



Anexo C – Paragens

O nome das paragens aqui descritas são apresentadas a título indicativo e provisório. Os nomes definitivos serão indicados pelo MUNICÍPIO DE CASCAIS em sede da minuta do contrato.



ID	Nome	Linha	Sentido	Latitude	Longitude
7426	E. Leclerc	M16	Ida	38,71057	-9,3304
157339	Estrada de São Domingos frente Brisa	M16	Ida	38,71006	-9,3387
157295	Estação de Carcavelos	M16	Ida	38,68755	-9,336
5048	Rua França frente nº43	M16	Ida	38,68218	-9,3291
5049	Campus Carcavelos - Rua Holanda	M16	Ida	38,68115	-9,3257
5049	Campus Carcavelos - Rua Holanda	M16	Volta	38,68115	-9,3257
5047	Rua França nº43	M16	Volta	38,68227	-9,3292
157295	Estação de Carcavelos	M16	Volta	38,68755	-9,336
157304	Estrada de São Domingos - Brisa	M16	Volta	38,71063	-9,3386
7426	E. Leclerc	M16	Volta	38,71057	-9,3304
7531	Malveira da Serra	M10	Ida	38,753	-9,4499
155739	Av. Nossa Senhora da Assunção N.977	M10	Ida	38,75288	-9,4485
155711	Av. Nossa Senhora da Assunção N.869	M10	Ida	38,75182	-9,4472
155712	Av. Nossa Senhora da Assunção N.552	M10	Ida	38,75127	-9,4435
155713	Av. Nossa Senhora da Assunção X Rua do Cabeço	M10	Ida	38,75128	-9,4414
155714	Av. Nossa Senhora da Assunção X Rua da Vinha	M10	Ida	38,75125	-9,44
155715	Av. Nossa Senhora da Assunção frente Igreja	M10	Ida	38,75024	-9,4371
155716	EN 247/5 frente Quinta Vale dos Cavalos	M10	Ida	38,74876	-9,432
155717	EN 247/5 - Quinta da Ramalheira	M10	Ida	38,74798	-9,4302
155718	Rua Principal X EN 247/5	M10	Ida	38,74605	-9,4304
155719	Rua Principal N.1041 A	M10	Ida	38,74471	-9,433
155720	Rua Principal - Largo do Zambujeiro - Sociedade	M10	Ida	38,74375	-9,4355
155721	Rua Principal N.640	M10	Ida	38,74258	-9,4358
155722	Rua Principal	M10	Ida	38,73925	-9,4376
155723	Rua Júlio Dinis N.550 - Escola	M10	Ida	38,73595	-9,4394
155724	Rua Júlio Dinis N.390	M10	Ida	38,7344	-9,4396
155725	Rua Júlio Dinis N.135 - Tanques	M10	Ida	38,73273	-9,4397
155726	Rua Luís de Camões - Largo de Murches	M10	Ida	38,73125	-9,4406
155727	Rua Luís de Camões N.176	M10	Ida	38,73139	-9,442
155728	Rua Luís de Camões frente N.445	M10	Ida	38,7307	-9,4446
155729	Estrada da Malveira da Serra N.492	M10	Ida	38,72907	-9,4444
155730	Estrada da Malveira da Serra X Chesol	M10	Ida	38,72494	-9,4432
155731	Estrada da Malveira da Serra frente Auto Transcais	M10	Ida	38,7235	-9,4426
155732	Estrada da Malveira da Serra frente Minipreço	M10	Ida	38,71937	-9,4415
155630	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa X Birre	M10	Ida	38,71652	-9,4401
156257	Hospital de Cascais	M10	Ida	38,72893	-9,4184
156066	Rua Conde Barão frente N.518 - Escola	M10	Ida	38,7313	-9,4031
156067	Rua Conde Barão frente Hospital	M10	Ida	38,73209	-9,4003
156068	Rua Conde Barão N.55	M10	Ida	38,73316	-9,3975
156305	Av. República - Lidl	M10	Ida	38,73499	-9,3965
156306	Rotunda Fernanda Mouzinho de Albuquerque N.5	M10	Ida	38,73764	-9,395
156309	Rotunda Fernanda Mouzinho de Albuquerque	M10	Volta	38,73774	-9,3954
156310	Av. República - Lidl	M10	Volta	38,73508	-9,3965
156069	Rua Conde Barão N.24 A	M10	Volta	38,73319	-9,3975
156070	Rua Conde Barão - Hospital	M10	Volta	38,73203	-9,401
156071	Rua Conde Barão - Escola	M10	Volta	38,73129	-9,4034
156257	Hospital de Cascais	M10	Volta	38,72893	-9,4184
155687	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa N.2130 X Birre	M10	Volta	38,71664	-9,44
155651	Estrada da Malveira da Serra - Minipreço	M10	Volta	38,71878	-9,4413
155688	Estrada da Malveira da Serra - Logoplaste	M10	Volta	38,7235	-9,4425
155696	Estrada da Malveira da Serra - Rotunda	M10	Volta	38,72637	-9,4436
155697	Estrada da Malveira da Serra N.1492	M10	Volta	38,72905	-9,4444
155698	Estrada da Malveira da Serra X Aldeia do Juso	M10	Volta	38,73043	-9,4449
156150	Rua Luís de Camões X Rua Martim Moniz	M10	Volta	38,73126	-9,4418
156151	Rua Luís de Camões N.47 A - Largo de Murches	M10	Volta	38,73125	-9,4406
156152	Rua Principal - Largo Vicente - Tanques	M10	Volta	38,73273	-9,4397
156153	Rua júlio Dinis N.135	M10	Volta	38,73441	-9,4396
156154	Rua júlio Dinis N.532 frente Escola	M10	Volta	38,73591	-9,4394
156155	Rua Principal	M10	Volta	38,73902	-9,4378
156156	Rua Principal N.618	M10	Volta	38,74233	-9,4357
156157	Rua Principal N.782 - Largo do Zambujeiro	M10	Volta	38,74374	-9,4354
156158	Rua Principal frente N.1027	M10	Volta	38,74465	-9,433
156159	Rua Principal X EN 247/5	M10	Volta	38,74603	-9,4304

ID	Nome	Linha	Sentido	Latitude	Longitude
156160	EN 247/5 frente Quinta da Ramalheira	M10	Volta	38,74802	-9,4302
156161	EN 247/5 X Quinta Vale dos Cavalos	M10	Volta	38,74877	-9,4321
156162	Av. Nossa Senhora da Assunção - Igreja	M10	Volta	38,75034	-9,4371
156163	Av. Nossa Senhora da Assunção X Rua da Vinha	M10	Volta	38,75131	-9,4399
156164	Av. Nossa Senhora da Assunção	M10	Volta	38,75131	-9,4413
156165	Av. Nossa Senhora da Assunção N.584	M10	Volta	38,75135	-9,4436
156166	Av. Nossa Senhora da Assunção N.869	M10	Volta	38,75173	-9,4466
156170	Av. Nossa Senhora da Assunção frente N.977	M10	Volta	38,75305	-9,4483
7531	Malveira da Serra	M10	Volta	38,753	-9,4499
155744	Rua Joaquim Ereira - Minimercado	M03	Ida	38,70606	-9,4421
155745	Rua Joaquim Ereira N.33	M03	Ida	38,7062	-9,4408
155746	Av. Nossa Senhora do Rosário N.1183	M03	Ida	38,70487	-9,439
155640	Av. Nossa Senhora do Rosário - Freiras	M03	Ida	38,70133	-9,4383
156215	Av. Dr. Manuel Ricardo Espírito Santo Silva N.20 A	M03	Ida	38,69997	-9,4383
156391	Av. Dr. Manuel Ricardo Espírito Santo e Silva N.60 - Dramático de Cascais	M03	Ida	38,69957	-9,4413
194531	Rua da Torre frente Cemitério	M03	Ida	38,70067	-9,4421
194532	Rua da Torre frente Lidl	M03	Ida	38,7036	-9,4426
155648	Rua das Codornizes frente N.467	M03	Ida	38,70929	-9,4482
156178	Rua do Flamingo N.115	M03	Ida	38,71132	-9,448
155649	Rua da Torre frente N.2119 X Rua Pedro Franco	M03	Ida	38,7141	-9,4457
5028	Rua de Birre N.67	M03	Ida	38,71606	-9,4405
156257	Hospital de Cascais	M03	Ida	38,72893	-9,4184
156066	Rua Conde Barão frente N.518 - Escola	M03	Ida	38,7313	-9,4031
156067	Rua Conde Barão frente Hospital	M03	Ida	38,73209	-9,4003
156068	Rua Conde Barão N.55	M03	Ida	38,73316	-9,3975
156305	Av. República - Lidl	M03	Ida	38,73499	-9,3965
156306	Rotunda Fernanda Mouzinho de Albuquerque N.5	M03	Ida	38,73764	-9,395
155942	CascaShopping (frente)	M03	Ida	38,74103	-9,3986
155629	CascaShopping - Porta A	M03	Ida	38,73878	-9,3997
156309	Rotunda Fernanda Mouzinho de Albuquerque	M03	Volta	38,73774	-9,3954
156310	Av. República - Lidl	M03	Volta	38,73508	-9,3965
156069	Rua Conde Barão N.24 A	M03	Volta	38,73319	-9,3975
156070	Rua Conde Barão - Hospital	M03	Volta	38,73203	-9,401
156071	Rua Conde Barão - Escola	M03	Volta	38,73129	-9,4034
156257	Hospital de Cascais	M03	Volta	38,72893	-9,4184
5029	Rua de Birre frente N.67	M03	Volta	38,71615	-9,4405
156238	Rua da Torre N.2119 A	M03	Volta	38,71431	-9,4457
156239	Rua do Flamingo frente N.115 X Rua da Garça	M03	Volta	38,71154	-9,4478
156240	Rua das Codornizes N.467	M03	Volta	38,70934	-9,4485
155744	Rua Joaquim Ereira - Minimercado	M03	Volta	38,70606	-9,4421
155629	CascaShopping - Porta A	M03	Volta	38,73878	-9,3997
155664	Praça Mário Azevedo Gomes - Terminal	M01	Ida	38,69224	-9,3593
155665	Av. Jardim X Rua das Palmeiras	M01	Ida	38,69515	-9,3638
155666	Av. Jardim - Jardim	M01	Ida	38,69599	-9,3675
155667	Rua do Murtal N.36	M01	Ida	38,69727	-9,3726
155668	Rua Adelino Mendes N.124 - Patúscos	M01	Ida	38,69943	-9,3763
155669	Rua Alexandre Herculano N.86	M01	Ida	38,7023	-9,3795
155670	Av. Lidador frente N.49	M01	Ida	38,7046	-9,386
155671	Rua de Santa Rita N.45 - Junta de Freguesia	M01	Ida	38,70347	-9,3915
155672	Av. D. Nuno Álvares Pereira - Cruzeiro	M01	Ida	38,70753	-9,4038
155673	Rua do Viveiro Lt. 1 A	M01	Ida	38,71091	-9,4048
155674	Rua D. Bosco N.492	M01	Ida	38,71686	-9,4059
155675	Rua D. Bosco N.1080	M01	Ida	38,72222	-9,4074
155676	Rua da Alegria N.472 A - Auto Canadiano	M01	Ida	38,72344	-9,4108
155629	CascaShopping - Porta A	M01	Ida	38,73878	-9,3997
155652	Rua da Alegria frente Auto Canadiano	M01	Ida	38,72339	-9,4108
155653	Rua D. Bosco frente N.1080	M01	Ida	38,72224	-9,4074
155654	Rua D. Bosco - Estoril Praia	M01	Ida	38,71615	-9,4056
155655	Rua do Viveiro frente Lt. 1 A	M01	Ida	38,71093	-9,4048
155656	Av. Acácias N.55	M01	Ida	38,70711	-9,4041
155657	Rua de Santa Rita frente N.45 - Junta de Freguesia	M01	Ida	38,70342	-9,3915
155658	Av. Lidador N.49	M01	Ida	38,70454	-9,386
155659	Rua Alexandre Herculano N.69	M01	Ida	38,70233	-9,3794
155660	Rua Adelino Mendes N.121 frente Patúscos	M01	Ida	38,69945	-9,3764
155661	Rua do Murtal N.35 A	M01	Ida	38,69724	-9,3726
155662	Av. Jardim frente Jardim	M01	Ida	38,69582	-9,3675
155663	Av. Jardim X Rua das Palmeiras	M01	Ida	38,69514	-9,3639
155710	Rua de Cascais - Pizzeria	M02	Ida	38,75171	-9,4488
155711	Av. Nossa Senhora da Assunção N.869	M02	Ida	38,75182	-9,4472
155712	Av. Nossa Senhora da Assunção N.552	M02	Ida	38,75127	-9,4435

ID	Nome	Linha	Sentido	Latitude	Longitude
155713	Av. Nossa Senhora da Assunção X Rua do Cabeço	M02	Ida	38,75128	-9,4414
155714	Av. Nossa Senhora da Assunção X Rua da Vinha	M02	Ida	38,75125	-9,44
155715	Av. Nossa Senhora da Assunção frente Igreja	M02	Ida	38,75024	-9,4371
155716	EN 247/5 frente Quinta Vale dos Cavalos	M02	Ida	38,74876	-9,432
155717	EN 247/5 - Quinta da Ramalheira	M02	Ida	38,74798	-9,4302
155718	Rua Principal X EN 247/5	M02	Ida	38,74605	-9,4304
155719	Rua Principal N.1041 A	M02	Ida	38,74471	-9,433
155720	Rua Principal - Largo do Zambujeiro - Sociedade	M02	Ida	38,74375	-9,4355
155721	Rua Principal N.640	M02	Ida	38,74258	-9,4358
155722	Rua Principal	M02	Ida	38,73925	-9,4376
155723	Rua Júlio Dinis N.550 - Escola	M02	Ida	38,73595	-9,4394
155724	Rua Júlio Dinis N.390	M02	Ida	38,7344	-9,4396
155725	Rua Júlio Dinis N.135 - Tanques	M02	Ida	38,73273	-9,4397
155726	Rua Luís de Camões - Largo de Murches	M02	Ida	38,73125	-9,4406
155727	Rua Luís de Camões N.176	M02	Ida	38,73139	-9,442
155728	Rua Luís de Camões frente N.445	M02	Ida	38,7307	-9,4446
155729	Estrada da Malveira da Serra N.492	M02	Ida	38,72907	-9,4444
155730	Estrada da Malveira da Serra X Chesol	M02	Ida	38,72494	-9,4432
155731	Estrada da Malveira da Serra frente Auto Transcais	M02	Ida	38,7235	-9,4426
155732	Estrada da Malveira da Serra frente Minipreço	M02	Ida	38,71937	-9,4415
155630	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa X Birre	M02	Ida	38,71652	-9,4401
155733	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa - Jardim	M02	Ida	38,7135	-9,4383
155631	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa X Cobre	M02	Ida	38,7118	-9,4374
155734	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa N.39 - Barraca de Pau	M02	Ida	38,7097	-9,4356
155632	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa N.1141	M02	Ida	38,70825	-9,4343
155633	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa - Bombeiros	M02	Ida	38,70559	-9,4321
155735	Rua Eng. António Castelo Branco	M02	Ida	38,70455	-9,4312
155636	Rua Eng. António Castelo Branco - Philips	M02	Ida	38,70272	-9,4309
155736	Rua Jayme Thompson N.309 frente Escola	M02	Ida	38,7014	-9,4298
155737	Av. 25 de Abril - Cidadela	M02	Ida	38,70034	-9,4257
155738	Av. Marginal - Chaves do Areeiro	M02	Ida	38,7007	-9,4199
155677	Av. Costa Pinto - Terminal de Cascais	M02	Ida	38,70151	-9,42
155678	Av. D. Pedro I - Mercado	M02	Ida	38,70196	-9,421
155679	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa frente Cidadela	M02	Ida	38,701	-9,4258
155680	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa N.310	M02	Ida	38,70269	-9,4279
155681	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa Lt. 1 A	M02	Ida	38,70386	-9,4293
155682	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa frente Bombeiros	M02	Ida	38,70557	-9,432
155683	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa N.1156	M02	Ida	38,70828	-9,4343
155684	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa frente Barraca de Pau	M02	Ida	38,7097	-9,4356
155685	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa X Cobre	M02	Ida	38,7108	-9,4365
155686	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa - Suave Milagre	M02	Ida	38,71347	-9,4383
155687	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa N.2130 X Birre	M02	Ida	38,71664	-9,44
155651	Estrada da Malveira da Serra - Minipreço	M02	Ida	38,71878	-9,4413
155688	Estrada da Malveira da Serra - Logoplaste	M02	Ida	38,7235	-9,4425
155689	Rua Chesol N.30 frente Bowling	M02	Ida	38,72544	-9,4441
155690	Rua Chesol N.408	M02	Ida	38,72699	-9,4472
155691	Rua Florbela Espanca N.18 - Talho	M02	Ida	38,72855	-9,4492
155692	Rua Luís de Camões - Bairro Chesol	M02	Ida	38,72796	-9,4497
155693	Rua Florbela Espanca N.19	M02	Ida	38,72852	-9,4492
155694	Rua Chesol N.405	M02	Ida	38,72699	-9,4472
155695	Rua Chesol N.30 - Bowling	M02	Ida	38,72541	-9,4442
155696	Estrada da Malveira da Serra - Rotunda	M02	Ida	38,72637	-9,4436
155697	Estrada da Malveira da Serra N.1492	M02	Ida	38,72905	-9,4444
155698	Estrada da Malveira da Serra X Aldeia do Juso	M02	Ida	38,73043	-9,4449
155699	Av. Charneca - Centro Hípico	M02	Ida	38,7339	-9,4482
155700	Av. Charneca - Sociedade	M02	Ida	38,7342	-9,4507
155701	Av. Charneca N.590 - Largo	M02	Ida	38,7346	-9,4541
155702	Rua da Palmeira - Largo do Chafariz	M02	Ida	38,73451	-9,4552
155703	Av. Charneca N.607 - Largo	M02	Ida	38,73455	-9,4542
155704	Av. Charneca frente Sociedade	M02	Ida	38,73416	-9,4507
155705	Av. Charneca frente Centro Hípico	M02	Ida	38,73387	-9,4482
155706	Estrada da Malveira da Serra X Quinta Caeira (Charneca)	M02	Ida	38,73445	-9,4476
155707	Estrada da Malveira X Estrada da Boavista	M02	Ida	38,73739	-9,4488
155708	Estrada da Malveira da Serra N.3026 - Pedra Azul	M02	Ida	38,74119	-9,4513
155709	Rua de Cascais N.452 - Entre Montes	M02	Ida	38,74803	-9,4495
155739	Av. Nossa Senhora da Assunção N.977	M02	Ida	38,75288	-9,4485
155638	Rua Joaquim Ereira frente N.751	M02	Ida	38,70379	-9,4335
155740	Rua Joaquim Ereira frente Bombas	M02	Ida	38,70511	-9,4354
155741	Rua Joaquim Ereira frente N.1267 - Casa de Repouso	M02	Ida	38,70671	-9,4375
155742	Rua Joaquim Ereira N.1498	M02	Ida	38,70634	-9,4402
155743	Rua Joaquim Ereira N.1642	M02	Ida	38,70608	-9,4422

ID	Nome	Linha	Sentido	Latitude	Longitude
155744	Rua Joaquim Ereira - Minimercado	M02	Ida	38,70606	-9,4421
155745	Rua Joaquim Ereira N.33	M02	Ida	38,7062	-9,4408
155746	Av. Nossa Senhora do Rosário N.1183	M02	Ida	38,70487	-9,439
155640	Av. Nossa Senhora do Rosário - Freiras	M02	Ida	38,70133	-9,4383
155747	Av. Bartolomeu Dias - Blocos	M02	Ida	38,69999	-9,4366
155748	Av. Pedro Álvares Cabral - antiga Praça de Touros	M02	Ida	38,69729	-9,4339
155749	Av. Inf. D. Henrique N.109	M02	Ida	38,69622	-9,4305
155750	Av. 25 de Abril N.803	M02	Ida	38,69852	-9,4282
155677	Av. Costa Pinto - Terminal de Cascais	M04	Ida	38,70151	-9,42
155678	Av. D. Pedro I - Mercado	M04	Ida	38,70196	-9,421
155865	Rua Dr. Fernando M. F. Baptista Viegas - Tribunal	M04	Ida	38,7012	-9,4285
155866	Rua Jayme Thompson N.1	M04	Ida	38,69988	-9,4268
155867	Av. 25 de Abril - Casa da Avó	M04	Ida	38,69856	-9,4282
155868	Av. Inf. D. Henrique N.606 - Torre Infante	M04	Ida	38,69645	-9,4305
155869	Av. Pedro Álvares Cabral N.258 - IMC	M04	Ida	38,69724	-9,4335
155870	Av. Bartolomeu Dias	M04	Ida	38,69994	-9,4362
155871	Av. Nossa Senhora do Rosário frente Freiras	M04	Ida	38,7019	-9,4382
155872	Av. Nossa Senhora do Rosário N.1184 - Bairro do Rosário	M04	Ida	38,70461	-9,4388
155742	Rua Joaquim Ereira N.1498	M04	Ida	38,70634	-9,4402
155743	Rua Joaquim Ereira N.1642	M04	Ida	38,70608	-9,4422
194530	Rua da Torre - Lidl	M04	Ida	38,70345	-9,4426
5040	Rua da Torre - Cemitério	M04	Ida	38,7007	-9,4421
5039	Av. Dr. Manuel Ricardo Espírito Santo e Silva frente N.60 - Dramático de Cascais	M04	Ida	38,69944	-9,4413
155747	Av. Bartolomeu Dias - Blocos	M04	Ida	38,69999	-9,4366
155748	Av. Pedro Álvares Cabral - antiga Praça de Touros	M04	Ida	38,69729	-9,4339
155749	Av. Inf. D. Henrique N.109	M04	Ida	38,69622	-9,4305
155750	Av. 25 de Abril N.803	M04	Ida	38,69852	-9,4282
155737	Av. 25 de Abril - Cidadela	M04	Ida	38,70034	-9,4257
155738	Av. Marginal - Chaves do Areeiro	M04	Ida	38,7007	-9,4199
156232	Largo de São Brás - Areia	M05	Ida	38,72022	-9,4632
156233	Rua da Areia frente Lt. 4 A	M05	Ida	38,71793	-9,462
156234	Rua da Areia N.623	M05	Ida	38,7173	-9,4582
156235	Rua da Areia X Travessa Santa Cruz	M05	Ida	38,71658	-9,4543
156236	Rua de Birre N.5	M05	Ida	38,71534	-9,4516
156237	Rua de Birre N.596 - Chafariz	M05	Ida	38,71487	-9,4466
156238	Rua da Torre N.2119 A	M05	Ida	38,71431	-9,4457
156239	Rua do Flamingo frente N.115 X Rua da Garça	M05	Ida	38,71154	-9,4478
156240	Rua das Codornizes N.467	M05	Ida	38,70934	-9,4485
156241	Rua da Galinhola N.38	M05	Ida	38,70789	-9,4472
156242	Rua dos Tordos - Hipitécnica	M05	Ida	38,70774	-9,4509
156243	Rua dos Faisões N.383 A	M05	Ida	38,70786	-9,454
156244	Rua dos Faisões N.131 A - Vila Bicuda	M05	Ida	38,7056	-9,4533
156245	Rua das Abetardas - Vila Bicuda	M05	Ida	38,7039	-9,4517
156246	Rua dos Eucaliptos N.1230	M05	Ida	38,70468	-9,4465
156247	Rua dos Eucaliptos N.1476	M05	Ida	38,70536	-9,4436
155744	Rua Joaquim Ereira - Minimercado	M05	Ida	38,70606	-9,4421
155745	Rua Joaquim Ereira N.33	M05	Ida	38,7062	-9,4408
155746	Av. Nossa Senhora do Rosário N.1183	M05	Ida	38,70487	-9,439
155640	Av. Nossa Senhora do Rosário - Freiras	M05	Ida	38,70133	-9,4383
155747	Av. Bartolomeu Dias - Blocos	M05	Ida	38,69999	-9,4366
155748	Av. Pedro Álvares Cabral - antiga Praça de Touros	M05	Ida	38,69729	-9,4339
155749	Av. Inf. D. Henrique N.109	M05	Ida	38,69622	-9,4305
155750	Av. 25 de Abril N.803	M05	Ida	38,69852	-9,4282
155737	Av. 25 de Abril - Cidadela	M05	Ida	38,70034	-9,4257
155738	Av. Marginal - Chaves do Areeiro	M05	Ida	38,7007	-9,4199
155677	Av. Costa Pinto - Terminal de Cascais	M05	Ida	38,70151	-9,42
155678	Av. D. Pedro I - Mercado	M05	Ida	38,70196	-9,421
155865	Rua Dr. Fernando M. F. Baptista Viegas - Tribunal	M05	Ida	38,7012	-9,4285
155866	Rua Jayme Thompson N.1	M05	Ida	38,69988	-9,4268
155867	Av. 25 de Abril - Casa da Avó	M05	Ida	38,69856	-9,4282
155868	Av. Inf. D. Henrique N.606 - Torre Infante	M05	Ida	38,69645	-9,4305
155869	Av. Pedro Álvares Cabral N.258 - IMC	M05	Ida	38,69724	-9,4335
155870	Av. Bartolomeu Dias	M05	Ida	38,69994	-9,4362
156215	Av. Dr. Manuel Ricardo Espírito Santo Silva N.20 A	M05	Ida	38,69997	-9,4383
156216	Rua do Astrolábio N.207	M05	Ida	38,69842	-9,4381
155642	Av. Manuel Júlio Carvalho Costa - Pestana Hotel	M05	Ida	38,69731	-9,4386
156217	Bairro da Guia L 96 - Atrium	M05	Ida	38,69728	-9,4404
156218	Estrada do Guincho X Torre	M05	Ida	38,6959	-9,4418
156219	Av. Nossa Senhora do Cabo - Farol da Guia	M05	Ida	38,69599	-9,4466
156220	Av. Nossa Senhora do Cabo - Furnas das Lagosteiras	M05	Ida	38,69556	-9,4565

ID	Nome	Linha	Sentido	Latitude	Longitude
156221	Av. Nossa Senhora do Cabo X Quinta da Marinha	M05	Ida	38,69612	-9,4604
156195	Rua do Mar frente N.155	M05	Ida	38,69787	-9,4606
156196	Rua do Mar frente N.381	M05	Ida	38,69945	-9,4606
156197	Rua dos Sobreiros da Marinha frente N.33	M05	Ida	38,70165	-9,4608
156198	Rua das Laranjeiras	M05	Ida	38,70342	-9,4597
156199	Rua do Clube N.56	M05	Ida	38,70423	-9,4592
156200	Rua do Clube N.446	M05	Ida	38,70564	-9,4606
156201	Rua do Clube N.95	M05	Ida	38,70739	-9,4605
156202	Rua das Palmeiras frente N.815	M05	Ida	38,70701	-9,4628
156203	Rua dos Sobreiros da Marinha N.431 A	M05	Ida	38,70481	-9,4637
156204	Rua dos Sobreiros da Marinha N.43	M05	Ida	38,70192	-9,4612
156205	Rua do Mar N.381	M05	Ida	38,69953	-9,4607
156206	Rua do Mar N.155	M05	Ida	38,69808	-9,4607
156222	Av. Nossa Senhora do Cabo X Oitavos frente Forte	M05	Ida	38,69996	-9,4681
156223	Av. Nossa Senhora do Cabo frente Restaurante Monte Mar	M05	Ida	38,7013	-9,4715
156224	Av. Nossa Senhora do Cabo	M05	Ida	38,70294	-9,4757
156225	Av. Nossa Senhora do Cabo - Farol do Cabo Raso	M05	Ida	38,70926	-9,4846
156226	Estrada do Guincho - Restaurante O Faroleiro	M05	Ida	38,72209	-9,4779
156227	Estrada do Guincho - Restaurante Panorama	M05	Ida	38,7249	-9,4747
156228	Estrada do Guincho frente Hotel do Guincho	M05	Ida	38,72794	-9,4747
156229	Estrada do Guincho X Rua da Areia	M05	Ida	38,73	-9,4701
156230	Rua da Areia X Estrada Fonte da Velha	M05	Ida	38,72679	-9,4683
156231	Rua da Areia - Parque do Campismo	M05	Ida	38,7217	-9,466
155677	Av. Costa Pinto - Terminal de Cascais	M06	Ida	38,70151	-9,42
155877	Rua Henrique Seixas N.203	M06	Ida	38,70344	-9,4183
155878	Av. Sintra N.546	M06	Ida	38,70594	-9,4179
155996	Rua do Alcaide N.9	M06	Ida	38,70813	-9,4174
155997	Rua Costa Pinto Lt. 28	M06	Ida	38,71175	-9,4146
156073	Rua Costa Pinto frente N.323	M06	Ida	38,71357	-9,4139
156074	Rua Costa Pinto N.466	M06	Ida	38,71501	-9,4134
194533	Rua das Calçadas X Estrada da Ribeira	M06	Ida	38,71557	-9,4146
194534	Rua das Calçadas N.2 A	M06	Ida	38,71512	-9,4168
155882	Av. Sintra N.1658	M06	Ida	38,71628	-9,4181
155883	Av. Sintra - Fonte Velha	M06	Ida	38,72295	-9,4171
155884	Estrada da Ribeira N.1259 - Mercedes	M06	Ida	38,72476	-9,4151
155885	Estrada da Ribeira frente N.854	M06	Ida	38,72272	-9,4132
155886	Rua Carlos Anjos N.1378	M06	Ida	38,72298	-9,4111
155887	Rua Carlos Anjos N.1770 frente Cruz de Popa	M06	Ida	38,72653	-9,412
155888	Rua de Cascais N.392 frente GNR	M06	Ida	38,7299	-9,4111
155889	Rua João Pires Correia N.153	M06	Ida	38,73158	-9,4085
155890	Rua Francisco Roquete N.4	M06	Ida	38,73303	-9,4094
155891	Rua Cesaltina Fialho Gouveia N.304	M06	Ida	38,73539	-9,4075
155892	Rua Cesaltina Fialho Gouveia - Praceta Salgadas	M06	Ida	38,73775	-9,4043
155893	CascaShopping	M06	Ida	38,73947	-9,4
155894	Rua das Fisgas - Hiper Cascais	M06	Ida	38,74175	-9,3935
155895	Rua das Fisgas - Bairro da Cruz Vermelha	M06	Ida	38,74527	-9,3917
155896	Rua Calouste Gulbenkian N.125	M06	Ida	38,74561	-9,3896
155897	Rua Pedro Nunes - Recinto de Feiras, Portão Norte	M06	Ida	38,74626	-9,3866
155898	Rua Pedro Nunes - Recinto de Feiras, Portão Sul	M06	Ida	38,74689	-9,3844
155899	Rua Luís de Camões frente N.144	M06	Ida	38,74573	-9,3806
155900	Rua de São Francisco frente N.9 B - Largo da Adroana	M06	Ida	38,74258	-9,3818
155901	Rua de São Francisco N346	M06	Ida	38,74175	-9,3847
155902	Rua de São Francisco N.660 - Scotturb	M06	Ida	38,74079	-9,3881
155903	Rua de São Francisco - Netjets	M06	Ida	38,7404	-9,3898
155904	Rua de São Francisco X	M06	Ida	38,73968	-9,3921
155905	Rua das Fisgas - Baviera	M06	Ida	38,73732	-9,3897
155906	Estrada de Manique - Bairro Novo de Alcoitão	M06	Ida	38,73486	-9,3898
155907	Estrada de Manique N.2448	M06	Ida	38,73414	-9,3927
155908	Estrada de Manique - Vivenda Quatro Irmãos	M06	Ida	38,73322	-9,3954
155909	Av. República - Casal das Rosas	M06	Ida	38,73243	-9,3973
155910	Av. República frente Quinta do Patino	M06	Ida	38,72951	-9,3978
155911	Av. República - Ponte	M06	Ida	38,72277	-9,3981
155912	Av. República - Golf	M06	Ida	38,71711	-9,3943
155913	Av. D. Nuno Álvares Pereira frente N.3	M06	Ida	38,71323	-9,3948
155914	Av. Portugal N.5	M06	Ida	38,71035	-9,3959
155915	Av. Portugal - PSP	M06	Ida	38,7089	-9,3958
155916	Av. Portugal - Feira do Artesanato	M06	Ida	38,70757	-9,3956
155917	Praça Almeida Garrett - Casino do Estoril	M06	Ida	38,70805	-9,397
155918	Av. Aida - Arcadas	M06	Ida	38,70437	-9,3991
155919	Av. Marginal - Estoril Estação	M06	Ida	38,70358	-9,3987
155919	Av. Marginal - Estoril Estação	M06	Volta	38,70358	-9,3987

ID	Nome	Linha	Sentido	Latitude	Longitude
155920	Av. Bombeiros Voluntários frente N.195	M06	Volta	38,70506	-9,3942
155921	Av. Bombeiros Voluntários N.458 A	M06	Volta	38,70769	-9,3939
155922	Av. Bombeiros Voluntários N.1026	M06	Volta	38,71269	-9,3934
155923	Av. República - Golf	M06	Volta	38,71839	-9,3941
155924	Av. República - Ponte	M06	Volta	38,72285	-9,398
155925	Av. República - Quinta do Patino	M06	Volta	38,72949	-9,3978
155926	Av. República N.2252 X	M06	Volta	38,73242	-9,3973
155927	Estrada de Manique N.2727	M06	Volta	38,73303	-9,3959
155928	Estrada de Manique N.2425	M06	Volta	38,73408	-9,3927
155929	Estrada de Manique - Bairro Novo de Alcoitão	M06	Volta	38,73497	-9,39
155930	Rua das Fisgas frente Baviera	M06	Volta	38,73723	-9,3896
155931	Rua de São Francisco X	M06	Volta	38,73956	-9,3922
155932	Rua de São Francisco frente Netjets	M06	Volta	38,74033	-9,3901
155933	Rua de São Francisco frente N.660	M06	Volta	38,74076	-9,3881
155934	Rua de São Francisco frente N.346 A	M06	Volta	38,74157	-9,3848
155935	Rua de São Francisco N.9 - Largo da Adroana	M06	Volta	38,74249	-9,3818
155936	Rua Luís de Camões N.102 - Urbanização da Adroana	M06	Volta	38,74538	-9,3805
155937	Rua Pedro Nunes frente Recinto de Feiras, Portão Sul	M06	Volta	38,74693	-9,3844
155938	Rua Pedro Nunes frente Recinto de Feiras, Portão Norte	M06	Volta	38,74632	-9,3866
155939	Rua Calouste Gulbenkian N.125	M06	Volta	38,74565	-9,3896
155940	Rua das Fisgas - Bairro da Cruz Vermelha	M06	Volta	38,7453	-9,3917
155941	Rua das Fisgas frente Hiper Cascais	M06	Volta	38,74187	-9,3935
155942	CascaShopping (frente)	M06	Volta	38,74103	-9,3986
155943	Rua Cesaltina Fialho Gouveia N.713	M06	Volta	38,73781	-9,4043
155944	Rua Cesaltina Fialho Gouveia N.339 A	M06	Volta	38,73539	-9,4076
155945	Rua de Cascais - Largo	M06	Volta	38,73265	-9,4102
155946	Rua de Cascais - GNR	M06	Volta	38,72992	-9,411
155947	Rua Carlos Anjos - Cruz de Popa	M06	Volta	38,72633	-9,412
155948	Rua Carlos Anjos N.1313 A	M06	Volta	38,72255	-9,4112
155949	Estrada da Ribeira N.854	M06	Volta	38,72268	-9,4131
155950	Estrada da Ribeira frente N.1259 - Mercedes	M06	Volta	38,72478	-9,4152
155951	Av. Sintra - Fonte Velha	M06	Volta	38,7229	-9,4171
155952	Av. Sintra - Largo	M06	Volta	38,71944	-9,4181
155953	Av. Sintra frente N.1788	M06	Volta	38,71734	-9,4182
194535	Rua das Calçadas N.41	M06	Volta	38,71504	-9,4167
194536	Rua das Calçadas frente N.6	M06	Volta	38,71567	-9,4144
156084	Rua Costa Pinto N.471	M06	Volta	38,71501	-9,4135
156085	Rua Costa Pinto N.307	M06	Volta	38,71362	-9,414
155994	Rua Costa Pinto frente N.46	M06	Volta	38,71166	-9,4148
155995	Rua Aniceto do Rosário N.2	M06	Volta	38,71046	-9,4157
155955	Av. Sintra X Bairro Marechal Carmona	M06	Volta	38,71042	-9,418
155956	Av. Sintra frente N.722	M06	Volta	38,70823	-9,4182
155957	Av. Sintra N.421 - Casa de Repouso	M06	Volta	38,70516	-9,4179
155958	Av. Sintra frente Jumbo	M06	Volta	38,70222	-9,4178
155677	Av. Costa Pinto - Terminal de Cascais	M06	Volta	38,70151	-9,42
156011	Rua D. Bosco frente N.824	M07	Ida	38,71983	-9,4069
155654	Rua D. Bosco - Estoril Praia	M07	Ida	38,71615	-9,4056
156012	Rua D. Bosco - Apartamentos Costa do Sol	M07	Ida	38,71336	-9,4052
155655	Rua do Viveiro frente Lt. 1 A	M07	Ida	38,71093	-9,4048
156013	Rua do Viveiro frente N.166	M07	Ida	38,7087	-9,4047
156014	Rua do Viveiro N.21 C - Cruzeiro	M07	Ida	38,70747	-9,4044
156015	Av. D. Nuno Álvares Pereira	M07	Ida	38,70819	-9,4008
156016	Av. D. Nuno Álvares Pereira N.23	M07	Ida	38,711	-9,3987
156017	Av. D. Nuno Álvares Pereira N.10	M07	Ida	38,71289	-9,396
155914	Av. Portugal N.5	M07	Ida	38,71035	-9,3959
155915	Av. Portugal - PSP	M07	Ida	38,7089	-9,3958
155916	Av. Portugal - Feira do Artesanato	M07	Ida	38,70757	-9,3956
155917	Praça Almeida Garrett - Casino do Estoril	M07	Ida	38,70805	-9,397
155918	Av. Aida - Arcadas	M07	Ida	38,70437	-9,3991
155919	Av. Marginal - Estoril Estação	M07	Ida	38,70358	-9,3987
155677	Av. Costa Pinto - Terminal de Cascais	M07	Ida	38,70151	-9,42
155877	Rua Henrique Seixas N.203	M07	Ida	38,70344	-9,4183
155878	Av. Sintra N.546	M07	Ida	38,70594	-9,4179
155996	Rua do Alcaide N.9	M07	Ida	38,70813	-9,4174
155997	Rua Costa Pinto Lt. 28	M07	Ida	38,71175	-9,4146
155998	Rua Dr. Morais Sarmiento N.2280	M07	Ida	38,71169	-9,4135
155999	Rua Dr. Armando Bacelar N.27 A	M07	Ida	38,7102	-9,413
156000	Av. Pádua frente N.3 CD	M07	Ida	38,70808	-9,4133
156001	Av. Itália Lt. 4 B	M07	Ida	38,70793	-9,4104
156002	Av. Itália N.276 A	M07	Ida	38,70985	-9,41
156003	Rua Carlos Anjos N.119 frente Infantilário	M07	Ida	38,71257	-9,4087

ID	Nome	Linha	Sentido	Latitude	Longitude
156004	Rua Carlos Anjos N.436	M07	Ida	38,71522	-9,4083
156005	Rua Carlos Anjos N.660	M07	Ida	38,71712	-9,4086
156006	Av. Ultramar N.329	M07	Ida	38,71836	-9,409
156007	Av. Ultramar N.233	M07	Ida	38,71908	-9,4086
156008	Rua do Geraldo N.296	M07	Ida	38,72189	-9,4087
156009	Rua do Girassol frente Lt. 8	M07	Ida	38,72378	-9,4087
156010	Rua D. Bosco N.1299	M07	Ida	38,72435	-9,4077
155653	Rua D. Bosco frente N.1080	M07	Ida	38,72224	-9,4074
155980	Rua D. Bosco N.848	M07	Volta	38,71976	-9,4068
155675	Rua D. Bosco N.1080	M07	Volta	38,72222	-9,4074
155981	Rua D. Bosco frente N.1299	M07	Volta	38,7244	-9,4077
155982	Rua do Geraldo frente Centro D. Bosco	M07	Volta	38,72403	-9,4086
155983	Rua da Alegria frente N.368	M07	Volta	38,72241	-9,4101
155984	Rua da Alegria frente N.90 - Aldi	M07	Volta	38,71991	-9,4096
155985	Rua Carlos Anjos N.871	M07	Volta	38,71906	-9,4096
155986	Rua Dr. Pereira Coutinho N.465 A	M07	Volta	38,71703	-9,4093
155987	Rua Dr. Pereira Coutinho Lt. 1	M07	Volta	38,71528	-9,4093
155988	Rua Carlos Anjos N.119 A	M07	Volta	38,71267	-9,4087
155989	Av. Itália N.275	M07	Volta	38,70983	-9,4101
155990	Av. Itália N.67	M07	Volta	38,70801	-9,4104
155991	Av. Pádua N.3 CD	M07	Volta	38,70823	-9,4132
155992	Rua Dr. Armando Bacelar frente N.27 A	M07	Volta	38,70996	-9,4133
155993	Rua Dr. Armando Bacelar N.228 A	M07	Volta	38,71163	-9,4132
155994	Rua Costa Pinto frente N.46	M07	Volta	38,71166	-9,4148
155995	Rua Aniceto do Rosário N.2	M07	Volta	38,71046	-9,4157
155955	Av. Sintra X Bairro Marechal Carmona	M07	Volta	38,71042	-9,418
155956	Av. Sintra frente N.722	M07	Volta	38,70823	-9,4182
155957	Av. Sintra N.421 - Casa de Repouso	M07	Volta	38,70516	-9,4179
155958	Av. Sintra frente Jumbo	M07	Volta	38,70222	-9,4178
155677	Av. Costa Pinto - Terminal de Cascais	M07	Volta	38,70151	-9,42
155919	Av. Marginal - Estoril Estação	M07	Volta	38,70358	-9,3987
155971	Av. Portugal - Hotel Inglaterra	M07	Volta	38,70551	-9,3953
155972	Av. Portugal frente Feira do Artesanato	M07	Volta	38,70752	-9,3955
155973	Av. Portugal frente PSP	M07	Volta	38,70893	-9,3957
155974	Av. Portugal N.554	M07	Volta	38,71027	-9,3958
155975	Av. D. Nuno Álvares Pereira frente N.10	M07	Volta	38,713	-9,3958
155976	Av. D. Nuno Álvares Pereira frente N.23	M07	Volta	38,71128	-9,3986
155977	Av. D. Nuno Álvares Pereira	M07	Volta	38,70836	-9,4007
155672	Av. D. Nuno Álvares Pereira - Cruzeiro	M07	Volta	38,70753	-9,4038
155978	Rua do Viveiro N.182	M07	Volta	38,70872	-9,4046
155673	Rua do Viveiro Lt. 1 A	M07	Volta	38,71091	-9,4048
155979	Rua D. Bosco - Apartamentos Costa do Sol	M07	Volta	38,71348	-9,4051
155674	Rua D. Bosco N.492	M07	Volta	38,71686	-9,4059
156026	Rua das Padarias N.83 - Panisol	M08	Ida	38,71723	-9,4241
156027	Estrada de Alvide - Largo	M08	Ida	38,71564	-9,4241
156028	Rua de São José Bloco 1 - Frente	M08	Ida	38,71334	-9,4263
156029	Rua de São José frente Café Lopes	M08	Ida	38,71062	-9,4255
156030	Rua de São José N.295 X Caixa Previdência	M08	Ida	38,70864	-9,4238
156031	Rua Manuel Correia frente Minimercado	M08	Ida	38,70832	-9,4219
156032	Rua de Alvide N.49	M08	Ida	38,70777	-9,419
155957	Av. Sintra N.421 - Casa de Repouso	M08	Ida	38,70516	-9,4179
155958	Av. Sintra frente Jumbo	M08	Ida	38,70222	-9,4178
155677	Av. Costa Pinto - Terminal de Cascais	M08	Ida	38,70151	-9,42
155877	Rua Henrique Seixas N.203	M08	Ida	38,70344	-9,4183
155878	Av. Sintra N.546	M08	Ida	38,70594	-9,4179
156018	Rua de Alvide N.224 - Farmácia	M08	Ida	38,70913	-9,4202
156019	Rua de São José - BES	M08	Ida	38,70863	-9,4227
156020	Rua de São José N.342 X Caixa de Previdência	M08	Ida	38,70905	-9,4242
156021	Rua de São José - Café Lopes	M08	Ida	38,71059	-9,4255
156022	Rua de São José N.7	M08	Ida	38,71313	-9,426
156023	Estrada de Alvide - Largo	M08	Ida	38,71574	-9,4241
156024	Estrada de Alvide N.240	M08	Ida	38,7163	-9,4218
156025	Rua Francisco Cruz	M08	Ida	38,71805	-9,4217
155677	Av. Costa Pinto - Terminal de Cascais	M09	Ida	38,70151	-9,42
155678	Av. D. Pedro I - Mercado	M09	Ida	38,70196	-9,421
156033	Rua José Florindo N.44 A	M09	Ida	38,70157	-9,4242
156034	Rua José Florindo frente N.235 - Casal das Rosas	M09	Ida	38,70329	-9,4253
156035	Rua Conde Monte Real Lt. 8 A	M09	Ida	38,70323	-9,4267
156036	Rua Conde Castro Guimarães N.110	M09	Ida	38,70412	-9,4279
156037	Avenida das Comunidades Europeias, Lote 10	M09	Ida	38,70619	-9,4289
156038	Avenida das Comunidades Europeias - Cabine EDP	M09	Ida	38,70715	-9,4303

ID	Nome	Linha	Sentido	Latitude	Longitude
156039	Rua António Andrade Júnior N.227 B	M09	Ida	38,70545	-9,4307
156054	Rua António Andrade Júnior N.23	M09	Ida	38,70574	-9,4291
156055	Av. de Sant'Ana N.518	M09	Ida	38,70991	-9,4306
156056	Rua de Santa Margarida N.20 - Igreja - Bairro Sant'Ana	M09	Ida	38,71105	-9,4295
156057	Rua de Sant'Ana N.828 A	M09	Ida	38,71256	-9,4312
156058	Rua de Sant'Ana N.1254	M09	Ida	38,71572	-9,4319
156047	Rua de Angola Bloco 3	M09	Ida	38,71734	-9,4321
156048	Rua da Encosta frente N.401 - Encosta da Carreira	M09	Ida	38,7168	-9,4313
156049	Rua de Sant'Ana frente N.1254	M09	Ida	38,71566	-9,432
156050	Rua de Sant'Ana N.813 - Bairro Sant'Ana	M09	Ida	38,71257	-9,4312
156051	Rua de Santa Margarida - Igreja - Bairro Sant'Ana	M09	Ida	38,71116	-9,4296
156052	Rua de Sant'Ana frente n.518 - Bairro Sant'Ana	M09	Ida	38,70992	-9,4306
155735	Rua Eng. António Castelo Branco	M09	Ida	38,70455	-9,4312
155636	Rua Eng. António Castelo Branco - Philips	M09	Ida	38,70272	-9,4309
155736	Rua Jayme Thompson N.309 frente Escola	M09	Ida	38,7014	-9,4298
155737	Av. 25 de Abril - Cidadela	M09	Ida	38,70034	-9,4257
155738	Av. Marginal - Chaves do Arco	M09	Ida	38,7007	-9,4199
155677	Av. Costa Pinto - Terminal de Cascais	M11	Ida	38,70151	-9,42
155877	Rua Henrique Seixas N.203	M11	Ida	38,70344	-9,4183
155878	Av. Sintra N.546	M11	Ida	38,70594	-9,4179
155879	Av. Sintra N.826 A	M11	Ida	38,70885	-9,4179
155880	Av. Sintra X Bairro Marechal Carmona	M11	Ida	38,71044	-9,418
155881	Av. Sintra - Freiras - Pai do Vento	M11	Ida	38,71403	-9,4176
155882	Av. Sintra N.1658	M11	Ida	38,71628	-9,4181
155883	Av. Sintra - Fonte Velha	M11	Ida	38,72295	-9,4171
155884	Estrada da Ribeira N.1259 - Mercedes	M11	Ida	38,72476	-9,4151
155885	Estrada da Ribeira frente N.854	M11	Ida	38,72272	-9,4132
155886	Rua Carlos Anjos N.1378	M11	Ida	38,72298	-9,4111
155887	Rua Carlos Anjos N.1770 frente Cruz de Popa	M11	Ida	38,72653	-9,412
155888	Rua de Cascais N.392 frente GNR	M11	Ida	38,7299	-9,4111
155889	Rua João Pires Correia N.153	M11	Ida	38,73158	-9,4085
155890	Rua Francisco Roquete N.4	M11	Ida	38,73303	-9,4094
155962	Rua Marquês de Angeja N.6	M11	Ida	38,73316	-9,4103
155963	Rua do Lameiro frente N.200	M11	Ida	38,73426	-9,417
155964	Rua Manuel Henriques frente Hospital	M11	Ida	38,7324	-9,4181
155965	Rua Manuel Henriques - Casa da Eira	M11	Ida	38,73183	-9,4225
155966	Rua Manuel Henriques - Largo do Cabreiro	M11	Ida	38,73161	-9,4257
155967	Rua Manuel Henriques X Rua Ary dos Santos	M11	Ida	38,73179	-9,4225
155968	Rua Manuel Henriques - Hospital	M11	Ida	38,73234	-9,4181
155969	Rua do Lameiro N.200 A	M11	Ida	38,73426	-9,417
155970	Rua Marquês de Angeja frente N.6	M11	Ida	38,73317	-9,4104
155959	Estrada da Atrozela N.182 A	M11	Ida	38,7355	-9,4087
155960	Largo da Atrozela	M11	Ida	38,74131	-9,4058
155961	Estrada da Atrozela N.157 A	M11	Ida	38,73517	-9,409
155945	Rua de Cascais - Largo	M11	Ida	38,73265	-9,4102
156065	Rua João Pires Correia N.29	M11	Ida	38,73161	-9,4087
156066	Rua Conde Barão frente N.518 - Escola	M11	Ida	38,7313	-9,4031
156067	Rua Conde Barão frente Hospital	M11	Ida	38,73209	-9,4003
156068	Rua Conde Barão N.55	M11	Ida	38,73316	-9,3975
155909	Av. República - Casal das Rosas	M11	Ida	38,73243	-9,3973
155910	Av. República frente Quinta do Patino	M11	Ida	38,72951	-9,3978
155911	Av. República - Ponte	M11	Ida	38,72277	-9,3981
155912	Av. República - Golf	M11	Ida	38,71711	-9,3943
155913	Av. D. Nuno Álvares Pereira frente N.3	M11	Ida	38,71323	-9,3948
155914	Av. Portugal N.5	M11	Ida	38,71035	-9,3959
155915	Av. Portugal - PSP	M11	Ida	38,7089	-9,3958
155916	Av. Portugal - Feira do Artesanato	M11	Ida	38,70757	-9,3956
155917	Praça Almeida Garrett - Casino do Estoril	M11	Ida	38,70805	-9,397
155918	Av. Aida - Arcadas	M11	Ida	38,70437	-9,3991
155919	Av. Marginal - Estoril Estação	M11	Ida	38,70358	-9,3987
155919	Av. Marginal - Estoril Estação	M11	Volta	38,70358	-9,3987
155920	Av. Bombeiros Voluntários frente N.195	M11	Volta	38,70506	-9,3942
155921	Av. Bombeiros Voluntários N.458 A	M11	Volta	38,70769	-9,3939
155922	Av. Bombeiros Voluntários N.1026	M11	Volta	38,71269	-9,3934
155923	Av. República - Golf	M11	Volta	38,71839	-9,3941
155924	Av. República - Ponte	M11	Volta	38,72285	-9,398
155925	Av. República - Quinta do Patino	M11	Volta	38,72949	-9,3978
155926	Av. República N.2252 X	M11	Volta	38,73242	-9,3973
156069	Rua Conde Barão N.24 A	M11	Volta	38,73319	-9,3975
156070	Rua Conde Barão - Hospital	M11	Volta	38,73203	-9,401
156071	Rua Conde Barão - Escola	M11	Volta	38,73129	-9,4034

ID	Nome	Linha	Sentido	Latitude	Longitude
155889	Rua João Pires Correia N.153	M11	Volta	38,73158	-9,4085
155890	Rua Francisco Roquete N.4	M11	Volta	38,73303	-9,4094
155959	Estrada da Atrozela N.182 A	M11	Volta	38,7355	-9,4087
155960	Largo da Atrozela	M11	Volta	38,74131	-9,4058
155961	Estrada da Atrozela N.157 A	M11	Volta	38,73517	-9,409
155962	Rua Marquês de Angeja N.6	M11	Volta	38,73316	-9,4103
155963	Rua do Lameiro frente N.200	M11	Volta	38,73426	-9,417
155964	Rua Manuel Henriques frente Hospital	M11	Volta	38,7324	-9,4181
155965	Rua Manuel Henriques - Casa da Eira	M11	Volta	38,73183	-9,4225
155966	Rua Manuel Henriques - Largo do Cabreiro	M11	Volta	38,73161	-9,4257
155967	Rua Manuel Henriques X Rua Ary dos Santos	M11	Volta	38,73179	-9,4225
155968	Rua Manuel Henriques - Hospital	M11	Volta	38,73234	-9,4181
155969	Rua do Lameiro N.200 A	M11	Volta	38,73426	-9,417
155970	Rua Marquês de Angeja frente N.6	M11	Volta	38,73317	-9,4104
155945	Rua de Cascais - Largo	M11	Volta	38,73265	-9,4102
155946	Rua de Cascais - GNR	M11	Volta	38,72992	-9,411
155947	Rua Carlos Anjos - Cruz de Popa	M11	Volta	38,72633	-9,412
155948	Rua Carlos Anjos N.1313 A	M11	Volta	38,72255	-9,4112
155949	Estrada da Ribeira N.854	M11	Volta	38,72268	-9,4131
155950	Estrada da Ribeira frente N.1259 - Mercedes	M11	Volta	38,72478	-9,4152
155951	Av. Sintra - Fonte Velha	M11	Volta	38,7229	-9,4171
155952	Av. Sintra - Largo	M11	Volta	38,71944	-9,4181
155953	Av. Sintra frente N.1788	M11	Volta	38,71734	-9,4182
155954	Av. Sintra - Freiras - Pai do Vento	M11	Volta	38,71399	-9,4177
155955	Av. Sintra X Bairro Marechal Carmona	M11	Volta	38,71042	-9,418
155956	Av. Sintra frente N.722	M11	Volta	38,70823	-9,4182
155957	Av. Sintra N.421 - Casa de Repouso	M11	Volta	38,70516	-9,4179
155958	Av. Sintra frente Jumbo	M11	Volta	38,70222	-9,4178
155677	Av. Costa Pinto - Terminal de Cascais	M12	Ida	38,70151	-9,42
155677	Av. Costa Pinto - Terminal de Cascais	M12	Ida	38,70151	-9,42
155677	Av. Costa Pinto - Terminal de Cascais	M12	Ida	38,70344	-9,4183
155877	Rua Henrique Seixas N.203	M12	Ida	38,70594	-9,4179
155878	Av. Sintra N.546	M12	Ida	38,70813	-9,4174
155996	Rua do Alcaide N.9	M12	Ida	38,71175	-9,4146
155997	Rua Costa Pinto Lt. 28	M12	Ida	38,71357	-9,4139
156073	Rua Costa Pinto frente N.323	M12	Ida	38,71501	-9,4134
156074	Rua Costa Pinto N.466	M12	Ida	38,71501	-9,4134
156075	Rua Costa Pinto frente N.713	M12	Ida	38,71663	-9,4117
156076	Rua Costa Pinto N.840	M12	Ida	38,7173	-9,4106
155986	Rua Dr. Pereira Coutinho N.465 A	M12	Ida	38,71703	-9,4093
155987	Rua Dr. Pereira Coutinho Lt. 1	M12	Ida	38,71528	-9,4093
155988	Rua Carlos Anjos N.119 A	M12	Ida	38,71267	-9,4087
155989	Av. Itália N.275	M12	Ida	38,70983	-9,4101
156077	Largo Ostende N.1 A	M12	Ida	38,70766	-9,4084
156078	Av. Sabóia N.487 - CGD	M12	Ida	38,70507	-9,4084
156079	Av. Acácias frente N.34	M12	Ida	38,7043	-9,4081
155656	Av. Acácias N.55	M12	Ida	38,70711	-9,4041
156015	Av. D. Nuno Álvares Pereira	M12	Ida	38,70819	-9,4008
156015	Av. D. Nuno Álvares Pereira	M12	Ida	38,711	-9,3987
156016	Av. D. Nuno Álvares Pereira N.23	M12	Ida	38,71289	-9,396
156017	Av. D. Nuno Álvares Pereira N.10	M12	Ida	38,71035	-9,3959
155914	Av. Portugal N.5	M12	Ida	38,7089	-9,3958
155915	Av. Portugal - PSP	M12	Ida	38,7089	-9,3958
155916	Av. Portugal - Feira do Artesanato	M12	Ida	38,70757	-9,3956
155917	Praça Almeida Garrett - Casino do Estoril	M12	Ida	38,70805	-9,397
155918	Av. Aida - Arcadas	M12	Ida	38,70437	-9,3991
155919	Av. Marginal - Estoril Estação	M12	Ida	38,70358	-9,3987
155919	Av. Marginal - Estoril Estação	M12	Volta	38,70358	-9,3987
155971	Av. Portugal - Hotel Inglaterra	M12	Volta	38,70551	-9,3953
155972	Av. Portugal frente Feira do Artesanato	M12	Volta	38,70752	-9,3955
155973	Av. Portugal frente PSP	M12	Volta	38,70893	-9,3957
155974	Av. Portugal N.554	M12	Volta	38,71027	-9,3958
155975	Av. D. Nuno Álvares Pereira frente N.10	M12	Volta	38,713	-9,3958
155976	Av. D. Nuno Álvares Pereira frente N.23	M12	Volta	38,71128	-9,3986
155977	Av. D. Nuno Álvares Pereira	M12	Volta	38,70836	-9,4007
156080	Rua das Acácias N.7	M12	Volta	38,70697	-9,4044
156081	Av. Sabóia N.623 D - Banco	M12	Volta	38,70607	-9,4066
156078	Av. Sabóia N.487 - CGD	M12	Volta	38,70507	-9,4084
156002	Av. Itália N.276 A	M12	Volta	38,70985	-9,41
156003	Rua Carlos Anjos N.119 frente Infantário	M12	Volta	38,71257	-9,4087
156004	Rua Carlos Anjos N.436	M12	Volta	38,71522	-9,4083
156005	Rua Carlos Anjos N.660	M12	Volta	38,71712	-9,4086
156006	Av. Ultramar N.329	M12	Volta	38,71836	-9,409

ID	Nome	Linha	Sentido	Latitude	Longitude
156007	Av. Ultramar N.233	M12	Volta	38,71908	-9,4086
156008	Rua do Geraldo N.296	M12	Volta	38,72189	-9,4087
155983	Rua da Alegria frente N.368	M12	Volta	38,72241	-9,4101
155984	Rua da Alegria frente N.90	M12	Volta	38,71991	-9,4096
155985	Rua Carlos Anjos N.871	M12	Volta	38,71906	-9,4096
156082	Rua Costa Pinto N.847	M12	Volta	38,71758	-9,4102
156083	Rua Costa Pinto N.693	M12	Volta	38,71666	-9,4117
156084	Rua Costa Pinto N.471	M12	Volta	38,71501	-9,4135
156085	Rua Costa Pinto N.307	M12	Volta	38,71362	-9,414
155994	Rua Costa Pinto frente N.46	M12	Volta	38,71166	-9,4148
155995	Rua Aniceto do Rosário N.2	M12	Volta	38,71046	-9,4157
155955	Av. Sintra X Bairro Mafechal Carmona	M12	Volta	38,71042	-9,418
155956	Av. Sintra frente N.722	M12	Volta	38,70823	-9,4182
155957	Av. Sintra N.421 - Casa de Repouso	M12	Volta	38,70516	-9,4179
155958	Av. Sintra frente Jumbo	M12	Volta	38,70222	-9,4178
155677	Av. Costa Pinto - Terminal de Cascais	M12	Volta	38,70151	-9,42
156094	Estrada de Manique - Largo de Manique	M13	Ida	38,73573	-9,3686
156095	Estrada das Neves N.332	M13	Ida	38,73374	-9,3719
156096	Estrada das Neves frente Igreja	M13	Ida	38,73262	-9,3744
156097	Estrada das Neves frente N.789	M13	Ida	38,73192	-9,3763
156098	Estrada das Neves - Casal Nossa Senhora das Neves	M13	Ida	38,73114	-9,3783
156099	Rua Principal N.363 - Chafariz	M13	Ida	38,72949	-9,3839
156100	Rua Principal N.27	M13	Ida	38,72831	-9,3836
156101	Estrada do Livramento - Igreja	M13	Ida	38,7269	-9,3825
156102	Estrada do Livramento N.437 A - Casas Vila	M13	Ida	38,72488	-9,3803
156103	Estrada do Livramento frente N.282 - Aldeia SOS	M13	Ida	38,72346	-9,3791
156104	Rua Principal X Rua do Pinheiro	M13	Ida	38,71466	-9,3723
156105	Rua da Samarra N.75 - Largo/Chafariz	M13	Ida	38,71317	-9,3717
156106	Rua Principal N.209	M13	Ida	38,71157	-9,3735
156107	Estrada da Alapraia X Rua Dr. Félix Pereira	M13	Ida	38,70904	-9,375
156108	Estrada da Alapraia N.406 - Largo	M13	Ida	38,70776	-9,3774
156109	Estrada da Alapraia N.722	M13	Ida	38,70566	-9,3798
156110	Rua João António Gaspar N.14	M13	Ida	38,70382	-9,3832
156111	São João do Estoril - Estação	M13	Ida	38,70119	-9,3851
156113	Rua Mariano Cyrilo Carvalho - Estação	M13	Ida	38,70136	-9,3849
156114	Rua João António Gaspar N.378	M13	Ida	38,70313	-9,3871
156115	Av. Lidador N.247	M13	Ida	38,7043	-9,3883
155671	Rua de Santa Rita N.45 - Junta de Freguesia	M13	Ida	38,70347	-9,3915
156116	Rua das Palmeiras N.4 A	M13	Ida	38,70451	-9,3937
155971	Av. Portugal - Hotel Inglaterra	M13	Ida	38,70551	-9,3953
155917	Praça Almeida Garrett - Casino do Estoril	M13	Ida	38,70805	-9,397
155918	Av. Aida - Arcadas	M13	Ida	38,70437	-9,3991
155919	Av. Marginal - Estoril Estação	M13	Ida	38,70358	-9,3987
155677	Av. Costa Pinto - Terminal de Cascais	M13	Ida	38,70151	-9,42
155877	Rua Henrique Seixas N.203	M13	Ida	38,70344	-9,4183
155878	Av. Sintra N.546	M13	Ida	38,70594	-9,4179
156018	Rua de Alvide N.224 - Farmácia	M13	Ida	38,70913	-9,4202
156086	Rua de Alvide N.538	M13	Ida	38,71133	-9,422
156087	Rua de Alvide N.810	M13	Ida	38,71343	-9,4227
156023	Estrada de Alvide - Largo	M13	Ida	38,71574	-9,4241
156024	Estrada de Alvide N.240	M13	Ida	38,7163	-9,4218
156088	Estrada de Alvide N.524	M13	Ida	38,71798	-9,4204
156089	Estrada de Alvide N.790	M13	Ida	38,71982	-9,4186
155883	Av. Sintra - Fonte Velha	M13	Ida	38,72295	-9,4171
155884	Estrada da Ribeira N.1259 - Mercedes	M13	Ida	38,72476	-9,4151
155885	Estrada da Ribeira frente N.854	M13	Ida	38,72272	-9,4132
155886	Rua Carlos Anjos N.1378	M13	Ida	38,72298	-9,4111
155887	Rua Carlos Anjos N.1770 frente Cruz de Popa	M13	Ida	38,72653	-9,412
155888	Rua de Cascais N.392 frente GNR	M13	Ida	38,7299	-9,4111
155889	Rua João Pires Correia N.153	M13	Ida	38,73158	-9,4085
155945	Rua de Cascais - Largo	M13	Ida	38,73265	-9,4102
156065	Rua João Pires Correia N.29	M13	Ida	38,73161	-9,4087
156066	Rua Conde Barão frente N.518 - Escola	M13	Ida	38,7313	-9,4031
156067	Rua Conde Barão frente Hospital	M13	Ida	38,73209	-9,4003
156068	Rua Conde Barão N.55	M13	Ida	38,73316	-9,3975
155927	Estrada de Manique N.2727	M13	Ida	38,73303	-9,3959
155928	Estrada de Manique N.2425	M13	Ida	38,73408	-9,3927
155929	Estrada de Manique - Bairro Novo de Alcoitão	M13	Ida	38,73497	-9,39
156090	Estrada de Manique frente Oficinas da Câmara Municipal de Cascais	M13	Ida	38,73588	-9,3863
156091	Estrada de Manique frente N.1146	M13	Ida	38,73746	-9,379

ID	Nome	Linha	Sentido	Latitude	Longitude
156092	Estrada de Manique frente Kenitex	M13	Ida	38,73823	-9,3753
156093	Estrada de Manique N.417 - Vivenda São José	M13	Ida	38,73806	-9,3711
156112	Rua Egas Moniz - Centro de Saúde	M13	Ida	38,69906	-9,3817
156019	Rua de São José - BES	M13	Ida	38,70863	-9,4227
156020	Rua de São José N.342 X Caixa de Previdência	M13	Ida	38,70905	-9,4242
156021	Rua de São José - Café Lopes	M13	Ida	38,71059	-9,4255
156022	Rua de São José N.7	M13	Ida	38,71313	-9,426
156137	Calçada de Manique X Rua da Escola	M13	Volta	38,73557	-9,3683
156138	Calçada do Rio frente N.99 A	M13	Volta	38,73685	-9,3678
156139	Estrada de Manique N.446	M13	Volta	38,73824	-9,3713
156140	Estrada de Manique X Rua Nova dos Moinhos	M13	Volta	38,73857	-9,3742
156141	Estrada de Manique - Kenitex	M13	Volta	38,7383	-9,3762
156142	Estrada de Manique N.1160 - Vivenda São José	M13	Volta	38,7376	-9,3788
156143	Estrada de Manique - Oficinas Câmara Municipal de Cascais	M13	Volta	38,73621	-9,386
155929	Estrada de Manique - Bairro Novo de Alcoitão	M13	Volta	38,73497	-9,39
155907	Estrada de Manique N.2448	M13	Volta	38,73414	-9,3927
155908	Estrada de Manique - Vivenda Quatro Irmãos	M13	Volta	38,73322	-9,3954
156069	Rua Conde Barão N.24 A	M13	Volta	38,73319	-9,3975
156070	Rua Conde Barão - Hospital	M13	Volta	38,73203	-9,401
156071	Rua Conde Barão - Escola	M13	Volta	38,73129	-9,4034
155889	Rua João Pires Correia N.153	M13	Volta	38,73158	-9,4085
155945	Rua de Cascais - Largo	M13	Volta	38,73265	-9,4102
155946	Rua de Cascais - GNR	M13	Volta	38,72992	-9,411
155947	Rua Carlos Anjos - Cruz de Popa	M13	Volta	38,72633	-9,412
155948	Rua Carlos Anjos N.1313 A	M13	Volta	38,72255	-9,4112
155949	Estrada da Ribeira N.854	M13	Volta	38,72268	-9,4131
155950	Estrada da Ribeira frente N.1259 - Mercedes	M13	Volta	38,72478	-9,4152
155951	Av. Sintra - Fonte Velha	M13	Volta	38,7229	-9,4171
156144	Estrada de Alvide N.747	M13	Volta	38,71987	-9,4189
156145	Estrada de Alvide N.489	M13	Volta	38,71788	-9,4206
156025	Rua Francisco Cruz	M13	Volta	38,71805	-9,4217
156026	Rua das Padarias N.83 - Panisol	M13	Volta	38,71723	-9,4241
156027	Estrada de Alvide - Largo	M13	Volta	38,71564	-9,4241
156146	Rua de Alvide N.771	M13	Volta	38,71345	-9,4228
156147	Rua de Alvide frente N.524	M13	Volta	38,71134	-9,4221
156148	Rua de São José Lt. 28	M13	Volta	38,70955	-9,4207
156031	Rua Manuel Correia frente Minimercado	M13	Volta	38,70832	-9,4219
156032	Rua de Alvide N.49	M13	Volta	38,70777	-9,419
155957	Av. Sintra N.421 - Casa de Repouso	M13	Volta	38,70516	-9,4179
155958	Av. Sintra frente Jumbo	M13	Volta	38,70222	-9,4178
155677	Av. Costa Pinto - Terminal de Cascais	M13	Volta	38,70151	-9,42
155919	Av. Marginal - Estoril Estação	M13	Volta	38,70358	-9,3987
156117	Rua Dr. Mário Quina frente N.10	M13	Volta	38,70389	-9,3936
155657	Rua de Santa Rita frente N.45 - Junta de Freguesia	M13	Volta	38,70342	-9,3915
156118	Av. Lidador N.247	M13	Volta	38,70415	-9,3882
156119	Rua João António Gaspar frente N.350	M13	Volta	38,70305	-9,3868
156111	São João do Estoril - Estação	M13	Volta	38,70119	-9,3851
156112	Rua Egas Moniz - Centro de Saúde	M13	Volta	38,69906	-9,3817
156113	Rua Mariano Cyrilo Carvalho - Estação	M13	Volta	38,70136	-9,3849
156120	Estrada da Alapraia frente N.1020	M13	Volta	38,70396	-9,3824
156121	Estrada da Alapraia frente N.696	M13	Volta	38,70567	-9,3798
156122	Estrada da Alapraia frente N.610	M13	Volta	38,70684	-9,3782
156123	Estrada da Alapraia - Escola	M13	Volta	38,70925	-9,374
156124	Rua Principal frente N.225	M13	Volta	38,71148	-9,3735
156125	Rua Principal N.466 - Largo/Chafariz	M13	Volta	38,71339	-9,3718
156126	Rua Principal frente N.587	M13	Volta	38,71464	-9,3722
156127	Estrada do Livramento - Rotunda Atibá	M13	Volta	38,72111	-9,3773
156128	Estrada do Livramento - Aldeia SOS	M13	Volta	38,72343	-9,3788
156129	Estrada do Livramento X Rua Coimbra	M13	Volta	38,72487	-9,3802
156130	Estrada do Livramento - Igreja	M13	Volta	38,72697	-9,3825
156131	Rua Principal N.18	M13	Volta	38,72819	-9,3835
156132	Rua Principal - Chafariz	M13	Volta	38,72938	-9,3839
156133	Estrada das Neves N.955	M13	Volta	38,73109	-9,3783
156134	Estrada das Neves N.795	M13	Volta	38,73183	-9,3763
156135	Estrada das Neves - Igreja	M13	Volta	38,73256	-9,3744
156136	Estrada das Neves N.366 A	M13	Volta	38,73362	-9,3719
156028	Rua de São José Bloco 1 - Frente	M13	Volta	38,71334	-9,4263
156029	Rua de São José frente Café Lopes	M13	Volta	38,71062	-9,4255
156030	Rua de São José N.295 X Caixa Previdência	M13	Volta	38,70864	-9,4238
155698	Estrada da Malveira da Serra X Aldeia do Juso	M14	Ida	38,73043	-9,4449
156150	Rua Luís de Camões X Rua Martin Moniz	M14	Ida	38,73126	-9,4418

ID	Nome	Linha	Sentido	Latitude	Longitude
156151	Rua Luís de Camões N.47 A - Largo de Murches	M14	Ida	38,73125	-9,4406
156152	Rua Principal - Largo Vicente - Tanques	M14	Ida	38,73273	-9,4397
156153	Rua júlio Dinis N.135	M14	Ida	38,73441	-9,4396
156154	Rua júlio Dinis N.532 frente Escola	M14	Ida	38,73591	-9,4394
156155	Rua Principal	M14	Ida	38,73902	-9,4378
156156	Rua Principal N.618	M14	Ida	38,74233	-9,4357
156157	Rua Principal N.782 - Largo do Zambujeiro	M14	Ida	38,74374	-9,4354
156158	Rua Principal frente N.1027	M14	Ida	38,74465	-9,4333
156159	Rua Principal X EN 247/5	M14	Ida	38,74603	-9,4304
156160	EN 247/5 frente Quinta da Ramalheira	M14	Ida	38,74802	-9,4302
156161	EN 247/5 X Quinta Vale dos Cavalos	M14	Ida	38,74877	-9,4321
156162	Av. Nossa Senhora da Assunção - Igreja	M14	Ida	38,75034	-9,4371
156163	Av. Nossa Senhora da Assunção X Rua da Vinha	M14	Ida	38,75131	-9,4399
156164	Av. Nossa Senhora da Assunção	M14	Ida	38,75131	-9,4413
156165	Av. Nossa Senhora da Assunção N.584	M14	Ida	38,75135	-9,4436
156166	Av. Nossa Senhora da Assunção N.869	M14	Ida	38,75173	-9,4466
155858	Rua de Cascais X - Largo	M14	Ida	38,75172	-9,4488
155859	Rua de Cascais N.542 frente Entre Montes	M14	Ida	38,74803	-9,4495
155860	Estrada da Malveira da Serra N.3 - Farta Pão	M14	Ida	38,74117	-9,4513
155861	Estrada da Malveira da Serra X Estrada da Boavista	M14	Ida	38,73743	-9,4489
155699	Av. Charneca - Centro Hípico	M14	Ida	38,7339	-9,4482
155700	Av. Charneca - Sociedade	M14	Ida	38,7342	-9,4507
155701	Av. Charneca N.590 - Largo	M14	Ida	38,7346	-9,4541
155702	Rua da Palmeira - Largo do Chafariz	M14	Ida	38,73451	-9,4552
155703	Av. Charneca N.607 - Largo	M14	Ida	38,73455	-9,4542
155704	Av. Charneca frente Sociedade	M14	Ida	38,73416	-9,4507
155705	Av. Charneca frente Centro Hípico	M14	Ida	38,73387	-9,4482
155862	Estrada da Malveira da Serra X Charneca	M14	Ida	38,73354	-9,4473
155863	Estrada da Malveira da Serra X Aldeia do Juso	M14	Ida	38,73072	-9,4451
155729	Estrada da Malveira da Serra N.492	M14	Ida	38,72907	-9,4444
155689	Rua Chesol N.30 frente Bowling	M14	Ida	38,72544	-9,4441
155690	Rua Chesol N.408	M14	Ida	38,72699	-9,4472
155691	Rua Florbela Espanca N.18 - Talho	M14	Ida	38,72855	-9,4492
155692	Rua Luís de Camões - Bairro Chesol	M14	Ida	38,72796	-9,4497
155693	Rua Florbela Espanca N.19	M14	Ida	38,72852	-9,4492
155694	Rua Chesol N.405	M14	Ida	38,72699	-9,4472
155695	Rua Chesol N.30 - Bowling	M14	Ida	38,72541	-9,4442
155730	Estrada da Malveira da Serra X Chesol	M14	Ida	38,72494	-9,4432
155731	Estrada da Malveira da Serra frente Auto Transcais	M14	Ida	38,7235	-9,4426
155732	Estrada da Malveira da Serra frente Minipreço	M14	Ida	38,71937	-9,4415
155630	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa X Birre	M14	Ida	38,71652	-9,4401
155733	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa X Jardim	M14	Ida	38,7135	-9,4383
155631	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa X Cobre	M14	Ida	38,7118	-9,4374
155734	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa N.39 - Barraca de Pau	M14	Ida	38,7097	-9,4356
155632	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa N.1141	M14	Ida	38,70825	-9,4343
155633	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa - Bombeiros	M14	Ida	38,70559	-9,4321
155735	Rua Eng. António Castelo Branco	M14	Ida	38,70455	-9,4312
155636	Rua Eng. António Castelo Branco - Philips	M14	Ida	38,70272	-9,4309
155736	Rua Jayme Thompson N.309 frente Escola	M14	Ida	38,7014	-9,4298
155737	Av. 25 de Abril - Cidadela	M14	Ida	38,70034	-9,4257
155738	Av. Marginal - Chaves do Areiro	M14	Ida	38,7007	-9,4199
155677	Av. Costa Pinto - Terminal de Cascais	M14	Ida	38,70151	-9,42
155678	Av. D. Pedro I - Mercado	M14	Ida	38,70196	-9,421
155679	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa frente Cidadela	M14	Ida	38,701	-9,4258
155680	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa N.310	M14	Ida	38,70269	-9,4279
155681	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa Lt. 1 A	M14	Ida	38,70386	-9,4293
155682	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa frente Bombeiros	M14	Ida	38,70557	-9,432
155683	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa N.1156	M14	Ida	38,70828	-9,4343
155684	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa frente Barraca de Pau	M14	Ida	38,7097	-9,4356
155685	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa X Cobre	M14	Ida	38,7108	-9,4365
155686	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa - Suave Milagre	M14	Ida	38,71347	-9,4383
155687	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa N.2130 X Birre	M14	Ida	38,71664	-9,44
155651	Estrada da Malveira da Serra - Minipreço	M14	Ida	38,71878	-9,4413
155688	Estrada da Malveira da Serra - Logoplaste	M14	Ida	38,7235	-9,4425
155696	Estrada da Malveira da Serra - Rotunda	M14	Ida	38,72637	-9,4436
155697	Estrada da Malveira da Serra N.1492	M14	Ida	38,72905	-9,4444
155865	Rua Dr. Fernando M. F. Baptista Viegas - Tribunal	M14	Ida	38,7012	-9,4285
155866	Rua Jayme Thompson N.1	M14	Ida	38,69988	-9,4268
155867	Av. 25 de Abril - Casa da Avó	M14	Ida	38,69856	-9,4282
155868	Av. Inf. D. Henrique N.606 - Torre Infante	M14	Ida	38,69645	-9,4305
155869	Av. Pedro Álvares Cabral N.258 - IMC	M14	Ida	38,69724	-9,4335

ID	Nome	Linha	Sentido	Latitude	Longitude
155870	Av. Bartolomeu Dias	M14	Ida	38,69994	-9,4362
155871	Av. Nossa Senhora do Rosário frente Freiras	M14	Ida	38,7019	-9,4382
155872	Av. Nossa Senhora do Rosário N.1184 - Bairro do Rosário	M14	Ida	38,70461	-9,4388
155742	Rua Joaquim Ereira N.1498	M14	Ida	38,70634	-9,4402
155743	Rua Joaquim Ereira N.1642	M14	Ida	38,70608	-9,4422
155744	Rua Joaquim Ereira - Minimercado	M14	Ida	38,70606	-9,4421
155745	Rua Joaquim Ereira N.33	M14	Ida	38,7062	-9,4408
155873	Rua Joaquim Ereira N.1267	M14	Ida	38,70668	-9,4375
155874	Rua Joaquim Ereira - Bombas	M14	Ida	38,70528	-9,4357
156167	Rua Joaquim Ereira N.751	M14	Ida	38,70371	-9,4335
156168	Rua Eng. António Castelo Branco frente N.95	M14	Ida	38,70251	-9,4305
156169	Rua Eng. António Castelo Branco	M14	Ida	38,70442	-9,4309
156170	Av. Nossa Senhora da Assunção frente N.977	M14	Ida	38,75305	-9,4483
155739	Av. Nossa Senhora da Assunção N.977	M14	Ida	38,75288	-9,4485
155677	Av. Costa Pinto - Terminal de Cascais	M15	Ida	38,70151	-9,42
155678	Av. D. Pedro I - Mercado	M15	Ida	38,70196	-9,421
155865	Rua Dr. Fernando M. F. Baptista Viegas - Tribunal	M15	Ida	38,7012	-9,4285
155866	Rua Jayme Thompson N.1	M15	Ida	38,69988	-9,4268
155867	Av. 25 de Abril - Casa da Avó	M15	Ida	38,69856	-9,4282
155868	Av. Inf. D. Henrique N.606 - Torre Infante	M15	Ida	38,69645	-9,4305
155869	Av. Pedro Álvares Cabral N.258 - IMC	M15	Ida	38,69724	-9,4335
155870	Av. Bartolomeu Dias	M15	Ida	38,69994	-9,4362
155871	Av. Nossa Senhora do Rosário frente Freiras	M15	Ida	38,7019	-9,4382
155872	Av. Nossa Senhora do Rosário N.1184 - Bairro do Rosário	M15	Ida	38,70461	-9,4388
155742	Rua Joaquim Ereira N.1498	M15	Ida	38,70634	-9,4402
155743	Rua Joaquim Ereira N.1642	M15	Ida	38,70608	-9,4422
156171	Rua dos Eucaliptos N.1463	M15	Ida	38,70543	-9,4434
156172	Rua dos Eucaliptos N.1230	M15	Ida	38,70488	-9,4464
156173	Rua das Abetardas - Vila Bicuda	M15	Ida	38,70394	-9,4519
156174	Rua dos Falsões frente Casa 19 - Vila Bicuda	M15	Ida	38,70564	-9,4533
156175	Rua dos Falsões frente N.383 A	M15	Ida	38,70779	-9,4538
156176	Rua dos Tordos frente Hipitécnica	M15	Ida	38,70792	-9,4511
156177	Rua da Galinhola N.25	M15	Ida	38,70782	-9,4471
155648	Rua das Codornizes frente N.467	M15	Ida	38,70929	-9,4482
156178	Rua do Flamingo N.115	M15	Ida	38,71132	-9,448
155649	Rua da Torre frente N.2119 X Rua Pedro Franco	M15	Ida	38,7141	-9,4457
156179	Rua de Birre X Rua das Papoilas	M15	Ida	38,71492	-9,4467
156180	Rua da Areia frente N.5	M15	Ida	38,71535	-9,4515
156181	Rua da Areia frente N.245 B	M15	Ida	38,71664	-9,4542
156182	Rua da Areia frente N.628	M15	Ida	38,71743	-9,4582
156183	Rua da Areia	M15	Ida	38,71793	-9,462
156184	Largo de São Brás - Areia	M15	Ida	38,72005	-9,4631
156185	Rua da Areia frente Parque de Campismo	M15	Ida	38,72154	-9,466
156186	Rua da Areia X Estrada da Fonte Velha	M15	Ida	38,72686	-9,4682
156187	Estrada do Guincho X Rua da Areia	M15	Ida	38,7301	-9,4702
156188	Estrada do Guincho - Hotel do Guincho	M15	Ida	38,72803	-9,4748
156189	Estrada do Guincho - Porto Santa Maria	M15	Ida	38,72478	-9,4748
156190	Estrada do Guincho - Restaurante João Padeiro	M15	Ida	38,72206	-9,4779
156191	Av. Nossa Senhora do Cabo - Cabo Raso	M15	Ida	38,70937	-9,485
156192	Av. Nossa Senhora do Cabo	M15	Ida	38,70304	-9,4765
156193	Av. Nossa Senhora do Cabo - Restaurante Monte Mar	M15	Ida	38,70125	-9,4715
156194	Av. Nossa Senhora do Cabo - Oltavos	M15	Ida	38,69991	-9,4681
156195	Rua do Mar frente N.155	M15	Ida	38,69787	-9,4606
156196	Rua do Mar frente N.381	M15	Ida	38,69945	-9,4606
156197	Rua dos Sobreiros da Marinha frente N.33	M15	Ida	38,70165	-9,4608
156198	Rua das Laranjeiras	M15	Ida	38,70342	-9,4597
156199	Rua do Clube N.56	M15	Ida	38,70423	-9,4592
156200	Rua do Clube N.446	M15	Ida	38,70564	-9,4606
156201	Rua do Clube N.95	M15	Ida	38,70739	-9,4605
156202	Rua das Palmeiras frente N.815	M15	Ida	38,70701	-9,4628
156203	Rua dos Sobreiros da Marinha N.431 A	M15	Ida	38,70481	-9,4637
156204	Rua dos Sobreiros da Marinha N.43	M15	Ida	38,70192	-9,4612
156205	Rua do Mar N.381	M15	Ida	38,69953	-9,4607
156206	Rua do Mar N.155	M15	Ida	38,69808	-9,4607
156207	Av. Nossa Senhora do Cabo X Quinta da Marinha	M15	Ida	38,69602	-9,4604
156208	Av. Nossa Senhora do Cabo - Furnas do Guincho	M15	Ida	38,69545	-9,4567
156209	Av. Nossa Senhora do Cabo - Farol da Guia	M15	Ida	38,69586	-9,4469
156210	Av. Nossa Senhora do Cabo X Torre	M15	Ida	38,69578	-9,4418
156211	Av. Manuel Júlio Carvalho Costa - Atrium	M15	Ida	38,69721	-9,4412
156212	Av. Manuel Júlio Carvalho Costa - Pestana Hotel	M15	Ida	38,69713	-9,4386
156213	Rua do Astrolábio N.80 - Bairro da Guia	M15	Ida	38,69828	-9,438

ID	Nome	Linha	Sentido	Latitude	Longitude
156214	Av. Dr. Manuel Ricardo Espírito Santo Silva N.9	M15	Ida	38,6999	-9,4383
155747	Av. Bartolomeu Dias - Blocos	M15	Ida	38,69999	-9,4366
155748	Av. Pedro Álvares Cabral - antiga Praça de Touros	M15	Ida	38,69729	-9,4339
155749	Av. Inf. D. Henrique N.109	M15	Ida	38,69622	-9,4305
155750	Av. 25 de Abril N.803	M15	Ida	38,69852	-9,4282
155737	Av. 25 de Abril - Cidadela	M15	Ida	38,70034	-9,4257
155738	Av. Marginal - Chaves do Areeiro	M15	Ida	38,7007	-9,4199
155677	Av. Costa Pinto - Terminal de Cascais	M17	Ida	38,70151	-9,42
155877	Rua Henrique Seixas N.203	M17	Ida	38,70344	-9,4183
155878	Av. Sintra N.546	M17	Ida	38,70594	-9,4179
156018	Rua de Alvide N.224 - Farmácia	M17	Ida	38,70913	-9,4202
156248	Rua das Fontainhas N.142	M17	Ida	38,70963	-9,4221
156249	Rua das Fontainhas - Parque Infantil	M17	Ida	38,71118	-9,4224
156250	Rua Capitão Rei Vilar frente N.137	M17	Ida	38,71231	-9,4239
156251	Rua Capitão Rei Vilar N.356	M17	Ida	38,71425	-9,4245
156023	Estrada de Alvide - Largo	M17	Ida	38,71574	-9,4241
156252	Rua das Padarias frente Escola	M17	Ida	38,71764	-9,424
156253	Rua das Tojas frente N.101 A	M17	Ida	38,71899	-9,4241
156254	Rua das Tojas frente N.2 X Rua Bocage	M17	Ida	38,72172	-9,4247
156255	Rua das Tojas N.548 - O Lamego	M17	Ida	38,723	-9,4242
156256	Rua das Tojas - Restaurante Américo	M17	Ida	38,72405	-9,425
156257	Hospital de Cascais	M17	Ida	38,72893	-9,4184
155888	Rua de Cascais N.392 frente GNR	M17	Ida	38,7299	-9,4111
155889	Rua João Pires Correia N.153	M17	Ida	38,73158	-9,4085
155890	Rua Francisco Roquete N.4	M17	Ida	38,73303	-9,4094
155892	Rua Cesaltina Fialho Gouveia - Praceta Salgadas	M17	Ida	38,73775	-9,4043
155893	CascaShopping	M17	Ida	38,73947	-9,4
155894	Rua das Fisgas - Hiper Cascais	M17	Ida	38,74175	-9,3935
155895	Rua das Fisgas - Bairro da Cruz Vermelha	M17	Ida	38,74527	-9,3917
156258	Av. Alfredo César Torres - Rotunda	M17	Ida	38,75573	-9,3885
157214	Av. Pedro Álvares Cabral - Prisão do Linho	M17	Ida	38,75711	-9,3844
157258	Av. Pedro Álvares Cabral frente Prisões do Linho	M17	Volta	38,75712	-9,3846
157259	Av. Pedro Álvares Cabral - Rotunda	M17	Volta	38,75592	-9,388
155940	Rua das Fisgas - Bairro da Cruz Vermelha	M17	Volta	38,7453	-9,3917
155941	Rua das Fisgas frente Hiper Cascais	M17	Volta	38,74187	-9,3935
155942	CascaShopping (frente)	M17	Volta	38,74103	-9,3986
155943	Rua Cesaltina Fialho Gouveia N.713	M17	Volta	38,73781	-9,4043
155944	Rua Cesaltina Fialho Gouveia N.339 A	M17	Volta	38,73539	-9,4076
155945	Rua de Cascais - Largo	M17	Volta	38,73265	-9,4102
155946	Rua de Cascais - GNR	M17	Volta	38,72992	-9,411
156257	Hospital de Cascais	M17	Volta	38,72893	-9,4184
156295	Estrada das Tojas - Stand Automóvel	M17	Volta	38,7242	-9,4252
156296	Estrada das Tojas frente N.520	M17	Volta	38,723	-9,4242
156297	Estrada das Tojas N.2	M17	Volta	38,72176	-9,4248
156298	Estrada das Tojas Lt. 101	M17	Volta	38,71933	-9,4243
156026	Rua das Padarias N.83 - Panisol	M17	Volta	38,71723	-9,4241
156027	Estrada de Alvide - Largo	M17	Volta	38,71564	-9,4241
156299	Rua Capitão Rei Vilar N.359	M17	Volta	38,7144	-9,4247
156300	Rua Capitão Rei Vilar N.91	M17	Volta	38,71224	-9,4239
156301	Rua das Fontainhas Lt. 170	M17	Volta	38,71155	-9,4229
156302	Rua das Fontainhas N.119 A	M17	Volta	38,70993	-9,4221
156031	Rua Manuel Correia frente Minimercado	M17	Volta	38,70832	-9,4219
156032	Rua de Alvide N.49	M17	Volta	38,70777	-9,419
155957	Av. Sintra N.421 - Casa de Repouso	M17	Volta	38,70516	-9,4179
155958	Av. Sintra frente Jumbo	M17	Volta	38,70222	-9,4178
155677	Av. Costa Pinto - Terminal de Cascais	M17	Volta	38,70151	-9,42
156347	Rua Mariano Cyrilo Carvalho - Estação	M19	Ida	38,7015	-9,385
156112	Rua Egas Moniz - Centro de Saúde	M19	Ida	38,69906	-9,3817
156348	Rua Egas Moniz N.306 B	M19	Ida	38,70036	-9,38
155659	Rua Alexandre Herculano N.69	M19	Ida	38,70233	-9,3794
156349	Rua Almada Negreiros - Centro Comercial	M19	Ida	38,70434	-9,3783
156350	Rua Rui de Pina N.28	M19	Ida	38,70543	-9,3779
5002	Rua Q.ta. das Grutas X Rua Grutas	M19	Ida	38,70551	-9,3756
5004	Lar Casa do Alecrim	M19	Ida	38,70653	-9,3732
156352	Rua Dr. Félix Pereira N.194	M19	Ida	38,70733	-9,3755
156123	Estrada da Alapraia - Escola	M19	Ida	38,70925	-9,374
5007	Rua Nova N.27 frente	M19	Ida	38,71121	-9,3749
5008	Bosque dos Gaios	M19	Ida	38,71352	-9,3793
5010	Rua Vasco da Gama cruz. com Rua das Flores	M19	Ida	38,71535	-9,3814
156331	Rua do Alecrim N.32	M19	Ida	38,71623	-9,382
156332	Rua dos Navegadores N.78	M19	Ida	38,71869	-9,382

ID	Nome	Linha	Sentido	Latitude	Longitude
156333	Rua Cesário Verde - Escola	M19	Ida	38,72025	-9,3827
156334	Av. Condes de Barcelona N.2	M19	Ida	38,72025	-9,3849
156335	Rua do Pinhal frente N.140	M19	Ida	38,72032	-9,3874
156336	Av. Condes de Barcelona - Escola de Hotelaria do Estoril	M19	Ida	38,71446	-9,3903
5012	Av. D. Nuno Álvares Pereira frente N.1057	M19	Ida	38,71343	-9,393
5014	Rua do Campo Santo - Rotunda frente Cemitério	M19	Ida	38,71483	-9,3883
156344	Rua do Campo Santo frente Bombas	M19	Ida	38,71126	-9,3863
156345	Rua da Escola Preparatória frente N.146	M19	Ida	38,70848	-9,3858
156346	Rua Professor Vítorino Nemésio N.135	M19	Ida	38,70661	-9,385
155670	Av. Lidador frente N.49	M19	Ida	38,7046	-9,386
156119	Rua João António Gaspar frente N.350	M19	Ida	38,70305	-9,3868
156113	Rua Mariano Cyrilo Carvalho - Estação	M19	Volta	38,70136	-9,3849
156319	Rua Prof. Vítorino Nemésio N.204	M19	Volta	38,70501	-9,3851
156320	Rua Prof. Vítorino Nemésio - Escola	M19	Volta	38,70663	-9,385
156321	Rua da Escola Preparatória	M19	Volta	38,70859	-9,3857
156322	Rua do Campo Santo - Bombas	M19	Volta	38,71099	-9,3861
5013	Rua do Campo Santo - Rotunda Cemitério	M19	Volta	38,71492	-9,3881
156336	Av. Condes de Barcelona - Escola de Hotelaria do Estoril	M19	Volta	38,71446	-9,3903
5012	Av. D. Nuno Álvares Pereira frente N.1057	M19	Volta	38,71343	-9,393
156335	Rua do Pinhal frente N.140	M19	Volta	38,72032	-9,3874
156338	Av. Condes de Barcelona frente N.2	M19	Volta	38,72026	-9,3849
156339	Rua Cesário Verde N.461 frente Escola	M19	Volta	38,72022	-9,3829
156340	Rua dos Navegadores N.77 A	M19	Volta	38,71897	-9,3822
156341	Rua do Alecrim N.17	M19	Volta	38,71635	-9,3819
5011	Rua das Flores X	M19	Volta	38,71518	-9,3812
5009	Rua Vasco da Gama cruz. com Rua das Hortenses	M19	Volta	38,71364	-9,3795
5006	Rua Nova N.27	M19	Volta	38,71131	-9,375
156107	Estrada da Alapraia X Rua Dr. Félix Pereira	M19	Volta	38,70904	-9,375
156312	Rua Dr. Félix Pereira N.153 A	M19	Volta	38,70766	-9,3755
5005	Lar Casa do Alecrim - frente	M19	Volta	38,70656	-9,3733
5003	Rua Q.ta. das Grutas N.61 frente	M19	Volta	38,7059	-9,3768
156315	Rua Rui de Pina N.39	M19	Volta	38,70567	-9,3781
156316	Rua Almada Negreiros - Centro Comercial	M19	Volta	38,70436	-9,3783
155669	Rua Alexandre Herculano N.86	M19	Volta	38,7023	-9,3795
156317	Rua Egas Moniz N.250	M19	Volta	38,70023	-9,38
156318	Rua Egas Moniz frente Centro de Saúde	M19	Volta	38,6991	-9,3817
157322	Estrada de Talaíde	M23	Ida	38,7377	-9,3131
157323	Estrada de Talaíde frente Zona Industrial	M23	Ida	38,73347	-9,317
157324	Estrada de Talaíde - Ponte	M23	Ida	38,73411	-9,3193
5016	Estrada Conceição da Abóboda frente N.66	M23	Ida	38,73056	-9,3236
5017	Praça David Mourão Ferreira	M23	Ida	38,72721	-9,3303
157330	Estrada de Polima N.1007 D frente Controlauto	M23	Ida	38,72487	-9,3311
156354	Rua Salgueiro Maia N.1139 B	M23	Ida	38,72379	-9,3366
156355	Av. Salgueiro Maia N.701 - Sociedade	M23	Ida	38,72291	-9,3413
156356	Rua Salgueiro Maia frente N.510	M23	Ida	38,72197	-9,3434
156357	Rua Salgueiro Maia N.271 B	M23	Ida	38,72031	-9,3449
156358	Rua dos Canteiros N.349	M23	Ida	38,71815	-9,3476
156359	Largo dos Duartes - Farmácia	M23	Ida	38,71597	-9,349
156360	Praça Fernando Lopes Graça - Igreja	M23	Ida	38,71386	-9,3494
156361	Rua Marquês de Pombal Lt. 30 frente Centro Comunitário	M23	Ida	38,71282	-9,351
156362	Av. Júlio Dantas frente Macolid - Alto da Portela	M23	Ida	38,71324	-9,3539
156363	Av. Júlio Dantas frente N.769 - Oficina	M23	Ida	38,71344	-9,3574
156364	Rua Prof. António Xavier Pereira Coutinho frente N.112 A	M23	Ida	38,7134	-9,3613
156365	Rua Prof. António Xavier Pereira Coutinho Lt. 3 - Chafariz	M23	Ida	38,71342	-9,363
156366	Rua de São Pedro X Rua Bartolomeu Dias	M23	Ida	38,71193	-9,3623
156367	Rua Principal do Alto do Espargal	M23	Ida	38,71115	-9,3637
156368	Rua Inf. D. Henrique - Arco de Caparide	M23	Ida	38,71217	-9,3673
156105	Rua da Samarra N.75 - Largo/Chafariz	M23	Ida	38,71317	-9,3717
156106	Rua Principal N.209	M23	Ida	38,71157	-9,3735
156107	Estrada da Alapraia X Rua Dr. Félix Pereira	M23	Ida	38,70904	-9,375
156108	Estrada da Alapraia N.406 - Largo	M23	Ida	38,70776	-9,3774
156109	Estrada da Alapraia N.722	M23	Ida	38,70566	-9,3798
156110	Rua João António Gaspar N.14	M23	Ida	38,70382	-9,3832
156111	São João do Estoril - Estação	M23	Ida	38,70119	-9,3851
156113	Rua Mariano Cyrilo Carvalho - Estação	M23	Ida	38,70136	-9,3849
156114	Rua João António Gaspar N.378	M23	Ida	38,70313	-9,3871
156115	Av. Lidador N.247	M23	Ida	38,7043	-9,3883
155671	Rua de Santa Rita N.45 - Junta de Freguesia	M23	Ida	38,70347	-9,3915
156116	Rua das Palmeiras N.4 A	M23	Ida	38,70451	-9,3937
155971	Av. Portugal - Hotel Inglaterra	M23	Ida	38,70551	-9,3953
155917	Praça Almeida Garrett - Casino do Estoril	M23	Ida	38,70805	-9,397



ID	Nome	Linha	Sentido	Latitude	Longitude
155918	Av. Aida - Arcadas	M23	Ida	38,70437	-9,3991
155919	Av. Marginal - Estoril Estação	M23	Ida	38,70358	-9,3987
155919	Av. Marginal - Estoril Estação	M23	Volta	38,70358	-9,3987
156117	Rua Dr. Mário Quina frente N.10	M23	Volta	38,70389	-9,3936
155657	Rua de Santa Rita frente N.45 - Junta de Freguesia	M23	Volta	38,70342	-9,3915
156118	Av. Lidador N.247	M23	Volta	38,70415	-9,3882
156119	Rua João António Gaspar frente N.350	M23	Volta	38,70305	-9,3868
156111	São João do Estoril - Estação	M23	Volta	38,70119	-9,3851
156113	Rua Mariano Cyrilo Carvalho - Estação	M23	Volta	38,70136	-9,3849
156120	Estrada da Alapraia frente N.1020	M23	Volta	38,70396	-9,3824
156121	Estrada da Alapraia frente N.696	M23	Volta	38,70567	-9,3798
156122	Estrada da Alapraia frente N.610	M23	Volta	38,70684	-9,3782
156123	Estrada da Alapraia - Escola	M23	Volta	38,70925	-9,374
156124	Rua Principal frente N.225	M23	Volta	38,71148	-9,3735
156125	Rua Principal N.466 - Largo/Chafariz	M23	Volta	38,71339	-9,3718
156369	Rua Inf. D. Henrique - Arco de Caparide	M23	Volta	38,71217	-9,3673
156370	Rua Principal do Alto do Espargal N.149	M23	Volta	38,71102	-9,3639
156371	Rua de São Pedro Lt.1 X Rua Marquesa de Alorna	M23	Volta	38,71179	-9,3621
156365	Rua Prof. António Xavier Pereira Coutinho Lt. 3 - Chafariz	M23	Volta	38,71342	-9,363
156372	Rua Prof. António Xavier Pereira Coutinho N.101	M23	Volta	38,71325	-9,361
156373	Av. Júlio Dantas N.711 frente Auto Serra	M23	Volta	38,71321	-9,3568
156374	Av. Júlio Dantas - Macolide	M23	Volta	38,71337	-9,3542
156375	Rua Marquês de Pombal N.29 - Centro Comunitário	M23	Volta	38,71283	-9,3511
156376	Rua do Rio N.10	M23	Volta	38,71494	-9,3492
156377	Rua Almeida Garrett N.22 A	M23	Volta	38,71654	-9,3497
156378	Rua Almeida Garrett - Ponto Médico	M23	Volta	38,71927	-9,3482
156379	Av. Amália Rodrigues N.1097 - 4 Estradas	M23	Volta	38,71882	-9,3476
156380	Av. Salgueiro Maia frente N.271	M23	Volta	38,72014	-9,3451
156381	Av. Salgueiro Maia N.474	M23	Volta	38,72155	-9,3437
156382	Av. Salgueiro Maia N.672 frente Sociedade	M23	Volta	38,72277	-9,3417
156383	Av. Salgueiro Maia frente N.1139 B	M23	Volta	38,72377	-9,3365
157313	Estrada de Polima N.1007 C	M23	Volta	38,72479	-9,3317
5018	Praça David Mourão Ferreira frente	M23	Volta	38,72727	-9,3303
5015	Estrada Conceição da Abóboda N.66	M23	Volta	38,73057	-9,3236
157319	Estrada de Talaíde - Ponte	M23	Volta	38,73406	-9,3196
157320	Estrada de Talaíde - Zona Industrial	M23	Volta	38,73339	-9,3171
146289	Estrada Octávio Pato 529	M23	Volta	38,73991	-9,3147
5030	Rua Dom Dinis	M23	Volta	38,73944	-9,3131
157321	Estrada de Talaíde	M23	Volta	38,73789	-9,3133
156388	Av. Pedro Álvares Cabral N.100	M27	Ida	38,69712	-9,4322
156389	Rua Pêro de Alenquer N.120	M27	Ida	38,69824	-9,4357
156390	Av. Nossa Senhora do Rosário X Rua Afonso Baldaia	M27	Ida	38,69953	-9,4372
156391	Av. Dr. Manuel Ricardo Espírito Santo e Silva N.60 - Dramático de Cascais	M27	Ida	38,69957	-9,4413
156392	Rua da Torre N.39 - Telepizza	M27	Ida	38,69677	-9,4414
156393	Av. Rei Humberto II de Itália X Av. República	M27	Ida	38,69501	-9,4369
156394	Boca do Inferno	M27	Ida	38,69148	-9,4302
156395	Av. Rei Humberto II de Itália frente Villa Itália	M27	Ida	38,69038	-9,4245
156396	Marina de Cascais	M27	Ida	38,69208	-9,421
156397	Av. República - Quartel	M27	Ida	38,6947	-9,4203
156398	Praça 5 de Outubro	M27	Ida	38,6968	-9,4204
156399	Alameda Combatentes da Grande Guerra - Farmácia	M27	Ida	38,69818	-9,42
156385	Largo da Estação - Cascais Estação	M27	Ida	38,70045	-9,4185
156386	Av. D. Pedro I - Mercado	M27	Ida	38,70222	-9,4204
156387	Av. 25 de Abril N.300	M27	Ida	38,70141	-9,4236
155679	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa frente Cidadela	M27	Ida	38,701	-9,4258
155865	Rua Dr. Fernando M. F. Baptista Viegas - Tribunal	M27	Ida	38,7012	-9,4285
155866	Rua Jayme Thompson N.1	M27	Ida	38,69988	-9,4268
155867	Av. 25 de Abril - Casa da Avó	M27	Ida	38,69856	-9,4282
155868	Av. Inf. D. Henrique N.606 - Torre Infante	M27	Ida	38,69645	-9,4305
155677	Av. Costa Pinto - Terminal de Cascais	M18	Ida	38,70151	-9,42
155877	Rua Henrique Seixas N.203	M18	Ida	38,70344	-9,4183
155878	Av. Sintra N.546	M18	Ida	38,70594	-9,4179
155879	Av. Sintra N.826 A	M18	Ida	38,70885	-9,4179
155880	Av. Sintra X Bairro Marechal Carmona	M18	Ida	38,71044	-9,418
155881	Av. Sintra - Freiras - Pai do Vento	M18	Ida	38,71403	-9,4176
155882	Av. Sintra N.1658	M18	Ida	38,71628	-9,4181
155883	Av. Sintra - Fonte Velha	M18	Ida	38,72295	-9,4171
155884	Estrada da Ribeira N.1259 - Mercedes	M18	Ida	38,72476	-9,4151
155885	Estrada da Ribeira frente N.854	M18	Ida	38,72272	-9,4132
155886	Rua Carlos Anjos N.1378	M18	Ida	38,72298	-9,4111



CÂMARA MUNICIPAL

DEPARTAMENTO DE AUTORIDADE DE TRANSPORTES DO MUNICÍPIO DE CASCAIS | DAT

AUTORIDADE DE TRANSPORTES DO MUNICÍPIO DE CASCAIS

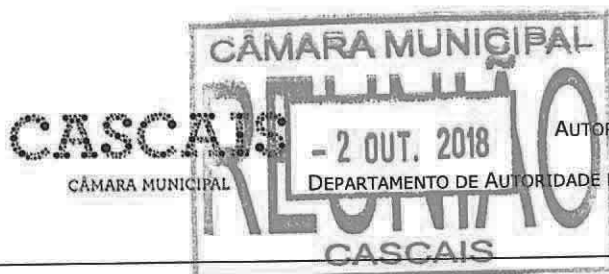
ID	Nome	Linha	Sentido	Latitude	Longitude
155887	Rua Carlos Anjos N.1770 frente Cruz de Popa	M18	Ida	38,72653	-9,412
155888	Rua de Cascais N.392 frente GNR	M18	Ida	38,7299	-9,4111
156303	Rua de Cascais - Largo	M18	Ida	38,73301	-9,4099
155891	Rua Cesaltina Fialho Gouveia N.304	M18	Ida	38,73539	-9,4075
155892	Rua Cesaltina Fialho Gouveia - Praceta Salgadas	M18	Ida	38,73775	-9,4043
155893	CascaShopping	M18	Ida	38,73947	-9,4
155894	Rua das Fisgas - Hiper Cascais	M18	Ida	38,74175	-9,3935
155895	Rua das Fisgas - Bairro da Cruz Vermelha	M18	Ida	38,74527	-9,3917
156258	Av. Alfredo César Torres - Rotunda	M18	Ida	38,75573	-9,3885
157214	Av. Pedro Álvares Cabral - Prisão do Linho	M18	Ida	38,75711	-9,3844
157258	Av. Pedro Álvares Cabral frente Prisões do Linho	M18	Volta	38,75712	-9,3846
157259	Av. Pedro Álvares Cabral - Rotunda	M18	Volta	38,75592	-9,388
155940	Rua das Fisgas - Bairro da Cruz Vermelha	M18	Volta	38,7453	-9,3917
155941	Rua das Fisgas frente Hiper Cascais	M18	Volta	38,74187	-9,3935
155942	CascaShopping (frente)	M18	Volta	38,74103	-9,3986
155943	Rua Cesaltina Fialho Gouveia N.713	M18	Volta	38,73781	-9,4043
155944	Rua Cesaltina Fialho Gouveia N.339 A	M18	Volta	38,73539	-9,4076
155945	Rua de Cascais - Largo	M18	Volta	38,73265	-9,4102
155946	Rua de Cascais - GNR	M18	Volta	38,72992	-9,411
155947	Rua Carlos Anjos - Cruz de Popa	M18	Volta	38,72633	-9,412
155948	Rua Carlos Anjos N.1313 A	M18	Volta	38,72255	-9,4112
155949	Estrada da Ribeira N.854	M18	Volta	38,72268	-9,4131
155950	Estrada da Ribeira frente N.1259 - Mercedes	M18	Volta	38,72478	-9,4152
155951	Av. Sintra - Fonte Velha	M18	Volta	38,7229	-9,4171
155952	Av. Sintra - Largo	M18	Volta	38,71944	-9,4181
155953	Av. Sintra frente N.1788	M18	Volta	38,71734	-9,4182
155954	Av. Sintra - Freiras - Pai do Vento	M18	Volta	38,71399	-9,4177
155955	Av. Sintra X Bairro Marechal Carmona	M18	Volta	38,71042	-9,418
155956	Av. Sintra frente N.722	M18	Volta	38,70823	-9,4182
155957	Av. Sintra N.421 - Casa de Repouso	M18	Volta	38,70516	-9,4179
155958	Av. Sintra frente Jumbo	M18	Volta	38,70222	-9,4178
155677	Av. Costa Pinto - Terminal de Cascais	M18	Volta	38,70151	-9,42
155919	Av. Marginal - Estoril Estação	M20	Ida	38,70358	-9,3987
155971	Av. Portugal - Hotel Inglaterra	M20	Ida	38,70551	-9,3953
155972	Av. Portugal frente Feira do Artesanato	M20	Ida	38,70752	-9,3955
155973	Av. Portugal frente PSP	M20	Ida	38,70893	-9,3957
155974	Av. Portugal N.554	M20	Ida	38,71027	-9,3958
155975	Av. D. Nuno Álvares Pereira frente N.10	M20	Ida	38,713	-9,3958
155976	Av. D. Nuno Álvares Pereira frente N.23	M20	Ida	38,71128	-9,3986
155977	Av. D. Nuno Álvares Pereira	M20	Ida	38,70836	-9,4007
156080	Rua das Acácias N.7	M20	Ida	38,70697	-9,4044
156081	Av. Sabóia N.623 D - Banco	M20	Ida	38,70607	-9,4066
156078	Av. Sabóia N.487 - CGD	M20	Ida	38,70507	-9,4084
156002	Av. Itália N.276 A	M20	Ida	38,70985	-9,41
156003	Rua Carlos Anjos N.119 frente Infantário	M20	Ida	38,71257	-9,4087
156004	Rua Carlos Anjos N.436	M20	Ida	38,71522	-9,4083
156005	Rua Carlos Anjos N.660	M20	Ida	38,71712	-9,4086
156304	Rua Carlos Anjos N.820	M20	Ida	38,71875	-9,4096
155886	Rua Carlos Anjos N.1378	M20	Ida	38,72298	-9,4111
155887	Rua Carlos Anjos N.1770 frente Cruz de Popa	M20	Ida	38,72653	-9,412
156257	Hospital de Cascais	M20	Ida	38,72893	-9,4184
155888	Rua de Cascais N.392 frente GNR	M20	Ida	38,7299	-9,4111
156303	Rua de Cascais - Largo	M20	Ida	38,73301	-9,4099
155891	Rua Cesaltina Fialho Gouveia N.304	M20	Ida	38,73539	-9,4075
155892	Rua Cesaltina Fialho Gouveia - Praceta Salgadas	M20	Ida	38,73775	-9,4043
155893	CascaShopping	M20	Ida	38,73947	-9,4
155894	Rua das Fisgas - Hiper Cascais	M20	Ida	38,74175	-9,3935
155895	Rua das Fisgas - Bairro da Cruz Vermelha	M20	Ida	38,74527	-9,3917
156258	Av. Alfredo César Torres - Rotunda	M20	Ida	38,75573	-9,3885
157214	Av. Pedro Álvares Cabral - Prisão do Linho	M20	Ida	38,75711	-9,3844
157258	Av. Pedro Álvares Cabral frente Prisões do Linho	M20	Volta	38,75712	-9,3846
157259	Av. Pedro Álvares Cabral - Rotunda	M20	Volta	38,75592	-9,388
155940	Rua das Fisgas - Bairro da Cruz Vermelha	M20	Volta	38,7453	-9,3917
155941	Rua das Fisgas frente Hiper Cascais	M20	Volta	38,74187	-9,3935
155942	CascaShopping (frente)	M20	Volta	38,74103	-9,3986
155943	Rua Cesaltina Fialho Gouveia N.713	M20	Volta	38,73781	-9,4043
155944	Rua Cesaltina Fialho Gouveia N.339 A	M20	Volta	38,73539	-9,4076
155945	Rua de Cascais - Largo	M20	Volta	38,73265	-9,4102
155946	Rua de Cascais - GNR	M20	Volta	38,72992	-9,411
156257	Hospital de Cascais	M20	Volta	38,72893	-9,4184
155947	Rua Carlos Anjos - Cruz de Popa	M20	Volta	38,72633	-9,412

ID	Nome	Linha	Sentido	Latitude	Longitude
155948	Rua Carlos Anjos N.1313 A	M20	Volta	38,72255	-9,4112
155985	Rua Carlos Anjos N.871	M20	Volta	38,71906	-9,4096
155986	Rua Dr. Pereira Coutinho N.465 A	M20	Volta	38,71703	-9,4093
155987	Rua Dr. Pereira Coutinho Lt. 1	M20	Volta	38,71528	-9,4093
155988	Rua Carlos Anjos N.119 A	M20	Volta	38,71267	-9,4087
155989	Av. Itália N.275	M20	Volta	38,70983	-9,4101
156077	Largo Ostende N.1 A	M20	Volta	38,70766	-9,4084
156078	Av. Sabóia N.487 - CGD	M20	Volta	38,70507	-9,4084
156311	Av. Sabóia N.233 A - Antigos Correios	M20	Volta	38,70411	-9,4084
155919	Av. Marginal - Estoril Estação	M20	Volta	38,70358	-9,3987
157295	Estação de Carcavelos	M21	Ida	38,68755	-9,336
157296	Rua Dr. José Joaquim de Almeida N.4	M21	Ida	38,69029	-9,3351
157297	Av. Nossa Senhora dos Remédios N.56	M21	Ida	38,69104	-9,3367
157298	Estrada da Alagoa N.17 - Legrand	M21	Ida	38,69418	-9,3361
157299	Estrada da Alagoa N.287	M21	Ida	38,69484	-9,3387
157300	Estrada da Rebelva N.626	M21	Ida	38,69575	-9,3416
157301	Estrada da Rebelva frente N.893	M21	Ida	38,69817	-9,3414
157302	Estrada da Rebelva frente N.1081 A	M21	Ida	38,69975	-9,341
157303	Largo de São Domingos - Igreja	M21	Ida	38,70275	-9,3409
157304	Estrada de São Domingos - Brisa	M21	Ida	38,71063	-9,3386
157305	Rua Vergílio Ferreira	M21	Ida	38,71168	-9,3367
157306	Rua da Fidelidade frente Centro de Saúde	M21	Ida	38,71327	-9,3366
157307	Estrada da Mata da Torre N.341	M21	Ida	38,71158	-9,3343
157308	Rua Mouzinho da Silveira N.94	M21	Ida	38,71161	-9,331
157309	Rua Principal N.330	M21	Ida	38,71368	-9,3323
157310	Rua Principal N.558	M21	Ida	38,71635	-9,3329
157311	Rua Principal	M21	Ida	38,71764	-9,3328
157312	Rua Principal N.1028	M21	Ida	38,71923	-9,332
156353	Rua Principal do Cabeço de Mouro frente N.1521 - Sociedade	M21	Ida	38,724	-9,3332
157313	Estrada de Polima N.1007 C	M21	Ida	38,72479	-9,3317
157314	Estrada de Polima - Brane	M21	Ida	38,72409	-9,328
157315	Estrada de Polima frente N.278	M21	Ida	38,72448	-9,3237
157316	Estrada de Polima N.25 - Largo	M21	Ida	38,72444	-9,3209
157317	Estrada Manuel Correia Lopes N.322 - Polygrill	M21	Ida	38,72759	-9,3211
157318	Estrada Manuel Correia Lopes frente N.689 B	M21	Ida	38,73067	-9,3232
157319	Estrada de Talaíde - Ponte	M21	Ida	38,73406	-9,3196
157320	Estrada de Talaíde - Zona Industrial	M21	Ida	38,73339	-9,3171
157321	Estrada de Talaíde	M21	Ida	38,73789	-9,3133
157322	Estrada de Talaíde	M21	Volta	38,7377	-9,3131
157323	Estrada de Talaíde frente Zona Industrial	M21	Volta	38,73347	-9,317
157324	Estrada de Talaíde - Ponte	M21	Volta	38,73411	-9,3193
157325	Estrada Manuel Correia Lopes N.689 B	M21	Volta	38,7308	-9,3234
157326	Estrada Manuel Correia Lopes N.322 A frente Polygrill	M21	Volta	38,72771	-9,3212
157327	Estrada de Polima N.48 - Largo	M21	Volta	38,72448	-9,3211
157328	Estrada de Polima N.278	M21	Volta	38,72453	-9,3238
157329	Estrada de Polima N.624 - Progelcone	M21	Volta	38,72424	-9,3275
157330	Estrada de Polima N.1007 D frente Controlauto	M21	Volta	38,72487	-9,3311
156384	Rua Principal de Cabeço de Mouro N.1521 - Sociedade	M21	Volta	38,72401	-9,3332
157331	Rua Principal X Rua Cidade de Lamego	M21	Volta	38,7193	-9,3321
157332	Rua Principal de Cabeço de Mouro N.5 N	M21	Volta	38,71788	-9,3328
157333	Rua Principal de Cabeço de Mouro N.26	M21	Volta	38,71594	-9,3329
157334	Rua Principal de Cabeço de Mouro N.359	M21	Volta	38,71369	-9,3323
157335	Rua Mouzinho da Silveira N.103	M21	Volta	38,71193	-9,3313
157336	Estrada da Mata da Torre N.369	M21	Volta	38,71149	-9,3342
157337	Rua da Fidelidade - Centro de Saúde	M21	Volta	38,71324	-9,3363
157338	EN 249 - Cemitério de São Domingos de Rana	M21	Volta	38,71241	-9,3391
157339	Estrada de São Domingos frente Brisa	M21	Volta	38,71006	-9,3387
157340	Largo de São Domingos de Rana - Igreja	M21	Volta	38,70214	-9,3408
157341	Estrada da Rebelva N.961	M21	Volta	38,69893	-9,3413
157342	Estrada da Rebelva N.629	M21	Volta	38,69579	-9,3417
157343	Estrada da Alagoa N.347	M21	Volta	38,69484	-9,3395
157344	Estrada da Alagoa frente Centro Comunitário	M21	Volta	38,6936	-9,3358
157345	Av. Nossa Senhora dos Remédios N.53	M21	Volta	38,69102	-9,3367
157346	Rua Dr. José Joaquim de Almeida X Rua 5 de Outubro	M21	Volta	38,69024	-9,3353
157347	Rua Dr. José Joaquim de Almeida N.23	M21	Volta	38,69054	-9,3338
157295	Estação de Carcavelos	M21	Volta	38,68755	-9,336
157295	Estação de Carcavelos	M22	Ida	38,68755	-9,336
157296	Rua Dr. José Joaquim de Almeida N.4	M22	Ida	38,69029	-9,3351
157297	Av. Nossa Senhora dos Remédios N.56	M22	Ida	38,69104	-9,3367
157298	Estrada da Alagoa N.17 - Legrand	M22	Ida	38,69418	-9,3361
157299	Estrada da Alagoa N.287	M22	Ida	38,69484	-9,3387



ID	Nome	Linha	Sentido	Latitude	Longitude
157300	Estrada da Rebelva N.626	M22	Ida	38,69575	-9,3416
157301	Estrada da Rebelva frente N.893	M22	Ida	38,69817	-9,3414
157302	Estrada da Rebelva frente N.1081 A	M22	Ida	38,69975	-9,341
157303	Largo de São Domingos - Igreja	M22	Ida	38,70275	-9,3409
157304	Estrada de São Domingos - Brisa	M22	Ida	38,71063	-9,3386
157348	EN 247 - Minipreço	M22	Ida	38,71138	-9,3384
157349	Av. Amália Rodrigues frente N.77 - Cemitério	M22	Ida	38,71268	-9,3395
157350	Av. Amália Rodrigues frente N.315	M22	Ida	38,71364	-9,3414
157351	Rua Almeida Garrett - Lidl	M22	Ida	38,71489	-9,3442
157352	Av. 1 de Dezembro N.312	M22	Ida	38,71404	-9,3451
157353	Rua Manuel Vieira Rosa - Chafariz	M22	Ida	38,71437	-9,3472
156376	Rua do Rio N.10	M22	Ida	38,71494	-9,3492
156377	Rua Almeida Garrett N.22 A	M22	Ida	38,71654	-9,3497
156378	Rua Almeida Garrett - Ponto Médico	M22	Ida	38,71927	-9,3482
157354	Av. Amália Rodrigues - Prisões	M22	Ida	38,72242	-9,3506
157355	Av. Amália Rodrigues frente Aeródromo	M22	Ida	38,7252	-9,3531
157356	Av. Amália Rodrigues - Bairro 16 de Novembro	M22	Ida	38,72805	-9,3553
157357	Estrada da Quinta - Rotunda	M22	Ida	38,72854	-9,3606
157358	Estrada da Quinta N.148 - Laboratórios Azevedos	M22	Ida	38,72909	-9,3626
157359	Estrada da Quinta N.454	M22	Ida	38,73123	-9,3647
157360	Estrada da Quinta frente Quinta de Manique	M22	Ida	38,73326	-9,3659
157361	Estrada da Quinta N.898 - Sociedade	M22	Ida	38,73517	-9,3662
156138	Calçada do Rio frente N.99 A	M22	Ida	38,73685	-9,3678
156139	Estrada de Manique N.446	M22	Ida	38,73824	-9,3713
156140	Estrada de Manique X Rua Nova dos Moinhos	M22	Ida	38,73857	-9,3742
157362	Rua da Fonte da Carreira N.48	M22	Ida	38,73881	-9,376
157363	Rua da Fonte da Carreira N.350	M22	Ida	38,73985	-9,3787
157364	Rua da Fonte da Carreira X Rua Tristão Vaz Teixeira	M22	Ida	38,74115	-9,3807
155900	Rua de São Francisco frente N.9 B - Largo da Adroana	M22	Ida	38,74258	-9,3818
155901	Rua de São Francisco N346	M22	Ida	38,74175	-9,3847
155902	Rua de São Francisco N.660 - Scotturb	M22	Ida	38,74079	-9,3881
155903	Rua de São Francisco - Netjets	M22	Ida	38,7404	-9,3898
155904	Rua de São Francisco X	M22	Ida	38,73968	-9,3921
157365	Rua dos Selões - Bombas	M22	Ida	38,73817	-9,3947
155942	CascaShopping (frente)	M22	Ida	38,74103	-9,3986
155943	Rua Cesaltina Fialho Gouveia N.713	M22	Ida	38,73781	-9,4043
155944	Rua Cesaltina Fialho Gouveia N.339 A	M22	Ida	38,73539	-9,4076
155945	Rua de Cascais - Largo	M22	Ida	38,73265	-9,4102
155946	Rua de Cascais - GNR	M22	Ida	38,72992	-9,411
156257	Hospital de Cascais	M22	Ida	38,72893	-9,4184
156295	Estrada das Tojas - Stand Automóvel	M22	Ida	38,7242	-9,4252
156296	Estrada das Tojas frente N.520	M22	Ida	38,723	-9,4242
156297	Estrada das Tojas N.2	M22	Ida	38,72176	-9,4248
156298	Estrada das Tojas Lt. 101	M22	Ida	38,71933	-9,4243
156026	Rua das Padarias N.83 - Panisol	M22	Ida	38,71723	-9,4241
156027	Estrada de Alvide - Largo	M22	Ida	38,71564	-9,4241
157366	Rua de São Bernardo X Rua Mário Viegas	M22	Ida	38,71543	-9,4275
156059	Rua do Cobre X Rua do Moinho	M22	Ida	38,71636	-9,4344
156060	Rua do Cobre N.477	M22	Ida	38,71535	-9,4353
156061	Rua Carlos Bonvalot frente Escola	M22	Ida	38,71431	-9,4369
156062	Rua Carlos Reis N.9	M22	Ida	38,71253	-9,4363
156063	Rua Eça de Queirós - Renault	M22	Ida	38,71008	-9,4348
156064	Rua Eça de Queirós N.117	M22	Ida	38,70865	-9,4337
155633	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa - Bombeiros	M22	Ida	38,70559	-9,4321
155735	Rua Eng. António Castelo Branco	M22	Ida	38,70455	-9,4312
155636	Rua Eng. António Castelo Branco - Philips	M22	Ida	38,70272	-9,4309
155736	Rua Jayme Thompson N.309 frente Escola	M22	Ida	38,7014	-9,4298
155737	Av. 25 de Abril - Cidadela	M22	Ida	38,70034	-9,4257
155738	Av. Marginal - Chaves do Areeiro	M22	Ida	38,7007	-9,4199
155677	Av. Costa Pinto - Terminal de Cascais	M22	Ida	38,70151	-9,42
155933	Rua de São Francisco frente N.660	M22	Volta	38,74076	-9,3881
155934	Rua de São Francisco frente N.346 A	M22	Volta	38,74157	-9,3848
155935	Rua de São Francisco N.9 - Largo da Adroana	M22	Volta	38,74249	-9,3818
157368	Rua Fonte da Carreira	M22	Volta	38,74107	-9,3807
157369	Rua Fonte da Carreira frente N.10	M22	Volta	38,73984	-9,3788
157370	Rua Fonte da Carreira frente Maria Farinha	M22	Volta	38,73874	-9,3761
156093	Estrada de Manique N.417 - Vivenda São José	M22	Volta	38,73806	-9,3711
156094	Estrada de Manique - Largo de Manique	M22	Volta	38,73573	-9,3686
157371	Estrada da Quinta frente N.681 A	M22	Volta	38,73527	-9,3663
157372	Estrada da Quinta - Quinta de Manique	M22	Volta	38,73324	-9,3659
157373	Estrada da Quinta N.451	M22	Volta	38,7312	-9,3647

ID	Nome	Linha	Sentido	Latitude	Longitude
157374	Estrada da Quinta frente Laboratórios Azevedos	M22	Volta	38,72954	-9,3634
157357	Estrada da Quinta - Rotunda	M22	Volta	38,72854	-9,3606
157375	Av. Amália Rodrigues - Bairro 16 de Novembro	M22	Volta	38,72772	-9,3552
157376	Av. Amália Rodrigues - Aeródromo	M22	Volta	38,72525	-9,3533
157377	Av. Amália Rodrigues frente Prisão de Tires	M22	Volta	38,72239	-9,3506
156379	Av. Amália Rodrigues N.1097 - 4 Estradas	M22	Volta	38,71882	-9,3476
156359	Largo dos Duartes - Farmácia	M22	Volta	38,71597	-9,349
157378	Rua Manuel Vieira Rosa frente N.158	M22	Volta	38,71433	-9,3472
157379	Av. Amália Rodrigues N.485	M22	Volta	38,71491	-9,3437
157380	Av. Amália Rodrigues N.219	M22	Volta	38,71355	-9,3413
157338	EN 249 - Cemitério de São Domingos de Rana	M22	Volta	38,71241	-9,3391
157339	Estrada de São Domingos frente Brisa	M22	Volta	38,71006	-9,3387
157340	Largo de São Domingos de Rana - Igreja	M22	Volta	38,70214	-9,3408
157341	Estrada da Rebelva N.961	M22	Volta	38,69893	-9,3413
157342	Estrada da Rebelva N.629	M22	Volta	38,69579	-9,3417
157343	Estrada da Alagoa N.347	M22	Volta	38,69484	-9,3395
157344	Estrada da Alagoa frente Centro Comunitário	M22	Volta	38,6936	-9,3358
157345	Av. Nossa Senhora dos Remédios N.53	M22	Volta	38,69102	-9,3367
157346	Rua Dr. José Joaquim de Almeida X Rua 5 de Outubro	M22	Volta	38,69024	-9,3353
157347	Rua Dr. José Joaquim de Almeida N.23	M22	Volta	38,69054	-9,3338
157295	Estação de Carcavelos	M22	Volta	38,68755	-9,336
155677	Av. Costa Pinto - Terminal de Cascais	M22	Volta	38,70151	-9,42
155678	Av. D. Pedro I - Mercado	M22	Volta	38,70196	-9,421
155679	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa frente Cidadela	M22	Volta	38,701	-9,4258
155680	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa N.310	M22	Volta	38,70269	-9,4279
155681	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa Lt. 1 A	M22	Volta	38,70386	-9,4293
155682	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa frente Bombeiros	M22	Volta	38,70557	-9,432
156040	Rua Eça de Queiroz frente N.125	M22	Volta	38,70845	-9,4335
156041	Rua Júlio Dantas N.45	M22	Volta	38,71019	-9,434
156042	Rua Júlio Diniz N.12	M22	Volta	38,711	-9,4343
156043	Rua do Cobre N.156	M22	Volta	38,71258	-9,4359
156044	Rua do Cobre N.322 A	M22	Volta	38,71404	-9,4359
156045	Alto do Cobre - Tanques	M22	Volta	38,71516	-9,4354
156046	Alto do Cobre N.1-1 X Rua do Alto	M22	Volta	38,71635	-9,4344
156047	Rua de Angola Bloco 3	M22	Volta	38,71734	-9,4321
157367	Rua de São José X Rua Mário Viegas	M22	Volta	38,71542	-9,4275
156023	Estrada de Alvide - Largo	M22	Volta	38,71574	-9,4241
156252	Rua das Padarias frente Escola	M22	Volta	38,71764	-9,424
156253	Rua das Tojas frente N.101 A	M22	Volta	38,71899	-9,4241
156254	Rua das Tojas frente N.2 X Rua Bocage	M22	Volta	38,72172	-9,4247
156255	Rua das Tojas N.548 - O Lamego	M22	Volta	38,723	-9,4242
156256	Rua das Tojas - Restaurante Américo	M22	Volta	38,72405	-9,425
156257	Hospital de Cascais	M22	Volta	38,72893	-9,4184
155888	Rua de Cascais N.392 frente GNR	M22	Volta	38,7299	-9,4111
156303	Rua de Cascais - Largo	M22	Volta	38,73301	-9,4099
155891	Rua Cesaltina Fialho Gouveia N.304	M22	Volta	38,73539	-9,4075
155892	Rua Cesaltina Fialho Gouveia - Praceta Salgadas	M22	Volta	38,73775	-9,4043
155893	CascaisShopping	M22	Volta	38,73947	-9,4
156306	Rotunda Fernanda Mouzinho de Albuquerque N.5	M22	Volta	38,73764	-9,395
155931	Rua de São Francisco X	M22	Volta	38,73956	-9,3922
155932	Rua de São Francisco frente Netjets	M22	Volta	38,74033	-9,3901
157295	Estação de Carcavelos	M24	Ida	38,68755	-9,336
157296	Rua Dr. José Joaquim de Almeida N.4	M24	Ida	38,69029	-9,3351
157414	Av. República N.960	M24	Ida	38,69032	-9,3391
157452	Av. República - Bairro da Escola Técnica	M24	Ida	38,6895	-9,3458
157453	Rua João Soares frente N.67	M24	Ida	38,69016	-9,3482
157454	Rua dos Maristas N.439	M24	Ida	38,69218	-9,3468
157455	Rua António Louro N.436	M24	Ida	38,69596	-9,3483
157456	Av. 25 de Abril frente N.804 - Depósito de Gás	M24	Ida	38,69927	-9,3493
157457	Av. 25 de Abril Lote 1 - Rotunda	M24	Ida	38,70124	-9,3467
157458	Rua do Zambujal N.18	M24	Ida	38,70354	-9,346
157459	Rua do Zambujal N.233	M24	Ida	38,70357	-9,3431
157460	Rua Castelo de São Jorge frente N.129 A	M24	Ida	38,70481	-9,3426
157461	Rua Castelo de São Jorge frente N.367 B	M24	Ida	38,70708	-9,3431
157462	Rua Cidade Viana do Castelo frente N.869	M24	Ida	38,71042	-9,3448
157463	Rua Almeida Garrett N.318	M24	Ida	38,71355	-9,3445
157464	Rua Principal N.444 - Casal Perdígão	M24	Ida	38,7154	-9,344
157465	Rua Principal N.300 A	M24	Ida	38,7174	-9,3427
157466	Rua das Travessas frente Pavilhão	M24	Ida	38,71863	-9,3423
157467	Rua das Travessas N.13	M24	Ida	38,72009	-9,3431
156381	Av. Salgueiro Maia N.474	M24	Ida	38,72155	-9,3437



ID	Nome	Linha	Sentido	Latitude	Longitude
156382	Av. Salgueiro Maia N.672 frente Sociedade	M24	Ida	38,72277	-9,3417
157468	Av. Lusíadas N.284	M24	Ida	38,72495	-9,3425
157469	Rua Fernando Pessa N.111	M24	Ida	38,72693	-9,3425
157470	Rua Francisco Sousa Tavares frente N.243	M24	Ida	38,72749	-9,3412
157471	Av. Luís Marcelino N.74	M24	Ida	38,72933	-9,3419
157472	Av. Luís Marcelino - Cemitério	M24	Ida	38,73155	-9,3427
157473	Av. Luís Marcelino X Estrada José Justino Anjos	M24	Ida	38,7335	-9,3429
157474	Estrada José Justino dos Anjos	M24	Ida	38,73299	-9,3498
157475	Estrada José Justino dos Anjos N.1414 A	M24	Ida	38,73471	-9,3526
157476	Estrada José Justino dos Anjos N.1788	M24	Ida	38,7364	-9,3556
157477	Rua do Carrascal frente Salesianos	M24	Ida	38,7374	-9,3607
157478	Rua do Carrascal N.450	M24	Ida	38,73634	-9,3642
156138	Calçada do Rio frente N.99 A	M24	Ida	38,73685	-9,3678
156138	Calçada do Rio frente N.99 A	M24	Volta	38,73685	-9,3678
156094	Estrada de Manique - Largo de Manique	M24	Volta	38,73573	-9,3686
157479	Rua do Carrascal N.421	M24	Volta	38,73632	-9,3641
157480	Rua do Carrascal N.105 - Salesianos	M24	Volta	38,73721	-9,3611
157481	Rua José Justino dos Anjos N.1789	M24	Volta	38,73638	-9,3558
157482	Rua José Justino dos Anjos frente N.1414	M24	Volta	38,73465	-9,3526
157483	Estrada José Justino dos Anjos frente N.1036 B - Fábrica	M24	Volta	38,73272	-9,349
157484	Estrada José Justino dos Anjos X Av. Luís Marcelino	M24	Volta	38,7335	-9,3429
157485	Av. Luís Marcelino N.377 A - Cemitério	M24	Volta	38,73175	-9,3428
157486	Av. Luís Marcelino frente N.74	M24	Volta	38,72916	-9,3418
157487	Rua Francisco Sousa Tavares N.243	M24	Volta	38,72767	-9,3412
157488	Rua Fernando Pessa N.96	M24	Volta	38,727	-9,3423
157489	Av. Lusíadas N.281	M24	Volta	38,72514	-9,3426
156355	Av. Salgueiro Maia N.701 - Sociedade	M24	Volta	38,72291	-9,3413
156356	Rua Salgueiro Maia frente N.510	M24	Volta	38,72197	-9,3434
157490	Rua das Travessas frente N.260	M24	Volta	38,72004	-9,3431
157491	Rua das Travessas N.57 - Pavilhão	M24	Volta	38,71855	-9,3423
157492	Rua Principal frente N.300	M24	Volta	38,71746	-9,3427
157351	Rua Almeida Garrett - Lidl	M24	Volta	38,71489	-9,3442
157352	Av. 1 de Dezembro N.312	M24	Volta	38,71404	-9,3451
157493	Rua Eça de Queirós N.291	M24	Volta	38,71314	-9,3459
157494	Rua Cidade Viana do Castelo N.857	M24	Volta	38,71058	-9,3448
157495	Rua Cidade Viana do Castelo frente N.428	M24	Volta	38,70706	-9,3438
157496	Rua do Zambujal N.201 A - Bairro dos Sete Castelos	M24	Volta	38,70339	-9,3427
157497	Rua do Zambujal N.662 - Largo do Chafariz	M24	Volta	38,70588	-9,3462
157498	Rua do Zambujal N.13	M24	Volta	38,70332	-9,346
157499	Av. 25 de Abril N.12 A - Rotunda	M24	Volta	38,70146	-9,3464
157500	Av. 25 de Abril N.304	M24	Volta	38,69948	-9,3492
157501	Rua António Louro frente N.408	M24	Volta	38,69596	-9,3484
157502	Rua António Louro X Av. Maristas	M24	Volta	38,69273	-9,3466
157503	Rua João Soares N.67	M24	Volta	38,69024	-9,3483
157504	Av. República N.535 B	M24	Volta	38,68867	-9,3472
157505	Av. República - Rotunda do Bairro da Escola Técnica	M24	Volta	38,68903	-9,3456
157413	Av. República frente N.998	M24	Volta	38,69025	-9,3398
157346	Rua Dr. José Joaquim de Almeida X Rua 5 de Outubro	M24	Volta	38,69024	-9,3353
157347	Rua Dr. José Joaquim de Almeida N.23	M24	Volta	38,69054	-9,3338
157295	Estação de Carcavelos	M24	Volta	38,68755	-9,336
157655	Praça Mário Azevedo Gomes - Terminal	M25	Ida	38,69189	-9,3593
157656	Praça 5 de Outubro - Estação	M25	Ida	38,69045	-9,3563
157657	Av. República N.1153	M25	Ida	38,68965	-9,3537
157791	Av. Amadeu Duarte frente Igreja	M25	Ida	38,68775	-9,3524
157792	Rua Vasco da Gama - Cruz Vermelha	M25	Ida	38,68661	-9,3512
157793	Rua Cidade de Luanda frente N.914	M25	Ida	38,68593	-9,3499
157794	Rua de Benguela N.458 frente Associação de Moradores	M25	Ida	38,685	-9,3484
157795	Rua de Benguela - Hospital de Sant'Ana	M25	Ida	38,68427	-9,3478
157796	Rua de Luanda - Hospital José de Almeida	M25	Ida	38,68266	-9,3438
157797	Rua de Gaza frente Stand Automóvel	M25	Ida	38,68265	-9,3421
157798	Rua do Gurué frente N.4	M25	Ida	38,68261	-9,3396
157295	Estação de Carcavelos	M25	Ida	38,68755	-9,336
157296	Rua Dr. José Joaquim de Almeida N.4	M25	Ida	38,69029	-9,3351
157297	Av. Nossa Senhora dos Remédios N.56	M25	Ida	38,69104	-9,3367
157643	Rua Dr. Baltazar Cabral frente Lote 4	M25	Ida	38,69397	-9,3351
157513	Estrada de Sassoeiros N.24	M25	Ida	38,69816	-9,3299
157514	Largo Vasco d'Orey N.2 - Chafariz	M25	Ida	38,69927	-9,3307
157515	Rua do Funchal N.2	M25	Ida	38,69958	-9,3262
157512	Av. Gonçalves Zarco - Café Belavista	M25	Ida	38,69784	-9,3291
157516	Av. Dr. Francisco de Sá Carneiro N.729 A	M25	Ida	38,69925	-9,3352
157671	Av. São Miguel das Encostas N.230	M25	Ida	38,70168	-9,3352

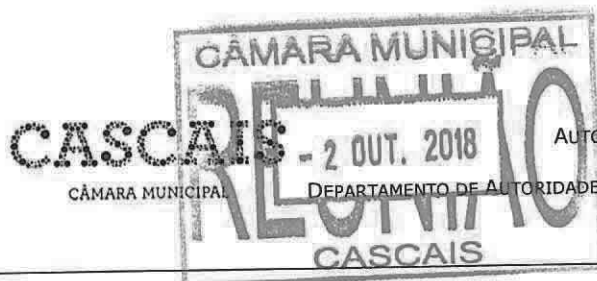


ID	Nome	Linha	Sentido	Latitude	Longitude
157672	Av. São Miguel das Encostas frente N.499	M25	Ida	38,70387	-9,3361
157673	Rua de Santa Isabel frente N.32	M25	Ida	38,70266	-9,3368
157674	Av. São Miguel das Encostas N.249	M25	Ida	38,70175	-9,3352
157522	Av. Dr. Francisco de Sá Carneiro frente N.858 - Escola	M25	Ida	38,69961	-9,3363
157517	Rua Afonso de Albuquerque N.104	M25	Ida	38,70087	-9,3388
157644	Largo de São Domingos - Igreja	M25	Ida	38,70202	-9,3411
157496	Rua do Zambujal N.201 A - Bairro dos Sete Castelos	M25	Ida	38,70339	-9,3427
157497	Rua do Zambujal N.662 - Largo do Chafariz	M25	Ida	38,70588	-9,3462
157498	Rua do Zambujal N.13	M25	Ida	38,70332	-9,346
157499	Av. 25 de Abril N.12 A - Rotunda	M25	Ida	38,70146	-9,3464
157500	Av. 25 de Abril N.304	M25	Ida	38,69948	-9,3492
157645	Rua 1 de Dezembro frente N.31	M25	Ida	38,70056	-9,351
157646	Rua 1.de Maio N.90	M25	Ida	38,70099	-9,3534
157647	Rua 1.de Maio X Praceta Francisca Lindoso	M25	Ida	38,70222	-9,3546
157648	Rua Dia Mundial da Criança N.375 frente Escola	M25	Ida	38,70084	-9,3551
157649	Rua Dia Mundial da Criança N.215	M25	Ida	38,69959	-9,3546
157650	Av. Bombeiros Voluntários N.25	M25	Ida	38,69756	-9,3532
157651	Av. Bombeiros Voluntários N.273	M25	Ida	38,69449	-9,3535
157652	Rua José Elias Garcia N.37	M25	Ida	38,69234	-9,3542
157653	Rua José Relvas N.146 B	M25	Ida	38,69024	-9,3542
157654	Av. República N.1400 - Estação	M25	Ida	38,69064	-9,3561
157655	Praça Mário Azevedo Gomes - Terminal	M25	Volta	38,69189	-9,3593
157656	Praça 5 de Outubro - Estação	M25	Volta	38,69045	-9,3563
157657	Av. República N.1153	M25	Volta	38,68965	-9,3537
157658	Rua Machado dos Santos N.514	M25	Volta	38,69037	-9,3518
157659	Rua José Elias Garcia N.48	M25	Volta	38,6923	-9,3541
157660	Av. Bombeiros Voluntários N.238	M25	Volta	38,69449	-9,3535
157661	Av. Bombeiros Voluntários frente N.505	M25	Volta	38,69688	-9,3535
157662	Rua Dia Mundial da Criança N.234	M25	Volta	38,6995	-9,3545
157663	Rua Dia Mundial da Criança - Escola	M25	Volta	38,70052	-9,355
157664	Rua 1.de Maio X Praceta Francisca Lindoso	M25	Volta	38,7022	-9,3545
157665	Rua 1.de Maio N.93	M25	Volta	38,70104	-9,3535
157666	Rua 1 de Dezembro N.31	M25	Volta	38,70053	-9,351
157456	Av. 25 de Abril frente N.804 - Depósito de Gás	M25	Volta	38,69927	-9,3493
157457	Av. 25 de Abril Lote 1 - Rotunda	M25	Volta	38,70124	-9,3467
157458	Rua do Zambujal N.18	M25	Volta	38,70354	-9,346
157459	Rua do Zambujal N.233	M25	Volta	38,70357	-9,3431
157667	Rua do Zambujal N.245 A - Largo	M25	Volta	38,70203	-9,3413
157521	Rua Afonso de Albuquerque N.43 A	M25	Volta	38,70094	-9,339
157522	Av. Dr. Francisco de Sá Carneiro frente N.858 - Escola	M25	Volta	38,69961	-9,3363
157671	Av. São Miguel das Encostas N.230	M25	Volta	38,70168	-9,3352
157672	Av. São Miguel das Encostas frente N.499	M25	Volta	38,70387	-9,3361
157673	Rua de Santa Isabel frente N.32	M25	Volta	38,70266	-9,3368
157674	Av. São Miguel das Encostas N.249	M25	Volta	38,70175	-9,3352
157516	Av. Dr. Francisco de Sá Carneiro N.729 A	M25	Volta	38,69925	-9,3352
157513	Estrada de Sassoeiros N.24	M25	Volta	38,69816	-9,3299
157514	Largo Vasco d'Orey N.2 - Chafariz	M25	Volta	38,69927	-9,3307
157515	Rua do Funchal N.2	M25	Volta	38,69958	-9,3262
157512	Av. Gonçalves Zarco - Café Belavista	M25	Volta	38,69784	-9,3291
157668	Rua Dr. Baltazar Cabral Lote 3	M25	Volta	38,69402	-9,335
157345	Av. Nossa Senhora dos Remédios N.53	M25	Volta	38,69102	-9,3367
157346	Rua Dr. José Joaquim de Almeida X Rua 5 de Outubro	M25	Volta	38,69024	-9,3353
157347	Rua Dr. José Joaquim de Almeida N.23	M25	Volta	38,69054	-9,3338
157295	Estação de Carcavelos	M25	Volta	38,68755	-9,336
157762	Rua do Gurulé N.4	M25	Volta	38,68263	-9,3395
157763	Rua de Gaza - Stand Automóvel	M25	Volta	38,68258	-9,3422
157764	Rua de Luanda N.142	M25	Volta	38,68268	-9,3438
157765	Rua de Benguela N.396 frente Hospital Sant'Ana	M25	Volta	38,68421	-9,3477
157766	Rua de Benguela N.458 - Associação de Moradores	M25	Volta	38,68513	-9,3484
157767	Rua Cidade de Luanda N.914	M25	Volta	38,68604	-9,3497
157768	Av. Amadeu Duarte - Igreja	M25	Volta	38,68759	-9,3524
157653	Rua José Relvas N.146 B	M25	Volta	38,69024	-9,3542
157654	Av. República N.1400 - Estação	M25	Volta	38,69064	-9,3561
157655	Praça Mário Azevedo Gomes - Terminal	M26	Ida	38,69189	-9,3593
157656	Praça 5 de Outubro - Estação	M26	Ida	38,69045	-9,3563
157657	Av. República N.1153	M26	Ida	38,68965	-9,3537
157658	Rua Machado dos Santos N.514	M26	Ida	38,69037	-9,3518
157659	Rua José Elias Garcia N.48	M26	Ida	38,6923	-9,3541
157695	Rua José Elias Garcia N.88 frente Escola 31 de Janeiro	M26	Ida	38,69442	-9,3552
157696	Rua Almada Negreiros N.44 - Centro de Saúde	M26	Ida	38,69779	-9,3565
157697	Rua Almada Negreiros N.248	M26	Ida	38,69952	-9,356

ID	Nome	Linha	Sentido	Latitude	Longitude
157663	Rua Dia Mundial da Criança - Escola	M26	Ida	38,70052	-9,355
157707	Rua Dia Mundial da Criança X Rua 18 de Janeiro	M26	Ida	38,70225	-9,355
157708	Rua Vasco da Gama N.119 A	M26	Ida	38,70367	-9,3548
157709	Rua Infante D. Henrique frente Lote 43	M26	Ida	38,70448	-9,3533
157710	Rua de Matarraque N.399 A - Escola	M26	Ida	38,70679	-9,351
157711	Rua Ecos de Paris Lote 21	M26	Ida	38,70742	-9,3508
157712	Av. Descobertas N.160	M26	Ida	38,70781	-9,3532
157713	Av. Francisca Lindoso frente N.410	M26	Ida	38,70727	-9,3548
157714	Av. Francisca Lindoso frente Farmácia	M26	Ida	38,70583	-9,3552
157715	Rua Gil Eanes X Parque António Sérgio	M26	Ida	38,70488	-9,3558
157716	Rua Ivone Silva N.171	M26	Ida	38,70395	-9,3595
157717	Av. Maria Lamas - Igreja	M26	Ida	38,70286	-9,3618
157718	Av. Maria Lamas X Av. Velha	M26	Ida	38,70293	-9,3639
157719	Av. Velha N.211	M26	Ida	38,70218	-9,363
157720	Rua Combatentes do Ultramar frente N.276	M26	Ida	38,70016	-9,3602
157721	Rua Combatentes do Ultramar N.47	M26	Ida	38,69903	-9,3585
157722	Rua Combatentes do Ultramar N.1057 - Centro de Saúde	M26	Ida	38,69767	-9,3569
157684	Rua José Elias Garcia N.77 - Escola 31 de Janeiro	M26	Ida	38,69462	-9,3553
157652	Rua José Elias Garcia N.37	M26	Ida	38,69234	-9,3542
157653	Rua José Relvas N.146 B	M26	Ida	38,69024	-9,3542
157654	Av. República N.1400 - Estação	M26	Ida	38,69064	-9,3561
7531	Malveira da Serra	M28	Ida	38,753	-9,4499
155739	Av. Nossa Senhora da Assunção N.977	M28	Ida	38,75288	-9,4485
155858	Rua de Cascais X - Largo	M28	Ida	38,75172	-9,4488
155859	Rua de Cascais N.542 frente Entre Montes	M28	Ida	38,74803	-9,4495
155860	Estrada da Malveira da Serra N.3 - Farta Pão	M28	Ida	38,74117	-9,4513
155861	Estrada da Malveira da Serra X Estrada da Boavista	M28	Ida	38,73743	-9,4489
155862	Estrada da Malveira da Serra X Charneca	M28	Ida	38,73354	-9,4473
155863	Estrada da Malveira da Serra X Aldeia do Juso	M28	Ida	38,73072	-9,4451
155729	Estrada da Malveira da Serra N.492	M28	Ida	38,72907	-9,4444
155730	Estrada da Malveira da Serra X Chesol	M28	Ida	38,72494	-9,4432
155731	Estrada da Malveira da Serra frente Auto Transcais	M28	Ida	38,7235	-9,4426
155732	Estrada da Malveira da Serra frente Minipreço	M28	Ida	38,71937	-9,4415
155630	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa X Birre	M28	Ida	38,71652	-9,4401
156257	Hospital de Cascais	M28	Ida	38,72893	-9,4184
157781	Rua Valentim Henrique frene Lote 12 A - Centro de Saúde	M28	Ida	38,72916	-9,4084
155888	Rua de Cascais N.392 frente GNR	M28	Ida	38,7299	-9,4111
155889	Rua João Pires Correia N.153	M28	Ida	38,73158	-9,4085
155945	Rua de Cascais - Largo	M28	Ida	38,73265	-9,4102
156066	Rua Conde Barão frente N.518 - Escola	M28	Ida	38,7313	-9,4031
156067	Rua Conde Barão frente Hospital	M28	Ida	38,73209	-9,4003
156068	Rua Conde Barão N.55	M28	Ida	38,73316	-9,3975
156305	Av. República - Lidl	M28	Ida	38,73499	-9,3965
156309	Rotunda Fernanda Mouzinho de Albuquerque	M28	Ida	38,73774	-9,3954
156310	Av. República - Lidl	M28	Volta	38,73774	-9,3954
156069	Rua Conde Barão N.24 A	M28	Volta	38,73508	-9,3965
156070	Rua Conde Barão - Hospital	M28	Volta	38,73319	-9,3975
156071	Rua Conde Barão - Escola	M28	Volta	38,73203	-9,401
155889	Rua João Pires Correia N.153	M28	Volta	38,73129	-9,4034
155945	Rua de Cascais - Largo	M28	Volta	38,73158	-9,4085
155888	Rua de Cascais N.392 frente GNR	M28	Volta	38,73265	-9,4102
157781	Rua Valentim Henrique frene Lote 12 A - Centro de Saúde	M28	Volta	38,7299	-9,4111
156257	Hospital de Cascais	M28	Volta	38,72916	-9,4084
155687	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa N.2130 X Birre	M28	Volta	38,72893	-9,4184
155651	Estrada da Malveira da Serra - Minipreço	M28	Volta	38,71664	-9,44
155688	Estrada da Malveira da Serra - Logoplaste	M28	Volta	38,71878	-9,4413
155696	Estrada da Malveira da Serra - Rotunda	M28	Volta	38,7235	-9,4425
155697	Estrada da Malveira da Serra N.1492	M28	Volta	38,72637	-9,4436
155698	Estrada da Malveira da Serra X Aldeia do Juso	M28	Volta	38,72905	-9,4444
155706	Estrada da Malveira da Serra X Quinta Caeira (Charneca)	M28	Volta	38,73043	-9,4449
155707	Estrada da Malveira X Estrada da Boavista	M28	Volta	38,73445	-9,4476
155708	Estrada da Malveira da Serra N.3026 - Pedra Azul	M28	Volta	38,73739	-9,4488
155709	Rua de Cascais N.452 - Entre Montes	M28	Volta	38,74119	-9,4513
155710	Rua de Cascais - Pizzeria	M28	Volta	38,74803	-9,4495
5055	Rua de Cascais 964	M28	Volta	38,75171	-9,4488
7531	Malveira da Serra	M28	Volta	38,75271	-9,4484
156111	São João do Estoril - Estação	M29	Ida	38,753	-9,4499
155670	Av. Lidador frente N.49	M29	Ida	38,70119	-9,3851
157780	Av. Gago Coutinho - Estacionamento	M29	Ida	38,7046	-9,386
156322	Rua do Campo Santo - Bombas	M29	Ida	38,70708	-9,3865
		M29	Ida	38,71099	-9,3861

ID	Nome	Linha	Sentido	Latitude	Longitude
156336	Av. Condes de Barcelona - Escola de Hotelaria do Estoril	M29	Ida	38,71446	-9,3903
5012	Av. D. Nuno Álvares Pereira frente N.1057	M29	Ida	38,71343	-9,393
155923	Av. República - Golf	M29	Ida	38,71839	-9,3941
155924	Av. República - Ponte	M29	Ida	38,72285	-9,398
155925	Av. República - Quinta do Patino	M29	Ida	38,72949	-9,3978
155926	Av. República N.2252 X	M29	Ida	38,73242	-9,3973
156305	Av. República - Lidl	M29	Ida	38,73499	-9,3965
156309	Rotunda Fernanda Mouzinho de Albuquerque	M29	Ida	38,73774	-9,3954
156309	Rotunda Fernanda Mouzinho de Albuquerque	M29	Volta	38,73774	-9,3954
156310	Av. República - Lidl	M29	Volta	38,73508	-9,3965
155909	Av. República - Casal das Rosas	M29	Volta	38,73243	-9,3973
155910	Av. República frente Quinta do Patino	M29	Volta	38,72951	-9,3978
155911	Av. República - Ponte	M29	Volta	38,72277	-9,3981
155912	Av. República - Golf	M29	Volta	38,71711	-9,3943
156337	Av. Condes de Barcelona - Bombas	M29	Volta	38,71437	-9,3904
156344	Rua do Campo Santo frente Bombas	M29	Volta	38,71126	-9,3863
157782	Av. Gago Coutinho	M29	Volta	38,70702	-9,3867
155658	Av. Lidador N.49	M29	Volta	38,70454	-9,386
156111	São João do Estoril - Estação	M29	Volta	38,70119	-9,3851
155664	Praça Mário Azevedo Gomes - Terminal	M30	Ida	38,69224	-9,3593
157656	Praça 5 de Outubro - Estação	M30	Ida	38,69045	-9,3563
5050	Av. Gago Coutinho X Rua João Soares	M30	Ida	38,69096	-9,3494
5052	Rua Melvin Jones - Pingo Doce	M30	Ida	38,69457	-9,3507
157681	Rua Odete de Saint-Maurice N.130 B	M30	Ida	38,6972	-9,3523
157662	Rua Dia Mundial da Criança N.234	M30	Ida	38,6995	-9,3545
157663	Rua Dia Mundial da Criança - Escola	M30	Ida	38,70052	-9,355
157751	Rua Dia Mundial da Criança - Vivenda Madorna	M30	Ida	38,7023	-9,355
157752	Rua Francisca Lindoso N.44	M30	Ida	38,70401	-9,3555
157753	Av. Francisca Lindoso X Rua Pinheirinho	M30	Ida	38,70639	-9,355
157738	Av. Descobertas frente N.212	M30	Ida	38,70803	-9,3538
157710	Rua de Matarraque N.399 A - Escola	M30	Ida	38,70679	-9,351
157704	Estrada da Serra de Sintra frente Rainha das Chaves	M30	Ida	38,70668	-9,3463
157462	Rua Cidade Viana do Castelo frente N.869	M30	Ida	38,71042	-9,3448
157463	Rua Almeida Garrett N.318	M30	Ida	38,71355	-9,3445
157464	Rua Principal N.444 - Casal Perdigoão	M30	Ida	38,7154	-9,344
157465	Rua Principal N.300 A	M30	Ida	38,7174	-9,3427
157466	Rua das Travessas frente Pavilhão	M30	Ida	38,71863	-9,3423
157467	Rua das Travessas N.13	M30	Ida	38,72009	-9,3431
156381	Av. Salgueiro Maia N.474	M30	Ida	38,72155	-9,3437
156382	Av. Salgueiro Maia N.672 frente Sociedade	M30	Ida	38,72277	-9,3417
157408	EN 249 - Auto Barão	M30	Ida	38,72342	-9,3361
157408	EN 249 - Auto Barão	M30	Volta	38,72342	-9,3361
156355	Av. Salgueiro Maia N.701 - Sociedade	M30	Volta	38,72291	-9,3413
156356	Rua Salgueiro Maia frente N.510	M30	Volta	38,72197	-9,3434
157490	Rua das Travessas frente N.260	M30	Volta	38,72004	-9,3431
157491	Rua das Travessas N.57 - Pavilhão	M30	Volta	38,71855	-9,3423
157492	Rua Principal frente N.300	M30	Volta	38,71746	-9,3427
157726	Rua Principal N.17 - Lidl	M30	Volta	38,71549	-9,344
157352	Av. 1 de Dezembro N.312	M30	Volta	38,71404	-9,3451
157493	Rua Eça de Queirós N.291	M30	Volta	38,71314	-9,3459
157494	Rua Cidade Viana do Castelo N.857	M30	Volta	38,71058	-9,3448
157675	Estrada da Serra de Sintra - Rainha das Chaves	M30	Volta	38,70692	-9,346
157711	Rua Ecos de Paris Lote 21	M30	Volta	38,70742	-9,3508
157712	Av. Descobertas N.160	M30	Volta	38,70781	-9,3532
157713	Av. Francisca Lindoso frente N.410	M30	Volta	38,70727	-9,3548
157714	Av. Francisca Lindoso frente Farmácia	M30	Volta	38,70583	-9,3552
157739	Av. Francisca Lindoso N.45 A - Jardim	M30	Volta	38,70399	-9,3555
157707	Rua Dia Mundial da Criança X Rua 18 de Janeiro	M30	Volta	38,70225	-9,355
157648	Rua Dia Mundial da Criança N.375 frente Escola	M30	Volta	38,70084	-9,3551
157649	Rua Dia Mundial da Criança N.215	M30	Volta	38,69959	-9,3546
157698	Av. Comandante Gilberto D. Duarte frente Escola	M30	Volta	38,69659	-9,3529
5053	Rua Melvin Jones - frente Pingo Doce	M30	Volta	38,69463	-9,3509
5051	Av. Gago Coutinho frente X Rua João Soares	M30	Volta	38,6914	-9,3492
157654	Av. República N.1400 - Estação	M30	Volta	38,69064	-9,3561
155664	Praça Mário Azevedo Gomes - Terminal	M31	Ida	38,69224	-9,3593
157295	Estação de Carcavelos	M31	Ida	38,68755	-9,336
157347	Rua Dr. José Joaquim de Almeida N.23	M31	Ida	38,69054	-9,3338
157296	Rua Dr. José Joaquim de Almeida N.4	M31	Ida	38,69029	-9,3351
157297	Av. Nossa Senhora dos Remédios N.56	M31	Ida	38,69104	-9,3367
157298	Estrada da Alagoa N.17 - Legrand	M31	Ida	38,69418	-9,3361
157299	Estrada da Alagoa N.287	M31	Ida	38,69484	-9,3387

ID	Nome	Linha	Sentido	Latitude	Longitude
5031	Rua Feliciano Moreira - frente Lidl	M31	Ida	38,69604	-9,3434
157702	Rua Feliciano Moreira N.424 frente Tanques	M31	Ida	38,69769	-9,3474
5033	Avenida dos Bombeiros Voluntários - N.761	M31	Ida	38,69853	-9,3513
157662	Rua Dia Mundial da Criança N.234	M31	Ida	38,6995	-9,3545
157663	Rua Dia Mundial da Criança - Escola	M31	Ida	38,70052	-9,355
157707	Rua Dia Mundial da Criança X Rua 18 de Janeiro	M31	Ida	38,70225	-9,355
157752	Rua Francisca Lindoso N.44	M31	Ida	38,70401	-9,3555
157753	Av. Francisca Lindoso X Rua Pinheirinho	M31	Ida	38,70639	-9,355
157713	Av. Francisca Lindoso frente N.410	M31	Ida	38,70727	-9,3548
5034	Avenida Descobertas N.604	M31	Ida	38,70952	-9,3578
156367	Rua Principal do Alto do Espargal	M31	Ida	38,71115	-9,3637
156368	Rua Inf. D. Henrique - Arco de Caparide	M31	Ida	38,71217	-9,3673
5056	Estr. Corredouras - Esc. Alapraia	M31	Ida	38,70976	-9,3732
156124	Rua Principal frente N.225	M31	Ida	38,71148	-9,3735
156125	Rua Principal N.466 - Largo/Chafariz	M31	Ida	38,71339	-9,3718
156126	Rua Principal frente N.587	M31	Ida	38,71464	-9,3722
156127	Estrada do Livramento - Rotunda Atibá	M31	Ida	38,72111	-9,3773
156128	Estrada do Livramento - Aldeia SOS	M31	Ida	38,72343	-9,3788
156129	Estrada do Livramento X Rua Coimbra	M31	Ida	38,72487	-9,3802
156130	Estrada do Livramento - Igreja	M31	Ida	38,72697	-9,3825
156131	Rua Principal N.18	M31	Ida	38,72819	-9,3835
156132	Rua Principal - Chafariz	M31	Ida	38,72938	-9,3839
5035	Rua Principal x Rua Mato Verde	M31	Ida	38,73185	-9,385
7536	Estrada de Manique	M31	Ida	38,73544	-9,3889
155930	Rua das Fisgas frente Baviera	M31	Ida	38,73723	-9,3896
157365	Rua dos Selões - Bombas	M31	Ida	38,73817	-9,3947
156309	Rotunda Fernanda Mouzinho de Albuquerque	M31	Ida	38,73774	-9,3954
156310	Av. República - Lidl	M31	Ida	38,73508	-9,3965
156069	Rua Conde Barão N.24 A	M31	Ida	38,73319	-9,3975
156070	Rua Conde Barão - Hospital	M31	Ida	38,73203	-9,401
156071	Rua Conde Barão - Escola	M31	Ida	38,73129	-9,4034
155889	Rua João Pires Correia N.153	M31	Ida	38,73158	-9,4085
155945	Rua de Cascais - Largo	M31	Ida	38,73265	-9,4102
155946	Rua de Cascais - GNR	M31	Ida	38,72992	-9,411
156257	Hospital de Cascais	M31	Ida	38,72893	-9,4184
156257	Hospital de Cascais	M31	Volta	38,72893	-9,4184
155888	Rua de Cascais N.392 frente GNR	M31	Volta	38,7299	-9,4111
156065	Rua João Pires Correia N.29	M31	Volta	38,73161	-9,4087
156303	Rua de Cascais - Largo	M31	Volta	38,73301	-9,4099
156066	Rua Conde Barão frente N.518 - Escola	M31	Volta	38,7313	-9,4031
156067	Rua Conde Barão frente Hospital	M31	Volta	38,73209	-9,4003
156068	Rua Conde Barão N.55	M31	Volta	38,73316	-9,3975
156305	Av. República - Lidl	M31	Volta	38,73499	-9,3965
156306	Rotunda Fernanda Mouzinho de Albuquerque N.5	M31	Volta	38,73764	-9,395
155905	Rua das Fisgas - Baviera	M31	Volta	38,73732	-9,3897
5057	Estrada de Manique	M31	Volta	38,7355	-9,389
5037	Rua Principal - frente N.568	M31	Volta	38,73237	-9,3855
156099	Rua Principal N.363 - Chafariz	M31	Volta	38,72949	-9,3839
156100	Rua Principal N.27	M31	Volta	38,72831	-9,3836
156101	Estrada do Livramento - Igreja	M31	Volta	38,7269	-9,3825
156102	Estrada do Livramento N.437 A - Casas Vila	M31	Volta	38,72488	-9,3803
156103	Estrada do Livramento frente N.282 - Aldeia SOS	M31	Volta	38,72346	-9,3791
156127	Estrada do Livramento - Rotunda Atibá	M31	Volta	38,72111	-9,3773
156104	Rua Principal X Rua do Pinheiro	M31	Volta	38,71466	-9,3723
156105	Rua da Samarra N.75 - Largo/Chafariz	M31	Volta	38,71317	-9,3717
156106	Rua Principal N.209	M31	Volta	38,71157	-9,3735
5058	Rua Principal - Esc Alapraia	M31	Volta	38,70996	-9,3736
156369	Rua Inf. D. Henrique - Arco de Caparide	M31	Volta	38,71217	-9,3673
156370	Rua Principal do Alto do Espargal N.149	M31	Volta	38,71102	-9,3639
5036	Avenida Descobertas N.253	M31	Volta	38,70948	-9,358
157713	Av. Francisca Lindoso frente N.410	M31	Volta	38,70727	-9,3548
157714	Av. Francisca Lindoso frente Farmácia	M31	Volta	38,70583	-9,3552
157739	Av. Francisca Lindoso N.45 A - Jardim	M31	Volta	38,70399	-9,3555
157751	Rua Dia Mundial da Criança - Vivenda Madorna	M31	Volta	38,7023	-9,355
157648	Rua Dia Mundial da Criança N.375 frente Escola	M31	Volta	38,70084	-9,3551
157649	Rua Dia Mundial da Criança N.215	M31	Volta	38,69959	-9,3546
5038	Avenida dos Bombeiros Voluntários - N.10	M31	Volta	38,69833	-9,3516
157676	Rua Feliciano Moreira - Tanques	M31	Volta	38,69736	-9,3465
5032	Rua Feliciano Moreira - Lidl	M31	Volta	38,69597	-9,3435
157343	Estrada da Alagoa N.347	M31	Volta	38,69484	-9,3395
157344	Estrada da Alagoa frente Centro Comunitário	M31	Volta	38,6936	-9,3358



ID	Nome	Linha	Sentido	Latitude	Longitude
157346	Rua Dr. José Joaquim de Almeida X Rua 5 de Outubro	M31	Volta	38,69024	-9,3353
157347	Rua Dr. José Joaquim de Almeida N.23	M31	Volta	38,69054	-9,3338
157295	Estação de Carcavelos	M31	Volta	38,68755	-9,336
155664	Praça Mário Azevedo Gomes - Terminal	M32	Ida	38,69224	-9,3593
157770	Rua das Avencas frente N.436	M32	Ida	38,69502	-9,3649
155666	Av. Jardim - Jardim	M32	Ida	38,69599	-9,3675
157771	Rua Afonso de Albuquerque N.22	M32	Ida	38,69639	-9,3687
155661	Rua do Murtal N.35 A	M32	Ida	38,69724	-9,3726
157772	Rua do Murtal N.300	M32	Ida	38,69927	-9,3723
157773	Av. Infante D. Henrique N.252	M32	Ida	38,70163	-9,3686
157774	Av. Infante D. Henrique N.85	M32	Ida	38,70201	-9,3666
157775	Rua Luísa Mendes N.225	M32	Ida	38,70084	-9,3646
157776	Av. Almirante João Azevedo Coutinho N.97	M32	Ida	38,69987	-9,361
157777	Rua Dr. Carlos Amaro N.68	M32	Ida	38,70108	-9,3604
157778	Rua Dr. Carlos Amaro N.238	M32	Ida	38,7025	-9,3608
157748	Rua Ivone Silva N.176	M32	Ida	38,70383	-9,3595
157779	Rua Gil Eanes Lote C3 - Minimercado	M32	Ida	38,70476	-9,3558
157753	Av. Francisca Lindoso X Rua Pinheirinho	M32	Ida	38,70639	-9,355
157754	Av. Francisca Lindoso N.590 - Rotunda	M32	Ida	38,70851	-9,3539
5042	Rua Bento de Jesus Caraça N.86	M32	Ida	38,71225	-9,3503
5043	Praça Fernando Lopes Graça - frente Igreja	M32	Ida	38,71389	-9,3493
157378	Rua Manuel Vieira Rosa frente N.158	M32	Ida	38,71433	-9,3472
157464	Rua Principal N.444 - Casal Perdigão	M32	Ida	38,7154	-9,344
157465	Rua Principal N.300 A	M32	Ida	38,7174	-9,3427
157466	Rua das Travessas frente Pavilhão	M32	Ida	38,71863	-9,3423
157467	Rua das Travessas N.13	M32	Ida	38,72009	-9,3431
156381	Av. Salgueiro Maia N.474	M32	Ida	38,72155	-9,3437
156382	Av. Salgueiro Maia N.672 frente Sociedade	M32	Ida	38,72277	-9,3417
156383	Av. Salgueiro Maia frente N.1139 B	M32	Ida	38,72377	-9,3365
157421	EN 249 - Farmácia	M32	Ida	38,72486	-9,334
157422	EN 247 frente Lote 1	M32	Ida	38,72699	-9,3345
157423	EN 249 frente MOTIVO	M32	Ida	38,73092	-9,3368
157424	EB 249 - Hipogest	M32	Ida	38,73373	-9,3384
157425	EN 249 - Chafariz	M32	Ida	38,73699	-9,3393
157426	EN 249 frente Sociedade	M32	Ida	38,73842	-9,3397
157426	EN 249 frente Sociedade	M32	Volta	38,73842	-9,3397
157403	EN 249 - Largo	M32	Volta	38,73701	-9,3393
157404	EN 249 - Stand	M32	Volta	38,73371	-9,3385
157405	EN 249 - Bosch	M32	Volta	38,73063	-9,3366
157406	EN 249 Lote 1	M32	Volta	38,72741	-9,3348
157407	EN 249 - Chafariz	M32	Volta	38,72546	-9,3338
156354	Rua Salgueiro Maia N.1139 B	M32	Volta	38,72379	-9,3366
156355	Av. Salgueiro Maia N.701 - Sociedade	M32	Volta	38,72291	-9,3413
156356	Rua Salgueiro Maia frente N.510	M32	Volta	38,72197	-9,3434
157490	Rua das Travessas frente N.260	M32	Volta	38,72004	-9,3431
157491	Rua das Travessas N.57 - Pavilhão	M32	Volta	38,71855	-9,3423
157492	Rua Principal frente N.300	M32	Volta	38,71746	-9,3427
157726	Rua Principal N.17 - Lidl	M32	Volta	38,71549	-9,344
157352	Av. 1 de Dezembro N.312	M32	Volta	38,71404	-9,3451
157353	Rua Manuel Vieira Rosa - Chafariz	M32	Volta	38,71437	-9,3472
156360	Praça Fernando Lopes Graça - Igreja	M32	Volta	38,71386	-9,3494
5041	Rua Bento de Jesus Caraça N.85	M32	Volta	38,71229	-9,3504
157737	Av. Francisca Lindoso frente N.620 A - Rotunda	M32	Volta	38,70876	-9,3539
157714	Av. Francisca Lindoso frente Farmácia	M32	Volta	38,70583	-9,3552
157715	Rua Gil Eanes X Parque António Sérgio	M32	Volta	38,70488	-9,3558
157716	Rua Ivone Silva N.171	M32	Volta	38,70395	-9,3595
157783	Rua Dr. Carlos Amaro N.221	M32	Volta	38,70238	-9,361
157720	Rua Combatentes do Ultramar frente N.276	M32	Volta	38,70016	-9,3602
157784	Rua Almirante João Azevedo Coutinho Lote 4	M32	Volta	38,69998	-9,3615
157785	Rua Luísa Mendes N.278	M32	Volta	38,70102	-9,3648
157786	Av. Infante D. Henrique N.395	M32	Volta	38,702	-9,3671
157787	Av. Infante D. Henrique N.249 C	M32	Volta	38,70168	-9,3687
157788	Rua do Murtal frente Restaurante Feito ao Bife	M32	Volta	38,69895	-9,3727
157789	Av. Almirante Gago Coutinho frente N.316	M32	Volta	38,69633	-9,3726
155662	Av. Jardim frente Jardim	M32	Volta	38,69582	-9,3675
157790	Rua das Avencas N.436	M32	Volta	38,69506	-9,365
155664	Praça Mário Azevedo Gomes - Terminal	M32	Volta	38,69224	-9,3593
157598	Estrada Principal do Arneiro - E.Leclerc	M33	Ida	38,71009	-9,3295
157599	Estrada do Arneiro X Bairro do Pinhal	M33	Ida	38,70852	-9,3278
157600	Estrada Principal do Arneiro frente Sociedade	M33	Ida	38,70604	-9,3253
157601	Estrada Principal do Arneiro N.63 frente Pingo Doce	M33	Ida	38,70428	-9,3237



ID	Nome	Linha	Sentido	Latitude	Longitude
157602	Av. Gonçalves Zarco Lote 25 frente Mosteiro	M33	Ida	38,7028	-9,3247
157515	Rua do Funchal N.2	M33	Ida	38,69958	-9,3262
157512	Av. Gonçalves Zarco - Café Belavista	M33	Ida	38,69784	-9,3291
157516	Av. Dr. Francisco de Sá Carneiro N.729 A	M33	Ida	38,69925	-9,3352
157517	Rua Afonso de Albuquerque N.104	M33	Ida	38,70087	-9,3388
157644	Largo de São Domingos - Igreja	M33	Ida	38,70202	-9,3411
157496	Rua do Zambujal N.201 A - Bairro dos Sete Castelos	M33	Ida	38,70339	-9,3427
157675	Estrada da Serra de Sintra - Rainha das Chaves	M33	Ida	38,70692	-9,346
157711	Rua Ecos de Paris Lote 21	M33	Ida	38,70742	-9,3508
157754	Av. Francisca Lindoso N.590 - Rotunda	M33	Ida	38,70851	-9,3539
5042	Rua Bento de Jesus Caraça N.86	M33	Ida	38,71225	-9,3503
5043	Praca Fernando Lopes Graça - frente Igreja	M33	Ida	38,71389	-9,3493
157378	Rua Manuel Vieira Rosa frente N.158	M33	Ida	38,71433	-9,3472
157379	Av. Amália Rodrigues N.485	M33	Ida	38,71491	-9,3437
157380	Av. Amália Rodrigues N.219	M33	Ida	38,71355	-9,3413
157338	EN 249 - Cemitério de São Domingos de Rana	M33	Ida	38,71241	-9,3391
157306	Rua da Fidelidade frente Centro de Saúde	M33	Ida	38,71327	-9,3366
157336	Estrada da Mata da Torre N.369	M33	Ida	38,71149	-9,3342
157581	Estrada Principal do Arneiro frente E.Leclerc	M33	Volta	38,71023	-9,3295
157307	Estrada da Mata da Torre N.341	M33	Volta	38,71158	-9,3343
157337	Rua da Fidelidade - Centro de Saúde	M33	Volta	38,71324	-9,3363
157349	Av. Amália Rodrigues frente N.77 - Cemitério	M33	Volta	38,71268	-9,3395
157350	Av. Amália Rodrigues frente N.315	M33	Volta	38,71364	-9,3414
157351	Rua Almeida Garrett - Lidl	M33	Volta	38,71489	-9,3442
157352	Av. 1 de Dezembro N.312	M33	Volta	38,71404	-9,3451
157353	Rua Manuel Vieira Rosa - Chafariz	M33	Volta	38,71437	-9,3472
156360	Praca Fernando Lopes Graça - Igreja	M33	Volta	38,71386	-9,3494
5041	Rua Bento de Jesus Caraça N.85	M33	Volta	38,71229	-9,3504
157737	Av. Francisca Lindoso frente N.620 A - Rotunda	M33	Volta	38,70876	-9,3539
157710	Rua de Matarraque N.399 A - Escola	M33	Volta	38,70679	-9,351
157704	Estrada da Serra de Sintra frente Rainha das Chaves	M33	Volta	38,70668	-9,3463
157459	Rua do Zambujal N.233	M33	Volta	38,70357	-9,3431
157667	Rua do Zambujal N.245 A - Largo	M33	Volta	38,70203	-9,3413
157521	Rua Afonso de Albuquerque N.43 A	M33	Volta	38,70094	-9,339
157522	Av. Dr. Francisco de Sá Carneiro frente N.858 - Escola	M33	Volta	38,69961	-9,3363
157526	Av. Gonçalves Zarco frente Café Belavista	M33	Volta	38,6978	-9,329
157570	Av. Gonçalves Zarco frente N.245	M33	Volta	38,69823	-9,3267
157571	Av. Gonçalves Zarco N.472 A	M33	Volta	38,6998	-9,3254
157572	Av. Gonçalves Zarco N.812 - Mosteiro	M33	Volta	38,70278	-9,3246
157573	Rua da Mina X Arneiro - Quinta Agronmica	M33	Volta	38,70364	-9,3234
157578	Estrada Principal do Arneiro - Pingo Doce	M33	Volta	38,70511	-9,3242
157579	Estrada Principal do Arneiro - Sociedade	M33	Volta	38,70613	-9,3253
157580	Estrada Principal do Arneiro X Bairro do Pinhal	M33	Volta	38,70851	-9,3277
155677	Av. Costa Pinto - Terminal de Cascais	M34	Ida	38,70151	-9,42
155678	Av. D. Pedro I - Mercado	M34	Ida	38,70196	-9,421
155865	Rua Dr. Fernando M. F. Baptista Viegas - Tribunal	M34	Ida	38,7012	-9,4285
155866	Rua Jayme Thompson N.1	M34	Ida	38,69988	-9,4268
155867	Av. 25 de Abril - Casa da Avó	M34	Ida	38,69856	-9,4282
155868	Av. Inf. D. Henrique N.606 - Torre Infante	M34	Ida	38,69645	-9,4305
5020	Av. Inf. D. Henrique frente N.487	M34	Ida	38,69985	-9,4328
5021	Av. Inf. D. Henrique frente N.911 - Escola	M34	Ida	38,70335	-9,4345
155740	Rua Joaquim Ereira frente Bombas	M34	Ida	38,70511	-9,4354
155741	Rua Joaquim Ereira frente N.1267 - Casa de Repouso	M34	Ida	38,70671	-9,4375
155742	Rua Joaquim Ereira N.1498	M34	Ida	38,70634	-9,4402
155743	Rua Joaquim Ereira N.1642	M34	Ida	38,70608	-9,4422
156171	Rua dos Eucalptos N.1463	M34	Ida	38,70543	-9,4434
5027	Rua dos Pinheiros frente N.148 - Edf. Armnia B	M34	Ida	38,70248	-9,4453
5022	Praca dos Pinheiros frente N.131	M34	Ida	38,70092	-9,4446
5026	Rua das Acácias X Rua dos Sobreiros frente	M34	Ida	38,69794	-9,4453
5024	Rua dos Cedros X Rua dos Hibiscos frente	M34	Ida	38,69632	-9,4431
5023	Rua dos Cedros X Rua dos Hibiscos	M34	Volta	38,69644	-9,4431
5025	Rua das Acácias X Rua dos Sobreiros	M34	Volta	38,69804	-9,4452
155644	Praca dos Pinheiros N.131	M34	Volta	38,70097	-9,4445
155645	Rua dos Pinheiros N.148 - Edf. Armnia B	M34	Volta	38,70249	-9,4451
156247	Rua dos Eucalptos N.1476	M34	Volta	38,70536	-9,4436
155744	Rua Joaquim Ereira - Minimercado	M34	Volta	38,70606	-9,4421
155745	Rua Joaquim Ereira N.33	M34	Volta	38,7062	-9,4408
155873	Rua Joaquim Ereira N.1267	M34	Volta	38,70668	-9,4375
155874	Rua Joaquim Ereira - Bombas	M34	Volta	38,70528	-9,4357
155875	Av. Inf. D. Henrique N.911 - Escola	M34	Volta	38,70335	-9,4348
5019	Av. Inf. D. Henrique N.487	M34	Volta	38,6998	-9,4329

ID	Nome	Linha	Sentido	Latitude	Longitude
155749	Av. Inf. D. Henrique N.109	M34	Volta	38,69622	-9,4305
155750	Av. 25 de Abril N.803	M34	Volta	38,69852	-9,4282
155737	Av. 25 de Abril - Cidadela	M34	Volta	38,70034	-9,4257
155738	Av. Marginal - Chaves do Areeiro	M34	Volta	38,7007	-9,4199
155677	Av. Costa Pinto - Terminal de Cascais	M34	Volta	38,70151	-9,42
157401	EN 249 frente Apadil	M35	Ida	38,74457	-9,3419
157402	EN 249 - Vitrohm	M35	Ida	38,74174	-9,3414
157403	EN 249 - Largo	M35	Ida	38,73701	-9,3393
157404	EN 249 - Stand	M35	Ida	38,73371	-9,3385
157405	EN 249 - Bosch	M35	Ida	38,73063	-9,3366
157406	EN 249 Lote 1	M35	Ida	38,72741	-9,3348
157407	EN 249 - Chafariz	M35	Ida	38,72546	-9,3338
157408	EN 249 - Auto Barão	M35	Ida	38,72342	-9,3361
157409	EN 249 - Dureza	M35	Ida	38,72183	-9,338
157410	EN 249 - Elefante Azul	M35	Ida	38,71937	-9,3394
157411	Rua de Zambeze - Vivenda Marques	M35	Ida	38,71488	-9,3391
157338	EN 249 - Cemitério de São Domingos de Rana	M35	Ida	38,71241	-9,3391
157339	Estrada de São Domingos frente Brisa	M35	Ida	38,71006	-9,3387
157340	Largo de São Domingos de Rana - Igreja	M35	Ida	38,70214	-9,3408
157341	Estrada da Rebelva N.961	M35	Ida	38,69893	-9,3413
157342	Estrada da Rebelva N.629	M35	Ida	38,69579	-9,3417
157412	Estrada da Rebelva N.199	M35	Ida	38,69201	-9,3417
157413	Av. República frente N.998	M35	Ida	38,69025	-9,3398
157346	Rua Dr. José Joaquim de Almeida X Rua 5 de Outubro	M35	Ida	38,69024	-9,3353
157347	Rua Dr. José Joaquim de Almeida N.23	M35	Ida	38,69054	-9,3338
157295	Estação de Carcavelos	M35	Ida	38,68755	-9,336
157295	Estação de Carcavelos	M35	Volta	38,68755	-9,336
157296	Rua Dr. José Joaquim de Almeida N.4	M35	Volta	38,69029	-9,3351
157414	Av. República N.960	M35	Volta	38,69032	-9,3391
157415	Estrada da Rebelva frente Quinta do Lameiro	M35	Volta	38,69065	-9,3415
157416	Rua Frei Armando da Câmara - Pingo Doce	M35	Volta	38,692	-9,3414
157300	Estrada da Rebelva N.626	M35	Volta	38,69575	-9,3416
157301	Estrada da Rebelva frente N.893	M35	Volta	38,69817	-9,3414
157302	Estrada da Rebelva frente N.1081 A	M35	Volta	38,69975	-9,341
157303	Largo de São Domingos - Igreja	M35	Volta	38,70275	-9,3409
157304	Estrada de São Domingos - Brisa	M35	Volta	38,71063	-9,3386
157348	EN 247 - Minipreço	M35	Volta	38,71138	-9,3384
157417	EN 249 frente Cemitério de São Domingos de Rana	M35	Volta	38,71284	-9,3391
157418	EN 249 - Sol e Mar	M35	Volta	38,71983	-9,3394
157419	EN 249 frente Dureza	M35	Volta	38,72163	-9,3381
157420	EN 249 - Rotunda	M35	Volta	38,72327	-9,3362
157421	EN 249 - Farmácia	M35	Volta	38,72486	-9,334
157422	EN 247 frente Lote 1	M35	Volta	38,72699	-9,3345
157423	EN 249 frente MOTIVO	M35	Volta	38,73092	-9,3368
157424	EB 249 - Hipogest	M35	Volta	38,73373	-9,3384
157425	EN 249 - Chafariz	M35	Volta	38,73699	-9,3393
157426	EN 249 frente Sociedade	M35	Volta	38,73842	-9,3397
157427	EN 249 frente Vitrohm	M35	Volta	38,74192	-9,3413
157428	EN 249 - Apadil	M35	Volta	38,74414	-9,3417
157401	EN 249 frente Apadil	M36	Ida	38,74457	-9,3419
157402	EN 249 - Vitrohm	M36	Ida	38,74174	-9,3414
157403	EN 249 - Largo	M36	Ida	38,73701	-9,3393
157404	EN 249 - Stand	M36	Ida	38,73371	-9,3385
157405	EN 249 - Bosch	M36	Ida	38,73063	-9,3366
157406	EN 249 Lote 1	M36	Ida	38,72741	-9,3348
157407	EN 249 - Chafariz	M36	Ida	38,72546	-9,3338
157313	Estrada de Polima N.1007 C	M36	Ida	38,72479	-9,3317
157590	Estrada de Polima frente SóPlacas	M36	Ida	38,72364	-9,3304
157591	Estrada Outeiro de Polima N.1631 - Adricar	M36	Ida	38,72121	-9,3285
157592	Estrada Outeiro de Polima frente N.12	M36	Ida	38,71888	-9,3267
157593	Estrada Principal do Outeiro frente N.900 A - Largo	M36	Ida	38,71787	-9,324
157594	Estrada Principal do Outeiro Lote 1	M36	Ida	38,71695	-9,3254
157595	Estrada Principal do Outeiro N.A-515	M36	Ida	38,71491	-9,3267
157596	Estrada Principal do Outeiro N.259 B - Saint Dominic's	M36	Ida	38,71331	-9,3281
157597	Estrada Principal do Outeiro N.81	M36	Ida	38,71195	-9,3296
157598	Estrada Principal do Arneiro - E.Leclerc	M36	Ida	38,71009	-9,3295
157599	Estrada do Arneiro X Bairro do Pinhal	M36	Ida	38,70852	-9,3278
157600	Estrada Principal do Arneiro frente Sociedade	M36	Ida	38,70604	-9,3253
157601	Estrada Principal do Arneiro N.63 frente Pingo Doce	M36	Ida	38,70428	-9,3237
157572	Av. Gonçalves Zarco N.812 - Mosteiro	M36	Ida	38,70278	-9,3246
157571	Av. Gonçalves Zarco N.472 A	M36	Ida	38,6998	-9,3254



ID	Nome	Linha	Sentido	Latitude	Longitude
157570	Av. Gonçalves Zarco frente N.245	M36	Ida	38,69823	-9,3267
157512	Av. Gonçalves Zarco - Café Belavista	M36	Ida	38,69784	-9,3291
157668	Rua Dr. Baltazar Cabral Lote 3	M36	Ida	38,69402	-9,335
157345	Av. Nossa Senhora dos Remédios N.53	M36	Ida	38,69102	-9,3367
157346	Rua Dr. José Joaquim de Almeida X Rua 5 de Outubro	M36	Ida	38,69024	-9,3353
157347	Rua Dr. José Joaquim de Almeida N.23	M36	Ida	38,69054	-9,3338
157295	Estação de Carcavelos	M36	Ida	38,68755	-9,336
157295	Estação de Carcavelos	M36	Volta	38,68755	-9,336
157347	Rua Dr. José Joaquim de Almeida N.23	M36	Volta	38,69054	-9,3338
157296	Rua Dr. José Joaquim de Almeida N.4	M36	Volta	38,69029	-9,3351
157297	Av. Nossa Senhora dos Remédios N.56	M36	Volta	38,69104	-9,3367
157643	Rua Dr. Baltazar Cabral frente Lote 4	M36	Volta	38,69397	-9,3351
157526	Av. Gonçalves Zarco frente Café Belavista	M36	Volta	38,6978	-9,329
157570	Av. Gonçalves Zarco frente N.245	M36	Volta	38,69823	-9,3267
157571	Av. Gonçalves Zarco N.472 A	M36	Volta	38,6998	-9,3254
157572	Av. Gonçalves Zarco N.812 - Mosteiro	M36	Volta	38,70278	-9,3246
157573	Rua da Mina X Arneiro - Quinta Agronómica	M36	Volta	38,70364	-9,3234
157578	Estrada Principal do Arneiro - Pingo Doce	M36	Volta	38,70511	-9,3242
157579	Estrada Principal do Arneiro - Sociedade	M36	Volta	38,70613	-9,3253
157580	Estrada Principal do Arneiro X Bairro do Pinhal	M36	Volta	38,70851	-9,3277
157581	Estrada Principal do Arneiro frente E.Leclerc	M36	Volta	38,71023	-9,3295
157582	Estrada Principal do Outeiro - Cabine EDP	M36	Volta	38,71185	-9,3296
157583	Estrada Principal do Outeiro frente N.259 - Saint Dominic's	M36	Volta	38,71316	-9,3281
157584	Estrada Principal do Outeiro frente N.515	M36	Volta	38,71492	-9,3266
157585	Estrada Principal do Outeiro frente Lote 1	M36	Volta	38,71689	-9,3254
157586	Estrada Principal do Outeiro Lote 14 - Largo	M36	Volta	38,71814	-9,3237
157587	Estrada Principal do Outeiro N.1360	M36	Volta	38,71894	-9,3266
157588	Estrada Principal do Outeiro frente Lote A - Spie	M36	Volta	38,7208	-9,3281
157589	Estrada Principal do Outeiro X SoPlacas	M36	Volta	38,72389	-9,3303
157330	Estrada de Polima N.1007 D frente Controlauto	M36	Volta	38,72487	-9,3311
157421	EN 249 - Farmácia	M36	Volta	38,72486	-9,334
157422	EN 247 frente Lote 1	M36	Volta	38,72699	-9,3345
157423	EN 249 frente MOTIVO	M36	Volta	38,73092	-9,3368
157424	EB 249 - Hipogest	M36	Volta	38,73373	-9,3384
157425	EN 249 - Chafariz	M36	Volta	38,73699	-9,3393
157426	EN 249 frente Sociedade	M36	Volta	38,73842	-9,3397
157427	EN 249 frente Vitrohm	M36	Volta	38,74192	-9,3413
157428	EN 249 - Apadil	M36	Volta	38,74414	-9,3417



Anexo D – Interfaces

O presente Anexo pretende identificar as Interfaces a considerar na Proposta de Rede de Transportes Públicos para Concelho de Cascais, quanto à sua localização e área aproximada. Atendendo à estratégia municipal de desenvolvimento territorial, nomeadamente o Estudo dos Corredores de Transporte Público em Sítio Próprio (TPSP), nalguns casos serão apresentados projetos mais detalhados ao nível de estudo prévio.

Por outro lado, são também identificadas interfaces, que apresentam localizações estratégicas na Proposta de Rede de Transporte Público, contudo só permitem a tomada e largada de passageiros, pelo que nestes casos, a proposta será ao nível da requalificação dos espaços existentes.

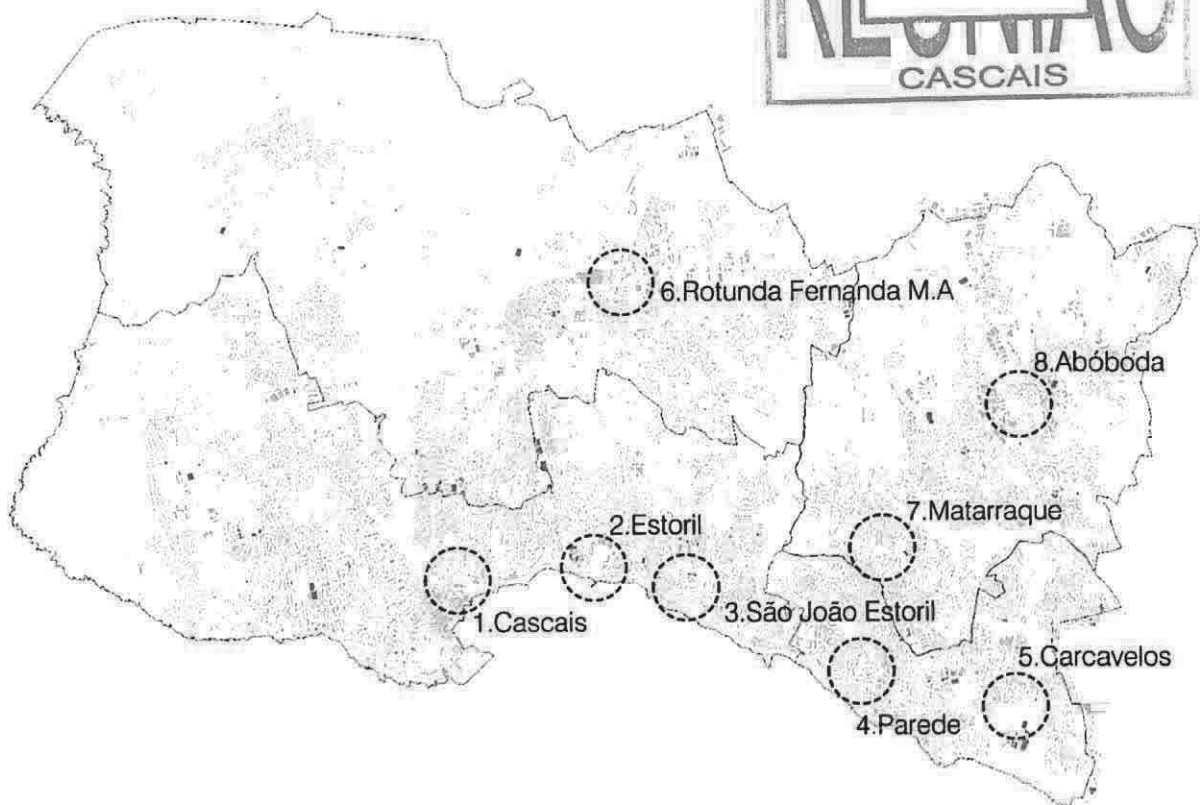
Sempre que possível, e de acordo com a natureza de cada interface, poderá ser contemplado um edifício/quiosque de apoio a passageiros, com um programa a contemplar:

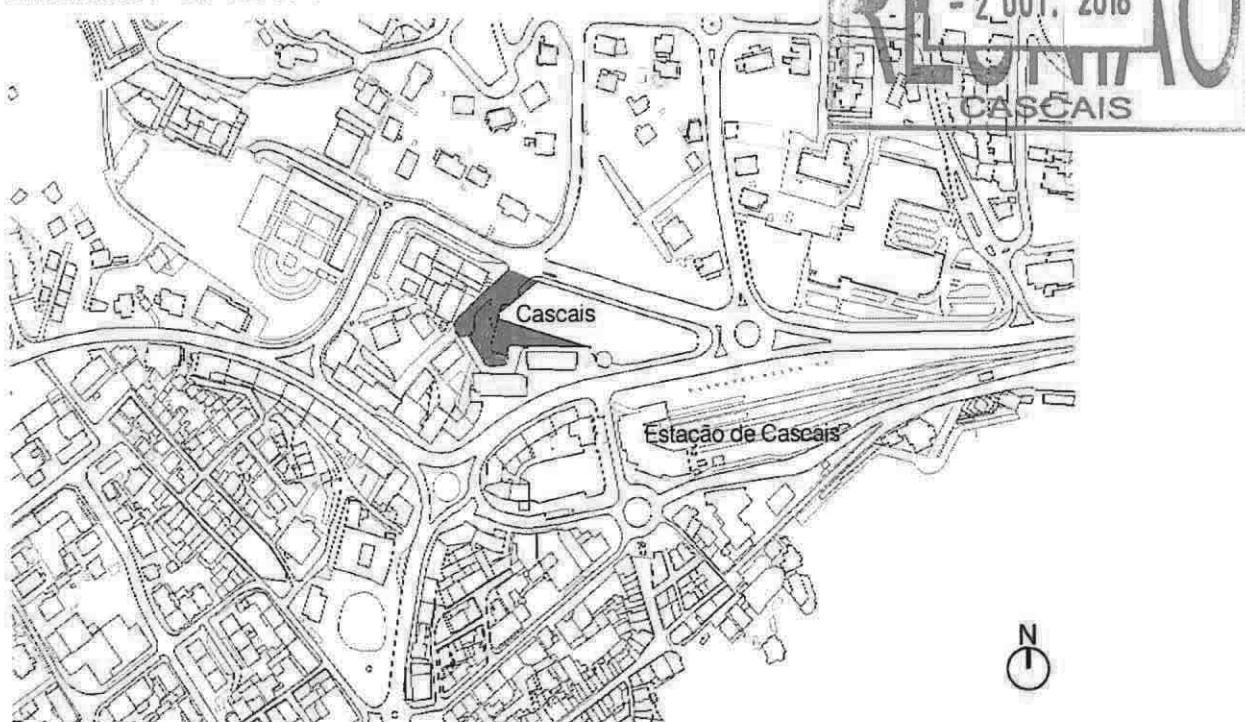
- Bilheteira
- Posto de Informação
- Apoio administrativo
- Sala/Átrio de espera
- Cafetaria/Bar
- Loja de conveniência
- Instalações Sanitárias públicas e privadas.



Interfaces > LOCALIZAÇÃO

IDENTIFICAÇÃO DOS INTERFACES NA PROPOSTA DE REDE DE TP



Interfaces > EXISTENTES | INTERVENÇÃO PROFUNDA NO EDIFICADO**Interface > 1. Cascais**

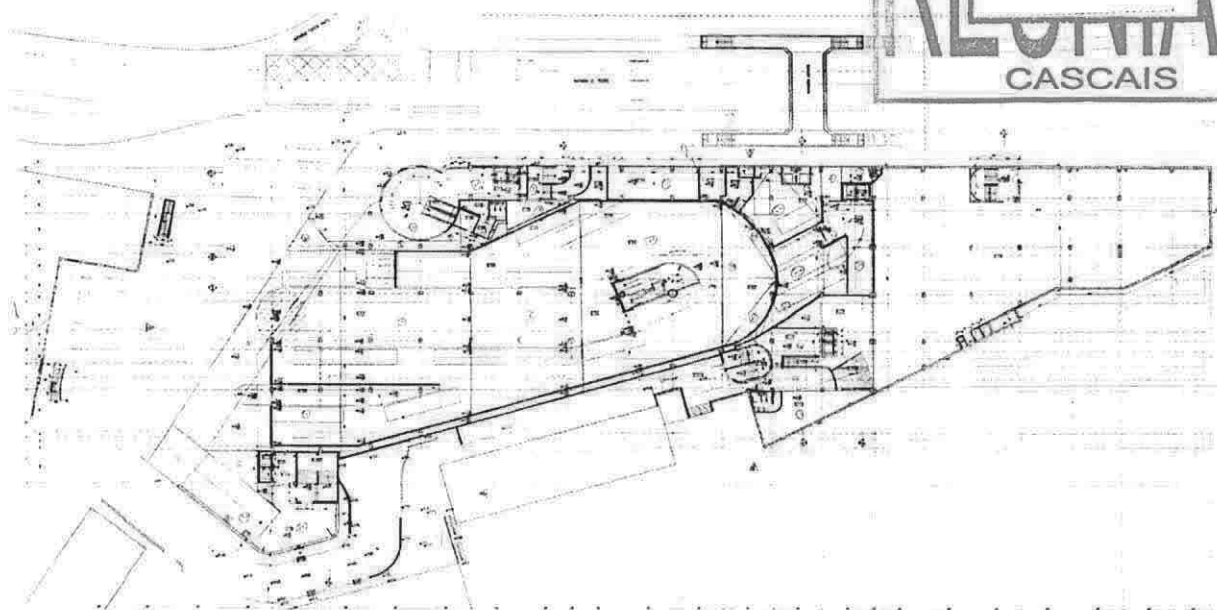
Caraterizado como o ponto de maior nível de serviço na Proposta de Rede de TP, o terminal rodoviário de cascais, localiza-se no piso -1 do equipamento comercial do Cascais Villa e faz ligação à estação de comboios de Cascais. Trata-se de um imóvel municipal, fração "B" do prédio inscrito sob o artigo matricial n.º 15762 da União de Freguesias de Cascais e Estoril, sendo a sua composição: "faixas de rodagem, com paragens de autocarros, cais pedonal, dois lugares de estacionamento, duas instalações sanitárias com antecâmara e espaço de reserva com instalação sanitária".

Entrou para a posse do Município de Cascais no âmbito do Alvará de loteamento n.º 1115 em que o loteador – Terras do Atlântico – Atividades Turísticas, S.A., cede ao Município de Cascais 4.050,00m² de área de construção destinada a equipamento público e terminal rodoviário, sendo a área deste último igual a 3.605,00m². Esta cedência concretizou-se por meio de Escritura de Cedência Gratuita celebrada em 14/02/2012.

Prevê-se para esta interface a requalificação e manutenção geral do espaço existente, contemplando áreas de bilheteira, posto de informação, apoio

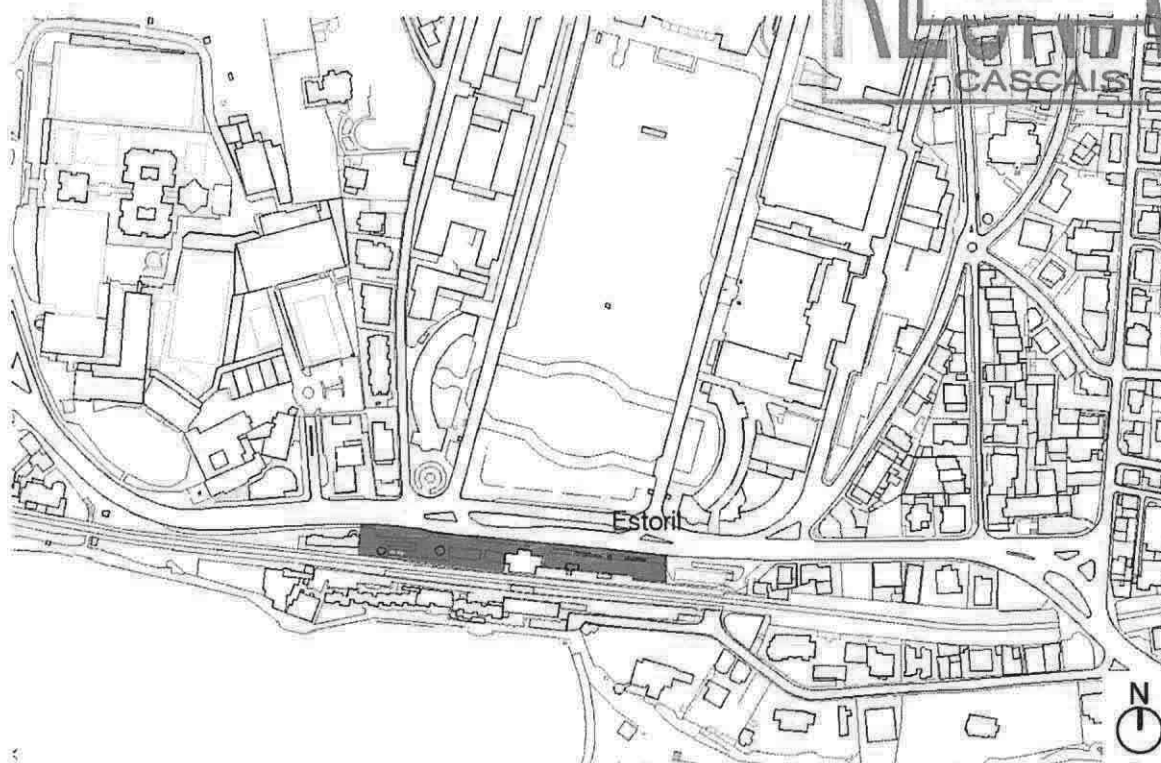
administrativo, sala/átrio de espera; cafetaria/bar/ loja de conveniência, instalações sanitárias públicas e privadas, bem como a otimização do funcionamento da interface para a garantia da circulação dos veículos com menor número de pontos de conflito com os movimentos pedonais.

PLANTA DO PISO -1 DO EDIFÍCIO CASCAIS VILLA – CENTRO COMERCIAL



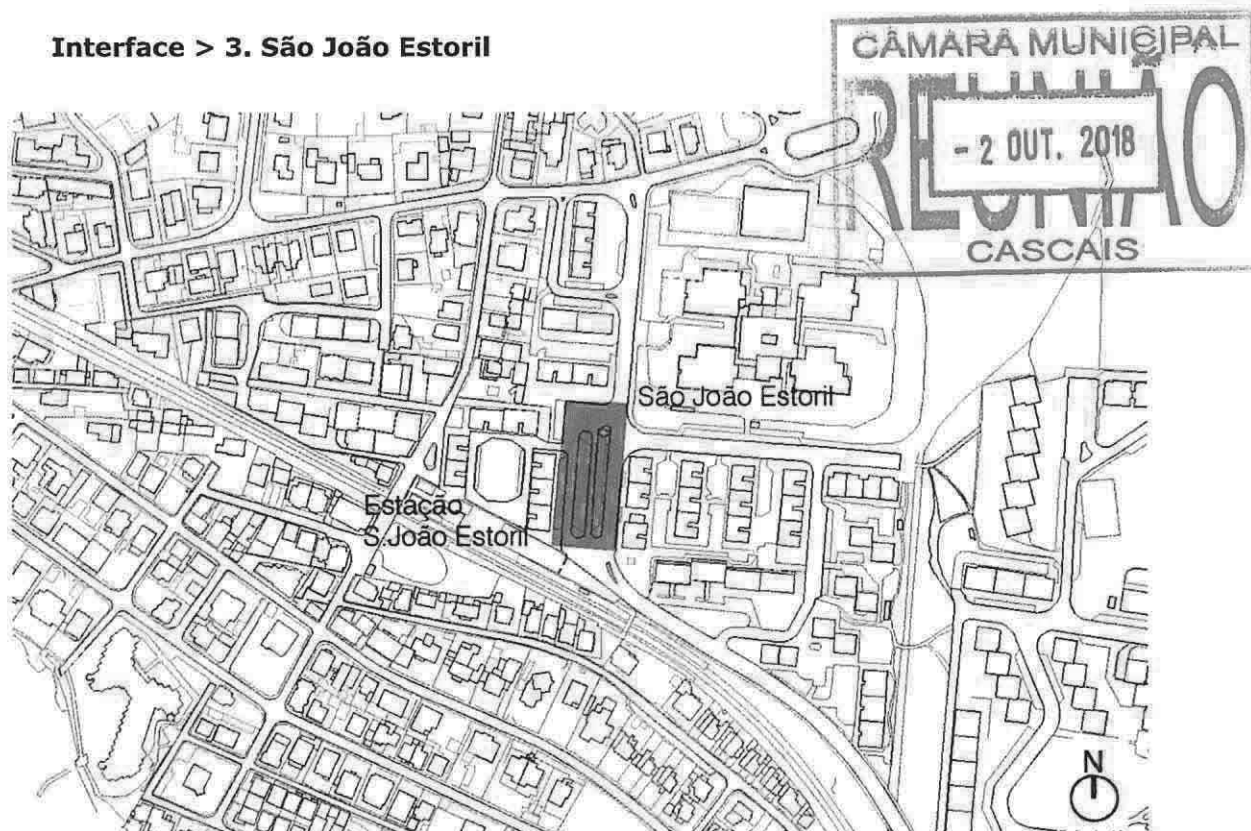
Interfaces > EXISTENTES | INTERVENÇÃO EM ESPAÇO PÚBLICO

Interface > 2. Estoril



Adjacente à estação ferroviária do Estoril, a Interface do Estoril tem uma área de 3600m² aproximadamente. Resultante da estratégia municipal de desenvolvimento territorial, prevê-se a requalificação do terminal rodoviário existente, nomeadamente quanto às paragens de autocarros, coberturas e abrigos na tomada e largada de passageiros, articulando as circulações pedonais, otimizando, desta forma, o funcionamento da interface e garantindo-se a circulação dos veículos com menor número de pontos de conflito com os movimentos pedonais. Tal implica a reformulação profunda do espaço público, incluindo passeios, zonas de circulação automóvel e/ou vias BUS.

À semelhança das interfaces acima mencionadas, e no sentido da melhoria das condições de atendimento aos utilizadores de TP, recomenda-se que seja ainda equacionada a instalação de um posto de informação e de venda de títulos de TP, o qual poderá ainda funcionar como posto de atendimento do sistema de bicicletas partilhadas.

Interface > 3. São João Estoril

A interface de S. João de Estoril, decorrente da estratégia municipal expressa no estudo dos Corredores de TPSP, neste caso, o Eixo 5 e Eixo central Interior, que faz a ligação entre Alcabideche e S. João de Estoril e entre Alapraia e estação de S. João de Estoril. Localiza-se na Av. Mariano Cyrilo de Carvalho, junto ao liceu de S. João de Estoril e a estação ferroviária, com uma área de 3700m² aproximadamente. Dada a natureza do lugar, prevê-se a requalificação da interface rodoviária, nomeadamente quanto às paragens de autocarros, coberturas e abrigos na tomada e largada de passageiros, articulando as circulações pedonais, otimizando, desta forma, o funcionamento da interface e garantindo-se a circulação dos veículos com menor número de pontos de conflito com os movimentos pedonais. Tal implica a reformulação profunda do espaço público, incluindo passeios, zonas de circulação automóvel e/ou vias BUS.

À semelhança das interfaces acima mencionadas, e no sentido da melhoria das condições de atendimento aos utilizadores de TP, recomenda-se que seja ainda equacionada a instalação de um posto de informação e de venda de títulos de TP, o qual poderá ainda funcionar como posto de atendimento do sistema de bicicletas partilhadas.



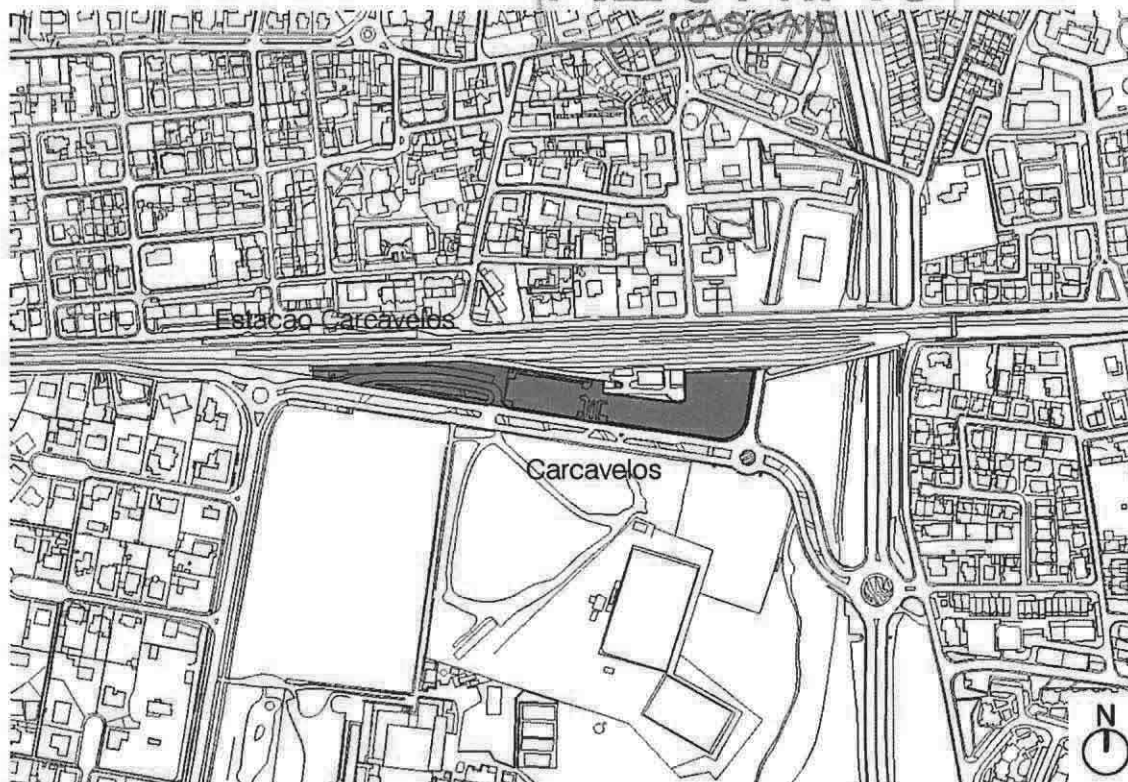
Interface > 4. Parede



Na Parede, a interface de Transporte rodoviária ocupa parte da Praça Mário Azevedo Gomes, junto à Rua de Timor, uma vez tratar-se da área com maior disponibilidade de espaço para estacionamento de autocarros, com uma área aproximada de 3500m². Devido à distância entre este terminal e a estação ferroviária da parede (cerca de 500m), uma parte significativa de passageiros opta pela utilização da paragem principal, na Praça 5 de Outubro, já que esta permite uma conexão mais rápida à oferta promovida pela Linha de Cascais.

Para a interface da Parede, resultante da estratégia de desenvolvimento territorial - Estudo do TPSP – Eixo 8 de ligação entre a Parede e a Abóboda – está prevista a requalificação urbana da praça, com a pedonalização de toda esta zona e a realocação dos abrigos de TP da Av. Da Republica, passando a realizar-se a paragem dos veículos de TP na faixa de rodagem deste arruamento.

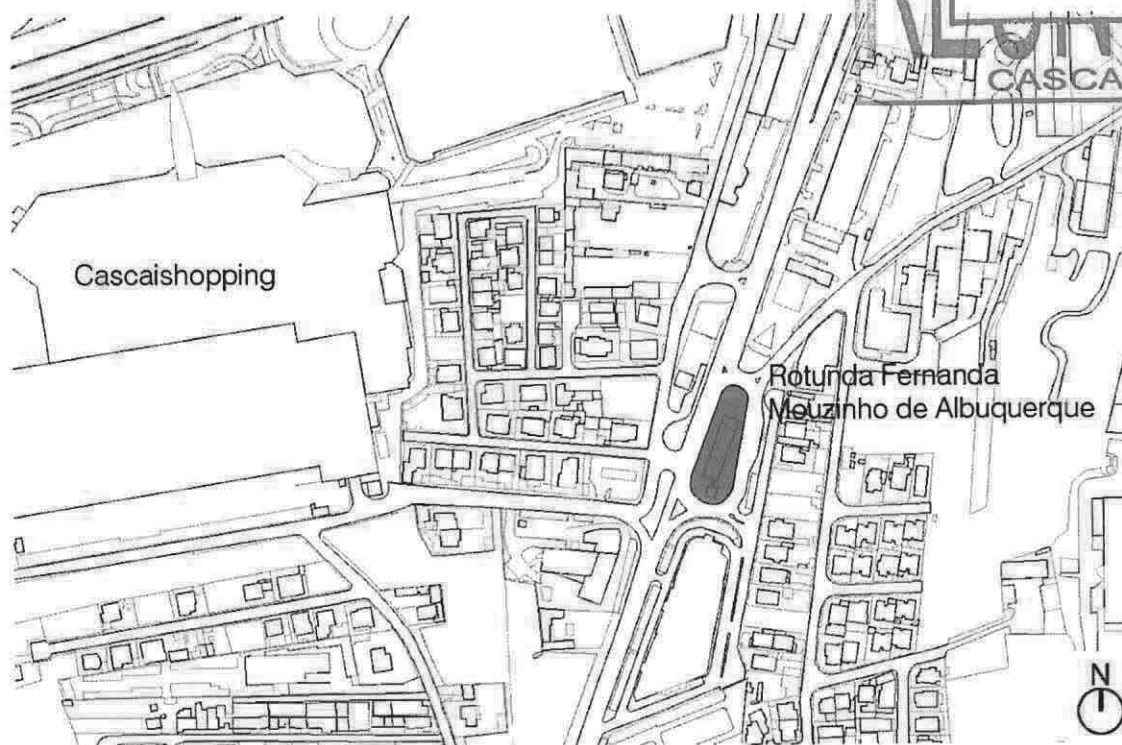
De modo a melhorar as condições de atendimento aos utilizadores de TP, recomenda-se que seja ainda equacionada a instalação nesta praça de um posto de informação e de venda de títulos de TP, o qual poderá ainda funcionar como posto de atendimento do sistema de bicicletas partilhadas, quando este estiver a funcionar na Parede.

**Interface > 5. Carcavelos**

A interface de Carcavelos, com uma área aproximada de 1.4ha, localiza-se junto à estação de ferroviária de Carcavelos, resultante da estratégia de desenvolvimento territorial - Estudo dos Corredores de TPSP. Dada a natureza do território existente, pretende-se a requalificação da interface, nomeadamente quanto às paragens de autocarros, coberturas e abrigos na tomada e largada de passageiros, articulando as circulações pedonais, otimizando, desta forma, o funcionamento da interface e garantindo-se a circulação dos veículos com menor número de pontos de conflito com os movimentos pedonais. Tal implica a reformulação profunda do espaço público, incluindo passeios, zonas de circulação automóvel e/ou vias BUS. Em alternativa, admite-se a manutenção da cobertura existente, embora melhorando os sistemas de informação ao utilizador.

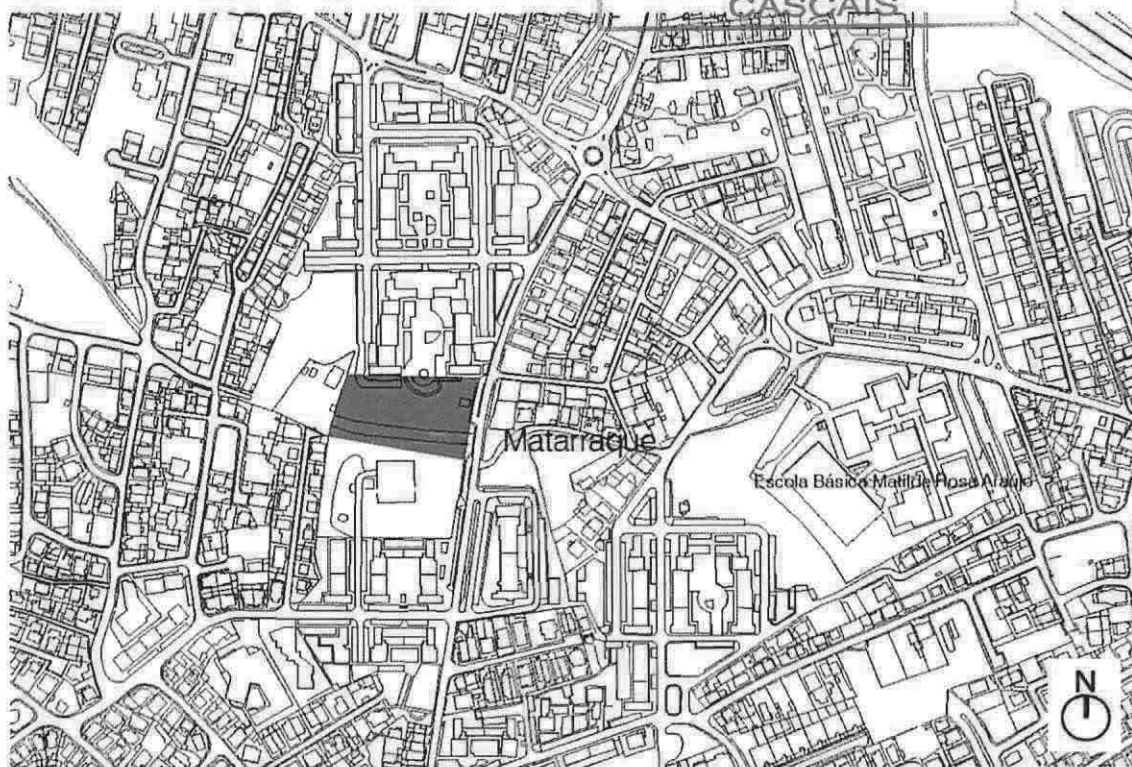
À semelhança das interfaces acima mencionadas, e no sentido da melhoria das condições de atendimento aos utilizadores de TP, recomenda-se que seja ainda equacionada a instalação de um posto de informação e de venda de títulos de TP, o qual poderá ainda funcionar como posto de atendimento do sistema de bicicletas partilhadas.

Interface > 6. Rotunda Fernanda Mouzinho de Albuquerque



A interface da Rotunda Fernanda Mouzinho de Albuquerque, com uma área aproximada de 1600m², localiza-se junto do equipamento Cascaishopping e resulta da estratégia de desenvolvimento territorial – Eixo 5 do TPSP e Eixo central interior (ETAC01) – é um ponto onde se concentram linhas intermunicipais, passando a ser a primeira paragem na entrada no município e a última na saída do município, assumindo assim uma importante função de distribuição. Dada a natureza do território existente, pretende-se dotar a interface de paragens e abrigos para a tomada e largada de passageiros, articulando as circulações pedonais para a garantia de uma boa acessibilidade. Tal implica a reformulação profunda do espaço público, incluindo passeios, zonas de circulação automóvel e/ou vias BUS.

No sentido da melhoria das condições de atendimento aos utilizadores de TP, recomenda-se que seja ainda equacionada a instalação de um posto de informação e de venda de títulos de TP, o qual poderá ainda funcionar como posto de atendimento do sistema de bicicletas partilhadas.

Interfaces > PROPOSTAS | OBRA NOVA**Interface > 7. Matarraque**

No âmbito da estratégia de desenvolvimento territorial do município - Estudo do TPSP, eixo 8 de ligação entre a Parede e a Abóboda, está prevista a construção para uma interface de 2.^a hierarquia em Matarraque, com localização adjacente à Avenida Francisca Lindoso e com uma área de 1ha aproximadamente.

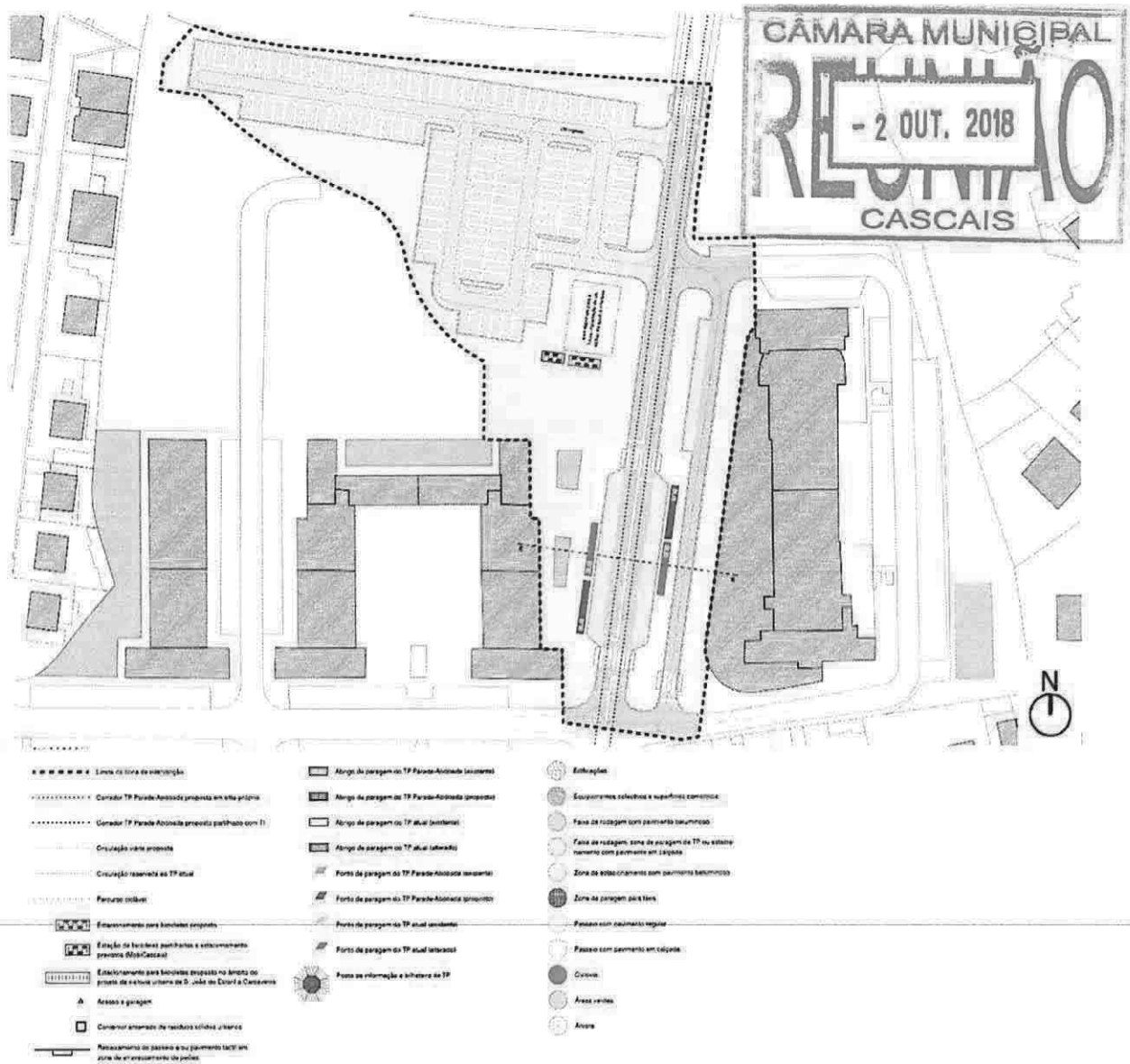
Esta zona do percurso de TP, Parede-Abóboda, destaca-se pela proximidade à prevista Via Longitudinal Sul (VLS), na qual está equacionada a introdução de uma nova oferta de TP estruturante para o concelho, e pela maior disponibilidade de espaço para a criação de estacionamento dissuasor. Esta localização da interface apresenta condições vantajosas para promover a articulação entre as novas ofertas de TP, assim como para promover a realização de cadeias de *Park&Ride*.

Neste contexto, foi desenvolvida uma solução preliminar de *layout* da interface que, de acordo com a oferta de espaço disponível, permitisse a consideração de todas as suas componentes (paragem dos autocarros, parque de estacionamento dissuasor, edifício de apoio zonas de circulação rodoviária e pedonal, entre outras) e uma

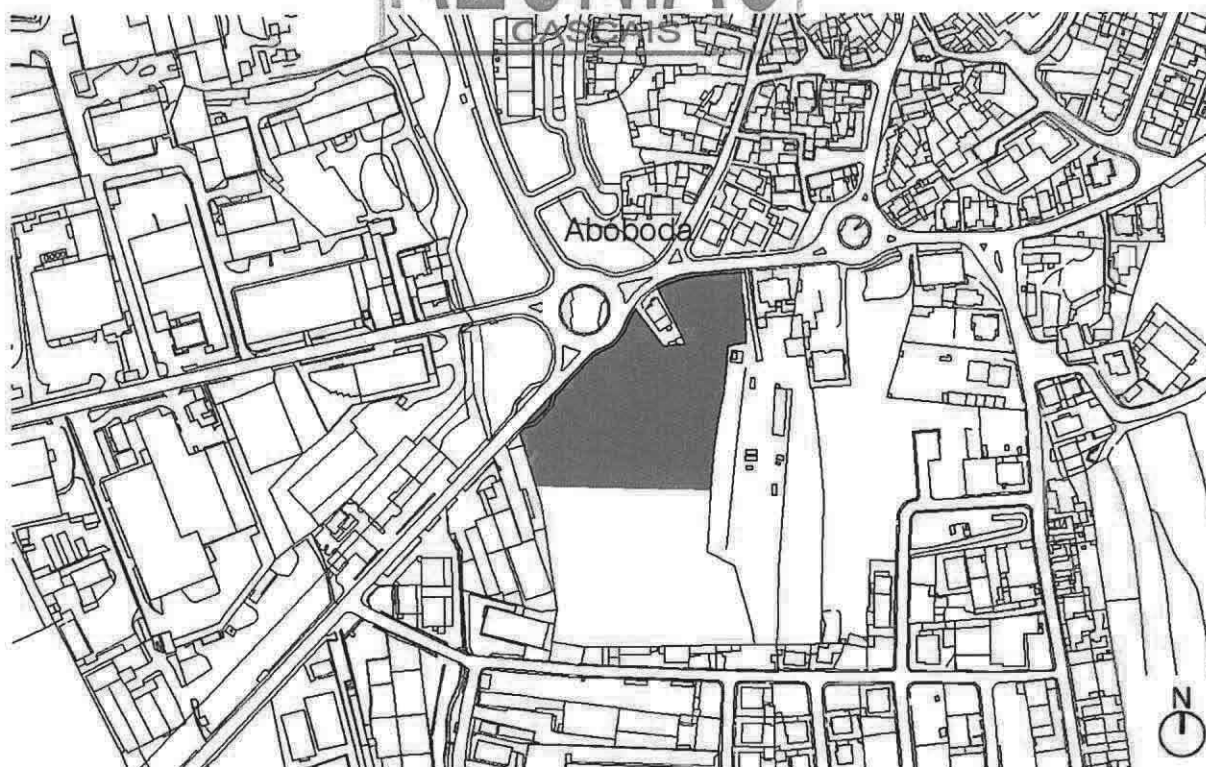
otimização do funcionamento, garantindo-se a circulação dos veículos com menor número de pontos de conflito com os movimentos pedonais.

Neste sentido, propõe-se que seja criado, nesta interface, um parque de estacionamento dissuasor com uma capacidade aproximada de 130 veículos, e que para a construção do edifício de apoio, com 70m² aproximadamente, seja contemplando: átrio e sala de espera, bilheteiras, instalações sanitárias e áreas de apoio.

ESTUDO DE APOIO À INSERÇÃO DO CORREDOR DE TRANSPORTE PÚBLICO EM SÍTIO PRÓPRIO (TPSP) NO EIXO DE LIGAÇÃO ENTRE A PAREDE E A ABÓBODA – Proposta da Interface de Matarraque



- 2 OUT. 2018

Interface > 8. Abóboda

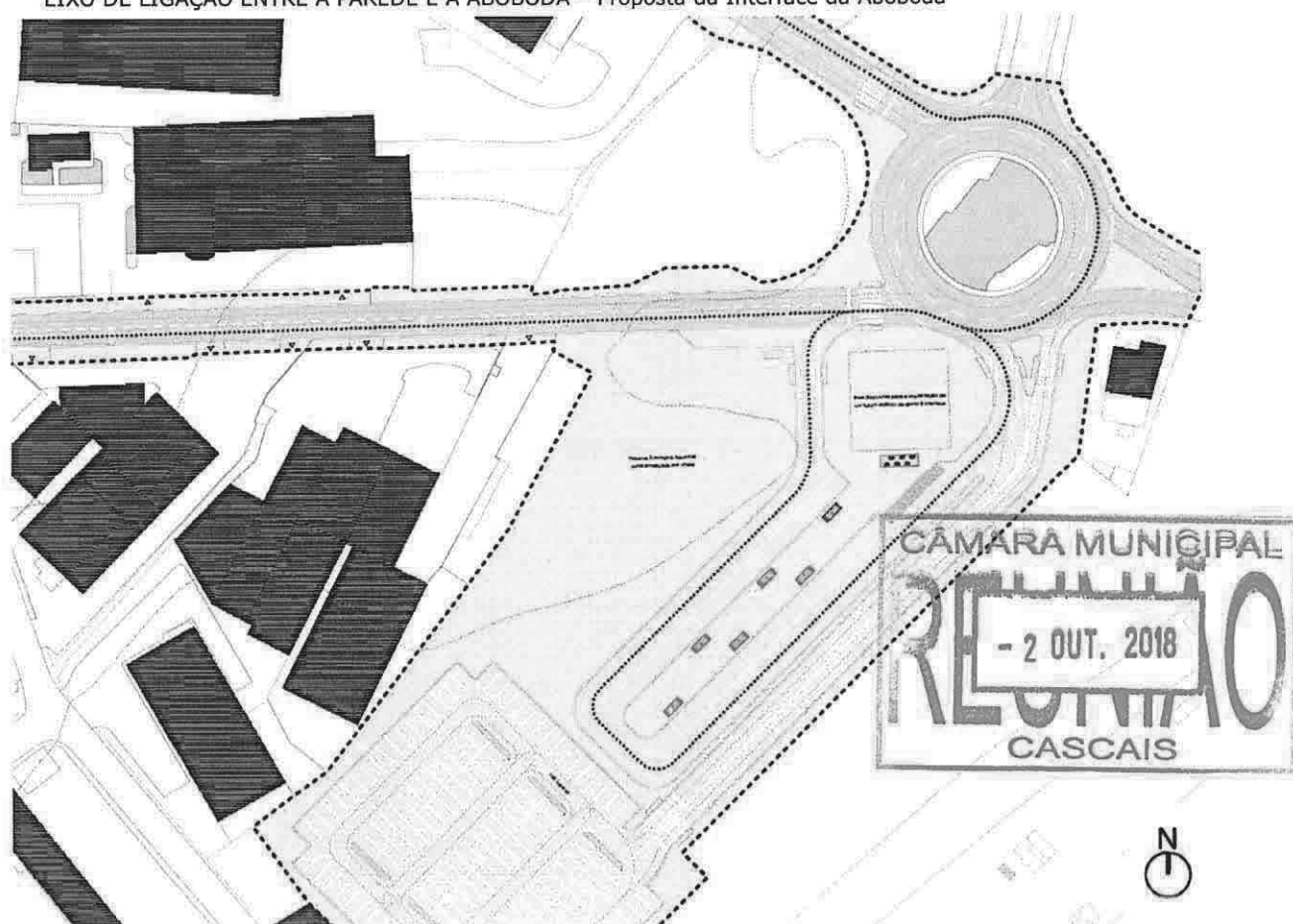
A interface da Abóboda, a sul da rotunda da Av. Salgueiro Maia com a Estrada Nacional 249-4, tem uma área aproximada de 1ha, resultante da estratégia de desenvolvimento territorial, neste caso concreto, do Estudo do TPSP – Eixo 8 de ligação entre a Parede e a Abóboda.

Esta interface distingue-se das restantes paragens pela maior disponibilidade de espaço para estacionamento (autocarro e transporte individual) e pela proximidade a uma ligação rodoviária estruturante prevista, nomeadamente a Variante à Abóboda, apresentando assim condições vantajosas para promover a transferência do TI para o TP.

Neste sentido, está prevista a construção de uma interface de 2.^a hierarquia, com área disponível para a implementação de um edifício de apoio, com uma área de 100m² aproximadamente (contemplando: átrio e sala de espera, bilheteiras, cafetaria, instalações sanitárias, áreas de apoio e sala de espera para motoristas), bem como, a disponibilização de 6 zonas de paragem de autocarros com abrigo, a criação de um parque de estacionamento com cerca de 148 lugares, a

disponibilização de estacionamento para bicicletas coberto (cerca de 14 lugares) e a disponibilização de 3 lugares de táxis.

ESTUDO DE APOIO À INSERÇÃO DO CORREDOR DE TRANSPORTE PÚBLICO EM SÍTIO PRÓPRIO (TPSP) NO EIXO DE LIGAÇÃO ENTRE A PAREDE E A ABÓBODA – Proposta da Interface da Abóboda



SIMBOLOGIA

<ul style="list-style-type: none"> --- Limite da zona de intervenção Corredor TP Parede-Abóboda proposto em sítio próprio Corredor TP Parede-Abóboda proposto partilhado com TI Circulação viária proposta Circulação reservada ao TP atual Percurso ciclável Estacionamento para bicicletas proposto Estação de bicicletas partilhadas e estacionamento previstos (MobiCascais) Estacionamento para bicicletas proposto no âmbito do projeto da ciclovias urbana de S. João do Estoril a Carcaveiros Acesso a garagem Contendor enterrado de resíduos sólidos urbanos Relevaramento do passeio e/ou pavimento tátil em zona de ataraxamento de peões 	<ul style="list-style-type: none"> Abrigo de paragem do TP Parede-Abóboda (existente) Abrigo de paragem do TP Parede-Abóboda (proposto) Abrigo de paragem do TP atual (existente) Abrigo de paragem do TP atual (alterado) Posto de paragem do TP Parede-Abóboda (existente) Posto de paragem do TP Parede-Abóboda (proposto) Posto de paragem do TP atual (existente) Posto de paragem do TP atual (alterado) Posto de informação e bilheteira de TP 	<ul style="list-style-type: none"> Edifícios Equipamentos colectivos e superfícies comerciais Faixa de rodagem com pavimento betuminoso Faixa de rodagem, zona de paragem de TP ou estacionamento com pavimento em calçada Zona de estacionamento com pavimento betuminoso Zona de paragem para táxi Passeio com pavimento regular Passeio com pavimento em calçada Ciclovias Áreas verdes Árvores
---	---	--



Anexo E – Tabela de correspondência de emissões de NOx

Autocarros standard

Tipologia	NOx
Euro V	3,09
Euro VI	0,597
GN (EEV)	2,5
Hidrogénio	0
Elétrico	0

Minibus/semiurbanos

Tipologia	NOx
Euro VI até 2017	0,96
Euro VI 2018/2020	0,496
Hidrogénio	0
Elétrico	0

Nota: correspondência feita a partir da metodologia oficial adotada pelos países da União Europeia para inventários de emissões de poluentes atmosféricos da Agência Europeia do Ambiente, disponível em <https://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2016>.





Anexo F – Regras da marca “MobiCascais”

Viaturas

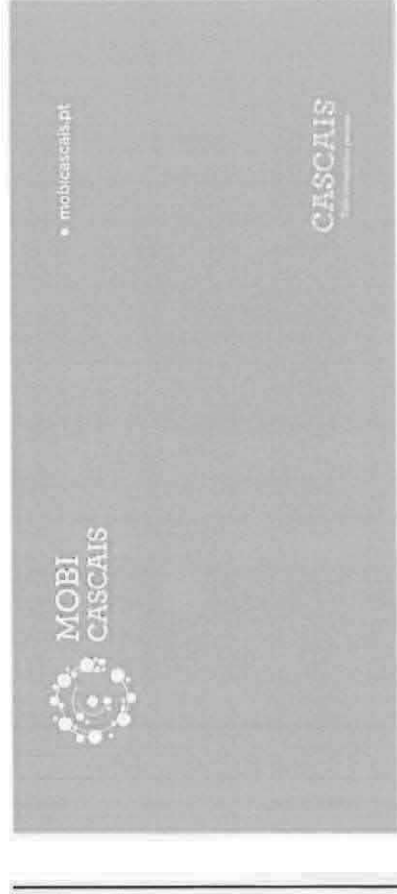
**MERCEDES BENZ
SPRINTER CITY**





TRASEIRA

088



2440





CÂMARA MUNICIPAL
RECEBIMOS
- 2 OUT. 2018
CASCAIS

LATERAL
Entrada Passageiros



1400



7620



DIANTEIRA





LATERAL
Entrada Motorista



1400

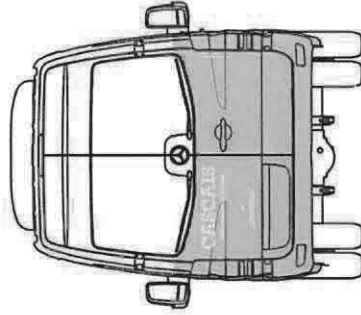
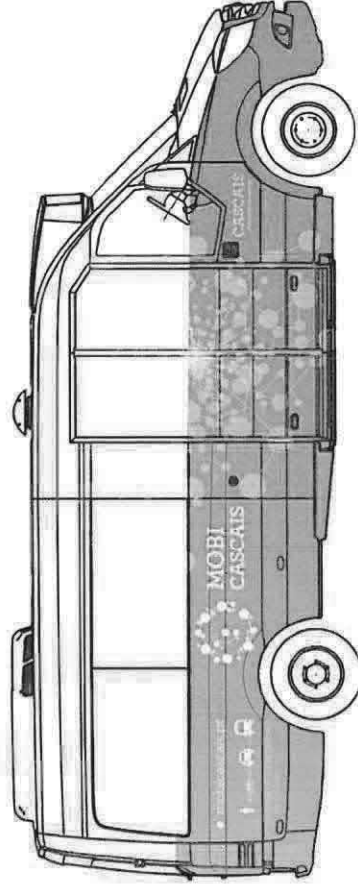
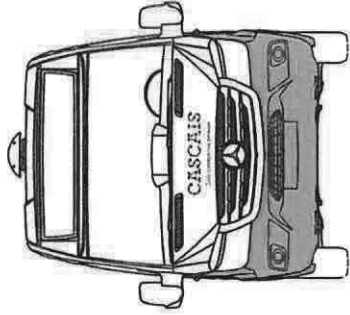
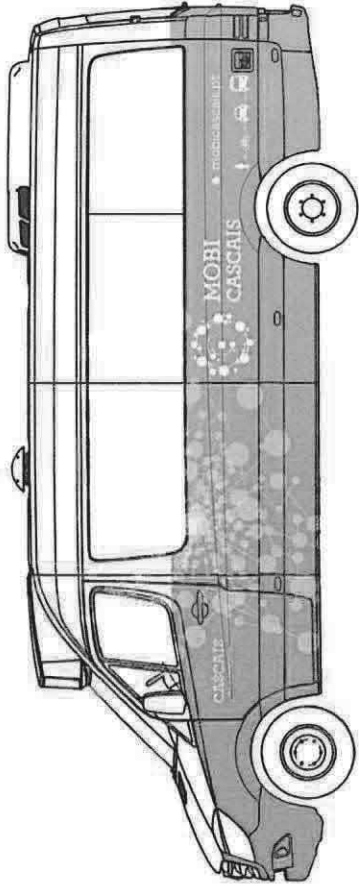
7620





GABINETE DE DESIGN
PROPOSTA MB printer City 35
MOBICASCAIS

27 jun 16



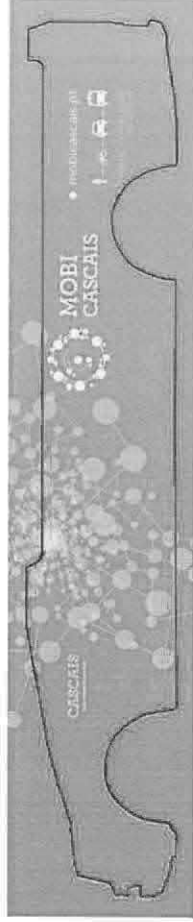
Scale
1:70



GABINETE DE DESIGN
PROPOSTA MB printer City 35
MOBICASCAIS

27 Jun 16

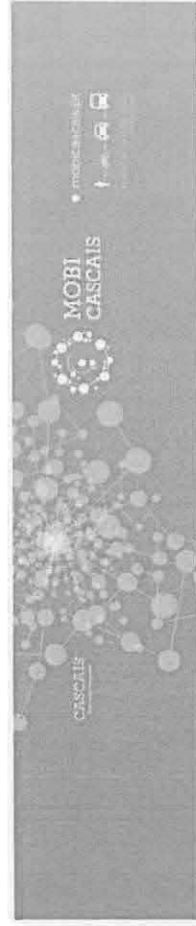
guias de recorte

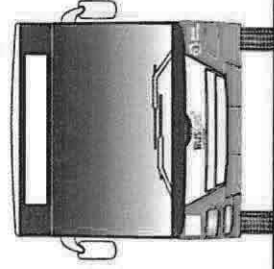
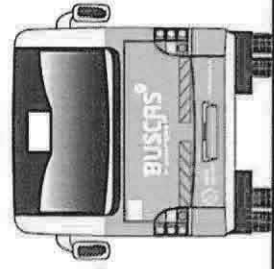
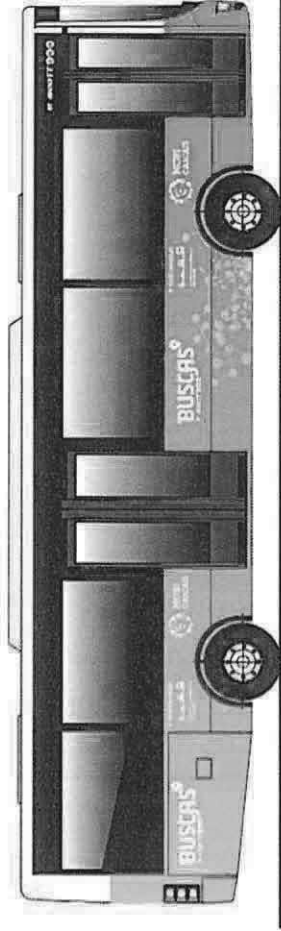


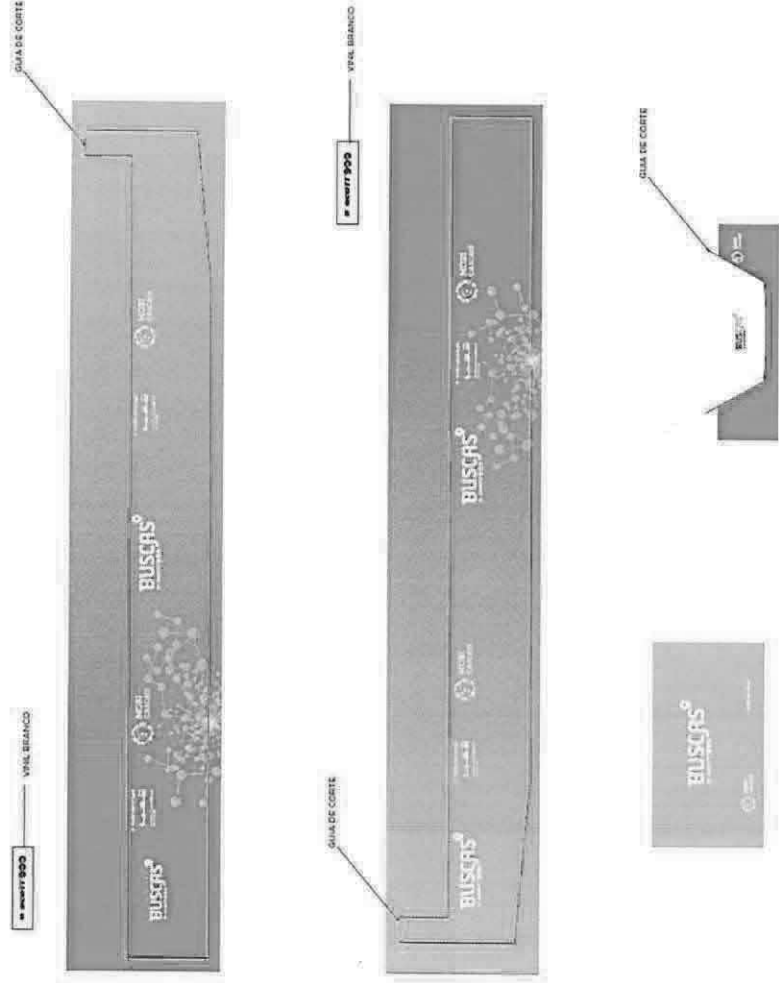


GABINETE DE DESIGN
PROPOSTA MB printer City 35
MOBICASCAIS

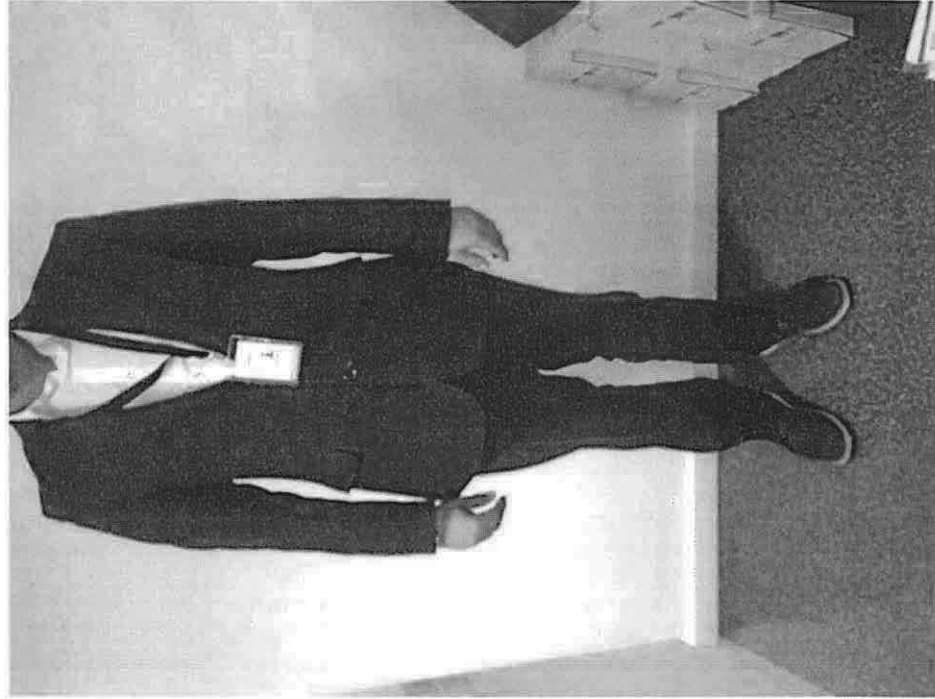
27 Jun 16







Fardamento





ANEXO 6

Ofícios à AMT – Carreiras Buscas



AUTORIDADE MUNICIPAL
TRANSPORTES

CASCAIS



Exmo. Senhor

Presidente do Conselho de Administração da
Autoridade da Mobilidade e dos Transportes
Palácio Coimbra
Rua de Santa Apolónia, nº 53
1100-468 LISBOA

022224 05-07 '18

Assunto: Contrato de concessão de serviço público de transporte regular – Linha BusCas – Carcavelos celebrado entre o Município de Cascais e a Cascais Próxima – Gestão de Mobilidade, Espaços Urbanos e Energia, E.M., S.A., conforme minuta anexa à deliberação da Câmara Municipal, de 22 de maio de 2018

Na sequência do assunto mencionado em epígrafe e para os efeitos do disposto na alínea b), do nº 2, do artigo 34º do Decreto-Lei nº 78/2014, de 14 de maio, nomeadamente, a emissão do respetivo parecer prévio vinculativo, enviamos em anexo os elementos que, à data, constituem o processo, designadamente a deliberação de Câmara Municipal, da sua reunião de 22 de maio de 2018, da qual faz parte integrante a minuta de Contrato de concessão de serviço público de transporte regular – Linha BusCas – Carcavelos, a celebrar entre o Município de Cascais e a Cascais Próxima – Gestão de Mobilidade, Espaços Urbanos e Energia, E.M., S.A..

Solicitamos desde já que seja relevada a intempestividade no envio dos referidos documentos, tendo tal sucedido, em grande parte, devido ao acréscimo de trabalho desta Autoridade de Transportes que se encontra a ultimar os preparativos do concurso público internacional para prestação de serviços de serviço público de transporte de passageiros, em curso.

Ficando ao dispor para qualquer esclarecimento adicional, apresentamos os nossos melhores cumprimentos.

O Vice-Presidente da Câmara

Miguel Pinto Luz

Anexo: Minuta do contrato de concessão Linha BusCas – Carcavelos e respetiva deliberação da Câmara
MR/CC



022225 05-07 '18

Exmo. Senhor
Presidente do Conselho de Administração
da Autoridade da Mobilidade e dos
Transportes
Palácio Coimbra
Rua de Santa Apolónia, nº 53
1100-468 LISBOA

N/ Ref.º: I-CMC/2018/6026

Assunto: Supressão da carreira BusCas SDR Oeste – Carreira 1011

Serve o presente para Vos informar que, no âmbito das competências que me foram subdelegadas por Despacho do Sr. Presidente (Despacho nº 36/2017, de 26 de outubro), no que respeita o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, foi acordado com a Cascais Próxima, suprimir a carreira supra referenciada, em virtude da sua reduzida taxa de procura, da baixa taxa de ocupação média diária (na ordem dos 2,74%) e que a evolução da procura apresentava uma tendência negativa.

Apreciado o pedido, verificou-se inexistir incumprimento de obrigações de serviço público, uma vez que o serviço público de transporte rodoviário de passageiros se encontra assegurado pelas linhas da Scotturb, razão pela qual entendemos atender ao pedido do operador Cascais Próxima.

Nestes termos e de acordo com o previsto na Cláusula 10ª do Contrato de Concessão de Serviço Público de Transporte de Passageiros Regular – Linha BusCas SDR Oeste e em articulação com o disposto no nº 1, do artigo 29º do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), aprovado pela Lei nº 52/2015, de 09 de junho, foi suprimida a Carreira BusCas SDR Oeste – Carreira 1011, por meu despacho de 16/05/2018, comunicado ao operador através do ofício 016545, de 16/05/2018.

Com os melhores cumprimentos,

O Vice-Presidente,


Miguel Pinto Luz

MR/SA



ANEXO 7

Articulação da rede municipal proposta com as linhas intermunicipais



À

AML - Área Metropolitana de Lisboa
Rua Cruz de Santa Apolónia, 23, 25, 25ª
1100-187 Lisboa

Assunto: Pronúncia formal sobre o desenho da rede municipal e intermunicipal no âmbito do concurso público internacional para prestação de serviço público de transporte de passageiros no município de Cascais

Nos termos e para efeitos do disposto na alínea e), do nº 1, do artigo 67º em articulação com previsto na alínea dd), do nº 1, do artigo 71º da Lei nº 75/2013, de 12 de setembro, solicitamos que V. Exas se pronunciem sobre o desenho da rede municipal e intermunicipal proposto para o município de Cascais.

Mais se informa que, em anexo se envia o CD ilustrativo denominado "Cascais - Rede Proposta - Linhas e Paragens".

Em tempo, solicitamos ainda que nos seja reportado qual o ponto de situação relativamente ao pedido de documentação referente aos contratos interadministrativos existentes para efeitos de instrução do processo de concurso a submeter à AMT (cfr. e-mails de 8 de junho 2018).

Disponibilizamo-nos antecipadamente para quaisquer outros esclarecimentos adicionais que se reputem necessários e apresentamos os nossos melhores cumprimentos.

O Vice-Presidente da Câmara

Miguel Pinto Luz

Anexo: 1 CD (Cascais-Rede Proposta-Linhas e Paragens)

MR/MJ



022221 05-07 '18

À

AML - Área Metropolitana de Lisboa
Rua Cruz de Santa Apolónia, 23, 25, 25-A
1100 - 187 LISBOA

V/ Comunicação:

V/ Ref.ª:

N/ Ref.ª: Ofício n.º 021076 de 21/06/2018

DAT/DRGM

Assunto: Compensações financeiras - "Protocolo celebrado entre o Município de Cascais, Cascais Próxima e Scotturb - obrigações tarifárias de serviço público respeitantes ao transporte de passageiros menores de 12 anos e maiores de 65 anos"

No seguimento do n/ ofício n.º 021076 de 21/06/2018, subordinado ao assunto "Pronúncia formal sobre o desenho da rede municipal e intermunicipal no âmbito do concurso público internacional para prestação de serviço público de transporte de passageiros no Município de Cascais" e no âmbito das recomendações emanadas pela AMT - Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, no Parecer n.º 5/2018, de 26/02/2018, sobre o tema em epígrafe, damos conhecimento do referido protocolo para os efeitos de adequado conhecimento e planeamento do sistema metropolitano.

Na sequência de contactos técnicos já havidos sobre os temas antecedentes, mantemos interesse na eventual celebração de contrato interadministrativo que discipline a partilha de competências ou exercício articulado de competências entre autoridades de transportes.

Para o efeito, solicitamos agendamento de reunião, disponibilizando-nos antecipadamente para quaisquer esclarecimentos adicionais, alusivo a redes de TP, compensações financeiras e demais assuntos tidos por convenientes.

Com os melhores cumprimentos,

O Vice-Presidente da Câmara

Miguel Pinto Luz

Anexo: Protocolo
Parecer da AMT

RS/EA

Câmara Municipal de Cascais
Praça 5 de Outubro
2754-501 Cascais | Portugal
cascais.pt

p. 03.04.01/2018/5

BD - 120/18

BD - 121/18



CASCAIS
CÂMARA MUNICIPAL

m
1
2

PROTOCOLO REFERENTE A OBRIGAÇÕES TARIFÁRIAS DE SERVIÇO
PÚBLICO

-----PRIMEIRO: MUNICÍPIO DE CASCAIS, com o cartão de pessoa coletiva n.º 505187531 e sede na Praça 5 de outubro, número 9, em Cascais, representado neste ato pelo Presidente da Câmara Municipal, *CARLOS MANUEL LAVRADOR DE JESUS CARREIRAS*, casado, titular do cartão de cidadão número 06010262 4 ZY4, válido até 20 de julho de 2019, residente em Cascais, nos termos do n.º 1 do artigo 57.º da Lei n.º 169/99, de 18 de setembro, na sua redação atual e com poderes resultantes do disposto nas alíneas a) e b) do n.º 1 e alínea f) do n.º 2 do artigo 35.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, adiante designado Primeiro outorgante. -----

-----SEGUNDO: CASCAIS PRÓXIMA - GESTÃO DE MOBILIDADE, ESPAÇOS URBANOS E ENERGIAS - E.M, S.A., matriculada sob o número único de matrícula e de pessoa coletiva 504853635, com sede no Complexo Municipal Multiserviços da Adroana, Estrada de Manique, 1830, 2645-550 Alcoitão, com o capital social de € 1.000.000,00, representada neste ato pelo presidente do conselho de administração, *RUI RIBEIRO REI*, viúvo, natural de Angola, de nacionalidade portuguesa, titular do cartão de cidadão número 09760880 7 ZX8, válido até 21 de março de 2021, e pelo vogal do conselho de administração, *GUILHERME MANUEL DA SILVA DÓRDIO RODRIGUES*, casado, natural da freguesia de São Cristóvão e São Lourenço, concelho de Lisboa, titular do cartão de cidadão número 04890372 8 ZY1, válido até 8 de setembro de 2021, ambos com domicílio profissional na morada acima referida, com poderes para este ato, qualidade e poderes que provaram com a certidão permanente obtida via Internet, com o código de acesso 3826-8750-3286, subscrita em 19 de abril de 2016 e válida até 19 de julho de 2018, documentos cujas fotocópias se arquivam na Pasta do Oficial Público, adiante designado

D



por Segundo Outorgante.-----

----- TERCEIRO: SCOTTURB – TRANSPORTES URBANOS, LDA, matriculada sob o número único de matrícula e de pessoa coletiva 511069553, com sede na Rua de São Francisco, n.º 660, Adrouna, 2645-019 Alcabideche, com o capital social de € 250.000,00, representada neste ato pelo seu administrador, *ANA CAROLINA PERISSE BARATA*, divorciada, natural do Brasil, de nacionalidade portuguesa, titular do cartão de cidadão número 13863022 4 ZY8, válido até 14 de abril de 2018, com domicílio profissional na morada acima referida, com poderes para este ato, qualidade e poderes que provaram com a certidão permanente obtida via Internet, com o código de acesso 6382-7146-5053, subscrita em 13 de setembro de 2017 e válida até 13 de dezembro de 2018, documentos cujas fotocópias se arquivam na Pasta do Oficial Público, adiante designado por Terceiro Outorgante.-----

----- Considerando que:-----

- a) Com o objetivo de proporcionar mais e melhor mobilidade no Concelho de Cascais e, ao mesmo tempo, reduzir o impacto das deslocações no meio ambiente, o Primeiro Outorgante tem em implementação, através da Segunda Outorgante, um sistema de gestão integrada da mobilidade, o MobiCascais;-----
- b) O referido sistema compreende, designadamente:-----
 - i. A disponibilização de meios alternativos de mobilidade urbana;-----
 - ii. A criação de novas linhas de transporte coletivo de passageiros destinadas a ligar áreas de estacionamento de automóveis e bicicletas e os terminais de autocarros e comboios, bem como a proporcionar aos cidadãos meios acessíveis e suficientemente rápidos para os servir nas deslocações entre a residência e áreas comerciais, escolas, equipamentos desportivos, culturais e de saúde, entre outros, com vista à disponibilização de uma oferta de transportes públicos que constitua



CASCAIS
CÂMARA MUNICIPAL

m
[Handwritten signature]

- uma efetiva alternativa ao automóvel, para servir os cidadãos de forma económica e acessível, intermodal e integrada;-----
- iii. Uma maior integração, complementaridade e harmonização entre as tarifas praticadas pelos diferentes operadores de transporte público, bem como a criação de tarifários que fomentem uma mobilidade inclusiva e a integração social.-----
- e) No âmbito da implementação do MobiCascais, a Segunda Outorgante, seguindo as orientações do seu acionista e com o objetivo de fomentar a mobilidade inclusiva e a coesão social, promover a utilização do transporte público junto dos jovens, criar hábitos de utilização do transporte público desde a infância, facilitar o acesso ao transporte público a um maior número de pessoas, designadamente aos cidadãos com mais de 65 anos, e melhorar a qualidade de vida no meio urbano, celebrou, em 20 de junho de 2017, com vigência de 1 de julho de 2017 a 28 de fevereiro de 2018, um Protocolo com a Terceira Outorgante - que explora diversas carreiras de transporte rodoviário de passageiros no Concelho de Cascais - de modo a possibilitar que as crianças até aos 12 anos pudessem utilizar aquelas carreiras sem pagar qualquer preço e os cidadãos com mais de 65 anos, residentes no Concelho de Cascais, pudessem fazer uso das mesmas a um preço reduzido;-----
- d) Por determinação do Primeiro Outorgante, tais condições específicas de utilização foram aplicadas de igual modo nas carreiras de transporte rodoviário de passageiros exploradas pela Segunda Outorgante;-----
- e) As condições específicas de utilização praticadas pela Segunda e pela Terceira Outorgantes têm registado uma assinalável e crescente adesão dos utentes beneficiários, de mês para mês;-----
- f) É vontade do Primeiro Outorgante, na sua qualidade de autoridade de transportes no Concelho de Cascais, que nas redes de transporte concelhias, se mantenham as

[Handwritten mark]



condições específicas de utilização para os menores de 12 anos e os maiores de 65 anos, residentes no concelho de Cascais, as quais se devem considerar como obrigações tarifárias de serviço público; -----

- g) As obrigações de serviço público podem, nos termos do n.º 2 do artigo 23.º do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, aprovado em anexo à Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, ser estabelecidas através de contrato a celebrar entre a autoridade de transportes e os operadores de serviço público, o que se pretende fazer através do presente instrumento; -----
- h) Os termos da compensação financeira a pagar pelo Primeiro Outorgante à Segunda e Terceira Outorgantes, através do presente Protocolo, pelo cumprimento das obrigações tarifárias de serviço público respeitantes aos menores de 12 anos e aos maiores de 65 anos, residentes no concelho de Cascais, serão aplicados até ao fim do mês de agosto de 2018, de modo a que, no início do próximo ano letivo 2018/2019, entrem em vigor novos termos da compensação globalmente mais favoráveis para o erário municipal; -----
- i) A Segunda e a Terceira Outorgantes reúnem as condições para a operação de transporte regular de passageiros no concelho de Cascais, estando a Segunda Outorgante, na qualidade de operadora interna, a operar ao abrigo de contratos de concessão celebrados com o Município e a Terceira Outorgante devidamente licenciada a operar de acordo com as autorizações provisórias emitidas, nos termos da legislação em vigor; -----

----- É, livremente e de boa-fé, celebrado o presente protocolo, aprovado pela Câmara Municipal de Cascais na sua reunião de 20 de fevereiro de 2018, o qual se rege pelas cláusulas seguintes: -----

----- **PRIMEIRA** -----



CASCAIS
Câmara Municipal

mg
E

(Objeto)

O presente Protocolo tem por objeto definir as condições diferenciadas em que as crianças até aos 12 anos e os cidadãos com mais de 65 anos, com residência no Concelho de Cascais, poderão utilizar as carreiras de serviço público de transporte rodoviário de passageiros exploradas pelas Segunda e Terceira Outorgantes na área geográfica do Concelho, bem como estabelecer os termos da compensação financeira a receber por estas para fazer face às incidências das ditas condições sobre os respetivos custos e receitas de exploração.

SEGUNDA

(Condições diferenciadas)

1. Pelo presente Protocolo, as Segunda e Terceira Outorgantes, nas carreiras que exploram na área geográfica do Concelho de Cascais, obrigam-se a proporcionar aos utentes com idade até 12 anos e aos que tenham mais de 65 anos as seguintes condições diferenciadas de utilização:
 - a)- Aos utentes com idade até 12 anos residentes no Concelho de Cascais não será cobrado qualquer valor pelo passe mensal, doravante referido como "Modalidade Jovem", sem prejuízo do disposto no n.º 2 da presente cláusula;
 - b) Aos utentes com mais de 65 anos residentes no Concelho Cascais será cobrado pelo passe mensal o valor de € 14,50, com IVA incluído à taxa legal em vigor, doravante referido como "Modalidade Sénior".
2. Os utentes, que à data da adesão da "Modalidade Jovem" tenham 12 anos e que perçam 13 anos durante o ano letivo 2017/2018, continuam a poder utilizar e a beneficiar da "Modalidade Jovem".
3. Quer a "Modalidade Jovem", quer a "Modalidade Sénior" permitem aos respetivos utentes utilizar todas as carreiras/percursos operadas pela Segunda Outorgantes na

F



àrea territorial do Concelho de Cascais.-----

4. O acesso às condições de utilização estabelecidas nos n.ºs 1 e 2 da presente cláusula depende da aquisição pelos utentes de um cartão Lisboa Viva onde farão o carregamento dos títulos de transporte, o qual pode ser adquirido em pontos de venda da Segunda ou da Terceira Outorgantes.-----
5. Conquanto a “Modalidade Jovem” não determine o pagamento de um preço por parte dos utentes, o acesso à mesma depende da realização do carregamento mensal do título junto da Segunda ou da Terceira Outorgantes.-----
6. A informação relativa às condições específicas de aquisição e utilização da “Modalidade Jovem” e da “Modalidade Sénior” será disponibilizada pelas Partes em todos os meios disponíveis, incluindo canais digitais. -----

-----**TERCEIRA**-----

-----**(Regras de Compensação)**-----

1. Em relação aos passes mensais para os utentes com idade até 12 anos, as regras de compensação são as seguintes:-----
 - a)- Por cada utilizador aderente que valide pelo menos 1 (uma) vez o título de transporte, o Primeiro Outorgante pagará à Segunda e à Terceira Outorgantes, na proporção direta do número de validações nos respetivos veículos, o valor de € 32,00;-----
 - b) Caso o montante da compensação, de acordo com o estabelecido na alínea anterior, atinja a importância de € 185.740,16, de € 265.585,66 ou de € 357.594,66, o valor ali previsto passará para € 25,00, € 20,00 ou € 15,00 por utilizador, respetivamente.-----
2. Em relação aos passes mensais para os utentes com idade superior a 65 anos, as regras de compensação são as seguintes:-----



CASCAIS
CÂMARA MUNICIPAL

m
S
e

- a)- O valor de € 14,50 cobrado aos utentes é distribuído entre a Segunda e a Terceira Outorgantes, na proporção direta do número de validações nos respetivos veículos;
 - b) Por cada utilizador aderente que valide pelo menos 3 (três) vezes o título de transporte, o Primeiro Outorgante pagará à Segunda e à Terceira Outorgantes, na proporção direta do número de validações nos respetivos veículos, o valor de € 29,90. -----
3. Os valores referidos nos números anteriores incluem o IVA à taxa legal em vigor. -----
4. A avaliação do mecanismo de compensação financeira previsto na presente cláusula será levada a efeito por uma comissão composta por representantes de cada uma das Partes. -----
5. Para efeitos da avaliação prevista no número anterior, as Segunda e Terceira Outorgantes facultarão mensalmente ao Primeiro Outorgante os seguintes elementos:-
- a)- Listagem dos títulos de transporte vendidos / carregados no mês anterior ao abrigo do presente Protocolo: -----
 - b) Dados relativos à efetiva utilização dos títulos referidos na alínea anterior (v.g., validações efetuadas).-----
6. A operacionalização dos diversos procedimentos tendentes ao apuramento dos dados de execução do presente Protocolo e da concomitante determinação dos montantes das compensações financeiras a pagar é feita genericamente de acordo com os termos descritos no Anexo I ao presente Protocolo.-----

QUARTA

(Faturação e Pagamento)

- 1. A Segunda e a Terceira Outorgantes devem enviar ao Primeiro Outorgante, até ao dia 10 de cada mês, uma listagem com a indicação de todos os títulos vendidos/carregados no mês anterior relativamente à "Modalidade Jovem" e à

D



“Modalidade Sénior”, acompanhada dos documentos comprovativos das vendas, bem como as faturas referentes à respetiva compensação financeira a suportar pelo Primeiro Outorgante.-----

2. A ordem de transferência deve ser dada para que o pagamento seja efetuado, no máximo, até 30 (trinta) dias após a data de receção das respetivas faturas acompanhadas da documentação que lhes serve de suporte.-----
3. No caso de em resultado da avaliação prevista no n.º 4 da cláusula anterior se concluir pela necessidade de introduzir retificações aos valores anteriormente faturados, os respetivos acertos financeiros serão realizados aquando do pagamento imediatamente subsequente a que houver lugar.-----

----- QUINTA -----

----- (Prazo da Vigência) -----

----- O presente Protocolo entra em vigor a 1 de março de 2018, ou na data da sua assinatura caso esta seja posterior àquela, e cessa a sua vigência em 31 de agosto de 2018.-----

----- SEXTA -----

----- (Lacunas e Alterações) -----

1. As lacunas às condições estabelecidas neste Protocolo serão resolvidas por acordo entre as Partes.-----
2. Todas as alterações ao presente Protocolo só serão válidas se reduzidas a escrito, devendo identificar expressamente as cláusulas revogadas, aditadas ou alteradas, e desde que consubstanciadas em aditamento outorgado pelos representantes das Partes com competência para as obrigar.-----

----- SÉTIMA -----

----- (Comunicações e Notificações) -----

1. Sem prejuízo de poderem ser acordadas outras regras quanto às notificações e



CASCAIS
CÂMARA MUNICIPAL

Handwritten initials and a signature: "9 mm" and a signature.

comunicações entre as Partes, estas devem ser dirigidas para a sede de cada uma identificada no presente Protocolo.

2. Qualquer alteração das informações de contacto constantes do presente Protocolo deve ser comunicada por escrito às outras Partes.

OITAVA

(Lei Aplicável)

O presente Protocolo é regulado pela Lei Portuguesa.

NONA

(Resolução de Litígios)

Qualquer litígio relativo à validade ou interpretação do presente Protocolo será dirimido em sede dos tribunais administrativos.

Foram advertidos os outorgantes que este contrato está sujeito a fiscalização prévia e não produz quaisquer efeitos antes do visto ou declaração de conformidade do Tribunal de Contas, nos termos do número 4 do artigo 45.º da Lei n.º 98/97, de 26 de Agosto, na sua redação atual.

O encargo resultante deste Protocolo dotação prevista no Capítulo Orgânico 08.02 – Capítulo Económico 02 – Grupo 02 – Artigo 10.º – do Orçamento da Câmara Municipal de Cascais, para o corrente ano económico, com os seguintes números de cabimento, compromisso e valores:

Cascais Próxima – Gestão de Mobilidade, Espaços Urbanos e Energias, E.M., S.A., no valor de € 10.102,54 (dez mil, cento e dois euros e cinquenta e quatro cêntimos), com o cabimento n.º 70701, compromisso n.º 95075.

Scotturb – Transportes Urbanos, Lda., no valor de € 889.897,46 (oitocentos e oitenta e nove mil, oitocentos e noventa e sete euros e quarenta e seis cêntimos), com o cabimento n.º 70695, compromisso n.º 95076.

Handwritten mark resembling a stylized 'G' or 'D'.



----- Arquivam-se na Pasta do Oficial Público: -----

----- Declaração emitida pelo Instituto da Segurança Social, I.P., em 3 de novembro de 2017 (válida por quatro meses), com o NISS 20003825712 e a certidão emitida pelo Serviço de Finanças de Cascais-1, em 28 de dezembro de 2017 (válida por três meses) da *Cascais Próxima – Gestão de Mobilidade, Espaços Urbanos e Energias, E.M., S.A.*; -----

----- Declaração emitida pelo Instituto da Segurança Social, I.P., em 19 de janeiro de 2018 (válida por quatro meses), com o NISS 20005094532 e a certidão emitida pelo Serviço de Finanças de Cascais-1, em 9 de janeiro de 2018 (válida por três meses) da *Scotturb – Transportes Urbanos, Lda.* -----

----- Este Protocolo foi feito num único original que ficará arquivado no Gabinete de Notariado desta Câmara Municipal, extraindo-se fotocópia certificada para os Segundo e Terceiro Outorgantes. -----

----- E, para constar se lavrou este Protocolo que, depois de lido vai ser assinado por todos os intervenientes, perante mim, Maria Ivone Francisco Texugo Ferreira Marques, na qualidade de Oficial Público, nomeada pelo despacho do Presidente da Câmara Municipal, n.º 3/2013 de 3 de janeiro. Aos 28 de fevereiro de 2018.

MUNICÍPIO DE CASCAIS

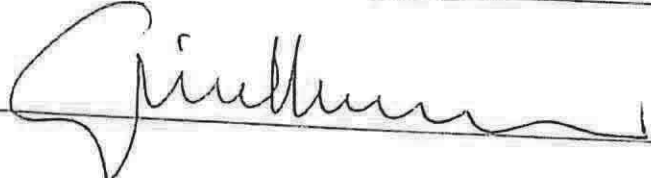


CASCAIS
CÂMARA MUNICIPAL

9

CASCAIS PRÓXIMA - GESTÃO DE MOBILIDADE, ESPAÇOS URBANOS E
ENERGIAS - E.M. S.A





SCOTTURB - TRANSPORTES URBANOS, LDA



OFICIAL PÚBLICO



TRIBUNAL DE CONTAS
Processo nº
Fiscalização Prévia
608/2018
2018/3/5



CAMARA MUNICIPAL
REUNIÃO
- 2 OUT. 2018
CASCAIS

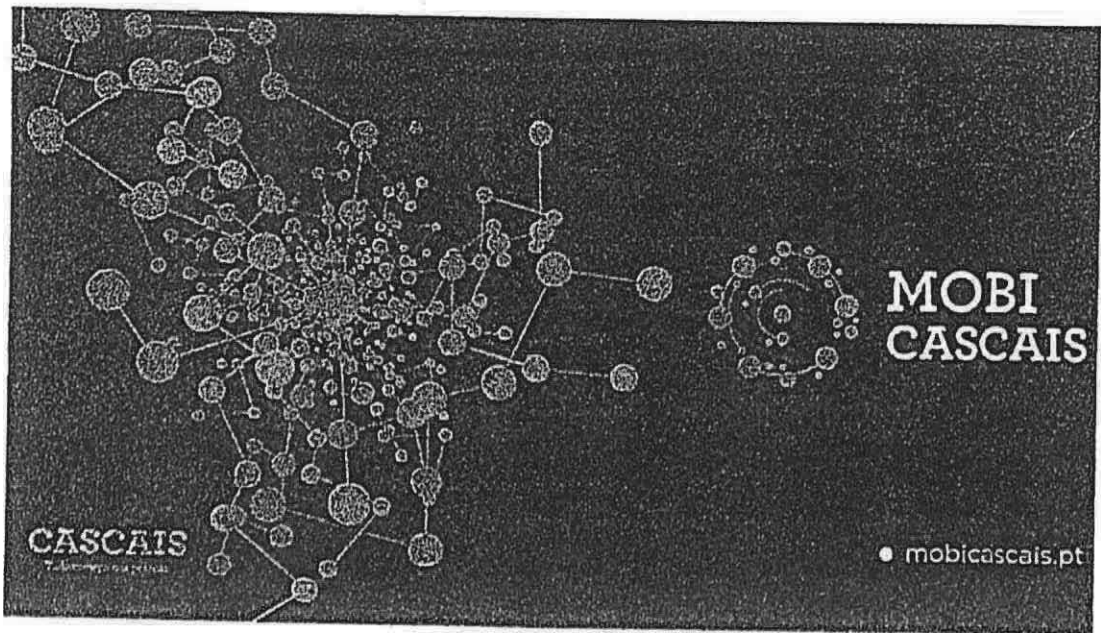
[Handwritten Signature]
Juiz Conselheiro
MÁRIO MENDES SERRANO

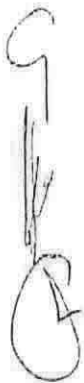
[Handwritten Signature]
Juiz Conselheiro
PAULO DA MESQUITA

TRIBUNAL DE CONTAS
VISADO
EM SESSÃO DIÁRIA DE VISTO
2018/05/10

[Handwritten marks]
m e c
D

Anexo





Glossário

Critérios de elegibilidade para autorização do suporte lisboa viva - Condições de subscrição do cartão lisboa viva com o perfil < 12 ou + 65 anos

Autorização de emissão do suporte lisboa viva - Validação pela entidade competente dos critérios de elegibilidade

Plataforma de perfil do Cliente – Ferramenta tecnológica que consiste num sistema digital de registo de dados

Emissão do cartão lisboa viva - Disponibilização do título de transporte intransmissível a terceiros

Validação – Validação do título de transporte carregado no cartão lisboa viva com o perfil < 12 ou + 65 anos

Carregamentos - compra de título de transporte mensal

Plataforma de perfil do cliente – ferramenta tecnológica que consiste num sistema digital de registo de dados

B2B – “Business to business”, ou “Empresa para empresa”

B2C - “Business to Consumer” ou “Empresa para consumidor”

DGF – Direção Gestão Financeira

DETP - Divisão de Exploração de Transportes Públicos

DSAC - Divisão de Suporte e Apoio ao Cliente

USA – Unidade de Serviços Administrativos

VN – volume de negócios (com IVA)

Introdução

O presente documento tem por objetivo operacionalizar os processos e procedimentos associados ao mecanismo de compensação financeira tal como previsto no n.º 6 da Cláusula 3.ª do protocolo e que se retratam abaixo de forma esquemática nas etapas 1 e 2.

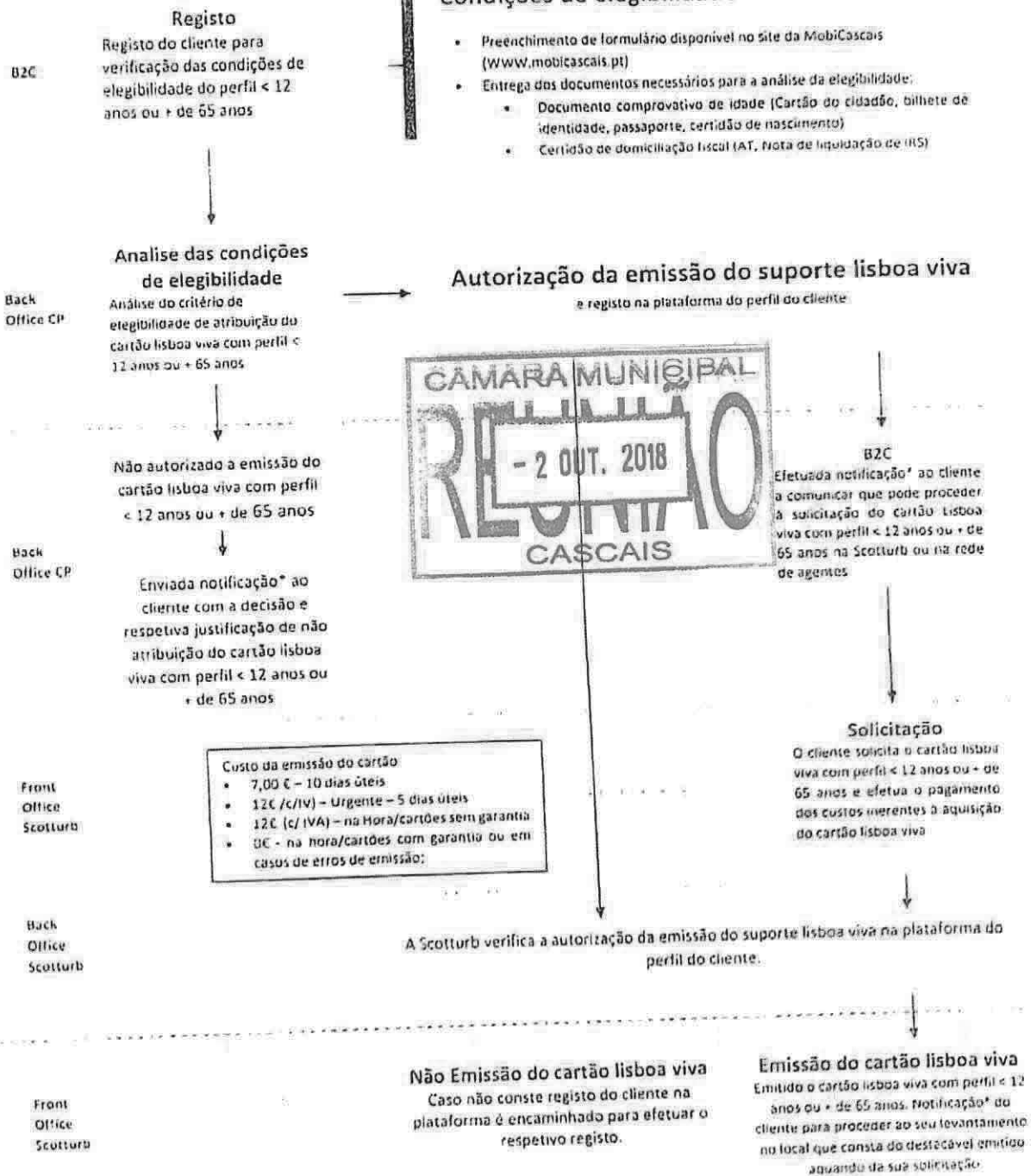
Handwritten initials and a signature: "G m e" and a stylized signature.



Etapa 1 – Emissão do cartão lisboa viva com perfil < 12 anos ou + de 65 anos

Condições de elegibilidade:

- Preenchimento de formulário disponível no site da MobiCascais (www.mobicascais.pt)
- Entrega dos documentos necessários para a análise da elegibilidade:
 - Documento comprovativo de idade (Cartão do cidadão, bilhete de identidade, passaporte, certidão de nascimento)
 - Certidão de domiciliação fiscal (AT, Nota de liquidação de IRS)



*A notificação pode ser efetuada por e-mail, contacto telefónico ou presencial

Etapa 2 - Gestão do Protocolo

Receção de dados de vendas e validações de entrada

Os operadores de transportes públicos comunicam regularmente entre si os valores discriminados de vendas de passes e validações de entrada.



Handwritten signature and initials.

Validação de pré-requisitos

- Verificação das autorizações de emissão do suporte Lishoa Viva emitidas pela Cascais Próxima (DSAC)

Crítérios para validação de pré-requisitos

- Existência de comprovativo de idade
- Existência de comprovativo de moradia fiscal
- Existência de autorização de emissão do suporte Lishoa Viva

Validação do montante de compensação

Perfil +65

Perfil sub12

Compensação S/N

Compensação S/N

Cálculo compensação

Cálculo compensação

Distribuição compensação

Distribuição receita +65

Crítérios para atribuição de compensação

- Passes sub12: pelo menos 1 viagem validada
- Passes +65: pelo menos 3 viagens validadas

Crítérios para o cálculo da compensação sub12

- Compensação financeira 32€/passe c/IVA
- V.N. >= 185 740,16€ - compensação financeira 25€/passe c/IVA
- V.N. >= 265 885,66€ - compensação financeira 20€/passe c/IVA
- V.N. >= 357 594,66€ - compensação financeira 15€/passe c/IVA

Crítérios para o cálculo da compensação +65

- Compensação financeira 29,90€/passe c/IVA

Crítérios para distribuição da compensação

- Compensação financeira atribuída aos operadores proporcionalmente de acordo com a sua fração do total de validações de entrada de cada passe

Crítérios para distribuição da receita +65

- Receita distribuída entre os operadores proporcionalmente de acordo com a sua fração do total de validações de entrada de cada passe

Descrição por fases do processo Gestão do Protocolo

Análise da Base de Dados das Atribuições de cartões lisboa viva com perfil < 12 anos e + 65 anos

1.1. Receção da Dados de Vendas e Validações de Entrada (DSAC)

- 1.1.1. Validação dos registos dos cartões lisboa viva com perfil < 12 anos e + 65 anos autorizados
- 1.1.2. Realização de cruzamento de dados entre as validações enviadas pela Scotturb e os cartões lisboa viva autorizados com o perfil <12 e +65 anos autorizados e validados na rede MobiCascais

1.2. Após a receção dos dados (Scotturb/USA/DETP/DSAC)

- 1.2.1. Match entre as validações dos cartões lisboa viva com perfil < 12 anos e + 65 anos na rede Scotturb e a base de dados dos cartões lisboa viva com perfil < 12 anos e + 65 anos autorizados pela Cascais Próxima
- 1.2.2. Elaboração de relatório de desempenho operacional e financeiro para enviar à Comissão de Acompanhamento, após a validação do DMB

1.3. Validação do montante da compensação financeira – Critérios (DGF/DSAC/DETP)

- 1.3.1. Validação de pelo menos 1 viagem para Sub12
- 1.3.2. Validação de pelo menos 3 viagens para +65
- 1.3.3. Atribuição de compensação proporcional ao uso por operador



Comissão de Avaliação

2.1. Análise do relatório dos serviços da Cascais Próxima

- 2.1.1. Análise dos critérios de elegibilidade de autorização de passes pela Cascais Próxima
- 2.1.2. Validação da emissão de passes e respetivo sistema de validação pela Scotturb
- 2.1.3. Validações efetuadas e respetivos desvios

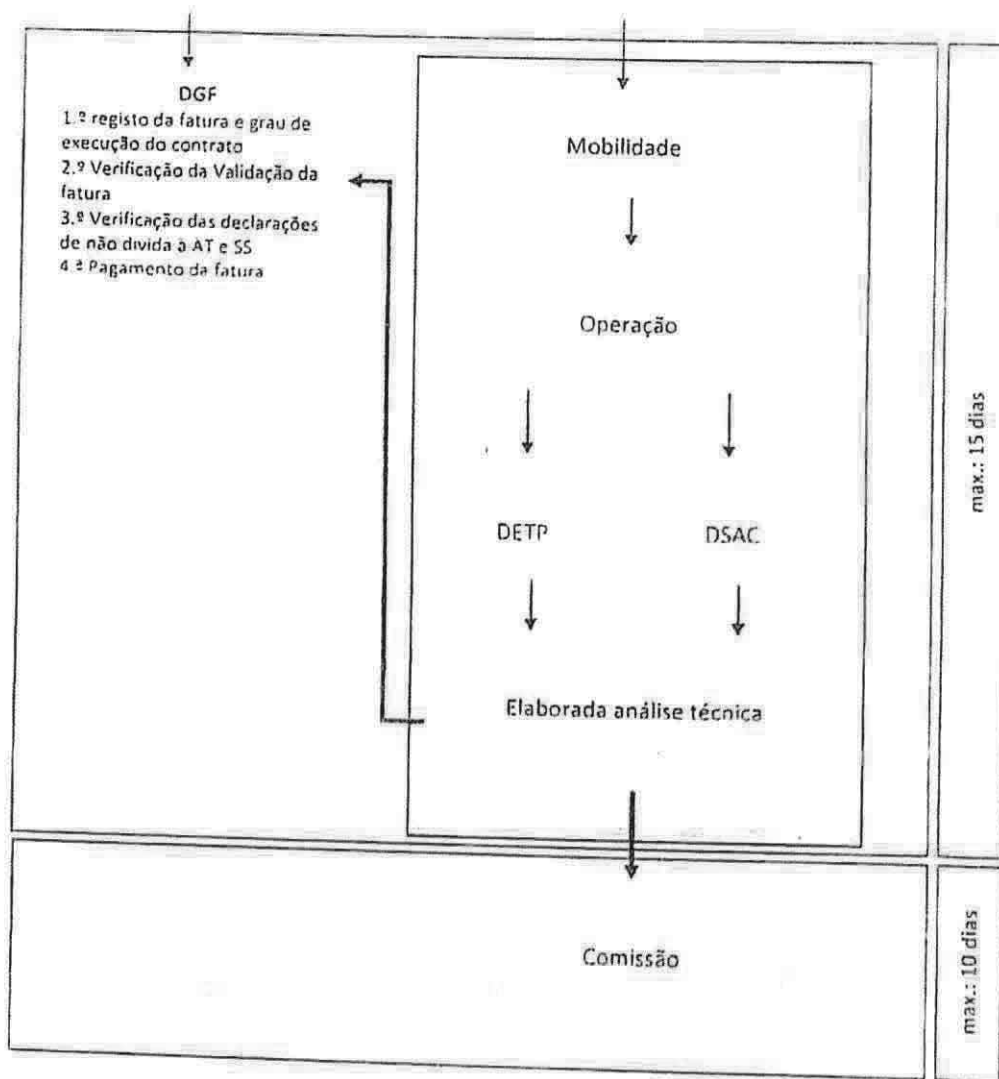
- 2.1.4. Validação dos cálculos da compensação financeira de acordo com os critérios contratuais e respetiva confrontação com a fatura mensal

Etapa 3 : Circuito de Validação da Fatura

Handwritten initials and marks:
mg
F

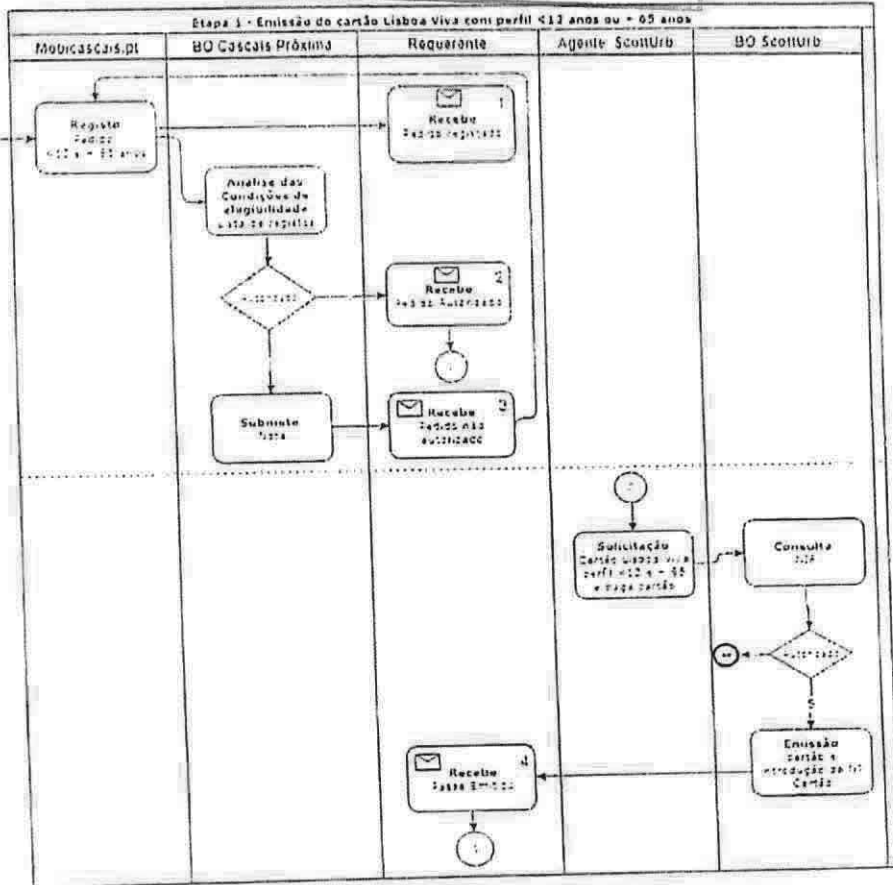
Fatura enviada com os respetivos anexos (com documento comprovativo das validações em pdf certificado e em Excel) via e-mail

↓
Registada no Edoclink



CÂMARA MUNICIPAL
REUNIÃO
- 2 OUT. 2018
CASCAIS

Anexo I



[PEDIDO REGISTADO] 1

Nome: _____
Nome Apellido: _____

O seu pedido foi registado com sucesso.
Deverá aguardar a análise e posterior validação para dar continuidade ao processo de registo para o passe sub12 e >65 anos.
Em breve vai receber nova notificação.
Obrigado

[PEDIDO AUTORIZADO] 2

Nome: _____
Nome Apellido: _____

O seu pedido foi autorizado.
Deverá dirigir-se a um posto de vendas ou agente autorizado da Sccurib para requisição do cartão de passe.
Obrigado

[PEDIDO NÃO AUTORIZADO] 3

Nome: _____
Nome Apellido: _____

O seu pedido não foi autorizado.
Verifique as condições no documento disponibilizado no formulário.
(frutas)
Obrigado

[PASSE EMITIDO] 4

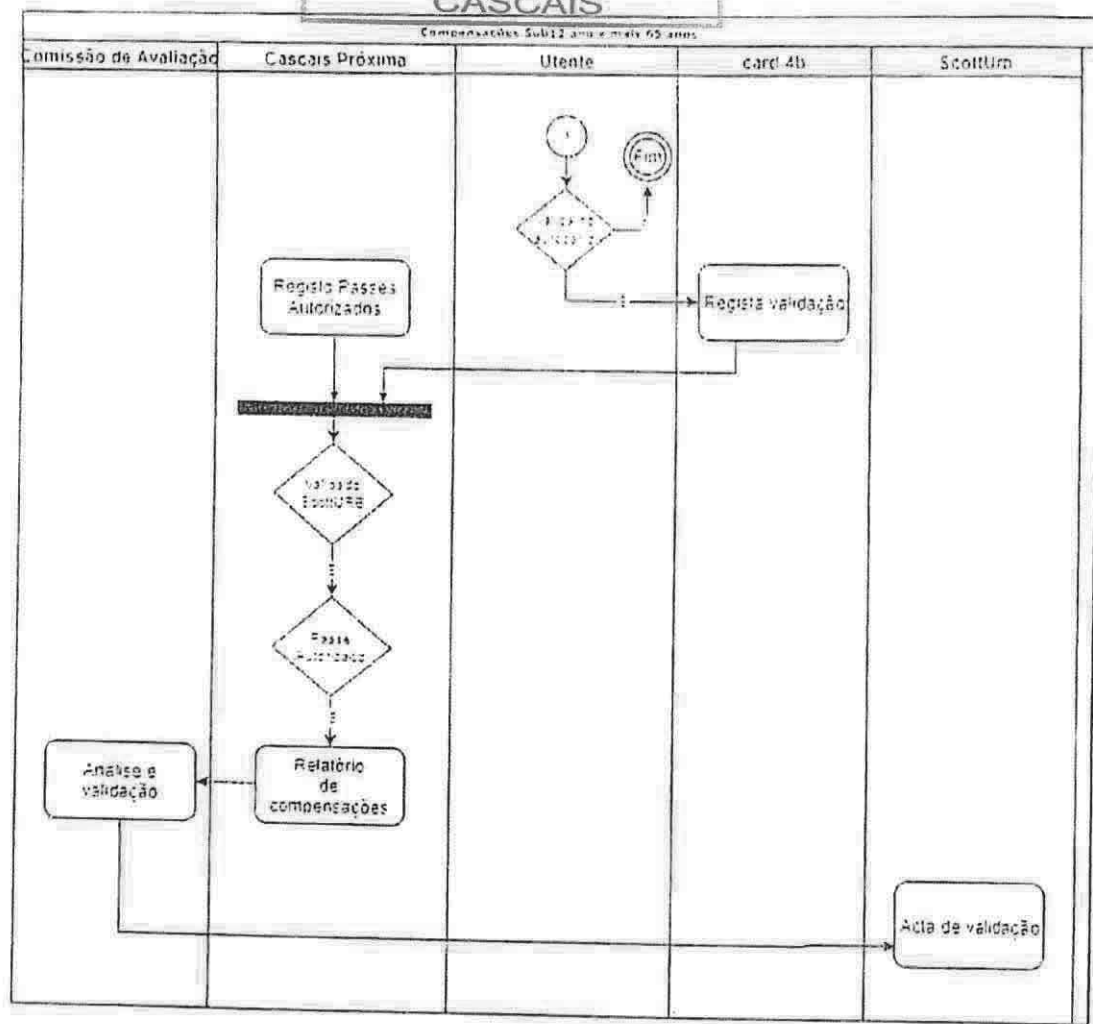
Nome: _____
Nome Apellido: _____

O seu passe foi emitido.
Deverá fazer o levantamento no local indicado no prazo indicado na requisição.
Obrigado

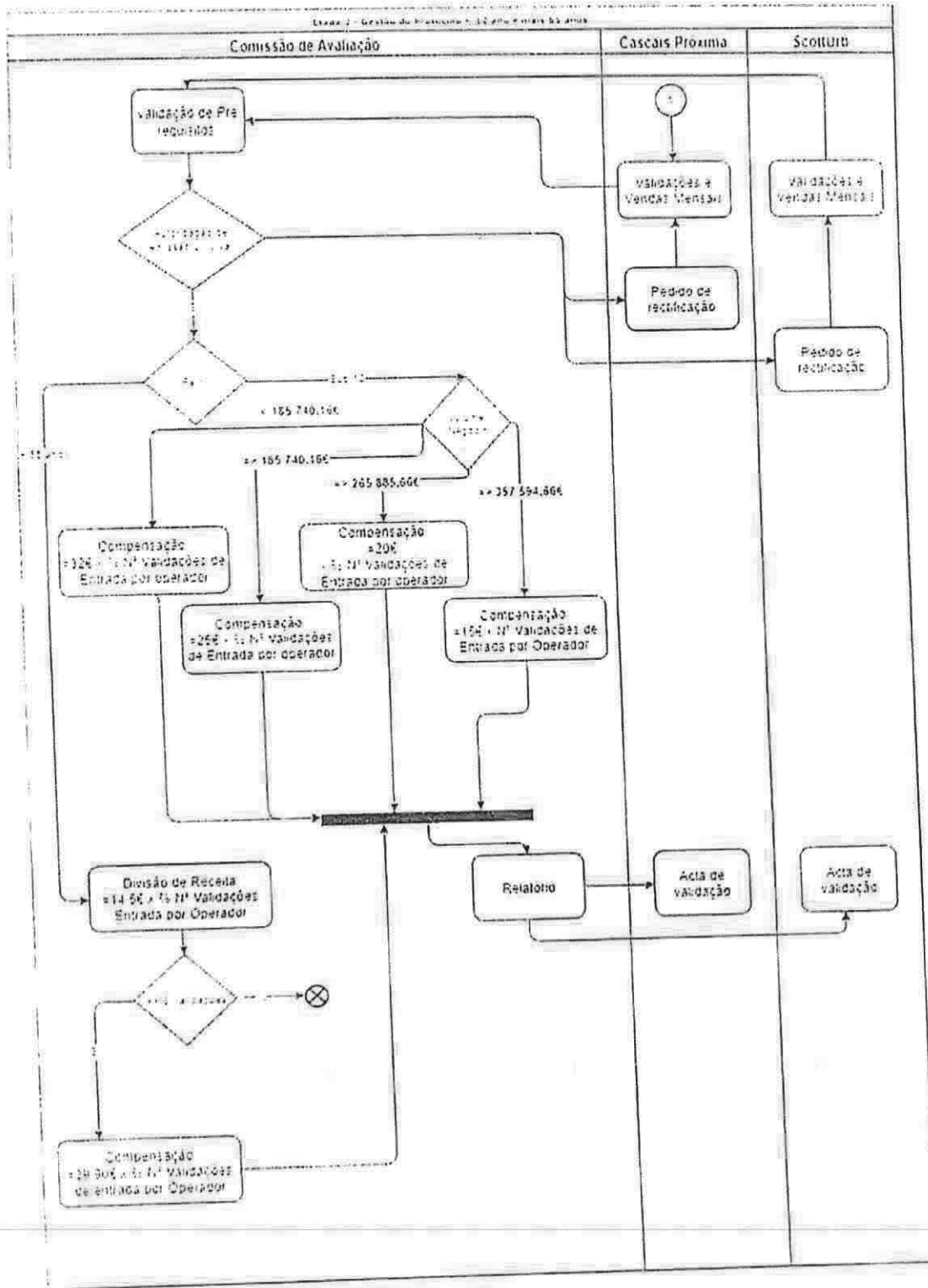


Handwritten initials and a circle: *AG*, *m*, *R*, and a circle *O*.

Anexo II

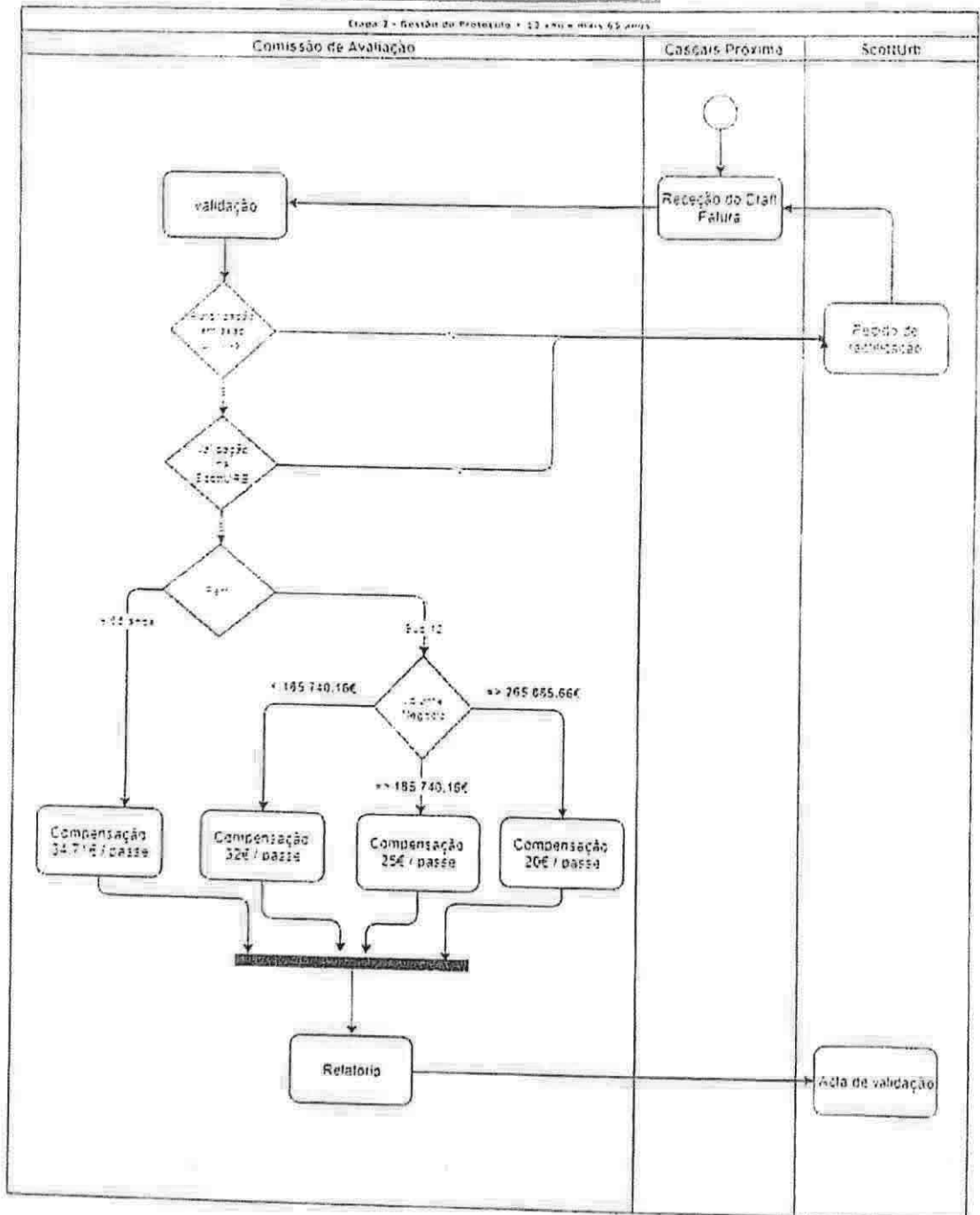


Anexo III



Handwritten marks:
 C
 M
 Q
 C

Apexo IV





Exmo. Senhor
Dr. Carlos Manuel Lavrador de Jesus Carreiras
Presidente da Câmara Municipal de Cascais
Largo 5 de Outubro
2754-501 CASCAIS

Registo Simplex


S/ Referência	S/ Comunicação	N/ Referência	Data
Ofício 5945	16-02-2018	0691-CA/2017	26-02-2018

Assunto: Pedido de Parecer - Protocolo a celebrar entre o Município de Cascais, Cascais Próxima – Gestão de Mobilidade, espaços Urbanos e Energias e a Scotturb – Transportes Urbanos, Lda. – obrigações tarifárias de serviço público

Relativamente ao assunto supracitado serve o presente para levar ao conhecimento de V.Exa o Parecer Nº 05/2018, emitido por esta Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, a pedido do Município de Cascais.

Com os melhores cumprimentos.

O Presidente do Conselho de Administração


João Carvalho



PARECER N.º 05/2018

SUPERVISÃO/AVALIAÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS E MONITORIZAÇÃO SETORIAL

I – INTRODUÇÃO

1. Através da comunicação do Município de Cascais, em 16 de fevereiro de 2018 foi solicitado o parecer da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) sobre o projeto de protocolo com a Cascais Próxima – Gestão de Mobilidade, espaços Urbanos e Energias e a Scotturb – Transportes Urbanos, Lda. para *"definir as condições diferenciadas em que as crianças até aos 12 anos e os cidadãos com mais de 65 anos, com residência no Concelho de Cascais, poderão utilizar as carreiras de serviço público de transporte rodoviário de passageiros exploradas pelas Segunda e Terceira Outorgantes na área geográfica do Concelho, bem como estabelecer os termos da compensação financeira a receber por estas para fazer face às incidências das ditas condições sobre os respetivos custos e receitas de exploração"*.
2. O presente parecer inscreve-se no cumprimento da missão da AMT enquanto regulador económico independente, nos termos do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, que aprova os estatutos da AMT (Estatutos) e de acordo com as exigências que emanam da Lei-Quadro das Entidades Reguladoras independentes, aprovada pela Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto.
1. A sua emissão fundamenta-se, assim, nas atribuições da AMT, previstas no n.º 1 do artigo 5.º dos respetivos Estatutos, designadamente, de zelar pelo cumprimento do enquadramento legal, nacional, internacional e da União Europeia, aplicável à regulação, supervisão, promoção e defesa da concorrência, visando o bem público, a defesa dos interesses dos cidadãos e dos operadores económicos, e de monitorização e acompanhamento das atividades dos mercados da mobilidade e dos transportes terrestres e fluviais, mas também de avaliação das políticas referentes ao *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes*. Acrescem ainda nas atribuições da AMT:

- Definição das regras e dos princípios gerais aplicáveis às obrigações de serviço público no setor regulado, com respeito do princípio da igualdade, da transparência e da proporcionalidade das compensações financeiras, bem como ao estabelecimento dos níveis de serviço;¹
 - Fiscalizar e auditar o cumprimento das obrigações legais, regulamentares e contratuais, assumidas pelos concessionários e pelos prestadores do serviço público sujeitos à sua jurisdição, propondo a aplicação de sanções contratuais;²
 - Proceder ao controlo anual das compensações concedidas às entidades que asseguram os serviços de interesse económico geral nos setores regulados;³
 - Promover a defesa dos direitos e interesses dos consumidores e utentes em relação aos preços, aos serviços e respetiva qualidade.⁴
3. Além da avaliação do enquadramento legal nacional e europeu e respetiva *compliance*, designadamente com a Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprova o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte Passageiros (RJSPTP) e com o Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007⁵, pretende-se contribuir para o suprimento de falhas de mercado, sem gerar falhas de Estado ou de entidades e/ou atos normativos que, de algum modo, o representam e construir um paradigma de concorrência não falseada, sem restrições ou distorções, protegendo o bem público da mobilidade eficiente e sustentável, promovendo ainda a confluência dos paradigmas sociais subjacentes às diferentes racionalidades plurais: investidores; profissionais/ utilizadores/ utentes/ consumidores e/ou cidadãos; e contribuintes.

II – ENQUADRAMENTO

4. Refere o texto do protocolo que se pretende proporcionar mais e melhor mobilidade no Concelho de Cascais e, ao mesmo tempo, reduzir o impacto das deslocações no meio ambiente, no âmbito de um sistema de gestão integrada da mobilidade, designado “MobiCascais” que inclui:
- “A disponibilização de meios alternativos de mobilidade urbana;

¹ Alíneas c) e d) do n.º 2 do artigo 34.º e alíneas e) e k) do n.º 1 e a) do n.º 2 do artigo 5.º dos Estatutos.

² Alíneas c) e f) do n.º 2 do artigo 5.º e alínea b) do n.º 3 do artigo 34.º dos Estatutos.

³ Alínea c) do n.º 3 do artigo 34.º dos Estatutos.

⁴ Alínea m) do n.º 1 e alíneas j) e k) do n.º 2 do artigo 5.º dos Estatutos.

⁵ Alterado pelo Regulamento (UE) 2016/2338 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro.

- *A criação de novas linhas de transporte coletivo de passageiros destinadas a ligar áreas de estacionamento de automóveis e bicicletas e os terminais de autocarros e comboios, bem como a proporcionar aos cidadãos meios acessíveis e suficientemente rápidos para os servir nas deslocações entre a residência e áreas comerciais, escolas, equipamentos desportivos, culturais e de saúde, entre outros, com vista à disponibilização de uma oferta de transportes públicos que constitua uma efetiva alternativa ao automóvel, para servir os cidadãos de forma económica e acessível, intermodal e integrada;*

- *Uma maior integração, complementaridade e harmonização entre as tarifas praticadas pelos diferentes operadores de transporte público, bem como a criação de tarifários que fomentem uma mobilidade inclusiva e a integração social."*

5. Refere também o preâmbulo que a Cascais Próxima, enquanto operador interno do Município de Cascais, celebrou, em 20 de junho de 2017, com vigência de 1 de julho de 2017 a 28 de fevereiro de 2018, um Protocolo com a Scotturb – que explora diversas carreiras de transporte rodoviário de passageiros no Concelho de Cascais – de modo a possibilitar que as crianças até aos 12 anos pudessem utilizar aquelas carreiras sem pagar qualquer tarifa e os cidadãos com mais de 65 anos, residentes no Concelho de Cascais, pudessem fazer uso das mesmas a uma tarifa reduzida e que as mesmas condições foram aplicadas nas carreiras de transporte rodoviário de passageiros exploradas pela Cascais Próxima.
6. Segundo o Município, estas condições específicas de utilização *"têm registado uma assinalável e crescente adesão dos utentes beneficiários, pelo que o Município pretende manter as mesmas obrigações tarifárias de serviço público"*, nos termos do n.º 2 do artigo 23.º do RJSPTP e do protocolo sujeito agora a apreciação.
7. De acordo com a cláusula 2.ª, a Cascais Próxima e a Scotturb obrigam-se a proporcionar, nas carreiras/percursos por si operadas, na área territorial do Concelho de Cascais, as seguintes condições diferenciadas de utilização:
 - *"Aos utentes com idade até 12 anos residentes no Concelho de Cascais não será cobrado qualquer valor pelo passe mensal, doravante referido*



como "Modalidade Jovem", sem prejuízo do disposto no n.º 2 da presente cláusula;

- Aos utentes com mais de 65 anos residentes no Concelho Cascais será cobrado pelo passe mensal o valor de € 14,50, com IVA incluído à taxa legal em vigor, doravante referido como "Modalidade Sênior";
- O acesso às condições de depende da aquisição pelos utentes de um cartão Lisboa Viva adquirido em pontos de venda dos outorgantes, depende do carregamento mensal e decorre de acordo com a informação relativa às condições específicas de aquisição e utilização disponibilizada em todos os meios disponíveis, incluindo canais digitais.

8. A cláusula 3.ª estabelece que as condições de compensação em relação aos títulos de transporte mensais (passes) para os passageiros com idade até 12 anos, são as seguintes:

- Por cada utilizador aderente que valide pelo menos 1 (uma) vez o título de transporte, o Município pagará na proporção direta do número de validações nos respetivos veículos, o valor de € 32,00;
- Caso o montante da compensação, de acordo com o estabelecido na alínea anterior, atinja a importância de € 185.740,16, de € 265.585,66 ou de € 357.594,66, o valor ali previsto passará para € 25,00, € 20,00 ou € 15,00 por utilizador, respetivamente.

9. Por seu lado, em relação aos passes mensais para os utentes com idade superior a 65 anos:

- O valor de € 14,50 cobrado aos utentes é distribuído entre a Cascais Próxima e a Scotturb na proporção direta do número de validações nos respetivos veículos;
- Por cada utilizador aderente que valide pelo menos 3 (três) vezes o título de transporte, o Município pagará aos operadores mencionados na proporção direta do número de validações nos respetivos veículos, o valor de € 29,90.

10. A operacionalização dos diversos procedimentos tendentes ao apuramento dos dados de execução do Protocolo é efetuada nos termos descritos no Anexo 1 e prevista a avaliação do mecanismo de compensação financeira, devendo os operadores enviar, mensalmente, ao Município:

- *Listagem dos títulos de transporte vendidos / carregados no mês anterior ao abrigo do presente Protocolo;*
 - *Dados relativos à efetiva utilização dos títulos referidos na alínea anterior (v.g., validações efetuadas).*
11. O Anexo 1 estabelece, entre outros:
- Os procedimentos de Emissão do cartão lisboa viva com perfil < 12 anos ou + de 65 anos;
 - Análise das condições de elegibilidade;
 - Receção de dados de vendas e validações de entrada;
 - Critérios para validação de pré-requisitos;
 - Validação do montante de compensação;
 - Critérios para o cálculo da compensação;
 - Análise da Base de Dados das Atribuições de cartões;
 - Validação do montante da compensação financeira
 - Validação dos cálculos da compensação financeira de acordo com os critérios contratuais e respetiva confrontação com a fatura mensal;
 - Circuito de Validação da Fatura.
12. A cláusula 5.ª estabelece que o Protocolo entra em vigor a 1 de março de 2018, ou na data da sua assinatura caso esta seja posterior àquela, e cessa a sua vigência em 31 de agosto de 2018.
13. O Município enviou também uma memória justificativa que serve de suporte à atribuição destas compensações tarifárias, tanto na Cascais Próxima como na Scotturb.
14. Considera aquela entidade que a implementação de passes de rede de valor mais reduzido face ao atual valor de mercado pela Cascais Próxima, coloca a empresa numa situação enquadrável nas compensações financeiras ao nível da execução das obrigações inerentes aos contratos de serviço público de passageiros, considerando que pratica um preço abaixo dos custos suportados normalmente na exploração da rede de carreiras.
15. Considera ainda que, atualmente e face à estrutura de custos, o encargo do passe de rede equivalente ao da Scotturb ascenderia aproximadamente a 64€.





- pelo que ao praticar um preço ao público de 20€ pelo passe de acesso à rede MobiCascais, a empresa suportará um custo de 44€.
16. Por outro lado, os custos afetos a cada um dos títulos de transporte objeto do protocolo assenta numa repartição proporcional da estrutura de custos específica para a gestão da rede de carreiras, nomeadamente, mão-de-obra, fornecimento de serviços e outros custos inerentes a presente área de negócio, com uma imputação de custos indiretos de estrutura.
 17. Considera assim que esta metodologia permite calcular a compensação financeira para a empresa aquando da implementação de uma política social de preços reduzidos nos mencionados títulos de transporte, sem prejuízo de continuar a promover a otimização da estrutura de custos e a capacidade instalada, com impacto numa proposta de preço com um maior valor percebido para o passageiro, por economia de escala e políticas integradas de mobilidade.
 18. Por seu lado, no anexo 3 é apresentada a Memória Justificativa relativa à Scotturb, onde foram tidas em conta as tarifas do respetivo passe de rede (para jovens e séniores) e a mobilidade associada (49 ou 52 carreiras operadas em Sintra, Cascais e Oeiras), bem como os custos a suportar em função da adesão esperada e calculada da percentagem de desconto face ao preço de referência (52% ou 39%)
 19. São ainda tidos em consideração não apenas os títulos de transporte de rede próprios da Cascais Próxima e da Scotturb (disponibilizados apenas nas respetivas redes), mas também aqueles que permitem a utilização dos serviços da CP-Comboios de Portugal, em que, nesse caso, o desconto participado corresponde à diferença entre o valor da quota da Scotturb naquele título e o valor pago pelo passageiro, valor que corresponde a um desconto de 30,9% relativamente ao passe de referência (Rede).
 20. Além da memória justificativa dos descontos específicos em cada título de transporte e em cada empresa, o Município apresenta ainda uma memória justificativa global quanto à viabilidade económico-financeira do modelo de compensação de preços reduzidos que pretende implementar.
 21. Esclarece que a *"remuneração da operação referente às carreiras sob gestão da Scotturb tem como vetores fundamentais, a estimativa de variáveis comportamentais dos diversos parceiros (compromisso e disponibilidade dos*



recursos e meios para a operabilidade das carreiras de transportes públicas na rede da Scotturb, quer a nível intermunicipal, quer no concelho de Cascais), variáveis económicas (disponibilização dos recursos financeiros e controlo dos custos previamente orçamentados) e variáveis territoriais (número de carreiras a operar interurbanas e urbanas)" e com base nessas variáveis fixa o valor do respetivo passe de rede (atualizado segundo as regras gerais aplicáveis a todos os operadores⁶).

22. Acrescenta que a Scotturb tem vindo a executar o protocolo com a Cascais Próxima, para disponibilização de passes escolares, pelo preço de 32€ (cerca de metade do valor do Passe de rede), cujo cálculo resulta da média de todos as assinaturas requisitadas pelos estudantes abrangidos pelo referido protocolo e de forma a, ainda assim, remunerar adequadamente os fatores de produção.
23. Contudo, no caso concreto, entendeu-se ser possível diminuir as tarifas dos passes "face ao comportamento favorável do Volume de Negócios, partindo do pressuposto que aumentará o número de adesões e otimizará a sua capacidade instalada, sem necessidade de investir em material circundante e alocar outros recursos, os quais teriam um impacto negativo na estrutura de custo e, conseqüentemente aumento no preço dos passes, de forma a dar estrito cumprimento as leis de livre concorrência de mercado".
24. Assim, a remuneração dos fatores de produção "assenta numa política de plafons/Rappel percentuais decrescentes ao nível da compensação financeira a cargo do Município de Cascais, face ao aumento de vendas efetuadas através de captação incremental do número de utilizadores das carreiras de transportes público de passageiros da Scotturb no concelho de Cascais. Esta evolução acompanha a exponencial penetração destes dois produtos de mobilidade, impactantes na eficiência operacional e com reflexo na manutenção mínima na margem e rentabilidade líquida das vendas, absorvendo os custos de estrutura e evidenciando os benefícios crescentes da escala da operação na empresa no mercado. Desta forma, os indicadores económicos mantêm-se constantes e positivos, no que respeita, à eficiência operacional, margem operacional e rentabilidade líquida, absorvendo os custos de pessoal e de estrutura. Este facto

⁶ Ver Despacho Normativo n.º 21-A/2017, publicado no Diário da República, 2.ª série — N.º 236 — 11 de dezembro de 2017.



realça os benefícios de escalabilidade deste protocolo ao nível social, económico e mobilidade dos jovens e sénior, com benefícios futuros para o crescimento económico nas áreas em que atua".

25. Finalmente, de acordo com a documentação apresentada a despesa inerente à execução do protocolo é de, no máximo de € 900.000, com IVA incluído à taxa legal em vigor, ainda que as estimativas apontem para um valor ligeiramente inferior.

III – DO PARECER

Poderes da autoridade de transportes

26. A Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, alterada pela Lei n.º 7-A/2016, de 30 de março e pelo Decreto-Lei n.º 86-D/2016 de 30 de dezembro, que aprova o RJSTP, estabelece, no seu artigo 3.º que «Autoridade de transportes», é uma qualquer autoridade pública com atribuições e competências em matéria de organização, exploração, atribuição, investimento, financiamento e fiscalização do serviço público de transporte de passageiros, bem como de determinação de obrigações de serviço público e de tarifários numa determinada zona geográfica de nível local, regional ou nacional, ou qualquer entidade pública por aquela investida dessas atribuições e competências.
27. Nos termos do artigo 4.º do mesmo diploma, *"constituem atribuições das autoridades de transportes a definição dos objetivos estratégicos do sistema de mobilidade, o planeamento, a organização, a operação, a atribuição, a fiscalização, o investimento, o financiamento, a divulgação e o desenvolvimento do serviço público de transporte de passageiros, por modo rodoviário, fluvial, ferroviário e outros sistemas guiados"*.
28. É às autoridades de transporte competentes, em termos operacionais, que cabe, a título meramente exemplificativo, a determinação de obrigações de serviço público e de tarifários numa determinada zona geográfica de nível local, regional ou nacional⁷, sendo que cabe à AMT, nos termos do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º

⁷ Neste sentido a Resolução do Parlamento Europeu, de 2 de dezembro de 2015, sobre "mobilidade urbana sustentável", mas também a Comunicação da Comissão Europeia sobre o "Plano de ação da mobilidade urbana", de 30 de setembro de 2009, e o Livro Verde "Por uma nova cultura de mobilidade urbana", de 25 de setembro de 2007, que defendem que as soluções para a mobilidade devem ser encontradas ao nível local, de acordo com as especificidades locais e em parceria com as autoridades nacionais. Também no mesmo sentido a Comunicação da Comissão Europeia sobre "Avançar em conjunto para uma mobilidade urbana competitiva e eficiente na utilização de recursos" e o "Pacote da Mobilidade Urbana" de 2013, que defende que a Comissão e os Estados-Membros devem reforçar o seu apoio às autoridades locais para que todas as cidades da União possam operar uma mudança radical nos seus esforços com vista a uma mobilidade urbana mais competitiva e eficiente na utilização de recursos, devendo ser criadas condições de base adequadas para as autoridades locais definirem e executarem



78/2014, de 14 de maio, a supervisão e fiscalização transversal do cumprimento das regras legais e jurisprudenciais, nacionais e europeias, designadamente:

- Definir ou participar na definição de regras e princípios gerais relativos à estrutura de custeio e formação de preços e tarifas nos setores regulados.
 - Emitir parecer sobre as propostas de regulamentos de tarifas e outros instrumentos tarifários, designadamente quando estas se encontrem relacionadas com obrigações de serviço público;
 - Promover a defesa dos direitos e interesses dos consumidores e utentes em relação aos preços, aos serviços e respetiva qualidade;
 - Assegurar a objetividade das regras de regulação e a transparência das relações entre operadores e entre estes e os consumidores/utilizadores.
29. Por seu turno, decorre dos artigos 38.º a 41.º do RJSPTP que as regras gerais relativas à criação e disponibilização de títulos de transporte, monomodais ou intermodais, bem como as relativas à fixação de valores máximos de preços e atualização das tarifas, e aos sistemas de transportes inteligentes são definidas por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes, sem prejuízo de regras específicas fixadas por autoridades de transportes locais ao abrigo daquelas regras gerais.
30. O n.º 2 do artigo 38.º estabelece que a *"definição dos títulos de transporte a disponibilizar em determinado serviço público de transporte de passageiros, bem como a definição das regras específicas aplicáveis aos sistemas de transportes inteligentes, designadamente à gestão do sistema de bilhética, à disponibilização aos utilizadores de cartões de suporte e distribuição da respetiva receita e à recolha, disponibilização e tratamento de informação, cabem à autoridade de transportes competente e devem observar as regras gerais referidas no número anterior, podendo ser estabelecidas por deliberação do órgão executivo da autoridade de transportes competente e devendo constar do contrato de serviço público, quando este exista"*.
31. Atento o consignado no n.º 4 da mesma norma, no artigo 39.º e no artigo 41.º do citado diploma legal, os operadores de serviço público podem propor à autoridade de transportes competente, conjuntamente ou não com outros

estratégias integradas e globais que promovam uma mobilidade urbana melhor e mais sustentável. No mesmo sentido a consulta pública sobre a dimensão urbana da política de transportes da União Europeia de 2013. http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/studies/urban_en



operadores de serviço público, a criação de títulos de transporte, sujeitando-se à autorização da autoridade de transportes competente.

32. Do mesmo passo, o Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, dispõe que as obrigações de serviço público destinadas a estabelecer tarifas máximas para o conjunto dos passageiros ou para determinadas categorias de passageiros podem também ser objeto de regras gerais objetivas, sobretudo quando está em causa a compensação de operadores de transportes.*
33. As autoridades de transportes podem ainda aprovar regras específicas (ao abrigo das regras gerais existentes, quando existam⁹) ou contratuais relativas ao sistema tarifário, nas respetivas áreas geográficas, em articulação com outras autoridades de transportes, através de acordo ou contrato interadministrativo, ponderadas as implicações para a sustentabilidade do sistema e para os interesses dos seus vários atores (passageiros, operadores, autoridades)¹⁰.
34. Acrescente-se que, nos termos do artigo 46.º, constituem contraordenação, punível com coima, os factos qualificados como infrações como sejam o incumprimento das regras relativas ao sistema tarifário aplicáveis aos operadores de serviço público, relativas à fixação de valores máximos de preços e atualização das tarifas e na respetiva regulamentação, sendo competente a AMT para instruir os consequentes procedimentos contraordenacionais, sem prejuízo de penalidades fixadas em instrumento regulamentar ou contratual pela autoridade de transportes competente a nível local.
35. Haverá ainda que referir que o artigo 20.º do Decreto-Lei n.º 9/2015, de 15 de janeiro, que estabelece as condições que devem ser observadas no contrato de transporte rodoviário de passageiros e bagagens, em serviços regulares, bem como o regime sancionatório pelo incumprimento das normas do Regulamento (UE) n.º 181/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece que as tarifas dos títulos de transporte são calculados pelo

* Contudo, por maioria de razão, todas as regras relativas à criação e disponibilização de títulos de transportes e respetivas tarifas devem detar a mesma clareza e objetividade, mesmo que, a parilha, não impliquem o pagamento de compensações financeiras, pois apenas dessa forma se poderá aferir a (des)necessidade do seu pagamento e a respetiva (i)legalidade ou (des)conformidade.

⁹ Refira-se que até à data, não foi ainda emitida regulamentação global de âmbito tarifário ao abrigo do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, ou do RJSPPT com exceção do Despacho Normativo n.º 21-A/2017, publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 236, de 11 de dezembro de 2017.

¹⁰ "Guião para o período transição do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros e Linhas Orientadoras" do IMT <http://www.imt.pt/sites/IMTT/Portugues/RJSPPT/Paginas/RJSPPT.aspx> que também refere que o sistema tarifário traduz-se no conjunto de regras em vigor em determinado território que, de acordo com diversas dimensões, condicionam e disciplinam o nível de acessibilidade ao sistema, os resultados do contrato do serviço público; os níveis de recursos públicos necessários à manutenção e desenvolvimento do sistema.

operador, tendo em conta as características do serviço e a origem e o destino do transporte, nos termos da regulamentação específica relativa à criação e disponibilização de títulos de transporte, sem prejuízo das regras tarifárias previstas em contratos de serviço público de transporte.

36. No que se refere ao Passe Social +¹¹, estabelece-se que os passageiros podem beneficiar de bonificações/descontos de 25% a 50% sobre o preço de venda de um título de transporte, se forem beneficiários do complemento Solidário para Idosos, do rendimento Social de Inserção, se forem reformados e pensionistas cujo valor mensal do total de reformas, pensões e complementos de pensão auferidos seja igual ou inferior a 1,2 vezes o valor do Indexante de Apoios Sociais (IAS), se forem beneficiários de subsídio de desemprego e subsídio social de desemprego com montante mensal igual ou inferior a 1,2 vezes o valor do IAS ou se integrarem agregados familiares cujo rendimento médio mensal equivalente seja igual ou inferior a 1,2 vezes o valor do IAS.¹²
37. No que se refere aos Passes 4-18¹³ e Sub-23¹⁴, o respetivo regime estabelece atualmente que:
- Passe 4-18 (crianças e jovens, dos 4 aos 18 anos, inclusive, que não frequentem o ensino superior, não se encontrem abrangidos pelo transporte escolar): 60% para os estudantes beneficiários do Escalão "A" da Ação Social Escolar; 25% para os estudantes beneficiários do Escalão "B" da Ação Social Escolar; 25% para estudantes inseridos em agregados cujo rendimento médio mensal equivalente seja igual ou inferior a 1,2 vezes o valor do IAS;
 - Passe Sub23 (estudantes do ensino superior, público ou privado, com idade até aos 23 anos): 60% para os estudantes beneficiários da Ação Social Direta no Ensino Superior e 25% para estudantes inseridos em

¹¹ Cujo regime se encontra estabelecido na Portaria n.º 272/2011, de 23 de setembro, alterada pela Portaria n.º 36/2012, de 8 de fevereiro.
¹² Contudo, e até à data, tal bonificação abrange apenas os títulos de transporte intermodais das Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto, Ainda que se desconheça o futuro enquadramento legal e regulamentar desta bonificação social (incluindo os respetivos critérios e requisitos de adesão), o alargamento do seu âmbito geográfico a todo o país (de acordo com a Lei do orçamento do Estado para 2018), implicará potencialmente que todos os passageiros com títulos de transporte próprios, combinados e intermodais, possam passar a beneficiar destes descontos (sobre o preço de referência e não sobre descontos ou bonificações já existentes).

¹³ Decreto-Lei n.º 298/84, de 5 de setembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 186/2008, de 19 de setembro e Portaria n.º 138/2009, de 3 de fevereiro, alterada pela Portaria n.º 982-A/2009, de 2 de setembro, pela Portaria n.º 34-A/2012, de 1 de fevereiro, pela Portaria n.º 268-A/2012, de 31 de agosto, retificada pela Declaração de Retificação n.º 52/2012, de 20 de setembro.

¹⁴ Decreto-Lei n.º 203/2009, de 31 de agosto e Portaria n.º 982-B/2009, de 2 de setembro, alterada pela Portaria n.º 34-A/2012, de 1 de fevereiro, pela Portaria n.º 268-A/2012, de 31 de agosto, retificada pela Declaração de Retificação n.º 52/2012, de 20 de setembro.

agregados cujo rendimento médio mensal equivalente seja igual ou inferior a 1,2 vezes o valor do IAS.¹⁵

38. Ora, está subjacente ao RJSTPT, como ao Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, que os atos de âmbito tarifário devem estar sujeitos a regras objetivas e claras, de âmbito legal, regulamentar ou contratual, ou seja, de forma previsível e estável, tendo em conta que, designadamente, tais atos têm impacto direto na *performance* das empresas, nos seus custos e receitas, no nível de compensações que eventualmente poderão beneficiar, mas também nos consumidores no que concerne ao nível de acessibilidade ao sistema, e bem assim, quanto ao nível de serviço e qualidade que lhes pode ser prestado, de forma sustentável.
39. Em suma, conclui-se que o Município de Cascais pode definir regras específicas relativas ao sistema tarifário que abranja os operadores de transportes que prestam serviços no respetivo território, bem como no que se refere a descontos ou bonificações pelos quais seja responsável, de forma equitativa entre os agentes económicos e de forma clara para os seus beneficiários (passageiros).
40. Aliás, no caso concreto sublinha-se que o Município procedeu de forma correta, pois sem prejuízo das atribuições e competências próprias da AMT, enquanto regulador económico independente, cabe às autoridades de transportes criar e implementar as condições legais e contratuais de base que permitam a disponibilização de serviços de transportes enquadradas em termos equitativos em termos concorrenciais¹⁶ e organizativos¹⁷.
41. Tais imperativos de transparência¹⁸ ¹⁹ e equidade assumem uma maior relevância quanto ao Município, tendo em conta que, além de autoridade de

¹⁵ Ainda que se desconheça o futuro enquadramento legal e regulamentar desta bonificação social, a previsão da sua universalidade de acesso implicará o alargamento do seu âmbito subjetivo, a todos os estudantes, independentemente de rendimentos. Implicará, potencialmente, que qualquer título de transporte poderá passar a ter estes descontos, uma vez que o 4-18 e o Sub23 são, na verdade, bonificações indexadas a todos os títulos de transporte existentes, sejam títulos próprios, combinados ou intermodais.

¹⁶ Nos termos do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, às empresas públicas aplica-se o princípio da neutralidade competitiva, pois desenvolvem a sua atividade nas mesmas condições e termos aplicáveis a qualquer empresa privada, e estão sujeitas às regras gerais da concorrência, nacionais e de direito da União Europeia. Tal princípio aplica-se igualmente a empresas e participações locais, nos termos da Lei n.º 50/2012, de 31 de agosto.

¹⁷ A título de exemplo, o artigo 13.º do RJSTPT estabelece que o planeamento e a coordenação do serviço público de transporte de passageiros, por cada autoridade de transportes, devem ser articulados com o serviço público de transporte de passageiros existente ou planeado na respetiva área geográfica e pressupor a articulação e otimização da exploração, visando a eficiência e eficácia do serviço público de transporte de passageiros no seu conjunto, independentemente da sua finalidade, natureza ou tipo de exploração.

¹⁸ Também em cumprimento da Diretiva n.º 2006/111/CE da Comissão, de 10 de novembro 2006, relativa à transparência das relações financeiras entre os Estados-Membros e as empresas públicas, bem como à transparência financeira relativamente a certas empresas.

¹⁹ De acordo com o artigo 45.º do Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro de 2013, "Anualmente, cada empresa informa o titular da função acionista e o público em geral do modo como foi prosseguida a sua missão, do grau de cumprimento dos seus objetivos, da forma como foi cumprida a política de responsabilidade social, do desenvolvimento sustentável e os termos de prestação do serviço público, e em que medida foi salvaguardada a sua competitividade, designadamente pela via da investigação, do desenvolvimento, da inovação e da integração de novas tecnologias no processo produtivo". Acrescenta que as "empresas públicas estão obrigadas a submeter a informação financeira anual a uma auditoria externa, a realizar por auditor registado na Comissão do Mercado de Valores Mobiliários, caso se encontrem classificadas nos Grupos A e B nos termos das Resoluções do Conselho de Ministros n.ºs 16/2012, de 14 de fevereiro, e 18/2012, de 16 de fevereiro".





transportes com jurisdição sobre todos os operadores que prestem serviço no seu território, é também gestora/detentora de um operador que opera em mercado concorrencial (Cascais Próxima).

42. Nesse sentido, a atribuição e definição, em simultâneo de regras tarifárias para dois operadores no mesmo território é de registar de forma positiva.

Articulação de autoridades de transportes

43. Contudo, no caso concreto, as bonificações abrangem a rede de dois operadores, um deles operador interno²⁰, que opera ao abrigo de contrato(s) de concessão (s) entre o Município e a Cascais Próxima²¹ e outro que opera ao abrigo de autorizações provisórias²², emitidas pelo Município quanto a serviços de âmbito municipal²³ e pela Área Metropolitana de Lisboa (AML) no que se refere a serviços de âmbito intermunicipal/metropolitano²⁴.
44. Nesse sentido, ainda que o Município seja responsável pelo pagamento de compensações que abrangem serviços de transporte que ultrapassam as fronteiras municipais, sem encargos para a AML, a presente operação deve ser articulada com aquela entidade por diversos motivos.
45. Em primeiro lugar, a adequada articulação das entidades competentes é um imperativo e uma necessidade, aliás como decorre do artigo 13.º do RJSPTP que estabelece que o planeamento e a coordenação do serviço público de transporte de passageiros devem ser articulados com o serviço público de

²⁰ Refere o regulamento que «Operador interno», é um qualquer operador de serviço público que constitui uma entidade juridicamente distinta da autoridade de transportes, sobre a qual a autoridade de transportes competente a nível local, regional ou nacional — nos casos em que, nos termos do disposto na alínea d) do n.º 2 do artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, as competências da autoridade de transportes sejam exercidas a nível regional ou nacional — ou, em caso de agrupamento de autoridades, pelo menos uma autoridade competente, exerce um controlo análogo ao que exerce sobre os seus próprios serviços, o que se aplica claramente às Cascais Próximas, por a mesma ser uma empresa municipal, delida pelo Município. O Regulamento refere também que “sempre que seja da responsabilidade das autoridades competentes, a organização da rede de transportes públicos pode compreender, para além da prestação efetiva do serviço de transporte, toda uma série de outras atividades e funções que as autoridades competentes devem ter a liberdade de realizar elas próprias ou de confiar, na totalidade ou em parte, a terceiro” (considerando 14). Refere ainda o Regulamento que “sem prejuízo das disposições pertinentes do direito interno, qualquer autoridade nacional pode decidir prestar ela própria, serviços públicos de transporte de passageiros no seu território ou confiá-los a um operador interno sem os submeter a concurso. Esta possibilidade de autoprestação deverá, todavia, ser enquadrada de forma rigorosa, a fim de garantir condições de concorrência equitativas. A autoridade competente, ou o agrupamento de autoridades competentes, que prestem serviços públicos integrados de transporte de passageiros, coletivamente ou através dos seus membros, deverão exercer o controlo necessário” (considerando 19”).

²¹ <https://www.cascais.pt/areas/contratos-de-concessao-cascais-proxima>

²² De acordo com o artigo 10.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, a autoridade de transportes competente pode, por razões de interesse público relevante, autorizar a manutenção dos títulos de concessão para a exploração do serviço público de transporte de passageiros por modo rodoviário atribuídos ao abrigo do Regulamento de Transportes em Automóveis, aprovado pelo Decreto n.º 37272, de 31 de dezembro de 1948, (RTA) enquanto não revogado, em regime de exploração provisória, não podendo o respetivo prazo de vigência terminar, em caso algum, após 3 de dezembro de 2019. Acrescenta que a exploração do serviço público de transporte de passageiros a título provisório não confere ao respetivo operador um direito exclusivo nas linhas, rede ou área geográfica em causa, exceto se tal for expressamente previsto pela autoridade de transportes competente. O artigo 23.º do RJSPTP estabelece que as autoridades de transportes competentes podem impor obrigações de serviço público ao operador de serviço público, as quais devem ser formuladas de forma expressa e detalhada, por referência a elementos específicos, objetivos e quantificáveis, podendo ser estabelecidas por ato do órgão executivo da autoridade de transportes competente.

²³ <https://www.cascais.pt/areas/autorizacoes-temporarias-scolliub>

²⁴ <https://www.aml.pt/index.php?cMILID=SUS57DC0FD9C7647&cMILL=3&mIID=SUS579R900104F1F&min=Autoriza%20E7%F5e%20provis%20as&mlA=3&cMILLID1=SUS5707A25510AED&mIID1=1&min1=Mobilidade%20e%20transportes&cMILLID2=SUS57DBFB2901E0D&mIID2=SUS570DBFB2901E0D&min2=Autoridade%20de%20transportes&cMILLID3=SUS57DC0FD9C7647&cMILL3=SUS579R900104F1F&min3=Autoriza%20E7%F5e%20provis%20as>



transporte de passageiros existente ou planeado na respetiva área geográfica e a autoridade de transportes deve assegurar a articulação dos serviços da sua competência com os serviços da competência de outras autoridades de transporte, designadamente em áreas geográficas adjacentes e com os serviços que atravessem ou sirvam a área geográfica da sua competência.

46. Noutra perspetiva, como refere o *"Guião para o período transitório do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros e Linhas Orientadoras"* do IMT, *"sobretudo nas áreas metropolitanas, é recomendável uma gestão do sistema de nível intermunicipal, sem prejuízo da possibilidade de existir coordenação reforçada e/ou gestão partilhada com municípios e da gestão, por estes, de serviços de transportes claramente considerados de âmbito meramente local."* Acrescenta que *"tal resulta da necessidade de se atender à complexidade e densidade da rede, integração física, tarifária e lógica de vários modos de transporte, forte intermodalidade e pendularidade, continuidade urbana, existência de interfaces de âmbito regional e nacional e forte capacidade de atração intermunicipal e inter-regional, à semelhança do que acontece na generalidade das áreas metropolitanas europeia."*
47. Por outro lado, a Lei n.º 10/90, de 17 de março, que aprova Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres, refere que a *"organização e funcionamento do sistema de transportes terrestres tem por objetivos fundamentais assegurar a máxima contribuição para o desenvolvimento económico e promover o maior bem-estar da população"* e pugnar por adequação permanente da oferta dos serviços de transporte às necessidades dos utentes, sob os aspetos quantitativos e qualitativos e progressiva redução dos custos sociais e económicos do transporte.
48. Segundo refere o mesmo diploma, o prosseguimento dos objetivos enunciados deve obedecer aos diversos princípios básicos orientadores, tais como:
- Assegurar aos utentes, em paridade de condições, igualdade de tratamento no acesso e fruição dos serviços de transporte;
 - Assegurar às empresas, públicas ou privadas, de serviços de transporte um regime de ampla e sã concorrência, liberdade de estabelecimento, autonomia de gestão, justa rentabilidade dos investimentos efetuados, justa igualdade de tratamento, equiparando, quanto possível, as suas

condições concorrenciais de base, sem prejuízo das suas diferenças estruturais e das exigências do interesse público.

49. Afigura-se que uma articulação de autoridades de transportes e em particular do seu sistema tarifário (bem como da contratualização de serviços públicos):

- Potencia os objetivos da política de transportes, a coordenação e a integração física, tarifária e lógica de todos os modos de transporte.
- Potencia a segurança, a boa relação custo-eficácia e a qualidade elevada dos serviços de transporte de passageiros, bem como a sustentabilidade económica e financeira da prestação desses serviços;
- Permite a otimização dos aspetos económicos, propiciando a prestação economicamente eficiente dos serviços de transporte, graças ao financiamento cruzado entre os serviços rentáveis e os não rentáveis;
- Permite melhor identificação da totalidade do serviço público e do serviço comercial (sobretudo quando a rede de um operador ultrapassa limites administrativos de uma autoridade ou existem competências partilhas ou conexas), potenciando uma melhor avaliação dos custos reais da prestação do serviço público;
- Permite aumentar as economias de escala, incluindo a redução dos preços e dos custos das transações, e melhorar e profissionalizar a gestão dos contratos públicos;
- Potencia a otimização dos custos administrativos necessários à "regulação" e gestão do sistema e diminui o risco de intervenção descoordenada, incoerente e impreparada no mercado.

50. Aliás, segundo a Comunicação da Comissão Europeia sobre a mobilidade urbana competitiva e eficiente na utilização de recursos²⁵, os Estados-Membros devem garantir condições de base que permitam às autoridades locais aplicar com êxito estratégias locais de mobilidade urbana, através da definição uma estratégia de mobilidade urbana integrada que garanta uma ação coordenada e de reforço mútuo a nível nacional, regional e local, a fim de promover um desenvolvimento sustentável

51. Assim, recomenda-se ao Município que:

²⁵ Comunicação de 17.12.2013, COM(2013) 913 - [http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/umoincom\(2013\)913_pt.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/umoincom(2013)913_pt.pdf)

- Dê conhecimento da presente operação à AML, para os efeitos de adequado conhecimento e planeamento do sistema metropolitano, mas também para os devidos efeitos de cumprimento do previsto no artigo 22.º do RJSPTP, aplicável ao Município e à AML, no que se refere a serviços em operação e respetivos tarifários;
 - Diligencie pela celebração de contrato interadministrativo com a AML (de delegação ou partilha de competências)²⁶ onde se estabelecem, a título de exemplo, mecanismos de troca de informação e de divulgação das características metropolitanas dos sistemas aos passageiros.
52. A articulação é essencial uma vez que o Município está a definir obrigações de serviço público sobre serviços de transportes exercidos ao abrigo de autorizações provisórias que não foram por si emitidas.
53. É certo que não faria sentido, no que se refere à organização do sistema, que as obrigações tarifárias incidissem apenas sobre uma parte de uma rede totalmente intermodal e articulada ou sobre apenas partes de serviços, uma vez que tal representaria uma incongruência e uma desvantagem para os passageiros. Acresce que tal também representaria um maior desafio à gestão do sistema por parte das autoridades competentes.
54. É por essa razão que deve existir um adequado contrato interadministrativo que discipline esta partilha de competências ou exercício articulado de competências entre autoridades de transportes.

Obrigações de serviço público e respetivas compensações

55. No que se refere aos critérios de pagamento de compensações, considera-se que foram fixadas regras equitativas entre os operadores, salvaguardando as naturais diferenças entre aqueles, sendo um deles operador interno, sujeito a diversas exigências legais quanto à gestão financeira interna da empresa, designadamente quanto à sua sustentabilidade e pela qual o Município é diretamente responsável.^{27 28}

²⁶ <http://www.aml.pt/sites/IMTT/Portugues/TransportesRodoviaris/RJSPTP/Paginas/RJSPTP.aspx> Ainda não existe contrato interadministrativo entre o Município de Cascais e a AML.

²⁷ De qualquer modo, o artigo 35.º da Lei n.º 50/2012, de 31 de agosto, que aprova o regime jurídico da atividade empresarial local e das participações locais, estabelece que "as empresas locais que prossigam atividades no âmbito de setores regulados ficam sujeitas aos poderes de regulação da respetiva entidade reguladora".

²⁸ O artigo 31.º da Lei n.º 50/2012, de 31 de agosto, que aprova o regime jurídico da atividade empresarial local e das participações locais, estabelece que a "a gestão das empresas locais deve articular-se com os objetivos prosseguidos pelas entidades públicas participantes no respetivo capital social, visando a satisfação das necessidades de interesse geral ou a promoção do desenvolvimento local e regional, assegurando a viabilidade económica e o equilíbrio financeiro". Por seu lado, o n.º 1 do artigo 32.º estabelece que "a deliberação de constituição das empresas locais ou de aquisição de participações que confiram uma influência dominante, nos termos da presente lei, deve ser sempre precedida dos necessários estudos técnicos, nomeadamente do plano do projeto, na ótica do investimento, da exploração e do financiamento, demonstrando-se a viabilidade e sustentabilidade económica e financeira das unidades, através da identificação dos ganhos de qualidade, e a racionalidade

56. O artigo 23.º do RJSPTP estabelece, por seu turno, que *"as autoridades de transportes competentes podem impor obrigações de serviço público²⁹ ao operador de serviço público, as quais devem ser formuladas de forma expressa e detalhada, por referência a elementos específicos, objetivos e quantificáveis³⁰"*.
57. Por outro lado, o artigo 24.º do RJSPTP estabelece que *"o cumprimento de obrigações de serviço público pode conferir o direito a uma compensação por obrigação de serviço público, a atribuir pela autoridade de transportes competente ao operador de serviço público respetivo (...) nos termos do anexo ao Regulamento e do Decreto-Lei n.º 167/2008, de 26 de agosto, alterado pela Lei n.º 64/2013, de 27 de agosto.*
58. Referem o n.º 3 e o n.º 4 da referida disposição legal que *"a compensação por obrigação de serviço público não pode exceder um montante que corresponda ao efeito financeiro líquido decorrente da soma das incidências, positivas ou negativas, da execução da obrigação de serviço público sobre os custos e as receitas do operador de serviço público", sendo que as incidências "(...) são calculadas comparando a totalidade de custos e receitas do operador de serviço público num cenário de existência de obrigação de serviço público, com os decorrentes de um cenário sem existência de obrigação de serviço público e em que os serviços abrangidos são explorados em condições de mercado".*

acrescentada decorrente do desenvolvimento da atividade através de uma entidade empresarial, sob pena de nulidade e de responsabilidade financeira" Os n.º 3 e 4 da mesma disposição estabelece que a "atribuição de subsídios à exploração pelas entidades públicas participantes no capital social exige a celebração de um contrato-programa" e "no caso de a empresa local beneficiar de um direito especial ou exclusivo, nos termos definidos no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 148/2003, de 11 de julho, que «Transpõe para a ordem jurídica nacional a Diretiva n.º 2000/52/CE, da Comissão, de 26 de julho, que altera a Diretiva n.º 90/723/CEE, da Comissão, de 25 de junho, relativa à transparência das relações financeiras entre as entidades públicas dos Estados membros e as empresas públicas», alterado pelo Decreto-Lei n.º 120/2005, de 26 de julho, e pelo Decreto-Lei n.º 69/2007, de 26 de março, essa vantagem deve ser contabilizada para aferição da sua viabilidade financeira." O n.º 6 da mesma disposição estabelece que "independentemente das obrigações de controlo e fiscalização previstas na presente lei e na lei comercial, o desempenho da empresa local deve ser objeto de avaliação anual pelos respetivos órgãos sociais, incluindo a elaboração de um relatório com a análise comparativa das projeções decorrentes dos estudos referidos nos n.os 1 e 2 e a efetiva situação económico-financeira da empresa local, o qual é obrigatoriamente comunicado à Inspeção-Geral de Finanças."

²⁹ Tal como referem as Orientações da Comissão "Conforme dispõe o artigo 14.º do TFUE, «a União e os seus Estados-Membros, dentro do limite das respetivas competências e no âmbito de aplicação dos Tratados, zelarão por que esses serviços (de interesse económico geral) funcionem com base em condições, nomeadamente económicas e financeiras, que lhes permitam cumprir as suas missões». De acordo com a Prática n.º 26, as autoridades nacionais, regionais e locais têm um papel essencial e gozam de um amplo poder de apreciação na prestação, execução e organização de serviços de interesse económico geral de uma forma que atenda tanto quanto possível às necessidades dos utilizadores. (...) A prestação, execução e organização de serviços de interesse económico geral pelos Estado-Membros no setor do transporte público ferroviário e rodoviário de passageiros regem-se pelo Regulamento (CE) n.º 1370/2007. O artigo 1.º do regulamento estabelece que o objetivo deste é «definir o modo como, no respeito das regras do direito [da UE], as autoridades competentes podem intervir no domínio do transporte público de passageiros para assegurar a prestação de serviços de interesse geral que sejam, designadamente, mais numerosos, mais seguros, de melhor qualidade e mais baratos do que aqueles que seria possível prestar apenas com base nas leis do mercado.» Conforme definido no artigo 2.º, alínea e), do Regulamento, obrigações de serviço público são imposições destinadas a assegurar, no interesse geral, a prestação de serviços de transporte público de passageiros que um operador, pesando os seus interesses comerciais, não assumiria, pelo menos no mesmo grau e nas mesmas condições, sem contrapartidas. Assim, no quadro definido pelo Regulamento (CE) n.º 1370/2007, os Estados-Membros beneficiam de uma ampla margem de discricionariedade na definição das obrigações de serviço público em sintonia com as necessidades dos clientes.

³⁰ No mesmo sentido, o artigo 46.º da Lei n.º 50/2012, de 31 de agosto, que aprova o regime jurídico da atividade empresarial local e das participações locais, estabelece que "as empresas locais de gestão de serviços de interesse geral devem prosseguir as missões que lhes estejam atribuídas, tendo em vista (...) b) Promover o acesso, em condições financeiras equilibradas, da generalidade dos cidadãos a bens e serviços essenciais, procurando adaptar as taxas e as contraprestações devidas às reais situações dos utilizadores, à luz do princípio da igualdade material, (...) c) Cumprir obrigações específicas, relacionadas com a segurança da sua atividade, a continuidade e qualidade dos serviços e a proteção do ambiente, devendo tais obrigações ser claramente definidas, transparentes, não discriminatórias e suscetíveis de controlo

59. De referir, no que diz respeito ao pagamento de compensações financeiras, a Comissão Europeia refere que ³¹, "contrariamente ao que acontece noutros setores, a compensação por obrigações de serviço público no setor dos transportes terrestres aplica-se o artigo 93.º e não o artigo 106.º, n.º 2, do TFUE. Consequentemente, as regras da União relativas à compensação por serviços de interesse económico geral³² que têm por base o artigo 106.º, n.º 2, do Tratado, não se aplicam aos transportes terrestres"³³ (.) Tratando-se de serviços de transporte público ferroviário ou rodoviário de passageiros, e acordo com o artigo 9.º, n.º 1, do regulamento (CE) n.º 1370/2007, desde que sejam pagas nas condições estabelecidas no regulamento, as compensações por esses serviços são consideradas compatíveis com o mercado interno e não carecem da notificação prévia exigida pelo artigo 108.º, n.º 3, do TFUE."
60. Acrescenta ainda a Comissão que "a presunção de compatibilidade e a exoneração a que faz referência o parágrafo anterior, não excluem a possibilidade de as compensações pela prestação de serviços de transporte público constituírem auxílio estatal. Para o não serem, as compensações terão de satisfazer as quatro condições estabelecidas pelo Tribunal de Justiça no acórdão Altmark"^{34, 35}
61. Por outro lado, de acordo com as Linhas orientadoras constantes do Guião do IMT para a implementação da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprova em anexo o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros

³¹ Comunicação da Comissão Orientações para a interpretação do Regulamento, já mencionadas.

³² Nomeadamente a Decisão da Comissão relativa à aplicação do artigo 106.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público concedidos a certas empresas encarregadas da gestão de serviços de interesse económico geral (JO L 7 de 11.1.2012, p. 3) e o Enquadramento da União Europeia aplicável aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público (JO C 8 de 11.1.2012, p. 15).

³³ Aplica-se-lhes, contudo, o Regulamento (UE) n.º 360/2012 da Comissão, de 25 de abril de 2012, relativo à aplicação dos artigos 107.º e 108.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia aos auxílios *de minimis* concedidos a empresas que prestam serviços de interesse económico geral (JO L 114 de 25.4.2012, p. 8).

³⁴ Processo C-280/00, Altmark Trans GmbH e Regierungspräsidium Magdeburg contra Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (Colitânia 2003, p. I-7747). Ver também a secção 3 da comunicação da Comissão relativa à aplicação das regras em matéria de auxílios estatais da União Europeia à compensação concedida pela prestação de serviços de interesse económico geral (JO C 8 de 11.1.2012, p. 4).

³⁵ O Tribunal entende que:

- Existe a necessidade de definir e atribuir de modo claro e transparente as obrigações de serviço público desde o início para que se possa deduzir com exatidão quais as obrigações de serviço público impostas às empresas

- Os parâmetros com base nos quais o montante exato de compensação é calculado, devem ser previamente estabelecidos, de forma objetiva e transparente, a fim de evitar que inclua uma vantagem económica suscetível de favorecer a empresa beneficiária em relação às empresas concorrentes;

- É necessário efetuar um juízo de proporcionalidade entre o montante da compensação atribuída e o custo suplementar suportado com o cumprimento das obrigações de serviço público com o intuito de evitar casos de compensação excessiva. Assim, a compensação não pode ultrapassar o que é necessário para cobrir total ou parcialmente os custos ocasionados pelo cumprimento das obrigações de serviço público, tendo em conta as receitas obtidas, assim como um lucro razoável pela execução destas obrigações.

- Como critério de eficiência deve existir um procedimento de contratação pública que possibilite selecionar o candidato que apresente as melhores condições para proceder ao fornecimento do serviço de interesse económico geral ao menor custo possível para a coletividade e, alternativamente, quando não seja empregue o procedimento de concurso público, o nível da compensação deve basear-se na análise dos custos que uma empresa média, bem gerida e adequadamente equipada em meios de transporte para poder satisfazer as exigências de serviço público requeridas teria suportado para cumprir estas obrigações, tendo em conta as respetivas receitas assim como um lucro razoável relativo à execução destas obrigações.

- (RJSPTP), compensações tarifárias são "quaisquer pagamentos efetuados a entidades públicas e privadas, que se destinem a compensar custos decorrentes da prática de tarifas máximas dirigidas a um conjunto dos passageiros ou para determinadas categorias de passageiros no âmbito de contrato de serviço público ou de regras gerais de âmbito tarifário."³⁶
62. Pelo contrário, uma indemnização compensatória consiste em "quaisquer pagamentos efetuados a entidades públicas e privadas, que se destinem a compensar custos de exploração resultantes da prestação de serviços de transporte considerados de interesse geral, de acordo com obrigações específicas, no âmbito de contrato de serviço público específico."
63. Ou seja, uma compensação por obrigação de serviço público pode ter, ou não, um carácter financeiro (por exemplo, a atribuição de um exclusivo pode ser considerada como uma forma de compensação), sendo que se tiver carácter financeiro pode destinar-se a compensar custos de exploração (indemnização compensatória) ou obrigações de âmbito tarifário (compensação tarifária). O RJSPTP³⁷ faz uma distinção entre o financiamento de obrigações de serviço público e compensações pela disponibilização de tarifários sociais bonificados, no sentido já mencionado
64. Na generalidade, as compensações tarifárias são calculadas com base em regras de âmbito geral, que se aplicam da mesma forma a todas as entidades públicas que as apliquem e a todos os operadores que disponibilizem os títulos de transporte que são compensados por essa via, designadamente quanto estão em causa bonificações tarifárias. Ao contrário, as indemnizações compensatórias são calculadas para cada operador individualmente, considerando a obrigação de serviço público em causa e a estrutura de custos e receitas específica daquele operador e do serviço de transportes específico e por ele explorado. Se este disponibilizar títulos relativos aos quais sejam fixadas tarifas máximas, as compensações tarifárias deverão ser tidas em conta no

³⁶ IMT, Guia para o período transitório do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros e Linhas Orientadoras, pp. 86 (http://www.imt.pt/pdfs/MTT/Portugues/RJSPTP/Documents/GuiaRJSPTP_01-04-2016.pdf).

³⁷ Quanto a esta matéria, o artigo 3.º do RJSPTP estabelece que: «Compensação por obrigação de serviço público», é uma qualquer vantagem, nomeadamente financeira, concedida, direta ou indiretamente, por uma autoridade de transportes a um operador de serviço público, através de recursos públicos, durante o período de execução de uma obrigação de serviço público ou por referência a esse período; «Obrigação de serviço público», a imposição definida ou determinada por uma autoridade de transportes, com vista a assegurar determinado serviço público de transporte de passageiros de interesse geral que um operador, caso considerasse o seu próprio interesse comercial, não assumiria, ou não assumiria na mesma medida ou nas mesmas condições, sem contrapartidas.

cálculo da sua receita e das indemnizações compensatórias, como aliás decorre do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro.

65. No caso concreto, caso fosse fixado, para ambos os operadores, a mera recuperação do valor correspondente ao desconto, já poderíamos considerar que foram cumpridas as regras gerais legais e jurisprudenciais referidas (requisitos previstos naquele Acórdão estão acomodados nas disposições do Regulamento e da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho).
66. No entanto, consideramos que não se aplica *tout court* uma das condições do Acórdão referido - procedimento de contratação pública que possibilite selecionar o candidato que apresente as melhores condições para proceder ao fornecimento do serviço de interesse económico geral ao menor custo possível - uma vez que os operadores existentes já prestam serviço de acordo com enquadramento legal existente e não está em causa a atribuição de compensações pela prestação de serviços de transporte mas pela disponibilização de bonificações tarifárias³⁸.
67. Ainda assim, neste protocolo, o Município foi mais além e procurou fundamentar a justeza e objetividade dos descontos face à situação económica e financeira de ambas as empresas, e indexando os critérios de compensação à procura potencial (e efetiva) que aqueles descontos poderão potenciar³⁹.
68. Desta forma, considera-se que as compensações tarifárias a atribuir se enquadram nas compensações financeiras permitidas pelo Direito e pela Jurisprudência Europeias⁴⁰, porquanto estamos perante serviços de interesse económico geral prosseguidos por empresa incumbida do cumprimento de obrigações de serviço público clara e objetivamente definidas, não conferindo vantagem económica suscetível de favorecer as empresa beneficiárias em

³⁸ Convirá sublinhar que o presente parecer não se debruça sobre a compliance do enquadramento legal e contratual dos operadores (ambos publicitados nos sítios da Internet das respetivas autoridades de transportes - sujeito à avaliação em sede própria), mas apenas da conformidade legal das bonificações tarifárias ali disponibilizadas.

³⁹ Estabelece o artigo 2.º A, introduzido pelo Regulamento (UE) 2016/2338 do Parlamento Europeu e do Conselho de 14 de dezembro de 2016 que altera o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 que "2. As especificações das obrigações de serviço público e a correspondente compensação do efeito financeiro líquido dessas obrigações devem: a) Realizar os objetivos da política de transportes públicos com uma boa relação custo-eficácia; e b) Sustentar financeiramente a prestação do transporte público de passageiros em conformidade com os requisitos previstos na política de transportes públicos a longo prazo".

⁴⁰ Tal como referem as Orientações da Comissão: "Conforme dispõe o artigo 14.º do TFUE «a União e os seus Estados-Membros, dentro do limite das respetivas competências e no âmbito de aplicação dos Tratados, zelarão por que esses serviços [de interesse económico geral] funcionem com base em condições, nomeadamente económicas e financeiras, que lhes permitam cumprir as suas missões». De acordo com o Protocolo n.º 26, as autoridades nacionais, regionais e locais têm um papel essencial e gozam de um amplo poder de apreciação na prestação, execução e organização de serviços de interesse económico geral de uma forma que atenda tanto quanto possível às necessidades dos utilizadores (...). Assim, no quadro definido pelo Regulamento, os Estados-Membros beneficiam de uma ampla margem de discricionariedade na definição das obrigações de serviço público em sintonia com as necessidades dos utentes.

relação a empresas concorrentes em igualdade de circunstâncias, e perante compensações que não ultrapassem o necessário para cobrir, total ou parcialmente, os custos ocasionados pelo cumprimento daquelas obrigações serviço público, de forma eficiente e transparente, tudo enquadrado em procedimentos administrativos, contratuais e institucionais previstos na legislação nacional e europeia.

69. Contudo, será de referir que, sem prejuízo das atribuições próprias dos Tribunais europeus e nacionais, os critérios enunciados apenas se consideram cumpridos, na perspetiva da temática das ajudas de Estado (públicas), se ao longo do tempo o Município (e/ou o operador interno) aplicar as compensações em causa corretamente e esse facto é de verificação permanente e sistemática, designadamente pela AMT.
70. Recorde-se que na alínea c) do n.º 3 do artigo 34.º dos estatutos da AMT, anexos ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, se prevê que esta tem a atribuição de *"proceder ao controlo anual das compensações concedidas às entidades que asseguram os serviços de interesse económico geral nos setores regulados"*, o que implica avaliar qualquer compensação atribuída, de carácter financeiro ou não, a entidades públicas ou privadas, a qualquer título, com o objetivo de assegurar a disponibilização do transporte público de passageiros, em condições determinadas
71. Regista-se igualmente que constitui uma boa prática – e que se encontra prevista no presente protocolo – a verificação sistemática, objetiva e transparente (e eventual revisão/ajustamento⁴¹) da aplicação dos critérios de cálculo de compensações financeiras relativas a todas as linhas (comerciais e abrangidas pelas obrigações de serviço público), sobretudo nos serviços de transporte de passageiros disponibilizados pela Cascais Próxima em territórios e percursos onde também operem outros operadores⁴².

⁴¹ A revisão das condições contratuais é relevante uma vez caso os pressupostos se alterem de forma substancial, não será, regra geral, possível que os operadores a suportem condições de exploração que não sejam devidamente compensadas.

⁴² Como referem as Orientações da Comissão "O âmbito geográfico dos contratos de serviço público deverá permitir às autoridades competentes otimizar os aspetos económicos dos serviços de transporte público explorados sob a sua responsabilidade, incluindo, se for o caso, os efeitos de rede aos níveis local, regional e infranacional. Estes efeitos propiciam a prestação economicamente eficiente dos serviços de transporte público graças ao financiamento cruzado entre os serviços rentáveis e os não-rentáveis. As autoridades competentes ficam assim em melhor situação para realizar os objetivos da política de transportes e garantir ao mesmo tempo, quando necessário, condições que possibilitem uma concorrência efetiva e leal na rede (...)"



72. Sempre se dirá, a este propósito, que a aferição da legalidade/aceitabilidade de uma regra geral não se estende apenas à definição formal das regras necessárias à sua execução, mas também à sua própria execução.
73. Nesse sentido, recomenda-se que o Município transmita, de forma periódica, todas as compensações da sua responsabilidade, de forma a avaliar a conformidade da sua previsão legal e a sua atribuição de facto⁴³.
74. Finalmente, é aconselhável, de futuro, a emissão de regras gerais tarifárias aplicáveis no território de Cascais (eventualmente no âmbito/articulação com a AML), que sejam mais estáveis e duradouras e não sujeitas à instabilidade de revogação contratual, relegando os atos administrativos/contratuais para situações pontuais, como sejam a autorização de despesa para pagamento de compensações. Tal sugestão é efetuada, ainda que seja possível a fixação de regras tarifárias com base contratual

Direitos dos Passageiros

75. O artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 9/2015, de 15 de janeiro, estabelece que são obrigações do operador, designadamente publicitar os preços e horários de forma clara e acessível, nos locais de venda ao público dos títulos de transporte e nos respetivos sítios na Internet; emitir o título de transporte ao passageiro, num dos suportes admitidos legalmente; divulgar os vários canais de vendas dos títulos de transporte, bem como os locais de venda dos mesmos;
76. Também o RJSPTP, sem prejuízo das disposições constantes em contratos de serviço público quanto a direitos dos passageiros e qualidade do serviço, prevê, no seu anexo, como um nível mínimo de serviço público de transporte de passageiros a prestação de informação clara e adequada sobre as tarifas e títulos de transportes disponibilizados no percurso em causa e ou na área geográfica em que se insere, incluindo de outros modos de transporte com o qual seja efetuado interface, bem como as condições de acesso a bonificações e descontos.
77. Por outro lado, a Lei n.º 24/96, de 31 de julho, com a última alteração operada pela Lei n.º 47/2014, de 28 de julho, que estabelece o regime legal aplicável à

⁴³ Referem ainda as Orientações da Comissão que "(...) se a empresa de transportes celebrou vários contratos de serviço público, as contas publicadas da empresa devem especificar a compensação pública correspondente a cada contrato. De acordo com o artigo 6.º, n.º 2, do regulamento, a pedido por escrito da Comissão, essas contas devem ser-lhe fornecidas".

defesa dos consumidores, inclui extensas regras relativas à necessidade de informação detalhada, clara, objetiva e adequada ao consumidor quanto ao serviço adquirido, suas características e condições de utilização, bem como quanto às consequências legais da falta de informação, informação insuficiente, ilegível ou ambígua que comprometa a utilização adequada do bem ou do serviço.

78. A este propósito, a AMT emitiu recentemente, em maio de 2017, diversas recomendações aos operadores públicos, esclarecendo que a informação clara e adequada deve-se consubstanciar na elaboração e divulgação de regras gerais de utilização, cláusulas contratuais gerais e contratuais de adesão relativos à sua atividade, preferencialmente e sempre que possível num único suporte documental, que inclua, especifique ou amplie e que não contrarie o que se encontra previsto na lei, sem prejuízo das suas competências próprias de gestão das ações de divulgação, suportes ou mensagens (na forma e conteúdo) que sejam transmitidas.
79. Entende-se que desta forma se clarificam as regras que são efetivamente aplicáveis a cada momento e em cada modo (e vinculativas, sem qualquer dúvida), de forma detalhada e sindicável, o que não acontece com informação dispersa e sumária em sítios da internet ou em ações de divulgação e marketing. Pretende-se também evitar que qualquer informação acessível ao público não corresponda ou não seja baseada em regra vinculativa e estável e que não possa ser invocada por um passageiro, quando necessário e no pleno exercício dos seus direitos.
80. Naturalmente que será sempre possível a divulgação de informação parcelar ou de forma simplificada, em ações de divulgação ou de marketing do operador. A título de exemplo, um operador pode ter um separador *FAQ - Frequently Asked Questions/Perguntas frequentes* no seu sítio da internet sobre as condições de utilização. Mas, sem que todas as regras que regem a relação operador/passageiros estejam adequadamente previstas em documento único, não existe garantia de que a informação em sítio da internet não possa ser modificada ou não seja considerada, em caso de conflito, vinculativa.
81. Assim, sendo, recomenda-se ao Município o cumprimento destas orientações e que proceda ao *enforcement* das mesmas junto dos operadores em causa,



divulgando adequadamente as condições de acesso e utilização destes descontos tarifários.

Cumprimento de obrigações contratuais

82. Antes de mais, considera-se que a certeza e a transparência da gestão contratual sairiam reforçadas com critérios objetivos de balização da atuação das contrapartes.
83. No caso concreto, o protocolo não garante que o incumprimento de qualquer obrigação contratual é sancionada, e estando em causa a gestão de dinheiros públicos, recomenda-se que, por instrumento contratual, regulamentar ou administrativo do Município, todas as obrigações que vinculam as empresas estejam previstas e diretamente ligadas a uma determinada sanção por incumprimento contratual, de acordo com uma graduação de gravidade definida, que permita determinar o respetivo montante pecuniário, sem prejuízo de tal ser fixado num intervalo razoável, dentro dos limites globais constantes do protocolo e tendo em conta o poder de decisão, também discricionário, de uma autoridade de transportes.
84. Afigura-se que apenas desta forma existirá um verdadeiro incentivo ao cumprimento contratual, e apenas assim se permitirá uma efetiva aferição e sancionamento de eventuais incumprimentos contratuais e se potenciará um melhor serviço aos passageiros e, do mesmo passo, uma melhor defesa do interesse público.
85. Por outro lado, importaria consagrar contratualmente os termos de transmissão da informação necessária ao pagamento de compensações, designadamente através do sistema de bilhética e ou sistemas de apoio à exploração das empresas, obtendo de forma automática e não sujeitas a intervenção ou modificação por parte daquelas.
86. É certo que a aplicação de multas contratuais à Cascais Próxima será, na prática, uma aplicação de multa ao próprio Município, mas, se não existirem incentivos suficientes e expressos em instrumento contratual, regulamentar ou administrativo, a uma boa *performance* da empresa, no que a matéria tarifária se refere, tal poderá dificultar uma resolução atempada de eventuais problemas. No caso da Scotturb, que não é detida pela autarquia, os eventuais problemas poderão ser maiores.
87. De qualquer modo, recorde-se que nos termos das alíneas c) e f) do n.º 2 do artigo 5.º e alínea b) do n.º 3 do artigo 34.º dos estatutos anexos ao Decreto-lei n.º 78/2014, de 14 de maio, compete à AMT fiscalizar e auditar o cumprimento das obrigações legais, regulamentares e contratuais, assumidas pelos concessionários e pelos prestadores do serviço público sujeitos à sua jurisdição, propondo a aplicação de sanções contratuais.



88. Por outro lado, o artigo 46.º do RJSPTP estabelece que constitui contraordenação, punível com coima, o incumprimento das obrigações de serviço público, tal como definidas no contrato ou nos termos do artigo 23.º do RJSTP, o incumprimento do dever de informação e comunicação referido no artigo 22.º do RJSPTP ou o incumprimento das regras relativas ao sistema tarifário aplicáveis aos operadores de serviço público, previstas no artigo 40.º do RJSPTP e na respetiva regulamentação.
89. Aliás, o n.º 3 do artigo 48.º do RJSPTP estabelece que as autoridades de transportes (sejam elas detentoras de operadores internos ou não) devem transmitir à AMT os factos subsumíveis aos tipos contraordenacionais previstos no artigo 47.º imediatamente após tomarem conhecimento da sua verificação, devendo colaborar na instrução do processo contraordenacional.
90. Mais estabelece o artigo 8.º do anexo ao Decreto-lei n.º 78/2014, de 14 de maio, que os *"representantes legais das empresas ou outras entidades destinatárias da atividade da AMT e as pessoas que colaborem com aquelas estão obrigadas a prestar toda a colaboração que lhes seja solicitada pela AMT para o cabal desempenho das suas funções, designadamente as informações e documentos que lhe sejam solicitados, os quais devem ser fornecidos no prazo estabelecido pela AMT, que não pode ser superior a 30 dias"*.
91. Mais se recorda que, nos termos do consignado no artigo 40.º do mesmo diploma, constitui contraordenação a violação de regras gerais relativas a simplificação, transparência e harmonização de tarifários, obrigações às empresas ou operadores do setor rodoviários, níveis de serviço e normas de segurança e definição de obrigações de serviço público.
92. Sendo a instauração e instrução dos processos de contraordenação uma competência legal atribuída à AMT, a par da aplicação das respetivas coimas e sanções acessórias, recomenda-se que as empresas e o Município recolham e mantenham disponíveis os registos relativos ao cumprimento de todas as obrigações contratuais, bem como os indicadores que lhe servem de base, com a desagregação necessária, no sentido de permitir a avaliação da AMT, quando se considerar justificado.

Racionalidades societais

93. No âmbito racionalidades basilares e estruturantes da metodologia de regulação económica independente propugnada pela AMT (investidores; a dos profissionais/utilizadores/utentes/consumidores e/ou cidadãos; e a dos



contribuintes) e no que se refere aos investidores, tendo em conta os elementos disponibilizados, afigura-se que existem condições para o desenvolvimento do serviço de transporte de passageiros, designadamente por via do apoio das autoridades de transporte competentes a medidas de incentivo à procura por contrapartida da comparticipação por recursos públicos;

94. Acresce que com a formalização de regras relativas a bonificações tarifárias sociais inicia-se a promoção de um quadro de transparência, estabilidade e previsibilidade que beneficia todos operadores de transportes no mesmo mercado, não se antevendo potenciais efeitos negativos diretos naqueles, cumprindo-se as regras legais, regulamentares e contratuais nacionais e europeias e criando condições para um exercício de regulação, supervisão e organização de sistema atento a eventuais distorções concorrenciais.
95. A criação de condições de sustentabilidade económica e financeira dos operadores de transportes pela adequação dos custos dos fatores de produção via compensação sustentada de obrigações tarifárias e, ainda oferecendo condições de transporte mais favoráveis aos passageiros, é claramente favorável para os utilizadores/utentes/ consumidores e/ou cidadãos.
96. Cumpre ainda relevar que a implementação conjugada e concertada de medidas de expansão de bonificações tarifárias, permitirá o acesso a descontos por parte de uma larga franja da população que não se encontrava abrangida, tendo a virtualidade de, para os passageiros mais desprotegidos, anular o efeito de acréscimos tarifários (ainda que com efeitos diluídos ao longo do ano).
97. Ademais, a utilização de fatores objetivos no cálculo de compensações e na definição de condições de acesso traduz-se num instrumento mínimo de clareza e de promoção dos direitos e interesses dos consumidores, utilizadores do transporte público.
98. Também no interesse daqueles, como dos contribuintes, a prestação do serviço público de transporte de passageiros, com base numa definição mais transparente e objetiva de obrigações tarifárias e suas compensações, com imperativos de uma gestão sustentável e criteriosa, bem como a utilização de poupanças alcançadas com critérios mais objetivos, para promover a acessibilidade ao sistema, potencia uma melhor gestão dos dinheiros públicos



e, conseqüentemente, assegura a sustentabilidade atual e futura da oferta de transportes à população.

99. Acresce que, a AMT, no âmbito das atribuições e competências que lhe estão legalmente cometidas pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, prosseguirá uma articulação expedita e eficiente com o Município (entidade competente para a elaboração de relatório global circunstanciado relativo a estas obrigações tarifárias), designadamente através de uma adequada transmissão de informação relevante, , com especial incidência, e para os devidos efeitos, na verificação regular da conformidade legal, nacional e europeia, da definição de obrigações de serviço público e atribuição de compensações financeiras pelo seu cumprimento, bem como no que concerne à avaliação da conformidade no que respeita a regras e princípios de âmbito tarifário (de âmbito nacional e local), de regras regulamentares e contratuais relativas aos direitos e interesses dos consumidores e que assumem impacto concorrencial.

IV – CONCLUSÕES

100. Assim, e em conclusão, o parecer da AMT é favorável, condicionado às recomendações efetuadas, nos seguintes termos:
- a) No que concerne ao objeto específico deste parecer, afigura-se que o *protocolo* está em *compliance* com a Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, bem como com o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho de 23 de outubro de 2007 e demais legislação e jurisprudência nacional e europeia referenciada⁴⁴, devendo naturalmente ser sujeito a aprovação de todas as contrapartes;
 - b) De referir, igualmente, que a referida *compliance* afere-se não apenas na definição inicial dos termos daqueles instrumentos legais e contratuais, mas também na sua efetiva execução, implementação e eventual revisão (mesmo que programada e periódica), designadamente, na monitorização do cumprimento de OSP, na aplicação de critério de cálculo anual de compensações financeiras pelo cumprimento de tais obrigações, na salvaguarda de uma gestão do sistema que garanta condições

⁴⁴ Aqui, uma referência sumária ao enquadramento legal e jurisprudencial considerado relevante pela AMT http://www.amt.pt/pt/medios/1504/informa%C3%A7%C3%A3o_amt/lei_52-2015.pdf

- concorrenciais equitativas para todos os operadores que prestem serviços de transportes e no cumprimento estrito de todas as obrigações legais e contratuais decorrentes designadamente no Regulamento e no RJSPTP;
- c) Nesse sentido, e sem prejuízo das recomendações/sugestões efetuadas ao longo do presente parecer, importa efetivar um acompanhamento contratual sistemático, no sentido de aferir, a todo o tempo, a *compliance* com as normas legais nacionais e europeias, bem como das disposições contratuais;
- d) Tais imperativos de transparência e equidade assumem uma maior relevância quanto ao Município, tendo em conta que, além de autoridade de transportes com jurisdição no seu território, é também gestora/detentora de um operador que atua, ainda que residualmente, em mercado concorrencial,
- e) Acresce que deve do mesmo passo ser dada especial atenção à verificação sistemática, objetiva e transparente (e eventual revisão/ajustamento de critérios e indicadores) da aplicação dos critérios de cálculo de compensações financeiras (e em consonância com a verificação da conformidade dos atos contratuais, administrativos e regulamentares de enquadramento da própria exploração do serviço público por parte das empresas em causa – em sede própria);
- f) Acresce que, a AMT, no âmbito das atribuições e competências que lhe estão legalmente cometidas pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, prosseguirá uma articulação expedita e eficiente com ao Município designadamente através de uma adequada transmissão de informação circunstanciada e relevante, pelo município à AMT, no âmbito da execução deste contrato, com especial incidência, e para os devidos efeitos, na verificação regular da conformidade legal, nacional e europeia, da definição de obrigações de serviço público e atribuição de compensações financeiras pelo seu cumprimento, bem como no que concerne à avaliação da conformidade no que respeita a regras e princípios de âmbito tarifário (de âmbito nacional e local), de regras regulamentares e contratuais relativas aos direitos e interesses dos consumidores e daquelas que assumem impacto concorrencial;
- g) Tal transmissão de informação viabilizará à AMT a efetivação dos seus mecanismos de supervisão, inspeção, auditoria e fiscalização, quanto aos



dados apresentados no âmbito deste procedimento como quanto à execução contratual.

Em ritmo de conclusão, afigura-se-nos ser igualmente importante para os *stakeholders*, a existência de uma salutar cooperação institucional entre a AMT e o Município, cada um naturalmente no exercício da Missão específica e diferenciada que a Lei lhes consagra. Tal releva na medida que pode reforçar a confiança na prossecução das suas estratégias empresariais visando a Competitividade e a Coesão, de onde poderá decorrer o Investimento e, conseqüentemente, o Emprego.

A coerência e clareza da praxis quotidiana de um binómio institucional como o presente, entre uma Autoridade de transportes representativa dos legítimos e relevantes interesses das populações, e, uma Autoridade de Regulação Económica Independente, com atribuições em matéria de concorrência, respeitando a centralidade da Pessoa, consubstancia uma garantia assinalável de que o bem público da mobilidade eficiente e sustentável está devidamente protegido, o que, em si mesmo, é um ativo para a economia, e, para a sociedade Portuguesa.

Lisboa, em 26 de fevereiro de 2018.

O Presidente do Conselho de Administração


João Carvalho



AUTORIDADE
DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES

Relatório Comércio,
Rua de Santa Apolónia, n.º 23
1100-468 Lisboa
T. +351 211 025 800

www.amt-autoridade.pt

RD920522147PT 02-981974
GRACA (LISBOA) 2018-02-27 15:54:35
1170 LISBOA

R



RD920522147PT

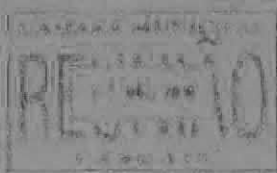


inscrição de comércio



ANEXO 8

Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano - Cascais (PEDU-Cascais)



CASCAIS

Setembro 2015

Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano



CASCAIS Tudo começa
nas pessoas



CASCAIS

Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano



Com o apoio da



Sociedade Portuguesa de Inovação



FICHA TÉCNICA

Câmara Municipal de Cascais

Pelouro do Planeamento do Território

Direção do PEDU

Miguel Pinto Luz, Eng.º - Vice-Presidente da Câmara Municipal de Cascais

Co-Direção do PEDU

Nuno Piteira Lopes, Dr. - Vereador do Pelouro Financeiro

Frederico Pinho de Almeida, Dr. - Vereador do Pelouro do Desenvolvimento Social,
Saúde e Habitação

Coordenação Geral / Responsável Técnico da Operação

Vítor Guerreiro da Silva, Dr. - Diretor de Departamento de Planeamento e
Comparticipações (DPC)

Coordenação Equipa Técnica

João Palma, Arq. - Chefe de Divisão de Ordenamento do Território (DORT)

Paulo Santos, Dr. - Chefe de Divisão de Participações Financeiras (DCOF)

Rui Espírito Santo, Arq. - GAPG/DPC

CASCAIS



PEDU | PLANO ESTRATÉGICO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

Equipa Técnica

Departamento de Planeamento e Participações

Carlos Filomeno, Dr. – DCOF
Eugénio Rosa, Eng.º - GAPG
Mafalda Paula, Dr.ª – GAPG
Paulo Tinoco Mendes, Arq. – DORT
Rita Sousa, Eng.ª – DORT
Rute Ramalho, Arq.ª - DORT
Sara Dias, Eng.ª – GAPG
Susana Grácio, Dr.ª – DORT
Teresa Soares, Dr.ª – DCOF



Colaboração – Câmara Municipal de Cascais/Empresas Municipais

Ana Santos, Dr.ª – GAPG/DMGI
Bernardo Pinto Gonçalves, Eng.º - Diretor Municipal, DMGI
Eduardo Cruz, Eng.º - Diretor de Departamento, DIT/DMGI
Filipe Nascimento, Dr.º - Diretor Municipal, DMAG
Isabel Pinto Gonçalves, Arq.ª – Diretora de Departamento, DHS/DMCC
João Barros, Arq. – Gabinete de Mobilidade do Peão/Gabinete da Presidência
João Tiago Gonçalves, Arq. - Gabinete da Presidência
Ricardo Teixeira, Eng.º - Cascais Envolvente
Teresa Ramos, Dr.ª – GACG/DHS/DMCC
Teresa Varandas, Dr.ª – Diretora Departamento, DFP/DMAG

Consultora Externa

SPI- Sociedade Portuguesa de Inovação



ÍNDICE

INTRODUÇÃO	7
1. DIAGNÓSTICO	8
1.1 Situação atual do território - caracterização sociofuncional	8
1.2 Principais problemas e prioridades	25
1.3 Análise SWOT	27
1.3.1 Principais Oportunidades	27
1.3.2 Principais Ameaças	27
1.3.3 Principais Pontos Fortes	28
1.3.4 Principais Pontos Fracos	29
2. OBJETIVOS E DEFINIÇÃO DA ESTRATÉGIA	31
2.1 Objetivos e definição da estratégia	31
2.2 Alinhamento com as estratégias e instrumentos municipais e supramunicipais	37
3. IDENTIFICAÇÃO DAS PRIORIDADES DE INVESTIMENTO	51
3.1 Prioridades de investimento a acionar	51
3.2 Total de investimento por prioridade de investimento	54
3.3 Total de investimento por fundo	54
4. COMPONENTES DOS PLANOS DE AÇÃO APLICÁVEIS	55
4.1 Componentes do Plano de Ação para a Mobilidade Urbana Sustentável	55
4.1.1 Diagnóstico	55
4.1.2 Objetivos e definição da estratégia	80
4.1.3 Identificação dos investimentos a desenvolver	98
4.2 Componentes do Plano de Ação de Regeneração Urbana	100
4.2.1 Objetivos estratégicos	100
4.2.2 Planta de delimitação territorial do perímetro em que se pretende intervir	107
4.2.3 Modelo habitacional	110
4.2.4 Modelo económico	123
4.2.5 Regras e critérios de proteção do património arquitetónico e arqueológico	127
4.2.6 Identificação indicativa dos investimentos a desenvolver	132
4.3 Componentes do Plano de Ação Integrado para as Comunidades Desfavorecidas	135
4.3.1 Identificação da(s) comunidade(s) desfavorecida(s) em que se pretende aliar	135
4.3.2 Delimitação da área territorial a intervir	139
4.3.3 Identificação das necessidades encontradas e definição da estratégia de intervenção para resposta às mesmas	149
4.3.4 Identificação indicativa dos investimentos, estimativa do investimento público a realizar, realizações e resultados esperados	155
5. RESULTADOS ESPERADOS, FATORES CRÍTICOS DE SUCESSO E INTERDEPENDÊNCIAS	158
5.1 Resultados esperados	158
5.1.1 Investimentos, ações, resultados e metas	158
5.1.2 Realização	160
5.2 Fatores críticos de sucesso e interdependências	161



6. MODELO DE GOVERNAÇÃO	165
6.1 Modelo de gestão e organização que assegurem a prossecução do Plano com eficácia e eficiência, incluindo descrição da equipa técnica	165
6.2 Mecanismos de acompanhamento e avaliação	168
6.3 Envolvimento e responsabilidades dos parceiros	170
7. QUADRO DE INVESTIMENTOS	172
8. ANEXOS	175
8.1 Fichas Síntese do PAMUS	176
8.2 Fichas Síntese das ARU	188
8.3 Fichas Síntese do PARU	200
8.4 Fichas Síntese do PAICD	224
8.5 Peças desenhadas	251



ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1. Relação entre os eixos estratégicos e medidas estabelecidas na Estratégia "Cidades Sustentáveis 2020" e os eixos e medidas adotadas na Estratégia de Desenvolvimento Urbano do concelho de Cascais	40
Tabela 2. Relação entre as prioridades estratégicas estabelecidas na EIDT-AML e os eixos e medidas adotadas na Estratégia de Desenvolvimento Urbano do concelho de Cascais	42
Tabela 3. Relação entre as prioridades estratégicas estabelecidas no PROT-AML e os eixos e medidas adotadas na Estratégia de Desenvolvimento Urbano do concelho de Cascais	44
Tabela 4. Relação entre os eixos estratégicos e objetivos estabelecidos no PDM e os eixos e medidas adotadas na Estratégia de Desenvolvimento Urbano do concelho de Cascais	47
Tabela 5. Total de investimento por prioridade de investimento	54
Tabela 6. Total de investimento por fundo	54
Tabela 7. Quadro de investimentos PAMUS	98
Tabela 8. Resultados esperados PAMUS	99
Tabela 9. Taxa de ocupação dos alojamentos clássicos familiares em 2001 e 2011	116
Tabela 10. Evolução da população residente ao nível das áreas de reabilitação urbana do concelho de Cascais	118
Tabela 11. Evolução da população residente ao nível das áreas de reabilitação urbana do concelho de Cascais	118
Tabela 12. Taxa de ocupação dos alojamentos clássicos familiares em 2001 e 2011	119
Tabela 13. Número de alojamentos clássicos à data dos Censos de 2011 por área dos fogos	120
Tabela 14. Percentagem de alojamentos clássicos arrendados à data dos Censos de 2011	120
Tabela 15. Quadro de investimentos PARU	133
Tabela 16. Resultados esperados PARU	134
Tabela 17. Classificação das Comunidades Desfavorecidas a intervir no PEDU de Cascais de acordo com o Aviso EIDT-99-2015-03	138
Tabela 18. Quadro de investimentos PAICD	156
Tabela 19. Resultados esperados PAICD	157
Tabela 20. Indicadores e metas do PEDU	159
Tabela 21. Quadro de investimentos Final	173



ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Enquadramento regional – Região de Lisboa (NUTS II), sub-região da Área Metropolitana de Lisboa (NUTSIII) e concelho de Cascais	8
Figura 2. Distâncias aos principais centros urbanos localizados na envolvente ao concelho de Cascais	10

Figura 3. População residente (N.º) por Local de residência (à data dos Censos 2001 e 2011), Sexo e Grupo etário; Decenal.....	11
Figura 4. Evolução da população residente do município de Cascais entre 2001 a 2011.....	12
Figura 5. Índice de envelhecimento.....	12
Figura 6. Evolução da população desempregada inscrita nos Centros de Emprego do concelho de Cascais a Janeiro de cada ano, série de dados 2004 a 2015.....	13
Figura 7. Indicador per Capita do Poder de Compra dos concelhos da NUT III Grande Lisboa, em 2011.....	14
Figura 8. Beneficiárias/os do rendimento social de inserção, da segurança social por 1000 habitantes em idade ativa (%a) e Beneficiárias/os do rendimento social de inserção, da segurança social (N.º) por Local de residência (NUTS - 2013); Anual.....	15
Figura 9. Taxa de analfabetismo (%) por Local de residência (à data dos Censos 2001 e 2011) e Sexo; Decenal.....	16
Figura 10. Taxa de abandono escolar (%) por Local de residência (à data dos Censos 2001 e 2011); Decenal.....	16
Figura 11. Proporção da população residente com ensino superior completo (%) por Local de residência (à data dos Censos 2001 e 2011) e Sexo; Decenal.....	17
Figura 12. Proporção da população residente, em 2011, com pelo menos o ensino secundário completo (%).....	17
Figura 13. Dados gerais para o concelho por setor de atividade: n.º de empresas existentes, volume de negócios das empresas, valor acrescentado bruto (VAB) e população empregada.....	18
Figura 14. Número total de indivíduos residentes e agregados familiares que residem em bairros sociais de promoção municipal do concelho de Cascais.....	19
Figura 15. Número total de residentes dos bairros sociais de promoção municipal do concelho de Cascais por nacionalidade.....	21
Figura 16. Localização das 12 ARU incluídas no PARU.....	24
Figura 17. PEDU - Síntese da estratégia territorial para o concelho de Cascais.....	32
Figura 18. Visão, princípios e eixos estratégicos da "Cidades Sustentáveis 2020".....	39
Figura 19. Primeiro e segundo principal destino das deslocações interconcelhias por município (2011).....	56
Figura 20. Repartição modal das deslocações pendulares, por concelho (2011).....	57
Figura 21. Isócronas às principais entradas em Lisboa (as coroas representam os raios de 10, 20 e 30 km a partir da Praça de Espanha).....	58
Figura 22. Rede de TPCR da AML.....	59
Figura 23. Proporção da população residente que sai da unidade territorial (movimentos pendulares) (%) por Local de residência (à data dos Censos 2001 e 2011).....	62
Figura 24. População empregada (N.º) por Local de residência (à data dos Censos 2011), Sexo, Atividade económica (CAE Rev. 3) e Local de trabalho.....	64
Figura 25. Meio de transporte mais utilizado nos movimentos pendulares (N.º) por Local de residência (à data dos Censos 2001 e 2011) e Principal meio de transporte; Decenal.....	65
Figura 26. Duração média dos movimentos pendulares (min) da população residente empregada ou estudante por Local de residência (à data dos Censos 2001 e 2011).....	66
Figura 27. Oferta de TC por operador.....	70
Figura 28. Oferta de TC nas ligações inter-concelhias.....	71
Figura 29. Rede pedonal litoral de Cascais.....	75
Figura 30. Rede ciclável de Cascais.....	77
Figura 31. Percentagem da população residente em zonas com níveis de ruído ≥ 65 db(A).....	79
Figura 32. Percentagem de emissões e impactos financeiros dos poluentes atmosféricos.....	80
Figura 33. PAMUS do concelho de Cascais.....	91
Figura 34. Rede de Transporte Público em Site Próprio (TPSP) do concelho de Cascais.....	93
Figura 35. Rede ciclável estruturante do concelho de Cascais.....	97
Figura 36. Planta de localização das ações do PARU.....	106
Figura 37. Planta de delimitação das 12 ARU propostas no âmbito do PARU.....	109
Figura 38. Evolução demográfica das freguesias do concelho de Cascais.....	112

Figura 39. Edifícios concluídos (N.º) na região Grande Lisboa (NUT III) e no concelho de Cascais entre 1995 e 2014.....	113
Figura 40. Tipo de obra concluída no concelho de Cascais entre 1995 e 2014 (% do total de edifícios)	114
Figura 41. Destino dos edifícios no concelho de Cascais entre 1995 e 2014 (% do total de edifícios)	115
Figura 42. Taxa de ocupação de alojamentos familiares clássicos por finalidade da ocupação e por freguesia (%), 2011	116
Figura 43 - Taxa de ocupação de alojamentos familiares clássicos por finalidade da ocupação e por freguesia (%), 2001	117
Figura 44. Pilares e desafios do modelo de habitação (Estratégia Nacional para a Habitação)	123
Figura 45. Pilares e desafios do modelo económico para as ARU do concelho de Cascais	127
Figura 46. Património arquitetónico e arqueológico integrado nas ARU de Cascais	129
Figura 47. Representação espacial dos bairros a intervir no concelho de Cascais no âmbito do PAICD	139
Figura 48. Estado de conservação das fachadas do Bairro da Torre	140
Figura 49. Delimitação territorial do Bairro da Torre e Cruz da Guia.....	141
Figura 50. Estado de conservação das fachadas do Bairro da Madorna	142
Figura 51. Delimitação territorial do Bairro da Madorna.....	143
Figura 52. Delimitação territorial do Bairro da Galiza e Liberdade.....	145
Figura 53. Delimitação territorial do Bairro Calouste Gulbenkian / Cruz Vermelha	147
Figura 54. Delimitação territorial do Bairro das Faceiras	149
Figura 55. Planta de localização das ações do PAICD	154
Figura 56. Quadro de interdependências do PEDU de Cascais.....	164
Figura 57. Modelo de gestão e governação do PEDU de Cascais	165
Figura 58. Planta de delimitação dos investimentos do PEDU de Cascais	174
Figura 59. ARU da Abóboda	188
Figura 60. ARU de Alcabideche	189
Figura 61. ARU de Alcoitão	190
Figura 62. ARU de Alvide	191
Figura 63. ARU de Caparide	192
Figura 64. ARU de Carcavelos	193
Figura 65. ARU de Cascais	194
Figura 66. ARU do Estoril	195
Figura 67. ARU da Galiza	196
Figura 68. ARU da Rebelva	197
Figura 69. ARU de S. Domingos de Rana	198
Figura 70. ARU de Trajouce	199



ÍNDICE DE PEÇAS DESENHADAS

- 01 - Enquadramento Regional
- 02 - Conjunto Global de Investimentos
- 03 - PAMUS - Localização de Ações
- 04 - Enquadramento Local
- 05 - Delimitação das Áreas de Reabilitação Urbana de Cascais
- 06 - Património Classificado localizado nas Áreas de Reabilitação Urbana
- 07 - PARU - Localização de Ações
- 08 - PAICD - Delimitação das áreas de intervenção
- 09 - PAICD - Localização de Ações

INTRODUÇÃO



O Município de Cascais é um dos municípios dos centros urbanos de nível superior e pretende contratuar com o Programa Operacional Regional de Lisboa 2014-2020 as prioridades de investimento inscritas no respectivo eixo urbano, nomeadamente nos objetivos temáticos 4, 6 e 9, nas respectivas prioridades de investimento 4.5, 6.5 e 9.8, às quais correspondem os seguintes objetivos específicos:

- Apoiar a mobilidade urbana sustentável e a descarbonização em centros urbanos de nível superior (PI 4.5);
- Promover a qualidade ambiental, urbanística e paisagística dos centros urbanos de nível superior (PI 6.5);
- Promover a inclusão social em territórios urbanos desfavorecidos, através de ações de regeneração física, económica e social (PI 9.8).

Com este objetivo o Município de Cascais elaborou, como determinado, o respectivo Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano (PEDU) contido no dossier que agora se apresenta, e que constitui o elemento de integração dos instrumentos de planeamento que suportam cada uma das prioridades de investimento referidas:

- Plano de mobilidade urbana sustentável, com âmbito territorial de nível NUT III, Área Metropolitana de Lisboa, da responsabilidade da CIM da AML;
- Plano de ação de regeneração urbana incidente em 12 ARU do concelho de Cascais, designadamente: (1) Abóboda; (2) Alcabideche; (3) Alcoitão; (4) Alvide; (5) Caparide; (6) Carcavelos; (7) Cascais; (8) Estoril; (9) Galiza; (10) Rebelva; (11) São Domingos de Rana; e (12) Trajouce;
- Plano de ação integrado para as comunidades desfavorecidas abrangendo 5 áreas prioritárias de intervenção, nomeadamente: (1) Bairro da Torre e Cruz da Guia; (2) Bairro de Madorna; (3) Bairro da Galiza e Liberdade; (4) Bairro Calouste Gulbenkian / Cruz Vermelha; e (5) Bairro das Faceiras.

A elaboração do PEDU que agora se apresenta corresponde a um continuado trabalho de planeamento estratégico do concelho de que são exemplos recentes a revisão do PDM e o Estudo de Trânsito de Âmbito Concelhio (ETAC).





1. DIAGNÓSTICO

1.1 Situação atual do território - Caracterização sociofuncional

Enquadramento Territorial

Localizado na sub-Região da Grande Lisboa e na Área Metropolitana de Lisboa (NUTS III), o município de Cascais estende-se por uma área total de 97,4 km², subdividida em 4 freguesias (Alcabideche, União de Freguesias de Carcavelos e Parede, União de Freguesias de Cascais e Estoril e São Domingos de Rana), onde residem 206 479 indivíduos¹ (Figura 1).

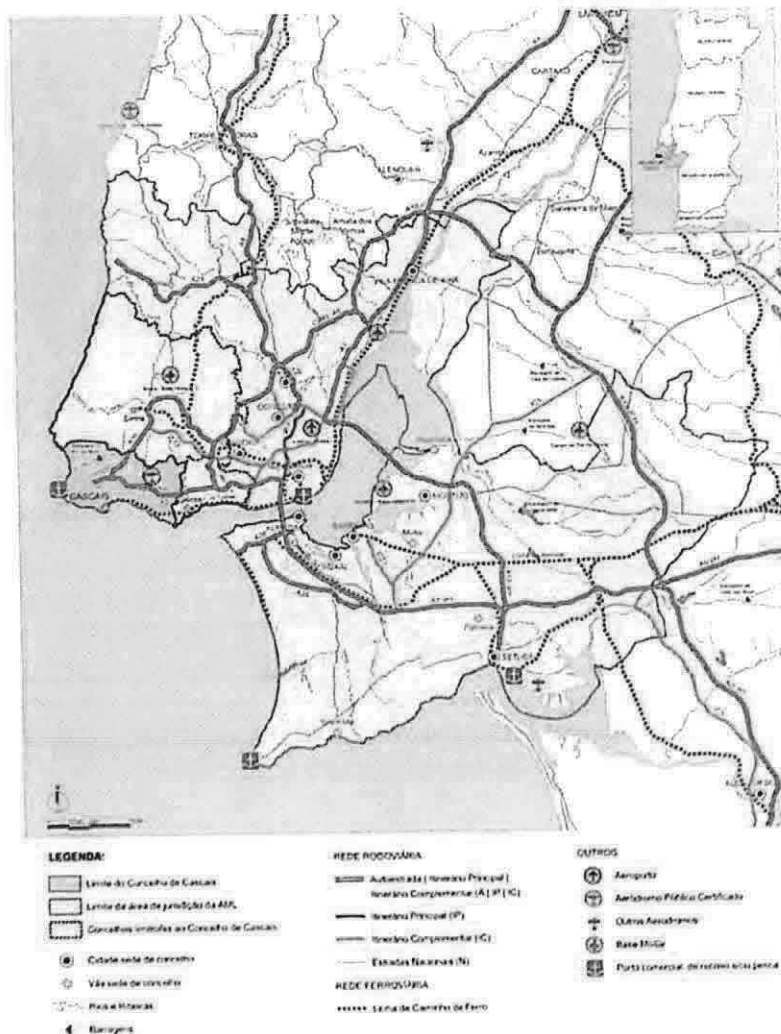


Figura 1. Enquadramento regional – Região de Lisboa (NUTS II), sub-região da Área Metropolitana de Lisboa (NUTSIII) e concelho de Cascais
 Fonte: SPI, 2015

¹ De acordo com o recenseamento da população de 2011. INE.

Situado a ocidente do estuário do Tejo, entre a serra de Sintra e o oceano Atlântico, o concelho é limitado a norte pelo concelho de Sintra, a sul e a ocidente pelo Oceano Atlântico e a oriente pelo concelho de Oeiras. Cascais goza de uma localização privilegiada, detendo importantes valores naturais e paisagísticos, não só devido à proximidade do mar, mas também à presença do Parque Natural Sintra Cascais.

O desenvolvimento populacional e económico de Cascais beneficiou bastante da proximidade a Lisboa, enquanto grande centro económico, cultural e de serviços e onde se localizam as grandes infraestruturas de transportes (portuárias, aéreas, ferroviárias), sendo que a integração na Área Metropolitana confere ao concelho de Cascais uma localização geoestratégica privilegiada. A situação geográfica única, aliada a um clima temperado, concede a Cascais uma atratividade excepcional enquanto destino de lazer e turístico, sendo Cascais e o Estoril há muito reconhecidas como excecionais estâncias de veraneio.

A construção da Linha de Cascais² teve um grande impacto no território, constituindo-se como fundamental na urbanização de toda essa faixa costeira. O desenvolvimento urbano consequente deu-se a partir das estações ferroviárias que compõem o sistema, criando diversos núcleos urbanos distintos.

Mais tarde, a Estrada Nacional 6, vulgarmente conhecida por Estrada Marginal, estabeleceu uma primeira efetiva ligação rodoviária Lisboa/Cascais, contribuindo decisivamente para a consolidação urbana ao longo do seu traçado, principalmente a partir das localidades das estações ferroviárias. A construção recente do IC15 (A5) veio reforçar muito significativamente a acessibilidade, contribuindo para a estruturação da sua área mais interior e menos qualificada, designadamente atraindo a implantação de importantes núcleos de atividade terciária de nível superior, mas também dinamizando processos de urbanização em conflito com as capacidades da rede viária interna.

De referir, neste aspeto, as boas acessibilidades rodoviárias (Figura 2) não só a Lisboa (A5/IC15), mas também ao norte e centro do país (A1/IP1), à zona do Ribatejo (A9/IC18) e ao sul (A2/IP7 e A21/IP1).



² Linha ferroviária terminada em finais do século XIX e eletrificada em 1922.

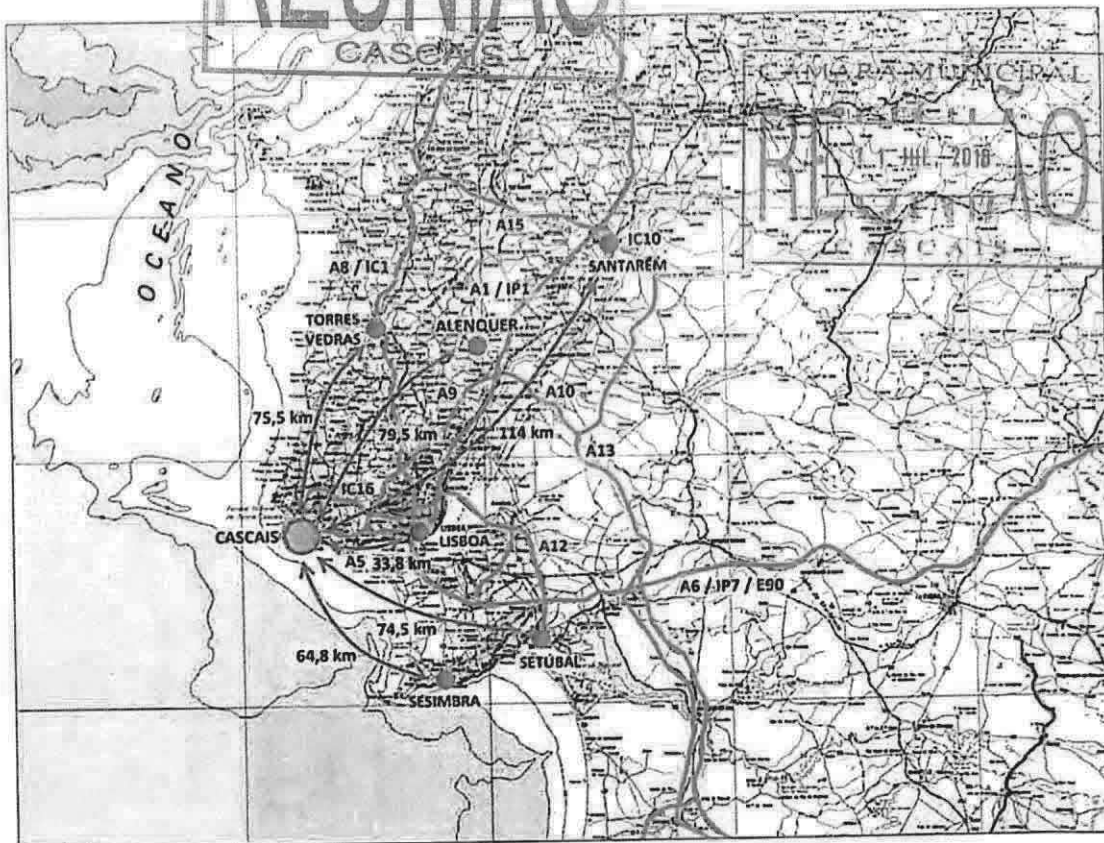


Figura 2. Distâncias aos principais centros urbanos localizados na envolvente ao concelho de Cascais
Fonte: SPI, 2015

Em termos regionais, Cascais insere-se no 2º anel metropolitano (Espaço Metropolitano Poente), adjacente a Lisboa-Centro Metropolitano, formando com este um contínuo urbano suportado pelos dois grandes eixos de transportes rodó e ferroviários que ligam Lisboa a Cascais e a Sintra. Nesta unidade, realça-se a importância do "Eixo Algés – Cascais", eixo consolidado, de crescimento inicial ao longo da linha de caminho-de-ferro e da Estrada Marginal, cuja posição geográfica privilegiada determinou uma urbanização predominantemente de qualidade, em estreita relação com o aproveitamento das potencialidades do litoral e ligada a padrões de qualidade ambiental elevados. No território, a especificidade do crescimento urbano traduziu-se numa ocupação predominantemente de baixa densidade, face ao total da área ocupada, da tipologia em moradias.

Identifica-se, ainda, o eixo Cascais-Sintra, que se estende ao longo da zona litoral, que se vem afirmando como um espaço residencial-turístico com importância na estrutura metropolitana ao qual se vêm associando instalações de serviços e comércio de grande dimensão.

Breve Enquadramento Socioeconómico

Em 2011, a população residente no concelho de Cascais era de 206.479 habitantes (Figura 3), o que representa um aumento de cerca de 21% relativamente a 2001 (170.683 habitantes).

Unidade Territorial	Área Km2	População Residente		Variação entre 2001 e 2011		Densidade Populacional	
		2001 N.º	2011 N.º	Hab.	%	2001 Hab/Km2	2011
Lisboa	3015,24	2 661 850	2 821 876	160 026	6,01	883	936
Grande Lisboa	1389,98	1 947 261	2 042 477	95 216	4,89	1401	1469
Concelho de Cascais	97,4	170 683	206 479	35 796	20,97	1752	2120
Freguesia de Alcabideche	39,77	31 801	42 162	10 361	32,58	800	1060
União de Freguesia de Carcavelos e Parede	8,11	37 867	45 007	7 140	18,86	4669	5550
União de Freguesia de Cascais e Estoril	29,16	57 024	61 808	4 784	8,39	1956	2120
Freguesia de São Domingos de Rana	20,36	43 991	57 502	13 511	30,71	2161	2824

Figura 3. População residente (N.º) por Local de residência (à data dos Censos 2001 e 2011), Sexo e Grupo etário: Decenal

Fonte: INE, Recenseamento da População e Habitação

No mesmo período, a sub-região da Grande Lisboa registou um acréscimo populacional de aproximadamente 5%, (1 947 261 habitantes. em 2001 e 2 042 477 habitantes em 2011).

Ao nível das freguesias, as maiores variações positivas registadas ocorreram nas unidades territoriais de Alcabideche e de São Domingos de Rana, sendo que na primeira a população cresceu cerca de 32% e a segunda cresceu aproximadamente 31%. Ainda assim, a unidade territorial onde se concentra mais população é a União de Freguesias de Cascais e Estoril, com 61.808 habitantes em 2011.

Os dados relativos à estrutura etária da população em 2011 (Figura 4), evidenciava o peso significativo das faixas etárias com idade superior a 25 anos, em especial a faixa etária entre os 25 e os 64 anos (cerca de 115 mil habitantes) face às restantes. Registou-se na década intercensitária um ligeiro aumento das faixas etárias mais jovens (0-14 anos) e o aumento da população com mais de 65 anos, em consonância com a tendência nacional. Ainda assim, os resultados observados demonstram uma estrutura etária envelhecida, onde não se espera, num futuro próximo, uma inversão da tendência registada.





Figura 4. Evolução da população residente do município de Cascais entre 2001 a 2011.
Fonte: Censos 2011. Resultados definitivos: Portugal. Quadros Resumo

Na análise ao índice de envelhecimento, relação entre o número de idosos (população com mais de 65) por cada 100 jovens (população com menos de 14 anos), para o concelho de Cascais comprova-se o envelhecimento da estrutura etária da população residente, tendo passado de uma relação de igual número em 2001 para um aumento de 112 idosos por cada 100 jovens em 2011 (Figura 5). Estes valores acompanharam a tendência nacional, mas ainda assim encontram-se bastante abaixo da média nacional (130 idosos por cada 100 jovens) e da sub-região da Grande Lisboa (119 idosos por cada 100 jovens). Ao nível das freguesias, São Domingos de Rana (80 idosos por cada 100 jovens) e Alcabideche (95 idosos por cada 100 jovens), estão em contraponto com a União de Freguesias de Cascais e Estoril (147 idosos por cada 100 jovens) e União de Freguesias de Carcavelos e Parede (134 idosos por cada 100 jovens) que se encontram acima da média nacional, demonstrando um envelhecimento acentuado quando comparado com a envolvente.

	Índice de Envelhecimento	
	2011	2001
Continente	130,6	104,5
Lisboa	117,3	103,5
Grande Lisboa	119,0	107,3
Cascais	112,4	99,8
União de Freguesias de Cascais e Estoril	146,5	119,0
União de Freguesias de Carcavelos e Parede	134,0	129,8
Alcabideche	94,6	86,0
São Domingos de Rana	80,7	66,7

Figura 5. Índice de envelhecimento
Fonte: INE. Recenseamento da População e Habitação

A principal fonte de rendimento dos indivíduos singulares e famílias passa, em regra, pela obtenção deste pela base do trabalho. Desta forma, a análise e interpretação da relação deste perante a sua atividade é um dos elementos fundamentais na caracterização da população de um concelho.

Baseado nos dados da Taxa de Desemprego, INE (2011), o valor para o concelho de Cascais cifra-se nos 12%, tendo aumentado perto do dobro desde o anterior período censitário (6,9% em 2001).

Complementarmente, foram observados os valores do IEFP, de 2004 a 2015, do número de desempregados inscritos nos Centros de Emprego do concelho de Cascais. Nos últimos 10 anos, a média de desempregados inscritos nos Centros de Emprego do concelho, registou-se nos 8.760 indivíduos (Figura 6). Este valor evoluiu bastante desde 2008, ano em que registou o valor mais baixa da década (5.834 indivíduos), até 2014, ano em que se obteve o valor mais elevado no mesmo período (12.092 indivíduos). Ao longo do último ano a tendência ascendente deu sinais de se inverter, tendo o número de indivíduos inscritos no Centro de Emprego decrescido para as 10.737 pessoas, dando sinais de uma possível retoma económica do país para os próximos anos.



Figura 6. Evolução da população desempregada inscrita nos Centros de Emprego do concelho de Cascais a Janeiro de cada ano, série de dados 2004 a 2015
Fonte: Instituto de Emprego e Formação Profissional, Estatísticas Mensais por Concelho <https://www.iefp.pt/estatisticas>

Assim, os resultados observados retratam o panorama geral do concelho negativo, tendo acompanhado a tendência nacional, derivada à grave crise económica e financeira que se fez sentir em Portugal e no mundo, na última década.

Para além da relação entre a população empregada/desempregada, é igualmente importante na análise socioeconómica do concelho de Cascais a perceção sobre o indicador de poder de compra dos seus cidadãos. Para esta análise, foi utilizado como referência, o Indicador per capita do Poder de Compra (IpC)³.

Segundo o levantamento mais recente (2011), o IpC do concelho de Cascais regista um valor de 132,01, posicionando-se acima da referência média nacional mas, ainda assim, ligeiramente abaixo do valor da sua sub-região (142,41) (Figura 7). Cascais encontra-se, assim, na linha da frente dos concelhos da NUTS III Grande Lisboa em termos de poder de compra dos consumidores locais, embora bastante longe dos valores de Lisboa.

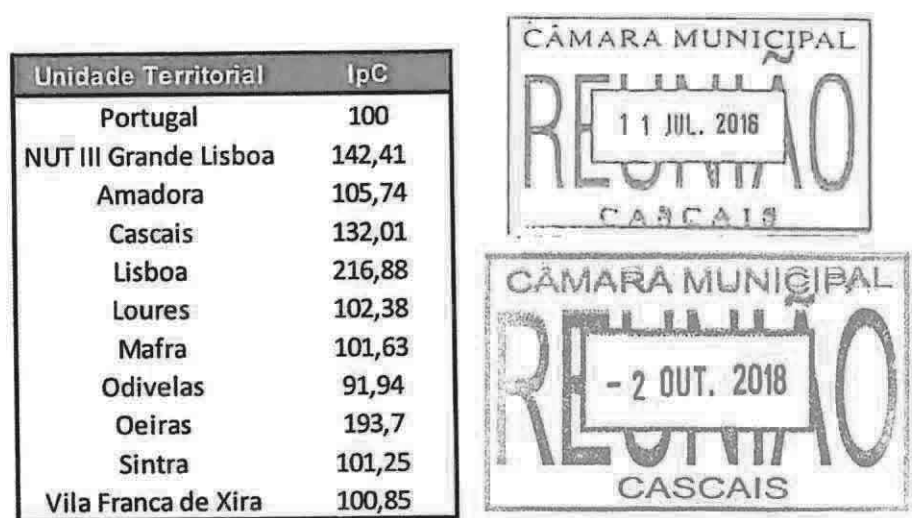


Figura 7. Indicador per Capita do Poder de Compra dos concelhos da NUT III Grande Lisboa, em 2011.
Fonte: Base de dados do INE

Cascais revela, desde 2011, uma diminuição na permilagem de número de beneficiários do Rendimento Social de Inserção (RSI), ressalvando-se a tendência de diminuição registada a nível nacional partir do ano de 2012 (Figura 8), que, decerto, se manterá em 2015⁴.

Em 2014, em termos absolutos, identificam-se em Cascais, 4.447 beneficiários de RSI, registando-se cerca de 25 beneficiários de RSI por 1000 habitantes, uma permilagem abaixo da média nacional (34 beneficiários RSI por 1000 habitantes) e da realidade da Área Metropolitana de Lisboa, em que assume valores idênticos à média nacional.

³ O Indicador do Poder de Compra *per Capita* é um índice com o valor 100 na média do país, que compara o poder de compra manifestado quotidianamente, em termos per capita, nos diferentes concelhos e regiões, com esse valor de referência nacional.

⁴ Não só pela melhoria da conjuntura económica e social nacional, mas também pelas iniciativas da administração central na definição de novas regras e diminuição de verbas disponibilizadas para a atribuição destes apoios sociais.

Unidade Territorial	2014		2013		2012		2011	
	N.º	%	N.º	%	N.º	%	N.º	%
Portugal (Continente)	288 961	34,12	327 873	38,59	385 836	45,24	414 861	48,52
Área Metropolitana de Lisboa	81 907	34,69	94 964	40,15	107 879	45,42	110 857	46,59
Alcochete	494	32,92	485	32,88	479	32,97	331	23,2
Almada	5 947	41,16	6 867	47,27	7 345	50,18	6 877	46,71
Amadora	7 522	50,41	9 317	62,44	11 056	73,93	12 001	80,28
Barcelos	3 439	52,24	3 727	56,22	4 126	61,63	4 002	59,3
Cascais	4 447	25,49	5 087	29,29	5 980	34,51	6 291	36,49
Lisboa	22 055	50,29	24 818	55,22	25 792	55,72	26 532	55,81
Loures	5 946	34,57	7 147	41,78	8 048	47,2	8 836	52,11
Mafra	957	14,59	1 072	16,6	1 257	19,78	1 151	18,45
Moita	3 785	68,93	4 241	77,02	4 913	88,78	4 772	86,07
Montijo	2 030	45,11	2 138	48,15	2 288	52,31	2 014	46,9
Odivelas	3 164	24,68	3 793	29,88	4 566	36,31	4 804	38,69
Oeiras	2 217	15,23	2 639	18,14	3 788	26,01	4 214	28,96
Palmela	1 133	21,33	1 332	25,22	1 667	31,7	1 645	31,51
Seixal	3 042	22,22	3 714	27,35	4 287	31,81	4 133	30,98
Sesimbra	913	21,91	1 027	24,83	1 189	28,96	1 093	26,86
Setúbal	4 127	41,61	4 599	46,16	5 137	51,17	5 486	54,37
Sintra	7 992	25,34	9 982	31,79	12 588	40,18	13 090	41,97
Vila Franca de Xira	2 697	23,21	2 979	25,8	3 373	29,34	3 585	31,4

Figura 8. Beneficiárias/os do rendimento social de inserção, da segurança social por 1000 habitantes em idade ativa (%^o) e Beneficiárias/os do rendimento social de inserção, da segurança social (N.º) por Local de residência (NUTS - 2013); Anual

Fonte: Base de dados do INE, Instituto de Informática. I.P.

O peso demográfico de um meio populacional urbano não é, por si só, um fator determinante da sua competitividade, sendo fundamental, neste contexto, efetuar uma análise a indicadores que caracterizem o grau de escolarização e de qualificação profissional da população residente no concelho de Cascais e do tipo de atividades económicas aí sediadas.

No que diz respeito ao perfil educativo do concelho de Cascais, este tem apresentado uma taxa de analfabetismo (Figura 9) permanentemente abaixo quer das médias regionais, quer das médias nacionais, e que tem vindo a decrescer desde 1991, altura em que se registava uma taxa de analfabetismo de 5,17%. Com efeito, averbando 4,55% e 2,45% em 2001 e 2011 respetivamente, Cascais situava os seus registos consideravelmente abaixo daqueles verificados na sub-região da Grande Lisboa (5,27% e 2,98%) e em Portugal continental (8,93% e 5,19%) nos referidos anos. Ao nível da freguesia, regista-se um valor bastante positivo sendo que na maioria das freguesias do concelho se registam valores entre o 1% (Carcavelos e Parede) e 3% (Alcabideche e São Domingos de Rana), sendo que estas últimas apresentam valores acima da média concelhia.



Unidades Territoriais	2011	2001	1991
	%	%	%
Continente	5,19	8,93	10,93
Lisboa	3,22	5,73	6,19
Grande Lisboa	2,98	5,27	5,57
Cascais	2,45	4,55	5,17
Alcabideche	3,63	6,29	7,34
Carcavelos	1,11	2,49	2,42
Cascais	1,95	3,99	4,37
Estoril	1,93	3,48	4,04
Parede	1,24	3,74	4,65
São Domingos de Rana	3,15	5,57	6,66



Figura 9. Taxa de analfabetismo (%) por Local de residência (à data dos Censos 2001 e 2011) e Sexo; Decenal
Fonte: INE, Recenseamento da População e Habitação

Relativamente à taxa de abandono escolar no concelho de Cascais (Figura 10), regista-se um valor idêntico à média de Portugal continental (1,65%) em 2011, sendo que este valor tem vindo a decrescer bastante a nível nacional nos últimos 20 anos, altura em que se registava um valor de 12,5% de abandono escolar. Ao nível das freguesias em 2011, Estoril (1,76%) e São Domingos de Rana (1,85%) eram aquelas que apresentavam a taxa de abandono escolar mais elevada, encontrando-se acima da média do concelho (1,65%), sendo ainda de realçar um aumento da taxa de abandono escolar, em alguns casos de 1%, na maioria das freguesias de Cascais, entre 2001 e 2011.

Unidades Territoriais	2011	2001	1991
	%	%	%
Continente	1,65	2,71	12,51
Lisboa	1,82	1,89	5,17
Grande Lisboa	1,73	1,83	5,11
Cascais	1,65	1,19	3,67
Alcabideche	1,57	1,74	4,3
Carcavelos	1,53	0,54	1,85
Cascais	1,46	0,97	3,3
Estoril	1,76	1,02	3,47
Parede	1,58	0,44	3,79
São Domingos de Rana	1,85	1,48	4,28



Figura 10. Taxa de abandono escolar (%) por Local de residência (à data dos Censos 2001 e 2011); Decenal
Fonte: INE, Recenseamento da População e Habitação

Praticamente todas as freguesias viram aumentar a população residente com ensino superior completo. As freguesias de Carcavelos (37,66%) e Parede (36,91%) evidenciaram os valores mais

elevados de pessoas licenciadas (Figura 11) em 2011, que tal como Cascais (33,19%) e Estoril (34,78%) encontram-se bastante acima da média do concelho (27,88%). Em 1991, o concelho evidenciava uma taxa de população residente com ensino superior na ordem dos 11%, atingindo em 2001 cerca de 19%. Em 2011, existiam cerca de 27,88% licenciados ou com grau de doutor, o que correspondeu a um aumento de cerca de 17% em 20 anos. Ao nível das freguesias esta tendência de crescimento transpôs-se para a maioria das unidades territoriais existentes, sendo de destacar, de forma menos positiva, Alcabideche, que ainda se mantém bastante abaixo da média do concelho, registando em 2011 cerca de 18% da população com ensino superior.

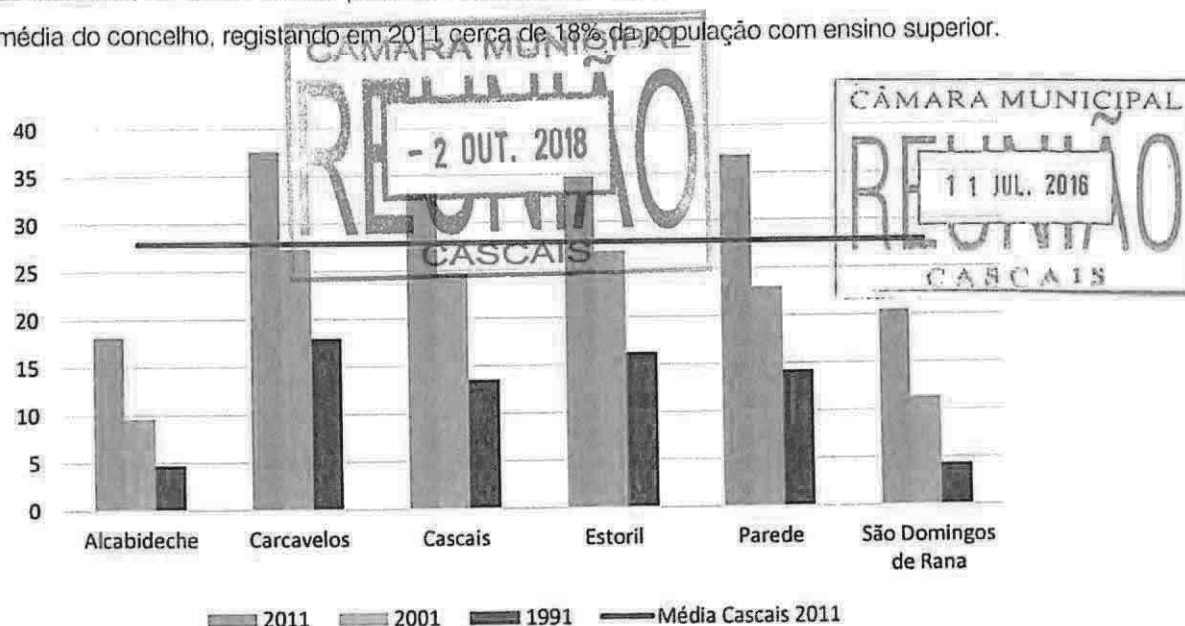


Figura 11. Proporção da população residente com ensino superior completo (%) por Local de residência (à data dos Censos 2001 e 2011) e Sexo; Decenal
Fonte: INE, Recenseamento da População e Habitação

As freguesias de Carcavelos (62%), Cascais (56%), Estoril (58%) e Parede (60%) são aquelas onde a população aposta mais na educação, com as taxas mais elevadas de população com o grau de ensino secundário (Figura 12). Já Alcabideche e São Domingos de Rana encontram-se cerca de 10 pontos percentuais, abaixo da média do concelho (50%).

Unidade Territorial	Cascais	Alcabideche	Carcavelos	Cascais	Estoril	Parede	São Domingos de Rana
% / 2011	50,18	39,08	61,85	55,86	57,61	60,31	42,35

Figura 12. Proporção da população residente, em 2011, com pelo menos o ensino secundário completo (%)
Fonte: INE, Recenseamento da População e Habitação

Numa perspetiva geral da economia, por setores de atividade, verifica-se que, ao nível do número de empresas existentes no concelho, o setor terciário é claramente dominante (89%) face aos setores primário e secundário (1% e 10%, respetivamente). Já no que respeita ao volume de negócios das empresas, o setor terciário é dominante (82%) comparativamente com os setores primário (0,3%) e secundário (18%). O setor terciário é aquele que mais contribui para a criação

de riqueza no concelho, com um Valor Acrescentado Bruto (VAB) muito superior (83%) aos setores primário e secundário (0,2% e 17%, respetivamente). A importância do setor terciário para o concelho de Cascais manifesta-se também no número de pessoas que emprega, agregando 86% da população empregada, sendo que os setores secundário e primário agregam 0,4% e 13% dos empregados, respetivamente (Figura 13), ficando também bem patente a importância residual que o setor primário possui na economia local.

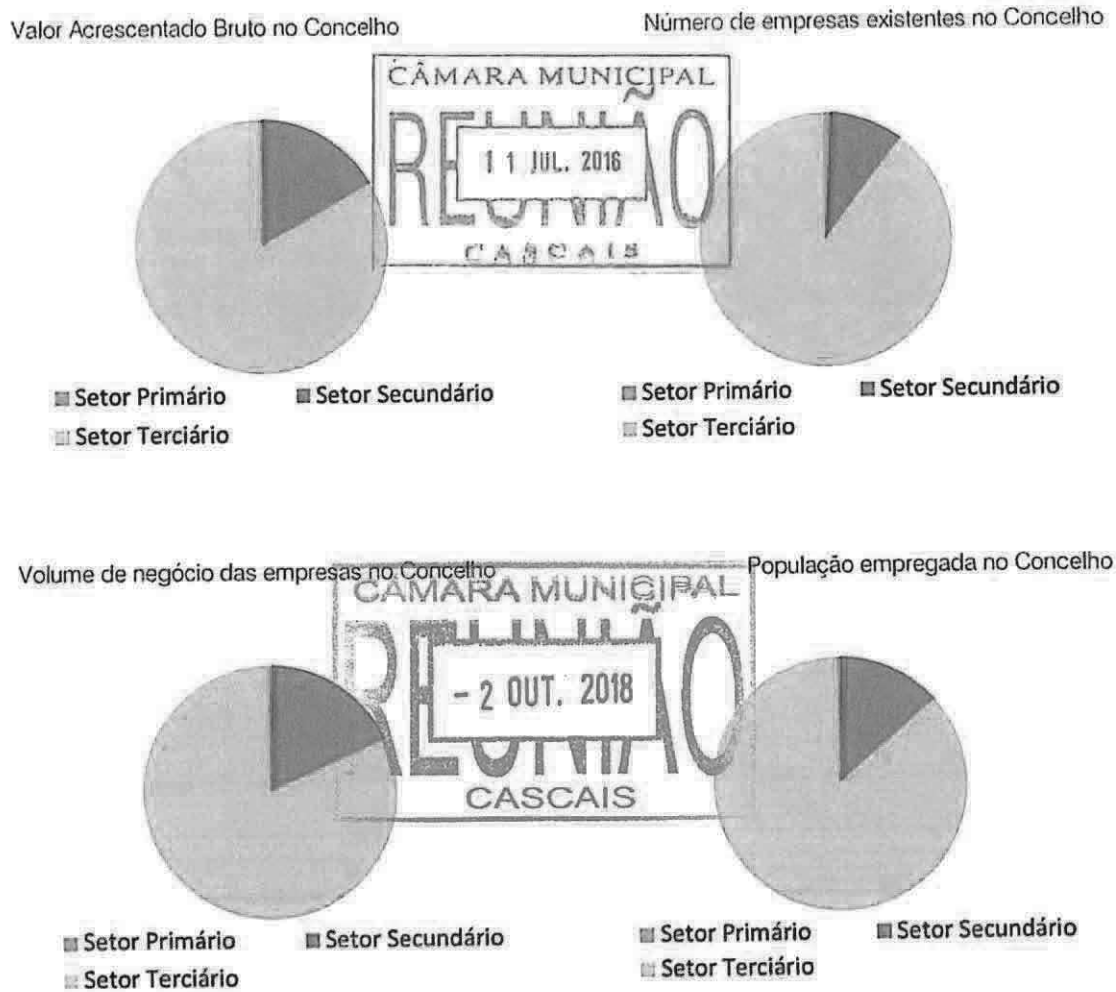


Figura 13. Dados gerais para o concelho por setor de atividade: n.º de empresas existentes, volume de negócios das empresas, valor acrescentado bruto (VAB) e população empregada.
 Fonte: INE, Sistema de Contas Integradas das Empresas (SCIE) 2012

O concelho de Cascais registou no último período censitário um aumento significativo da população, atingindo, segundo dados INE, mais de 200.000 habitantes em 2011. Foi um crescimento de mais de 30.000 habitantes, relativamente a 2001, data em que contava com 170.683 habitantes residentes. Esta situação demonstra o importante peso de Cascais nas dinâmicas socioeconómicas da região. Estes valores apontam para que o concelho tenha sido dos que mais que mais cresceu em valores absolutos, ao nível do País. Já ao nível das freguesias

de Cascais, o crescimento deu-se sobretudo na sede do concelho e nas duas freguesias do seu interior, fruto inevitável da melhoria das acessibilidades, sobretudo com a construção do prolongamento da A5 até Cascais.

O contínuo aumento populacional dos concelhos inseridos na AML, e neste caso particular Cascais, deve-se essencialmente à migração massiva dos concelhos das sub-regiões localizadas no interior do País para os concelhos no litoral. Esta migração, tendo como principal destino Lisboa, não sendo absorvida na totalidade pela capital, desencadeou um processo de distribuição populacional pelos restantes concelhos da área da Grande Lisboa, entre os quais o concelho de Cascais.

Desta forma, a população residente possui uma tendência de deslocação diária para fora do concelho, fomentando os movimentos pendulares para as zonas onde se desenvolvem as principais atividades económicas, particularmente para Lisboa centrando-se essencialmente na prestação de serviços à população da Área Metropolitana de Lisboa. Não é por isso de estranhar os indicadores que apontam para uma quase completa terciarização de Cascais.

Diagnóstico da habitação social de promoção municipal

De acordo com o diagnóstico do Atlas de habitação de Cascais, efetuado em 2013 pelo município, existem cerca de 41 bairros sociais com habitações de promoção municipal distribuídos pelas várias freguesias do concelho. Neste universo residem, de acordo com os mesmos dados, 6.587 habitantes o que representa cerca de 3% da população total residente em Cascais. O número de residentes distribui-se por 2.262 agregados familiares sendo, em média, compostos por 2,91 residentes (Figura 14).

NÚMERO TOTAL DE RESIDENTES E ACREGADOS FAMILIARES NA HABITAÇÃO SOCIAL - MUNICÍPIO DE CASCAIS			
Freguesia	RESIDENTES (contando 2013)	AGREGADOS FAMILIARES	MÉDIA DE RESIDENTES POR ACREGADO FAMILIAR
Alcabideche	2478	810	3,06
Carcavelos	208	68	3,06
Cascais	1053	428	2,46
Estoril	591	182	3,25
Parede	99	38	2,61
São Domingos de Rana	2158	736	2,93
Total	6587	2262	2,91

Figura 14. Número total de indivíduos residentes e agregados familiares que residem em bairros sociais de promoção municipal do concelho de Cascais

Fonte: Atlas de Habitação de Cascais, 2013

Ao nível das freguesias, destaca-se Alcabideche e S. Domingos de Rana, com 2.478 e 2.158 residentes respetivamente, como as freguesias onde residem mais habitantes em fogos sociais

camarários. Estas foram as freguesias onde se canalizaram a maioria das operações de realojamento das comunidades piscatórias das vilas de Cascais e Estoril, não sendo por isso de estranhar os valores apresentados.

No caso de Alcabideche identificam-se 13 bairros sociais com fogos municipais, sendo os bairros mais populosos Alcoitão (573 residentes), Adroana (471 residentes), Campos Velhos (236 residentes), Calouste Gulbenkian (216 residentes) e S. José (194 residentes). Ao nível dos agregados familiares contabilizam-se 810 famílias, com uma média de residentes por agregado de 3,06. Em S. Domingos de Rana identificam-se 15 bairros sociais com fogos municipais, sendo os bairros mais populosos Brejos (373 residentes), Cabeço do Mouro (243 residentes), Abóboda (206 residentes) e Zambujal (179 residentes). Ao nível dos agregados familiares contabilizam-se 736 famílias, com uma média de residentes por agregado de 2,93.

Nas restantes freguesias, União de Freguesias de Cascais e Estoril e União de Freguesias de Carcavelos e Parede, residem cerca de 1950 habitantes em fogos sociais municipais.

Relativamente a Cascais e Estoril identificam-se 9 bairros sociais com fogos municipais, sendo os bairros mais populosos o Novo do Pinhal (493 residentes), da Cruz da Guia (431 residentes), da Torre (225 residentes) e o Marechal Carmona (173 residentes). Ao nível dos agregados familiares contabilizam-se 610 famílias, com uma média de residentes por agregado de 2,70. No caso de Carcavelos e Parede identificam-se 4 bairros sociais com fogos municipais, sendo o bairro com mais residentes em fogos municipais o bairro de Nova Checlos. Ao nível dos agregados familiares contabilizam-se 106 famílias, com uma média de residentes por agregado de 2,90.

Importa também fazer uma análise, suportada pela informação recolhida no mesmo diagnóstico, à nacionalidade dos residentes em fogos municipais, sendo que os problemas de exclusão social afetam na generalidade dos casos os grupos de nacionalidades diferentes do país acolhedor.

As principais nacionalidades presentes no fogos sociais de promoção municipal do concelho de Cascais (Figura 15) são a Portuguesa, com 4308 residentes (cerca de 71%), a Guineense, com 994 residentes (cerca de 14%), a Cabo Verdiana, com 675 residentes (cerca 10%) e a Angolana, com 178 residentes (cerca de 3%). Importa referir que existe um número significativo de residentes, cerca de 2% (289 habitantes), cuja nacionalidade não é revelada.



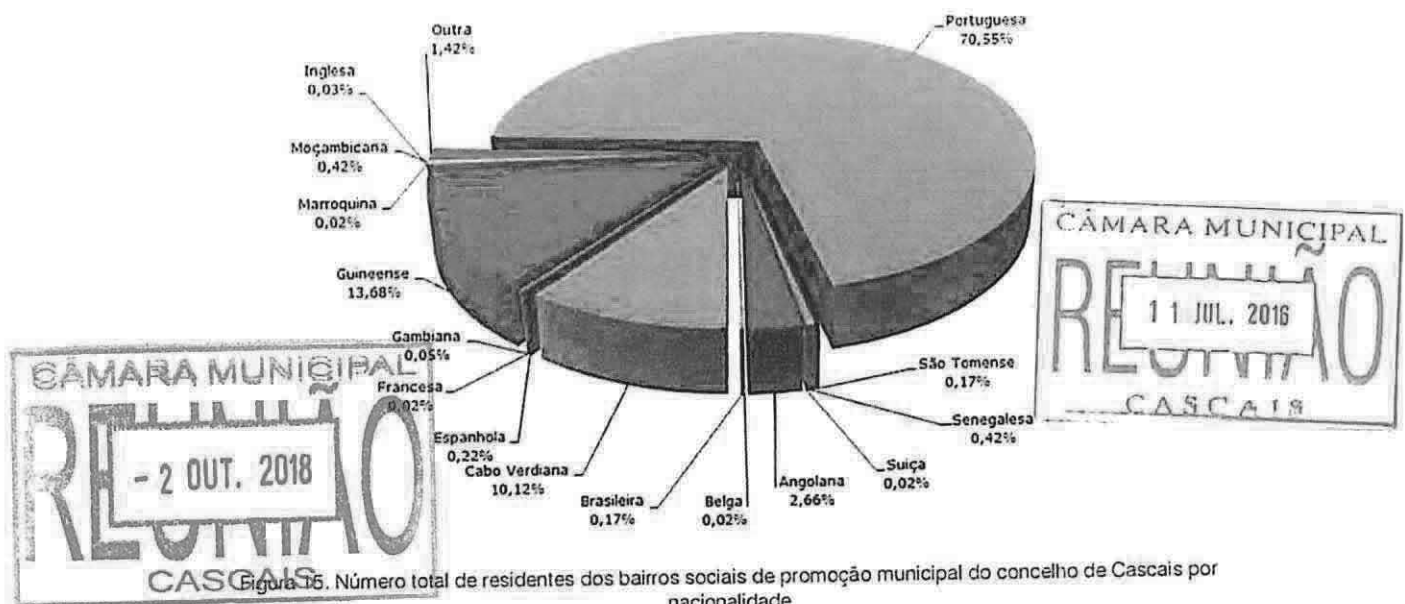


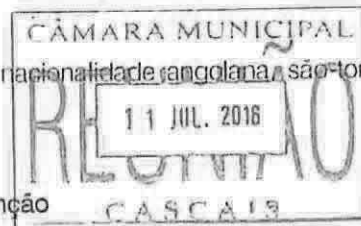
Figura 16. Número total de residentes dos bairros sociais de promoção municipal do concelho de Cascais por nacionalidade

Fonte: Atlas de Habitação de Cascais, 2013

Apesar da maioria da população residente em habitações sociais de promoção municipal ser de nacionalidade portuguesa, identificam-se quatro situações em que existe um maior número de residentes imigrantes:

- Bairro Calouste Gulbenkian / Cruz Vermelha, localizado na freguesia de Alcabideche é o único bairro social com habitações de promoção municipal onde não se identificam nos fogos municipais indivíduos residentes de nacionalidade portuguesa. Existe uma grande maioria, 156 indivíduos, cuja nacionalidade não é divulgada, sendo que os restantes são Cabo-verdianos, Moçambicanos e Angolanos.
- Bairro Jardins Parede, localizado na União de Freguesias de Carcavelos e Parede, possui um total de 170 residentes em fogos municipais, sendo que deste valor 42% dos indivíduos residentes são guineenses, 32% são indivíduos de nacionalidade portuguesa e 15% de nacionalidade cabo-verdiana. Uma parte residual são indivíduos de nacionalidade angolana, espanhola e senegalesa.
- Bairro do Margaçal, localizado na Freguesia de S. Domingos de Rana, possui um total de 152 indivíduos residentes em fogos municipais, sendo que apesar de não se encontrar em maioria face às outras nacionalidades, a nacionalidade portuguesa é a mais representada (45%), seguindo-se a nacionalidade guineense (39%), a cabo-verdiana (11%) e uma percentagem residual de outras nacionalidades não discriminadas e a nacionalidade angola.
- Bairro Miradouro, localizado na Freguesia de S. Domingos de Rana, possui um total de 99 indivíduos residentes em fogos municipais, dos quais 42% são de nacionalidade portuguesa, 34% são de nacionalidade cabo-verdiana, 18% são de nacionalidade

guineense e os restantes são de nacionalidade angolana, são-tomense ou outras não identificadas.

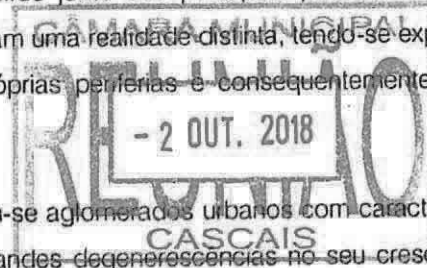


Aproximação às problemáticas de intervenção

O desenvolvimento da estrutura urbana de Cascais assenta no desenvolvimento dos núcleos históricos e tradicionais localizados na faixa litoral, zona nobre e qualificada, e numa zona periférica, que surgiu no interior do concelho, onde se desenvolveu uma importante mancha residencial influenciada pelas dinâmicas pendulares com Lisboa.

A vila de Cascais (o mais antigo destes assentamentos urbanos) é a sede do concelho, com uma população que ronda os 35.000 residentes (valor da extinta freguesia de Cascais), concentrando os serviços de Administração Pública e, também por isso, gerando uma influência endógena significativa, apesar de Lisboa ser o polo atrativo dominante: deslocam-se diariamente para o concelho de Cascais cerca de 67.500 pessoas e cerca de 18.000 entram na vila de Cascais (Revisão do PDM Cascais, 2015).

O concelho apoia-se nas vilas costeiras, desde Carcavelos até Cascais, formando em conjunto uma tipologia urbanística (no âmbito do concelho de Cascais) em que a proximidade e a relação com o mar são um elemento comum. Estes locais começaram por ser o lugar eleito de segunda habitação, de destino turístico sazonal, onde se concentraram, principalmente nas vilas de Cascais e Estoril, alguns estabelecimentos hoteleiros junto das principais praias atlânticas e urbanas da região de Lisboa. Atualmente apresentam uma realidade distinta, tendo-se expandido numa dimensão territorial geradora das suas próprias periferias e consequentemente outras centralidades.



No interior do concelho de Cascais desenvolveram-se aglomerados urbanos com características de zona periférica próxima da metrópole, com grandes degenerescências no seu crescimento. Neste contexto, foi sentido o incremento dos loteamentos e da construção clandestina, com o conseqüente comprometimento do uso dos solos, degradação do ambiente e da paisagem e com a perda frequente de valores naturais e culturais dignos de preservação.

Nas zonas periféricas do concelho de Cascais, assim como em muitos outros municípios, não foi possível conter este crescimento urbanístico, principalmente, pela ausência de instrumentos jurídicos para tal, provocando um crescimento urbano pouco estruturado e em muitos casos de fraca qualidade construtiva. Assim, a imagem que prevalece é de um contínuo edificado interminável e labiríntico, que se foi desenvolvendo ao longo das décadas, sem referências, resultado de uma expansão urbana influenciada pelo centro principal da metrópole; "estruturado" por uma rede de mobilidade orgânica e intrincada, muitas vezes deficiente.

A construção da A5, a primeira das autoestradas do país, iniciada em 1944 mas que só chega ao concelho em 1991, veio estruturar, pelo interior, esta expansão urbana, essencialmente de cariz clandestino, que se verifica para além dos limites do concelho de Lisboa, desde os anos 60 do século XX. A implantação da A5 permitiu comprimir uma faixa urbana litoral a sul, já densamente ocupada, e fomentar o aparecimento a norte de um novo território de expansão urbana.

A estruturação do território no sentido sul/norte acontece ao longo de três corredores urbanizados (ancorados nos principais núcleos urbanos litorais - Cascais, Estoril e Carcavelos), ao longo da prévia rede de mobilidade, a partir de vias principais, secundárias e locais (que garantiam já o acesso automóvel praticamente a todo este território antes da formalização da rede supraconcelhia). O primeiro corredor, na zona poente, formaliza-se ao longo do eixo viário formado pela Av. de Sintra / Av. de Alcabideche, integrando os núcleos urbanos de Cascais, Alvide, Alcabideche e Alcoitão. O segundo, central, apoia-se nas estradas da Alapraia e das Corredouras, e alberga os núcleos do Estoril, Galiza e Caparide, o terceiro, na zona nascente, formaliza-se ao longo da E.N. 6-7 e no seu prolongamento pela E.N. 249-4 e abrange os aglomerados de Carcavelos, Rebelva, S. Domingos de Rana, Abóboda e Trajouce.

Apesar de contribuírem para a estruturação do contínuo urbano existente no território, estes doze (12) núcleos urbanos caracterizam-se por um grande deficit de urbanidade, possuindo problemas ao nível do espaço público, da mobilidade urbana suave, do edificado e da relação da população com estes territórios, tendo levado à criação de Áreas de Reabilitação Urbana (ARU).

Neste contexto, o município de Cascais propôs, no âmbito do PARU, a inclusão destes 12 territórios como as áreas prioritárias de intervenção, que se estendem por 535,9 ha, o que representa cerca de 5,5% do território concelho (Figura 16).



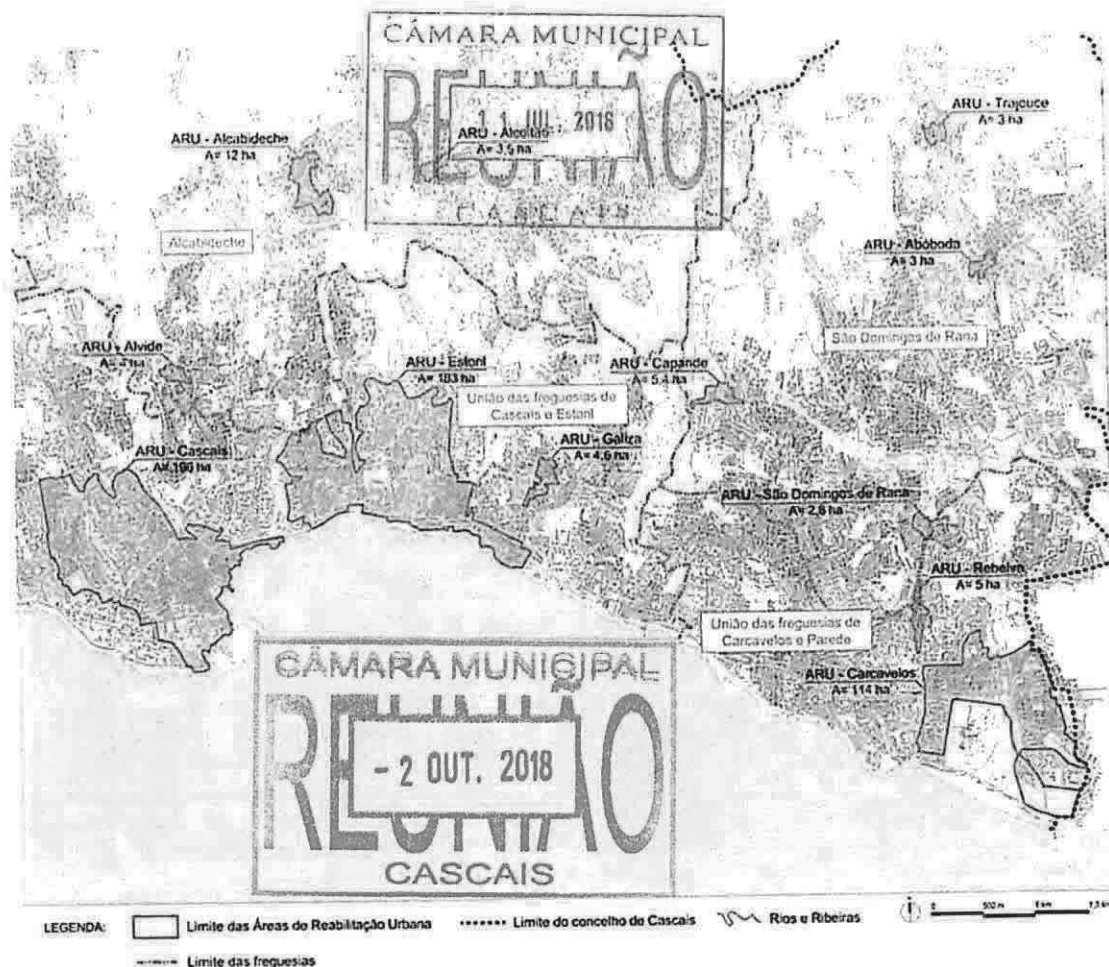


Figura 16. Localização das 12 ARU incluídas no PARU
Fonte: SPI, 2015

Estatisticamente⁵ estas 12 ARU, em 2011, albergavam 24.475 residentes, o que corresponde a 12% da população residente no concelho, tendo-se vindo a registar uma diminuição deste número na última década, altura em que se identificavam 26.351 (15% da população total).

A estrutura etária desta população é envelhecida, verificando-se um aumento do índice de envelhecimento de 2001 (153 idosos por cada 100 jovens) para 2011 (172 idosos por cada 100 jovens), sendo que ao nível do concelho, em 2011, existem 112 idosos por cada 100 jovens. De realçar que apenas 18% da população residente nas ARU se encontra abaixo da faixa etária dos 19 anos, valor um pouco mais baixo que a média do concelho, que apresenta 21% da população residente com menos de 19 anos.

⁵ Utilização dos dados de INE relativos aos Censos 2001 e 2011 ao nível da subsecção estatística. Deixa-se contudo a seguintes ressalva, a adaptação das subsecções aos limites das ARU pode não constituir uma relação direta dos valores estatísticos para os números reais.

O parque edificado inserido nas 12 ARU é composto por 5544 edifícios clássicos, o que representa 13% do total de edifícios presentes no concelho. Mais de metade dos edifícios existentes foi construída antes da década de 80, sendo que entre os anos 60 e 80 foi constituído quase 40% do edificado existente nas ARU. Em relação ao número de alojamentos, registam-se nestas áreas 16.507 alojamentos, que representam cerca de 3 alojamentos por edifício. Deste total, cerca de 65% são alojamentos de residência habitual, 21% encontram-se arrendados e 16% são alojamentos vagos.

Para além das ARU, no quadro do reconhecimento das assimetrias sociais e territoriais e o seu mapeamento no concelho, a CMC identificou seis (6) áreas prioritárias de intervenção, associadas a comunidades desfavorecidas: (I) Bairro da Torre e Cruz da Guia; (II) Bairro de Madorna; (III) Bairro da Galiza e Liberdade; (IV) Bairro Calouste Gulbenkian / Cruz Vermelha; (V) Bairro das Faceiras; e (VI) Bairro Marechal Carmona. A caracterização destes territórios encontra-se detalhada no ponto 4.3 (Componentes do Plano de Ação Integrada para as comunidades desfavorecidas) deste documento.

1.2 Principais problemas e prioridades

As caracterizações e diagnósticos realizados ao concelho no âmbito da revisão do Plano Diretor Municipal de Cascais (2015) identificam os principais problemas e prioridades no concelho de Cascais.

Ao nível dos problemas, identificam-se:

- (i) **Pressão urbana sobre os recursos naturais** | A expansão urbana que ocorreu nas últimas décadas no concelho tem ameaçado a preservação da frente oceânica e do Parque Natural Sintra-Cascais, valores naturais e ambientais de características únicas que urge salvaguardar;
- (ii) **Dependência do transporte individual** | Dependência da utilização do transporte individual para a realização das deslocações. Neste âmbito, identifica-se a carência de espaços comerciais de proximidade e o distanciamento e a incapacidade de deslocação a equipamentos de saúde, desportivos, culturais e a grandes superfícies comerciais através de transporte público ou de modo pedonal;
- (iii) **Vulnerabilidade da extensa faixa litoral do concelho** | A vulnerabilidade da população às ameaças naturais (riscos de erosão costeira e de instabilidade geológica das arribas), decorrentes da ocupação urbana junto à linha de costa;
- (iv) **Perda de identidade cultural** | A projeção internacional da marca "Cascais" atrai para o concelho população estrangeira, criando uma diversidade cultural

enorme. A adaptação do concelho aos costumes culturais dos que chegam, associado aos elementos implementados pela população que decide ficar a residir em Cascais, pode contrastar e colidir com os valores históricos e culturais de Cascais:

- (v) **Existência de áreas de génese ilegal e de um parque edificado desqualificado** | O forte desenvolvimento urbano que se deu nas periferias dos núcleos de Cascais, Estoril e Carcavelos nas décadas de 80 e 90, criou inúmeros problemas de urbanidade, sendo que estes aglomerados não dispunham de rede de infraestruturas básicas. A necessidade de disponibilizar habitação e a influência dos privados no processo de edificação e construção criou irregularidades legais na constituição das áreas de construção. A constituição das áreas urbanas de génese ilegal é um problema que urge resolver, reconvertendo e legalizando os processos ainda pendentes.



Ao nível das prioridades, identificam-se:

- (i) **Aproveitamento da projeção internacional da marca Cascais** | A marca "Cascais" possui uma projeção internacional relevante que deve ser potenciada para a canalização de novos investimentos no território (associada à capacidade de organização de grandes eventos culturais e desportivos);
- (ii) **Potenciar a rede de transportes coletivos com base no Estudo de Trânsito de Âmbito Concelhio (ETAC)** | O ETAC assume-se como o documento estratégico de apoio à elaboração e implementação dos projetos de transportes e mobilidade do concelho de Cascais. A necessidade de inverter o paradigma do transporte individual vs. transportes públicos, apoiada nos grandes nós de transportes públicos (estações de Caminhos de Ferro);
- (iii) **Reconversão de áreas industriais em declínio** | A estrutura industrial do concelho de Cascais encontra-se atualmente em declínio, transformando-se em espaços obsoletos. A necessidade de potenciar estes espaços, evitando a degradação urbana e o impacto negativo na imagem urbana, aliado à necessidade de novos investimentos tecnológicos no concelho e de desenvolvimento de competências e financiamento da área da inovação e novas tecnologias, deve ser uma oportunidade para a reconversão destas áreas;
- (iv) **Aproveitamento económico das condições físicas e ambientais** | A localização geográfica privilegiada de Cascais permite potenciar o aproveitamento económico dos valores naturais. O investimento em produção de energias renováveis deve ser uma prioridade para o concelho, com vista a reduzir a fatura energética e tornar-se num concelho mais sustentável;

- (v) **Dinamização e regulação do mercado imobiliário com apoio à reabilitação urbana**
 | O concelho de Cascais possui os preços de solo mais elevados da AML. A escassez de solo urbanizável gera especulação no mercado imobiliário e fomenta a expansão urbana. Com os recentes paradigmas da reabilitação urbana, a aposta na recuperação do parque edificado devoluto e em mau estado de conservação e a disponibilização para o mercado imobiliário de venda e arrendamento deve ser uma prioridade a seguir, aumentando a oferta e as condições de habitação e ajudando a regular o mercado.

1.3 Análise SWOT

1.3.1 Principais Oportunidades

- Elevado custo do metro quadrado de solo (em termos relativos em todo o concelho, face à AML) e em particular nos centros históricos e zonas nobres (sobretudo de Cascais e Estoril);
- Atratividade residencial para ativos altamente qualificados;
- Índices de compacidade elevados em algumas zonas de concelho;
- Imigração multicultural crescente com relevância demográfica, económica, social e cultural;
- Projeção de imagem positiva do concelho de Cascais com reconhecimento internacional;
- Dimensão marítima com potencial para o desenvolvimento de atividades económicas portadoras de valor;
- Existência de um quadro de instrumentos de ordenamento e gestão do território (planeamento estratégico) que permite introduzir fatores de racionalidade e competitividade nas decisões de ocupação de espaço;
- Melhoria da rede de transportes públicos, alargando a sua cobertura e promovendo intermodalidade, particularmente com os modos suaves e com o transporte individual;
- Aumento da oferta do ensino pré-escolar e melhoria dos equipamentos escolares;
- Potencial em energias renováveis elevado: incluindo energia hídrica, energia eólica, energia das marés, das ondas e das correntes, bioenergia e energias solares;
- Áreas industriais em declínio que podem ser requalificadas e direcionadas para novas utilizações.

1.3.2 Principais Ameaças

- Tendência de aumento da monofuncionalidade habitacional e de aumento dos consumos energéticos domésticos;



- Ocupação com tendência de densificação fora dos perímetros urbanos e, em particular, nas encostas dos vales e no interior do Parque Natural Sintra-Cascais (PNSC);
- Fraca acessibilidade peonal ao Hospital de Cascais;
- Crescente utilização do Transporte Individual e queda do Transporte Coletivo;
- Perda de identidade concelhia;
- Prosseguimento de um crescimento urbano extensivo, comprometendo recursos naturais, qualidade de vida das populações e atratividade do território;
- Fragilidade do tecido empresarial local no financiamento e no investimento em projetos estruturantes e em parcerias público-privadas;
- Dificuldades de articulação de políticas sectoriais nacionais com implicações espaciais no concelho e insuficiente flexibilidade de gestão na administração pública;
- Deslocalização de investimentos públicos para outras sub-regiões (Península de Setúbal);
- Vulnerabilidade, a longo prazo, da extensa orla costeira, devido à ocupação desordenada e a algumas intervenções humanas, que têm provocado elevados níveis de erosão e de instabilidade das formações costeiras, e degradação da paisagem;
- Forte pressão para alteração do uso de zonas ambientalmente preservadas;
- Poluição das águas de superfície e subterrâneas e aproveitamento ineficiente das reservas de água, nomeadamente quando as perspetivas associadas às alterações climáticas apontam para maior frequência de situações de seca e escassez de recursos hídricos.

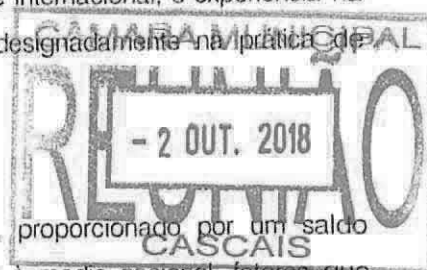
1.3.3 Principais Pontos Fortes

- Áreas de especial valor ecológico e de elevada qualidade paisagística e ambiental, proporcionando uma oferta rica e diversificada, em património construído e recursos paisagísticos, história e modernidade;
- Zona central da Vila de Cascais e centros urbanos históricos;
- Parque habitacional relativamente jovem;
- Bons acessos rodoviários, ferroviários e marítimos;
- Elevados níveis de atendimento das populações no que se refere ao abastecimento de água e drenagem e tratamento de águas residuais;
- Existência de estruturas habilitadas para a promoção do empreendedorismo e apoio à dinâmica empresarial;
- Destino turístico consolidado e internacionalmente reconhecido ("marcas" Lisboa e Estoril, eixo Estoril/Cascais e Sintra), cuja riqueza e diversidade de recursos e atributos (património natural, histórico, cultural, arquitetónico), satisfazem os mais diversos segmentos e nichos de procura turística, com capacidade de alojamento em



estabelecimentos hoteleiros de 4 e 5 estrelas e presença dos principais grupos hoteleiros internacionais;

- Existência de infraestruturas de nível regional, nacional e internacional, e experiência na organização de eventos de dimensão Internacional, designadamente na prática de desportos náuticos, hipismo, golf, e automobilismo;
- Elevada qualificação da população concelhia;
- Taxas de natalidade superiores à média nacional;
- Crescimento populacional superior à media nacional, proporcionado por um saldo migratório positivo e uma taxa de natalidade superior à media nacional, fatores que contribuem para que o índice de envelhecimento populacional seja inferior à média nacional;
- Rede de equipamentos e serviços com carácter inovador e diverso (culturais, de saúde, educativos, sociais, desportivos).



1.3.4 Principais Pontos Fracos

- Carência de espaços comerciais de proximidade;
- Insuficiente aproveitamento dos recursos paisagísticos e ambientais para atração turística, em particular para uma "vivência" turística ao ar livre;
- Forte pressão para alteração do uso do uso nas zonas costeiras e no parque natural com a conseqüente perda, fragmentação e degradação de áreas com importância para a conservação da natureza;
- Perda do potencial endógeno e da atratividade agrícola;
- Vias degradadas e com acessibilidade deficiente para o peão e excessiva afetação de espaço público ao automóvel;
- Consumo de energia elétrica ao nível doméstico superior ao nível regional e nacional;
- Desordenamento urbanístico e territorial, existência de zonas desqualificadas e de áreas urbanas de génese ilegal, e progressiva desertificação dos centros históricos;
- Grande assimetria espacial na distribuição socioeconómica da população concelhia, com concentração da maioria das infraestruturas no litoral-sul em contraponto com crescimento demográfico do interior;
- Fraca captação de espaços verdes públicos urbanos para recreio e lazer;
- Obstáculos e barreiras arquitetónicas para peões e ciclistas, acrescido da ocupação indiscriminada do espaço público pelas viaturas, em detrimento de espaço de prioridade para peões;
- Modelo de mobilidade assente sobretudo no modo rodoviário, especialmente em formas de utilização individual;



- Fracos níveis de colaboração empresas/universidades e escassa percentagem de empresas com financiamento para inovação;
- Uma estrutura empresarial com persistência de um modelo dominante de desenvolvimento assente em atividades de baixo valor acrescentado e fraca incorporação de inovação e de conhecimento;
- Percentagem diminuta de formação profissionalizante e de índole tecnológica no ensino secundário, dando origem a dificuldades de empregabilidade para os alunos que não prosseguem estudos no ensino superior.



2. OBJETIVOS E DEFINIÇÃO DA ESTRATÉGIA

2.1 Objetivos e definição da estratégia

Cascais e a sua envolvente, constituem importantes polos no interior da AML, pela aptidão de fixar e atrair novas atividades e funções e pela capacidade de renovação e requalificação urbana do território, alicerçados nos seus valores naturais e paisagístico e na proximidade a Lisboa, enquanto grande centro económico, cultural e de serviços.

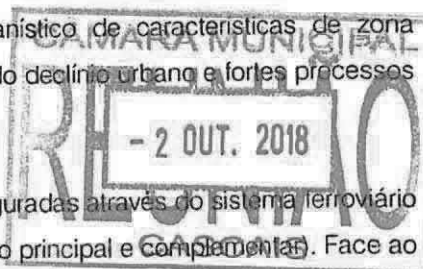
Cascais assume um papel destacado no processo de espacialização funcional da AML, através das dinâmicas territoriais associadas ao eixo Cascais-Oeiras e ao eixo Cascais-Sintra, cuja densificação e expansão têm contribuído para uma diminuição da fragmentação do território provocada pela estrutura da rede rodoviária da AML.

Estas dinâmicas, em muito alicerçadas no seu litoral e nos padrões urbanos e ambientais de qualidade que constituem o eixo consolidado Cascais-Carcavelos, potenciaram, particularmente na zona interior do concelho mas também nas áreas periféricas aos principais núcleos urbanos e nos seus espaços intersticiais, um desenvolvimento urbanístico de características de zona periférica próxima da capital, contribuindo para um acentuado declínio urbano e fortes processos de degradação.

As acessibilidades ao núcleo central da AML têm sido asseguradas através do sistema ferroviário suburbano e através do sistema rodoviário nacional (itinerário principal e complementares). Face ao crescente peso demográfico e extensão das áreas urbanas do concelho, torna-se imperioso assegurar uma oferta de transporte coletivo que não seja sobretudo dependente das ligações regionais centradas no território.

Neste contexto, importa reforçar e consolidar o papel do concelho de Cascais na região da AML, alicerçada na reabilitação urbana e nas articulações dos seus núcleos urbanos e no seu desenvolvimento económico e social, tirando partido da sua posição geográfica, das infraestruturas de transporte existentes e dos seus recursos endógenos.

Desta forma, deverão ser geradas as condições para a formalização de uma hierarquização urbana assente numa proposta de rede polinuclear, com a criação de novas centralidades urbanas que apresentem como denominador comum características compactas, complexas e coesas. A opção por uma rede urbana polinucleada, que ultrapasse a dualidade litoral/interior, a inversão da dispersão e da fragmentação urbana e que promova uma continuidade espacial estruturada, articulada e funcional, passará pela adoção de estratégias integradas e integradoras



para as questões da reabilitação urbana e requalificação ambiental, da mobilidade sustentável e da inclusão social, contribuindo, deste modo, para a coesão do território de Cascais.

A estratégia para o território deverá ser alicerçada nos corredores urbanos identificados no território e adotar um modelo territorial hierarquizado e polinucleado, sustentado na rede de mobilidade do concelho e assente nos principais aglomerados urbanos litorais: Cascais, Estoril e Carcavelos (Figura 17)..

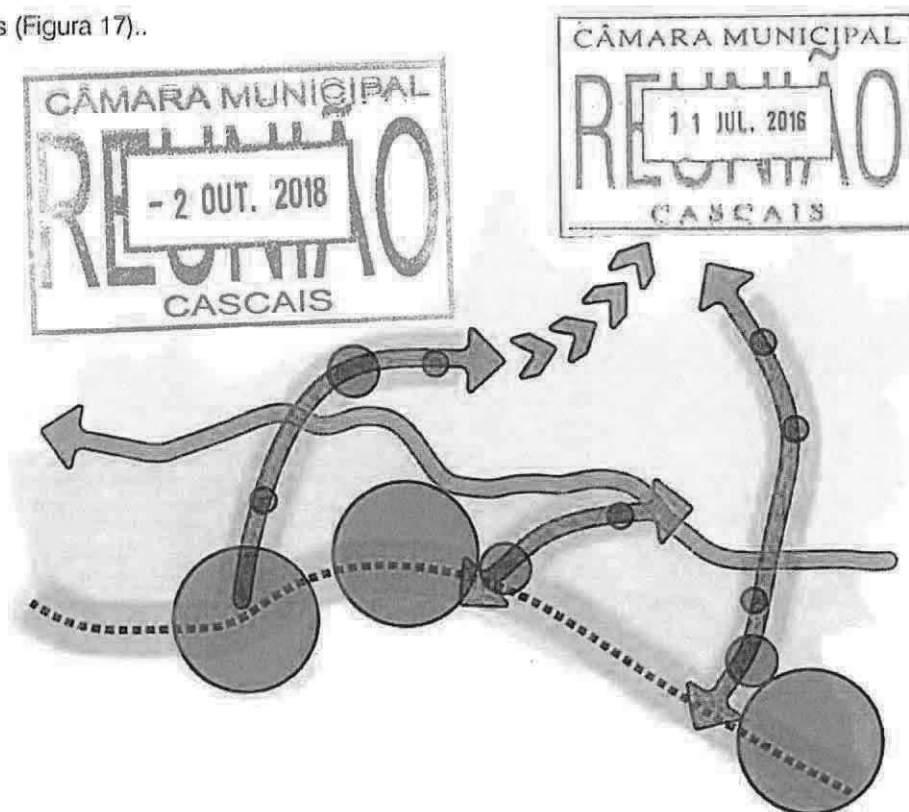


Figura 17. PEDU - Síntese da estratégia territorial para o concelho de Cascais
Fonte: SPI, 2015

O eixo Cascais - Carcavelos | Este eixo consolidado deverá ver o reforço das suas qualidades alicerçada na requalificação urbana como estratégia de requalificação do edificado e do espaço público, contrariando a crescente desertificação dos seus núcleos urbanos históricos. Deverá, ao nível da mobilidade, comportar a criação de terminais de interface multimodal, integrando as valências de serviços de transporte, comercial, estacionamento e de ligação à rede de Transporte Público em Sítio Próprio (TPSP), de forma a garantir a interligação com os territórios a norte do concelho, bem como a promoção da rede de mobilidade suave ancorada nas respetivas estações ferroviárias .

O eixo ponte Cascais – Alvide – Alcabideche – Alcoitão | Deverão ser reforçadas as centralidades dos núcleos urbanos interiores, através da requalificação do edificado e do espaço público e do incremento de áreas verdes, considerando o crescente aumento da população, e

promover a mobilidade através da criação de ciclovias e da rede multimodal de TPSP do concelho, integrando a criação do Interface multimodal de Cascais (rede ferroviária) e a Estação de Alcabideche. Esta linha de TPSP poderá vir a ser ligada ao concelho de Sintra, potenciando os fluxos entre os dois concelhos. Deverá ser promovida a regeneração física do bairro da Torre e do bairro da Cruz Vermelha de forma a promover a inclusão social das comunidades desfavorecidas no território.

O eixo central Estoril – Galiza – Caparide | Este eixo urbano deverá ver fortalecidas as centralidades dos núcleos urbanos interiores, através da criação de áreas verdes, da requalificação do edificado degradado e do espaço público e promover a mobilidade através da criação da rede ciclável e da rede multimodal de TPSP, ligada ao sistema de transportes de autocarros de transporte público, integrando o Interface multimodal de S. João do Estoril (rede ferroviária). A implementação do TPSP permitirá servir toda a população a sul da A5 entre Carcavelos e S. João do Estoril. Deverá ser promovida a regeneração física do bairro da Galiza de forma a promover a inclusão social das comunidades desfavorecidas no território

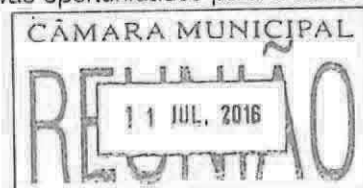
O eixo nascente Carcavelos – Rebelva - S. Domingos de Rana – Abóboda – Trajouce | Este eixo deverá sustentar medidas de reforço ou de criação de centralidades nos núcleos urbanos interiores, através da requalificação do edificado e do espaço público e do incremento de zonas verdes e promover a mobilidade através da implementação de traçados da rede concelhia de ciclovias e da criação da rede multimodal de TPSP, integrando a criação do Interface multimodal de Carcavelos (rede ferroviária) e a Estação de Abóboda. Deverá ser promovida a regeneração física do bairro da Madorna e do bairro das Faceiras de forma a promover a inclusão social das comunidades desfavorecidas no território.

A estratégia de desenvolvimento urbano de Cascais corresponde ao quadro de referência que sustenta as intervenções a realizar no concelho em matéria de mobilidade sustentável, regeneração urbana e inclusão social de comunidades desfavorecidas e que respondem às necessidades detetadas no diagnóstico efetuado a cada uma destas componentes. Neste âmbito, assumem-se como orientações estratégicas do PEDU de Cascais:

- Consolidação de uma economia verde, assegurando a transição para um modelo de baixo carbono numa perspetiva de promoção da sustentabilidade urbana e de desenvolvimento de novos modelos de crescimento urbano e económico;
- Promoção de condições urbanas e ambientais que contribuam para a qualidade de vida e satisfação da população e para a fixação de população e atividades económicas;
- Promoção de uma sociedade inclusiva capaz de integrar diferentes grupos sociais, em especial os mais desfavorecidos e com maior dificuldade de acesso a bens e serviços essenciais.

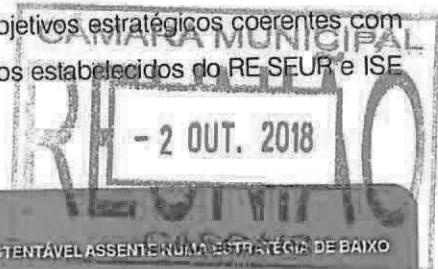
A estratégia assenta assim no desígnio de reforçar a qualidade do ambiente urbano do concelho, consolidada num quadro de intervenções territoriais que possibilitem a criação de novas dinâmicas sociais e económicas capazes de alavancar novas oportunidades para a comunidade local.

Neste contexto assume-se a seguinte visão estratégica:



“Cascais: um território relevante à escala internacional, valorizado, estruturado e coeso, ancorado num prestigiado capital humano, na dinâmica das atividades de elevado valor acrescentado que gera, na excelência dos seus recursos naturais e paisagísticos e no seu posicionamento geoestratégico, um concelho planeado para as pessoas que nele residem, trabalham ou visitam, uma centralidade polinucleada, qualificada, sustentável e inclusiva”

Esta visão para o desenvolvimento urbano do concelho é alcançada através dos três eixos estratégicos, que se encontram alicerçados em medidas e objetivos estratégicos coerentes com as especificidades do concelho de Cascais e com os desígnios estabelecidos do RE SEUP e ISE para as prioridades de investimentos mobilizadas no PEDU:



EIXO 1. PROMOVER A MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL ASSENTE NUMA ESTRATÉGIA DE BAIXO TEOR DE CARBONO

- 1.1. Reforço da rede de ciclovias e de vias pedonais
- 1.2. Estruturação de corredores urbanos de procura elevada no concelho de Cascais
- 1.3. Minimização do impacto do tráfego rodoviário no meio urbano



EIXO 2. PROMOVER A QUALIDADE DO AMBIENTE URBANO E A DINAMIZAÇÃO SOCIOCULTURAL E ECONÓMICA DO CONCELHO DE CASCAIS

- 2.1. Reabilitação e reconversão de edifícios
- 2.2. Incremento e qualificação dos espaços públicos urbanos



EIXO 3. REGENERAÇÃO FÍSICA E SOCIAL DAS COMUNIDADES DESFAVORECIDAS

- 3.1. Requalificação de edifícios de habitação social
- 3.2. Reabilitação de espaço público envolvente a edifícios de habitação social
- 3.3. Reabilitação ou reconversão de equipamentos de utilização coletiva de âmbito social
- 3.4. Ações de inclusão ativa das comunidades desfavorecidas

EIXO 1 – PROMOVER A MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL ASSENTE NUMA ESTRATÉGIA DE BAIXO TEOR DE CARBONO

Objetivo geral: Melhoria da qualidade ambiental e incremento da atratividade de modos alternativos ao transporte individual rodoviário de forma a diminuir o impacto ambiental da mobilidade urbana no concelho de Cascais.

Os centros urbanos do concelho de Cascais encontram-se fortemente dependentes do transporte individual (automóvel), existindo diversos constrangimentos ao nível da acessibilidade e mobilidade da população, ao nível da qualidade do ar e ao nível da redução da poluição sonora. Existem diversas lacunas a colmatar neste âmbito, tendo em vista o reforço e requalificação das áreas urbanas do território.

A melhoria da qualidade ambiental nos centros urbanos, concretamente a redução das emissões de Gases com Efeito de Estufa (GEE) e do ruído, é um dos principais objetivos deste eixo estratégico de desenvolvimento, que deverá ser acompanhado pelo incremento da competitividade dos transportes públicos e de modos de transporte não motorizados, face ao transporte individual rodoviário. Este objetivo geral é prosseguido através de 3 medidas, complementares entre si, que são suportadas por objetivos estratégicos:

■ Medida 1.1. Reforço da rede de ciclovias e de vias pedonais

Objetivo estratégico: Apoiar a mobilidade urbana sustentável e diminuir a dependência do automóvel criando uma rede de circuitos pedonais e cicláveis articulada com os interfaces e os serviços de transportes públicos.

■ Medida 1.2. Estruturação de corredores urbanos de procura elevada no concelho de Cascais

Objetivo estratégico: Promover a implementação uma rede de mobilidade assente no sistema de Transporte Público em Sítio Próprio (TPSP), de forma a dotar o concelho das infraestruturas necessárias para a criação de uma oferta adequada de soluções de transporte público, capazes de inverter comportamentos que privilegiam a utilização do transporte individual, promovendo a diminuição de emissões poluentes, de níveis de ruído, de gastos energéticos e de degradação generalizada do espaço urbano, dando corpo ao conceito de "Eco mobilidade"

■ Medida 1.3. Minimização do impacto do tráfego rodoviário no meio urbano

Objetivo estratégico: Diminuir os constrangimentos provocados pelos fluxos de tráfego na rede de mobilidade do concelho, contribuindo ativamente para a redução de Gases

de Efeito de Estufa (GEE) e para a melhoria do ambiente urbano, através da implementação de um sistema de gestão inteligente de circulação rodoviária.

EIXO 2. PROMOVER A QUALIDADE DO AMBIENTE URBANO E A DINAMIZAÇÃO SOCIOCULTURAL E ECONÓMICA DO CONCELHO DE CASCAIS

Objetivo geral: Promover a vivência dos núcleos urbanos do concelho através da qualificação os seus espaços públicos e edificado incentivando a instalação de novas atividades económicas e culturais.

Para fortalecer a qualidade do ambiente urbano do concelho de Cascais é essencial a requalificação dos seus centros históricos e tradicionais, recuperando e afirmando o valor do seu património, equacionando os seus usos, criando novas condições para a fixação das pessoas e, com elas, das funções tradicionais do centro (habitação, comércio e serviços) e promovendo a sua articulação com as novas realidades urbanas.

As intervenções de reabilitação, regeneração e requalificação devem ser realizadas nos espaços nobres do concelho, como é o caso dos centros históricos e tradicionais, mas também nas inúmeras áreas habitacionais e industriais, implantados de uma forma dispersa pelo território, e nos respetivos espaços intersticiais. Neste sentido, o presente eixo, compreende a definição de uma estratégia e conceção de uma operação de regeneração urbana que abrange as ARU do concelho de Cascais.

■ Medida 2.1. Reabilitação e reconversão de edifícios

Objetivo estratégico: Reabilitar edifícios degradados, públicos e privados, promovendo a diversidade de usos e a dinamização do território, desde habitação, equipamentos de utilização coletiva a comércio e serviços.

■ Medida 2.2. Incremento e qualificação dos espaços públicos urbanos

Objetivo estratégico: Qualificar e criar novos espaços públicos no concelho, incluindo áreas verdes públicas de recreio e lazer, com especial ênfase nas zonas de maior utilização, onde se concentra o comércio e serviços e se registam as mais intensas dinâmicas urbanas.

EIXO 3. REGENERAÇÃO FÍSICA E SOCIAL DAS COMUNIDADES DESFAVORECIDAS

Objetivo geral: Promover a inclusão social de comunidades desfavorecidas através de ações de reabilitação do edificado e espaços adjacentes e de medidas de combate à pobreza, ao abandono e insucesso escolar e ao desemprego.

Para uma efetiva coesão territorial é necessário privilegiar a implementação de políticas públicas em áreas urbanas carenciadas e respetivas comunidades desfavorecidas, entendidas como os territórios e as comunidades mais permeáveis à emergência e reprodução de problemáticas relativas à equidade social e cidadania. Neste contexto é necessário promover intervenções multidimensionais (física, social e económica) que possibilitem estreitar as relações sociais existentes no território e inverter processos de exclusão social.

- **Medida 3.1. Requalificação de edifícios de habitação social**
Objetivo estratégico: Requalificar/reabilitar edifícios destinados a habitação social com vista à melhoria das condições de habitabilidade e do ambiente urbano das comunidades desfavorecidas.
- **Medida 3.2. Reabilitação de espaço público envolvente a edifícios de habitação social**
Objetivo estratégico: Reabilitar o espaço público envolvente às habitações sociais, visando a sua requalificação, segurança, prevenção de comportamentos ilícitos, resiliência e melhoria do ambiente urbano.
- **Medida 3.3. Reabilitação ou reconversão de equipamentos de utilização coletiva de âmbito social**
Objetivo estratégico: Reabilitar e refuncionalizar espaços edificados, tendo em vista a instalação de equipamentos e serviços de apoio social.
- **Medida 3.4. Ações de inclusão ativa das comunidades desfavorecidas**
Objetivo estratégico: Promover mecanismos de integração social e de transição para a vida ativa de grupos específicos, através de iniciativas de apoio ao empreendedorismo, ao combate ao insucesso escolar, à formação profissional e à participação e envolvimento da comunidade na gestão de espaços comuns e do espaço urbano.

2.2 Alinhamento com as estratégias e instrumentos municipais e supramunicipais

A estratégia de desenvolvimento urbano, é definida, tendo como princípio a articulação, coerência e conformidade com as diversas intervenções e instrumentos que incidem sobre este território, não só no que respeita às principais orientações comunitárias e nacionais relativas ao período de programação 2014-2020, com destaque para a estratégia de desenvolvimento urbano sustentável de Portugal (Cidades Sustentáveis 2014-2020), mas também às opções de desenvolvimento e revitalização urbana estabelecidas na Estratégia Integrada de Desenvolvimento Territorial da Área Metropolitana de Lisboa (EIDT-AML), em instrumentos de gestão territorial, como o Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROT-AML) e o Plano

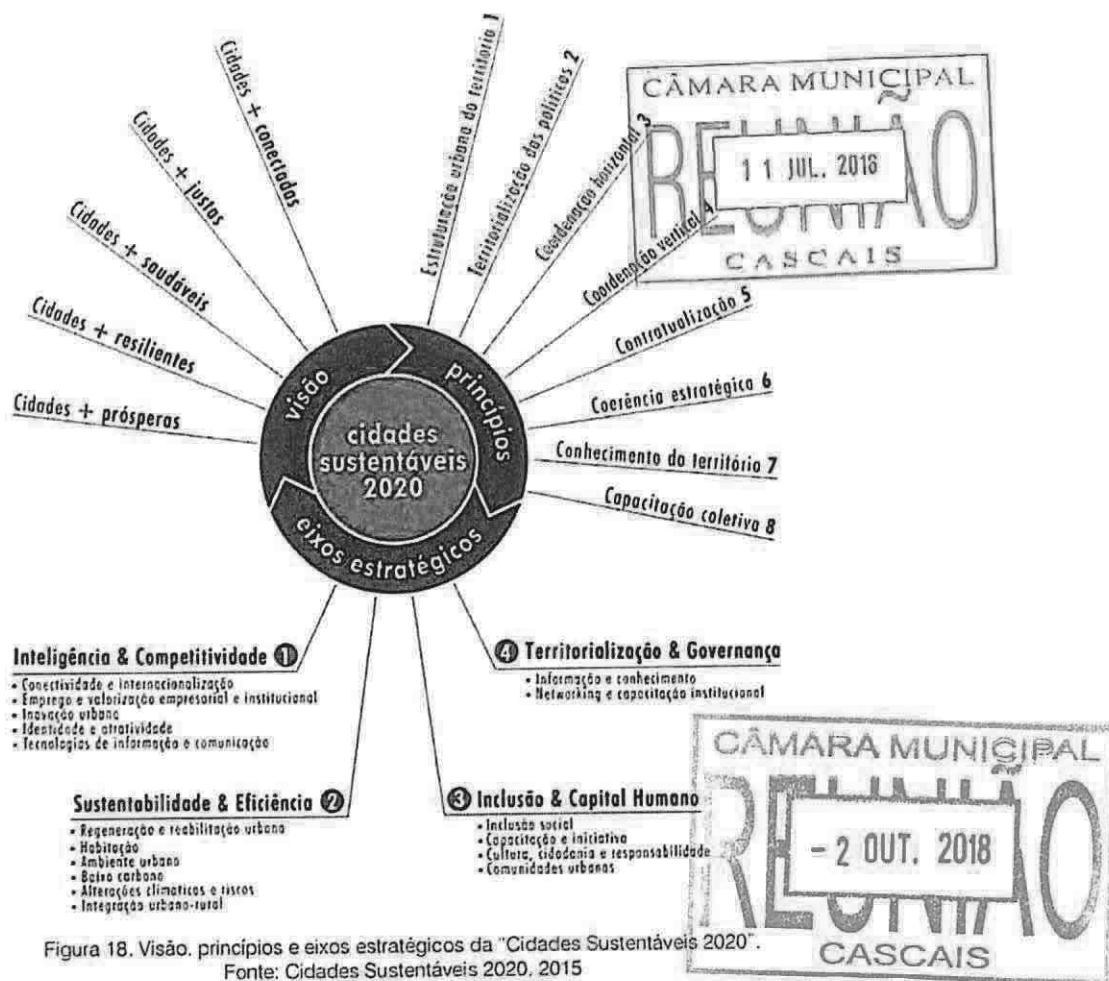
Diretor Municipal de Cascais (PDM Cascais), e nos documentos de suporte ao processos de definição e delimitação das Áreas de Reabilitação Urbana do concelho de Cascais.

Cidades Sustentáveis 2014-2020

A valorização e fortalecimento do sistema urbano nacional são condições essenciais para alcançar os objetivos e as prioridades estabelecidas por Portugal e pela Europa para o horizonte de 2020, apresentados no "Portugal 2020" e no Acordo Parceria. É neste âmbito que, para reforçar a dimensão estratégica do papel das cidades em diversos domínios de intervenção, foi definida a estratégia "Cidades Sustentáveis 2020". Esta estratégia reflete uma política de desenvolvimento territorial, sendo por isso um importante instrumento de orientação na definição e prossecução da estratégia de desenvolvimento urbano do concelho de Cascais.

Esta estratégia orientadora para as cidades ambiciona o desenvolvimento de cidades sustentáveis, isto é, cidades mais prósperas, mais resilientes, mais saudáveis, mais justas, mais inclusivas e mais conectadas. A prossecução desta visão para as cidades realiza-se mediante quatro eixos estratégicos, que se decompõe em medidas. As medidas estabelecidas na estratégia de desenvolvimento urbano de Cascais, não obstante a inexistência da classificação de categoria de cidade nos aglomerados urbanos do concelho, vão ao encontro do conjunto de diretrizes estabelecido na estratégia "Cidades Sustentáveis 2020".






Na estratégia de desenvolvimento urbano do concelho de Cascais o eixo 1 foi definido com o intuito de diminuir a intensidade energética da mobilidade urbana e estimular a mobilidade sustentável nos processos de regeneração urbana, enquadrando-se nas orientações estabelecidas para os 3 eixos da estratégia "Cidades Sustentáveis 2020", ao nível das medidas de inovação urbana, TIC, ambiente urbano, baixo carbono, integração urbano-rural e inclusão social. O eixo 1 do PEDU tem alinhamento também com o eixo 4 – Territorialização & Governança ao nível das medidas estabelecidas para a informação e conhecimento no que respeita à obtenção de informação urbana de suporte aos diagnósticos de necessidades inerentes ao desenvolvimento urbano sustentável.

O desenvolvimento do eixo 2 tem como orientação as medidas estabelecidas ao nível da regeneração e reabilitação urbana e habitação (também inseridas no eixo estratégico 2 – Sustentabilidade & Eficiência), onde se destacam a reabilitação dos centros históricos, do edificado e do espaço público, mas também medidas direcionadas para a melhoria do ambiente urbano, através do reforço do equilíbrio e a sustentabilidade ambiental, da criação e qualificação de espaços exteriores.

Por último, o eixo 3, que se direciona para a intervenção em comunidades desfavorecidas, engloba as medidas de regeneração e reabilitação urbana de áreas desfavorecidas, incluindo o edificado, assim como medidas de inclusão, de responsabilidade e capacitação orientadas para a equidade e coesão social e a valorização do capital humano, tendo como referências as orientações e diretrizes estabelecidas no eixo 2 - Sustentabilidade & Eficiência e no eixo 3 – Inclusão & Capital Humano da estratégia "Cidades Sustentáveis 2020".



CIDADES SUSTENTÁVEIS 2020
EIXOS ESTRATÉGICOS/ MEDIDAS

		ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO DO CONCELHO DE CASCAIS								
		Eixo 1 Mobilidade Urbana			Eixo 2 Regeneração Urbana		Eixo 3 Inclusão de Comunidades Desfavorecidas			
		1.1. Ciclovias e vias pedonais	1.2. Corredores urbanos	1.3. Minimização de impactos do tráfego	2.1. Edifício	2.2. Espaço público	3.1. Edifício	3.2. Espaço público	3.3. Equipamentos	3.4. Ações de inclusão
Eixo 1 Inteligência & Competitividade	Conectividade e internacionalização									
	Emprego e valorização empresarial e institucional									
	Inovação urbana			●						
	Identidade e atratividade									
Eixo 2 Sustentabilidade & Eficiência	Tecnologias de Informação e comunicação			●						
	Regeneração e reabilitação urbana				●	●	●	●	●	●
	Habituação				●		●			
	Ambiente Urbano	●	●	●		●		●		
	Baixo carbono	●	●	●	●		●			
Eixo 3 Inclusão & Capital Humano	Alterações climáticas e riscos									
	Integração urbano-rural	●	●			●		●		
	Inclusão social	●	●				●	●	●	●
	Capacitação e iniciativa									●
Eixo 4 Territorialização & Governança	Cultura, cidadania e responsabilidade									●
	Comunidades urbanas						●	●	●	●
	Informação e conhecimento			●						
	Networking e capacitação institucional									

Tabela 1. Relação entre os eixos estratégicos e medidas estabelecidas na Estratégia "Cidades Sustentáveis 2020" e os eixos e medidas adotadas na Estratégia de Desenvolvimento Urbano do concelho de Cascais

Fonte: SPI, 2015

EIDT-AML

EIDT-da AML preconiza o reforço claro de uma abordagem de desenvolvimento urbano inclusivo e sustentável que incorpore uma estratégia de regeneração e reabilitação urbana, internalizando assim as orientações já defendidas em instrumentos como o Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT), no Plano Regional de Ordenamento do Território da AML

(PROT-AML), na Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável (ENDS) e na Estratégia Regional de Lisboa 2020.

A EIDT da AML identifica seis prioridades estratégicas de intervenção na AML 2014-2020 às quais importa dar conteúdo e coerência:




- 1) Sustentar a atratividade do território na complementaridade de um tripé composto pelas dimensões do turismo, qualidade de vida e base ecológica;
- 2) Promover um ciclo virtuoso progressivamente mais dinâmico, entre universidades e centros de conhecimento, inovação e business services, e desenvolvimento logístico;
- 3) Acentuar a força patrimonial e cultural da AML;
- 4) Reforçar a vertente de desenvolvimento urbano inclusivo e sustentável que incorpore uma estratégia de regeneração e reabilitação urbana, promovendo a articulação de intervenções coerentes com o estabelecido no PNPOT, no PROTAML, na ENDS e na Estratégia Regional de Lisboa 2020;
- 5) Promover a capacitação regional no âmbito da inclusão social, incluindo o abandono escolar precoce, num contexto de mobilização concertada da rede social existente no território, focalizando assim a intervenção das redes sociais já existentes e articulando as intervenções numa lógica multidimensional e multinível;
- 6) Aprofundar e reforçar as dinâmicas económicas locais, incluindo as prioridades em matéria de ajustamento das ofertas formativas e de outras políticas ativas de emprego às características de desenvolvimento do território.

A EIDT da AML atribui um valor estratégico fundamental ao Desenvolvimento Urbano Sustentável do espaço metropolitano que visa reforçar a estruturação urbana do território e melhorar a qualidade de vida das populações em meio urbano. Neste contexto, como resposta aos problemas regionais registados a EIDT, na prioridade 4 (Reforçar a vertente de desenvolvimento urbano inclusivo e sustentável), defende o apoio às operações que privilegiam a transição para formas de mobilidade urbana sustentável incluindo os modos suaves, no âmbito de promoção para uma economia de baixo carbono, particularmente através do desenvolvimento das seguintes ações:

- a) Apoio à revitalização física, económica e social das comunidades desfavorecidas em zonas urbanas, costeiras e rurais.
- b) Adotar medidas destinadas a melhorar o ambiente urbano, a regenerar/requalificar/revitalizar partes vitais das cidades, recuperar e descontaminar zonas industriais abandonadas, incluindo zonas industriais e portuárias em reconversão, a reduzir a poluição do ar e a promover medidas de redução de ruído.



- c) Promover estratégias de baixo teor de carbono nos diversos territórios, nomeadamente nas zonas urbanas, incluindo-se nessa direção a promoção de mobilidade urbana multimodal sustentável.
- d) Realçar a importância da fileira de construção/ reabilitação do edificado e espaços envolventes como motor da inovação, sustentabilidade e inclusão.



PRIORIDADES ESTRATÉGICAS	ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO DO CONCELHO DE CASCAIS									
	Eixo 1 Mobilidade Urbana			Eixo 2 Regeneração Urbana		Eixo 3 Inclusão de Comunidades Desfavorecidas				
	1.1. Ciclovias e vias pedonais	1.2. Corredores urbanos	1.3. Minimização de impactos de tráfego	2.1. Edificado	2.2. Espaço público	3.1. Edificado	3.2. Espaço público	3.3. Equipamentos	3.4. Ações de inclusão	
PRIORIDADE 1 Atratividade do território assente na dimensão do turismo, qualidade de vida e base ecológica										
PRIORIDADE 2 Promoção do conhecimento, inovação e business services e desenvolvimento logístico										
PRIORIDADE 3 Acentuar a força patrimonial e cultural da AML										
PRIORIDADE 4 Desenvolvimento urbano inclusivo e sustentável	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
PRIORIDADE 5 Capacitação regional no âmbito da inclusão social										●
PRIORIDADE 6 Aprofundar e reforçar as dinâmicas económicas locais										●




Tabela 2. Relação entre as prioridades estratégicas estabelecidas na EIDT-AML e os eixos e medidas adotadas na Estratégia de Desenvolvimento Urbano do concelho de Cascais.
Fonte: SPI, 2015

Tendo em consideração a estratégia do PEDU e as PI que este instrumento mobiliza é evidente o alinhamento com a prioridade estratégica de intervenção 4 "Reforçar a vertente de desenvolvimento urbano inclusivo e sustentável". As prioridades 5 e 6 (Capacitação regional no âmbito da inclusão social e Aprofundar e reforçar as dinâmicas económicas locais) são também enquadradas nas medidas de inclusão ativa das comunidades desfavorecidas, do eixo 3 do PEDU, previstas ao nível do combate ao insucesso e abandono escolar e da formação profissional.

PROT-AML

O PROT- AML, que se encontra em processo de alteração, de acordo com a Resolução do Conselho de Ministros n.º 92/2008, de 5 de junho, define as opções estratégicas para o desenvolvimento da AML e a sua tradução espacial, estabelece um modelo territorial, identificando os principais sistemas (redes e articulações de nível regional), sistematiza as normas que devem orientar as decisões e os planos da Administração Central e Local e que

constituem o quadro de referência para a elaboração dos instrumentos de gestão territorial, e estabelece o programa de realizações para a sua execução através da identificação das ações e investimentos, nos diversos domínios.

A proposta de PROT-AML visa os seguintes quatro objetivos fundamentais:

- 1) A contenção da expansão da área metropolitana de Lisboa, sobretudo sobre o litoral e as áreas de maior valor ambiental, bem como nas zonas consideradas críticas ou saturadas do ponto de vista urbanístico;
- 2) A diversificação das centralidades na estruturação urbana, nas duas margens do Tejo, com salvaguarda da paisagem e dos valores ambientais ribeirinhos, suportada numa reorganização do sistema metropolitano de transportes, no quadro de uma estratégia de mobilidade para a área metropolitana;
- 3) A salvaguarda da estrutura ecológica metropolitana, que integra os valores naturais mais significativos desta área e que desempenham uma função ecológica essencial ao funcionamento equilibrado do sistema urbano metropolitano;
- 4) A promoção da qualificação urbana, nomeadamente das áreas urbanas degradadas ou socialmente deprimidas, bem como das áreas periféricas ou suburbanas e dos centros históricos.

A proposta geral do PROT para a AML fundamenta-se em quatro prioridades estratégicas essenciais:

- 1) Sustentabilidade ambiental, tendo sido assumida a preservação e a valorização ambiental como premissas fundamentais de criação de oportunidades de desenvolvimento, propondo-se que a "Estrutura Metropolitana de Proteção e Valorização Ambiental" constitua a rede fundamental de valorização ambiental do sistema territorial. A (re) valorização da água como elemento de sustentabilidade ambiental e de valorização da paisagem, e a revitalização do meio rural como elemento do equilíbrio metropolitano são também objetivos fundamentais do PROT-AML;
- 2) Qualificação metropolitana, realizada através da contenção da expansão urbana e da implementação de um modelo/estrutura territorial que visa: a recentragem e o ordenamento da AML, em articulação com o Estuário do Tejo, salvaguardando os recursos naturais e as áreas protegidas; o desenvolvimento de novas centralidades metropolitanas; o complemento e a consolidação de uma estrutura de acessibilidades em rede; e o ordenamento da logística;
- 3) Coesão sócio territorial, através da melhoria sustentada das condições de vida e da qualidade urbana para a população na AML, que passa pela erradicação de situações de precariedade residencial, melhorando, em simultâneo, as condições de realojamento e



de equipamento dos bairros sociais, pela requalificação dos subúrbios, pela implementação de uma política urbana de equidade territorial, garantindo a igualdade de oportunidades no acesso aos equipamentos, à habitação e aos serviços, e pela valorização dos recursos humanos, da empregabilidade e do emprego;

- 4) Organização do sistema metropolitano de transportes, embora a AML disponha de um apreciável sistema de infraestruturas e equipamentos de transportes, a descoordenação do sistema de transportes na Região constitui uma das principais fragilidades, devendo reforçar o transporte coletivo e consolidar a estrutura rádio concêntrica de acessibilidades. Pode-se considerar que as grandes infraestruturas e equipamentos são os mais importantes fatores de estruturação do território.



	ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO DO CONCELHO DE CASCAIS									
	Eixo 1 Mobilidade Urbana			Eixo 2 Regeneração Urbana		Eixo 3 Inclusão de Comunidades Desfavorecidas				
	1.1. Ciclovias e vias pedonais	1.2. Corredores urbanos	1.4 Minimização de impactos de tráfego	2.1. Edificado	2.2. Espaço público	3.1. Edificado	3.2. Espaço público	3.3. Equipamentos	3.4. Ações de inclusão	
PRIORIDADE 1 Sustentabilidade ambiental										
PRIORIDADE 2 Qualificação metropolitana	●	●	●		●		●			
PRIORIDADE 3 Coesão sócio territorial				●	●	●	●	●	●	
PRIORIDADE 4 Organização do sistema metropolitano de transportes	●	●	●							

Tabela 3. Relação entre as prioridades estratégicas estabelecidas no PROT-AML e os eixos e medidas adotadas na Estratégia de Desenvolvimento Urbano do concelho de Cascais
Fonte: SPI, 2015

As linhas estratégicas de desenvolvimento para a AML, assentam fundamentalmente nas seguintes medidas:

- 1) Qualificação do território, elegendo o ambiente e o património como fatores de competitividade;
- 2) Requalificação socio urbanística de áreas degradadas;
- 3) Reforço das acessibilidades internas e externas (portos, aeroportos e redes transeuropeias);
- 4) Qualificação dos serviços de saúde;
- 5) Promoção habitacional enquadrada em planos de ordenamento e padrões construtivos qualificados, estimulando o repovoamento das áreas urbanas centrais;
- 6) Integração urbana e social de grupos social e economicamente desfavorecidos — combate à pobreza e à exclusão social;



- 7) Qualificação dos sistemas de educação, formação e inserção profissional;
- 8) Incremento do lazer e do turismo;
- 9) Realização e promoção de eventos multiculturais e desportivos;
- 10) Reforço do sistema de produção e difusão científica e tecnológica;
- 11) Desenvolvimento de serviços avançados de nível internacional;
- 12) Desenvolvimento das indústrias de conteúdos.



No âmbito da estratégia do PROT-AML o PEDU de Cascais apresenta-se como instrumento operacional para o desenvolvimento da região, tanto mais que promove coesão territorial através a adoção de medidas de regeneração urbana, de integração social e de requalificação socio urbanística de áreas degradadas e promove o reforço das acessibilidades internas e da intermodalidade.

PDM de Cascais

O PDM de Cascais, atualmente em vigor, foi aprovado na sessão extraordinária da Assembleia Municipal de 25 de junho de 2015 e publicado no Diário da República, 2.ª Série – n.º 124, de 29 de junho de 2015 (Aviso n.º 7212-B/2015).

O PDM-Cascais estabelece a estratégia de desenvolvimento territorial, a política municipal de ordenamento do território e de urbanismo e as demais políticas urbanas, integra e articula as orientações estabelecidas pelos instrumentos de gestão territorial de âmbito nacional, regional e setorial e estabelece o modelo de desenvolvimento e de organização espacial do território, numa ótica de coesão territorial e de desenvolvimento sustentável.

A estratégia de desenvolvimento do município assenta nos seguintes eixos estratégicos e os correspondentes objetivos e linhas de atuação:

Eixo 1 - Cascais, território com qualidade de vida urbana

1.1. Promover a compacidade e o policentrismo do território:

- Criação de uma rede urbana densa, qualificada e articulada, contendo a dispersão urbana;
- Estruturação de uma rede urbana polinucleada, ultrapassando a dualidade litoral/interior;
- Reforço qualificado das funções urbanas.

1.2. Criar espaços públicos de qualidade e de proximidade:

- Nova distribuição do espaço público dando primazia ao peão;
- Aumento do conforto dos espaços de estada;
- Requalificar áreas públicas descaracterizadas;
- Ordenamento da rede de equipamentos de utilização coletiva.



1.3. Promover a conectividade territorial:

- Melhoria da rede de transportes públicos;
- Criação de rede pedonal e ciclável;
- Promoção da intermodalidade.



Eixo 2 - Cascais, território de criatividade, conhecimento e inovação:

2.1. Estimular a competitividade e a cooperação, criando novos nós de valor acrescentado:

- Utilização e potenciação do posicionamento geoestratégico de Cascais;
- Fixação de empresas e profissionais, particularmente de elevado potencial criativo;
- Desenvolvimento do ensino universitário.

2.2. Estimular a atividade económica de elevado perfil:

- Alavancar as dinâmicas económicas do concelho a uma rede de oferta turística de excelência, assegurando elevadas taxas de ocupação com baixos fatores de sazonalidade;
- Promoção da paisagem cultural e natural do concelho, na perspetiva do valor económico;
- Criação de programação de evento e roteiros culturais de impacto internacional;
- Criação de novas centralidades ancoradas na área das Ciências da saúde e da vida, como fatores de qualificação e atração de talentos em segmentos especializados.

Eixo 3 - Cascais, território de valores ambientais

3.1. Reduzir a pressão sobre os recursos:

- Prevenção da produção de resíduos;
- Salvaguarda da estrutura ecológica do território;
- Utilização eficiente dos recursos naturais;
- Promoção da sustentabilidade energética;
- Preservação da diversidade biológica terrestre e marinha.



3.2. Encorajar e facilitar a consciência ecológica:

- Promoção da educação e sensibilização ambiental;
- Adoção de atitudes exemplares por parte da autarquia.

Eixo 4 - Cascais, território coeso e inclusivo

4.1. Apostar na diversidade social:

- Combate à segregação urbana;
- Promoção do território inclusivo para todas as gerações;
- Aposta em políticas de regeneração urbana;
- Redução de assimetrias territoriais;

- Desenvolvimento de ambientes seguros.

4.2. Fomentar a dinamização social inclusiva:

- Fomento da acessibilidade às respostas e serviços de qualidade;
- Promoção do empreendedorismo social;
- Promover a identidade urbana, indutora de referências patrimoniais, culturais e identitárias, que reforcem o sentido de pertença e de coesão;
- Aposta no desporto como aglutinador social e potenciador de hábitos saudáveis.



Eixo 5 - Cascais, território de cidadania ativa

5.1. Impulsionar a democracia de proximidade:

- Promoção da democracia de proximidade e da cidadania ativa;
- Fomento do espírito de comunidade;
- Promoção do voluntariado e da responsabilidade social.



PDM Cascais EIXOS ESTRATÉGICOS/ OBJETIVOS		ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO DO CONCELHO DE CASCAIS									
		Eixo 1 Mobilidade Urbana			Eixo 2 Regeneração Urbana		Eixo 3 Inclusão de Comunidades Desfavorecidas				
		1.1. Ciclovias e vias pedonais	1.2. Corredores urbanos	1.4 Minimização de impactos de tráfego	2.1. Edificado	2.2. Espaço público	3.1. Edificado	3.2. Espaço público	3.3. Equipamentos	3.4. Ações de inclusão	
Eixo 1 Território com qualidade de vida urbana	Compacidade e policentrismo do território	●	●		●	●	●	●			
	Espaços públicos de qualidade e de proximidade	●				●		●	●		
	Conetividade territorial	●	●	●							
Eixo 2 Território de criatividade, conhecimento e inovação	Competitividade e a cooperação										
	Atividade económica										
Eixo 3 Território de valores ambientais	Recursos	●	●	●							
	Consciência ecológica	●	●	●							
Eixo 4 Território coeso e inclusivo	Diversidade social				●		●	●	●	●	
	Dinamização social inclusiva						●	●	●	●	
Eixo 5 Território de cidadania ativa	Democracia de proximidade									●	

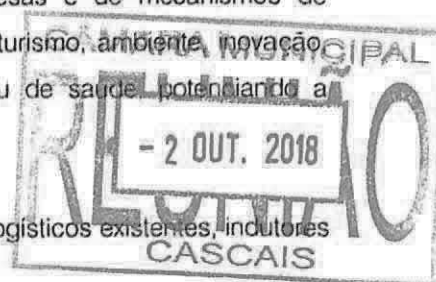
Tabela 4. Relação entre os eixos estratégicos e objetivos estabelecidos no PDM e os eixos e medidas adotadas na Estratégia de Desenvolvimento Urbano do concelho de Cascais

Fonte: SPI, 2015

O PDM de Cascais tem como referência os eixos e as linhas estratégicas referidos no número anterior e visa os seguintes objetivos territoriais:

- a) Promoção da coesão territorial, da inclusão social e do desenvolvimento sustentável;

- b) Consolidação dos perímetros urbanos, contenção da expansão urbana, reforço de centralidades, reestruturação interna dos aglomerados urbanos e combate a construção dispersa;
- c) Regeneração e requalificação do edificado e do espaço público;
- d) Requalificação urbana com vista a um maior equilíbrio entre os diversos usos e funções de suporte ao desenvolvimento qualificado do território;
- e) Defesa dos valores culturais do concelho, designadamente do seu património histórico-cultural e imaterial, implementando medidas de salvaguarda e de incentivo a sua conservação, reabilitação, preservação, investigação, divulgação e fruição;
- f) Fomento da atratividade do concelho para os jovens e a qualificação para os seniores;
- g) Promoção da reabilitação de imóveis degradados e de zonas desqualificadas ou de génese ilegal, privilegiando as intervenções no espaço público;
- h) Contribuição para a mitigação dos efeitos resultantes do processo das alterações climáticas;
- i) Implementação da Estrutura Ecológica Municipal, através de ações que visem a biodiversidade autóctone, a manutenção dos ecossistemas naturais, a valorização paisagística e ambiental do território e o incremento da oferta de espaços verdes de utilização coletiva e de produção agrícola em meio urbano;
- j) Promoção de intervenções urbanísticas segundo os princípios e as tecnologias do desenvolvimento sustentável, ao nível do planeamento, da urbanização e da edificação;
- k) Consolidação da rede municipal de infraestruturas territoriais e urbanas e de equipamentos;
- l) Reformulação dos sistemas de mobilidade, reestruturando a oferta de transportes públicos e promovendo os modos suaves e as tecnologias ambientalmente sustentáveis;
- m) Criação das condições necessárias à fixação de empresas e de mecanismos de captação de investimento, designadamente nas áreas do turismo, ambiente, inovação, educação e investigação científica, indústrias criativas ou de saúde, potenciando a criação de emprego e valor acrescentado no município;
- n) Promoção da economia verde, do ambiente e da ecologia;
- o) Requalificação e/ou realocação de núcleos industriais e logísticos existentes, indutores de desqualificação do território;
- p) Reforço, melhoria e diversificação da oferta turística, consolidando a identidade de Cascais como destino turístico de excelência;
- q) Fomento da democracia participativa, em particular nos processos de natureza urbanística e territorial, no contexto concelhio e metropolitano;
- r) Implementação dos modelos de governança adaptados à visão, aos objetivos e a estratégia do PDM-Cascais;
- s) Monitorização da implementação do PDM-Cascais.



A estratégia de desenvolvimento urbano do concelho de Cascais definida no PEDU, ao nível da mobilidade urbana, da regeneração urbana e da inclusão social, encontra-se alinhada com a linha de atuação e com os objetivos territoriais subjacentes à estratégia em curso para o território preconizada pelo seu PDM.

Áreas de Reabilitação Urbana (ARU)

O processo de delimitação das ARU para o concelho de Cascais foi elaborado nos termos do D.L. nº 307/2009 de 23 de outubro (com a nova redação dada pela Lei nº 32/2012 de 14 de agosto, que aprovou o Regime Jurídico da Reabilitação Urbana - RJRU e pelo DL nº 136/2014, de 09 de setembro).

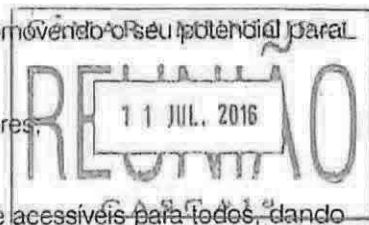
No processo de delimitação das ARU, foram considerados, sobretudo, os aglomerados qualificados no PDM como "Espaço Central", "Espaço Central Histórico" e "Espaço Residencial Histórico" e ainda áreas que, pela sua natureza e dinâmicas previstas ao nível dos investimentos públicos e privados, justifiquem a adoção de mecanismos de alavancagem, designadamente, através do acesso ao quadro de benefícios fiscais, tendo em consideração os seguintes critérios:

- I. Identificar as áreas mais antigas, consolidadas, com funções de centralidade através da concentração de atividades terciárias, integrando zonas residenciais que se pretendem densificar;
- II. Incluir os conjuntos urbanos homogéneos na sua tipologia, morfologia, época e imagem que se pretendem salvaguardar e valorizar como referências da identidade histórica e patrimonial do concelho de Cascais;
- III. Tratar os tecidos urbanos com maior risco ou evidências ao nível da degradação dos edifícios, designadamente no que se refere às suas condições de solidez, segurança, estética, salubridade e de eficiência energética e que justifiquem uma intervenção integrada, através de uma operação de reabilitação;
- IV. Áreas fortemente caracterizadas por um espaço público, quer ao nível do desenho como das suas infraestruturas, a necessitar de modernização e reforço de modo a torná-lo inclusivo e acessível para todos, promovendo os percursos pedonais e os lugares de estadia.

Neste contexto, foram delimitadas 35 ARU no concelho de Cascais que terão subjacentes Operações de Reabilitação Urbana (ORU), com os seguintes objetivos:

- a) Promover a qualificação do edificado que se encontra degradado ou funcionalmente inadequado, melhorando as condições de habitação e de segurança contra risco sísmico e de incêndio;

- b) Articular o dever de reabilitação dos edifícios que incumbe aos privados com a responsabilidade pública de qualificar o espaço público, os equipamentos e modernizar as infraestruturas;
- c) Qualificar e integrar as áreas urbanas especialmente vulneráveis, promovendo a inclusão social e a coesão territorial;
- d) Recuperar espaços urbanos funcionalmente obsoletos, promovendo o seu potencial para atrair funções urbanas inovadoras e competitivas;
- e) Estabelecer um quadro de incentivos eficazes e mobilizadores;
- f) Fomentar a adoção de critérios de eficiência energética;
- g) Tornar os espaços públicos ou de uso coletivo inclusivos e acessíveis para todos, dando prioridade ao peão;
- h) Considerar o espaço público como fator essencial para reforço e valorização do património edificado e natural, assim como da memória do lugar;
- i) Promover e valorizar o património histórico-cultural como fator de identidade e competitividade;
- j) Intervir juntos dos proprietários, dentro do quadro regulamentar aplicável, face a imóveis devolutos, em particular os que se encontram em estado de abandono;
- k) Dinamizar o mercado de arrendamento, promovendo a diversidade etária e social da população residente nos centros urbanos;
- l) Contrariar o processo de desertificação dos centros urbanos, assim como controlar a tendência de terciarização;
- m) Assegurar uma coordenação adequada entre os diferentes intervenientes;
- n) Agilizar os procedimentos de controlo prévio, tendo em vista a redução dos custos de contexto.



O PEDU do concelho de Cascais abrange doze Áreas de Reabilitação Urbana (ARU), designadamente: (1) Abóboda; (2) Alcabideche; (3) Alcoitão; (4) Alvide; (5) Caparide; (6) Carcavelos; (7) Cascais; (8) Estoril; (9) Galiza; (10) Rebelva; (11) S. Domingos de Rana; e (12) Trajouce. Estas ARU, em conjunto, compreendem um território com cerca de 536 hectares.

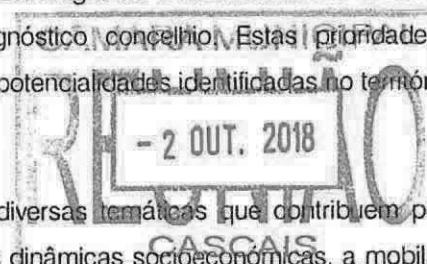
A estratégia do PEDU contribui terminantemente para as ORU (em curso e em paralelo à elaboração do PEDU), sendo o eixo 2 o mais alinhado com as premissas da regeneração urbana associadas às ARU. Face ao exposto, o equilíbrio na composição das ARU é assumido como fundamental para o desenvolvimento de uma estratégia de reabilitação urbana de âmbito alargado (concelhio), que pela sua própria natureza integrada, se destina não só a produzir efeitos ao nível da qualificação urbanística, ambiental e patrimonial do espaço a intervir, mas também (e sobretudo) a promover as condições que permitam estimular o desenvolvimento económico e a coesão social no concelho. Neste sentido o alinhamento com o PEDU é notório.

3. IDENTIFICAÇÃO DAS PRIORIDADES DE INVESTIMENTO



3.1 Prioridades de investimento a acionar

As prioridades de investimento a mobilizar no âmbito do PEDU do concelho de Cascais correspondem às prioridades inscritas no PO Regional de Lisboa no Eixo 8 – Desenvolvimento urbano sustentável e descritas no convite de apresentação de candidatura dos PEDU: PI 4.5; PI 6.5; PI 9.8 e PI 9.1. A seleção das prioridades de investimento a acionar tem como ponderação os investimentos necessários para a prossecução da Estratégia de Desenvolvimento Urbano de Cascais, estabelecida tendo como base um diagnóstico concelhio. Estas prioridades de investimento dão respostas concretas a problemas e potencialidades identificadas no território de intervenção.

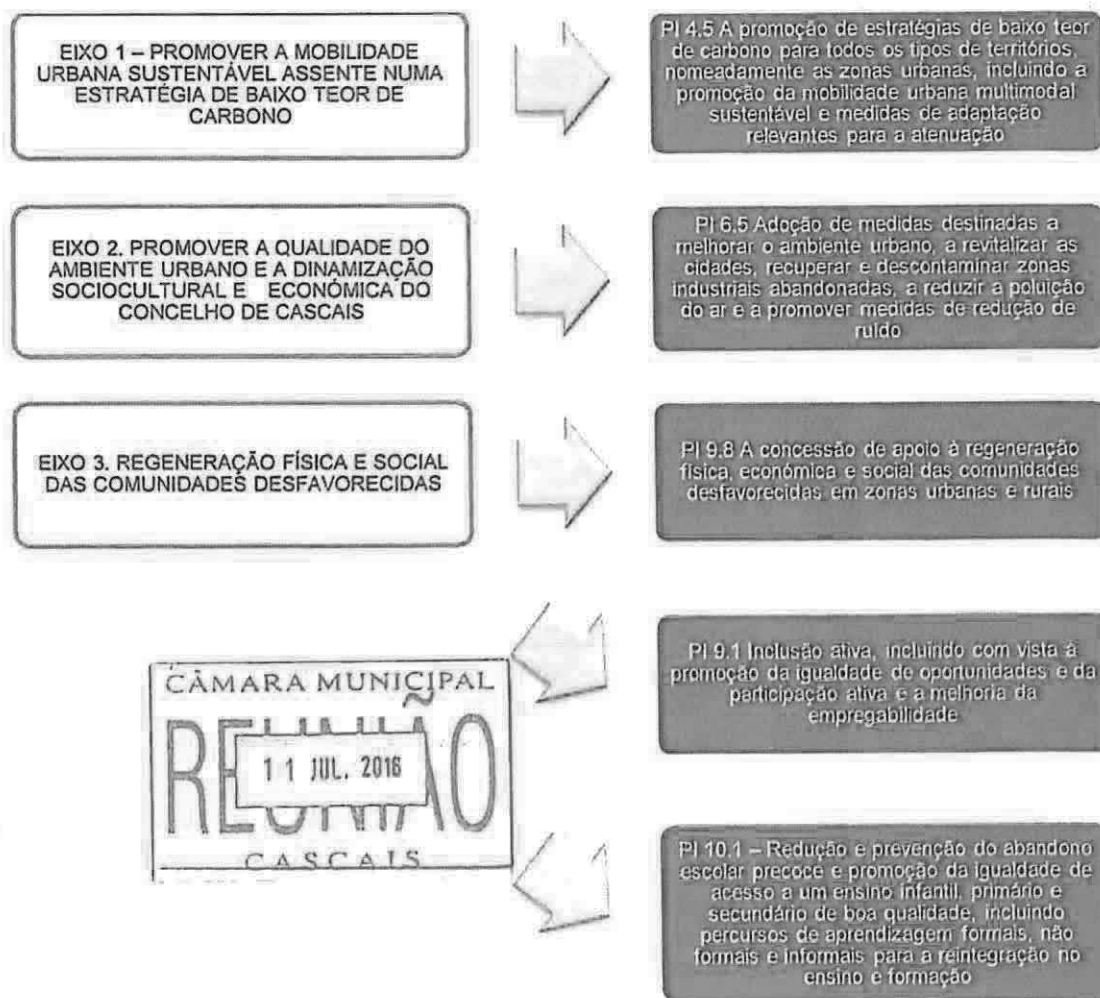


O diagnóstico do concelho debruçou-se sobre as diversas temáticas que contribuem para o desenvolvimento urbano do território, por exemplo as dinâmicas socioeconómicas, a mobilidade e acessibilidade, o património e o turismo, entre outros, tendo sido identificadas características, que devido ao seu papel no desenvolvimento do concelho, foram considerados como fatores essenciais de ponderação para a definição da Estratégia de Desenvolvimento Urbano de Cascais e, por conseguinte, para a seleção das prioridades de intervenção. Neste âmbito, destacam-se as seguintes características:

- Prosseguimento de um crescimento urbano extensivo, comprometendo recursos naturais, qualidade de vida das populações e atratividade do território;
- Desordenamento urbanístico e territorial, existência de zonas desqualificadas e de áreas urbanas de génese ilegal e progressiva desertificação dos centros históricos;
- Perda de identidade concelhia;
- Grande assimetria espacial na distribuição socioeconómica da população concelhia, com concentração da maioria das infraestruturas no litoral-sul em contraponto com crescimento demográfico do interior;
- Fraca captação de espaços verdes públicos urbanos para recreio e lazer;
- Consumo de energia elétrica ao nível doméstico superior ao nível regional e nacional;
- Vias degradadas e com acessibilidade deficiente para o peão e excessiva afetação de espaço público ao automóvel.
- Obstáculos e barreiras arquitetónicas para peões e ciclistas, acrescido da ocupação indiscriminada do espaço público pelas viaturas, em detrimento de espaço de prioridade para os peões;

- Modelo de mobilidade assente sobretudo no modo rodoviário, especialmente em formas de utilização individual (crescente utilização do Transporte Individual e queda do Transporte Coletivo);
- Melhoria da rede de transportes públicos, alargando a sua cobertura (especialmente de e para o interior) e promovendo a intermodalidade, particularmente com os modos suaves e com o transporte individual.

As características do território identificadas constituem fatores de ponderação para o desenho da Estratégia de Desenvolvimento Urbano de Cascais que se decompõe, como explícito no ponto anterior, em eixos estratégicos de intervenção e medidas. Os eixos estratégicos de intervenção e, mais especificamente, as medidas necessárias para a sua prossecução encontram-se intimamente relacionados com as prioridades de intervenção a acionar.



Isto é, para a prossecução da Estratégia de Desenvolvimento Urbano para o concelho de Cascais são mobilizadas as seguintes prioridades de investimento que permitirão a concretização de ações fundamentais à resolução dos problemas e valorização das potencialidades existentes:

Prioridade de intervenção 4.5 – A promoção de estratégias de baixo teor de carbono para todos os tipos de territórios, nomeadamente as zonas urbanas, incluindo a promoção da mobilidade urbana multimodal sustentável e medidas de adaptação relevantes para a atenuação.

Esta PI permitirá a implementação de projetos que têm como principal objetivo a minimização do impacto ambiental da mobilidade urbana, através da promoção de uma mobilidade urbana mais sustentável, alicerçada em modos alternativos ao transporte individual. Mais concretamente, esta PI permitirá a prossecução de ações que contribuirão para o reforço da rede de ciclovias e vias pedonais, para a atratividade do transporte público através da implementação de um sistema de transporte em sítio próprio e para a promoção de um sistema inteligente de tráfego.

Prioridade de intervenção 6.5 – Adoção de medidas destinadas a melhorar o ambiente urbano, a revitalizar as cidades, recuperar e descontaminar zonas industriais abandonadas, a reduzir a poluição do ar e a promover medidas de redução de ruído.

Esta PI possibilitará a prossecução de projetos que visem a melhoria da qualidade do ambiente urbano através da maior apropriação do espaço urbano por parte da população e promovendo a instalação de novas atividades económicas. Engloba, projetos de reabilitação de espaços públicos urbanos e edificado associados às ARU do concelho de Cascais.

Prioridade de intervenção 9.8 – A concessão de apoio à regeneração física, económica e social das comunidades desfavorecidas em zonas urbanas e rurais; Prioridade de intervenção 9.1 – Inclusão ativa, incluindo com vista à promoção da igualdade de oportunidades e da participação ativa e a melhoria da empregabilidade; Prioridade de intervenção 10.1 – Redução e prevenção do abandono escolar precoce e promoção da igualdade de acesso a um ensino infantil, primário e secundário de boa qualidade, incluindo percursos de aprendizagem formais, não formais e informais para a reintegração no ensino e formação.

A PI 9.8, a PI 9.1 e a PI 10.1 são complementares e ambas contribuem para a inclusão social de comunidades desfavorecidas através de projetos de reabilitação e refuncionalização de espaços edificados, tendo em vista a instalação de equipamentos e serviços de apoio social, e de medidas de combate à pobreza, ao abandono e insucesso escolar e ao desemprego, fomentando a igualdade de oportunidades, a participação ativa da população e o aumento da empregabilidade.



3.2 Total de investimento por prioridade de investimento

PI	Fundo	Território	Investimento Total (euros)	Estimativa de investimento público	Montante do Fundo	
					Total	A alocaçã a instrumento financeiro (euros)
4.5.	FEDER	Município de Cascais	3.504.516 €	3.504.516 €	1.752.258 €	0 €
6.5.	FEDER	Município de Cascais	2.219.528 €	1.899.028 €	1.021.627 €	72.113 €
9.8.	FEDER	Município de Cascais	2.920.416 €	2.920.416 €	1.460.208 €	0 €
9.1.	FSE	Município de Cascais	304.712 €	304.712 €	152.356 €	0 €
10.1	FSE	Município de Cascais	13.450 €	13.450 €	6.725 €	0 €

Tabela 5. Total de investimento por prioridade de investimento

Fonte: SPI, 2015



3.3 Total de investimento por fundo

Fundo	Valor (€)
FEDER	4.234.093 €
FEADER	0 €
FSE	159.081 €
FC	0 €
Total	4.393.174 €

Tabela 6. Total de investimento por fundo

Fonte: SPI, 2015



4. COMPONENTES DOS PLANOS DE AÇÃO APLICÁVEIS

4.1 Componentes do Plano de Ação para a Mobilidade Urbana Sustentável

4.1.1 Diagnóstico

PAMUS | 1. Dinâmica e estrutura populacional

Em 2011, residiam na AML cerca de 2,8 milhões de pessoas, um acréscimo de 6% face a 2001. Embora a AML Norte continue a concentrar mais de 70% dos residentes, é de assinalar o forte crescimento registado pelo conjunto dos municípios da AML Sul no período 2001-2011 (9%, face a 5% no cômputo da AML Norte), concentrando este território 28% da população.

Os concelhos de Mafra, Cascais e Vila Franca de Xira – a Norte – (com crescimentos de 41%, 21% e 11%, respetivamente), e de Alcochete, Sesimbra e Montijo – a Sul – (com crescimentos de 35%, 32% e 31%, respetivamente), foram aqueles que registaram os maiores crescimentos relativos.

PAMUS | 2. Mobilidade da população residente

A população residente, ativa e estudante, que realiza viagens pendulares na AML ascendeu a 1.673.592 indivíduos em 2011, representando um crescimento de 2,4% face a 2001. Deste conjunto de deslocações 39% tinham um cariz interconcelhio.

Os concelhos da AML Norte eram os principais geradores de deslocações, sendo responsáveis por 73% do conjunto de deslocações por motivo de trabalho/estudo, enquanto Lisboa e Sintra destinam os fluxos absolutos mais significativos (304.835 e 240.191 indivíduos, respetivamente). Saliente-se, na AML Sul, os fluxos gerados por Almada e Seixal, em ambos os casos superiores a 90.000 indivíduos.

A análise do primeiro e segundo principais destinos das deslocações pendulares geradas por concelho, permite ainda perceber a forte polarização exercida pela cidade de Lisboa, induzindo a geração de importantes fluxos a Norte (destaque para Sintra, Amadora e Loures) e a Sul (sobretudo Almada, Barreiro e Seixal).



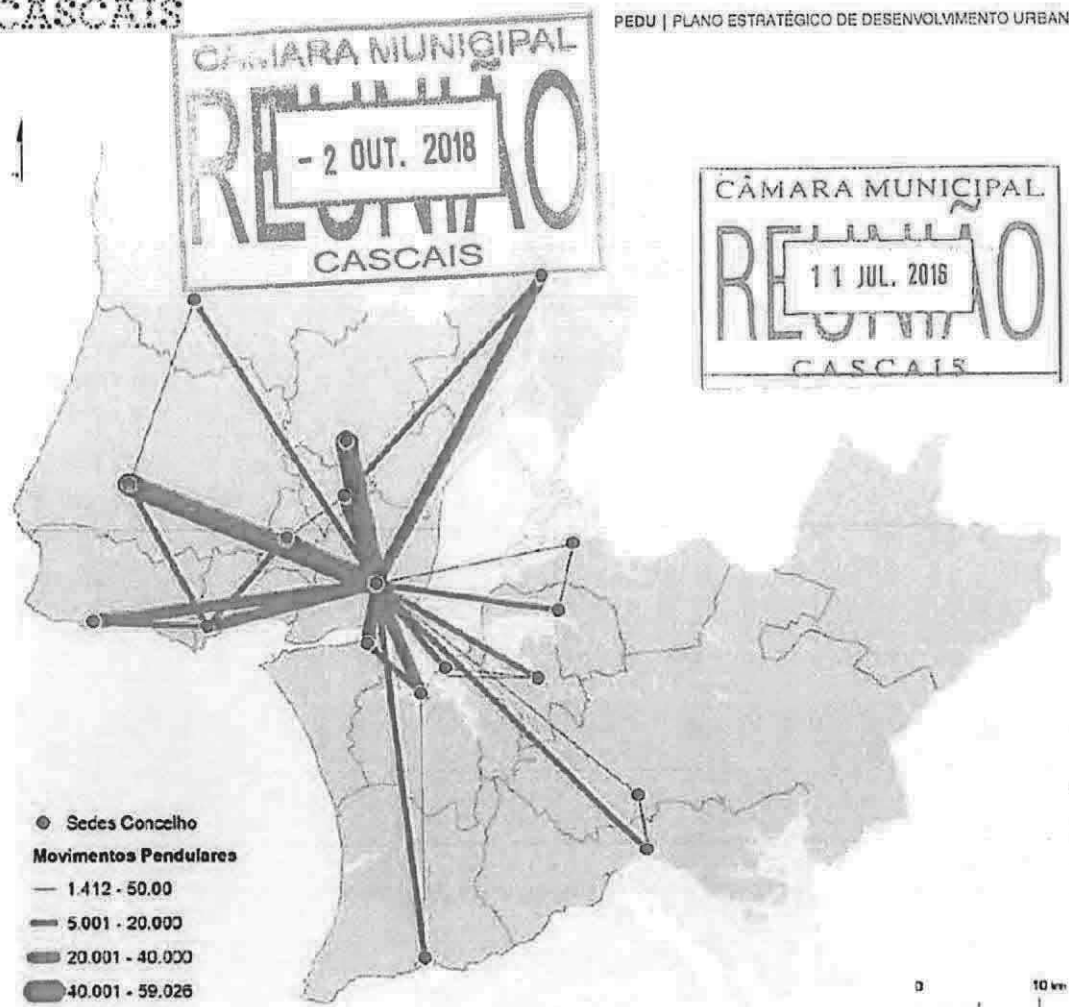


Figura 19. Primeiro e segundo principal destino das deslocações interconcelhias por município (2011)
 Fonte: PEDU, Componentes de Mobilidade Urbana Sustentável (AML, 2015)

Finalmente, a repartição modal das deslocações realizadas pela população na AML deixa transparecer um peso elevado do TI em automóvel, utilizado por 54% dos indivíduos que em 2011 realizavam deslocações pendulares. Seguiu-se o modo pedonal (15%) e o autocarro (15%). A participação do comboio na repartição modal das deslocações metropolitanas não ia além dos 8%.

A análise da repartição modal por município evidencia o predomínio do automóvel como modo mais utilizado, seguido das deslocações pedonais e em autocarro. Mafra, Cascais, Palmela e Oeiras eram aqueles municípios em que o peso do transporte individual (TI) era mais elevado (72%, 67%, 64% e 63%, respetivamente). Com 42%, o Barreiro apresentava-se como o concelho em que a população menos depende do TI.

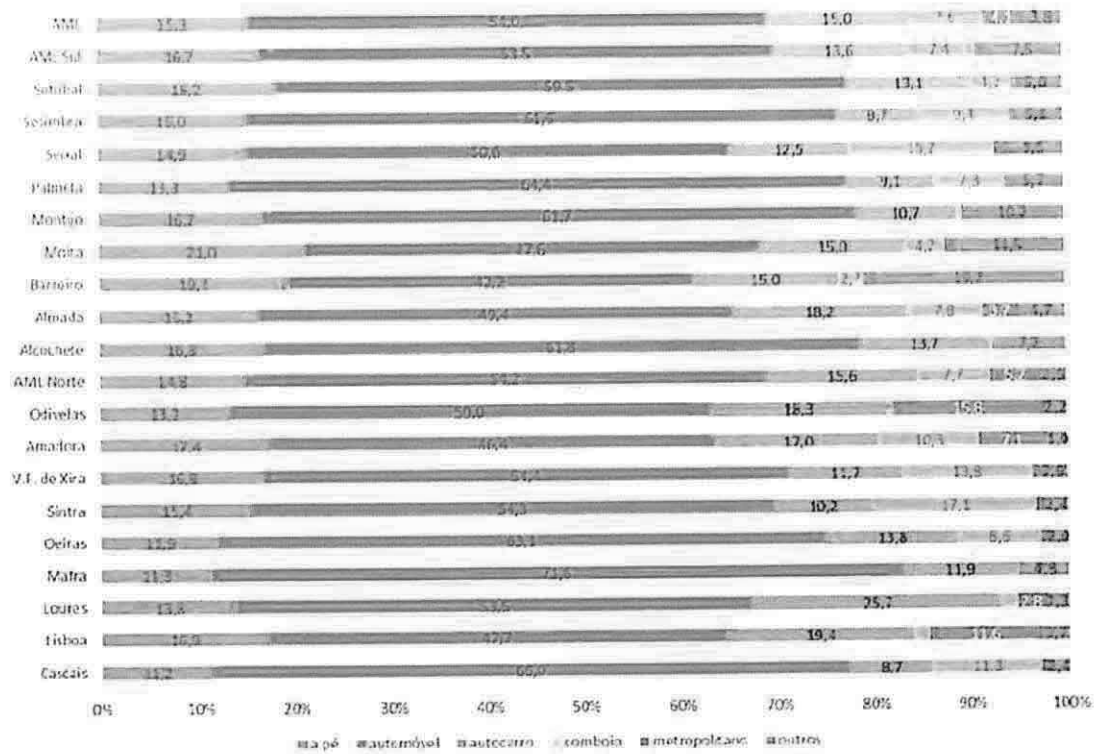


Figura 20. Repartição modal das deslocações pendulares, por concelho (2011)
 Fonte: PEDU, Componentes de Mobilidade Urbana Sustentável (AML, 2015)

PAMUS | 3. Acessibilidades rodoviárias

A rede rodoviária apresenta, de forma global, boas acessibilidades. As isócronas calculadas a partir das principais entradas da cidade de Lisboa evidenciam boas acessibilidades à cidade, com o Núcleo Central da AML localizado a menos de 20 min. da cidade de Lisboa, e a primeira de Coroa de Transição (10-20 km do centro da cidade) a uma distância-tempo dos principais acessos inferior a 30 minutos.



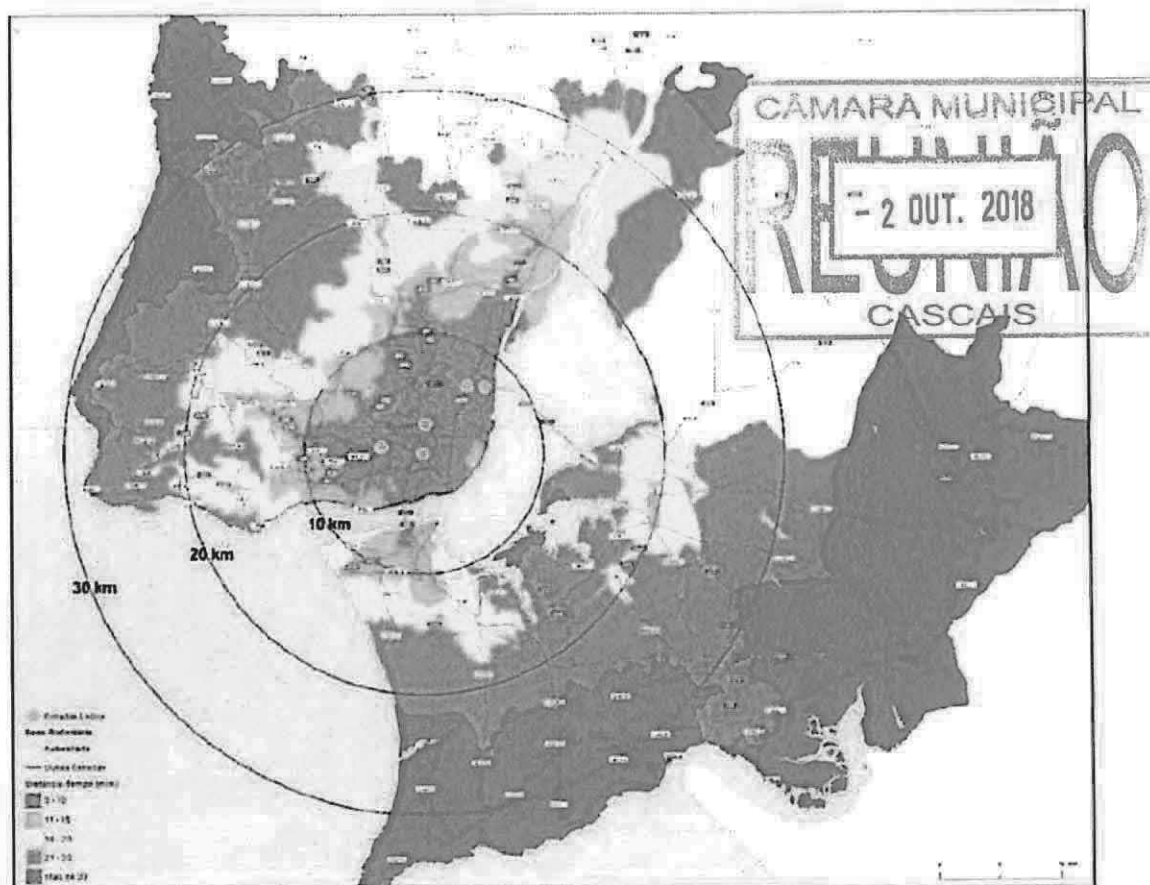


Figura 21. Isócronas às principais entradas em Lisboa (as coroas representam os raios de 10, 20 e 30 km a partir da Praça de Espanha)

Fonte: PEDU, Componentes de Mobilidade Urbana Sustentável (AML, 2015)

Persistem, porém, algumas lacunas ao nível das ligações estruturantes rodoviárias entre sedes de concelho que efetivem o modelo territorial preconizado para a AML. Caso, por exemplo, da ligação Seixal-Barreiro, determinante para a estruturação do Arco Ribeirinho Sul.

PAMUS | 4. Transporte Público

O território da AML é servido por várias infraestruturas ferroviárias pesadas, sobre as quais operam diferentes serviços (e.g. serviços Suburbanos, Alfa Pendular/Intercidades e Regionais). Dada a importância dos serviços suburbanos nas deslocações pendulares, destacam-se os serviços das linhas de Cascais, Sintra/Azambuja, Sado e Eixo Norte-Sul.

Importa ainda considerar os serviços correspondentes ao Metropolitano de Lisboa (cuja rede serve a cidade de Lisboa, mas também, embora marginalmente, Odivelas e Amadora) e ao Metro Transportes do Sul (que serve os concelhos de Almada e Seixal).



A rede de transporte público coletivo rodoviário apresenta uma cobertura territorial em que as principais linhas de desejo das deslocações interurbanas dispõem de oferta regular. Existem, porém, diversas debilidades – acentuadas nos últimos anos – neste tipo de oferta:

- Existência de territórios fortemente urbanizados sem resposta de sistemas de transporte coletivo de maior capacidade;
- Níveis de serviço assegurados nalgumas ligações insuficientes, agravando-se nos períodos de menor procura, designadamente à noite, afetando a comodidade e segurança dos utentes;
- Debilidade na coordenação do sistema e da articulação entre serviços prestados pelos diversos operadores, condicionando a consolidação de uma mais efetiva racionalidade de funcionamento em rede;
- Insuficiência de corredores dedicados ao transporte coletivo rodoviário e de meios dissuasores do estacionamento ilegal e desordenado;
- Existência de áreas com níveis de procura que potenciam o desenvolvimento de serviços de transporte flexíveis.

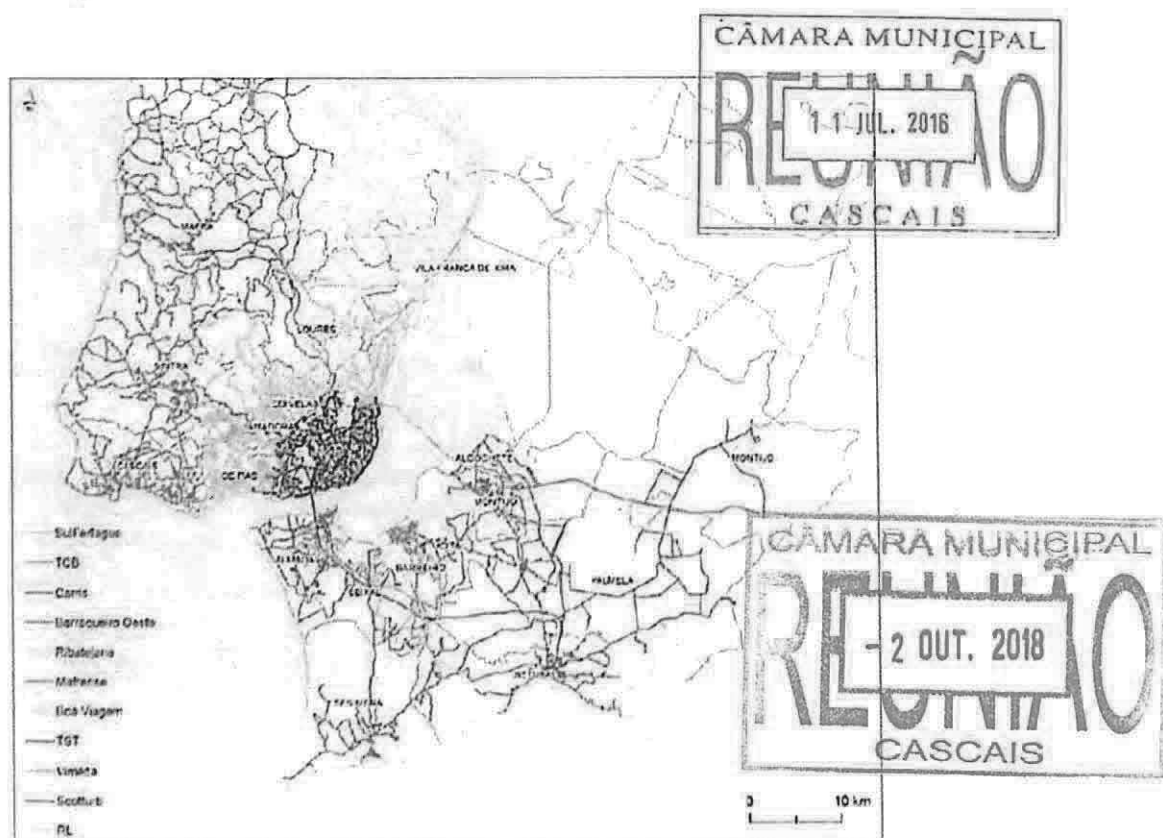


Figura 22. Rede de TPCR da AML
Fonte: PEDU, Componentes de Mobilidade Urbana Sustentável (AML, 2015)

O transporte fluvial desempenha um importante papel no transporte de passageiros entre as duas margens do Tejo, assegurando as ligações entre a cidade de Lisboa e o Montijo, Barreiro, Seixal, Cacilhas, Trafaria e Porto Brandão, movimentando diariamente mais de 74 mil passageiros (2012). No percurso Belém-Trafaria também está disponível o serviço misto (passageiros e veículos). Para além das ligações fluviais no Tejo, é ainda assegurada a ligação Setúbal-Troia, que disponibiliza serviço exclusivo para passageiros e serviço misto.

Quanto à articulação intermodal, verificam-se diversos tipos de desarticulações, afetando o contributo deste modo na mobilidade geral metropolitana.

PAMUS | 5. Intermodalidade

Não obstante os investimentos realizados, as interfaces da AML evidenciam fragilidades e insuficiências. Ao nível da integração física e funcional, denota-se, por exemplo, a necessidade de melhorar a articulação horária e de reforçar a oferta de TP, sobretudo nos períodos de ponta.

Ao nível do estacionamento existem situações muito díspares, exigindo soluções casuísticas. De um modo geral, releva uma aposta mais efetiva na gestão do estacionamento na envolvente às interfaces e no incentivo a soluções de P+R.

Quanto à integração tarifária, apesar dos progressos realizados, persiste a existência de um elevado número de títulos de transporte, o que dificulta a legibilidade do sistema e encarece o preço das viagens em especial das que implicam a realização de transbordo – alligindo residentes, e de forma agravada, visitantes.

Em relação à integração bilhética, a generalidade dos principais operadores já adotou o suporte Lisboa VIVA, o que garante, genericamente, a integração bilhética, ainda que persistam sistemas de outros operadores.

Quanto à informação e comunicação ao público, existem várias lacunas ao nível dos sistemas de informação sobre horários e tarifários, diagramas de rede e plantas da envolvente. Outra fragilidade prende-se com a escassez de espaços de apoio ao cliente (físicos e virtuais) com informação integrada sobre o sistema de transportes.

PAMUS | 6. Modos Suaves

Uma parte significativa do território metropolitano apresenta características favoráveis à utilização dos modos suaves, com uma topografia relativamente plana e distâncias curtas entre aglomerados (inferiores a 5 km).



Nos últimos anos registaram-se vários investimentos em percursos cicláveis em diversos municípios. Contudo muitos foram concebidos com fins lúdico-desportivos, não existindo uma verdadeira rede de percursos à escala metropolitana. Neste domínio importa:

- Concretizar os principais percursos previstos em planos de âmbito municipal, assegurando a conectividade destes a nível intermunicipal;
- Estruturar uma rede de suporte às deslocações intermunicipais e de acesso a polos com elevado potencial de geração/atração;
- Dotar a rede com equipamentos de apoio, incluindo parqueamentos para bicicletas, entre outros;
- Garantir a articulação da rede ciclável com a rede de TP.

No que concerne à disponibilização de sistemas de utilização partilhada são poucos os municípios que os disponibilizam.

Quanto ao modo pedonal apontam-se os problemas-tipo comuns aos municípios da AML:

- Zonas pedonais ocupadas de forma abusiva e ilegal pelo estacionamento automóvel;
 - Condições de circulação deficitárias nos núcleos urbanos mais antigos;
 - Carência de infraestruturas pedonais;
 - Descontinuidades nas infraestruturas pedonais e larguras úteis reduzidas;
 - Situações de insegurança na circulação pedonal durante o período noturno e traca
- qualidade física e visual do espaço público e dos percursos pedonais.



PAMUS | 7. Financiamento do sistema de transportes e taxa de esforço de aquisição de títulos de transporte

Neste domínio, essencial quando se diagnostica o sistema de transportes metropolitano e a respetiva mobilidade, vetores vitais para a coesão socio-territorial, socioeconómica e ambiental, verifica-se a existência de disfuncionalidades e diversas ameaças potenciais que urge prevenir.

PAMUS | 8. Logística Urbana

Ao nível da distribuição e abastecimento urbano verificam-se limitações na generalidade dos principais centros urbanos, dos quais se destacam: paragem de viaturas de transporte de mercadorias na faixa de rodagem e excessiva circulação de veículos ligeiros e pesados de mercadorias em arruamentos urbanos.

Para além do diagnóstico das componentes de mobilidade urbana sustentável elaboradas pela CIM da AML, são apresentadas análises complementares para a mobilidade do concelho de Cascais, que a seguir se descrevem.

Indicadores globais de mobilidade do concelho de Cascais

A proximidade e a relação com Lisboa, enquanto importante centro económico e de serviços, geram um número significativo de fluxos populacionais no concelho de Cascais. De acordo com a Revisão do PDM (2015) em 2001, deslocavam-se diariamente na Área Metropolitana de Lisboa (AML) cerca de 1 milhão e 381 mil ativos, empregados ou estudantes com 15 ou mais anos (movimentos pendulares). Destes, concluiu-se que 95% se deslocavam dentro da AML e apenas 3,4%, 47.436 indivíduos, eram oriundos de fora da área analisada. Em contrapartida, a população ativa residente na AML (cerca de 23.980 indivíduos) e que se desloca diariamente para fora da mesma, representa apenas metade do valor anteriormente referido.

Relativamente ao concelho de Cascais, foi possível verificar que diariamente se deslocam 50.525 residentes (cerca de 24% do total da população residente) para outros concelhos com o propósito de exercerem a sua atividade económica ou para estudar, sendo que na área da Grande Lisboa só no concelho de Lisboa se registam menos movimentos de saída. Consta-se ainda que a tendência de saída dos concelhos decresceu na generalidade dos concelhos da Grande Lisboa no período referente a 2001 e 2011, excetuando-se ligeiros aumentos em Mafra, Lisboa e Vila Franca de Xira (Figura 23).

Unidade Territorial	2011	2001
	%	%
Odivelas	35,32	39,1
Amadora	32,82	38,3
Oeiras	31,67	37,1
Vila Franca de Xira	30,7	29,9
Loures	30,54	34,1
Sintra	29,14	31,8
Mafra	25,85	20,1
Cascais	24,47	26,3
Lisboa	8,68	8,2




Figura 23. Proporção da população residente que sai da unidade territorial (movimentos pendulares) (%) por Local de residência (à data dos Censos 2001 e 2011)

Fonte: INE, Recenseamento da População e Habitação

No universo da população empregada e residente no concelho de Cascais, identificam-se 89.934 habitantes, o que representa 43,5% da população total de Cascais. Do total da população empregada aproximadamente 54% trabalha no concelho de Cascais e o restante que trabalha fora, expressa-se maioritariamente na AML (Figura 24). Os cerca de 40.370 residentes empregados fora do concelho trabalham maioritariamente em Lisboa (53%), Oeiras (23%) e Sintra (11%) não sendo por isso de descurar o fator proximidade nas relações pendulares casa/trabalho/casa exercidas. Ao nível dos valores analisados para as freguesias do concelho de

Cascais, destaca-se o comportamento identificado nas freguesias de Carcavelos e Parede, sendo estas as únicas freguesias onde o número de pessoas que trabalham noutra concelho é superior ao número de pessoas que trabalham em Cascais.



Unidade Territorial	Local de trabalho ou estudo																			
	Vila																			Setúbal
	Total	No concelho de residência	No município	Azambuja	Lisboa	Loures	Mafra	Oeiras	Sintra	Francia de Xira	Amadora	Odivelas	Alcochete	Almada	Barcelos	Montijo	Palmela	Seixal	Setúbal	
N.º	N.º	N.º	N.º	N.º	N.º	N.º	N.º	N.º	N.º	N.º	N.º	N.º	N.º	N.º	N.º	N.º	N.º	N.º	N.º	
Cascais	89 934	48 421	40 270	53	21 420	702	136	9 220	4 759	222	1 339	200	42	441	69	16	81	87	99	194
Alcabideche	18 394	12 559	5 644	3	2 873	101	36	1 041	1 037	21	181	26	5	69	11	5	16	9	17	20
Carcavelos*	10 595	3 912	6 531	8	3 527	102	15	1 724	478	32	244	39	7	84	8	3	16	11	14	40
Cascais*	14 776	8 856	5 610	15	3 238	56	13	941	697	31	159	18	11	56	13	1	10	15	13	26
Estoril	10 697	5 484	5 033	6	3 016	75	16	921	480	32	167	33	3	53	9	3	11	16	14	28
Parade*	9 067	3 935	4 999	9	2 938	89	14	1 028	425	28	160	27	4	58	10	0	9	18	14	30
São Domingos de	26 401	13 675	12 453	12	5 768	239	42	3 564	1 642	78	428	57	12	121	18	4	19	18	26	50

População empregada (N.º) por Local de residência (à data dos Censos 2011), Sexo, Atividade económica (CAE Rev. 3) e Local de trabalho, Dólar - INE, Recenseamento da População e Habitação

Figura 24. População empregada (N.º) por Local de residência (à data dos Censos 2011), Sexo, Atividade económica (CAE Rev. 3) e Local de trabalho

Fonte: INE, Recenseamento da População e Habitação



Nas deslocações pendulares casa-trabalho-escola/casa realizadas diariamente pelos residentes em Cascais o meio de transporte mais utilizado, segundo dados dos Censos 2011, é o automóvel, sendo este utilizado por 81.579 residentes, ou seja, 66% da população residente (trabalhador ou estudante), e representando 12% das deslocações em automóvel na Grande Lisboa (Figura 25). Dentro das deslocações de automóvel pode-se distinguir as que são feitas como condutor (67%) e como passageiro (31%), sendo de registar que este valor aumentou consideravelmente desde 2001, altura em que os utilizadores de automóvel nas deslocações pendulares se fixavam nos 57.764 (53%). Há ainda a registar que uma parte considerável das deslocações são feitas de comboio (11,3%), sendo que este valor tem vindo a decrescer desde 2001, altura em que se registava uma fração de 14,8% de utilizadores deste modo de transporte. Ao mesmo nível estão as deslocações a pé, representando 11,1% da população residente (trabalhador e estudante), e as deslocações de autocarro com 8,7%.

Unidade Territorial	Total		A pé		Automóvel ligeiro - como condutor		Automóvel ligeiro - como passageiro		Autocarro		Transporte colectivo da empresa ou da escola	
	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001
	N.º		N.º		N.º		N.º		N.º		N.º	
Continente	5 615 088	5 800 696	922 430	1 448 990	2 464 757	2 044 302	994 800	622 814	650 348	910 863	174 856	287 126
Lisboa	1 673 592	1 658 327	256 589	328 320	644 969	565 094	259 448	138 326	251 706	352 691	27 474	46 151
Grande Lisboa	1 224 331	1 224 890	181 654	233 430	474 183	423 410	189 759	102 492	190 416	260 236	15 976	27 597
Cascais	123 557	109 384	13 814	18 263	56 076	45 103	25 503	12 661	10 800	12 514	1 169	2 217
União de Freguesias de Estoril e Cascais	34 479	35 507	4 071	5 830	15 295	15 064	7 239	4 324	2 395	3 187	325	540
União de Freguesias de Carcavelos e Parede	26 614	23 736	3 093	3 791	12 078	10 145	5 272	2 665	982	1 120	198	409
Alcabideche	25 884	20 720	2 830	3 737	11 389	7 916	5 330	2 290	3 821	3 967	263	430
São Domingos de Rana	36 580	29 421	3 820	4 905	17 314	11 978	7 662	3 382	3 602	4 240	383	838

Unidade Territorial	Metropolitano		Comboio		Motociclo ou bicicleta		Barco		Outro	
	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001
	N.º		N.º		N.º		N.º		N.º	
Continente	105 591	38 079	173 129	194 838	97 663	190 679	16 878	-	14 636	63 005
Lisboa	68 918	37 976	127 670	145 524	15 939	16 813	16 237	-	4 642	27 432
Grande Lisboa	63 067	35 485	94 438	121 954	10 922	9 915	410	-	3 506	10 371
Cascais	464	-	13 976	16 191	1 567	1 599	16	-	172	836
União de Freguesias de Estoril e Cascais	143	-	4 499	5 784	362	511	5	-	65	267
União de Freguesias de Carcavelos e Parede	181	-	4 435	5 181	281	235	4	-	22	190
Alcabideche	38	-	1 831	1 826	338	409	4	-	40	145
São Domingos de Rana	102	-	3 211	3 400	438	444	3	-	45	234

Figura 25. Meio de transporte mais utilizado nos movimentos pendulares (N.º) por Local de residência (à data dos Censos 2001 e 2011) e Principal meio de transporte; Decenal
Fonte: INE, Recenseamento da População e Habitação

Relativamente à duração média dos movimentos pendulares (Figura 26), regista-se no concelho de Cascais uma duração do período de viagem de 26 minutos em 2011, acompanhando a média registada na sub-região da Grande Lisboa.



Unidade Territorial	2011 min	2001 min	1991 min
Continente	20,23	22,61	21,77
Lisboa	26,37	31,98	31,59
Grande Lisboa	25,79	31,61	31,87
Cascais	26,53	31,71	30,96
Alcabideche	24,03	26,6	25,84
Carcavelos*	28,77	35,38	35,62
Cascais*	26,64	32,24	30,14
Estoril*	27,95	34,38	33,32
Parede*	29,14	35,02	34,47
São Domingos de Rana	25,92	30,69	29,46



*Com a entrada em vigor da Lei n.º 11-A/2013 as Freguesias de Carcavelos, Parede, Cascais e Estoril deram origem à União de Freguesias de Carcavelos e Parede e União de Freguesias de Cascais e Estoril

Figura 26. Duração média dos movimentos pendulares (min) da população residente empregada ou estudante por Local de residência (à data dos Censos 2001 e 2011)

Fonte: INE, Censos – séries

Ao nível das freguesias o comportamento valor de tempo médio de deslocação pendular é semelhante ao registado para a média do concelho, não se registando em 2011 nenhuma freguesia cujo valor seja superior a 30 minutos. Observa-se, ainda, uma diminuição significativa, no período de tempo médio da deslocação, tendo decrescido, na generalidade das freguesias do concelho de Cascais, cerca de 5 minutos, entre 2011 e 2001. Este indicador demonstra as boas acessibilidades existentes e um rápido acesso a Lisboa, local para onde convergem a maioria das deslocações pendulares identificadas em Cascais.

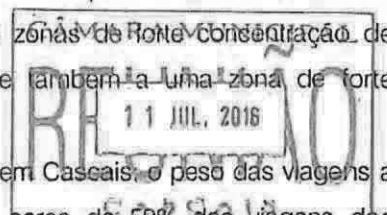
Estudos de mobilidade do concelho de Cascais

Estudo de Transito de Âmbito Concelhio (ETAC)

O Estudo de Transito de Âmbito Concelhio (ETAC, 2011), elaborado durante a fase de revisão do PDM, pretende ser um instrumento de planeamento e de avaliação que identifica uma estratégia para o concelho de Cascais e, simultaneamente, um suporte para o processo de decisão sobre os projetos de transportes que a CMC venha a desenvolver num horizonte em que o ETAC esteja já fechado. Com o lançamento do ETAC, a CMC pretendeu ir ao encontro das recomendações do PROT-AML e das orientações emanadas pela Comissão Europeia.

No âmbito do ETAC são transcritas as seguintes análises ao concelho de Cascais.

- Principais potenciais de mobilidade | Cascais é a freguesia que concentra um maior número de viagens terminadas, traduzindo o peso da Vila de Cascais e sua zona envolvente, enquanto zona de eleição para a realização de compras, assuntos pessoais e de lazer. Alcabideche apresenta-se também como uma zona com forte concentração de viagens, o que reflete a capacidade de atração do Cascais Shopping e espaços comerciais adjacentes para residentes e visitantes de Cascais, mas também o dinamismo da zona antiga de Alcabideche. A importância desta freguesia enquanto polo de atração irá ser substancialmente reforçada com o novo hospital de Cascais. O Estoril / São João do Estoril e Parede apresentam-se como zonas de forte concentração de viagens; a zona central de Carcavelos corresponde também a uma zona de forte polarização.
- Modos de transporte utilizados | Para os residentes em Cascais, o peso das viagens a pé é bastante expressivo (19% do total). Todavia, cerca de 59% das viagens dos residentes (e 89% das viagens dos não residentes) são realizadas em TI, o que configura uma elevada dependência do automóvel para as deslocações quotidianas no concelho. A quota do transporte coletivo (TC) é de 18% nas deslocações dos residentes e de 9% para os não residentes no concelho. Alcabideche e Cascais apresentam níveis de utilização do TI muito elevados, o que está relacionado, por um lado, com a sua maior capacidade de atração de viagens com origens mais distantes por parte dos residentes (e visitantes), viagens estas que “justificam” a utilização do TI e, por outro, com a incapacidade da oferta de transporte coletivo responder eficazmente às necessidades de mobilidade dos residentes e visitantes. As restantes freguesias apresentam também uma forte dependência do automóvel, mas é de destacar a importância do modo pedonal para as deslocações com extremo na Parede e em Carcavelos, confirmando assim que a existência de condições de acessibilidade pedonal e a oferta de comércio/serviços de proximidade são indutoras de padrões de mobilidade mais sustentáveis. Alcoitão / Bicesse tem uma elevada dependência do automóvel (80% das viagens terminadas nesta macro zona são neste modo), o que tem reflexos significativos na pressão sobre a rede envolvente, já que esta macro zona é extremo para cerca de 18 mil viagens em TI.



A análise por zona da percentagem de viagens terminadas em TI confirma a importância deste modo de transporte para todas as zonas do concelho. Permite também constatar que, quanto mais longe da zona litoral, maior a percentagem de utilização do transporte individual, o que está relacionado com a menor estruturação da oferta de transporte coletivo, mas também com uma organização urbana mais dispersa e fragmentada

- Confirma-se a importância do TI enquanto modo de transporte “de eleição” (utilizado em 57% do total das etapas de viagem), mas também a do modo pedonal para a realização de um conjunto importante de viagens, o que reforça a

importância. A CM de Cascais investe na definição de redes pedonais de boa qualidade. Importa também destacar o peso das viagens na operadora Scotturb (47,6 mil viagens por dia) e na Linha de Cascais (39,9 mil viagens), uma vez que são estes os modos de transporte coletivo que garantem a acessibilidade em TC no concelho de Cascais e, deste relativamente ao exterior.

- **Rede rodoviária** | A rede fundamental representa cerca de 8% da rede viária do concelho (com aproximadamente 95 km, no total) e possibilita a ligação entre Cascais e os concelhos de Oeiras e Lisboa, o atravessamento do concelho e o acesso aos seus principais aglomerados, bem como a própria ligação entre alguns deles. A rede local constitui os restantes 95% da rede viária. Estes resultados confirmam que uma parte significativa dos fluxos rodoviários do concelho de Cascais dependem da rede de 3.º a 5.º nível, que não tem (e não deve ter) vocação para acomodar elevados volumes de tráfego (sobretudo quando nalguns casos é de tráfego pesado). Neste contexto, no desenvolvimento das propostas de intervenção será fundamental considerar a construção de algumas das vias estruturantes que estão previstas pela CMC, devendo neste processo ser privilegiada a rede que defina corredores estruturantes de ligações Nascente-Poente, a norte e sul do IC15/A5, mas também as vias que permitam retirar do interior dos aglomerados os fluxos de atravessamento (nomeadamente de pesados). A rede viária estruturante de 1.º, 2.º e 3.º nível garante uma cobertura satisfatória aos principais aglomerados urbanos do concelho, destacando-se: (I) Dos 188,3 mil habitantes que residiam no concelho em 2008 estima-se que 60% da população estava concentrada na área de influência direta da rede de transporte estruturante; e (II) 59% do emprego privado em 2007 também estava localizado na sua área de influência direta. Este resultado parece ser globalmente positivo, mas decorre do facto de se incluir nesta análise a rede até ao 3.º nível, sendo que este último nível inclui um conjunto de vias que desempenham funções de distribuição secundária, sem que as suas características físicas sejam as mais adequadas. Considerando o conjunto destes três níveis de oferta, as freguesias de São Domingos de Rana e de Alcabideche são as que apresentam um menor nível de cobertura da rede de 1.º, 2.º e 3.º nível.

- O tráfego que circula no concelho é maioritariamente constituído por veículos ligeiros. O tráfego de veículos pesados, embora pouco representativo, é particularmente sentido nas freguesias de Alcabideche e São Domingos de Rana. Ainda que a percentagem de pesados que utilizam as vias do concelho não seja muito elevada, a verdade é que estes constituem um problema, uma vez que utilizam, nas suas deslocações quotidianas, vias que atravessam alguns dos principais aglomerados urbanos das freguesias de Alcabideche e de São Domingos de Rana. Entre as vias onde a taxa de utilização dos pesados é mais elevada destacam-se, mais uma vez, a EN 249-4 e a Estrada de Manique. Como

tal, é fundamental promover a construção de vias alternativas que ajudem a desviar dos centros urbanos a circulação de pesados.

- Ao nível da carga de tráfego existente na rede viária durante os períodos de ponta é possível constatar que: (I) De um modo geral, as vias onde se registam os fluxos mais elevados são sensivelmente as mesmas nos dois períodos de ponta considerados; (II) em qualquer um dos períodos analisados, o IC15/A5 apresenta um volume de tráfego superior ao registado na maioria da rede viária, o que está diretamente associado às suas funções de eixo supraconcelhio que permite, não só, a realização de ligações estruturantes entre concelhos, mas também a acessibilidade dentro do concelho de Cascais. No IC15/A5 os maiores volumes registam-se no sublanço Oeiras – Carcavelos, onde na HPM o volume é superior a 4.000 veículos/hora (nos dois sentidos) e na HPT superior a 5.000 veículos/hora (nos dois sentidos); (III) A EN6, em toda a sua extensão do concelho de Cascais, regista volumes de tráfego superiores a 2.000 veículos/hora (nos dois sentidos), em ambos os períodos horários de ponta analisados; (IV) Também a 3ª Circular, nas duas horas de ponta analisadas, regista volumes de tráfego superiores a 2.000 veículos/hora (nos dois sentidos). Para além destas vias, importa destacar os elevados volumes de tráfego rodoviário presentes na EN 6-7, no corredor da EN 249-4 (sobretudo no período de ponta da tarde), na Av. Amália Rodrigues (no prolongamento da Estrada de Manique) e na Rua das Fisgas.



No contexto do PAMUS e das suas tipologias de ação, procedeu-se à análise das seguintes componentes identificadas pelo ETAC para o território:

- Rede de transporte coletivo;
- Interfaces de transporte;
- Mobilidade suave - Rede pedonal e ciclável;
- Ambiente urbano – Ruído e Emissões de poluentes atmosféricos e Gases de Efeito de Estufa (GEE).



Rede de transporte coletivo

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

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

- Scotturb | Este operador assegura as ligações em transporte coletivo rodoviário em todo o concelho de Cascais e nas ligações deste aos concelhos de Sintra e de Oeiras;
- LT Transportes | Serve marginalmente o concelho de Cascais, promovendo a ligação de Carcavelos e Talaíde, ao concelho de Oeiras, e marginalmente, ao concelho da Amadora.

A rede de TC rodoviário é substancialmente mais densa na zona litoral do concelho, verificando-se que, nas zonas mais interiores, a oferta em TC desenvolve-se ao longo dos principais eixos rodoviários, nomeadamente no corredor de ligação à Malveira, ao longo da EN9 e no corredor da EN249-4 (Figura 27).

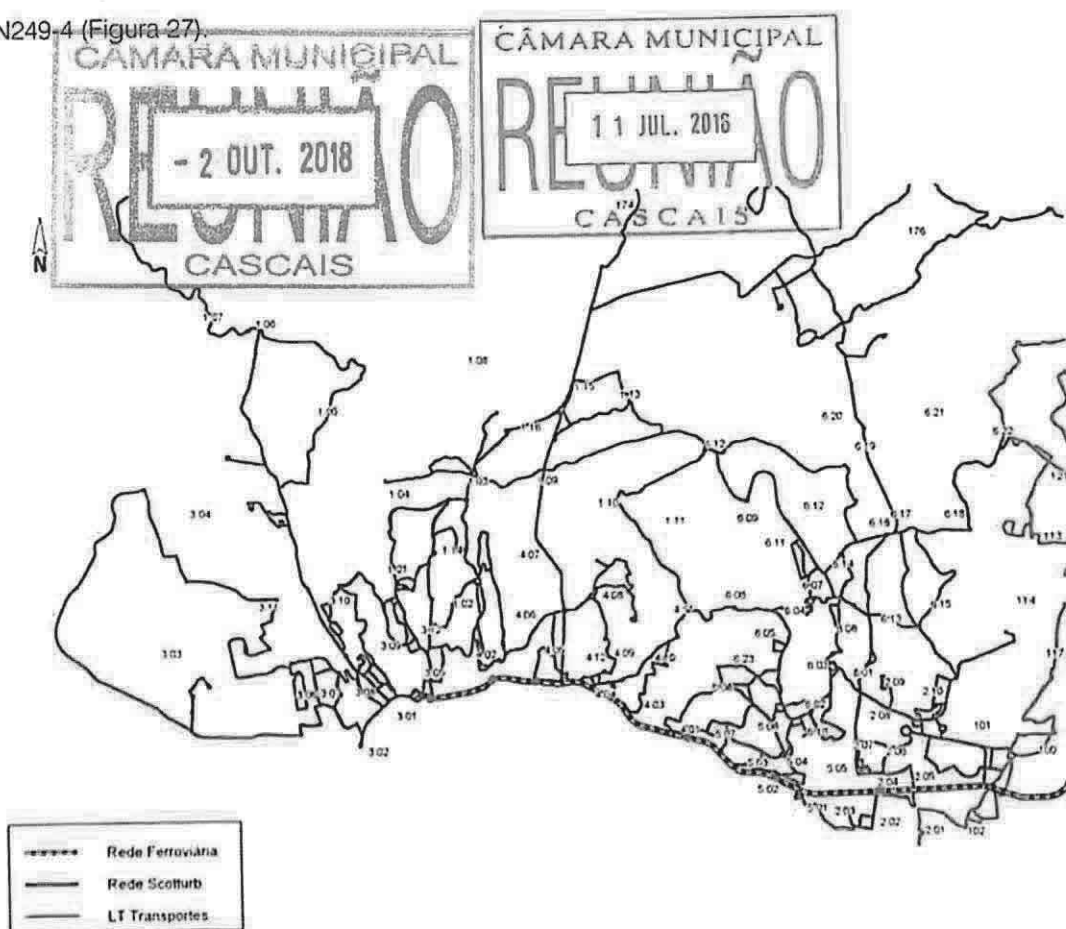


Figura 27. Oferta de TC por operador
Fonte: ETAC – Dossier 5, 2010

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

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

A oferta em TC rodoviário com características interconcelhias está organizada sobretudo nas estações de Cascais, Estoril, Carcavelos e Parede, potenciando as interfaces entre o TC rodoviário e o TC ferroviário. Talaíde é a zona com maior intensidade de ligações interconcelhias, particularmente a Paço de Arcos, beneficiando da oferta promovida pela LT Transportes (Figura 28).

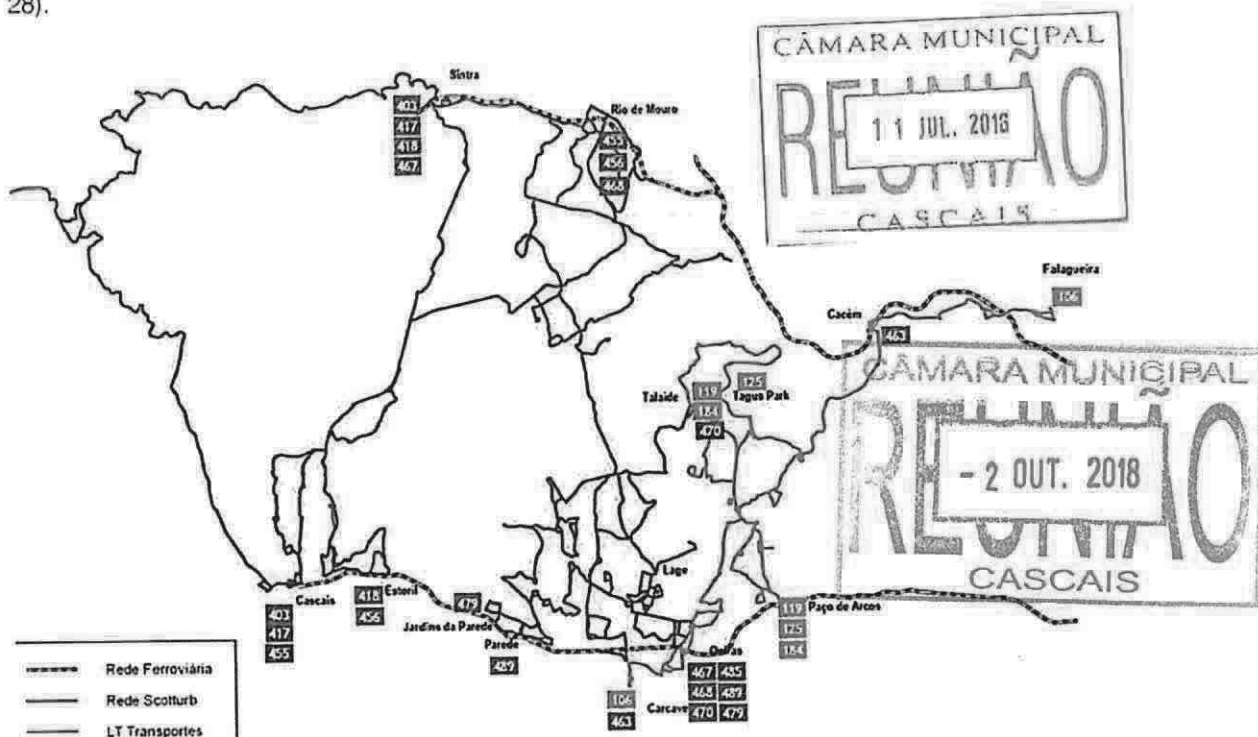


Figura 28. Oferta de TC nas ligações inter-concelhias
Fonte: ETAC – Dossier 5, 2010

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

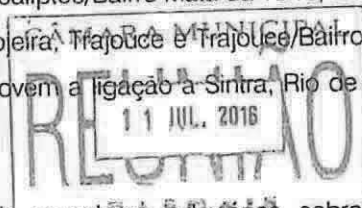
O Estoril beneficia de uma ligação direta a Sintra promovida pela carreira 418, a qual estabelece uma ligação próxima da horária a este concelho. A carreira 456 estabelece 2,2 ligações por hora e por sentido entre o Estoril e a estação de Rio de Mouro nos períodos de maior procura, reduzindo a oferta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

A estação de Carcavelos é servida por duas carreiras interconcelhias, respetivamente a carreira 119 (promovida pela LT Transportes) e a carreira 463 que estabelece a ligação à estação do Cacém e à Falagueira (concelho da Amadora), ao mesmo tempo que permite a ligação com a zona ocidental de Oeiras. Apesar do menor número de carreiras a servir esta interface, verifica-se



que esta estação é servida por um número de circulações diárias superior ao verificado nas estações de Cascais e do Estoril (13% das circulações diárias interconcelhias), o que está relacionado com a maior intensidade de serviço proporcionado pelas carreiras que servem Carcavelos.

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



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

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

A oferta interna ao concelho está organizada, de modo a que, pelo menos, um dos extremos de cada carreira seja numa interface com o transporte ferroviário. São Pedro do Estoril é a estação ferroviária com menor intensidade de oferta de TC rodoviária (apenas a carreira 477 proporciona serviços nesta estação), quando do lado da oferta ferroviária é a estação que proporciona uma maior intensidade de ligações.

Todavia, a oferta de transportes coletivos é de difícil leitura para os passageiros potenciais, seja porque não se encontra disponível nenhum mapa de rede, seja porque uma parte significativa da oferta interna ao concelho é circular (nomeadamente as carreiras com início em Cascais), isto é, tem início e fim na mesma estação ferroviária, tornando difícil a compreensão da oferta de transporte coletivo.

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

A densidade de oferta de proximidade é superior nas freguesias de Cascais e do Estoril; nas restantes freguesias esta está organizada para captar a procura em corredores mais distantes.

Como tal, propõe-se avaliar a possibilidade de alargar a rede de proximidade em outros aglomerados urbanos.

Interfaces de transporte

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

Globalmente, as condições de espera do TC rodoviário e ferroviário na estação de Cascais são adequadas, ainda que a componente ferroviária devesse ser modernizada. Recomenda-se ainda a melhoria das ligações pedonais entre a estação CP e o Terminal Rodoviário, devendo procurar-se soluções mais adequadas para responder às necessidades das pessoas com mobilidade reduzida. Tendo em consideração as características das interfaces (tipo de instalações, intensidade e diversidade da oferta de TC rodoviário) poder-se-á considerar que Carcavelos e Parede são interfaces de 2.º nível.

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

As estações do Estoril, São João do Estoril e São Pedro do Estoril são, no contexto atual, interfaces de 3.º nível não sendo de ignorar que são as únicas estações que ainda não foram remodeladas (em Cascais apenas falta a componente ferroviária). A beneficiação e requalificação da estação de São Pedro do Estoril poderá constituir-se como uma oportunidade para reforçar a importância desta interface, até porque é aquela em que a oferta da Linha de Cascais é mais elevada, no período de ponta da manhã (PPM) e no período de ponta da tarde (PPT). Será de equacionar a criação de duas "interfaces rodoviárias" em São Domingos de Rana e em Alcabideche

Até 2002, a procura da Linha de Cascais sofreu um decréscimo muito acentuado, mas a partir desse ano, verifica-se que a procura da Linha de Cascais se mantém nos 30 milhões de passageiros por ano (no conjunto da a linha). A estação de Cascais é a estação que movimenta um maior número de passageiros ao longo do dia, num total de mais de 17 mil movimentos (entrada e saída).

As restantes estações movimentam menos de 10 mil passageiros (no período entre as 7:00 e as 20:00), sendo que, a estação de São Pedro do Estoril é a que apresenta uma menor procura

(inferior a 4,5 mil movimentos). Esta situação reforça a necessidade de reorganizar a oferta de transporte coletivo, de modo a potenciar uma maior utilização da estação de São Pedro do Estoril, uma vez que se trata da estação com maior oferta horária e por sentido nas horas de maior procura.

O peso dos residentes no concelho que procuram as estações é muito mais representativo nas estações de São João do Estoril, São Pedro do Estoril, Parede ou Carcavelos, onde representam mais de 85% dos passageiros. As estações de Cascais e Estoril destacam-se pelo peso que os turistas têm na sua estrutura de procura, verificando-se que estes representam cerca de 23% dos passageiros.

No acesso/regresso à estação, a maior parte dos passageiros desloca-se pé desde o seu local de origem até à estação de comboio, o que aponta para uma atratividade moderada da Linha de Cascais para os passageiros residentes (ou com destinos) longe destas. As estações de Cascais e do Estoril são aquelas que apresentam uma quota de acesso em TC rodoviário mais significativa (40% em Cascais, 36% no Estoril), o que reflete a resposta positiva dos passageiros face à existência de uma maior oferta de TC rodoviário.

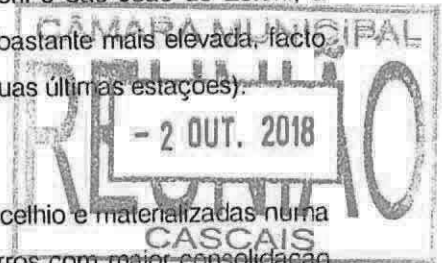
Cerca de 22% dos passageiros da Linha de Cascais referiram utilizar o automóvel na deslocação entre a residência e a estação, verificando-se que este resultado é próximo dos 15% em Cascais e dos 20% na Parede. Nas estações do Estoril, São Pedro do Estoril e São João do Estoril, a percentagem de passageiros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

Mobilidade suave – Rede pedonal e ciclável

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

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

Nos últimos anos, o investimento da CMC nas redes pedonais tem sido significativo, traduzindo-se na construção de quase 20 km de vias pedonais ao longo da costa do concelho (Figura 29).



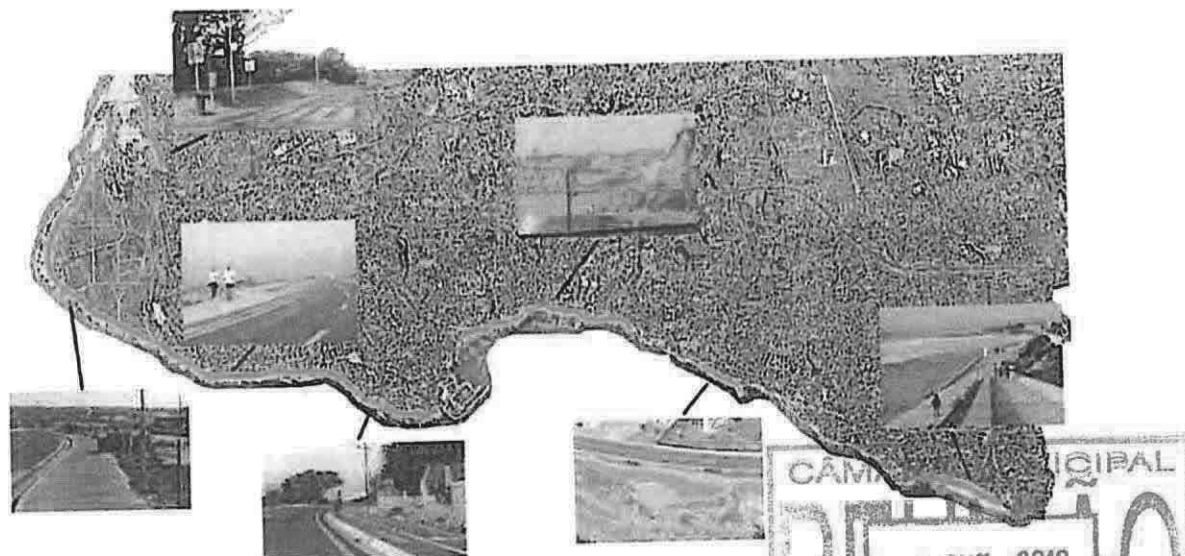


Figura 29. Rede pedonal litoral de Cascais
Fonte: ETAC – Dossier 5, 2010

Para além dos percursos pedonais litorais, existem ainda outras zonas em que a qualidade dos espaços de circulação pedonal deve ser destacada. Entre estas, cumpre destacar a qualidade urbana da Vila de Cascais, a ligação entre a praia e a estação de Carcavelos ou a Alameda do Casino do Estoril.

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

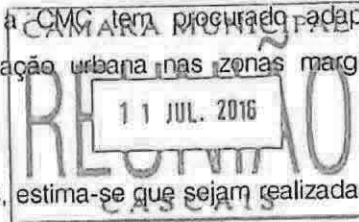
Até 2017, o concelho de Cascais deve adaptar a sua rede pedonal ao disposto no Decreto-Lei nº163/2006, o qual estabelece as condições de acessibilidade que são necessárias garantir nos espaços públicos e edifícios públicos e habitacionais. Este novo regulamento pretende garantir a acessibilidade para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

A Estrada Marginal constitui-se como uma barreira física com significado, mas a existência de diversos pontos de atravessamento permite estabelecer de modo adequado a ligação às zonas de atração (praias e zonas de restauração). A Linha Ferroviária de Cascais é também uma importante barreira, e por essa razão existem vários pontos de atravessamento (pelo menos 10



passagens inferiores, 5 passagens superiores e algumas passagens de nível). Todas as estações ferroviárias têm passagens desniveladas.

A A5/IC15 constitui-se como uma importante barreira quando se considera a acessibilidade em modos suaves; por essa razão existem diversas passagens desniveladas (9 passagens inferiores, 2 das quais apenas pedonais e, 16 passagens superiores, 7 delas pedonais e uma exclusiva a um campo de golfe). Em algumas zonas do concelho a A5/IC15 constitui-se como uma barreira, interrompendo o contínuo urbano, mas nestes casos, a densidade das ligações pedonais (e rodoviárias) proporcionadas é mais intensa, já que a CMC tem procurado adaptar as infraestruturas de transposição à intensidade da ocupação urbana nas zonas marginais à A5/IC15.



Considerando apenas as viagens terminadas em Cascais, estima-se que sejam realizadas cerca de 60 mil viagens a pé, das quais, a maior parte são realizadas pelos residentes (59,5 mil viagens; 21% do total das viagens realizadas pelos residentes e terminadas em Cascais). As freguesias com maior peso de viagens terminadas a pé são, respetivamente, Carcavelos e Parede, nas quais o peso das viagens a pé corresponde a 26% e 27% do total das viagens aí terminadas.

As viagens pedonais concentram-se nos principais centros urbanos do concelho, particularmente naqueles que estão localizados junto à Av. Marginal (Cascais, Carcavelos e Parede), mas também em Alcabideche, Amoreira/Pai do Vento, Alvide/Carrascal de Alvide/Abuxarda, ou Sassoeiros/São Miguel das Encostas/Bairro da Carris. No escalão de distância até 1 km (até 15 minutos a pé), a opção pelo modo pedonal é dominante, reduzindo-se para menos de metade no escalão seguinte (30%; até meia hora), para 16% no escalão de distância entre os 2 e os 4 km de distância (máximo de 1 hora de percurso) e para 6% no escalão acima dos 4 km.

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

Neste contexto, é fundamental apostar na qualificação pedonal das redes pedonais que servem as zonas em que se concentram as viagens de curta distância (até 1 a 1,5 km), de forma a incrementar uma maior utilização do modo pedonal no concelho de Cascais.

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

Atualmente, a rede ciclável de Cascais tem cerca de 13,4 km. Esta concentra-se na zona ocidental do concelho (nomeadamente na ligação de Cascais ao Guincho), e tem sobretudo uma função turística e de lazer. A rede ciclável é composta por 3 circuitos, no Guincho, Areia e centro de Cascais (Figura 30). Existe ainda um quarto circuito previsto em Carcavelos, o qual se irá desenvolver ao longo da Av. Jorge V, estabelecendo a ligação à praia, ao Hotel Praia Mar e ao Centro de Ténis de Carcavelos.



Figura 30. Rede ciclável de Cascais
Fonte: ETAC – Dossier 5, 2010

Com exceção do circuito urbano da Vila de Cascais, os circuitos atuais desenvolvem-se junto à costa, sendo frequentemente utilizados nos dias úteis pela população turística, mas sobretudo aos fins de semana pela população residente em Cascais ou noutros concelhos. Globalmente, Cascais é deficitário em infraestruturas de estacionamento de bicicletas. De todas as estações da CP apenas a estação de Cascais dispõe de estacionamento de bicicletas. Muitas das principais infraestruturas não dispõem deste tipo de equipamentos, sendo de recomendar que, a CMC considere a introdução de investimentos nesta área.

Cascais oferece ainda o serviço Bicas (Bicicletas da CM Cascais), o qual permite que residentes e visitantes do concelho tomem de empréstimo as bicicletas municipais. A opção pela bicicleta é ainda pouco expressiva, mas é já um modo de transporte utilizado (cerca de 750 viagens diárias) em algumas deslocações quotidianas, sendo de admitir que as viagens em bicicleta aumentem ao fim de semana.

A bibliografia internacional tem vindo a definir os patamares de distância para os quais a utilização dos modos suaves, isto é, o andar a pé e a bicicleta, são globalmente mais eficientes, estando demonstrado que a bicicleta é uma opção muito competitiva nas deslocações até 4 km⁹, sendo um modo até mais rápido do que a opção pelo TI quando consideramos o acesso/regresso e a procura de estacionamento. A análise efetuada aos parâmetros de avaliação da propensão dos inquiridos para aderir a este modo de transporte (Inquérito à mobilidade), indica que cerca de 28% dos residentes em Cascais "têm gosto em utilizar a bicicleta nas deslocações diárias", verificando-se que esta percentagem é mais elevada em Alcabideche e São Domingos de Rana, o que pode estar relacionado com a perceção de estarem servidos por menos alternativas modais e, portanto, a bicicleta surgir como um modo de transporte interessante.

A idade é um dos fatores que mais condiciona a adesão à utilização da bicicleta, enquanto 51% das pessoas no escalão entre os 15 e os 24 anos são recetivos à sua utilização, verifica-se que a adesão a este modo diminui com a idade (apenas 11% das pessoas no escalão dos "mais de 65 anos" são recetivos a este modo). Quando se considera o sexo dos residentes que admitiram utilizar a bicicleta nas suas deslocações quotidianas, caso as condições de acessibilidade fossem convenientes, verifica-se existir uma maior adesão por parte das mulheres.

Aos residentes que demonstraram disponibilidade para utilizar a bicicleta foi-lhes pedido para descrever as condições que gostariam de ver melhoradas na rede ciclável. A criação de ciclovias é a condição mais vezes referida (81% das 1.ª razões e 8% das 2.ª razões), sendo acompanhada da garantia da segurança dos ciclistas (11% das respostas nas 1.ª razões e 15% das 2.ª razões). A existência de estacionamento de bicicletas, a alteração dos comportamentos (maior civismo/alteração de comportamentos) são também aspetos referenciados, mas com muito menor destaque.

Ambiente urbano – Ruído e Emissões de poluentes atmosféricos e Gases de Efeito de Estufa (GEE)

As principais fontes de ruído associadas ao sector dos transportes são de origem rodoviária, ferroviária e aérea, mas aquela que apresenta uma maior influência no ambiente acústico do concelho é a fonte rodoviária. Entre as vias que mais contribuem para a poluição sonora de Cascais destacam-se: a EN 9, a Av. Marginal/EN 6, a Av. dos Bombeiros Voluntários, a Via Longitudinal Norte (3.ª Circular), a Av. de Sintra, a EN 6-7, a EN 249-4, a EN 247-5 (Estrada de Manique) e a Av. Eng.º Adelino Amaro da Costa.

⁹ Um percurso de 4 km pode ser realizado em cerca de 15 minutos assumindo uma velocidade de 15km/h, a qual corresponde a uma velocidade baixa de circulação, já que está convencionado que a velocidade média de viagem em bicicleta varia entre os 15 e os 25 km/h).

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

Globalmente, os impactes do ruído são sentidos de igual forma pelos residentes nas diferentes freguesias, verificando-se que Carcavelos tem uma maior exposição ao ruído (devido ao atravessamento da EN 6 e da EN 6-7), o que pode decorrer do facto de a freguesia estabelecer fronteira entre Cascais e Oeiras e, por este facto, ser uma freguesia de atravessamento onde existe procura, sob o ponto de vista de tráfego, quer do concelho de Cascais quer do concelho de Oeiras. Por outro lado, esta freguesia é atravessada por importantes vias estruturais, nomeadamente a EN 6 e a EN 6/7, as quais acolhem volumes de tráfego mais significativos.

Desta análise pode ser verificado que as freguesias de Cascais, Carcavelos e Estoril apresentam valores superiores de ruído ambiente para o emprego, o está relacionado com a proximidade deste às vias estruturantes do concelho (Figura 31).

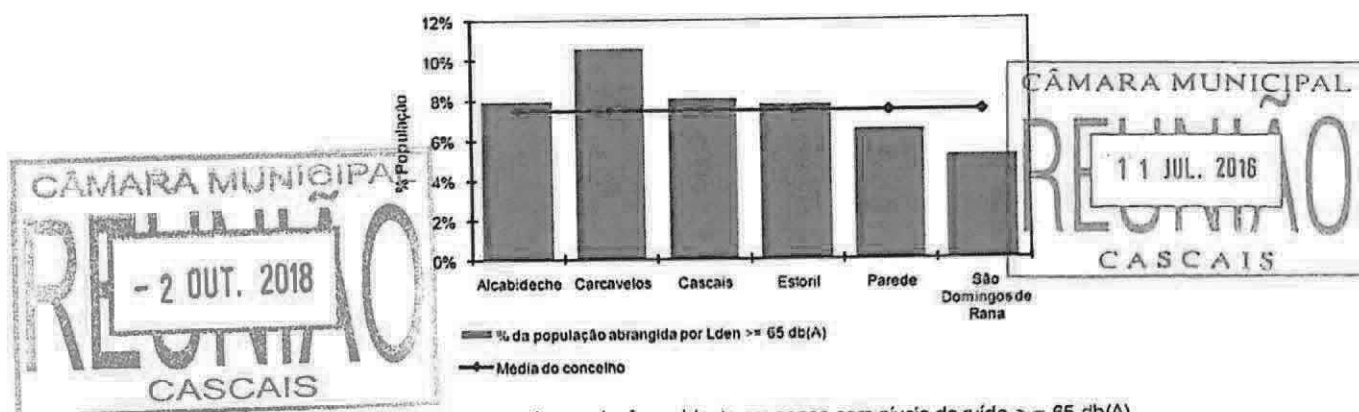


Figura 31. Percentagem da população residente em zonas com níveis de ruído >= 65 db(A) para o indicador Lden, por freguesia
Fonte: ETAC – Dossier 5, 2010

Cerca de 7% da população residente e 13% do emprego privado no concelho estão sujeitos a níveis de ruído superiores ao legalmente estabelecido para zonas classificadas como mistas (i.e. 65 db(A)). Ao nível dos poluentes atmosféricos, foram contabilizadas as emissões dos NOx, COVNM (compostos orgânicos voláteis não metano), SO2 e Partículas.

Os impactes mais importantes são causados pelas partículas (71%), seguidas dos NOx (25%) e, em menor escala, dos COVNM (3,5%) e SO2 (0,4%), estimando-se que, no conjunto, as emissões contabilizem impactes anuais na ordem dos 2,3 milhões de euros por ano (Figura 32). As

emissões poluentes causam, no seu conjunto, danos que são valorizados em 12.45 Euro/ano/habitante.

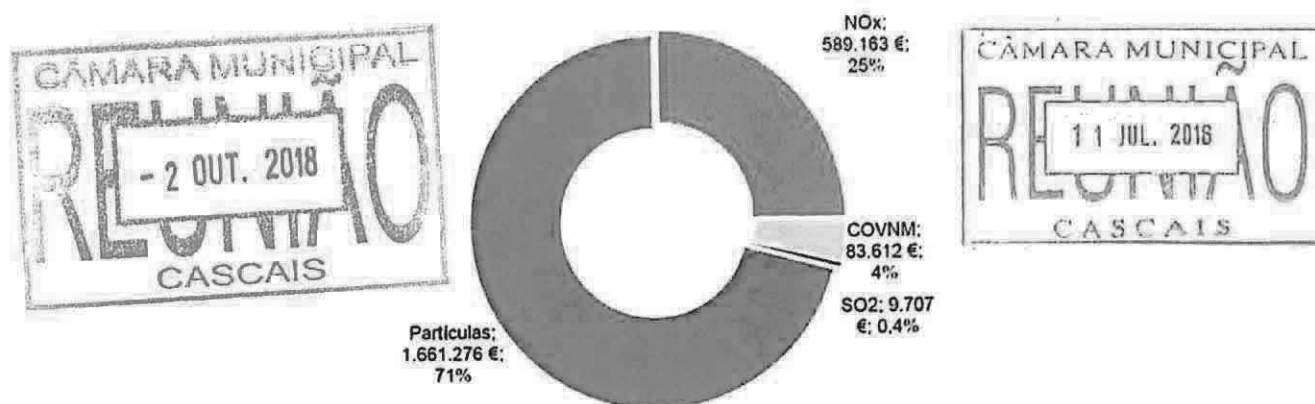


Figura 32. Percentagem de emissões e impactes financeiros dos poluentes atmosféricos
Fonte: ETAC – Dossier 5, 2010

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

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

4.1.2 Objetivos e definição da estratégia

PAMUS | 1. Enquadramento

A análise desenvolvida em sede de diagnóstico coloca em evidência alguns dos aspetos-chave do sistema de mobilidade e transportes sobre os quais importa atuar, tendo em vista: (i) a superação de ineficiências que prejudicam o funcionamento e amigabilidade do sistema regional; (ii) a estruturação do território metropolitano, com consolidação das suas centralidades; (iii) a afirmação de um sistema regional de transportes energeticamente eficiente, ambientalmente mais sustentável e socioeconomicamente mais inclusivo e coeso; (iv) a afirmação de um sistema de transportes urbanos mais inteligentes e compreensíveis, que aposte, designadamente na incorporação de novas tecnologias; (v) a promoção da equidade e coesão social e territorial, da eficiência económica da mobilidade de pessoas e mercadorias e da sustentabilidade ambiental da AML.

A superação destes grandes desafios concorre de forma relevante para a concretização do modelo de ordenamento do território referenciado no PROT-AML, designadamente no que se



refere à organização do sistema metropolitano de transportes. Neste domínio, importa recordar que o PROT-AML considera que o território metropolitano “dispõe já de um apreciável sistema de infraestruturas e equipamentos de transportes”, reconhecendo “a debilidade e descoordenação do sistema de transportes na Região [o que] constitui uma das principais fragilidades. Não existe coordenação intermodal e vem prevalecendo o TI, com consequências nocivas no funcionamento da AML, na qualidade de vida das pessoas e no ordenamento do território. Nos transportes de mercadorias persistem também debilidades que urge ultrapassar” (MAOT, 2004: 9).

Tendo em conta que a “*otimização do sistema de mobilidade salienta imperativos de melhoria do funcionamento da rede de transportes públicos e de introdução de soluções inovadoras ditadas por objetivos de promoção da sustentabilidade*” (AML, 2015: 84), a “Estratégia Integrada de Desenvolvimento Territorial da Área Metropolitana de Lisboa 2014-2020” procedeu à identificação dos principais constrangimentos, sendo de salientar: (i) a persistência de indefinições e constrangimentos decorrentes do ordenamento do território; (ii) a necessidade de adoção de soluções sustentáveis de mobilidade nos planos económico, financeiro, ambiental e social; (iii) as debilidades nas ligações interurbanas; (iv) a excessiva dependência em relação ao TI e a idade da frota de transporte público coletivo rodoviário (TPCR), com consequências ao nível das emissões de GEE; (v) as debilidades ao nível da integração tarifária e bilhética, afetando a intermodalidade do sistema; (vi) a necessidade de impulsionar a criação de condições de suporte à banalização da utilização dos modos suaves.

Face ao exposto e considerando as orientações das políticas nacionais e europeias no domínio da mobilidade, bem como os desafios que a região enfrenta nos domínios da mobilidade, são definidos seis objetivos estratégicos para o sistema de transportes e mobilidade da AML. Estes objetivos enquadram também os projetos/ações agora propostos pelos municípios no âmbito do PORL 2020, cuja implementação deverá concorrer para a sua concretização, mas que perspetivam um nível de atuação mais alargado.

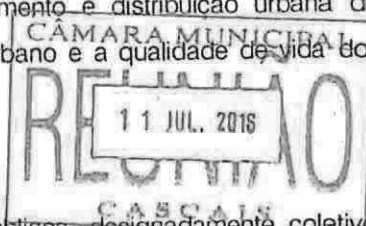


Os objetivos estratégicos são os seguintes:

- Adequar a oferta de transporte público coletivo às necessidades de mobilidade, vista como um direito da população, através da criação de corredores dedicados de transportes públicos em áreas de forte concentração de procura, da adequação da oferta existente aos níveis de procura atual e potencial no território metropolitano; da estruturação da oferta nos territórios de baixa densidade, designadamente, através de transporte flexíveis;
- Assegurar um modelo de financiamento do investimento e da exploração do sistema de transportes, que seja coerente com o seu valor e a importância estratégica social, económica, territorial e ambiental;



- Melhorar as condições de intermodalidade, potenciando as diferentes dimensões (integração física e funcional, lógica, tarifária e bilhética) promovendo uma lógica coordenada de funcionamento em rede;
- Reforçar a quota de utilização dos modos suaves nas deslocações de curta distância e no acesso ao transporte público, como forma de minimizar a dependência em relação aos modos motorizados, com os subseqüentes ganhos energéticos e ambientais;
- Implementar medidas de gestão da mobilidade (e.g. medidas indutoras da melhoria da eficiência da utilização do TI e campanhas de sensibilização para utilização do TP e dos modos suaves, entre outras);
- Implementar soluções de logística urbana e de micrologística que melhorem a eficiência energética e ambiental das operações de abastecimento e distribuição urbana de mercadorias, valorizando a qualidade do ambiente urbano e a qualidade de vida dos núcleos urbanos da AML.



PAMUS | 2. Melhorar a oferta de transporte público coletivo

A estratégia de intervenção no domínio dos transportes públicos, designadamente coletivo, deverá atender às especificidades do território metropolitano, procurando implementar soluções de transporte adaptadas aos níveis de procura (atual e potencial) e que contribuam para um maior desempenho do sistema de TP, nomeadamente através da:

- Implementação de sistemas de transporte coletivo em sítio próprio que estruturam corredores de procura elevada e contribuam para a consolidação do modelo de ordenamento territorial preconizado para o território metropolitano.
- Implementação de soluções de transporte flexíveis, que, complementando a necessária oferta de transporte público coletivo e regular, assegurem as necessidades de transporte da população residente em territórios mais rurais com menores densidades populacionais, e/ou em períodos de procura reduzida.
- Adequação da oferta aos níveis de procura registados em algumas áreas da AML em que se verifique a necessidade de proceder a ajustes na organização dos serviços.
- Implementação de serviços de transporte urbano nos principais aglomerados urbanos de média dimensão e em articulação com o sistema de transportes interurbanos.
- Concretização/expansão de corredores BUS em meio urbano que contribuam para o aumento da velocidade comercial dos serviços e para o desempenho do sistema.

A prossecução deste conjunto de linhas de intervenção deverá conduzir ao aumento da eficiência e equidade socio-territorial do funcionamento do sistema de transportes, tendendo a contribuir para: (i) reforçar a articulação modal e, desta forma, promover uma lógica de funcionamento em rede do sistema, potenciadora da geração de sinergias e complementaridades entre modos de

transporte: (ii) reduzir a dependência em relação ao TI, com reflexos numa repartição modal mais favorável ao TP, na redução das emissões de GEE do sistema regional de transportes e na redução dos níveis de congestionamento na AML; (iii) reduzir os tempos de espera e de transbordo entre serviços/modos de transporte; (iv) diversificar a oferta de serviços, permitindo uma planificação informada dos percursos mais adequada às suas necessidades de deslocação; (v) melhorar as condições de conforto e segurança na utilização do sistema de transportes.

As diretivas europeias e o novo Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP) apontam para que, no período que poderá ir no máximo até finais de 2019, sejam contratualizados com diversos operadores os serviços de transporte público rodoviário de passageiros, pelo que esta poderá constituir uma oportunidade para a implementação de uma nova organização da rede de TP da AML.

PAMUS | 3. Reforçar a intermodalidade do sistema de transportes

A melhoria das condições de suporte à intermodalidade, nas suas diferentes dimensões (i.e. integração física e funcional, integração tarifária e bilhética, comunicação e informação ao público), constitui um aspeto determinante do aumento da eficiência do funcionamento do sistema de transportes, pelo que a estratégia de intervenção assenta nas seguintes linhas de intervenção:

- Construção/requalificação da rede de interfaces intermodais, nomeadamente através da melhoria das condições de acesso para os modos pedonal e ciclável, da construção de parques de estacionamento junto às interfaces ou de parques periféricos aos principais aglomerados urbanos e da modernização de algumas das interfaces;
- Reforço da integração tarifária do sistema de transportes, pela integração da generalidade dos operadores no sistema do passe intermodal e o estudo de um novo sistema tarifário intermodal;
- Reforço da implementação das soluções de bilhética integrada, através da generalização da integração dos títulos no suporte Lisboa Viva e expansão deste suporte a outros serviços de mobilidade (i.e. estacionamento);
- Implementação de sistemas de informação ao público, nomeadamente através da implementação de sistemas de informação em tempo real.

No que respeita à integração física e funcional, as interfaces de transporte constituem-se como nós fundamentais na articulação entre os diferentes subsistemas. No território metropolitano importa agir no sentido de (i) construir algumas interfaces periféricas que contribuam para a redução do tráfego e estacionamento nos principais aglomerados urbanos e, simultaneamente para a utilização do sistema de TP metropolitano; (ii) requalificar interfaces através da modernização das infraestruturas e melhoria das condições de intermodalidade entre os

diferentes modos e serviços de transporte, aumentando a comodidade e segurança dos passageiros e a melhoria da integração urbana destes equipamentos.

Neste último caso englobam-se intervenções diferenciadas em função da tipologia de problemas das interfaces, sendo que estas deverão incidir sobre: o reforço do estacionamento através da construção ou aumento de parques de estacionamento de apoio; requalificação das acessibilidades pedonais e cicláveis na envolvente criando assim condições para o aumento da quota de utilização destes modos nas deslocações de e para estas infraestruturas; requalificação/modernização das mesmas para aumento do conforto dos passageiros e disponibilização de novos serviços de apoio.

No que concerne ao tarifário, de forma progressiva e sustentável, o sistema deverá tender para a integração do território metropolitano nas coroas dos passes intermodais e à redução do número de títulos existentes que não só dificultam a inteligibilidade do sistema, como agravam o custo das viagens em especial as que implicam a realização de transbordos. O reforço da integração tarifária é um aspeto fulcral para a compreensão e atratividade do sistema de transportes público coletivo e para o crescimento da quota de utilizadores, pelo que se deverá constituir como uma aposta estratégica.

Isso passará, também e indispensavelmente, por um modelo de financiamento do investimento e da exploração que omita o valor estratégico e o caráter de interesse público que devem presidir a um sistema de transportes metropolitano racional e equitativo.

Em relação à integração bilhética, tem-se assistido à gradual expansão da implementação do sistema de bilhética VIVA nos operadores da AML e outros serviços de mobilidade como é o caso do estacionamento. Ainda que a maioria dos operadores de TP já tenha introduzido este suporte, a sua adoção pode ser potenciada através da generalização da sua utilização pelos operadores de TP da AML, como também pela utilização do Lisboa VIVA/VIVA Parking nas interfaces e zonas de estacionamento tarifado/a tarifar na AML e em sistemas de bicicletas de utilização partilhada.

No domínio da informação ao público, as intervenções deverão privilegiar a afirmação de um sistema de transportes mais inteligível, permitindo aos clientes regulares e não regulares, uma fácil compreensão dos percursos, horários e custo (i.e. tarifas em vigor e opções existentes em matéria de títulos de transporte), assim como as diferentes alternativas possíveis para realizar a viagem pretendida.

Desta forma, reconhece-se que os sistemas de informação ao público apresentam fragilidades. A disponibilização de informação por operador em detrimento de diagramas integrados de rede (incluindo os modos ferroviário, fluvial, TPCR e táxis), a ausência de plantas da envolvente às

interfaces/terminais rodoviários (com a localização dos principais equipamentos/polos atratores) ou a escassez de painéis informativos em tempo real (sobretudo fora da cidade de Lisboa) são exemplos das lacunas existentes neste domínio.

Com o objetivo de melhorar a informação ao público é proposta a prossecução das seguintes linhas de intervenção:

- Dotar as interfaces e paragens de TP com informação adequada sobre os serviços disponibilizados, em articulação com a melhoria das condições de comodidade e segurança destes equipamentos;
- Disponibilizar diagramas integrados da oferta de TP nas interfaces e principais paragens de TPCR;
- Disponibilizar plantas da envolvente às interfaces;
- Disponibilizar sistemas de informação em tempo real na generalidade das interfaces e nas principais paragens de TPCR.

PAMUS | 4. Reforçar a quota de utilização dos modos suaves

Os modos suaves (pedonal e ciclável) podem assumir um papel relevante nas deslocações de curta distância, pelo que se preconiza a criação de condições para o incremento da utilização destes modos. Os benefícios daqui decorrentes envolvem, entre outros aspetos, a melhoria da eficiência energética e ambiental do sistema de transportes, a melhoria da qualidade do ambiente urbano (com a redução de emissões de poluentes e de ruído) e a promoção de estilos de vida mais ativos.

No que respeita ao modo ciclável, a generalidade dos municípios da AML têm vindo a realizar investimentos na criação de vias cicláveis. Não obstante, a sua extensão é ainda muito limitada, traduzindo-se em fragilidades, tais como a falta de continuidade dos percursos e de infraestruturas de apoio.

Face ao exposto, a aposta deverá incidir:

- Estruturação de uma rede ciclável intermunicipal articulada com redes municipais em meio urbano que estabeleça a ligação às principais interfaces de transportes. Esta rede deve ser complementada por equipamentos de apoio que tornem os percursos mais atrativos, cómodos e seguros, facilitando e promovendo as deslocações em bicicleta. Destacam-se os parqueamentos para bicicletas junto aos principais polos geradores/atratores e outros equipamentos de apoio (e.g. estações de reparação de bicicletas, bebedouros, bombas de ar fixas);

- Implementação de sistemas de bicicletas de utilização partilhada, tendo por base modelos de exploração que garantam a sustentabilidade económico-financeira destes sistemas;
- Promoção do modo ciclável nas deslocações casa/escola, por exemplo através da implementação de medidas como o Bilkebus.

No que diz respeito ao modo pedonal, considera-se que este tem potencial para se constituir como um modo mais relevante no suporte às deslocações em meio urbano, onde atualmente se realiza uma percentagem significativa de viagens de curta distância (inferiores a 1 Km). Como tal, preconiza-se:

- Requalificação/ expansão da rede pedonal estruturante o que implica por exemplo: intervenções de requalificação das infraestruturas pedonais, por forma a melhorar as condições de comodidade e segurança da circulação; reperfilamento de arruamentos por forma a alargar as infraestruturas pedonais e garantir uma efetiva continuidade de percursos; criação de áreas de valorização pedonal através da implementação de medidas de natureza regulamentar (e.g. criação de eixos pedonalizados, zonas de emissões reduzidas), complementadas com a introdução de medidas físicas de acalmia de tráfego (e.g. zonas de coexistência e zonas 30) e de requalificação do espaço público; criação de circuitos acessíveis, através da eliminação de barreiras arquitetónicas no espaço público que condicionam a mobilidade de cidadãos portadores de mobilidade condicionada;
- Promover as deslocações pedonais em percursos como casa/escola e compras e lazer, através de programas específicos de organização destas deslocações (i.e. Pedibus e Pedishopping).

PAMUS | 5. Implementar medidas de gestão da mobilidade

Neste domínio, e atendendo à elevada dependência em relação ao automóvel individual verificada na AML, com reflexos ao nível da eficiência energética, ambiental e de funcionamento do sistema (de que os congestionamentos e os níveis de emissões por parte do sistema de transportes são expressão maior), considera-se que deverá ser prosseguida uma política de implementação de medidas de gestão da mobilidade.

São várias as medidas e mecanismos passíveis de implementação neste contexto, considerando-se que no caso específico deste território deverá privilegiar-se as seguintes linhas de intervenção:

- Melhoria da gestão da utilização do TI;
- Elaboração e implementação de planos de mobilidade urbana sustentável;
- Sensibilização da comunidade para a utilização do TP e modos suaves.

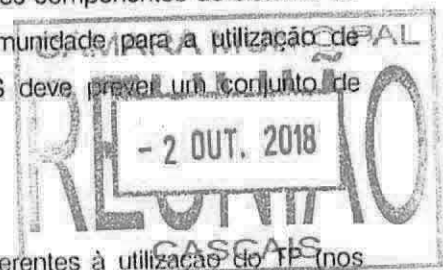
No âmbito da melhoria da gestão da utilização do TI, as políticas de estacionamento e de gestão do tráfego detêm um papel muito relevante enquanto elementos dissuasores da utilização deste modo. Com efeito, considera-se que a aposta deverá passar pela aposta:

- Melhoria das condições oferecidas pelas interfaces ao nível dos sistemas de P+R, tanto do ponto de vista do dimensionamento da oferta de estacionamento de longa duração, como ao nível tarifário, por forma a tornar estas soluções mais atrativas para os utentes;
- Implementação de sistemas inteligentes de gestão do estacionamento nos principais aglomerados urbanos, que permitam reduzir a procura de lugares de estacionamento e desta forma melhorar a fluidez de circulação e a qualidade do ambiente urbano;
- Implementação de soluções inteligentes de controlo de tráfego em meio urbano, que permitam mitigar os níveis de congestionamento e, bem assim, melhorar a fluidez da circulação;
- Incentivo à prática de carpooling através da disponibilização de uma plataforma informática comum que permita aos potenciais utilizadores manifestarem interesse em "partilhar" a viagem.

Em complemento ao PAMUS que se encontra em desenvolvimento, os municípios deverão promover a elaboração e implementação de planos de mobilidade sustentável de âmbito municipal e/ou intermunicipal. Estes documentos apresentam-se como peças complementares para um estudo mais detalhado e para operacionalização da estratégia do PAMUS no plano municipal e intermunicipal, possibilitando trabalhar com maior detalhe o conjunto de desafios, problemas e prioridades de intervenção identificados neste plano.

O incentivo à transferência modal, do TI para o TP e para os modos suaves, exige a conjugação de medidas de diferentes naturezas, incidentes sobre as diferentes componentes do sistema de transportes, nomeadamente ao nível da Sensibilização da comunidade para a utilização de modos de deslocação mais sustentáveis, pelo que o PAMUS deve prever um conjunto de campanhas a realizar tais como:

- A divulgação dos serviços de TP da AML;
- A sensibilização da comunidade para as vantagens inerentes à utilização do TP (nos planos energético, ambiental e económico);
- A sensibilização da comunidade para as vantagens de recurso aos modos suaves;
- A sensibilização da comunidade para os custos inerentes à utilização do TI (nos planos energético, ambiental, económico e da qualidade de vida em espaço urbano).



PAMUS | 6. Implementar soluções de Logística urbana e micrologística

Uma preocupação transversal na AML prende-se com a implementação de soluções inovadoras no domínio das operações de abastecimento e distribuição de mercadorias em meio urbano.

A mitigação dos problemas existentes pressupõe a atuação ao nível de:

- Organização do sistema de distribuição, incluindo a implementação de soluções inovadoras de logística urbana e micrologística;
- Ordenamento do estacionamento dedicado a operações de cargas e descargas;
- Regulamentação das operações de cargas e descargas;
- Regulamentação e fiscalização.



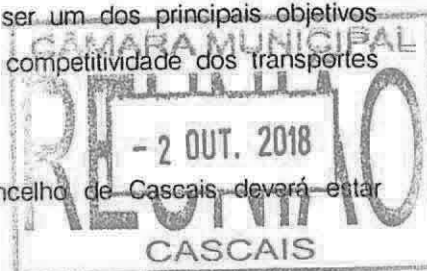
Enquadramento do PAMUS no concelho de Cascais

Os centros urbanos do concelho de Cascais encontram-se fortemente dependentes do TI, existindo diversos constrangimentos ao nível da acessibilidade e mobilidade da população, ao nível da qualidade do ar e ao nível da redução da poluição sonora.

A melhoria da qualidade ambiental nos centros urbanos, concretamente a redução das emissões de Gases com Efeito de Estufa (GEE) e do ruído, deverá ser um dos principais objetivos estratégicos para o território, assim como o incremento da competitividade dos transportes públicos e de modos de transporte não motorizados.

A estratégia para a mobilidade urbana sustentável do concelho de Cascais, deverá estar alicerçada nas seguintes medidas:

- Estruturação de corredores urbanos de procura elevada, nomeadamente, priorizando o acesso à infraestrutura por parte dos transportes públicos e dos modos suaves, criando nomeadamente corredores específicos "em sítio próprio";
- Incremento dos modos suaves (bicicleta e pedonal), através da construção de ciclovias ou vias pedonais;
- Investimentos em equipamento de sistemas inteligentes de controlo de tráfego rodoviário, tendo em vista a redução de GEE.



Neste contexto, respeitando a estrutura proposta pelo Portugal 2020 que propõe a definição da estratégia em Eixos, Medidas e Objetivos Estratégicos, o PAMUS assenta no seguinte eixo de intervenção central:

"Promover a mobilidade urbana sustentável assente numa estratégia de baixo teor de carbono."

Este eixo, cujo objetivo central é promover a melhoria da qualidade ambiental e o incremento da atratividade de modos alternativos ao transporte individual rodoviário de forma a diminuir o impacto ambiental da mobilidade urbana no concelho de Cascais, subdivide-se no seguinte conjunto de medidas e respetivos objetivos estratégicos:

■ **Medida 1.1. Reforço da rede de ciclovias e de vias pedonais**

Objetivo estratégico: Apoiar a mobilidade urbana sustentável e diminuir a dependência do automóvel criando uma rede de circuitos pedonais e cicláveis articulada com as interfaces e os serviços de transportes públicos.

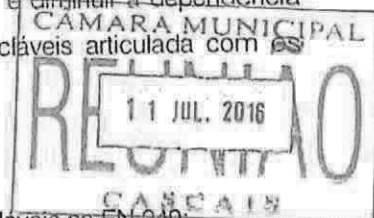
Prevêem-se nesta medida 2 ações:

- 1.1 Construção de acessibilidades pedonais e cicláveis na EN 249;
- 1.1.2 Implementação da rede ciclável estruturante concelhia (1ª Fase).

Estas ações permitirão reforçar a rede ciclável do concelho em 9 km, através do traçado proposto na EN 249, com cerca 4,2 km, sendo prioritária a execução do troço de ligação norte-sul com 1,3 km (até 2018), que promove a articulação das ARU de Carcavelos, de Rebelva, de S. Domingos de Rana, da Abóboda e de Trajouce e através da implementação da ciclovia urbana de ligação a quatro estações da CP (S. João - S. Pedro - Parede - Carcavelos), com um traçado de 4,8 km ancorado nas respetivas estações e caminho-de-ferro e desenvolvido sobretudo a norte da linha férrea. Este traçado prevê uma reorganização e regulamentação do tráfego automóvel, nomeadamente no que aos sentidos de circulação diz respeito, ao redimensionamento dos perfis viários, ao redimensionamento dos passeios, do estacionamento e o redesenho dos espaços verdes. A proposta constitui-se como uma alternativa à circulação na Av. Marginal, em modo suave, satisfazendo as deslocações de proximidade, subtraindo no possível a deslocação em viaturas privadas e afirmando-se como mais uma nova alternativa de mobilidade. Serão desenvolvidos o Estudo Prévio e Anteprojecto da ciclovia urbana de ligação a quatro estações da CP (S. João - S. Pedro - Parede - Carcavelos), assim como o Estudo de Modelo de Organização e Exploração para um Sistema de Mobilidade Ciclável por Patamares no concelho de Cascais, com o objetivo de promover a mobilidade ciclável nas áreas urbanas do interior do concelho, tendo em consideração a orografia do território e um serviço de partilha e de utilização pública de bicicletas para deslocações de proximidade e de curta distância.

■ **Medida 1.2. Estruturação de corredores urbanos de procura elevada no concelho de Cascais**

Objetivo estratégico: Promover a implementação uma rede de mobilidade assente no sistema de Transporte Público em Sítio Próprio (TPSP), de forma a dotar o concelho das



infraestruturas necessárias para a criação de uma oferta adequada de soluções de transporte público, capazes de inverter comportamentos que privilegiam a utilização do transporte individual, promovendo a diminuição de emissões poluentes, de níveis de ruído, de gastos energéticos e de degradação generalizada do espaço urbano, dando corpo ao conceito de "Eco mobilidade".

Prevê-se para esta medida 1 ação:

- 1.2.1 Implementação do sistema de Transporte Público em Sítio Próprio (TPSP) - 1ª Fase

Esta ação formalizará a implementação da 1ª fase da rede de TPSP no concelho de Cascais, através da adaptação de vias existentes para a passagem do traçado de base.

iii Medida 1.3. Minimização do impacto do tráfego rodoviário no meio urbano

Objetivo estratégico: Diminuir os constrangimentos provocados pelos fluxos de tráfego na rede de mobilidade do concelho, contribuindo ativamente para a redução de Gases de Efeito de Estufa (GEE) e para a melhoria do ambiente urbano, através da implementação de um sistema de gestão inteligente de circulação rodoviária.

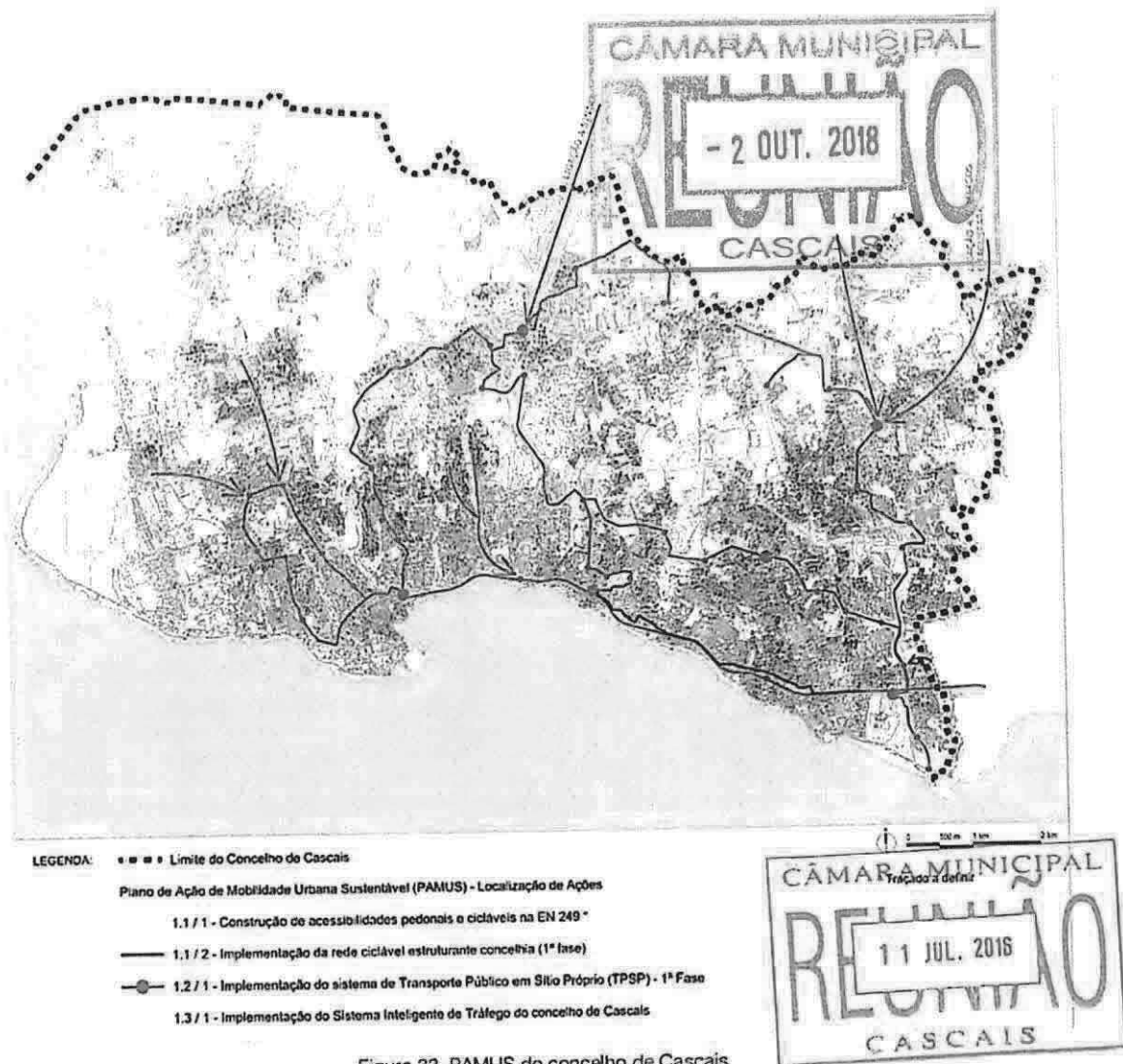
Prevê-se para esta medida 1 ação:

- 1.3.1 Implementação do Sistema Inteligente de Tráfego do concelho de Cascais

Esta ação permitirá criar um sistema de gestão inteligente de circulação rodoviária, de informação aos utilizadores em tempo real, de sinalização de mensagem variável, de gestão da procura e oferta de estacionamento, de controlo de acessos e de gestão das operações de cargas e descargas.

Estas ações encontram-se sistematizadas no cartograma abaixo apresentado (Figura 33)





Transporte Público em Sítio Próprio (TPSP) | Transporte Ligeiro de Superfície (TLS)

Uma proposta estratégica para Cascais

A oferta de TP no concelho de Cascais, atualmente, assenta na linha ferroviária da CP e está vocacionada para garantir as acessibilidades deste concelho a Lisboa. Serve principalmente os residentes que trabalham em Lisboa nas suas deslocações pendulares: casa-trabalho-casa.

Na linha de Cascais, as deslocações internas no concelho por residentes são cada vez menores, uma vez que ao longo do tempo, a população se deslocou para o interior do concelho, deixando de utilizar esta infraestrutura nas suas deslocações diárias.

Os transportes públicos rodoviários atualmente estão orientados para ligar as áreas residenciais às estações do caminho-de-ferro. Também este modo de transporte serve prioritariamente os movimentos pendulares acima descritos. A oferta de TP existente está desadequada e muito antiquada às necessidades das deslocações no concelho porque, por um lado os traçados foram

estão desenhados para servir principalmente as viagens pendulares para e de Lisboa e não as deslocações internas no concelho.

A oferta na área interior do concelho de Cascais é muito deficiente quanto às frequências fora das horas de ponta e a velocidade comercial é baixa. Além disto, o tarifário⁷ não está adequado à procura potencial e, de acordo com a evolução da população residente, verifica-se o aumento acentuado da densidade populacional do concelho, com especial relevância na freguesia de S. Domingos de Rana, o que justifica o reforço da oferta de TP no território.

No concelho de cascais, identificam-se os seguintes padrões em relação ao TI:

- O concelho de Cascais apresenta uma motorização de 600 veículos por 1000 habitantes que é muito superior à média europeia de 450/1000hab, que reflete o uso excessivo da utilização do TI;
- O número médio diário de viagens terminadas em Cascais ascende a 430.143 (ETAC), correspondendo 89% (285.485) ao TI, 16% (68.513) ao TP e 15% (62.670) realizadas em modo suave (MS), sendo residual o uso dos outros modos de deslocação;
- O número médio de viagens diário por pessoa móvel é de 2.27, e apenas 9% das pessoas não realiza viagens (população imóvel, TI), o que evidencia uma enorme necessidade de mobilidade da população, uma vez que os valores para quantitativos de comparáveis com Oeiras, Coimbra ou Funchal são 18%, 25% e 22% de TI, respetivamente.

Assim, pode-se concluir que o uso do TI é mais que uma tendência de uso crescente, uma necessidade absoluta devido à ausência de oferta de verdadeiro serviço público de transportes de qualidade, que sirva toda a população do concelho e não apenas uma parte desta que está cativa do uso de TP.

Por outro lado, o recurso ao uso do TI nas deslocações concelhias, tem enormes impactos no consumo excessivo de energia, na qualidade do ambiente urbano e no fluxo de tráfego, ao gerar poluição e congestionamentos diários (filas de trânsito e acidentes rodoviários).

Para inverter a tendência crescente do uso do TI no concelho de Cascais, há que apostar forte na reestruturação e integração dos diversos modos de TP, que passa pela implementação de um transporte de médio porte prioritário em vias dedicadas, um Transporte Público em Sítio Próprio (TPSP), que sirva por um lado as áreas de maior densidade de população ao transporte

⁷ Os passes combinados apenas servem para os autocarros de um circuito e não para todos os autocarros a operar na área deste concelho e são de "linha", a única alternativa económica.

ferroviário, e por outro que diminua as assimetrias da oferta entre as povoações do interior do concelho e as do litoral, garantido uma mobilidade cada vez mais sustentável e com consumos energéticos razoáveis (Figura 34).

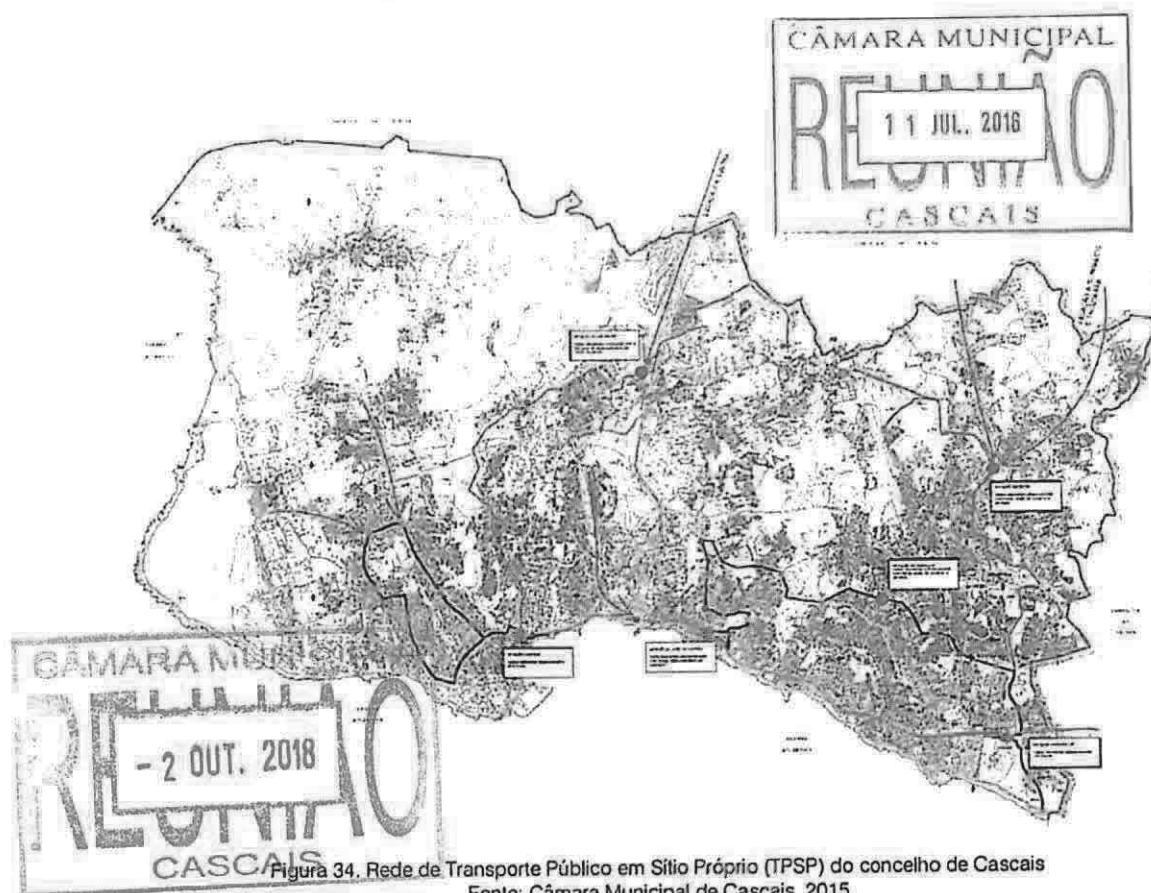


Figura 34. Rede de Transporte Público em Sítio Próprio (TPSP) do concelho de Cascais
Fonte: Câmara Municipal de Cascais, 2015

As primeiras abordagens à reestruturação dos TP em Cascais foram feitas no ETAC e no estudo da implementação de um Transporte Ligeiro de Superfície (TLS). No ETAC estão definidas as principais linhas de orientação a implementar nos próximos anos ao nível das acessibilidades e da mobilidade. A caracterização da situação existente da procura e da oferta, permitem fundamentar e calendarizar as decisões e as opções político-financeiras necessárias à reestruturação e integração dos TP no concelho, melhorando muito a quantidade e qualidade da oferta de TP. Com a implementação de uma rede integrada de transportes públicos será possível diminuir drasticamente a emissão de poluentes até 2045, cujo objetivo se aproxima de uma redução até 40% das cargas atuais.

O estudo TLS prevê no ano de arranque servir 22.000 a 32.000 passageiros e no ano cruzeiro estabilizar em 72.000. A área de influência servida representa 40% ou seja 73.400 habitantes, 80% do setor terciário, 19% do secundário e 1% do setor primário.

Para a sua concretização, tendo em conta que a sua implementação será feita em zona urbana fortemente urbanizada e já consolidada, o investimento na requalificação urbana é decisivo e ascenderá a cerca de 100 milhões de euros, representando cerca de 1/3 a 1/2 do investimento total. O material circulante poderá vir a ser semipesado (tipo elétricos de Algés) ou recorrendo ao uso de autocarros com elevada capacidade e frequência, circulando quando possível em vias dedicadas. As novas vias previstas (VLS, VLN, entre outras), já preveem as vias dedicadas para o TPSP-TLS.

Com uma extensão prevista de 23.4 Km ligará as estações ferroviárias de Cascais a Carcavelos, passando pelo hospital, Cascais-shopping, S. Domingos de Rana, entre outros, ligando quase todas as povoações do concelho.

A área urbana a requalificar é de 435.000 m², a linha terá 39 estações, com 57 minutos gastos no percurso total e com um mínimo de 24 veículos a operar, com uma frequência máxima de 6 minutos.

O traçado previsto é coerente do ponto de vista de estruturação do território, com benefícios sociais evidentes e a sua implementação é uma necessidade para induzir uma nova repartição modal mais equilibrada, pelo que este modo de transporte pode ser a solução para reformular a mobilidade e ainda representar uma ótima oportunidade para requalificar os espaços públicos. Por outro lado, a avaliação financeira do projeto é positiva⁸, garantindo a sustentabilidade da operação.

Uma vez que o Governo Central retirou do seu plano de investimentos a construção da Via Variante à EN 249-4 e esta via seria decisiva para descongestionar a atual EN 249-4, a implementação do TPSP torna-se urgente e decisiva para minimizar os impactos provocados pela decisão tomada⁹.

Os custos da mobilidade internos e externos serão reduzidos muito substancialmente, estando este investimento alinhado com a Estratégia 2020, definida pela UE, e como tal parte dos investimentos poderão vir a ser comparticipados.

Linhas de TPSP a desenvolver e sua fundamentação

A implementação de um verdadeiro TP no concelho de Cascais, passa pelo aumento da oferta entre os vários modos de transporte e a racionalização dos circuitos internos no concelho.

⁸ Estima-se que os ganhos indiretos do TLS (TREMO - Relatório de avaliação final) sejam positivos em cerca de 20 milhões de euros anuais.

⁹ Por esta razão, o envolvimento do Governo Central nos custos de investimento do TPSP-TLS, fará todo o sentido.

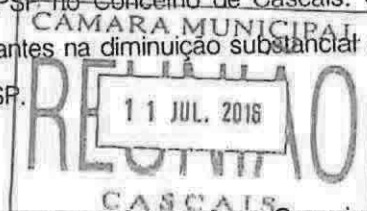


Antes de mais, será necessário alterar o "objetivo" dominante do TP orientado para servir os movimentos pendulares para Lisboa, para um sistema de TP que sirva prioritariamente as deslocações internas no concelho, para além de continuar a garantir as deslocações interconcelhias.

Um segundo objetivo será diminuir os custos energéticos e os custos externos das deslocações, invertendo a tendência dominante e crescente para a utilização do TI em detrimento do TP e Modos Suaves (MS), nas deslocações em Cascais.

A implementação do TPSP será determinante para atingir a médio prazo estes objetivos uma vez que a reserva de espaços próprios ou prioritários para a circulação de TP irá permitir aumentar a capacidade de transporte individual dos novos veículos, aumentar substancialmente a sua velocidade comercial, a sua frequência, a sua comodidade e diminuindo simultaneamente os Custos Diretos e Externos nas deslocações diárias.

A diminuição do consumo energético nas deslocações é uma das prioridades da Estratégia 2020 e como tal uma oportunidade para a implementação do TPSP no Concelho de Cascais. Os fundos comunitários podem vir a ser mobilizados e determinantes na diminuição substancial do esforço financeiro público necessário à implementação do TPSP.



Linha L1

A linha L1 representa o troço da atual linha ferroviária de Cascais entre Carcavelos e Cascais. O TPSP neste troço tem como objetivo implementar uma filosofia de um "metro de superfície" com vocação urbana, de grande comodidade, frequência e regularidade. A vocação da linha da CP de transporte interconcelhio é deslocalizada da estação de Cascais para Carcavelos, construindo um interface multimodal nesta estação, tirando partido das acessibilidades, estacionamento e das infraestruturas ferroviárias existentes neste local. A linha ferroviária comportará, ao todo, três terminais de interface multimodal localizados em Cascais, S. João do Estoril e Carcavelos, integrando as valências de serviços de transportes, comercial, estacionamento e ligação à rede de TPSP. Concentrando os maiores fluxos de passageiros nestes três interfaces será possível permitir aumentar substancialmente a comodidade e rapidez das ligações Cais do Sodré a Cascais, permitindo a implementação de um comboio semidirecto com paragens em Alcântara, Algés, Oeiras, Carcavelos, São João do Estoril e Cascais. Serão estas estações que irão garantir a interligação dos interfaces a norte do concelho, permitindo ligações com elevada frequência e velocidade comercial de: (1) Cascais / Alcabideche; (2) São João do Estoril / Alcabideche; (3) Matarraque / Abóboda; (4) Carcavelos / Abóboda; e (5) Matarraque / Alcabideche. Para além dos referidos interfaces multimodais serão também considerados dois interfaces de 2ª hierarquia a localizar no Estoril e Parede com vocação mais local servido a população a sul junto à linha.



Linha L2

A linha L2 será uma linha de TPSP a constituir de raiz, compreende o troço entre Carcavelos e São João do Estoril, ligada ao sistema de transportes de autocarros de TP. Irá servir toda a população a Sul da A5, abrangendo Carcavelos, Rebelva, São Domingos de Rana, Matarraque, Murtal e Caparide, Alaparia, Livramento, Bicesse, Galiza, Fim do Mundo e Alto de São João do Estoril. Trata-se de uma linha urbana que pretende promover as ligações transversais entre as povoações, hoje só possível em TI. Com o rebatimento na linha L1, irá garantir todas as ligações das povoações a sul da A5 na zona nascente do concelho.

Linha L3 (L3.1, L3.2 e L3.3)

A linha L3.1 irá ligar Manique a Carcavelos, servindo toda a zona nascente do concelho, com possibilidades de ligar através da linha L3.3 ao concelho de Oeiras. O TPSP, com um interface na Abóboda, irá garantir as ligações às carreiras de Oeiras, ligando Trajouce, Talaíde, Manique, Tires e ainda à Praia de Carcavelos. O ramal L3.2 ligará o Aeródromo a toda a rede de TPSP. A sul a ligação às linhas L1 e L2 vão garantir as ligações a todo o concelho.

Linha L4

A linha L4 irá articular a zona poente, ligando Manique a Cascais, passando pelo Bairro da Cruz Vermelha, Cascais-Shopping, Alcabideche, Hospital, Alvide, Fontainhas e Cascais, ligando-se à linha L1 no interface de Cascais e através desta a todas as localidades do concelho. No futuro esta linha pode vir a ser ligada ao concelho de Sintra em TPSP, potenciando os fluxos entre os dois concelhos. A longo prazo será possível ligar as linhas L4 e L3.1 através do Viaduto de Manique que, em articulação com a linha L1, pode vir a funcionar como uma única linha TPSP (L4, L3.1 e L1), circundando todo concelho de Cascais.

Linha 5

A linha L5 estabelecerá a ligação entre o Alcoitão/Alcabideche poente e São João do Estoril articulando-se com as linhas L2 e L4. Conjuntamente com as linhas L3 e L4 constituirá um dos três eixos norte/sul de rebatimento sobre a linha L1-(linha ferroviária de Cascais).

Linha 6

A linha L6 consubstanciar-se-á num anel localizado na zona ponte de Cascais servindo os utentes com destino ao terminal intermodal da estação ferroviária de Cascais (linha L1) e que se articula com a linha L4. A linha L6 aproveita o traçado da 2.ª Circular e ligará a zona da Torre (antiga Praça de Touros) ao Mercado de Cascais, ligando-se à linha L1 no interface existente e através desta a todas as localidades do concelho.



Rede ciclável estruturante do concelho de Cascais

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

A implementação de rede ciclável concelhia visa promover a mobilidade sustentável e a redução de emissões de carbono para atmosfera (programa carbono zero) nos principais núcleos urbanos.

Os traçados da rede estruturante concelhia, a desenvolver ao longo de uma extensão total aproximada de 112 km, serão formalizados através de corredores cicláveis segregados e diferenciados do espaço viário e pedonal, e terão associados equipamentos de apoio tais como, zonas de estacionamento de bicicletas, áreas de descanso e ensombramento e zonas de estacionamento na envolvente das estações de caminho-de-ferro e de equipamentos públicos.

A implementação da rede permitirá criar ligações preferenciais entre áreas residenciais e áreas com concentração de emprego, equipamentos coletivos e interfaces de transporte coletivo, constituindo uma alternativa às deslocações diárias de proximidade da população residente no território (Figura 35).

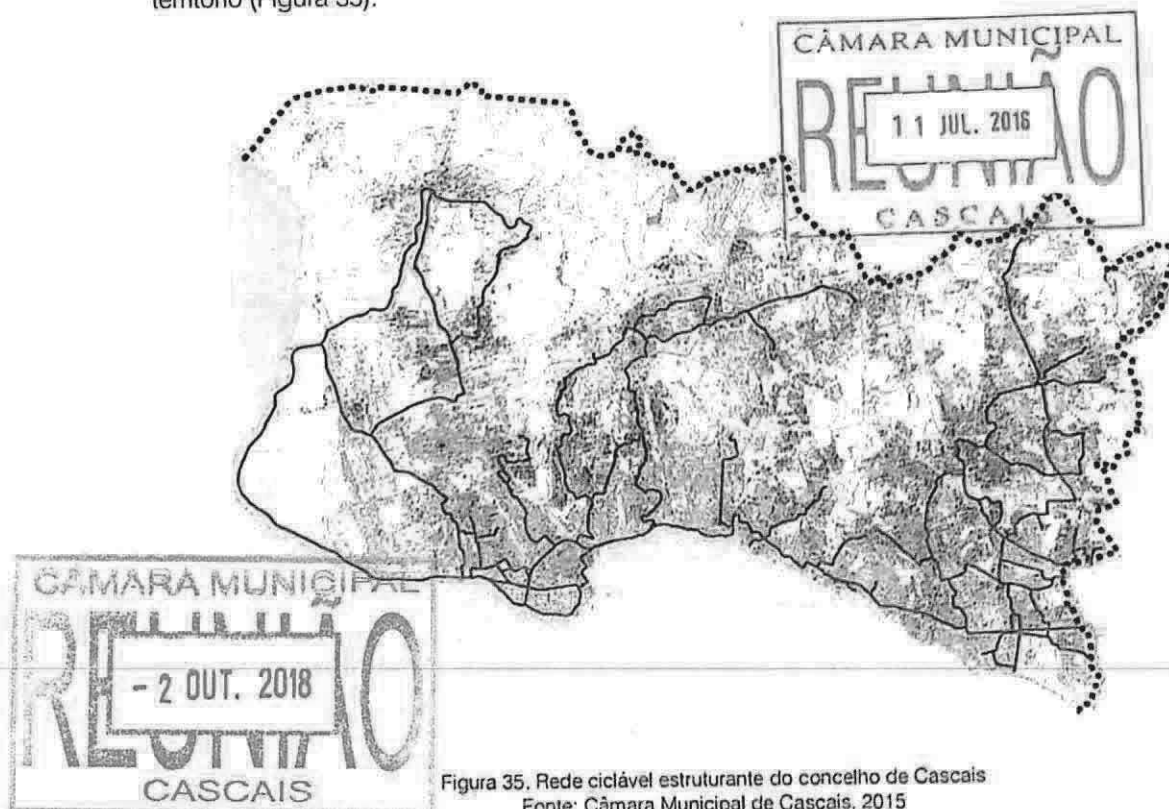


Figura 35. Rede ciclável estruturante do concelho de Cascais
Fonte: Câmara Municipal de Cascais, 2015

4.1.1.3 Identificação dos investimentos a desenvolver

Os investimentos a desenvolver encontram-se sistematizados na tabela seguinte, juntamente com a respetiva calendarização, estimativa de custos, fontes de financiamento, e entidades/autoridades responsáveis e intervenientes.

Objetivo Temático	Prioridade de Investimento	Designação	NIF Promotor	Promotor	Investimento total	Ano de Início	NUTSIII	Freguesia	% Imputação
4	4.5.	1.1.1 - Construção de acessibilidades pedonais e cicláveis na EN 249	505187531	Município de Cascais	400.000 €	2015	AML	União de Freguesias de Carcavelos e Parede S. Domingos de Rana	100%
4	4.5.	1.1.2 - Implementação da rede ciclável estruturante concelhia (1ª Fase)	505187531	Município de Cascais	1.504.516 €	2015	AML	Todas	100%
4	4.5.	1.2.1 - Implementação do sistema de Transporte Público em Sítio Próprio (TPSP) - 1ª Fase	505187531	Município de Cascais	1.500.000 €	2015	AML	Todas	100%
4	4.5.	1.3.1 - Implementação do Sistema Inteligente de Tráfego do concelho de Cascais	505187531	Município de Cascais	100.000 €	2015	AML	Todas	100%

Tabela 7. Quadro de investimentos PAMUS

Fonte: SPI, 2015



No que se refere às metas / resultados esperados prevêem-se alcançar os seguintes:

PI	Medidas	Indicador de realização		Indicador de resultado			
		Indicador	Meta 2018	Meta 2023	Indicador	Meta 2018	Meta 2023
4.5.	1.1. Reforço da rede de cicloviárias e de vias pedonais	Vias dedicadas às mobilidades suaves ou à redução de emissões de carbono (Km)	1,3 km	9 km	Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa (Ton/CO2)	230 215 Ton/CO2	221 295 Ton/CO2
4.5.	1.2. Estruturação de corredores urbanos de procura elevada no concelho de Cascais	Vias dedicadas às mobilidades suaves ou à redução de emissões de carbono (Km)	1,3 km	9 km	Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa (Ton/CO2)	230 215 Ton/CO2	221 295 Ton/CO2
4.5.	1.3. Minimização do impacto do tráfego rodoviário no meio urbano	Vias dedicadas às mobilidades suaves ou à redução de emissões de carbono (Km)	1,3 km	9 km	Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa (Ton/CO2)	230 215 Ton/CO2	221 295 Ton/CO2

Tabela 8. Resultados esperados PAMUS

Fonte: SPI, 2015



As fichas síntese do PAMUS encontram-se no ponto 8.1 (Anexos) do documento.

4.2 Componentes do Plano de Ação de Regeneração Urbana

4.2.1 Objetivos estratégicos

Enquadramento

Os objetivos estratégicos do Plano de Ação de Regeneração Urbana (PARU), a uma escala mais alargada, decorrem do quadro de objetivos estratégicos definidos no âmbito da delimitação das ARU e elaboração das respetivas operações de reabilitação urbana (ORU) atualmente em desenvolvimento para o concelho, e culminam na ambição de fomentar uma melhoria efetiva do ambiente urbano, através da regeneração, reabilitação e valorização do tecido edificado e do espaço público envolvente com vista à promoção de melhores condições urbanas e ambientais que contribuam para atrair e fixar população e atividades económicas.

As intervenções com o objetivo de conservar e reabilitar tecidos urbanos são muito recentes, em contraponto ao que se verificou até à segunda metade do século XX, em que a prática da conservação incidiu quase exclusivamente sobre monumentos históricos. Com efeito, só recentemente se consolidou a preocupação para com a salvaguarda e a reabilitação destes tecidos, e, sobretudo, para que a reabilitação alargasse o seu âmbito a todas as áreas da cidade, históricas ou não.

A Estratégia Nacional para a Habitação¹⁰ (ENH), aprovada em 2015, inclui medidas concretas, específicas, de natureza operativa e cujas conclusões, no âmbito de diagnóstico efetuado, que neste documento parcialmente se transcreve, apontam para que os indicadores estudados revelem que à medida que aumentou a produção e oferta de habitações, estas foram ficando cada vez mais caras, divergindo acentuadamente da evolução do rendimento disponível das famílias portuguesas.

Paralelamente, a contração do mercado de arrendamento afastou o investimento da reabilitação do parque habitacional antigo, tendo contribuído para o aumento das rendas e para a redução da oferta de casas para arrendar.

Por outro lado, as políticas de promoção e financiamento à aquisição de habitação própria, que poderiam ter compensado a retração do mercado de arrendamento, acabaram por ter um efeito perverso, uma vez que o investimento público e privado que lhe esteve associado não serviu nem contribuiu para facilitar o acesso das famílias à habitação. Estas políticas promoveram a

¹⁰ Resolução de Conselho de Ministros nº 48/2015, de 15 de julho.

expansão de periferias urbanas, incrementando os movimentos pendulares casa-emprego e aumentando os consumos energéticos com os transportes.

No caso dos centros históricos, estas políticas aumentaram os custos de contexto, promovendo exclusivamente soluções muito onerosas na reabilitação de edifícios.

Face a estes dados, e, em geral, às reformas estruturais neste domínio aprovadas em anos mais recentes, sobretudo a partir da publicação do Regime Jurídico da Reabilitação Urbana (RJRU)¹¹ a reabilitação urbana constitui a estratégia adotada para o desenvolvimento de medidas de contenção dos perímetros urbanos.

A reabilitação urbana é uma das melhores soluções para povoar os centros urbanos das grandes cidades, apresentando inúmeras vantagens económicas e ambientais, nomeadamente, para quem procure um emprego nas cidades, de forma a evitar o uso de transporte privado e adaptando-se às alternativas de transporte urbanas.

É também vista como uma boa alternativa para atenuar o impacto economicamente negativo que a quebra da procura de novas construções provocou nas empresas do setor da construção civil e obras públicas, constituindo assim, uma excelente oportunidade a ser aproveitada pelas empresas do setor.

Através da reabilitação urbana revitalizam-se os centros urbanos devolutos permitindo manter o valor cultural que os edifícios antigos possuem e por consequência, manter a originalidades das cidades como também as oportunidades que a reabilitação urbana possa criar para as empresas com ligações ao setor da construção.

O novo RJRU encontra-se direcionado essencialmente para a vertente da degradação do edificado principalmente nos centros urbanos das grandes cidades, sendo por isso, fundamental que haja uma participação ativa e financeira dos particulares para que a reabilitação dos edifícios seja viável. De acordo com este regime jurídico, a reabilitação urbana é definida como "sendo a forma de intervenção integrada sobre o tecido urbano existente, em que o património urbanístico e imobiliário é mantido, no total ou em parte substancial, e modernizado através da realização de obras de remodelação ou beneficiação dos sistemas de infraestruturas urbanas, dos equipamentos e dos espaços urbanos ou verdes de utilização coletiva e de obras de construção, reconstrução, ampliação, alteração, conservação ou demolição dos edifícios".

¹¹ Decreto - Lei nº 307/2009, de 23 de Outubro.



É neste âmbito que a necessidade de reabilitar tem vindo a assumir uma relevância cada maior, podendo ser uma solução para atenuar diversos problemas económicos e ambientais, decorrentes das especificidades da atividade do sector da construção.

A reabilitação de edifícios apresenta inúmeras vantagens: em termos gerais, a nível social, com a ocupação dos centros das cidades e criação de acessos e parques urbanos, entre outros, de maneira a garantir um bom nível de qualidade de vida nos centros urbanos para as populações residentes. Vantagens a nível económico, sobretudo devido à quebra de novas construções em Portugal na última década, com impacto no sector da construção. Finalmente, vantagens ambientais, pela melhoria do ambiente energético no edificado.

A satisfação residencial e o uso efetivo dos espaços públicos de uma cidade pela sua população processam-se em função de múltiplos fatores. A própria configuração do espaço urbano não é neutra, tendo um alcance social, político, histórico e simbólico.

Assim, não só o modo como se planeia e constrói a cidade influencia o seu uso e a sua vivência, como qualquer alteração no tecido existente tem repercussões que ultrapassam o domínio físico, e que podem afetar de forma determinante e irreversível a estrutura social, cultural, funcional e económica desse mesmo território.

Após décadas de expansão dos aglomerados urbanos através de novas construções pretende-se ver reforçadas em Cascais as políticas públicas municipais tendo em vista a contenção dos perímetros urbanos e o desenvolvimento de mecanismos para o aumento da competitividade das áreas urbanas mais antigas através da recuperação dos edifícios degradados e na qualificação e modernização do espaço público.

Desta forma, a reabilitação e a regeneração urbana afirmam-se como uma das grandes prioridades, não só do ponto de vista do ordenamento do território, como nos planos social e económico.

O atual regime jurídico da reabilitação urbana estrutura as intervenções de reabilitação com base nas áreas de reabilitação urbana (ARU) cuja delimitação, da responsabilidade dos municípios, tem como efeito determinar as parcelas territoriais que justificam uma intervenção integrada, atribuindo mecanismos especiais e transitórios de estímulo ao investimento privado nestas áreas.

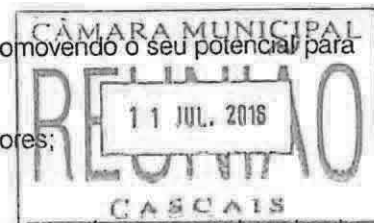
Com efeito, o conjunto de incentivos fiscais e financeiros, o regime especial na simplificação dos procedimentos de controlo prévio urbanístico constituem, em paralelo com o investimento municipal ao nível do tratamento do espaço público, estímulos fundamentais para a recuperação do edificado degradado assim como a revitalização das atividades económicas e sociais.



Estratégia

A presente estratégia de regeneração urbana, constitui um instrumento de orientação e de suporte para a definição das Operações de Reabilitação Urbana e enquadra seguintes objetivos estratégicos delineados no âmbito da delimitação das ARU:

- a. Promover a qualificação do edificado que se encontra degradado ou funcionalmente inadequado, melhorando as condições de habitação e de segurança contra risco sísmico e de incêndio;
- b. Articular o dever de reabilitação dos edifícios que incumbe aos privados com a responsabilidade pública de qualificar o espaço público, os equipamentos e modernizar as infraestruturas;
- c. Qualificar e integrar as áreas urbanas especialmente vulneráveis, promovendo a inclusão social e a coesão territorial;
- d. Recuperar espaços urbanos funcionalmente obsoletos, promovendo o seu potencial para atrair funções urbanas inovadoras e competitivas;
- e. Estabelecer um quadro de incentivos eficazes e mobilizadores;
- f. Fomentar a adoção de critérios de eficiência energética;
- g. Tornar os espaços públicos ou de uso coletivo inclusivos e acessíveis para todos, dando prioridade ao peão;
- h. Considerar o espaço público como fator essencial para reforço e valorização do património edificado e natural, assim como da memória do lugar;
- i. Promover e valorizar o património histórico-cultural como fator de identidade e competitividade;
- j. Intervir juntos dos proprietários, dentro do quadro regulamentar aplicável, face a imóveis devolutos, em particular os que se encontram em estado de abandono;
- k. Dinamizar o mercado de arrendamento, promovendo a diversidade etária e social da população residente nos centros urbanos;
- l. Contrariar o processo de desertificação dos centros urbanos, assim como controlar a tendência de terciarização;
- m. Assegurar uma coordenação adequada entre os diferentes intervenientes;
- n. Agilizar os procedimentos de controlo prévio, tendo em vista a redução dos custos de contexto.



Em termos de objetivos estratégicos do PEDU, pretende-se que o processo desencadeado pela formalização das ARU permita a dinamização e o fortalecimento de uma estrutura urbana qualificada, aglutinadora de novas funções inovadoras, regida por parâmetros de grande qualidade urbana e ambiental, focando-se na redução da poluição do ar e do ruído. Desta forma será possível criar condições para atrair novas funções urbanas, novas atividades produtoras de

emprego e novos residentes, potenciando o contributo dos aglomerados urbanos para o desenvolvimento de uma rede polinuclear que ultrapasse a dualidade litoral/interior do concelho e que permita a sua consolidação no sistema urbano da AML.

Neste contexto, respeitando a estrutura proposta pelo Portugal 2020 que propõe a definição da estratégia em Eixos, Medidas e Objetivos Estratégicos, o PARU assenta no seguinte eixo de intervenção central:

“Promover a qualidade do ambiente urbano e a dinamização sociocultural e económica do concelho de Cascais.”

Este eixo, cujo objetivo central é promover a vivência dos núcleos urbanos do concelho através da qualificação dos seus espaços públicos e edificado incentivando a instalação de novas atividades económicas e culturais., subdivide-se no seguinte conjunto de medidas e respetivos objetivos estratégicos:

■ Medida 2.1. Reabilitação e reconversão de edifícios

Objetivo estratégico: Reabilitar edifícios degradados, públicos e privados, promovendo a diversidade de usos e a dinamização do território, desde habitação, equipamentos de utilização coletiva a comércio e serviços.

Prevêm-se nesta medida 11 ações:

- 2.1.1 Reabilitação do edificado da ARU de Cascais,
- 2.1.2 Reabilitação do edificado da ARU do Estoril;
- 2.1.3 Reabilitação do edificado da ARU de Carcavelos;
- 2.1.4 Reabilitação do edificado da ARU de Caparide;
- 2.1.5 Reabilitação do edificado da ARU de Abóboda;
- 2.1.6 Reabilitação do edificado da ARU de Trajouce;
- 2.1.7 Reabilitação do edificado da ARU de Alcoitão;
- 2.1.8 Reabilitação do edificado da ARU de Alvide;
- 2.1.9 Reabilitação do edificado da ARU da Galiza;
- 2.1.10 Reabilitação do edificado da ARU de Rebelva;
- 2.1.11 Reabilitação do edificado da ARU de S. Domingos de Rana.



Estas ações de reabilitação de edificações inseridas nas ARU, estão particularmente vocacionadas para o apoio à reabilitação de edifícios privados.

■ Medida 2.2. Incremento e qualificação dos espaços públicos urbanos

Objetivo estratégico: Qualificar e criar novos espaços públicos no concelho, incluindo áreas verdes públicas de recreio e lazer, com especial ênfase nas zonas de maior

utilização, onde se concentra o comércio e serviços e se registam as mais intensas dinâmicas urbanas.

Prevêem-se nesta medida 12 ações:

- 2.2.1 Reabilitação de espaço público da Vila de Cascais;
- 2.2.2 Reabilitação de espaço público do Estoril;
- 2.2.3 Reabilitação de espaço público de Carcavelos;
- 2.2.4 Reabilitação de espaço público de Caparide;
- 2.2.5 Reabilitação de espaço público da Abóboda;
- 2.2.6 Reabilitação de espaço público de Trajouce;
- 2.2.7 Reabilitação de espaço público de Alcabideche;
- 2.2.8 Reabilitação de espaço público de Alcoitão;
- 2.2.9 Reabilitação de espaço público de Alvide;
- 2.2.10 Reabilitação de espaço público da Galiza;
- 2.2.11 Reabilitação de espaço público de Rebelva;
- 2.2.12 Reabilitação de espaço público de S. Domingos de Rana.



As ações de reabilitação dos espaços públicos estão associadas a ações de reabilitação do conjunto edificado das ARU.

Estas ações encontram-se sistematizadas no cartograma abaixo apresentado (Figura 36).



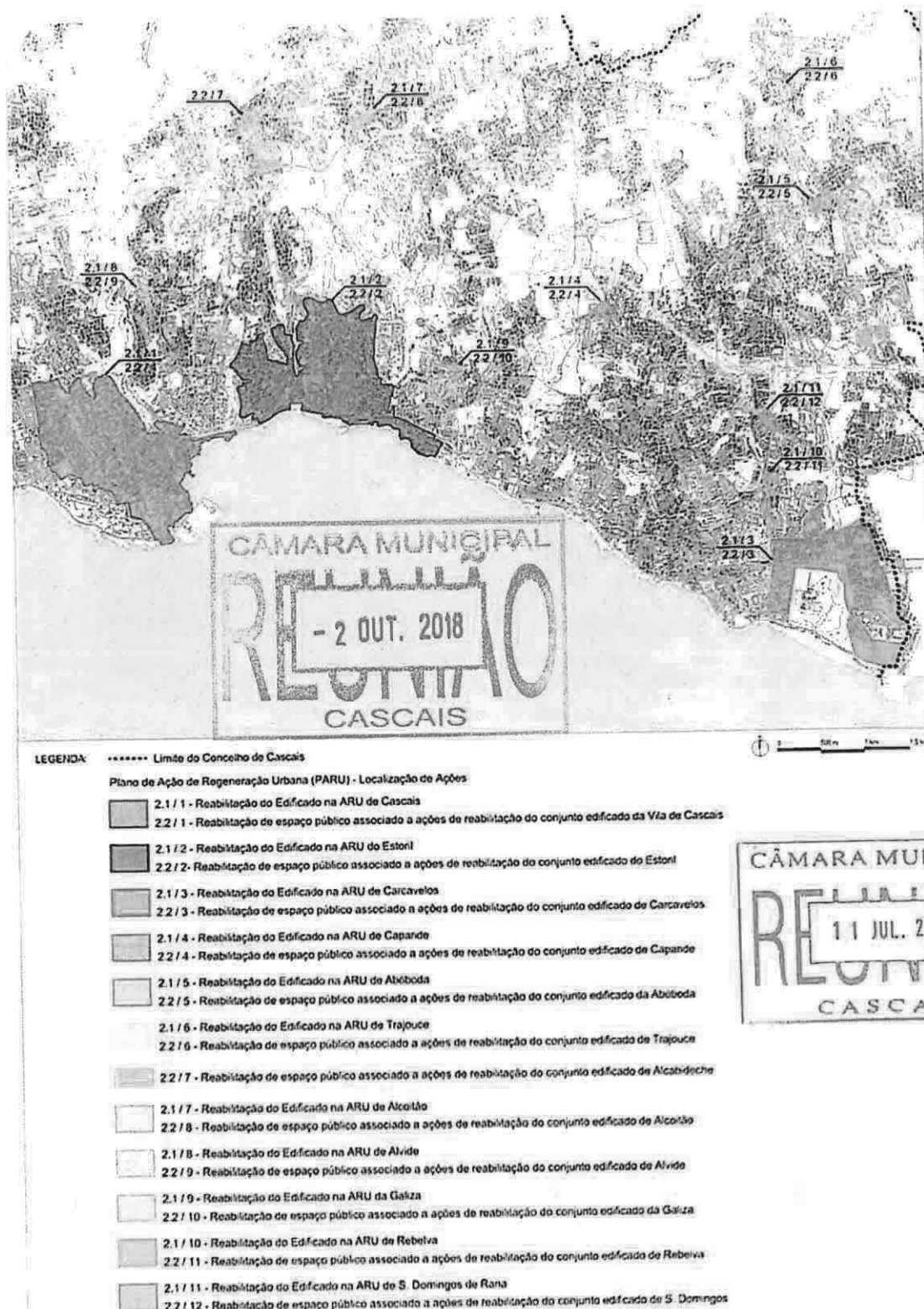


Figura 36. Planta de localização das ações do PARU

Fonte: SPI, 2015

Com vista a concretização da estratégia do PARU prevê-se o envolvimento da comunidade e das entidades responsáveis pela dinamização de funções urbanas estruturantes (comércio, serviços, equipamentos, etc.). Considerando as regras de elegibilidade das operações na presente PI, serão promotores das operações de regeneração urbana a Câmara Municipal de Cascais e entidades privadas.

A mobilização dos privados assume neste contexto uma importância de destaque uma vez que se prevê a alocação de uma parte de FEDER ao Instrumento Financeiro a criar (IFRRU). Sendo contudo necessário acautelar o prévio conhecimento das regras de funcionamento do mesmo e o papel da autarquia na validação dos pedidos dos proprietários de edifícios na ARU. Neste sentido, e independentemente de haver alocação de FEDER ao IFRRU, a mobilização dos privados para a reabilitação do seu património é uma das tarefas prioritárias da autarquia. Informar e apoiar os agentes privados será um fator crítico do sucesso do PARU.

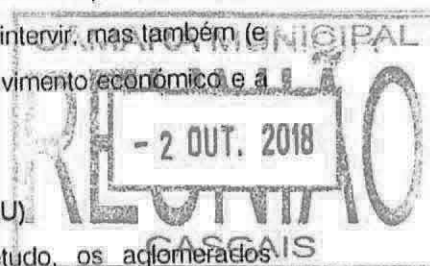
4.2.2 Planta de delimitação territorial do perímetro em que se pretende intervir

O RJRU define uma ARU como "a área territorialmente delimitada que, em virtude da insuficiência, degradação ou obsolescência dos edifícios, das infraestruturas, dos equipamentos de utilização coletiva e dos espaços urbanos e verdes de utilização coletiva, designadamente no que se refere às suas condições de uso, solidez, segurança, estética ou salubridade, justifique uma intervenção integrada, através de uma operação de reabilitação urbana aprovada em instrumento próprio ou em plano de pormenor de reabilitação urbana"¹². Neste contexto, o equilíbrio na composição da ARU é fundamental para a montagem de uma operação de reabilitação urbana, que pela sua própria natureza integrada, se destina não só a produzir efeitos ao nível da qualificação urbanística, ambiental e patrimonial do espaço a intervir, mas também (e sobretudo) a promover as condições que permitam estimular o desenvolvimento económico e a coesão social do território.

Critérios subjacentes à delimitação da Área de Reabilitação Urbana (ARU)

No processo de delimitação das ARU foram considerados, sobretudo, os aglomerados qualificados no PDM como "Espaço Central", "Espaço Central Histórico" e "Espaço Residencial Histórico" e ainda áreas que, pela sua natureza e dinâmicas previstas ao nível dos investimentos públicos e privados, justifiquem a adoção de mecanismos de alavancagem, designadamente, através do acesso ao quadro de benefícios fiscais, tendo em consideração os seguintes critérios:

¹² Lei n.º 32/2012 de 14 de agosto, Artigo 2.º, Alínea b).



- a. Identificar as áreas mais antigas, consolidadas, com funções de centralidade através da concentração de atividades terciárias, integrando zonas residenciais que se pretendem densificar;
- b. Incluir os conjuntos urbanos homogéneos na sua tipologia, morfologia, época e imagem que se pretendem salvaguardar e valorizar como referências da identidade histórica e patrimonial do concelho de Cascais;
- c. Tratar os tecidos urbanos com maior risco ou evidências ao nível da degradação dos edifícios, designadamente no que se refere às suas condições de solidez, segurança, estética, salubridade e de eficiência energética e que justifiquem uma intervenção integrada, através de uma operação de reabilitação;
- d. Áreas fortemente caracterizadas por um espaço público, quer ao nível do desenho como das suas infraestruturas, a necessitar de modernização e reforço de modo a torná-lo inclusivo e acessível para todos, promovendo os percursos pedonais e os lugares de estadia.

Neste contexto, o município de Cascais aprovou através de deliberação da Assembleia Municipal, em reunião de 16 de Julho de 2015, a delimitação de diversas ARU, propondo no âmbito do PARU, as seguintes: (1) Abóboda; (2) Alcabideche; (3) Alcoitão; (4) Alvide; (5) Caparide; (6) Carcavelos; (7) Cascais; (8) Estoril; (9) Galiza; (10) Rebelva; (11) São Domingos de Rana; e (12) Trajouce (Figura 37).



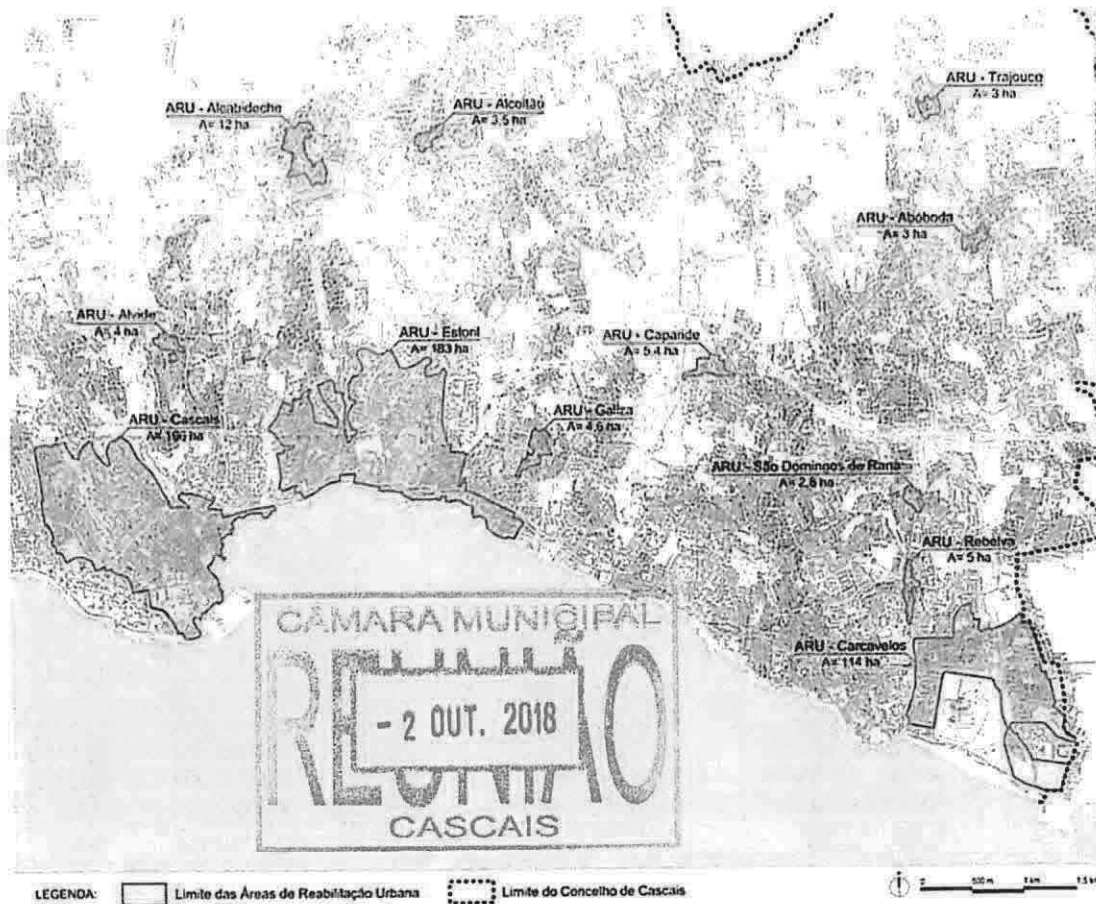


Figura 37. Planta de delimitação das 12 ARU propostas no âmbito do PARU
 Fonte: SPI, 2015

As fichas síntese das ARU encontram-se no ponto 8.2 (Anexos) do documento.





4.2.3 Modelo habitacional

Em 20 anos, Portugal produziu um milhão e meio de novas habitações, suprimindo, em termos técnicos, o défice habitacional. Não obstante, persistem problemas relacionados com a degradação do parque habitacional dos centros urbanos antigos, com as necessidades de mobilidade das famílias e com os custos da habitação, em especial no arrendamento, que continuam elevados.

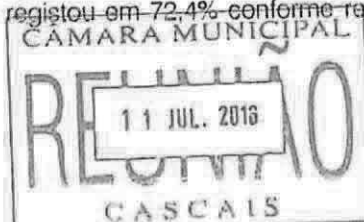
Indicadores disponibilizados pelo Instituto Nacional de Estatística (INE, I. P.), pela Pordata e pelo Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana (IHRU, I. P.), mostram como o país evoluiu nas últimas décadas nas matérias relacionadas com o alojamento.

Em primeiro lugar, há que atentar na evolução demográfica em Portugal que se pode sintetizar nos seguintes elementos:

- O índice sintético de fecundidade que em 1970 era de 2,99, tem vindo a descer consecutivamente, sendo em 2011 de 1,35, valor este que em 2013 desceu para 1,21;
- A dimensão média das famílias passou de 3,7 indivíduos em 1970 para 2,6 em 2011;
- O índice de envelhecimento da população apresenta uma evolução dramática: em 1970 este índice era de 34,0 e cresceu para 127,8 em 2011, colocando Portugal entre os países mais envelhecidos da União Europeia (UE -27);
- Quando comparamos os dados dos censos de 2011 com os de 1970, verificamos que o número de indivíduos cresceu 21,9%, mas o número de famílias clássicas cresceu 72,4%;
- Os agregados domésticos unipessoais no período atrás referido tiveram um aumento de 369%, e em 2011 já representavam 21,4% dos agregados familiares clássicos, abrangendo 8,3% dos indivíduos;
- Portugal apresenta uma situação de recessão demográfica com um saldo natural negativo em 2013 de 23,8, valor que tem vindo a crescer desde 2008, último ano em que este indicador foi positivo, com o valor de 0,3.

No que se refere à dimensão do parque habitacional e à expansão urbana, salienta-se o seguinte:

- Entre 1970 e 2011, segundo os respetivos censos, o número de alojamentos familiares clássicos passou de 2.702.215 para 5.859.540, representando um crescimento de 116,8%; todavia, este crescimento não foi acompanhado pelo respetivo aumento de famílias clássicas que, para o mesmo período, se registou em 72,4% conforme referido anteriormente;



- Segundo os censos de 2011 existiam 735.128 habitações vagas, número que era de 373.950 em 1970, ou seja um aumento quase para o dobro. Mas se compararmos este indicador com o dos censos de 1981 (190.331 alojamentos vagos) verifica -se que quadruplicaram os fogos vagos nos últimos 30 anos;
- O stock de habitação per capita cresceu de 0,31 para 0,55 entre 1970 e 2011 e o rácio do número de alojamentos familiares clássicos por família aumentou de 1,15 para 1,45.

Conclui-se, assim, que a par com o crescimento do parque habitacional, cresceu igualmente o número de alojamentos vagos, transitando -se de uma situação de défice crónico de habitação para uma situação de abundância de parque habitacional.

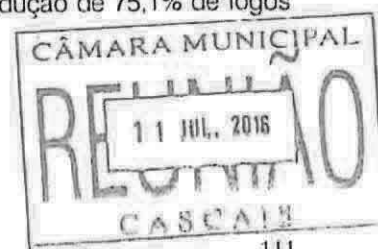
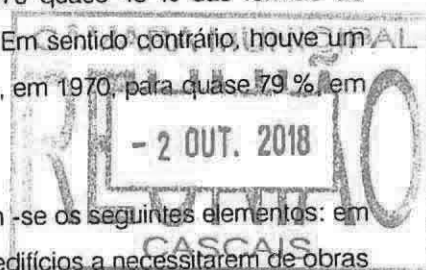
Analisando, agora, as formas de ocupação dos alojamentos familiares clássicos, verifica -se que o arrendamento, que chegou a representar nos censos de 1970 quase 46 % das formas de ocupação dos alojamentos, caiu para cerca de 21 % em 2011. Em sentido contrário, houve um aumento da habitação própria permanente, que subiu de 54,5 %, em 1970, para quase 79 %, em 2011.

Relativamente ao estado de conservação do edificado, salientam -se os seguintes elementos: em 2011, os censos mostram um país com cerca de um milhão de edifícios a necessitarem de obras de reparação, dos quais 59.155 estão muito degradados (representando 1,67% do edificado), 97.157 carecem de grandes reparações (representando 2,74%) e 244.303 precisam de reparações médias (6,89% do edificado). Ou seja, existem cerca de 400.000 edifícios que carecem de obras significativas.

Destes, mais de 20% dos edifícios anteriores a 1919 estão muito degradados ou a necessitar de reparações. Esta percentagem é de 15% para os edifícios construídos entre 1919 e 1945; 14,4% do parque edificado foi construído após 2001 e somente 25,4% dos edifícios existentes em 2011 são anteriores a 1960, ou seja, têm mais de 50 anos.

Quanto ao peso da reabilitação de edifícios no setor da construção, salienta -se o seguinte:

- Em 2011, o peso da reabilitação no setor da construção no que se referia ao volume de produção só representava 8%, percentagem reduzida quando comparada com a média dos países da Europa a 28 que era de 26%; No que respeita ao segmento da reabilitação de fogos, em 2001 estes representavam 1,8% do total de fogos concluídos (2.166 fogos de um total de 117.761 fogos), percentagem que subiu para 15,6% em 2011 (5.814 fogos em 37.195 fogos), mas que foi fortemente influenciada pela redução de 75,1% de fogos concluídos na denominada construção nova neste período:



- A média europeia de produtividade no segmento da reabilitação de edifícios situava -se em 2011 em 34,9%, quando em Portugal essa percentagem era de 26,1%;

Aproximação à realidade do concelho de Cascais

O concelho de Cascais registou nas últimas décadas um crescimento populacional, no período entre 2001 e 2001, de 24%, sendo bastante expressivo no âmbito da região onde se insere. Este crescimento deu-se com especial incidência nas freguesias periféricas, Alcabideche e S. Domingos de Rana, do concelho, sendo nesses territórios que ocorreram as mudanças mais significativas devido à expansão urbana recente e maior dinâmica construtiva.

Fazendo uma observação à evolução demográfica, entre 1991 e 2001, verificou-se um elevado crescimento populacional das freguesias de S. Domingos de Rana, Cascais e Alcabideche, registando-se uma taxa de crescimento de 22%, 20% e 18%, respetivamente, crescimento que se manteve a intensidade na década seguinte nos casos de S. Domingos de Rana (31%) e Alcabideche (33%) (Figura 38).

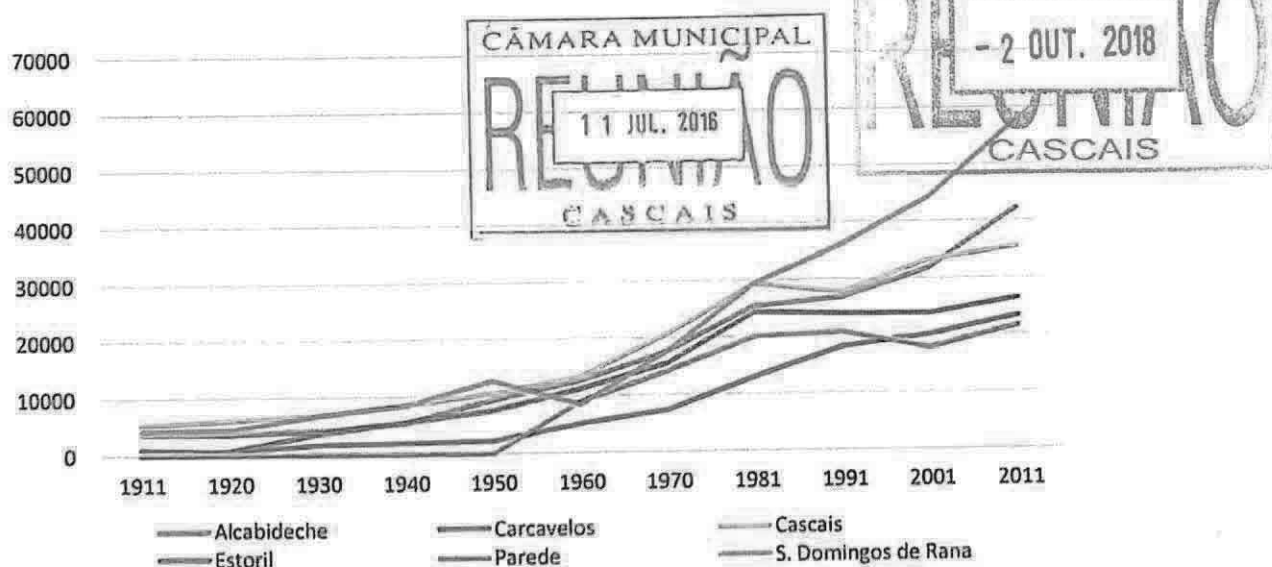


Figura 38. Evolução demográfica das freguesias do concelho de Cascais
Fonte: INE - Recenseamento Geral da População e Habitação, vários anos

Este forte crescimento urbano e populacional, sem o planeamento adequado, motivado por um mercado imobiliário especulativo e que procurava dar resposta às carências de habitação existente criou áreas de elevada densidade populacional, onde a escassez de qualidade do ambiente urbano e dos alojamentos trouxe problemas para a vivência e urbanidade dos vários núcleos urbanos.

Como se pode confirmar pela figura anterior, ao longo da última década, todas as freguesias do concelho de Cascais apresentaram uma dinâmica evolutiva bastante positiva. Na maioria dos

casos, este crescimento cifrou-se acima dos 10%, excetuando-se a antiga freguesia de Cascais onde crescimento mais suave.

A evolução demográfica do concelho foi acompanhada por um expressivo crescimento urbano, fruto da sua proximidade a Lisboa e a grandes infraestruturas de transporte e das expectativas outrora existentes associadas à construção do Novo Aeroporto de Lisboa.

De acordo com os dados estatísticos do INE, entre 2001 e 2007, o concelho de Cascais registou uma dinâmica urbanística elevada, tendo o parque edificado crescido a uma valor médio anual de cerca de 696 edifícios, principalmente nas freguesias periféricas, Alcabideche e S. Domingos de Rana. O concelho registou um aumento significativo dos edifícios construídos e licenciados até ao período de 2005-2007, a partir do qual se inverteu a tendência de crescimento da construção. Desde 2007 a 2014 constatou-se uma diminuição de 91% do número de edifícios anualmente concluídos (de 1158 edifícios em 2007 para 104 edifícios em 2014) (Figura 39).

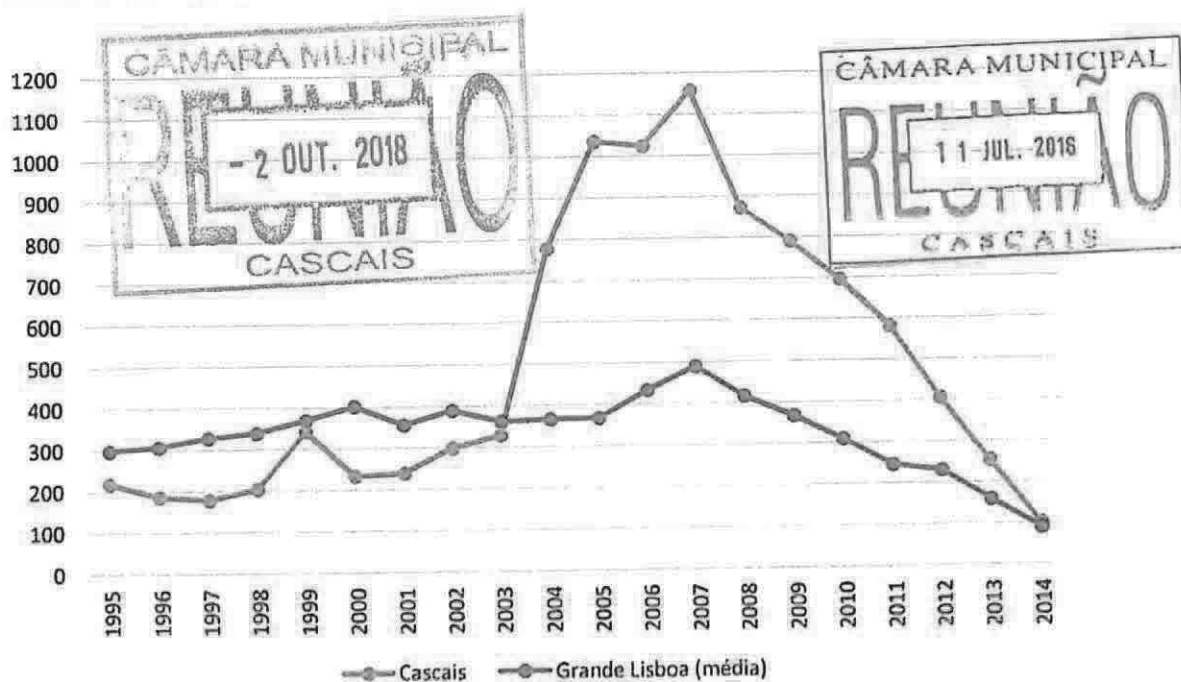


Figura 39. Edifícios concluídos (N.º) na região Grande Lisboa (NUT III) e no concelho de Cascais entre 1995 e 2014
Fonte: INE, Inquérito aos Projetos de Obras de Edificação e de Demolição de Edifícios, 2014

Entre 1995 a 2004, as obras realizadas no concelho de Cascais são maioritariamente destinadas a construção nova, representando um valor médio de 90% em relação ao total de obras realizadas. Quanto às obras de ampliação, alteração e reconstrução, este tipo de obras corresponde a cerca 10% do total de obras concluídas (média anual), tendo apenas atingido proporções mais elevadas em 2003 e 2004. A partir desse ano, identifica-se uma alteração do padrão do parâmetro, tendo-se notado um aumento significativo de obras de ampliação,

alteração e reconstrução nos últimos anos, representando um valor médio anual de 60%, registando-se em 2010 o valor médio mais elevado 71% (Figura 40).

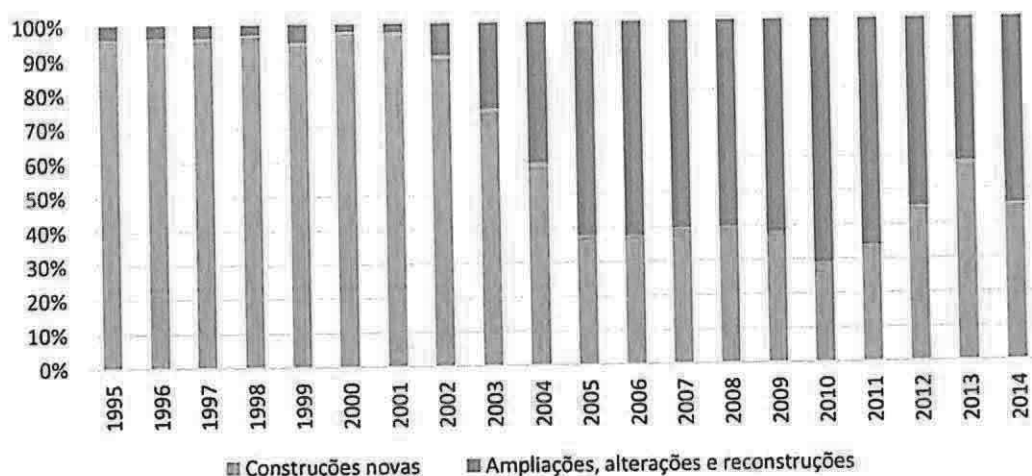


Figura 40. Tipo de obra concluída no concelho de Cascais entre 1995 e 2014 (% do total de edifícios)
Fonte: INE, Inquérito aos Projetos de Obras de Edificação e de Demolição de Edifícios, 2014.

Os edifícios concluídos tiveram como principal destino a habitação familiar, com um valor médio de 90%, contudo nos últimos anos, a partir de 2009, as obras em edifícios destinados a outro tipo de usos têm ganho alguma expressão. É depois de 2009 que a dinâmica de conclusão/construção de edifícios para outro tipo de usos observou um aumento percentual significativo, em relação à habitação familiar, culminando em 2014, ano em que obteve a maior média anual. Nomeadamente, em 2009, os edifícios para usos não habitacionais apenas representavam 14% do total de edifícios concluídos no concelho enquanto, em 2014, já representavam 32% do universo de edifícios concluídos (Figura 41).



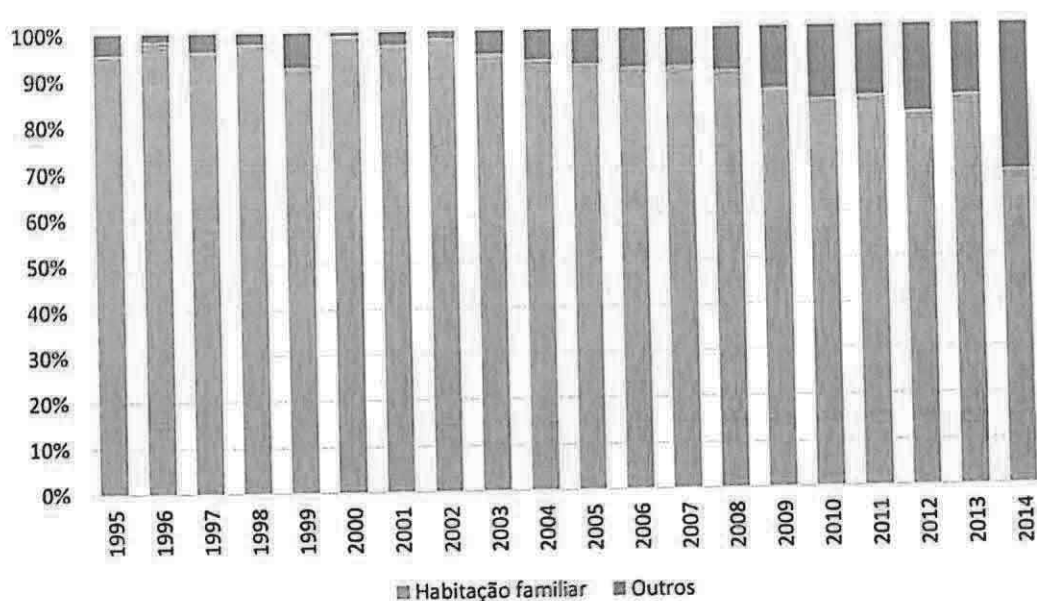


Figura 41. Destino dos edifícios no concelho de Cascais entre 1995 e 2014 (% do total de edifícios)

Fonte: INE, Inquérito aos Projetos de Obras de Edificação e de Demolição de Edifícios, 2014.

Relativamente à expansão urbana e dimensão do parque habitacional, importa ainda, analisar as formas e tipos de ocupação dos alojamentos habitacionais, percebendo as dinâmicas existentes ao nível da disponibilidade de fogos e a relação com a população.

O parque habitacional do município de Cascais é caracterizado por uma dinâmica de crescimento do número de alojamentos de cerca de 21%, entre 2001 e 2011, que acompanha as tendências de desenvolvimento da região da Grande Lisboa, alcançando em 2011 cerca de 109.171 alojamentos. Em média, existem 0,53 alojamentos por habitante no concelho de Cascais e o rácio do número de alojamentos familiares clássicos é de 1,33.

No que diz respeito à ocupação dos alojamentos (Tabela 9), o município de Cascais regista um ligeiro decréscimo na taxa de ocupação dos alojamentos clássicos familiares (de 88,12% em 2001 para 87,47% em 2011), demonstrando uma tendência também negativa verificadas ao nível regional (NUTSIII da Grande Lisboa). Ao nível das freguesias o desempenho foi semelhante, exceção feita à freguesia de São Domingos de Rana, onde se registou um aumento de quase 5% na taxa de ocupação dos alojamentos na última década.



Unidade Territorial	Taxa Ocupação dos alojamentos familiares		
	Δ	2011	2001
Grande Lisboa	↘	87,23	88,07
Concelho Cascais	↘	87,47	88,12
Alcabideche	↘	87,60	88,91
São Domingos de Rana	↗	90,36	85,75
UF Cascais e Estoril	↘	83,50	87,42
UF Carcavelos e Parede	↘	85,02	86,38

Tabela 9. Taxa de ocupação dos alojamentos clássicos familiares em 2001 e 2011
 Fonte: INE. 2014



Relativamente à finalidade da ocupação dos alojamentos clássicos familiares (Figura 42), verifica-se, em 2011, que o município de Cascais apresenta comportamentos semelhantes da média da Região da Grande Lisboa nos diversos aspetos analisados (residência habitual, residência secundária e vagos). Contudo, entre freguesias, estas relações são diferentes mantendo-se o domínio da tipologia de residência habitual, mas nas freguesias do litoral, União de Freguesias de Cascais e Estoril e de Carcavelos e Parede, existe uma percentagem superior de alojamentos de segunda residência em comparação com as freguesias interiores.

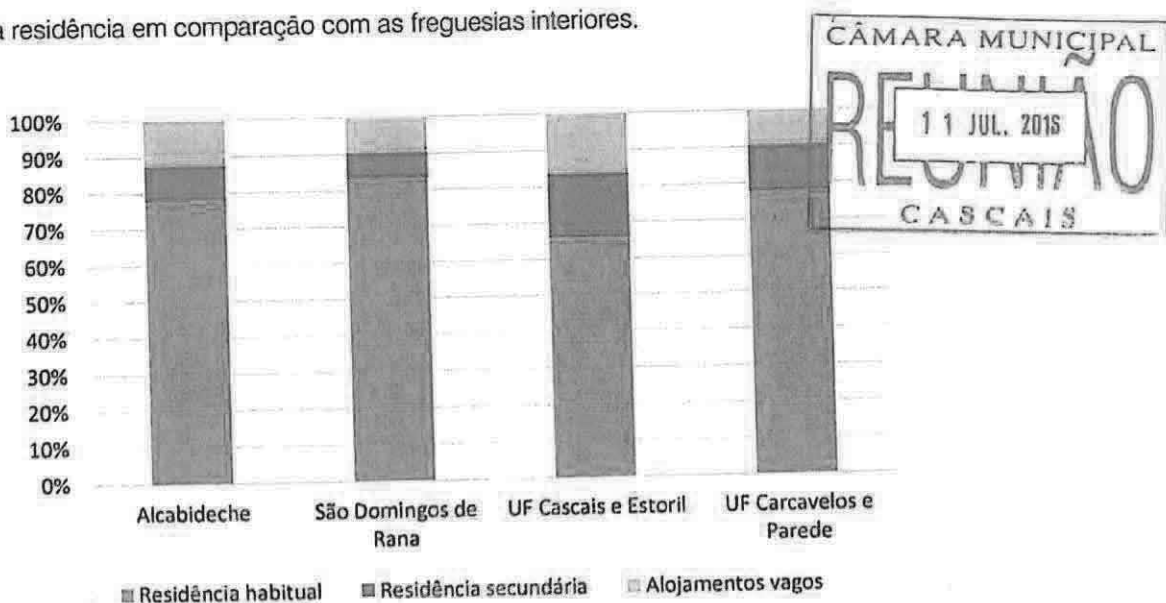


Figura 42. Taxa de ocupação de alojamentos familiares clássicos por finalidade da ocupação e por freguesia (%). 2011
 Fonte: SPI, tendo como base o recenseamento da população e habitação. INE. 2011

Fazendo uma análise temporal destes parâmetros, face aos dados de 2001 (Figura 43), verifica-se que, em geral, mudança de paradigma na relação entre a residência habitual e secundária. Denota-se uma diminuição no número de alojamentos de residência secundária, assim como o aumento de alojamentos vagos. Não se pode desligar esta análise do agravamento da crise

económica que eclodiu durante a última década, obrigando a população a abdicar em muitos casos da residência secundária. A esta dinâmica acrescenta-se o aumento significativo do número de alojamentos vagos destinados ao arrendamento, sendo que aumentaram no concelho cerca de 82% ao longo da última década.

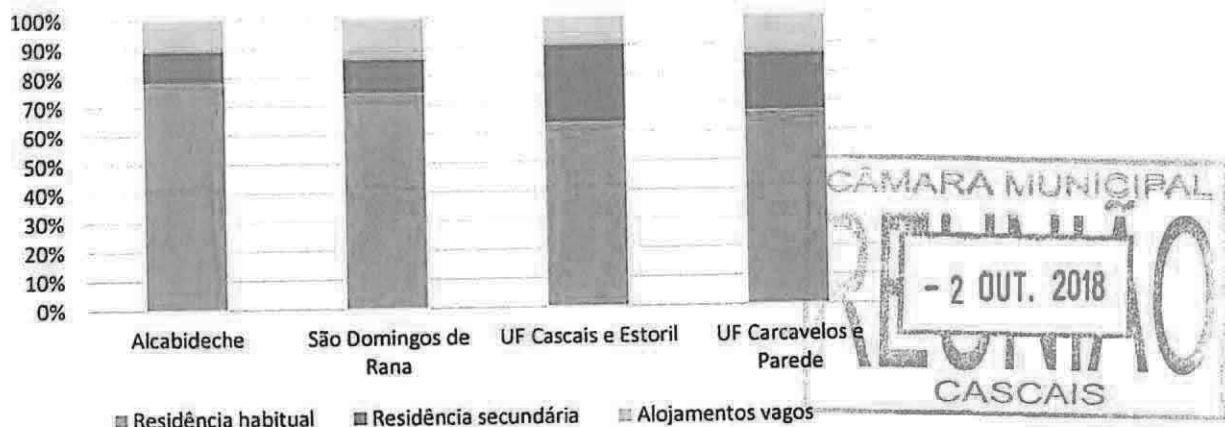


Figura 43 - Taxa de ocupação de alojamentos familiares clássicos por finalidade da ocupação e por freguesia (%), 2001
Fonte: SPI, tendo como base o recenseamento da população e habitação, INE, 2012

Em termos de área dos alojamentos clássicos do concelho de Cascais, em 2011, encontramos maioritariamente espaços com áreas entre os 50 e os 200 m², sendo cerca de 43% dos alojamentos têm área entre 50 a 100 m² e 38% têm entre 100 a 200 m².

Áreas de Reabilitação Urbana de Cascais

A análise das ARU do concelho de Cascais, no âmbito do PARU, tem como referência as subsecções estatísticas dos Censos de 2001 e 2011, sendo admitido a existência de desvios, quanto à caracterização do número de população e de edifícios, em relação à realidade do território, designadamente nos casos em que não existe uma transposição direta dos limites das subsecções nesses anos.

Na maioria das ARU, identificou-se um decréscimo populacional entre 2001 e 2011 (Tabela 10), o que se encontra em contraponto com a realidade concelhia, que apresentou uma evolução na ordem dos 20%. A variação negativa da evolução da população registou-se nas ARU de Alvide, Carcavelos, Alcoitão, Rebelva, Abóboda, Galiza, Caparide e Alcabideche, destacando-se a ARU da Rebelva onde o decréscimo rondou os 77%. A variação positiva da população ocorreu nas ARU de Cascais, Estoril, Trajouce e S. Domingos de Rana, sendo que nesta última a evolução na última década foi de 370%, sendo que apesar desse crescimento o número de residentes é bastante inferior às restantes ARU.



Unidade Territorial	Evolução da população residente		
	Δ	2011	2001
Concelho Cascais	↗	206 479	170 683
ARU Alvide	↘	509	586
ARU Carcavelos	↘	5 121	6 136
ARU Alcoitão	↘	275	455
ARU Cascais	↗	9 131	9 019
ARU Estoril	↗	6 025	4 220
ARU Trajouce	↗	254	250
ARU Rebelva	↘	396	1 727
ARU Abóboda	↘	581	831
ARU S. D. de Rana	↗	165	35
ARU Galiza	↘	717	898
ARU Caparide	↘	262	847
ARU Alcabideche	↘	1 039	1 347



Tabela 10. Evolução da população residente ao nível das áreas de reabilitação urbana do concelho de Cascais
Fonte: INE – Recenseamento Geral da População e Edificação, 2012

O parque habitacional é caracterizado por uma dinâmica de crescimento do número de alojamentos de cerca de 21%, entre 2001 e 2011, no concelho de Cascais (Tabela 11). Esta tendência foi acompanhada nas ARU de Cascais, Estoril e S. Domingos de Rana, registando-se um aumento médio de 80% nos três casos, claramente influenciados pelo registo de S. Domingos de Rana que apesar de ter obtido um aumento significativo de alojamentos, possui um número mais reduzido quando comparado com as demais ARU.

Unidade Territorial	Evolução do número de alojamentos		
	Δ	2011	2001
Concelho Cascais	↗	109 171	89 975
ARU Alvide	↘	270	305
ARU Carcavelos	↘	3 078	3 165
ARU Alcoitão	↘	156	267
ARU Cascais	↗	6 899	6 462
ARU Estoril	↗	4 298	3 360
ARU Trajouce	→	123	123
ARU Rebelva	↘	238	952
ARU Abóboda	↘	273	423
ARU S. D. de Rana	↗	76	25
ARU Galiza	↘	379	535
ARU Caparide	↘	140	392
ARU Alcabideche	↘	577	618



Tabela 11. Evolução da população residente ao nível das áreas de reabilitação urbana do concelho de Cascais
Fonte: INE – Recenseamento Geral da População e Edificação, 2012

Ao nível do número de alojamentos, identifica-se uma relação média no concelho de Cascais de 2,5 alojamentos por edifício, 1,33 alojamentos por família e 0,53 alojamentos por habitante.

Quanto à taxa de ocupação dos alojamentos familiares (Tabela 12), denota-se que ocorreu uma pequena diminuição ao nível do concelho, cerca de 0,7% entre 2001 e 2011, que foi acompanhada pelas ARU de Carcavelos, Cascais, Estoril, Trajouce, Rebelva, Caparide e Alcabideche, com variações negativas semelhantes. Pelo contrário, com evoluções positivas, destaca-se as ARU de S. Domingos de Rana e Galiza, com variações de 14% e 12% respetivamente, assim como nas ARU de Alvide, Alcoitão e Abóboda, com um crescimento mais contido.

Unidade Territorial	Taxa Ocupação dos alojamentos familiares		
	Δ	2011	2001
Concelho Cascais	↘	87,47	88,12
ARU Alvide	↗	87,78	87,21
ARU Carcavelos	↘	86,52	86,89
ARU Alcoitão	↗	82,05	80,52
ARU Cascais	↘	83,95	88,10
ARU Estoril	↘	81,08	83,10
ARU Trajouce	↘	88,62	89,43
ARU Rebelva	↘	84,03	92,33
ARU Abóboda	↗	90,11	84,87
ARU Rana	↗	86,84	76,00
ARU Galiza	↗	86,28	77,20
ARU Caparide	↘	86,43	93,37
ARU Alcabideche	↘	84,06	90,13



Tabela 12. Taxa de ocupação dos alojamentos clássicos familiares em 2001 e 2011
Fonte: INE – Recenseamento Geral da População e Edificação, 2012

Em termos de área dos alojamentos clássicos (Tabela 13), as ARU seguem a tendência dos valores identificados para o concelho de Cascais. No concelho, encontramos maioritariamente espaços com áreas entre os 50 e os 200 m², sendo cerca de 43% dos alojamentos têm área entre 50 a 100 m² e 38% têm entre 100 a 200 m². Destaca-se na ARU de Cascais um valor significativo, cerca de 20%, de alojamentos com mais de 200 m², demarcando-se claramente das restantes realidades identificadas.



Unidade Territorial	50m ²		50m ² - 100m ²		100m ² - 200m ²		200m ²	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Concelho Cascais	9 009	11,1	35 112	43,2	30 571	37,6	6 646	8,2
ARU Alvide	39	18,1	122	56,7	48	22,3	6	2,8
ARU Carcavelos	235	10,3	1 007	44,2	849	37,2	189	8,3
ARU Alcoitão	43	34,4	46	36,8	31	24,8	5	4,0
ARU Cascais	592	14,3	1 757	42,3	1 418	34,2	382	9,2
ARU Estoril	247	9,9	835	33,4	966	38,6	454	18,1
ARU Trajouce	33	31,1	50	47,2	23	21,7	0	0,0
ARU Rebelva	44	24,9	94	53,1	35	19,8	4	2,3
ARU Abóboda	27	11,5	144	61,5	59	25,2	4	1,7
ARU Rana	6	10,5	12	21,1	35	61,4	4	7,0
ARU Galiza	39	13,1	152	51,0	95	31,9	12	4,0
ARU Caparide	20	19,2	37	35,6	39	37,5	8	7,7
ARU Alcabideche	74	16,6	186	41,6	175	39,1	12	2,7

Tabela 13. Número de alojamentos clássicos à data dos Censos de 2011 por área dos fogos

Fonte: INE – Recenseamento Geral da População e Edificação, 2012

Por fim importa destacar a dinâmica dos alojamentos arrendamentos (Tabela 14) nas áreas de intervenção, sendo que em 2011, a média se encontrava nos 18%. A maioria das ARU identificadas possui uma média de alojamentos arrendados significativamente superiores à média registada no concelho de Cascais, destacando-se neste âmbito as ARU de Alvide, Alcoitão, Trajouce e Rebelva com valores médios de alojamentos arrendados superiores a 30%. Exceção feita às ARU de S. Domingos de Rana e Carcavelos que se encontram abaixo da média do concelho, com valores médios de alojamentos arrendados de 16% e 18% respetivamente.

Unidade Territorial	Alojamentos Arrendados	
	Nº	%
Concelho Cascais	19 859	18,19
ARU Alvide	94	34,81
ARU Carcavelos	513	16,67
ARU Alcoitão	60	38,46
ARU Cascais	1 486	21,54
ARU Estoril	782	18,19
ARU Trajouce	59	47,97
ARU Rebelva	72	30,25
ARU Abóboda	72	26,37
ARU Rana	12	15,79
ARU Galiza	104	27,44
ARU Caparide	34	24,29
ARU Alcabideche	141	24,44

Tabela 14. Percentagem de alojamentos clássicos arrendados à data dos Censos de 2011

Fonte: INE – Recenseamento Geral da População e Edificação, 2012

Estratégia Nacional para a Habitação (ENH)

A Estratégia Nacional para a Habitação (ENH) tem como principal ambição a criação de condições que facilitem o acesso das famílias à habitação, através da reabilitação urbana, arrendamento habitacional e a qualificação dos alojamentos, designadamente através:

1. Reabilitação urbana | Inversão do paradigma de expansão urbana e da realização de construção nova, registado nas últimas décadas, em detrimento do repovoamento e a recuperação do parque edificado;
2. Arrendamento habitacional | Dinamização do mercado de arrendamento habitacional, surgindo como uma resposta ao problema de acesso à habitação;
3. Qualificação dos alojamentos | Erradicação dos núcleos de alojamento precário e eliminação das situações de ausência de condições básicas (saneamento e eletricidade), sendo também importante aproveitar as inovações tecnológicas e integrar medidas de eficiência energética.

O modelo habitacional para o concelho de Cascais

No PDM de Cascais cerca de 17 km² do território municipal estava classificado como área urbanizável ou passível de ser ocupada com usos urbanos. Este valor representava aproximadamente 17% da área total do concelho e metade da área então ocupada com usos urbanos (34 km²). Cascais, Alcabideche e São Domingos de Rana detinham as maiores áreas de expansão urbana, correspondendo estas, respetivamente, a 28%, 11% e 20% da área total da freguesia¹³.

Da análise dos instrumentos de gestão territorial em vigor no concelho de Cascais será de esperar a manutenção de algumas das tendências de evolução do crescimento urbano em curso, tais como, o reforço da dinâmica urbana no corredor nascente do concelho, no qual está prevista a consolidação da vertente residencial mas também da componente de comércio/serviços e a consolidação urbana a sul da A5/IC15.

O território divide-se em três grandes áreas nas quais as estratégias de desenvolvimento, relativamente à habitação, são distintas. A norte e centro do concelho, envolvido por um contínuo natural, estas áreas requerem maior atenção em termos de expansão urbana, dando-se se maior destaque à preservação e salvaguarda dos valores naturais como fator de descompressão urbana, sendo que se pretende a consolidação da malha existente com ocupação de baixa densidade. A poente, incluindo-se as vilas de Cascais e Estoril, está-se perante uma malha urbana consolidada, de características marcadamente turísticas e do segmento residencial de gama média/alta, sendo que as intervenções ao nível do edificado destinam-se a alimentar e estimular o turismo de qualidade, essencialmente na vertente residencial. A nascente, integrando os núcleos históricos de Carcavelos e Parede e, a norte destes, S. Domingos de Rana, identifica-se uma malha urbana consolidada com géneses e problemáticas diferentes. No primeiro caso, perante uma população marcadamente envelhecida, pretende-se a reabilitação e dinamização do

¹³ Informação baseada no "Estudo e Tránsito de Âmbito Concelhio para Cascais", 2011.

parque edificado como motor de recuperação da estrutura etária e da revitalização urbana. No segundo caso, resultado de intensas dinâmicas de crescimento e de transformação descontrolada ao longo do último século, a malha urbana é constituída por áreas urbanas de génese ilegal, sendo que se pretende apostar na qualificação dos alojamentos, na requalificação urbana, na reprogramação funcional do território, na qualificação do espaço público promovendo a regeneração dos núcleos existentes suportando um crescimento urbano qualificado.

Assim, o modelo habitacional é influenciado pelas dinâmicas e opções estratégicas delineadas para o concelho, nomeadamente ao nível do PDM e das unidades de operativas de planeamento e gestão, sendo que a introdução de novos elementos, tais como grandes equipamentos de educação, saúde e desporto, no território podem gerar novas necessidades de habitação. Neste âmbito, não pode deixar de ser referido os projetos de desenvolvimento do Aeródromo Municipal de Cascais, com a possibilidade de realocação das áreas residenciais adjacentes, assim como o desenvolvimento de um novo polo universitário, criando, geralmente, um aumento da procura de habitação disponível para arrendamento, e a dinamização da oferta hoteleira e a valorização do património histórico-cultural envolvente.

À luz destas informações a estratégia habitacional no concelho de Cascais passa pela consolidação da malha urbana existente, sendo a principal prioridade a reabilitação do parque edificado, dotando-o de melhores valências e aumentando a oferta do mercado de arrendamento. A renaturalização da estrutura verde do concelho, onde se procura a descompressão urbana nestas áreas, pode direcionar os investimentos de cariz residencial para as áreas consolidadas diminuindo a dispersão urbana. Existem zonas do concelho em que a prioridade passa por transformar zonas de cariz exclusivamente residências, em locais com usos mistos, reabilitando edifícios com vista à implementação de estabelecimentos de comércio e serviços. Outro dos aspetos a ter em atenção prende-se com a particular importância de reabilitação e regeneração urbana das áreas industriais degradadas, visando a instalação de funções que qualifiquem e estruturam o território.

Estas operações devem ser suportadas por uma política de regeneração e reabilitação urbana integrada concelhia, passando pela inclusão das instituições públicas e dos proprietários privados no processo. Neste âmbito, destaca-se a importância da delimitação das ARU como zonas piloto que funcionam como motor das operações de recuperação das áreas urbanas desqualificadas e com carências ao nível do ambiente urbano.

Importa reforçar que o sucesso das ações de reabilitação muito depende da dinâmica do mercado ao nível do investimento privado, para o qual o estabelecimento de um quadro de benefícios fiscais se afirma como fator determinante na prossecução dos objetivos propostos.

Face ao exposto, o modelo de habitação estabelecido para as ARU do concelho de Cascais, em sintonia com a ENH, apoia-se em três pilares fundamentais (Figura 44): reabilitação urbana, arrendamento habitacional, e a qualificação dos alojamentos. Estes pilares compreendem diversos desafios que correspondem a orientações fundamentais para a aplicação de um modelo de habitação que contribua para a revitalização social e económica dos aglomerados urbanos do concelho de Cascais.



Figura 44. Pilares e desafios do modelo de habitação (Estratégia Nacional para a Habitação)

Fonte SPI, 2015

4.2.4 Modelo económico

O concelho de Cascais possui uma realidade económica direcionada, essencialmente, para as atividades ligadas ao setor terciário, principalmente nas áreas da prestação de serviços. Num concelho que se fundou com base nas atividades ligadas ao setor primário e que não teve um processo de industrialização forte, o crescimento das atividades terciárias apoiaram-se muito no desenvolvimento das vilas litorais como zonas de veraneio e lazer.

Atualmente, as atividades do setor primário, tanto a agricultura como a pesca, e as alterações no setor secundário, mais propriamente a diminuição da atividade industrial que provocam um aumento significativo das unidades industriais inativas e com impacto negativo no ambiente urbano, apresentam uma percentagem residual de contributo para a economia local.

Em termos de desenvolvimento económico, e suas consequências no desenvolvimento da riqueza da região e da sua população, pode-se resumir nos seguintes pontos as principais características do concelho:

- O setor primário, que esteve na base do crescimento do concelho, perdeu relevância ao longo das últimas décadas sendo atualmente uma atividade residual, subsistindo alguma atividade piscatória tradicional e alguns traços agrícolas associados à vinha e à produção do Vinho de Carcavelos;

- O setor secundário, que se encontra em declínio, não teve um papel preponderante no concelho. A industrialização fez-se sentir com maior intensidade nos concelhos vizinhos, sendo que há uma grande percentagem de residentes no concelho de Cascais que se deslocam diariamente para outros concelhos para trabalhar;
- O setor terciário, sendo reflexo da realidade do país, é a componente dinamizadora da economia local, principalmente ao nível da prestação de serviços e por uma forte componente influenciada pela atividade turística.

Não obstante, o turismo, ligado ao setor terciário, apresenta-se como a atividade económica com um crescimento sustentado e com perspectivas de evolução nos próximos anos, o que justifica um contínuo esforço de investimento em capital e em formação humana e profissional. A oferta turística de qualidade desempenha um papel fundamental para o desenvolvimento socioeconómico e para a competitividade do concelho, destacando-se ainda pelo dinamismo das atividades económicas e da criação de emprego.

As atividades ligadas à prestação de serviços, principalmente os serviços e equipamentos públicos, e que absorvem uma percentagem considerável de empregados no concelho, são essências na dinamização e geração de fluxos populacionais urbanos. Estes serviços, para além da geração de emprego, tornam-se importantes âncoras de dinâmicas urbanas, sendo motores de desenvolvimento da economia local e com repercussões na vitalidade do espaço urbano onde se inserem. É, portanto, fundamental a manutenção e o reforço destes elementos nos principais centros urbanos como forma de revitalizar estes espaços.

No setor terciário é de destacar o peso das atividades comerciais que, ao nível do concelho de Cascais, representam 16% das empresas existentes. Caracteristicamente a estrutura empresarial presente em Cascais assenta em empresas de pequena dimensão (cerca de 2,5 pessoas ao serviço por empresa), as quais geraram em 2012 um volume de negócios *per capita* substancialmente inferior ao da AML (cerca de 79 mil euros por pessoal ao serviço contra 121 mil euros registado para a AML), apontando assim para uma estrutura de emprego de "carácter familiar". Nesta perspetiva, as atividades comerciais são um importante instrumento urbanístico, possuindo uma elevada influência no ambiente urbano e socioeconómico dos centros urbanos, são portanto elementos que dinamizam e atraem população para o espaço público.

Aqui destaca-se o papel do comércio tradicional e de proximidade que, nas últimas décadas, tem sofrido profundas transformações, acompanhando os novos aspetos culturais e formas de viver e de atuar, tanto ao nível da implementação de pontos vendas/lojas/estruturas empresarias como ao nível dos hábitos e locais de consumo, centralizando-se nas grandes superfícies comerciais.

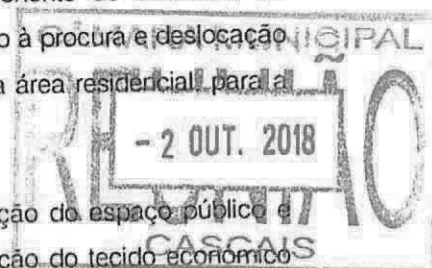
Do ponto de vista estratégico, o modelo económico a implementar no concelho de Cascais passa necessariamente pelo desenvolvimento de espaços multifuncionais, introduzindo novas condições urbanísticas que permitam valorizar as funções já instaladas e atrair novas funções que assegurem uma maior e mais diversificada oferta. Neste âmbito, o desenvolvimento e operacionalização do PEDU e as oportunidades de financiamento consagradas para o horizonte 2020, permitem e dão perspetivas de intervenção para a revitalização do tecido económico do concelho de Cascais, principalmente na recuperação da malha urbana e do tecido económico.

A vila de Cascais, com uma forte componente turística que se reflete também nos núcleos tradicionais do litoral, é o principal polo comercial do concelho, concentrando uma parte significativa dos estabelecimentos comerciais. Aproveitando os fluxos turísticos existentes, o que representa um aumento do número de consumidores no território, deve-se potenciar consolidação e regeneração da oferta comercial em espaço urbano e da apetência pela rua como espaço privilegiado de interface com o consumidor. O turismo e o recreio e lazer, são por isso, peças essenciais na consolidação da multifuncionalidade, face à sua capacidade para impulsionar o desenvolvimento de outras atividades, como o comércio e os serviços.

O mesmo não acontece nos núcleos urbanos periféricos do concelho de Cascais, onde ocorreu um forte desenvolvimento urbano nas últimas décadas, caracterizando-se por serem estruturados por espaços monofuncionais de cariz residencial, na qual a componente de comércio de proximidade não existe ou é diminuta. Esta situação obriga a população à procura e deslocação para espaços comerciais de maior dimensão, geralmente distantes da área residencial, para a aquisição dos produtos alimentares e de primeira necessidade.

Nessa perspetiva, a regeneração urbana passa não só pela reabilitação do espaço público e edificado, mas também pela implementação de medidas de revitalização do tecido económico local. Assim, o comércio tradicional e de proximidade terá de se modernizar e adaptar às necessidades atuais da população, sendo que a proximidade e a qualidade se tornam fatores essenciais na escolha dos consumidores.

O desafio passa também pela dinamização dos próprios espaços públicos, onde se situa e poderá situar o comércio tradicional e de proximidade, não só por potenciar de uma forma mais acentuada a simbiose entre o consumo e lazer, mas também garantir uma oferta diferenciada de que atualmente o grande comércio transmite. Desta forma, é importante neste contexto a implementação de estratégias para a modernização e reestruturação funcional das unidades comerciais e dos espaços públicos do concelho de Cascais, com vista a aumentar o nível de atratividade.



Sendo um concelho com uma forte vocação turística, ao nível do património, deve-se promover medidas que respondam à procura crescentemente especializada do turismo nacional e internacional, como a valorização de percursos culturais e garantir o acesso e a abertura regular do património civil e religioso. Será também necessário diversificar a oferta cultural, através da instalação de novos equipamentos e serviços culturais, podendo-se orientar as estratégias para o aprofundamento da fixação de serviços associados ao turismo capazes de atrair capital humano com elevados níveis de qualificação, salientando-se a concretização do Centro de Mar de Cascais com a dinamização do turismo científico.

De igual forma, revela-se muito importante atrair para o concelho empresas novas e inovadoras. A regeneração urbana deverá ser assim a âncora da implantação ordenada de atividades económicas relacionadas com o setor secundário, sendo a reabilitação das áreas degradadas e devolutas, como é o caso das unidades industriais abandonadas, uma oportunidade para a instalação de atividades de base tecnológica e científica, geradoras de emprego, riqueza e conhecimento. Igualmente relevante será apostar na modernização das infraestruturas e serviços de apoio à atividade empresarial, particularmente ao nível das TIC.

O modelo económico do concelho de Cascais só fica totalmente definido através das iniciativas de dinamização da função residencial, na medida em que isso traz mais residentes para o centro da cidade e, desta forma, maiores níveis de consumo. Os programas de apoio a rendas podem exercer neste aspeto um impulso determinante, facilitando a instalação de novos residentes no centro, dando um pequeno apoio à renda ou promovendo rendas adaptadas.

Face ao exposto, o modelo económico estabelecido para as ARU do concelho de Cascais (Figura 45), apoia-se em seis pilares fundamentais: dinamização da função residencial; atração de novas empresas inovadoras; requalificação do comércio tradicional; aproveitamento dos serviços e equipamentos públicos; valorização do património; incremento do turismo e lazer. Estes pilares, à semelhança do modelo habitacional, compreendem diversos desafios que correspondem a orientações fundamentais para a aplicação de um modelo económico que contribua para a revitalização de Cascais, enquanto importante centro urbano nas dinâmicas da AML.





Figura 45. Pilares e desafios do modelo económico para as ARU do concelho de Cascais

Fonte: SPI, 2015

4.2.5 Regras e critérios de proteção do património arquitetónico e arqueológico

O inventário do património histórico-cultural imóvel de Cascais começou a constituir-se como instrumento operativo (para o seu conhecimento, salvaguarda e divulgação, mas também como elemento indispensável à gestão sustentada do território) na década de 80 do século XX. A este processo não é alheia a criação, nessa época, da Comissão Municipal de Defesa do Património e do Gabinete de Arqueologia, unidade orgânica que para além da atividade específica desenvolvida no âmbito desta disciplina, promoveu crescentemente e a vários níveis, a inventariação, estudo, salvaguarda e valorização do património cultural, numa visão integrada abrangente e interdisciplinar.

Assim, dos 44 imóveis atualmente classificados, identificam-se como:

- Imóvel de Interesse Público (IIP): 26;
- IIP e Zona Especial de Proteção (ZEP) 2;
- Imóvel de Interesse Municipal (IIM): 15;
- IIM e ZEP: 1



No âmbito da Revisão do PDM de Cascais, 31 imóveis foram classificados entre 1990 e 2014. Encontram-se, ainda, em vias de classificação, com processos iniciados no mesmo período, mais 21 imóveis (IIP: 9 e IIM: 12). O território municipal integra ainda parte da zona de proteção legal do Palácio do Marquês de Pombal, Jardim, Casa de Pesca e Cascata, imóvel classificado como Monumento Nacional localizado no concelho de Oeiras.

No âmbito da delimitação das ARU, a integrar no PEDU (Figura 46), encontram-se dentro dessas áreas 15 IIP, 9 Monumentos de Interesse Público (MIP), 8 IIM, 1 Monumento de Interesse Municipal (MIM), 1 Conjunto de Interesse Municipal (CIM) e 3 Imóveis em Vias de Classificação (IVC).



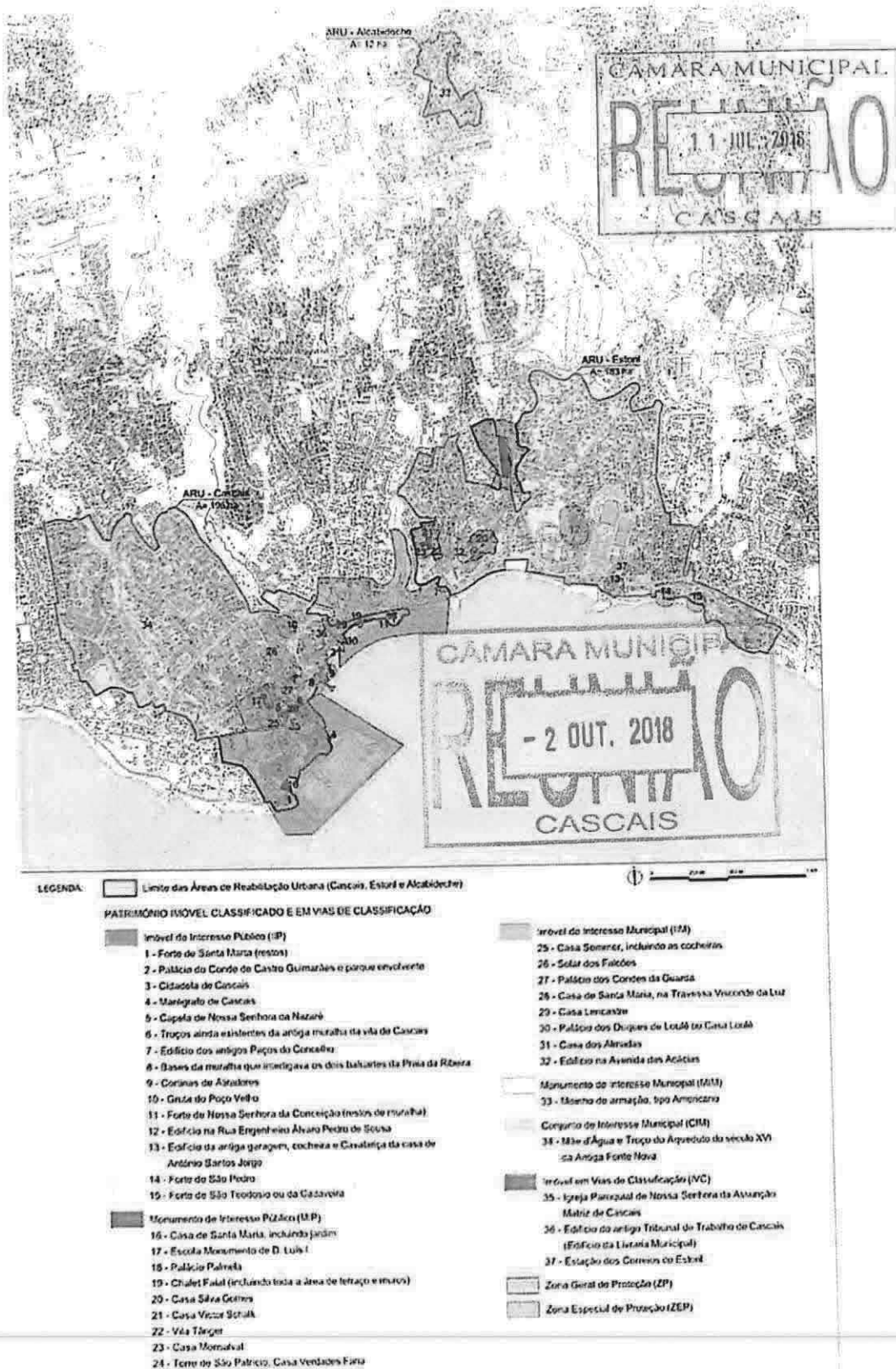


Figura 46. Património arquitetónico e arqueológico integrado nas ARU de Cascais
Fonte: SPI, 2015

O património classificado de Cascais integra igualmente um conjunto muito relevante de sítios arqueológicos relacionados com o povoamento rural do território em época romana e ainda duas necrópoles do período neocalcolítico, cujos espólio e contextos representam referências europeias na área do conhecimento destes horizontes civilizacionais antigos.

Relativamente ao património edificado, regista-se um importante conjunto de arquitetura militar constituída por fortalezas marítimas e algumas estruturas lineares de defesa de costa (século XVI-XIX), um importante conjunto de exemplares de arquitetura de veraneio de quintas históricas (séculos XVII-XVIII), exemplares de património molinológico, casas nobres (séculos XVII-XVIII), alguns exemplares de arquitetura popular vernacular, religiosa e civil (escolas, hospital), uma ponte filipina e dois edifícios modernistas.

O Marégrafo de Cascais, que em conjunto com o seu pequeno mas relevantíssimo património integrado, é um imóvel de inegável interesse transnacional. Por fim, merece referência a Zona Especial de Proteção que delimita a jazida arqueológica subaquática constituída pelos destroços do clipper *Thermopylae* / pontão Pedro Nunes, construído na Escócia em 1868 e afundado em manobras navais ao largo de Cascais em 1907.

Compete à administração central e local promover as medidas necessárias para a salvaguarda e valorização do património cultural, procurando assegurar a transmissão das heranças nacionais do património cultural, bem como a definição de uma estratégia promotora de modelos de gestão concertada que qualifiquem, valorizem e promovam o território e as pessoas. As estratégias devem passar pelo acréscimo da competitividade territorial e da riqueza regional, da inclusão social e da coesão sociocultural.

No que concerne às regras e critérios de proteção, estas estão legalmente estabelecidas através dos diplomas e instrumento próprios. Os diplomas regulamentares relativos ao património classificado, sujeito a servidão administrativa, estabelecem as regras aplicáveis à proteção do imóvel e da gestão urbanística na sua envolvente. Também o PDM de Cascais, ao elencar o acervo de património a proteger, contempla um dispositivo regulamentar que visa salvaguardar a proteção do património.

Diferente é a sua promoção e valorização, assumindo o processo de regeneração das ARU de Cascais, um papel muito relevante. Por via da definição da operação de reabilitação urbana, será possível intervir ao nível da valorização e aproveitamento do potencial desse património, nomeadamente no quadro do incremento das lógicas turísticas e de visitação. Como já referido no modelo económico, a valorização do património é um pilar fundamental para a revitalização do concelho, em particular das vilas históricas.

A simbiose entre o património, a inovação, o desenvolvimento económico, e o turismo, é uma questão muito importante para o futuro de Cascais, justificando uma concertação estreita entre a autarquia, a Direção Geral do Património Cultural (DGPC) e outros agentes culturais relevantes. O objetivo é gerar no futuro vantagens competitivas e de sustentabilidade da organização económica e territorial em Cascais, potenciando o potencial turístico de veraneio, bastante explorado, e dotá-lo de ofertas diferenciadas e de maior qualidade.

Neste contexto, as principais orientações estratégicas para a valorização do património do concelho de Cascais, enquadradas no contexto amplo de reabilitação e de refuncionalização do conjunto edificado e do espaço público, são:

- Afirmar as artes e a cultura como um vetor decisivo do desenvolvimento e competitividade do concelho de Cascais;
- Desenvolver capacitações e os serviços nas áreas culturais e patrimoniais que permitam potenciar os recursos e valores existentes;
- Aproximar a cultura do cidadão, potenciando o papel da autarquia e dos agentes locais na promoção de uma agenda cultural;
- Promover a integração do património de Cascais nas redes regionais e nacionais temáticas, de forma a potenciar o turismo e a visitaçào;
- Preservar e promover o património classificado e a estrutura fundiária secular, intimamente ligada com a produção vinícola, as quintas e a paisagem envolvente;
- Valorizar a identidade dos núcleos urbanos existentes com base no património histórico e etnográfico;
- Regenerar os núcleos urbanos históricos da Parede e Carcavelos, preservando o valor patrimonial existente, associado à arquitetura civil e de veraneio, potenciando a relação com o mar;
- Preservar o Marégrafo de Cascais e o seu espólio, e potenciar a visitaçào do património náutico, no qual se inclui o sítio arqueológico subaquático constituída pelos destroços do clipper *Thermopylae*;
- Dinamizar o património de Arquitetura Militar, fortalezas marítimas e estruturas de defesa da costa, promovendo a proteção e valorização destes imóveis e uma rota de visitaçào.



4.2.6 Identificação indicativa dos investimentos a desenvolver

Os investimentos a desenvolver encontram-se sistematizados na tabela seguinte, juntamente com a respetiva calendarização, estimativa de custos, fontes de financiamento, e entidades/autoridades responsáveis e intervenientes.

Objetivo Temático	Prioridade de Investimento	Designação	NIF Promotor	Promotor	Investimento total	Ano de Início	NUTSIII	Freguesia	% Imputação
6	6.5.	2.1.1 - Reabilitação do edificado da ARU de Cascais	-	Privados	90.000 €	2015	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril	100%
6	6.5.	2.1.2 - Reabilitação do edificado da ARU do Estoril	-	Privados	75.000 €	2015	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril	100%
6	6.5.	2.1.3 - Reabilitação do edificado da ARU de Carcavelos	-	Privados	45.000 €	2015	AML	União de Freguesias de Carcavelos e Parede	100%
6	6.5.	2.1.4 - Reabilitação do edificado da ARU de Caparide	-	Privados	15.000 €	2015	AML	S. Domingos de Rana	100%
6	6.5.	2.1.5 - Reabilitação do edificado da ARU de Abóboda	-	Privados	15.000 €	2015	AML	S. Domingos de Rana	100%
6	6.5.	2.1.6 - Reabilitação do edificado da ARU de Trejouce	-	Privados	9.000 €	2015	AML	S. Domingos de Rana	100%
6	6.5.	2.1.7 - Reabilitação do edificado da ARU de Alcoitão	-	Privados	12.000 €	2015	AML	Alcabideche	100%
6	6.5.	2.1.8 - Reabilitação do edificado da ARU de Alvide	-	Privados	16.000 €	2015	AML	Alcabideche	100%
6	6.5.	2.1.9 - Reabilitação do edificado da ARU da Galiza	-	Privados	10.500 €	2015	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril	100%
6	6.5.	2.1.10 - Reabilitação do edificado da ARU de Rebelva	-	Privados	22.500 €	2015	AML	União de Freguesias de Carcavelos e Parede	100%
6	6.5.	2.1.11 - Reabilitação do edificado da ARU de S. Domingos de Rana	-	Privados	10.500 €	2015	AML	S. Domingos de Rana	100%
6	6.5.	2.2.1 - Reabilitação de espaço público da Vila de Cascais	505187531	Município de Cascais	510.949 €	2015	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril	100%
6	6.5.	2.2.2 - Reabilitação de espaço público do Estoril	505187531	Município de Cascais	425.791 €	2015	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril	100%



6	6.5.	2.2.3 - Reabilitação de espaço público de Carcavelos	505187531	Município de Cascais	255.475 €	2015	AML	União de Freguesias de Carcavelos e Parede	100%					
6	6.5.	2.2.4 - Reabilitação de espaço público de Caparide	505187531	Município de Cascais	85.158 €	2015	AML	S. Domingos de Rana	100%					
6	6.5.	2.2.5 - Reabilitação de espaço público da Abóboda	505187531	Município de Cascais	85.158 €	2015	AML	S. Domingos de Rana	100%					
6	6.5.	2.2.6 - Reabilitação de espaço público de Trajouce	505187531	Município de Cascais	51.095 €	2015	AML	S. Domingos de Rana	100%					
6	6.5.	2.2.7 - Reabilitação de espaço público de Alcabideche	505187531	Município de Cascais	102.190 €	2015	AML	Alcabideche	100%					
6	6.5.	2.2.8 - Reabilitação de espaço público de Alcoitão	505187531	Município de Cascais	68.127 €	2015	AML	Alcabideche	100%					
6	6.5.	2.2.9 - Reabilitação de espaço público de Amvide	505187531	Município de Cascais	68.127 €	2015	AML	Alcabideche	100%					
6	6.5.	2.2.10 - Reabilitação de espaço público da Galiza	505187531	Município de Cascais	59.611 €	2015	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril	100%					
6	6.5.	2.2.11 - Reabilitação de espaço público de Rebelva	505187531	Município de Cascais	127.737 €	2015	AML	União de Freguesias de Carcavelos e Parede	100%					
6	6.5.	2.2.12 - Reabilitação de espaço público de S. Domingos de Rana	505187531	Município de Cascais	59.611 €	2015	AML	S. Domingos de Rana	100%					

Tabela 15. Quadro de investimentos PARU

Fonte: SPI, 2015



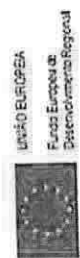
No que se refere às metas / resultados esperados prevêem-se alcançar os seguintes:

PI	Medidas	Indicador de realização		Indicador de resultado			
		Indicador	Meta 2018	Meta 2023	Indicador	Meta 2018	Meta 2023
6.5.	2.1. Reabilitação e reconversão de edifícios	Habitaciones rehabilitadas em áreas urbanas (n.º)	3	7	Grau de satisfação dos residentes que habitam em áreas com estratégias integradas de desenvolvimento urbano (1 a 10)	2	2
6.5.	2.2. Incremento e qualificação dos espaços públicos urbanos	Espaços abertos criados ou reabilitados em áreas urbanas (m ²)	6.765	18.041	Grau de satisfação dos residentes que habitam em áreas com estratégias integradas de desenvolvimento urbano (1 a 10)	2	2

Tabela 16. Resultados esperados PARU

Fonte: SPI, 2015

As fichas síntese do PARU encontram-se no ponto 8.3 (Anexos) do documento.



4.3 Componentes do Plano de Ação Integrado para as Comunidades Desfavorecidas

4.3.1 Identificação da(s) comunidade(s) desfavorecida(s) em que se pretende atuar

Tendo em consideração o diagnóstico da habitação social de promoção municipal efetuado anteriormente, no quadro do reconhecimento das assimetrias sociais e territoriais e o seu mapeamento no concelho, identificam-se 6 territórios associados a comunidades desfavorecidas, para as quais deverão ser definidas, de forma prioritária, estratégias de inclusão social: (1) Bairro da Torre e Cruz da Guia; (2) Bairro de Madorna; (3) Bairro da Galiza e Liberdade; (4) Bairro Calouste Gulbenkian / Cruz Vermelha; (5) Bairro das Faceiras; e (6) Bairro Marechal Carmona.

Apesar de ser referenciado como um bairro prioritário de intervenção, o bairro Marechal Carmona¹⁴ foi definido, pela CMC, como uma área objeto de estudo de uma futura regeneração urbana, face ao seu enquadramento em relação ao centro de Cascais e à sua inserção numa zona com elevado potencial urbanístico.

O Plano de Ação Integrado para as Comunidades Desfavorecidas (PAICD) abrange, assim, cinco áreas específicas do concelho de Cascais:

- Bairro da Torre e Cruz da Guia, inserido no setor poente da vila de Cascais e localizado da União de Freguesias de Cascais e Estoril;
- Bairro de Madorna, localizado a nascente do concelho, na freguesia de São Domingos de Rana;
- Bairro da Galiza e Liberdade, localizado na União de Freguesias de Cascais e Estoril;
- Bairro Calouste Gulbenkian / Cruz Vermelha, inserido da freguesia de Alcabideche;
- Bairro das Faceiras, localizado na freguesia de S. Domingos de Rana.

Estas áreas correspondem a uma tipologia prevista no PO ISE, nomeadamente:

- a) Bairros sociais – conjuntos urbanos compostos por edifícios destinados a arrendamento no regime de renda apoiada.



¹⁴ Construído nos anos 40 e 50, é constituído por habitações de baixa densidade (1 e 2 pisos), subinfraestruturada e com dimensões interiores reduzidas para os padrões de qualidade atuais (edificações anteriores ao RGEU) e inserido numa área residencial com bons acessos, equipamentos e comércio.

De acordo com o Aviso EIDT-99-2015-03, a identificação das comunidades desfavorecidas em que se pretende atuar tem subjacente a aplicação de pelo menos três critérios de avaliação¹⁵ definidos para a classificação das comunidades (Tabela 17), designadamente:

- **Bairro da Torre** | A delimitação como comunidade desfavorecida, é determinada pelo registo de fenómenos como o desemprego de longa duração e o baixo nível de instrução, estando este último associado à componente de evolução demográfica desfavorável tratando-se de uma área com população muito envelhecida. O parque edificado encontra-se desqualificado, contribuindo para a degradação do ambiente urbano, existindo registo de pequenos focos de criminalidade e delinquência, associados a grupos de jovens, com reflexos no normal serviço de transportes públicos na zona.
- **Bairro de Madorna** | A delimitação é determinada pelo registo de fenómenos de escassa atividade económica, de uma evolução demográfica desfavorável e de ambiente urbano degradado.
- **Bairro da Galiza e Liberdade** | A delimitação é definida pela escassa atividade económica, desemprego de longa duração, fenómenos de exclusão social designadamente associados a imigrantes e minorias, baixo nível de instrução e por existir degradação do ambiente urbano ao nível do edificado.
- **Bairro Calouste Gulbenkian/Cruz Vermelha** | A delimitação é determinada pelos fenómenos de pobreza e exclusão social, pelo baixo nível de instrução e insucesso e abandono escolar, desemprego de longa duração e devido ao ambiente urbano degradado.
- **Bairro das Faceiras** | A delimitação é determinada pela existência de um número considerável de indivíduos que se encontram numa situação de desemprego de longa duração, pela exclusão social, designadamente associados a imigrantes e minorias, pelo baixo nível de instrução e insucesso e abandono escolar e devido ao ambiente urbano degradado.

De acordo com os dados do INE – Censos 2011, ao nível das subsecções estatísticas coincidentes com os limites das cinco áreas desfavorecidas delimitadas, o número de habitantes residentes nestas áreas ascendia aos 6.259 habitantes, sendo uma população maioritariamente envelhecida e composta por um elevado número de pensionistas. Estas áreas estendem-se por 56,8 ha, onde se localizam 814 edifícios residenciais compostos por 2.508 alojamentos, caracterizando-se por serem alojamentos destinados ao arrendamento com apoio social, com

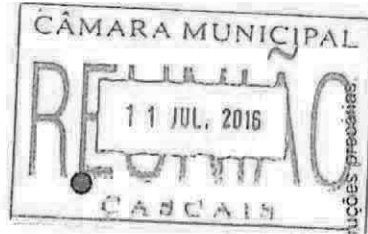
¹⁵ De acordo com o Aviso EIDT-99-2015-03: Desemprego de longa duração; escassa atividade económica; pobreza e exclusão social; fenómenos de exclusão social designadamente associados a imigrantes e minorias; baixo nível de instrução e insucesso e abandono escolar; criminalidade e delinquência; evolução demográfica desfavorável; ambiente degradado.

uma idade do parque edificado superior a 30 anos e que em muitos casos apresenta um estado avançado de degradação e desqualificação.



Id./ Nome	1. Torre e Cruz da Guia	2. Madorna	3. Galiza e Liberdade	4. Cal. Gulbenkian / Cruz Vermelha	5. Faceiras
Localização	União de Freguesias de Cascais e Estoril	Freguesia de S. Domingos de Rana	União de Freguesias de Cascais e Estoril	Freguesia de Alcabideche	Freguesia de S. Domingos de Rana
Tipologia a) a e) ¹⁶	a)	a)	a)	a)	a)
Desemprego de longa duração	●		●	●	●
Escassa atividade económica		●	●	●	●
Pobreza e exclusão social	●		●	●	●
Fenómenos de exclusão social designadamente associados a imigrantes e minorias			●	●	●
Baixo nível de instrução e insucesso e abandono escolar	●		●	●	●
Criminalidade e delinquência	●		●	●	●
Evolução demográfica desfavorável	●	●	●	●	●
Ambiente degradado	●	●	●	●	●

Critérios (selecionar pelo menos 3)

Tabela 17. Classificação das Comunidades Desfavorecidas a intervir no PEDU de Cascais de acordo com o Aviso EIDT-99-2015-03
Fonte: SPI, 2015

¹⁶ a) **Bairros sociais** – conjuntos urbanos compostos por edifícios destinados a arrendamento no regime de renda apoiada; b) **Núcleos de construção precária** – conjuntos de construções precárias, abarracadas, inacabadas ou móveis sem condições de habitabilidade e destinadas a demolição; c) **Bairros clandestinos** – conjuntos urbanos considerados como Áreas Urbanas de Gênese Illegal, nos termos da Lei n.º 91/95, 2 de setembro; d) **Áreas urbanas antigas** – conjuntos urbanos construídos há mais de 30 anos e que não se incluem nas situações atrás indicadas; e) **Áreas urbanas consolidadas** – restantes áreas urbanas, consolidadas e não incluídas em qualquer das tipificações anteriores, mas onde estejam presentes necessidades de intervenção ao nível da inclusão social.

4.3.2 Delimitação da área territorial a intervencionar

As áreas a intervencionar no âmbito do presente instrumento são cinco, como descrito no ponto anterior, encontrando-se algumas na proximidade de intervenções de regeneração urbana associadas às ARU do concelho de Cascais.

- O Bairro da Torre e Cruz da Guia encontra-se na contiguidade da ARU de Cascais;
- O Bairro da Galiza e Liberdade encontra-se na contiguidade, para poente, da ARU da Galiza numa zona urbana consolidada e perto de equipamentos;
- O bairro da Madorna localiza-se numa zona urbana estabilizada não enquadrada por nenhuma ARU.
- O Bairro Calouste Gulbenkian, na proximidade ao Autódromo do Estoril, está localizado num local pouco urbanizado sendo um dos mais periféricos do concelho;
- O Bairro das Faceiras, está inserido num local onde proliferaram AUGI, numa zona urbanizada por moradias unifamiliares.

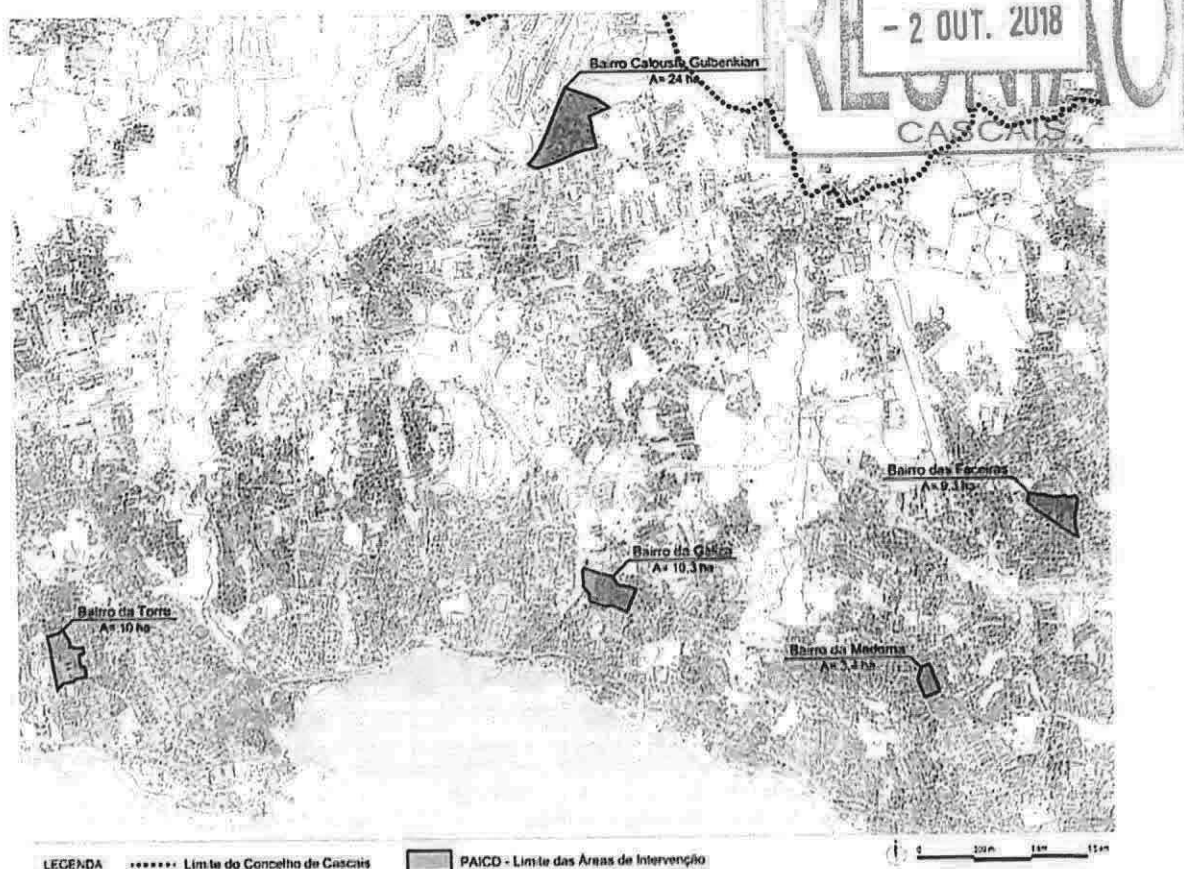
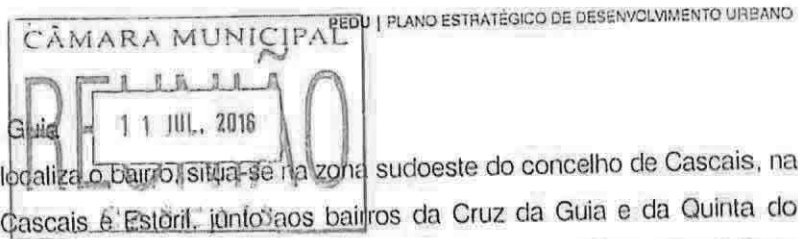


Figura 47. Representação espacial dos bairros a intervir no concelho de Cascais no âmbito do PAICD
Fonte: SPI, 2015



Bairro da Torre e Cruz da Guia

O local da Torre, onde se localiza o bairro, situa-se na zona sudoeste do concelho de Cascais, na União de Freguesias de Cascais e Estoril, junto aos bairros da Cruz da Guia e da Quinta do Rosário e muito próximo do centro de Cascais, numa zona de boas acessibilidades rodoviárias e de comércio tradicional e de proximidade. É um local bem servido por equipamentos sociais, educativos, desportivos e serviços.

Segundo os dados dos Censos 2011, residem neste local 4146 habitantes, traduzindo-se em 1562 famílias, e existem 2200 alojamentos que se distribuem por 690 edifícios.

O Bairro da Torre (Figura 49) possui uma área de intervenção total de 10 ha, na qual se identificam 624 alojamentos que se distribuem por 54 edifícios e onde residem 1419 habitantes. É uma área territorialmente delimitada por cinco arruamentos, sendo que a norte se encontra a rua das Amendoeiras, a nascente a rua das Caravelas (que se prolonga pela rua das Naus e a rua das Maias), a sul o limite abrange o quarteirão dos equipamentos sociais e desportivos, seguindo pela rua da Torre fechando o limite a poente.

Este bairro é constituído por diferentes tipologias de blocos habitacionais e foram edificados com o apoio de vários programas de habitação social implementados entre a década de 50 e 90 do século XX. Esta é uma área essencialmente de cariz residencial, com edifícios de quatro pisos, compostos por variações de dois, três ou quatro fogos por piso. Na generalidade estes alojamentos encontram-se na posse de privados, havendo uma percentagem que se encontra sob gestão da Fundação Cardeal Cerejeira e sob gestão da Cascais Envolvente.

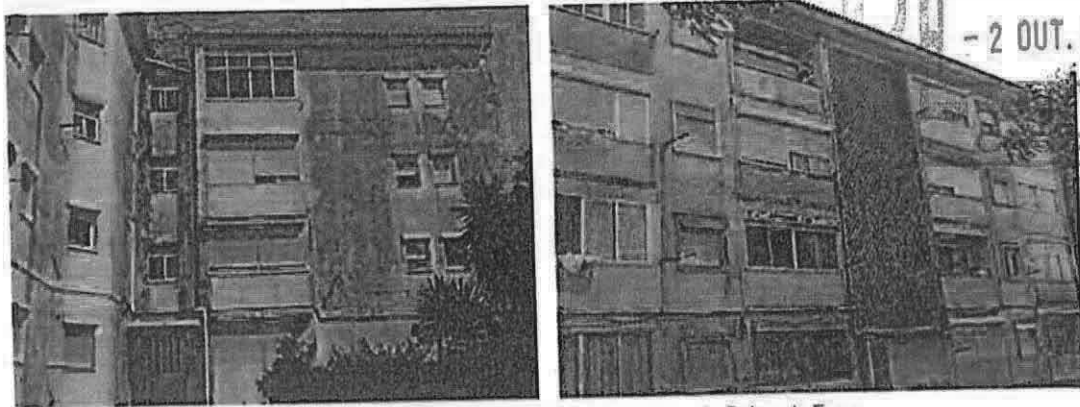


Figura 48. Estado de conservação das fachadas do Bairro da Torre
Fonte: Câmara Municipal de Cascais, 2015

A concentração espacial de uma população homogénea com fracos recursos económicos, com baixa escolaridade e com níveis de desemprego de longa duração significativos, associados a fenómenos de desqualificação do espaço físico e de comportamentos de delinquência juvenil e

vandalismo foram fatores que contribuíram para a estigmatização do Bairro da Torre ao longo do tempo.

A intervenção da autarquia neste território, há mais de uma década, tem contribuído para a qualificação urbana do território e para a mobilização de várias organizações na implementação de projetos e respostas sociais dirigidas a vários grupos populacionais. A animação territorial desenvolvida no bairro tem gerado impactos ao nível da consolidação de uma rede de parceria capacidade interinstitucional para a implementação de projetos integrados em áreas como a educação, a saúde (pública e mental), a formação juvenil, a empregabilidade.

Atualmente o Bairro da Torre é uma área urbana dotada de um grande numero de equipamentos sociais e infraestruturas: Centro Multisserviços, Centro Porta Aberta AMI, Creche, Jardim de Infância, Polidesportivo, Campo de Futebol, Skate Park e Pólo Comunitário. Existem ainda várias dinâmicas comunitárias expressas na existência de associações juvenis e de moradores.

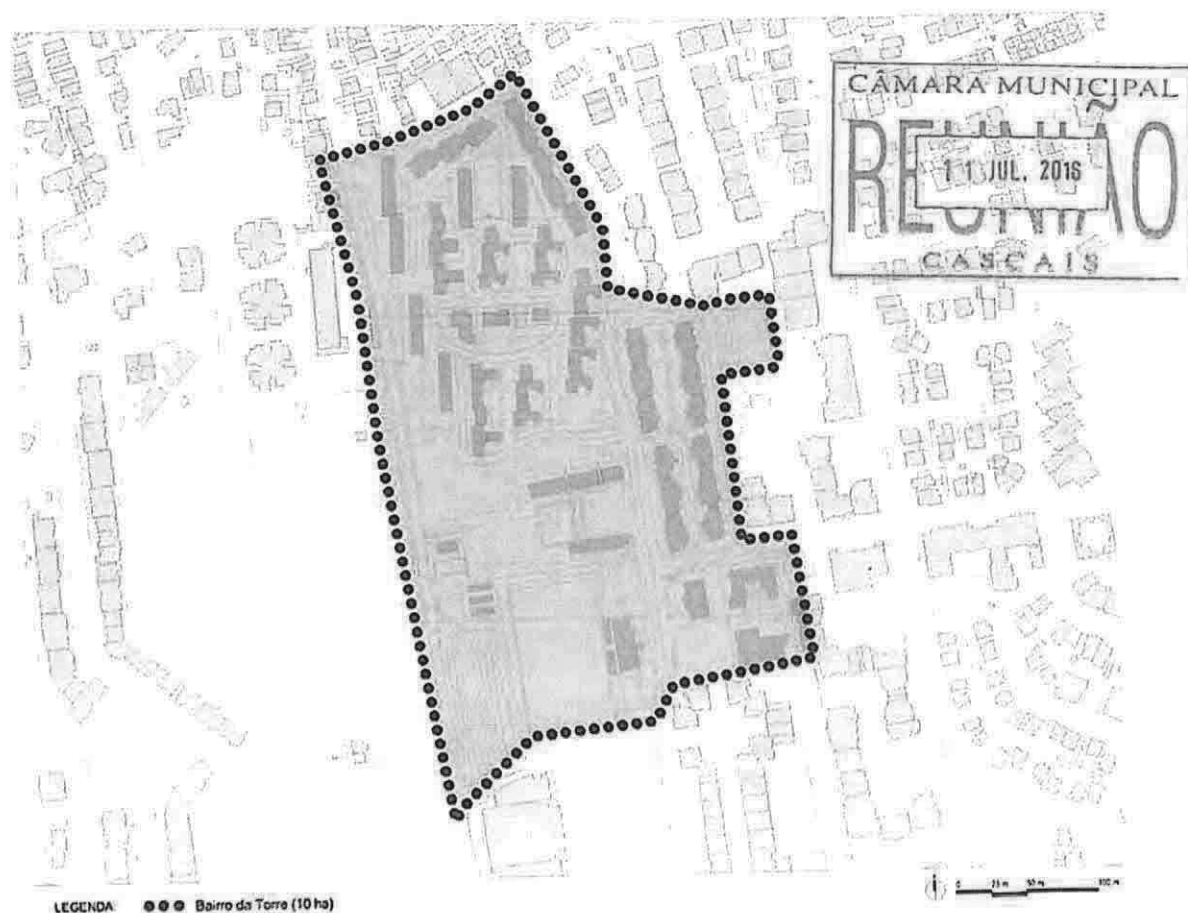


Figura 49. Delimitação territorial do Bairro da Torre e Cruz da Guia
Fonte: SPI, 2015



Bairro da Madorna

O local da Madorna, onde se insere o bairro, situa-se a nascente do concelho de Cascais, na fronteira entre a União de Freguesias de Carcavelos e Parede e a freguesia de S. Domingos de Rana, estando o bairro localizado nesta última. Trata-se de uma área essencialmente de cariz residencial, com edifícios de quatro pisos e moradias, sendo servida por comércio local e equipamentos sociais, educativos e desportivos.

Segundo os dados dos Censos 2011, residem neste local 2943 habitantes, traduzindo-se em 1165 famílias, e existem 1358 alojamentos que se distribuem por 733 edifícios.

O Bairro da Madorna (Figura 51) possui uma área de intervenção total de 3,4 ha, na qual se identificam, segundo dados dos Censos 2011, 250 alojamentos que se distribuem por 35 edifícios e residem 541 habitantes, constituindo 225 famílias. É territorialmente delimitado por quatro arruamentos, sendo que a norte o limite é constituído pela praça Francisca Lindoso, da qual se inicia o limite nascente pela rua 1º de Maio até ao cruzamento com a rua 25 de Abril, que limita o bairro a sul, ficando o limite poente fechado pela rua do Dia Mundial da Criança.

Esta comunidade desfavorecida está inserida numa zona residencial estabilizada, do ponto de vista urbano, e é composta por uma população predominantemente idosa. O bairro é constituído por blocos de habitação de três e quatro pisos, que se encontram em evidente mau estado de conservação, sendo a tipologia dominante o T3, apesar das pequenas dimensões das áreas dos fogos. Embora a maioria dos alojamentos se encontrar na posse de privados, há uma percentagem considerável de alojamentos (cerca de 65% segundo dados da CMC) que são responsabilidade da Cascais Envolve, desde 2011, após a transferência do IGFS de este património habitacional para a autarquia.



Figura 50. Estado de conservação das fachadas do Bairro da Madorna

Fonte: Câmara Municipal de Cascais, 2015

O bairro apresenta uma estrutura etária bastante envelhecida, expressa pelo índice de envelhecimento de 283 idosos por cada 100 jovens, embora com uma percentagem considerável

de indivíduos em idade ativa. Segundo os dados de 2011, metade da população ativa encontrava-se empregada, sendo que este valor contrasta com o número de indivíduos que não possuíam qualquer atividade económica, cerca de 50% da população residente. Ao nível da formação profissional os resultados são igualmente negativos, identificando-se uma população residente maioritariamente com o 1º ciclo de escolaridade.

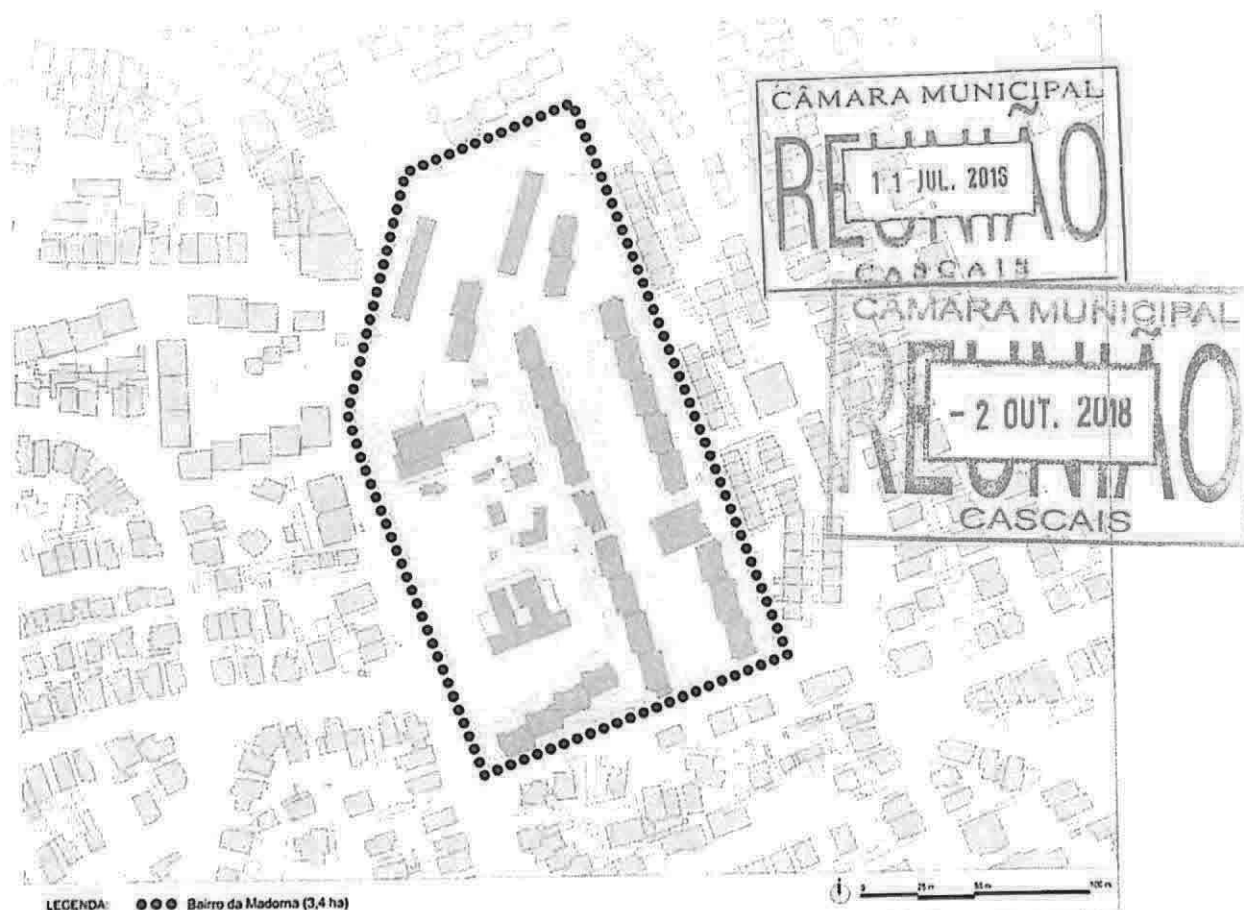


Figura 51. Delimitação territorial do Bairro da Madorna
Fonte: SPI, 2015

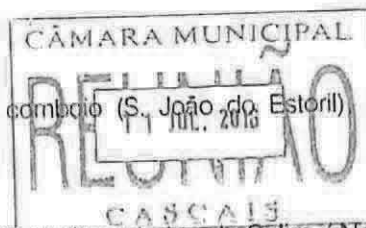
Bairro da Galiza e Liberdade

O local de S. João do Estoril, onde se insere o bairro, situa-se na zona central do concelho, na União de Freguesias de Cascais e Estoril. Segundo os dados dos Censos 2011, residem neste local 10823 habitantes, traduzindo-se em 4586 famílias, e existem 6118 alojamentos que se distribuem por 2030 edifícios.

A área de intervenção integra o bairro Novo da Galiza e o bairro da Liberdade (Figura 52) com uma área de cerca de 10,3 ha, na qual se identificam, segundo dados dos Censos 2011, 544 alojamentos que se distribuem por 245 edifícios e residem 1299 habitantes, constituindo 448 famílias. É territorialmente delimitado a norte pela Igreja Nossa Senhora da Boa Nova e pela Rua

do Campo Santo, a nascente pela Rua Pedro Nunes, a sul pelo Largo Monte Leite e Escola 2+3 da Galiza e a poente pelo Vale da Ribeira de Santa Rita.

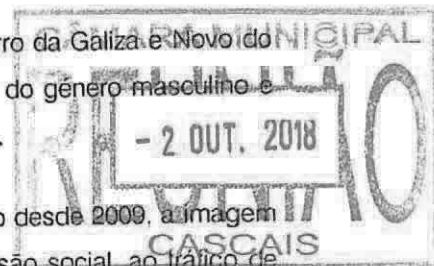
É uma zona com boas acessibilidades, perto da linha de comboio (S. João do Estoril) da marginal e da A5, servida por comércio e outros serviços.



O bairro da Liberdade tem origem num processo SAAL (pós 25-Abril) e o bairro da Galiza / Novo do Pinhal teve início em 1992, e decorreu de forma faseada (1997, 2003) com vista a realojar famílias que residiam num núcleo de barracas ali existente.

Neste conjunto habitacional existem habitações privadas, habitação cooperativa (Cooperativa Chegaliza) e habitação municipal. Esta área é também limitada pela escola EB 2, 3 da Galiza e o Centro Social da Boa Nova (Creche, Jardim de Infância, 1º e 2º ciclo, Centro de Dia, Serviço de Apoio Domiciliário, equipa RSI, CAFAP) e pelo espaço verde do vale de Santa Rita. É uma área essencialmente de cariz residencial com escassa atividade económica.

De acordo com o Atlas de habitação de Cascais (2013), residem no bairro da Galiza e Novo do Pinhal em habitação social de promoção municipal 588 indivíduos, 311 do género masculino e 277 do género feminino, e que correspondem a 181 agregados familiares.



Embora o bairro de barracas (Bairro do Fim do Mundo) esteja erradicado desde 2009, a imagem do bairro de habitação social mantém-se associada à pobreza e exclusão social, ao tráfico de droga e práticas ilícitas, a estilos de vida de ócio e subsidiodependência. A predominância de comunidades migrantes de origem africana e de etnia cigana contribuem ainda para a cristalização da imagem negativa do bairro, que acaba por ficar isolado, não obstante se considerar tratar-se de uma área urbana consolidada.

A história do bairro, inclusive do tipo de intervenção social realizada, tem contribuído para o reforço do estigma de bairro de famílias carenciadas, justificando uma abordagem caritativa, pouco indutora de mudança.

O desemprego associado às baixas qualificações dificultam a rutura do ciclo de pobreza e não raras vezes hipoteca as oportunidades das novas gerações. De fato, o insucesso escolar e o abandono precoce do ensino, bem como a falta de respostas adaptadas e profissionalizantes, correspondem a alguns dos principais problemas associados a esta comunidade, cuja intervenção adequada pode garantir mudanças positivas e impactos a médio e longo prazo.

A multiculturalidade dos residentes não é apontada como fonte de conflito, aliás, existe mais do que uma coexistência pacífica, havendo mesmo um forte sentido de comunidade e de pertença. Trata-se de uma comunidade ativa e com algumas ações espontâneas de convivência e partilha.

O espaço público é amplamente vivido, no entanto não apresenta infraestruturas qualificantes desta prática, na medida em que se encontra degradado.

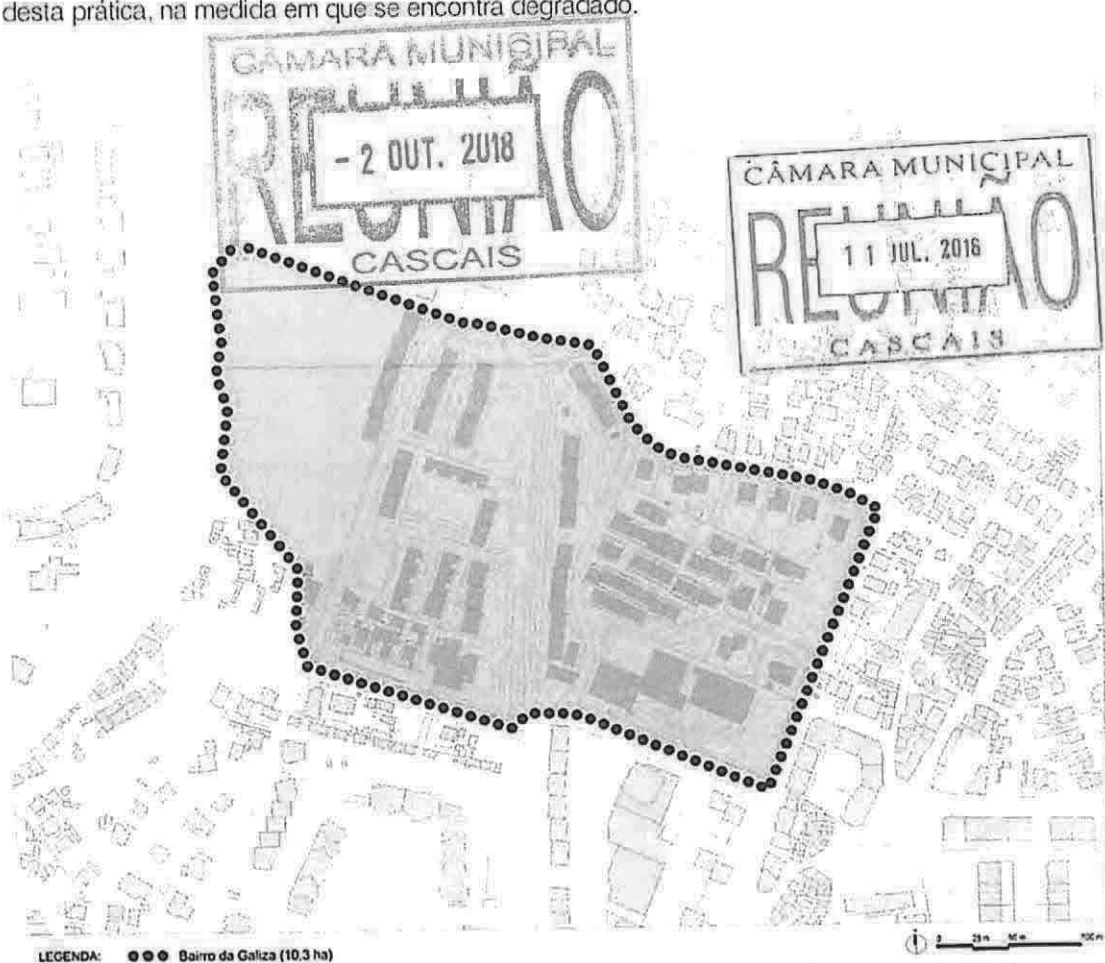


Figura 52. Delimitação territorial do Bairro da Galiza e Liberdade
Fonte: SPI, 2015

Bairro Calouste Gulbenkian / Cruz Vermelha

O lugar do Bairro da Cruz Vermelha, onde se insere o bairro com a mesma designação, situa-se no setor norte do concelho de Cascais, na freguesia de Alcabideche. Segundo os dados dos Censos 2011, residem neste local 10823 habitantes, traduzindo-se em 4586 famílias, e existem 6118 alojamentos que se distribuem por 2030 edifícios.

O bairro Calouste Gulbenkian, também conhecido como Bairro da Cruz Vermelha (Figura 53), tem uma área com cerca de 24 ha, na qual se identificam, segundo dados dos Censos 2011, 894 alojamentos que se distribuem por 307 edifícios e residem 2518 habitantes, constituindo 819 famílias. É territorialmente delimitado a norte pelos terrenos do Estabelecimento Prisional do Linhó, a nascente pelo alinhamento das instalações da Feira da Adroana, a sul pela Rua Beatriz Costa e a poente pela Via Rápida (A16).

Trata-se de um conjunto habitacional muito diferenciado, no qual se misturam aglomerados residenciais de vários tipos (moradias unifamiliares de auto construção, edifícios de habitação coletiva da Santa Casa da Misericórdia de Cascais, habitação de custos controlados, habitação construída ao abrigo do PER, habitações de função e habitações de venda livre). A zona sul deste bairro apresenta um grande número de habitações com níveis de média e de grande degradação, integrados num todo urbano indiferenciado que, sem qualquer tipo de unidade estética e com um espaço público disfuncional e deteriorado, não contribuindo para a criação de qualquer tipo de identificação positiva do bairro.

Construído no pós-25 de Abril para responder às necessidades de alojamento de famílias vindas das nossas ex-colónias, foi ali promovido, com a ajuda da Cruz Vermelha Portuguesa, um processo de autoconstrução que, sem qualquer enquadramento técnico e legal, resultou num conjunto urbano de fraca qualidade aos níveis urbanístico, estético, das infraestruturas, dos transportes, das acessibilidades, etc.

Posteriormente, ali se fixaram vários funcionários da Santa Casa da Misericórdia de Cascais e pessoas vítimas das cheias de 1983, em Cascais. No entanto, estas novas operações de realojamento não alteraram significativamente o perfil deste território. A zona mais antiga a sul do bairro encontra-se mais desqualificada em termos de espaço público e do edificado.

Apesar da significativa diversidade sociodemográfica daquela população, de acordo com os números apresentados nos últimos censos, cerca de 60% da população ali residente (perto de 3.500 pessoas) tem idade inferior a 30 anos. No entanto, mais de 65% dos laços afetivos estabelecidos pelos seus residentes (de acordo com o maior estudo até hoje realizado sobre os modos de vida no bairro Calouste Gulbenkian¹⁷) ocorrem dentro do próprio bairro e, destes, apenas 3,5% acontecem fora do concelho de Cascais, sinal de isolamento evidente que, por si só, justifica a persistência dos baixíssimos graus de escolaridade e, conseqüentemente, a transgeracionalização da pobreza daquela população. Com efeito, apenas 10% têm um curso superior (80% dos quais, no entanto, são residentes nas habitações de venda livre, sendo que cerca de 60% têm apenas o ensino básico, quase 15% apenas sabe ler e escrever e cerca de 10% não sabe nem ler nem escrever.

No bairro Calouste Gulbenkian encontra-se algum comércio: minimercado, alguns cafés e restaurantes, uma padaria, um cabeleireiro; porém, muitos destes estabelecimentos não têm as

¹⁷ AMOR, Teresa, e MOURA, Dulce. Os Modos de Vida no Bairro Calouste Gulbenkian. Centro de Estudos Territoriais. Lisboa, 2001.

necessárias condições para poderem funcionar, encontrando-se muitos inclusivamente em situação ilegal.

Ao nível dos equipamentos, no bairro Calouste Gulbenkian existe a Escola Básica, EB1 nº 3 de Alcoitão; uma creche e jardim-de-infância e um lar e centro de dia, sob gestão da Santa Casa da Misericórdia; uma Igreja Católica e Centro Social da Paróquia de Alcabideche com a valência de creche; uma Igreja Evangélica e dois pequenos espaços desportivos e de lazer.

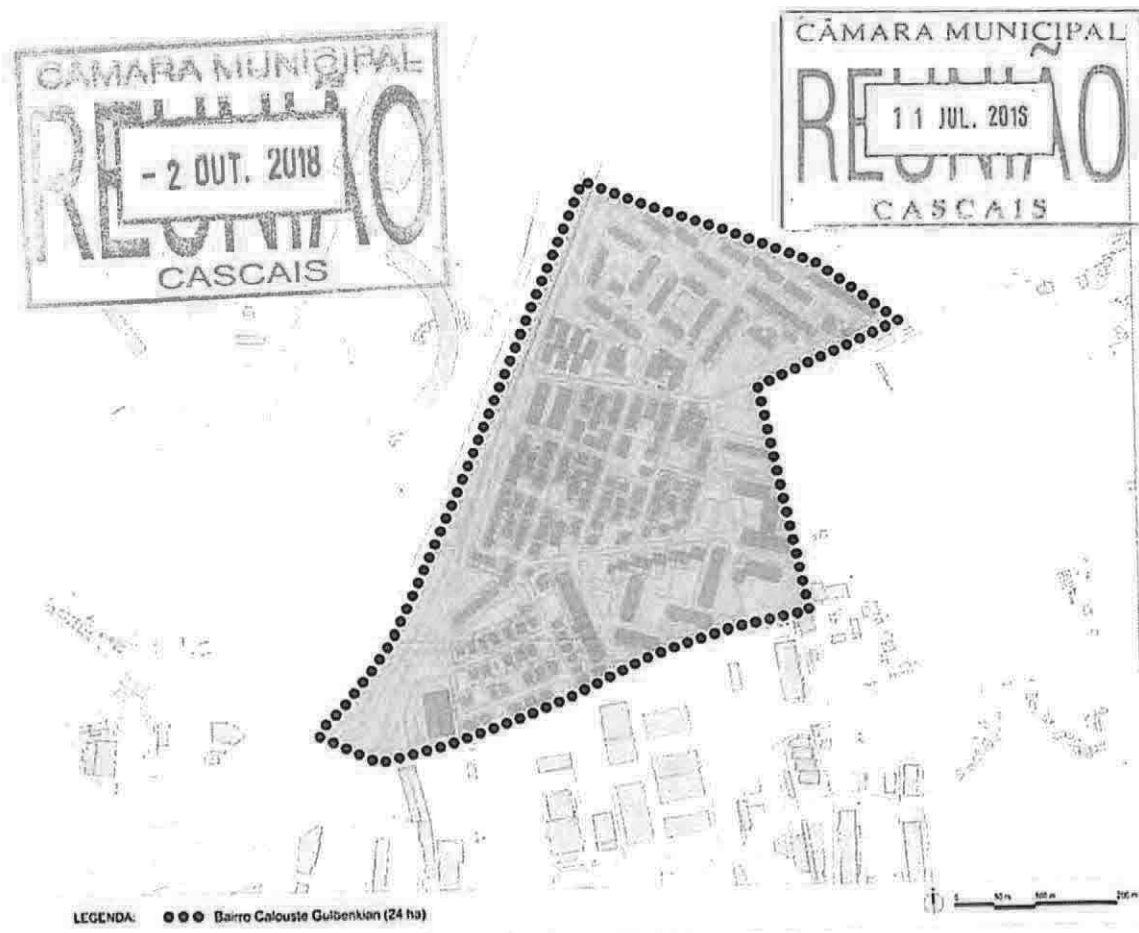


Figura 53. Delimitação territorial do Bairro Calouste Gulbenkian / Cruz Vermelha
Fonte: SPI, 2015

Bairro das Faceiras

O lugar de S. Domingos de Rana, local onde se insere o Bairro das Faceiras, situa-se a nascente do concelho de Cascais, na Freguesia de S. Domingos de Rana. Segundo os dados dos Censos 2011, residem neste local 7247 habitantes, traduzindo-se em 2763 famílias, e existem 3303 alojamentos que se distribuem por 1490 edifícios.

O Bairro das Faceiras (Figura 54) tem uma área de intervenção de cerca de 9,3 ha, e na qual se identificam, segundo dados dos Censos 2011, 196 alojamentos que se distribuem por 173 edifícios e residem 483 habitantes, constituindo 174 famílias. É territorialmente delimitado a norte

pelos limites da Escola Secundária Frei Gonçalo de Azevedo com a Rua do Infante e Rua da Fábrica, a nascente pela E.N. 249-4, a sul pela Av. Amália Rodrigues e a poente pela inserção da Av. Amália Rodrigues com a Rua da Fábrica.

Ao todo residem no bairro 224 moradores, maioritariamente de nacionalidade portuguesa, sendo 53% do género feminino e 47% do género masculino. De acordo com o Atlas de habitação de Cascais (2013), residem no bairro em fogos municipais 41 indivíduos de nacionalidade portuguesa, 21 do género masculino e 20 do género feminino, e que correspondem a 15 agregados familiares.

Apresenta espaço público pouco qualificado; desemprego; insucesso e abandono escolar; carência económica; baixas qualificações escolares e profissionais; iliteracia e iliteracia digital; inexistência de laços ao nível das relações de vizinhança com os outros bairros. Identifica-se ainda: envelhecimento e inexistência de apoio para idosos; imagem externa negativa dos bairros; sentimento de abandono; existência de alguma dinâmica comunitária.

Como potencialidades esta comunidade tem grupos da população com vontade de participar e de melhorar a sua vida. Tem também um conjunto de parceiros motivados para a ação com vontade de criar mais e melhores respostas com a comunidade.



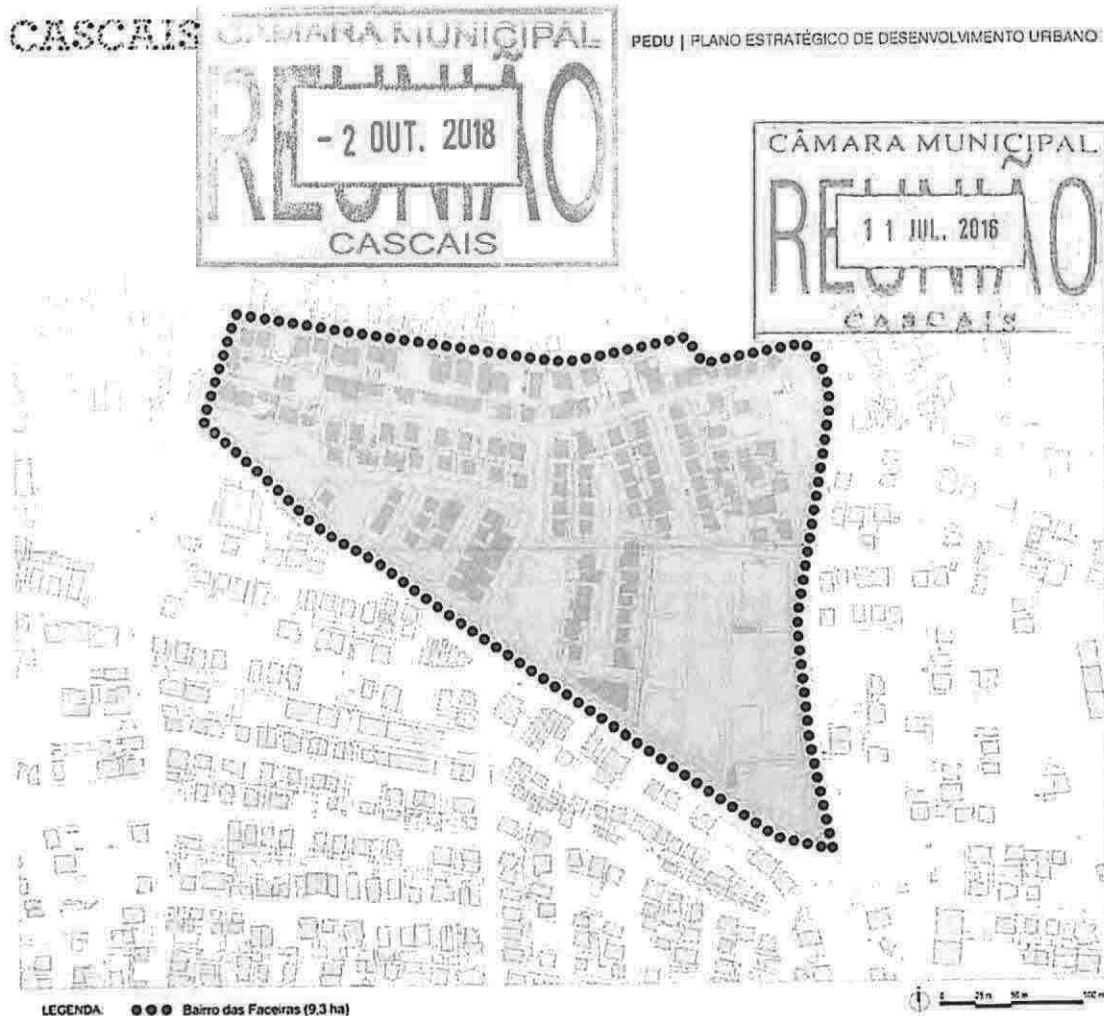


Figura 54. Delimitação territorial do Bairro das Faceiras
Fonte: SPI, 2015

4.3.3 Identificação das necessidades encontradas e definição da estratégia de intervenção para resposta às mesmas

A articulação física e funcional das diversas comunidades desfavorecidas do concelho de Cascais é essencial para o desenvolvimento de uma estratégia coesão social e territorial de Cascais. A análise dos territórios, onde se detetam as comunidades afetadas pela exclusão étnica e social e com problemas de urbanidade e ambiente urbano, permitiu aferir os principais desafios a que importa dar resposta:

- Desemprego / escassa atividade económica | O desemprego e a escassa atividade económica são um dos principais problemas destas áreas sendo premente implementar medidas de apoio ao empreendedorismo e à criação de emprego.
- Baixo nível de instrução e insucesso e abandono escolar | Verifica-se que existe ainda uma falta de qualificações da população local representando um risco para o futuro da sua empregabilidade. No que respeita ao insucesso escolar este é consequente de uma crescente desmotivação dos alunos perante a vida escolar, o que leva muitas vezes ao

seu abandono precoce. Esta situação é muitas vezes reflexo da pouca valorização dada à permanência no sistema de ensino.

- **Evolução demográfica desfavorável / Envelhecimento da população** | De acordo com os dados do INE – Censos 2011, ao nível das subsecções estatísticas coincidentes com os limites das cinco áreas desfavorecidas delimitadas, o número de habitantes residentes nestas áreas ascendia aos 6.259 habitantes, sendo uma população maioritariamente envelhecida e composta por um elevado número de pensionistas.
- **Pobreza e exclusão social** | A pobreza e a exclusão social estão relacionadas com o fenómeno de desemprego identificado nos territórios. Estas situações abrangem uma população muito vulnerável, designadamente jovens e muitas crianças, e devem ser consideradas como prioritárias.
- **Ambiente degradado** | A existência de focos de degradação do edificado e do espaço público são aspetos identificados pelas entidades municipais. Esta situação acaba por ser prejudicial para a imagem dos bairros e da envolvente, em melhor estado de conservação, uma vez que é influenciada negativamente pela partilha do mesmo ambiente urbano.

Estas fragilidades comuns às cinco comunidades desfavorecidas, torna evidente a necessidade de desenvolvimento de uma intervenção para dar resposta às mesmas. A estratégia de intervenção para os territórios, deve passar, de forma articulada, por intervenções de natureza social, reabilitação do edificado e dos espaços públicos e intervenções de dinamização económica.

Neste contexto, o PAICD assenta no eixo 3 de intervenção central do PEDU:

"Regeneração física e social das comunidades desfavorecidas"

Este eixo, cujo objetivo central é promover inclusão social de comunidades desfavorecidas através de ações de reabilitação do edificado e espaços adjacentes e de medidas de combate à pobreza, ao abandono e insucesso escolar e ao desemprego, subdivide-se no seguinte conjunto de medidas e respetivos objetivos estratégicos:

■ **Medida 3.1. Requalificação de edifícios de habitação social**

Objetivo estratégico: Requalificar/reabilitar edifícios destinados a habitação social com vista à melhoria das condições de habitabilidade e do ambiente urbano das comunidades desfavorecidas.

Prevêem-se nesta medida 2 ações:

- **3.1.1 Requalificação do edificado do Bairro da Torre:**



- 3.1.2 Requalificação do edificado do Bairro da Madorna.

Estas ações de reabilitação de edificado, estão particularmente vocacionadas para a requalificação de fogos devolutos, incluindo pintura e isolamento do edificado.

- Medida 3.2. Reabilitação de espaço público envolvente a edifícios de habitação social
Objetivo estratégico: Reabilitar o espaço público envolvente às habitações sociais, visando a sua requalificação, segurança, prevenção de comportamentos ilícitos, resiliência e melhoria do ambiente urbano.

Prevêm-se nesta medida 5 ações:

- 3.2.1 Reabilitação do Parque Infantil do Bairro da Torre e Cruz da Guia;
- 3.2.2 Reabilitação do Campo de Jogos do Bairro da Torre e Cruz da Guia;
- 3.2.3 Requalificação urbanística da zona sul da Cruz Vermelha;
- 3.2.4 Requalificação urbanística do Bairro Novo do Pinhal;
- 3.2.5 Requalificação urbanística do Bairro das Faceiras.

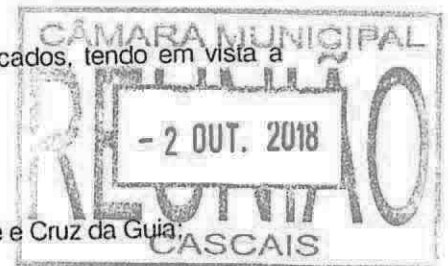


- Medida 3.3. Reabilitação ou reconversão de equipamentos de utilização coletiva de âmbito social

Objetivo estratégico: Reabilitar e refuncionalizar espaços edificados, tendo em vista a instalação de equipamentos e serviços de apoio social.

Prevêm-se nesta medida 6 ações:

- 3.3.1 Reabilitação do Multiserviços do Bairro da Torre e Cruz da Guia;
- 3.3.2 Reabilitação da Creche Torre-Guia;
- 3.3.3 Reabilitação do Jardim de Infância da Torre;
- 3.3.4 Reabilitação do Centro Porta Amiga da AMI (Bairro da Torre);
- 3.3.5 Reabilitação do Polo Comunitário da Torre;
- 3.3.6 Requalificação do Polo Comunitário da Galiza.



Estas ações visam a beneficiação do edificado ao nível do revestimento de paredes e pinturas, da substituição de soluções de ensombramento em vãos exteriores e da remoção do amianto dos telhados, da colocação de telheiros e da substituição de equipamentos em zonas de recreio, da instalação de redes de infraestruturas, de sistemas solar térmico, solar fotovoltaico e de ar condicionado, bem como de obras de ampliação de equipamentos, de requalificação do espaço exterior e de recreio.

■ Medida 3.4. Ações de inclusão ativa das comunidades desfavorecidas

Objetivo estratégico: Promover mecanismos de integração social e de transição para a vida ativa de grupos específicos, através de iniciativas de apoio ao empreendedorismo, ao combate ao insucesso escolar, à formação profissional e à participação e envolvimento da comunidade na gestão de espaços comuns e do espaço urbano.

Esta medida prevê 12 ações:



- 3.4.1 Desenvolvimento de iniciativas de integração social da população no Polo Comunitário da Torre e Cruz da Guia;
- 3.4.2 Desenvolvimento de iniciativas de integração sócio-profissional de públicos específicos, afastados do mercado de trabalho;
- 3.4.3 Desenvolvimento de iniciativas de formação de jovens desocupados, promovendo e treinando competências profissionalizantes;
- 3.4.4 Promoção da autonomia e da realização pessoal de jovens desocupados - Espaço referência para jovens;
- 3.4.5 Desenvolvimento de iniciativas de apoio ao empreendedorismo social - Projeto KAZUIA;
- 3.4.6 Criação de um serviço de resposta local e social compatível com os horários laborais das famílias (ocupação de crianças em horário alargado e formação de mulheres desempregas);
- 3.4.7 Desenvolvimento de iniciativas de mediação Escola – Comunidade;
- 3.4.8 Desenvolvimento de iniciativas de intervenção na área da saúde mental;
- 3.4.9 Desenvolvimento de iniciativas de acompanhamento individualizado de famílias;
- 3.4.10 Desenvolvimento de iniciativas para o envolvimento e participação da comunidade na reabilitação do espaço público e espaços comuns;
- 3.4.11 Desenvolvimento de iniciativas de intervenção em famílias em situação de vulnerabilidade;
- 3.4.12 Desenvolvimento de iniciativas de intervenção especializada com jovens.

Estas ações irão permitir criar as condições para a integração socio-profissional de públicos específicos, afastados do mercado de trabalho e de rotinas profissionais, bem como o desenvolvimento de ações de apoio ao empreendedorismo social, prevendo a criação do autoemprego.

No campo do combate ao insucesso e abandono escolar e na capacitação de jovens para a empregabilidade, serão desenvolvidas ações de educação e formação, de empreendedorismo e cidadania, proporcionando experimentação e vivências, com intuito de consolidar os seus

projetos de vida, aliando atividades lúdicas e a ações de cariz cívico a um acompanhamento individualizado, bem como de desenvolvimento de atividades de mediação que atuem em situações de indisciplina e promovam a relação escola-comunidade.

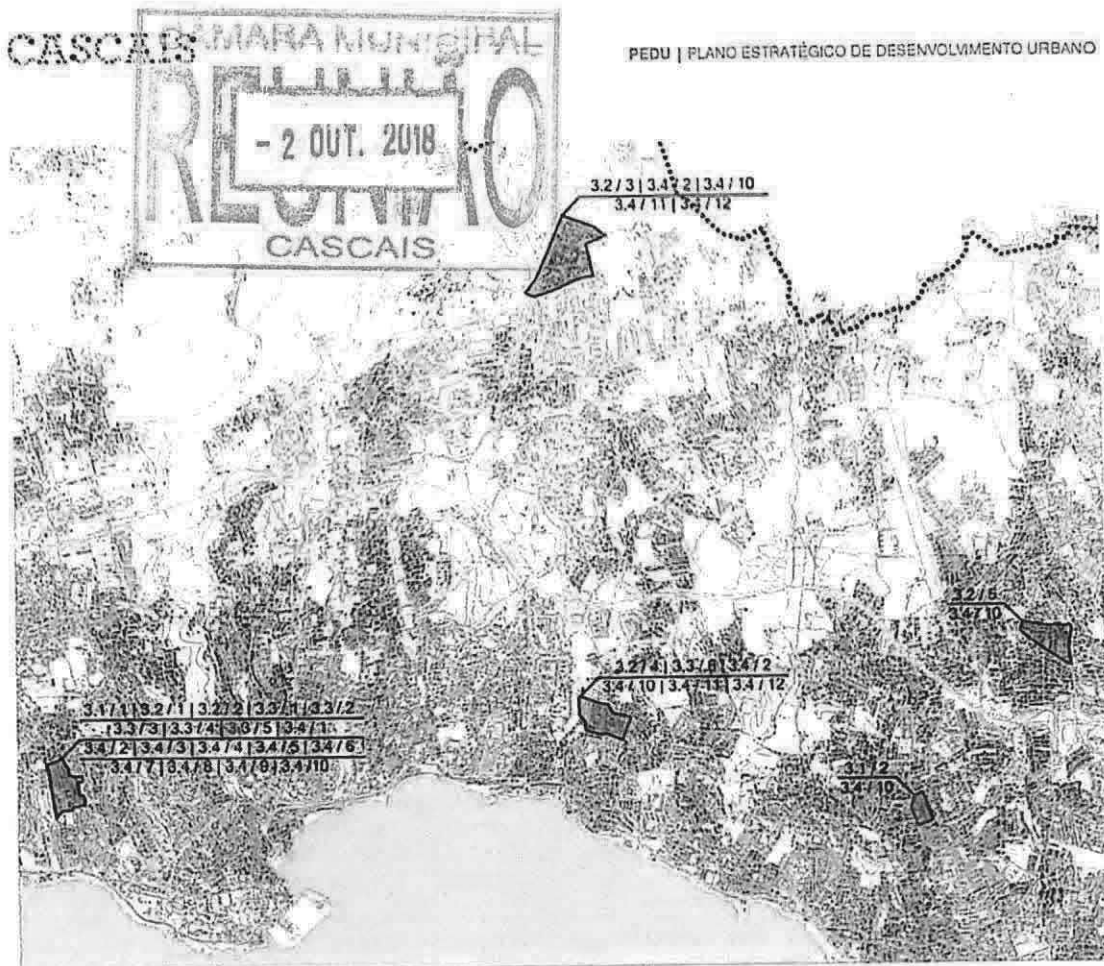
Ao nível da coesão social e igualdade de oportunidades, será dada particular atenção às ações que contribuam para a inclusão social de famílias provenientes de contextos socioeconómicos mais vulneráveis, particularmente dos descendentes de imigrantes e minorias étnicas.

Em termos de ações de suporte à comunidade, será criado um serviço de ocupação de crianças, de resposta local e social, de qualidade adequada às necessidades dos horários laborais das famílias e serão promovidas ações junto de instituições de proximidade e com capacidade de atuação, de forma a garantir uma maior articulação entre as organizações com competências na área da saúde mental e o contexto social dos indivíduos. De igual forma serão criadas ações de resposta de primeira linha, privilegiando uma abordagem individualizada e mediadora, visando garantir a equidade nas condições de acesso dos munícipes às diversas respostas/programas sociais existentes no concelho.

No caso do ambiente urbano, serão promovidas ações que contribuam para uma apropriação positiva do espaço público e espaços comuns e, conseqüentemente, para um incremento ao nível da imagem exterior dos territórios

Estas ações encontram-se sistematizadas no cartograma abaixo apresentado (Figura 55).





LEGENDA: ■■■ Limite do Concelho de Cascais

■ Plano de Ação e Intervenção nas Comunidades Desfavorecidas (PAICD) - Localização de Ações

- 3.1/1 - Requalificação do edifício do Bairro da Torre
- 3.1/2 - Requalificação do edifício do Bairro da Madorna
- 3.2/1 - Reabilitação do Parque Infantil do Bairro da Torre e Cruz da Guia
- 3.2/2 - Reabilitação do campo de Jogos do Bairro da Torre e Cruz da Guia
- 3.2/3 - Requalificação urbanística da zona sul da Cruz Vermetha
- 3.2/4 - Requalificação urbanística do Bairro Novo do Pinhal
- 3.2/5 - Requalificação urbanística do Bairro das Facelras
- 3.3/1 - Reabilitação do Multiserviços do Bairro da Torre e Cruz da Guia
- 3.3/2 - Reabilitação da Creche Torre-Guia
- 3.3/3 - Reabilitação do Jardim de Infância da Torre
- 3.3/4 - Reabilitação do Centro Porta Amiga da AMI (Bairro da Torre)
- 3.3/5 - Reabilitação do Polo Comunitário da Torre
- 3.3/6 - Requalificação do Polo Comunitário da Galiza
- 3.4/1 - Desenvolvimento de iniciativas de integração social da população no Polo Comunitário da Torre e Cruz da Guia
- 3.4/2 - Desenvolvimento de iniciativas de integração socioprofissional de públicos específicos, afastados do mercado de trabalho
- 3.4/3 - Desenvolvimento de iniciativas de formação de jovens
- 3.4/4 - Promoção da autonomia e da realização pessoal de jovens
- 3.4/5 - Desenvolvimento de iniciativas de apoio ao empreendedorismo social - Projeto KAZUIA
- 3.4/6 - Criação de um serviço de resposta local e social
- 3.4/7 - Desenvolvimento de iniciativas de mediação Escola - Comunidade
- 3.4/8 - Desenvolvimento de iniciativas de intervenção na área da saúde mental
- 3.4/9 - Desenvolvimento de iniciativas de acompanhamento individualizado de famílias
- 3.4/10 - Desenvolvimento de iniciativas para o envolvimento e participação da comunidade na reabilitação do espaço público e espaços comuns
- 3.4/11 - Desenvolvimento de iniciativas de intervenção em famílias em situação de vulnerabilidade
- 3.4/12 - Desenvolvimento de iniciativas de intervenção especializadas com jovens



Figura 55. Planta de localização das ações do PAICD

Fonte: SPI, 2015

4.3.4 Identificação indicativa dos investimentos, estimativa do investimento público a realizar, realizações e resultados esperados

Os investimentos a desenvolver encontram-se sistematizados na tabela seguinte, juntamente com a respetiva calendarização, estimativa de custos, fontes de financiamento, e entidades/autoridades responsáveis e intervenientes.

Objetivo Temático	Prioridade de Investimento	Designação	NIF Promotor	Promotor	Investimento total	Ano de Início	NUTSIII	Freguesia	% Imputação
9	9.8	3.1.1 - Requalificação do edifício do Bairro da Torre	505187531	Município de Cascais	365.418 €	2017	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril	100%
9	9.8	3.1.2 - Requalificação do edifício do Bairro da Madorna	505187531	Município de Cascais	285.436 €	2017	AML	S. Domingos de Rana	100%
9	9.8	3.2.1 - Reabilitação do Parque Infantil do Bairro da Torre e Cruz da Guia	505187531	Município de Cascais	20.000 €	2016	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril	100%
9	9.8	3.2.2 - Reabilitação do Campo de Jogos do Bairro da Torre e Cruz da Guia	505187531	Município de Cascais	7.500 €	2016	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril	100%
9	9.8	3.2.3 - Requalificação urbanística da zona sul da Cruz Vermelha	505187531	Município de Cascais	1.467.900 €	2018	AML	Alcabideche	100%
9	9.8	3.2.4 - Requalificação urbanística do Bairro Novo do Pinhal	505187531	Município de Cascais	200.000 €	2016	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril	100%
9	9.8	3.2.5 - Requalificação urbanística do Bairro das Faceiras	505187531	Município de Cascais	125.000 €	2016	AML	S. Domingos de Rana	100%
9	9.8	3.3.1 - Reabilitação do Multiserviços do Bairro da Torre e Cruz da Guia	505187531	Município de Cascais	57.500 €	2016	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril	100%
9	9.8	3.3.2 - Reabilitação da Creche Torre-Guia	505187531	Município de Cascais	291.555 €	2016	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril	100%
9	9.8	3.3.3 - Reabilitação do Jardim de Infância da Torre	505187531	Município de Cascais	39.950 €	2016	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril	100%
9	9.8	3.3.4 - Reabilitação do Centro Porta Amiga da AMI (Bairro da Torre)	505187531	Município de Cascais	23.392 €	2016	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril	100%
9	9.8	3.3.5 - Reabilitação do Polo Comunitário da Torre	505187531	Município de Cascais	26.765 €	2016	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril	100%
9	9.8	3.3.6 - Requalificação do Polo Comunitário da Galiza	505187531	Município de Cascais	10.000 €	2016	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril	100%
9	9.1	3.4.1 - Desenvolvimento de iniciativas de integração social da população no Polo Comunitário da Torre e Cruz da Guia	505187531	Município de Cascais	3.560 €	2016	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril	100%



9	9.1	3.4.2 - Desenvolvimento de iniciativas de integração sócio-profissional de públicos específicos, afastados do mercado de trabalho	505187531	Município de Cascais	52.520 €	2016	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril Alcabideche	100%
9	9.1	3.4.3 - Desenvolvimento de iniciativas de formação de jovens desocupados, promovendo e treinando competências profissionalizantes	505187531	Município de Cascais	7.040 €	2016	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril	100%
9	9.1	3.4.4 - Promoção da autonomia e da realização pessoal de jovens desocupados - Espaço referencial para jovens	505187531	Município de Cascais	15.335 €	2016	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril	100%
9	9.1	3.4.5 - Desenvolvimento de iniciativas de apoio ao empreendedorismo social - Projeto KAZUJA	505187531	Município de Cascais	4.212 €	2016	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril	100%
9	9.1	3.4.6 - Criação de um serviço de resposta local e social compatível com os horários laborais das famílias (ocupação de crianças em horário alargado e formação de mulheres desempregadas)	505187531	Município de Cascais	13.550 €	2016	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril	100%
9	10.1	3.4.7 - Desenvolvimento de iniciativas de mediação Escola - Comunidade	505187531	Município de Cascais	13.450 €	2016	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril	100%
9	9.1	3.4.8 - Desenvolvimento de iniciativas de intervenção na área da saúde mental	505187531	Município de Cascais	6.575 €	2016	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril	100%
9	9.1	3.4.9 - Desenvolvimento de iniciativas de acompanhamento individualizado de famílias	505187531	Município de Cascais	1.250 €	2016	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril	100%
9	9.1	3.4.10 - Desenvolvimento de iniciativas para o envolvimento e participação da comunidade na reabilitação do espaço público e espaços comuns	505187531	Município de Cascais	25.670 €	2016	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril Alcabideche S. Domingos de Rana	100%
9	9.1	3.4.11 - Desenvolvimento de iniciativas de intervenção em famílias em situação de vulnerabilidade	505187531	Município de Cascais	68.000 €	2015	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril Alcabideche	100%
9	9.1	3.4.12 - Desenvolvimento de iniciativas de intervenção especializada com jovens	505187531	Município de Cascais	107.000 €	2015	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril Alcabideche	100%

Tabela 18. Quadro de investimentos PAICD

Fonte: SPI, 2015

No que se refere às metas / resultados esperados prevêem-se alcançar os seguintes:

PI	Medidas	Indicador de realização		Indicador de resultado			
		Indicador	Meta 2018	Meta 2023	Indicador	Meta 2018	Meta 2023
9.8.	3.1. Requalificação de edifícios de habitação social	Habitáções reabilitadas em áreas urbanas (unidades de habitação)	13	13	Aumento do grau de satisfação dos residentes nas áreas de intervenção (1 a 10)	2	2
	3.2. Reabilitação de espaço público envolvente a edifícios de habitação social	Espaços abertos criados ou reabilitados em áreas urbanas (m ²)	54013	120013	Aumento do grau de satisfação dos residentes nas áreas de intervenção (1 a 10)	2	2
	3.3. Reabilitação ou reconversão de equipamentos de utilização coletiva de âmbito social	Edifícios públicos ou comerciais construídos ou renovados em áreas urbanas (m ²)	2980	4574	Aumento do grau de satisfação dos residentes nas áreas de intervenção (1 a 10)	2	2
9.1	3.4. Ações de inclusão ativa das comunidades desfavorecidas	Participantes nas ações dos CLDS	-	3160	Participantes nas ações dos CLDS que se encontram abrangidos por medidas ativas de emprego ou formação profissional	1%	5%
		Participantes no Programa Escolhas entre os 6 e os 24 anos	-	721	Participantes do Programa Escolhas entre os 6 e os 24 anos que completaram com sucesso o ano escolar ou foram reintegrados na escola, formação ou emprego	20%	65%
		Participantes com deficiência e incapacidade em ações de reabilitação profissional	-	92	Participantes com deficiência e incapacidade que foram certificados no final da formação	5%	60%
10.1.	3.4. Ações de inclusão ativa das comunidades desfavorecidas	Projetos de inovação e experimentação social apoiados	-	9	Escolas abrangidas por projetos específicos de combate ao insucesso e ao abandono que progrediram aproximando-se ou superando o valor esperado	10%	40%
		Escolas abrangidas por intervenções com vista à redução do abandono escolar e à melhoria do sucesso educativo, de nível ISCED 2	-	4			

Tabela 19. Resultados esperados PAICD

Fonte: SPI, 2015

As fichas síntese do PAICD encontram-se no ponto 8.4 (Anexos) do documento.



5. RESULTADOS ESPERADOS, FATORES CRÍTICOS DE SUCESSO E INTERDEPENDÊNCIAS

5.1 Resultados esperados

5.1.1 Investimentos, ações, resultados e metas

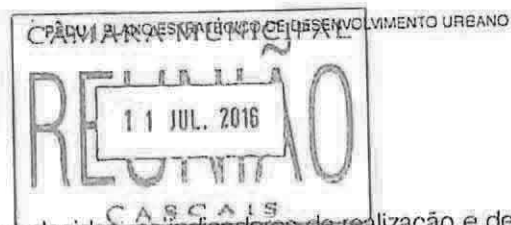
PI	Fundo	Medições	Indicador de realização		Indicador de resultado		Proposta de Dotação Fundo a Contratualizar		
			Indicador	Meta 2018	Meta 2023	Indicador		Meta 2018	Meta 2023
4.5.	FEDER	1.1. Reforço da rede de ciclovias e de vias pedonais	Vias dedicadas às mobilidades suaves ou à redução de emissões de carbono (Km)	1,3 km	9 km	Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa (Ton/CO2)	230 215 Ton/CO2	221 295 Ton/CO2	952.258 €
4.5.	FEDER	1.2. Estruturação de corredores urbanos de procura elevada no concelho de Cascais	Vias dedicadas às mobilidades suaves ou à redução de emissões de carbono (Km)	1,3 km	9 km	Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa (Ton/CO2)	230 215 Ton/CO2	221 295 Ton/CO2	750.000 €
4.5.	FEDER	1.3. Minimização do impacto do tráfego rodoviário no meio urbano	Vias dedicadas às mobilidades suaves ou à redução de emissões de carbono (Km)	1,3 km	9 km	Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa (Ton/CO2)	230 215 Ton/CO2	221 295 Ton/CO2	50.000 €
6.5.	FEDER	2.1. Reabilitação e reconversão de edifícios	Habituações reabilitadas em áreas urbanas (n.º)	3	7	Grau de satisfação dos residentes que habitam em áreas com estratégias integradas de desenvolvimento urbano (1 a 10)	2	2	72.113 €
6.5.	FEDER	2.2. Incremento e qualificação dos espaços públicos urbanos	Espaços abertos criados ou reabilitados em áreas urbanas (m²)	6.765	18.041	Grau de satisfação dos residentes que habitam em áreas com estratégias integradas de desenvolvimento urbano (1 a 10)	2	2	949.514 €



9.8.	FEDER	3.1. Requalificação de edifícios de habitação social	Habitacões reabilitadas em áreas urbanas (unidades de habitação)	13	13	Aumento do grau de satisfação dos residentes nas áreas de intervenção (1 a 10)	2	2	325.427 €
9.8.	FEDER	3.2. Reabilitação de espaço público envolvente a edifícios de habitação social	Espaços abertos criados ou reabilitados em áreas urbanas (m ²)	54013	120013	Aumento do grau de satisfação dos residentes nas áreas de intervenção (1 a 10)	2	2	910.200 €
9.8.	FEDER	3.3. Reabilitação ou reconversão de equipamentos de utilização coletiva de âmbito social	Edifícios públicos ou comerciais construídos ou renovados em áreas urbanas (m ²)	2980	4574	Aumento do grau de satisfação dos residentes nas áreas de intervenção (1 a 10)	2	2	224.581 €
9.1	FSE	3.4. Ações de inclusão ativa das comunidades desfavorecidas	Participantes nas ações dos CLDS	-	3160	Participantes nas ações dos CLDS que se encontram abrangidos por medidas ativas de emprego ou formação profissional	1%	5%	152.356 €
			Participantes no Programa Escolhas entre os 6 e os 24 anos	-	721	Participantes do Programa Escolhas entre os 6 e os 24 anos que completaram com sucesso o ano escolar ou foram reintegrados na escola, formação ou emprego	20%	65%	
10.1.	FSE	3.4. Ações de inclusão ativa das comunidades desfavorecidas	Participantes com deficiência e incapacidade em ações de reabilitação profissional	-	92	Participantes com deficiência e incapacidade que foram certificados no final da formação	5%	60%	6.725 €
			Projetos de inovação e experimentação social apoiados	-	9	Escolas abrangidas por projetos específicos de combate ao insucesso e ao abandono que progrediram aproximando-se ou superando o valor esperado	10%	40%	

Tabela 20. Indicadores e metas do PEDU

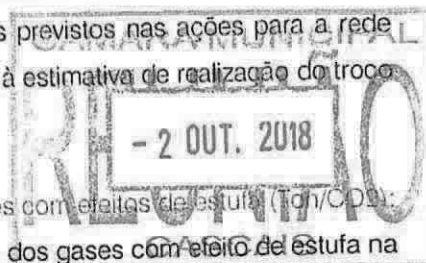
Fonte: SPI, 2015



5.1.2 Realização

No âmbito do PEDU, considerando as medidas estabelecidas, os indicadores de realização e de resultados para as PI são:

PI 4.5. Indicador de realização | Vias dedicadas às mobilidades suaves ou à redução de emissões de carbono (Km) : Considera-se os valores previstos nas ações para a rede ciclável (9 km até 2023). A meta de 2018 corresponde à estimativa de realização do troço prioritário da EN 249 (1,4 km).



Indicador de resultado | Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa (Ton/CO₂): Assume-se o valor de redução de emissões estimada dos gases com efeito de estufa na área urbana de Cascais, indicada pela AML até 2023, de 24 974 Ton/CO₂ (indicadores PAMUS). Observando que em 2009, na parte afeta à mobilidade, o valor de referência do concelho de Cascais era de 246.269 Ton/CO₂ (Fonte: APA - Emissões de poluentes atmosféricos por concelho 2009), considerou-se uma estimativa da redução anual das emissões de gases com efeitos de estufa do concelho a partir de 2009 até 2018 (230 215 Ton/CO₂) e 2023 (221 295 Ton/CO₂).

PI 6.5. Indicador de realização | Habitações reabilitadas em áreas urbanas (n.º): Considerando o valor de investimento previsto, estima-se a reabilitação de 7 habitações até 2023. A meta 2018 corresponde à estimativa de realização a 3 anos (3 habitações); Espaços abertos criados ou reabilitados em áreas urbanas (m²): Considerando o valor de investimento previsto, estima-se a criação/reabilitação de 18.041 m² de espaço público até 2023. A meta 2018 corresponde à estimativa de realização a 3 anos (6.765 m²).

Indicador de resultado | Grau de satisfação dos residentes que habitam em áreas com estratégias integradas de desenvolvimento urbano (1 a 10): Considera-se a meta ≥ 2 , estabelecida no PO Lisboa, para 2018 e 2023.

PI 9.8. Indicador de realização | Habitações reabilitadas em áreas urbanas (unidades de habitação): De acordo com a data de início e conclusão dos projetos, estima-se a reabilitação de 13 fogos até 2018 e até 2023; Espaços abertos criados ou reabilitados em áreas urbanas (m²): De acordo com a data de início e conclusão dos projetos de reabilitação de espaço público, estima-se a reabilitação de 54 013 m² até 2018 e de 120 013 m² até 2023; Edifícios públicos ou comerciais construídos ou renovados em áreas urbanas (m²): De acordo com a data de início e conclusão dos projetos de reabilitação/construção de equipamentos de utilização coletiva, estima-se a reabilitação/construção de 2 980 m² até 2018 e de 4574 m² até 2023.

Indicador de resultado | Aumento do grau de satisfação dos residentes nas áreas de intervenção (1 a 10): Considera-se a meta ≥ 2 , estabelecida no PO Lisboa, para 2018 e 2023.

PI 9.1. **Indicador de realização** | Participantes nas ações dos CLDS: 3160 participantes até 2023; Participantes no Programa Escolhas entre os 6 e os 24 anos: 721 participantes até 2023; Participantes com deficiência e incapacidade em ações de reabilitação profissional: 92 participantes até 2023; Projetos de inovação e experimentação social apoiados: 9 projetos até 2023.

Indicador de resultado | Participantes nas ações dos CLDS que se encontram abrangidos por medidas ativas de emprego ou formação profissional: Admite-se o rácio de 5%, estabelecida no PO Lisboa, para 2023 e de 1% para 2018; Participantes do Programa Escolhas entre os 6 e os 24 anos que completaram com sucesso o ano escolar ou foram reintegrados na escola, formação ou emprego: Admite-se o rácio de 65%, estabelecida no PO Lisboa, para 2023 e de 20% para 2018; Participantes com deficiência e incapacidade que foram certificados no final da formação: Admite-se o rácio de 60%, estabelecida no PO Lisboa, para 2023 e de 5% para 2018.

PI 10.1. **Indicação de realização** | Escolas abrangidas por intervenções com vista à redução do abandono escolar e à melhoria do sucesso educativo, de nível ISCED 2: 4 escolas.

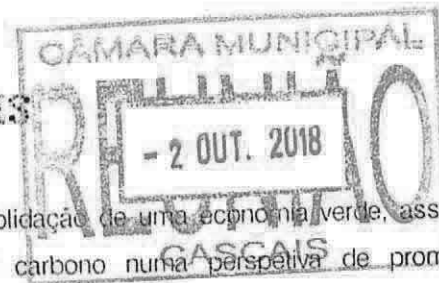
Indicador de resultado | Escolas abrangidas por projetos específicos de combate ao insucesso e ao abandono que progrediram aproximando-se ou superando o valor esperado: Admite-se o rácio de 40%, estabelecida no PO Lisboa, para 2023 e de 10% para 2018.

Os dados para os cálculos dos indicadores de realização e dos indicadores de resultados serão, de futuro, recolhidos e analisados pelo Observatório de Desenvolvimento Urbano de Cascais (ver modelo de governação), órgão que ficará com a responsabilidade de monitorizar os resultados do PEDU.

5.2 Fatores críticos de sucesso e interdependências

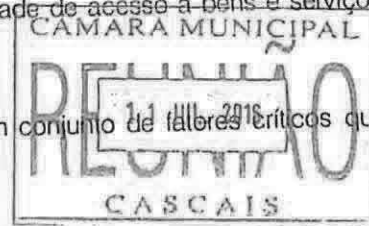
A estratégia de desenvolvimento urbano do concelho de Cascais assume os seguintes desafios que importa considerar nas intervenções a realizar nos núcleos urbanos em matéria de mobilidade sustentável, regeneração urbana e inclusão social de comunidades desfavorecidas:





- Consolidação de uma economia verde, assegurando a transição para um modelo de baixo carbono numa perspectiva de promoção da sustentabilidade urbana e de desenvolvimento de novos modelos de crescimento urbano e económico;
- Promoção de condições urbanas e ambientais que contribuam para a qualidade de vida e satisfação da população e para a fixação de população e atividades económicas;
- Reforço da atividade económica através do incentivo a uma economia de proximidade;
- Promoção de uma sociedade inclusiva capaz de integrar diferentes grupos especiais, em especial os mais desfavorecidos e com maior dificuldade de acesso a bens e serviços essenciais.

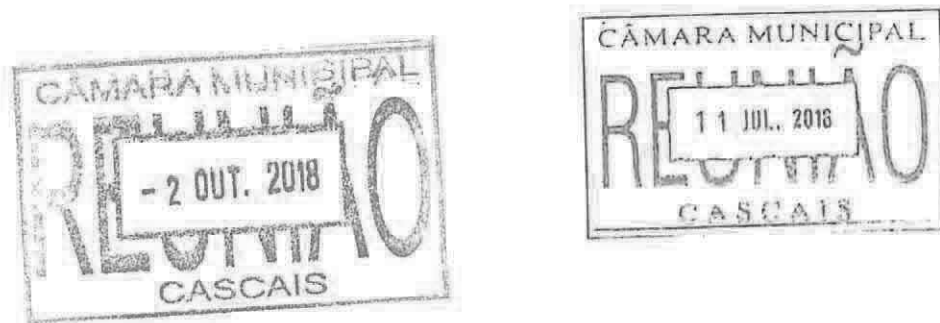
Para superar estes desafios, é necessário dar resposta a um conjunto de fatores críticos que condicionam o sucesso da intervenção, designadamente:



- A adaptabilidade e apropriação local de uma estratégia de mobilidade urbana sustentável definido à escala intermunicipal;
- A capacidade para inverter a tendência para a utilização massiva do transporte individual, bem como para aumentar o número de deslocações em modos suaves, inclusivamente nas deslocações de proximidade;
- A capacidade de produzir efeitos ao nível da qualificação urbanística, ambiental e patrimonial do espaço a intervir, mas também (e sobretudo) de promover as condições que permitam estimular o desenvolvimento económico e a coesão social neste território;
- A articulação física e funcional dos diferentes núcleos urbanos de Cascais enquanto fator essencial para a coesão do concelho, e para a sua consolidação e desenvolvimento sustentado;
- A competência para os espaços qualificados atuarem como veículos de inclusão e mote para a promoção de ações focadas nas necessidades da comunidade e na sua capacitação ativa;
- A clareza e adaptação à realidade local do IFRRU - Instrumento Financeiro de Reabilitação e Revitalização Urbana;
- A capacidade de mobilização dos privados para a reabilitação do seu património através do IFRRU;
- O envolvimento da comunidade e das entidades responsáveis pela dinamização de funções urbanas estruturantes (comércio, serviços, equipamentos, etc.);
- O sucesso das ações de sensibilização e mobilização da comunidade para novos hábitos de deslocação e capacitação para a mudança.

A estratégia de intervenção definida para o PEDU de Cascais, através de um conjunto de medidas de atuação, responde aos desafios detetados para o território e às condições críticas de sucesso identificadas para o seu desenvolvimento urbano. O quadro global das

interdependências subjacente à estratégia de desenvolvimento urbano do concelho de Cascais encontra-se sistematizado na figura seguinte (Figura 56).



Quantificação económica, ambiental e patrimonial do espaço a intervir

Articulação física e funcional dos diferentes núcleos urbanos de Cascais

Alocação dos espaços qualificados como verticais de inclusão social

Adaptação à realidade local do IFRSU

Mobilização dos privados para a estabilização do património do IFRSU

Provisionamento das zonas urbanizadas existentes para a reabilitação de habitação urbana

Apoio do serviço público e mobilização da comunidade para novos subsídios

FATORES CRÍTICOS DE SUCESSO

DEBATE PÚBLICO

ESTRATÉGIA DE INTERVENÇÃO PEDU DE CASCAIS		Apóios	
Medidas:		Apóios	
1. PROMOVER A MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL ASSOCIADA COM O CARRONAGEM	1.1. Reforço da rede de transportes e de serviços	1.1.1	0
	1.2. Estabilidade de condutores urbanos de trânsito em toda a zona urbana de Cascais	1.1.2	0
	1.3. Substituição da frota de transportes públicos por meios alternativos	1.1.3	0
2. REABILITAR E RECONSTRUIR O URBANO	2.1. Reabilitação e reconstrução de edifícios	2.1.1	0
		2.1.2	0
		2.1.3	0
		2.1.4	0
		2.1.5	0
		2.1.6	0
		2.1.7	0
		2.1.8	0
		2.1.9	0
		2.1.10	0
2.2. Incremento e qualificação das estações públicas urbanas	2.2.1. Incremento e qualificação das estações públicas urbanas	2.2.1	0
		2.2.2	0
		2.2.3	0
		2.2.4	0
		2.2.5	0
		2.2.6	0
		2.2.7	0
		2.2.8	0
		2.2.9	0
		2.2.10	0
3.1. Regularização de edifícios em habitação local	3.1.1. Regularização de edifícios em habitação local	3.1.1	0
		3.1.2	0
		3.1.3	0
		3.1.4	0
		3.1.5	0
		3.1.6	0
		3.1.7	0
		3.1.8	0
		3.1.9	0
		3.1.10	0
3.2. Regularização de espaços públicos e privados e edifícios de habitação social	3.2.1. Regularização de espaços públicos e privados e edifícios de habitação social	3.2.1	0
		3.2.2	0
		3.2.3	0
		3.2.4	0
		3.2.5	0
		3.2.6	0
		3.2.7	0
		3.2.8	0
		3.2.9	0
		3.2.10	0
3.3. Desenvolvimento de intervenções de recuperação, reabilitação, renovação de espaços urbanos	3.3.1. Desenvolvimento de intervenções de recuperação, reabilitação, renovação de espaços urbanos	3.3.1	0
		3.3.2	0
		3.3.3	0
		3.3.4	0
		3.3.5	0
		3.3.6	0
		3.3.7	0
		3.3.8	0
		3.3.9	0
		3.3.10	0
3.4. Apoio às entidades locais em processos de intervenção	3.4.1. Apoio às entidades locais em processos de intervenção	3.4.1	0
		3.4.2	0
		3.4.3	0
		3.4.4	0
		3.4.5	0
		3.4.6	0
		3.4.7	0
		3.4.8	0
		3.4.9	0
		3.4.10	0

ESTRATÉGIA DE INTERVENÇÃO PEDU DE CASCAIS		Apóios	
1.1.1	0	1.1.1	0
1.1.2	0	1.1.2	0
1.1.3	0	1.1.3	0
2.1.1	0	2.1.1	0
2.1.2	0	2.1.2	0
2.1.3	0	2.1.3	0
2.1.4	0	2.1.4	0
2.1.5	0	2.1.5	0
2.1.6	0	2.1.6	0
2.1.7	0	2.1.7	0
2.1.8	0	2.1.8	0
2.1.9	0	2.1.9	0
2.1.10	0	2.1.10	0
2.2.1	0	2.2.1	0
2.2.2	0	2.2.2	0
2.2.3	0	2.2.3	0
2.2.4	0	2.2.4	0
2.2.5	0	2.2.5	0
2.2.6	0	2.2.6	0
2.2.7	0	2.2.7	0
2.2.8	0	2.2.8	0
2.2.9	0	2.2.9	0
2.2.10	0	2.2.10	0
3.1.1	0	3.1.1	0
3.1.2	0	3.1.2	0
3.1.3	0	3.1.3	0
3.1.4	0	3.1.4	0
3.1.5	0	3.1.5	0
3.1.6	0	3.1.6	0
3.1.7	0	3.1.7	0
3.1.8	0	3.1.8	0
3.1.9	0	3.1.9	0
3.1.10	0	3.1.10	0
3.2.1	0	3.2.1	0
3.2.2	0	3.2.2	0
3.2.3	0	3.2.3	0
3.2.4	0	3.2.4	0
3.2.5	0	3.2.5	0
3.2.6	0	3.2.6	0
3.2.7	0	3.2.7	0
3.2.8	0	3.2.8	0
3.2.9	0	3.2.9	0
3.2.10	0	3.2.10	0
3.3.1	0	3.3.1	0
3.3.2	0	3.3.2	0
3.3.3	0	3.3.3	0
3.3.4	0	3.3.4	0
3.3.5	0	3.3.5	0
3.3.6	0	3.3.6	0
3.3.7	0	3.3.7	0
3.3.8	0	3.3.8	0
3.3.9	0	3.3.9	0
3.3.10	0	3.3.10	0
3.4.1	0	3.4.1	0
3.4.2	0	3.4.2	0
3.4.3	0	3.4.3	0
3.4.4	0	3.4.4	0
3.4.5	0	3.4.5	0
3.4.6	0	3.4.6	0
3.4.7	0	3.4.7	0
3.4.8	0	3.4.8	0
3.4.9	0	3.4.9	0
3.4.10	0	3.4.10	0



Figura 56. Quadro de interdependências do PEDU de Cascais
Fonte: emi. cm. cascais

6. MODELO DE GOVERNAÇÃO

6.1 Modelo de gestão e organização que assegurem a prossecução do Plano com eficácia e eficiência, incluindo descrição da equipa técnica

A concretização do Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano (PEDU) de Cascais exige uma coordenação e gestão capazes de assegurar, no espaço e no tempo, uma adequada articulação dos agentes e das ações e uma utilização eficaz dos recursos de diferente natureza a mobilizar.

Com efeito, à ambição da proposta estratégica e operacional apresentada, deve associar-se um modelo de governança que assegure a sua implementação eficaz, através de uma gestão eficiente, proactiva e partilhada, apoiada nas melhores práticas de gestão e comunicação. A implementação do PEDU justifica, portanto, uma abordagem estratégica na definição de um contexto operacional que articule eficazmente as relações entre os diferentes atores envolvidos na sua implementação. O modelo de gestão e organização para a governação do PEDU de Cascais (Figura 57) é estruturado em quatro órgãos com responsabilidades definidas, articuladas entre si, no sentido de garantir a implementação eficiente do Plano Estratégico. Estes órgãos são:

- Executivo Municipal;
- Estrutura de Apoio do PEDU;
- Observatório de Desenvolvimento Urbano;
- Conselho Consultivo para o Financiamento.

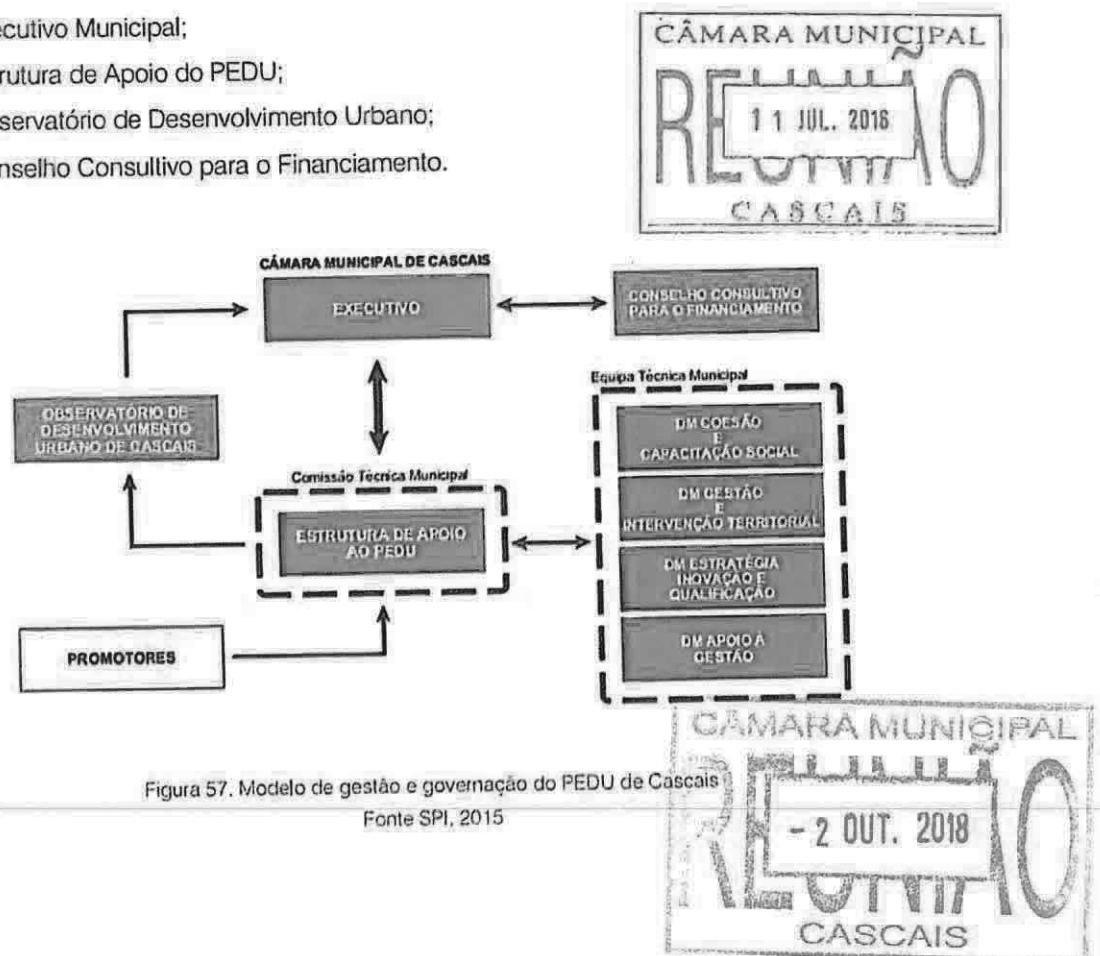


Figura 57. Modelo de gestão e governação do PEDU de Cascais

Fonte SPI, 2015

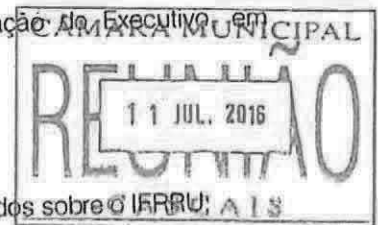
O PEDU é centralizado no Executivo Municipal, o qual tem o poder de programar e operacionalizar os projetos previstos no quadro de ações definido, coadjuvado por uma Comissão Técnica Municipal que é auxiliada pela Estrutura Técnica Municipal. O Conselho Consultivo para o Financiamento e o Observatório de Desenvolvimento Urbano verificam o desenvolvimento das questões financeiras e urbanas, respetivamente, desempenhando um papel fundamental na avaliação e validação de propostas, permitindo uma análise independente nos processos nos quais o município se assume como parte interessada.

Cada órgão assume as seguintes funções:

- **Executivo do Município de Cascais:** Enquanto órgão executivo colegial do município, eleito pelos cidadãos eleitores recenseados na sua área, assume o papel deliberativo. Assim o Executivo é responsável pela:
 - o Coordenação global do PEDU e da Estrutura de Apoio ao PEDU;
 - o Articulação com as diferentes Entidades Externas de monitorização do PEDU e de gestão financeira;
 - o Aprovação dos relatórios de monitorização, de avaliação e de revisão do plano de ação;
 - o Solicitação de medidas corretivas em resultado dos pareceres do Observatório de Desenvolvimento Urbano de Cascais (ODUC) e da informação do Conselho Consultivo para o Financiamento.
- **Conselho Consultivo para o Financiamento:** Este conselho é um órgão consultivo de apoio ao Executivo na implementação do PEDU. Por razões de coerência estratégica e de operacionalidade, justifica-se que este órgão seja presidido por representante do Executivo Municipal. Poderá ser auscultado em razão da implementação das ações previstas no PEDU, nomeadamente aquelas em que o Município de Cascais é promotor. É um órgão consultivo, que poderá ser constituído por representantes dos parceiros institucionais com interesse na implementação do PEDU, a convidar pelo Executivo. Pode ainda incluir representantes da comunidade local.
- **Observatório de Desenvolvimento Urbano de Cascais (ODUC):** O ODUK assegura a avaliação global da intervenção e assume o papel de órgão consultivo. Poderá ser constituído por técnicos municipais e/ou por técnicos externos, com a seguinte missão:
 - o Avaliação dos relatórios sobre a execução, a monitorização e a avaliação do PEDU apresentados pela Estrutura de Apoio;
 - o Elaboração de pareceres sobre a avaliação do PEDU e comunicação ao Executivo Municipal.
- **Estrutura de Apoio ao PEDU:** Esta estrutura corresponde à Comissão Técnica Municipal responsável pela gestão operacional dos investimentos e metas do PEDU, encontrando-

se em estrita relação com o Executivo Municipal e com a Equipa Técnica Municipal, que engloba os diferentes departamentos técnicos do município, os quais facultam o suporte técnico para a concretização das suas funções. Esta comissão é coordenada por pelo menos dois técnicos, oriundos da esfera municipal, vocacionados para as seguintes temáticas: (a) financiamento comunitário, e (b) planeamento estratégico e desenvolvimento urbano. Este órgão terá as seguintes responsabilidades:

- o Coordenar as atividades desenvolvidas no âmbito do PEDU e o seu alinhamento com as opções de execução deliberadas;
 - o Procurar complementaridades e soluções inovadoras para potenciar os resultados dos investimentos;
 - o Mobilizar e gerir os contactos diretos com os parceiros e com proprietários privados, com vista a concretizar o grau de alavancagem de desenvolvimento económico previsto na estratégia;
 - o Manter atualizado o quadro de execução física e financeira do PEDU;
 - o Manter atualizado a informação junto das autoridades de gestão;
 - o Garantir a articulação com o núcleo de apoio técnico do PEDU.
- **Equipa Técnica Municipal:** Esta estrutura corresponde ao núcleo de apoio técnico do PEDU, constituído por uma equipa multidisciplinar de suporte à Comissão Técnica Municipal, com elementos de vários departamentos municipais, sendo responsável por:
- o Elaborar relatórios de execução, de monitorização e avaliação a apresentar ao ODU, com periodicidade a definir;
 - o Formular medidas corretivas de acordo com a indicação do Executivo, em resultado dos pareceres do ODU;
 - o Executar ações de comunicação e divulgação;
 - o Garantir a implementação do IFRRU, nomeadamente:
 - Disponibilizar informação aos proprietários privados sobre o IFRRU;
- Instruir e apreciar as candidaturas de projetos, verificando, designadamente o seu enquadramento nas regras definidas para o instrumento financeiro;
- Formular pareceres técnicos sobre a viabilidade dos projetos;
 - Manter atualizado a informação junto da Estrutura de Apoio ao PEDU sobre cada projeto:
 - Prestar apoio à Estrutura de Apoio ao PEDU na preparação dos relatórios de execução;
 - Efetuar acompanhamento físico e financeiro das candidaturas aprovadas.



Indicativamente, o órgão correspondente ao Executivo Municipal será representado pelo Sr. Vice-Presidente da Câmara Municipal, Miguel Pinto Luz, que será coadjuvado pelo Diretor da Direção Municipal de Apoio à Gestão (DMAG), Filipe Nascimento, e pelo Diretor do Departamento de Planeamento e Comparticipações (DPC), Vítor Guerreiro da Silva, que assumem a função de coordenadores da Estrutura de Apoio do PEDU.

6.2 Mecanismos de acompanhamento e avaliação

Os mecanismos de acompanhamento e avaliação visam a identificação de fatores críticos que condicionaram ou potenciaram a implementação da estratégia e os respetivos resultados, com destaque para a deteção de desvios de execução face aos objetivos e metas programadas, dificuldades e constrangimentos associados aos mesmos desvios para proceder a ajustamentos ou alterações na programação e gestão dos apoios e/ou outras dimensões que se revelem necessários para atingir os objetivos fixados.

De acordo com o modelo de gestão e organização apresentado anteriormente, apresenta-se o contributo de cada órgão para o acompanhamento e avaliação do PEDU:

- Ao **Executivo do Município de Cascais** compete aprovar o relatório de monitorização e avaliação do PEDU, bem como verificar a pertinência de medidas corretivas, solicitando, quando necessário a redefinição do programa de investimentos;
- Ao **Conselho Consultivo para o Financiamento** compete o apoio consultivo independente ao Executivo na implementação do PEDU;
- Ao **ODUC** compete dar o seu parecer sobre o planeamento das ações, os resultados alcançados e o seu impacto no território, de acordo com a informação transmitida pela Estrutura de Apoio ao PEDU, e transmiti-lo ao Executivo Municipal;
- À **Estrutura de Apoio ao PEDU** compete efetuar a gestão operacional do plano, recolher e analisar as metas de realização e resultados esperados e elaborar os relatórios de monitorização e de avaliação do PEDU. Os resultados são enviados ao ODU, com o intuito de apreciar o trabalho efetuado e dar parecer de acordo com o nível e a natureza da prossecução do PEDU.

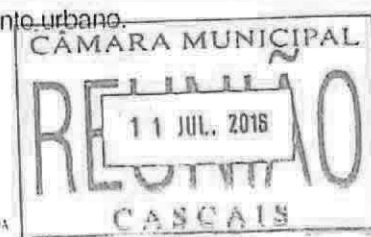
Os mecanismos de acompanhamento e avaliação deverão permitir, de uma forma ágil e em tempo útil, detetar pontos críticos na implementação do PEDU e introduzir as necessárias medidas corretivas. Neste sentido, definem-se os seguintes mecanismos:

- **Reuniões do Executivo Municipal:** O Executivo reunirá, com periodicidade a definir, com o Conselho Consultivo para o Financiamento, o ODU e a Estrutura de Apoio ao PEDU. Podem ou não ser, consoante as necessidades e as temáticas, reuniões independentes.



de forma a garantir uma estreita articulação com os diferentes grupos de trabalho. Estas reuniões têm o objetivo de apresentar resultados, monitorizar a implementação das ações e avaliar o seu contributo para os objetivos e metas definidos. Sustentado nos pareceres do ODUC e do Conselho Consultivo para o Financiamento, o Executivo validará as opções tomadas ou solicitará a introdução de medidas corretivas.

- **Reuniões técnicas:** Estas reuniões permitirão o acompanhamento da implementação do PEDU entre a equipa técnica, bem como a preparação de relatórios de execução física e financeira e relatórios de monitorização e avaliação;
- **Reuniões com proprietários privados:** Considerando a relevância da integração dos proprietários privados no processo, serão definidas datas de atendimento aos promotores, para a realização de ponto de situação das ações a executar com o seu apoio. Caso seja pertinente serão convocadas reuniões de carácter extraordinário.
- **Visitas de acompanhamento** aos projetos em execução e elaboração dos respetivos relatórios de execução.
- **Relatórios de execução física e financeira:** Estes relatórios deverão ser preparados pelo núcleo técnico para acompanhamento da implementação do PEDU com carácter temporal a definir;
- **Relatórios de monitorização e avaliação:** Os relatórios de monitorização e avaliação, realizados numa periodicidade a definir, devem ter por base os indicadores de realização e resultado definidos para a implementação do PEDU. Considerando que os diferentes projetos são executados ao longo do período de vigência do PEDU, a avaliação irá acompanhar todo o período de execução, sugerindo-se:
 - o **Avaliação Intercalar**, com o objetivo principal de identificar eventuais desvios de execução face às expectativas e ao programado, as principais dificuldades e constrangimentos responsáveis e proceder a ajustamentos ou alterações no PEDU e resultados esperados, na programação e gestão dos apoios, na dinamização da parceria e/ou outras dimensões, que se revelem necessários em função dos resultados da Avaliação, para a prossecução dos objetivos em causa.
 - o **Avaliação Final**, centrada no contributo dos resultados e impactos da intervenção para os objetivos estratégicos e na formulação de recomendações a ter em conta na preparação de novas intervenções com características semelhantes.
- **Página de Internet e Questionário Online**, com carácter opcional, pretende servir de espaço de divulgação aos cidadãos o ponto de situação das operações, os constrangimentos de circulação e aferir o grau de satisfação dos residentes que habitam em áreas com estratégias integradas de desenvolvimento urbano.



6.3 Envolvimento e responsabilidades dos parceiros

As atividades e projetos desenvolvidos no âmbito do PEDU de Cascais, ainda que promovidos e assegurados, na sua grande parte, em exclusividade pela Câmara Municipal de Cascais, preveem o envolvimento da comunidade e de diversas entidades locais no domínio da educação, cultura, promoção da economia local, desporto, apoio social entre outras que venham a revelar-se pertinentes à concretização com sucesso dos investimentos.

A persecução dos objetivos do PEDU requerem o envolvimento da comunidade local e de parceiros externos. Nesta perspetiva é fundamental a utilização de instrumentos e mecanismos de publicidade e comunicação que procurem informar a população local e outros investidores das atividades a realizar no âmbito do PEDU. Assim, deverão ser utilizados os seguintes mecanismos:

- **Sítio de Internet**, referente ao PEDU, onde será comunicado o IFRRU, e toda a informação referente ao mesmo;
- **Brochura**, conceção e edição de uma pequena brochura de grande divulgação que faça um resumo simples e acessível dos objetivos e estrutura do PEDU;
- **Folhetos**, elementos de grande divulgação sobre aspetos específicos que interesse salientar, nomeadamente sobre o IFRRU;
- **Newsletter**, conceção e edição de uma publicação periódica de divulgação semestral que permita o acompanhamento da execução da globalidade do PEDU;
- **Divulgação nos meios de comunicação social local**, através de anúncios institucionais, sempre que seja aconselhável a divulgação de informação na imprensa diária; e anúncios específicos e entrevistas sobre aspetos relevantes que envolvam as intervenções operacionais ou que justifiquem um enquadramento global;
- **Sessões públicas** de informação técnica para divulgação do IFRRU;
- **Sessões informais** de partilha de informação/ testemunhos;
- **Sessões privadas com parceiros** para análise, avaliação e/ou acompanhamento de projeto.

Os parceiros executores e privados a implementar projetos no âmbito do IFRRU deverão assumir as seguintes responsabilidades:

- Implementar os projetos, garantindo:
 - o A execução do(s) projeto(s), de acordo com a descrição e metas definidas;
 - o A implementação do(s) projeto(s) nos termos e prazos previstos, respeitando sempre as normas legais e fiscais aplicáveis aos FEEI;

- A comunicação à Estrutura de Apoio ao PEDU de qualquer decisão ou modificação com influência nas condições definidas no(s) projeto(s) que promove;
 - A divulgação do(s) projeto(s) e de todo o PEDU;
 - A existência de informação relativa à elaboração e implementação do(s) projeto(s), incluindo de ordem financeira e física.
- Contribuir para a monitorização do PEDU;
 - Divulgar os seus projetos respeitando as regras definidas pelas autoridades de gestão.



Designação	NIF Promotor	Promotor	Investimento total	Ano de Início	NUTSIII	Fregues
1.1.1 - Construção de acessibilidades pedonais e cicláveis na EN 249	505187531	Município de Cascais	400.000 €	2015	AML	União de Freguesias e Parede S. Domingos
1.1.2 - Implementação da rede ciclável estruturante concelhia (1ª Fase)	505187531	Município de Cascais	1.504.516 €	2015	AML	Todas
1.2.1 - Implementação do sistema de Transporte Público em Sítio Próprio (TPSP) - 1ª Fase	505187531	Município de Cascais	1.500.000 €	2015	AML	Todas
1.3.1 - Implementação do Sistema Inteligente de Tráfego do concelho de Cascais	505187531	Município de Cascais	100.000 €	2015	AML	Todas
2.1.1 - Reabilitação do edifício da ARU de Cascais	-	Privados	90.000 €	2015	AML	União de Freguesias Estoril
2.1.2 - Reabilitação do edifício da ARU do Estoril	-	Privados	75.000 €	2015	AML	União de Freguesias Estoril
2.1.3 - Reabilitação do edifício da ARU de Carcavelos	-	Privados	45.000 €	2015	AML	União de Freguesias e Parede
2.1.4 - Reabilitação do edifício da ARU de Caparide	-	Privados	15.000 €	2015	AML	S. Domingos
2.1.5 - Reabilitação do edifício da ARU de Abóboda	-	Privados	15.000 €	2015	AML	S. Domingos
2.1.6 - Reabilitação do edifício da ARU de Trejouce	-	Privados	9.000 €	2015	AML	S. Domingos
2.1.7 - Reabilitação do edifício da ARU de Alcoitão	-	Privados	12.000 €	2015	AML	Alcabidec
2.1.8 - Reabilitação do edifício da ARU de Alvide	-	Privados	16.000 €	2015	AML	Alcabidec
2.1.9 - Reabilitação do edifício da ARU da Galiza	-	Privados	10.500 €	2015	AML	União de Freguesias Estoril
2.1.10 - Reabilitação do edifício da ARU de Rebelva	-	Privados	22.500 €	2015	AML	União de Freguesias e Parede
2.1.11 - Reabilitação do edifício da ARU de S. Domingos de Rana	-	Privados	10.500 €	2015	AML	S. Domingos
2.2.1 - Reabilitação de espaço público da Vila de Cascais	505187531	Município de Cascais	510.949 €	2015	AML	União de Freguesias Estoril
2.2.2 - Reabilitação de espaço público do Estoril	505187531	Município de Cascais	425.791 €	2015	AML	União de Freguesias Estoril
2.2.3 - Reabilitação de espaço público de Carcavelos	505187531	Município de Cascais	255.475 €	2015	AML	União de Freguesias e Parede
2.2.4 - Reabilitação de espaço público de Caparide	505187531	Município de Cascais	85.158 €	2015	AML	S. Domingos
2.2.5 - Reabilitação de espaço público da Abóboda	505187531	Município de Cascais	85.158 €	2015	AML	S. Domingos
2.2.6 - Reabilitação de espaço público de Trejouce	505187531	Município de Cascais	51.095 €	2015	AML	S. Domingos
2.2.7 - Reabilitação de espaço público de Alcabideche	505187531	Município de Cascais	102.190 €	2015	AML	Alcabidec
2.2.8 - Reabilitação de espaço público de Alcoitão	505187531	Município de Cascais	68.127 €	2015	AML	Alcabidec
2.2.9 - Reabilitação de espaço público de Alvide	505187531	Município de Cascais	68.127 €	2015	AML	Alcabidec
2.2.10 - Reabilitação de espaço público da Galiza	505187531	Município de Cascais	59.611 €	2015	AML	União de Freguesias Estoril
2.2.11 - Reabilitação de espaço público de Rebelva	505187531	Município de Cascais	127.737 €	2015	AML	União de Freguesias e Parede
2.2.12 - Reabilitação de espaço público de S. Domingos de Rana	505187531	Município de Cascais	59.611 €	2015	AML	S. Domingos



		505187531	Cascais	7.500 €	2016	AML	Estoril
3.2.2 - Reabilitação do Campo de Jogos do Bairro da Torre e Cruz da Guia		505187531	Município de Cascais	1.467.900 €	2018	AML	Alcabide
3.2.3 - Requalificação urbanística da zona sul da Cruz Vermelha		505187531	Município de Cascais	200.000 €	2016	AML	União de Freguesia Estoril
3.2.4 - Requalificação urbanística do Bairro Novo do Pinhal		505187531	Município de Cascais	125.000 €	2016	AML	S. Domingos
3.2.5 - Requalificação urbanística do Bairro das Faceiras		505187531	Município de Cascais	57.500 €	2016	AML	União de Freguesia Estoril
3.3.1 - Reabilitação do Multiserviços do Bairro da Torre e Cruz da Guia		505187531	Município de Cascais	291.555 €	2016	AML	União de Freguesia Estoril
3.3.2 - Reabilitação da Creche Torre-Guia		505187531	Município de Cascais	39.950 €	2016	AML	União de Freguesia Estoril
3.3.3 - Reabilitação do Jardim de Infância da Torre		505187531	Município de Cascais	23.392 €	2016	AML	União de Freguesia Estoril
3.3.4 - Reabilitação do Centro Porta Amiga da AMI (Bairro da Torre)		505187531	Município de Cascais	26.765 €	2016	AML	União de Freguesia Estoril
3.3.5 - Reabilitação do Polo Comunitário da Torre		505187531	Município de Cascais	10.000 €	2016	AML	União de Freguesia Estoril
3.3.6 - Requalificação do Polo Comunitário da Galiza		505187531	Município de Cascais	3.560 €	2016	AML	União de Freguesia Estoril
3.4.1 - Desenvolvimento de iniciativas de integração social da população no Polo Comunitário da Torre e Cruz da Guia		505187531	Município de Cascais	52.520 €	2016	AML	União de Freguesia Estoril Alcal
3.4.2 - Desenvolvimento de iniciativas de integração sócio profissional de públicos específicos, afastados do mercado de trabalho		505187531	Município de Cascais	7.040 €	2016	AML	União de Freguesia Estoril
3.4.3 - Desenvolvimento de iniciativas de formação de jovens desocupados, promovendo e treinando competências profissionalizantes		505187531	Município de Cascais	15.335 €	2016	AML	União de Freguesia Estoril
3.4.4 - Promoção da autonomia e da realização pessoal de jovens desocupados - Espaço referência para jovens		505187531	Município de Cascais	4.212 €	2016	AML	União de Freguesia Estoril
3.4.5 - Desenvolvimento de iniciativas de apoio ao empreendedorismo social - Projeto KAZUJA		505187531	Município de Cascais	13.550 €	2016	AML	União de Freguesia Estoril
3.4.6 - Criação de um serviço de resposta local e social compatível com os horários laborais das famílias (ocupação de crianças em horário alargado e formação de mulheres desempregadas)		505187531	Município de Cascais	13.450 €	2016	AML	União de Freguesia Estoril
3.4.7 - Desenvolvimento de iniciativas de mediação Escola - Comunidade		505187531	Município de Cascais	6.575 €	2016	AML	União de Freguesia Estoril
3.4.8 - Desenvolvimento de iniciativas de intervenção na área da saúde mental		505187531	Município de Cascais	1.250 €	2016	AML	União de Freguesia Estoril
3.4.9 - Desenvolvimento de iniciativas de acompanhamento individualizado de famílias		505187531	Município de Cascais	25.670 €	2016	AML	União de Freguesia Estoril Alcabideche de Rar
3.4.10 - Desenvolvimento de iniciativas para o envolvimento e participação da comunidade na reabilitação do espaço público e espaços comuns		505187531	Município de Cascais	68.000 €	2015	AML	União de Freguesia Estoril Alcal
3.4.11 - Desenvolvimento de iniciativas de intervenção em famílias em situação de vulnerabilidade		505187531	Município de Cascais	107.000 €	2015	AML	União de Freguesia Estoril Alcal
3.4.12 - Desenvolvimento de iniciativas de intervenção especializada com jovens		505187531	Município de Cascais				

Tabela 21. Quadro de investimentos Final

Fonte: SPI, 2015

: no concelho de Cascais, encontra-se transposto nas medidas sistematizadas no cartograma abaixo apresentado (Figura 58).

- 1.1/1 - Construção de acessibilidades pedonais e cicláveis na EN 249 (nó local a Góndra)
- 1.1/2 - Implementação da rede ciclável estruturante concelha (1ª fase)
- 1.2/1 - Implementação do sistema de Transporte Público em S.º do Próprio (TPSP) - 1ª Fase
- 1.3/1 - Implementação do Sistema Integrado de Tratamento de Resíduos de CASCAIS

Plano de Ação de Regeneração Urbana (PARU) - Localização de Ações

- 2.1/1 - Reabilitação do Edifício na ARU de Cascais
- 2.1/2 - Reabilitação do Edifício na ARU de Estoril
- 2.2/1 - Reabilitação de espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado na Via de Cascais
- 2.2/2 - Reabilitação de espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado na Via de Cascais
- 2.1/3 - Reabilitação do Edifício na ARU de Cascais
- 2.2/3 - Reabilitação do espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado de Cascais
- 2.1/4 - Reabilitação do Edifício na ARU de Cascais
- 2.2/4 - Reabilitação de espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado de Cascais
- 2.1/5 - Reabilitação do Edifício na ARU de Alcabouças
- 2.2/5 - Reabilitação de espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado de Alcabouças
- 2.1/6 - Reabilitação do Edifício na ARU de Tropeço
- 2.2/6 - Reabilitação de espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado de Tropeço
- 2.2/7 - Reabilitação de espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado de Alcabouças
- 2.1/7 - Reabilitação do Edifício na ARU de Alcabouças
- 2.2/8 - Reabilitação de espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado de Alcabouças
- 2.1/8 - Reabilitação do Edifício na ARU de Aviz
- 2.2/9 - Reabilitação de espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado de Aviz
- 2.1/9 - Reabilitação do Edifício na ARU de Galiza
- 2.2/10 - Reabilitação de espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado da Galiza
- 2.1/10 - Reabilitação do Edifício na ARU de Rebelva
- 2.2/11 - Reabilitação de espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado de Rebelva
- 2.1/11 - Reabilitação do Edifício na ARU de S. Domingos de Rana
- 2.2/12 - Reabilitação de espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado de S. Domingos
- Plano de Ação e Intervenção nas Comunidades Desfavorecidas (PA-CD) - Localização de Ações
 - 3.1/1 - Requalificação do edifício do Bairro da Torre
 - 3.1/2 - Requalificação do edifício do Bairro da Abadoura
 - 3.2/1 - Reabilitação do Parque Infantil do Bairro da Torre e Cruz da Guia
 - 3.2/2 - Reabilitação do campo de Jogos do Bairro da Torre e Cruz da Guia
 - 3.2/3 - Requalificação urbanística da zona sul da Cruz Vermelha
 - 3.2/4 - Requalificação urbanística do Bairro Novo do Pragal
 - 3.2/5 - Requalificação urbanística do Bairro das Faveiras
 - 3.3/1 - Reabilitação do Multisport do Bairro da Torre e Cruz da Guia
 - 3.3/2 - Reabilitação do Centro Torre-Guia
 - 3.3/3 - Reabilitação do Jardim de Infância da Torre
 - 3.3/4 - Reabilitação do Centro Porta Amiga da AM (Bairro da Torre)
 - 3.3/5 - Reabilitação do Polo Comunitário da Torre
 - 3.3/6 - Requalificação do Polo Comunitário da Galiza
 - 3.1/4 - Desenvolvimento de iniciativas de integração social da população do Pólo Comunitário da Torre e Cruz da Guia
 - 3.4/2 - Desenvolvimento de iniciativas de integração socio-profissional de públicos específicos, afastados do mercado de trabalho
 - 3.4/3 - Desenvolvimento de iniciativas de formação de jovens
 - 3.4/4 - Promoção da autonomia e da reabilitação pessoal de jovens
 - 3.4/5 - Desenvolvimento de iniciativas de apoio ao empreendedorismo social - Projeto KAZUIA
 - 3.4/6 - Criação de um serviço de resposta local e social
 - 3.4/7 - Desenvolvimento de iniciativas de intervenção Escóla - Correntiada
 - 3.4/8 - Desenvolvimento de iniciativas de intervenção na área da saúde mental
 - 3.4/9 - Desenvolvimento de iniciativas de acompanhamento individualizado de famílias
 - 3.4/10 - Desenvolvimento de iniciativas para o envolvimento e participação da comunidade na reabilitação do espaço p
 - 3.4/11 - Desenvolvimento de iniciativas de intervenção em famílias em situação de vulnerabilidade
 - 3.4/12 - Desenvolvimento de iniciativas de intervenção especializadas com jovens

