



ESTUDO DE TRÂNSITO DE ÂMBITO CONCELHIO PARA CASCAIS PROJECTOS E AVALIAÇÃO: DOSSIER 8 – NORMATIVO

FEVEREIRO DE 2011

 **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 PROJECTOS E AVALIAÇÃO: DOSSIER 8 – NORMATIVO

FEVEREIRO DE 2011



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

A. ENQUADRAMENTO GERAL.....	9
A.1. BREVE ENQUADRAMENTO.....	9
A.2. OBJECTIVOS DO ESTUDO.....	9
A.3. ORGANIZAÇÃO DO ESTUDO.....	10
A.4. ORGANIZAÇÃO DO DOSSIER.....	11
B. NORMATIVO.....	15
B.1. ENQUADRAMENTO.....	15
B.2. ANÁLISE CRÍTICA DE DOCUMENTOS NORMATIVOS E REGULAMENTOS EM VIGOR.....	15
B.2.1. Plano Director Municipal (PDM).....	15
B.2.2. Regulamento de Urbanização e Edificação do Município de Cascais (RUEM).....	19
B.2.3. Regulamento das zonas de estacionamento tarifado e de duração limitada.....	20
B.2.4. Outros regulamentos.....	22
B.3. CONTRIBUTO DO ETAC PARA A PRODUÇÃO / REVISÃO DE REGULAMENTOS MUNICIPAIS.....	23
B.3.1. Enquadramento.....	23
B.3.2. Transporte Colectivo.....	23
B.3.3. Rede pedonal.....	32
B.3.4. Planos Municipais ou Planos Locais de Acessibilidade para Todos.....	34
B.3.5. Rede Ciclável.....	36
B.3.6. Hierarquia da Rede Rodoviária.....	40
B.3.7. Estacionamento.....	45
B.3.8. Regulamento das Cargas e Descargas.....	48
B.3.9. Obrigatoriedade de realização de Estudos de Impacte de Tráfego e Transportes (EITT).....	49
B.3.10. Requalificação urbana.....	50
C. LINHAS DE ORIENTAÇÃO PARA O DESENVOLVIMENTO CONTRATUAL DOS TP.....	55
C.1. ENQUADRAMENTO.....	55
C.2. PRINCIPAIS PREOCUPAÇÕES E DECISÕES CRÍTICAS SUBJACENTES.....	55



C.3. OPÇÕES CONTRATUAIS	58
C.4. PARTILHA DE RISCO	60
C.5. ASPECTOS A CONTEMPLAR NUM CONTRATO DE SERVIÇO PÚBLICO	61
C.5.1. Especificação das características do serviço	61
C.5.2. Elementos a reflectir no contrato	62
C.6. ESCOLHA DO MODELO CONTRATUAL	63



ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 – Organização geral do ETAC de Cascais.....	11
Figura 2 – Classificação da oferta de TC rodoviário.....	24
Figura 3 – Oferta de TC Inter-concelhia estruturante e secundária.....	26
Figura 4 – Oferta de TC Interna estruturante e secundária.....	26
Figura 5 – Proposta de hierarquização da rede de interfaces.....	31
Figura 6 – Rede pedonal estruturante.....	36
Figura 7 – Núcleos urbanos prioritários para o desenvolvimento de Planos Locais de Acessibilidade para Todos.....	35
Figura 8 – Rede ciclável estruturante.....	38
Figura 9 – Tipologia de percursos cicláveis (A – Via banalizada, B – Faixa ciclável, C – Pista ciclável).....	39
Figura 10 – Tipologia de percursos cicláveis consoante o volume de tráfego e velocidade de circulação.....	39
Figura 11 – Hierarquia da Rede Rodoviária – Cenário 2021.....	43
Figura 12 – Vias para as quais é necessário salvaguardar a disponibilidade do canal rodoviário.....	44
Figura 13 – Alargamento da oferta de estacionamento tarifado.....	45
Figura 14 – Novas zonas a tarifar.....	46
Figura 15 – Propostas de núcleos urbanos sujeitos a regulamentos de cargas e descargas (por nível de prioridade).....	48
Figura 16 – Zonas a desenvolver projectos de requalificação urbana.....	52
Figura 17 – Espectro das diversas opções contratuais.....	59



ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1 – Parâmetros de dimensionamento da oferta de estacionamento no PDM em vigor.....	17
Tabela 2 – Regras de estacionamento nas zonas de estacionamento tarifado e de duração limitada.....	22
Tabela 3 – Critérios de classificação das carreiras inter-concelhias de TC rodoviário.....	24
Tabela 4 – Critérios de classificação das carreiras internas de TC rodoviário.....	25
Tabela 5 – Características funcionais a atender pela rede de transporte colectivo rodoviário.....	27
Tabela 6 – Proposta de reforço das frequências nas linhas inter-concelhias e internas.....	28
Tabela 7 – Critérios considerados para classificar as interfaces de transporte.....	29
Tabela 8 – Critérios considerados para classificar as interfaces de transporte (cont.).....	29
Tabela 9 – Hierarquia final proposta para a rede de interfaces (1.ª parte).....	30
Tabela 10 – Hierarquia final proposta para a rede de interfaces (2.ª parte).....	30
Tabela 11 – Critérios de qualidade a respeitar no planeamento de redes de modos suaves.....	34
Tabela 12 – Principais parâmetros de avaliação dos níveis hierárquicos da rede rodoviária.....	40
Tabela 13 – Características físicas e funcionais da hierarquia rodoviária.....	41
Tabela 14 – Proposta de dimensionamento da oferta privada de estacionamento residencial.....	47
Tabela 15 – Principais preocupações a atender na contratualização das OSP do TC.....	57
Tabela 16 – Aspectos a considerar na escolha do modelo contratual.....	63



Lista de Acrónimos

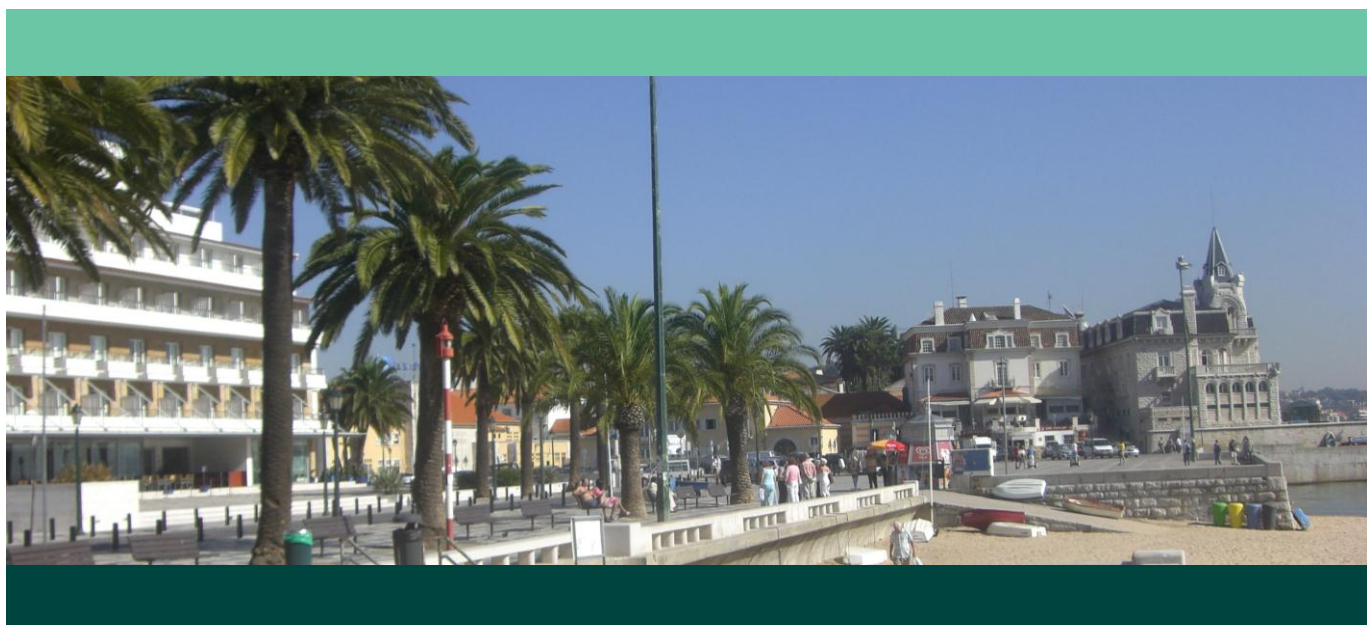
abc	Área bruta de construção	PDM	Plano Director Municipal
ac	Área de construção	PNPOT	Plano Nacional da Política de Ordenamento do Território
AML	Área Metropolitana de Lisboa	PP	Plano de Pormenor
au	Área Útil	PROT	Plano Regional de Ordenamento do Território
CMC	Câmara Municipal de Cascais	RUEM	Regulamento da Urbanização e Edificação do Município de Cascais
EITT	Estudo de Impacte de Tráfego e Transportes	SP	Superfície de pavimento
ETAC	Estudo de Transportes de Âmbito Concelhio para Cascais	TC	Transporte Colectivo
n.a.	Não aplicável	TD	Todo o Dia
n.d.	Não disponível	TI	Transporte Individual
OSP	Obrigações de serviço público		
TM	Todos os Modos		
TP	Transportes Públicos		







ENQUADRAMENTO GERAL





A. Enquadramento geral

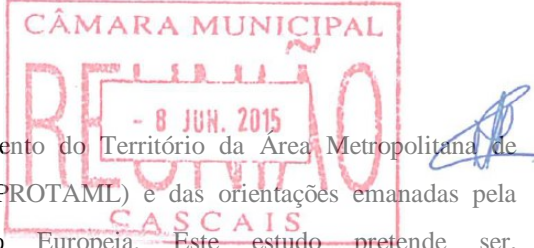
A.1. Breve enquadramento

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

Enquadramento Geral

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 adquirirem 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 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.
- **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 será realizado tendo em consideração a estrutura apresentada na figura seguinte.

Enquadramento Geral

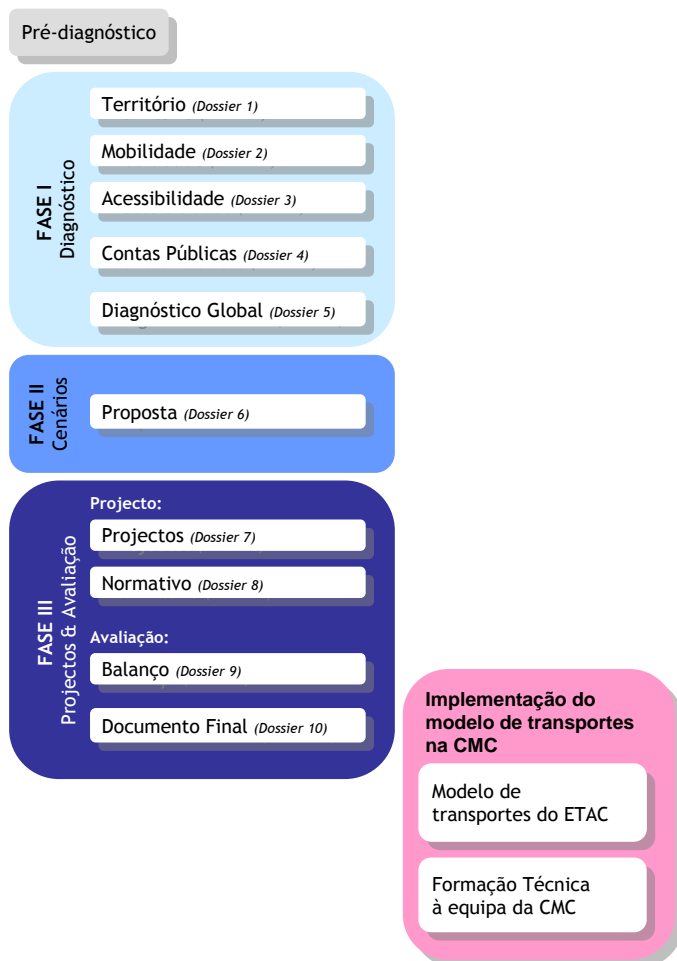


Figura 1 – Organização geral do ETAC de Cascais

A.4. Organização do Dossier

O presente documento corresponde ao Dossier 8, o qual tem como principais objectivos: i) sistematizar as principais propostas que podem ser vertidas em regulamento e/ou normativos municipais, ii) reflectir sobre as linhas de orientação para o desenvolvimento contratual dos TP, tendo em consideração a necessidade de aplicar o regulamento comunitário 1370/2007 relativo ao processo de contratualização dos serviços de transporte público.

Tratando-se de um Dossier operacional considera-se que não existe vantagem em manter a estrutura dos Dossiers anteriores e, por essa razão, foram suprimidos os pontos relativos à apresentação do zonamento (não considerado no âmbito deste Dossier) e da Síntese e Conclusões.

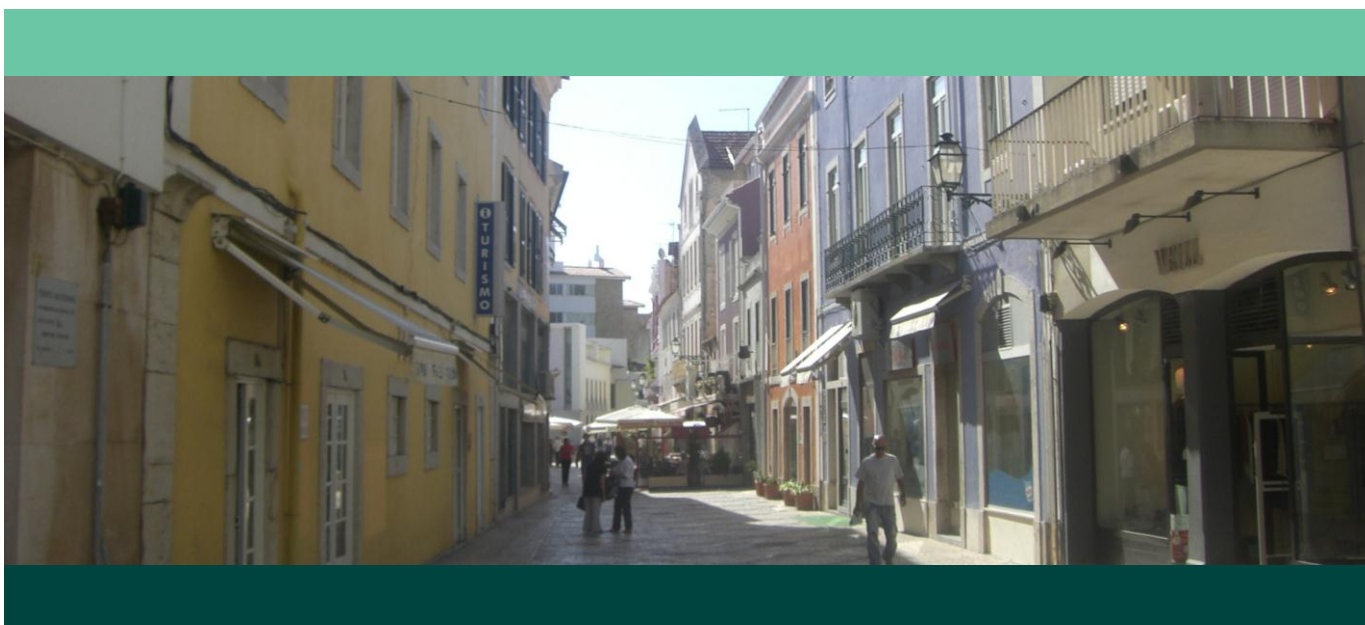
Em linhas gerais, este Dossier está organizado nas seguintes secções:

- **Normativo**, capítulo no qual se reflecte sobre as virtudes e debilidades dos regulamentos municipais existentes e se sistematizam as propostas, desenvolvidas no âmbito do ETAC, que mais facilmente podem contribuir para a produção/revisão de regulamentos e normativos municipais;
- **Linhas de orientação para o desenvolvimento dos TP**, capítulo no qual se apresentam as principais preocupações e decisões críticas subjacentes às opções contratuais, se reflecte sobre as modalidades de partilha de risco e se estabelecem os aspectos a contemplar num contrato de serviço público, o que contribui para clarificar o processo de escolha contratual.





NORMATIVO





B. Normativo

B.1. Enquadramento

Conforme anteriormente referido, a definição de uma estratégia de intervenção que promova padrões de mobilidade mais sustentáveis e equilibrados implica que sejam consideradas acções de natureza diversa e, entre estas, a definição ou a alteração das regras de funcionamento dos diferentes subsistemas.

Este capítulo tem como principais objectivos:

- Realizar uma análise crítica dos documentos normativos e regulamentos em vigor, de modo a reflectir sobre a sua adequação face à estratégia de intervenção preconizada no âmbito do ETAC de Cascais;
- Sistematizar as principais propostas do ETAC que podem ser vertidas ao nível dos normativos e regulamentos municipais e, nomeadamente, do Regulamento do PDM (actualmente em revisão).

De modo a facilitar o cruzamento deste Dossier com o documento de apresentação dos projectos (Dossier 7) remete-se, no início de cada ponto, para os capítulos que fundamentam as propostas preconizadas.



B.2. Análise crítica de documentos normativos e regulamentos em vigor

B.2.1. Plano Director Municipal (PDM)

O Plano Director Municipal de Cascais está em processo de revisão, tendo sido o Plano actualmente em vigor aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 96/97 de 19 de Junho de 1997.

A leitura crítica do regulamento do PDM foi realizada de modo a identificar os aspectos que podem contribuir para influenciar (positiva ou negativamente) o sucesso da estratégia de intervenção preconizada no âmbito do ETAC de Cascais.

Controlo da ocupação e expansão urbanas

O artigo 6.º-A expressa a necessidade de controlar a ocupação e a expansão urbana do território, tornando obrigatória a apresentação semestral do total de fogos licenciados à Assembleia Municipal.

A quantidade de fogos licenciados (e não ocupados de forma permanente) foi uma preocupação expressa em sede do ETAC (Dossier 1 - Território), já que a existência de um número significativo de fogos vagos aumenta a necessidade de infra-estruturar o território,

Normativo

num contexto em que estas infra-estruturas são utilizadas por poucas pessoas devido à baixa ocupação humana.

Recomenda-se que a CMC reforce, se possível, a capacidade de controlar os ritmos da ocupação urbana, nomeadamente avaliando os ritmos de licenciamento dos novos fogos em cada uma das freguesias (ou unidades de planeamento que se venham a estabelecer), podendo até equacionar o interesse de definir tectos anuais máximos para o licenciamento de novos fogos.

Servidões rodoviárias, ferroviárias e de interfaces de transportes

No artigo 14.º do regulamento do PDM são estabelecidas as servidões rodoviárias relativa à rede viária do concelho, sendo que para as estradas programadas no âmbito do PDM são estabelecidas servidões *non aedificandi* variáveis em função da fase de estudo em que se encontra cada uma das vias.

O artigo 15.º trata das servidões ferroviárias, enquanto o artigo 19.º refere-se às restrições relativas às interfaces de transporte.

Parâmetros de dimensionamento de estacionamento

O capítulo V do regulamento do PDM diz respeito ao dimensionamento da oferta de estacionamento privado a assegurar no interior do lote, estabelecendo as condições gerais e específicas para a dotação do estacionamento em parqueamentos e garagens nos edifícios.

Mais concretamente o Artigo 87.º apresenta a quantificação das dotações de estacionamento, estabelecendo logo no ponto 1 que “*em planos de urbanização, planos de pormenor e operações de*

loteamento (...) deverá afectar-se uma área para vias e estacionamento correspondente a, pelo menos, 12,5% da área total sujeita a plano ou à operação do loteamento, e nunca inferior aos valores equivalentes estabelecidos na Portaria n.º 1182/92, de 22 de Dezembro.”

No ponto 2 desse mesmo artigo é estabelecido que *“em função do uso dominante nos espaços edificados ou a edificar são estabelecidas as quantificações mínimas das necessidades de estacionamento”*, as quais são apresentadas na Tabela 1.

A análise crítica destes parâmetros mínimos à luz da estratégia de intervenção defendida no âmbito do ETAC aconselha às seguintes recomendações:

- **Desaconselha-lhe a obrigatoriedade de aplicação da Portaria 216b/2008** (que substitui a Portaria n.º 1182/92), já que os parâmetros de oferta privada previstos por este instrumento normativo são fortemente indutores da motorização das famílias e da utilização do automóvel para a realização das actividades quotidianas e, conseqüentemente, apontam numa direcção contrária aquela que é defendida no âmbito deste estudo.

¹ Esta portaria foi substituída pela Portaria 216b/2008 de 3 de Março.

Tabela 1 – Parâmetros de dimensionamento da oferta de estacionamento no PDM em vigor

Usos do solo		Parâmetros mínimos de estacionamento	Local de estacionamento
Habitação	T0, T1, T2	1,5 lug. / fogo	Não especificado
	T3 ou superior	2,5 lug. / fogo	Não especificado
Escritórios e serviços	Superfície Útil $\leq 500 \text{ m}^2$	3 lug. / 100 m^2 abc	Interior do lote
	Superfície Útil $> 500 \text{ m}^2$	5 lug. / 100 m^2 abc	Interior do lote
Indústrias e armazéns	Área do lote $\leq 1.000 \text{ m}^2$	1 lug. / 200 m^2 ac	Interior do lote
	Área do lote $> 1.000 \text{ m}^2$	1 lug. / 100 m^2 ac	Interior do lote
Hotéis	por quarto	2 lug./5 quartos	Interior do lote
	Estacionamento de pesados de passageiros [1]	1 lug. / 70 quartos	Interior do lote
Comércio retalhista	Superfície Útil $\leq 500 \text{ m}^2$	2,5 lug. / 100 m^2 au	Interior do lote
	$500 \text{ m}^2 < \text{Superfície Útil} \leq 2.500 \text{ m}^2$	3 lug. / 100 m^2 au	Interior do lote
	Superfície Útil $> 2.500 \text{ m}^2$	3 lug. / 100 m^2 au Estudo de Tráfego	Interior do lote
Hipermercados e edifícios destinados a comércio grossista	$2.500 \text{ m}^2 < \text{Área bruta} \leq 4.000 \text{ m}^2$	5 lug. / 100 m^2 au	Interior do lote
		1 lug. pesados / 500 m^2 abc	Interior do lote
	$2.500 \text{ m}^2 < \text{Área Bruta} \leq 4.000 \text{ m}^2$	Estudo específico	
Salas de espectáculo		2 lug. / 25 lug. Sentados	Interior do lote
Equipamentos colectivos	Geral	2 lug. / 25 utentes	Interior do lote
	Saúde	1 lug. / 5 camas	Interior do lote
	Equipamentos educativos em edifícios exclusivos	1 lug. Autocarros de passageiros / 250 alunos	Interior do lote

[1] Nas áreas urbanizáveis
abc – área bruta de construção
ac – área de construção
au – área útil

Fonte: PDM de Cascais – Capítulo V, Secção I

- Recomenda-se igualmente **eliminar a obrigatoriedade de afectar no mínimo 12,5% da área do plano à definição das vias e parqueamentos**, uma vez que se defende que a proporção de área afecta a estes dois usos deve ser, definida em função: i) do desenho urbano e densidade construtiva associada, ii) da necessidade de garantir a adequada acessibilidade rodoviária e pedonal à área de intervenção do plano e, iii) das necessidades de estacionamento associados aos usos previstos em sede do plano.
- Sugere-se a **adoção de novos parâmetros de estacionamento associado à função habitacional**, uma vez que o dimensionamento do estacionamento estabelecido no regulamento do PDM, associado a esta função, é muito elevado (sobretudo porque o PDM define apenas a oferta mínima de estacionamento), sendo assim um convite à manutenção das elevadas taxas de motorização do concelho. Neste documento é apresentada uma proposta de **revisão dos parâmetros de estacionamento, tendo em consideração a tipologia das habitações (unifamiliar versus**

Normativo

colectiva) e estabelecendo limiares mínimos e máximos de oferta de estacionamento (vide o ponto B.3.7.2).

- Recomenda-se a revisão dos **parâmetros de dimensionamento do estacionamento em edifícios de escritórios, uma vez que estes são muito elevados**: se assumirmos uma capitação de 5,6 funcionários por cada 100 m² (normalmente em projectos de arquitectura considera-se 1 empregado por cada 18 m²), a provisão de estacionamento considerada em sede do PDM leva a que:
 - Em escritórios com Superfície Útil ≤ 500 m² mais de metade dos empregados tem assegurado lugar de estacionamento no interior do lote;
 - Em escritórios com Superfície Útil > 500 m² cerca de 90% dos funcionários pode chegar ao local de trabalho em automóvel, já que está disponível um lugar de estacionamento.
- Recomenda-se a avaliação dos parâmetros de **dimensionamento do estacionamento para salas de espectáculo**, uma vez que estes parecem ser baixos se estes espaços estiverem dissociados de outros usos, nomeadamente do uso comercial

Com efeito, o actual PDM estabelece a existência de 2 lugares de estacionamento por cada 25 lugares sentados; se se assumir uma taxa média de ocupação dos veículos utilizados pelos espectadores de 2 pessoas/veículo, então este rácio apenas permite acomodar cerca de 16% do total de espectadores, o que tendo em consideração a dependência do TI no concelho se traduz numa oferta muito reduzida. Quando se consideram salas de espectáculo

enquadradas em espaços com uso comercial estes parâmetros podem ser mais razoáveis, porque se admite que a oferta de estacionamento associada ao uso comercial pode ser utilizada pelos espectadores, uma vez que a pressão máxima de procura destes usos não é coincidente no tempo.

Sugere-se assim que, em sede de revisão do PDM, sejam inventariadas as principais salas de espectáculos presentes no concelho e avaliada a adequação da oferta de estacionamento para, eventualmente, considerar uma proposta mais equilibrada face às necessidades efectivas de estacionamento, em futuros espaços que se venham a criar.

- Recomenda-se, que em sede de revisão do PDM, sejam consideradas as **principais tipologias de equipamentos e reflectidas as suas especificidades**, de modo a melhor adequar os parâmetros de dimensionamento da oferta de estacionamento. Com efeito, a consideração de uma categoria única em que se consideram todos os equipamentos colectivos é demasiado abrangente, não permitindo acautelar convenientemente as necessidades de estacionamento que os diferentes equipamentos colectivos podem gerar. Se considerarmos, por exemplo, um equipamento escolar, as necessidades de estacionamento por “utente” são completamente distintas das necessidades de estacionamento de um Centro de Saúde.

Normativo

Realização de Estudos de Tráfego

Finalmente importa referir que, segundo o PDM actualmente em vigor, é obrigatória a realização de um Estudo de Tráfego nos casos em que são construídos edifícios e áreas destinadas a comércio retalhista, com uma área coberta total de pavimento igual ou superior a 2.500 m², ou no caso em que são construídos hipermercados ou edifícios destinados a comércio grossista. Mais concretamente, o artigo 87.º do PDM estabelece que o Estudo de Tráfego deve conter os elementos que permitam avaliar:

“A acessibilidade local em relação ao transporte individual;

A capacidade das vias envolventes;

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

O funcionamento das operações de carga e descarga.”

Também aqui se recomenda uma maior reflexão, já que se defende que este tipo de estudos deve ser realizado sempre que se esteja em presença de um empreendimento com alguma dimensão construtiva, seja qual for a sua utilização, uma vez que é fundamental acautelar a capacidade da rede rodoviária envolvente em acomodar estas novas cargas e, nos casos em que tal não seja possível, proceder às necessárias adaptações.

Por outro lado, e à luz do que tem sido defendido no ETAC, a avaliação não pode apenas cingir-se à consideração das acessibilidades rodoviárias e provisão de estacionamento. Importa também avaliar e garantir a boa acessibilidade em transporte colectivo e em modos suaves, quer na área interna ao plano ou

empreendimento, mas também deste relativamente à envolvente (vide ponto B.3.9).

B.2.2. Regulamento de Urbanização e Edificação do Município de Cascais (RUEM)



O RUEM (Regulamento n.º 591/2008, publicado em Diário da República, 2.ª série — N.º 222 — 14 de Novembro de 2008) tem como objectivo o estabelecimento de regras nas matérias sobre urbanização, edificação e utilização do espaço público, no âmbito das operações urbanísticas que sejam desenvolvidas no concelho de Cascais.

No que concerne aos aspectos que poderão ter implicações na estratégia de intervenção preconizada no âmbito do ETAC importa destacar o disposto nos artigos relativos ao **Alinhamento Viário** (Artigo 6º), **Plano de Acessibilidades** (Artigo 12º) e **Estacionamento** (Artigo 33º a 35º).

Alinhamento Viário

O artigo 6º estabelece que “os alinhamentos² a definir terão como base perfis tipo com faixa de rodagem de 6,50m de largura, ou 3,50m no caso de vias de sentido único, e com passeios de 2,25m de largura”.

² O alinhamento é definido no artigo 4º como a linha que, em planta, separa uma via pública dos edifícios existentes ou previstos ou dos terrenos contíguos, definida pela intersecção dos planos verticais das fachadas, muros ou vedações, com o plano horizontal dos arruamentos adjacentes.

Normativo

Este articulado não responde de forma eficaz aos desafios que se colocam em matéria de estruturação da rede rodoviária do concelho de Cascais, uma vez que **não entra em consideração com a necessidade de estabelecer uma hierarquização da rede rodoviária** e não acautela o estabelecimento de perfis transversais adequados aos seus diferentes níveis. Recomenda-se assim a sua alteração de modo a contemplar as características físicas dos vários níveis hierárquicos propostos no âmbito do ETAC (vide capítulo B.3.6).

O ponto 4 do mesmo artigo estabelece ainda que *“nos caminhos existentes nas zonas situadas fora dos perímetros urbanos pode ser dispensada a execução de passeios, sendo os alinhamentos definidos com base em perfis que contenham apenas faixa de rodagem e valetas marginais de escoamento de águas pluviais.”*

Dado que o disposto não acautela a reserva de espaço canal para a introdução futura de passeios ou pistas/faixas cicláveis, também aqui se recomenda a introdução de alterações ao articulado, de modo a não comprometer o desenvolvimento de soluções mais adequadas para as deslocações pedonais e em bicicleta.

Plano de Acessibilidades

O artigo 12º estabelece os elementos que devem integrar o plano de acessibilidades de pessoas de mobilidade condicionada, assim como as normas a que devem obedecer as alterações da textura e da pintura nas passagens de peões, dando deste modo seguimento ao previsto no Decreto-Lei n.º 163/2006, de 8 de Agosto.

Estacionamento

O artigo 34º estabelece que *“na concretização da dotação de estacionamento definida no Regulamento do PDM devem ser previstos lugares de estacionamento à superfície, em espaço de domínio público, na proporção de um lugar por fracção”*.

O articulado anteriormente transcrito não é claro no seu propósito porque não é explícito sobre o que entende por fracção, admitindo-se que esta possa ter correspondência ao fogo residencial, ficando, neste caso, por acautelar as necessidades de estacionamento de acesso público para os usos terciários e de comércio.

Se se considerar que esta fracção é equiparada ao fogo residencial, a provisão de estacionamento de acesso público resulta excessiva e é contraditória face à estratégia de intervenção do ETAC, já que esta procura o equilíbrio entre a necessidade de dar resposta às necessidades legítimas dos residentes e visitantes, mas não favorecendo a utilização massiva do transporte individual.

Recomenda-se por isso a revisão deste artigo, sugerindo-se que a capitação de oferta de estacionamento de acesso público seja substancialmente mais reduzida.

B.2.3. Regulamento das zonas de estacionamento tarifado e de duração limitada

Os centros urbanos de Cascais, Estoril, Parede, Carcavelos, Monte Estoril e São Domingos de Rana apresentam zonas em que o estacionamento é tarifado e de duração limitada.

Normativo

Esta oferta de estacionamento é regulada pelo Regulamento das Zonas de Estacionamento Tarifado e de Duração Limitada³, o qual estabelece a existência de cinco zonas de tarifação de estacionamento, identificadas por cores, respectivamente, Laranja, Vermelha, Azul, Amarela e Cinzenta⁴.

Nas zonas Amarela e Laranja, a tarifação do estacionamento abrange o período diurno (isto é, das 8:00 às 20:00) e nocturno (das 20:00 às 24:00), verificando-se que os tempos de permanência máxima diferem nos dois períodos. Nas zonas Azul e Vermelha, o estacionamento apenas é tarifado no período diurno.

As tarifas de estacionamento são as que se apresentam na Tabela 2.

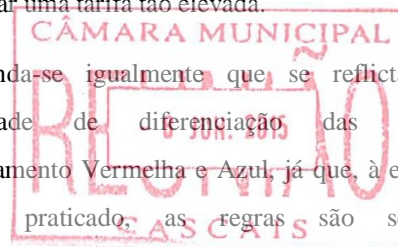
As regras de tarifação na zona Laranja são adequadas para as zonas em que se pretende uma forte rotação da procura, tanto no período diurno como no nocturno. Na zona Amarela estão incluídas as zonas que durante o dia podem ser utilizadas como estacionamento de longa duração, mas para as quais se procura taxas de rotação elevadas no período nocturno.

As tarifas praticadas na zona Laranja são mais elevadas do que o praticado na maior parte das cidades portuguesas, sendo apenas de destacar as tarifas praticadas no hipercentro turístico da cidade do Funchal, no qual é praticada uma tarifa de estacionamento de 1,55 euro/h. A aplicação deste tarifário em Cascais parece

enquadrar-se no mesmo segmento de procura; já no caso de Carcavelos será de reflectir se será mesmo necessário considerar uma tarifa tão elevada.

Recomenda-se igualmente que se reflecta sobre a necessidade de diferenciação das zonas de estacionamento Vermelha e Azul, já que, à excepção do tarifário praticado, as regras são semelhantes, recomendando-se a adopção da tarifa de 0,80 Euro/hora, caso seja acolhida a sugestão de simplificação das zonas tarifárias.

O regulamento de estacionamento prevê condições de excepção para os residentes nas zonas tarifadas, admitindo a emissão de um máximo de dois dísticos, desde que não disponham de estacionamento no imóvel em que habitam. A renovação do dístico de residente deve ser realizada a cada dois anos.



³ Definido no Boletim Municipal de 9 de Setembro de 2002, posteriormente actualizado, mas ao qual não foi possível ter acesso.

⁴ O regulamento consultado apenas refere as quatro primeiras, mas a página da Emparque refere a existência de uma zona cinzenta em Cascais.

Normativo**Tabela 2 – Regras de estacionamento nas zonas de estacionamento tarifado e de duração limitada**

Zona	Duração máxima de estacionamento (hora)		Tarifa horária (€/h)	Tarifa máxima (€) [1]		Aglomerados em que existe estacionamento tarifado			
	Dia	Noite		Dia	Noite	Cascais	Estoril	Carcavelos	Parede
Laranja	2	4	1,30	10,4	5,2	X		X	
Vermelha	2	-	0,80	6,7	-	X	X	X	X
Azul	2	-	0,60	4,8	-	X			X
Amarela	12	4	0,80	6,0	4,0		X		
Cinzenta	4	n.d.	0,80	n.d.	n.d.	X			

[1] Estimado a partir do Regulamento de 2002.

Fonte: Regulamento Municipal das Zonas de Estacionamento Tarifado e de Duração Limitada. Actualização dos tarifários com base na informação constante fornecida pela Emparque, Fevereiro de 2011

B.2.4. Outros regulamentos

A CMC não dispõe de um Regulamento de Operações de Cargas e Descargas.

Normativo

B.3. Contributo do ETAC para a produção / revisão de regulamentos municipais

B.3.1. Enquadramento

Algumas das propostas desenvolvidas no Dossier 7 (Projectos) devem ser transpostas ao nível dos regulamentos municipais, nomeadamente no âmbito do processo de revisão do PDM, actualmente em curso.

Nesse sentido, o presente capítulo sistematiza as propostas que podem (devem) ter expressão nos regulamentos municipais, identificando-se, para cada uma destas, o instrumento legal mais adequado para albergar cada uma das temáticas.

No desenvolvimento do presente capítulo manteve-se a posição relativa das propostas no Dossier 7, o que tem como objectivo facilitar a correspondência entre estes dois *dossiers*.

B.3.2. Transporte Colectivo

A hierarquização e reforço da oferta proporcionada pela rede de transportes colectivos é um dos vectores fundamentais de intervenção do ETAC, estando assente em dois aspectos:

- O conjunto de serviços de transporte colectivo deve ser hierarquizado de modo a facilitar uma maior compreensão por parte dos utilizadores potenciais;
- A organização da rede de transportes colectivos tem que ter em consideração os serviços de transporte, mas também a rede de interfaces.

Seguidamente sistematizam-se os aspectos que poderão ser tidos em consideração no processo de revisão do PDM.

B.3.2.1. Hierarquia da Rede de TC

A hierarquização da rede de transportes colectivos tem como principais objectivos (vide capítulo D.2.2 do Dossier 7):

- **Facilitar a leitura da organização da rede** por todos os (potenciais) utilizadores;
- **Promoção de uma melhor acessibilidade em TC** aos principais pólos geradores (i.e., aos principais equipamentos colectivos, pólos comerciais e/ou de emprego);

A proposta de hierarquização da rede de TC tem subjacentes os seguintes princípios base:

- **A linha ferroviária de Cascais é, e continuará a ser, um eixo de oferta estruturante** e, como tal, é fundamental estabelecer a adução da procura em transporte colectivo a esta linha;
- **Existe uma rede de TC rodoviário** que deve ser melhorada e complementada de modo a responder adequadamente aos desejos de mobilidade dos residentes e visitantes;
- A hierarquização da rede de TC rodoviário tem em consideração **a abrangência e alcance das linhas e critérios quantificados de avaliação** do potencial de procura.



Normativo

As carreiras de TC rodoviário são classificadas em **função da sua abrangência** em:

- **Inter-concelhias**, quando as carreiras promovem a ligação de Cascais a outros concelhos;
- **Internas**, quando promovem serviços apenas no território do concelho de Cascais.

Do **ponto de vista do potencial da procura e da intensidade da oferta proporcionada**, as carreiras são classificadas em:

- **Estruturantes** – correspondem às carreiras com maior potencial de procura e que promovem ligações de longo alcance, no contexto inter-concelhio ou internamente ao concelho de Cascais;
- **Secundárias** – neste nível agregam-se as carreiras com níveis de procura intermédia, mas que se inserem em corredores fundamentais de estruturação da oferta;
- **Locais** – Estes podem ser de dois tipos:
 - à escala das ligações inter-concelhias, são aquelas que apenas servem marginalmente parte do concelho;
 - à escala do concelho de Cascais, promovem as ligações entre as principais estações ferroviárias

e os bairros localizados na sua proximidade, correspondendo a carreiras mais curtas do que as restantes.

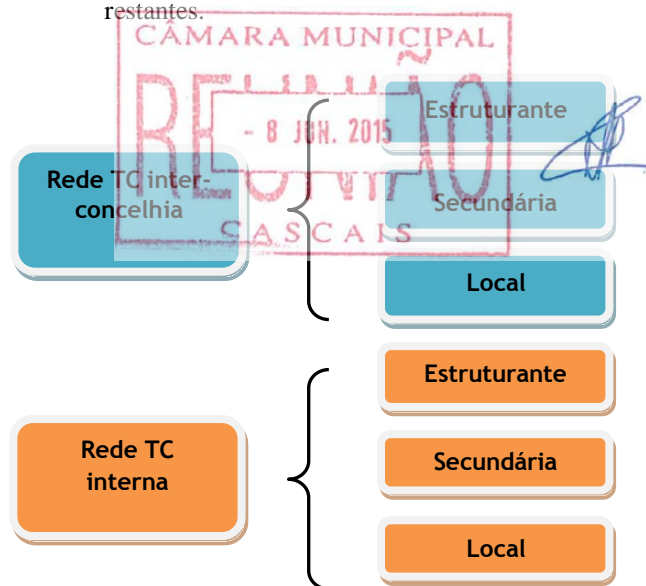


Figura 2 – Classificação da oferta de TC rodoviário

As Tabela 3 e Tabela 4 apresentam os critérios considerados para classificar as carreiras em Inter-concelhias e Internas e, dentro destas, em Estruturantes, Secundárias e Locais.

Tabela 3 – Critérios de classificação das carreiras inter-concelhias de TC rodoviário

Classificação das linhas		Procura potencial 2008 TD – TM (pax)	Procura potencial 2008 TD – TM / km (pax./km)	Abrangência territorial
Inter-concelhia	Estruturante	[14.000 - ∞]	[600 - ∞]	Ligações Norte-Sul ao concelho de Sintra Ligações internas entre a Parede, Abóboda e Oeiras
	Secundária	[5.500 – 14.000[[250 – 600[Ligações Norte-Sul secundárias ou com menor intensidade de procura
	Local	-	-	Serve marginalmente alguns bairros do concelho de Cascais

TD – Todo o dia; TM – Todos os Modos

Normativo

Tabela 4 – Critérios de classificação das carreiras internas de TC rodoviário

Classificação das linhas		Procura potencial 2008 TD – TM (pax)	Procura potencial 2008 TD – TM / km (pax./km)	Abrangência
Interna	Estruturante	[30.000 - ∞]	[1.400 - ∞]	Ligações de Cascais às estações do Estoril e Carcavelos que promovem a ligação à zona de Alcabideche / CascaShopping
	Secundária	[8.000 – 15.000[[750 – 1.400[Ligações nos principais corredores de oferta
	Local	[8.000 – 14.000[[1.000 – 2.000[Ligações entre as principais estações ferroviárias aos bairros mais densos e com procura potencial muito elevado.
		[2.000 – 9.500[[200 – 900[Ligações entre as principais estações ferroviárias e alguns bairros com menor densidade populacional (zonas rurais ou mais dispersas)

TD – Todo o dia; TM – Todos os Modos

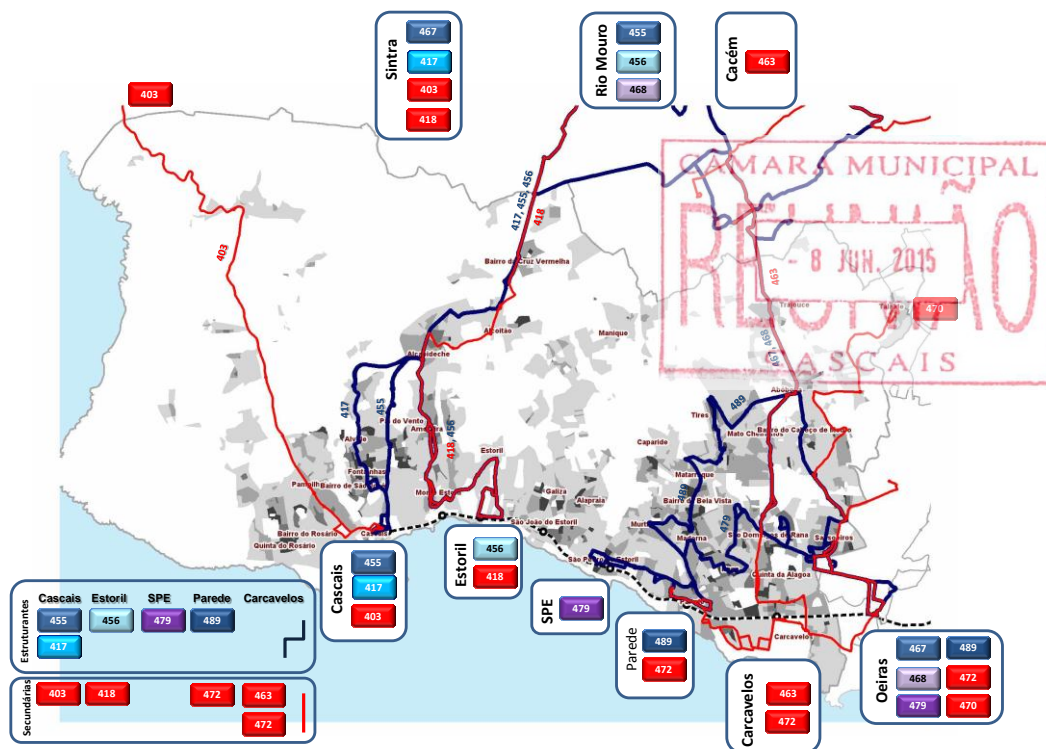


Figura 3 – Oferta de TC Inter-concelhia estruturante e secundária

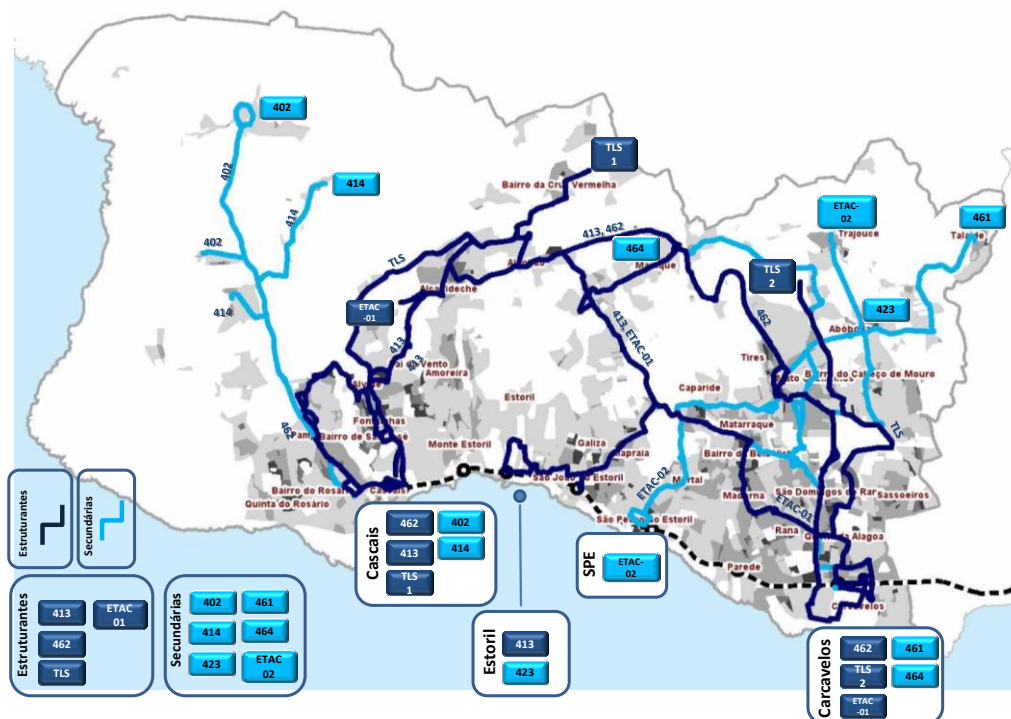


Figura 4 – Oferta de TC Interna estruturante e secundária

Normativo

As carreiras de TC rodoviário devem garantir as condições de serviço apresentadas na Tabela 5 e na Tabela 6.

Tabela 5 – Características funcionais a atender pela rede de transporte colectivo rodoviário

Atributos	Estruturantes	Secundárias	Locais	
			Inter-concelhias	Internas
Principais funções	Carreiras com maior potencial de procura e que promovem ligações de longo alcance, no contexto inter-concelhio ou internamente ao concelho de Cascais	Carreiras com níveis de procura intermédia, mas que se inserem em corredores fundamentais de estruturação da oferta.	Carreiras que servem marginalmente parte do concelho	Promovem as ligações entre as principais estações ferroviárias e os bairros localizados na sua proximidade.
Intervalo entre circulações no período diurno	<i>(consultar Tabela 6)</i>			
Velocidade comercial [1]	≥ a 25 km/h	≥ a 20 km/h	n.a.	≥ a 14 km/h
Níveis de fiabilidade [2]	≥ a 99%	≥ a 95%	n.a.	≥ a 95%
Níveis de regularidade [3]	≥ a 95%	≥ a 90%	n.a.	≥ a 80%
Distâncias Médias Inter-estações	600 - 700 m	450 – 550 m	n.a.	300 – 350 m
Horário de funcionamento	(min) 6:00 – 1:00 h	(min) 6:00 – 24:00 h	n.a.	Não definido
Outras características	<p>Esta rede deve servir preferencialmente os corredores com usos do solo diferenciados, de modo a assegurar bons níveis de procura durante todo o dia.</p> <p>A oferta de transporte pode ser assegurada por autocarros ou por veículos tecnologicamente mais evoluídos (e.g., eléctrico sobre pneus, com sistema de guiamento óptico, etc.)</p> <p>Podem ser ou não desenvolvidos em sítio próprio, sendo fundamental garantir os padrões de fiabilidade e regularidade propostos.</p>	O serviço é garantido por autocarros convencionais	O serviço é garantido por autocarros convencionais	Os serviços podem ser garantidos por autocarros convencionais ou autocarros Mini nos bairros menos densos ou naqueles em que a malha urbana torna difícil a circulação de um veículo convencional.

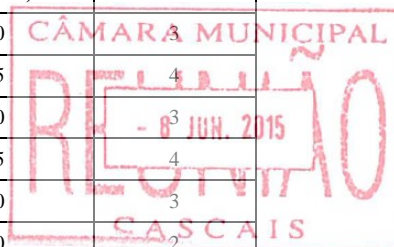
[1] Velocidade de serviço dos transportes colectivos que incorpora, para além do tempo de circulação, os tempos de imobilização dos veículos nas paragens e durante o percurso (e.g. imobilização nos semáforos, por exemplo).

[2] Percentagem de serviços efectivamente realizados face ao total de serviços programados.

[3] Percentagem de serviços que são desenvolvidos no horário inicialmente estabelecido.

Tabela 6 – Proposta de reforço das frequências nas linhas inter-concelhias e internas

Tipologia de carreira	Hora de Início	Hora de fim	Intervalo de serviço (minutos entre passagens)	Circulações/hora/sentido
Inter-concelhias Estruturantes	6:00	7:00	0:20	4
	8:00	11:00	0:15	3
	11:00	16:00	0:20	4
	16:00	20:00	0:15	3
	20:00	22:00	0:20	3
	22:00	1:00	0:30	2
Inter-concelhias Secundárias	5:30	7:00	0:30	2
	7:00	11:00	0:20	3
	11:00	16:00	0:30	2
	16:00	20:00	0:20	3
	20:00	0:30	0:30	2
Internas Estruturantes	6:00	7:00	0:20	3
	7:00	11:00	0:10	4
	11:00	16:00	0:20	3
	16:00	20:00	0:10	4
	20:00	22:00	0:20	3
	22:00	1:00	0:30	2
Internas Secundárias	6:00	7:00	0:30	2
	7:00	11:00	0:20	3
	11:00	16:00	0:30	2
	16:00	20:00	0:20	3
	20:00	0:00	0:30	2




B.3.2.2. Hierarquia das interfaces

As interfaces de transporte são nós do sistema de transportes que permitem conexões entre vários modos e/ou serviços de transporte e que contam com uma infraestrutura especialmente desenhada para facilitar os transbordos. A qualidade de uma interface pode ser medida pela minimização do tempo despendido e do tempo percebido pelos passageiros em transbordo, assim como pelo conjunto de valências dos serviços complementares oferecidos aos seus utilizadores.

A hierarquização das interfaces de transporte do concelho de Cascais tem em consideração os seguintes critérios (vide capítulo D.2.4 do Dossier 7):

- Inserção urbana;
- Acesso directo à oferta proporcionada pela Linha de Cascais;
- Diversidade e intensidade da oferta de TC, a qual é avaliada em função do número de carreiras e circulações presentes em cada interface;
- Oferta de estacionamento de longa duração;

Normativo

- Condições de espera e de informação aos passageiros;
- No caso das interfaces existentes, o potencial de procura (movimentos de passageiros, tendo-se considerado os resultados da procura das estações da CP).

Mais concretamente, as interfaces de transporte existentes e previstas foram classificadas tendo em consideração os critérios apresentados nas Tabela 7 e Tabela 8.

**Tabela 7 – Critérios considerados para classificar as interfaces de transporte**

Interface	Designação	Inserção urbana	Acesso à Linha de Cascais	Oferta em TC rodoviário		Procura (movimentos de pax)
				N.º de carreiras	N.º de circulações (2 sentidos)	
1.º Nível	Principal	Inserido num centro urbano com forte concentração de emprego, comércio e serviços, mas também com uma forte componente residencial	Obrigatória	≥ 10	≥ 1.000	≥ 15.000
2.º Nível	Secundário	Localizado em centros urbanos secundários	Desejável	≥ 6	≥ 600	≥ 8.500
3.º Nível	Local	Serviço ao bairro e/ou serviço a hospitais, escolas ou centros comerciais	Opcional	-	-	-

Tabela 8 – Critérios considerados para classificar as interfaces de transporte (cont.)

Interface	Designação	Oferta de estacionamento	Acessibilidade pedonal e bicicleta	Disponibilidade de serviço de táxis	Zona de Kiss & Ride	Condições de atendimento e Informação
1.º Nível	Principal	Opcional ⁵	Elevada	Elevada ⁶	Elevada ⁷	Excelentes
2.º Nível	Secundário	Elevada a Intermédia	Elevada a Intermédia	Intermédia ⁸	Intermédia ⁹	Muito boas
3.º Nível	Local	Intermédia a reduzida	Intermédia a reduzida	Intermédia a reduzida	Intermédia a reduzida	Boas

⁵ A consideração do estacionamento como uma valência opcional parece ser contraditória face à importância das interfaces de 1.º nível; todavia, porque se inserem em tecidos urbanos consolidados e com forte capacidade de geração/atração de viagens, a oferta de estacionamento para longas permanências nem sempre é possível e, nalguns casos, é mesmo de desaconselhar. No caso concreto do concelho de Cascais, a única interface que pode ser classificada como tal é Cascais, a qual possui oferta de estacionamento que pode ser utilizada em movimentos de park&ride.

⁶ Espaço disponível para 8 táxis em espera e lugares sentados para 10 pessoas.

⁷ Espaço disponível para 8 veículos em movimentos do tipo Kiss & Ride e lugares sentados para 10 pessoas.

⁸ Espaço disponível para 4 táxis em espera e lugares sentados para 5 pessoas.

⁹ Espaço disponível para 4 veículos em movimentos do tipo Kiss & Ride e lugares sentados para 5 pessoas.

Normativo

Na Tabela 9 e Tabela 10 apresenta-se a avaliação das interfaces existentes e propostas no âmbito do ETAC de Cascais, relativamente a cada um dos critérios, e a

respectiva classificação final, assumindo-se desde já a concretização das medidas que permitem dotar cada uma destas interfaces das valências consideradas.

Tabela 9 – Hierarquia final proposta para a rede de interfaces (1.ª parte)

Interface	Inserção urbana	Acesso à Linha de Cascais	Oferta em TC rodoviário	N.º de circulações (2 sentidos)	Procura (movimentos de pax)	Oferta de estacionamento
Cascais	1	Sim	1	1	3	Sim
Monte Estoril	3	Sim	-	-	3	Sim
Estoril	2	Sim	2	3	3	Sim
São João do Estoril	2	Sim	3	3	3	Sim
São Pedro do Estoril	2	Sim	3	3	3	Sim
Parede	2	Sim	3	3	2	Sim
Carcavelos	2	Sim	2	1	2	Sim
Alcabideche	3	Não	2	3	3	Não
Hospital	3	Não	3	3	3	Sim
Cascais Shopping	3	Não	2	3	3	Sim
Alapraia	3	Não	3	3	3	Sim
Manique	3	Não	3	3	3	Sim
Abóboda	3	Não	2	3	3	Sim
São Domingos de Rana (Cemitério)	3	Não	3	3	3	Não
São Domingos de Rana (Igreja)	3	Não	3	3	3	Sim

Tabela 10 – Hierarquia final proposta para a rede de interfaces (2.ª parte)

Interface	Acessibilidade pedonal e bicicleta	Disponibilidade de serviço de táxis	Zona de Kiss & Ride	Condições de atendimento e Informação	Classificação das interfaces
Cascais	Elevada	Sim	Sim	Boa	1
Monte Estoril	Reduzida	-	Não	Intermédia	3
Estoril	Intermédia	Sim	Sim	Boa	3
São João do Estoril	Intermédia	Sim	Sim	Boa	3
São Pedro do Estoril	Intermédia	Sim	Sim	Boa	3
Parede	Elevada	Sim	Sim	Boa	2
Carcavelos	Elevada	Sim	Sim	Boa	2
Alcabideche	Intermédia	-	-	Intermédia	3
Hospital	Intermédia	Sim	-	Intermédia	3
CascaisShopping	Intermédia	Sim	-	Intermédia	3
Alapraia	Intermédia	-	-	Intermédia	3
Manique	Intermédia	-	-	Intermédia	3
Abóboda	Intermédia	-	-	Intermédia	3
São Domingos de Rana (Cemitério)	Intermédia	-	-	Intermédia	3
São Domingos de Rana (Igreja)	Intermédia	-	-	Intermédia	3

Normativo

As interfaces propostas são apresentadas esquematicamente na Figura 5, sendo possível identificar um conjunto de oito novas interfaces de transporte localizadas em pontos de maior concentração urbana e/ou de convergência da oferta de transporte colectivo.

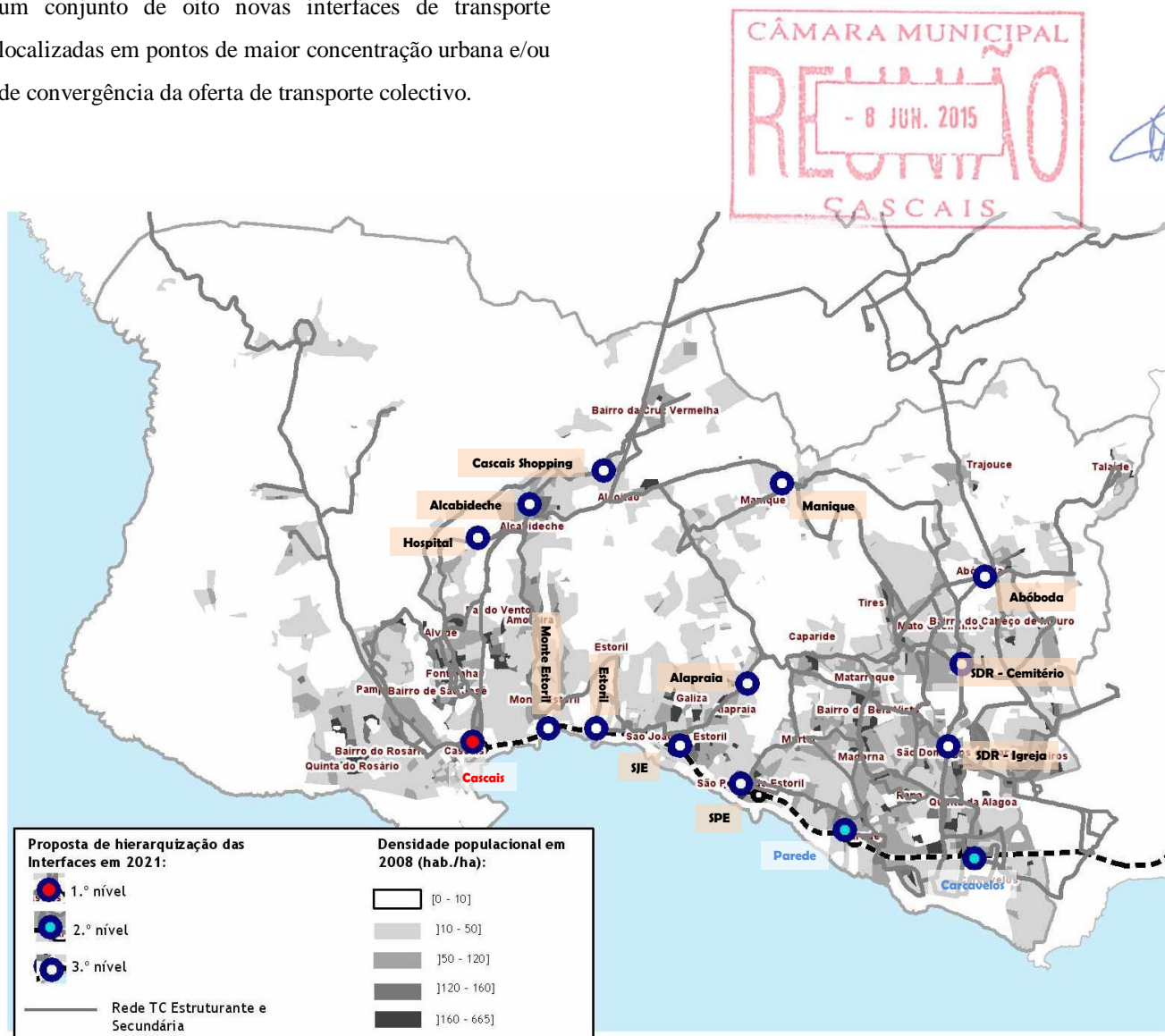


Figura 5 – Proposta de hierarquização da rede de interfaces

Normativo

B.3.2.3. Acessibilidade para todos em TP

As interfaces propostas no âmbito do ETAC devem atender à necessidade de promover a acessibilidade para todos em TP, nomeadamente nos acessos a estas (cumprindo o disposto no DL 163/2006) e procurando minimizar a altura das paragens face à dos veículos (tendo em consideração as práticas internacionais em matéria de dimensionamento das plataformas das paragens).

Recomenda-se neste sentido que o **programa de intervenção abranja primeiro as paragens que definem a rede estruturante de interfaces**, e depois se privilegie as paragens que servem os corredores estruturantes de oferta, sendo que neste contexto, se **propõe a intervenção prioritária nas paragens na EN249-4** (vide capítulo D.2.7 do Dossier 7).

Finalmente, o *layout* dos veículos é também de extrema importância para facilitar a acessibilidade a todos; neste domínio, a renovação da frota da Scotturb traduz-se num contributo importante para uma maior facilidade de acesso das pessoas com mobilidade reduzida.

B.3.3. Rede pedonal

Reconhecendo a importância das deslocações a pé como forma de promover padrões de mobilidade mais sustentáveis, o ETAC procura **promover a qualificação e expansão da rede pedonal estruturante** (vide capítulo D.3.1 do Dossier 7), a qual poderá ser contemplada no processo de revisão do PDM ou em outros Instrumentos de Gestão Territorial.

Dada a impossibilidade de qualificar de forma universal a rede pedonal do concelho (num espaço de 10 anos), consideram-se como **zonas de intervenção prioritária** para o desenvolvimento de **acções que visem a melhoria da acessibilidade pedonal**, as que cumprem os seguintes critérios:

- Zonas com maior **potencial de transferência de viagens do TI para o modo pedonal**, ou seja, as zonas com maior concentração de viagens em TI com distâncias iguais ou inferiores a 1,5 km (com base na estrutura actual das viagens), uma vez que é apenas neste segmento de distância que é admissível captar viagens para o modo pedonal;
- Zonas com maior concentração de **emprego** (superior a 25 postos de trabalho /ha);
- Zonas onde se localizam os **Núcleos Urbanos com Valor Patrimonial** (classificação da CMC) com maior concentração de **comércio, serviços e equipamentos**;
- Zonas onde se localizam os principais **interfaces de transportes**;
- Zonas com **maiores acréscimos de população e/ou emprego** nos cenários de futuro.

Os percursos pedonais principais a incluir na rede pedonal estruturante devem, por sua vez, contemplar:

- As ligações pedonais aos principais **pólos geradores**, como por exemplo, grandes espaços comerciais, pólos de emprego e equipamentos colectivos (e.g. equipamentos desportivos, estabelecimentos de ensino, equipamentos de saúde), incluindo os pólos com uma localização excêntrica aos aglomerados urbanos. Deve ser dada especial atenção às ligações entre os pólos geradores e as

Normativo

zonas urbanas de maior densidade, assim como às interfaces de transportes;

- As principais ligações pedonais às **interfaces de transporte** face ao espaço urbano em que se inscrevem;
- Os percursos com maior intensidade de **comércio, serviços e equipamentos colectivos**, bem como pólos de atracção **turística**;
- Os principais percursos que permitem transpor as **barreiras da Estrada Marginal e da ferrovia**, estabelecendo a ligação entre as zonas urbanas ou de

recreio lazer (e.g. passeio marítimo) adjacentes a estas infra-estruturas;

- Os principais percursos de ligação entre **núcleos urbanos próximos**;
- As principais ligações a zonas de **expansão urbana** (com PP ou loteamento aprovados);

Na Figura 6, apresenta-se a proposta de rede pedonal estruturante, assim como as zonas consideradas de intervenção prioritária.



Figura 6 – Rede pedonal estruturante

Normativo

Esta rede de mobilidade pedonal deverá satisfazer um conjunto de requisitos que permitam uma circulação atractiva, segura e de qualidade pelos diversos utilizadores, devendo respeitar os critérios sintetizados na tabela seguinte.

Tabela 11 – Critérios de qualidade a respeitar no planeamento de redes de modos suaves

Segurança	<ul style="list-style-type: none"> • Minimização dos potenciais conflitos com o tráfego (motorizado e não motorizado). • Criação de espaços visualmente permeáveis, desencorajando comportamentos anti-sociais (violência, crime) e permitindo a segurança de pessoas e bens, no período diurno e nocturno. • Iluminação adequada.
Continuidade / Coerência	<ul style="list-style-type: none"> • Boa integração na malha urbana, com interligação eficiente e lógica dos percursos pedonais. • Existência de poucas interrupções nos percursos. • Ligação entre redes de diferentes hierarquias (redes pedonais/cicláveis locais devem estar ligadas a redes de nível superior).
Encaminhamento lógico	<ul style="list-style-type: none"> • Promoção de percursos directos e funcionais.
Acessibilidade / universalidade	<ul style="list-style-type: none"> • Promoção de um desenho urbano universal e inclusivo, atendendo às necessidades de todo o tipo de utilizadores, especialmente os mais vulneráveis (crianças, idosos, pessoas com mobilidade condicionada). • Acessibilidade universal aos principais pólos atractores de deslocações. • Eliminação de barreiras, com especial atenção à colocação de mobiliário urbano, elementos paisagísticos e iluminação. • Dimensionamento das infra-estruturas (passeios) adequado às necessidades dos peões.

Atractividade / Conectividade	<ul style="list-style-type: none"> • Ligação a destinos-chave, como interfaces de transportes, zonas residenciais, locais de trabalho/estudo, zonas comerciais e pólos de lazer. • Presença de elementos que permitam ou estimulem a interacção social. • Promoção do usufruto do património natural e construído.
Legibilidade	<ul style="list-style-type: none"> • Facilidade de orientação proporcionada pelo espaço urbano aos residentes, trabalhadores e visitantes, através de um adequado desenho urbano, sinalização e existência de marcos visuais (pontos notáveis).
Conforto	<ul style="list-style-type: none"> • Utilização de materiais confortáveis, seguros e adequados ao uso, desgaste e elementos do clima. • Utilização de elementos paisagísticos atractivos e de infra-estruturas de apoio que confirmem qualidade ao espaço público e promovam a estadia. • Minimização da exposição ao ruído, ao vento e a elevados volumes de tráfego rodoviário.

Importa realçar ainda que qualquer intervenção deverá ter em consideração as necessidades dos utilizadores mais vulneráveis, dando cumprimento ao disposto no decreto-lei n.º 163/2006, de 8 de Agosto.

B.3.4. Planos Municipais ou Planos Locais de Acessibilidade para Todos

Os municípios portugueses têm até 2017 para cumprir o disposto no decreto-lei n.º 163/2006, existindo já diversos municípios a desenvolver Planos Municipais ou Planos Locais de Acessibilidade para Todos.

Foram assim identificados, como zonas consideradas preferenciais para a elaboração destes programas locais, os **centros dos núcleos urbanos com valor patrimonial** (classificação CMC), onde a **diversidade de usos**

Normativo

existente é maior (maior potencial para deslocações pedonais) e onde é mais necessário intervir numa óptica de **dinamização e requalificação dos espaços públicos** (vide capítulo D.3.2 do Dossier 7).

Estes núcleos, apresentados na Figura 7, são assim: Trajouce, Abóboda, Tires, S. Domingos de Rana, Rebelva, Carcavelos, Parede, Murtal, Manique, Bicesse,

Estoril, Alcabideche, Cascais e Torre.

Note-se que a identificação destes núcleos poderá ainda ser considerada no processo de revisão do PDM.

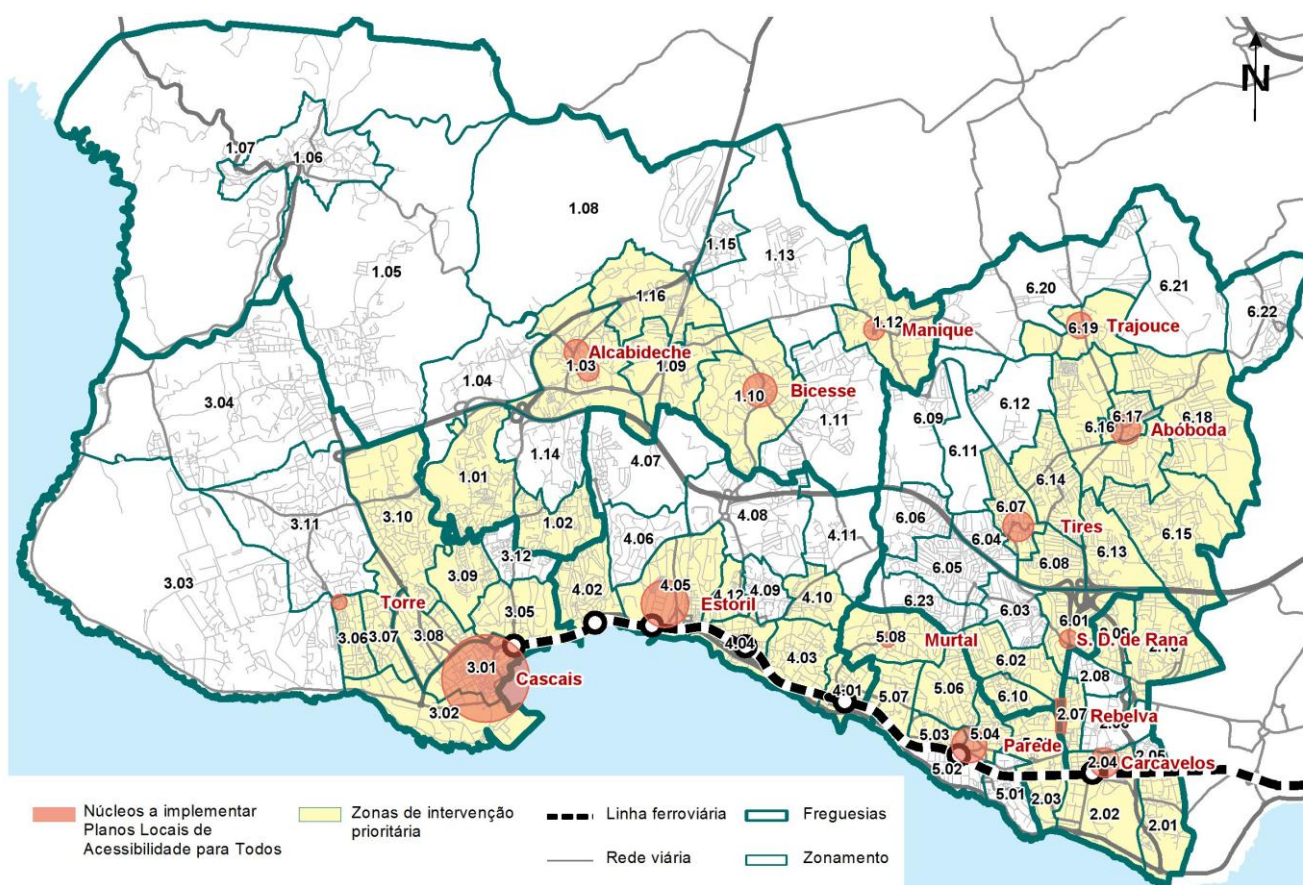


Figura 7 – Núcleos urbanos prioritários para o desenvolvimento de Planos Locais de Acessibilidade para Todos

Normativo

B.3.5. Rede Ciclável

Propõe-se no âmbito do ETAC a **criação de uma rede ciclável**, adequando a tipologia de percursos cicláveis aos volumes de circulação rodoviária e à velocidade permitida nas vias, **de modo a criar condições de conforto e segurança para a utilização deste modo** nas deslocações de curta distância (vide D.4.1 do Dossier 7).

Esta rede estruturante poderá ser assim contemplada no processo de revisão do PDM, devendo no futuro, no âmbito da realização de PU ou PP, ser acauteladas as ligações a esta rede ciclável, de modo a assegurar a sua continuidade.

A configuração da rede ciclável deve permitir a ligação entre as zonas residenciais e os centros urbanos, os principais pólos passíveis de gerar deslocações em bicicleta (equipamentos escolares, desportivos e de lazer, pólos de emprego) e as interfaces de transporte, devendo ser **hierarquizada, segura, coerente, directa, atractiva e confortável**.

São consideradas prioritárias para o desenvolvimento de acções que visem a melhoria da acessibilidade em bicicleta, as seguintes zonas:

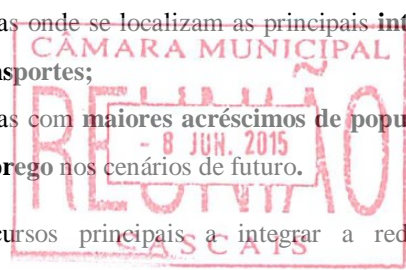
- Zonas com maior **potencial de transferência de viagens do TI para o modo ciclável**, ou seja, as zonas com maior concentração de viagens em TI no escalão de distância entre 1,5 e 4,5 km (uma vez que é neste escalão de distância que a opção pela bicicleta é mais atractiva e eficiente);
- Zonas com maior concentração de **emprego** (superior a 25 postos de trabalho /ha);
- Zonas onde se localizam os **Núcleos Urbanos com Valor Patrimonial** (classificação da CMC) com

maior concentração de **comércio, serviços e equipamentos**;

- Zonas onde se localizam as principais **interfaces de transportes**;
- Zonas com **maiores acréscimos de população e/ou emprego** nos cenários de futuro.

Os percursos principais a integrar a rede ciclável estruturante devem respeitar os **declives adequados à circulação em bicicleta**, contemplando:

- As principais ligações entre **pares O/D** (zonas ETAC) com um **número considerável de viagens realizadas em TI** com distâncias entre 1,5 e 4,5 km;
- As principais ligações a **pólos geradores**, como por exemplo, grandes espaços comerciais, pólos de emprego e equipamentos colectivos (e.g. equipamentos desportivos, estabelecimentos de ensino, equipamentos de saúde) e pólos de atracção turística;
- As principais ligações **às interfaces de transporte** face ao espaço urbano em que se inscrevem;
- Os principais percursos que permitem transpor as **barreiras da Estrada Marginal e do caminho-de-ferro**, estabelecendo a ligação entre as zonas urbanas ou de recreio lazer (e.g. passeio marítimo) adjacentes a estas infra-estruturas;
- Os **percursos cicláveis existentes** (a Ciclovía do Guincho; a Ciclovía da Areia; o Circuito Urbano Ciclável na Vila de Cascais e o Corredor Ciclável no



Normativo

Paredão Cascais-Estoril¹⁰), os quais têm sobretudo uma função turística e de lazer;

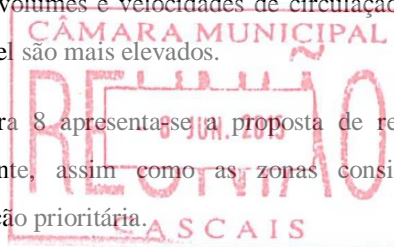
- Os **percursos cicláveis previstos** (ao longo da Av. Jorge V e a ligação ao Centro Comercial Riviera, em Carcavelos) e **em estudo pela CMC** (corredor entre São João do Estoril – Parede e Carcavelos);
- Os percursos que potenciam a **fruição natural e cultural** do concelho;
- As principais ligações a zonas de **expansão urbana** (com PP ou loteamento aprovados).

No que concerne aos declives aceitáveis para as deslocações em bicicleta devem-se considerar as recomendações definidas pela bibliografia de referência, as quais indicam que um declive de 5% consegue ser transposto por uma grande abrangência de utilizadores (sendo que, entre 3% e 5%, os percursos cicláveis não deverão apresentar distâncias demasiado extensas sem interrupções ou paragens). Os eixos com declives superiores a 5% podem contudo funcionar como espaço ciclável de ligação em distâncias curtas.

Tendo como objectivo a segurança e conforto dos

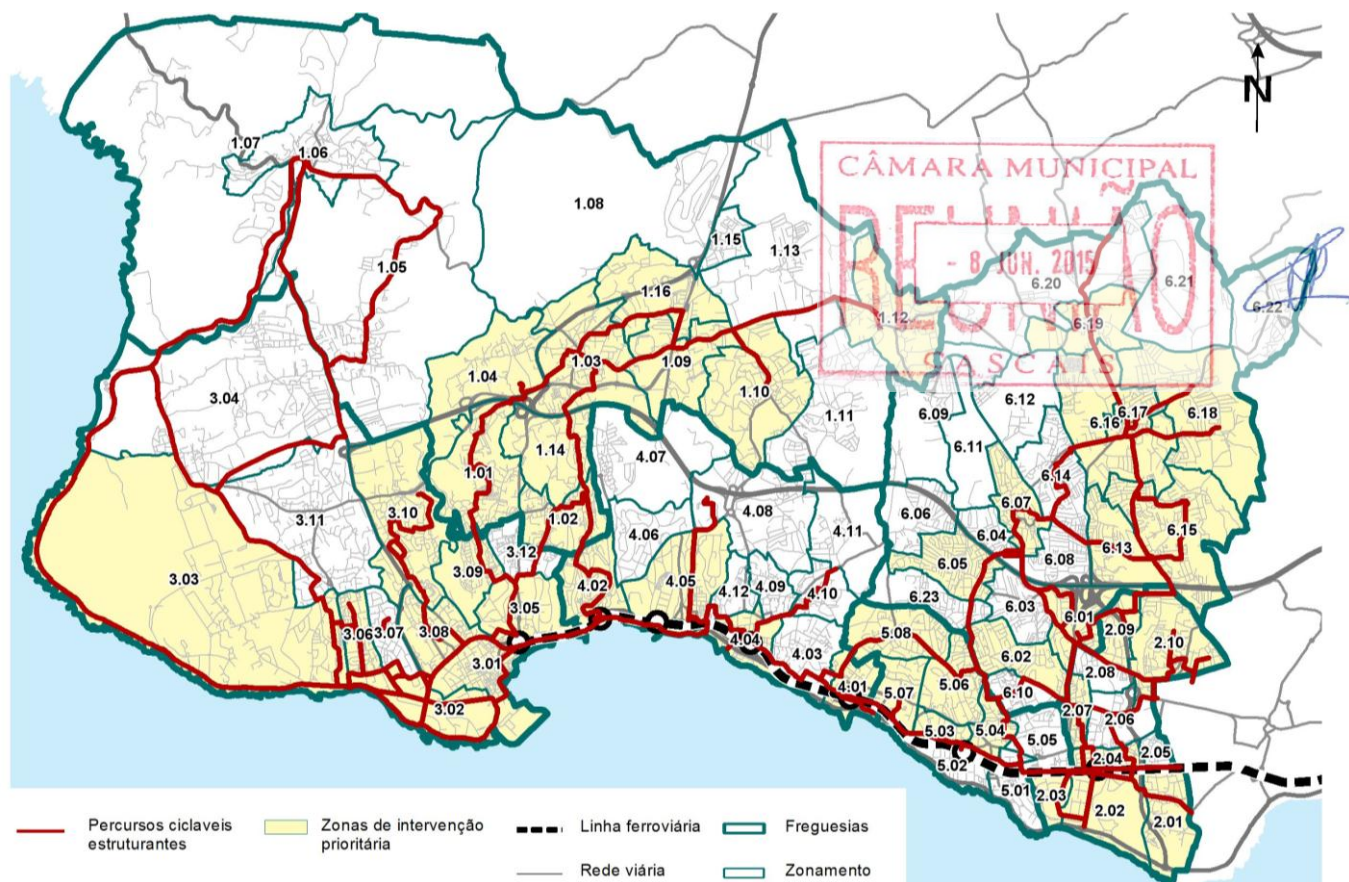
utilizadores da bicicleta deve evitar-se ainda a selecção de percursos em vias de hierarquia superior (nível 1 e 2), onde os volumes e velocidades de circulação do tráfego automóvel são mais elevados.

Na Figura 8 apresenta-se a proposta de rede ciclável estruturante, assim como as zonas consideradas de intervenção prioritária.



¹⁰ A utilização deste corredor (inaugurado em Setembro de 2010) está sujeita ao cumprimento de diversas regras, sendo interdito aos ciclistas em alguns horários (no período de Verão: entre as 10h e as 18h, nos dias úteis, e todo o dia, nos fins-de-semana e feriados; no período de Inverno: entre as 10h e as 18h, nos fins-de-semana e feriados) e nas zonas de circulação de peões assinaladas. A circulação de bicicletas é assim apenas permitida em 4 troços descontínuos, os quais de encontram assinalados com pintura no pavimento, sendo estes: 1) entre o Escotilha Bar e Bar Baiuca (270m); 2) entre o Bar Pica e o Jonas Bar (480m); 3) entre os Bares do Tamariz e Restaurante Bolina (190m); e 4) entre o Restaurante Bolina e o Snack-Bar Surpresa (290m). Nos espaços de transição entre estes troços, onde o conflito entre os diversos utentes é maior devido ao estrangulamento do paredão, as bicicletas têm que ser transportadas pela mão.

Normativo


Figura 8 – Rede ciclável estruturante

Importa sublinhar que a rede ciclável não deverá ser apenas composta por vias de utilização exclusiva da bicicleta, sendo possível distinguir a seguinte tipologia de percursos cicláveis, consoante o tipo de segregação com o tráfego automóvel:

Via banalizada (coexistência)	Percorso onde a circulação de bicicletas ocorre em convivência com o tráfego motorizado no espaço viário. É sempre unidirecional, seguindo o sentido da corrente de tráfego. Pelo Código da Estrada, a circulação em bicicleta é livre na generalidade das vias excepto em auto-estradas e vias equiparadas.
Faixa ciclável	Percorso realizado em espaço próprio e exclusivo para a utilização da bicicleta, sendo este parte integrante da faixa de rodagem. Não existe uma separação física entre os canais rodoviário e ciclável, sendo a diferenciação de espaços assegurada com sinalização horizontal, através de marcações no pavimento (não é segregado, mas também não é partilhado). É sempre unidirecional, seguindo o sentido da corrente de tráfego, e localiza-se habitualmente no lado direito da via rodoviária, encostado ao lancil ou ainda entre o espaço de estacionamento e a faixa de rodagem.
Pista ciclável	Percorso realizado em canal próprio, segregado do tráfego motorizado (existe uma separação física do espaço rodoviário). Pode ser uni ou bidireccionais. Pode ser realizado paralelamente à rua (acompanhando o espaço pedonal) ou ter um traçado autónomo em relação à rede viária (caso das pistas cicláveis em áreas verdes). Quando implementado paralelamente às vias de circulação é colocado habitualmente à cota do passeio ou, menos frequentemente, a um nível intermédio entre o espaço rodoviário e o passeio. Pode permitir a coexistência de ciclistas, peões e outros modos não motorizados.

Normativo



Figura 9 – Tipologia de percursos cicláveis (A – Via banalizada, B – Faixa ciclável, C – Pista ciclável)

Não existe actualmente regulamentação nacional para orientar a escolha da solução mais adequada.

Contudo, apesar de não competir ao ETAC distinguir para cada eixo da rede ciclável qual a tipologia de percurso a implementar, propõe-se que na formalização da rede ciclável estruturante seja considerada a proposta do CERTU¹¹, na qual se define a tipologia de percurso em função de dois parâmetros determinantes: **o volume de tráfego e sua velocidade de circulação**, conforme ilustra a figura seguinte.

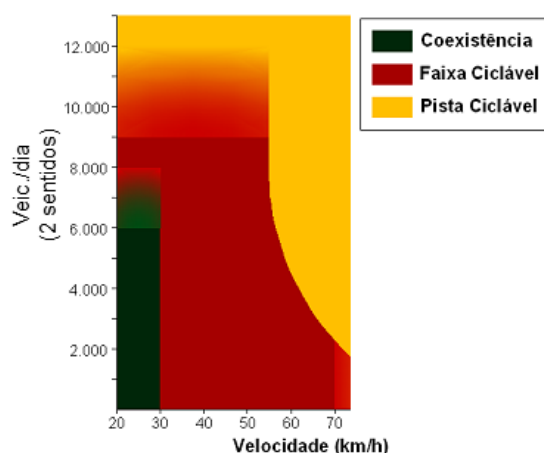


Figura 10 – Tipologia de percursos cicláveis consoante o volume de tráfego e velocidade de circulação

Fonte: adaptado de CERTU, 2008

Como se pode observar, para velocidades de circulação inferiores a 30 km/h e volumes de tráfego diário menores a 8 mil veículos, a coexistência da bicicleta com o tráfego motorizado pode ser a solução adequada. Para valores de tráfego superiores a 12.000 veículos/dia, e independentemente da velocidade de circulação considerada, recomenda-se a implementação de soluções segregadas.

¹¹ CERTU; Recommendations pour les Aménagements Cyclables. CERTU. Lyon, 2008.

Normativo

B.3.6. Hierarquia da Rede Rodoviária

No âmbito do ETAC foi estabelecida a hierarquia para a rede rodoviária do concelho, a qual deve ser contemplada em sede de revisão do PDM, transpondo para o seu regulamento as características físicas e funcionais que os diversos níveis hierárquicos da rede deverão respeitar.

Esta hierarquia para a rede rodoviária do concelho foi definida tendo em consideração (vide capítulo D.5.1 do Dossier 7):

- as características físicas das vias, nomeadamente no que respeita à capacidade, geometria, ou características da envolvente urbana;
- as características funcionais, tendo em consideração o papel das vias no modelo de deslocações do concelho;
- os seguintes princípios-base:
 - a proposta de hierarquia rodoviária deve capitalizar a rede rodoviária estruturante existente;
 - É de evitar o atravessamento dos centros urbanos por vias estruturantes ou de distribuição principal ou secundária;
 - É fundamental proceder ao fecho da rede viária, considerando-se as ligações em falta.

Tomando como base as orientações expressas nos pontos anteriores, a hierarquização da rede viária de Cascais foi

realizada considerando os seguintes níveis hierárquicos:

- **1.º NÍVEL – Rede Supra-Concelhia** – Assegura os principais acessos ao concelho, bem como as deslocações intra-concelhias de maior distância e os movimentos de atravessamento;
- **2.º NÍVEL – Rede Estruturante e de Distribuição Principal** – Assegura a distribuição dos principais fluxos de tráfego internos ao concelho, bem como os percursos médios e o acesso à rede de 1º nível;
- **3.º NÍVEL – Rede de Distribuição Secundária** – É composta por vias internas aos aglomerados urbanos e tem como objectivo assegurar a distribuição próxima, bem como o encaminhamento dos fluxos de tráfego para as vias de nível superior;
- **4.º NÍVEL – Rede de Distribuição Local (rede de proximidade)** – É composta pelas vias estruturantes ao nível do Bairro, com alguma capacidade de escoamento, mas nas quais o peão tem já maiores privilégios;
- **5.º NÍVEL – Rede de Acesso Local** – deve garantir o acesso rodoviário ao edificado, reunindo condições privilegiadas para a circulação pedonal.

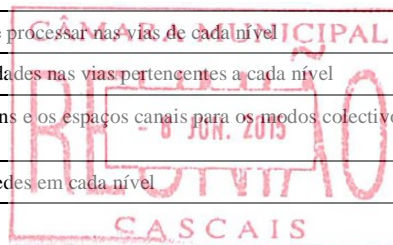
A classificação dos vários níveis é desenvolvida de acordo com os seguintes parâmetros:

Tabela 12 – Principais parâmetros de avaliação dos níveis hierárquicos da rede rodoviária

Critérios	Descrição
Objectivos	Onde se definem os objectivos e funções que se pretende que cada nível desempenhe por ordem de importância
Exigências Particulares	Define as condições que devem ser verificadas em cada nível para que os objectivos definidos possam ser atingidos
Características físicas	Definem os perfis transversais-tipo mínimos para cada nível
Acessos	Define o tipo e as condições de acesso às vias pertencentes aos vários níveis

Normativo

Crítérios	Descrição
Atributos operacionais	Nestes parâmetros são definidas as velocidades em vazio (velocidade padrão) para cada nível. São também definidos os intervalos de capacidade para cada nível, sendo que no caso das vias de 4.º e 5.º nível se define o limite máximo do tráfego que deverá circular neste tipo de vias
Estacionamento	Estabelece as condições em que o estacionamento se pode processar nas vias de cada nível
Cargas e descargas	Define em que condições se podem processar estas actividades nas vias pertencentes a cada nível
Transportes colectivos	Quais as características a que deverão obedecer as paragens e os espaços canais para os modos colectivos que utilizem a rede viária
Circulação de peões e velocípedes	Quais as condições de circulação dos peões e dos velocípedes em cada nível



As funções, objectivos, características físicas e operacionais dos vários níveis hierárquicos são definidos no quadro seguinte (vide Tabela 13).

Tabela 13 – Características físicas e funcionais da hierarquia rodoviária

Nível		1º Nível	2º Nível	3º Nível	4º Nível	5º Nível
Designação da Rede Viária		Rede Supra Concelhia	Rede Estruturante e de Distribuição Principal	Rede de Distribuição Secundária	Rede de Distribuição Local	Rede de Acesso Local
Objectivos:		Principais acessos ao concelho e suporte aos percursos de longa distância intra concelhios	Distribuição dos maiores fluxos de tráfego do concelho, suporte aos percursos médios intra concelhios e acesso à rede de 1º nível	Distribuição de proximidade e encaminhamento dos fluxos de tráfego para as vias de nível superior	Distribuição no bairro	Acesso ao edificado
Funções:	Ligação à Rede Nacional Fundamental	Sim				
	Ligações inter-concelhias e de atravessamento do concelho	Sim				
	Ligações à rede estruturante do concelho	Sim	Sim			
	Colecta e distribuição do tráfego dos sectores urbanos		Sim	Sim		
	Colecta e distribuição do tráfego de bairro				Sim	
	Acesso Local				Sim	Sim
Exigências Particulares		Separação completa da envolvente	Protecção da envolvente		Introdução de medidas de acalmia de tráfego	Introdução de medidas de acalmia de tráfego

Normativo

Nível		1º Nível	2º Nível	3º Nível	4º Nível	5º Nível
Características Físicas						
Número Mínimo Desejável de Vias [n]		3 + 3	2 + 2	1 + 1	1 + 1	1 + 1
Separação física dos sentidos de circulação		Obrigatória	Desejável	Facultativa	A evitar	Proibida
Largura das vias (1 sentido/2 sentidos) [m] *		Não se aplica / 3,25 (mínimo)	Não se aplica / 3,25 (mínimo)	3,50 / 3,25	3,50 / 3,25	3,50 / 3,25
Largura mínima dos passeios [m] **		Não se aplica	2,50	2,50	2,25	2,25
Número de Sentidos		2	2	1 ou 2	1 ou 2	1 ou 2
Acessos	Intersecções desniveladas permitindo ligações a vias do mesmo nível ou adjacente	Sim	Sim			
	Intersecções de nível com regulação semafórica ou ordenada		Sim	Sim	Sim	
	Livre				Sim	Sim
Atributos Operacionais						
Velocidade regulamentada [km/h]		70 – 120	40 – 80	30 – 50	20 – 50	20 – 50
Gama de capacidades desejáveis por sentido de circulação [veic/h]		2.400 – 6.000	1.300 – 2.000	750 – 1.500	n.a.	n.a.
Estacionamento		Interdito	Autorizado com regulamentação própria, sujeito a restrições operacionais da via	Autorizado com regulamentação própria		
Cargas e Descargas		Interditas	Interditas	Reguladas	Reguladas	Reguladas
Transportes Colectivos						
Corredores de Transporte Colectivo em Sítio Próprio (TCSP)		Permitido	Permitido	Permitido	Permitido	Não desejável
Intersecção com TCSP		Desniveado ou de nível quando se trata de entrada e saída em mão	Reguladas com prioridade ao transporte colectivo	Reguladas com prioridade ao transporte colectivo	Reguladas com prioridade ao transporte colectivo	Não desejável
Corredores BUS		Permitido	Permitido	Permitido	Permitido	Não desejável
Paragens		Proibidas	Sítio Próprio	Desejavelmente em Sítio Próprio	Sítio Próprio ou banal	Proibidas, excepto serviços especiais de Bairros
Circulação Pedonal e de Velocípedes		Interdita	Segregada	Segregada	Segregada ou Livre	Livre

* em vias a implementar de raiz

** dependente da hierarquia da rede pedonal e a aplicar em novos empreendimentos

Normativo

- Via Oriental de Cascais (VOC)
- Variante à Estrada da Mata da Torre
- Estrada Saloia

Propõe-se ainda que, em sede da revisão do PDM, seja acautelada a disponibilidade do espaço canal para as vias previstas até 2021, assim como para as restantes vias em estudo pela CMC, mas não consideradas no âmbito do ETAC, as quais são apresentadas na Figura 12.

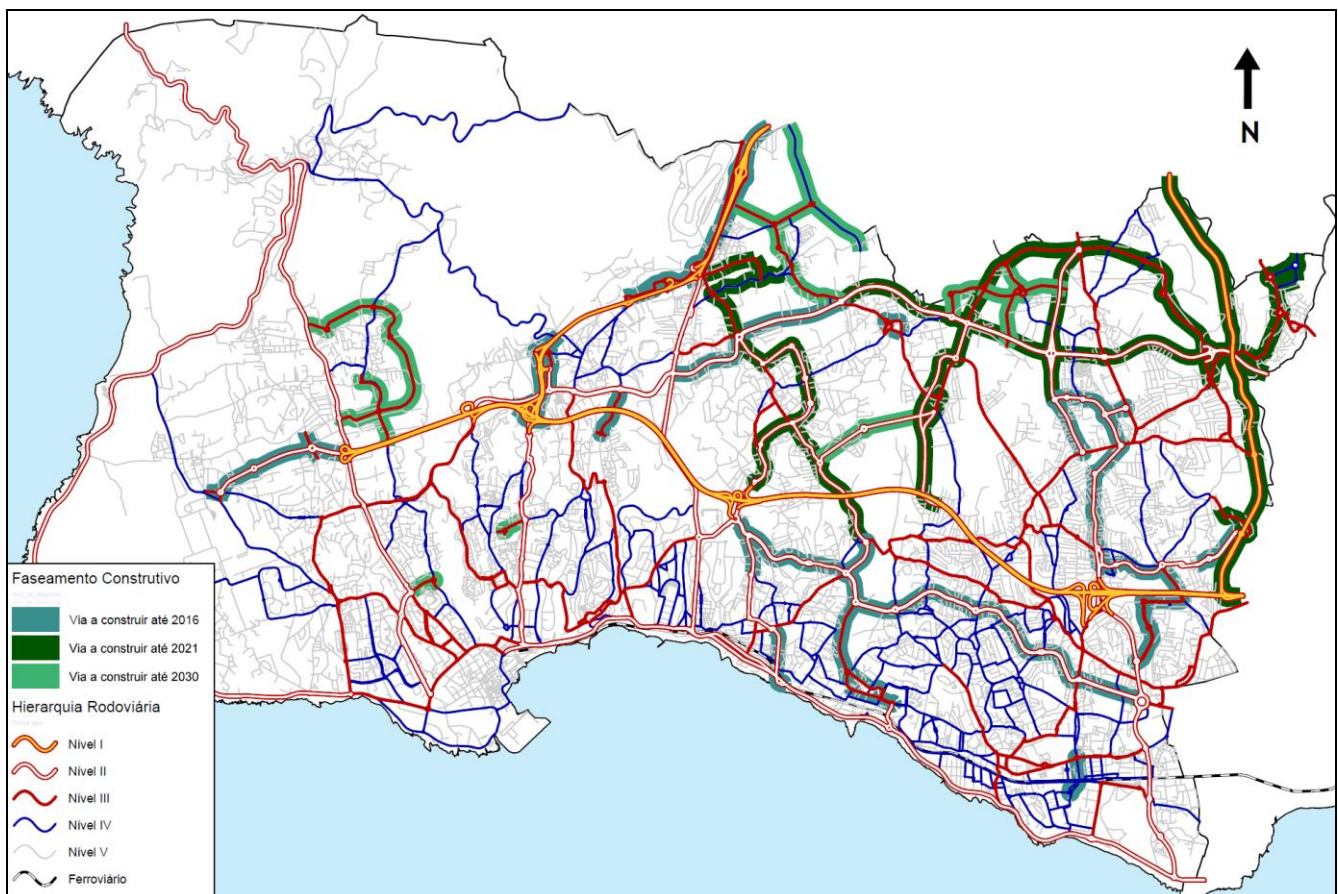


Figura 12 – Vias para as quais é necessário salvaguardar a disponibilidade do canal rodoviário

Normativo**B.3.7. Estacionamento****B.3.7.1. Estacionamento Tarifado**

No âmbito do ETAC propõe-se o alargamento do estacionamento tarifado nas seguintes zonas (vide capítulo D.6.1 do Dossier 7):

- No **Centro de Cascais**, passando a incluir todas as vias em que é permitido o estacionamento no interior do perímetro definido pela área a Sul da Av. 25 de Abril e Av. Vasco da Gama, expandindo-se pontualmente à Estação de Comboios, Mercado, Tribunal e Cidadela.
- Nas vias com maior concentração de comércio e de serviços do **Estoril**, abrangendo a Rua de Melo e Sousa, a Av. Clotilde, a Rua do Parque e a expansão da oferta tarifada para nascente até à Av. dos Bombeiros Voluntários. Na Rua de Olivença propõe-se a tarifação do estacionamento num dos sentidos da via, por forma “legalizar” a procura e aumentar a oferta nesta área.
- Na **Parede** propõe-se tarifar o estacionamento nas vias na envolvente às ruas José Relvas, Machado dos Santos e Avenida da República. Nesta última propõe-se a eliminação de parte do estacionamento, de modo a ser possível a introdução de uma pista ciclável.
- Em **Carcavelos** propõe-se o alargamento das zonas tarifadas na Av. Maria da Conceição, Rua Sacadura Cabral e transversais, e também, na envolvente da Praça da República. Na Av. Dr. Manuel de Arriaga propõe-se a tarifação da oferta de estacionamento, mas considerando a eliminação de parte da oferta, de modo a permitir a introdução de uma via ciclável.

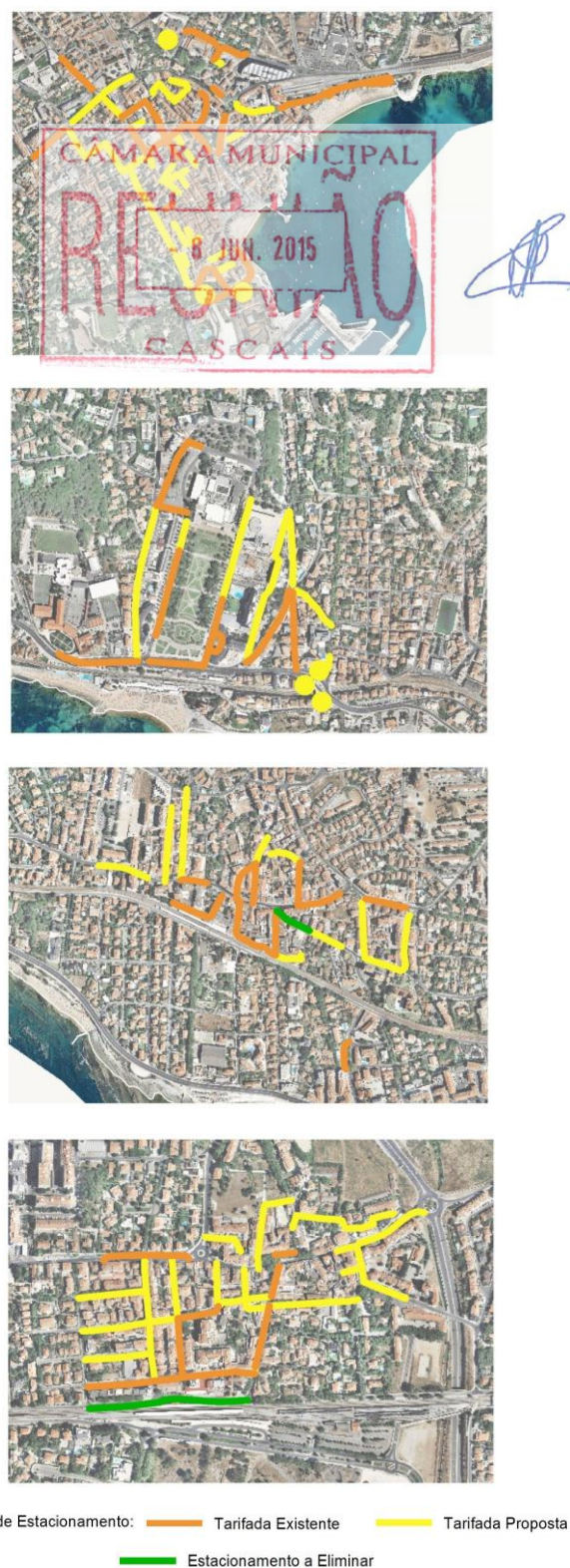


Figura 13 – Alargamento da oferta de estacionamento tarifado

Normativo

Para além destas zonas, propõe-se tarifar as seguintes zonas:

- no **Monte Estoril**, a oferta de estacionamento na envolvente à Av. de Sabóia e na Av. das Acácias.
- em **São João do Estoril**, a zona junto à estação ferroviária de São João do Estoril, nomeadamente a Av. Florinda Leal e Rua Nova da Estação. Na Galiza, propõe-se a tarifação na envolvente ao centro comercial Grande Galiza, ou seja, nas ruas Sacadura Cabral, Prof. Vitorino Nemésio e Bartolomeu de Gusmão.
- no centro de **Tires** propõe-se a tarifação nas vias envolventes à Praça Fernando Lopes Graça.



Monte Estoril



São João do Estoril



Tires

Figura 14 – Novas zonas a tarifar

Normativo

Esta alteração deve ser vertida ao nível do Regulamento das Zonas de Estacionamento Tarifado e de Duração Limitada, recomendando-se que as novas áreas de estacionamento tarifado sejam incluídas na zona Cinzenta, o que significa dizer que a duração máxima de estacionamento no período diurno é de 4 horas e que a tarifa horária é de 0,80 Euro.

B.3.7.2. Parâmetros de dimensionamento da oferta de estacionamento privado e acesso público

O dimensionamento da oferta de estacionamento privado é um importante instrumento para regular a utilização do transporte individual e, no caso do estacionamento privado associado à função residencial, de controle do crescimento da taxa de motorização dos residentes em Cascais.

O dimensionamento da oferta de estacionamento público é também importante, uma vez que a excessiva facilidade de estacionamento convida à maior utilização do automóvel.

No âmbito do ETAC, propõe-se a definição de parâmetros mínimos e máximos de reserva de estacionamento privado residencial (vide capítulo D.6.5 do Dossier 7), nos quais:

- O limiar mínimo de estacionamento assegura a disponibilidade de estacionamento, tendo em consideração o desejo normal de utilização do automóvel por parte dos residentes do concelho;
- A consideração de limiares máximos de estacionamento tem como principal objectivo ajudar a controlar o crescimento do parque automóvel dos

residentes.

A Tabela 14 apresenta a proposta de dimensionamento do estacionamento associado à função residencial, tendo-se diferenciado os limiares de oferta para a habitação colectiva e unifamiliar, uma vez que a dimensão média da família e a organização do tecido urbano justificam a consideração de níveis de motorização superiores nas moradias unifamiliares relativamente à habitação colectiva.

Tabela 14 – Proposta de dimensionamento da oferta privada de estacionamento residencial

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

SP: Superfície de pavimento

Recomenda-se igualmente a revisão em baixa dos parâmetros de dimensionamento da oferta privada de estacionamento associada aos serviços e actividades comerciais, uma vez que a provisão de estacionamento em excesso é fortemente indutora do aumento da mobilidade em TI associado a estes usos.

Propõe-se ainda a redução da provisão de estacionamento de acesso público prevista no RUEM e a clarificação da sua abrangência (vide B.2.2).

Normativo

B.3.8. Regulamento das Cargas e Descargas

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

Por forma a disciplinar a realização destas operações propõe-se o desenvolvimento de um Regulamento das operações das cargas e descargas, no qual sejam estabelecidos os seguintes atributos:

- Horário das cargas e descargas;
- Tipo de veículos que podem realizar as

operações de cargas e descargas nos núcleos urbanos;

- Sinalização e delimitação dos lugares reservados para o efeito;
- Permissões e proibições de estacionamento nos lugares reservados para o efeito.

O desenvolvimento do Regulamento das operações das Cargas e Descargas (e sobretudo a formalização dos lugares de estacionamento reservados para o efeito) deve ser alvo de um estudo específico (como referido no Dossier 7), mas as zonas para as quais se defende a regulamentação das operações de cargas e descargas são as que se apresentam na Figura 15.



Figura 15 – Propostas de núcleos urbanos sujeitos a regulamentos de cargas e descargas (por nível de prioridade)

Normativo

B.3.9. Obrigatoriedade de realização de Estudos de Impacte de Tráfego e Transportes (EITT)

Conforme anteriormente referido, o PDM actualmente em vigor estabelece as condições de obrigatoriedade da realização de um Estudo de Tráfego, indicando adicionalmente os elementos de análise que este deve conter (vide capítulo B.2.1).

Formalmente, a elaboração do Estudo de Tráfego envolve a avaliação das condições em que se processa a acessibilidade em transporte individual e a provisão da oferta de estacionamento, não sendo necessário verificar em que moldes se processa a acessibilidade em transporte público e em modos suaves (vide artigo 87º do regulamento do PDM).

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

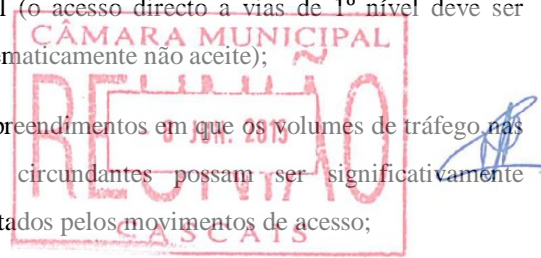
Propõe-se por isso no âmbito do ETAC (vide capítulo D.7.4 do Dossier 7) que seja tornado obrigatória a realização de um Estudo de Impacte de Tráfego e Transportes (EITT) sempre que estiver em causa o licenciamento de:

- Empreendimentos com mais do que 100 fogos isolados ou 200 fogos em edifícios colectivos;
- Empreendimentos com mais do que 4.000 m² de área bruta destinada a comércio ou serviços;

- Empreendimentos cujo acesso seja feito a partir de uma via da rede rodoviária de hierarquia de 2º ou 3º nível (o acesso directo a vias de 1º nível deve ser sistematicamente não aceite);
- Empreendimentos em que os volumes de tráfego nas vias circundantes possam ser significativamente afectados pelos movimentos de acesso;
- E ainda sempre que seja realizado um Plano de Urbanização ou Plano de Pormenor (com carga construtiva equivalente).

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

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



Normativo

acesso ao lote e a identificação do espaço reservado para esta operação.

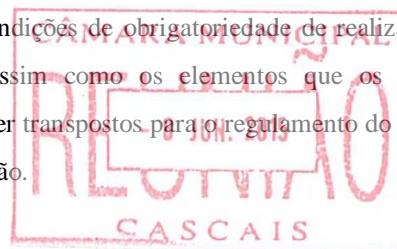
No que respeita à acessibilidade em transporte colectivo e pedonal, o Estudo de Impacto de Tráfego e Transportes deverá conter os seguintes elementos:

- A avaliação da oferta de transporte colectivo existente na área de influência num raio de 400 metros a partir dos acessos pedonais do empreendimento, que inclua a localização das paragens de transporte colectivo que poderão servir o empreendimento em estudo;
- A identificação em planta dos percursos pedonais desde os acessos do empreendimento até às paragens dos transportes colectivos identificadas na alínea anterior. Nos casos em que estes se apresentem deficientes ou inseguros, o Estudo de Impacto de Tráfego e Transportes deve propor soluções para melhorar essas ligações;
- A identificação em planta dos principais percursos cicláveis;
- Para cada uma das paragens que servem o empreendimento, a descrição da oferta no que respeita:
 - à frequência nos períodos de ponta da manhã e da tarde, corpo do dia e período nocturno, nos dias úteis e ao fim de semana;
 - ao horário de início e de fim da oferta em TC;
 - à identificação dos principais corredores pedonais na envolvente imediata do empreendimento nos acessos a outros empreendimentos.

Caso não exista oferta de transportes colectivos (ou esta seja insuficiente), deve ser proposta a criação de novas linhas ou adaptadas as existentes, de modo a que, logo

que o empreendimento seja concluído, a oferta TC esteja operacional.

Estas condições de obrigatoriedade de realização de um EITT, assim como os elementos que os constituem, devem ser transpostos para o regulamento do PDM agora em revisão.



B.3.10. Requalificação urbana

Reconhecendo que a promoção de espaços públicos mais seguros, confortáveis, atraentes e acessíveis a todos pode desempenhar um papel importante no aumento da atractividade do TC e na predisposição para realizar deslocações a pé e/ou de bicicleta, o ETAC identifica zonas prioritárias para o desenvolvimento de **operações de requalificação urbana** que contribuam para a promoção da utilização destes modos (vide capítulo D.7.5 do Dossier 7).

Estas zonas, assinaladas na Figura 16, são:

- O centro dos núcleos urbanos de Alcabideche, Manique, Abóboda, São Domingos de Rana e Parede;
- A envolvente ao CascaiShopping;
- A envolvente às estações de São Pedro do Estoril e de São João do Estoril;
- A envolvente ao cemitério de São Domingos de Rana.

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

- à **reafecção de espaço rodoviário para percursos pedonais ou cicláveis**: em muitos casos a largura das faixas de rodagem e o estacionamento estão

Normativo

sobredimensionados e poderão proporcionar mais espaço aos peões e bicicletas;

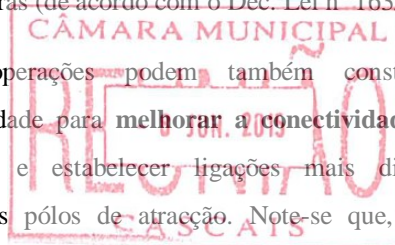
- à **organização** (ou mesmo eliminação) **do estacionamento**;
- à utilização criativa de **pavimentação** confortável que assinale a prioridade do peão e ciclista;
- ao reforço da **presença arbórea e/ou arbustiva**;
- à introdução de **arte urbana**;
- à colocação de **mobiliário urbano** com um design apelativo e confortável ou de outros elementos que permitam a estadia;
- à colocação de elementos adequados de **iluminação** e de **sinalização** (nomeadamente, de orientação);

A presença de lojas, restaurantes e actividades culturais pode desempenhar também um papel importante, contribuindo para uma maior vivência do espaço público e promovendo, deste modo, um maior sentimento de segurança. A este nível assume particular relevância a promoção de medidas complementares, tais como: a introdução de novas **funções urbanas**, por exemplo, esplanadas, realização de feiras e mercados periódicos ou ocasionais em praças, parques ou nas ruas encerradas ao tráfego.

Refira-se que nestas intervenções deverá ser dada especial atenção à necessidade de se adoptar um **desenho**

urbano universal e inclusivo, o qual permita a todos participar nas actividades quotidianas através da remoção de barreiras (de acordo com o Dec. Lei nº 163/2006).

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



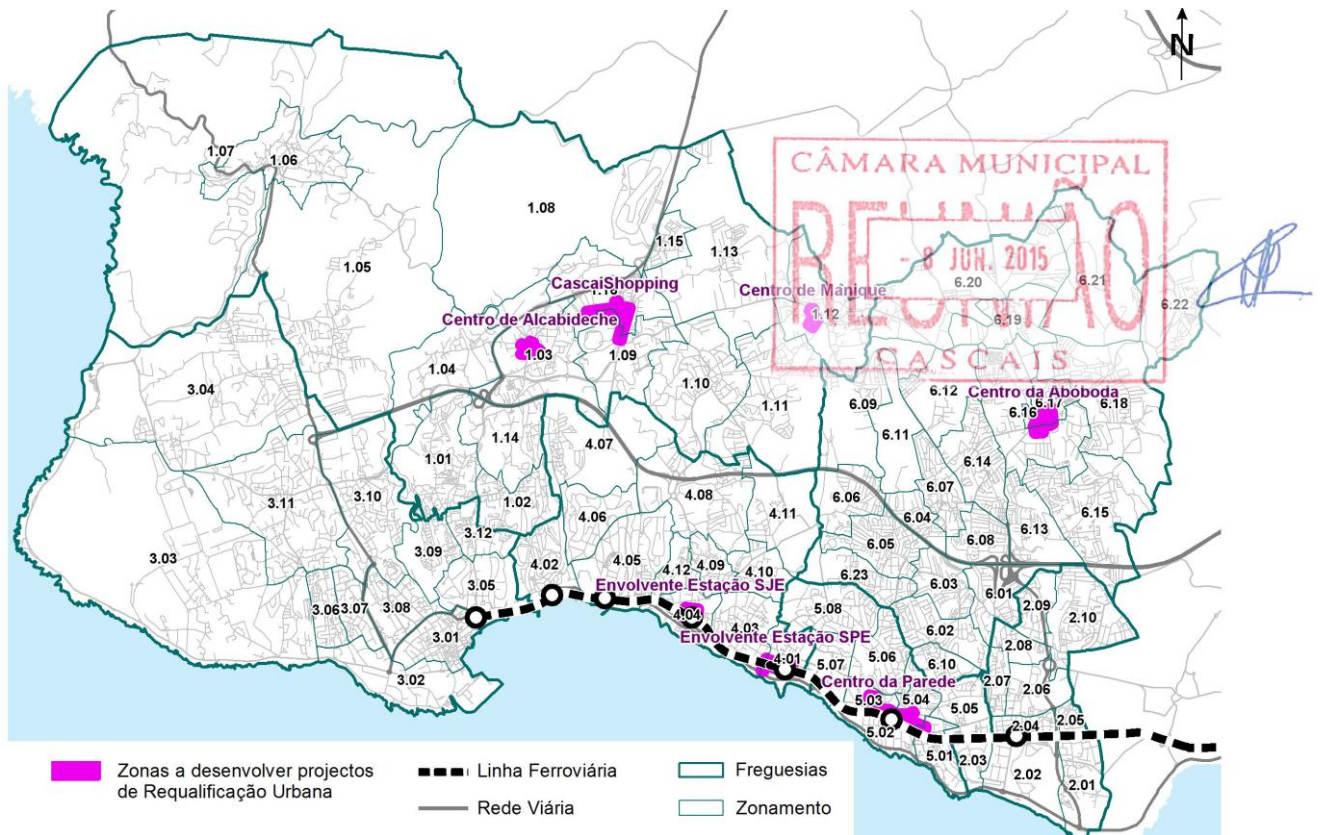


Figura 16 – Zonas a desenvolver projectos de requalificação urbana



LINHAS DE ORIENTAÇÃO PARA O DESENVOLVIMENTO CONTRATUAL DOS TP





C. Linhas de orientação para o desenvolvimento contratual dos TP

C.1. Enquadramento

Conforme referido anteriormente, este capítulo tem por objectivo elencar um conjunto de princípios base que deverão orientar o desenvolvimento contratual da CMC relativamente aos serviços de transporte público de passageiros.

Por forma a dar resposta a esse objectivo, este capítulo está estruturado nos seguintes pontos:

- a) Identificação das principais preocupações e decisões críticas subjacentes;
- b) Identificação dos principais modelos contratuais, vantagens e desvantagens, bem como modelos de partilha de risco associados;
- c) Principais aspectos a contemplar em termos da especificação do serviço de transportes, mas também do próprio esquema concursal e contratual (i.e. critérios);
- d) Recomendações quanto ao modelo de desenvolvimento contratual preferencial.



C.2. Principais preocupações e decisões críticas subjacentes

No ETAC foi definido um conjunto de propostas que tem implicações directas ao nível da rede de transportes públicos colectivos.

Sendo claro que no actual quadro legal e regulamentar existem, por via do RTA¹², limitações aos municípios para uma gestão efectiva dos serviços de transporte (existência de concessões IMTT), é também claro que, muito rapidamente, por via da aplicação do regulamento comunitário 1370/2007, se terá de iniciar um processo de contratualização dos serviços de transporte público. Neste âmbito, refira-se a avaliação em curso, a nível nacional, relativa à proposta de descentralização dos serviços regulares de TP para os municípios, alterando o referido RTA e preparando a aplicação do Regulamento supra mencionado.

O regulamento Europeu relativo à adjudicação de contratos de serviço público entrou em vigor no dia 3 de Dezembro de 2009 e estabelece um período transitório de 10 anos (que termina a 3 de Dezembro de 2019) para que

¹² Regulamento de Transportes em Automóvel, 1948 e suas posteriores alterações

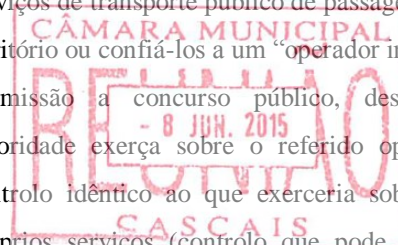
Linhas de orientação para o desenvolvimento contratual dos TP

as autoridades competentes estabeleçam, com os operadores que prestam serviços de transporte sujeitos a obrigações de serviço público, contratos específicos. Contudo, qualquer novo serviço definido a partir de Dezembro de 2009 que seja sujeito a Obrigações de Serviço Público (OSP), com compensação financeira em razão dessas obrigações e/ou com atribuição de direito exclusivo, fica sujeito ao regime instituído, o qual obriga à celebração de um Contrato de Serviço Público.

Os principais aspectos relevantes do regulamento para os propósitos deste estudo prendem-se com:

- Obrigação de definir claramente as OSP que os operadores de serviço público devem cumprir e as zonas geográficas abrangidas;
- Estabelecer antecipadamente, de modo objectivo e transparente, os parâmetros com base nos quais são calculadas as compensações e, se for caso disso, a natureza e extensão dos direitos exclusivos concedidos;
- Ser de duração limitada (10 anos para os serviços de transporte em autocarro);
- O conceito de “risco” deve ser tido em conta para estabelecer a distinção entre concessões de serviços (contrato de custos líquidos, onde o risco é transferido para o operador, que se paga através das tarifas cobradas aos utilizadores) dos contratos de prestação de serviço (contrato de custos brutos, nos quais não se verifica a transferência do risco comercial – os operadores cobram as tarifas aos utilizadores por conta da autoridade contratante, sendo essas receitas próprias da autoridade);

- Abre a possibilidade da autoridade competente (local ou nacional) decidir prestar ela própria os serviços de transporte público de passageiros no seu território ou confiá-los a um “operador interno” sem submissão a concurso público, desde que a autoridade exerça sobre o referido operador um controlo idêntico ao que exerceria sobre os seus próprios serviços (controlo que pode ser aferido tendo em conta aspectos tais como o nível de presença nos órgãos de administração, as disposições estatutárias, a propriedade e o controlo efectivo sobre decisões estratégicas e as decisões individuais de gestão); e que estes não possam participar em concursos fora da área de jurisdição da autoridade.



Neste contexto, importa à CMC antecipar e preparar, desde já, as mudanças decorrentes destes processos, mas também avaliar a possibilidade de encetar um processo de diálogo com a Scotturb, no sentido da adaptação de um esquema transitório (i.e. assente num novo modelo) para os novos serviços propostos no âmbito do ETAC.

Pelo facto de Cascais estar inserido no contexto da AML, e sendo expectável que a rede metropolitana de TP e a sua contratualização sejam uma competência da AMTL, haverá ainda a necessidade de articular serviços e modelos propostos em ambos os níveis.

Contudo, e independentemente do modelo que venha a ser adoptado, existe um conjunto de preocupações e aspectos a montante que deverão ser, desde logo, avaliados. Entre estes, assumem-se como de especial relevância:

Tabela 15 – Principais preocupações a atender na contratualização das OSP do TC

Principais preocupações	Aspectos a considerar /decisões críticas
Definição de objectivos estratégicos	<ul style="list-style-type: none"> Definição dos objectivos estratégicos para o sistema de mobilidade e garantia dos meios técnicos e financeiros para a sua prossecução
Definição dos limites do serviço público ¹³ (SP) e serviço social (SS)	<ul style="list-style-type: none"> Identificar quais os serviços (rede básica) que devem ser abrangidos pelo conceito de SP Estabelecer critérios operacionais para a aplicação do conceito de serviço público na rede básica Definir parâmetros económicos e sociais do cidadão carente (aquele que pode beneficiar de SS)
Pressão para e eficiência e qualidade	<ul style="list-style-type: none"> Procurar um desenho de incentivos contratuais à eficiência e qualidade de serviço, associado a padrões de desempenho Permitir regimes de acesso para a rede básica e para serviços de valor acrescentado
Contratualização	<ul style="list-style-type: none"> Especificação da missão, das metas a atingir, bem como da remuneração associada e respectiva avaliação de desempenho Definição de esquemas de incentivos e penalidades Definição de obrigações de reporte contabilístico

¹³ O conceito de serviço público consubstancia-se em três obrigações fundamentais, às quais acresce a preocupação social de não exclusão de nenhum cidadão:

- Obrigação de operar: qualquer obrigação imposta a uma empresa transportadora para assegurar a provisão de transporte, satisfazendo padrões de continuidade, regularidade e capacidade, incluindo ainda a obrigação de operar serviços adicionais quando necessário;
- Obrigação de transportar: significando a obrigação de aceitar transportar bens e pessoas a preços e condições específicas;
- Obrigação tarifária: obrigação de aplicar tarifas aprovadas pela administração pública, mesmo que contrárias aos interesses comerciais da própria empresa.

C.3. Opções contratuais

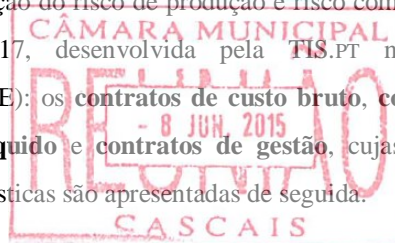
Um contrato é por definição um instrumento legal e funcional que estabelece os detalhes de relacionamento entre a instituição que actua como “principal” (i.e. a autoridade) e a instituição que actua como “agente” (i.e. o operador) e que traduz, através do seu conteúdo, os objectivos que se pretendem atingir, ao nível do planeamento e controle.

O sucesso desta relação “principal-agente” depende de uma adequada definição e transmissão de elementos, os quais consubstanciam o carácter funcional do próprio contrato, como seja:

- quais os objectivos que a instituição “principal” espera que a instituição “agente” cumpra;
- quais as contrapartidas previstas para a prestação do serviço;
- qual o nível de desempenho e de qualidade esperados e quais os incentivos e penalidades envolvidos.

O contrato deverá pois fornecer as bases que permitam uma **relação institucional estável e onde os direitos e deveres de ambas as partes, assim como o nível de qualidade a proporcionar aos clientes, estejam claramente expressos**, desejavelmente de forma quantificada, assegurando deste modo a necessária independência de gestão para que a empresa operadora possa adoptar uma postura de mercado, melhorando o seu desempenho económico e o seu potencial competitivo.

Na sua vertente económico-financeira existem três formas básicas (i.e. “puras”) de contrato, com base na distribuição do risco de produção e risco comercial (vide Figura 17, desenvolvida pela TIS.PT no projecto ISOTOPE): os **contratos de custo bruto**, **contratos de custo líquido** e **contratos de gestão**, cujas principais características são apresentadas de seguida.



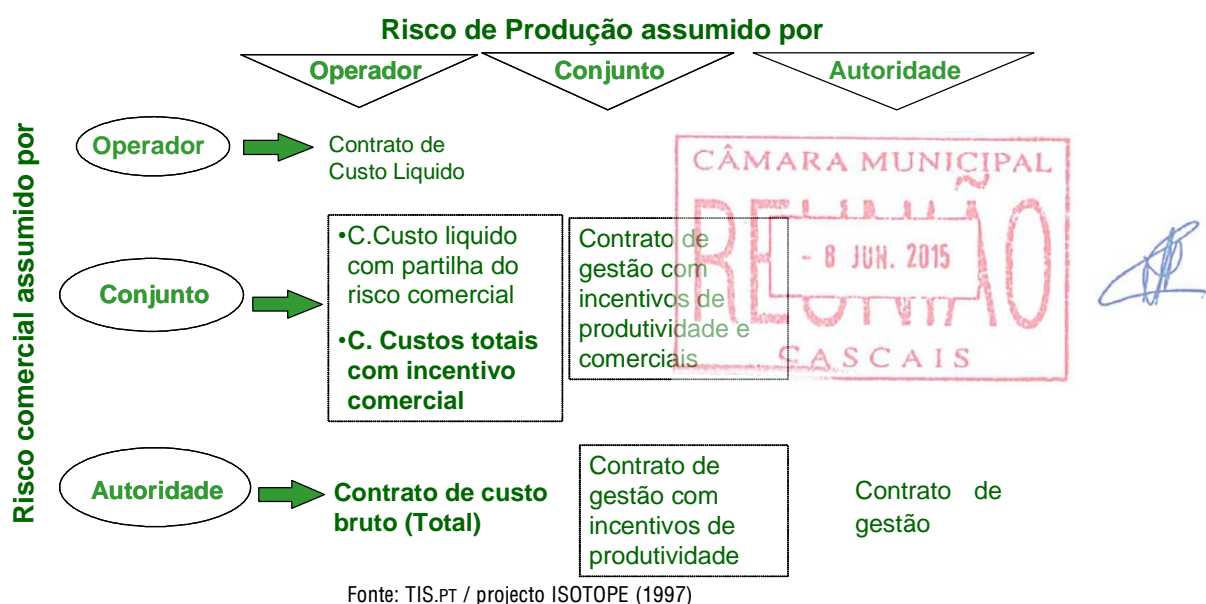


Figura 17 – Espectro das diversas opções contratuais

- Contrato de “custo bruto”** – Neste contrato o risco de produção (associado aos factores de produção, como por exemplo, o custo do combustível) é integralmente assumido pelo operador, enquanto o risco comercial (associado à procura) é assumido pela entidade contratante, sendo fixado um preço prévio para a produção de uma quantidade determinada de serviços (basicamente compra de veículos.km). As variações entre os custos reais de produção e as respectivas estimativas são suportadas pelo operador, e as variações entre as receitas estimadas e as realizadas ficam por conta da autoridade, a qual toma a seu cargo toda a gestão das receitas, ou seja, neste modelo todas as receitas de tarifário são da autoridade contratante. Em geral, a escolha de operadores com base apenas no baixo preço da proposta para produzir transporte público, de acordo com a simples definição de rede e de horário pela autoridade, apresenta um risco

substantial de conduzir a um serviço de baixa qualidade. Isto implica que deverão ser estabelecidos à partida padrões mínimos de serviço e o seu esquema de verificação /monitorização, que permitam criar incentivos ou penalidades contratuais destinados a manter a qualidade do serviço produzido, assim como a satisfação dos clientes. Este modelo corresponde a um Contrato de Prestação de Serviços.

- Contratos de “custo líquido”** – Neste modelo, quer o risco de produção quer o risco comercial são assumidos pelo operador. O preço dos serviços é determinado pela diferença entre a estimativa de custos e receitas, sendo todos os desvios a esse cálculo suportados pelo operador. Os contratos de Custo Líquido aparentam ser a escolha ideal para as autoridades no curto prazo, uma vez que estas têm a opção de especificar as características do serviço que pretendem atingir e o contrato permite-lhes

obtê-lo por um custo fixo. Ao operador é dada alguma margem de manobra, necessária para que este utilize o seu engenho na leitura e adaptação aos desejos de mercado, melhorando assim as hipóteses de obter um rendimento mais elevado. Contudo, os riscos que a médio prazo derivam de uma posse de informação dominante por parte do operador, bem como as dificuldades práticas que a autoridade enfrenta para impor adaptações ao desenho da rede durante a vigência do contrato, implicam alguns cuidados antes de se adoptar esta forma de contrato. Este modelo contratual corresponde àquilo que é normalmente designado como “Concessão de Serviço”.

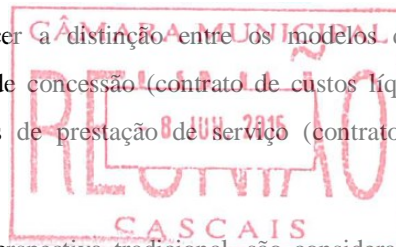
- **Contratos de gestão** – Neste tipo de contrato, menos conhecido em termos práticos, ambos os riscos são suportados pela autoridade. O operador actua como um gestor da produção de serviços e é por isso remunerado.

No sentido de colmatar algumas das debilidades dos modelos puros, têm vindo a ser derivadas outras formas contratuais, das quais se salientam o contrato de “custo bruto” com incentivos associados ao aumento de receitas ou à qualidade de serviço percebida pelos utilizadores, e o contrato de “custo líquido” com partilha do risco comercial.

As variações possíveis são quase ilimitadas mas, regra geral, têm sempre por objectivo criar condições para estimular, por um lado, o envolvimento do operador nos resultados da operação e, por outro, incentivar a sua criatividade e capacidade de inovação na definição e/ou adaptação de serviços.

C.4. Partilha de risco

A noção de “risco” deve ser tida em consideração para estabelecer a distinção entre os modelos de contrato através de concessão (contrato de custos líquidos) e os contratos de prestação de serviço (contrato de custos brutos).



Numa perspectiva tradicional, são considerados o risco de produção e o risco comercial como os principais riscos a contemplar aquando de um processo de contratação.

Contudo, a experiência tem vindo a demonstrar que existe um conjunto de outros riscos que não dependem directamente do operador, mas cujo efeito se repercute ao nível do seu desempenho comercial e produtivo e, como tal, devem ser acautelados. Destacam-se entre estes:

- O risco de planeamento, maioritariamente dependente da acção da autoridade, em termos do sistema urbano, sistema viário e sistema de transportes, e que pode fazer alterar os padrões de deslocação;
- O risco associado à própria evolução da sociedade, em termos de alterações aos hábitos de mobilidade (ex. horários de trabalho) e/ou hábitos de consumo e lazer.

O conceito de partilha do risco, em especial através da inclusão de esquemas de incentivos e penalidades nos contratos, revela-se como um mecanismo muito apropriado de fazer reflectir os aspectos acima mencionados.

Estes sistemas permitem encorajar o operador ao cumprimento dos objectivos estabelecidos com um pagamento de bónus, por exemplo associado ao aumento de procura, ou a inclusão de uma penalidade se os níveis

de qualidade de serviço forem medidos abaixo dos requisitos mínimos.

C.5. Aspectos a contemplar num contrato de serviço público

Sendo clara a obrigatoriedade de contratualizar as obrigações de serviço público dos serviços de transporte, a análise aqui apresentada será focalizada na identificação dos processos associados à gestão de contratos, cobrindo todo o seu ciclo de vida, ou seja, desde a sua concepção e concurso, até ao momento seguinte de renovação, contemplando as possíveis formas de monitorização em função dos diferentes níveis de eficácia e eficiência que se pretendem atingir.

A concreta especificação de serviço público e sua transposição em contrato devem assentar, desde logo, na clara distinção entre:

- As características do serviço prestado, que correspondem aos requisitos mínimos e padrões de qualidade (ambos avaliados quantitativa e qualitativamente) definidos pelas autoridades, através da sua percepção das necessidades essenciais da população; e,
- As características do contrato em si mesmo, que representa o instrumento de controlo dessa garantia mínima de serviço nas suas diferentes vertentes.

C.5.1. Especificação das características do serviço

Neste âmbito, importa especificar (de forma qualitativa e quantitativa) os elementos balizadores da prestação do serviço e que se afiguram como necessários para a tradução operacional do serviço público a prestar, nomeadamente:

- Identificação de todos os aspectos que possam influenciar e/ou intervir na definição de uma garantia mínima de qualidade;
- Definição de indicadores – variáveis mensuráveis – a utilizar na monitorização do serviço, tanto em sede de planeamento quanto em sede de execução;
- Dimensionamento do serviço, para cada uma das zonas a considerar, ou seja, definindo, para cada uma, os atributos e níveis mínimos de serviço, bem como os algoritmos para a estimação do respectivo custo real de produção.

Para a definição dos elementos conducentes a uma garantia mínima de qualidade¹⁴ devem distinguir-se:

- Os que se relacionam com o **serviço**, tal como este é **percebido pelo cliente final**, tendo em consideração critérios relacionados com a acessibilidade, regularidade, continuidade de serviço, segurança e

¹⁴ Sendo recomendável a adopção do normativo de qualidade de serviço constante da norma NPEN13816 Transportes - Logística e serviços - Transporte público de passageiros - Definição da qualidade de serviço, objectivos e medições e NP 4493:2010 – Transporte público de passageiros - Linha de autocarros urbanos - Características e fornecimento do serviço, especificamente para as redes de autocarro

Linhas de orientação para o desenvolvimento contratual dos TP

conforto;

- b) Os que se relacionam com a **perspectiva de qualidade da autoridade** que controla o sistema, reflectindo as questões relacionadas com a eficácia no cumprimento das metas e objectivos contratualmente fixados, eficiência na produção e no consumo, protecção do ambiente;
- c) Os que se relacionam com as **necessidades de monitorização do sistema** (para a autoridade) e **informação ao cliente**.

C.5.2. Elementos a reflectir no contrato

Tendo como objectivo principal permitir um ambiente de justiça para todas as partes envolvidas, possibilitando ao mesmo tempo maximizar a flexibilidade na concepção do contrato de serviço público (CSP), estes contratos devem fazer reflectir os seguintes elementos principais:

- **Descrição do serviço a ser fornecido pelo operador**, utilizando as metas impostas pela autoridade contratante e os compromissos assumidos pelo incumbente, em termos da atractividade do serviço. Estes compromissos podem ser expressos em termos de requisitos de processo ou em termos de resultados a atingir ou ainda como uma combinação dos dois;
- **Compensações a pagar ao operador pelo cumprimento das obrigações contratuais** sob as condições acordadas e detalhes da relação financeira, como por exemplo, esquemas de incentivos ou penalidades, existentes entre ambas as partes;
- **Estrutura tarifária** a impor ao operador;

- **Qualquer tratamento especial, não financeiro**, como por exemplo a concessão de direitos exclusivos, incluindo sempre a relação entre o âmbito da exclusividade e a cobertura geográfica dos serviços contemplados;

- **Duração do contrato**, incluindo cláusulas especiais de renovação e/ou terminus antecipados;

- **Indicação das infra-estruturas**, instalações, equipamento e material circulante e as condições financeiras ou outras (manutenção, renovação, etc.) **aplicáveis a estes acordos**;

- As regras a aplicar no que respeita a qualquer modificação e/ou adenda ao contrato, resultantes de um acordo mútuo e/ou de contingências não previstas que poderão afectar severamente a relação contratual;

- **A informação e dados** (i.e. os esquemas de monitorização¹⁵) **a serem fornecidos** periodicamente pelo operador à autoridade¹⁶ (ex. indicadores financeiros, indicadores de desempenho, dados relativos a fluxos de passageiros, etc.);

- **A definição de qual a informação e dados** a manter sob sigilo comercial, e aquela que pode ser objecto de conhecimento público.

Adicionalmente a estes requisitos mínimos, as partes

¹⁵ Entre estes, inquéritos à satisfação do cliente, inquéritos de cliente mistério, medições directas de desempenho, tratamento de reclamações, etc.

¹⁶ A autoridade, por sua vez, deverá ter o direito de proceder ela própria, e sem aviso prévio, a operações de monitorização e controle, independentes das realizadas pelo operador.

poderão ainda considerar de utilidade a inclusão de outros elementos, como por exemplo:

- Uma secção preliminar, apresentando às partes contraentes os seus passados institucionais e profissionais, a filosofia geral do seu envolvimento no sector dos transportes públicos, etc., realçando a lógica que preside ao contrato, ou seja, os objectivos estratégicos que se pretendem alcançar;
- Detalhes dos procedimentos a serem seguidos pelo operador ao lidar com queixas e sugestões dos clientes;
- Especificação no que respeita à organização de inquéritos para avaliação da satisfação dos clientes relativamente ao serviço (caso não estejam incluídos nos requisitos obrigatórios);
- Condições no que respeita ao emprego de pessoal (transferência de pessoal) e material nos momentos de mudança contratual de operador;
- Provisões relativamente aos direitos concedidos ao operador para uso do material circulante e outras instalações necessárias ao cumprimento da sua missão primária para outros fins que não os puramente relacionados com o transporte de passageiros ao abrigo do contrato (por ex. transporte de mercadorias, outras actividades comerciais, publicidade, etc.);

C.6. Escolha do modelo contratual

A recomendação da opção do modelo contratual deve ter por base um conjunto de princípios e questões, que permitam avaliar aqueles que melhor respondem aos seguintes vectores/objectivos:

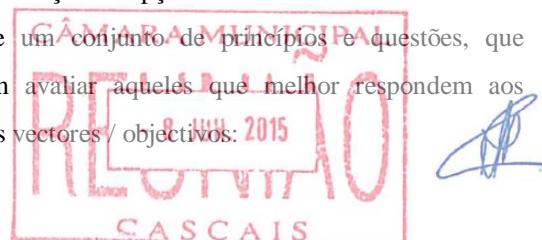


Tabela 16 – Aspectos a considerar na escolha do modelo contratual

Vectores principais	Aspectos a considerar
Objectivo transporte	Garantir um equilíbrio adequado entre modos de transporte, criando um “mix” de oferta que satisfaça as necessidades dos diferentes segmentos da população e ofereça, a todos os que aceitam deixar o transporte individual, alternativas de boa qualidade, sem qualquer tipo de discriminação social, sectorial ou geográfica.
Objectivo ambiental	Garantir que a configuração escolhida resulta num nível global socialmente aceitável de externalidade produzida (poluição, congestionamento, ruído, etc.).
Objectivo social	Garantir que os cidadãos serão servidos com um sistema adequado às suas necessidades e que o cidadão economicamente carente não será, por esse motivo, excluído do sistema.
Objectivo económico	Garantir a monitorização dos custos reais e desenvolvimento de formas inovadoras de captação de fontes de financiamento, oferecendo soluções de valor acrescentado. Procurar a utilização dos mecanismos de fixação de preços reais para induzir o “correcto” comportamento dos utilizadores em favor do transporte público.

A modalidade de contratação a adotar deve gerar, pela própria natureza do contrato e da forma remuneratória que lhe está associada, estímulos adequados à eficiência da operação.

Assim, nesta perspectiva, e considerando que a gestão do sistema de transportes encerra um processo de aprendizagem tanto para as autoridades quanto para os

Linhas de orientação para o desenvolvimento contratual dos TP

operadores, a experiência em outros países revela que os contratos a custos brutos facilitam essa gestão, dado que são menos sujeitos a litígios e podem ser complementados com mecanismos de incentivos alinhados com os objectivos estratégicos do sistema de mobilidade.

Deste modo, para os serviços da rede básica, a concorrência controlada com aplicação de contrato de prestação de serviço público ao operador seleccionado por concurso deverá ser o regime mais adequado, dado que privilegia a estabilidade da rede e também a integração, deixando o risco de produção a cargo do operador e o risco comercial a cargo da autoridade. Este modelo de contrato de custo bruto deverá integrar esquemas de incentivos e penalidades associados à qualidade do serviço efectivamente prestado.

Podem e devem ser permitidos serviços de valor acrescentado, em regime de iniciativa do operador e sujeitos à autorização da autoridade competente, dado tratar-se de um adicional à rede básica e portanto não se estar perante a necessidade de prestação de serviço público. No entanto, e dada a necessidade de viabilizar os serviços da rede básica e de integração das duas redes, associada à juventude de todo o sistema, é recomendável que esses serviços de valor acrescentado só sejam autorizados após atingir a estabilização de funcionamento do sistema de transportes com os novos princípios e regras, dado o potencial predatório que estes serviços podem ter relativamente aos serviços da rede básica.

Ressalvas:

No contexto actual, em que ainda existe uma grande indefinição quanto ao modelo contratual a ser adoptado ao nível da AML, e sendo Cascais um dos concelhos que a integra, as soluções aqui propostas devem ser encaradas como aquelas que melhor se adequam aos objectivos resultantes do ETAC e aquelas que permitem, numa fase inicial, maximizar o papel e a informação disponível pela CMC. Contudo, é recomendável que o modelo contratual seja alinhado por aquele que venha a ser definido para o sistema de transportes públicos na AML.

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.

