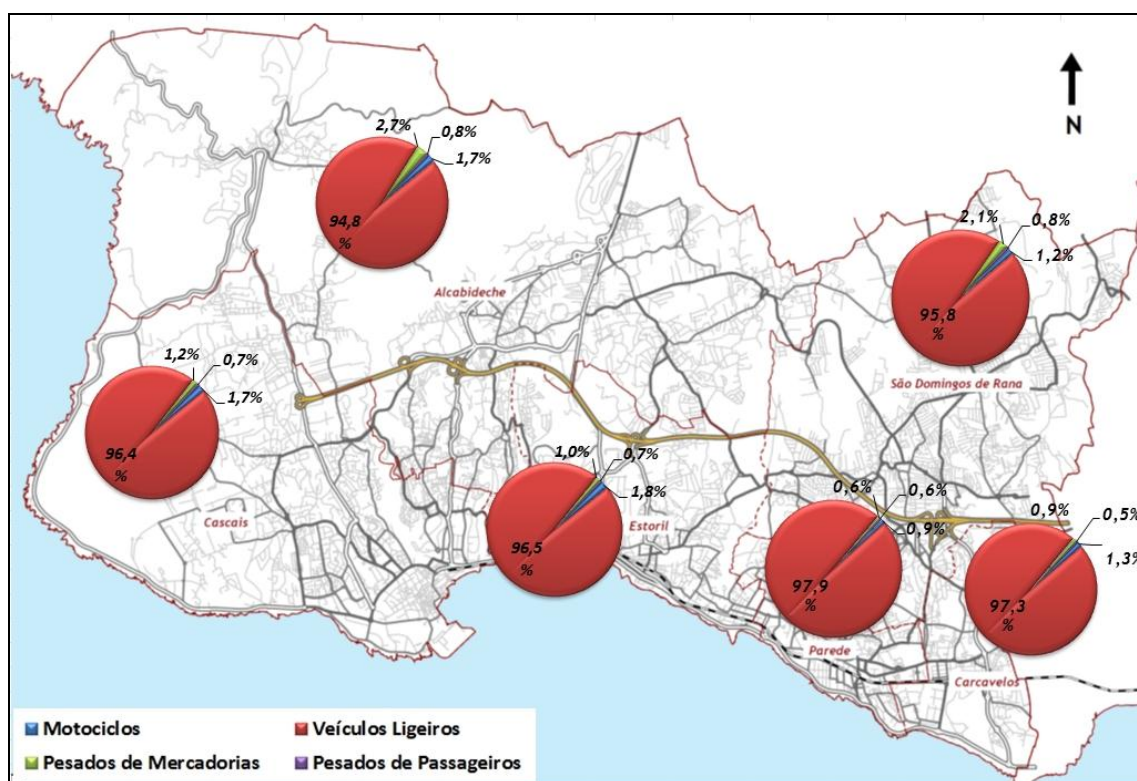
## D.2. Procura

### Procura nas vias internas do concelho

O tráfego que circula no concelho é maioritariamente constituído por veículos ligeiros. O tráfego de veículos pesados, embora pouco representativo, é particularmente sentido nas freguesias de Alcabideche e São Domingos de Rana.

Ainda que a percentagem de pesados que utilizam as vias do concelho não seja muito elevada, a verdade é que estes constituem um problema, uma vez que utilizam, nas suas deslocações quotidianas, vias que atravessam alguns dos principais aglomerados urbanos das freguesias de Alcabideche e de São Domingos de Rana.

Entre as vias onde a taxa de utilização dos pesados é mais elevada destacam-se, mais uma vez, a EN249-4 e a Estrada de Manique. Como tal, é fundamental promover a construção de vias alternativas que ajudem a desviar dos centros urbanos a circulação de pesados.



Composição do tráfego contabilizado (7:00 – 20:00)

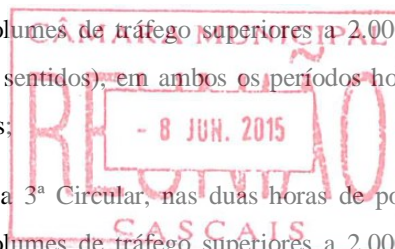
## Volumes de tráfego

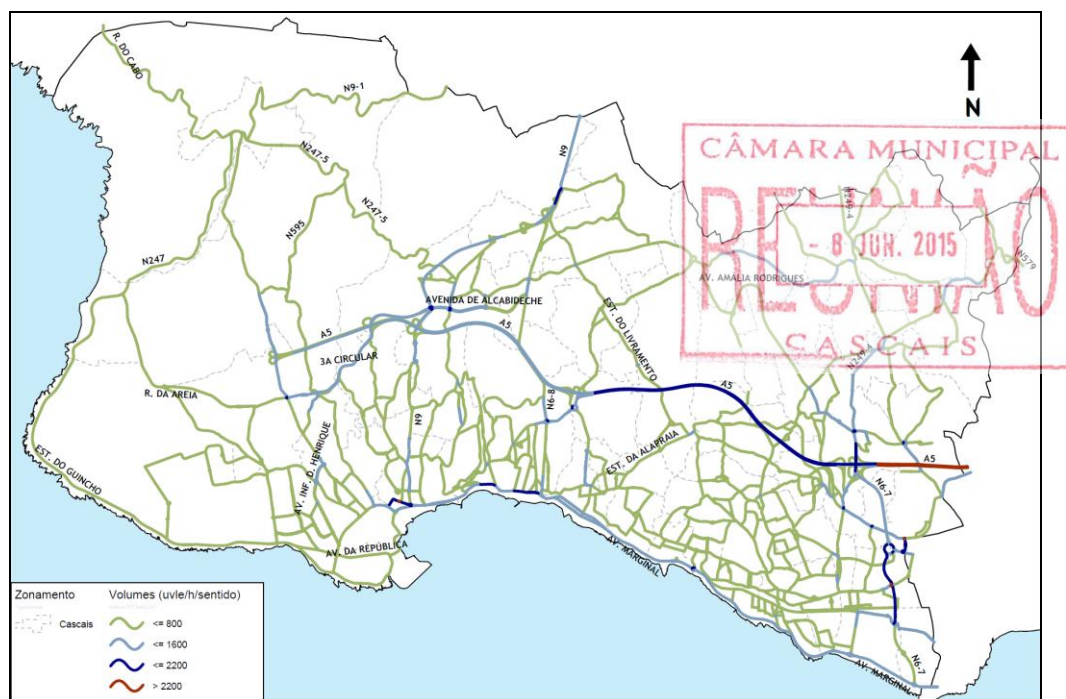
Ao nível da carga de tráfego existente na rede viária durante os períodos de ponta é possível constatar que:

- De um modo geral, as vias onde se registam os fluxos mais elevados são sensivelmente as mesmas nos dois períodos de ponta considerados.
- Em qualquer um dos períodos analisados, o IC15/A5 apresenta um volume de tráfego superior ao registado na maioria da rede viária, o que está directamente associado às suas funções de eixo supraconcelhio que permite, não só, a realização de ligações estruturantes entre concelhos, mas também a acessibilidade dentro do concelho de Cascais. No IC15/A5 os maiores volumes registam-se no sublanço Oeiras – Carcavelos, onde na HPM o volume é superior a 4.000 veículos/hora (nos dois sentidos) e na HPT superior a 5.000 veículos/hora (nos dois sentidos);

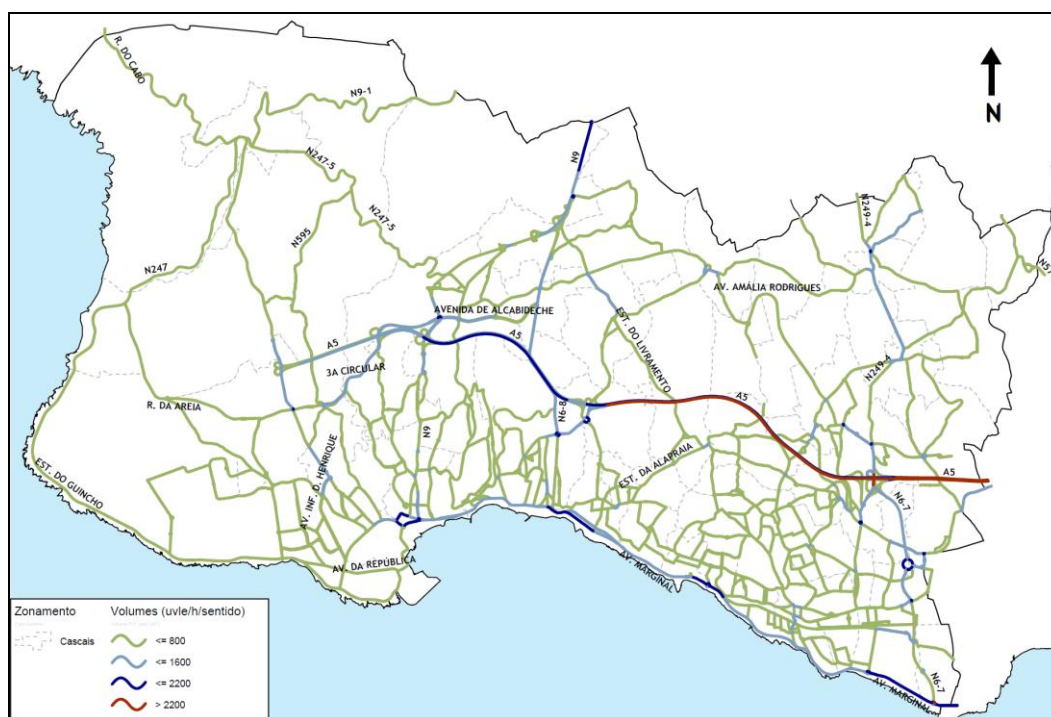
- A EN6, em toda a sua extensão do concelho de Cascais, regista volumes de tráfego superiores a 2.000 veículos/hora (nos dois sentidos), em ambos os períodos horários de ponta analisados;
- Também a 3ª Circular, nas duas horas de ponta analisadas, regista volumes de tráfego superiores a 2.000 veículos/hora (nos dois sentidos);

Para além destas vias, importa destacar os elevados volumes de tráfego rodoviário presentes na EN6-7, no corredor da EN249-4 (sobretudo no PPT), na Av. Amália Rodrigues (no prolongamento da Estrada de Manique) e na Rua das Fiskas.



Volume de tráfego na rede viária – HPM (uvle/hora/sentido)



Volume de tráfego na rede viária – HPT (uvle/hora/sentido)

## Níveis de saturação

A saturação da rede ocorre quando o número de veículos recebidos se aproxima do máximo que a rede ou a via pode encaminhar (capacidade). Rácios veículos/capacidade superiores a 90/100% correspondem a uma circulação condicionada e altamente instável, na qual o volume de tráfego excede a capacidade da via, provocando a formação de filas de espera e ondas de pára-arranca.

A análise dos níveis de saturação à escala dos modelos de transportes releva sobretudo as zonas em que, de forma consistente, se verificam constrangimentos de capacidade num determinado período horário. Nesse sentido são identificadas as zonas de forte perturbação e, não tanto, os pontos em que se verificam constrangimentos pontuais (de curta duração).

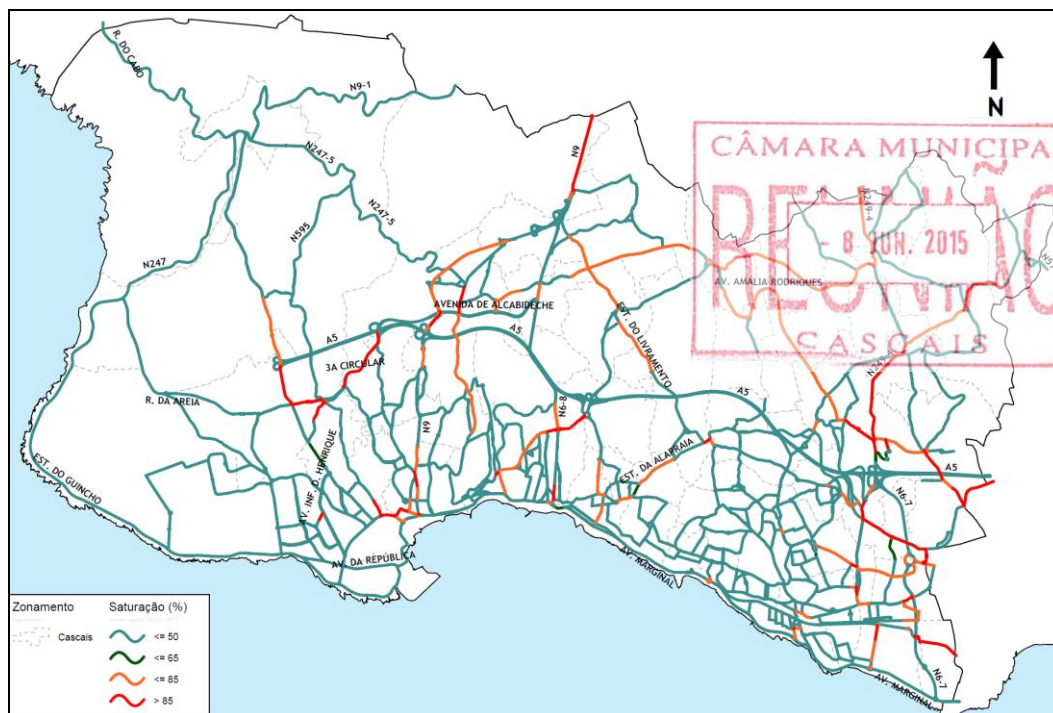
Da análise dos níveis de saturação nos períodos de maior concentração (HPM e HPT) verifica-se que:

- A HPT é mais carregada do que a HPM;
- Das vias de nível hierárquico mais elevado, as que registam maior pressão são a EN9-1, junto ao Nó de Cascais da A5 e a 3ª Circular, tanto na HPM como na HPT. Na EN6-8 regista-se uma pressão elevada apenas na HPT;
- A EN9, junto ao Autónomo do Estoril, regista uma pressão elevada na HPM, mas é na HPT que atinge a sua saturação;

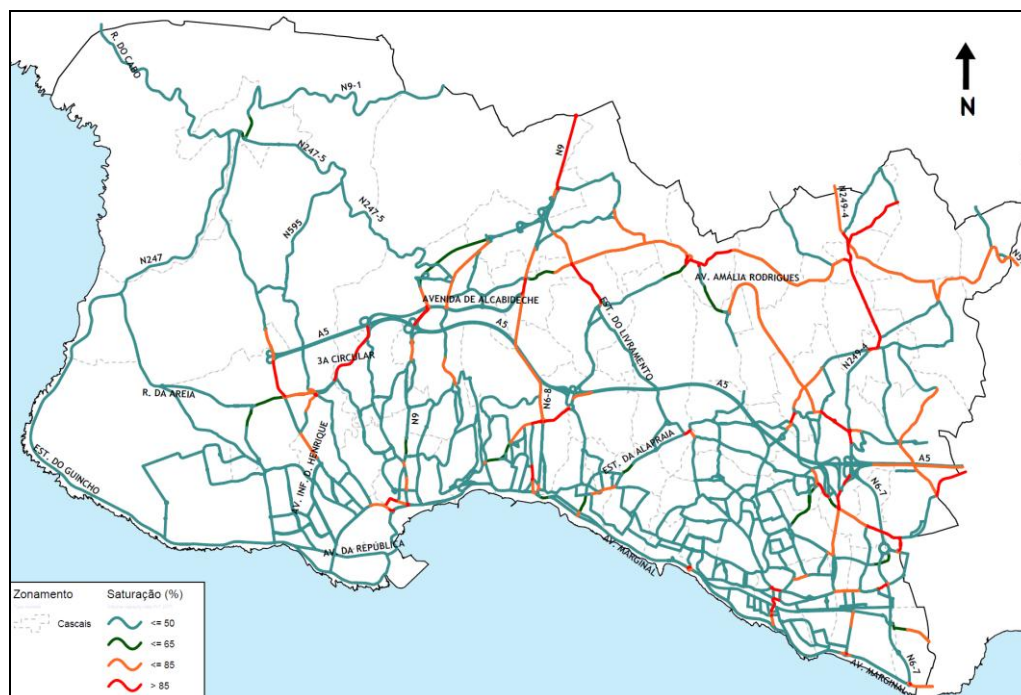
São ainda de destacar os níveis de saturação nas **principais vias estruturantes a Norte do IC15/A5**, destacando-se entre estas: o corredor da EN249-4 (ainda que com maior intensidade na HPT), a Estrada de Manique, Rua das Fígas, N579 na ligação da Abóboda a Talaíde ou as ruas que atravessam o centro de Alcabideche.

A análise das vias mais congestionadas no território a Norte do IC15/A5 permite **confirmar a necessidade de reestruturar a hierarquia rodoviária, já que os principais eixos de circulação não apresentam características físicas e funcionais para os fluxos de tráfego que as utilizam** e implicam a circulação no interior de alguns dos principais aglomerados existentes.

A **Sul do IC15/A5** os níveis de saturação da rede rodoviária são menos extensivos do que a Norte, o que está relacionado com a maior estruturação da hierarquia viária e maior densidade da rede rodoviária. Ainda assim verificam-se elevados níveis de congestionamento na envolvente dos principais aglomerados litorais (e.g., Cascais ou Parede) ou nas ligações a estes, destacando-se, neste caso, a Estrada de São Domingos de Rana, a Estrada da Rebelva ou a ligação do Estoril ao Nó do Estoril da A5/IC15, através da Av. Dom Nuno Álvares Pereira.



Níveis de saturação (% / sentido) na rede viária – HPM



Níveis de saturação (% / sentido) na rede viária – HPT



## Velocidade de circulação

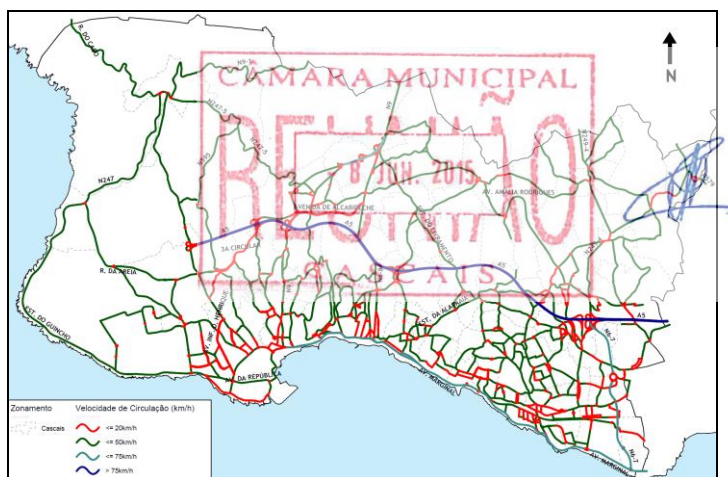
A **velocidade de circulação** é calculada tendo por base a velocidade de circulação teórica, que é degradada em função do volume de tráfego que circula na via, sendo essa degradação mais significativa à medida que o volume se aproxima dos valores máximos de capacidade de circulação da via.

Tanto na HPM como na HPT, as velocidades de circulação são genericamente razoáveis, verificando-se que é na **rede de 3º, 4º e 5º nível que se registam velocidades mais baixas face à velocidade teórica considerada, o que fica a dever-se fundamentalmente a menores desempenhos de pontos singulares da rede (intersecções)**, mais do que a problemas de capacidade em secção.

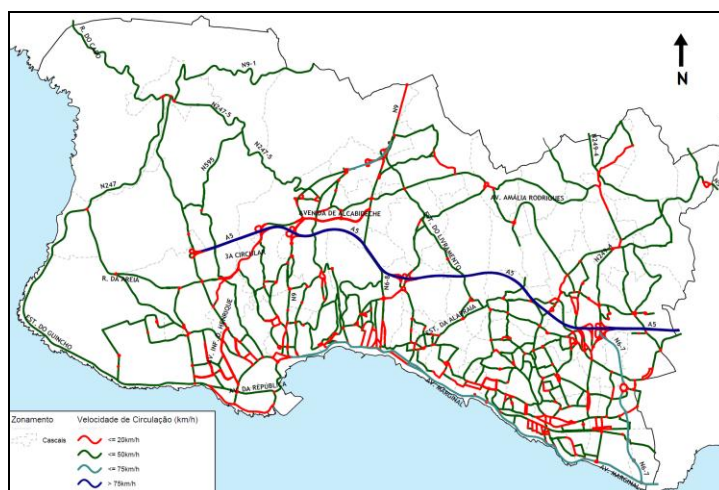
Nos principais aglomerados urbanos (sobretudo nos que se localizam no litoral) verifica-se que as velocidades praticadas nos períodos de maior concentração da oferta são relativamente baixas ( $\leq 20$  km/h).

Também nos principais acessos à IC15/A5 se verificam fortes constrangimentos à velocidade de circulação, destacando-se o Nó de Carcavelos e de Alcabideche, devido ao abrandamento da velocidade nas vias envolventes.

A Norte da IC15/A5 verificam-se velocidades mais elevadas mas o atravessamento do centro dos aglomerados urbanos é detectado por via do abrandamento da velocidade da circulação, destacando-se entre estes o centro de Manique, de Trajouce, Abóboda ou Talaíde.



Velocidade de Circulação (Modelo) – HPM



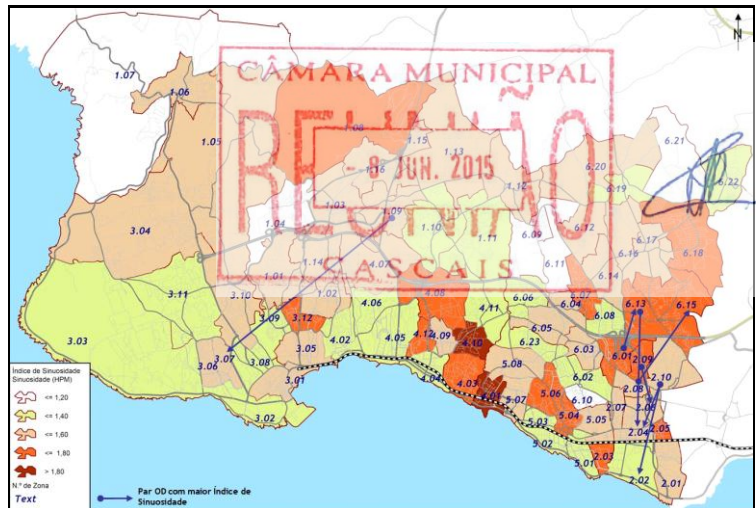
Velocidade de Circulação (Modelo) – HPM

Também este resultado vem realçar a necessidade de reforçar a hierarquização da rede rodoviária, de modo a proteger os centros urbanos atravessados e ao mesmo tempo garantir que é possível praticar velocidades mais elevadas nas horas de maiores intensidades de tráfego.

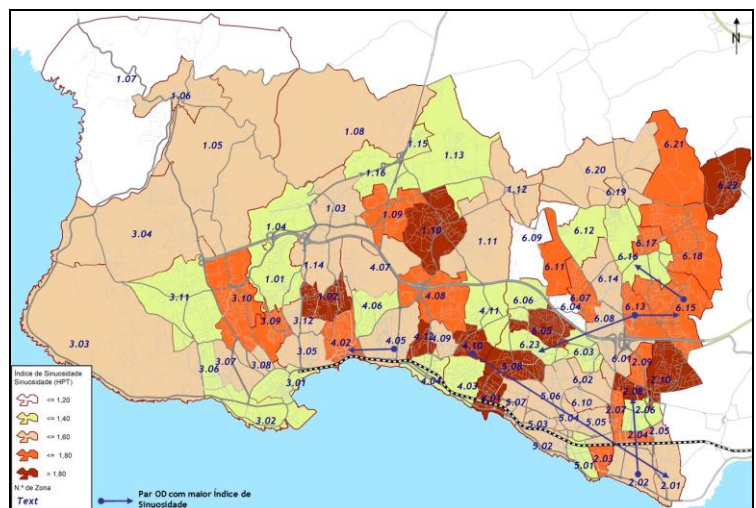
## Indicador de sinuosidade

O **indicador de sinuosidade** traduz o rácio entre a distância real de deslocação e a distância em linha recta. Relativamente a este indicador é possível constatar que:

- Tanto na HPM como na HPT, os índices de sinuosidade mais elevados estão associados a zonas localizadas a Norte do IC15-A5, as quais reflectem a necessidade de reforçar a rede estruturante. Existem também zonas com elevados níveis de sinuosidade a Norte, mas estes estão relacionados com o facto das viagens estarem apoiadas em circuitos mais densos e reticulados.
- Na HPT, o índice de sinuosidade acaba por apresentar resultados semelhantes aos apresentados para a HPM, embora com um aumento da sinuosidade a Sul do IC15-A5, o que decorre dos aumentos de fluxo registados sobre essa rede viária mais reticulada;
- Dos pares OD com maior índice de sinuosidade, destacam-se os que têm de “cruzar” o IC15-A5 e a linha de caminho-de-ferro de Cascais, essencialmente devido à barreira que o espaço canal destas duas infra-estruturais acaba por constituir (“São Domingos de Rana-Sul” – “Outeiro de Polima/Bairro da Herança/Bairro Pinhal do Arneiro/Bairro do Cabeço de Mouro”, “São Domingos de Rana/Casal dos Grilos” – “Quinta da Alagoa/Carcavelos”, “Sassoeiros/São Miguel das Encostas/Bairro da Carris” – “Carcavelos –Saint Julian”, entre outros);



Indicador de sinuosidade na HPM (por zona e piores pares O/D)



Indicador de sinuosidade na HPT (por zona e piores pares O/D)

- Dos pares OD com maior índice de sinuosidade, realce ainda para os pares “Outeiro de Polima/Bairro da Herança/Bairro Pinhal do Arneiro/Bairro do Cabeço de Mouro” – “Abóboda” e “Bairro Mata da Torre” – “Outeiro de Polima/Bairro da Herança/Bairro Pinhal do Arneiro/Bairro do Cabeço de Mouro”, sendo de referir que o modelo de tráfego desenvolvido para a caracterização actual não reflecte a abertura da Variante à Estrada da Mata da Torre.

## E. Síntese da Caracterização: Acessibilidade em Transporte Colectivo



### E.1. Rede de Transporte Colectivo

#### E.1.1. Oferta

##### Organização da oferta

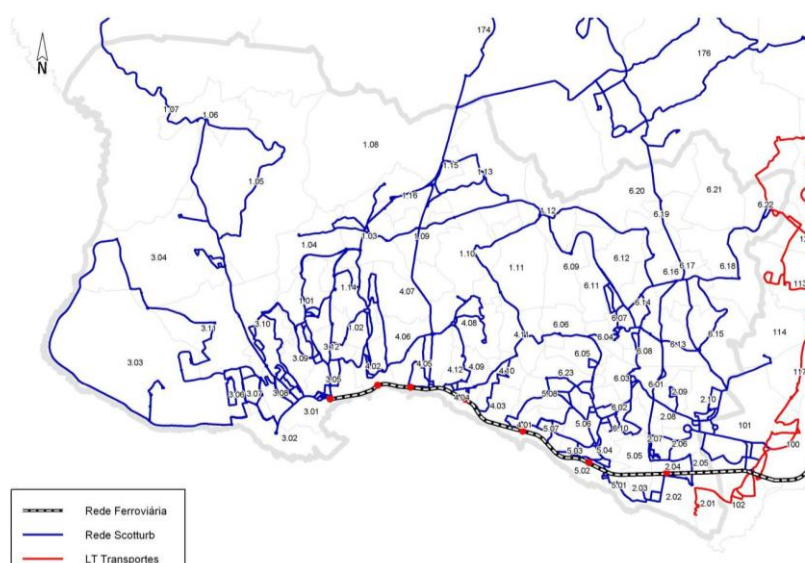
Em Cascais, o serviço de transportes colectivos é promovido pelos seguintes operadores:

- **CP Lisboa.** Promove a ligação ferroviária dos concelhos de Cascais e Oeiras a Lisboa, e particularmente ao corredor urbano entre Algés-Cais do Sodré. No concelho de Cascais, esta linha ferroviária serve alguns dos aglomerados mais consolidados na faixa ribeirinha do concelho.

- **Scotturb.** Este operador assegura as ligações em transporte colectivo rodoviário em todo o concelho de Cascais e nas ligações deste aos concelhos de Sintra e de Oeiras.

- **LT Transportes.** Serve marginalmente o concelho de Cascais, promovendo a ligação de Carcavelos e Talaíde, ao concelho de Oeiras, e marginalmente, ao concelho da Amadora.

A rede de TC rodoviário é substancialmente mais densa na zona litoral do concelho, verificando-se que, nas zonas mais interiores, a oferta em TC desenvolve-se ao longo dos principais eixos rodoviários, nomeadamente no corredor de ligação à Malveira, ao longo da EN9 e no corredor da EN249-4.

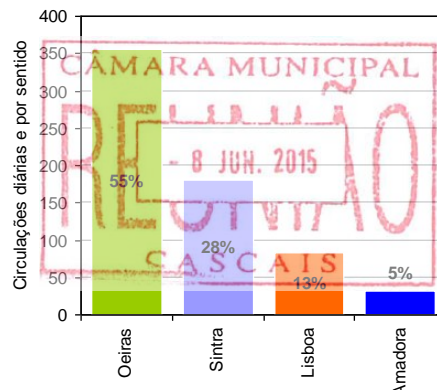


Oferta TC por operador

### Ligações inter-concelhias

Existem cerca de 650 circulações diárias que promovem ligações inter-concelhias entre Cascais e os concelhos vizinhos.

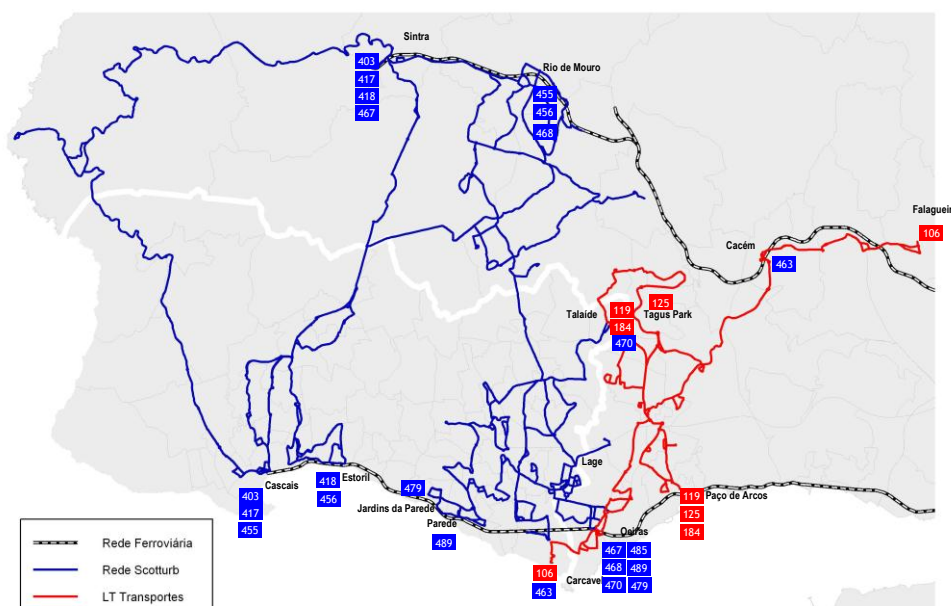
Mais de metade das ligações inter-concelhias permitem a ligação ao concelho de Oeiras; as ligações a Sintra correspondem a cerca de 28% do total, enquanto que as ligações a Lisboa em transporte ferroviário correspondem a cerca de 13% das circulações diárias e por sentido.



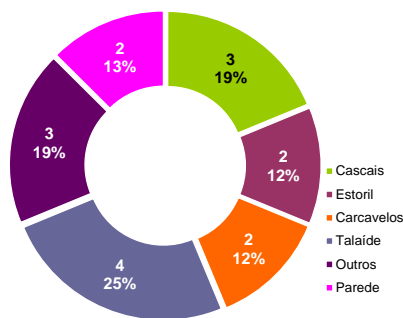
XX% - Perc. face ao total da oferta inter-concelhia  
**Concelhos com os quais Cascais tem ligações inter-concelhias**

A oferta em TC rodoviário com características inter-concelhias está organizada sobretudo nas estações de Cascais, Estoril, Carcavelos e Parede, potenciando as interfaces entre o TC rodoviário e o TC ferroviário.

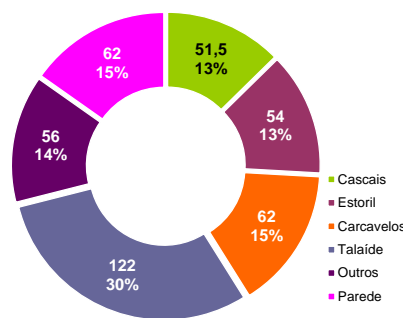
Talaíde é a zona com maior intensidade de ligações inter-concelhias, particularmente a Paço de Arcos, beneficiando da oferta promovida pela LT Transportes.



**Oferta TC nas ligações inter-concelhias**



**N.º de carreiras inter-concelhias em TC rodoviário que servem as principais interfaces de transporte e Talaíde**



**N.º de circulações inter-concelhias em TC rodoviário (por sentido) nas principais interfaces de transporte e em Talaíde**

A estação de Cascais oferece ligações em TC rodoviário às estações de Sintra e Rio de Mouro. As carreiras 403 e 417 da Scotturb estabelecem as ligações entre Cascais e Sintra (estação) com uma intensidade de oferta baixa, mesmo quando se consideram os períodos de maior procura. A carreira 455 estabelece a ligação à estação de Rio de Mouro, percorrendo o corredor da Av. de Sintra, até ao Centro de Alcabideche e promovendo a ligação ao Cascais Shopping.

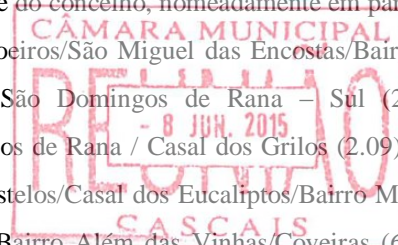
O Estoril beneficia de uma ligação directa a Sintra promovida pela carreira 418, a qual estabelece uma ligação próxima da horária a este concelho. A carreira 456 estabelece 2,2 ligações por hora e por sentido entre o Estoril e a estação de Rio de Mouro nos períodos de maior procura, reduzindo a oferta para 1,1 circulações/hora e sentido no corpo do dia.

A estação de Carcavelos é servida por duas carreiras inter-concelhias, respectivamente a carreira 119 (promovida pela LT Transportes) e a carreira 463 que estabelece a ligação à estação do Cacém e à Falagueira (concelho da Amadora), ao mesmo tempo que permite a ligação com a zona ocidental de Oeiras. Apesar do menor número de carreiras a servir esta interface, verifica-se que esta estação é servida por um número de circulações diárias superior ao verificado nas estações de Cascais e do Estoril (13% das circulações diárias inter-concelhias), o que está relacionado com a maior intensidade de serviço proporcionado pelas carreiras que servem Carcavelos.

Finalmente, existem três carreiras com origem na estação de Oeiras que beneficiam os residentes no corredor Nordeste do concelho, nomeadamente em parte das zonas de Sassoeiros/São Miguel das Encostas/Bairro da Carris (2.10), São Domingos de Rana – Sul (2.08) e São Domingos de Rana / Casal dos Grilos (2.09), Bairro dos Sete Castelos/Casal dos Eucaliptos/Bairro Mata da Torre (6.01), Bairro Além das Vinhas/Coveiras (6.08), Bairro Mata da Torre (6.13), Abóboda/Tojeira (6.17), Trajouce (6.19) e Trajouce/Bairro Cabeço do Cação/Alto do Clérigo (6.20), ao mesmo tempo que promovem a ligação a Sintra (467), Rio de Mouro (468) e Lage (485).

Globalmente, a oferta inter-concelhia utiliza os principais corredores rodoviários, sobretudo nas ligações a Sintra e, como tal, concorre com o transporte individual na utilização destas vias.

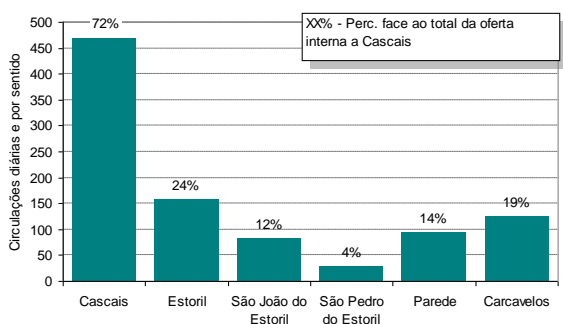
As carreiras inter-urbanas caracterizam-se por frequências de serviço próximas das 1 a 2 circulações/hora/sentido nos períodos de maior procura, sofrendo uma redução significativa nos restantes períodos.



## Ligações internas a Cascais

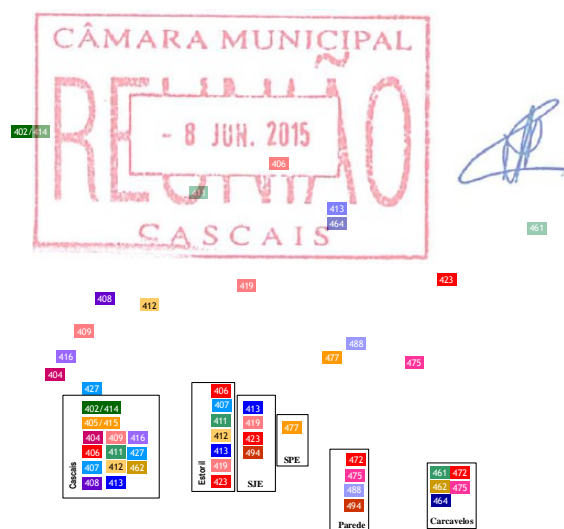
A oferta interna ao concelho está organizada, de modo a que, pelo menos, um dos extremos de cada carreira seja numa interface com o transporte ferroviário.

São Pedro do Estoril é a estação ferroviária com menor intensidade de oferta de TC rodoviária (apenas a carreira 477 proporciona serviços nesta estação), quando do lado da oferta ferroviária é a estação que proporciona uma maior intensidade de ligações.



Total de circulações internas diárias por sentido, com passagem em cada uma das interfaces rodoviárias

Todavia, a oferta de transportes colectivos é de difícil leitura para os passageiros potenciais, seja porque não se encontra disponível nenhum mapa de rede (apenas os postos de informação têm afixados os mapas da rede de transportes colectivos produzidos pelo IMTT quando do Euro 2004), seja porque uma parte significativa da oferta interna ao concelho é circular (nomeadamente as carreiras com início em Cascais), isto é, tem início e fim na mesma estação ferroviária, tornando difícil a compreensão da oferta de transporte colectivo.



Oferta TC nas ligações internas

Algumas das carreiras internas a Cascais apresentam percursos muito sinuosos que procuram atender à procura de diversos aglomerados urbanos, o que contribui para uma menor atractividade da oferta TC.

A densidade de oferta de proximidade é superior nas freguesias de Cascais e do Estoril; nas restantes freguesias esta está organizada para captar a procura em corredores mais distantes. Como tal, propõe-se avaliar a possibilidade de alargar a rede de proximidade em outros aglomerados urbanos.

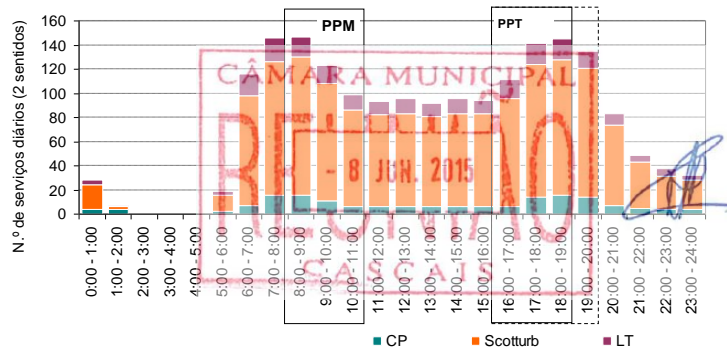
### Amplitude da oferta

A maior parte da oferta está concentrada no período entre as 6:00 e as 21:00 num dia útil, verificando-se uma redução muito significativa na oferta proporcionada entre as 20:00 e a 2:00 (entre as 2:00 e as 5:00 não existe oferta de TC no concelho).

A maior intensidade da oferta é garantida no período das 7:00-9:00 e, no período entre as 17:00 e as 20:00 (existe alguma redução da oferta no período das 19:00-20:00, mas ainda assim a oferta proporcionada é significativa).

Tão ou mais interessante do que analisar a amplitude de serviço é verificar que, para um concelho com a dimensão de Cascais, mesmo nas horas de maior procura estão em circulação (em simultâneo) entre 120 a 140 circulações (2 sentidos), o que permite inferir desde já que o nível de oferta global proporcionado é baixo.

Da comparação entre os períodos de maior oferta e procura (obtido a partir do inquérito à mobilidade) verifica-se existir algum desajuste na oferta que é proporcionada no período de ponta de manhã, sendo de recomendar avaliar a possibilidade de garantir níveis de oferta mais elevados no período das 9:00-11:00.



Amplitude da oferta de transporte colectivo em Cascais

No período de ponta da tarde este desajuste é muito menos expressivo, podendo ser de avaliar a possibilidade de antecipar o reforço da oferta para o período das 16:00 às 17:00.

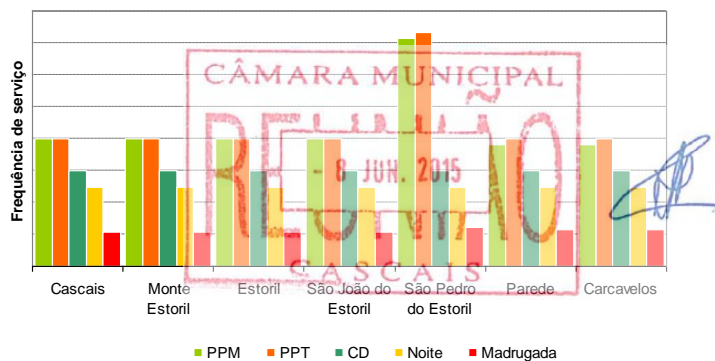
## Frequência de serviço

A frequência de serviço na Linha de Cascais tem que ser entendida considerando a oferta proporcionada em cada estação. Globalmente, o nível de serviço proporcionado nas diversas estações é semelhante, destacando-se apenas a estação de São Pedro do Estoril, na **qual a oferta no PPM e PPT é substancialmente mais elevada do que nas restantes estações**, mas sem que este facto seja aproveitado do lado da oferta de TC rodoviário.

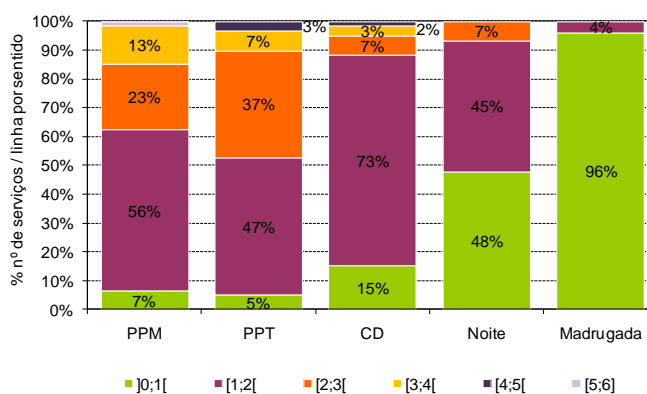
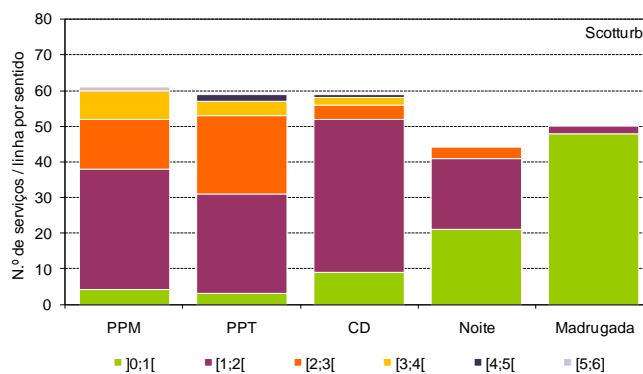
No PPM e no PPT, **mais de metade das carreiras da Scotturb tem uma frequência inferior a 2 circulações por hora** (respectivamente, 63% e 52%); apenas 23% no PPM (e 37% no PPT) das carreiras que servem Cascais garantem uma frequência de serviço entre 2 e 3 circulações por hora e, 13% no PPM (7% no PPT) garantem uma frequência de serviço média equivalente a uma circulação a cada 20 minutos.

No corpo do dia (CD), cerca de 80% das carreiras garantem uma circulação horária (ou menos), o que **configura uma oferta muito baixa**, se considerarmos que estamos num contexto urbano. À noite e de madrugada, as carreiras que se mantêm em operação oferecem uma frequência de serviço inferior a um serviço por hora.

A única carreira da Scotturb que tem uma frequência que pode ser considerada urbana é o serviço Buscas, já que este oferece uma frequência horária de 6 serviços por hora, ao longo do dia.



Frequência de serviço nas estações da Linha de Cascais

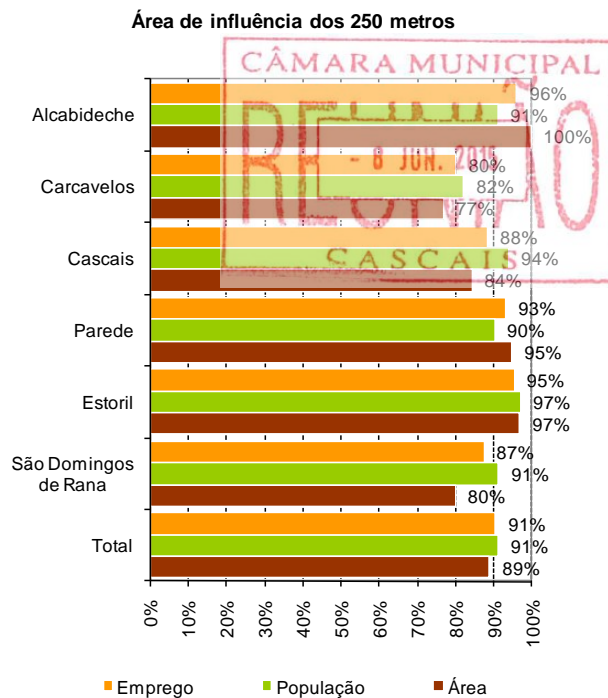


Frequência de serviço da oferta da Scotturb, por períodos horários



### Cobertura do serviço de TC

A cobertura das paragens de TC permite garantir uma cobertura praticamente universal quando se considera a população residente (91%) e o emprego (91%) no concelho de Cascais. Note-se no entanto que nesta análise não se está a ter em consideração o nível de serviço que é proporcionado em cada paragem.



Cobertura da oferta TC tendo em consideração a área, população e emprego – área de influência dos 250 metros



Cobertura territorial dos serviços TC

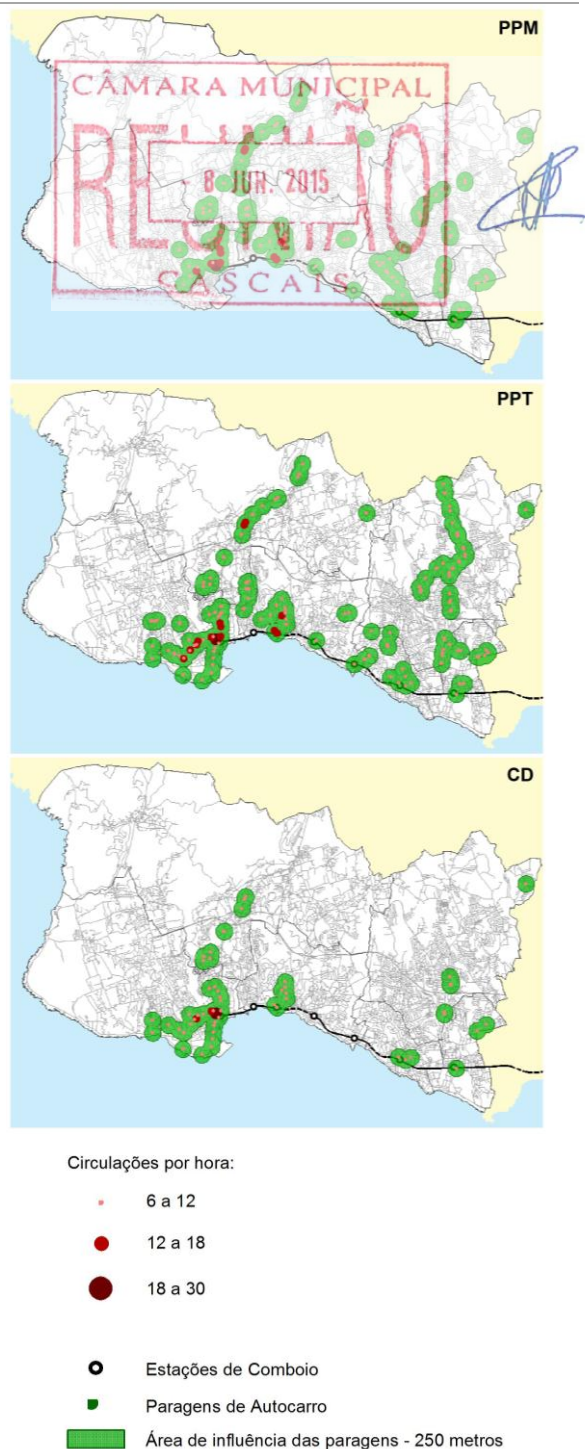
### Cobertura das paragens com uma oferta igual ou superior a 6 serviços por hora

A análise da cobertura das paragens tem pouco significado se não se tiver em consideração a qualidade do serviço de TC que é proporcionado. Nesse sentido procurou-se complementar a análise anterior, com a análise da cobertura das paragens com melhor serviço de TC, assumindo-se como critério mínimo a existência de, pelo menos, 6 serviços por hora (o que se traduz num intervalo médio de passagem de 10 minutos). Esta análise permitiu verificar que a **cobertura da rede TC é na realidade muito pouco abrangente**.

Nos períodos de ponta, as áreas melhor servidas são o centro de Cascais e corredores que partem deste extremo em direcção à marina, Torre e Alvide; o eixo de ligação Cascais – Alcabideche (CascaiShopping) pela Av. Sintra, Av. Costa Pinto e Rua de Cascais; o centro do Estoril e área envolvente ao casino; São Pedro do Estoril e Parede; o centro de Carcavelos; Rana e Sassoeiros; e, o eixo da Av. Salgueiro Maia junto a Tires. No PPT, também se destaca o corredor Norte-Sul, constituído pela Estrada da Rebelva e EN249-4, entre Carcavelos e São Domingos de Rana.

No PPM, a cobertura da oferta TC com níveis de oferta “urbana” responde às necessidades de mobilidade de apenas 29% da população e 30% do emprego. Já no PPT, esta oferta permite satisfazer os desejos de deslocação de 34% da população e 39% do emprego, **valores estes muito baixos e que justificam o reduzido nível de adesão à oferta de TC**.

No CD apenas se destacam o centro de Cascais com respectivos eixos para a marina, Torre e Alcabideche, o centro do Estoril e o centro da Parede, como zonas melhor servidas. A cobertura territorial é neste caso de 10%, o que implica servir adequadamente 14% da população e 19% do emprego.



**Cobertura da oferta TC considerando as paragens com 6 ou mais serviços por hora**

## Tarifário do TC

A análise do tarifário é uma das etapas fundamentais da avaliação do sistema de transporte público no concelho, na medida que, permite avaliar: i) a facilidade de compreensão do tarifário por parte dos utilizadores; ii) o preço associado à utilização do transporte colectivo.

O concelho de Cascais não se encontra abrangido pelas coroas do sistema tarifário dos passes intermodais da região de Lisboa, verificando-se que apenas Sassoeiros, Abóboda e Talaíde estão abrangidos por estas.

A **estrutura tarifária do concelho é de difícil compreensão pelos utilizadores**, uma vez que está indexada a classes de distância e admite a possibilidade de adquirir passes de linha ou de rede (no caso da aquisição de assinaturas).

A **aquisição do título de transporte da Scotturb implica a consulta dos serviços de informação deste operador**, já que a informação geral não permite conhecer de forma clara o preço a pagar, o que se constitui como um factor que dificulta o acesso a este serviço de transporte.

Quando as viagens são inter-concelhias (nomeadamente para Lisboa), os passageiros têm de comprar mais de uma assinatura, verificando-se que também neste caso, as combinações possíveis são múltiplas (e muito díspares nos preços a pagar).

No caso das viagens para Lisboa, a opção mais económica passa pela aquisição de duas assinaturas: Scotturb + ML + Carris e uma assinatura CP.

Recomenda-se que **seja realizada uma campanha de esclarecimento à população de Cascais**, com o objectivo de informar sobre as opções tarifárias mais económicas e que **sejam desenvolvidos esforços junto da AMT no sentido de rever o sistema tarifário** do concelho de Cascais.

## E.1.2. Procura

### Procura Global

No total, estimam-se em cerca de 55,5 mil, as viagens que terminam em Cascais com utilização dos serviços de TC, as quais correspondem a 20% das viagens motorizadas terminadas em Cascais.

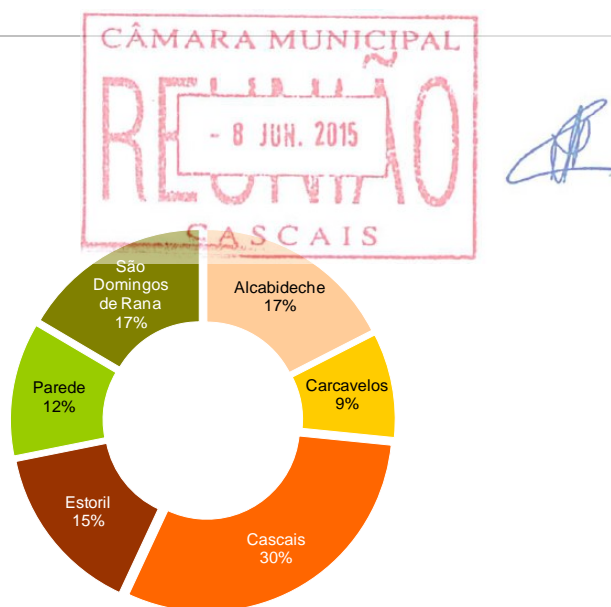
Cerca de 30% das viagens em TC terminam na freguesia de Cascais, sendo que a Vila de Cascais é um dos pontos de maior concentração de viagens, situação que está relacionada com o facto desta zona ser aquela que beneficia de melhor serviço de transporte colectivo.

O número de viagens em TC com destino em Alcabideche é também elevado, nomeadamente na zona do Cascaishopping (1.16) e no centro de Alcabideche (1.03).

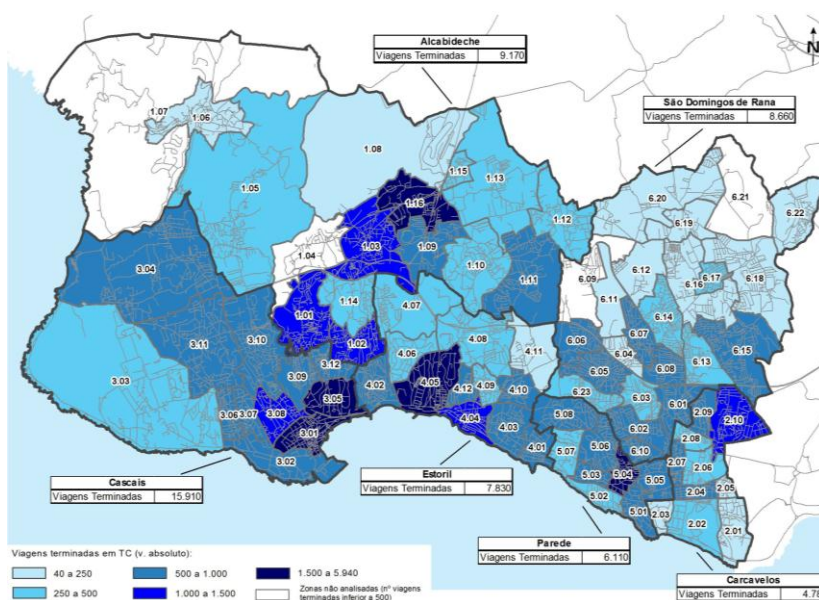
O centro do Estoril (4.05) e São João do Estoril (4.04) são outras das zonas que atraem um elevado número de viagens em transporte colectivo.

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

Existem ainda algumas zonas no interior do concelho que apresentam percentagens de viagens em TC mais elevadas do que seria expectável; são estas as zonas de Alcoitão

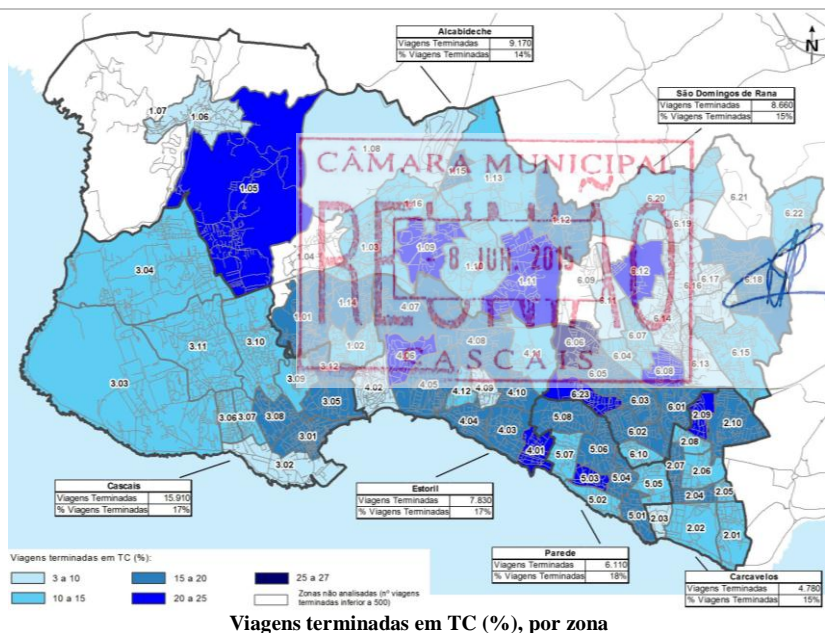


Repartição das viagens TC terminadas em Cascais, por freguesia



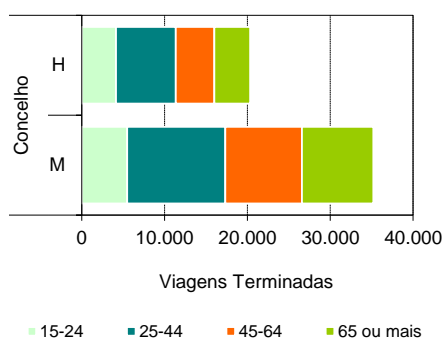
Viagens terminadas em Transporte Colectivo, por zona

(1.09), Caparide (6.06), Manique / Bairro da Esperança / Atibá (1.11) e Murches / Zambujeiro (1.05). Esta maior utilização do TC está relacionada com a **existência de mais cativos do modo TC e/ou da existência de pessoas com menores rendimentos disponíveis**, já que se tratam de zonas nas quais a oferta de transporte colectivo apresenta uma frequência reduzida.

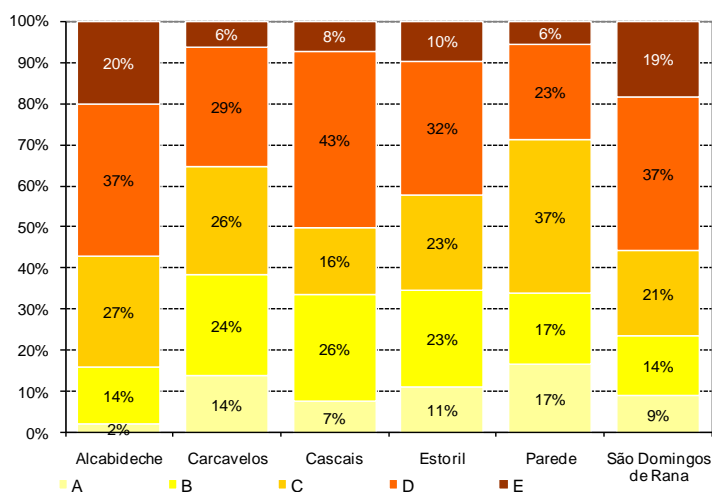


### Segmentação da procura: sexo, idade e *status social* do agregado

As viagens em transporte colectivo são maioritariamente realizadas por mulheres (63% do total de passageiros), e pela população entre os 25 e os 44 anos (34% do total).



A população com menores rendimentos é também aquela que mais utiliza o transporte colectivo: à escala do concelho verifica-se que cerca de 50% dos utilizadores do TC pertencem a agregados familiares inseridos nos escalões sociais D e E.



Status social dos residentes em Cascais utilizadores de transporte colectivo

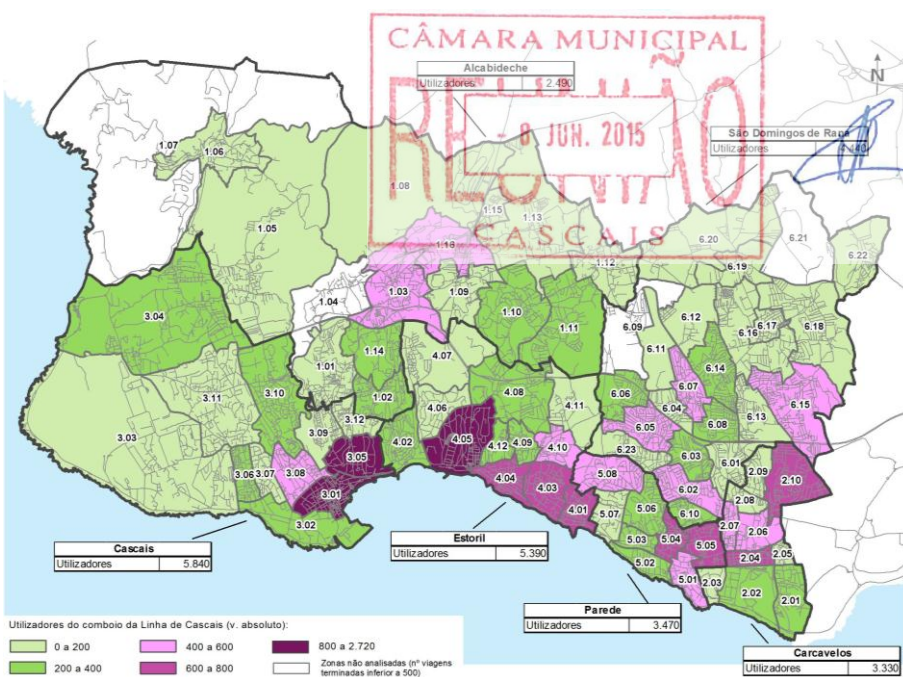
### Utilizadores da Linha de Cascais

Diariamente, segundo o inquérito à mobilidade, os residentes ou visitantes de Cascais, realizam cerca de 39,8 mil viagens na Linha de Cascais, e destas, 25 mil terminam no concelho.

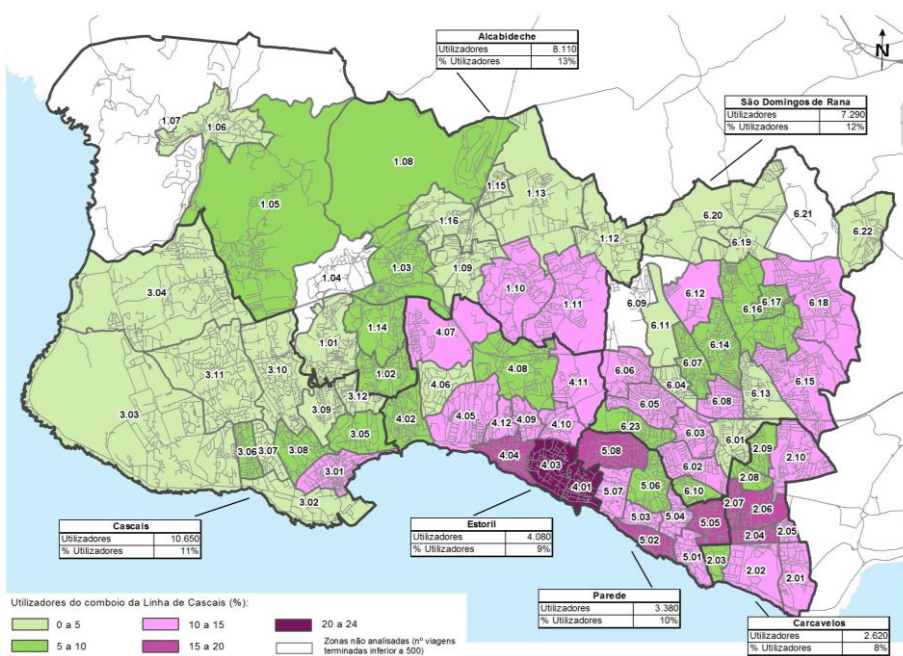
São as zonas mais próximas às estações da Linha de Cascais que atraem um maior número de viagens em comboio, destacando-se o centro de Cascais, o centro do Estoril e a área entre São João e São Pedro do Estoril, o que reflecte a maior adesão da procura face a uma maior oferta em transporte colectivo ferroviário.

No centro de Carcavelos, o número de viagens terminadas é elevado, assim como na zona de Sassoeiros/São Miguel das Encostas/Bairro da Carris.

Importa também destacar que, para as freguesias de Cascais e de Alcabideche, a atractividade da Linha de Cascais é muito menor do que para as restantes freguesias (percentualmente), o que em parte está relacionado com uma menor dependência face a Lisboa, mas também traduz a menor atractividade da oferta de TC face à opção em transporte individual nestas deslocações de maior distância.



Viagens terminadas pelos utilizadores da Linha de Cascais, por zona



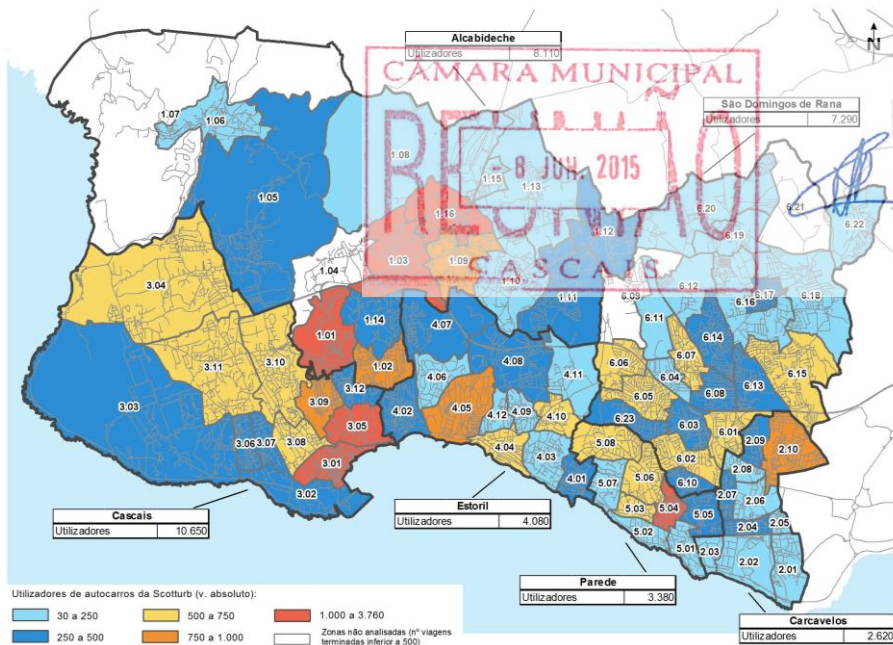
Percentagem de viagens terminadas pelos utilizadores dos serviços da CP (Linha de Cascais), por zona

### Utilizadores da Scotturb

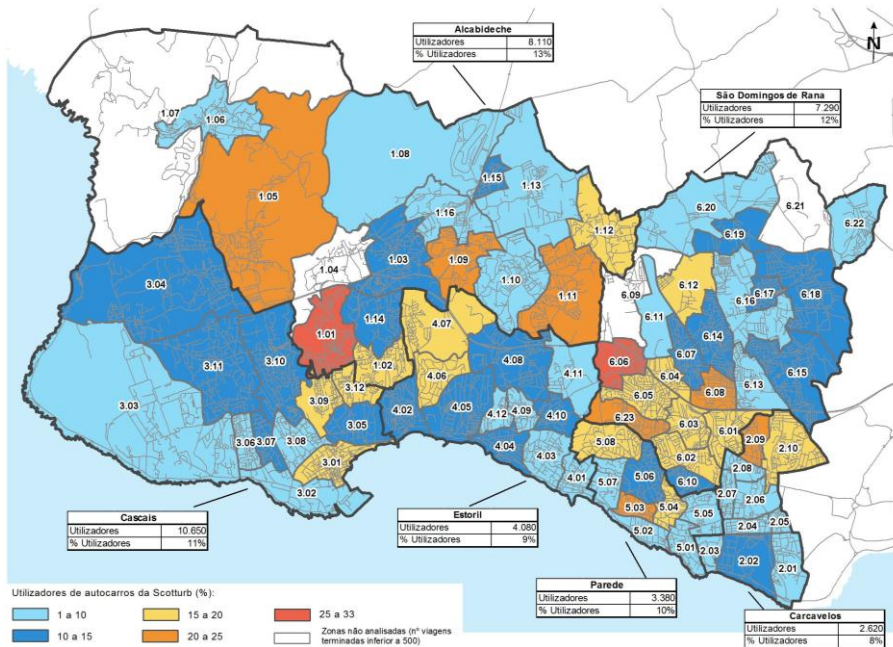
Diariamente, estima-se que os residentes e visitantes de Cascais realizem cerca de 43,5 mil viagens nos autocarros da Scotturb, sendo que destas 36,1 mil têm final de viagem em Cascais.

O maior número de utilizações das carreiras da Scotturb ocorre no Centro de Cascais e no corredor entre Alcabideche e o Cascaishopping.

Quando se considera o peso das viagens na Scotturb versus o total de viagens motorizadas, verifica-se que o seu peso é maior na zona central de São Domingos de Rana e no corredor das Fontainhas até ao Bairro de Santo António, o que está relacionado com o facto de serem zonas nas quais a qualidade de oferta deste operador é maior, e nas quais a população tem menores rendimentos disponíveis.



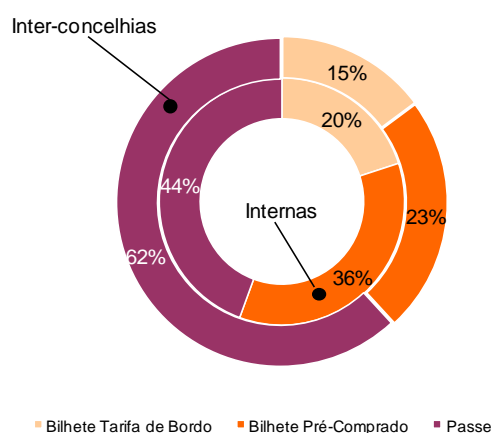
Viagens terminadas pelos utilizadores das carreiras da Scotturb, por zona



Percentagem de viagens terminadas pelos utilizadores da Scotturb, por zona

### Custos com o tarifário do TC

A percentagem de viagens em que é utilizado passe mensal é substancialmente inferior nas viagens internas ao concelho (em 44% das viagens é utilizado este título de transporte) do que nas viagens inter-concelhias (62% do total).



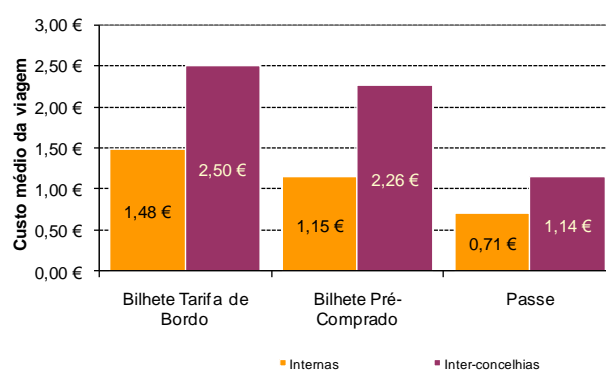
Títulos de transporte utilizados versus tipologia das viagens

O custo médio de realização de uma viagem interna ao concelho varia entre os 0,71 Euro (no caso em que é utilizada a assinatura mensal) e os 1,48 Euro (para quem adquire a tarifa de bordo). Para os utilizadores do bilhete pré-comprado, o custo médio é de 1,15 Euro, o que aponta para uma maior utilização dos serviços da Scotturb nos escalões tarifários A (0,90 Euro) e B (1,22 Euro), o que corresponde a distâncias quilométricas iguais ou inferiores a 4 e 8 km, respectivamente.

No caso das viagens inter-concelhias, o custo médio varia entre 1,14 Euro para os utilizadores do passe e os 2,50 Euro para quem opte por adquirir títulos a bordo.

Ao estar ao abrigo das tarifas estabelecidas pelo IMTT, o custo do transporte colectivo é mais caro do que o praticado em Lisboa, estando contudo alinhado com os outros concelhos da AML mas sem beneficiar dos descontos proporcionados pelo passe social. Para os utilizadores ocasionais, a opção pelo transporte colectivo resulta mais cara (quando se considera os custos percebidos) do que se for utilizado o automóvel.

Neste contexto, e conforme referido anteriormente, importa reestruturar o sistema tarifário da AML – e no caso particular o de Cascais –, de modo a facilitar a sua compreensão, mas também a tornar os custos de transportes mais equilibrados entre concelhos e entre o transporte colectivo e o individual.



Custo médio da viagem em função da tipologia da viagem e do título de transporte



## E.2. Interfaces de transporte

### Oferta

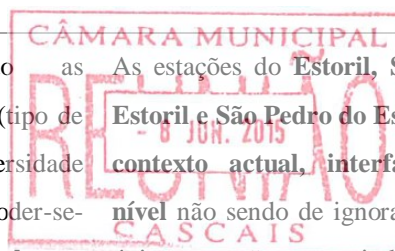
Cascais é a principal interface do concelho, seja porque é a estação com a maior área de influência, mas principalmente, porque oferece os serviços de 18 carreiras rodoviárias e 520 circulações diárias/sentido, e encontra-se associada a uma oferta de estacionamento muito significativa.

Globalmente, as condições de espera do TC rodoviário e ferroviário na estação de Cascais são adequadas, ainda que a componente ferroviária devesse ser modernizada.

Recomenda-se ainda a melhoria das ligações pedonais entre a estação CP e o Terminal Rodoviário, devendo procurar-se soluções mais adequadas para responder às necessidades das pessoas com mobilidade reduzida.

Tendo em consideração as características das interfaces (tipo de instalações, intensidade e diversidade da oferta de TC rodoviário) poder-se-á considerar que Carcavelos e Parede são interfaces de 2.º nível.

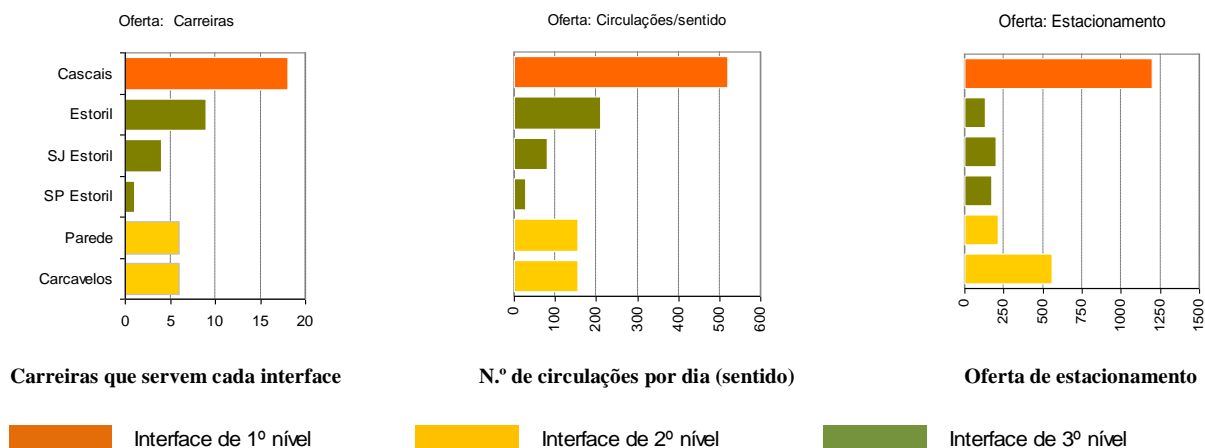
De um modo geral apresentam os principais requisitos no que respeita à organização da interface; mas no caso de Carcavelos importa reflectir sobre a forma de tornar o terminal rodoviário mais acolhedor e de aumentar a agradabilidade da utilização do estacionamento Sul, por exemplo, reforçando a iluminação e/ou segurança nas suas ligações pedonais.



As estações do Estoril, São João do Estoril e São Pedro do Estoril são, no contexto actual, interfaces de 3.º nível não sendo de ignorar que são as únicas estações que ainda não foram remodeladas (em Cascais apenas falta a componente ferroviária).

A beneficiação e requalificação da estação de São Pedro do Estoril (actualmente em curso) poderá constituir-se como uma oportunidade para reforçar a importância desta interface, até porque é aquela em que a oferta da Linha de Cascais é mais elevada, no PPM e no PPT.

Será de equacionar a criação de duas “interfaces rodoviárias” em São Domingos de Rana e em Alcabideche.



## Procura

Até 2002, a procura da Linha de Cascais sofreu um decréscimo muito acentuado, mas a partir desse ano, verifica-se que a procura da Linha de Cascais se mantém nos 30 milhões de passageiros por ano (no conjunto da a linha).

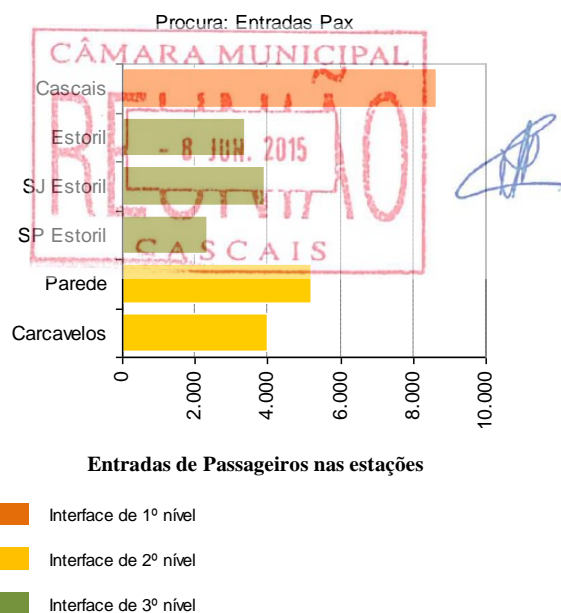
**A estação de Cascais é a estação que movimenta um maior número de passageiros ao longo do dia, num total de mais de 17 mil movimentos (entrada e saída).**

As restantes estações movimentam menos de 10 mil passageiros (no período entre as 7:00 e as 20:00), sendo que, **a estação de São Pedro do Estoril é a que apresenta uma menor procura** (inferior a 4,5 mil movimentos). Esta situação reforça a necessidade de reorganizar a oferta de transporte colectivo, de modo a potenciar uma maior utilização da estação de São Pedro do Estoril, uma vez que se trata da estação com maior oferta horária e por sentido nas horas de maior procura.

O peso dos residentes no concelho que procuram as estações é muito mais representativo nas estações de São João do Estoril, São Pedro do Estoril, Parede ou Carcavelos, onde representam mais de 85% dos passageiros.

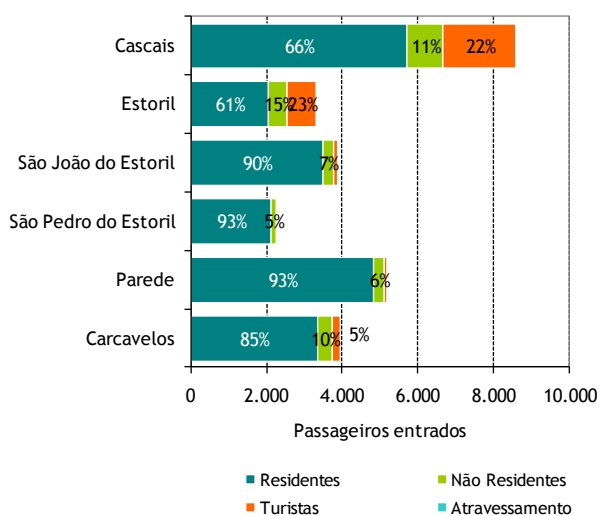
As estações de Cascais e Estoril destacam-se pelo peso que os turistas têm na sua estrutura de procura, verificando-se que estes representam cerca de 23% dos passageiros.

No acesso/egresso à estação, a maior parte dos passageiros desloca-se pé desde o seu local de origem até à estação de comboio, o que aponta para uma atractividade moderada da Linha de Cascais para os passageiros residentes (ou com destinos) longe destas.

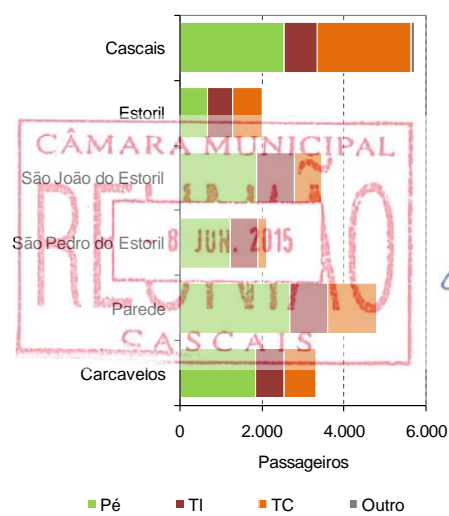


As estações de Cascais e do Estoril são aquelas que apresentam uma quota de acesso em TC rodoviário mais significativa (40% em Cascais, 36% no Estoril), o que reflecte a resposta positiva dos passageiros face à existência de uma maior oferta de TC rodoviário.

Cerca de 22% dos passageiros da Linha de Cascais referiram utilizar o automóvel na deslocação entre a residência e a estação, verificando-se que este resultado é próximo dos 15% em Cascais e dos 20% na Parede. Nas estações do Estoril, São Pedro do Estoril e São João do Estoril, a percentagem de passageiros a chegar à estação em automóvel é bastante mais elevada, facto que está relacionado com a deficiente oferta de TC (sobretudo nas duas últimas estações).



Tipologia da procura (pax entrados na estação)



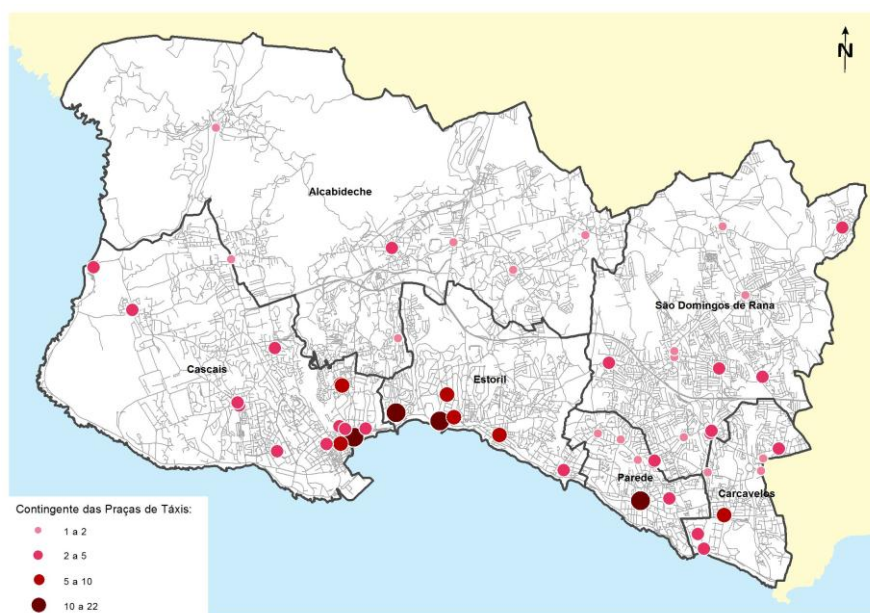
Repartição modal no acesso à estação

### E.3. Táxis

#### Oferta

O contingente de táxis licenciados no concelho de Cascais é de cerca de 218 táxis, sendo o serviço prestado essencialmente por três empresas: Rádio Táxis Costa do Sol, Cooperativa de Táxis D. Pedro I e Auto Táxis Vasquinho.

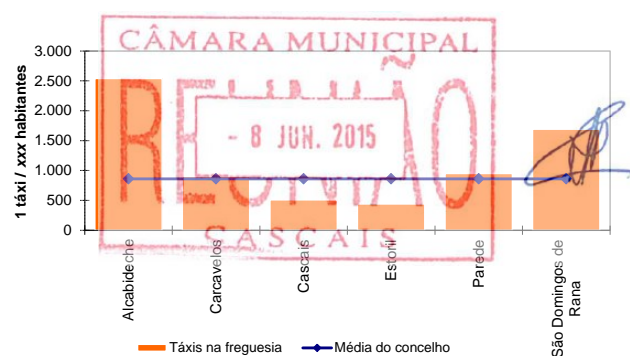
O contingente de táxis distribui-se por 55 praças de táxis, mas a maior concentração de praças de táxi (e de contingente), está localizada nos centros urbanos de Cascais, Estoril e Parede, assim como na área do Monte do Estoril, o que em parte está relacionado com a forte presença do turismo em Cascais e Estoril e, no caso da Parede, com o elevado dinamismo comercial do seu centro.



Localização das praças de táxis e contingente respectivo

A oferta média per capita no concelho é de 1 táxi por cada 860 residentes, valor este que se revela adequado, já que a bibliografia internacional de referência aponta para 1 táxi por cada 900 habitantes.

**Nas freguesias de Alcabideche e São Domingos de Rana, o rácio de táxis per capita não cumpre as recomendações internacionais;** se no caso de São Domingos de Rama esta situação pode ser menos gravosa já que a componente residencial desta freguesia é muito forte, no caso de Alcabideche, recomenda-se que o contingente de táxis seja revisto, seja porque o Cascaishopping é um importante indutor de viagens em táxi, seja porque no futuro é, nesta freguesia que, se irá localizar o novo Hospital de Cascais.



**Táxis per capita, por freguesia**

## Procura

Globalmente, tendo em consideração os resultados do Inquérito à Mobilidade foram realizadas cerca de 4.080 viagens em que, pelo menos numa etapa, foi utilizado o táxi, e destas, cerca de 3.300 foram realizadas exclusivamente em táxi.

A análise do perfil-tipo de um utilizador de táxi permite evidenciar as seguintes conclusões:

- 71% dos utilizadores são do sexo feminino,
- 41% dos utilizadores tem mais de 65 anos e,
- 65% dos utilizadores são do escalão social C ou D, os quais correspondem aos escalões de rendimentos médio – médio baixo.

Os residentes em São Domingos de Rana (26%) e Alcabideche (19%) são os principais utilizadores de táxi.

É ainda de referir que, aproximadamente 62% das viagens de táxi internas a Cascais, são internas a uma mesma freguesia, o que traduz as deficiências da oferta de TC de proximidade.

## F. Síntese da Caracterização: Estacionamento



### F.1. Breve Enquadramento

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

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

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

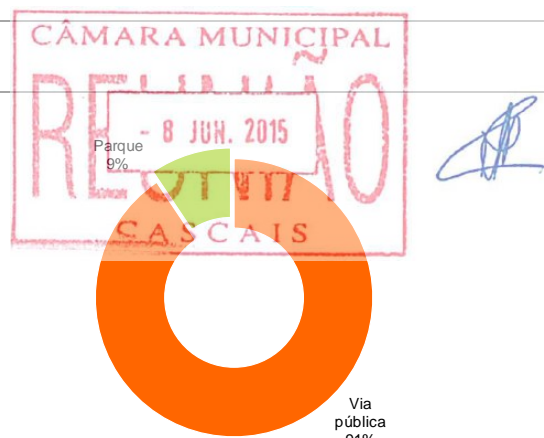
- da oferta e procura de estacionamento (no período diurno e nocturno) presente no concelho, levantamento que foi desenvolvido com um nível de desagregação ao eixo da via;
- da rotação de estacionamento nas zonas centrais dos principais aglomerados do concelho (Cascais, Carcavelos, Parede e Estoril).

## F.2. Oferta

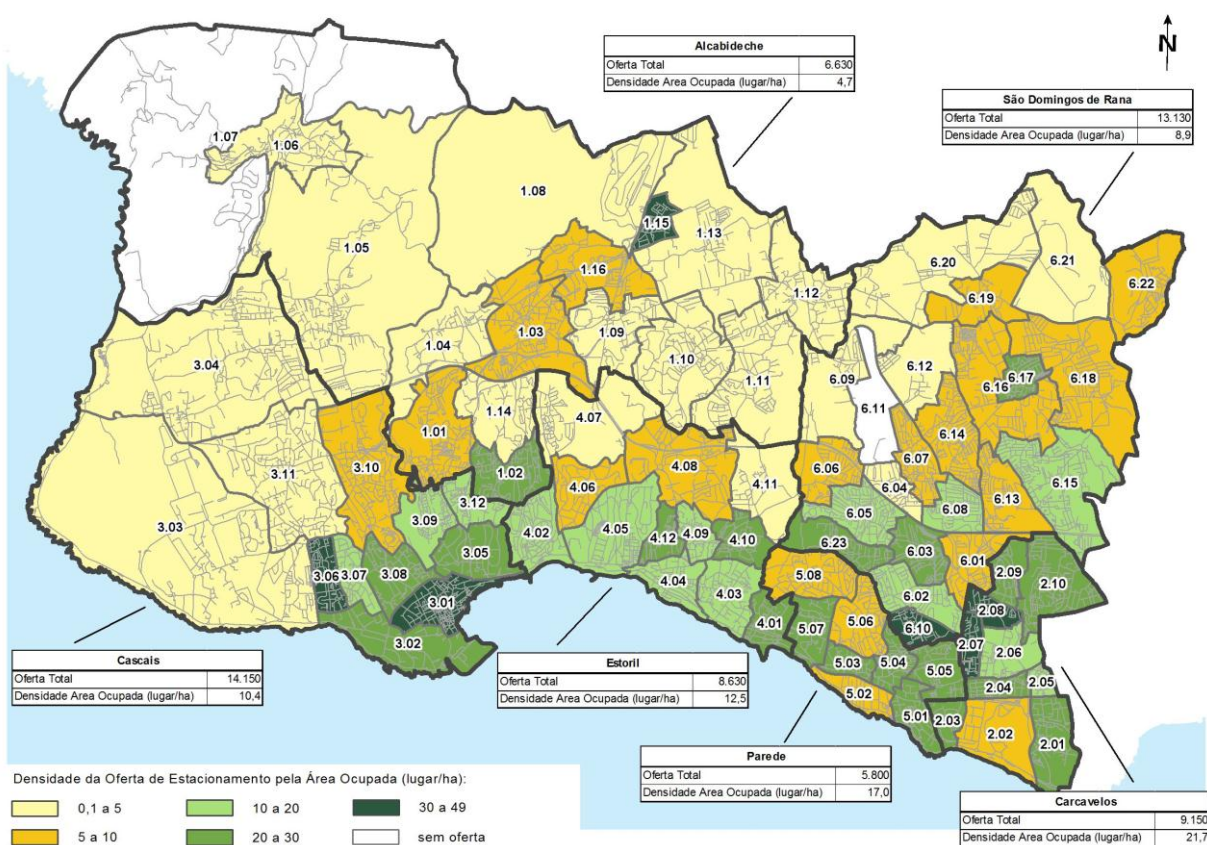
### Oferta global de estacionamento público

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

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



Oferta de estacionamento – na via pública e em parque



Densidade da Oferta de Estacionamento Pública, por zona

### Oferta de estacionamento na via pública

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

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

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



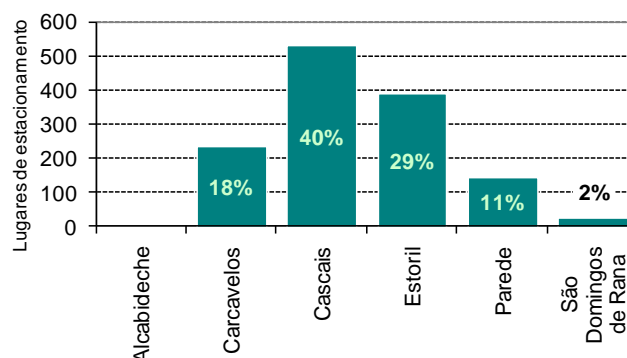
Tipo de oferta de estacionamento na via pública, por freguesia

### Oferta de estacionamento tarifado na via pública

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

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

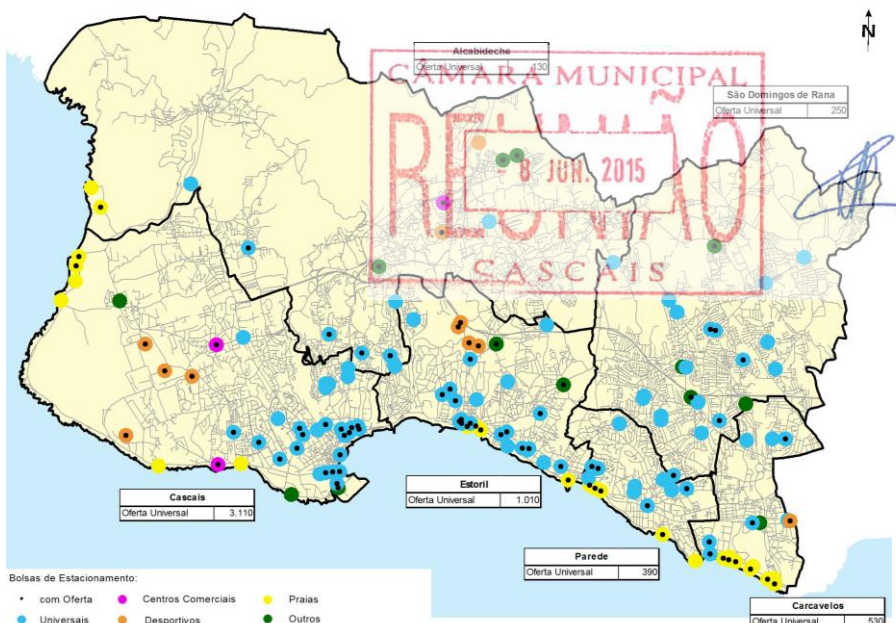
Aproximadamente 18% (240 lugares) e 11% (150 lugares) da oferta tarifada localiza-se, respectivamente nos centros de Carcavelos e Parede, no “coração dos centros urbanos” e na envolvente às estações de comboios.



Oferta de estacionamento tarifado, por freguesia

### Oferta de estacionamento público em parque

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



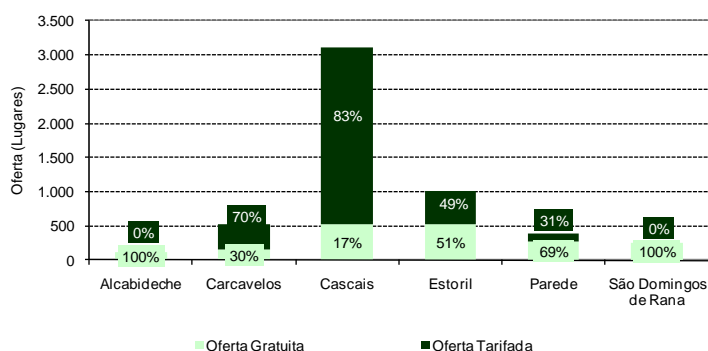
Oferta de estacionamento em parque, por freguesia

### Oferta de estacionamento público tarifado em parque

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

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

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



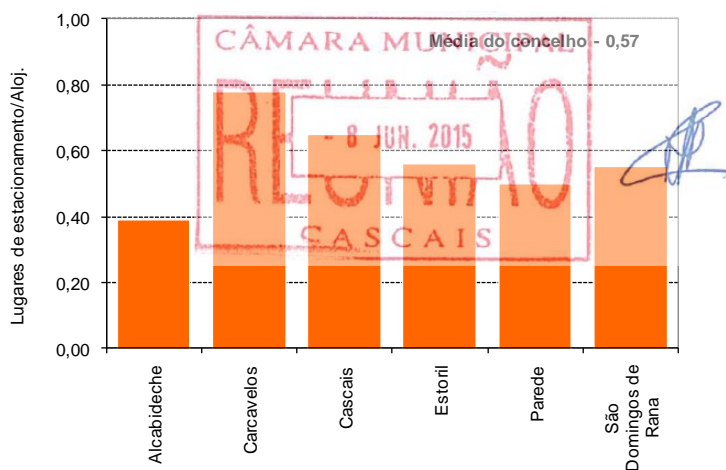
Tipo de oferta (universal) em parques ou bolsas de estacionamento



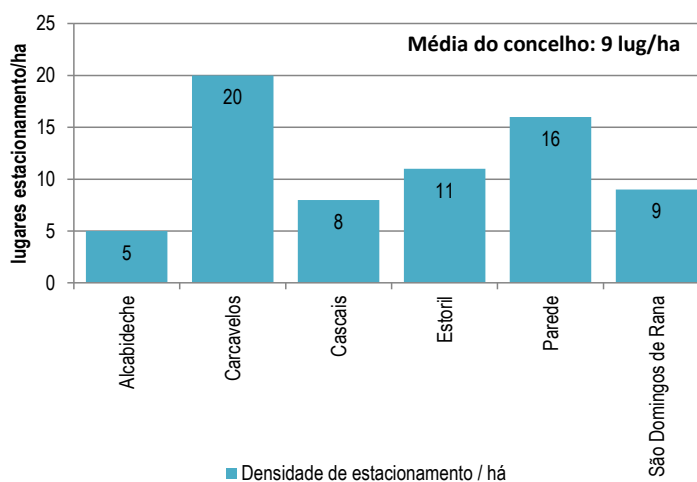
### Densidade de oferta de estacionamento público (lugar por alojamento e lugar por hectare)

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

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



Densidade de lugares de estacionamento / alojamento



Densidade de lugares de estacionamento / ha

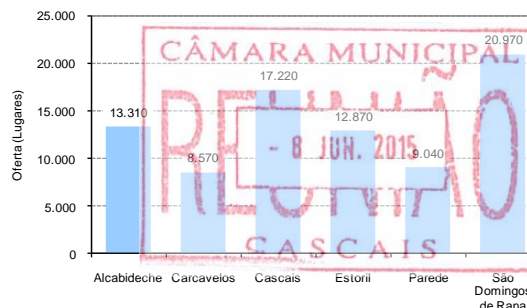
### Estacionamento privado dos residentes

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

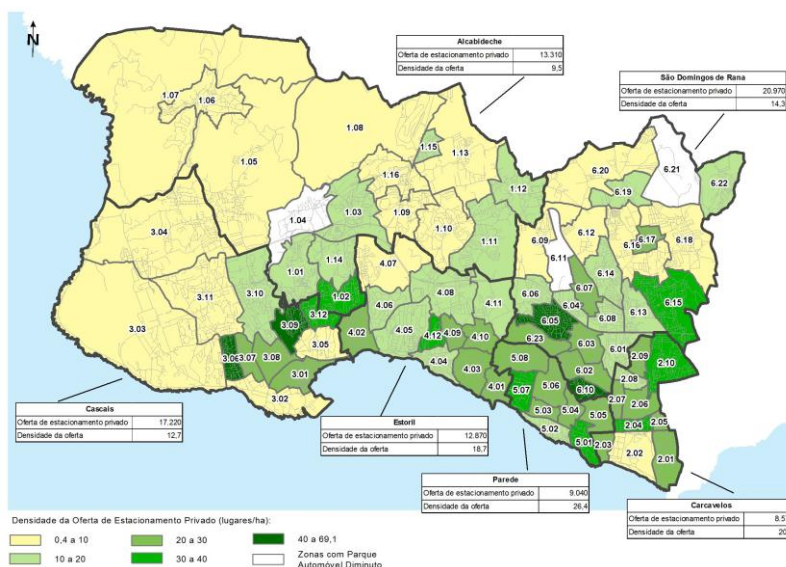
A oferta do estacionamento privado é de difícil quantificação, uma vez que se trata de informação que não se encontra disponível em bases de informação (municipais ou institucionais) e que dificilmente pode ser recolhida através de levantamentos presenciais (dado não ser possível estabelecer de forma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

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

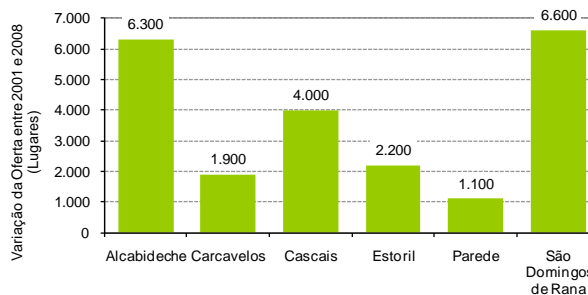
Este valor pode parecer muito elevado, mas traduz a maior facilidade de incluir estacionamento nas moradias, e também os critérios de dimensionamento generosos do PDM em vigor no que respeita ao estacionamento afecto à função residencial. Estima-se que desde que este plano está em vigor tenham sido criados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



Oferta de estacionamento privado para residentes



Densidade da oferta de estacionamento privado para residentes, por zona



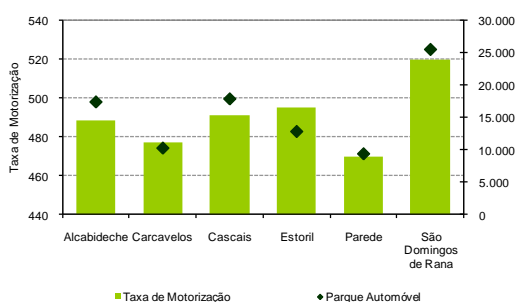
Aumento da oferta de estacionamento privado (mínimo), por freguesia

### F.3. Procura

#### Taxa de motorização e parque automóvel

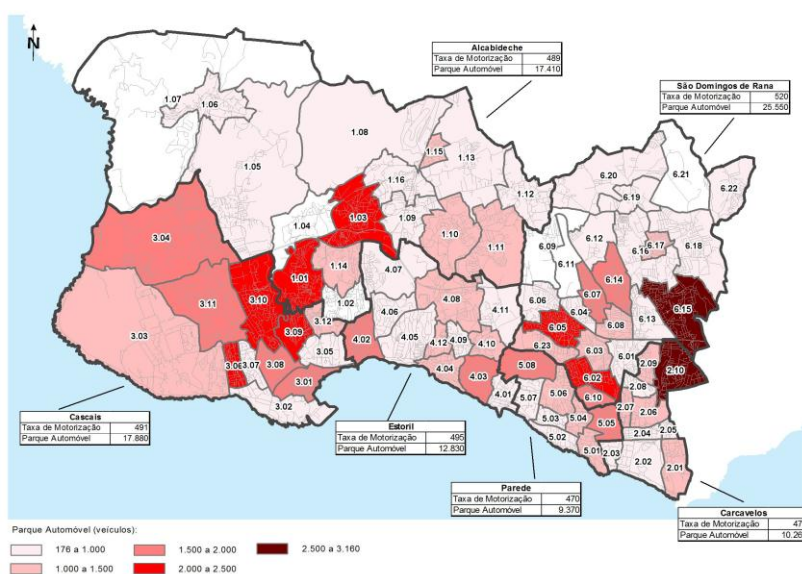
Estima-se que a taxa de motorização do concelho de Cascais é de 495 veíc/1000 hab. (calculado com base nos inquéritos à mobilidade), o que aponta para a existência de um parque automóvel dos residentes de cerca de 93,3 mil veículos.

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



Taxa de motorização e parque automóvel, por freguesia

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



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

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

### Procura de estacionamento de acesso público

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

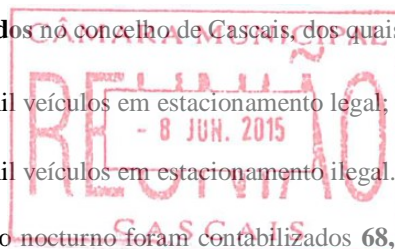
A análise da procura de estacionamento público realizou-se para os períodos diurno e nocturno. O período diurno permite uma caracterização mais incisiva do comportamento da procura dos trabalhadores e visitantes e, o período nocturno uma caracterização directa do comportamento dos residentes.

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

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

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

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

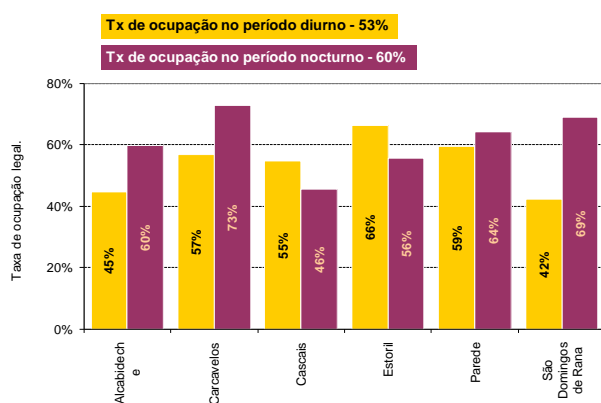


### Procura de estacionamento legal e respectiva taxa de ocupação

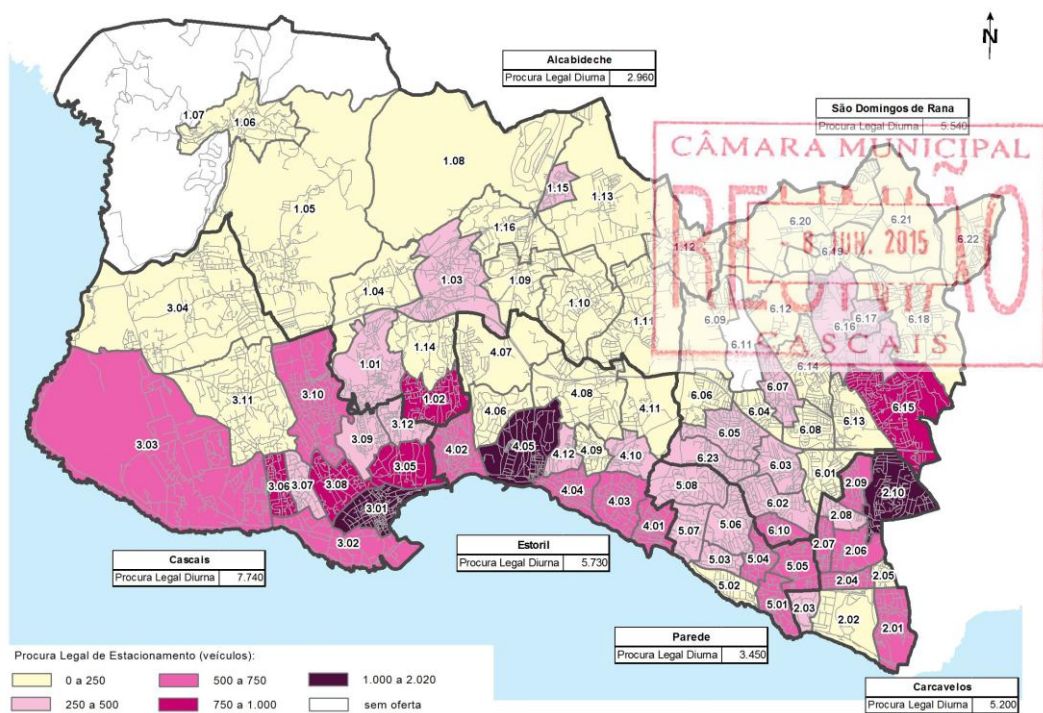
A taxa de ocupação traduz a relação entre a procura de estacionamento legal e a oferta. No período diurno, a taxa de ocupação do estacionamento é, em média, 53%, aumentando para 60% no período nocturno, o que configura níveis de pressão intermédios sobre a oferta legal.

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

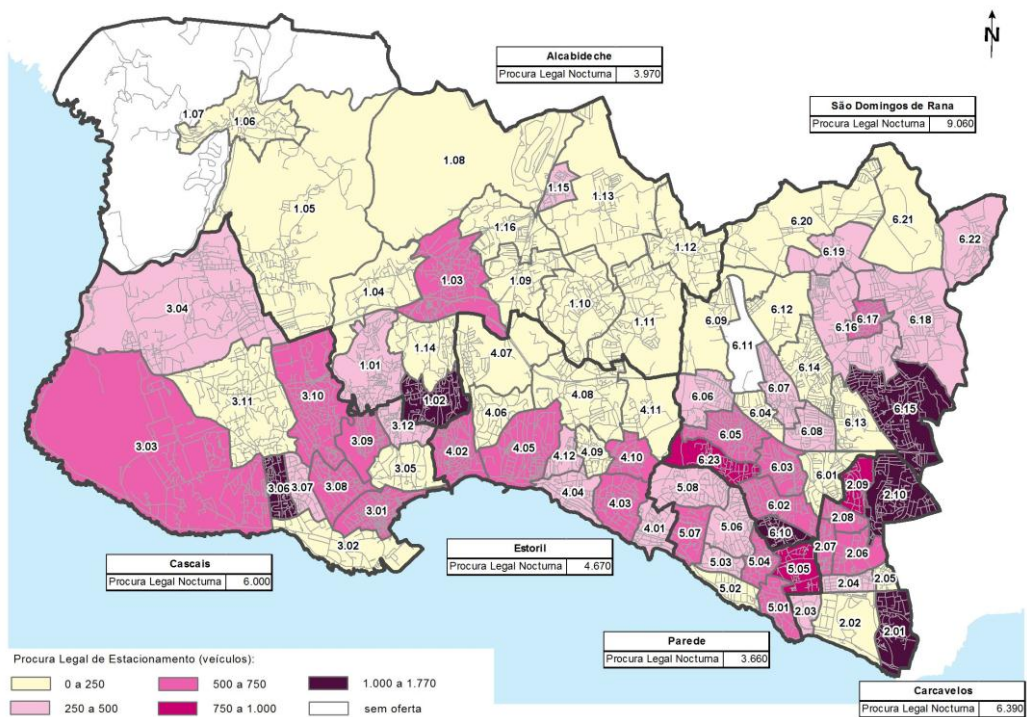
No período nocturno, a maior procura de estacionamento observa-se nas zonas mais residenciais da envolvente de Cascais, zona a Norte da Parede (Murtal, Madorna e Alto de Caparide), Carcavelos (Quinta da Alagoa e Rebelva) e São Domingos de Rana.



Taxa de ocupação do estacionamento legal, por freguesia



Procura diurna do estacionamento público legal, por zona



Procura nocturna do estacionamento público legal, por zona

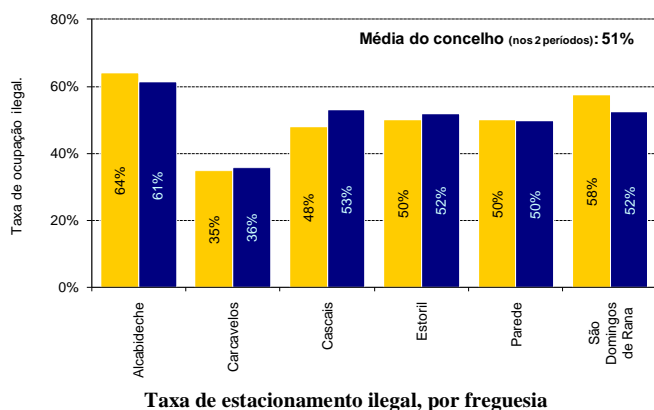
### Procura de estacionamento ilegal

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

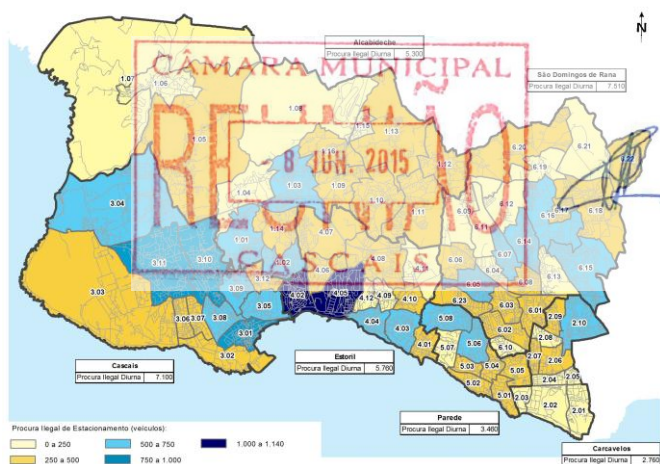
A procura de estacionamento público ilegal é muito significativa, quer no período diurno, quer no nocturno, verificando-se que:

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

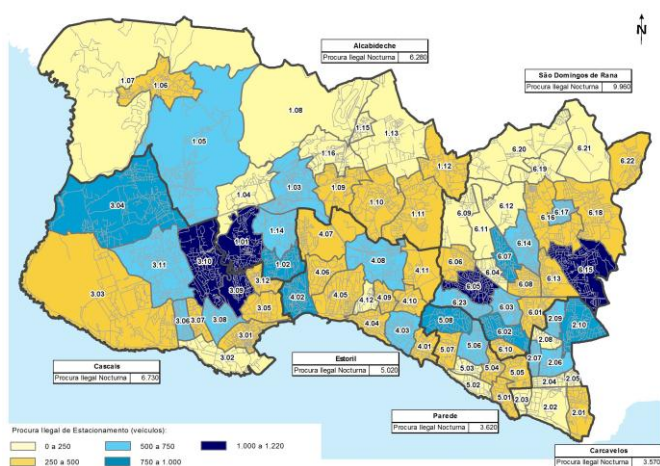
Em ambos os períodos a taxa de ilegalidade é de 51%.



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



Procura de estacionamento público ilegal – Período Diurno, por zona



Procura de estacionamento público ilegal – Período Nocturno, por zona

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

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

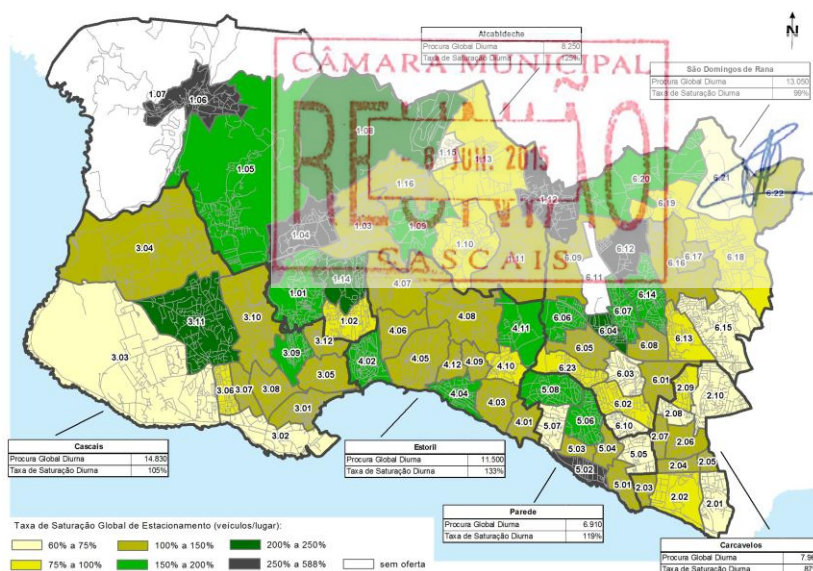
No **período nocturno** as maiores concentrações de veículos ilegais, ocorrem:

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

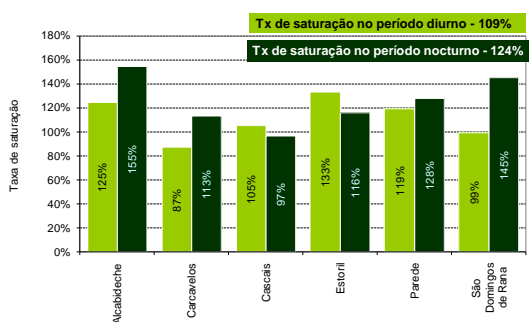
### Procura de estacionamento – Taxa de saturação

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

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

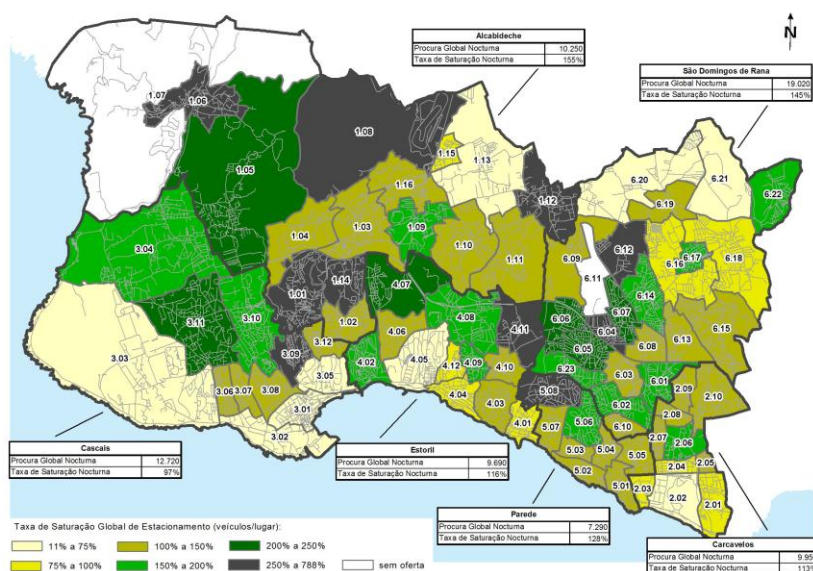


Taxa de saturação da procura de estacionamento público global – Período Diurno, por zona



Taxa de saturação, por freguesia

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



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

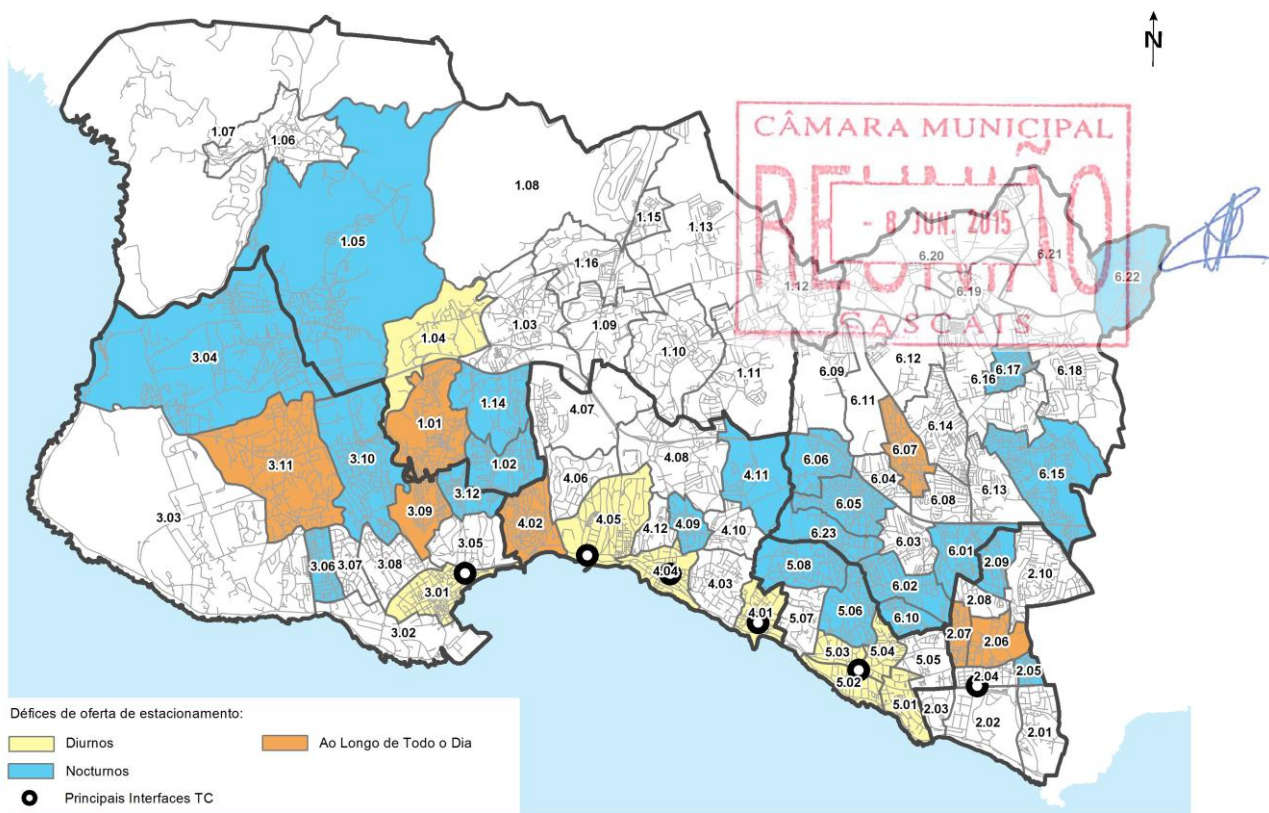


### Principais linhas de intervenção

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

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

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



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

## G. Síntese da Caracterização: Modos Suaves



### G.1. Evolução recente

#### O contexto que tem favorecido a diminuição das viagens a pé

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

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

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

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

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

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

## G.2. Rede Pedonal

### Oferta

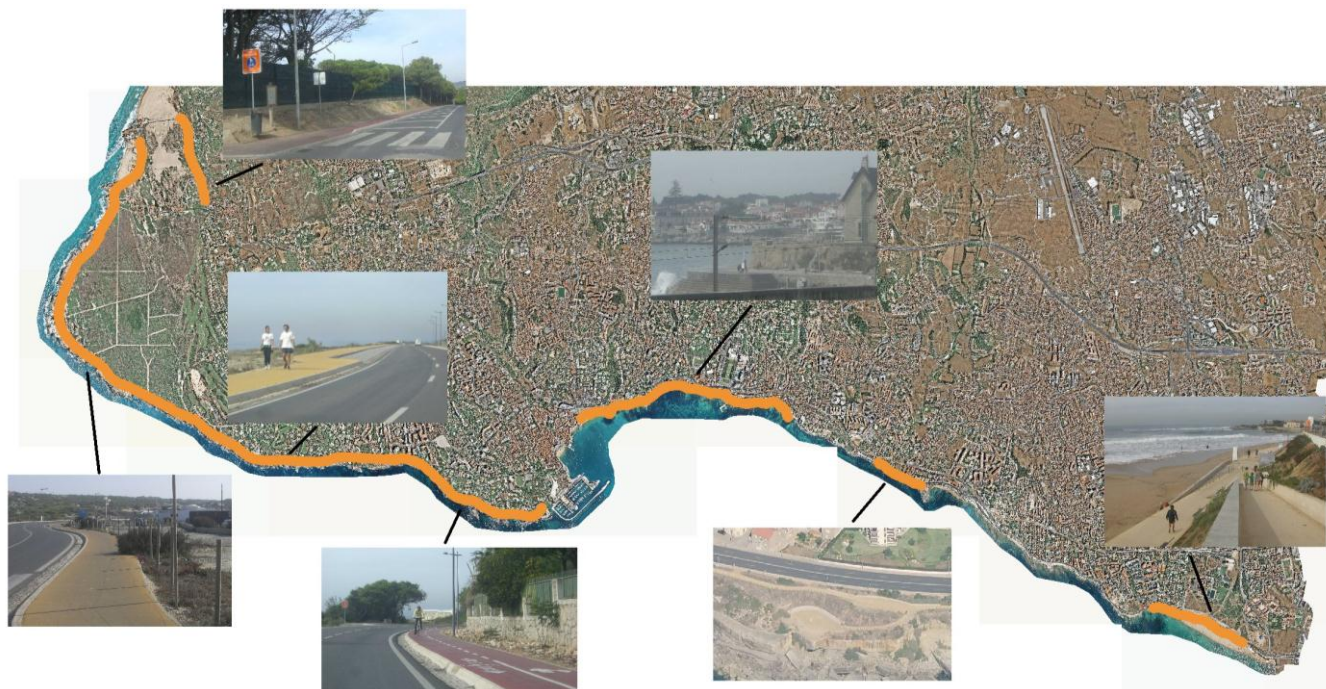
As infra-estruturas pedonais estão dispersas por todo o território concelhio e materializadas numa rede de passeios que acompanha a rede viária, sobretudo nos bairros com maior consolidação urbanística.

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

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

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

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



Rede Pedonal de Cascais

## Acessibilidade para Todos

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

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



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

## Principais barreiras físicas

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

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

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

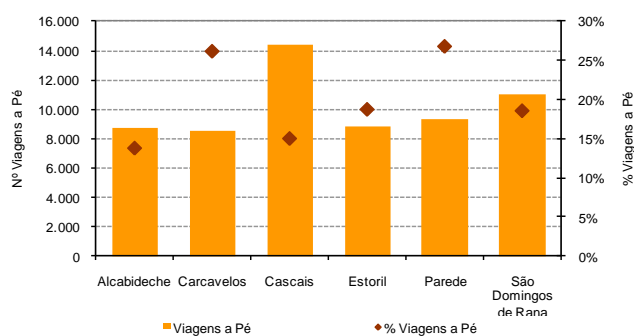
A **A5/IC15** constitui-se como uma importante barreira quando se considera a acessibilidade em modos suaves; por essa razão existem diversas passagens desniveladas (9 passagens inferiores, 2 das quais apenas pedonais e, 16 passagens superiores, 7 delas pedonais e uma exclusiva a um campo de golfe).

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

## Procura

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

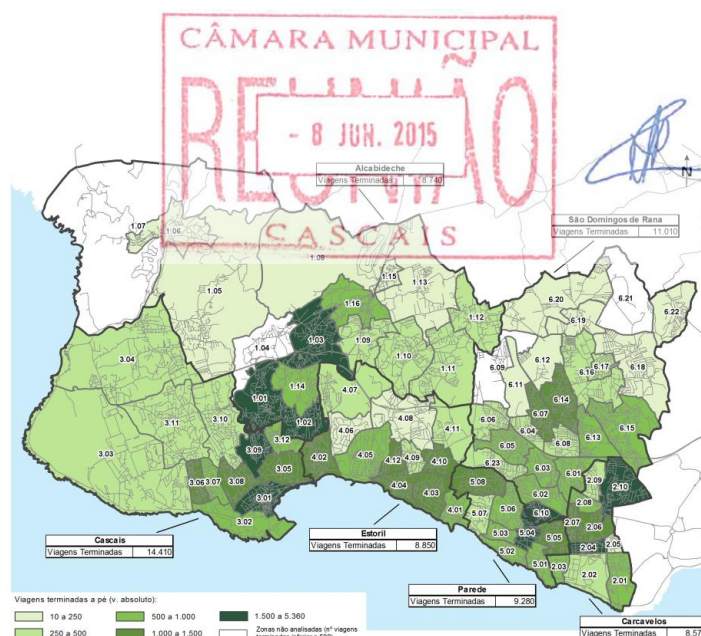
As freguesias com maior peso de viagens terminadas a pé são respectivamente, Carcavelos e Parede, nas quais o peso das viagens a pé corresponde a 26% e 27% do total das viagens aí terminadas.



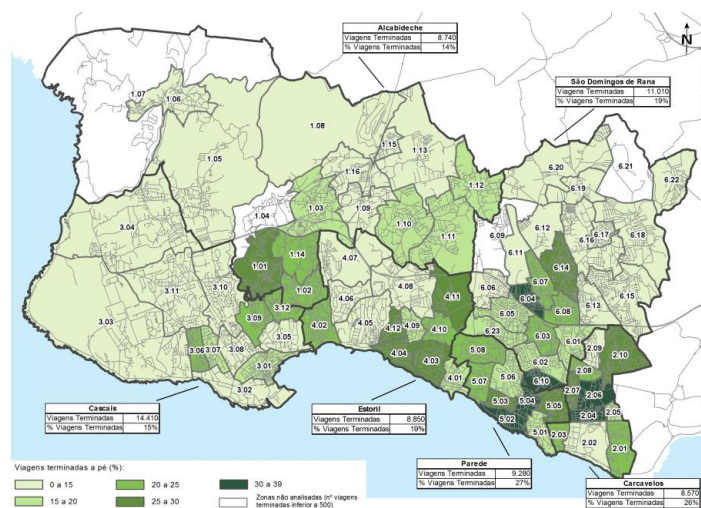
Viagens pedonais por freguesia

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

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



Viagens pedonais terminadas, por zona

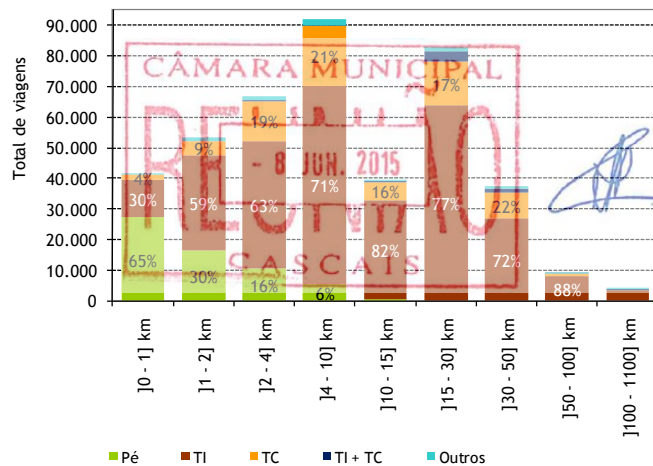


Percentagem de viagens pedonais, por zona

### Viagens a pé versus distância

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

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



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

### G.3. Rede Ciclável

#### Oferta

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

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

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

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

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

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



Posto de empréstimo das BiCas





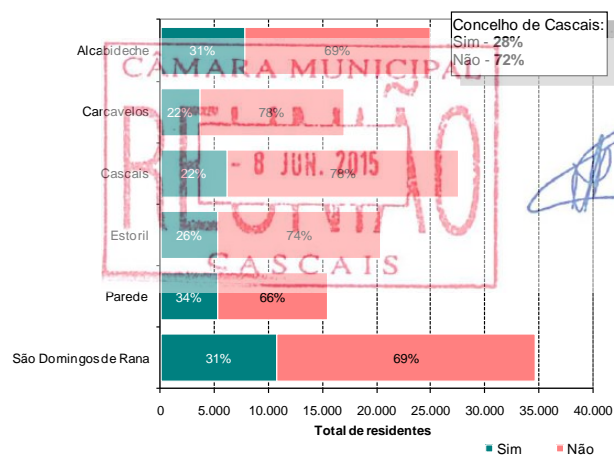
## Procura

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

A bibliografia internacional tem vindo a definir os patamares de distância para os quais a utilização dos modos suaves, isto é, o andar a pé e a bicicleta, são globalmente mais eficientes, estando demonstrado que a bicicleta é uma opção muito competitiva nas deslocações até 4 km<sup>1</sup>, sendo um modo até mais rápido do que a opção pelo TI quando consideramos o acesso/egresso e a procura de estacionamento.

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

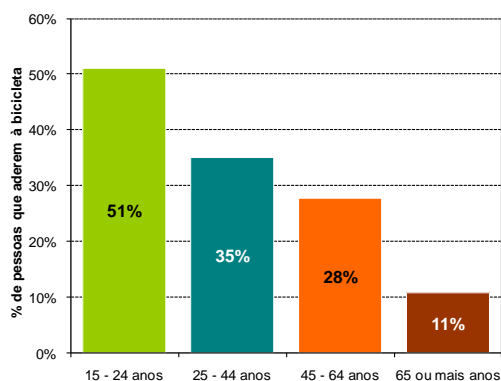
Cerca de 28% dos residentes em Cascais “têm gosto em utilizar a bicicleta nas deslocações diárias”, verificando-se que esta percentagem é mais elevada em Alcabideche e São Domingos de Rana, o que pode estar relacionado com a percepção de estarem servidos por menos alternativas modais e, portanto, a bicicleta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



Gosto na utilização da bicicleta nas deslocações quotidianas

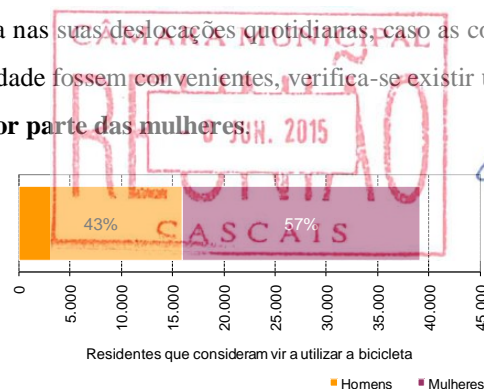
<sup>1</sup> Um percurso de 4 km pode ser realizado em cerca de 15 minutos (assumindo uma velocidade de 15km/h, a qual corresponde a uma velocidade baixa de circulação, já que está convencionado que a velocidade média de viagem em bicicleta varia entre os 15 e os 25 km/h).

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



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

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



Sexo dos residentes que consideram vir a utilizar a bicicleta

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

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



## H. Síntese da Caracterização: Ambiente Urbano e Segurança Rodoviária



### H.1. Ruído

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

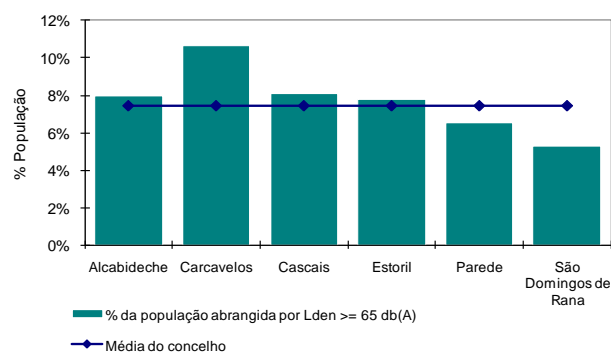
As principais fontes de ruído associadas ao sector dos transportes são de origem rodoviária, ferroviária e aérea, mas aquela que **apresenta uma maior influência no ambiente acústico do concelho é a fonte rodoviária.**

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

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

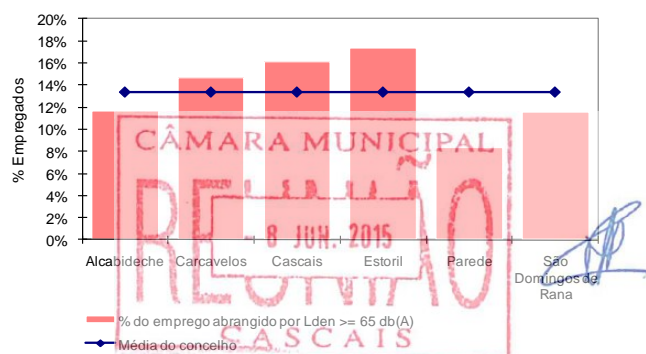
Globalmente, **os impactes do ruído são sentidos de igual forma pelos residentes nas diferentes freguesias**, verificando-se que **Carcavelos tem uma maior exposição ao ruído** (devido ao atravessamento da EN6 e da EN6-7), o que pode decorrer do facto desta freguesia estabelecer fronteira entre Cascais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

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



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

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



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

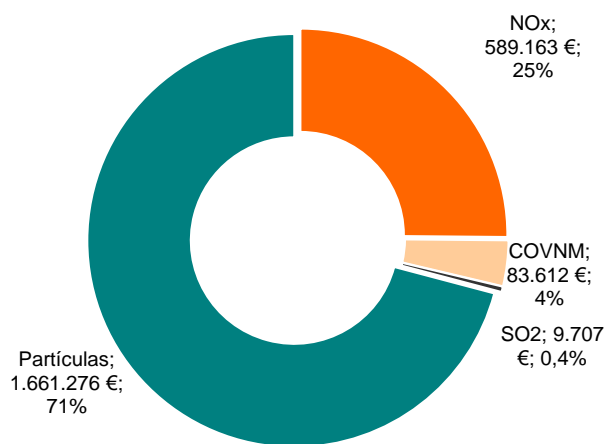
## H.2. Emissões de Poluentes Atmosféricos e Gases de Efeito de Estufa (GEE)

### Emissões de poluentes atmosféricos

Ao nível dos poluentes atmosféricos, foram contabilizadas as emissões dos NO<sub>x</sub>, COVNM (compostos orgânicos voláteis não metano), SO<sub>2</sub> e Partículas.

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

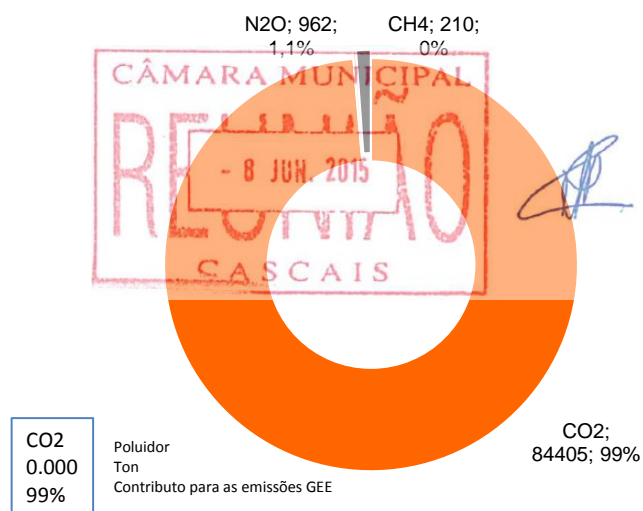
As emissões poluentes causam, no seu conjunto, danos que são valorizados em 12,45 Euro/ano/habitante.



### Emissões de gases de efeito de estufa

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

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



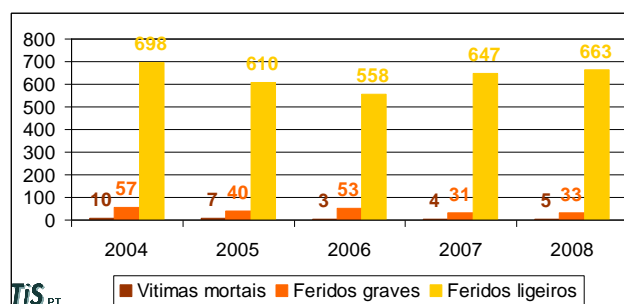
Emissões de gases de efeito de estufa no sector rodoviário

### H.3. Segurança rodoviária

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

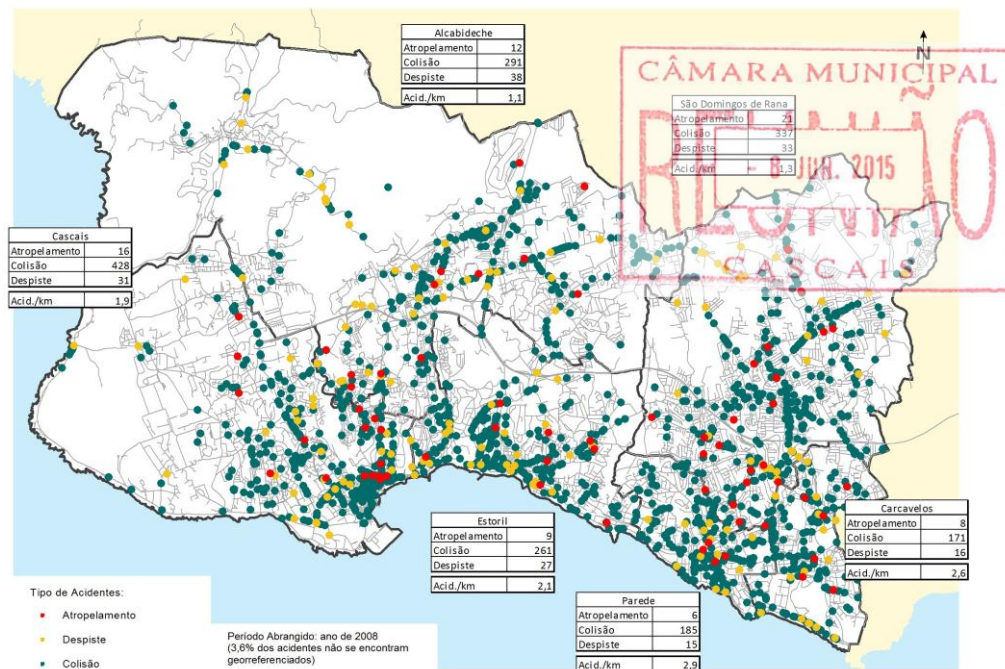
Segundo a ANSR, os principais pontos “negros” do concelho localizam-se na EN6/Avenida Marginal (36 feridos graves e 6 mortos), no IC15/A5 (11 feridos graves e 2 mortos) e, na Avenida da República (8 feridos graves e 1 morto). Outros pontos onde se verificaram acidentes graves incluem a EN249, a Avenida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

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

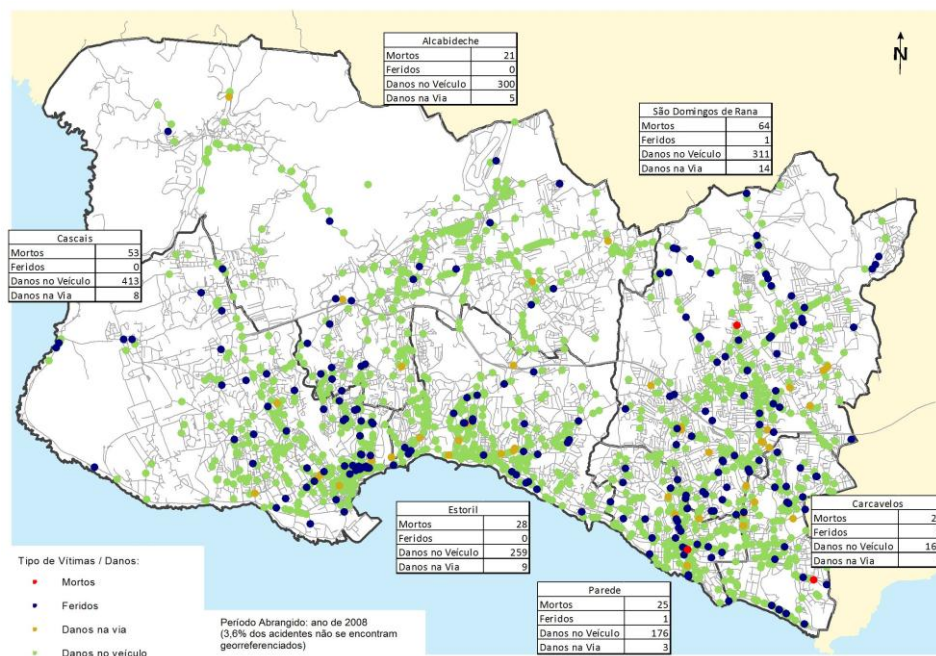


Tipologia das vítimas dos acidentes no concelho de Cascais, 2004/2008

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



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



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




## I. Síntese da Caracterização: Conta Pública

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

#### O que é a conta pública?

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

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

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

#### Objectivos da conta pública em Cascais

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

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

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

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

### Categorias de custos

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

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

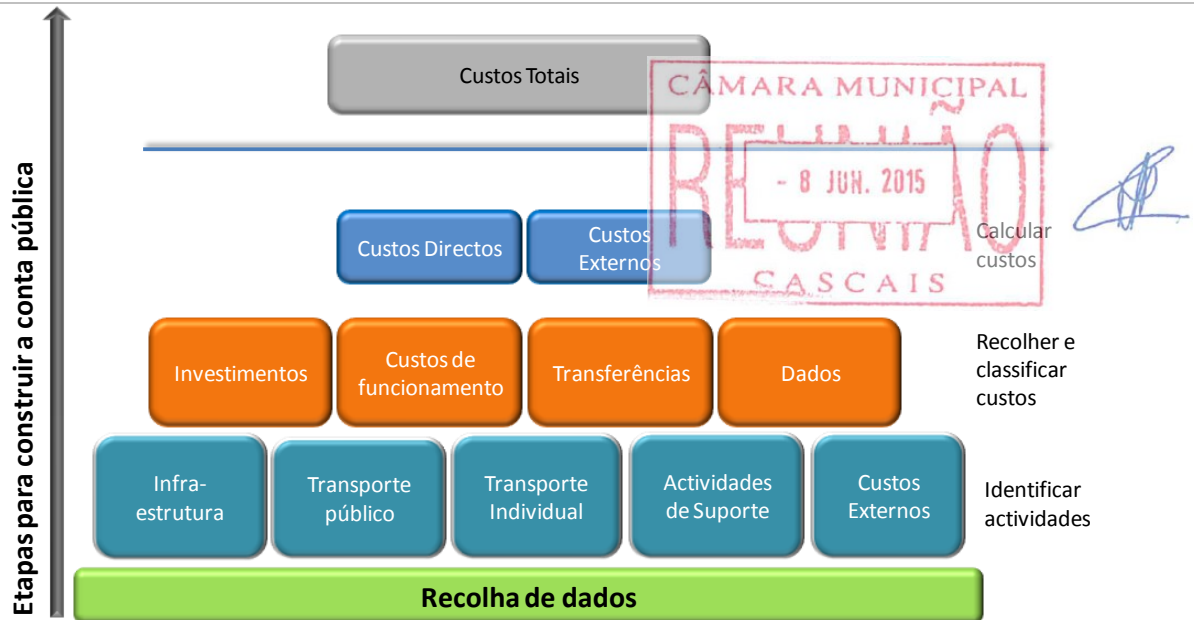
A soma dos custos internos e externos constitui o custo social do sistema de mobilidade.

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



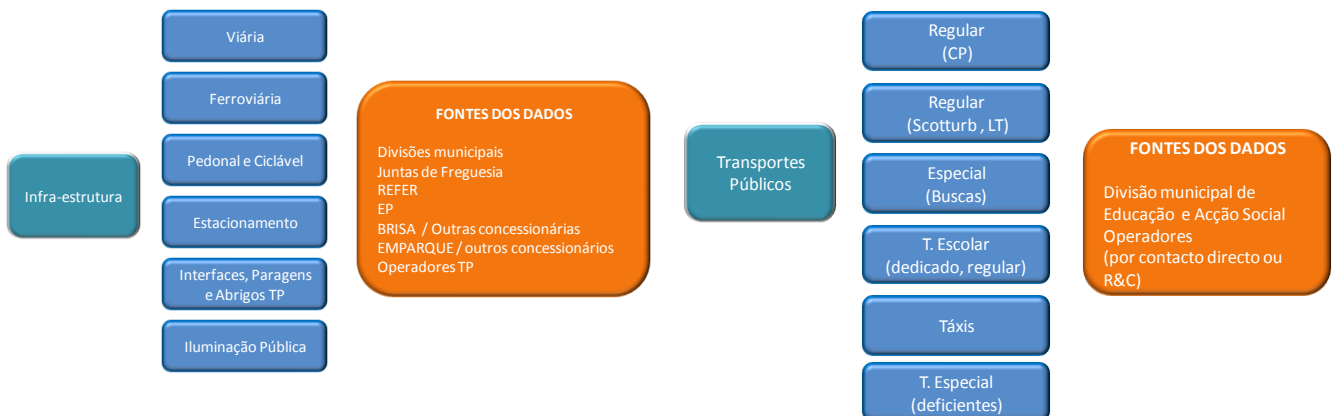
A aferição dos custos totais de transporte conduz à necessidade de identificar de forma clara quais as **actividades a considerar**, quais as **entidades envolvidas** e qual a **contribuição monetária** de cada uma.

**Etapas na construção da conta pública**



**Actividades e fontes de informação**

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





### Contribuições financeiras

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

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

São considerados como contribuições financeiras:

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

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

### Limitações presentes na conta piloto de Cascais

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

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

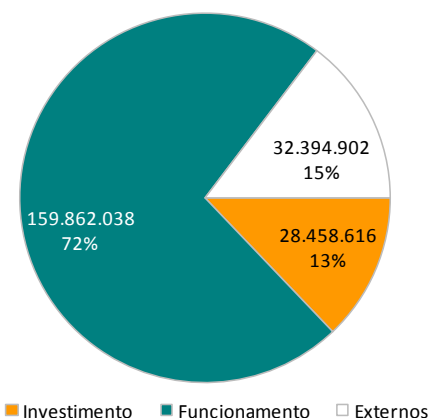
De qualquer modo é de realçar, que, ainda que sem a incorporação desta importante componente de custos, os resultados aqui apresentados fornecem uma leitura clara do custo real de funcionamento (operação) do sistema de mobilidade e do grau de cobertura dos mesmos através dos pagamentos dos utilizadores.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

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

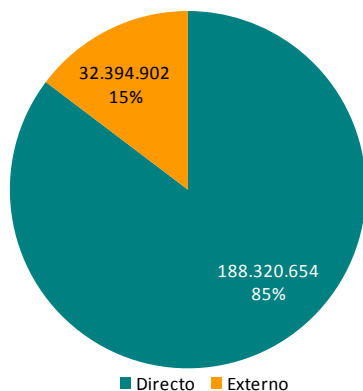
## 1.2. Principais resultados da conta pública de Cascais

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

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



Custo total com a mobilidade urbana



Custos directos e custos externos

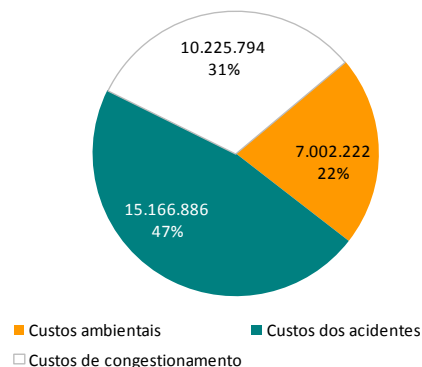
A repartição dos custos, entre custos directos monetários (i.e. com fluxos financeiros associados) e custos externos, demonstra que estes últimos representam cerca de 15% dos custos totais.

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

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

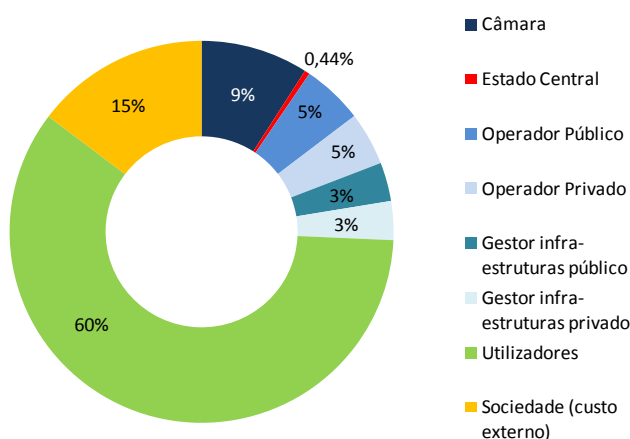
A análise por tipo dos custos externos evidencia um **peso elevado dos acidentes face aos restantes custos externos, devendo a autarquia investir numa estratégia de redução deste indicador**. Recorda-se que em 2008, verificaram-se no concelho de Cascais 559 acidentes, dos quais resultaram 701 vítimas,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

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



Desagregação dos custos externos

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



Financiamento da mobilidade urbana

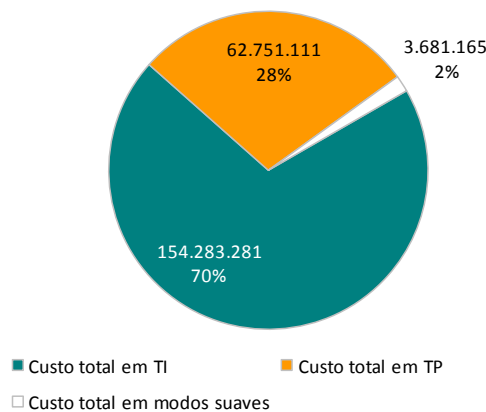
Recorda-se que para uma parcela significativa de custos de investimento foi assumida como uma proxi. Os operadores de TP (rodoviário, ferroviário e táxis) suportam 10% dos custos, sendo a parcela correspondente ao custo suportado pelo município de 9% do total (cerca de 20 milhões de euros).

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

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

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

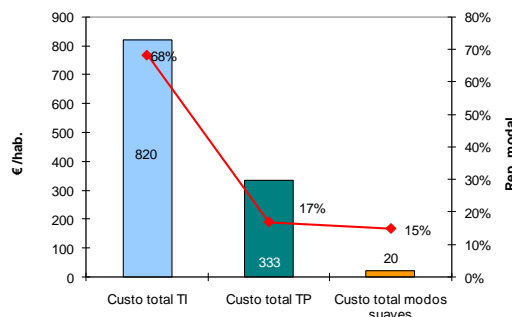
Mas a maior fatia dos custos está associado ao transporte individual, o qual tem um custo anual de 154 milhões de euros representando cerca de 70% dos custos totais.



Repartição dos custos totais por modo de transporte

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

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



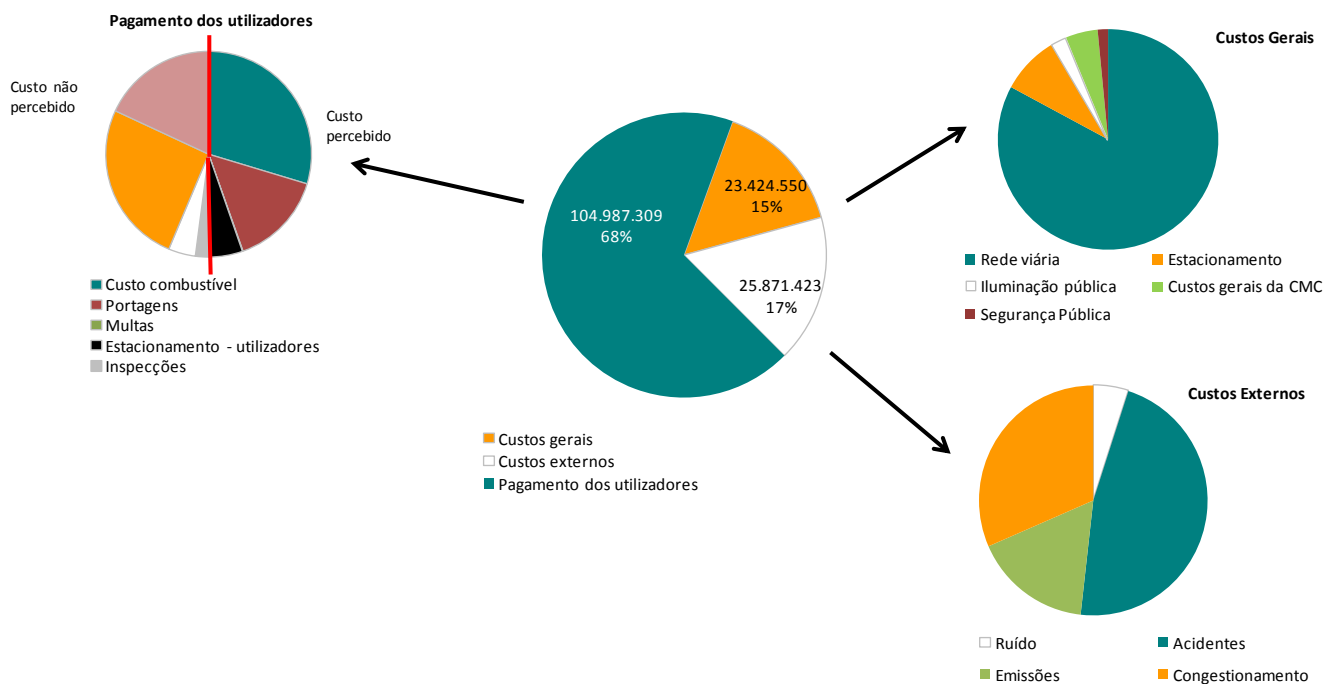
Custo da mobilidade por habitante e por modo de transporte

**Custo com a mobilidade em TI**

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

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

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



Custo total com a mobilidade em TI



**Custo com a mobilidade em TP**

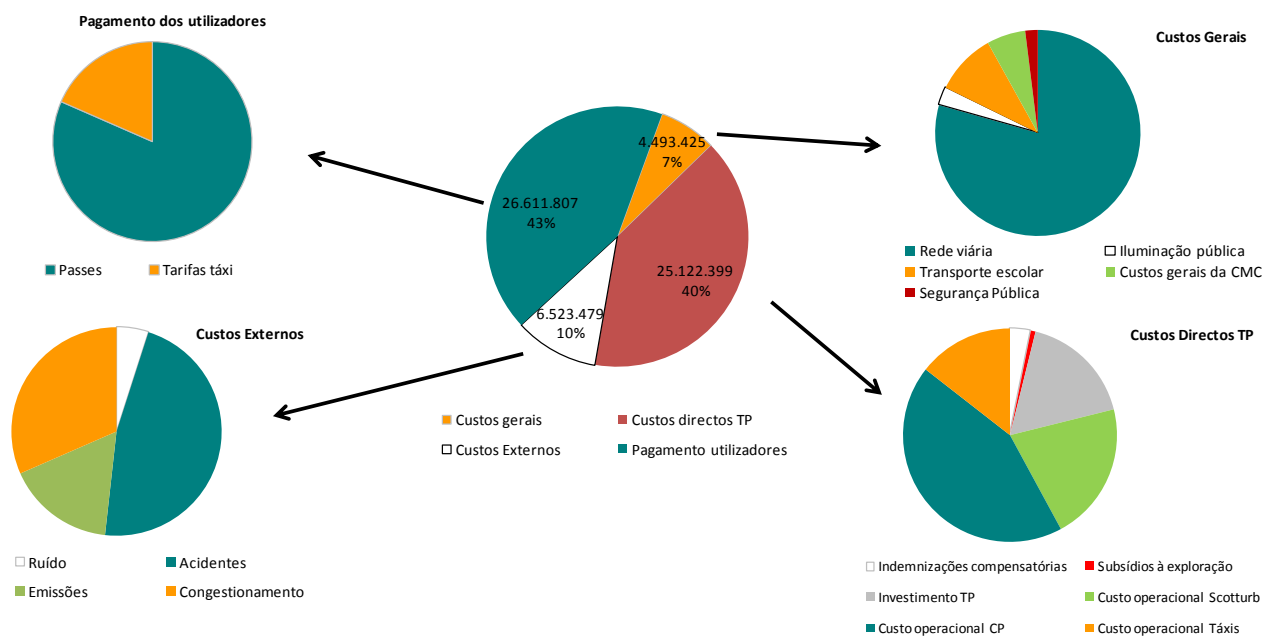
O custo com a mobilidade em transporte público representa cerca de 28% do total dos custos com a mobilidade, valor este que ronda os 63 milhões de euros por ano. O pagamento das tarifas do transporte e dos táxis pelos utilizadores corresponde a cerca de 42% dos custos totais, o que representa a cobertura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

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

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

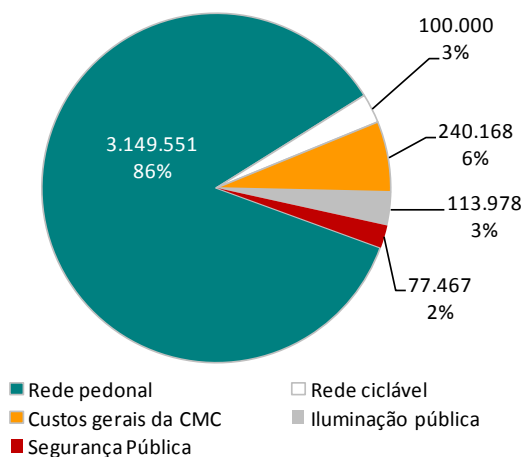
O valor de subvenções estatais foi perto de 1 milhão de euros (4% do total) e o investimento no transporte público (*proxi*) correspondeu a 17% (4,3 milhões de euros).

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



**Custo total com a mobilidade em TP**

### Custo com a mobilidade em Modos Suaves



Custo com a mobilidade em Modos Suaves

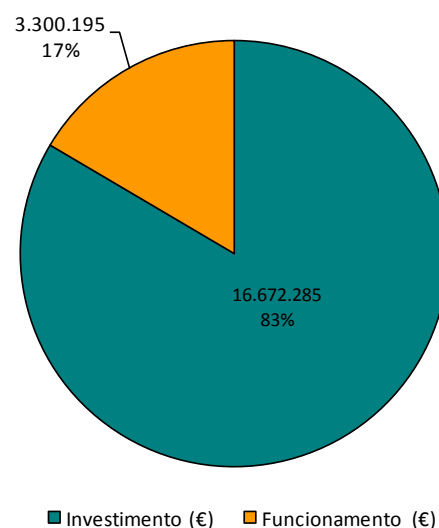
O custo com a mobilidade em modos suaves reflecte a parcela afectada a estes modos na cobertura dos custos gerais de investimento e funcionamento do sistema, uma vez que a estes modos não estão afectos pagamentos por parte dos utilizadores (o próprio aluguer de bicicletas é gratuito para o utilizador).

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

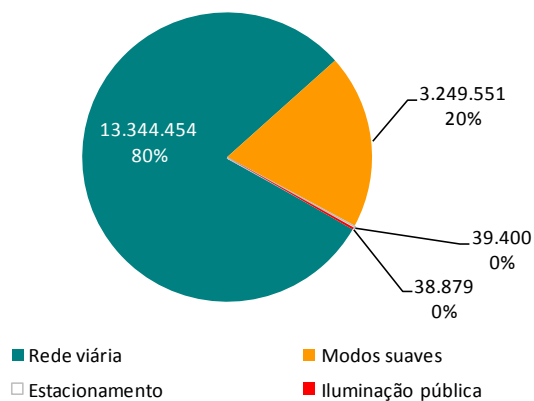
### 1.3. Os custos da mobilidade na perspectiva da câmara

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

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



Custo total CMC com mobilidade urbana



Investimento CMC por tipo de investimento

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

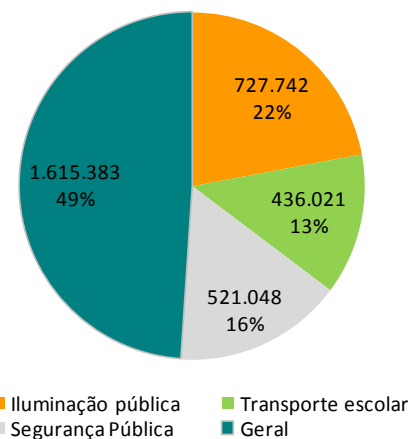
Em 2008, a CMC investiu em iluminação pública cerca de 111 mil euros, dos quais 39 mil euros são considerados como imputáveis à componente da mobilidade urbana, valore este que é comparável ao investimento em estacionamento. Uma parcela significativa dos custos com o estacionamento incorridos pela câmara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

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

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

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

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



Custos de funcionamento CMC afectos à mobilidade urbana

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



#### 1.4. Conclusões e recomendações relativas à conta pública

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

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

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

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

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

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

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

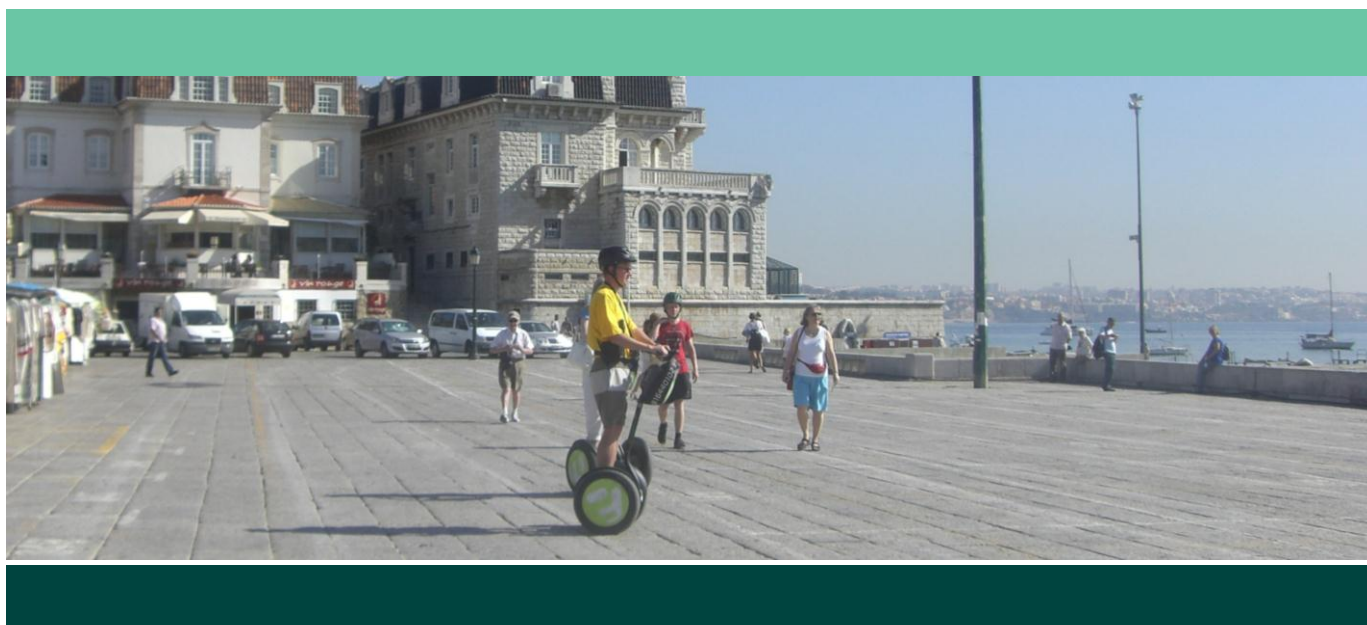
Finalmente importa estabelecer uma estratégia de reforço da segurança rodoviária, seja porque esta é uma das orientações firmes estabelecidas a nível central, seja porque a principal componente dos custos externos diz respeito à valorização dos acidentes rodoviários.







## DIAGNÓSTICO







## J. Identificação dos principais desafios e análise SWOT

### J.1. Breve enquadramento

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

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

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

O resultado deste trabalho é apresentado nos pontos seguintes.



### J.2. Principais desafios que se colocam a Cascais

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

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

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

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

## Identificação dos principais desafios e análise SWOT

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

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

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

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

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

de intervenção prioritárias já que está inserida num território consolidado.

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

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

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

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

## 2. Aposta na consolidação da rede rodoviária estruturante

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

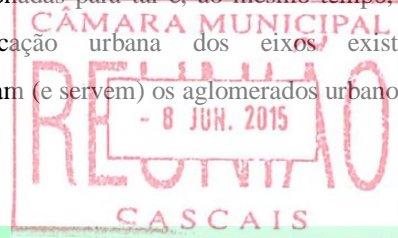
Neste contexto será necessário considerar os diversos projectos rodoviários previstos pela CMC (ou outras entidades) e, dentro destes, identificar aqueles que aumentam a eficiência e coerência da rede rodoviária do concelho.

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

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

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

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




## 3. Desvio do tráfego de atravessamento dos aglomerados urbanos.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

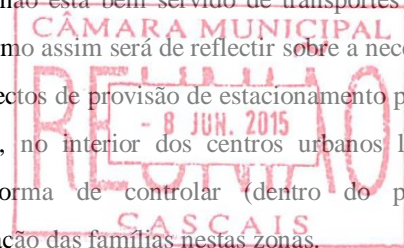
Se os centros de Cascais e do Estoril apresentam um tratamento do espaço público que, na maior parte dos casos, permite assegurar o cumprimento deste decreto-lei, o mesmo não ocorre nos restantes aglomerados urbanos, particularmente nas freguesias de São Domingos de Rana e Alcabideche, sendo também de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

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

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

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

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



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

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

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

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

Existem outras zonas, particularmente nos bairros mais

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

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

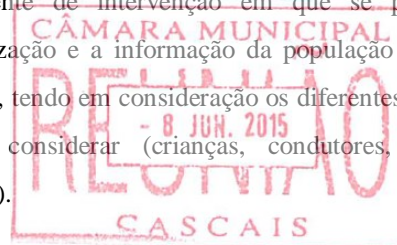
#### 10. Sensibilização da população para os custos efectivos da mobilidade e para a adopção de uma mobilidade mais sustentável.

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

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

Nesse sentido, como factor de indução para a adopção de

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



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

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

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

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

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

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

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



### J.3. Análise SWOT para o concelho de Cascais

#### J.3.1. Território

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



Tabela 3 – Território: principais pontos fortes e pontos fracos

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

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

Tabela 4 – Território: principais oportunidades e ameaças

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

## Identificação dos principais desafios e análise SWOT

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

### J.3.2. Mobilidade

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



Tabela 5 – Mobilidade: principais pontos fortes e pontos fracos

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

## Identificação dos principais desafios e análise SWOT


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

Tabela 6 – Mobilidade: principais oportunidades e ameaças

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

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

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



**Tabela 7 – Acessibilidade: principais pontos fortes e pontos fracos**

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

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

## Identificação dos principais desafios e análise SWOT

PONTOS FORTES	PONTOS FRACOS
<b>Táxis</b>	
<p>A oferta média per capita é de 1 táxi por cada 860 residentes.</p>	<p>Em Alcabideche, o rácio de táxis per capita é inferior ao recomendado (cerca de 2,500 residentes/táxi), o que é especialmente grave se atendermos a que, quer o CascaiShopping, quer o novo Hospital de Cascais são dois pólos indutores de viagens neste modo.</p> <p><b>Nem sempre as praças têm táxis presentes</b>, sendo necessário recorrer ao serviço de chamada.</p> <p>As condições de espera nas diferentes paragens nem sempre são as adequadas.</p>
<b>Estacionamento</b>	
<p>A oferta de estacionamento tarifado concentra-se nos centros urbanos de Cascais, Carcavelos e Parede, abrangendo assim as zonas de maior procura (ainda que de forma incompleta).</p> <p>Junto ao litoral existe um conjunto significativo de parques de estacionamento que têm como objectivo responder à procura sazonal de “ida à praia”.</p>	<p><b>O PDM em vigor é muito generoso no número de lugares de estacionamento privado que permite</b>, o que levou a que nos últimos anos a oferta de estacionamento privado tenha aumentado muito significativamente.</p> <p><b>A taxa de motorização dos residentes em Cascais é muito elevada</b>, atingindo valores máximos nas zonas mais afastadas dos centros urbanos, principalmente, na parte sudoeste e nordeste do concelho, o que induz pressões sobre o sistema de estacionamento.</p> <p><b>A oferta de estacionamento público não está demarcada na área norte do concelho</b>, principalmente nas freguesias de Alcabideche e São Domingos de Rana, o que contribui para a existência de taxas de ilegalidade elevadas, quer no período diurno, quer no período nocturno.</p> <p><b>A taxa de saturação nocturna é elevada (124%)</b>, traduzindo a vocação residencial do concelho.</p> <p><b>O défice de estacionamento está sobretudo associado à função residencial</b>, verificando-se que existe a necessidade de aumentar a oferta de estacionamento público em muitas das zonas consolidadas a Sul da IC15/A5, particularmente na envolvente de Cascais, Parede e Carcavelos. Na maior parte dos casos, correspondem a bairros residenciais com densidades urbanas mais elevadas, com edifícios nos quais nem sempre o estacionamento privado é suficiente.</p>
<b>Modos suaves</b>	
<p><b>Cascais apresenta características propícias à realização de deslocações em modos suaves</b> (declive suave junto à costa, elevado peso das deslocações internas dos residentes, existência de infra-estruturas de apoio às deslocações pedonais e cicláveis).</p> <p>No litoral, <b>a rede pedonal apresenta globalmente boas condições de acessibilidade</b>.</p> <p><b>Forte investimento da CMC nas redes pedonais</b> nos últimos anos: construção de quase 20 km de vias pedonais ao longo da costa do concelho</p>	<p><b>A dispersão urbana, as baixas densidades populacionais, a mono-funcionalidade dos bairros residenciais ou a existência de geradores pouco “agarrados” ao restante território urbano</b> são factores que são desfavoráveis à realização de viagens a pé.</p> <p><b>Menor qualificação das redes pedonais no interior do concelho</b> (a norte), as quais muitas vezes não estão devidamente infra-estruturadas (vias sem passeios e condições precárias de atravessamento), traduzindo a menor consolidação urbana.</p> <p><b>Cascais é deficitário em infra-estruturas de parqueamento de bicicletas</b>, nomeadamente junto aos principais equipamentos e interfaces de transporte.</p>

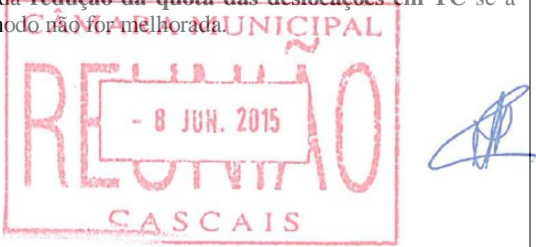


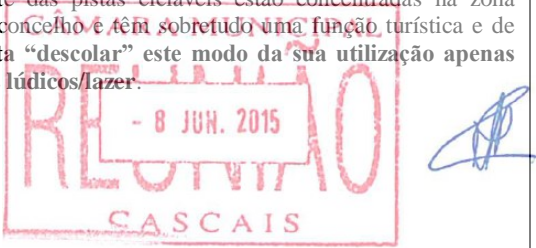
## Identificação dos principais desafios e análise SWOT

PONTOS FORTES	PONTOS FRACOS
<b>Ambiente e energia</b>	
<p>“Apenas” 7% da população e 13% do emprego em Cascais se encontram expostos a limites de ruído superiores a 65 dB(A), valores estes que podem ser melhorados mas que estão longe de se definirem como o principal problema do concelho.</p>	<p>Entre as <b>vias que mais contribuem para a poluição sonora de Cascais</b> destacam-se a EN9, a Av. Marginal/EN6, a Av. dos Bombeiros Voluntários, a Via Longitudinal Norte, 3.ª Circular, a Av. de Sintra, a EN6-7, a EN249-4, a EN247-5 (Estrada de Manique) e a Av. Eng.º Adelino Amaro da Costa.</p> <p>Os <b>impactes mais importantes são causados pelas partículas</b> (71%), seguidas dos NOx (25%) e, em menor escala, dos COVNM (3,5%) e SO2 (0,4%), estimando-se que, no conjunto, as emissões <b>contabilizem impactes anuais na ordem dos 2 milhões de euros por ano</b>. As emissões poluentes causam, no seu conjunto, danos da ordem dos 10,8 Euro/ano/habitante.</p> <p>Estimam-se <b>impactes globais de 2,6 milhões de Euro anuais pelas emissões dos GEE</b>, o que equivale a uma capitação de cerca de 13,63 Euro/hab./ano.</p> <p><b>Os custos dos acidentes são aqueles que contribuem de forma mais significativa para os custos externos.</b></p> <p>Em 2007, verificou-se um <b>aumento no total de mortos e feridos ligeiros.</b></p> <p>Os <b>principais pontos “negros” do concelho</b> localizam-se na EN6/Avenida Marginal (36 feridos graves e 6 mortos), no IC15/A5 (11 feridos graves e 2 mortos) e, na Avenida da República (8 feridos graves e 1 morto). Outros pontos onde se verificaram acidentes graves incluem a EN249, a Avenida Amália Rodrigues, a 3ª Circular, a Rua José Elias Garcia e a Variante à EN6-7.</p>

Tabela 8 – Acessibilidade: principais oportunidades e ameaças

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

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

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

### J.3.4. Conta Pública de Transporte

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

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

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

Tabela 10 – Conta Pública: Oportunidades e ameaças

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

#### J.4. Análise SWOT para cada uma das freguesias

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

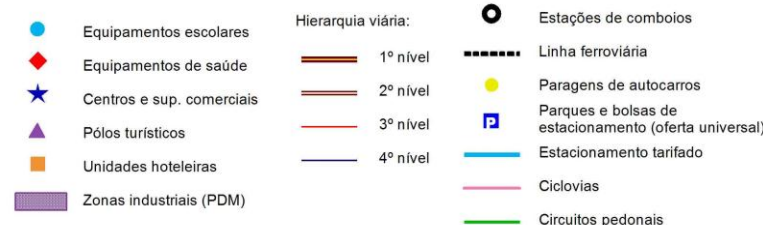
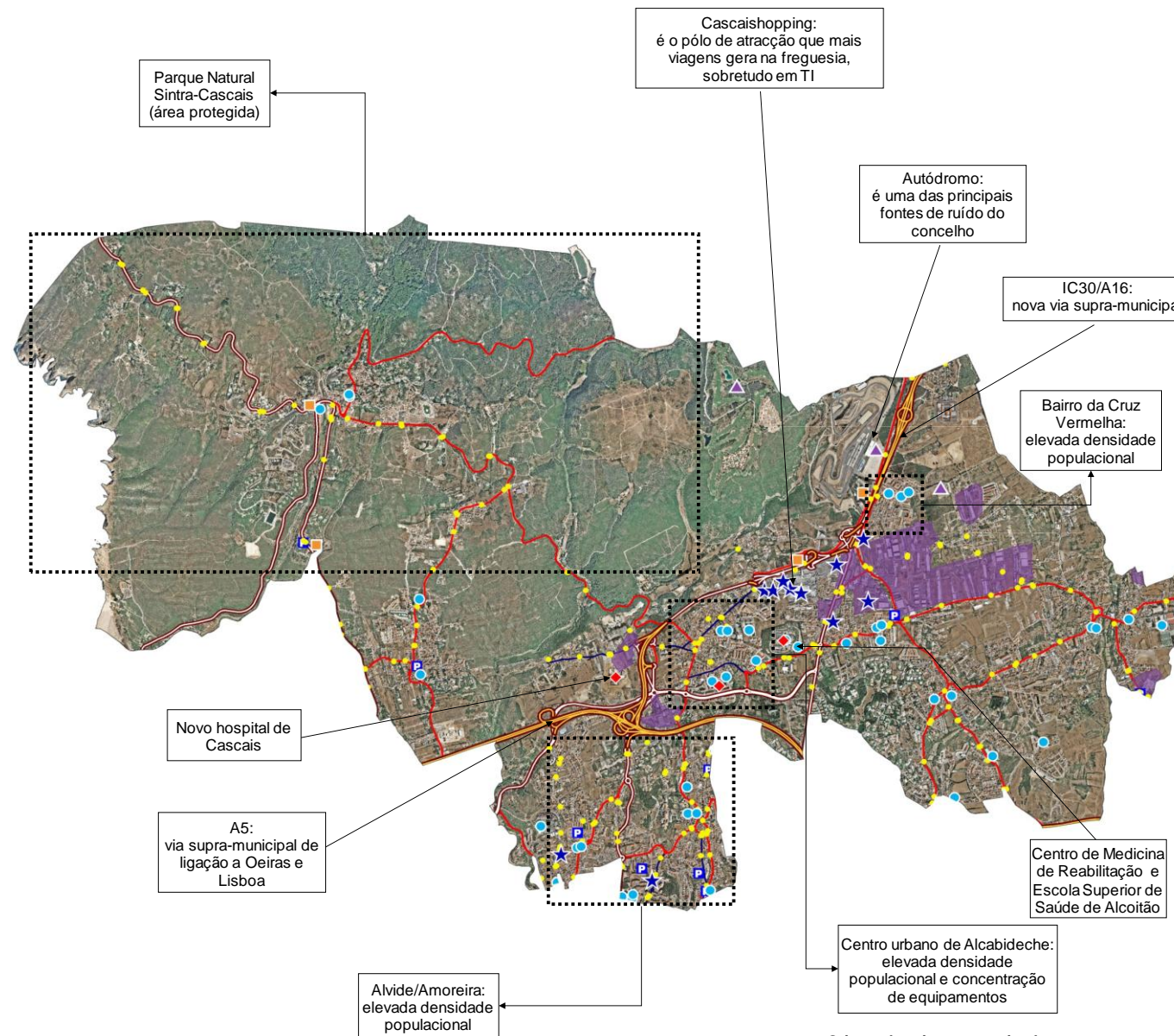
Alcabideche

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

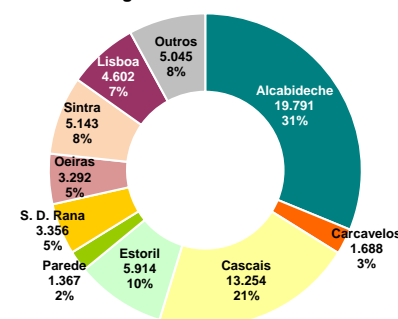
Mobilidade	
Pontos Fortes	Pontos Fracos
Cerca de 31% das viagens são internas à freguesia, destacando-se as fortes ligações internas à Abuxarda/Amoreira e Alcoitão. Existência de importantes ligações ao centro de Cascais, o que permite beneficiar da melhor oferta de TC a esta zona. A função residencial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

Ambiente Urbano e Segurança Rodoviária	
Pontos Fortes	Pontos Fracos
As estatísticas de acidentes são favoráveis em Alcabideche, sendo inferiores à média do concelho (1 acidente/km de rede viária em Alcabideche versus 2,1 acidentes/km no concelho).	Os acidentes envolvem sobretudo colisões e despistes, localizando-se 1/5 dos despistes do concelho nesta freguesia. Além da rede viária de 1.º nível, o Autódromo do Estoril é uma das principais fontes de ruído da freguesia.
Oportunidades	Ameaças
A reestruturação da rede rodoviária de 2.º e 3.º nível poderá contribuir para reduzir o número de acidentes, desde que acompanhada de medidas de reforço da segurança rodoviária. O redimensionamento do perfil transversal rodoviário (com aumento dos passeios) nas redes locais poderá contribuir para o aumento da segurança nos principais aglomerados.	A construção do IC30/A16 permite a prática de maiores velocidades por parte do tráfego automóvel, o que pode envolver um maior número de acidentes e contribuir para volumes de ruído mais significativos. A consolidação da ocupação urbana na envolvente ao autódromo pode criar maiores exposições ao ruído.

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



Origem das viagens terminadas na freguesia de Alcabideche



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

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

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

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



A handwritten signature in blue ink, located to the right of the red stamp.

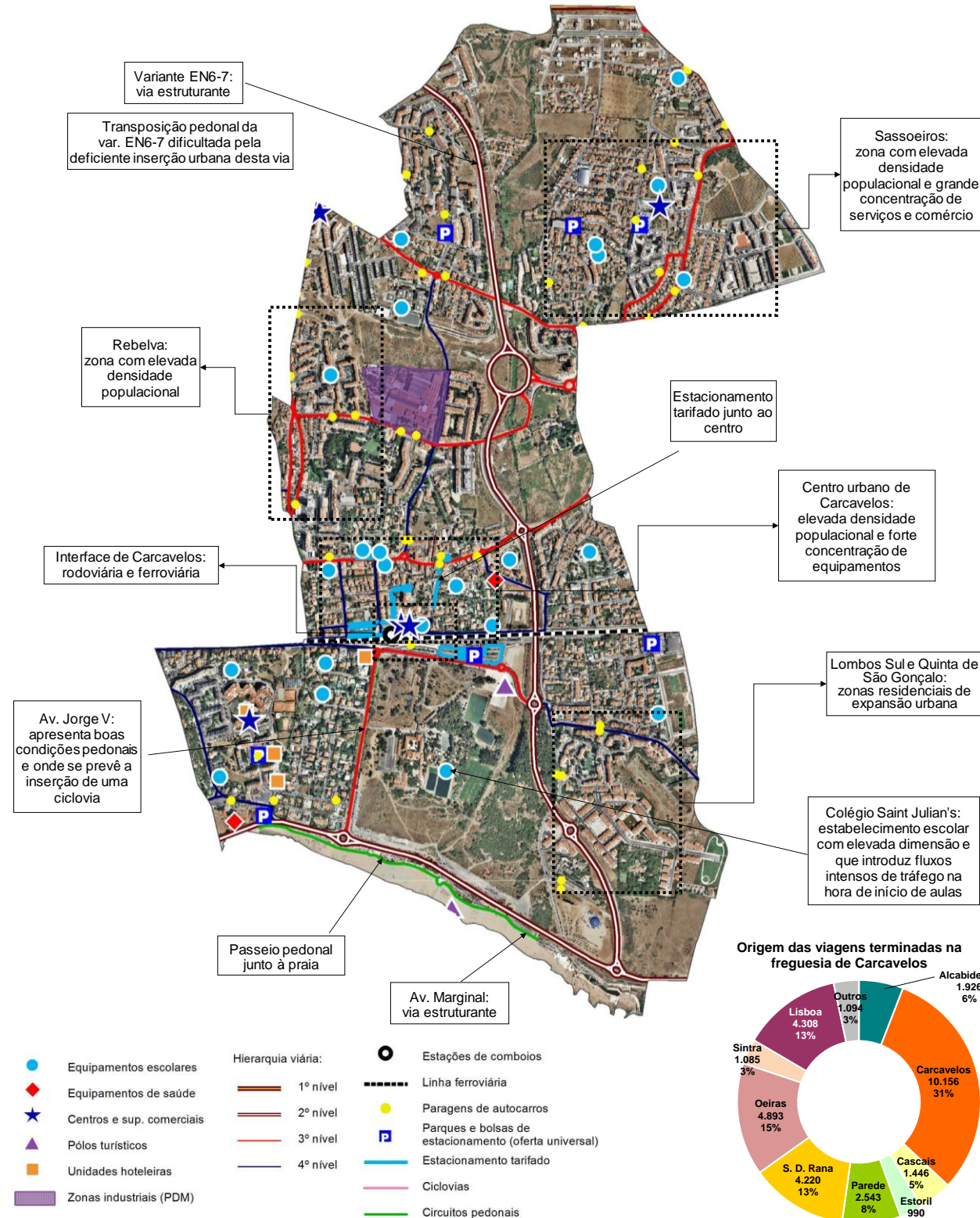
**Carcavelos**

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

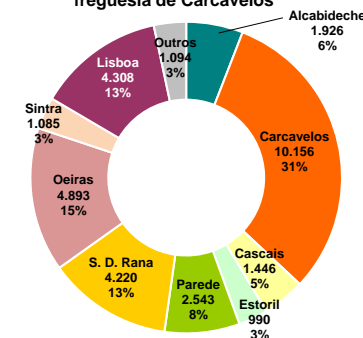
Mobilidade	
<b>Pontos Fortes</b> A freguesia apresenta percentagens elevadas de viagens a pé. Níveis de instrução e status social dos residentes na freguesia elevados. Domina a função residencial, mas Carcavelos consegue atrair também viagens por motivo de emprego, compras e lazer.	<b>Pontos Fracos</b>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

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

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



Origem das viagens terminadas na freguesia de Carcavelos



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

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

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

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

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



A handwritten signature in blue ink, located to the right of the red stamp.

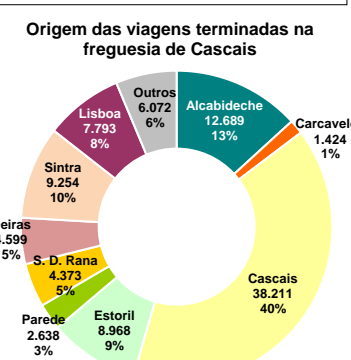
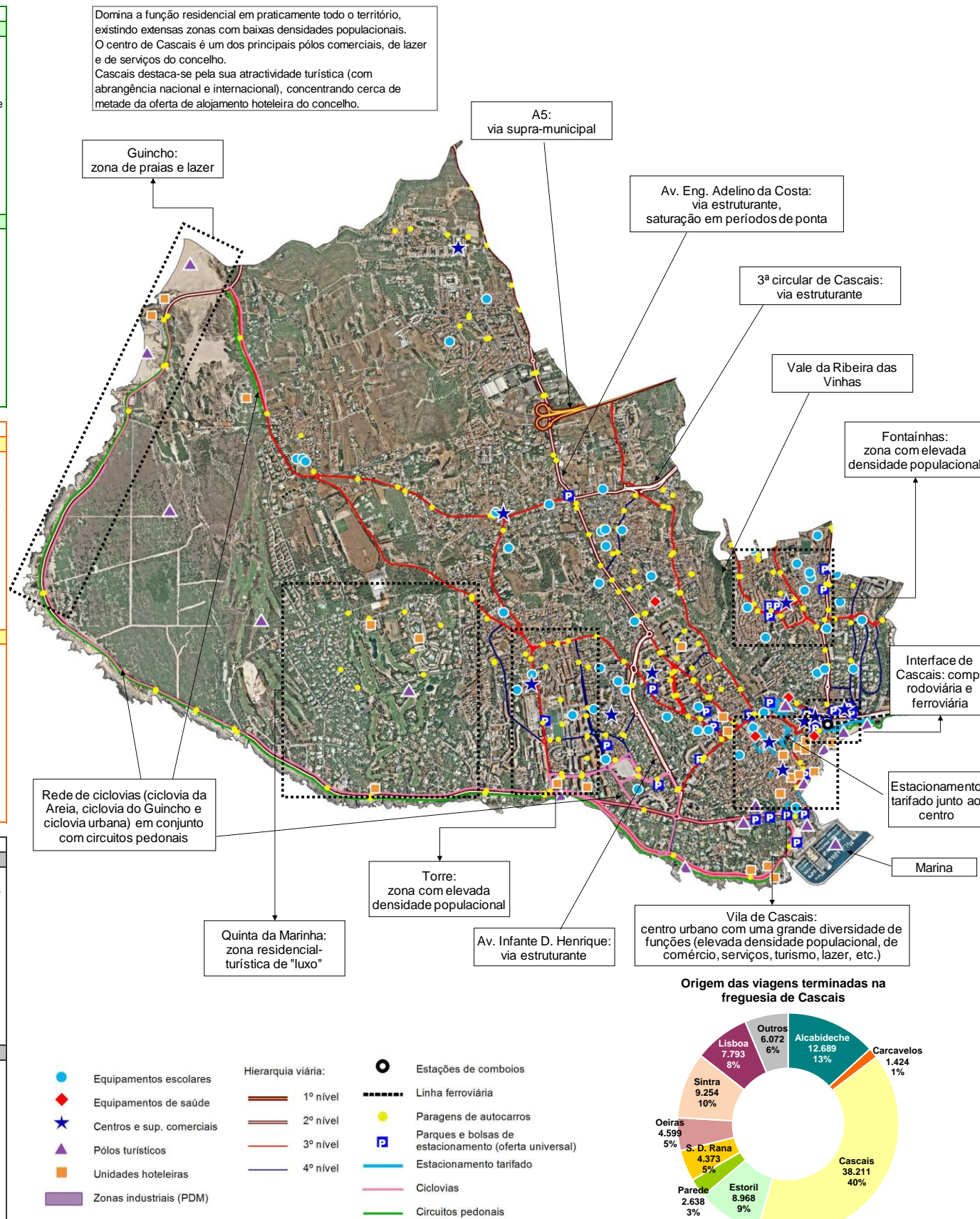


Cascais

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

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

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



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

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

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

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

CÂMARA MUNICIPAL  
RELEVÂNCIA  
CASCAIS



A handwritten signature in blue ink, located to the right of the red stamp.

**Estoril**

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

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

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



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

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

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

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





A handwritten signature in blue ink, located to the right of the red stamp.

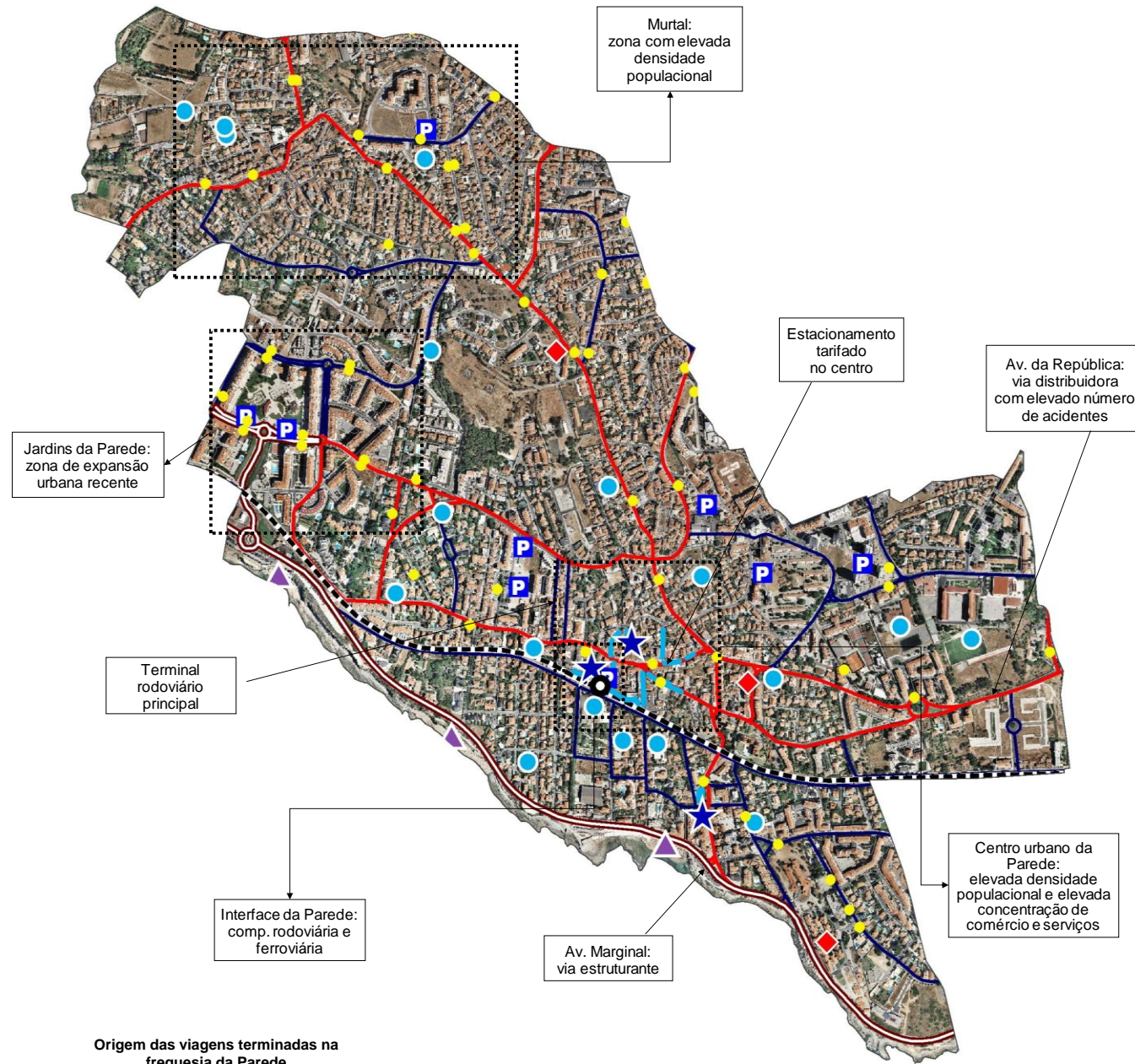
Parede

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

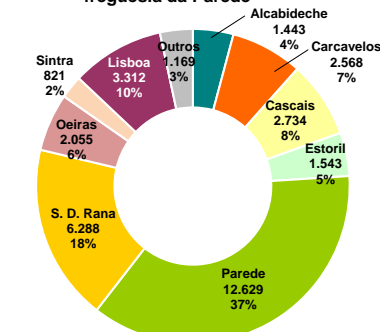
Mobilidade	
Pontos Fortes	Pontos Fracos
<p>Cerca de 27% das viagens terminadas na Parede são a pé, facto que estará relacionado com a diversidade funcional presente no centro urbano.</p> <p>Fortes ligações do centro da Parede com Carcavelos, São Domingos de Rana/Zambujal e Caparide/Matarraque.</p> <p>O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

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

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



Origem das viagens terminadas na freguesia da Parede



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

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

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

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

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

CÂMARA MUNICIPAL CASCAIS  
RECEBIMOS  
- 8 JUN. 2015



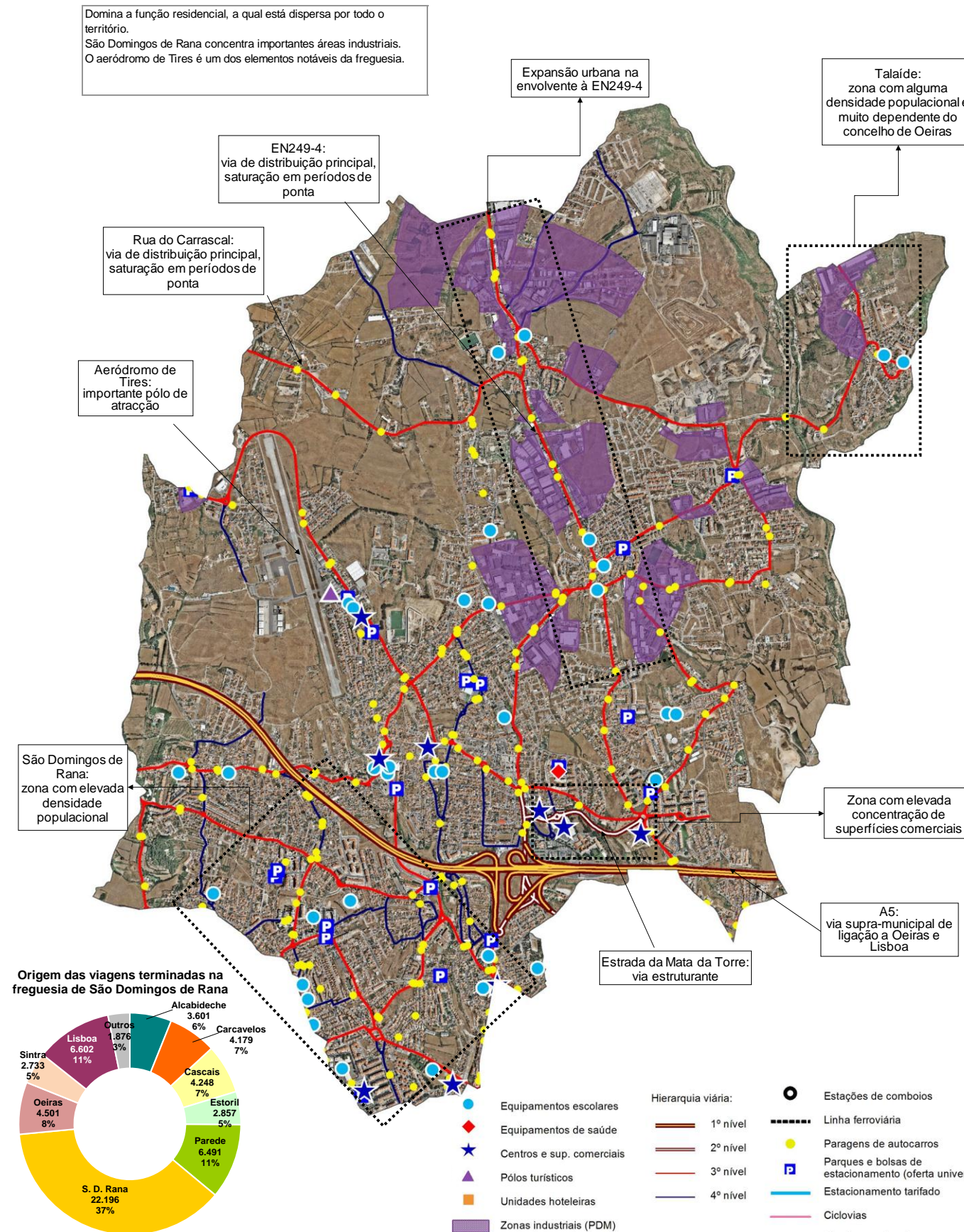
A handwritten signature in blue ink, located to the right of the red stamp.

São Domingos de Rana

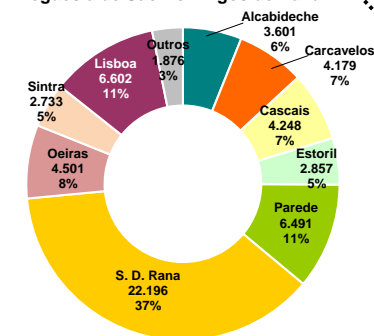
Território	
<b>Pontos Fortes</b>	<b>Pontos Fracos</b>
É a freguesia mais populosa do concelho (concentra cerca de 26% da população) e é também aquela que apresenta uma maior dinamismo de crescimento. Cerca de 1/4 do emprego do concelho está concentrado nesta freguesia, sendo uma das freguesias em que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

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

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



Origem das viagens terminadas na freguesia de São Domingos de Rana



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

Transporte Individual	
<b>Pontos Fortes</b>	<b>Pontos Fracos</b>
A cobertura da rede rodoviária estruturante (1.º, 2.º e 3.º nível) permite servir cerca de 75% da população.	A rede de 2º nível é praticamente inexistente, com as principais ligações a depender da rede de 3.º nível. A rede estruturante serve apenas 68% do emprego presente na freguesia. Congestionamento em todo o território, mas sobretudo nas ligações a Alcabideche e Sintra: Rua do Carrascal, Av. Amália Rodrigues e EN249-4.

Oportunidades	
Estão previstos diversos projectos rodoviários para esta freguesia, os quais têm como principal objectivo a estruturação viária e a constituição de uma alternativa à EN249-4. Entre estes, destaca-se a construção da VOC. Reformulação da organização viária nos principais aglomerados, com introdução de passeios e de estacionamento.	Continuação dos atravessamentos do tráfego rodoviário no centro urbano da zona da Abóboda. Aumento do volume do tráfego de veículos pesados na rede local (com a consolidação das zonas industriais existentes).

Transporte Colectivo	
<b>Pontos Fortes</b>	<b>Pontos Fracos</b>
Talaíde é bem servida pela oferta TC presente no concelho de Oeiras.	A oferta TC rodoviário está muito dependente do nível de congestionamento das principais vias. Nem sempre as paragens estão devidamente assinaladas e têm reserva de espaço para os autocarros. Os percursos a pé até às paragens são em alguns casos em terra batida.

Oportunidades	
Com a maior consolidação urbana e a reestruturação rodoviária deverá rever-se a oferta TC de modo a adequa-la às necessidades dos residentes e trabalhadores nesta freguesia.	Se não existir um investimento forte na promoção do TC, esta freguesia poderá sofrer fortes agravamentos dos fenómenos de congestionamento. O isolamento e reduzido equipamento das paragens TC podem contribuir para a menor utilização desta oferta.

Estacionamento	
<b>Pontos Fortes</b>	<b>Pontos Fracos</b>
Existência de estacionamento privado em 58% dos alojamentos.	Défice de estacionamento associado à função residencial, sobretudo a Sul da freguesia. Insuficiente delimitação da oferta de estacionamento na via pública. Os alojamentos de Trajouce dispõem de uma oferta de estacionamento privado muito reduzida.

Oportunidades	
Demarcação da oferta de estacionamento na via pública. Reforço do estacionamento em áreas com elevada pressão.	Caso não se consiga promover uma repartição modal favorável aos modos mais sustentáveis, a pressão sobre o estacionamento poderá vir a ser ampliada com a consolidação urbana esperada para esta freguesia.

Modos Suaves	
<b>Pontos Fortes</b>	<b>Pontos Fracos</b>
Apesar das condições de acessibilidade a pé estarem longe de ser as melhores, a percentagem de viagens a pé é de 18%. Os residentes declaram um potencial de utilização da bicicleta muito elevado (31%). Em muitos dos aglomerados a orografia é favorável ao "andar a pé/bicicleta".	Falta de condições adequadas para os peões (passeios, passadeiras, etc.) em grande parte da rede viária. A A5 é uma barreira física entre as áreas a Norte e a Sul da freguesia. Em muitos locais, a velocidade excessiva do tráfego rodoviário leva a que os atravessamentos pedonais sejam inseguros (e.g., próximo do LeClerc).

Oportunidades	
Criação de boas condições de circulação pedonal, privilegiando, numa primeira fase, as zonas centrais dos aglomerados urbanos. A construção de vias rodoviárias alternativas deve ser encarada como uma oportunidade para rever os perfis transversais das vias centrais na Abóboda, Trajouce, Rana, etc.	A requalificação das AUGI poderá não ter capacidade para inventar a estruturação e qualificação urbanas.





A handwritten signature in blue ink, located to the right of the red stamp.





## FICHAS SÍNTESE





## K. Fichas Síntese



### K.1. Fichas - Síntese

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

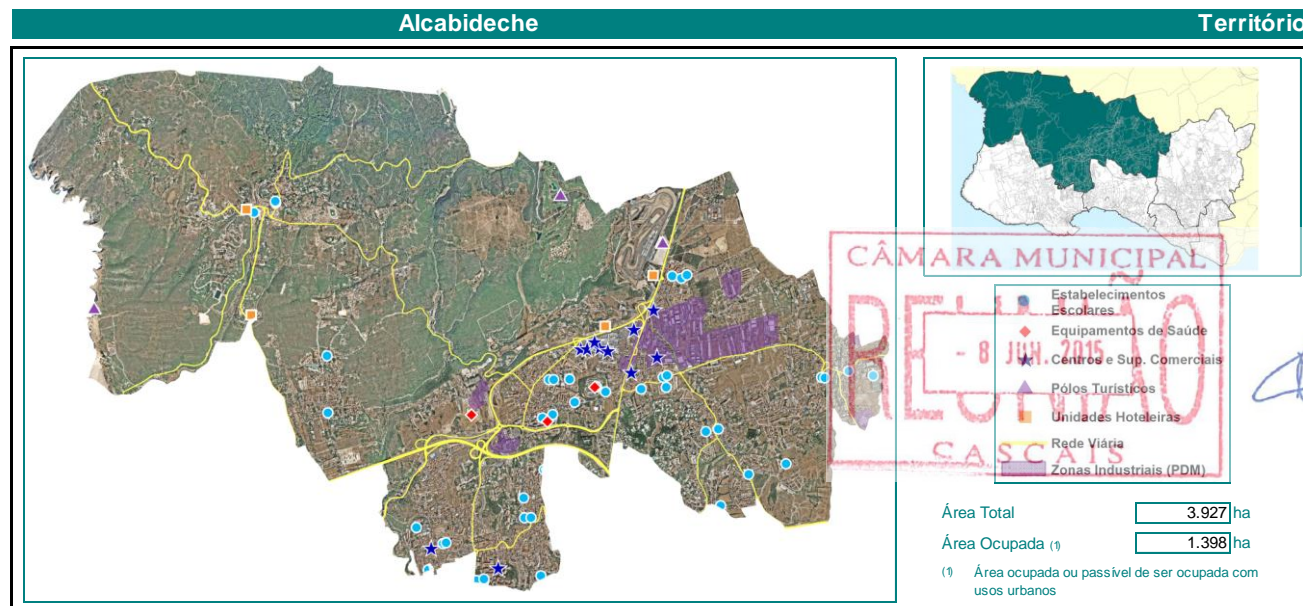
Para os vários indicadores seleccionados é apresentado o seu valor absoluto na freguesia e no concelho. Nas fichas relativas ao Território (Dossier 1) indica-se adicionalmente a percentagem que o valor da freguesia representa no total concelhio (“% no Conc”), enquanto nas restantes se optou em alguns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

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

Fichas Síntese

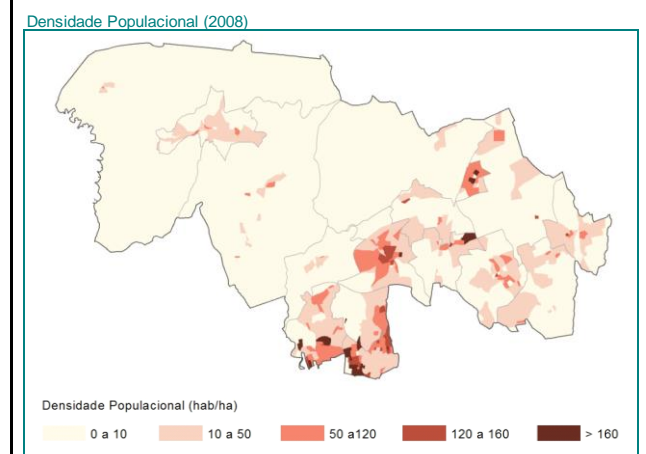


Fichas Síntese



**Geração**

	Freguesia	Concelho	% no Conc.
População (2001)	31.800 hab.	170.680	19%
População (2008)	35.570 hab.	188.280	19%
Pop. Juvenil (10-19 anos)	4.280 hab. 12%	20.730	21%
Pop. Idosa (+ 65 anos)	4.770 hab. 13%	28.210	17%
Var. População (2001-2008)	12%	10%	
Dens. Bruta População (2001)	23 hab/ha	30	
Dens. Bruta População (2008)	25 hab/ha	33	



(2) Não são abrangidos os alojamentos das zonas 1.04, 6.11 e 6.21

**Ocupação do Território**

	Freguesia	Concelho
Dens. Activ.Humana (5) (2008)	36 pes./ha	43
Rácio Emp+Est/Pop (5) (2008)	0,40	0,30

É a maior freguesia do concelho mas apenas 1/3 do território é ocupado (ou passível de ser ocupado) por usos urbanos. É das freguesias com maior dinâmica de construção de novos fogos. Domina a ocupação urbana de baixa densidade organizada em função de bairros de "moradias" ou de edifícios plurifamiliares de baixa altura. Apesar de ser das freguesias com maior concentração de emprego (25% do total do conc.) corresponde a um território no qual a função residencial é dominante (39 empregos/100 hab.). Actualmente os principais pólos de atractividade são o Cascaishopping (e envolvente) e os equipamentos de saúde (Alcoitão) e de ensino superior (ESSA). Brevemente esta atractividade vai ser reforçada com a entrada em funcionamento do novo Hospital de Cascais.

**Atracção**

	Freguesia	Concelho	% no Conc.
Emprego (2008)	13.840 emp.	55.070	25%
Privado	12.750 emp. 92%	49.600	26%
Público (3)	1.090 emp. 8%	5.460	20%
Densid. Bruta Emprego (2008)	10 emp./ha	10	
Densid. Emprego / 100 Hab.	39 emp./100 hab	29	
Estudantes (2008)	6.350 alun.	30.290	21%
em Estab. Privados (4)	2.470 alun. 39%	11.450	22%
em Estab. Públicos	3.880 alun. 61%	18.840	21%
Dens. Emp. + Estud.(5)	10 pes./ha	10	
Capacidade Aloj. Hoteleiro	480 camas	7.360	7%

**Principais Pólos de Emprego:**  
Cerca de 1/4 do emprego existente no concelho concentra-se em Alcabideche, sobretudo devido aos postos de trabalho localizados no Cascaishopping e nos espaços comerciais envolventes.

**Principais Pólos de Estudo:**  
Apesar do maior pólo de estudo ser privado (Esc. Salesiana de Manique), os estab. de ensino em Alcabideche são maioritariamente públicos (68%). Nesta freguesia localiza-se um dos dois pólos de ensino superior do concelho, a Escola Superior de Saúde de Alcoitão (ESSA).

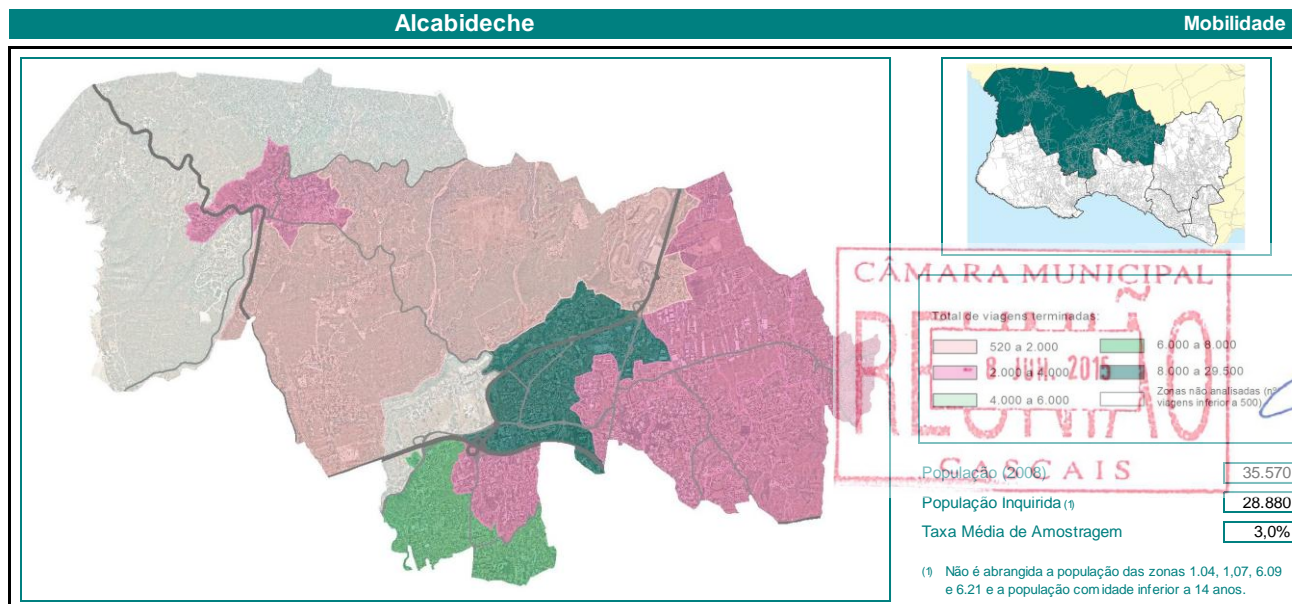
**Equipamentos de Saúde:**  
Os residentes da freguesia beneficiam da oferta da Ext. de Saúde de Alcabideche. O Centro de Medicina Física e Reabilitação de Alcoitão também se localiza nesta freguesia. A componente de saúde será reforçada com a inauguração do novo Hospital de Cascais, o qual servirá todo o concelho e oito freguesias de Sintra.

**Centros Comerciais e Principais Superfícies Comerciais:**  
O Cascaishopping é o maior centro comercial do concelho, tendo registado em 2009 mais de 11 milhões de visitantes por ano. Na sua envolvente destacam-se ainda outras superfícies comerciais, nomeadamente, a Makro, Toys'R'Us, AKI, Staples e Conforama. Encontra-se prevista a abertura da Decathlon, junto ao novo hospital.

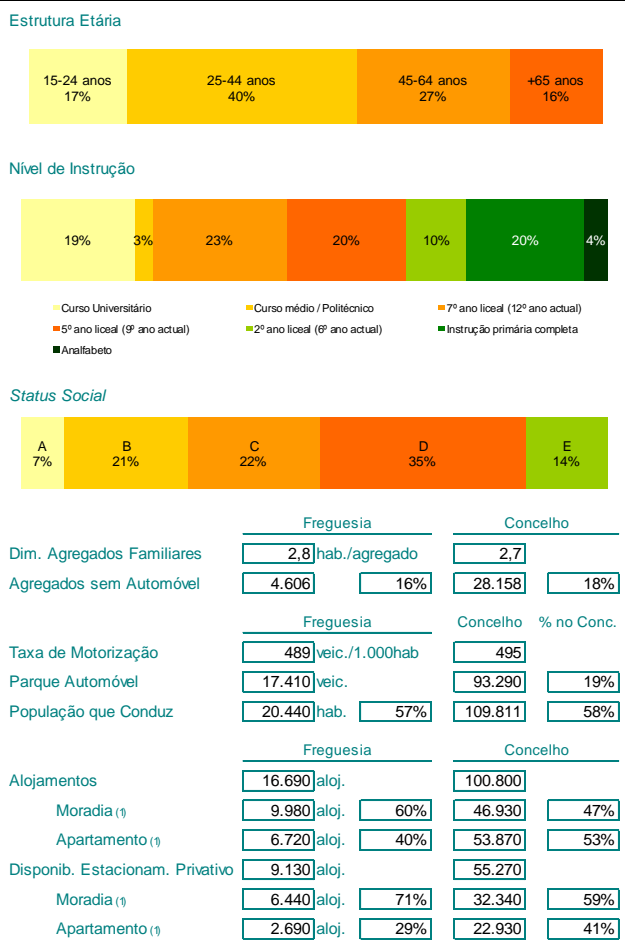
**Pólos Turísticos:**  
O autódromo e o parque natural Sintra-Cascais são os principais pólos turísticos da freguesia, que também beneficia da localização de alguns dos principais campos de golfe do concelho.

(3) considerando a informação disponível (não exaustiva)  
(4) considerando a inform. dispon. em 5 estabelec. num total de 12 (Coop. e IPSS também se incluem)  
(5) considerando apenas os estudantes do ensino superior

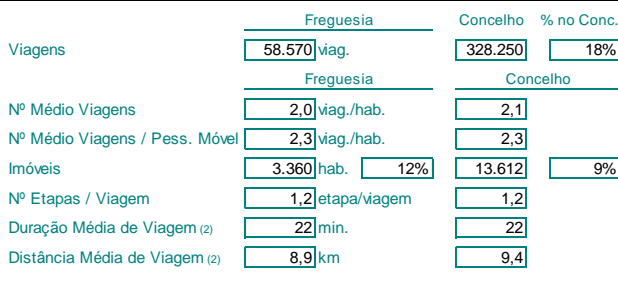
Fichas Síntese



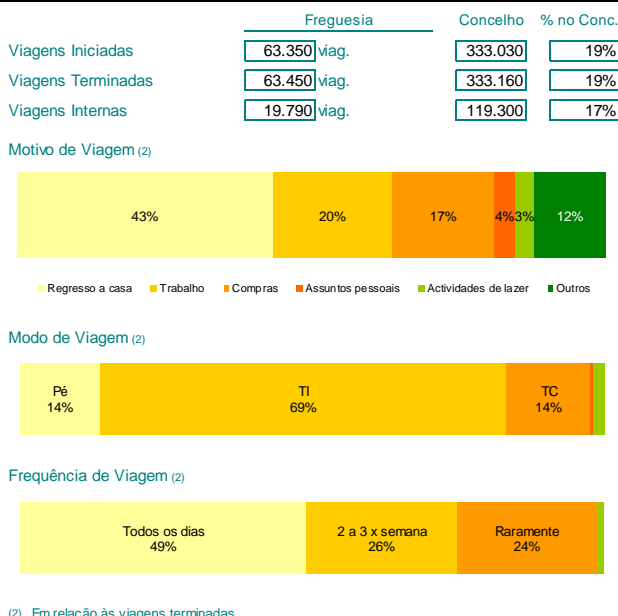
**Características Gerais da População Residente**



**Dinâmicas de Mobilidade da População Residente**



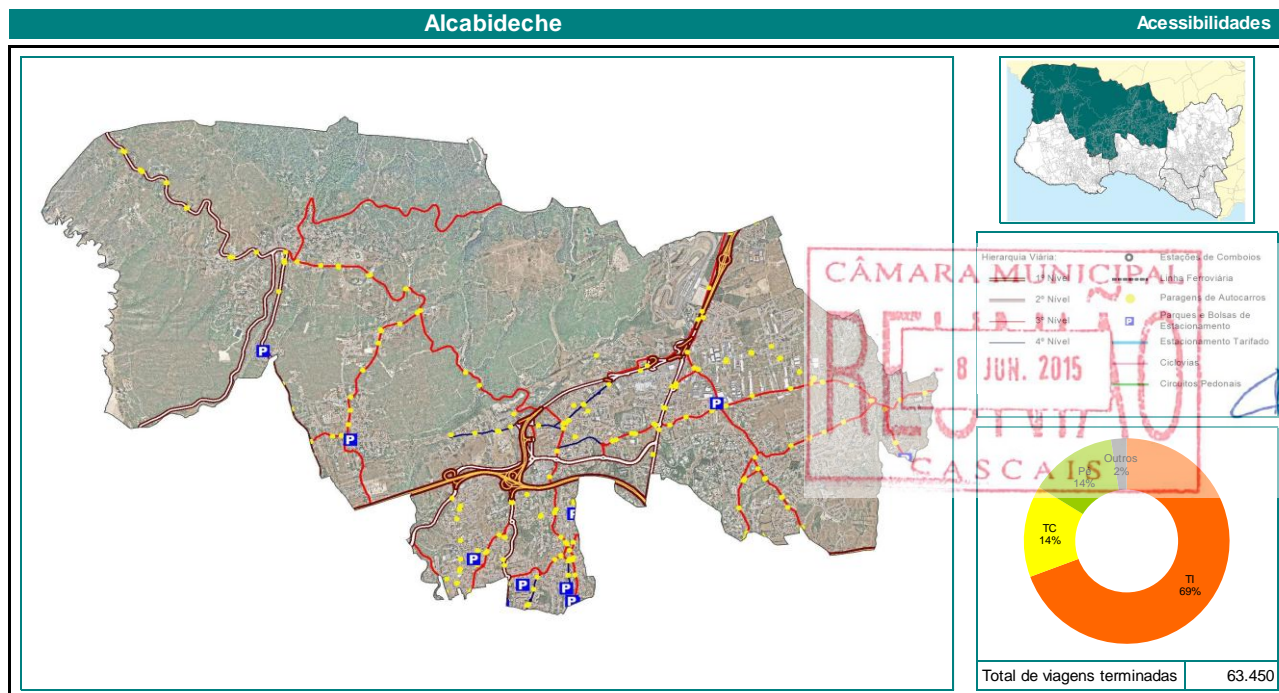
**Dinâmicas de Mobilidade do Total de Viagens**



**Inquéritos de Opinião**

Os residentes em Alcabideche estão satisfeitos com a oferta da rede viária; pelo contrário, são neutros relativamente à segurança rodoviária (25% considera que a rede viária é pouco segura) e estão insatisfeitos com a conservação da rede da rodoviária (37% acha que esta está em mau estado de conservação). A população de Alcabideche declara-se insatisfeita com a oferta de estacionamento na via e em parque. Os residentes em Alcabideche declaram estar satisfeitos com a oferta em transporte colectivo rodoviário e ferroviário, mas neste último caso, apresentam o grau de satisfação mais baixo (o que estará relacionado com a ausência de um serviço directo). A população está insatisfeita com as condições de circulação em modos suaves. Cerca de 54% dos residentes consideram não existir condições gerais de circulação e 70% consideram não existir condições de circulação para pessoas com mobilidade reduzida.

Fichas Síntese



**Acessibilidade em Transporte Individual**

	Freguesia		Concelho		% no Conc.
Extensão da rede viária:	324	km	1.148		
Rede supra-concelhia <sup>(1)</sup>	9	km	20	3%	45%
Rede estrut. e distribuição <sup>(2)</sup>	65	km	198	20%	33%
Rede de acesso local <sup>(3)</sup>	251	km	930	77%	27%

	Freguesia		Concelho	
População servida:				
Rede supra-concelhia, estruturante e distribuição	19.690	hab.	112.250	55%
Emprego servido:				
Rede supra-concelhia, estruturante e distribuição	7.930	emp.	32.600	57%

Alcabideche é atravessada por dois eixos viários de nível supra-concelhio (1º nível): a A5 e, actualmente, a A30. Existem também outros eixos estruturantes de 2º nível, destacando-se a EN9/Av.Sintra, a EN6-8 e a 3ª Circular de Cascais. Observa-se que nesta freguesia existem situações de saturação da rede em períodos de ponta na Rua de Cascais, na Rua dos Selões, na Rua das Figas e A30. Na Rua do Carrascal, próximo a São Domingos de Rana também existe algum congestionamento.

<sup>(1)</sup> Rede de 1º nível  
<sup>(2)</sup> Rede de 2º e 3º nível  
<sup>(3)</sup> Rede de 4º e 5º nível

**Composição do tráfego**

Motociclos	2%
Veículos Leigos	95%
Pesados de Mercadorias	3%
Pesados de Passageiros	1%

**Volume de tráfego (HPT):**

**Ambiente Urbano e Segurança Rodoviária**

	Freguesia		Concelho	
Acidentes viários <sup>(4)</sup>	341	acid.	1.905	
Atropelamento	12	acid.	72	4%
Colisão	291	acid.	1.673	85%
Despiste	38	acid.	160	11%

Tipo de acidentes <sup>(4)</sup>	Freguesia		Concelho	
Mortos	0	acid.	3	0%
Feridos	21	acid.	216	6%
Danos no veículo	300	acid.	1.624	88%
Danos na via	5	acid.	43	1%
Outros	15	acid.	19	4%

Densid. acidentes viários <sup>(4) (5)</sup> 1,1 acid./km

**Ruído**

Em Alcabideche, os maiores focos de ruído são as auto-estradas e vias rápidas que ali se localizam, como a A5, a actual A30 e a 3ª circular. Também o Autódromo se constitui como um importante foco de ruído, aliás um dos mais prejudiciais em todo o concelho (superior a 80dB).

**Exposição ao ruído <sup>(6)</sup>:**

	Freguesia		Concelho	
População	2.840	hab.	13.990	8%
Emprego	1.610	emp.	7.350	12%

<sup>(6)</sup> Para valores de Lden iguais ou superiores a 65dB

Fichas Síntese

Acessibilidade em Transporte Colectivo

	Freguesia	Concelho	
<b>Linha de Cascais</b>			
Estações	0 est.	7	
Serviços <sup>(7)</sup>	0 serv.	4	
Total diário (circulações)	0 circ.	166	
Horário (circ./hora):			
PPM	0 circ./h	7	
PPT	0 circ./h	7	
CD	0 circ./h	3	
Viagens terminadas em comboio	2.490 viag.	24.950	
<b>Scotturb e LT</b>			
Paragens	188 parag.	758	
Carreiras	16 car.	40	
Inter-concelhias	5 car. 31%	16 40%	
Total diário	211 circ.	806	
PPM	15 circ./h	58	
PPT	15 circ./h	59	
CD	10 circ./h	39	
Internas	11 car. 69%	24 60%	
Total diário	478 circ.	918	
PPM	34 circ./h	66	
PPT	32 circ./h	67	
CD	24 circ./h	53	
Viagens terminadas em Scotturb	8.110 viag.	36.130	
<b>Táxis</b>			
Praças de táxi	9 praças	55	
Contingente	14 táxis	218	
Táxis per capita	1/2540 táxis/hab	1/860	

	Freguesia	Concelho	
<b>Perfil do utilizador</b>			
Sexo e estrato etário			
H	34%	39%	9% 18%
M	20%	57%	46% 41%
+65 anos			
<b>Status social</b>			
A	2%	14%	27%
B			37%
C			20%
D			
E			
<b>Cobertura territorial geral (250m)</b>			
Área	1.430 ha. 100%	5.048 89%	
População	32.400 hab. 91%	171.691 91%	
Emprego	13.310 emp. 96%	49.846 91%	
<b>Cobertura territorial "melhor servida" (250m) <sup>(8)</sup></b>			
Área	260 ha. 18%	1.389 24%	
População	11.090 hab. 31%	63.477 34%	
Emprego	4.210 emp. 30%	21.639 39%	

(7) No caso da freguesia do Estoril, os indicadores reportam-se à estação de São Pedro do Estoril  
(8) Para o PPT, período em que a oferta é mais elevada

Estacionamento

	Oferta		Procura Diurna		Procura Nocturna	
	Freguesia	Concelho	Freguesia	Concelho	Freguesia	Concelho
<b>Estac. Privado</b>						
Lugares em garagem	13.310 lug.	81.980				
Densidade p/Alojam.	0,80 lug/aloj.	0,81				
<b>Estac. Público</b>						
Via Pública <sup>(9)</sup>	6.500 lug. 98%	52.080 91%	8.180 veic. 99%	58.600 94%	10.130 veic. 99%	67.610 98%
Parques e Bolsas <sup>(9)</sup>	130 lug. 2%	5.420 9%	80 veic. 1%	3.900 6%	120 veic. 1%	1.310 2%
Global <sup>(9)</sup>	6.630 lug.	57.490	8.250 veic.	62.500	10.250 veic.	68.920
Gratuitos	6.390 lug. 96%	50.540 88%	2.830 veic. 96%	26.450 86%	3.870 veic. 98%	32.300 96%
Reservados	230 lug. 4%	2.070 4%	130 veic. 4%	1.220 4%	90 veic. 2%	840 2%
Tarifados	0 lug. 0%	4.890 9%	0 veic. 0%	2.950 10%	0 veic. 0%	600 2%
Densidade p/Área <sup>(10)</sup>	4,7 lug/ha	10,1	5,9 veic./ha	11,0	7,3 veic./ha	12,1
Densidade p/Alojam.	0,39 veic./aloj.	0,57	0,49 veic./aloj.	0,62	0,61 veic./aloj.	0,68
Tipo de Estacionamento						
			Legal 36%	Illegal 64%	Legal 39%	Illegal 61%
Taxa de Ocupação			45%	53%	60%	60%
Tx. Ilegalid. (geral)			64%	51%	61%	51%
Tx. Ilegalid. (vias c/oferta)			30%	26%	32%	29%
Taxa de Saturação			125%	109%	155%	124%
Freguesia Concelho % no Conc.						
Parque Automóvel	17.410 veic.	93.290	19%			
Taxa de Motorização	489 veic./1.000hab	495				

No caso da procura inclui os veículos em estado legal e ilegal  
(9) estado legal e ilegal  
(10) Área Bruta

Modos Suaves

A auto-estrada A5 e, actualmente, a A30, são as principais barreiras físicas a assinalar como limitativas à acessibilidade pedonal. Nesta freguesia a rede pedonal está integrada na rede viária e não existem percursos cicláveis. De modo geral, as condições de acessibilidade pedonal são reduzidas, já que em muitas das vias se verifica a inexistência ou más condições dos passeios.

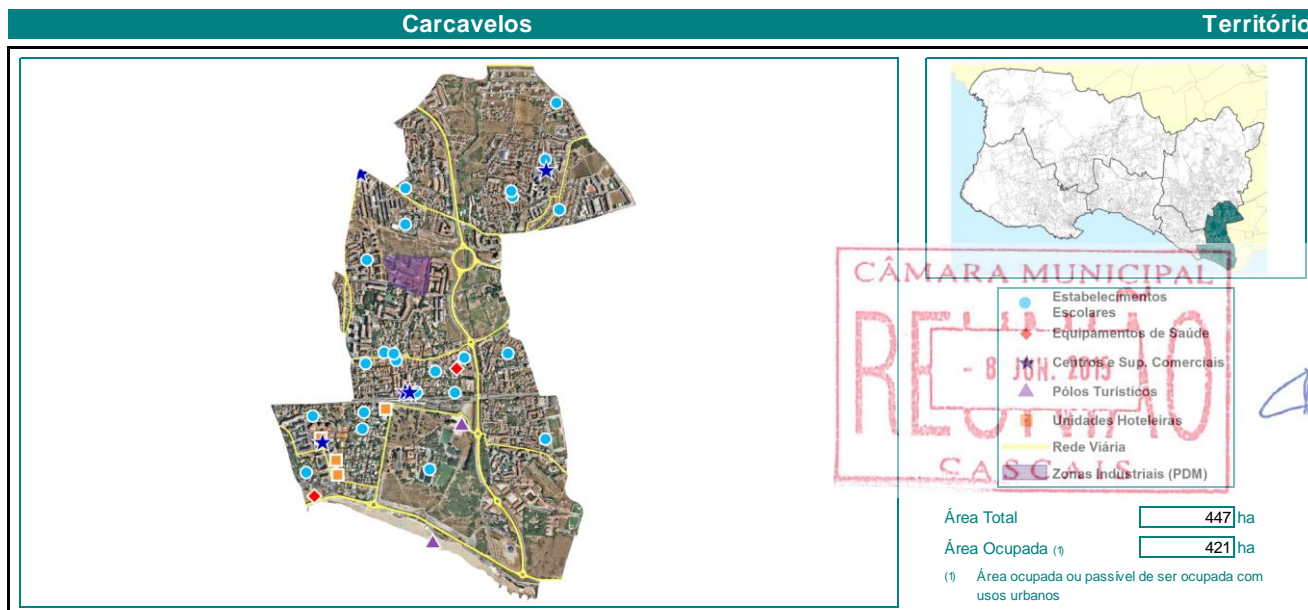
Potencial de adesão à utilização quotidiana da bicicleta

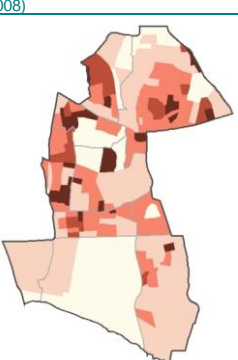
Estrutura etária da população aderente:

	Freguesia	Concelho
Potencial de adesão à utilização quotidiana da bicicleta	7.830 hab. 31%	39.070 28%
Estrutura etária da população aderente:		
15 - 24 anos	17%	25 - 44 anos 48%
45 - 64 anos 27%		+ 65 anos 8%



Fichas Síntese



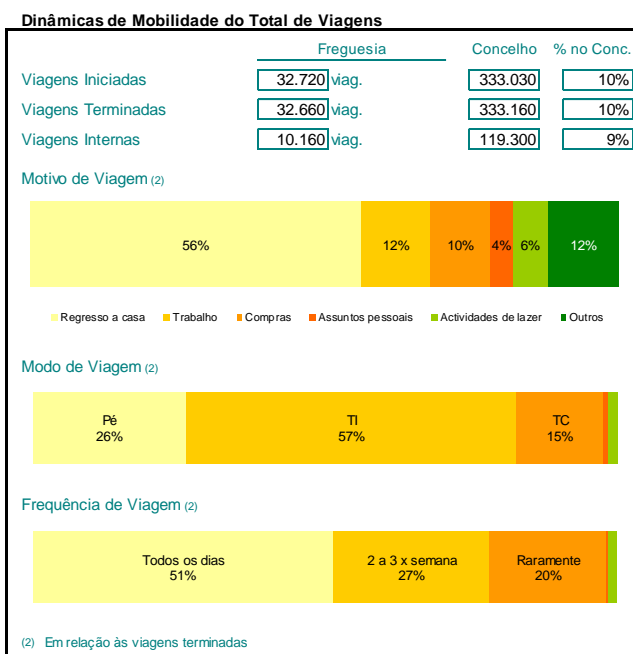
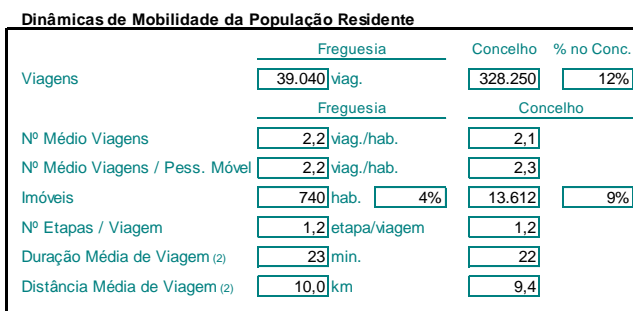
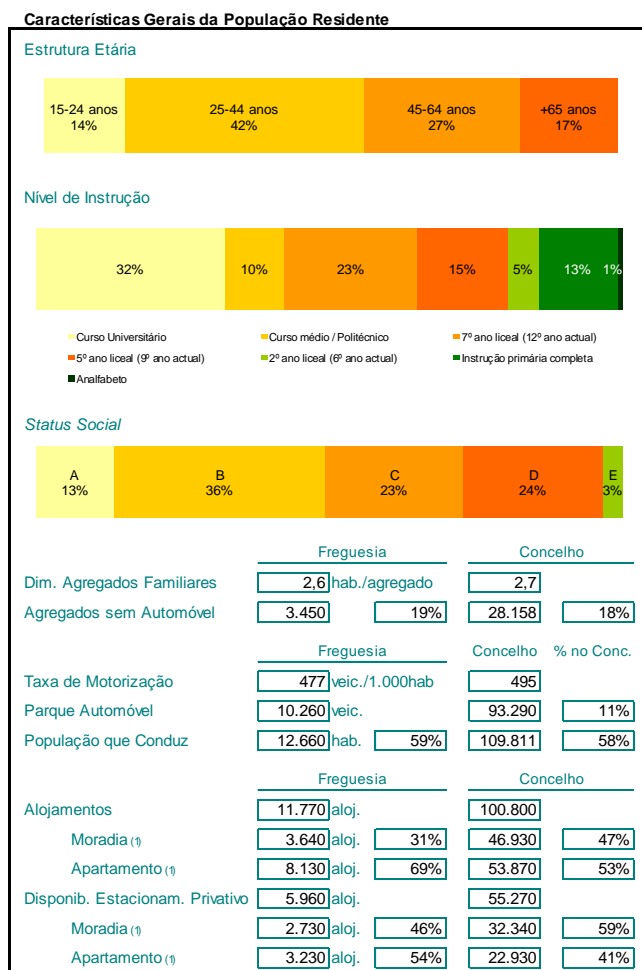
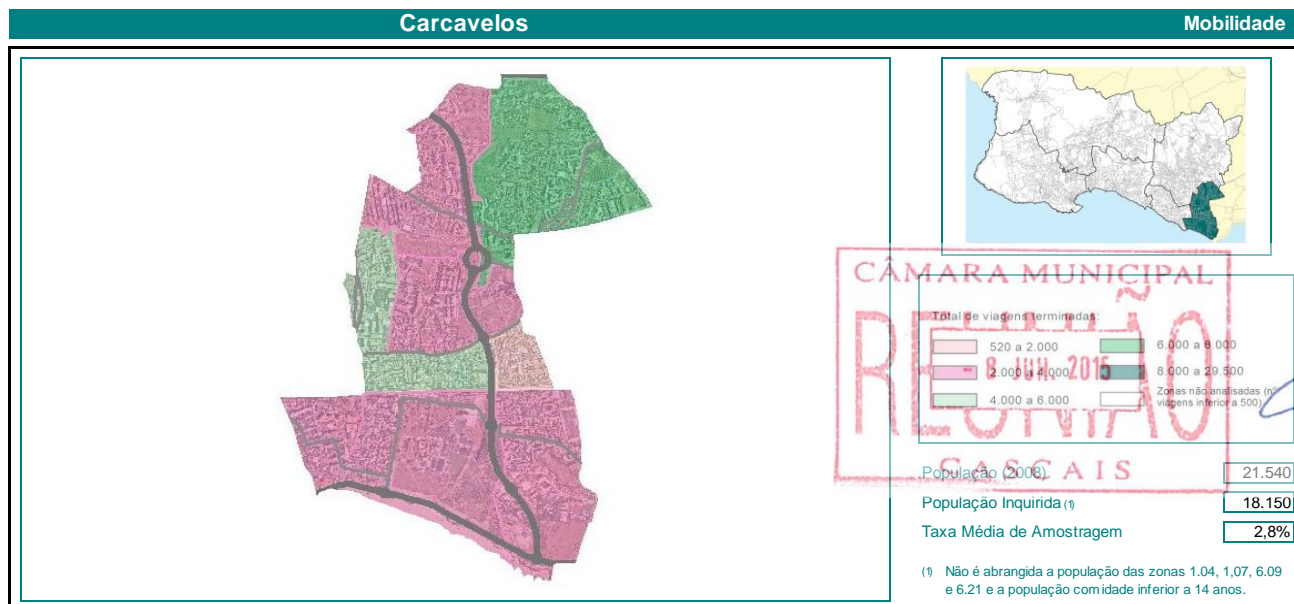
Geração	Freguesia		Concelho	% no Conc.
População (2001)	20.040 hab.		170.680	12%
População (2008)	21.540 hab.		188.280	11%
Pop. Juvenil (10-19 anos)	2.100 hab.	10%	20.730	10%
Pop. Idosa (+ 65 anos)	3.110 hab.	14%	28.210	11%
Var. População (2001-2008)	8%		10%	
Dens. Bruta População (2001)	48 hab/ha		30	
Dens. Bruta População (2008)	51 hab/ha		33	
<b>Densidade Populacional (2008)</b>				
				
<p style="font-size: small;">Densidade Populacional (hab/ha)</p> <p style="font-size: x-small;"> <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #fff9c4; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 0 a 10                    <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #ffe0b2; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 10 a 50                    <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #ffb74d; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 50 a 120                    <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #ff8a65; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 120 a 160                    <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #d93025; border: 1px solid black;"></span> &gt; 160             </p>				
Alojamentos (2001)	10.830 aloj.		89.980	12%
Alojamentos (2008)	11.770 aloj.		101.030	12%
Moradia (2)	3.640 aloj.	31%	46.950	8%
Apartamento (2)	8.130 aloj.	69%	53.850	15%
Var. Alojamentos (2001-2008)	9%		12%	
<small>(2) Não são abrangidos os alojamentos das zonas 1.04, 6.11 e 6.21</small>				

Ocupação do Território	Freguesia		Concelho
Dens. Activ.Humana (5) (2008)	64 pes./ha		43
Rácio Emp+Est/Pop (5) (2008)	0,25		0,30

Carcavelos é uma das freguesias com menor dimensão territorial no concelho, sendo contudo uma das mais densamente ocupadas. Esta situação foi reforçada nos últimos anos com a expansão urbana residencial na Quinta dos Lombos, Quinta de São Gonçalo e Quinta do Barão. Uma parte significativa dos alojamentos são em edifícios plurifamiliares (69% dos alojamentos são em apartamento). Em conjunto com a freguesia da Parede, apresenta uma das mais altas densidades de actividade humana (64 (hab.+ emp. + est.)/ha.), com a função residencial a ser claramente dominante. A componente de comércio/serviços será reforçada com a implementação dos Planos de Pormenor previstos na freguesia.

Atracção	Freguesia		Concelho	% no Conc.
Emprego (2008)	5.290 emp.		55.070	10%
Privado	4.650 emp.	88%	49.600	9%
Público (3)	640 emp.	12%	5.460	12%
Densid. Bruta Emprego (2008)	13 emp./ha		10	
Densid. Emprego / 100 Hab.	25 emp./100 hab		29	
Estudantes (2008)	3.760 alun.		30.290	12%
em Estab. Privados (4)	1.970 alun.	52%	11.450	17%
em Estab. Públicos	1.800 alun.	48%	18.840	10%
Dens. Emp. + Estud.(5)	13 pes./ha		10	
Capacidade Aloj. Hoteleiro	640 camas		7.360	9%
<b>Principais Pólos de Emprego:</b>				
Concentra cerca de 10% do emprego existente no concelho, verificando-se que a maior densidade de postos de trabalho se localiza na zona do Junqueiro (cerca de 43 postos de trabalho / ha).				
<b>Principais Pólos de Estudo:</b>				
Dominam os estabelecimentos de ensino privados, destacando-se entre estes o Colégio Saint Julian's. Mais de metade dos estudantes na freguesia frequentam estabelecimentos privados.				
<b>Equipamentos de Saúde:</b>				
O Hospital Central Ortopédico Doutor José de Almeida está localizado nesta freguesia, encontrando-se contido previsto o seu encerramento, após a abertura do novo Hospital de Cascais, em Alcibideche. A freguesia é ainda servida por uma extensão do Centro de Saúde da Parede.				
<b>Centros Comerciais e Principais Superfícies Comerciais:</b>				
Em Carcavelos existe um centro comercial de destaque, o Riviera Center, encontrando-se também em estudo a instalação de uma nova unidade comercial no âmbito do PP do Espaço de Estabelecimento Terciário do Armeiro.				
<b>Pólos Turísticos:</b>				
A praia de Carcavelos (com o seu passeio marítimo) e a feira, que se realiza semanalmente, são os pólos turísticos de referência da freguesia.				
<small>(3) considerando a informação disponível (não exaustiva)</small>				
<small>(4) considerando a inform. dispon. em 4 estabelec. num total de 14 (Coop. e IPSS também se incluem)</small>				
<small>(5) considerando apenas os estudantes do ensino superior</small>				

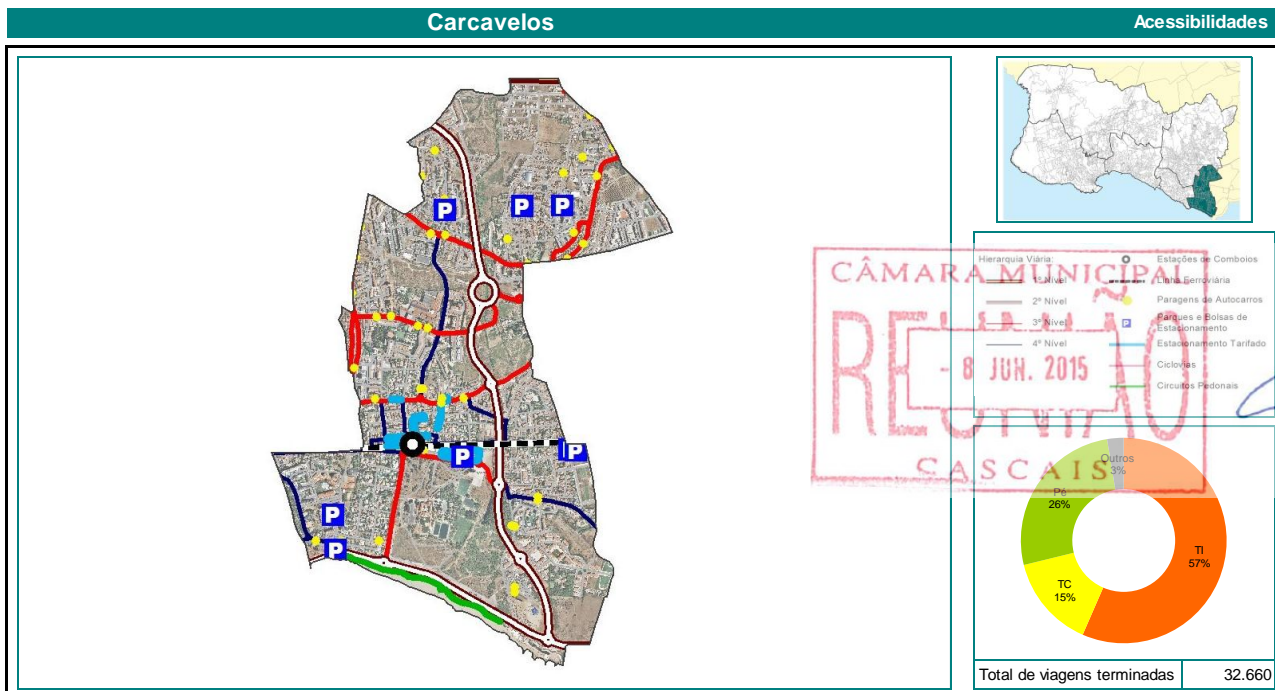
Fichas Síntese



**Inquéritos de Opinião**

Carcavelos é uma das freguesias que apresenta um maior nível de satisfação no que respeita à oferta da rede viária. Já no que respeita à segurança rodoviária e ao estado de conservação das vias, a avaliação dos residentes nesta freguesia conduz a uma apreciação global de neutralidade. A população de Carcavelos está insatisfeita no que respeita à oferta de estacionamento na via e é neutra quando se considera a oferta de estacionamento em parque. A oferta em transporte colectivo rodoviário tem uma avaliação neutra por parte dos residentes nesta freguesia; pelo contrário, a avaliação relativamente ao transporte ferroviário é positiva, ainda que mais baixa do que nas restantes freguesias servidas por este modo de transporte. Carcavelos é a freguesia em que a população considera existirem melhores condições de acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida, mas apenas existem 12% de residentes satisfeitos.

Fichas Síntese



**Acessibilidade em Transporte Individual**

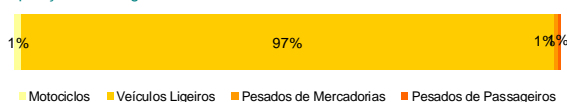
	Freguesia		Concelho		% no Conc.
Extensão da rede viária:	77 km		1.148		
Rede supra-concelhia <sup>(1)</sup>	0 km	0%	20		1%
Rede estrut. e distribuição <sup>(2)</sup>	14 km	18%	198		7%
Rede de acesso local <sup>(3)</sup>	63 km	81%	930		7%

	Freguesia		Concelho	
População servida:				
Rede supra-concelhia, estruturante e distribuição	14.930 hab.	69%	112.250	60%
Emprego servido:				
Rede supra-concelhia, estruturante e distribuição	3.460 emp.	65%	32.600	59%

Carcavelos não é atravessada pela rede de nível supra-concelhio (1º nível), contudo, um dos nós da auto-estrada A5 encontra-se muito próximo desta freguesia. A Av. Marginal e a variante EN6-7 são duas das vias de nível estruturante que atravessam a freguesia. Observa-se que nesta freguesia existem situações de saturação da rede em períodos de ponta na Estrada de São Domingos de Rana, Estrada da Torre, R. Dr. José Joaquim de Almeida e Rua Jorge V junto à estação ferroviária.

(1) Rede de 1º nível  
(2) Rede de 2º e 3º nível  
(3) Rede de 4º e 5º nível

**Composição do tráfego**



**Volume de tráfego (HPT):**



**Ambiente Urbano e Segurança Rodoviária**

	Freguesia		Concelho	
Acidentes viários <sup>(4)</sup>	195 acid.		1.905	
Atropelamento	8 acid.	4%	72	4%
Colisão	171 acid.	88%	1.673	88%
Despiste	16 acid.	8%	160	8%
Tipo de acidentes <sup>(4)</sup>				
Mortos	1 acid.	1%	3	0%
Feridos	25 acid.	13%	216	11%
Danos no veículo	165 acid.	85%	1.624	85%
Danos na via	4 acid.	2%	43	2%
Outros	0 acid.	0%	19	1%
Densid. acidentes viários <sup>(4) (5)</sup>	2,5 acid./km		1,7	

**Ruído**

Carcavelos encontra-se muito exposta a focos de ruído, destacando-se entre estes, a Av. Marginal, a variante EN6-7 e não tão incidente no território, a A5. A linha ferroviária é um outro elemento que contribui para o aumento da exposição ao ruído no território.

**Exposição ao ruído <sup>(6)</sup>:**

	Freguesia		Concelho	
População	2.290 hab.	11%	13.990	7%
Emprego	780 emp.	15%	7.350	13%

(6) Para valores de Lden iguais ou superiores a 65dB

(4) Contabilizados no ano de 2008  
(5) Calculado pela extensão da rede viária

Fichas Síntese

Acessibilidade em Transporte Colectivo

	Freguesia	Concelho	
<b>Linha de Cascais</b>			
Estações	1 est.	7	
Serviços <sup>(7)</sup>	3 serv.	4	
Total diário (circulações)	125 circ.	166	
Horário (circ./hora):			
PPM	4 circ./h	7	
PPT	4 circ./h	7	
CD	3 circ./h	3	
Viagens terminadas em comboio	3.330 viag.	24.950	
<b>Scotturb e LT</b>			
Paragens	41 parag.	758	
Carreiras	13 car.	40	
Inter-concelhias	8 car. 62%	16 40%	
Total diário	421 circ.	806	
PPM	31 circ./h	58	
PPT	33 circ./h	59	
CD	19 circ./h	39	
Internas	5 car. 38%	24 60%	
Total diário	210 circ.	918	
PPM	16 circ./h	66	
PPT	15 circ./h	67	
CD	13 circ./h	53	
Viagens terminadas em Scotturb	2.620 viag.	36.130	
<b>Táxis</b>			
Praças de táxi	7 praças	55	
Contingente	24 táxis	218	
Táxis per capita	1/900 táxis/hab	1/860	

**Perfil do utilizador**

Sexo e estrato etário

Status social

**Cobertura territorial geral (250m)**

	Freguesia	Concelho
Área	320 ha. 77%	5.048 89%
População	17.710 hab. 82%	171.691 91%
Emprego	4.240 emp. 80%	49.846 91%

**Cobertura territorial "melhor servida" (250m) <sup>(8)</sup>**

	Freguesia	Concelho
Área	110 ha. 27%	1.389 24%
População	7.940 hab. 37%	63.477 34%
Emprego	1.520 emp. 29%	21.639 39%

(7) No caso da freguesia do Estoril, os indicadores reportam-se à estação de São Pedro do Estoril  
(8) Para o PPT, período em que a oferta é mais elevada

Estacionamento

	Oferta		Procura Diurna		Procura Nocturna	
	Freguesia	Concelho	Freguesia	Concelho	Freguesia	Concelho
<b>Estac. Privado</b>						
Lugares em garagem	8.570 lug.	81.980				
Densidade p/Alojam.	0,73 lug./alój.	0,81				
<b>Estac. Público</b>						
Via Pública <sup>(9)</sup>	8.620 lug. 94%	52.080 91%	7.670 veic. 96%	58.600 94%	9.750 veic. 98%	67.610 98%
Parques e Bolsas <sup>(9)</sup>	530 lug. 6%	5.420 9%	290 veic. 4%	3.900 6%	200 veic. 2%	1.310 2%
Global <sup>(9)</sup>	9.150 lug.	57.490	7.960 veic.	62.500	9.950 veic.	68.920
Gratuitos	8.400 lug. 92%	50.540 88%	4.890 veic. 94%	26.450 86%	6.220 veic. 97%	32.300 96%
Reservados	140 lug. 2%	2.070 4%	90 veic. 2%	1.220 4%	70 veic. 1%	840 2%
Tarifados	610 lug. 7%	4.890 9%	220 veic. 4%	2.950 10%	110 veic. 2%	600 2%
Densidade p/Área <sup>(10)</sup>	21,7 lug./ha	10,1	18,9 veic./ha	11,0	23,7 veic./ha	12,1
Densidade p/Alojam.	0,78 veic./alój.	0,57	0,68 veic./alój.	0,62	0,85 veic./alój.	0,68
Tipo de Estacionamento						
			Legal 65%	Ilegal 35%	Legal 64%	Ilegal 36%
Taxa de Ocupação			57%	53%	73%	60%
Tx. Ilegalid. (geral)			35%	51%	36%	51%
Tx. Ilegalid. (vias c/oferta)			23%	26%	27%	29%
Taxa de Saturação			87%	109%	113%	124%
Freguesia Concelho % no Conc.						
Parque Automóvel	10.260 veic.	93.290	11%			
Taxa de Motorização	477 veic./1.000hab	495				

(9) No caso da procura inclui os veículos em estado legal e ilegal  
(10) Área Bruta

Modos Suaves

Em Carcavelos existe um passeio pedonal junto à praia que constitui um dos principais circuitos de lazer do concelho. Destaca-se ainda o largo passeio entre a estação ferroviária a a praia, muito utilizado pelos vistantes em época balnear.

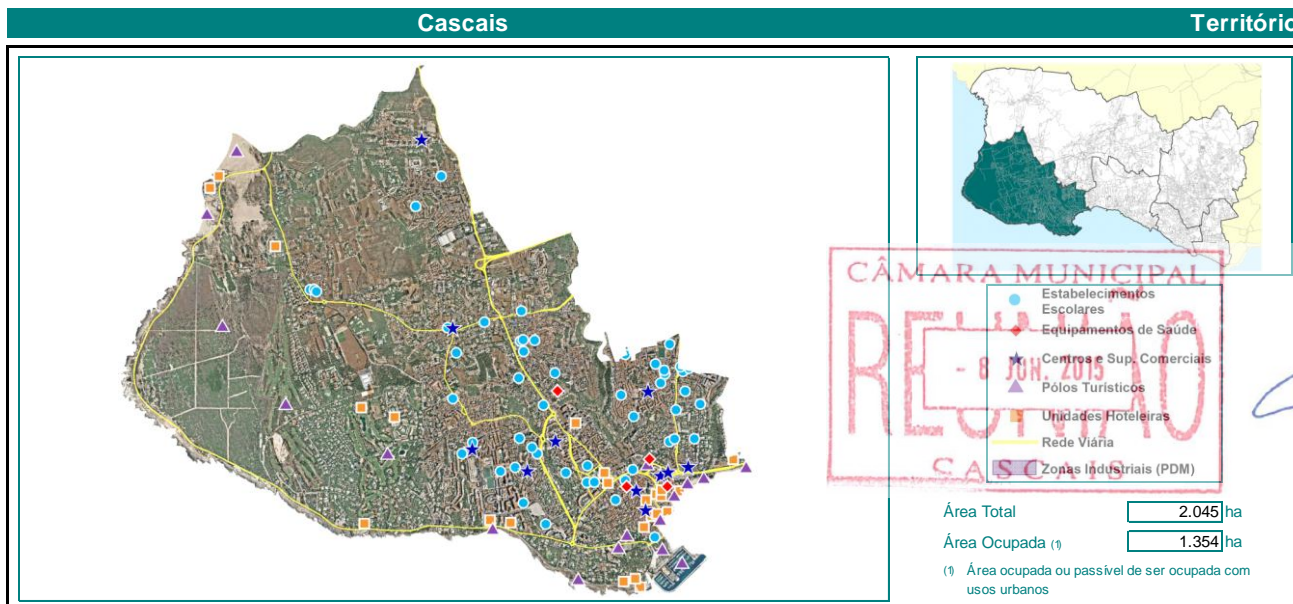
Potencial de adesão à utilização quotidiana da bicicleta

Freguesia	Concelho
3.660 hab. 22%	39.070 28%

Estrutura etária da população aderente:



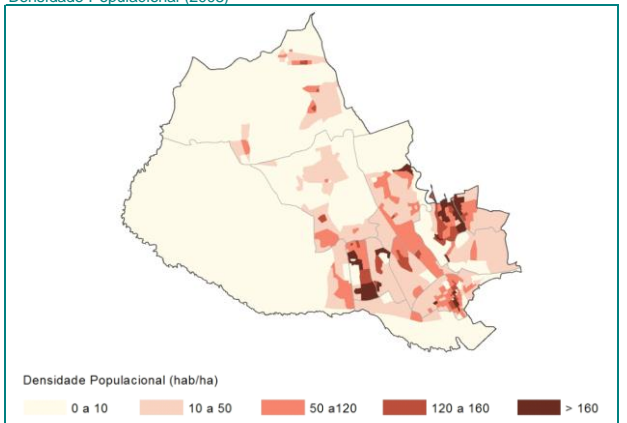
Fichas Síntese



**Geração**

	Freguesia	Concelho	% no Conc.
População (2001)	33.260 hab.	170.680	19%
População (2008)	36.350 hab.	188.280	19%
Pop. Juvenil (10-19 anos)	4.020 hab. 11%	20.730	19%
Pop. Idosa (+ 65 anos)	6.050 hab. 17%	28.210	21%
Var. População (2001-2008)	9%	10%	
Dens. Bruta População (2001)	25 hab/ha	30	
Dens. Bruta População (2008)	27 hab/ha	33	

Densidade Populacional (2008)



	Freguesia	Concelho	% no Conc.
Alojamentos (2001)	19.740 aloj.	89.980	22%
Alojamentos (2008)	21.730 aloj.	101.030	22%
Moradia (2)	8.830 aloj. 41%	46.950	19%
Apartamento (2)	12.900 aloj. 59%	53.850	24%
Var. Alojamentos (2001-2008)	10%	12%	

(2) Não são abrangidos os alojamentos das zonas 1.04, 6.11 e 6.21

**Ocupação do Território**

	Freguesia	Concelho
Dens. Activ.Humana (5) (2008)	35 pes./ha	43
Rácio Emp+Est/Pop (5) (2008)	0,32	0,30

Em conjunto com Alcaldedeche, Cascais apresenta uma das mais baixas densidades de actividade humana (35 (hab. + emp. + est.)/ha.), facto que está relacionado com a existência de extensas zonas com baixa densidade populacional na freguesia. Ainda que o Centro de Cascais se caracterize por uma forte concentração da função emprego, verifica-se também a preponderância da função residencial na freguesia, já que por cada 32 empregados existem 100 habitantes. Cascais destaca-se pela sua atractividade turística, concentrando cerca de 48% da capacidade de alojamento hoteleira do concelho.

**Atracção**

	Freguesia	Concelho	% no Conc.
Emprego (2008)	11.520 emp.	55.070	21%
Privado	9.340 emp. 81%	49.600	19%
Público (3)	2.180 emp. 19%	5.460	40%
Densid. Bruta Emprego (2008)	9 emp./ha	10	
Densid. Emprego / 100 Hab.	32 emp./100 hab	29	
Estudantes (2008)	4.270 alun.	30.290	14%
em Estab. Privados (4)	570 alun. 13%	11.450	5%
em Estab. Públicos	3.700 alun. 87%	18.840	20%
Dens. Emp. + Estud.(5)	9 pes./ha	10	
Capacidade Aloj. Hoteleiro	3.530 camas	7.360	48%

**Principais Pólos de Emprego:**

A freguesia de Cascais concentra cerca de 21% do emprego existente no concelho, localizando-se a maior parte destes postos de trabalho na Vila de Cascais e na sua envolvente.

**Principais Pólos de Estudo:**

Cascais concentra o maior nº de equipamentos de ensino do concelho (23% do total). O sector privado tem grande expressão nesta freguesia, com 56% da oferta total existente. Quanto ao nível de ensino oferecido, a maior parte destes estabelecimentos tem apenas ensino pré-escolar e o 1º ciclo do ensino básico.

**Equipamentos de Saúde:**

Os residentes da freguesia beneficiam da oferta proporcionada pelo Centro de Saúde de Cascais e pelo Hospital Condes de Castro Guimarães. O encerramento deste equipamento encontra-se contudo previsto, após a inauguração do novo Hospital de Cascais, em Alcaldedeche. Na freg. localiza-se ainda a Clínica Cuf e o Espaço S.

**Centros Comerciais e Principais Superfícies Comerciais:**

Cascais é a freguesia com maior concentração de centros comerciais do concelho (9 no total), destacando-se, pela sua capacidade de atracção de visitantes, o Cascais Villa e o Jumbo de Cascais.

**Pólos Turísticos:**

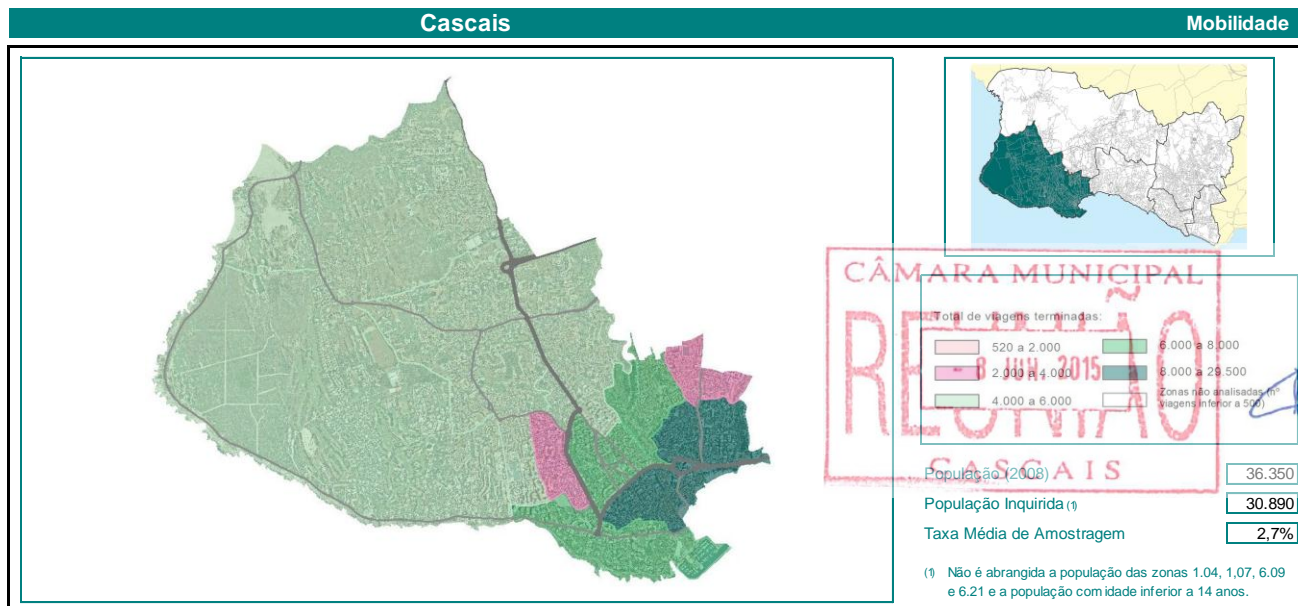
Cascais é uma das freguesias mais turísticas do concelho, destacando-se, entre os principais pólos de atracção, a própria vila de Cascais, a Cidadela, o Guincho, a Marina, a Casa das Histórias e dos Desenhos Paula Rego, o Parque Natural Sintra-Cascais, a Boca do Inferno, o Hipódromo Manuel Possolo e os campos de golfe.

(3) considerando a informação disponível (não exaustiva)

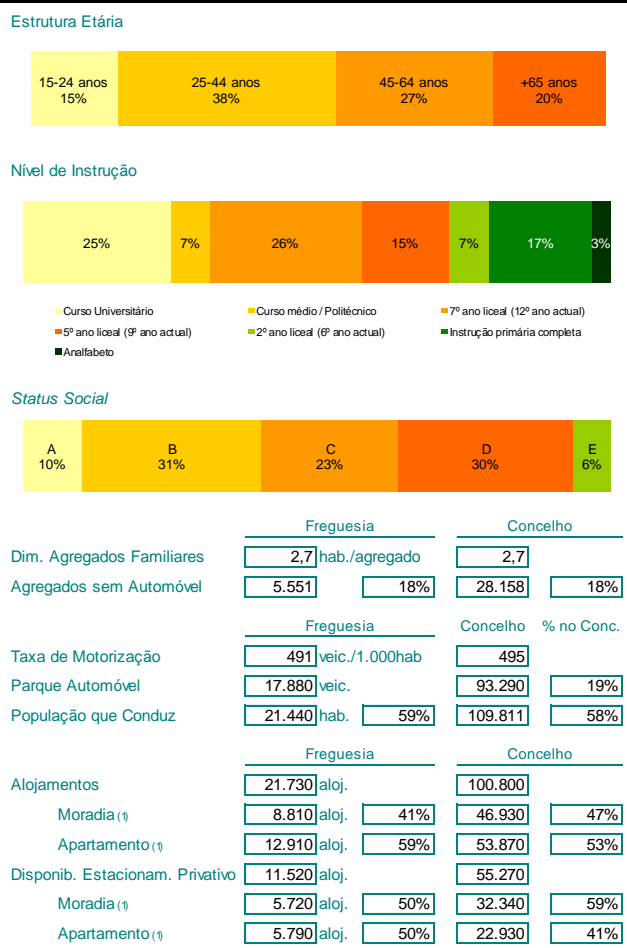
(4) considerando a inform. dispon. em 3 estabelec. num total de 28 (Coop. e IPSS também se incluem)

(5) considerando apenas os estudantes do ensino superior

Fichas Síntese



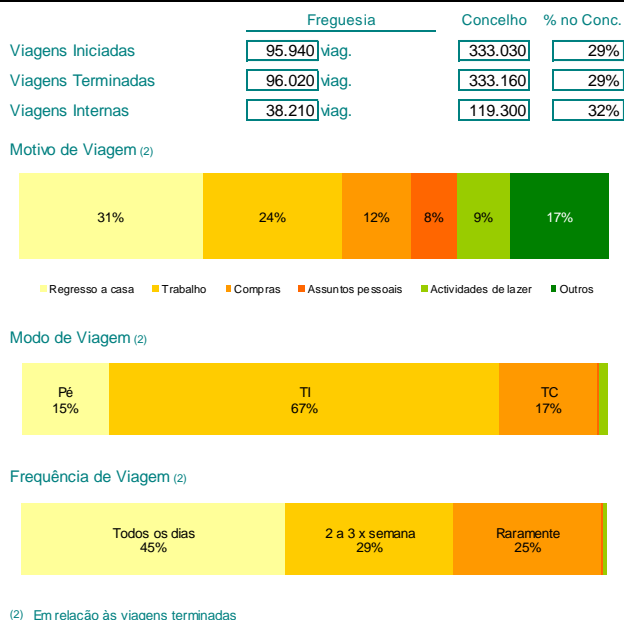
**Características Gerais da População Residente**



**Dinâmicas de Mobilidade da População Residente**

	Freguesia	Concelho	% no Conc.
Viagens	64.380 viag.	328.250	20%
Nº Médio Viagens	2,1 viag./hab.	2,1	
Nº Médio Viagens / Pess. Móvel	2,3 viag./hab.	2,3	
Imóveis	2.730 hab. (9%)	13.612 (9%)	
Nº Etapas / Viagem	1,2 etapa/viagem	1,2	
Duração Média de Viagem (2)	21 min.	22	
Distância Média de Viagem (2)	9,4 km	9,4	

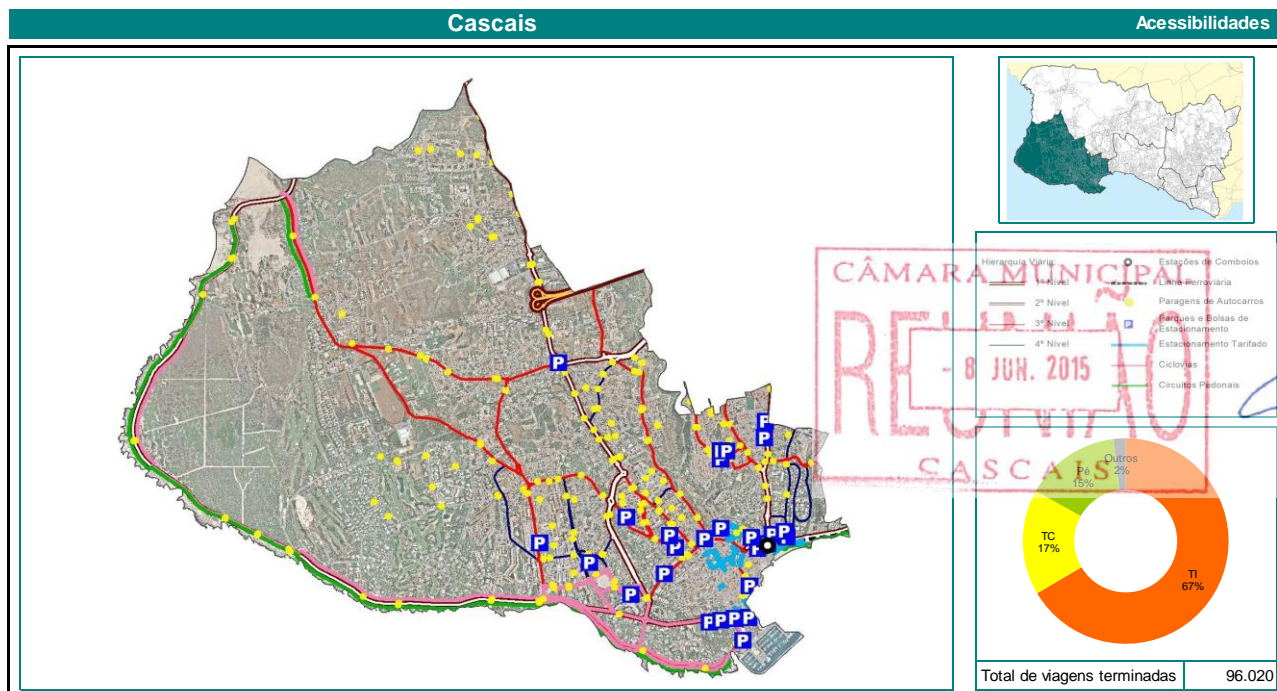
**Dinâmicas de Mobilidade do Total de Viagens**



**Inquéritos de Opinião**

Os residentes em Cascais estão satisfeitos com a oferta proporcionada pela rede rodoviária e com o nível de segurança proporcionado, mas estão neutros no que respeita ao estado de conservação das vias (31% dos residentes considera que estas está em mau estado). A população de Cascais está insatisfeita com a oferta de estacionamento na via e é neutra quando se considera a oferta de estacionamento em parque. Os residentes em Cascais declaram estar satisfeitos com a oferta em transporte colectivo rodoviário, mas estão particularmente satisfeitos com a oferta em transporte ferroviário. Esta freguesia apresenta os valores de satisfação global mais elevados na valorização da oferta em TC rodoviário. As condições de circulação pedonal e de acessibilidade para todos são avaliadas negativamente pelos residentes em Cascais; pelo contrário, os residentes nesta freguesia são os que se consideram mais satisfeitos com as condições de circulação a pé e em bicicleta, muito provavelmente por a maior concentração de ciclovias se encontrar nesta freguesia.

Fichas Síntese



**Acessibilidade em Transporte Individual**

	Freguesia		Concelho		% no Conc.
Extensão da rede viária:	246	km	1.148		
Rede supra-concelhia <sup>(1)</sup>	1	km	0%	20	6%
Rede estrut. e distribuição <sup>(2)</sup>	44	km	18%	198	22%
Rede de acesso local <sup>(3)</sup>	201	km	82%	930	22%

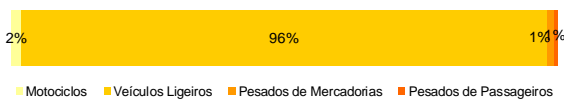
	Freguesia		Concelho	
População servida:				
Rede supra-concelhia, estruturante e distribuição	22.940	hab.	63%	112.250
				60%

	Freguesia		Concelho	
Emprego servido:				
Rede supra-concelhia, estruturante e distribuição	6.630	emp.	58%	32.600
				59%

O nó final da auto-estrada A5, pertencente à rede de nível supra-concelhio (1º nível) é o único ponto desta rede que se localiza na freguesia de Cascais. Já em termos de rede estruturante (2º nível) a freguesia é servida por vários eixos, destacando-se entre estes, a Estrada do Guincho, a EN9-1 e a ER247. Os principais locais de saturação da rede em períodos de ponta são a Alameda Combatentes da Grande Guerra (no centro de Cascais) e Av. da Argentina.

(1) Rede de 1º nível  
(2) Rede de 2º e 3º nível  
(3) Rede de 4º e 5º nível

**Composição do tráfego**



**Volume de tráfego (HPT):**



**Ambiente Urbano e Segurança Rodoviária**

	Freguesia		Concelho	
Acidentes viários <sup>(4)</sup>	475	acid.	1.905	
Atropelamento	16	acid.	72	4%
Colisão	428	acid.	1.673	88%
Despiste	31	acid.	160	8%
Tipo de acidentes <sup>(4)</sup>				
Mortos	0	acid.	3	0%
Feridos	53	acid.	216	11%
Danos no veículo	413	acid.	1.624	85%
Danos na via	8	acid.	43	2%
Outros	1	acid.	19	1%
Densid. acidentes viários <sup>(4) (5)</sup>	1,9	acid./km	1,7	

**Ruído**

Praticamente todos os principais eixos viários da freguesia de Cascais contribuem como focos de ruído neste território: a Estrada do Guincho, a EN9, a EN9-1, a ER247, a A5 (apenas no seu extremo) e a Av. 25 de Abril no centro de Cascais.

**Exposição ao ruído <sup>(6)</sup>:**

	Freguesia		Concelho	
População	2.950	hab.	8%	13.990
Emprego	1.860	emp.	16%	7.350
				13%

(6) Para valores de Lden iguais ou superiores a 65dB

(4) Contabilizados no ano de 2008  
(5) Calculado pela extensão da rede viária

Fichas Síntese

Acessibilidade em Transporte Colectivo

	Freguesia	Concelho		
<b>Linha de Cascais</b>				
Estações	1 est.	7		
Serviços (7)	3 serv.	4		
Total diário (circulações)	125 circ.	166		
Horário (circ./hora):				
PPM	4 circ./h	7		
PPT	4 circ./h	7		
CD	3 circ./h	3		
Viagens terminadas em comboio	5.840 viag.	24.950		
<b>Scotturb e LT</b>				
Paragens	201 parag.	758		
Carreiras	18 car.	40		
Inter-concelhias	3 car. 17%	16 40%		
Total diário	103 circ.	806		
PPM	9 circ./h	58		
PPT	8 circ./h	59		
CD	6 circ./h	39		
Internas	15 car. 83%	24 60%		
Total diário	638 circ.	918		
PPM	42 circ./h	66		
PPT	44 circ./h	67		
CD	35 circ./h	53		
Viagens terminadas em Scotturb	10.650 viag.	36.130		
<b>Táxis</b>				
Praças de táxi	14 praças	55		
Contingente	71 táxis	218		
Táxis per capita	1/510 táxis/hab	1/860		

**Perfil do utilizador**

Sexo e estrato etário

**Status social**

**Cobertura territorial geral (250m)**

	Freguesia	Concelho
Área	1.140 ha. 84%	5.048 89%
População	34.110 hab. 94%	171.691 91%
Emprego	10.180 emp. 88%	49.846 91%

**Cobertura territorial "melhor servida" (250m) (8)**

	Freguesia	Concelho
Área	330 ha. 24%	1.389 24%
População	15.950 hab. 44%	63.477 34%
Emprego	6.110 emp. 53%	21.639 39%

(7) No caso da freguesia do Estoril, os indicadores reportam-se à estação de São Pedro do Estoril  
(8) Para o PPT, período em que a oferta é mais elevada

Estacionamento

	Oferta		Procura Diurna		Procura Nocturna	
	Freguesia	Concelho	Freguesia	Concelho	Freguesia	Concelho
<b>Estac. Privado</b>						
Lugares em garagem	17.220 lug.	81.980				
Densidade p/Alojam.	0,79 lug./alój.	0,81				
<b>Estac. Público</b>						
Via Pública (9)	11.040 lug. 78%	52.080 91%	12.790 veic. 86%	58.600 94%	12.480 veic. 98%	67.610 98%
Parques e Bolsas (9)	3.110 lug. 22%	5.420 9%	2.040 veic. 14%	3.900 6%	240 veic. 2%	1.310 2%
Global (9)	14.150 lug.	57.490	14.830 veic.	62.500	12.720 veic.	68.920
Gratuitos	10.420 lug. 74%	50.540 88%	5.370 veic. 69%	26.450 86%	5.570 veic. 93%	32.300 96%
Reservados	620 lug. 4%	2.070 4%	430 veic. 6%	1.220 4%	180 veic. 3%	840 2%
Tarifados	3.120 lug. 22%	4.890 9%	1.940 veic. 25%	2.950 10%	240 veic. 4%	600 2%
Densidade p/Área (10)	10,4 lug./ha	10,1	10,9 veic./ha	11,0	9,4 veic./ha	12,1
Densidade p/Alojam.	0,65 veic./alój.	0,57	0,68 veic./alój.	0,62	0,59 veic./alój.	0,68
Tipo de Estacionamento						
			Legal 52%	Illegal 48%	Legal 47%	Illegal 53%
Taxa de Ocupação			55%	53%	46%	60%
Tx. Ilegalid. (geral)			48%	51%	53%	51%
Tx. Ilegalid. (vias c/oferta)			27%	26%	30%	29%
Taxa de Saturação			105%	109%	97%	124%
Freguesia Concelho % no Conc.						
Parque Automóvel	17.880 veic.	93.290 19%				
Taxa de Motorização	491 veic./1.000hab	495				

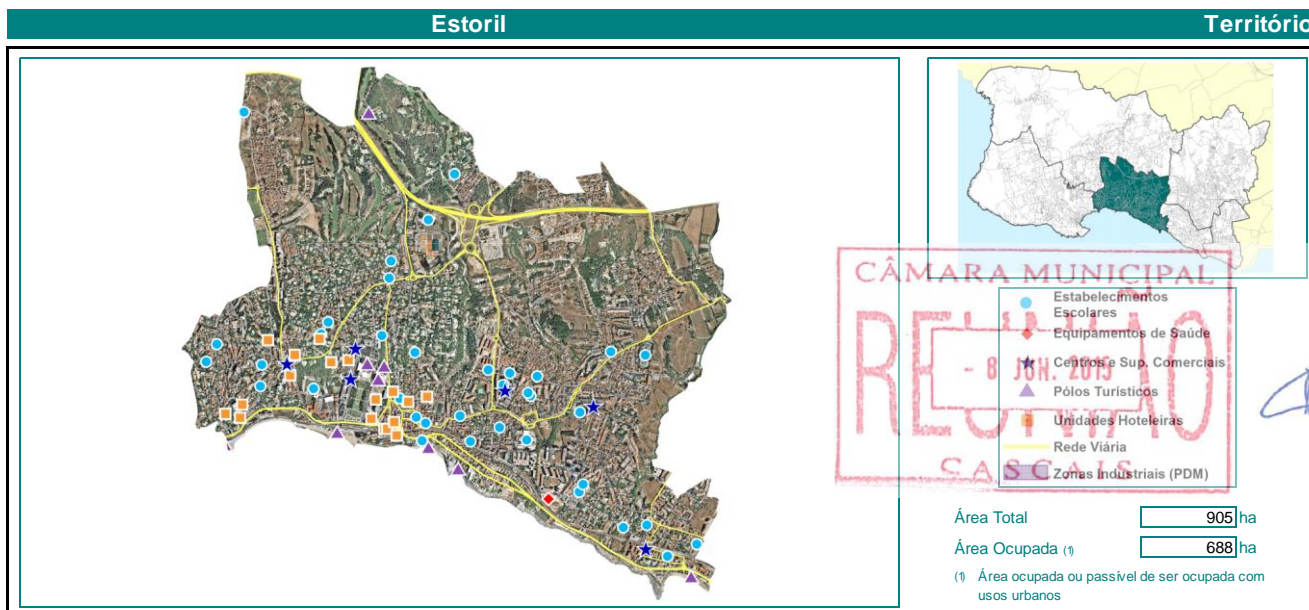
(9) No caso da procura inclui os veículos em estado legal e ilegal  
(10) Área Bruta

Modos Suaves

Cascais é a freguesia que se encontra mais desenvolvida em infra-estruturas para os modos suaves. A freguesia possui várias ciclovias (Ciclovía do Guincho, Ciclovía da Areia e Ciclovía Urbana) e alguns passeios pedonais, muitos deles paralelos às ciclovias. O centro da vila possui condições de acessibilidade pedonal de grande qualidade. Nesta freguesia encontram-se também todos os quiosques das Bicas.				<b>Potencial de adesão à utilização quotidiana da bicicleta</b>			
	Freguesia	Concelho		Freguesia	Concelho		
	6.170 hab. 22%	39.070 28%					
<b>Estrutura etária da população aderente:</b>							
	15 - 24 anos 21%	25 - 44 anos 37%	45 - 64 anos 37%	+ 65 anos 5%			

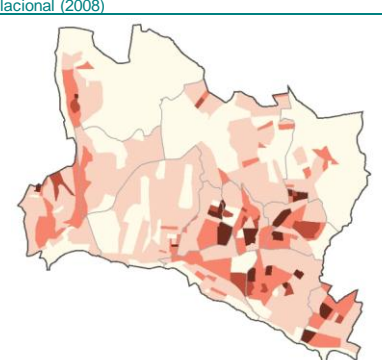


Fichas Síntese



Geração	Freguesia	Concelho	% no Conc.
População (2001)	23.770 hab.	170.680	14%
População (2008)	25.930 hab.	188.280	14%
Pop. Juvenil (10-19 anos)	2.630 hab. 10%	20.730	13%
Pop. Idosa (+ 65 anos)	4.730 hab. 18%	28.210	17%
Var. População (2001-2008)	9%	10%	
Dens. Bruta População (2001)	35 hab/ha	30	
Dens. Bruta População (2008)	38 hab/ha	33	

Densidade Populacional (2008)



0 a 10	10 a 50	50 a 120	120 a 160	> 160
--------	---------	----------	-----------	-------

Alojamentos	Freguesia	Concelho	% no Conc.
Alojamentos (2001)	14.260 aloj.	89.980	16%
Alojamentos (2008)	15.380 aloj.	101.030	15%
Moradia (2)	7.490 aloj. 49%	46.950	16%
Apartamento (2)	7.890 aloj. 51%	53.850	15%
Var. Alojamentos (2001-2008)	8%	12%	

(2) Não são abrangidos os alojamentos das zonas 1.04, 6.11 e 6.21

Atracção	Freguesia	Concelho	% no Conc.
Emprego (2008)	7.480 emp.	55.070	14%
Privado	6.790 emp. 91%	49.600	14%
Público (3)	690 emp. 9%	5.460	13%
Densid. Bruta Emprego (2008)	11 emp./ha	10	
Densid. Emprego / 100 Hab.	29 emp./100 hab	29	
Estudantes (2008)	6.390 alun.	30.290	21%
em Estab. Privados (4)	2.780 alun. 43%	11.450	24%
em Estab. Públicos	3.610 alun. 57%	18.840	19%
Dens. Emp. + Estud.(5)	11 pes./ha	10	
Capacidade Aloj. Hoteleiro	2.700 camas	7.360	37%

Principais Pólos de Emprego:  
O Estoril concentra cerca de 14% do emprego existente no concelho, o qual está localizado sobretudo na faixa litoral, nomeadamente no centro do Estoril/S. João do Estoril e no Monte Estoril.

Principais Pólos de Estudo:  
Esta freguesia conta com dois dos maiores estabelecimentos de ensino do concelho: a Escola Técnica e Liceal Salesiana de Sto António e a Esc. Secundária de S. João do Estoril. Nesta freguesia localiza-se também um dos dois pólos de ensino superior do concelho, a Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Estoril.

Equipamentos de Saúde:  
A população residente no Estoril é servida pelo Centro de Saúde de São João do Estoril.

Centros Comerciais e Principais Superfícies Comerciais:  
São 5 os centros comerciais localizados no Estoril, sendo todos de pequena dimensão e vocacionados para responder às necessidades de comércio de proximidade.

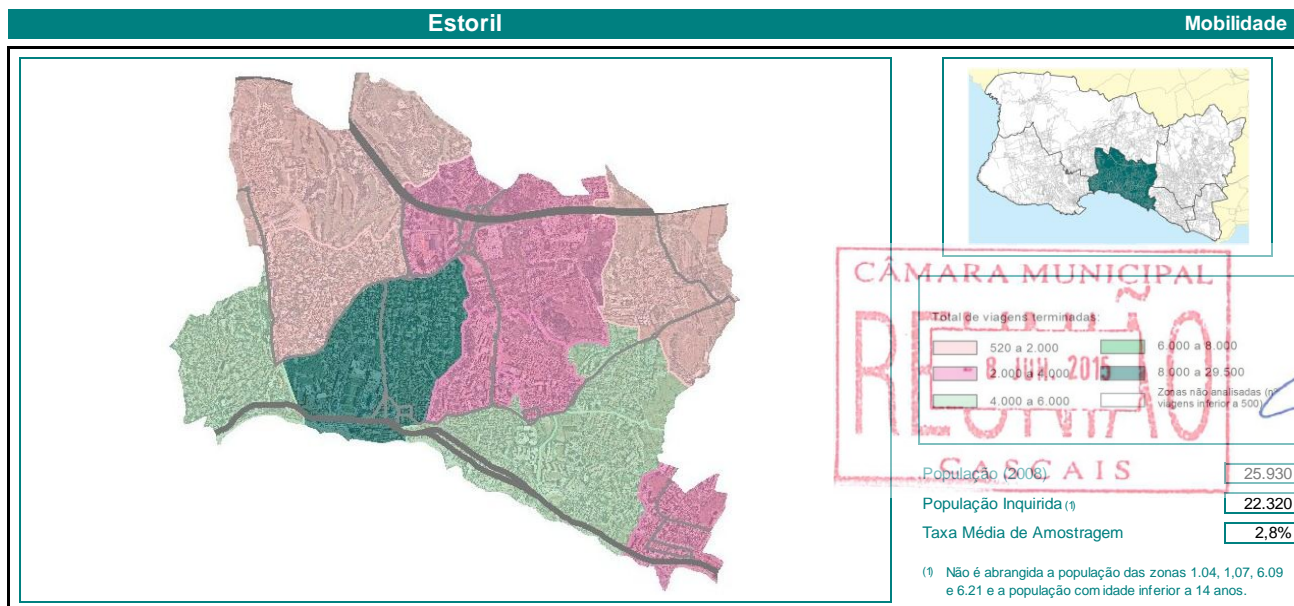
Pólos Turísticos:  
O Casino e o Centro de Congressos do Estoril são dois dos maiores pólos turísticos da freguesia e do concelho. No Estoril também se localizam o Golfe do Estoril e a FIARTIL. As praias e os passeios marítimos destacam-se igualmente como pólos de atracção.

(3) considerando a informação disponível (não exaustiva)  
(4) considerando a inform. dispon. em 7 estabelec. num total de 25 (Coop. e IPSS também se incluem)  
(5) considerando apenas os estudantes do ensino superior

Ocupação do Território	Freguesia	Concelho	%
Dens. Activ.Humana (5) (2008)	49 pes./ha	43	
Rácio Emp+Est/Pop (5) (2008)	0,30	0,30	

A freguesia do Estoril é, em conjunto com Cascais, uma das freguesias com maior atractividade turística do concelho, facto que não deverá ser alheio à qualidade da sua zona litoral e à existência de pólos de atracção com algum peso (e.g. casino). Nesta freguesia coexistem com importância semelhante os alojamentos em moradia e em edifícios plurifamiliares. Com uma componente residencial muito forte, apresenta rácios de emprego e estudo (ens. superior) vs população residente semelhantes à média do concelho (0,30 emp. + est. / hab.).

Fichas Síntese

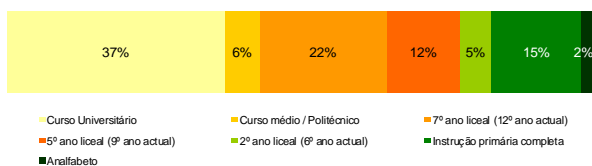


**Características Gerais da População Residente**

**Estrutura Etária**



**Nível de Instrução**



**Status Social**



	Freguesia	Concelho	% no Conc.
Dim. Agregados Familiares	2,7 hab./agregado	2,7	
Agregados sem Automóvel	4.438 agreg. 20%	28.158	18%
Taxa de Motorização	495 veic./1.000hab	495	
Parque Automóvel	12.830 veic.	93.290	14%
População que Conduz	15.200 hab. 59%	109.811	58%
Alojamentos	15.380 aloj.	100.800	
Moradia (1)	7.490 aloj. 49%	46.930	47%
Apartamento (1)	7.890 aloj. 51%	53.870	53%
Disponib. Estacionam. Privativo	8.320 aloj.	55.270	
Moradia (1)	5.100 aloj. 61%	32.340	59%
Apartamento (1)	3.220 aloj. 39%	22.930	41%

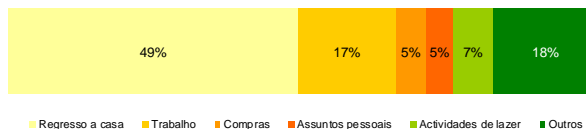
**Dinâmicas de Mobilidade da População Residente**

	Freguesia	Concelho	% no Conc.
Viagens	50.300 viag.	328.250	15%
Nº Médio Viagens	2,3 viag./hab.	2,1	
Nº Médio Viagens / Pess. Móvel	2,4 viag./hab.	2,3	
Imóveis	1.380 hab. 6%	13.612	9%
Nº Etapas / Viagem	1,2 etapa/viagem	1,2	
Duração Média de Viagem (2)	22 min.	22	
Distância Média de Viagem (2)	8,8 km	9,4	

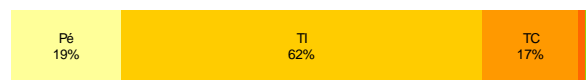
**Dinâmicas de Mobilidade do Total de Viagens**

	Freguesia	Concelho	% no Conc.
Viagens Iniciadas	47.110 viag.	333.030	14%
Viagens Terminadas	47.180 viag.	333.160	14%
Viagens Internas	16.310 viag.	119.300	14%

**Motivo de Viagem (2)**



**Modo de Viagem (2)**



**Frequência de Viagem (2)**

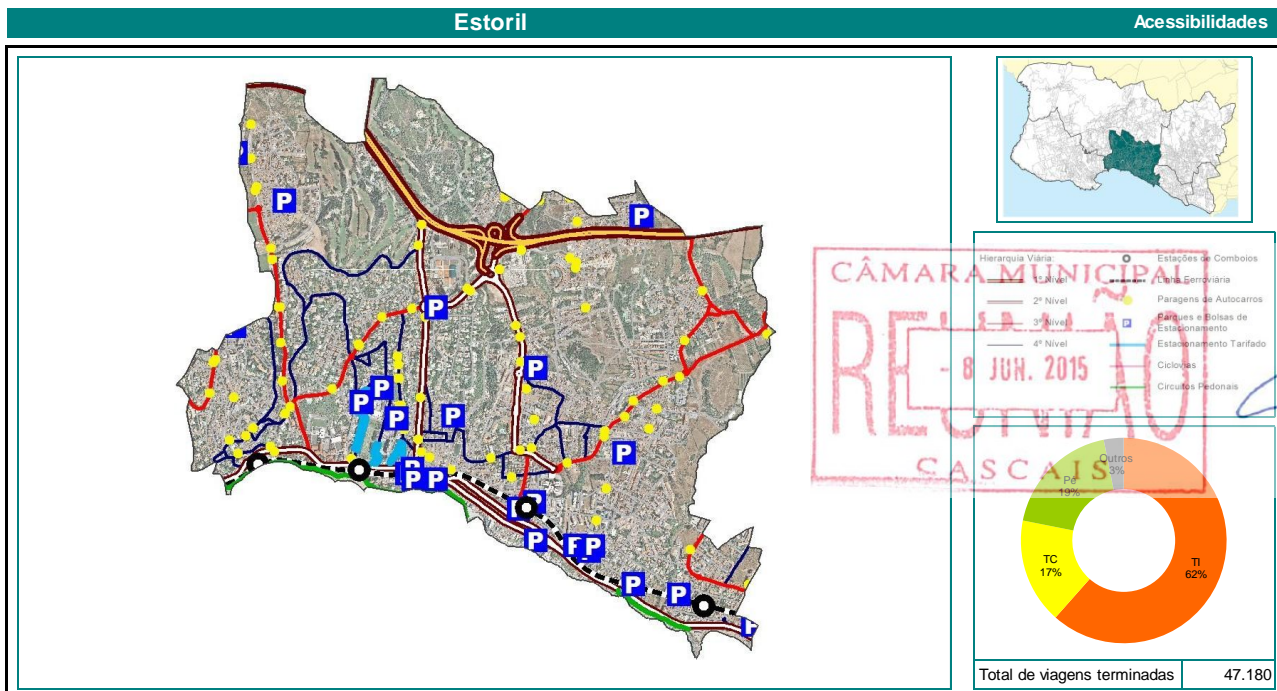


(2) Em relação às viagens terminadas

**Inquéritos de Opinião**

O Estoril é a freguesia onde a população está, globalmente, mais satisfeita com a oferta da rede rodoviária e com a sua segurança. Relativamente ao estado de conservação da rede rodoviária, as respostas dos residentes conduzem a um resultado de neutralidade, mas já muito próximo de um resultado positivo. A população do Estoril está insatisfeita com a oferta de estacionamento na via e é neutra quando se considera a oferta de estacionamento em parque. É uma das freguesias onde os residentes se encontram mais satisfeitos com a oferta de TC ferroviário, o que se deve sobretudo à existência de 4 estações ferroviárias na freguesia. Considerando o TC rodoviário a satisfação é baixa, ainda que positiva. A avaliação das condições de circulação para os modos suaves é negativa em todas as dimensões de análise. No caso da avaliação sobre a existência de rampas e acessos para as pessoas com mobilidade reduzida a avaliação é muito negativa.

Fichas Síntese



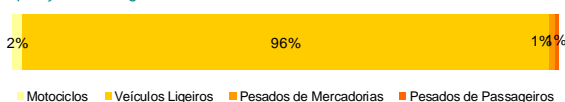
**Acessibilidade em Transporte Individual**

	Freguesia		Concelho		% no Conc.
Extensão da rede viária:	144 km		1.148		
Rede supra-concelhia <sup>(1)</sup>	4 km	2%	20	18%	
Rede estrut. e distribuição <sup>(2)</sup>	20 km	14%	198	10%	
Rede de acesso local <sup>(3)</sup>	120 km	84%	930	13%	
População servida:					Concelho
Rede supra-concelhia, estruturante e distribuição	18.170 hab.	70%	112.250	60%	
Emprego servido:					Concelho
Rede supra-concelhia, estruturante e distribuição	5.920 emp.	79%	32.600	59%	

O Estoril é atravessado pela auto-estrada A5 (rede 1º nível), sendo servido pela rede de nível estruturante (2º nível) através da Av. Marginal e EN6-8. Os principais focos de congestionamento nos períodos de ponta ocorrem na Av. Condes de Barcelona e Av. de Portugal.

(1) Rede de 1º nível  
(2) Rede de 2º e 3º nível  
(3) Rede de 4º e 5º nível

**Composição do tráfego**



**Volume de tráfego (HPT):**



**Ambiente Urbano e Segurança Rodoviária**

	Freguesia		Concelho	
Acidentes viários <sup>(4)</sup>	297 acid.		1.905	
Atropelamento	9 acid.	3%	72	4%
Colisão	261 acid.	88%	1.673	88%
Despiste	27 acid.	9%	160	8%
Tipo de acidentes <sup>(4)</sup>				
Mortos	0 acid.	0%	3	0%
Feridos	28 acid.	9%	216	11%
Danos no veículo	259 acid.	87%	1.624	85%
Danos na via	9 acid.	3%	43	2%
Outros	1 acid.	0%	19	1%
Densid. acidentes viários <sup>(4) (5)</sup>	2,1 acid./km		1,7	

**Ruído**

O Estoril encontra-se exposto a 4 focos intensos de ruído: a A5, a Av. Marginal, a EN6-8 e a linha ferroviária. O tráfego que atravessa a Av. Marginal constitui o foco mais prejudicial de ruído, existindo casos em que atinge os 80dB.

**Exposição ao ruído <sup>(6)</sup>:**

	Freguesia		Concelho	
População	2.020 hab.	8%	13.990	7%
Emprego	1.300 emp.	17%	7.350	13%

(6) Para valores de Lden iguais ou superiores a 65dB

(4) Contabilizados no ano de 2008  
(5) Calculado pela extensão da rede viária

Fichas Síntese

Acessibilidade em Transporte Colectivo

	Freguesia	Concelho
<b>Linha de Cascais</b>		
Estações	4 est.	7
Serviços (7)	4 serv.	4
Total diário (circulações)	166 circ.	166
Horário (circ./hora):		
PPM	7 circ./h	7
PPT	7 circ./h	7
CD	3 circ./h	3
Viagens terminadas em comboio	5.390 viag.	24.950
<b>Scotturb e LT</b>		
Paragens	86 parag.	758
Carreiras	12 car.	40
Inter-concelhias	3 car. 25%	16 40%
Total diário	153 circ.	806
PPM	9 circ./h	58
PPT	11 circ./h	59
CD	7 circ./h	39
Internas	9 car. 75%	24 60%
Total diário	356 circ.	918
PPM	28 circ./h	66
PPT	28 circ./h	67
CD	18 circ./h	53
Viagens terminadas em Scotturb	4.080 viag.	36.130
<b>Táxis</b>		
Praças de táxi	6 praças	55
Contingente	59 táxis	218
Táxis per capita	1/440 táxis/hab	1/860

	Freguesia	Concelho
<b>Perfil do utilizador</b>		
Sexo e estrato etário		
H	34% 39% 9% 18%	
M	20% 57% 46% 41%	
	0 1.000 2.000 3.000 4.000 5.000 6.000 7.000	
	15 - 24 anos	25 - 44 anos
	45 - 64 anos	+65 anos
<b>Status social</b>		
A	11%	
B	23%	
C	23%	
D	32%	
E	10%	
<b>Cobertura territorial geral (250m)</b>		
Área	650 ha. 95%	5.048 89%
População	23.400 hab. 90%	171.691 91%
Emprego	6.960 emp. 93%	49.846 91%
<b>Cobertura territorial "melhor servida" (250m) (8)</b>		
Área	210 ha. 30%	1.389 24%
População	6.740 hab. 26%	63.477 34%
Emprego	3.430 emp. 46%	21.639 39%

(7) No caso da freguesia do Estoril, os indicadores reportam-se à estação de São Pedro do Estoril  
(8) Para o PPT, período em que a oferta é mais elevada

Estacionamento

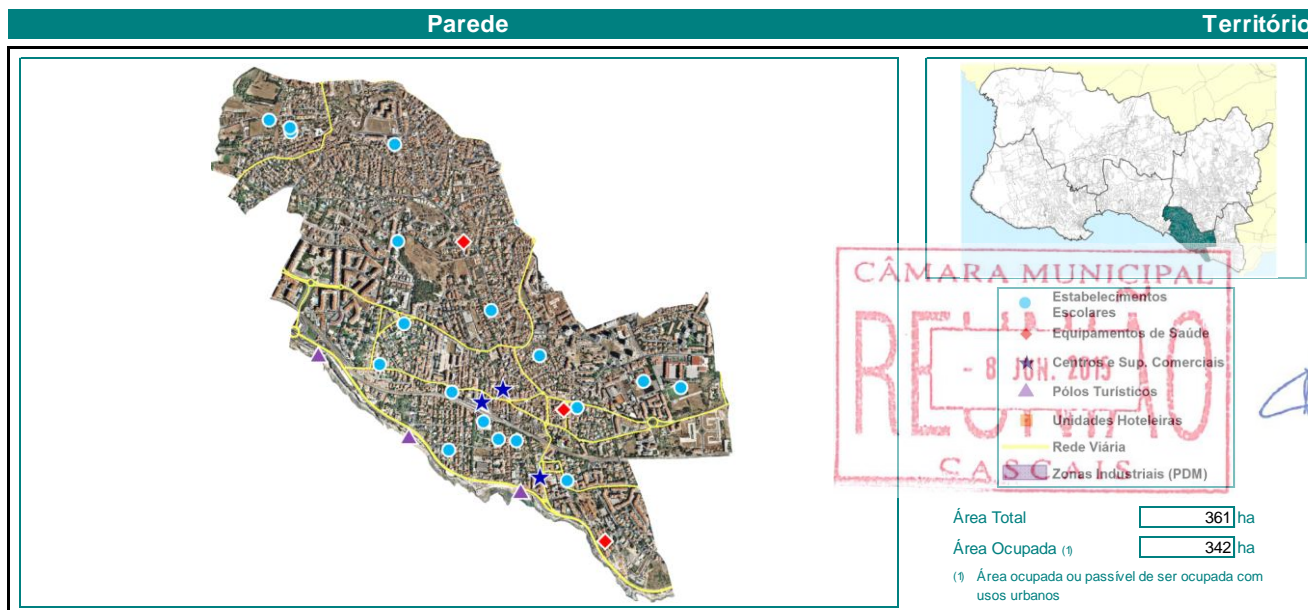
	Oferta		Procura Diurna		Procura Nocturna	
	Freguesia	Concelho	Freguesia	Concelho	Freguesia	Concelho
<b>Estac. Privado</b>						
Lugares em garagem	12.870 lug.	81.980				
Densidade p/Alojam.	0,84 lug/aloj.	0,81				
<b>Estac. Público</b>						
Via Pública (9)	7.620 lug. 88%	52.080 91%	10.580 veic. 92%	58.600 94%	9.400 veic. 97%	67.610 98%
Parques e Bolsas (9)	1.010 lug. 12%	5.420 9%	920 veic. 8%	3.900 6%	290 veic. 3%	1.310 2%
Global (9)	8.630 lug.	57.490	11.500 veic.	62.500	9.690 veic.	68.920
Gratuitos	7.270 lug. 84%	50.540 88%	4.850 veic. 85%	26.450 86%	4.270 veic. 92%	32.300 96%
Reservados	490 lug. 6%	2.070 4%	290 veic. 5%	1.220 4%	240 veic. 5%	840 2%
Tarifados	880 lug. 10%	4.890 9%	600 veic. 10%	2.950 10%	160 veic. 3%	600 2%
Densidade p/Área (10)	12,5 lug/ha	10,1	16,7 veic./ha	11,0	14,1 veic./ha	12,1
Densidade p/Alojam.	0,56 veic./aloj.	0,57	0,75 veic./aloj.	0,62	0,63 veic./aloj.	0,68
<b>Tipo de Estacionamento</b>						
			Legal 50%	Illegal 50%	Legal 48%	Illegal 52%
Taxa de Ocupação			66%	53%	56%	60%
Tx. Ilegalid. (geral)			50%	51%	52%	51%
Tx. Ilegalid. (vias c/oferta)			29%	26%	28%	29%
Taxa de Saturação			133%	109%	116%	124%
<b>Parque Automóvel</b>						
	Freguesia	Concelho	% no Conc.			
Parque Automóvel	12.830 veic.	93.290	14%			
Taxa de Motorização	495 veic./1.000hab	495				

No caso da procura inclui os veículos em estado legal e ilegal  
(9) Área Bruta  
(10) Área Bruta

Modos Suaves

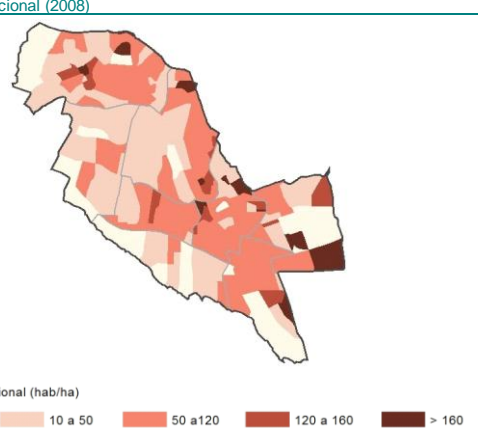
No Estoril existem três barreiras físicas a limitar a acessibilidade em modos suaves a auto-estrada A5, a Av. Marginal e a linha de comboio. O passeio da alameda do casino do Estoril é um bom exemplo de boas práticas para a promoção da acessibilidade pedonal.	<b>Potencial de adesão à utilização quotidiana da bicicleta</b>	
	Freguesia	Concelho
	5.340 hab. 26%	39.070 28%
<b>Estrutura etária da população aderente:</b>		
15 - 24 anos 15%	25 - 44 anos 53%	45 - 64 anos 27%
		+65 anos 5%

Fichas Síntese



Geração	Freguesia	Concelho	% no Concelho
População (2001)	17.830 hab.	170.680	10%
População (2008)	19.900 hab.	188.280	11%
Pop. Juvenil (10-19 anos)	1.890 hab. 9%	20.730	9%
Pop. Idosa (+ 65 anos)	4.110 hab. 21%	28.210	15%
Var. População (2001-2008)	12%	10%	
Dens. Bruta População (2001)	52 hab/ha	30	
Dens. Bruta População (2008)	58 hab/ha	33	

Densidade Populacional (2008)



Alojamentos	Freguesia	Concelho	% no Concelho
Alojamentos (2001)	11.020 aloj.	89.980	12%
Alojamentos (2008)	11.580 aloj.	101.030	11%
Moradia (2)	4.660 aloj. 40%	46.950	10%
Apartamento (2)	6.920 aloj. 60%	53.850	13%
Var. Alojamentos (2001-2008)	5%	12%	

(2) Não são abrangidos os alojamentos das zonas 1.04, 6.11 e 6.21

Ocupação do Território	Freguesia	Concelho	
Dens. Activ.Humana (5) (2008)	71 pes./ha	43	
Rácio Emp+Est/Pop (5) (2008)	0,22	0,30	

É a freguesia com maior densidade de actividade humana (71 (hab. + emp. + est.)/ha), o que decorre da conjugação das elevadas densidades populacionais e de emprego. Domina a função residencial, registando-se um rácio de cerca de 22 empregados por 100 residentes.

Atracção	Freguesia	Concelho	% no Concelho
Emprego (2008)	4.370 emp.	55.070	8%
Privado	4.170 emp. 95%	49.600	8%
Público (3)	200 emp. 5%	5.460	4%
Densid. Bruta Emprego (2008)	13 emp./ha	10	
Densid. Emprego / 100 Hab.	22 emp./100 hab	29	
Estudantes (2008)	3.600 alun.	30.290	12%
em Estab. Privados (4)	2.400 alun. 67%	11.450	21%
em Estab. Públicos	1.200 alun. 33%	18.840	6%
Dens. Emp. + Estud.(5)	13 pes./ha	10	
Capacidade Aloj. Hoteleiro	0 camas	7.360	0%

**Principais Pólos de Emprego:**  
Trata-se da freguesia com menos emprego do concelho, concentrando apenas 8% do emp. total, mas com uma das mais elevadas densidades de emprego (13 postos de trabalho/ha), devido essencialmente à sua reduzida dimensão. Na freguesia o emprego localiza-se sobretudo no centro urbano.

**Principais Pólos de Estudo:**  
Cerca de metade dos estabelecimentos de ensino na freguesia são privados, localizando-se na Pared e um dos maiores pólos de ensino do concelho, o Colégio Marista de Carcavelos (com cerca de 1600 alunos).

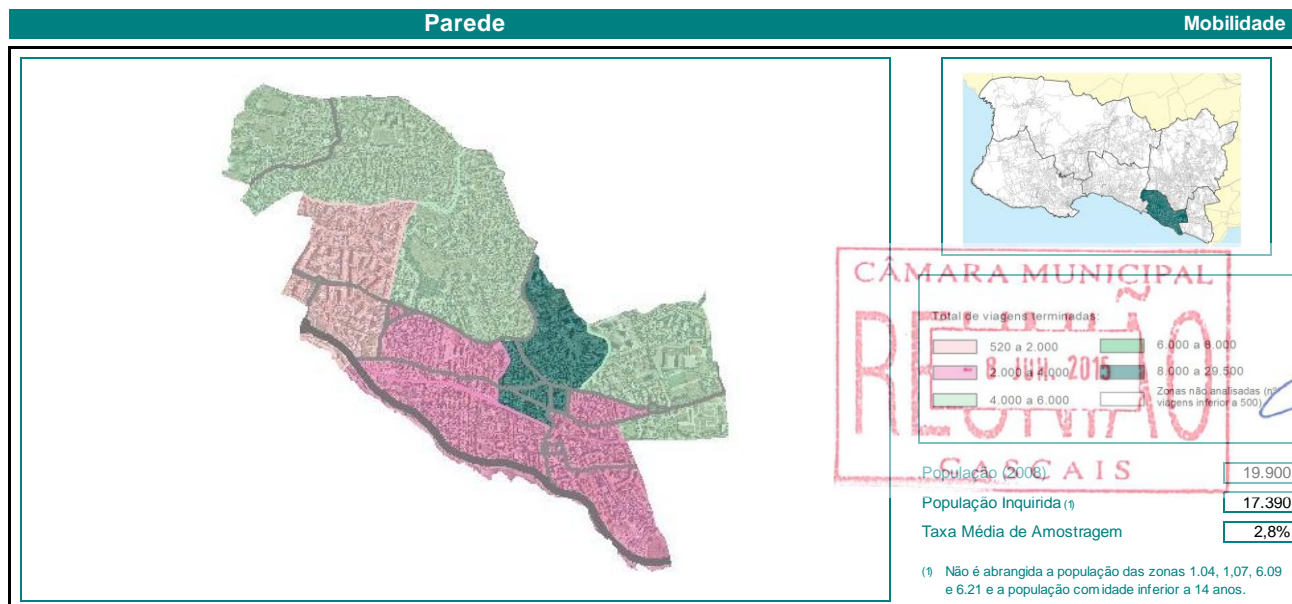
**Equipamentos de Saúde:**  
Na Pared e, os principais equipamentos de saúde são o Centro de Saúde correspondente e o Hospital Ortopédico de Sant'Ana. Localiza-se ainda nesta freguesia o Centro de Atendimento a Toxicodependentes.

**Centros Comerciais e Principais Superfícies Comerciais:**  
Nesta freguesia apenas se encontram presentes centros comerciais de pequena dimensão, respectivamente, os C.C. de Astoria e Pared e, localizados próximo da zona mais central. O hipermercado Modelo, junto da estação, também se destaca como gerador de deslocações.

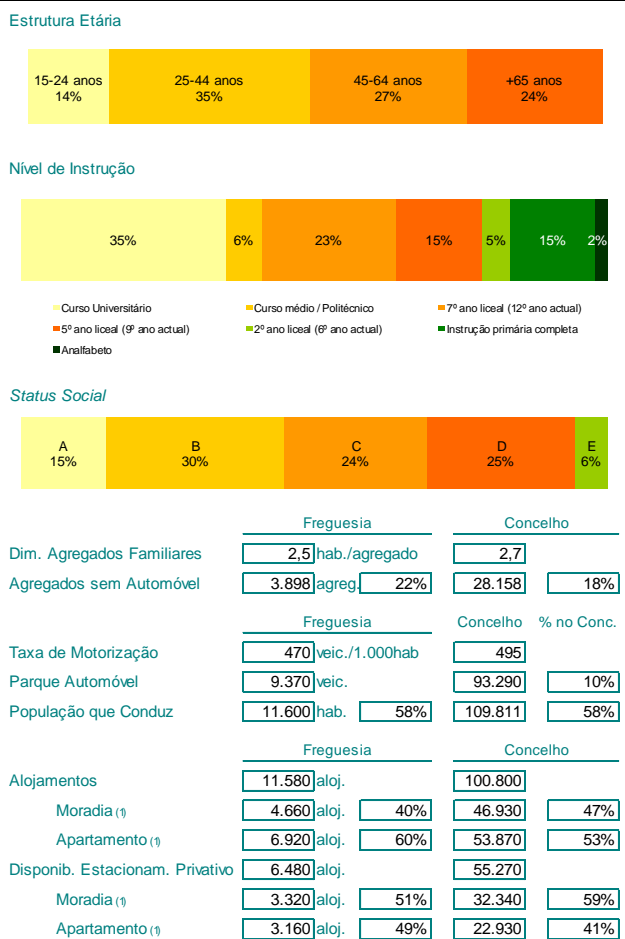
**Pólos Turísticos:**  
A Pared e tem poucos pólos turísticos de atractividade supramunicipal, sendo apenas de destacar as várias praias ao longo da costa.

(3) considerando a informação disponível (não exaustiva)  
(4) considerando a inform. dispon. em 4 estabelec. num total de 12 (Coop. e IPSS também se incluem)  
(5) considerando apenas os estudantes do ensino superior

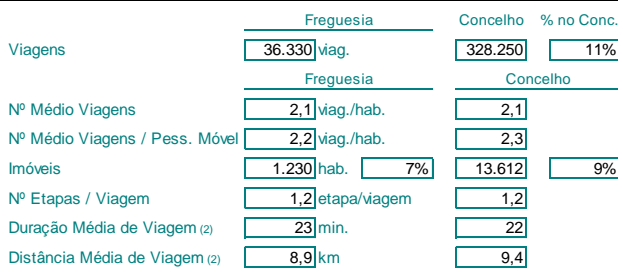
Fichas Síntese



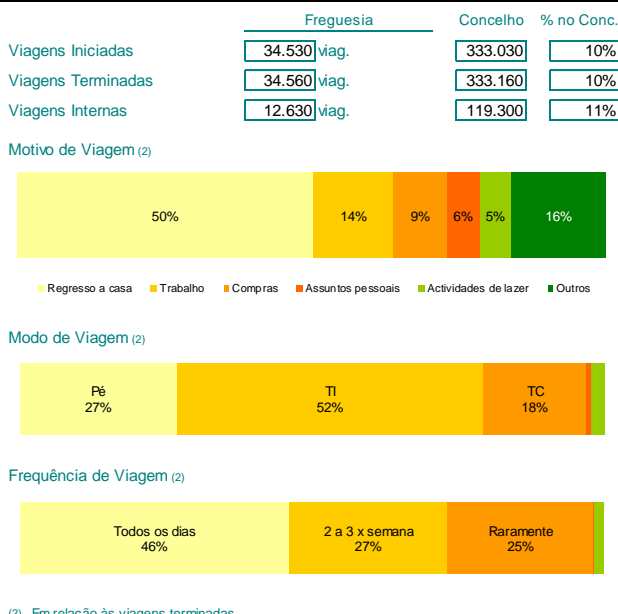
**Características Gerais da População Residente**



**Dinâmicas de Mobilidade da População Residente**



**Dinâmicas de Mobilidade do Total de Viagens**



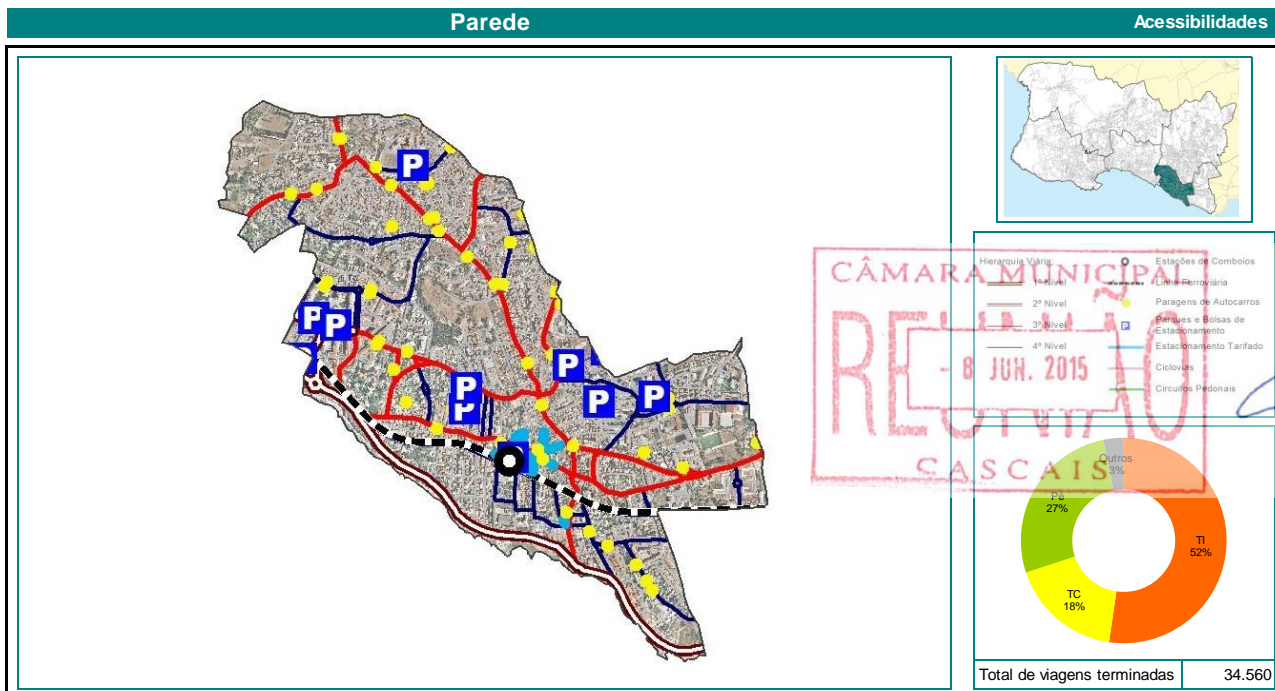
**Inquéritos de Opinião**

Os residentes na Parede estão satisfeitos com a oferta da rede rodoviária e apresentam-se neutros face às condições de segurança e ao estado de conservação da rede rodoviária.

A população de Parede declara-se insatisfeita com a oferta de estacionamento na via e em parque, sendo claramente a freguesia que apresenta piores valorações neste critério. Tal como nas outras freguesias, na Parede existe uma maior satisfação com a oferta de TC ferroviário comparativamente com a oferta de TC rodoviário. A apreciação da oferta de transporte colectivo é neutra.

É nesta freguesia que os residentes indicam uma maior aptidão para utilização da bicicleta nas suas deslocações diárias, o que tem que ver com uma elevada potencial adesão a este modo da população com mais de 65 anos.

Fichas Síntese



**Acessibilidade em Transporte Individual**

	Freguesia		Concelho		% no Conc.
Extensão da rede viária:	74	km	1.148		
Rede supra-concelhia <sup>(1)</sup>	0	km	20	0%	0%
Rede estrut. e distribuição <sup>(2)</sup>	14	km	198	19%	7%
Rede de acesso local <sup>(3)</sup>	60	km	930	81%	6%

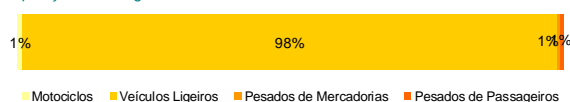
	Freguesia		Concelho	
População servida:				
Rede supra-concelhia, estruturante e distribuição	12.180	hab.	112.250	60%

	Freguesia		Concelho	
Emprego servido:				
Rede supra-concelhia, estruturante e distribuição	3.060	emp.	32.600	59%

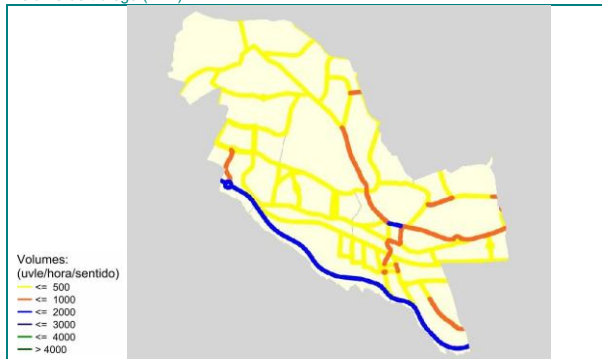
A Parede é a freguesia do concelho que mais distante se encontra da rede de nível supra-concelhio. A A5 é a auto-estrada que se encontra mais próxima, contudo o nó de acesso encontra-se a mais de 1,5 km da freguesia. A Av. Marginal, pertencente à rede estruturante de 2.º nível, serve praticamente toda a freguesia. O principal ponto de congestionamento ocorre na Rua Machado dos Santos.

(1) Rede de 1º nível  
 (2) Rede de 2º e 3º nível  
 (3) Rede de 4º e 5º nível

**Composição do tráfego**



**Volume de tráfego (HPT):**



**Ambiente Urbano e Segurança Rodoviária**

	Freguesia		Concelho	
Acidentes viários <sup>(4)</sup>	206	acid.	1.905	
Atropelamento	6	acid.	72	4%
Colisão	185	acid.	1.673	88%
Despiste	15	acid.	160	8%
Tipo de acidentes <sup>(4)</sup>				
Mortos	1	acid.	3	0%
Feridos	25	acid.	216	11%
Danos no veículo	176	acid.	1.624	85%
Danos na via	3	acid.	43	2%
Outros	1	acid.	19	1%
Densid. acidentes viários <sup>(4) (5)</sup>	2,8	acid./km	1,7	

**Ruído**

A parte Sul da Parede é a mais exposta a focos de ruído, nomeadamente junto à Av. Marginal e à linha ferroviária. A Av. Marginal é aliás o foco mais prejudicial de ruído, existindo casos em que atinge os 80dB.

	Freguesia		Concelho	
Exposição ao ruído <sup>(6)</sup> :				
População	1.300	hab.	13.990	7%
Emprego	370	emp.	7.350	13%

(6) Para valores de Lden iguais ou superiores a 65dB

(4) Contabilizados no ano de 2008  
 (5) Calculado pela extensão da rede viária

Fichas Síntese

Acessibilidade em Transporte Colectivo

	Freguesia	Concelho
<b>Linha de Cascais</b>		
Estações	1 est.	7
Serviços (7)	3 serv.	4
Total diário (circulações)	125 circ.	166
Horário (circ./hora):		
PPM	4 circ./h	7
PPT	4 circ./h	7
CD	3 circ./h	3
Viagens terminadas em comboio	3.470 viag.	24.950
<b>Scotturb e LT</b>		
Paragens	57 parag.	758
Carreiras	9 car.	40
Inter-concelhias	3 car. 33%	16 40%
Total diário	183 circ.	806
PPM	13 circ./h	58
PPT	14 circ./h	59
CD	8 circ./h	39
Internas	6 car. 67%	24 60%
Total diário	179 circ.	918
PPM	15 circ./h	66
PPT	15 circ./h	67
CD	11 circ./h	53
Viagens terminadas em Scotturb	3.380 viag.	36.130
<b>Táxis</b>		
Praças de táxi	6 praças	55
Contingente	21 táxis	218
Táxis per capita	1/950 táxis/hab	1/860

**Perfil do utilizador**

Sexo e estrato etário

Status social

**Cobertura territorial geral (250m)**

	Freguesia	Concelho
Área	330 ha. 97%	5.048 89%
População	19.300 hab. 97%	171.691 91%
Emprego	4.170 emp. 95%	49.846 91%

**Cobertura territorial "melhor servida" (250m) (8)**

	Freguesia	Concelho
Área	140 ha. 40%	1.389 24%
População	8.230 hab. 41%	63.477 34%
Emprego	1.950 emp. 45%	21.639 39%

(7) No caso da freguesia do Estoril, os indicadores reportam-se à estação de São Pedro do Estoril  
(8) Para o PPT, período em que a oferta é mais elevada

Estacionamento

	Oferta		Procura Diurna		Procura Nocturna	
	Freguesia	Concelho	Freguesia	Concelho	Freguesia	Concelho
<b>Estac. Privado</b>						
Lugares em garagem	9.040 lug.	81.980				
Densidade p/Alojam.	0,78 lug/aloj.	0,81				
<b>Estac. Público</b>						
Via Pública (9)	5.420 lug. 93%	52.080 91%	6.620 veic. 96%	58.600 94%	7.140 veic. 98%	67.610 98%
Parques e Bolsas (9)	390 lug. 7%	5.420 9%	280 veic. 4%	3.900 6%	150 veic. 2%	1.310 2%
Global (9)	5.800 lug.	57.490	6.910 veic.	62.500	7.290 veic.	68.920
Gratuitos	5.370 lug. 93%	50.540 88%	3.180 veic. 92%	26.450 86%	3.550 veic. 97%	32.300 96%
Reservados	170 lug. 3%	2.070 4%	100 veic. 3%	1.220 4%	50 veic. 1%	840 2%
Tarifados	260 lug. 4%	4.890 9%	170 veic. 5%	2.950 10%	70 veic. 2%	600 2%
Densidade p/Área (10)	17,0 lug/ha	10,1	20,2 veic./ha	11,0	21,3 veic./ha	12,1
Densidade p/Alojam.	0,50 veic./aloj.	0,57	0,60 veic./aloj.	0,62	0,63 veic./aloj.	0,68
Tipo de Estacionamento			Legal 50%	Illegal 50%	Legal 50%	Illegal 50%
Taxa de Ocupação			59%	53%	64%	60%
Tx. Ilegalid. (geral)			50%	51%	50%	51%
Tx. Ilegalid. (vias c/oferta)			28%	26%	30%	29%
Taxa de Saturação			119%	109%	128%	124%
	Freguesia	Concelho	% no Conc.			
Parque Automóvel	9.370 veic.	93.290	10%			
Taxa de Motorização	470 veic./1.000hab	495				

(9) No caso da procura inclui os veículos em estado legal e ilegal  
(10) Área Bruta

Modos Suaves

A Parede não possui ciclovias ou passeios pedonais a assinalar. O seu centro apresenta ruas estreitas que não permitem a existência de largos passeios adequados à elevada procura pedonal que ali existe.

Potencial de adesão à utilização quotidiana da bicicleta

	Freguesia	Concelho
	5.290 hab. 34%	39.070 28%

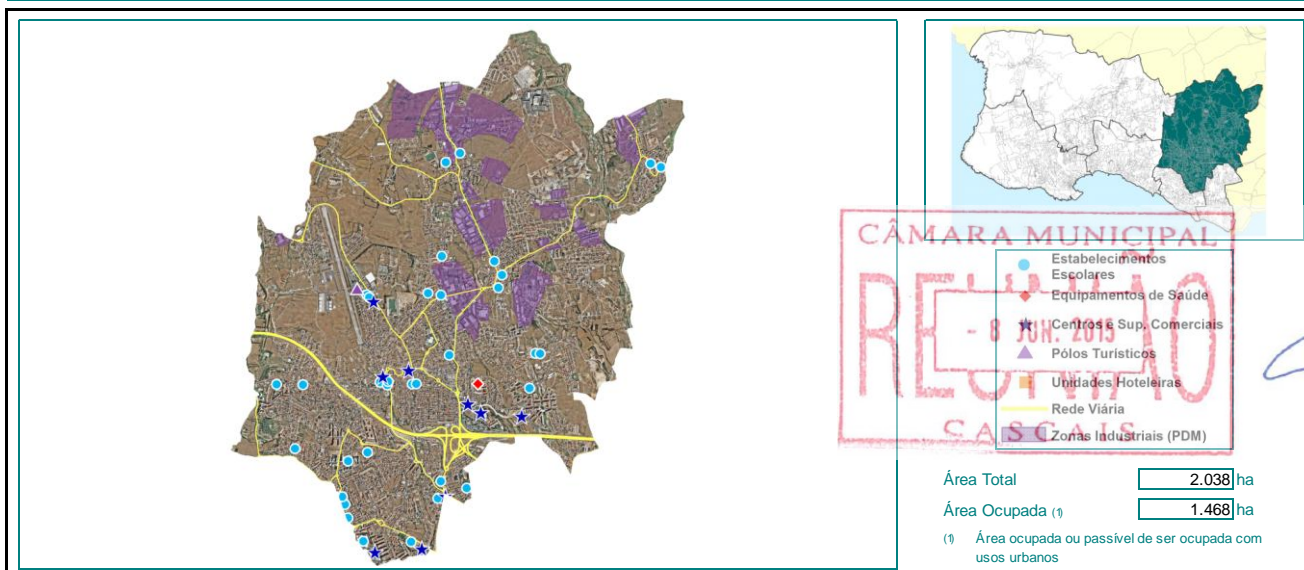
Estrutura etária da população aderente:



Fichas Síntese

São Domingos de Rana

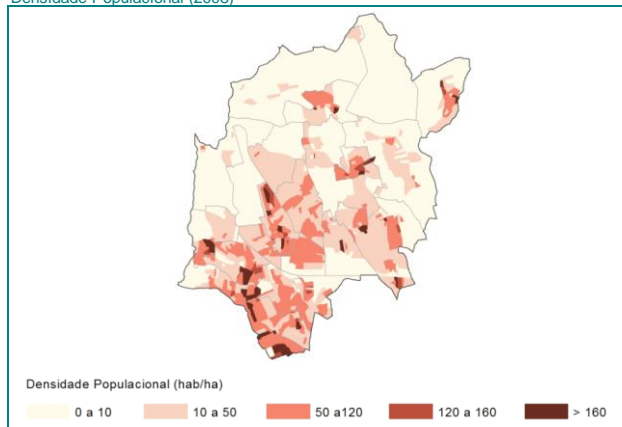
Território



Geração

	Freguesia	Concelho	% no Conc.
População (2001)	43.990 hab.	170.680	26%
População (2008)	49.000 hab.	188.280	26%
Pop. Juvenil (10-19 anos)	5.830 hab. 12%	20.730	28%
Pop. Idosa (+ 65 anos)	5.430 hab. 11%	28.210	19%
Var. População (2001-2008)	11%	10%	
Dens. Bruta População (2001)	30 hab/ha	30	
Dens. Bruta População (2008)	33 hab/ha	33	

Densidade Populacional (2008)



	Freguesia	Concelho	% no Conc.
Alojamentos (2001)	20.380 aloj.	89.980	23%
Alojamentos (2008)	23.690 aloj.	101.030	23%
Moradia (2)	12.360 aloj. 52%	46.950	26%
Apartamento (2)	11.290 aloj. 48%	53.850	21%
Var. Alojamentos (2001-2008)	16%	12%	

(2) Não são abrangidos os alojamentos das zonas 1.04, 6.11 e 6.21

Ocupação do Território

	Freguesia	Concelho
Dens. Activ.Humana (5) (2008)	42 pes./ha	43
Rácio Emp+Est/Pop (5) (2008)	0,26	0,30

São Domingos de Rana é uma das freguesias que mais cresceu nos últimos anos, apresentando ainda uma importante capacidade de expansão urbana. Inicialmente tratava-se de uma freguesia em que dominava a ocupação de baixa densidade em moradias (grande parte inseridas em AUGI), mas a tendência mais recente tem sido de construção de apartamentos plurifamiliares (e.g. Mata da Torre, Urb. de St. Dominics e envolvente, Outeiro de Polima). Actualmente, cerca de 52% dos alojamentos são moradias e 48% são apartamentos. É uma das freguesias em que se verifica uma maior preponderância das áreas industriais.

Atracção

	Freguesia	Concelho	% no Conc.
Emprego (2008)	12.570 emp.	55.070	23%
Privado	11.910 emp. 95%	49.600	24%
Público (3)	660 emp. 5%	5.460	12%
Densid. Bruta Emprego (2008)	9 emp./ha	10	
Densid. Emprego / 100 Hab.	26 emp./100 hab	29	
Estudantes (2008)	5.920 alun.	30.290	20%
em Estab. Privados (4)	1.270 alun. 21%	11.450	11%
em Estab. Públicos	4.650 alun. 79%	18.840	25%
Dens. Emp. + Estud.(5)	9 pes./ha	10	
Capacidade Alojarm. Hoteleiro	0 camas	7.360	0%

Principais Pólos de Emprego:

Concentra cerca de 23% do emprego existente no concelho, verificando-se que uma parte significativa dos postos de trabalho se localiza nas zonas industriais. Os principais pólos de emprego estão localizados nos lugares de Talaíde, Mata da Torre e Abóboda / Trajouce.

Principais Pólos de Estudo:

Os estabelecimentos de ensino são maioritariamente públicos em São Domingos de Rana (cerca de 79% dos alunos frequentam estabelecimentos escolares públicos). O maior estabelecimento de ensino na freguesia é a Escola Secundária +3 Fernando Lopes Graça, com cerca de 1200 alunos.

Equipamentos de Saúde:

A população residente na freguesia é servida pelo recente Centro de Saúde de São Domingos de Rana, localizado no Bairro da Mata da Torre.

Centros Comerciais e Principais Superfícies Comerciais:

Em São Domingos de Rana dominam as superfícies comerciais de média dimensão, destacando-se entre estas o "cluster" formado pelo Intermarché/Bricomarché e o hipermercado Leclerc.

Pólos Turísticos:

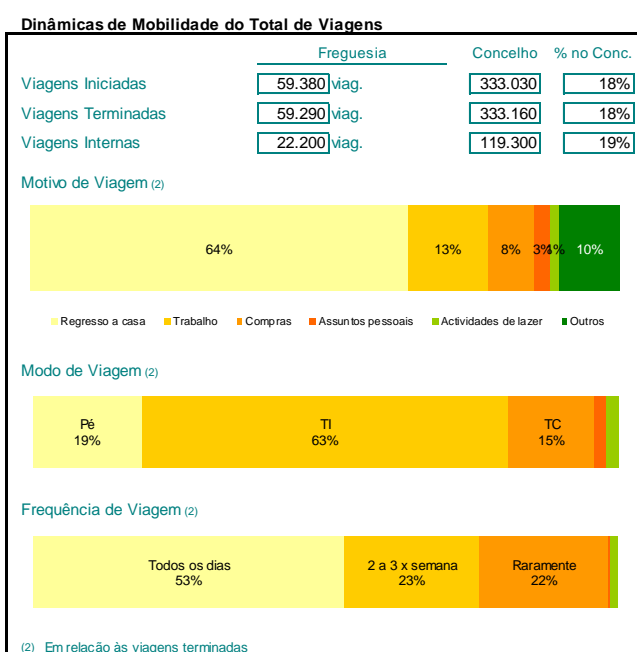
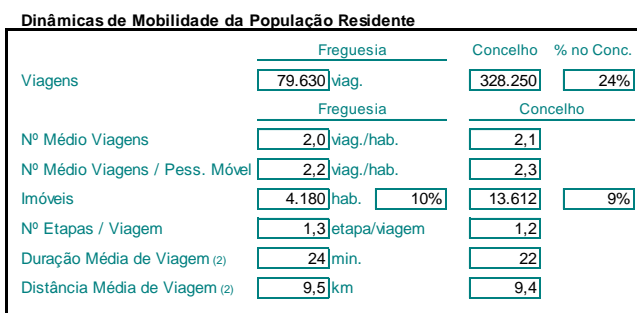
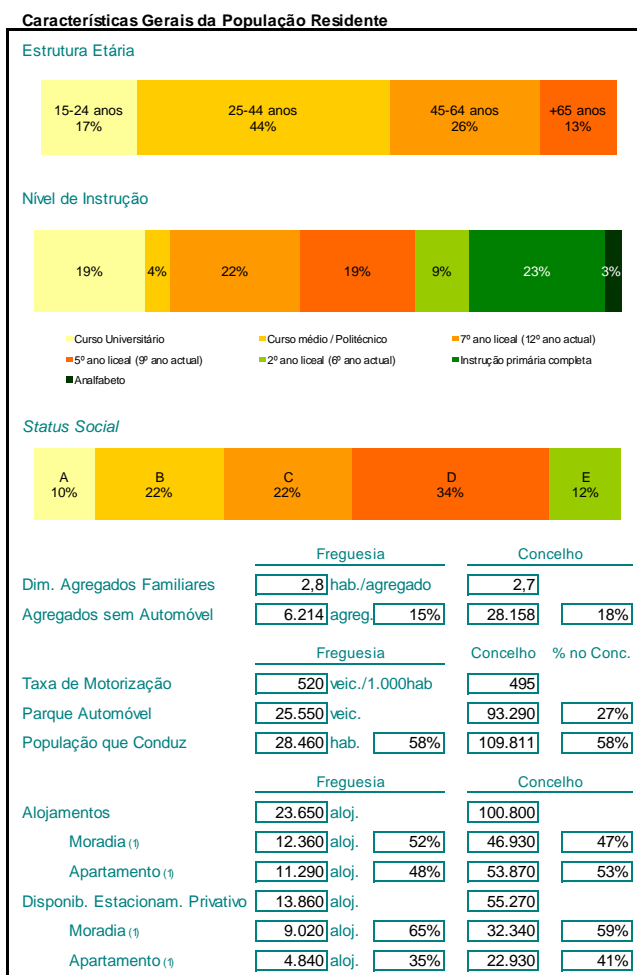
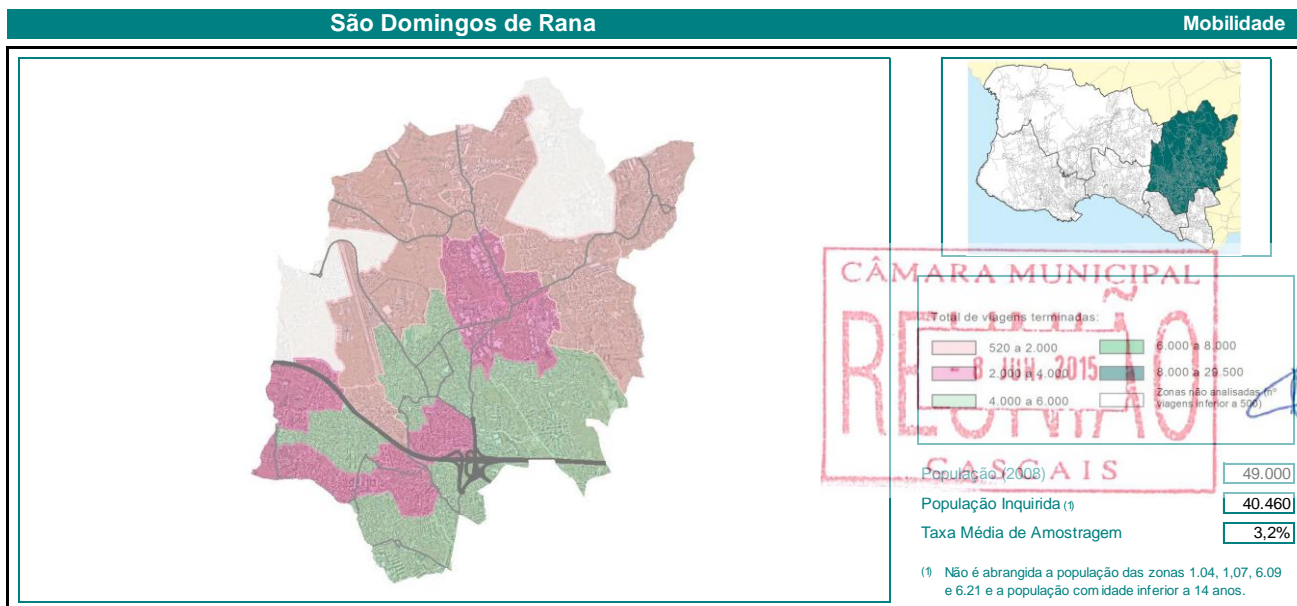
Exceptuando o Aeródromo de Tires, a freguesia não apresenta pólos turísticos a destacar.

(3) considerando a informação disponível (não exaustiva)

(4) considerando a inform. dispon. em 3 estabelec. num total de 12 (Coop. e IFSS também se incluem)

(5) considerando apenas os estudantes do ensino superior

Fichas Síntese



**Inquéritos de Opinião**

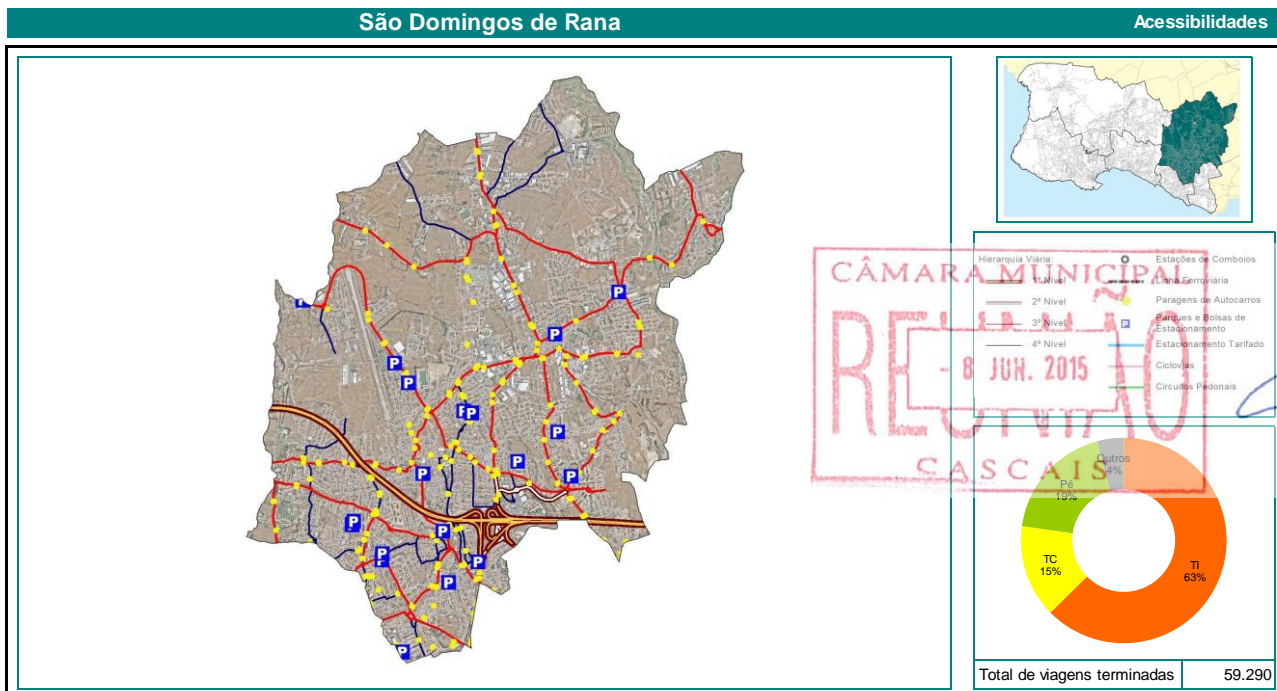
Os residentes em São Domingos de Rana estão satisfeitos com a oferta da rede rodoviária e apresentam-se neutros face às condições de segurança e ao estado de conservação da rede rodoviária.

Em São Domingos de Rana, a avaliação sobre a adequação da oferta de estacionamento na via pública e em parque é negativa.

Esta é a freguesia onde a população demonstra encontrar-se mais satisfeita com a oferta em TC rodoviário (44% dos residentes indicam que a oferta é "boa" ou "muito boa"), mas globalmente apresenta índices de satisfação com o TC rodoviário equivalente a Alcabideche. A população está satisfeita com a oferta proporcionada pelo transporte ferroviário.

Apesar da população se encontrar insatisfeita com as condições de circulação em modos suaves, a proporção de residentes que se encontram satisfeitos com a dimensão e estado dos passeios é superior à média do concelho (21% dos residentes). São 67% os residentes que consideram não existir condições adequadas de circulação para pessoas com mobilidade reduzida.

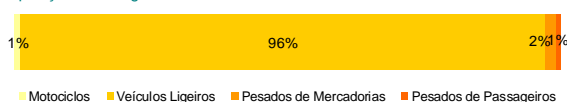
Fichas Síntese



**Acessibilidade em Transporte Individual**

	Freguesia		Concelho		% no Conc.
Extensão da rede viária:	282 km		1.148		
Rede supra-concelhia <sup>(1)</sup>	6 km	2%	20	31%	
Rede estrut. e distribuição <sup>(2)</sup>	41 km	14%	198	21%	
Rede de acesso local <sup>(3)</sup>	235 km	83%	930	25%	
População servida:			Concelho		
Rede supra-concelhia, estruturante e distribuição	24.350 hab.	50%	112.250	60%	
Emprego servido:					
Rede supra-concelhia, estruturante e distribuição	5.610 emp.	45%	32.600	59%	

**Composição do tráfego**



**Volume de tráfego (HPT):**



A rede principal que serve S. Dom. Rana é bastante reduzida, sobretudo se atendermos à dimensão do território. A freguesia é atravessada pela auto-estrada A5 (1º nível), considerando-se que a restante rede estruturante é praticamente inexistente. É a freguesia onde existem mais situações de congestionamento da rede em períodos de ponta, nomeadamente na Rua do Carrascal, na EN 249-4, Av. Amália Rodrigues e Rua dos Canteiros. Na EN586 e no acesso ao nó Sul da A5 também existem congestionamentos.

(1) Rede de 1º nível  
 (2) Rede de 2º e 3º nível  
 (3) Rede de 4º e 5º nível

**Ambiente Urbano e Segurança Rodoviária**

	Freguesia		Concelho	
Acidentes viários <sup>(4)</sup>	391 acid.		1.905	
Atropelamento	21 acid.	5%	72	4%
Colisão	337 acid.	86%	1.673	88%
Despiste	33 acid.	8%	160	8%
Tipo de acidentes <sup>(4)</sup>				
Mortos	1 acid.	0%	3	0%
Feridos	64 acid.	16%	216	11%
Danos no veículo	311 acid.	80%	1.624	85%
Danos na via	14 acid.	4%	43	2%
Outros	1 acid.	0%	19	1%
Densid. acidentes viários <sup>(4) (5)</sup>	1,4 acid./km		1,7	

**Ruído**

Em São Domingos de Rana, os eixos viários A5, EN249-4 e a Av. Amália Rodrigues são os principais emissores de ruído da freguesia. Além destes, o aeródromo de Tires também contribui significativamente como foco de ruído, atingindo os 75dB.

**Exposição ao ruído <sup>(6)</sup>:**

	Freguesia		Concelho	
População	2.600 hab.	5%	13.990	7%
Emprego	1.450 emp.	12%	7.350	13%

(6) Para valores de Lden iguais ou superiores a 65dB

(4) Contabilizados no ano de 2008  
 (5) Calculado pela extensão da rede viária

Fichas Síntese

Acessibilidade em Transporte Colectivo

	Freguesia	Concelho
<b>Linha de Cascais</b>		
Estações	0 est.	7
Serviços <sup>(7)</sup>	0 serv.	4
Total diário (circulações)	0 circ.	166
Horário (circ./hora):		
PPM	0 circ./h	7
PPT	0 circ./h	7
CD	0 circ./h	3
Viagens terminadas em comboio	4.440 viag.	24.950
<b>Scotturb e LT</b>		
Paragens	185 parag.	758
Carreiras	18 car.	40
Inter-concelhias	10 car. 56%	16 40%
Total diário	530 circ.	806
PPM	39 circ./h	58
PPT	39 circ./h	59
CD	25 circ./h	39
Internas	8 car. 44%	24 60%
Total diário	271 circ.	918
PPM	23 circ./h	66
PPT	22 circ./h	67
CD	15 circ./h	53
Viagens terminadas em Scotturb	7.290 viag.	36.130
<b>Táxis</b>		
Praças de táxi	13 praças	55
Contingente	29 táxis	218
Táxis per capita	1/1690 táxis/hab	1/860

	Freguesia	Concelho
<b>Perfil do utilizador</b>		
Sexo e estrato etário		
H	34% 39% 9% 18%	
M	20% 57% 46% 41%	
	0 1.000 2.000 3.000 4.000 5.000 6.000 7.000	
	15 - 24 anos	25 - 44 anos
	45 - 64 anos	+65 anos
<b>Status social</b>		
A	9%	
B	14%	
C	21%	
D	37%	
E	19%	
<b>Cobertura territorial geral (250m)</b>		
Área	1.170 ha. 80%	5.048 89%
População	44.770 hab. 91%	171.691 91%
Emprego	10.990 emp. 87%	49.846 91%
<b>Cobertura territorial "melhor servida" (250m) <sup>(8)</sup></b>		
Área	350 ha. 24%	1.389 24%
População	13.540 hab. 28%	63.477 34%
Emprego	4.420 emp. 35%	21.639 39%

(7) No caso da freguesia do Estoril, os indicadores reportam-se à estação de São Pedro do Estoril  
(8) Para o PPT, período em que a oferta é mais elevada

Estacionamento

	Oferta		Procura Diurna		Procura Nocturna	
	Freguesia	Concelho	Freguesia	Concelho	Freguesia	Concelho
<b>Estac. Privado</b>						
Lugares em garagem	20.970 lug.	81.980				
Densidade p/Alojam.	0,89 lug./alój.	0,81				
<b>Estac. Público</b>						
Via Pública <sup>(9)</sup>	12.880 lug. 98%	52.080 91%	12.760 veic. 98%	58.600 94%	18.710 veic. 98%	67.610 98%
Parques e Bolsas <sup>(9)</sup>	250 lug. 2%	5.420 9%	290 veic. 2%	3.900 6%	320 veic. 2%	1.310 2%
Global <sup>(9)</sup>	13.140 lug.	57.490	13.050 veic.	62.500	19.020 veic.	68.920
Gratuitos	12.690 lug. 97%	50.540 88%	5.340 veic. 96%	26.450 86%	8.820 veic. 97%	32.300 96%
Reservados	420 lug. 3%	2.070 4%	180 veic. 3%	1.220 4%	220 veic. 2%	840 2%
Tarifados	30 lug. 0%	4.890 9%	20 veic. 0%	2.950 10%	30 veic. 0%	600 2%
Densidade p/Área <sup>(10)</sup>	8,9 lug./ha	10,1	8,9 veic./ha	11,0	13,0 veic./ha	12,1
Densidade p/Alojam.	0,55 veic./alój.	0,57	0,55 veic./alój.	0,62	0,80 veic./alój.	0,68
<b>Tipo de Estacionamento</b>						
			Legal 42%	Illegal 58%	Legal 48%	Illegal 52%
Taxa de Ocupação			42%	53%	69%	60%
Tx. Ilegalid. (geral)			58%	51%	52%	51%
Tx. Ilegalid. (vias c/oferta)			22%	26%	27%	29%
Taxa de Saturação			99%	109%	145%	124%
<b>Taxa de Motorização</b>						
Parque Automóvel	25.550 veic.	93.290 27%				
Taxa de Motorização	520 veic./1.000hab	495				

No caso da procura inclui os veículos em estado legal e ilegal  
(9) estado legal e ilegal  
(10) Área Bruta

Modos Suaves

São Domingos de Rana é uma freguesia que apresenta poucas infra-estruturas de apoio à mobilidade em modos suaves. A A5 constitui a maior barreira física existente na freguesia e, tal como em Alcabideche, são vários os eixos viários que não apresentam condições para deslocações pedonais (inexistência ou más condições dos passeios).

	Freguesia	Concelho
Potencial de adesão à utilização quotidiana da bicicleta	10.790 hab. 31%	39.070 28%
<b>Estrutura etária da população aderente:</b>		
15 - 24 anos	16%	
25 - 44 anos	43%	
45 - 64 anos	34%	
+ 65 anos	8%	

Este documento foi sujeito ao controlo da qualidade interno de acordo com o procedimento Controlo da Qualidade de Documentos (P2/05) definido no Sistema de Gestão da TIS.PT.



A handwritten signature in blue ink, located to the right of the stamp.

