



8. ANEXOS

8.1 Fichas Síntese do PAMUS

PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTAVEL (ficha síntese)	
Identificação da NUT III	Área Metropolitana de Lisboa
Territórios abrangidos pelas intervenções	Concelho de Cascais
<p style="text-align: right;">CÂMARA MUNICIPAL RECEBIMOS 11 JUL. 2016 CASCAIS</p>	
JUSTIFICAÇÃO PARA A INTERVENÇÃO NOS TERRITÓRIOS IDENTIFICADOS	
<p>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.</p> <p>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 estratégicos para o território, que deverá ser acompanhado pelo incremento da competitividade dos transportes públicos e de modos de transporte não motorizados, face ao transporte individual rodoviário.</p>	
Tipologia de medidas	<p>(i) o incremento dos modos suaves (bicicleta e pedonal), através da construção de ciclovias ou vias pedonais (excluindo as que tenham fins de lazer como objetivo principal), podendo exigir a eliminação de pontos de acumulação de acidentes que envolvem peões e ciclistas;</p> <p>(iv) a 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" (designadamente corredores BUS convencionais ou os que permitam serviços de autocarro rápido – BRT – ou de veículos elétricos – LRT);</p> <p>(vi) Investimentos em equipamento de sistemas inteligentes de controlo de tráfego rodoviário, quando comprovado o relevante contributo para a redução de GEE.</p>
Custo por tipologia de ação	Estimativa de custo considerando as diversas componentes (estudos, projeto, expropriações, exploração, etc.)
1.904.516 €	<p>(i) o incremento dos modos suaves (bicicleta e pedonal), através da construção de ciclovias ou vias pedonais (excluindo as que tenham fins de lazer como objetivo principal), podendo exigir a eliminação de pontos de acumulação de acidentes que envolvem peões e ciclistas;</p> <p>ii) o reforço da integração multimodal para os transportes urbanos públicos coletivos de passageiros através da melhoria das soluções de bilhética integrada;</p> <p>(iii) a melhoria da rede de interfaces (Incluindo intervenções em estacionamento quando associado às estações ferroviárias ou interfaces de transportes públicos como terminais de autocarros e na periferia de centros urbanos), a sua organização funcional e a sua inserção urbana no território (envolvendo distintas categorias, como as sugeridas no Pacote da Mobilidade, por exemplo, pontos de chegada e correspondência (PCC) ou pequenas e médias interfaces (ECC)), tendo em especial atenção a qualidade do serviço prestado, as suas acessibilidades aos peões e bicicletas, a sua organização funcional e a sua inserção urbana no território;</p>
1.500.000 €	<p>(iv) a 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" (designadamente corredores BUS convencionais ou os que permitam serviços de autocarro rápido – BRT – ou de veículos elétricos – LRT);</p> <p>(v) a adoção de sistemas de informação aos utilizadores em tempo real;</p>
100.000 €	<p>(vi) Investimentos em equipamento de sistemas inteligentes de controlo de tráfego rodoviário, quando comprovado o relevante contributo para a redução de GEE;</p> <p>(vii) Apoio ao desenvolvimento e aquisição de equipamento para sistemas de gestão e informação para soluções inovadoras e experimentais de transporte adequadas à articulação entre os territórios urbanos e os territórios de baixa densidade populacional, incluindo para as soluções flexíveis de transporte com utilização de formas de energia menos poluentes.</p>
3.504.516 €	Total
Horizonte Temporal	2015/2020
Entidades envolvidas	Câmara Municipal de Cascais
Principais Interdependências	1.1 / 1 ; 1.1 / 2 ; 1.2 / 1 ; 1.3 / 1
RESULTADOS ESPERADOS	
(Indicadores de Realização e de Resultado com metas)	
<p>Vias dedicadas às mobilidades suaves ou à redução de emissões de carbono (Km) - 1,3 km em 2018</p> <p>Vias dedicadas às mobilidades suaves ou à redução de emissões de carbono (Km) - 9 km em 2023</p> <p>Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa na área urbana (Ton/CO2) - 230 215 Ton/CO2 em 2018</p>	

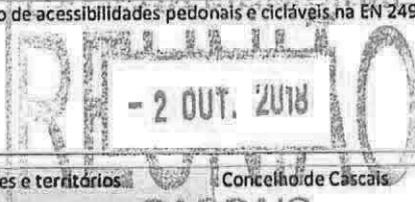
Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa na área urbana (Ton/CO2) - 221 295 Ton/CO2 em 2023 (Redução de emissões estimadas dos gases com efeito de estufa na area urbana de 24 974 Ton/CO2)

Financiamento	(50%)	1.752.258 €
RECEITAS PRÓPRIAS	(50%)	1.752.258 €

EMPRÉSTIMOS

ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO	
ESTUDOS E PROJETOS	266.890 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €
EMPREITADAS	3.237.626 €
OUTRAS AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €
CUSTO DE EXPLORAÇÃO	0 €
TOTAIS	3.504.516 €



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL (ficha por ação)		
Construção de acessibilidades pedonais e cicláveis na EN 249	Temporalidade	médio prazo (5 anos)
	Código da ação	1.1 / 1
	(identificador da medida e sequencial dentro da medida)	
Localizações e territórios abrangidos	Concelho de Cascais	
Objetivos Específicos	Apolar 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.	
DESCRIPÇÃO		
Promoção da mobilidade pedonal e ciclável entre Áreas de Reabilitação Urbana (ARU) do concelho, designadamente Carcavelos, Rebelva, S. Domingos de Rana, Abóboda e Trajouce; Criação de uma ciclovia com uma extensão de 4,2 km, sendo prioritária a execução do troço de ligação norte-sul com 1,3 km (até 2018); Medida que visa promover a mobilidade sustentável e a redução de emissões de carbono para atmosfera (programa carbono zero) dos aglomerados urbano de Cascais.		
Tipologia de medidas	(i) o incremento dos modos suaves (bicicleta e pedonal), através da construção de ciclovias ou vias pedonais (excluindo as que tenham fins de lazer como objetivo principal), podendo exigir a eliminação de pontos de acumulação de acidentes que envolvem peões e ciclistas;	
Custo	400.000 €	
Horizonte Temporal	2015/2020	
Quem é responsável	Câmara Municipal de Cascais	
Interdependências	1.1 / 2 ; 1.2 / 1	
RESULTADOS ESPERADOS (Indicadores de Realização e de Resultado com metas)		
<p>Vias dedicadas às mobilidades suaves ou à redução de emissões de carbono (Km) - 1,3 km em 2018</p> <p>Vias dedicadas às mobilidades suaves ou à redução de emissões de carbono (Km) - 9 km em 2023</p> <p>Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa na área urbana (Ton/CO2) - 230 215 Ton/CO2 em 2018</p> <p>Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa na área urbana (Ton/CO2) - 221 295 Ton/CO2 em 2023 (Redução de emissões estimadas dos gases com efeito de estufa na area urbana de 24 974 Ton/CO2)</p>		
Financiamento	(50%)	200.000 €
RECEITAS PRÓPRIAS	(50%)	200.000 €
EMPRÉSTIMOS		
ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO		
ESTUDOS E PROJETOS		75.000 €
AÇÕES IMATERIAIS		0 €
EMPREITADAS		325.000 €
OUTRAS AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS		0 €
CERTIFICAÇÕES		0 €
CUSTO DE EXPLORAÇÃO		0 €
TOTALIS		400.000 €



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL (ficha por ação)		
Implementação da rede ciclável estruturante concelhia (1ª Fase)	Temporalidade	médio prazo (5 anos)
	Código da ação	1.1 / 2
	<i>(identificador da medida e sequencial dentro da medida)</i>	
Localizações e territórios abrangidos	Concelho de Cascais	
Objetivos Específicos	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.	
DESCRIÇÃO		
<p>Medida que visa promover a mobilidade sustentável e a redução de emissões de carbono para atmosfera (programa carbono zero) entre os aglomerados urbanos do concelho de Cascais; Criação de ligações preferenciais entre áreas residenciais e áreas com concentração de emprego, equipamentos coletivos e interfaces de transporte coletivo. Os traçados da rede estruturante concelhia, a desenvolver ao longo de uma extensão total aproximada de 55 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 primeira fase do projeto prevê a implementação da ciclovia urbana de ligação a quatro estações da CP (S. João - S. Pedro - Parede - Carcavelos), com um traçado de cerca de 4,8 km, ancorado nas respetivas estações e caminho-de-ferro, e desenvolvido sobretudo a norte da linha férrea. O 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.</p>		
Tipologia de medidas	<i>(1) o incremento dos modos suaves (bicicleta e pedonal), através da construção de ciclovias ou vias pedonais (excluindo as que tenham fins de lazer como objetivo principal), podendo exigir a eliminação de pontos de acumulação de acidentes que envolvem peões e ciclistas;</i>	
Custo	1.504.516 €	
Horizonte Temporal	2015/2020	
Quem é responsável	Câmara Municipal de Cascais	
Interdependências	1.1 / 1 ; 1.2 / 1	
RESULTADOS ESPERADOS		
<i>(Indicadores de Realização e de Resultado com metas)</i>		
<p>Vias dedicadas às mobilidades suaves ou à redução de emissões de carbono (Km) - 1,3 km em 2018 Vias dedicadas às mobilidades suaves ou à redução de emissões de carbono (Km) - 9 km em 2023 Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa na área urbana (Ton/CO2) - 230 215 Ton/CO2 em 2018 Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa na área urbana (Ton/CO2) - 221 295 Ton/CO2 em 2023 (Redução de emissões estimadas dos gases com efeito de estufa na area urbana de 24 974 Ton/CO2)</p>		
Financiamento	(50%)	752.258 €
RECEITAS PRÓPRIAS	(50%)	752.258 €
EMPRÉSTIMOS		



ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO	
ESTUDOS E PROJETOS	16.890 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €
EMPREITADAS	1.487.626 €
OUTRAS AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €
CUSTO DE EXPLORAÇÃO	0 €
TOTAIS	1.504.516 €



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL (ficha por ação)

Implementação do sistema de Transporte Público em Sítio Próprio (TPSP) - 1ª Fase	Temporalidade	médio prazo (5 anos)
	Código da ação <i>(Identificador da medida e sequencial dentro da medida)</i>	1.2 / 1

Localizações e territórios abrangidos	Concelho de Cascais
---------------------------------------	---------------------

Objetivos Específicos	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".
-----------------------	---

DESCRIÇÃO

Criação da 1ª Fase da rede de TPSP no concelho de Cascais, através da adaptação de vias existentes para a passagem do traçado de base.

Tipologia de medidas	<i>(iv) a 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" (designadamente corredores BUS convencionais ou os que permitam serviços de autocarro rápido – BRT – ou de veículos elétricos – LRT);</i>
----------------------	--

Custo	1.500.000 €
Horizonte Temporal	2015/2020
Quem é responsável	Câmara Municipal de Cascais
Interdependências	1.1 / 1 ; 1.1 / 2



RESULTADOS ESPERADOS

(Indicadores de Realização e de Resultado com metas)

Vias dedicadas às mobilidades suaves ou à redução de emissões de carbono (Km) - 1,3 km em 2018
 Vias dedicadas às mobilidades suaves ou à redução de emissões de carbono (Km) - 9 km em 2023
 Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa na área urbana (Ton/CO2) - 230 215 Ton/CO2 em 2018
 Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa na área urbana (Ton/CO2) - 221 295 Ton/CO2 em 2023 (Redução de emissões estimadas dos gases com efeito de estufa na área urbana de 24 974 Ton/CO2)

Financiamento	(50%)	750.000 €
RECEITAS PRÓPRIAS	(50%)	750.000 €

EMPRÉSTIMOS	
-------------	--

ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO

ESTUDOS E PROJETOS	75.000 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €
EMPREITADAS	1.425.000 €
OUTRAS AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €
CUSTO DE EXPLORAÇÃO	0 €
TOTAIS	1.500.000 €

PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL (ficha por ação)		
Implementação do Sistema Inteligente de Tráfego do concelho de Cascais	Temporalidade	médio prazo (5 anos)
	Código da ação <i>(identificador da medida e sequencial dentro da medida)</i>	1.3 / 1
Localizações e territórios abrangidos	Concelho de Cascais	
Objetivos Específicos	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 e para a melhoria do ambiente urbano.	
DESCRIÇÃO		
Criação de 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.		
Tipologia de medidas	<i>(vi) Investimentos em equipamento de sistemas inteligentes de controlo de tráfego rodoviário, quando comprovado o relevante contributo para a redução de GEE;</i>	
Custo	100.000 €	
Horizonte Temporal	2015/2020	
Quem é responsável	Câmara Municipal de Cascais	
Interdependências	1.2 / 1	
RESULTADOS ESPERADOS (Indicadores de Realização e de Resultado com metas)		
<p>Vias dedicadas às mobilidades suaves ou à redução de emissões de carbono (Km) - 1,3 km em 2018 Vias dedicadas às mobilidades suaves ou à redução de emissões de carbono (Km) - 9 km em 2023 Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa na área urbana (Ton/CO2) - 230 215 Ton/CO2 em 2018 Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa na área urbana (Ton/CO2) - 221 295 Ton/CO2 em 2023 (Redução de emissões estimadas dos gases com efeito de estufa na area urbana de 24 974 Ton/CO2)</p>		
Financiamento	(50%)	50.000 €
RECEITAS PRÓPRIAS	(50%)	50.000 €
EMPRÉSTIMOS		
ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO		
ESTUDOS E PROJETOS		100.000 €
AÇÕES IMATERIAIS		0 €
EMPREITADAS		0 €
OUTRAS AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS		0 €
CERTIFICAÇÕES		0 €
CUSTO DE EXPLORAÇÃO		0 €
TOTAIS		100.000 €



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL (ficha por território)		
Território abrangido	Concelho de Cascais	
Códigos das ações (identificador da medida e sequencial dentro da medida)	1.1 / 1	
Objetivos Específicos	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.	
DESCRIÇÃO		
Promoção da mobilidade pedonal e ciclável entre Áreas de Reabilitação Urbana (ARU) do concelho, designadamente Carcavelos, Rebelva, S. Domingos de Rana, Abóboda e Trajouce; Criação de uma ciclovia com uma extensão de 4,2 km, sendo prioritária a execução do troço de ligação norte-sul com 1,3 km (até 2018); Medida que visa promover a mobilidade sustentável e a redução de emissões de carbono para atmosfera (programa carbono zero) dos aglomerados urbano de Cascais.		
Tipologia de medidas	<i>(i) o incremento dos modos suaves (bicicleta e pedonal), através da construção de ciclovias ou vias pedonais (excluindo as que tenham fins de lazer como objetivo principal), podendo exigir a eliminação de pontos de acumulação de acidentes que envolvem peões e ciclistas;</i>	
Custo	400.000 €	CÂMARA MUNICIPAL
Horizonte Temporal	2015/2020	REABILITAÇÃO
Quem é responsável	Câmara Municipal de Cascais	11 JUL. 2015
Interdependências	1.1 / 2 ; 1.2 / 1	CASCAIS
RESULTADOS ESPERADOS		
(Indicadores de Realização e de Resultado com metas)		
Vias dedicadas às mobilidades suaves ou à redução de emissões de carbono (Km) - 1,3 km em 2018		
Vias dedicadas às mobilidades suaves ou à redução de emissões de carbono (Km) - 9 km em 2023		
Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa na área urbana (Ton/CO2) - 230 215 Ton/CO2 em 2018		
Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa na área urbana (Ton/CO2) - 221 295 Ton/CO2 em 2023 (Redução de emissões estimadas dos gases com efeito de estufa na área urbana de 24 974 Ton/CO2)		
Financiamento	(50%)	200.000 €
RECEITAS PRÓPRIAS	(50%)	200.000 €
EMPRÉSTIMOS		
ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO		
ESTUDOS E PROJETOS		75.000 €
AÇÕES IMATERIAIS		0 €
EMPREITADAS		325.000 €
OUTRAS AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS		0 €
CERTIFICAÇÕES		0 €
CUSTO DE EXPLORAÇÃO		0 €
TOTALIS		400.000 €



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL (ficha por território)	
Território abrangido	Concelho de Cascais
Códigos das ações (Identificador da medida e sequencial dentro da medida)	1.1 / 2
Objetivos Específicos	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.
DESCRIÇÃO	
<p>Medida que visa promover a mobilidade sustentável e a redução de emissões de carbono para atmosfera (programa carbono zero) entre os aglomerados urbanos do concelho de Cascais; Criação de ligações preferenciais entre áreas residenciais e áreas com concentração de emprego, equipamentos coletivos e interfaces de transporte coletivo. Os traçados da rede estruturante concelhia, a desenvolver ao longo de uma extensão total aproximada de 55 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 primeira fase do projeto prevê a implementação da ciclovia urbana de ligação a quatro estações da CP (S. João - S. Pedro - Parede - Carcavelos), com um traçado de cerca de 4,8 km, ancorado nas respetivas estações e caminho-de-ferro, e desenvolvido sobretudo a norte da linha férrea. O 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 Anteprojeto 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.</p>	
Tipologia de medidas	(i) o incremento dos modos suaves (bicicleta e pedonal), através da construção de ciclovias ou vias pedonais (excluindo as que tenham fins de lazer como objetivo principal), podendo exigir a eliminação de pontos de acumulação de acidentes que envolvem peões e ciclistas;
Custo	1.504.516 €
Horizonte Temporal	2015/2020
Quem é responsável	Câmara Municipal de Cascais
Interdependências	1.1 / 1 ; 1.2 / 1
RESULTADOS ESPERADOS	
(Indicadores de Realização e de Resultado com metas)	
<p>Vias dedicadas às mobilidades suaves ou à redução de emissões de carbono (Km) - 1,3 km em 2018 Vias dedicadas às mobilidades suaves ou à redução de emissões de carbono (Km) - 9 km em 2023 Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa na área urbana (Ton/CO2) - 230 215 Ton/CO2 em 2018 Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa na área urbana (Ton/CO2) - 221 295 Ton/CO2 em 2023 (Redução de emissões estimadas dos gases com efeito de estufa na area urbana de 24 974 Ton/CO2)</p>	
Financiamento	(50%) 752.258 €
RECEITAS PRÓPRIAS	(50%) 752.258 €
EMPRÉSTIMOS	



ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO	
ESTUDOS E PROJETOS	16.890 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €
EMPREITADAS	1.487.626 €
OUTRAS AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €
CUSTO DE EXPLORAÇÃO	0 €
TOTAIS	1.504.516 €



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL (ficha por território)		CÂMARA MUNICIPAL
Território abrangido	Concelho de Cascais	
Códigos das ações (identificador da medida e sequencial dentro da medida)	1.2 / 1	
Objetivos Específicos	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".	
DESCRIÇÃO		
Criação da 1ª Fase da rede de TPSP no concelho de Cascais, através da adaptação de vias existentes para a passagem do traçado de base.		
Tipologia de medidas	<i>(iv) a 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" (designadamente corredores BUS convencionais ou os que permitam serviços de autocarro rápido – BRT – ou de veículos elétricos – LRT);</i>	
Custo	1.500.000 €	
Horizonte Temporal	2015/2020	
Quem é responsável	Câmara Municipal de Cascais	
Interdependências	1.1 / 1 ; 1.1 / 2	
RESULTADOS ESPERADOS (Indicadores de Realização e de Resultado com metas)		
Vias dedicadas às mobilidades suaves ou à redução de emissões de carbono (Km) - 1,3 km em 2018		
Vias dedicadas às mobilidades suaves ou à redução de emissões de carbono (Km) - 9 km em 2023		
Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa na área urbana (Ton/CO2) - 230 215 Ton/CO2 em 2018		
Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa na área urbana (Ton/CO2) - 221 295 Ton/CO2 em 2023 (Redução de emissões estimadas dos gases com efeito de estufa na area urbana de 24 974 Ton/CO2)		
Financiamento	(50%)	750.000 €
RECEITAS PRÓPRIAS	(50%)	750.000 €
EMPRÉSTIMOS		
ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO		
ESTUDOS E PROJETOS		75.000 €
AÇÕES IMATERIAIS		0 €
EMPREITADAS		1.425.000 €
OUTRAS AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS		0 €
CERTIFICAÇÕES		0 €
CUSTO DE EXPLORAÇÃO		0 €
TOTAIS		1.500.000 €



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTAVEL (ficha por território)	
Território abrangido	Concelho de Cascais
Códigos das ações (identificador da medida e sequencial dentro da medida)	1.3 / 1
Objetivos Específicos	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 e para a melhoria do ambiente urbano.
DESCRIÇÃO	
Criação de 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.	
Tipologia de medidas	(vi) Investimentos em equipamento de sistemas inteligentes de controlo de tráfego rodoviário, quando comprovado o relevante contributo para a redução de GEE;
Custo	100.000 €
Horizonte Temporal	2015/2020
Quem é responsável	Câmara Municipal de Cascais
Interdependências	1.2 / 1
RESULTADOS ESPERADOS (Indicadores de Realização e de Resultado com metas)	
Vias dedicadas às mobilidades suaves ou à redução de emissões de carbono (Km) - 1,3 km em 2018 Vias dedicadas às mobilidades suaves ou à redução de emissões de carbono (Km) - 9 km em 2023 Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa na área urbana (Ton/CO2) - 230 215 Ton/CO2 em 2018 Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa na área urbana (Ton/CO2) - 221 295 Ton/CO2 em 2023 (Redução de emissões estimadas dos gases com efeito de estufa na area urbana de 24 974 Ton/CO2)	
Financiamento	(50%) 50.000 €
RECEITAS PRÓPRIAS	(50%) 50.000 €
EMPRÉSTIMOS	
ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO	
ESTUDOS E PROJETOS	100.000 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €
EMPREITADAS	0 €
OUTRAS AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €
CUSTO DE EXPLORAÇÃO	0 €
TOTAIS	100.000 €

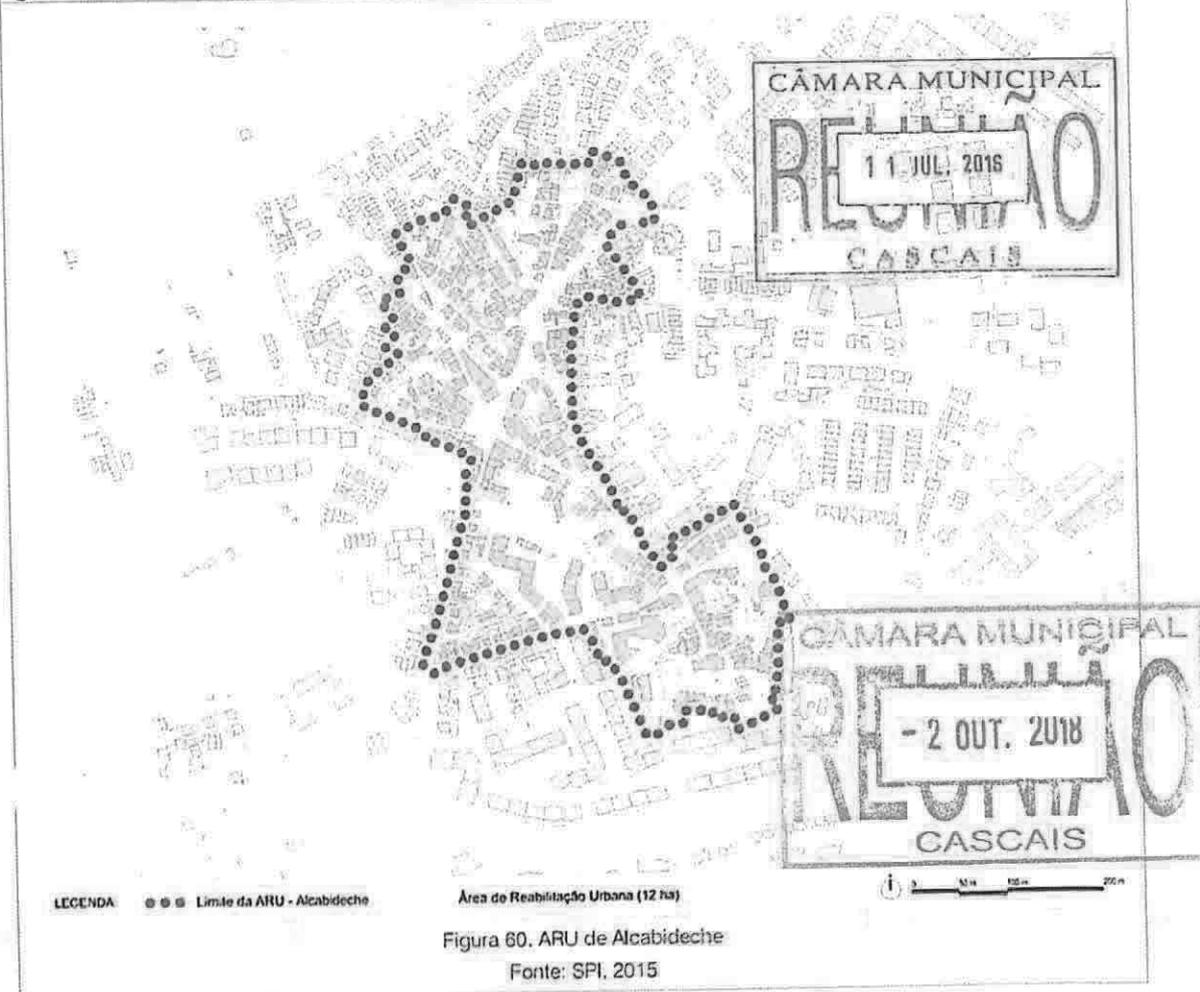


Área de Reabilitação Urbana de Alcabideche

A ARU de Alcabideche tem cerca de 12 ha, sendo atualmente, a maior freguesia do concelho e também uma das mais populosas, com cerca de 42000 habitantes, segundo dados dos Censos de 2011, prevendo-se que continue a crescer em termos populacional, com previsões de ter mais de 52000 habitantes em 2015.

Alcabideche foi habitada por povos de diversas culturas e origens, tendo sido particularmente marcante a presença da civilização árabe. No período do domínio árabe, a população local era essencialmente rural.

De local rural de pequena economia transformou-se, nos últimos anos, num espaço socio-territorial multifuncional, reforçado com a construção da autoestrada e o aparecimento das grandes superfícies comerciais e de serviços.

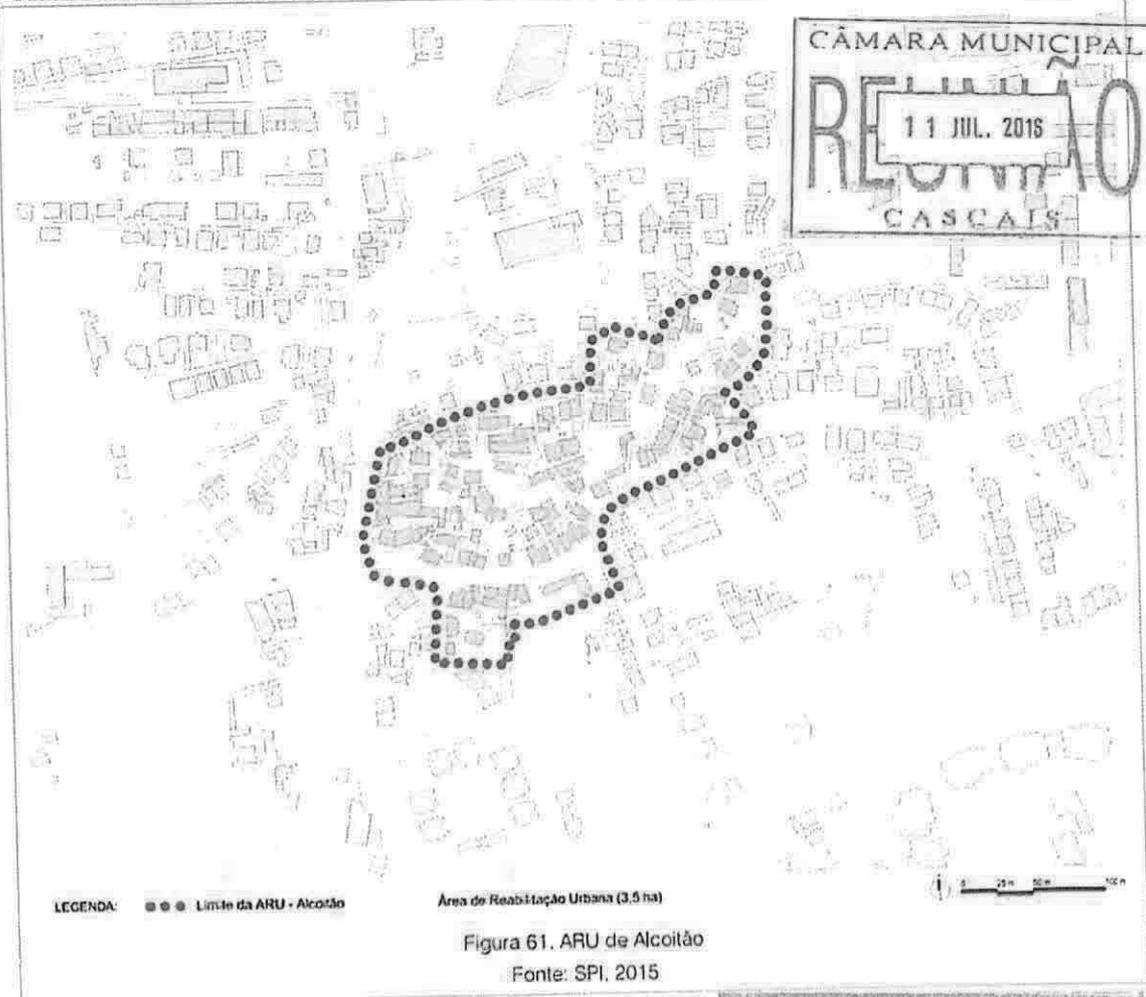


Área de Reabilitação Urbana de Alcoitão

Alcoitão tem uma ARU de 3,5 ha, pertencendo à freguesia de Alcabideche, tendo nas suas origens uma caracterização sobretudo rural. No entanto, com o evoluir do tempo, Alcoitão foi-se tornando cada vez mais urbano, tendo para esse fato contribuído a criação do Centro de Medicina e Reabilitação, um centro especializado que teve como base a definição de dois objetivos centrais: reabilitar pessoas com incapacidade motora e formar pessoal especializado em Portugal.

Com efeito, a existência do centro, assim como da Escola Superior de Saúde que funciona anexa, veio a trazer a Alcoitão muitos técnicos e pessoal de todo o País, assim como as famílias dos doentes ali tratados, muitas vezes objeto de longos internamentos.

Adicionalmente, e em tempos mais recentes, verificou-se também na sua proximidade um forte desenvolvimento comercial que atrai população de todo o concelho, existindo também diversos estabelecimentos escolares.

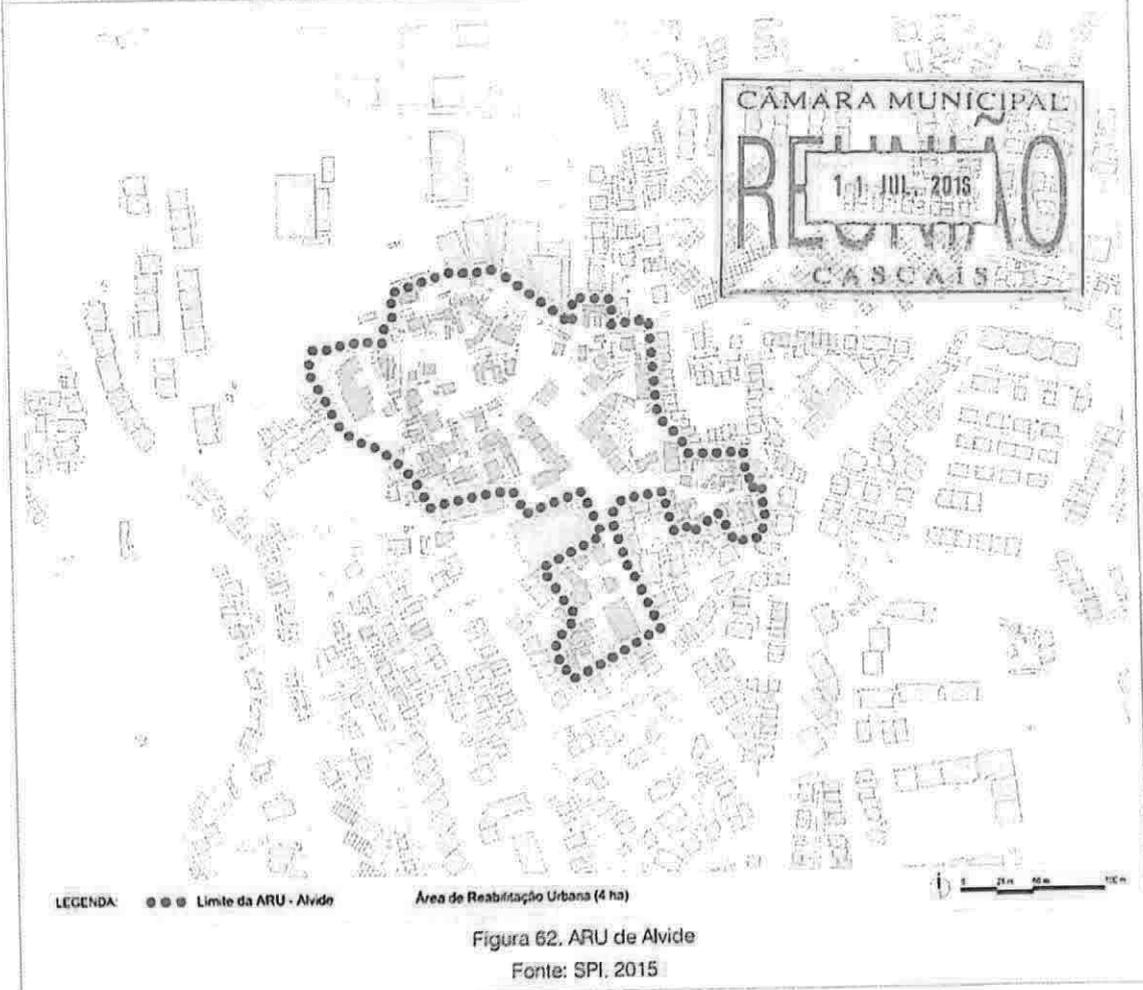


Área de Reabilitação Urbana de Alvide

A ARU de Alvide com cerca de 4 ha, localiza-se na freguesia de Alcabideche, no contínuo urbano da vila de Cascais.

Com origem na época lusitano - romana, chamava-se antigamente Bom Sucesso de Alvide.

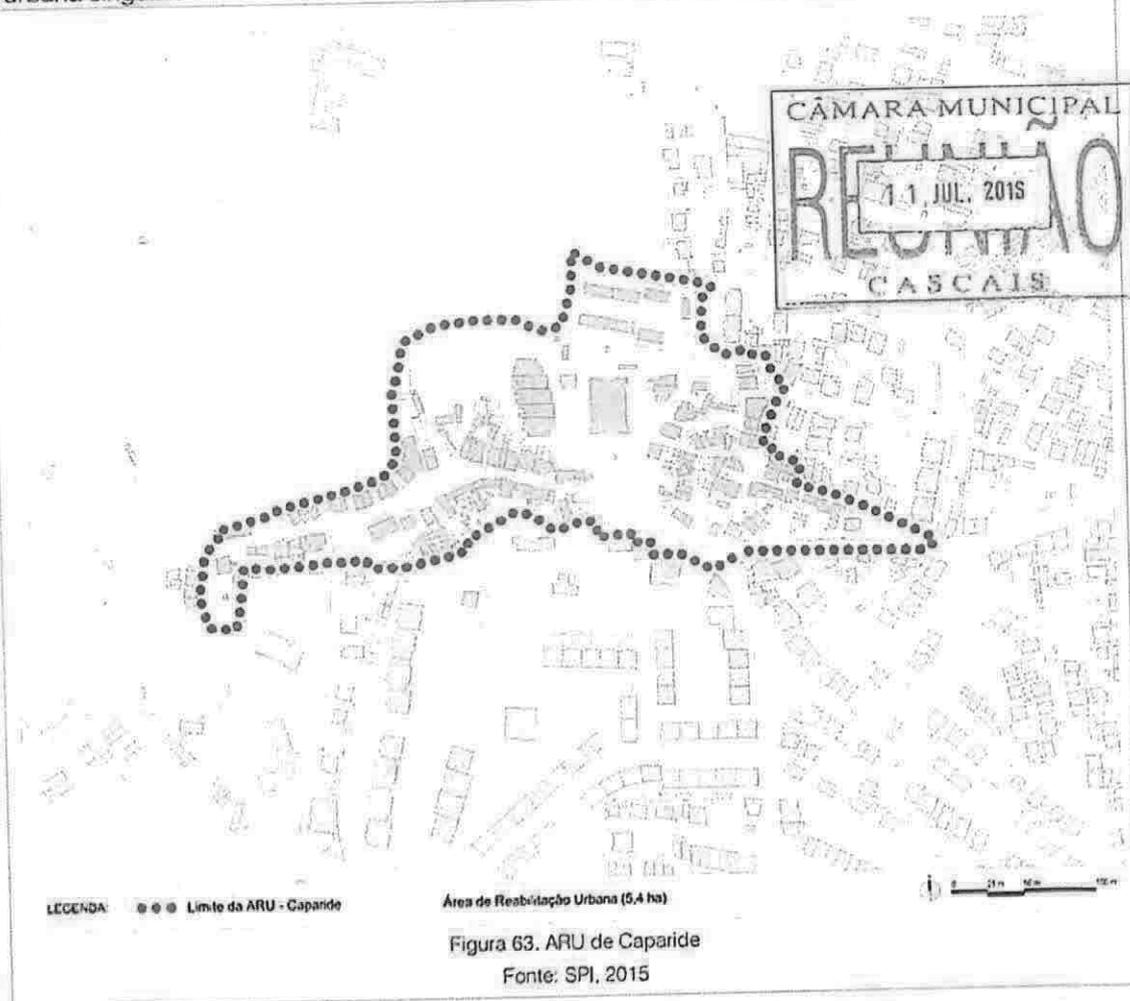
De génese rural, cuja identidade se perdeu, assistiu ao longo dos anos a um crescimento intenso e desordenado, coexistindo tipologias habitacionais diversificadas, bem como edifícios comerciais e de serviços, verificando-se uma baixa captação de espaços verdes públicos.



Área de Reabilitação Urbana de Caparide

A ARU de Caparide pertence à freguesia de S. Domingos de Rana, tem uma área de 5ha e corresponde, na sua origem, a espaço rural, de grandes quintas, que ainda hoje se afirma, não obstante a crescente concentração populacional: a importância do parque de Caparide, da ligação ribeira das Marianas, ribeira de Carcavelos e ribeira da Lage é apontada como vital para a rede ecológica concelhia para a estrutura verde principal do concelho de Cascais.

Apresenta um casario confinante com a rede viária, de baixa volumetria e bastante degradado. Tem no seu interior, alguns serviços e uma coletividade, que lhe conferem alguma vivência urbana singular.



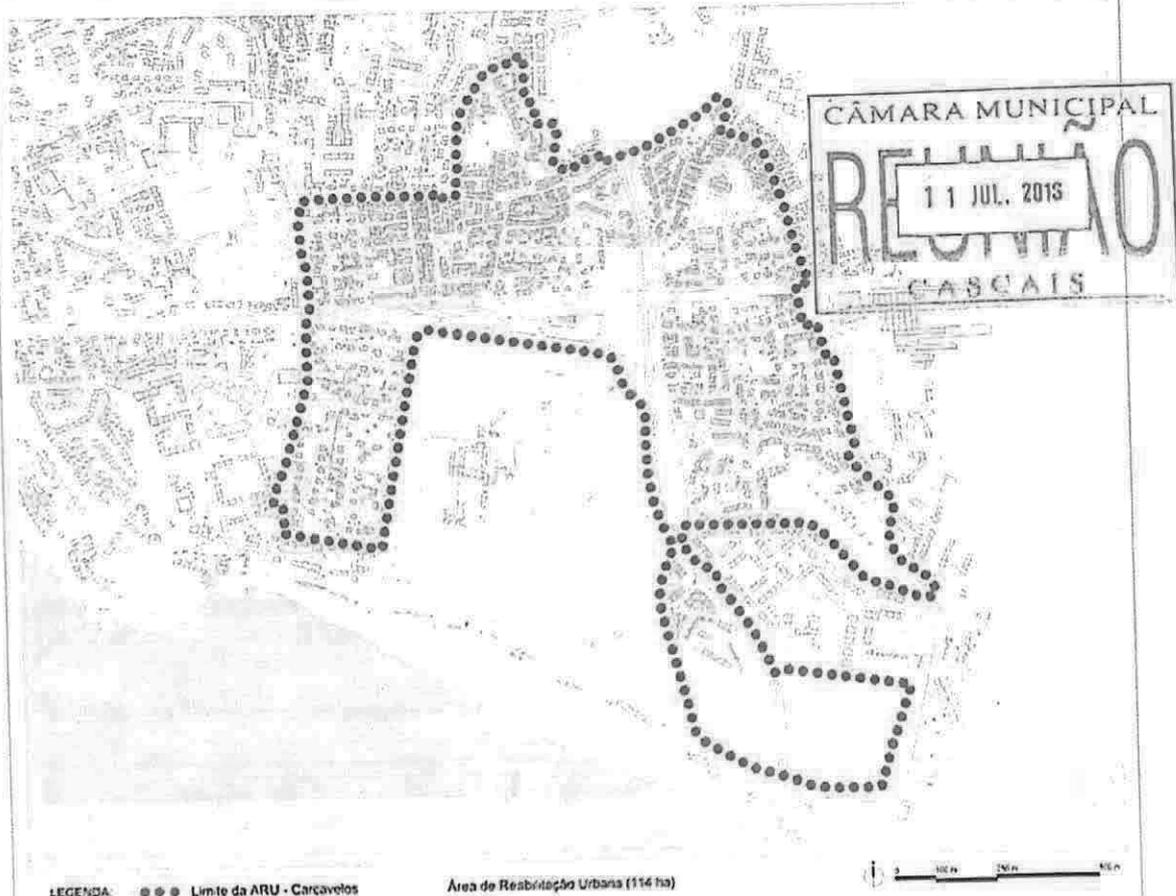
Área de Reabilitação Urbana de Carcavelos

A ARU de Carcavelos tem cerca de 114 ha e está localizada a Sul, junto ao litoral.

O conjunto das importantes estruturas militares defensivas existentes na costa, nomeadamente a linha de fuzilaria da Sainha, hoje praia de Carcavelos, e mais tarde a introdução da linha de caminho-de-ferro, viria a condicionar a implantação dos muros de algumas das mais importantes quintas. Em termos de edificado dispõe de um rico e vasto património histórico-cultural.

O comboio e a construção da marginal aproximou Carcavelos da capital e, com estes, novos desafios urbanísticos surgiram. Neste âmbito, o Plano de Urbanização da Costa de Sol veio a ter um papel importante na regulação da expansão urbana apresentando, nas suas áreas de maior expressão, uma rede de pracetas, impasses, pequenas alamedas de elevada qualidade, assentes numa ocupação de baixa densidade.

Atualmente, é nesta área que estão em curso importantes operações de investimento público e privado, trazendo dinâmicas sociais e económicas que extravasam em muito os limites do concelho.



LEGENDA: ●●● Limite da ARU - Carcavelos

Área de Reabilitação Urbana (114 ha)

Figura 64. ARU de Carcavelos

Fonte: SPI, 2015

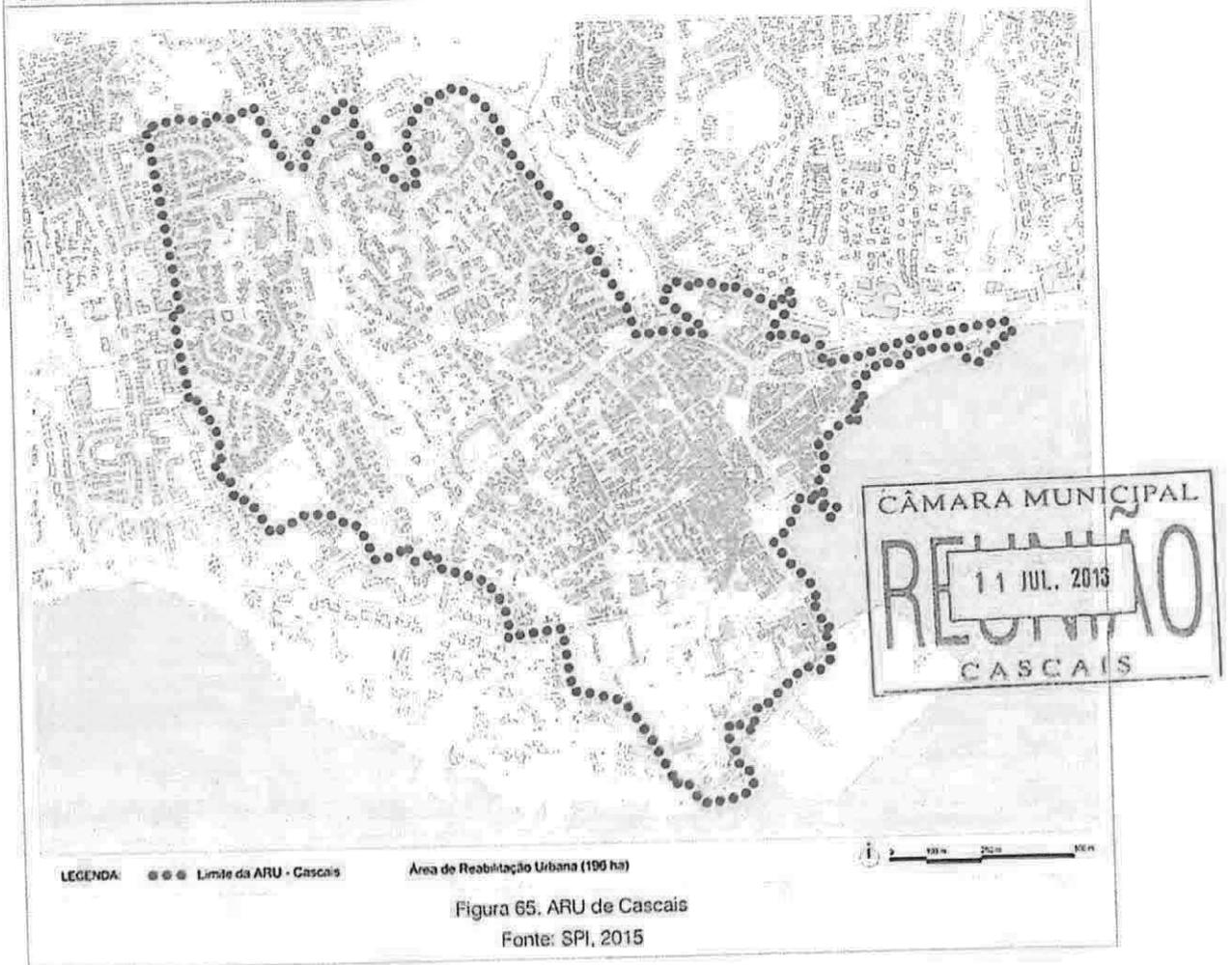


Área de Reabilitação Urbana de Cascais

A ARU de Cascais tem cerca de 196 ha e, de acordo com o censo de 2011, cerca de 35 409 habitantes.

Sede de Concelho, a histórica Vila, tem um longo passado, constituído por uma contínua evolução. De pequeno aglomerado piscatório, na sua fundação, Cascais tornou-se num importante destino de veraneio, possuindo uma importante vocação de espaço de acolhimento, norteando a sua atividade turística e cultural pelos critérios de qualidade exigidos pela sua população

O seu crescimento assentou na chegada do Caminho de Ferro à Vila e posteriormente com a Estrada Nacional 6 a fazer ligação a Lisboa, tronou-se no eixo fundamental do concelho, que, confirmando a sua expansão ao longo do litoral, lhe permitiu depois, tomar o interior.

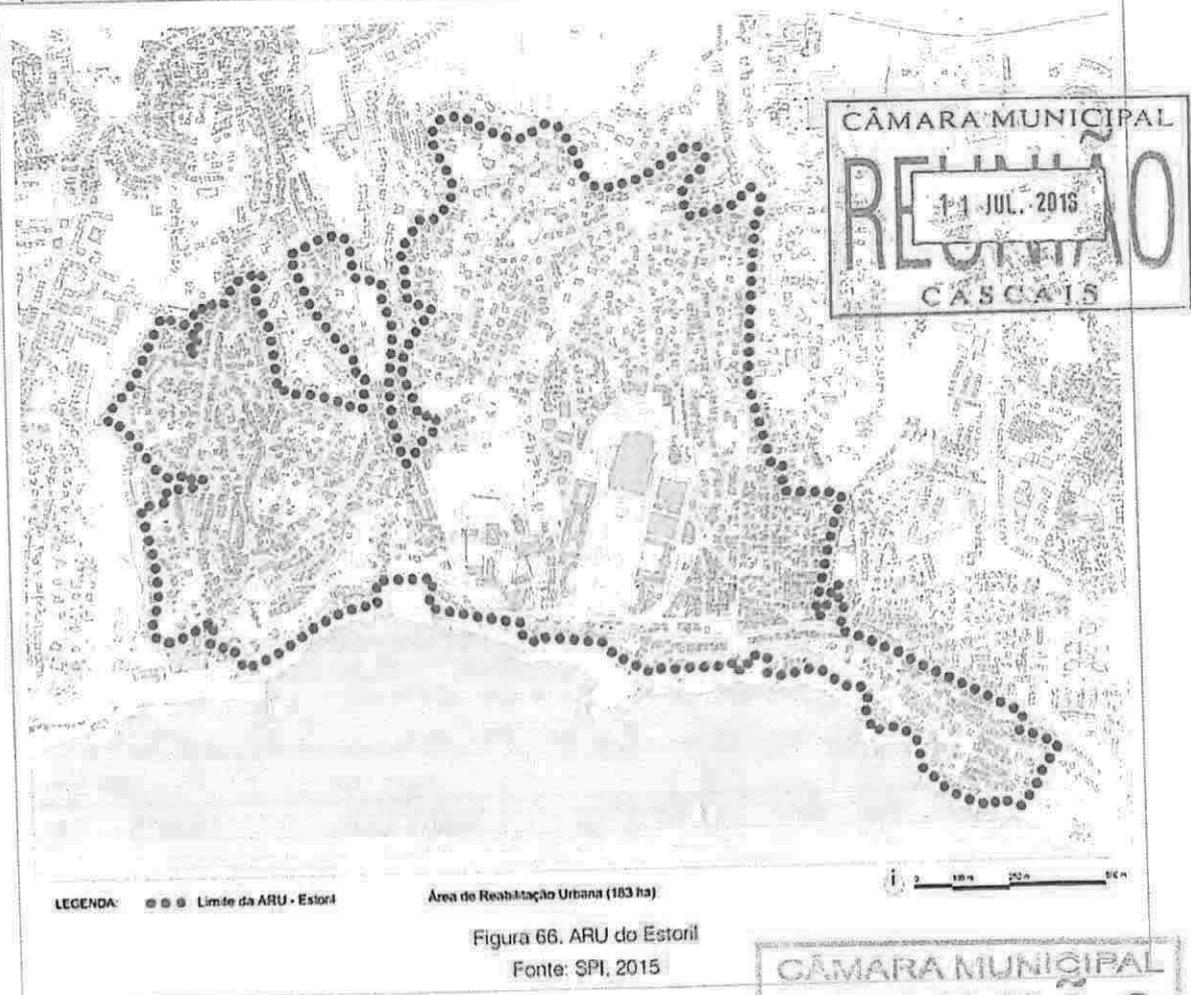


Área de Reabilitação Urbana do Estoril

A ARU do Estoril tem cerca de 183 ha.

Os anos 20 marcam o início de uma ocupação de índice elevado, tendo, em 1930 sido concluídas as duas obras de maior prestígio do Parque do Estoril: o Hotel Palácio e o Casino Estoril. A década de 30-40 foi também um espaço de afirmação da arquitetura modernista da época, sendo que Estoril constituiu um dos projetos urbanístico-arquitetónicos de carácter turístico mais importante da primeira metade de novecentos, transformando-se numa estância de veraneio.

Ainda hoje, graças às suas características naturais, apoiadas por fortes investimentos a nível de serviços e estabelecimentos turísticos de qualidade, o Estoril detém fama internacional como estação de Inverno, sendo procurada por pessoas de diversas nacionalidades. Com as diversas ocupações, o Estoril herdou uma riqueza cultural heterogénea, que se reconhece ainda hoje nas influências arquitetónicas, toponímicas, hábitos e costumes que constituem parte da vivência e quotidiano da Região.

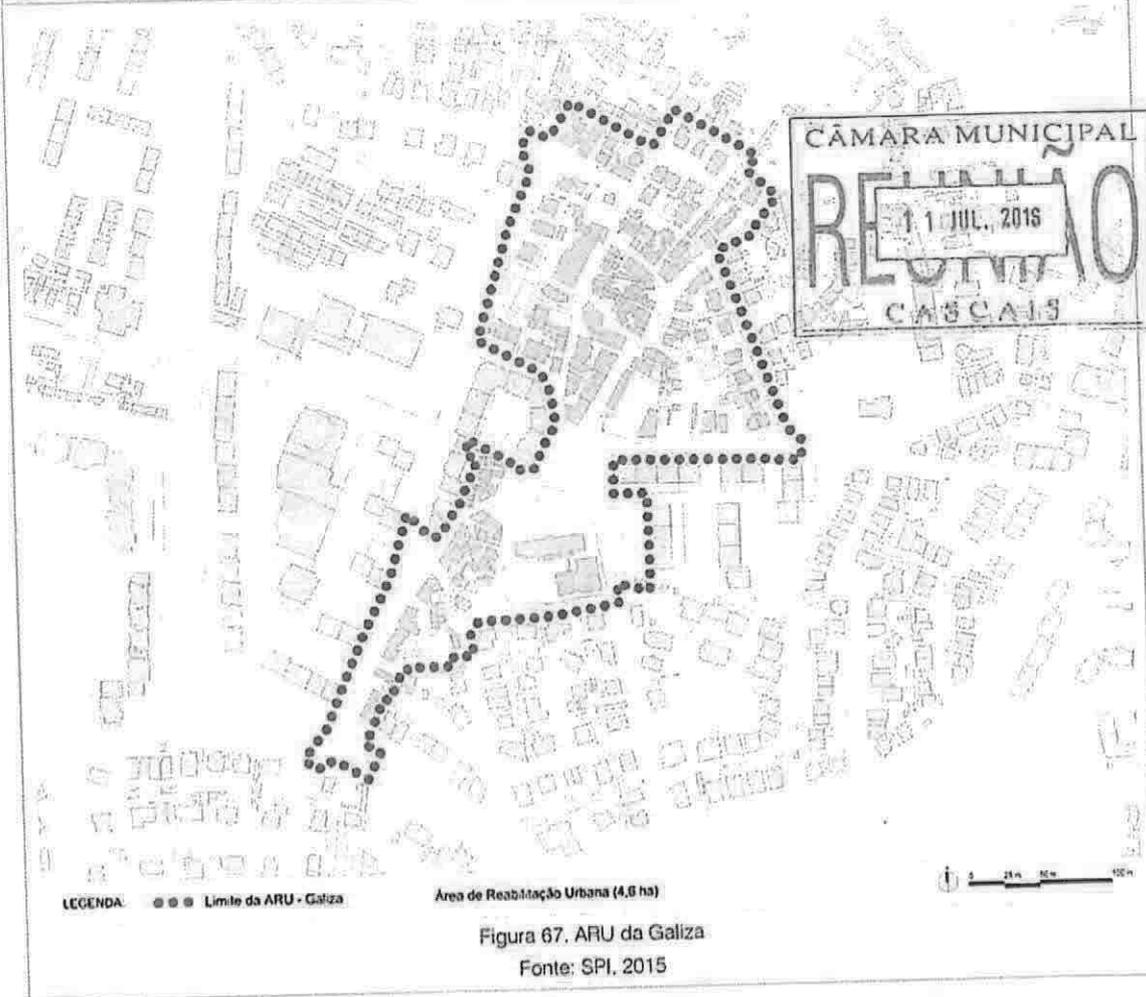


Área de Reabilitação Urbana da Galiza

A ARU da Galiza tem uma área 4,6 ha, pertencendo à freguesia de Cascais e Estoril.

Localiza-se na proximidade de uma estação ferroviária e de instalações escolares ao nível básico e secundário que movimentam milhares de alunos e pessoal a elas afeto.

A Galiza é ainda caracterizada por grande concentração populacional, com deslocações diárias da população, na maior parte dos casos para fora do concelho, dispondo também de apoio social prestado por centro recente pluridisciplinar pertencente à paróquia do Estoril, o qual presta também apoio a outras populações vizinhas da sua área de implantação.



Área de Reabilitação Urbana da Rebelva

A ARU da Rebelva possui cerca de 5,0 ha e localiza-se a nascente do concelho e a Sul do limite da A5.

Apesar de não ser certo, admite-se que a rabalva ou água pesqueira desse nome à Rebelva, dada a sua proximidade do oceano.

Atualmente a Rebelva afirma-se como núcleo urbano de ligação entre S. Domingos de Rana e Carcavelos, formando um contínuo urbano de carácter compacto, estruturado ao longo de um eixo viário que se desenvolve no sentido Norte/Sul.

Apesar da desqualificação urbanística que se verifica, existem ainda diversos edifícios de interesse patrimonial que têm sabido resistir às convulsões resultantes do crescimento e pressão urbanística.

Com volumetrias variáveis entre 1 e 3 pisos, o piso térreo é sobretudo ocupado por comércio em particular pelas áreas da restauração, reforçando o carácter central deste núcleo urbano.

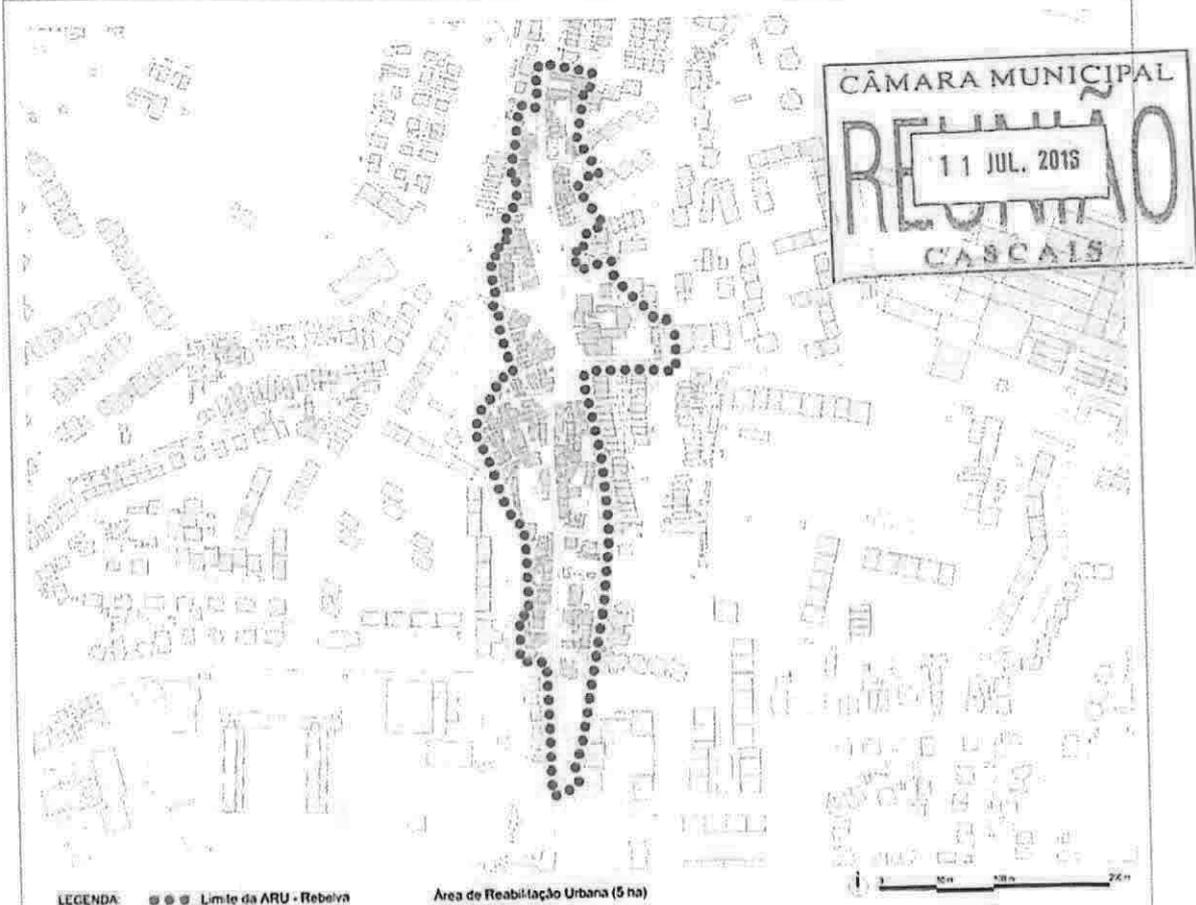


Figura 68. ARU da Rebelva

Fonte: SPI, 2015

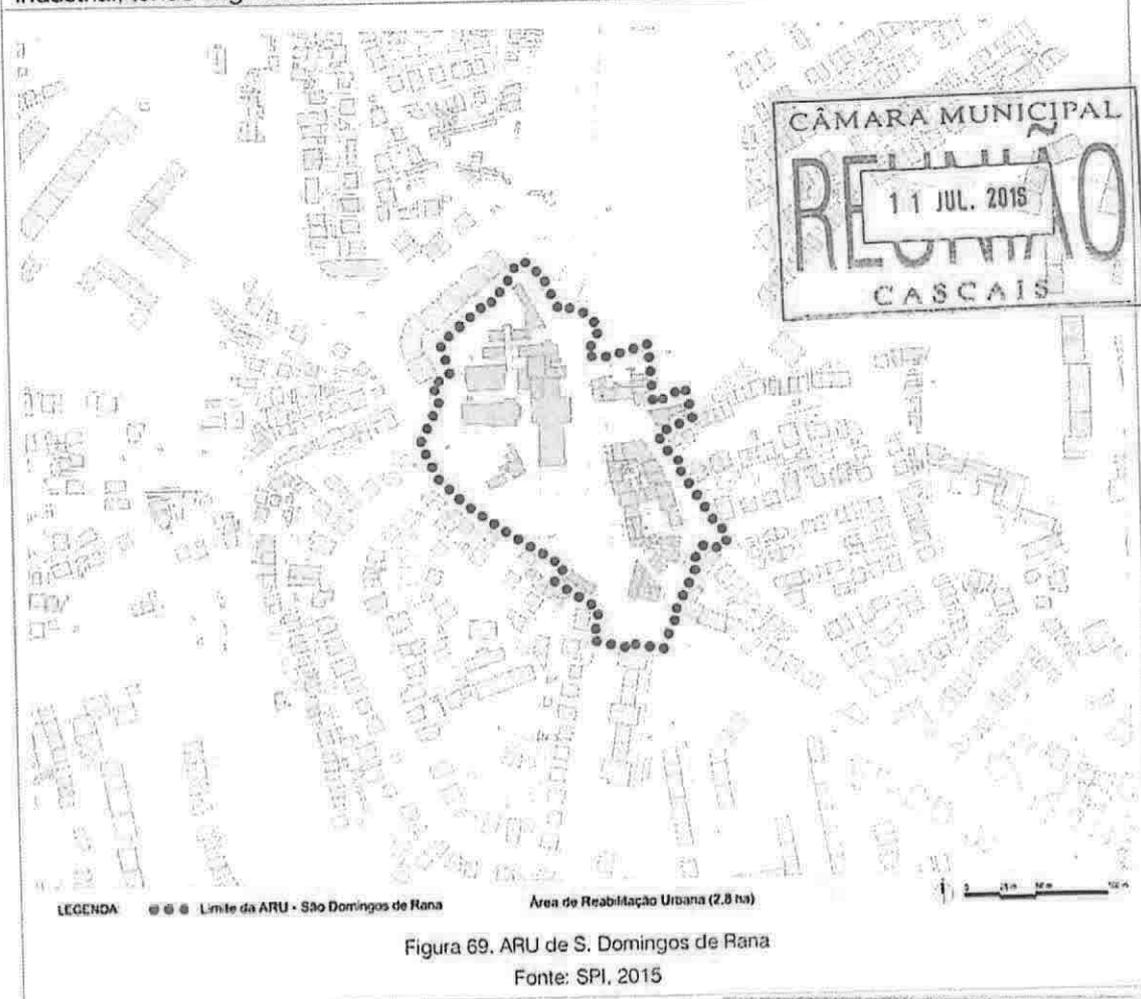


Área de Reabilitação Urbana de S. Domingos de Rana

A ARU de S. Domingos de Rana apresenta uma área de 2,8 ha. Apresentando 18 140 habitantes em 1970, 29 342 em 1981, 35 938 em 1991 e 43 991 em 2001, a freguesia de S. Domingos de Rana tem vindo a expandir-se demograficamente. De acordo com os Censos 2011, atingiu os 57 502 habitantes.

Possui uma origem remota: o povoamento da sua área geográfica encerra vestígios de diferentes períodos, desde o Paleolítico ao Medieval, passando pelo Neolítico/Calcolítico, Bronze/Ferro, Romano e Visigótico. As primeiras referências históricas do território datam da Idade Média. Esta área fez parte do concelho de Oeiras até 1838, quando passou a integrar o município de Cascais.

Há quatro décadas, o seu território era quase exclusivamente agrícola, predominando o cultivo do trigo, de milho, de produtos hortícolas e de vinha. Atualmente é a segunda área em concentração industrial, tendo originado uma acelerada e desordenada ocupação do território.



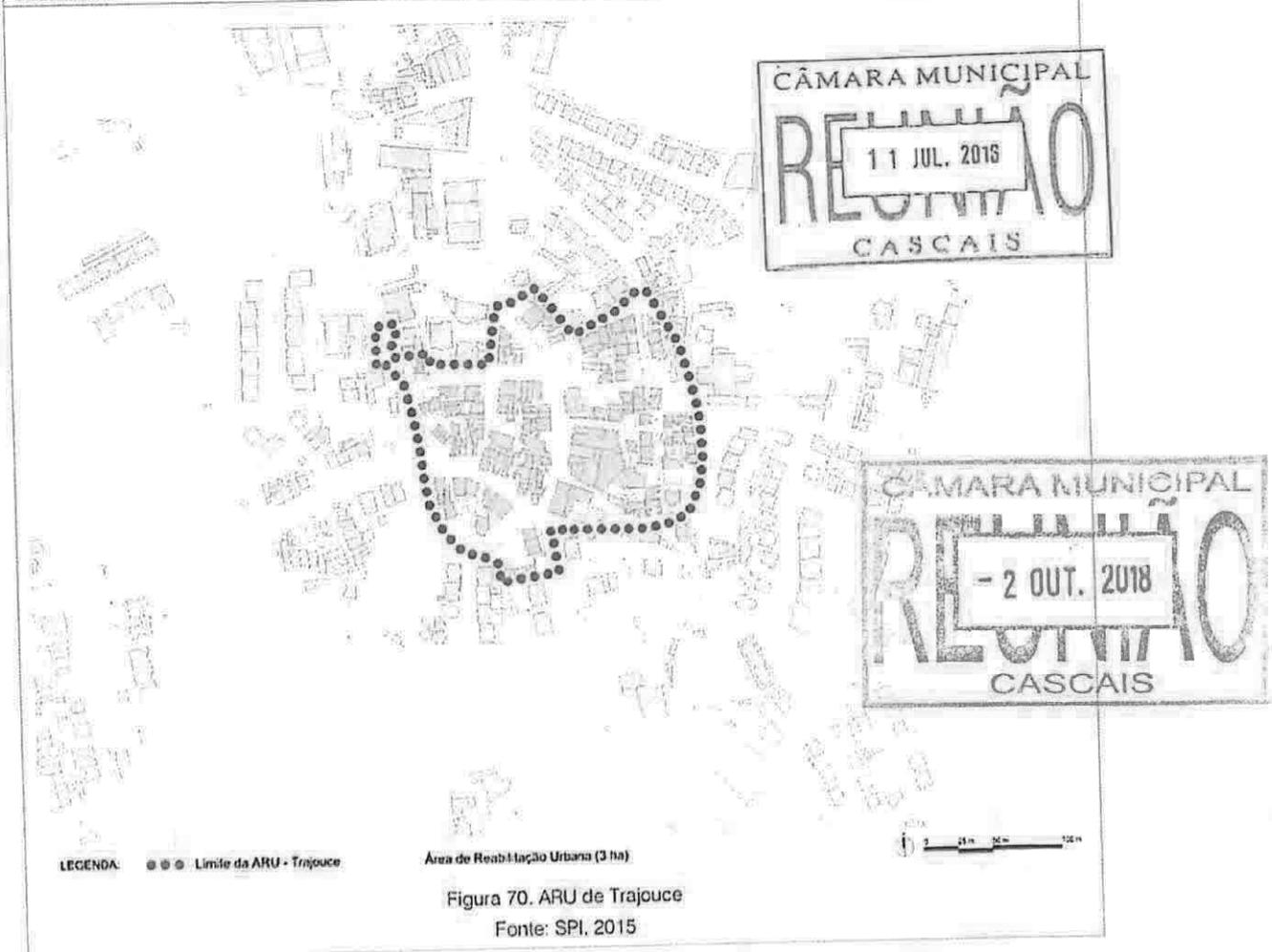
Área de Reabilitação Urbana de Trajouce

A ARU de Trajouce possui cerca de 3,0 ha, estando localizada na zona nascente junto ao limite Norte do concelho, pertencente à freguesia de S. Domingos de Rana.

Estruturada ao longo da N249-4, apresenta uma malha urbana consolidada, a qual reflete a evolução histórico-cultural onde ainda é possível identificar traços da ruralidade que a caracterizou.

A forte presença do setor industrial nos limites Norte e Sul e a pressão exercida pelo mesmo têm vindo alterar a expressão urbanística deste núcleo, com reflexos ao nível do tipo de alojamentos e atividades exercidas.

Com construções de volumetria variável entre 1 e 3 pisos, predomina no piso térreo a ocupação comercial, conferindo a este aglomerado o seu papel de centralidade e de apoio atividade industrial.



8.3 Fichas Síntese do PARU

PLANO DE AÇÃO DE REGENERAÇÃO URBANA

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA

Município de Cascais

ÁREA A INTERVIR

ARU de Cascais - centro histórico / centro tradicional



TIPO DE INTERVENÇÃO

Edifícios

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

Reabilitação de edificações inseridas na ARU / apoio à reabilitação de edifícios privados

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

Privados



INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	0 €	90.000 €	90.000 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
ESTUDOS E PROJETOS	0 €	0 €	0 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	0 €	90.000 €	90.000 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	0 €	90.000 €	90.000 €

PLANO DE AÇÃO DE REGENERAÇÃO URBANA

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA

Município de Cascais

CÂMARA MUNICIPAL

REESTRUTURAÇÃO
11 JUL. 2018
CASCAIS

ÁREA A INTERVIR

ARU do Estoril - centro histórico / centro tradicional

TIPO DE INTERVENÇÃO

Edifícios

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

Reabilitação de edificações inseridas na ARU / apoio à reabilitação de edifícios privados

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

Privados

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	0 €	75.000 €	75.000 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
ESTUDOS E PROJETOS	0 €	0 €	0 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	0 €	75.000 €	75.000 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	0 €	75.000 €	75.000 €

CÂMARA MUNICIPAL
REESTRUTURAÇÃO
- 2 OUT. 2018
CASCAIS

PLANO DE AÇÃO DE REGENERAÇÃO URBANA

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA

Município de Cascais

CÂMARA MUNICIPAL

11 JUL. 2018

ÁREA A INTERVIR

ARU de Carcavelos - centro histórico / centro tradicional

REESTRUTURAÇÃO
CASCAIS

TIPO DE INTERVENÇÃO

Edifícios

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

Reabilitação de edificações inseridas na ARU / apoio à reabilitação de edifícios privados

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

Privados

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	0 €	45.000 €	45.000 €
ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO			
ESTUDOS E PROJETOS	0 €	0 €	0 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	0 €	45.000 €	45.000 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	0 €	45.000 €	45.000 €

CÂMARA MUNICIPAL
REESTRUTURAÇÃO
- 2 OUT. 2018
CASCAIS

PLANO DE AÇÃO DE REGENERAÇÃO URBANA

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA

Município de Cascais



ÁREA A INTERVIR

ARU de Caparide - centro histórico / centro tradicional

TIPO DE INTERVENÇÃO

Edifícios

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

Reabilitação de edificações inseridas na ARU / apoio à reabilitação de edifícios privados

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

Privados

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	0 €	15.000 €	15.000 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
ESTUDOS E PROJETOS	0 €	0 €	0 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	0 €	15.000 €	15.000 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	0 €	15.000 €	15.000 €



PLANO DE AÇÃO DE REGENERAÇÃO URBANA

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA	Município de Cascais	
ÁREA A INTERVIR	ARU de Abóboda - centro histórico / centro tradicional	
TIPO DE INTERVENÇÃO	Edifícios	DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO
		Reabilitação de edificações inseridas na ARU / apoio à reabilitação de edifícios privados
OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS		Privados

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	0 €	15.000 €	15.000 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
ESTUDOS E PROJETOS	0 €	0 €	0 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	0 €	15.000 €	15.000 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	0 €	15.000 €	15.000 €



PLANO DE AÇÃO DE REGENERAÇÃO URBANA

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA Município de Cascais

ÁREA A INTERVIR ARU de Trajouce - centro histórico / centro tradicional

CÂMARA MUNICIPAL
REGENERAÇÃO
11 JUL. 2018
CASCAIS

TIPO DE INTERVENÇÃO Edifícios

DESCRIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO Reabilitação de edificações inseridas na ARU / apoio à reabilitação de edifícios privados

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

Privados

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	0 €	9.000 €	9.000 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
ESTUDOS E PROJETOS	0 €	0 €	0 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	0 €	9.000 €	9.000 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	0 €	9.000 €	9.000 €



PLANO DE AÇÃO DE REGENERAÇÃO URBANA

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA

Município de Cascais

ÁREA A INTERVIR

ARU de Alcoitão - centro histórico / centro tradicional



TIPO DE INTERVENÇÃO

Edifícios

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

Reabilitação de edificações inseridas na ARU / apoio à reabilitação de edifícios privados

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

Privados

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	0 €	12.000 €	12.000 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
ESTUDOS E PROJETOS	0 €	0 €	0 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	0 €	12.000 €	12.000 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	0 €	12.000 €	12.000 €



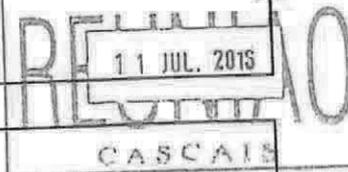
PLANO DE AÇÃO DE REGENERAÇÃO URBANA

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA

Município de Cascais

CÂMARA MUNICIPAL



ÁREA A INTERVIR

ARU de Alvide - centro histórico / centro tradicional

TIPO DE INTERVENÇÃO

Edifícios

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

Reabilitação de edificações inseridas na ARU / apoio à reabilitação de edifícios privados

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

Privados

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	0 €	16.000 €	16.000 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
ESTUDOS E PROJETOS	0 €	0 €	0 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	0 €	16.000 €	16.000 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	0 €	16.000 €	16.000 €

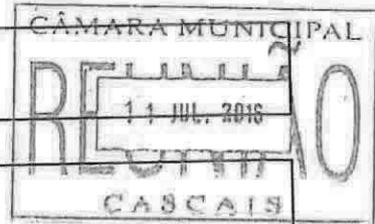


PLANO DE AÇÃO DE REGENERAÇÃO URBANA

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA

Município de Cascais



ÁREA A INTERVIR

ARU da Galiza - centro histórico / centro tradicional

TIPO DE INTERVENÇÃO

Edifícios

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

Reabilitação de edificações inseridas na ARU / apoio à reabilitação de edifícios privados

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

Privados

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	0 €	10.500 €	10.500 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
ESTUDOS E PROJETOS	0 €	0 €	0 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	0 €	10.500 €	10.500 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	0 €	10.500 €	10.500 €



PLANO DE AÇÃO DE REGENERAÇÃO URBANA

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA	Município de Cascais	
ÁREA A INTERVIR	ARU de Rebelva - centro histórico / centro tradicional	
TIPO DE INTERVENÇÃO	Edifícios	DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO
		Reabilitação de edificações inseridas na ARU / apoio à reabilitação de edifícios privados
OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS		Privados

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	0 €	22.500 €	22.500 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
ESTUDOS E PROJETOS	0 €	0 €	0 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	0 €	22.500 €	22.500 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	0 €	22.500 €	22.500 €

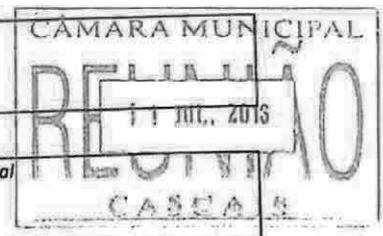


PLANO DE AÇÃO DE REGENERAÇÃO URBANA

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA Município de Cascais

ÁREA A INTERVIR ARU de S. Domingos de Rana - centro histórico / centro tradicional



TIPO DE INTERVENÇÃO

Edifícios

DESCRIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO

Reabilitação de edificações inseridas na ARU / apoio à reabilitação de edifícios privados

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

Privados

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	0 €	10.500 €	10.500 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
ESTUDOS E PROJETOS	0 €	0 €	0 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	0 €	10.500 €	10.500 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	0 €	10.500 €	10.500 €



PLANO DE AÇÃO DE REGENERAÇÃO URBANA

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA 

ÁREA A INTERVIR

TIPO DE INTERVENÇÃO

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	510.949 €	0 €	510.949 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
ESTUDOS E PROJETOS	25.547 €	0 €	25.547 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	485.402 €	0 €	485.402 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	510.949 €	0 €	510.949 €



PLANO DE AÇÃO DE REGENERAÇÃO URBANA

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA	Município de Cascais	
ÁREA A INTERVIR	ARU do Estoril - centro histórico / centro tradicional	

TIPO DE INTERVENÇÃO	DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO
Espaço Público	Reabilitação de espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado do Estoril
OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS	Câmara Municipal de Cascais

INVESTIMENTO			
NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	425.791 €	0 €	425.791 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO			
ESTUDOS E PROJETOS	21.290 €	0 €	21.290 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	404.501 €	0 €	404.501 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	425.791 €	0 €	425.791 €



PLANO DE AÇÃO DE REGENERAÇÃO URBANA

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA

Município de Cascais

ÁREA A INTERVIR

ARU de Carcavelos - centro histórico / centro tradicional



TIPO DE INTERVENÇÃO

Espaço Público

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

Reabilitação de espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado de Carcavelos

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

Câmara Municipal de Cascais

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	255.475 €	0 €	255.475 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
ESTUDOS E PROJETOS	12.774 €	0 €	12.774 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	242.701 €	0 €	242.701 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	255.475 €	0 €	255.475 €



PLANO DE AÇÃO DE REGENERAÇÃO URBANA

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA	Município de Cascais	
ÁREA A INTERVIR	ARU de Caparide - centro histórico / centro tradicional	

TIPO DE INTERVENÇÃO	DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO
Espaço Público	Reabilitação de espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado de Caparide
OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS	Câmara Municipal de Cascais

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	85.158 €	0 €	85.158 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO			
	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
ESTUDOS E PROJETOS	4.258 €	0 €	4.258 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	80.900 €	0 €	80.900 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	85.158 €	0 €	85.158 €



PLANO DE AÇÃO DE REGENERAÇÃO URBANA

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA

Município de Cascais

ÁREA A INTERVIR

ARU da Abóboda - centro histórico / centro tradicional



TIPO DE INTERVENÇÃO

Espaço Público

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

Reabilitação de espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado da Abóboda

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

Câmara Municipal de Cascais

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	85.158 €	0 €	85.158 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
ESTUDOS E PROJETOS	4.258 €	0 €	4.258 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	80.900 €	0 €	80.900 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	85.158 €	0 €	85.158 €



PLANO DE AÇÃO DE REGENERAÇÃO URBANA

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA

Município de Cascais



ÁREA A INTERVIR

ARU de Trejouce - centro histórico / centro tradicional

TIPO DE INTERVENÇÃO

Espaço Público

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

Reabilitação de espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado de Trejouce

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

Câmara Municipal de Cascais

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	51.095 €	0 €	51.095 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
ESTUDOS E PROJETOS	2.555 €	0 €	2.555 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	48.540 €	0 €	48.540 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	51.095 €	0 €	51.095 €



PLANO DE AÇÃO DE REGENERAÇÃO URBANA

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA

Município de Cascais

ÁREA A INTERVIR

ARU de Alcabideche - centro histórico / centro tradicional



TIPO DE INTERVENÇÃO

Espaço Público

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

Reabilitação de espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado de Alcabideche

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

Câmara Municipal de Cascais

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	102.190 €	0 €	102.190 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

ESTUDOS E PROJETOS	5.109 €	0 €	5.109 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	97.080 €	0 €	97.080 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	102.190 €	0 €	102.190 €



PLANO DE AÇÃO DE REGENERAÇÃO URBANA

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA

Município de Cascais



ÁREA A INTERVIR

ARU de Alcoitão - centro histórico / centro tradicional

TIPO DE INTERVENÇÃO

Espaço Público

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

Reabilitação de espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado de Alcoitão

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

Câmara Municipal de Cascais

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	68.127 €	0 €	68.127 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
ESTUDOS E PROJETOS	3.406 €	0 €	3.406 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	64.720 €	0 €	64.720 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	68.127 €	0 €	68.127 €



PLANO DE AÇÃO DE REGENERAÇÃO URBANA

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA Município de Cascais

ÁREA A INTERVIR ARU de Alvide - centro histórico / centro tradicional



TIPO DE INTERVENÇÃO Espaço Público

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO Reabilitação de espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado de Alvide

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS Câmara Municipal de Cascais

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	68.127 €	0 €	68.127 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
ESTUDOS E PROJETOS	3.406 €	0 €	3.406 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	64.720 €	0 €	64.720 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	68.127 €	0 €	68.127 €



PLANO DE AÇÃO DE REGENERAÇÃO URBANA

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA Município de Cascais

ÁREA A INTERVIR ARU da Galiza - centro histórico / centro tradicional

TIPO DE INTERVENÇÃO Espaço Público

DESCRÇÃO DA INTERVENÇÃO Reabilitação de espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado da Galiza

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS Câmara Municipal de Cascais

Stamp: CÂMARA MUNICIPAL REABILITAÇÃO 11 JUL. 2015 CASCAIS

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	59.611 €	0 €	59.611 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
ESTUDOS E PROJETOS	2.981 €	0 €	2.981 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	56.630 €	0 €	56.630 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	59.611 €	0 €	59.611 €



PLANO DE AÇÃO DE REGENERAÇÃO URBANA

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA Município de Cascais

ÁREA A INTERVIR ARU de Rebelva - centro histórico / centro tradicional

CÂMARA MUNICIPAL
REBELVA
11 JUL. 2018
RECONSTRUÇÃO
CASCAIS

TIPO DE INTERVENÇÃO Espaço Público

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO Reabilitação de espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado de Rebelva

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS Câmara Municipal de Cascais

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	127.737 €	0 €	127.737 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
ESTUDOS E PROJETOS	6.387 €	0 €	6.387 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	121.350 €	0 €	121.350 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	127.737 €	0 €	127.737 €



PLANO DE AÇÃO DE REGENERAÇÃO URBANA

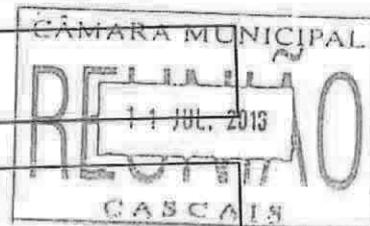
FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA

Município de Cascais

ÁREA A INTERVIR

ARU de S. Domingos de Rana - centro histórico / centro tradicional



TIPO DE INTERVENÇÃO

Espaço Público

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

Reabilitação de espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado de S. D. de Rana

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

Câmara Municipal de Cascais

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	59.611 €	0 €	59.611 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
ESTUDOS E PROJETOS	2.981 €	0 €	2.981 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	56.630 €	0 €	56.630 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	59.611 €	0 €	59.611 €



8.4 Fichas Síntese do PAICD

PLANO DE AÇÃO INTEGRADO PARA COMUNIDADES DESFAVORECIDAS

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA	Município de Cascais	
Identificação Comunidade a Intervir	Bairro da Torre e Cruz da Guia	

TIPO DE INTERVENÇÃO (ver tabela)

Edificado

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

3.1.1. Requalificação do edificado do Bairro da Torre
(Requalificação de 7 fogos devolutos, incluindo pintura e isolamento do edificado)

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

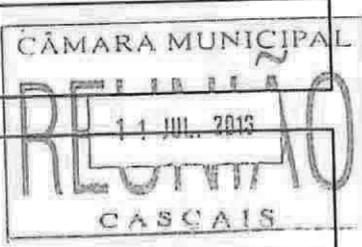
INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	365.418 €	0 €	365.418 €
ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO			
ESTUDOS E PROJETOS	0 €	0 €	0 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	365.418 €	0 €	365.418 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	365.418 €	0 €	365.418 €



PLANO DE AÇÃO INTEGRADO PARA COMUNIDADES DESFAVORECIDAS

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA	Município de Cascais	
Identificação Comunidade a intervir	Bairro da Madorna	

TIPO DE INTERVENÇÃO (ver tabela)

Edificado

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

3.1.2. Requalificação do edificado do Bairro da Madorna
(Requalificação de 6 fogos devolutos, incluindo pintura e isolamento do edificado)

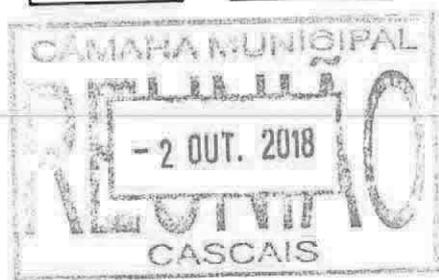
OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	285.436 €	0 €	285.436 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
ESTUDOS E PROJETOS	0 €	0 €	0 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	285.436 €	0 €	285.436 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	285.436 €	0 €	285.436 €



PLANO DE AÇÃO INTEGRADO PARA COMUNIDADES DESFAVORECIDAS

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA

Município de Cascais

CÂMARA MUNICIPAL

Identificação Comunidade a intervir

Bairro da Torre e Cruz da Guia

RECEBIMOS
11 JUL. 2018
CASCAIS

TIPO DE INTERVENÇÃO (ver tabela)

Espaço Público

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

3.2.1. Reabilitação do Parque Infantil do Bairro da Torre e Cruz da Guia
(Implementação de novo pavimento concebido como superfície de impacte para o fim a que se destina, manutenção dos baloiços e equipamentos semelhantes assegurando a segurança dos seus utilizadores)

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	20.000 €	0 €	20.000 €
ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO			
ESTUDOS E PROJETOS	0 €	0 €	0 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	20.000 €	0 €	20.000 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	20.000 €	0 €	20.000 €

CÂMARA MUNICIPAL
RECEBIMOS
- 2 OUT. 2018
CASCAIS

PLANO DE AÇÃO INTEGRADO PARA COMUNIDADES DESFAVORECIDAS

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA	Município de Cascais	
Identificação Comunidade a intervir	Bairro da Torre e Cruz da Guia	

TIPO DE INTERVENÇÃO (ver tabela)	DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO
Espaço Público	3.2.2. Reabilitação do Campo de Jogos do Bairro da Torre e Cruz da Guia (Melhoramentos ao nível da vedação exterior e de redes de balizas)
OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS	

INVESTIMENTO			
NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	7.500 €	0 €	7.500 €
ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO			
ESTUDOS E PROJETOS	0 €	0 €	0 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	7.500 €	0 €	7.500 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	7.500 €	0 €	7.500 €



PLANO DE AÇÃO INTEGRADO PARA COMUNIDADES DESFAVORECIDAS

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA

Identificação Comunidade a Intervir



TIPO DE INTERVENÇÃO (ver tabela)

DESCRICÃO DA INTERVENÇÃO

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	1.467.900 €	0 €	1.467.900 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
ESTUDOS E PROJETOS	0 €	0 €	0 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	1.467.900 €	0 €	1.467.900 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	1.467.900 €	0 €	1.467.900 €



PLANO DE AÇÃO INTEGRADO PARA COMUNIDADES DESFAVORECIDAS

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA	Município de Cascais	
Identificação Comunidade a intervir	Bairro Novo do Pinhal	

TIPO DE INTERVENÇÃO (ver tabela)	DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO
Espaço Público	3.2.4. Requalificação urbanística do Bairro Novo do Pinhal (Requalificação do espaço público envolvente ao edificado)
OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS	

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	200.000 €	0 €	200.000 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO			
ESTUDOS E PROJETOS	0 €	0 €	0 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	200.000 €	0 €	200.000 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	200.000 €	0 €	200.000 €



PLANO DE AÇÃO INTEGRADO PARA COMUNIDADES DESFAVORECIDAS

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA

Município de Cascais

CÂMARA MUNICIPAL

REUNIÃO
11 JUL, 2016
CASCAIS

Identificação Comunidade a Intervir

Bairro das Faceiras

TIPO DE INTERVENÇÃO (ver tabela)

Espaço Público

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

3.2.5. Requalificação urbanística do Bairro das Faceiras
(Elaboração do estudo e projeto de execução para a requalificação do bairro)

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	125.000 €	0 €	125.000 €
ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO			
ESTUDOS E PROJETOS	125.000 €	0 €	125.000 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	0 €	0 €	0 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	125.000 €	0 €	125.000 €

CÂMARA MUNICIPAL
REUNIÃO
- 2 OUT. 2018
CASCAIS

PLANO DE AÇÃO INTEGRADO PARA COMUNIDADES DESFAVORECIDAS

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA

Município de Cascais

Identificação Comunidade a Intervir

Bairro da Torre e Cruz da Guia

CÂMARA MUNICIPAL

REGISTO
11 JUL. 2018
CASCAIS

TIPO DE INTERVENÇÃO (ver tabela)

Equipamentos de utilização coletiva e respetiva priorização

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

3.3.1. Reabilitação do Multiserviços do Bairro da Torre e Cruz da Guia

(Beneficiação do edifício ao nível do revestimento das paredes exteriores, da pintura do espaço interior, da substituição da solução de ensombramento dos espaços interiores, dos pavimentos interiores, dos tetos e paredes amovíveis e da cafetaria)

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	57.500 €	0 €	57.500 €
ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO			
ESTUDOS E PROJETOS	0 €	0 €	0 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	57.500 €	0 €	57.500 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	57.500 €	0 €	57.500 €

CÂMARA MUNICIPAL
REGISTO
- 2 OUT. 2018
CASCAIS

PLANO DE AÇÃO INTEGRADO PARA COMUNIDADES DESFAVORECIDAS

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA	Município de Cascais
Identificação Comunidade a Intervir	Bairro da Torre e Cruz da Guia



TIPO DE INTERVENÇÃO (ver tabela)

Equipamentos de utilização coletiva e respetiva priorização

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

3.3.2. Reabilitação da Creche Torre-Guia

(Elaboração do projeto de requalificação / ampliação, obras de ampliação do equipamento, requalificação do espaço exterior e de recreio e implementação de um projeto de conceção colaborativa para a comunidade)

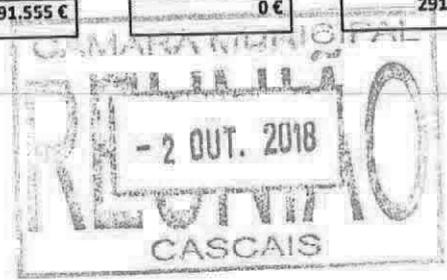
OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	291.555 €	0 €	291.555 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
ESTUDOS E PROJETOS	14.555 €	0 €	14.555 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	277.000 €	0 €	277.000 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	291.555 €	0 €	291.555 €



PLANO DE AÇÃO INTEGRADO PARA COMUNIDADES DESFAVORECIDAS

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA

Município de Cascais

Identificação Comunidade a Intervir

Bairro da Torre e Cruz da Guia

CÂMARA MUNICIPAL

REQUALIFICAÇÃO
11 JUL. 2016
CASCAIS

TIPO DE INTERVENÇÃO (ver tabela)

Equipamentos de utilização coletiva e respetiva priorização

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

3.3.3. Reabilitação do Jardim de Infância da Torre

(Elaboração do projeto de requalificação do espaço exterior, execução de pinturas exteriores e interiores do equipamento, arranjo do espaço exterior, colocação de telheiro e substituição de equipamento lúdico da zona de recreio)

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	39.950 €	0 €	39.950 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
ESTUDOS E PROJETOS	1.950 €	0 €	1.950 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	38.000 €	0 €	38.000 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	39.950 €	0 €	39.950 €

CÂMARA MUNICIPAL
REQUALIFICAÇÃO
- 2 OUT. 2018
CASCAIS

PLANO DE AÇÃO INTEGRADO PARA COMUNIDADES DESFAVORECIDAS

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA

Identificação Comunidade a Intervir

CÂMARA MUNICIPAL
RECEBIMOS
 11 JUL. 2016
 CASCAIS

TIPO DE INTERVENÇÃO (ver tabela)

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

3.3.4. Reabilitação do Centro Porta Amiga da AMI (Bairro da Torre)

(Instalação dos sistemas solar térmico, solar fotovoltaico e de ar condicionado)

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	23.392 €	0 €	23.392 €
ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO			
ESTUDOS E PROJETOS	0 €	0 €	0 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	23.392 €	0 €	23.392 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	23.392 €	0 €	23.392 €



PLANO DE AÇÃO INTEGRADO PARA COMUNIDADES DESFAVORECIDAS

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA	Município de Cascais	
Identificação Comunidade a Intervir	Bairro da Torre e Cruz da Guia	

TIPO DE INTERVENÇÃO (ver tabela)	DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO
Equipamentos de utilização coletiva e respetiva priorização	3.3.5. Reabilitação do Polo Comunitário da Torre (Remoção do amianto do telhado)
OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS	

INVESTIMENTO			
NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	26.765 €	0 €	26.765 €
ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO			
ESTUDOS E PROJETOS	0 €	0 €	0 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	26.765 €	0 €	26.765 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	26.765 €	0 €	26.765 €



PLANO DE AÇÃO INTEGRADO PARA COMUNIDADES DESFAVORECIDAS

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA

Município de Cascais

CÂMARA MUNICIPAL

REUNIÃO
11 JUL. 2016
CASCAIS

Identificação Comunidade a Intervir

Bairro da Galiza

TIPO DE INTERVENÇÃO (ver tabela)

Equipamentos de utilização coletiva e respetiva priorização

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

3.3.6. Requalificação do Polo Comunitário da Galiza
(Obras de ligação à rede de abastecimento de água)

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	10.000 €	0 €	10.000 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
ESTUDOS E PROJETOS	0 €	0 €	0 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	10.000 €	0 €	10.000 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	10.000 €	0 €	10.000 €

CÂMARA MUNICIPAL
REUNIÃO
- 2 OUT. 2018
CASCAIS

PLANO DE AÇÃO INTEGRADO PARA COMUNIDADES DESFAVORECIDAS

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA	Município de Cascais	CÂMARA MUNICIPAL
Identificação Comunidade a Intervir	Bairro da Torre e Cruz da Guia	REGISTO 11 JUL. 2016 CASCAIS

TIPO DE INTERVENÇÃO (ver tabela)

Interv. integração da população

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

3.4.1. Desenvolvimento de iniciativas de integração social da população no Polo Comunitário da Torre e Cruz da Guia

(Realização de ações de formação, atividades lúdicas, projetos culturais e prática desportiva, privilegiando atividades intergeracionais e de promoção de experiências e interações positivas)

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

CÂMARA MUNICIPAL

REGISTO

- 2 OUT. 2018

CASCAIS

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	3.560 €	0 €	3.560 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
ESTUDOS E PROJETOS	0 €	0 €	0 €
AÇÕES IMATERIAIS	3.560 €	0 €	3.560 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	0 €	0 €	0 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	3.560 €	0 €	3.560 €

PLANO DE AÇÃO INTEGRADO PARA COMUNIDADES DESFAVORECIDAS

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA

Município de Cascais

Identificação Comunidade a Intervir

Bairros da Torre / Cruz da Guia
Bairro da Galiza
Bairro da Cruz Vermelha

CÂMARA MUNICIPAL

RECEBIMOS
11 JUL. 2016
CASCAIS

TIPO DE INTERVENÇÃO (ver tabela)

Formação e inclusão de desempregados de longa duração

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

3.4.2. Desenvolvimento de iniciativas de integração sócio-profissional de públicos específicos, afastados do mercado de trabalho (Promoção de ações de integração socio-profissional de públicos específicos, nos bairros da Torre / Cruz da Guia, Galiza e da Cruz Vermelha, afastados do mercado de trabalho e de rotinas profissionais, criando postos de trabalho e promovendo a capacitação e empregabilidade. No caso do bairro da Torre, o projeto incide na criação de uma oficina de restauro de móveis, proporcionando qualificação a desempregados, nomeadamente de população sem-abrigo e jovens desocupados, bem como treino de competências pessoais, sociais e profissionais, por forma a facilitar o processo de integração. O projeto irá estabelecer parcerias para recolha de móveis em desuso e para obtenção de materiais de construção, assim como procurar parcerias com cursos na área do Design, para promover a inovação e aumentar a mais valia dos materiais recuperados)

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

CÂMARA MUNICIPAL

RECEBIMOS
- 2 OUT. 2018
CASCAIS

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	52.520 €	0 €	52.520 €
ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO			
ESTUDOS E PROJETOS	0 €	0 €	0 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	40.000 €	0 €	40.000 €
EMPREITADAS	12.520 €	0 €	12.520 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	52.520 €	0 €	52.520 €

PLANO DE AÇÃO INTEGRADO PARA COMUNIDADES DESFAVORECIDAS

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA

Município de Cascais

Identificação Comunidade a Intervir

Bairro da Torre e Cruz da Guia

CÂMARA MUNICIPAL

REUNIÃO
11 JUL. 2018
CASCAIS

TIPO DE INTERVENÇÃO (ver tabela)

Formação profissional de jovens NEET

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

3.4.3. Desenvolvimento de iniciativas de formação de jovens desocupados, promovendo e treinando competências profissionalizantes (Formação inicial para jovens do Bairro da Torre e Cruz da Guia, focada em temas como mediação, comunicação, animação e liderança, sendo posteriormente alocados às diferentes entidades educativas, nas quais desempenham funções de animação e mediação. Ao longo do ano letivo é feito um acompanhamento e formação on job. Este projeto representa um impacto importante ao nível das competências sociais e da empregabilidade destes jovens, por outro lado contribui para mudança de imagens mutuas e preconcebidas, nomeadamente entre as escolas e os jovens)

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

CÂMARA MUNICIPAL

REUNIÃO
- 2 OUT. 2018
CASCAIS

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	7.040 €	0 €	7.040 €
ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO			
ESTUDOS E PROJETOS	0 €	0 €	0 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	7.040 €	0 €	7.040 €
EMPREITADAS	0 €	0 €	0 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	7.040 €	0 €	7.040 €

PLANO DE AÇÃO INTEGRADO PARA COMUNIDADES DESFAVORECIDAS

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA	Município de Cascais	
Identificação Comunidade a Intervir	Bairro da Torre e Cruz da Guia	

TIPO DE INTERVENÇÃO (ver tabela)	DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO
Interv. integração da população	<p>3.4.4. Promoção da autonomia e da realização pessoal de jovens desocupados - Espaço referência para jovens (Desenvolvimento de ações de educação e formação, de empreendedorismo e cidadania, proporcionando experimentação e vivências aos jovens do bairro da Torre e Cruz da Guia, com intuito de consolidar os seus projetos de vida, aliando atividades lúdicas e a ações de cariz cívico a um acompanhamento individualizado - Promoção de espaço de referência para jovens.</p> <p>O objetivo central do projeto é diminuir o impacto no território, famílias e nos próprios jovens da desocupação e do desemprego juvenil, através da criação de uma resposta específica para a faixa etária dos 16 aos 24 anos e da promoção de vias alternativas para a sua autonomia e realização pessoal)</p>

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS	
------------------------------------	--

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	15.335 €	0 €	15.335 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
ESTUDOS E PROJETOS	0 €	0 €	0 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	15.335 €	0 €	15.335 €
EMPREITADAS	0 €	0 €	0 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	15.335 €	0 €	15.335 €

PLANO DE AÇÃO INTEGRADO PARA COMUNIDADES DESFAVORECIDAS

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA

Município de Cascais

CÂMARA MUNICIPAL

REQUALIFICAÇÃO
11 JUL. 2016
CASCAIS

Identificação Comunidade a Intervir

Bairro da Torre e Cruz da Guia

TIPO DE INTERVENÇÃO (ver tabela)

Iniciativas de apoio ao empreendedorismo.

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

3.4.5. Desenvolvimento de iniciativas de apoio ao empreendedorismo social - Projeto KAZUIA
(Desenvolvimento de ações de apoio ao empreendedorismo social, que prevê a criação do autoemprego para um empreendedor jovem e mais 2 ou 3 postos de trabalho - o projeto KAZUIA.
O projeto KAZUIA implica a requalificação da cafetaria do Edifício Multiserviços da Torre, pretende integrar num espaço a cafetaria, hairstyling e espaço cultural. Pretende-se constituir um espaço potenciador de sociabilidades entre públicos diferenciados, com oferta cultural que estimule a expressão artística)

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

CÂMARA MUNICIPAL

REQUALIFICAÇÃO
- 2 OUT. 2018
CASCAIS

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	4.212 €	0 €	4.212 €
ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO			
ESTUDOS E PROJETOS	0 €	0 €	0 €
AÇÕES IMATERIAIS	4.212 €	0 €	4.212 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	0 €	0 €	0 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	4.212 €	0 €	4.212 €

PLANO DE AÇÃO INTEGRADO PARA COMUNIDADES DESFAVORECIDAS

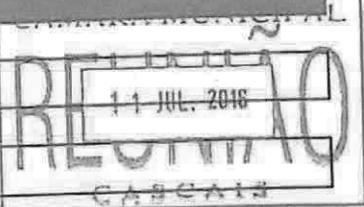
FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA

Município de Cascais

Identificação Comunidade a Intervir

Bairro da Torre e Cruz da Guia



TIPO DE INTERVENÇÃO (ver tabela)

Interv. integração da população

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

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)
 (Criação de um serviço de ocupação de crianças e formação de mulheres desempregadas (algumas das quais já são amas informais), no bairro da Torre e Cruz da Guia, face à existência de muitas famílias monoparentais a exercerem a sua atividade profissional no ramo da hotelaria e restauração, em horários de turnos, e à inexistência de uma resposta local para ocupação das crianças/filhos nos seus horários laborais, constituindo uma resposta local e social de qualidade, adequada às necessidades. Será necessário criar uma resposta apropriada a esta prática, e pretende-se desenvolver um regulamento que dê resposta às necessidades e defenda os interesses das crianças e a responsabilização das famílias. O projeto inova no sentido em que assenta na relação de confiança existente entre as famílias e as amas, consolidando uma resposta de segurança e qualidade)

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS



INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	13.550 €	0 €	13.550 €
ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO			
ESTUDOS E PROJETOS	0 €	0 €	0 €
AÇÕES IMATERIAIS	8.950 €	0 €	8.950 €
FORMAÇÃO	4.600 €	0 €	4.600 €
EMPREITADAS	0 €	0 €	0 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	13.550 €	0 €	13.550 €

PLANO DE AÇÃO INTEGRADO PARA COMUNIDADES DESFAVORECIDAS

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA

Município de Cascais

Identificação Comunidade a intervir

Bairro da Torre e Cruz da Guia

TIPO DE INTERVENÇÃO (ver tabela)

Combate ao insucesso e abandono escolar

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

3.4.7. Desenvolvimento de iniciativas de mediação Escola -Comunidade (Desenvolvimento de atividades de mediação que atuem em situações de indisciplina e promovam a relação escola-comunidade em quatro entidades educativas: EB2.3 Pereira Coutinho; Escola da Cidadela; EB1 Branquinho da Fonseca e Centro de Recursos Educativos do Clube Gaivotas da Torre (Bairro da Torre e Cruz da Guia). A mediação será feita por jovens (com formação nessa área) que funcionarão como interlocutores no triângulo alunos/escola/família e como fonte de sinalização para uma intervenção mais individualizada e especializada pelos técnicos da rede institucional)

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	13.450 €	0 €	13.450 €
ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO			
ESTUDOS E PROJETOS	0 €	0 €	0 €
AÇÕES IMATERIAIS	13.450 €	0 €	13.450 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	0 €	0 €	0 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	13.450 €	0 €	13.450 €

PLANO DE AÇÃO INTEGRADO PARA COMUNIDADES DESFAVORECIDAS

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA

Município de Cascais

Identificação Comunidade a Intervir

Bairro da Torre e Cruz da Guia

TIPO DE INTERVENÇÃO (ver tabela)

Interv. integração da população



DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

3.4.8. Desenvolvimento de iniciativas de intervenção na área da saúde mental
 (Promoção de ações junto de instituições de proximidade e capacidade de atuação, no bairro da Torre e Cruz da Guia, de forma a promover uma maior articulação entre as organizações com competências na área da saúde mental e o contexto social dos indivíduos, com intuito de aproximar os indivíduos dos recursos, através de estreitamento de relações de confiança, promovendo assim a sua autonomia e bem-estar e diminuindo o impacto na família e no território. Esta ação justifica-se pela existência de um elevado número de situações de indivíduos descompensados com perturbações do foro psiquiátrico, sem acompanhamento da rede formal ao nível da saúde mental, com impacto no território, identificados pela rede de parceiros institucionais da Torre, associado à fraca rede de respostas de acolhimento/internamento para doentes com patologia psiquiátrica grave e com necessidade de acompanhamento médico/enfermagem diária e à desorganização e condicionantes evidentes que esta população manifesta no desenvolvimento das suas atividades diárias)

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	6.575 €	0 €	6.575 €
ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO			
ESTUDOS E PROJETOS	0 €	0 €	0 €
AÇÕES IMATERIAIS	6.575 €	0 €	6.575 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	0 €	0 €	0 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	6.575 €	0 €	6.575 €

PLANO DE AÇÃO INTEGRADO PARA COMUNIDADES DESFAVORECIDAS

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA	Município de Cascais	
Identificação Comunidade a Intervir	Bairro da Torre e Cruz da Guia	

TIPO DE INTERVENÇÃO (ver tabela)

Interv. Integração da população

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

3.4.9. Desenvolvimento de iniciativas de acompanhamento individualizado de famílias

(Promoção de ações de resposta de primeira linha, no bairro da Torre e Cruz da Guia, que privilegia uma abordagem individualizada, de mediação entre as diversas respostas/programas, visando garantir equidade nas condições de acesso dos munícipes às respostas sociais)

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS



INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	1.250 €	0 €	1.250 €
ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO			
ESTUDOS E PROJETOS	0 €	0 €	0 €
AÇÕES IMATERIAIS	1.250 €	0 €	1.250 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	0 €	0 €	0 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	1.250 €	0 €	1.250 €

PLANO DE AÇÃO INTEGRADO PARA COMUNIDADES DESFAVORECIDAS

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA	Município de Cascais	
Identificação Comunidade a Intervir	Bairro da Torre e Cruz da Guia Bairro da Galiza Bairro da Cruz Vermelha Bairro da Madorna Bairro das Faceiras	
TIPO DE INTERVENÇÃO (ver tabela)	DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO	

Interv. integração da população



3.4.10. Desenvolvimento de iniciativas para o envolvimento e participação da comunidade na reabilitação do espaço público e espaços comuns

(Promoção de ações que contribuam para uma melhoria do ambiente, para uma apropriação positiva do espaço público e espaços comuns e, consequentemente, para um incremento ao nível da imagem exterior dos territórios (Bairro da Torre e Cruz da Guia, bairro da Galiza, bairro da Cruz Vermelha, bairro da Madorna e bairro das Faceiras). A montagem de um processo contínuo e estruturado que dê lugar a uma auscultação ativa da população e ao seu envolvimento em ações concretas, de forma a fomentar a participação e implicação dos residentes na gestão dos espaços comuns, garantido um alinhamento com as instituições locais e que transmita os seus resultados à comunidade envolvente, exige um trabalho orquestrado e focado, pelo que a proposta de investimento na reabilitação física do espaço urbano, não pode deixar de contemplar a vertente social, de promoção da coesão e bem-estar nesta comunidade. Seria ainda da maior pertinência a constituição de um observatório desta prática, capaz de acompanhar e salientar as boas práticas decorrentes deste trabalho, bem como dos principais obstáculos, compreendendo as interações e resultados das várias metodologias de participação e dinamização comunitária. Esta análise para além de significar um incremento em qualidade, fornece ainda pistas para a disseminação desta prática em territórios similares)

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	25.670 €	0 €	25.670 €
ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO			
ESTUDOS E PROJETOS	0 €	0 €	0 €
AÇÕES IMATERIAIS	25.670 €	0 €	25.670 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	0 €	0 €	0 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	25.670 €	0 €	25.670 €

PLANO DE AÇÃO INTEGRADO PARA COMUNIDADES DESFAVORECIDAS

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA

Município de Cascais

CÂMARA MUNICIPAL

REVISÃO

11 III - 2018

REVISÃO

CASCAIS

Identificação Comunidade a intervir

Bairro da Galiza
Bairro da Cruz Vermelha

TIPO DE INTERVENÇÃO (ver tabela)

Interv. integração da população

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

3.4.11. Desenvolvimento de iniciativas de intervenção em famílias em situação de vulnerabilidade

(Promoção de ações que contribuam para a inclusão social de famílias provenientes de contextos socioeconómicos mais vulneráveis, particularmente dos descendentes de imigrantes e minorias étnicas, tendo em vista a igualdade de oportunidades e o reforço da coesão social. Esta ação incide sobre os bairros da Galiza e da Cruz Vermelha)

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

CÂMARA MUNICIPAL

REVISÃO

- 2 OUT. 2018

CASCAIS

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	68.000 €	0 €	68.000 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
ESTUDOS E PROJETOS	0 €	0 €	0 €
AÇÕES IMATERIAIS	68.000 €	0 €	68.000 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	0 €	0 €	0 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	68.000 €	0 €	68.000 €

PLANO DE AÇÃO INTEGRADO PARA COMUNIDADES DESFAVORECIDAS

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA	Município de Cascais	
Identificação Comunidade a Intervir	Bairro da Galiza Bairro da Cruz Vermelha	

TIPO DE INTERVENÇÃO (ver tabela) DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

Interv. integração da população OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS	3.4.12. Desenvolvimento de iniciativas de intervenção especializada com jovens (Promoção de ações de capacitação para a inclusão de jovens das comunidades desfavorecidas. Esta ação incide sobre os bairros da Galiza e da Cruz Vermelha)
--	---

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	107.000 €	0 €	107.000 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO			
	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
ESTUDOS E PROJETOS	0 €	0 €	0 €
AÇÕES IMATERIAIS	107.000 €	0 €	107.000 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	0 €	0 €	0 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	107.000 €	0 €	107.000 €



PLANO DE AÇÃO INTEGRADO PARA COMUNIDADES DESFAVORECIDAS		Município de Cascais	
TIPO DE INTERVENÇÃO	DESIGNAÇÃO DA INTERVENÇÃO	NATUREZA DO INVESTIMENTO PÚBLICO	PRIVADO
		TOTAL	
Espaço Público	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	1.820.400 €	0 €
Edificado	3.1.1. Requalificação do edifício do Bairro da Torre 3.1.2. Requalificação do edifício do Bairro da Madorna	650.854 €	0 €
Equipamentos de utilização coletiva e respetiva priorização	3.3.1. Reabilitação do Multisport 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	449.162 €	0 €
Iniciativas de apoio ao empreendedorismo.	3.4.5. Desenvolvimento de iniciativas de apoio ao empreendedorismo social - Projeto KAZUIA	4.212 €	0 €
Interv. integração da população	3.4.1. Desenvolvimento de iniciativas de integração social da população no Polo Comunitário da Torre e Cruz da Guia 3.4.4. Promoção da autonomia e da realização pessoal de jovens desocupados - Espaço referência para jovens 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) 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	240.940 €	0 €
Combate ao insucesso e abandono escolar	3.4.7. Desenvolvimento de iniciativas de mediação Escola - Comunidade	13.450 €	0 €
		4.212 €	0 €
		1.820.400 €	0 €
		650.854 €	0 €
		449.162 €	0 €
		4.212 €	0 €
		240.940 €	0 €
		13.450 €	0 €
		4.212 €	0 €
		1.820.400 €	0 €
		650.854 €	0 €
		449.162 €	0 €
		4.212 €	0 €
		240.940 €	0 €
		13.450 €	0 €
		4.212 €	0 €
		1.820.400 €	0 €
		650.854 €	0 €
		449.162 €	0 €
		4.212 €	0 €
		240.940 €	0 €
		13.450 €	0 €
		4.212 €	0 €
		1.820.400 €	0 €
		650.854 €	0 €
		449.162 €	0 €
		4.212 €	0 €
		240.940 €	0 €
		13.450 €	0 €
		4.212 €	0 €
		1.820.400 €	0 €
		650.854 €	0 €
		449.162 €	0 €
		4.212 €	0 €
		240.940 €	0 €
		13.450 €	0 €
		4.212 €	0 €
		1.820.400 €	0 €
		650.854 €	0 €
		449.162 €	0 €
		4.212 €	0 €
		240.940 €	0 €
		13.450 €	0 €
		4.212 €	0 €
		1.820.400 €	0 €
		650.854 €	0 €
		449.162 €	0 €
		4.212 €	0 €
		240.940 €	0 €
		13.450 €	0 €
		4.212 €	0 €
		1.820.400 €	0 €
		650.854 €	0 €
		449.162 €	0 €
		4.212 €	0 €
		240.940 €	0 €
		13.450 €	0 €
		4.212 €	0 €
		1.820.400 €	0 €
		650.854 €	0 €
		449.162 €	0 €
		4.212 €	0 €
		240.940 €	0 €
		13.450 €	0 €
		4.212 €	0 €
		1.820.400 €	0 €
		650.854 €	0 €
		449.162 €	0 €
		4.212 €	0 €
		240.940 €	0 €
		13.450 €	0 €
		4.212 €	0 €
		1.820.400 €	0 €
		650.854 €	0 €
		449.162 €	0 €
		4.212 €	0 €
		240.940 €	0 €
		13.450 €	0 €
		4.212 €	0 €
		1.820.400 €	0 €
		650.854 €	0 €
		449.162 €	0 €
		4.212 €	0 €
		240.940 €	0 €
		13.450 €	0 €
		4.212 €	0 €
		1.820.400 €	0 €
		650.854 €	0 €
		449.162 €	0 €
		4.212 €	0 €
		240.940 €	0 €
		13.450 €	0 €
		4.212 €	0 €
		1.820.400 €	0 €
		650.854 €	0 €
		449.162 €	0 €
		4.212 €	0 €
		240.940 €	0 €
		13.450 €	0 €
		4.212 €	0 €
		1.820.400 €	0 €
		650.854 €	0 €
		449.162 €	0 €
		4.212 €	0 €
		240.940 €	0 €
		13.450 €	0 €
		4.212 €	0 €
		1.820.400 €	0 €
		650.854 €	0 €
		449.162 €	0 €
		4.212 €	0 €
		240.940 €	0 €
		13.450 €	0 €
		4.212 €	0 €
		1.820.400 €	0 €
		650.854 €	0 €
		449.162 €	0 €
		4.212 €	0 €
		240.940 €	0 €
		13.450 €	0 €
		4.212 €	0 €
		1.820.400 €	0 €
		650.854 €	0 €
		449.162 €	0 €
		4.212 €	0 €
		240.940 €	0 €
		13.450 €	0 €
		4.212 €	0 €
		1.820.400 €	0 €
		650.854 €	0 €
		449.162 €	0 €
		4.212 €	0 €
		240.940 €	0 €
		13.450 €	0 €
		4.212 €	0 €
		1.820.400 €	0 €
		650.854 €	0 €
		449.162 €	0 €
		4.212 €	0 €
		240.940 €	0 €
		13.450 €	0 €
		4.212 €	0 €
		1.820.400 €	0 €
		650.854 €	0 €
		449.162 €	0 €
		4.212 €	0 €
		240.940 €	0 €
		13.450 €	0 €
		4.212 €	0 €
		1.820.400 €	0 €
		650.854 €	0 €
		449.162 €	0 €
		4.212 €	0 €
		240.940 €	0 €
		13.450 €	0 €
		4.212 €	0 €
		1.820.400 €	0 €
		650.854 €	0 €
		449.162 €	0 €
		4.212 €	0 €
		240.940 €	0 €
		13.450 €	0 €
		4.212 €	0 €
		1.820.400 €	0 €
		650.854 €	0 €
		449.162 €	0 €
		4.212 €	0 €
		240.940 €	0 €
		13.450 €	0 €
		4.212 €	0 €
		1.820.400 €	0 €
		650.854 €	0 €
		449.162 €	0 €
		4.212 €	0 €
		240.940 €	0 €
		13.450 €	0 €
		4.212 €	0 €
		1.820.400 €	0 €
		650.854 €	0 €
		449.162 €	0 €
		4.212 €	0 €
		240.940 €	0 €
		13.450 €	0 €
		4.212 €	0 €
		1.820.400 €	0 €
		650.854 €	0 €
		449.162 €	0 €
		4.212 €	0 €
		240.940 €	0 €
		13.450 €	0 €
		4.212 €	0 €
		1.820.400 €	0 €
		650.854 €	0 €
		449.162 €	0 €
		4.212 €	0 €
		240.940 €	0 €
		13.450 €	0 €
		4.212 €	0 €
		1.820.400 €	0 €
		650.854 €	0 €
		449.162 €	0 €
		4.212 €	0 €
		240.940 €	0 €
		13.450 €	0 €
		4.212 €	0 €
		1.820.400 €	0 €
		650.854 €	0 €
		449.162 €	0 €
		4.212 €	0 €
		240.940 €	0 €
		13.450 €	0 €
		4.212 €	0 €
		1.820.400 €	0 €
		650.854 €	0 €
		449.162 €	0 €
		4.212 €	0 €
		240.940 €	0 €
		13.450 €	0 €
		4.212 €	0 €
		1.820.400 €	0 €
		650.854 €	0 €
		449.162 €	0 €
		4.212 €	0 €
		240.940 €	0 €
		13.450 €	0 €
		4.212 €	0 €
		1.820.400 €	0 €
		650.854 €	0 €
		449.162 €	0 €
		4.212 €	0 €
		240.940 €	0 €
		13.450 €	0 €
		4.212 €	0 €
		1.820.400 €	0 €
		650.854 €	0 €
		449.162 €	0 €
		4.212 €	0 €
		240.940 €	0 €
		13.450 €	0 €
		4.212 €	0 €
		1.820.400 €	0 €
		650.854 €	0 €
		449.162 €	0 €
		4.212 €	0 €
		240.940 €	0 €
		13.450 €	0 €
		4.212 €	0 €
		1.820.400 €	0 €
		650.854 €	0 €
		449.162 €	0 €
		4.212 €	0 €
		240.940 €	0 €
		13.450 €	0 €
		4.212 €	0 €
		1.820.400 €	0 €
		650.854 €	0 €
		449.162 €	0 €
		4.212 €	0 €
		240.940 €	0 €
		13.450 €	0 €
		4.212 €	0 €
		1.820.400 €	0 €
		650.854 €	0 €
		449.162 €	0 €
		4.212 €	0 €
		240.940 €	0 €
		13.450 €	0 €
		4.212 €	0 €
		1.820.400 €	0 €
		650.854 €	0 €
		449.162 €	0 €
		4.212 €	0 €
		240.940 €	0 €
		13.450 €	0 €
		4.212 €	0 €
		1.820.400 €	0 €
		650.854 €	0 €
		449.162 €	0 €
		4.212 €	0 €
		240.940 €	0 €
		13.450 €	0 €
		4.212 €	0 €
		1.820.400 €	0 €
		650.854 €	0 €
		449.162 €	0 €
		4.212 €	0 €
		240.940 €	0 €
		13.450 €	0 €
		4.212 €	0 €
		1.820.400 €	0 €
		650.854 €	0 €
		449.162 €	0 €
		4.212 €	0 €
		240.940 €	0 €
		13.450 €	0 €

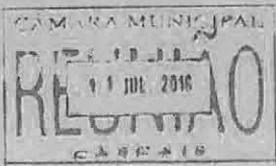
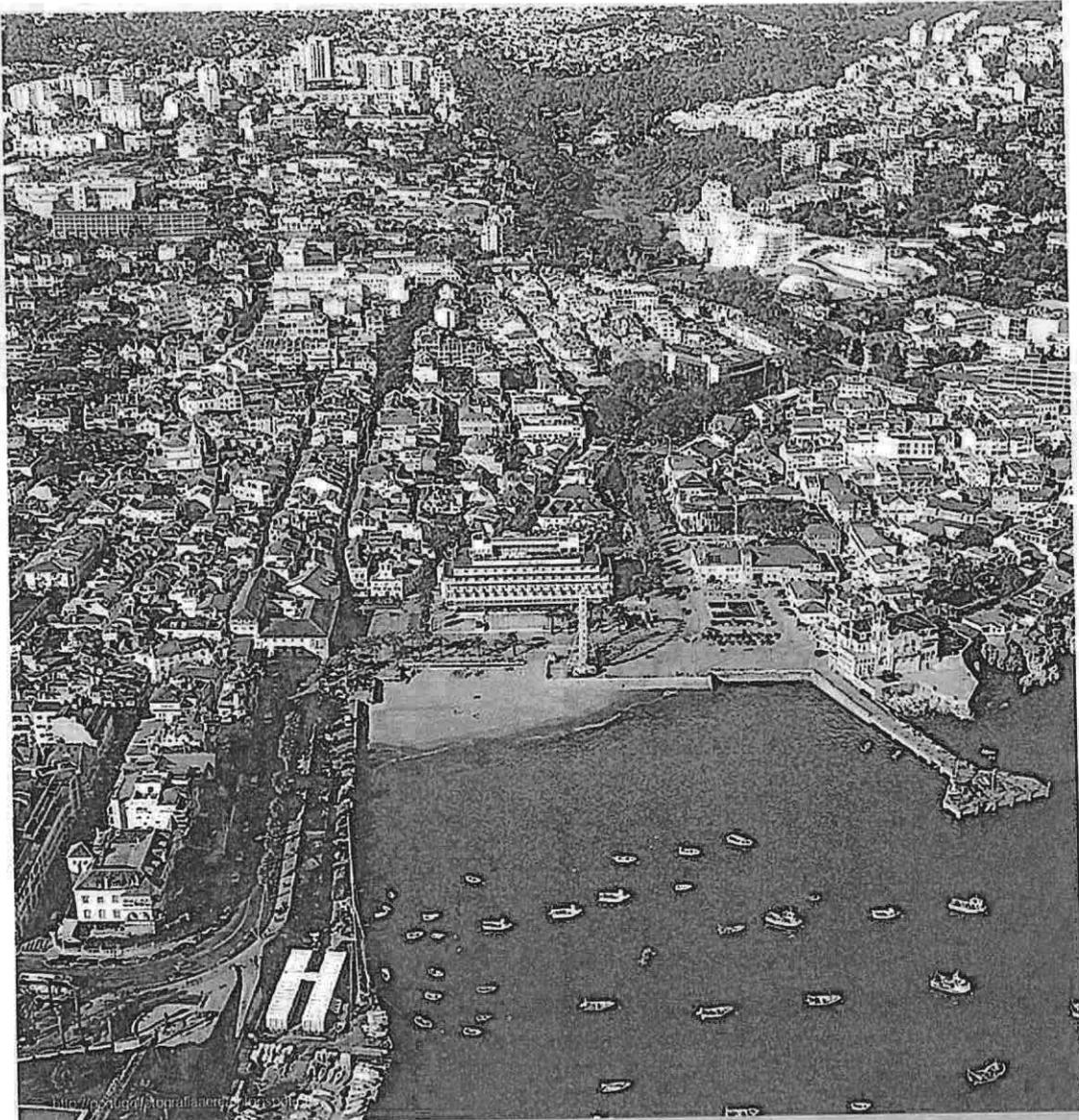
Formação profissional de jovens NEET		7.040 €	0 €	7.040 €	0 €	7.040 €
Ocupação de tempos livres		0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Formação e inclusão de desempregados de longa duração	3.4.3. Desenvolvimento de iniciativas de formação de jovens desocupados, promovendo e treinando competências profissionalizantes	52.520 €	0 €	52.520 €	0 €	52.520 €
Ações de integração de imigrantes e comunitários cigãos	3.4.2. Desenvolvimento de iniciativas de integração sócio-profissional de públicos específicos, afastados do mercado de trabalho	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Outros		0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
		3.238.578 €	0 €	3.238.578 €	0 €	3.238.578 €



8.5 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



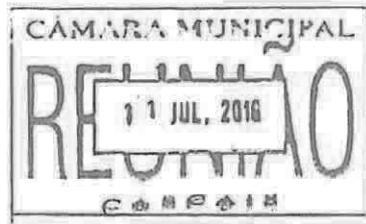
CASCAIS

Setembro 2018

Componentes do Plano de Ação para a Mobilidade Urbana Sustentável



CASCAIS Tudo começa
nas pessoas



CASCAIS

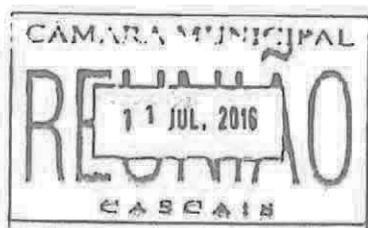
**Componentes do Plano de Ação para a
Mobilidade Urbana Sustentável**



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

Vitor 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

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	4
1. Diagnóstico	5
2. Objetivos e definição da estratégia	30
3. Identificação dos investimentos a desenvolver	48
ANEXOS	50
Fichas Síntese do PAMUS	51
Peças desenhadas	63
ÍNDICE DE TABELAS	
Tabela 1. Quadro de investimentos PAMUS	48
Tabela 2. Resultados esperados PAMUS	49
ÍNDICE DE FIGURAS	
Figura 1. Primeiro e segundo principal destino das deslocações interconcelhias por município (2011)	6
Figura 2. Repartição modal das deslocações pendulares, por concelho (2011)	7
Figura 3. Isócronas às principais entradas em Lisboa (as coroas representam os raios de 10, 20 e 30 km a partir da Praça de Espanha)	8
Figura 4. Rede de TPCR da AML	9
Figura 5. Proporção da população residente que sai da unidade territorial (movimentos pendulares) (%) por Local de residência (à data dos Censos 2001 e 2011)	12
Figura 6. População empregada (N.º) por Local de residência (à data dos Censos 2011), Sexo, Atividade económica (CAE Rev. 3) e Local de trabalho	14
Figura 7. 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	15
Figura 8. Duração média dos movimentos pendulares (min) da população residente empregada ou estudante por Local de residência (à data dos Censos 2001 e 2011)	16
Figura 9. Oferta de TC por operador	20
Figura 10. Oferta de TC nas ligações inter-concelhias	21
Figura 11. Rede pedonal litoral de Cascais	25
Figura 12. Rede ciclável de Cascais	27
Figura 13. Percentagem da população residente em zonas com níveis de ruído ≥ 65 db(A)	29
Figura 14. Percentagem de emissões e impactes financeiros dos poluentes atmosféricos	30
Figura 15. PAMUS do concelho de Cascais	41
Figura 16. Rede de Transporte Público em Sítio Próprio (TPSP) do concelho de Cascais	43
Figura 17. Rede ciclável estruturante do concelho de Cascais	47
ÍNDICE DE PEÇAS DESENHADAS	
03 - PAMUS - Localização de Ações	

Introdução

O Município de Cascais é um dos municípios dos centros urbanos de nível superior e pretende contratualizar com o Programa Operacional Regional de Lisboa 2014-2020 as prioridades de investimento inscritas no respectivo eixo urbano, nomeadamente no objetivo temático 4, na respectiva prioridade de investimento 4.5, à qual corresponde o seguinte objetivo específico:

- Apoiar a mobilidade urbana sustentável e a descarbonização em centros urbanos de nível superior (PI 4.5).

Com este objetivo o Município de Cascais elaborou, como determinado, o respectivo Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano (PEDU), que inclui o dossier que agora se apresenta e que constitui o elemento de planeamento que suporta a prioridade de investimento referida:

- Plano de mobilidade urbana sustentável, com âmbito territorial de nível NUT III, Área Metropolitana de Lisboa, da responsabilidade da CIM da AML;

As componentes do Plano de Ação para a Mobilidade Urbana Sustentável (PAMUS) apresentadas, correspondem 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

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).



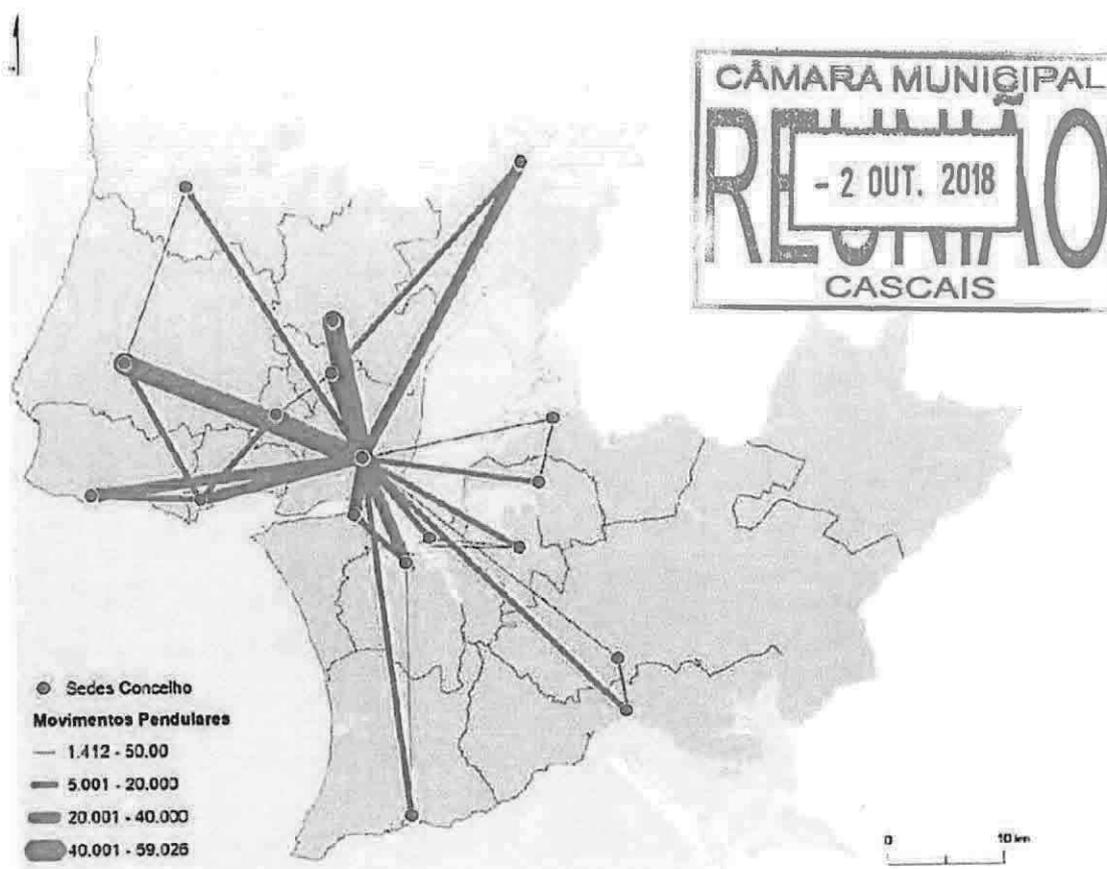


Figura 1. Primeiro e segundo principal destino das deslocações interconcelhias por município (2011)
Fonte: PEDU, Componentes de Mobilidade Urbana Sustentável (AML, 2015)

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.



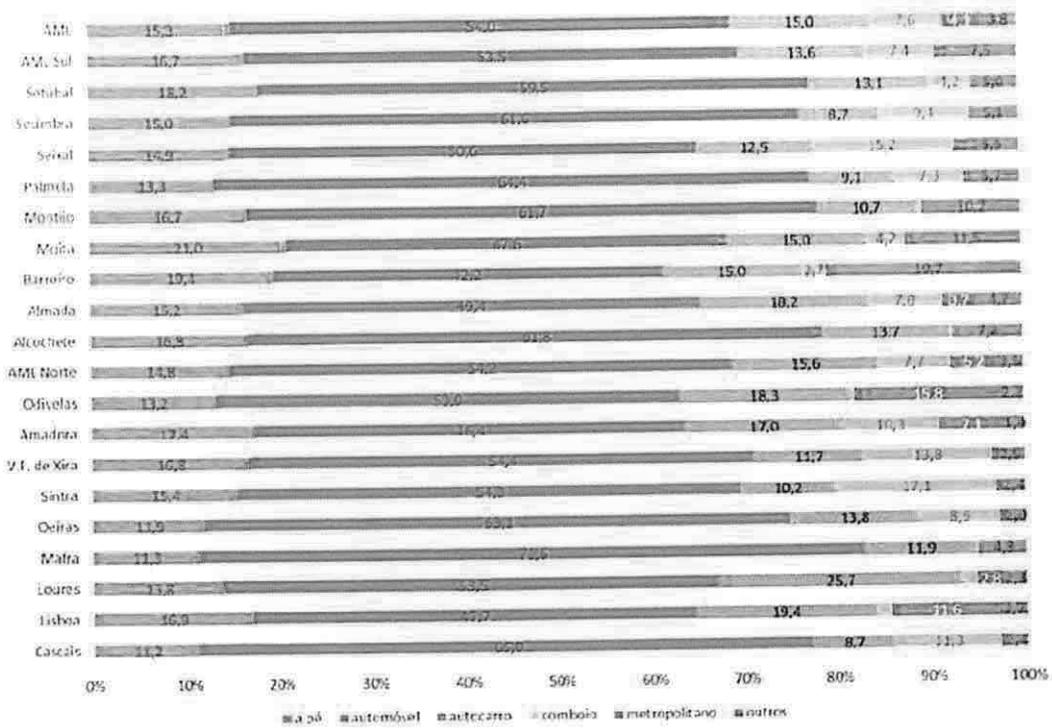


Figura 2. Repartição modal das deslocações pendulares, por concelho (2011)
 Fonte: PEDU, Componentes de Mobilidade Urbana Sustentável (AML, 2015)

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.



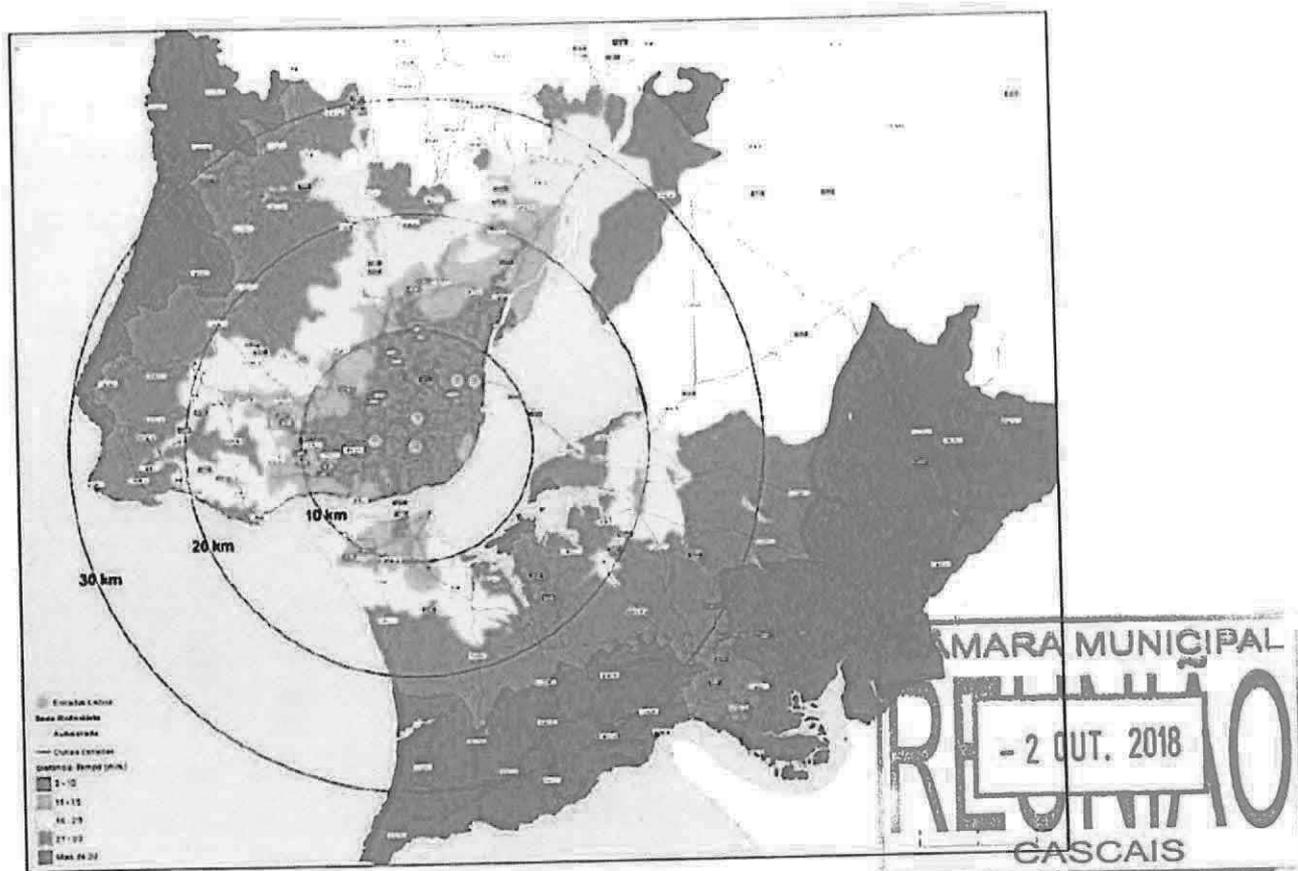


Figura 3. Isócronas às principais entradas em Lisboa (as coroas representam os raios de 10, 20 e 30 km a partir da Praça de Espanha)

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).



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 – afligindo 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 fraca 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 5).



Figura 5. 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 6). 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	Total	No concelho de residência	No concelho de trabalho ou estudo	Local de trabalho ou estudo																		
				Vila																	Seixal	Setúbal
				Azambuja	Lisboa	Loures	Mátra	Oeiras	Sintra	Francia de Xira	Amadora	Odivelas	Alcochete	Almada	Barcelos	Moita	Montijo	Palmela	Seixal			
Nº	Nº	Nº	Nº	Nº	Nº	Nº	Nº	Nº	Nº	Nº	Nº	Nº	Nº	Nº	Nº	Nº	Nº	Nº				
Cascais	68 934	48 421	40 270	53	21 420	702	136	9 220	4 759	222	1 339	200	42	441	69	16	81	87	93	194		
Alcabdele	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*	10 599	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	8 656	5 610	15	3 293	96	13	941	697	31	159	18	11	56	13	1	10	15	13	26		
Esbui*	10 697	5 494	5 033	6	3 016	75	16	921	450	32	167	33	3	53	9	3	11	16	14	28		
Parrede*	9 067	3 935	4 999	9	2 938	89	14	1 029	425	28	160	27	4	58	10	0	9	18	14	30		
São Domingos de	26 401	13 675	12 453	12	5 763	239	42	3 584	1 642	78	428	57	12	121	18	4	19	13	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 e Habitação

Figura 6. População empregada (N.º) por Local de residência (à data dos Censos 2011), Sexo, Atividade económica (CAE Rev. 3) e Local de trabalho e Habitação

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 7). 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 coletivo da empresa ou da escola	
	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001
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
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 7. 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 8), 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.



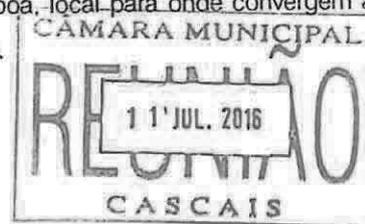
Unidade Territorial	2011 mín	2001 mín	1991 mín
Continente	20,23	22,61	21,77
Lisboa	26,37	31,98	31,59
Grande Lisboa	25,79	31,61	31,87
Cascais	26,53	31,71	30,96
Alcabideche	24,03	26,6	25,84
Carcavelos*	28,77	35,38	35,62
Cascais*	26,64	32,24	30,14
Estoril*	27,95	34,38	33,32
Parede*	29,14	35,02	34,47
São 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 8. 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 Tránsito de Âmbito Concelhio (ETAC)



O Estudo de Tránsito 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 da CM de Cascais investir 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



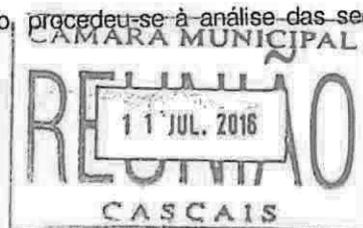
tal, é fundamental promover a construção de vias alternativas que ajudem a desviar dos centros urbanos a circulação de pesados.

- 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 243-4 (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:

- i. Rede de transporte coletivo;
- ii. Interfaces de transporte;
- iii. Mobilidade suave - Rede pedonal e ciclável;
- iv. 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 9).

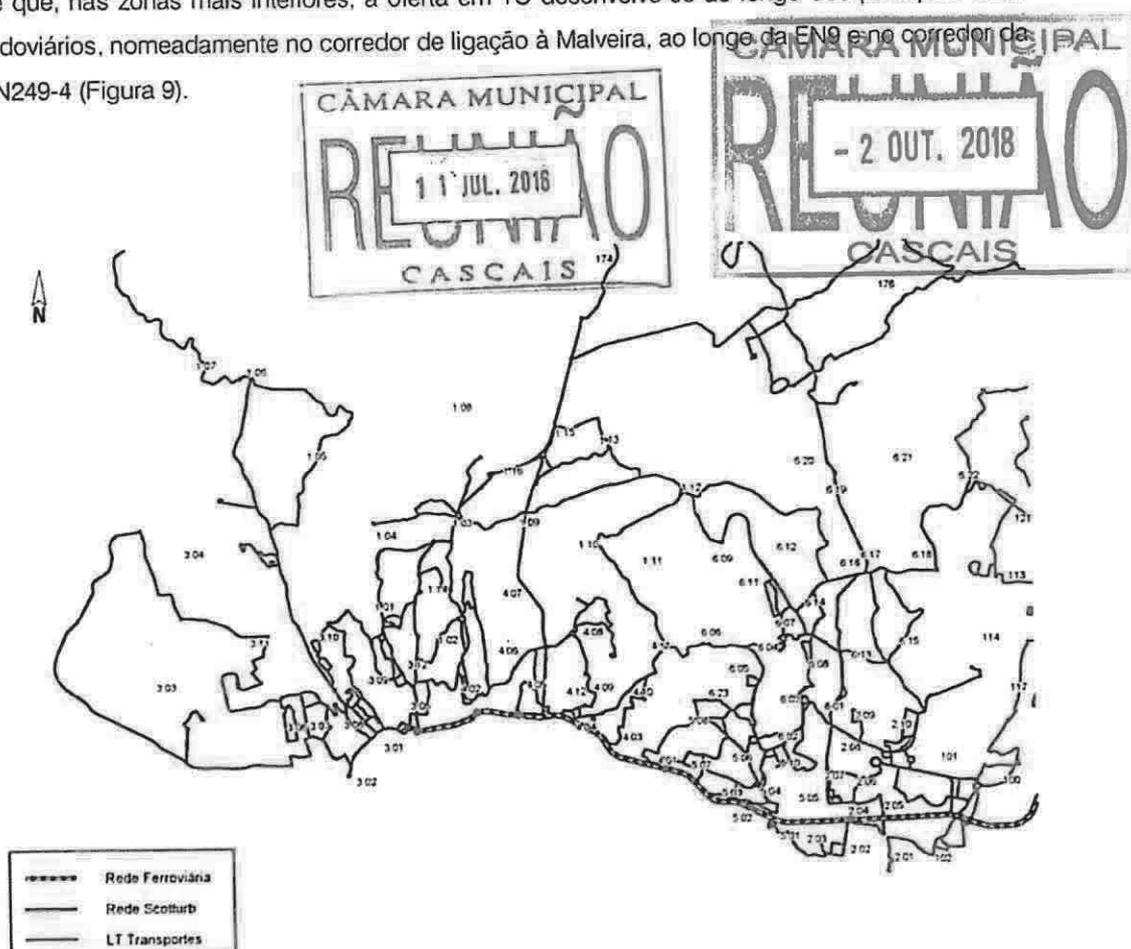


Figura 9. Oferta de TC por operador
Fonte: ETAC – Dossier 5, 2010

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 10).

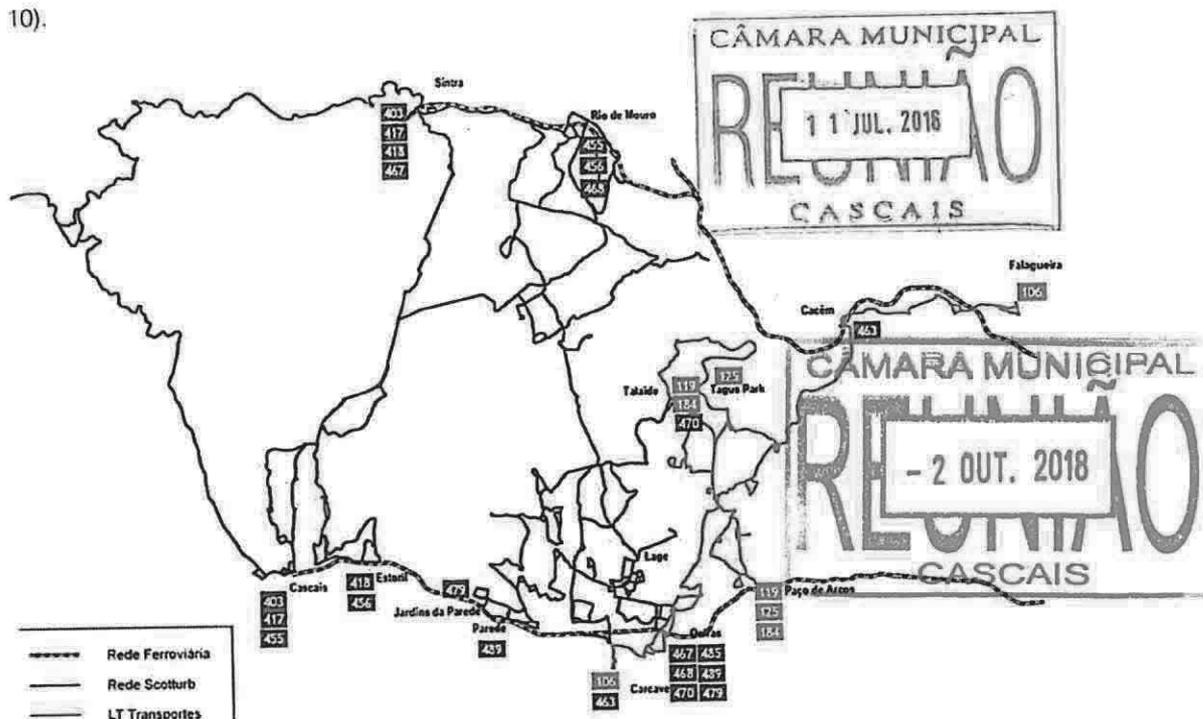


Figura 10. Oferta de TC nas ligações inter-concelhias
Fonte: ETAC – Dossier 5, 2010

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/Tojeira, Trajouce e Trajouce/Bairro Cabeça 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 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 Carcaveiros, 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.

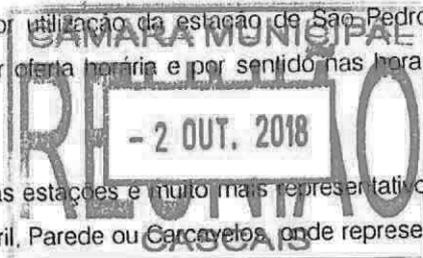
Cerca de 22% dos passageiros da Linha de Cascais referiram utilizar o automóvel na deslocação entre a residência e a estação, verificando-se que este resultado é próximo dos 15% em Cascais e dos 20% na Parede. Nas estações do Estoril, São Pedro do Estoril e São João do Estoril, a percentagem de passageiros 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 11).



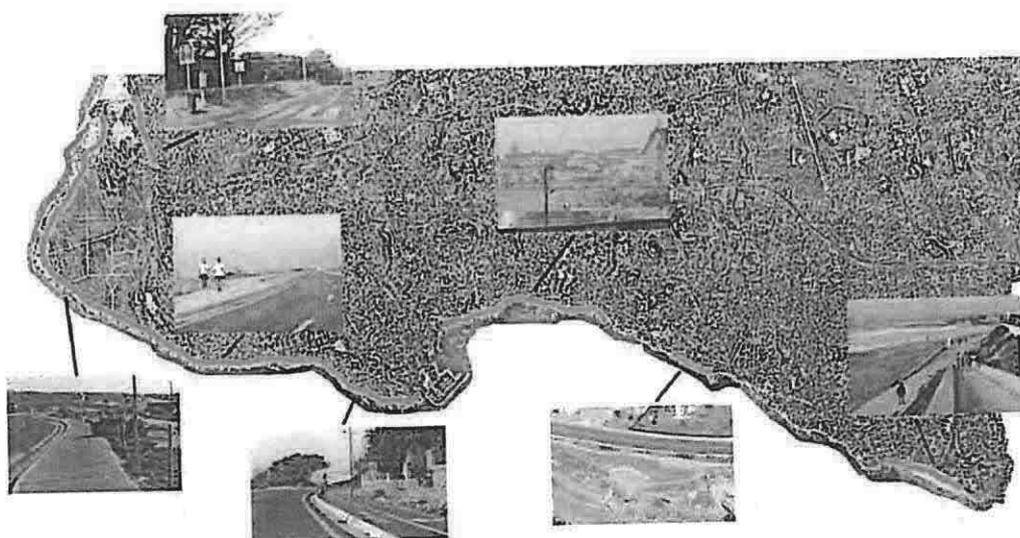


Figura 11. Rede pedonal litoral de Cascais
Fonte: ETAC – Dossier 5, 2010

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. Nela 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 12). 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.

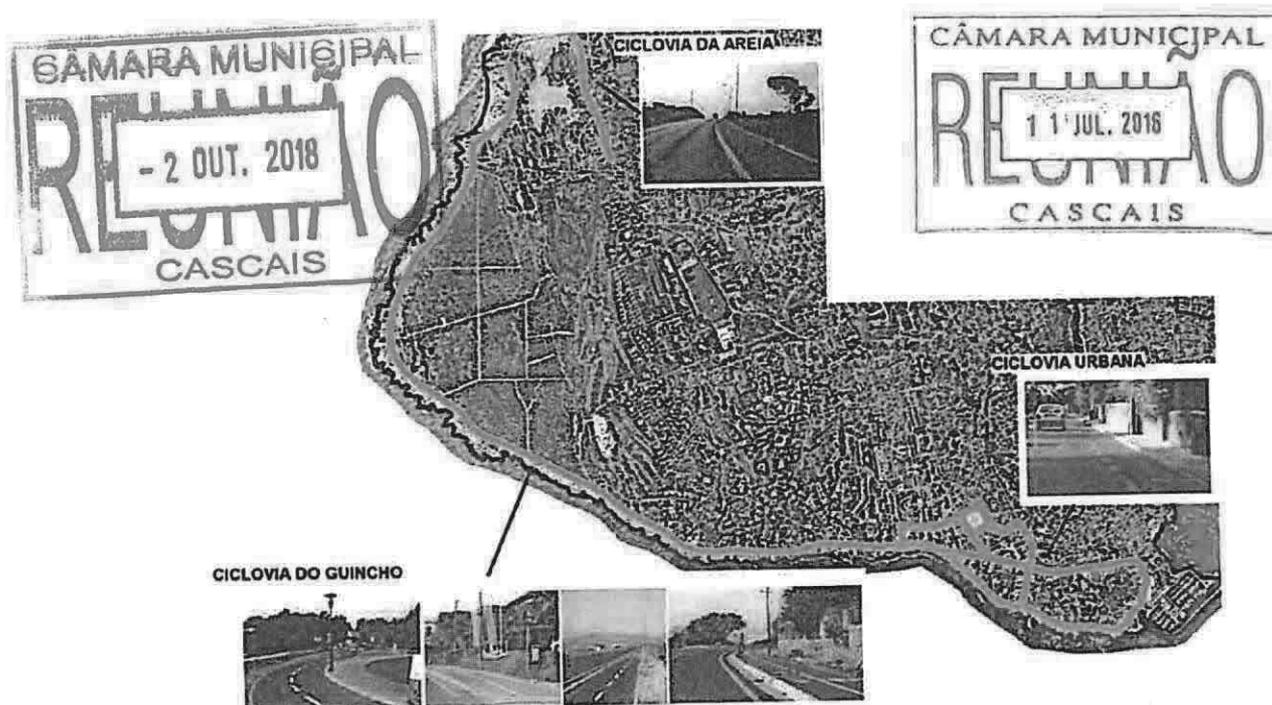


Figura 12. Rede ciclável de Cascais
Fonte: ETAC – Dossier 5, 2010

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 km¹, 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.

¹ 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 13).

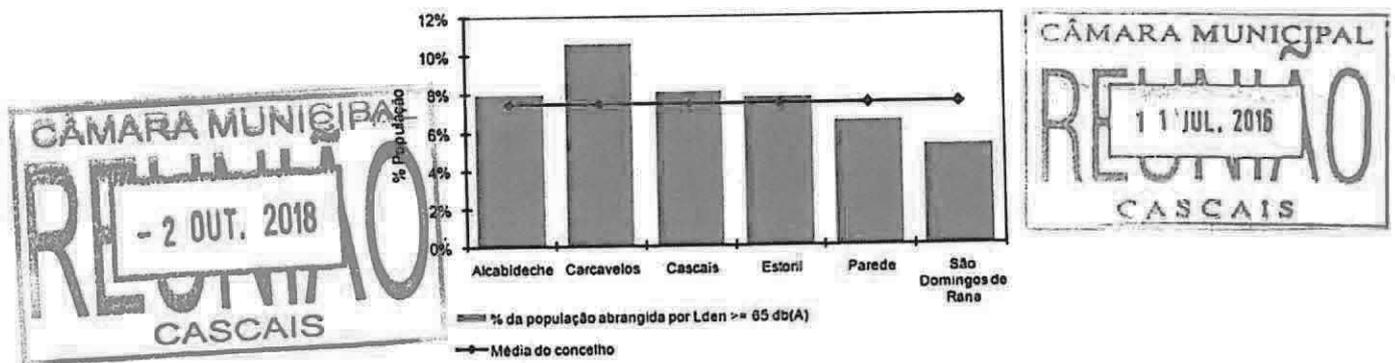


Figura 13. Percentagem da população residente em zonas com níveis de ruído >= 65 db(A) para o indicador Lden, por freguesia
Fonte: ETAC – Dossier 5, 2010

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 14). As

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

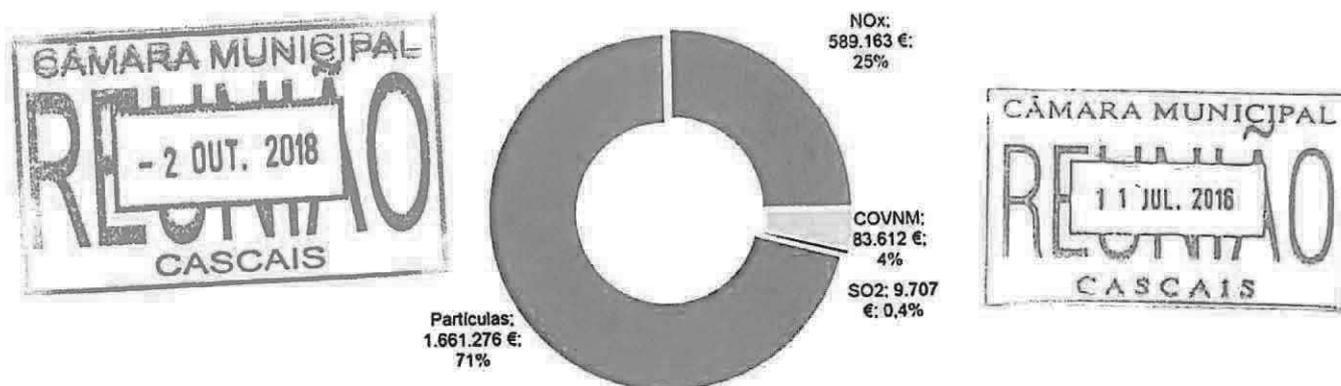


Figura 14. Percentagem de emissões e impactos financeiros dos poluentes atmosféricos
Fonte: ETAC – Dossier 5, 2010

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 impactos 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.

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 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 subsequentes 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 omite 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.

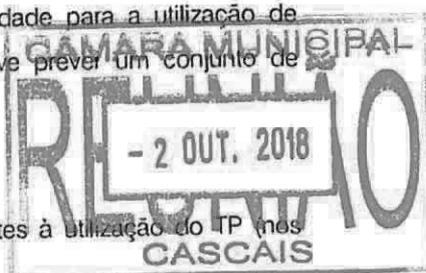
No âmbito da melhoria da gestão da utilização do TI, as políticas de estacionamento e de gestão do tráfego detêm um papel muito relevante enquanto elementos dissuasores da utilização deste modo. Com efeito, considera-se que a aposta deverá passar pela aposta:

- 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 T, 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 os interfaces e os serviços de transportes públicos.

Prevêem-se nesta medida 2 ações:

- 1.1.1 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 Anteprojeto 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.

- 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 15)





Figura 15. PAMUS do concelho de Cascais
Fonte: SPI, 2015

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

e 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 tarifário² 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

² 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 16).

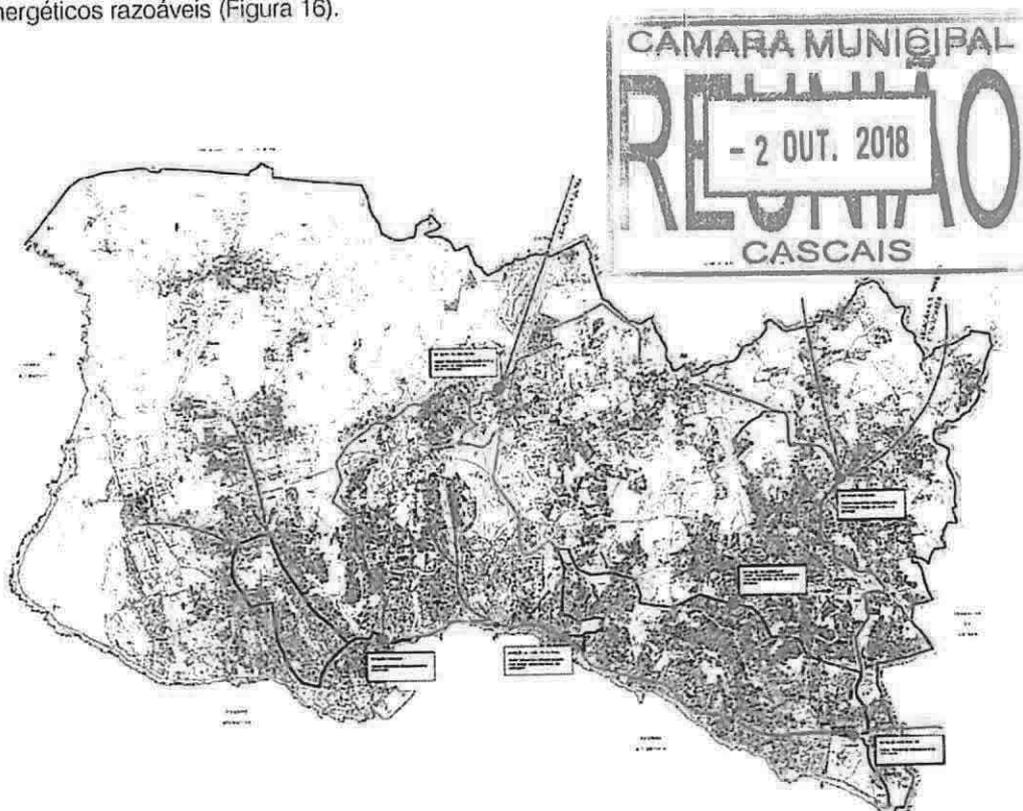


Figura 16. Rede de Transporte Público em Sítio Próprio (TPSP) do concelho de Cascais
Fonte: Câmara Municipal de Cascais, 2015

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 positiva³, 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 tomada⁴.

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.

³ Estima-se que os ganhos indiretos do TLS (TREMO - Relatório de avaliação final) sejam positivos em cerca de 20 milhões de euros anuais.

⁴ 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.

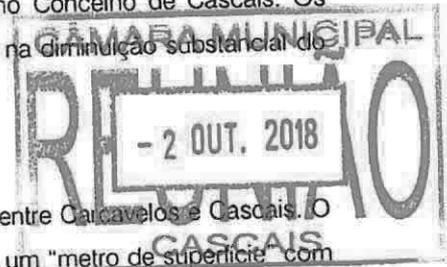
Um segundo objetivo será diminuir os custos energéticos e os custos externos das deslocações, invertendo a tendência dominante e crescente para a utilização do TI em detrimento do TP e Modos Suaves (MS), nas deslocações em Cascais.

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 construir 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 TPSPL (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 17).

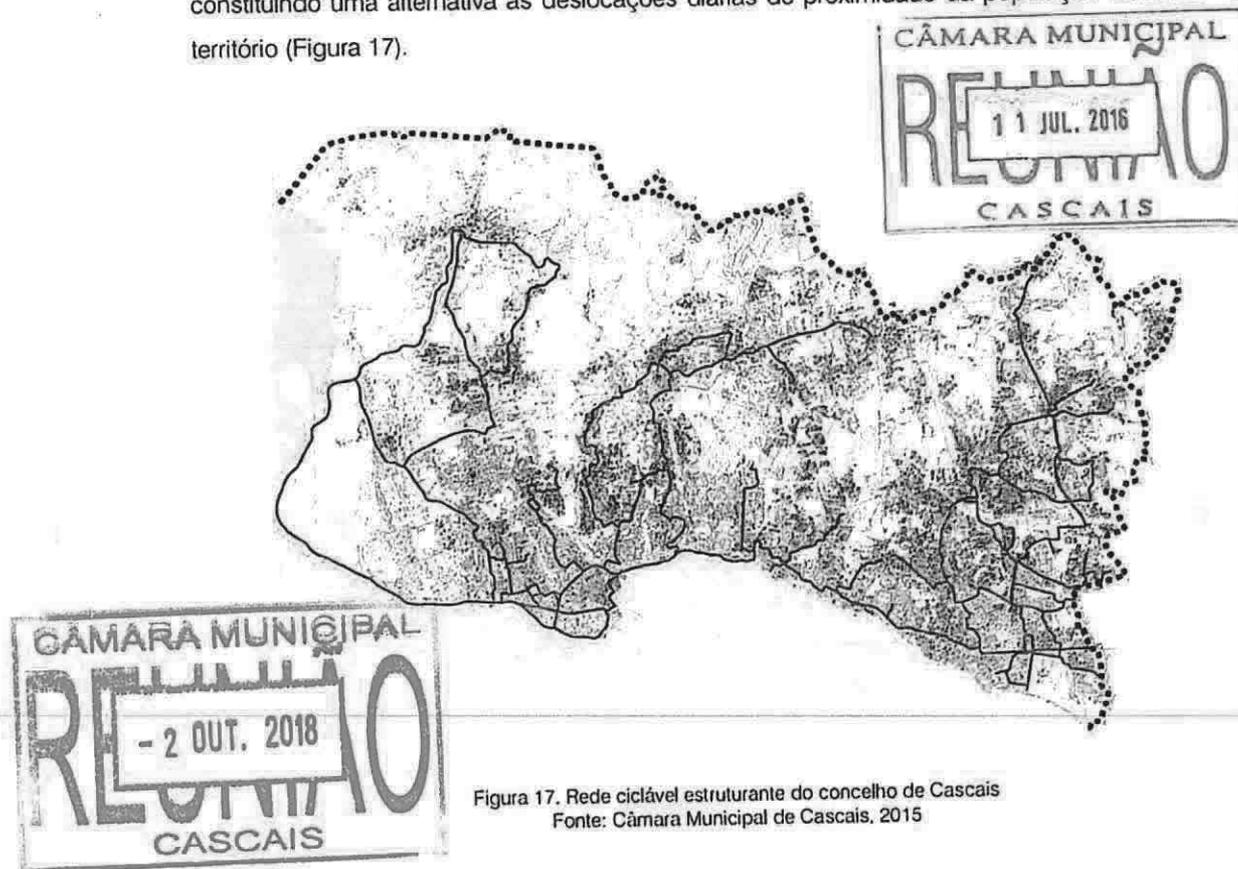


Figura 17. Rede ciclável estruturante do concelho de Cascais
Fonte: Câmara Municipal de Cascais, 2015

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	Proridade 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 1. Quadro de investimentos PAMUS

Fonte: SPI, 2015



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

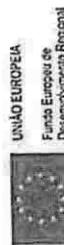
PI	Medidas	Indicador de realização			Indicador de resultado		
		Indicador	Meta 2018	Meta 2023	Indicador	Meta 2018	Meta 2023
4.5.	1.1. Reforço da rede de ciclovias e de vias pedonais	Vias dedicadas às mobilidades suaves ou à redução de emissões de carbono (Km)	1,3 km	9 km	Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa (Ton/CO2)	230 215 Ton/CO2	221 295 Ton/CO2
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 2. Resultados esperados PAMUS

Fonte: SPI, 2015



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





ANEXOS

Fichas

Síntese

do

PAMUS

PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL (ficha síntese)

Identificação da NUT III	Área Metropolitana de Lisboa
Territórios abrangidos pelas intervenções	Concelho de Cascais
JUSTIFICAÇÃO PARA A INTERVENÇÃO NOS TERRITÓRIOS IDENTIFICADOS	
<p>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.</p> <p>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 estratégicos para o território, que deverá ser acompanhado pelo incremento da competitividade dos transportes públicos e de modos de transporte não motorizados, face ao transporte individual rodoviário.</p>	
Tipologia de medidas	<p>(i) o incremento dos modos suaves (bicicleta e pedonal), através da construção de ciclovias ou vias pedonais (excluindo as que tenham fins de lazer como objetivo principal), podendo exigir a eliminação de pontos de acumulação de acidentes que envolvem peões e ciclistas;</p> <p>(iv) a 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" (designadamente corredores BUS convencionais ou os que permitam serviços de autocarro rápido – BRT – ou de veículos elétricos – LRT);</p> <p>(vi) Investimentos em equipamento de sistemas inteligentes de controlo de tráfego rodoviário, quando comprovado o relevante contributo para a redução de GEE.</p>
Custo por tipologia de ação	Estimativa de custo considerando as diversas componentes (estudos, projeto, expropriações, exploração, etc.)
1.904.516 €	<p>(i) o incremento dos modos suaves (bicicleta e pedonal), através da construção de ciclovias ou vias pedonais (excluindo as que tenham fins de lazer como objetivo principal), podendo exigir a eliminação de pontos de acumulação de acidentes que envolvem peões e ciclistas;</p> <p>ii) o reforço da integração multimodal para os transportes urbanos públicos coletivos de passageiros através da melhoria das soluções de bilhética integrada;</p> <p>(iii) a melhoria da rede de interfaces (incluindo intervenções em estacionamento quando associado às estações ferroviárias ou interfaces de transportes públicos como terminais de autocarros e na periferia de centros urbanos), a sua organização funcional e a sua inserção urbana no território (envolvendo distintas categorias, como as sugeridas no Pacote da Mobilidade, por exemplo, pontos de chegada e correspondência (PCC) ou pequenas e médias interfaces (ECC)), tendo em especial atenção a qualidade do serviço prestado, as suas acessibilidades aos peões e bicicletas, a sua organização funcional e a sua inserção urbana no território;</p>
1.500.000 €	<p>(iv) a 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" (designadamente corredores BUS convencionais ou os que permitam serviços de autocarro rápido – BRT – ou de veículos elétricos – LRT);</p> <p>(v) a adoção de sistemas de informação aos utilizadores em tempo real;</p>
100.000 €	<p>(vi) Investimentos em equipamento de sistemas inteligentes de controlo de tráfego rodoviário, quando comprovado o relevante contributo para a redução de GEE;</p> <p>(vii) Apoio ao desenvolvimento e aquisição de equipamento para sistemas de gestão e informação para soluções inovadoras e experimentais de transporte adequadas à articulação entre os territórios urbanos e os territórios de baixa densidade populacional, incluindo para as soluções flexíveis de transporte com utilização de formas de energia menos poluentes.</p>
3.504.516 €	Total
Horizonte Temporal	2015/2020
Entidades envolvidas	Câmara Municipal de Cascais
Principais Interdependências	1.1/1 ; 1.1/2 ; 1.2/1 ; 1.3/1
RESULTADOS ESPERADOS	
(Indicadores de Realização e de Resultado com metas)	
<p>Vias dedicadas às mobilidades suaves ou à redução de emissões de carbono (Km) - 1,3 km em 2018</p> <p>Vias dedicadas às mobilidades suaves ou à redução de emissões de carbono (Km) - 9 km em 2023</p> <p>Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa na área urbana (Ton/CO2) - 230 215 Ton/CO2 em 2018</p>	

Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa na área urbana (Ton/CO2) - 221 295 Ton/CO2 em 2023 (Redução de emissões estimadas dos gases com efeito de estufa na area urbana de 24 974 Ton/CO2)

Financiamento	(50%)	1.752.258 €
RECEITAS PRÓPRIAS	(50%)	1.752.258 €
EMPRÉSTIMOS		

ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO	
ESTUDOS E PROJETOS	266.890 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €
EMPREITADAS	3.237.626 €
OUTRAS AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €
CUSTO DE EXPLORAÇÃO	0 €
TOTAIS	3.504.516 €



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL (ficha por ação)

Construção de acessibilidades pedonais e cicláveis na EN 249	Temporalidade	médio prazo (5 anos)
	Código da ação	1.1 / 1
	<i>(identificador da medida e sequencial dentro da medida)</i>	

Localizações e territórios abrangidos	Concelho de Cascais
Objetivos Específicos	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.

DESCRIÇÃO

Promoção da mobilidade pedonal e ciclável entre Áreas de Reabilitação Urbana (ARU) do concelho, designadamente Carcavelos, Rebelva, S. Domingos de Rana, Abóboda e Trajouce; Criação de uma ciclovia com uma extensão de 4,2 km, sendo prioritária a execução do troço de ligação norte-sul com 1,3 km (até 2018); Medida que visa promover a mobilidade sustentável e a redução de emissões de carbono para atmosfera (programa carbono zero) dos aglomerados urbano de Cascais.

Tipologia de medidas *(i) o incremento dos modos suaves (bicicleta e pedonal), através da construção de ciclovias ou vias pedonais (excluindo as que tenham fins de lazer como objetivo principal), podendo exigir a eliminação de pontos de acumulação de acidentes que envolvem peões e ciclistas;*

Custo 400.000 €

Horizonte Temporal 2015/2020

Quem é responsável Câmara Municipal de Cascais

Interdependências 1.1 / 2 ; 1.2 / 1

RESULTADOS ESPERADOS
(Indicadores de Realização e de Resultado com metas)

Vias dedicadas às mobilidades suaves ou à redução de emissões de carbono (Km) - 1,3 km em 2018
 Vias dedicadas às mobilidades suaves ou à redução de emissões de carbono (Km) - 9 km em 2023
 Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa na área urbana (Ton/CO2) - 230 215 Ton/CO2 em 2018
 Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa na área urbana (Ton/CO2) - 221 295 Ton/CO2 em 2023 (Redução de emissões estimadas dos gases com efeito de estufa na area urbana de 24 974 Ton/CO2)

Financiamento	(50%)	200.000 €
RECEITAS PRÓPRIAS	(50%)	200.000 €

EMPRÉSTIMOS

ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO

ESTUDOS E PROJETOS	75.000 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €
EMPREITADAS	325.000 €
OUTRAS AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €
CUSTO DE EXPLORAÇÃO	0 €
TOTAIS	400.000 €



PLANO DE MOBILIDADE CASCAIS SUSTENTÁVEL (ficha por ação)

Implementação da rede ciclável estruturante concelhia (1ª Fase)	Temporalidade	médio prazo (5 anos)
	Código da ação	1.1 / 2
	<i>(Identificador da medida e sequencial dentro da medida)</i>	

Localizações e territórios abrangidos	Concelho de Cascais
Objetivos Específicos	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.

DESCRIÇÃO

Medida que visa promover a mobilidade sustentável e a redução de emissões de carbono para atmosfera (programa carbono zero) entre os aglomerados urbanos do concelho de Cascais; Criação de ligações preferenciais entre áreas residenciais e áreas com concentração de emprego, equipamentos coletivos e interfaces de transporte coletivo. Os traçados da rede estruturante concelhia, a desenvolver ao longo de uma extensão total aproximada de 55 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 primeira fase do projeto prevê a implementação da ciclovía urbana de ligação a quatro estações da CP (S. João - S. Pedro - Parede - Carcavelos), com um traçado de cerca de 4,8 km, ancorado nas respetivas estações e caminho-de-ferro, e desenvolvido sobretudo a norte da linha férrea. O 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 Anteprojeto da ciclovía 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.

Tipologia de medidas	<i>(i) o incremento dos modos suaves (bicicleta e pedonal), através da construção de ciclovias ou vias pedonais (excluindo as que tenham fins de lazer como objetivo principal), podendo exigir a eliminação de pontos de acumulação de acidentes que envolvem peões e ciclistas;</i>
Custo	1.504.516 €
Horizonte Temporal	2015/2020
Quem é responsável	Câmara Municipal de Cascais
Interdependências	1.1 / 1 ; 1.2 / 1

RESULTADOS ESPERADOS
(Indicadores de Realização e de Resultado com metas)

Vias dedicadas às mobilidades suaves ou à redução de emissões de carbono (Km) - 1,3 km em 2018
 Vias dedicadas às mobilidades suaves ou à redução de emissões de carbono (Km) - 9 km em 2023
 Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa na área urbana (Ton/CO2) - 230 215 Ton/CO2 em 2018
 Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa na área urbana (Ton/CO2) - 221 295 Ton/CO2 em 2023 (Redução de emissões estimadas dos gases com efeito de estufa na area urbana de 24 974 Ton/CO2)

Financiamento	(50%)	752.258 €
RECEITAS PRÓPRIAS	(50%)	752.258 €
EMPRÉSTIMOS		

ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO	
ESTUDOS E PROJETOS	16.890 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €
EMPREITADAS	1.487.626 €
OUTRAS AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €
CUSTO DE EXPLORAÇÃO	0 €
TOTAIS	1.504.516 €



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL (ficha por ação)

Implementação do sistema de Transporte Público em Sítio Próprio (TPSP) - 1ª Fase	Temporalidade	médio prazo (5 anos)
	Código da ação	1.2 / 1
	<i>(identificador da medida e sequencial dentro da medida)</i>	

Localizações e territórios abrangidos	Concelho de Cascais
Objetivos Específicos	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".

DESCRIÇÃO	Criação da 1ª Fase da rede de TPSP no concelho de Cascais, através da adaptação de vias existentes para a passagem do traçado de base.
-----------	--

Tipologia de medidas	<i>(iv) a 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" (designadamente corredores BUS convencionais ou os que permitam serviços de autocarro rápido – BRT – ou de veículos elétricos – LRT);</i>
----------------------	--

Custo	1.500.000 €
-------	-------------

Horizonte Temporal	2015/2020
--------------------	-----------

Quem é responsável	Câmara Municipal de Cascais
--------------------	-----------------------------

Interdependências	1.1 / 1 ; 1.1 / 2
-------------------	-------------------

RESULTADOS ESPERADOS	
----------------------	--

(Indicadores de Realização e de Resultado com metas)	
--	--

Vias dedicadas às mobilidades suaves ou à redução de emissões de carbono (Km) - 1,3 km em 2018	
Vias dedicadas às mobilidades suaves ou à redução de emissões de carbono (Km) - 9 km em 2023	
Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa na área urbana (Ton/CO2) - 230 215 Ton/CO2 em 2018	
Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa na área urbana (Ton/CO2) - 221 295 Ton/CO2 em 2023 (Redução de emissões estimadas dos gases com efeito de estufa na area urbana de 24 974 Ton/CO2)	

Financiamento	(50%)	750.000 €
---------------	-------	-----------

RECEITAS PRÓPRIAS	(50%)	750.000 €
-------------------	-------	-----------

EMPRÉSTIMOS		
-------------	--	--

ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO		
------------------------------------	--	--

ESTUDOS E PROJETOS		75.000 €
AÇÕES IMATERIAIS		0 €
EMPREITADAS		1.425.000 €
OUTRAS AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS		0 €
CERTIFICAÇÕES		0 €
CUSTO DE EXPLORAÇÃO		0 €
TOTAIS		1.500.000 €



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL (ficha por ação)		
Implementação do Sistema Inteligente de Tráfego do concelho de Cascais	Temporalidade	médio prazo (5 anos)
	Código da ação <i>(identificador da medida e sequencial dentro da medida)</i>	1.3 / 1
Localizações e territórios abrangidos	Concelho de Cascais	
Objetivos Específicos	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 e para a melhoria do ambiente urbano.	
DESCRIPÇÃO		
Criação de 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.		
Tipologia de medidas	<i>(vi) Investimentos em equipamento de sistemas inteligentes de controlo de tráfego rodoviário, quando comprovado o relevante contributo para a redução de GEE;</i>	
Custo	100.000 €	
Horizonte Temporal	2015/2020	
Quem é responsável	Câmara Municipal de Cascais	
Interdependências	1.2 / 1	
RESULTADOS ESPERADOS (Indicadores de Realização e de Resultado com metas)		
<p>Vias dedicadas às mobilidades suaves ou à redução de emissões de carbono (Km) - 1,3 km em 2018</p> <p>Vias dedicadas às mobilidades suaves ou à redução de emissões de carbono (Km) - 9 km em 2023</p> <p>Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa na área urbana (Ton/CO2) - 230 215 Ton/CO2 em 2018</p> <p>Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa na área urbana (Ton/CO2) - 221 295 Ton/CO2 em 2023 (Redução de emissões estimadas dos gases com efeito de estufa na area urbana de 24 974 Ton/CO2)</p>		
Financiamento	(50%)	50.000 €
RECEITAS PRÓPRIAS	(50%)	50.000 €
EMPRÉSTIMOS		
ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO		
ESTUDOS E PROJETOS		100.000 €
AÇÕES IMATERIAIS		0 €
EMPREITADAS		0 €
OUTRAS AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS		0 €
CERTIFICAÇÕES		0 €
CUSTO DE EXPLORAÇÃO		0 €
TOTALIS		100.000 €



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL (ficha por território)	
Território abrangido	Concelho de Cascais
Códigos das ações (Identificador da medida e sequencial dentro da medida)	1.1 / 1
Objetivos Específicos	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.
DESCRIÇÃO	
Promoção da mobilidade pedonal e ciclável entre Áreas de Reabilitação Urbana (ARU) do concelho, designadamente Carcavelos, Rebelva, S. Domingos de Rana, Abóboda e Trajouce; Criação de uma ciclovia com uma extensão de 4,2 km, sendo prioritária a execução do troço de ligação norte-sul com 1,3 km (até 2018); Medida que visa promover a mobilidade sustentável e a redução de emissões de carbono para atmosfera (programa carbono zero) dos aglomerados urbano de Cascais.	
Tipologia de medidas	(i) o incremento dos modos suaves (bicicleta e pedonal), através da construção de ciclovias ou vias pedonais (excluindo as que tenham fins de lazer como objetivo principal), podendo exigir a eliminação de pontos de acumulação de acidentes que envolvem peões e ciclistas;
Custo	400.000 €
Horizonte Temporal	2015/2020
Quem é responsável	Câmara Municipal de Cascais
Interdependências	1.1 / 2 ; 1.2 / 1
RESULTADOS ESPERADOS	
(Indicadores de Realização e de Resultado com metas)	
Vias dedicadas às mobilidades suaves ou à redução de emissões de carbono (Km) - 1,3 km em 2018	
Vias dedicadas às mobilidades suaves ou à redução de emissões de carbono (Km) - 9 km em 2023	
Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa na área urbana (Ton/CO2) - 230 215 Ton/CO2 em 2018	
Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa na área urbana (Ton/CO2) - 221 295 Ton/CO2 em 2023 (Redução de emissões estimadas dos gases com efeito de estufa na área urbana de 24 974 Ton/CO2)	
Financiamento	(50%) 200.000 €
RECEITAS PRÓPRIAS	(50%) 200.000 €
EMPRÉSTIMOS	
ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO	
ESTUDOS E PROJETOS	75.000 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €
EMPREITADAS	325.000 €
OUTRAS AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €
CUSTO DE EXPLORAÇÃO	0 €
TOTAIS	400.000 €



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL (ficha por território)	
Território abrangido	Concelho de Cascais
Códigos das ações (identificador da medida e sequencial dentro da medida)	1.1 / 2
Objetivos Específicos	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.
DESCRIÇÃO	
<p>Medida que visa promover a mobilidade sustentável e a redução de emissões de carbono para atmosfera (programa carbono zero) entre os aglomerados urbanos do concelho de Cascais; Criação de ligações preferenciais entre áreas residenciais e áreas com concentração de emprego, equipamentos coletivos e interfaces de transporte coletivo. Os traçados da rede estruturante concelhia, a desenvolver ao longo de uma extensão total aproximada de 55 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 primeira fase do projeto prevê a implementação da ciclovía urbana de ligação a quatro estações da CP (S. João - S. Pedro - Parede - Carcavelos), com um traçado de cerca de 4,8 km, ancorado nas respetivas estações e caminho-de-ferro, e desenvolvido sobretudo a norte da linha férrea. O 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 ciclovía 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.</p>	
Tipologia de medidas	(i) o incremento dos modos suaves (bicicleta e pedonal), através da construção de ciclovias ou vias pedonais (excluindo as que tenham fins de lazer como objetivo principal), podendo exigir a eliminação de pontos de acumulação de acidentes que envolvem peões e ciclistas;
Custo	1.504.516 €
Horizonte Temporal	2015/2020
Quem é responsável	Câmara Municipal de Cascais
Interdependências	1.1 / 1 ; 1.2 / 1
RESULTADOS ESPERADOS	
(Indicadores de Realização e de Resultado com metas)	
<p>Vias dedicadas às mobilidades suaves ou à redução de emissões de carbono (Km) - 1,3 km em 2018 Vias dedicadas às mobilidades suaves ou à redução de emissões de carbono (Km) - 9 km em 2023 Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa na área urbana (Ton/CO2) - 230 215 Ton/CO2 em 2018 Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa na área urbana (Ton/CO2) - 221 295 Ton/CO2 em 2023 (Redução de emissões estimadas dos gases com efeito de estufa na área urbana de 24 974 Ton/CO2)</p>	
Financiamento	(50%) 752.258 €
RECEITAS PRÓPRIAS	(50%) 752.258 €
EMPRÉSTIMOS	



ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO	
ESTUDOS E PROJETOS	16.890 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €
EMPREITADAS	1.487.626 €
OUTRAS AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €
CUSTO DE EXPLORAÇÃO	0 €
TOTAIS	1.504.516 €



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL (ficha por território)	
Território abrangido	Concelho de Cascais
Códigos das ações (identificador da medida e sequencial dentro da medida)	1.2 / 1
Objetivos Específicos	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".
DESCRIÇÃO	
Criação da 1ª Fase da rede de TPSP no concelho de Cascais, através da adaptação de vias existentes para a passagem do traçado de base.	
Tipologia de medidas	(iv) a 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" (designadamente corredores BUS convencionais ou os que permitam serviços de autocarro rápido – BRT – ou de veículos elétricos – LRT);
Custo	1.500.000 €
Horizonte Temporal	2015/2020
Quem é responsável	Câmara Municipal de Cascais
Interdependências	1.1 / 1 ; 1.1 / 2
RESULTADOS ESPERADOS (Indicadores de Realização e de Resultado com metas)	
Vias dedicadas às mobilidades suaves ou à redução de emissões de carbono (Km) - 1,3 km em 2018 Vias dedicadas às mobilidades suaves ou à redução de emissões de carbono (Km) - 9 km em 2023 Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa na área urbana (Ton/CO2) - 230 215 Ton/CO2 em 2018 Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa na área urbana (Ton/CO2) - 221 295 Ton/CO2 em 2023 (Redução de emissões estimadas dos gases com efeito de estufa na area urbana de 24 974 Ton/CO2)	
Financiamento	(50%) 750.000 €
RECEITAS PRÓPRIAS	(50%) 750.000 €
EMPRÉSTIMOS	
ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO	
ESTUDOS E PROJETOS	75.000 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €
EMPREITADAS	1.425.000 €
OUTRAS AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €
CUSTO DE EXPLORAÇÃO	0 €
TOTAIS	1.500.000 €



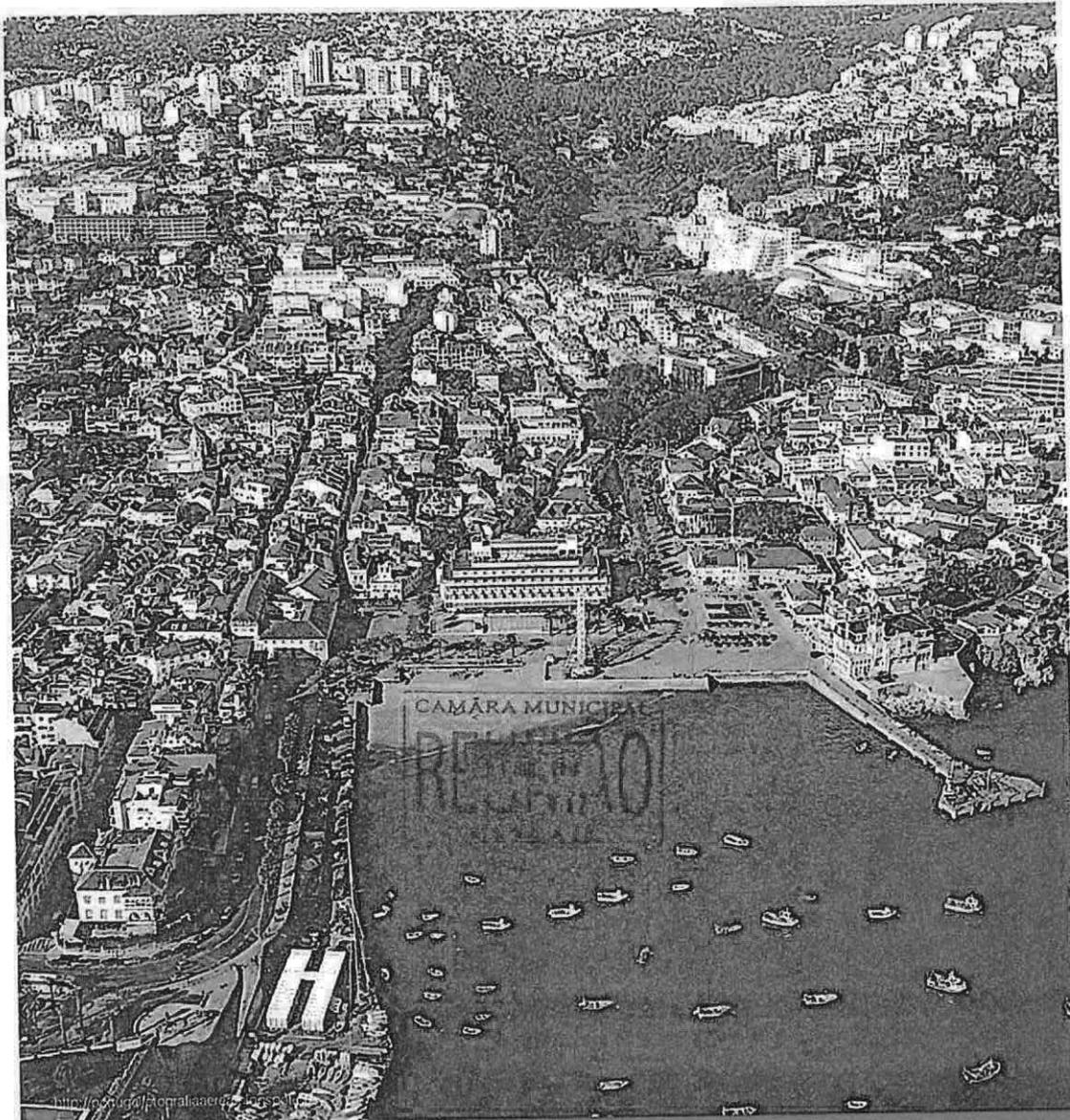
PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL (ficha por território)	
Território abrangido	Concelho de Cascais
Códigos das ações (identificador da medida e sequencial dentro da medida)	1.3 / 1
Objetivos Específicos	Diminuir os constrangimentos provocados pelos fluxos de tráfego na rede de mobilidade do concelho, contribuindo ativamente para a redução de gases de efeito de estufa e para a melhoria do ambiente urbano.
DESCRIÇÃO	
Criação de 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.	
Tipologia de medidas	(vi) Investimentos em equipamento de sistemas inteligentes de controlo de tráfego rodoviário, quando comprovado o relevante contributo para a redução de GEE.
Custo	100.000 €
Horizonte Temporal	2015/2020
Quem é responsável	Câmara Municipal de Cascais
Interdependências	1.2 / 1
RESULTADOS ESPERADOS (indicadores de Realização e de Resultado com metas)	
<p>Vias dedicadas às mobilidades suaves ou à redução de emissões de carbono (Km) - 1,3 km em 2018</p> <p>Vias dedicadas às mobilidades suaves ou à redução de emissões de carbono (Km) - 9 km em 2023</p> <p>Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa na área urbana (Ton/CO2) - 230 215 Ton/CO2 em 2018</p> <p>Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa na área urbana (Ton/CO2) - 221 295 Ton/CO2 em 2023 (Redução de emissões estimadas dos gases com efeito de estufa na área urbana de 24 974 Ton/CO2)</p>	
Financiamento	(50%) 50.000 €
RECEITAS PRÓPRIAS	(50%) 50.000 €
EMPRÉSTIMOS	
ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO	
ESTUDOS E PROJETOS	100.000 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €
EMPREITADAS	0 €
OUTRAS AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €
CUSTO DE EXPLORAÇÃO	0 €
TOTAIS	100.000 €



Peças desenhadas



03 - PAMUS - Localização de Ações



CASCAIS

Setembro 2015

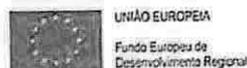
Plano de Ação de Regeneração Urbana





CASCAIS

Plano de Ação de Regeneração Urbana



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

Vitor 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

Equipa Técnica**Departamento de Planeamento e Comparticipações**

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	5
1. Objetivos estratégicos	6
2. Planta de delimitação territorial do perímetro em que se pretende intervir	13
3. Modelo habitacional	16
4. Modelo económico	29
5. Regras e critérios de proteção do património arquitetónico e arqueológico	33
6. Identificação indicativa dos investimentos a desenvolver	38
ANEXOS	41
Fichas Síntese das ARU	42
Fichas Síntese do PARU	54
Peças desenhadas	78
ÍNDICE DE TABELAS	
Tabela 1. Taxa de ocupação dos alojamentos clássicos familiares em 2001 e 2011	22
Tabela 2. Evolução da população residente ao nível das áreas de reabilitação urbana do concelho de Cascais	24
Tabela 3. Evolução da população residente ao nível das áreas de reabilitação urbana do concelho de Cascais	24
Tabela 4. Taxa de ocupação dos alojamentos clássicos familiares em 2001 e 2011	25
Tabela 5. Número de alojamentos clássicos à data dos Censos de 2011 por área dos fogos	26
Tabela 6. Percentagem de alojamentos clássicos arrendados à data dos Censos de 2011	26
Tabela 7. Quadro de investimentos PARU	39
Tabela 8. Resultados esperados PARU	40
ÍNDICE DE FIGURAS	
Figura 1. Planta de localização das ações do PARU	12
Figura 2. Planta de delimitação das 12 ARU propostas no âmbito do PARU	15
Figura 3. Evolução demográfica das freguesias do concelho de Cascais	18
Figura 4. Edifícios concluídos (N.º) na região Grande Lisboa (NUT III) e no concelho de Cascais entre 1995 e 2014	19
Figura 5. Tipo de obra concluída no concelho de Cascais entre 1995 e 2014 (% do total de edifícios)	20
Figura 6. Destino dos edifícios no concelho de Cascais entre 1995 e 2014 (% do total de edifícios)	21
Figura 7. Taxa de ocupação de alojamentos familiares clássicos por finalidade da ocupação e por freguesia (%), 2011	22
Figura 8 - Taxa de ocupação de alojamentos familiares clássicos por finalidade da ocupação e por freguesia (%), 2001	23
Figura 9. Pilares e desafios do modelo de habitação (Estratégia Nacional para a Habitação)	29
Figura 10. Pilares e desafios do modelo económico para as ARU do concelho de Cascais	33
Figura 11. Património arquitetónico e arqueológico integrado nas ARU de Cascais	35
Figura 12. ARU da Abóboda	42
Figura 13. ARU de Alcabideche	43
Figura 14. ARU de Alcoitão	44
Figura 15. ARU de Alvide	45

Figura 16. ARU de Caparide	46
Figura 17. ARU de Carcavelos	47
Figura 18. ARU de Cascais	48
Figura 19. ARU do Estoril	49
Figura 20. ARU da Galiza	50
Figura 21. ARU da Rebelva	51
Figura 22. ARU de S. Domingos de Rana	52
Figura 23. ARU de Trajouce	53

ÍNDICE DE PEÇAS DESENHADAS

- 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





Introdução

O Município de Cascais é um dos municípios dos centros urbanos de nível superior e pretende contratualizar com o Programa Operacional Regional de Lisboa 2014-2020 as prioridades de investimento inscritas no respectivo eixo urbano, nomeadamente no objetivo temático 6, na respectiva prioridade de investimento 6.5, à qual corresponde o seguinte objectivo específico:

- Promover a qualidade ambiental, urbanística e paisagística dos centros urbanos de nível superior (PI 6.5).

Com este objetivo o Município de Cascais elaborou, como determinado, o respectivo Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano (PEDU), que inclui o dossier que agora se apresenta e que constitui o de planeamento que suporta a prioridade de investimento referida:

- Plano de ação de regeneração urbana incidente em 12 áreas de reabilitação urbana (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.

O Plano de Ação de Regeneração Urbana (PARU) que agora se apresenta corresponde a um continuado trabalho de planeamento estratégico do concelho de que são exemplos recentes a revisão do PDM, o processo de delimitação das ARU e as operações de reabilitação urbana associadas (em curso e em paralelo à elaboração do PARU).



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 Habitação¹ (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 expansão de periferias urbanas, incrementando os movimentos pendulares casa-emprego e aumentando os consumos energéticos com os transportes.



¹ Resolução de Conselho de Ministros n.º 48/2015, de 15 de julho.

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)², 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".

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 setor da construção.

² Decreto - Lei n.º 307/2009, de 23 de Outubro.

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 os 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.

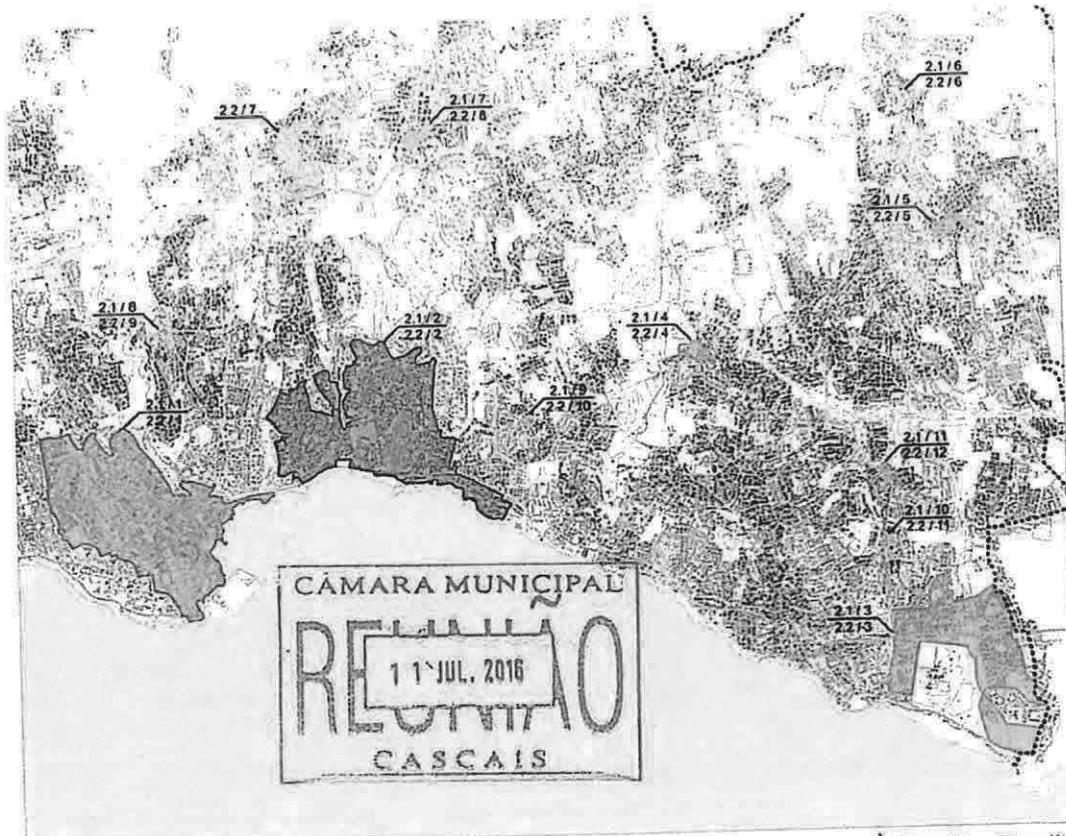
Prevêem-se nesta medida 12 ações:

- 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 1).





LEGENDA: Limite do Concelho de Cascais

Plano de Ação de Regeneração Urbana (PARU) - Localização de Ações

- 2.1/1 - Reabilitação do Edificado na ARU de Cascais
- 2.2/1 - Reabilitação de espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado da Via de Cascais
- 2.1/2 - Reabilitação do Edificado na ARU de Estoril
- 2.2/2 - Reabilitação de espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado do Estoril
- 2.1/3 - Reabilitação do Edificado na ARU de Carcavelos
- 2.2/3 - Reabilitação de espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado de Carcavelos
- 2.1/4 - Reabilitação do Edificado na ARU de Capandê
- 2.2/4 - Reabilitação de espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado de Capandê
- 2.1/5 - Reabilitação do Edificado na ARU de Aboboda
- 2.2/5 - Reabilitação de espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado da Aboboda
- 2.1/6 - Reabilitação do Edificado na ARU de Trajouce
- 2.2/6 - Reabilitação de espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado de Trajouce
- 2.2/7 - Reabilitação de espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado de Alcábalde
- 2.1/7 - Reabilitação do Edificado na ARU de Alcoitão
- 2.2/8 - Reabilitação de espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado de Alcoitão
- 2.1/8 - Reabilitação do Edificado na ARU de Alvide
- 2.2/9 - Reabilitação de espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado de Alvide
- 2.1/9 - Reabilitação do Edificado na ARU da Galiza
- 2.2/10 - Reabilitação de espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado da Galiza
- 2.1/10 - Reabilitação do Edificado na ARU de Rebova
- 2.2/11 - Reabilitação de espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado de Rebova
- 2.1/11 - Reabilitação do Edificado na ARU de S. Domingos da Rana
- 2.2/12 - Reabilitação de espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado de S. Domingos



Figura 1. 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.

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"³. 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



³ Lei n.º 32/2012 de 14 de agosto, Artigo 2.º, Alínea b).

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:

- 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 2).



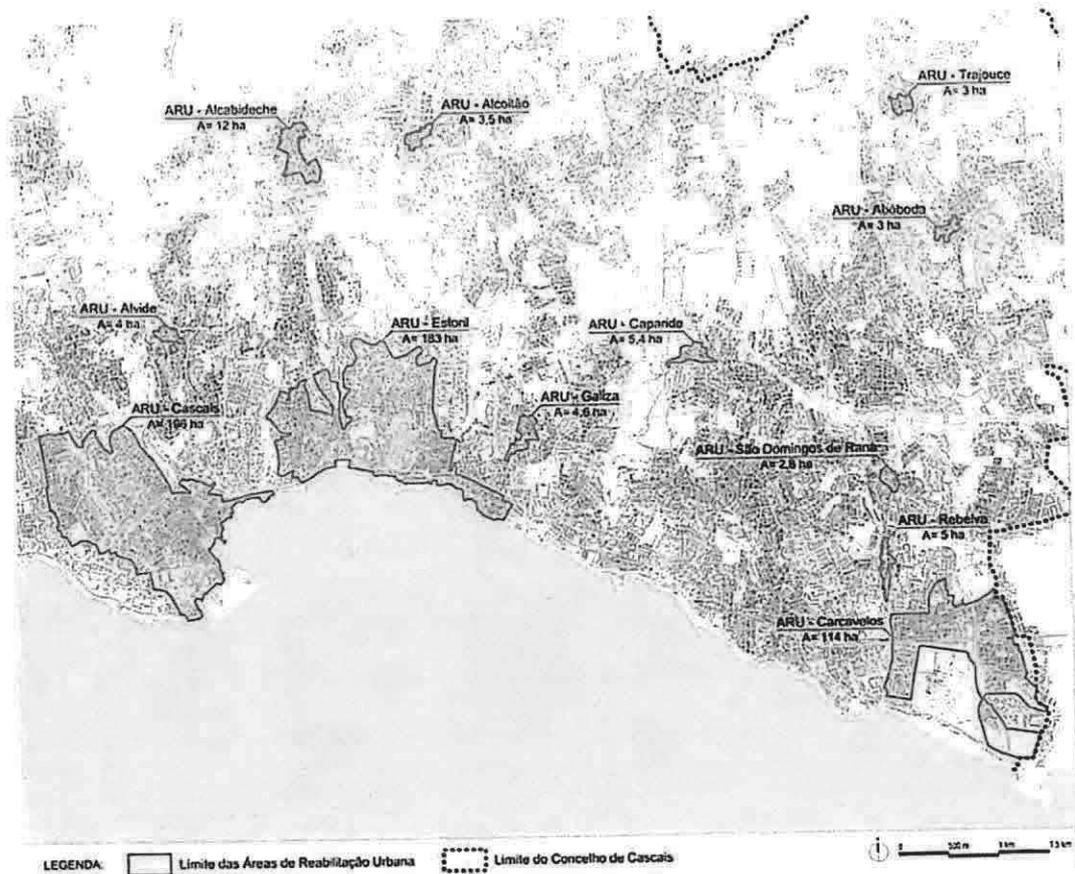


Figura 2. Planta de delimitação das 12 ARU propostas no âmbito do PARU
 Fonte: SPI, 2015

As fichas síntese das ARU encontram-se no ponto Anexos do documento.





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 3).



Figura 3. 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 4).

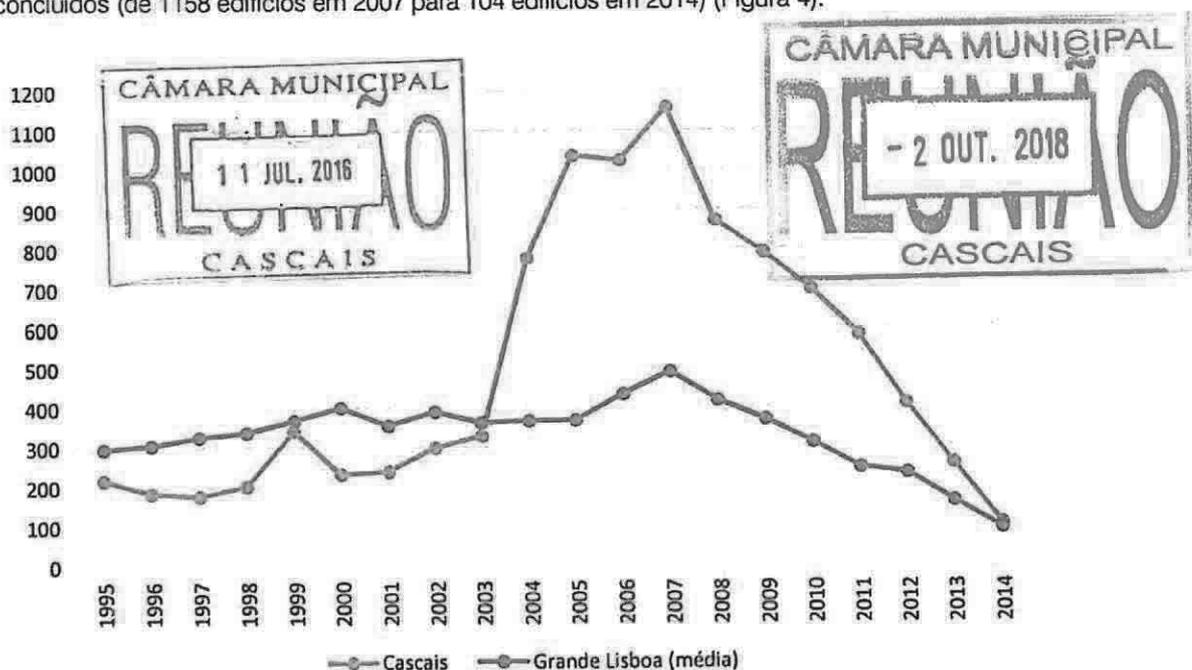


Figura 4. Edifícios concluídos (N.º) na região Grande Lisboa (NUT III) e no concelho de Cascais entre 1995 e 2014

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 5).

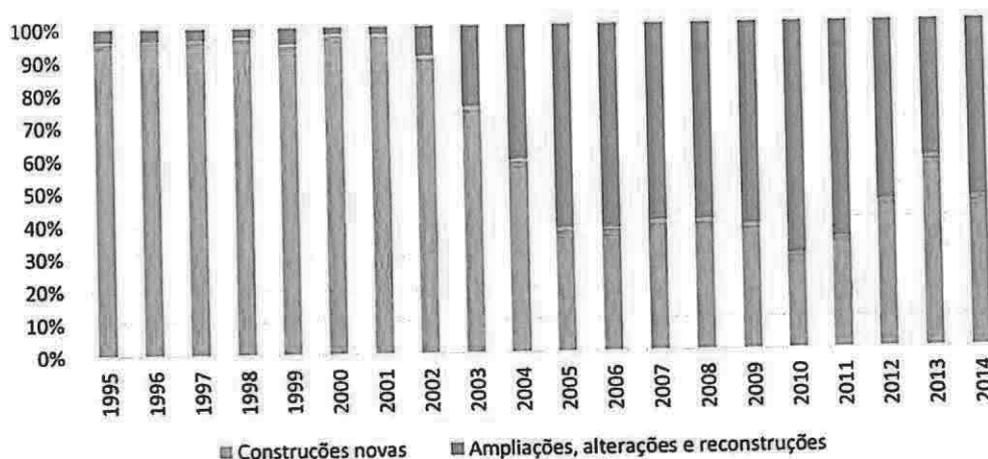


Figura 5. Tipo de obra concluída no concelho de Cascais entre 1995 e 2014 (% do total de edifícios)

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 6).



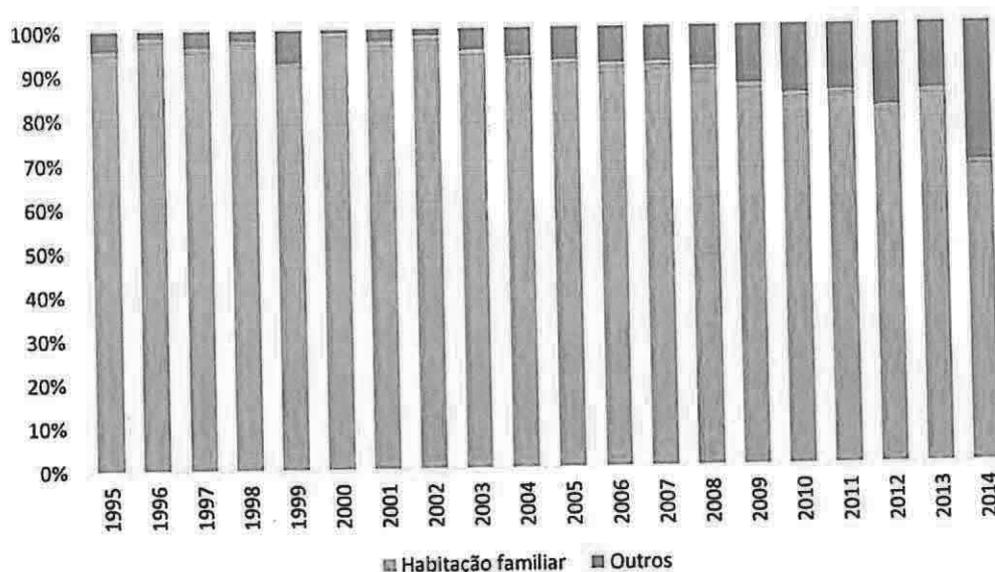


Figura 6. Destino dos edifícios no concelho de Cascais entre 1995 e 2014 (% do total de edifícios)
 Fonte: INE, Inquérito aos Projetos de Obras de Edificação e de Demolição de Edifícios, 2014

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 1), 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.



CÂMARA MUNICIPAL
REESTRUTURAÇÃO
1 JUL. 2016
CASCAIS

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 1. Taxa de ocupação dos alojamentos clássicos familiares em 2001 e 2011

Fonte: INE, 2014

Relativamente à finalidade da ocupação dos alojamentos clássicos familiares (Figura 7), 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.

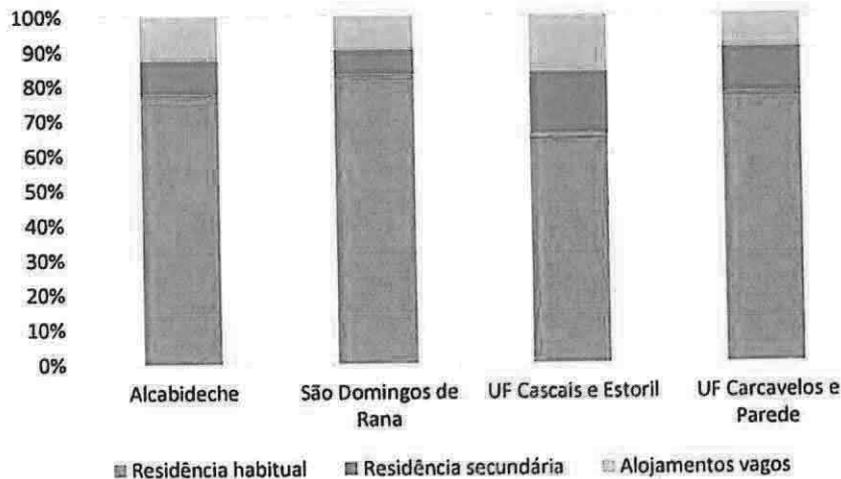


Figura 7. Taxa de ocupação de alojamentos familiares clássicos por finalidade da ocupação e por freguesia (%), 2011

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 8), 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.

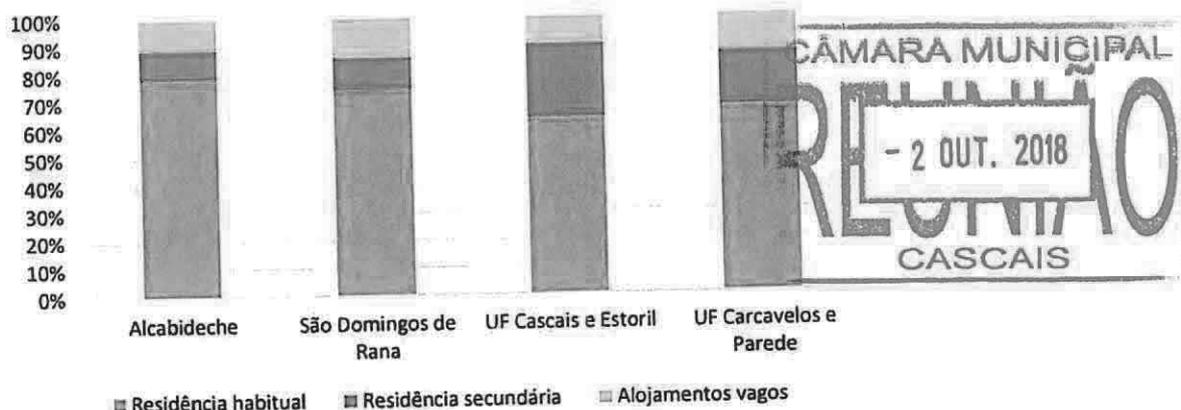


Figura 8 - Taxa de ocupação de alojamentos familiares clássicos por finalidade da ocupação e por freguesia (%), 2001
Fonte: SPI, tendo como base o recenseamento da população e habitação, INE, 2012

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 2), 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 2. 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 3). 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 3. 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 4), 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 4. 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 5), 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 5. 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 6) 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 6. 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 freguesia⁴.

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

⁴ Informação baseada no "Estudo e Trânsito 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 Marina de Cascais, no seguimento do processo de renovação deste equipamento, onde se deverá prever o aumento 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 9): 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 9. Pilares e desafios do modelo de habitação (Estratégia Nacional para a Habitação)

Fonte SPI, 2015

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 existente 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 empresariais 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 10), 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 10. Pilares e desafios do modelo económico para as ARU do concelho de Cascais

Fonte: SPI, 2015

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 11), 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).





LEGENDA Limite das Áreas de Reabilitação Urbana (Cascais, Estoril e Alcábaldeche)

PATRIMÓNIO IMÓVEL CLASSIFICADO E EM VIAS DE CLASSIFICAÇÃO

- | | |
|--|---|
| <p>Imóvel de Interesse Público (IP)</p> <ul style="list-style-type: none"> 1 - Forte de Santa Maria (restos) 2 - Palácio do Conde de Castro Guimarães e parque envolvente 3 - Cidadela de Cascais 4 - Marejal de Cascais 5 - Capela de Nossa Senhora da Nazaré 6 - Troços ainda existentes da antiga muralha da vila de Cascais 7 - Edifício dos antigos Paços do Concelho 8 - Bases da muralha que integrava os dois baluartes da Praia da Ribeira 9 - Cortinas de Abrilares 10 - Gruta do Poço Velho 11 - Forte de Nossa Senhora da Conceição (restos de muralha) 12 - Edifício na Rua Engenheiro Álvaro Pedro de Sousa 13 - Edifício da antiga garagem, cocheira e Cavalaria da casa de António Santos Jorge 14 - Forte de São Pedro 15 - Forte de São Teodósio ou da Cadaveria <p>Monumento de Interesse Público (MIP)</p> <ul style="list-style-type: none"> 16 - Casa de Santa Maria, incluindo jardins 17 - Escola Monumento de D. Luís I 18 - Palácio Palmela 19 - Chafiz Falafel (incluindo toda a área de terraplenagem e restos) 20 - Casa Silva Gomes 21 - Casa Victor Schull 22 - Vila Tinger 23 - Casa Municipal 24 - Torre de São Patrício, Casa Verdadeira Faria | <p>Imóvel de Interesse Municipal (IM)</p> <ul style="list-style-type: none"> 25 - Casa Sommer, incluindo as cozinhas 26 - Solar dos Falcoes 27 - Palácio dos Condes da Guarda 28 - Casa de Santa Maria, na Travessa Visconde da Luz 29 - Casa Lencastre 30 - Palácio dos Duques de Loulé ou Casa Loulé 31 - Casa dos Almadas 32 - Edifício na Avenida das Acácias <p>Monumento de Interesse Municipal (MIM)</p> <ul style="list-style-type: none"> 33 - Molhe de armação, tipo Américo <p>Conjunto de Interesse Municipal (CIM)</p> <ul style="list-style-type: none"> 34 - Mãe d'Água e Troço da Aquecudo do século XVI da Antiga Forte Nova <p>Imóvel em Vias de Classificação (IVC)</p> <ul style="list-style-type: none"> 35 - Igreja Paroquial de Nossa Senhora da Assunção Matriz de Cascais 36 - Edifício do antigo Tribunal de Trabalho de Cascais (Edifício da Livraria Municipal) 37 - Estação dos Correios do Estoril |
|--|---|

- Zona Geral de Proteção (ZP)
- Zona Especial de Proteção (ZEP)

Figura 11. 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 lógias 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.





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	% Implantação
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 Trajouce	-	Privados	9.000 €	2015	AML	S. Domingos de Rana	100%
6	6.5.	2.1.7 - Reabilitação do edificado da ARU de Alcoltão	-	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%

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	Habitacões 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
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 8. Resultados esperados PARU
Fonte: SPI, 2015



As fichas síntese do PARU encontram-se no ponto Anexos do documento.



ANEXOS



Fichas Síntese das ARU

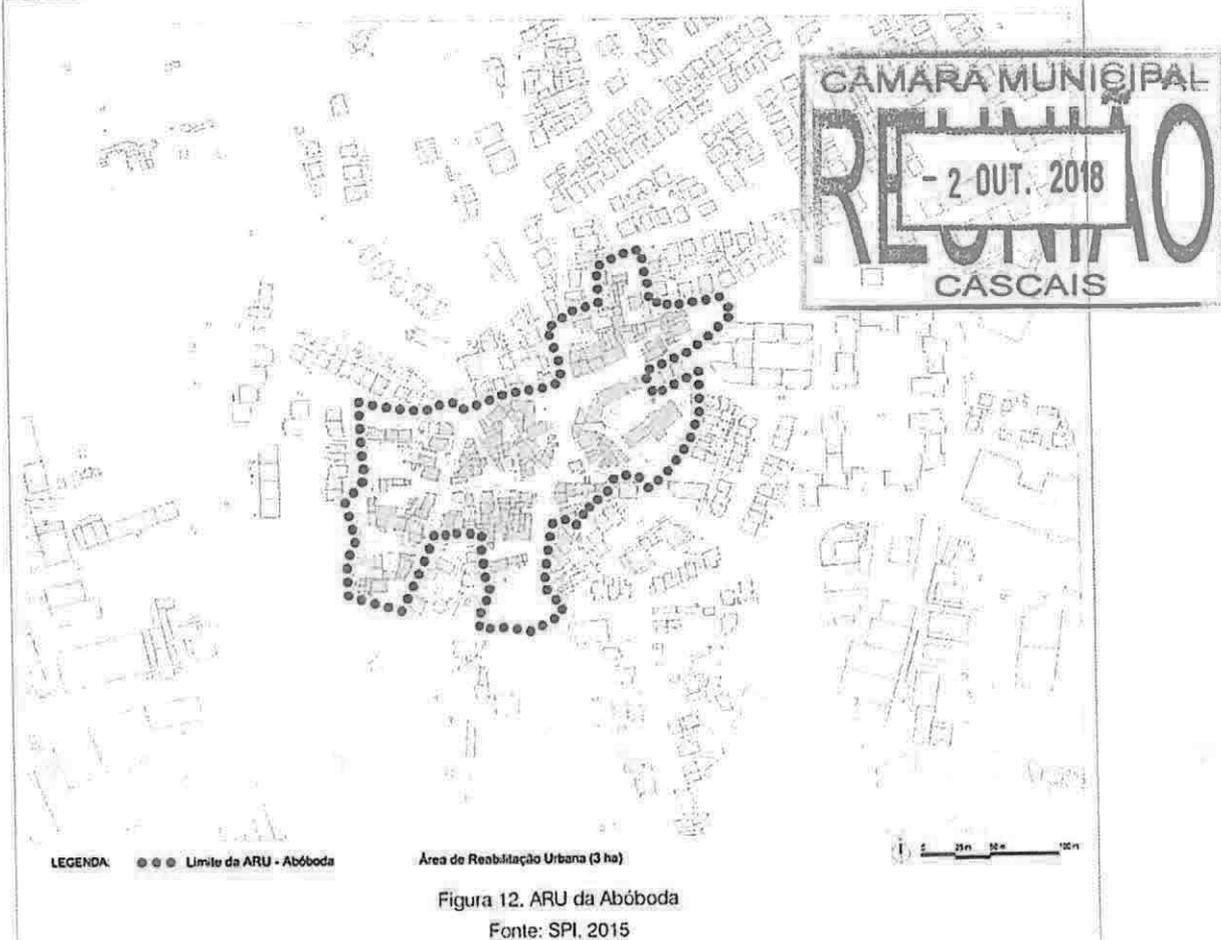
Área de Reabilitação Urbana da Abóboda

A ARU da Abóboda possui cerca de 3,0 ha, pertence à freguesia de S. Domingos de Rana e está localizada no quadrante nascente do concelho. Atravessada pela N249-4, uma das principais vias de distribuição do concelho, apresenta uma malha urbana consolidada.

Apesar da profusão de construções desqualificadas é ainda possível identificar exemplos de arquitetura com interesse patrimonial pontuados, ainda que de forma dispersa, por traços da ruralidade que em tempos a caracterizou.

A atividade industrial existente na envolvente e a pressão urbanística por esta exercida, tem vindo alterar a estrutura deste núcleo, com reflexos ao nível do tipo de alojamentos e na diversidade das atividades instaladas.

Predominam as construções de 2 e 3 pisos apoiadas num desenho urbano pouco suportadas em ações de planeamento, verificando-se algumas carências na qualificação e modernização do espaço público designadamente ao nível das acessibilidades e na capitação de espaços verdes públicos.

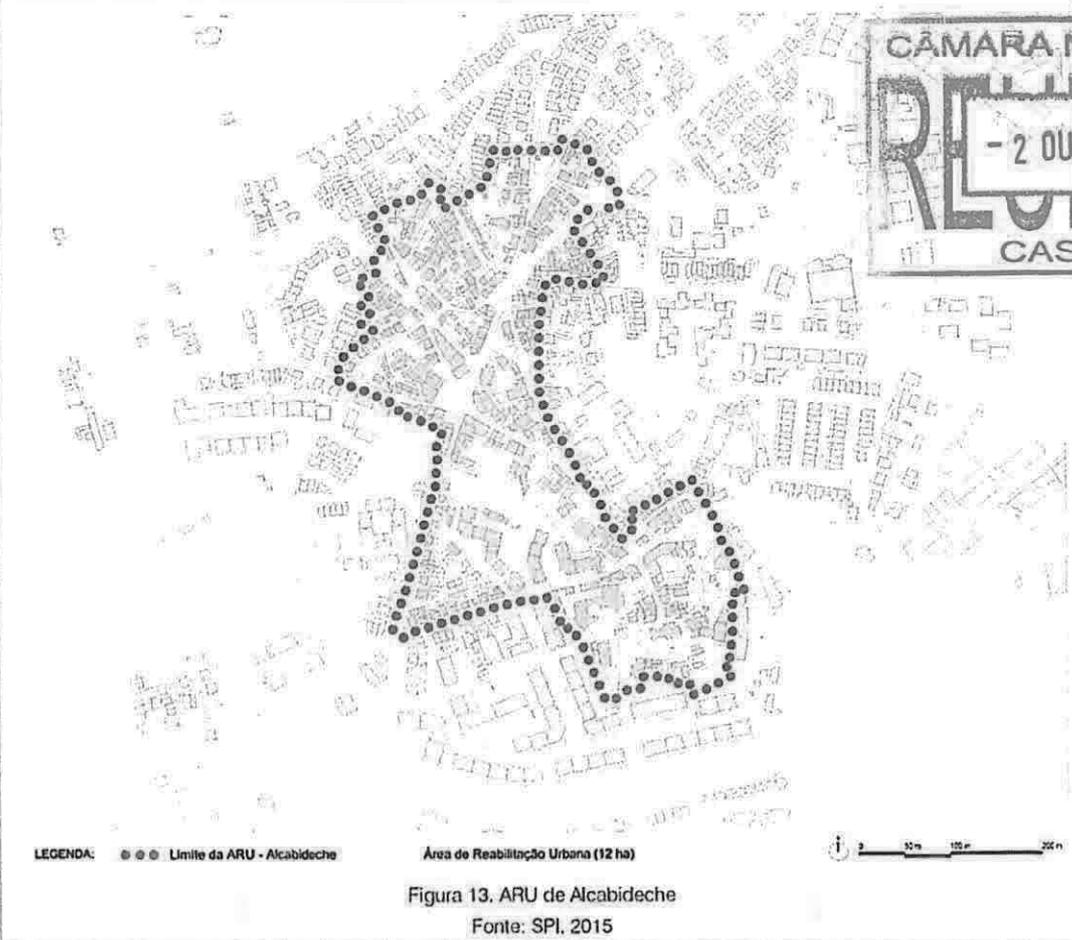


Área de Reabilitação Urbana de Alcabideche

A ARU de Alcabideche tem cerca de 12 ha, sendo atualmente, a maior freguesia do concelho e também uma das mais populosas, com cerca de 42000 habitantes, segundo dados dos Censos de 2011, prevendo-se que continue a crescer em termos populacional, com previsões de ter mais de 52000 habitantes em 2015.

Alcabideche foi habitada por povos de diversas culturas e origens, tendo sido particularmente marcante a presença da civilização árabe. No período do domínio árabe, a população local era essencialmente rural.

De local rural de pequena economia transformou-se, nos últimos anos, num espaço socio-territorial multifuncional, reforçado com a construção da autoestrada e o aparecimento das grandes superfícies comerciais e de serviços.

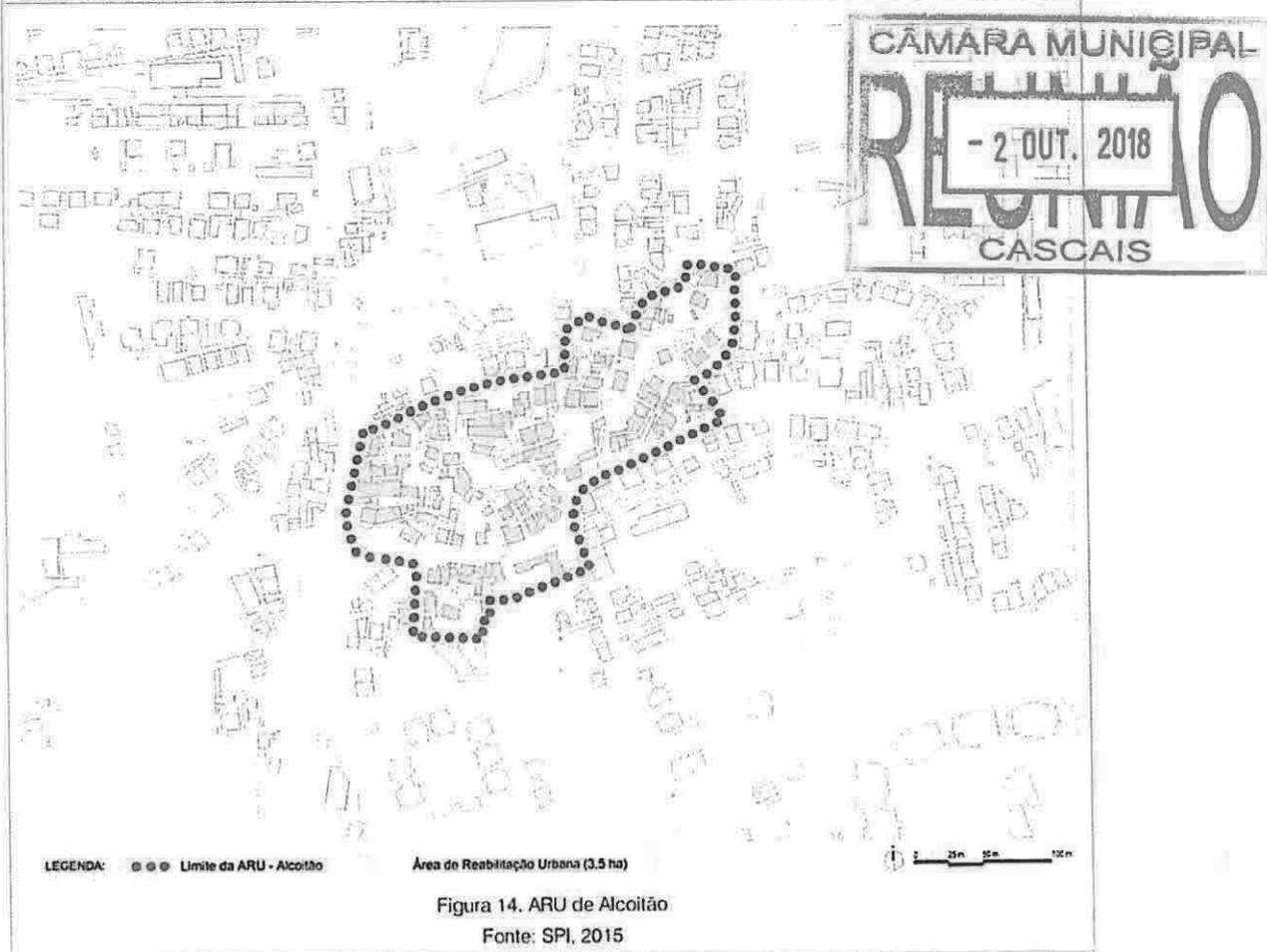


Área de Reabilitação Urbana de Alcoitão

Alcoitão tem uma ARU de 3,5 ha, pertencendo à freguesia de Alcabideche, tendo nas suas origens uma caracterização sobretudo rural. No entanto, com o evoluir do tempo, Alcoitão foi-se tornando cada vez mais urbano, tendo para esse fato contribuído a criação do Centro de Medicina e Reabilitação, um centro especializado que teve como base a definição de dois objetivos centrais: reabilitar pessoas com incapacidade motora e formar pessoal especializado em Portugal.

Com efeito, a existência do centro, assim como da Escola Superior de Saúde que funciona anexa, veio a trazer a Alcoitão muitos técnicos e pessoal de todo o País, assim como as famílias dos doentes ali tratados, muitas vezes objeto de longos internamentos.

Adicionalmente, e em tempos mais recentes, verificou-se também na sua proximidade um forte desenvolvimento comercial que atrai população de todo o concelho, existindo também diversos estabelecimentos escolares.

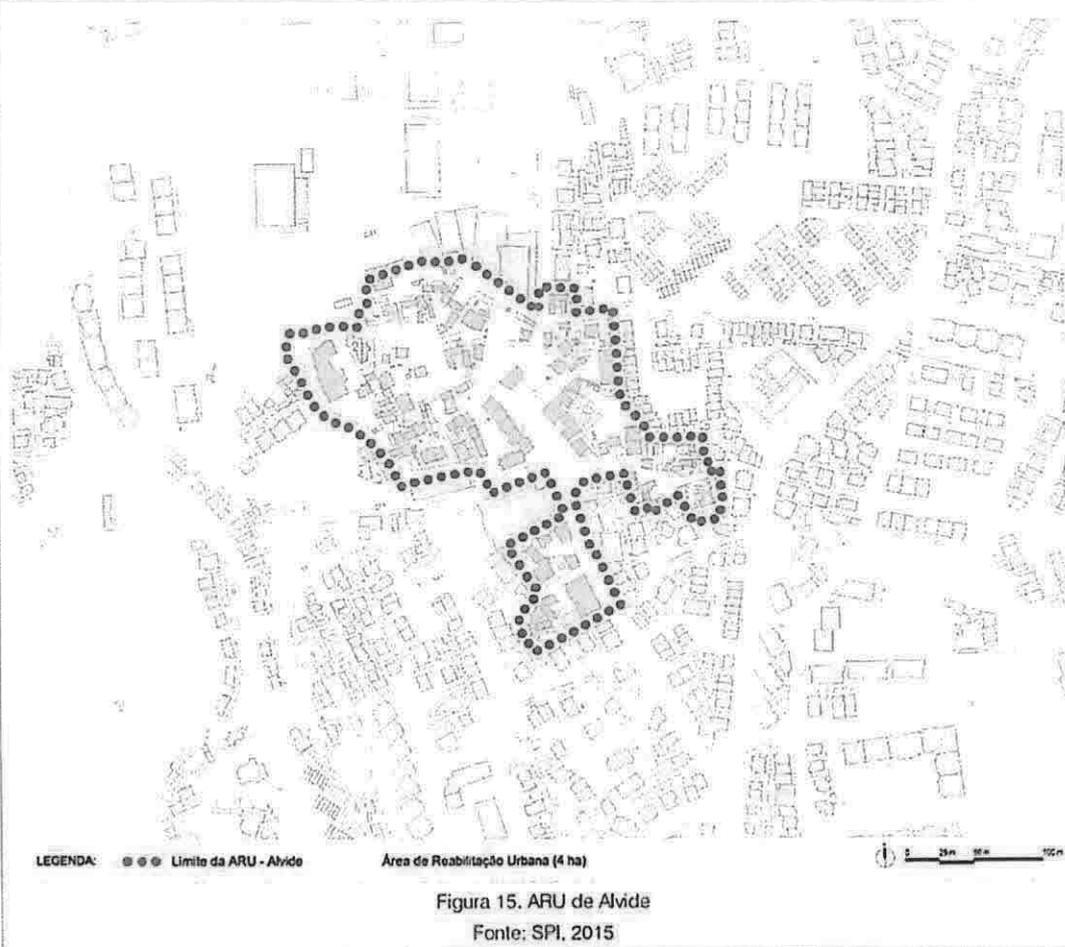


Área de Reabilitação Urbana de Alvide

A ARU de Alvide com cerca de 4 ha, localiza-se na freguesia de Alcabideche, no contínuo urbano da vila de Cascais.

Com origem na época lusitano - romana, chamava-se antigamente Bom Sucesso de Alvide.

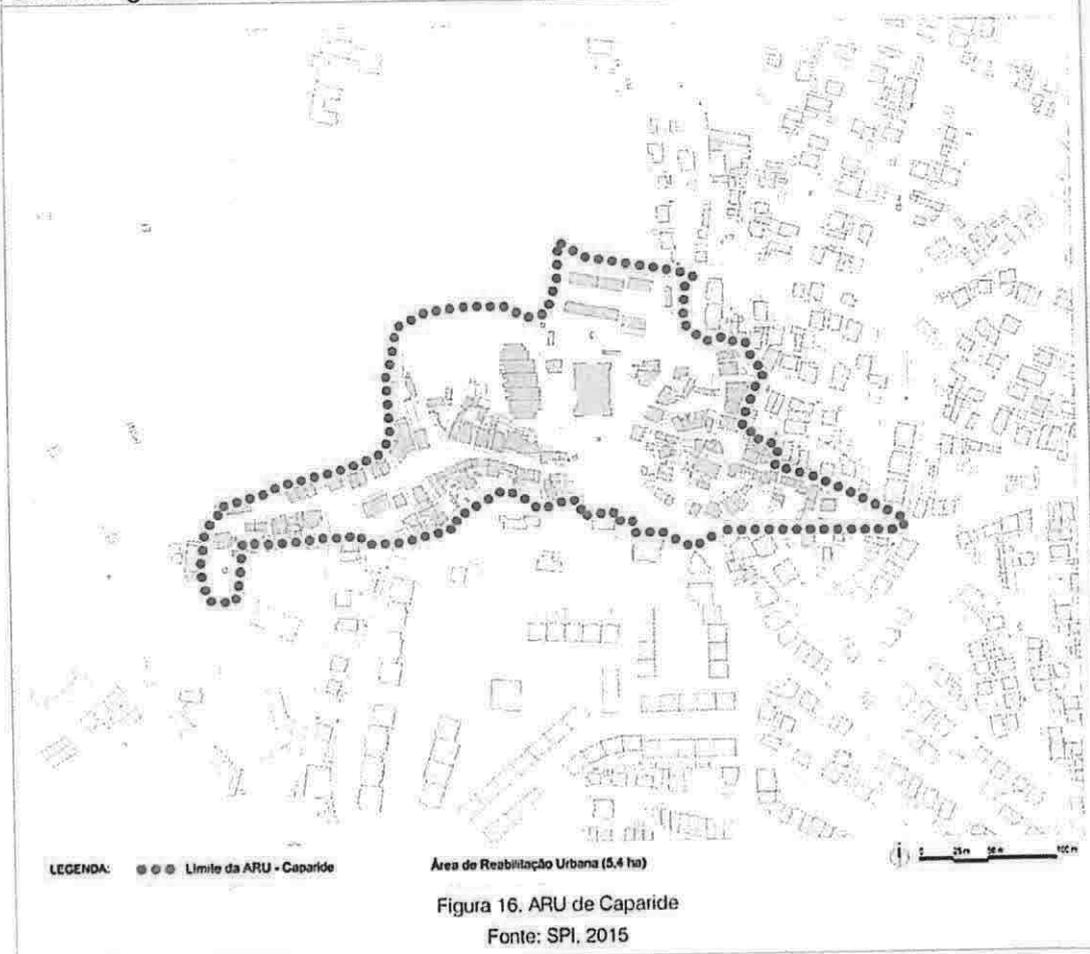
De génese rural, cuja identidade se perdeu, assistiu ao longo dos anos a um crescimento intenso e desordenado, coexistindo tipologias habitacionais diversificadas, bem como edifícios comerciais e de serviços, verificando-se uma baixa capitação de espaços verdes públicos.



Área de Reabilitação Urbana de Caparide

A ARU de Caparide pertence à freguesia de S. Domingos de Rana, tem uma área de 5ha e corresponde, na sua origem, a espaço rural, de grandes quintas, que ainda hoje se afirma, não obstante a crescente concentração populacional: a importância do parque de Caparide, da ligação ribeira das Marianas, ribeira de Carcavelos e ribeira da Lage é apontada como vital para a rede ecológica concelhia para a estrutura verde principal do concelho de Cascais.

Apresenta um casario confinante com a rede viária, de baixa volumetria e bastante degradado. Tem no seu interior, alguns serviços e uma coletividade, que lhe conferem alguma vivência urbana singular.



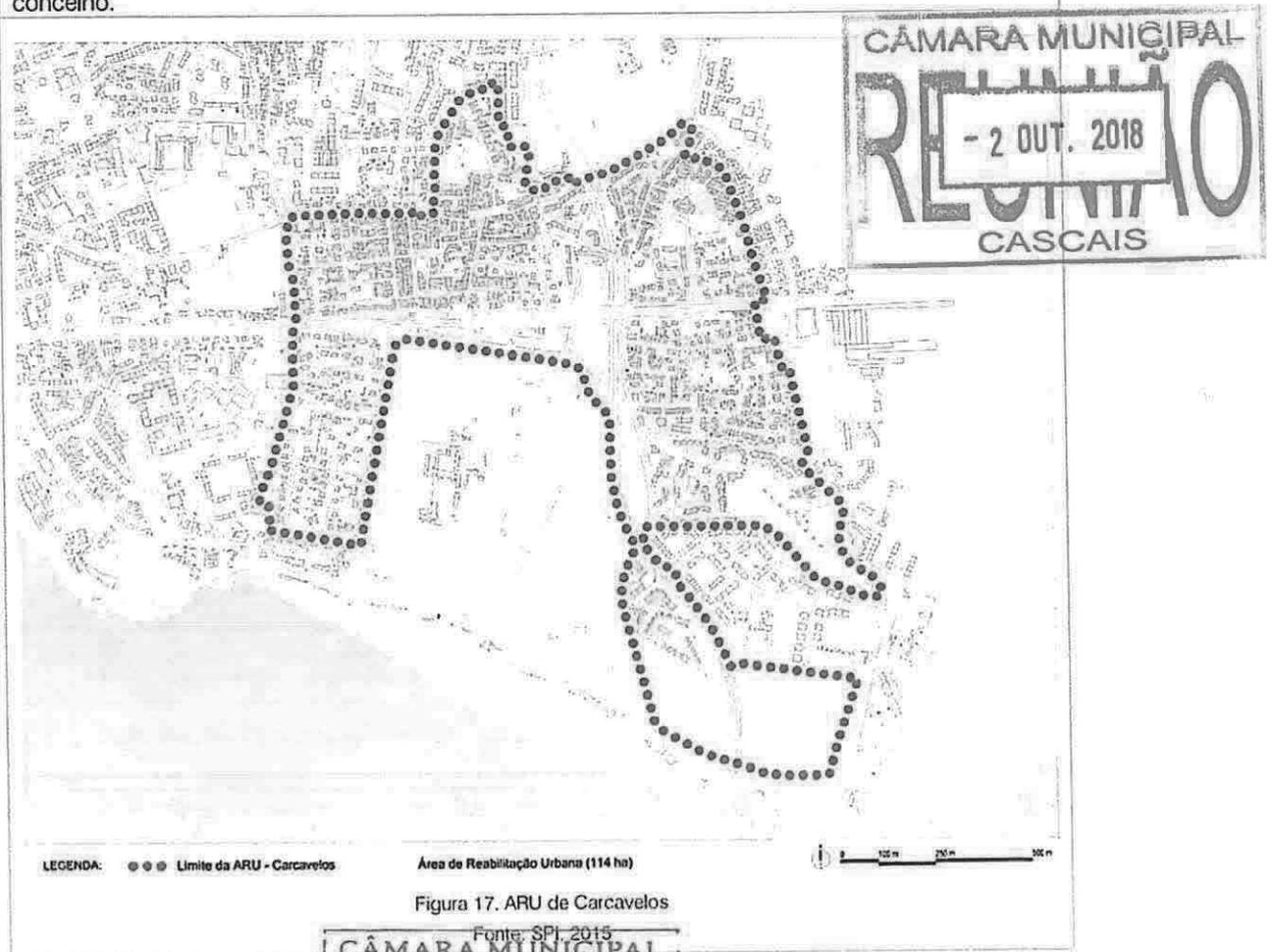
Área de Reabilitação Urbana de Carcavelos

A ARU de Carcavelos tem cerca de 114 ha e está localizada a Sul, junto ao litoral.

O conjunto das importantes estruturas militares defensivas existentes na costa, nomeadamente a linha de fuzilaria da Saíña, hoje praia de Carcavelos, e mais tarde a introdução da linha de caminho-de-ferro, viria a condicionar a implantação dos muros de algumas das mais importantes quintas. Em termos de edificado dispõe de um rico e vasto património histórico-cultural.

O comboio e a construção da marginal aproximou Carcavelos da capital e, com estes, novos desafios urbanísticos surgiram. Neste âmbito, o Plano de Urbanização da Costa de Sol veio a ter um papel importante na regulação da expansão urbana apresentando, nas suas áreas de maior expressão, uma rede de pracetas, impasses, pequenas alamedas de elevada qualidade, assentes numa ocupação de baixa densidade.

Atualmente, é nesta área que estão em curso importantes operações de investimento público e privado, trazendo dinâmicas sociais e económicas que extravasam em muito os limites do concelho.

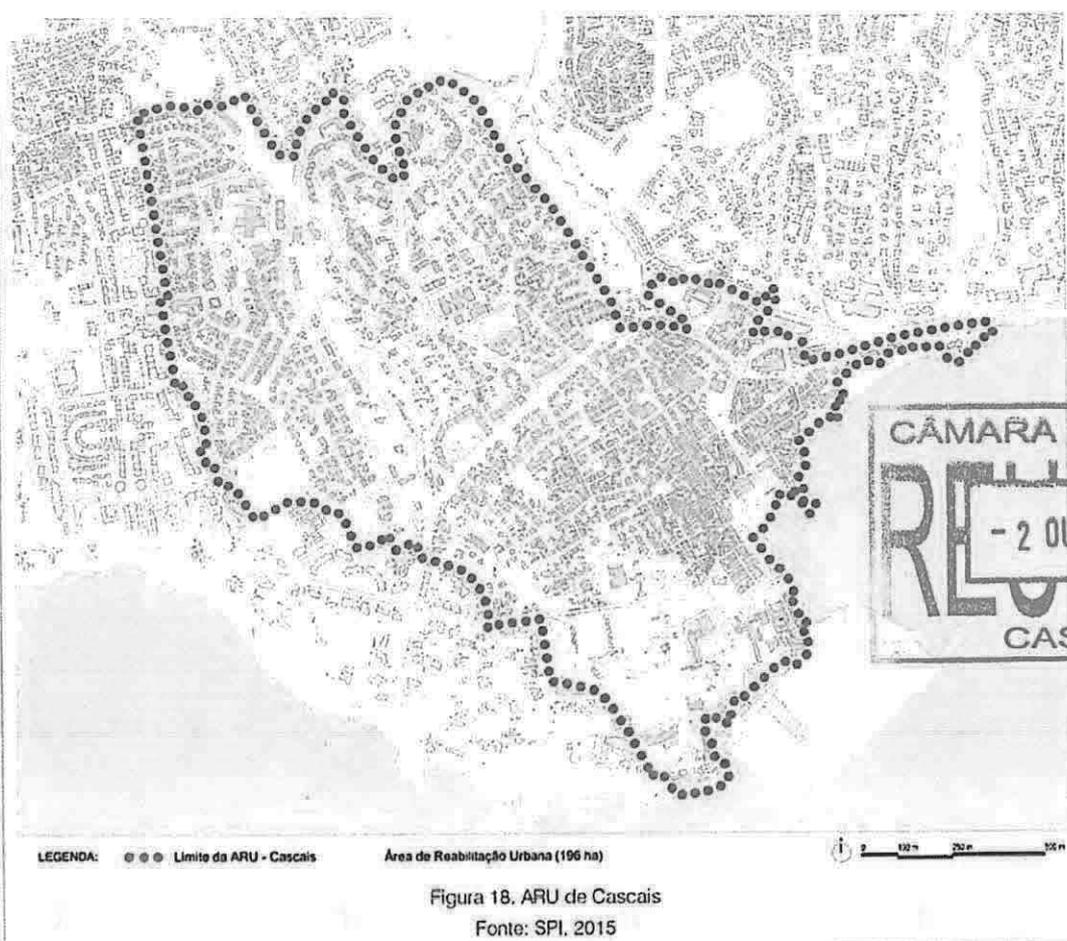


Área de Reabilitação Urbana de Cascais

A ARU de Cascais tem cerca de 196 ha e, de acordo com o censo de 2011, cerca de 35 409 habitantes.

Sede de Concelho, a histórica Vila, tem um longo passado, constituído por uma contínua evolução. De pequeno aglomerado piscatório, na sua fundação, Cascais tornou-se num importante destino de veraneio, possuindo uma importante vocação de espaço de acolhimento, norteando a sua atividade turística e cultural pelos critérios de qualidade exigidos pela sua população

O seu crescimento assentou na chegada do Caminho de Ferro à Vila e posteriormente com a Estrada Nacional 6 a fazer ligação a Lisboa, tronou-se no eixo fundamental do concelho, que, confirmando a sua expansão ao longo do litoral, lhe permitiu depois, tomar o interior.

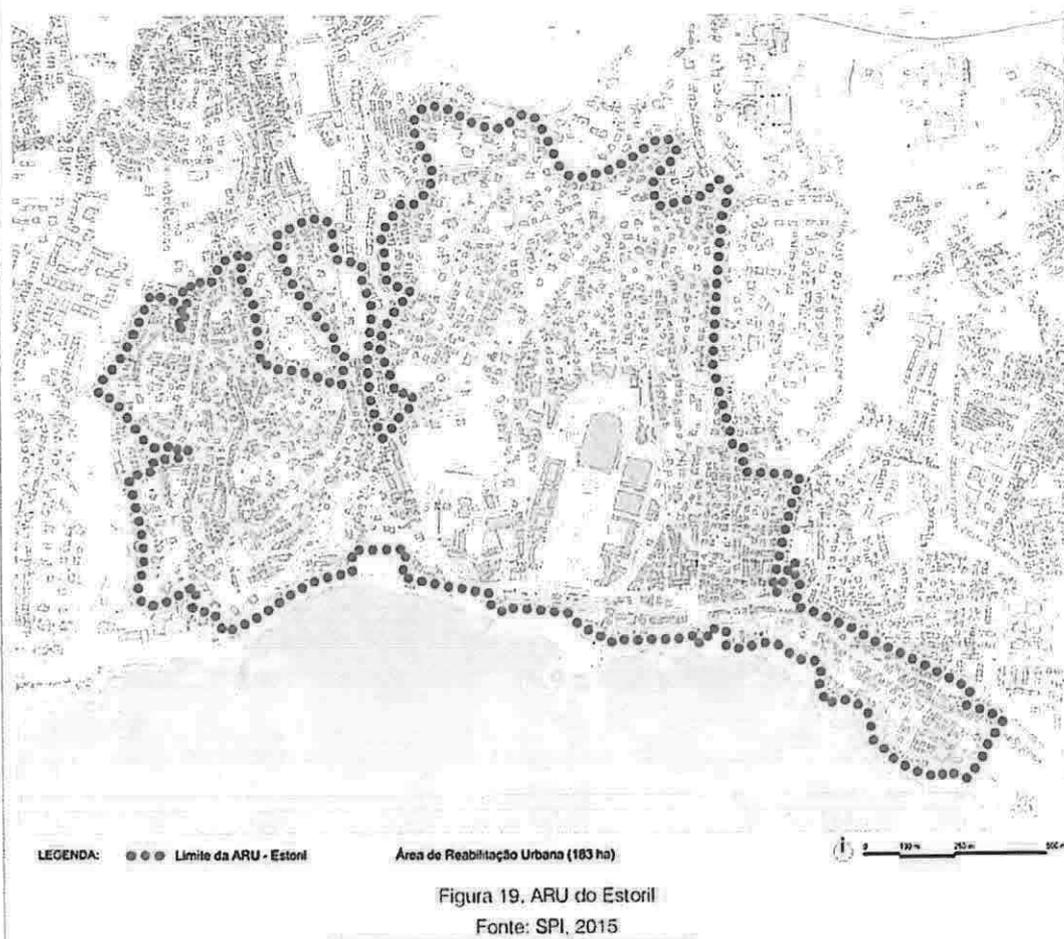


Área de Reabilitação Urbana do Estoril

A ARU do Estoril tem cerca de 183 ha.

Os anos 20 marcam o início de uma ocupação de índice elevado, tendo, em 1930 sido concluídas as duas obras de maior prestígio do Parque do Estoril: o Hotel Palácio e o Casino Estoril. A década de 30-40 foi também um espaço de afirmação da arquitetura modernista da época, sendo que Estoril constituiu um dos projetos urbanístico-arquitetónicos de carácter turístico mais importante da primeira metade de novecentos, transformando-se numa estância de veraneio.

Ainda hoje, graças às suas características naturais, apoiadas por fortes investimentos a nível de serviços e estabelecimentos turísticos de qualidade, o Estoril detém fama internacional como estação de Inverno, sendo procurada por pessoas de diversas nacionalidades. Com as diversas ocupações, o Estoril herdou uma riqueza cultural heterogénea, que se reconhece ainda hoje nas influências arquitetónicas, toponímicas, hábitos e costumes que constituem parte da vivência e quotidiano da Região.

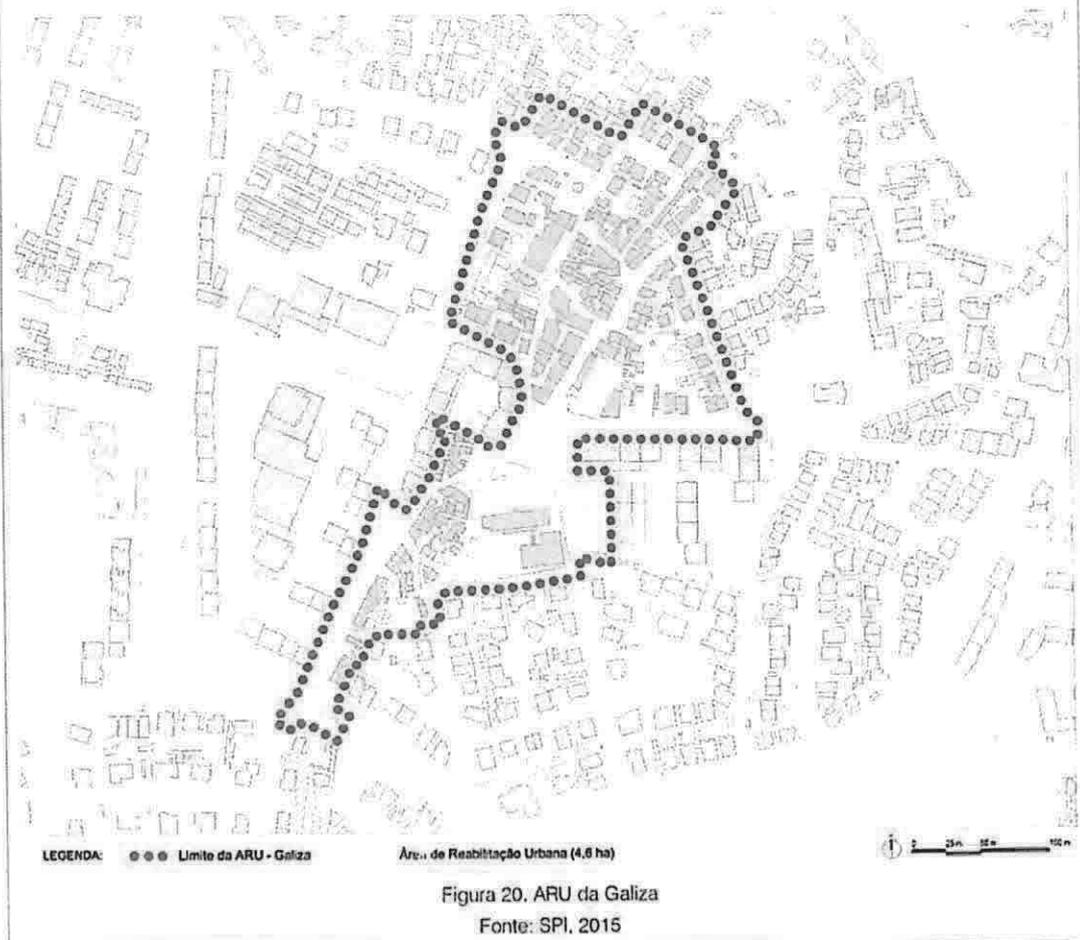


Área de Reabilitação Urbana da Galiza

A ARU da Galiza tem uma área 4,6 ha, pertencendo à freguesia de Cascais e Estoril.

Localiza-se na proximidade de uma estação ferroviária e de instalações escolares ao nível básico e secundário que movimentam milhares de alunos e pessoal a elas afeto.

A Galiza é ainda caracterizada por grande concentração populacional, com deslocações diárias da população, na maior parte dos casos para fora do concelho, dispendo também de apoio social prestado por centro recente pluridisciplinar pertencente à paróquia do Estoril, o qual presta também apoio a outras populações vizinhas da sua área de implantação.



Área de Reabilitação Urbana da Rebelva

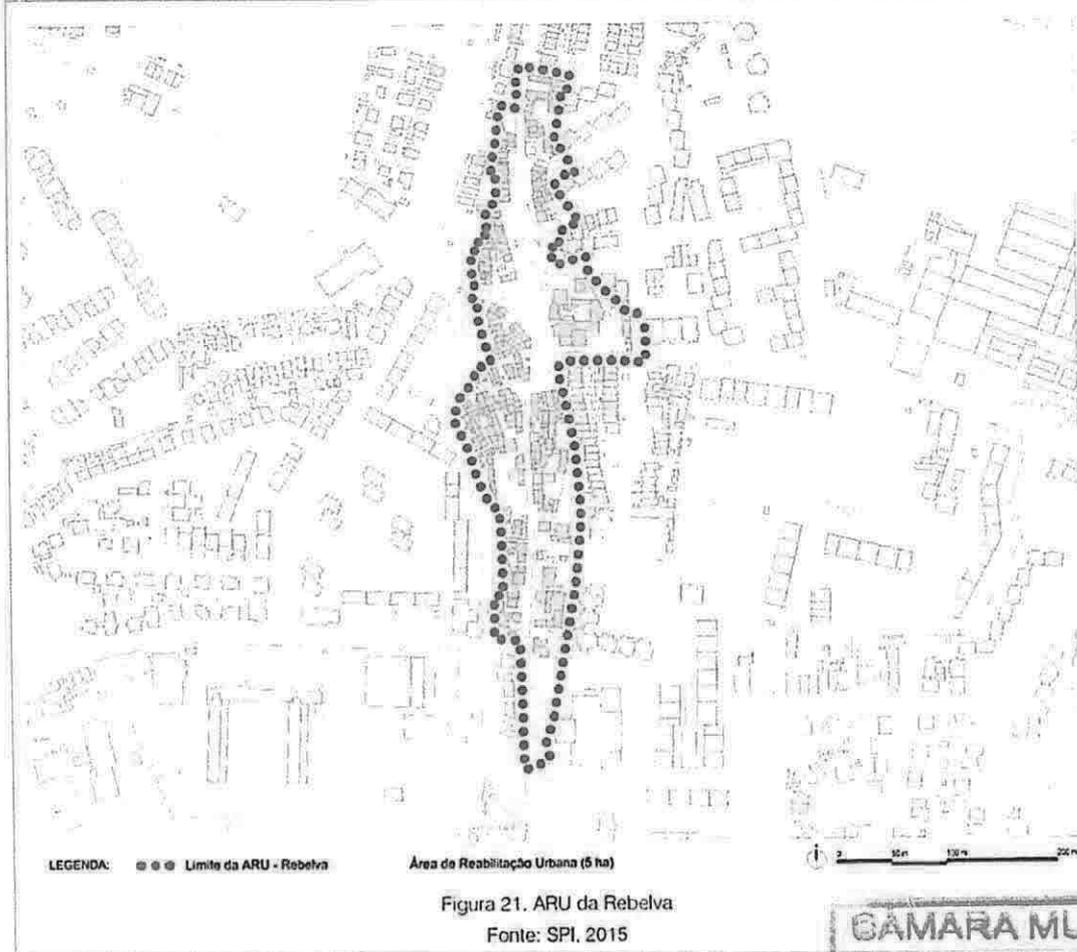
A ARU da Rebelva possui cerca de 5,0 ha e localiza-se a nascente do concelho e a Sul do limite da A5.

Apesar de não ser certo, admite-se que a rabalva ou água pesqueira desse nome à Rebelva, dada a sua proximidade do oceano.

Atualmente a Rebelva afirma-se como núcleo urbano de ligação entre S. Domingos de Rana e Carcavelos, formando um contínuo urbano de carácter compacto, estruturado ao longo de um eixo viário que se desenvolve no sentido Norte/Sul.

Apesar da desqualificação urbanística que se verifica, existem ainda diversos edifícios de interesse patrimonial que têm sabido resistir às convulsões resultantes do crescimento e pressão urbanística.

Com volumetrias variáveis entre 1 e 3 pisos, o piso térreo é sobretudo ocupado por comércio em particular pelas áreas da restauração, reforçando o carácter central deste núcleo urbano.

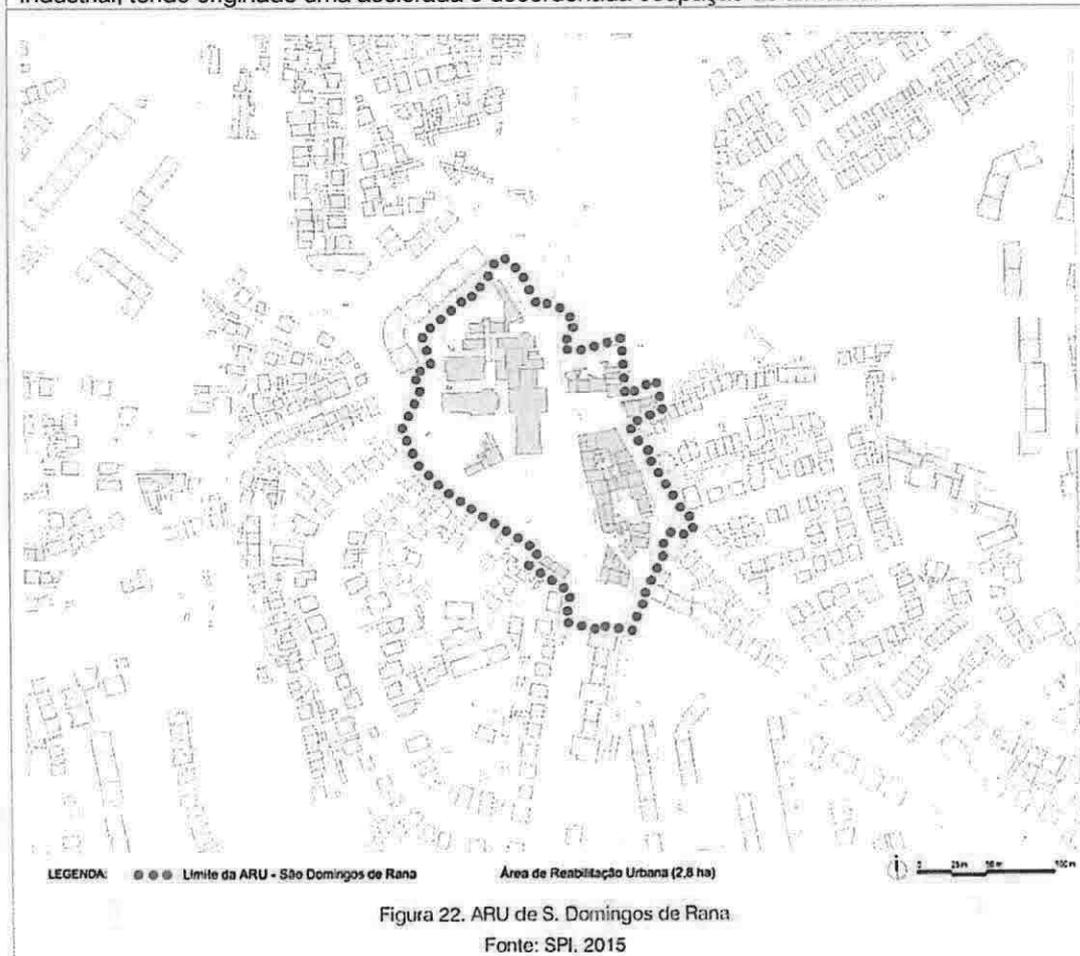


Área de Reabilitação Urbana de S. Domingos de Rana

A ARU de S. Domingos de Rana apresenta uma área de 2,8 ha. Apresentando 18 140 habitantes em 1970, 29 342 em 1981, 35 938 em 1991 e 43 991 em 2001, a freguesia de S. Domingos de Rana tem vindo a expandir-se demograficamente. De acordo com os Censos 2011, atingiu os 57 502 habitantes.

Possui uma origem remota: o povoamento da sua área geográfica encerra vestígios de diferentes períodos, desde o Paleolítico ao Medieval, passando pelo Neolítico/Calcolítico, Bronze/Ferro, Romano e Visigótico. As primeiras referências históricas do território datam da Idade Média. Esta área fez parte do concelho de Oeiras até 1838, quando passou a integrar o município de Cascais.

Há quatro décadas, o seu território era quase exclusivamente agrícola, predominando o cultivo do trigo, de milho, de produtos hortícolas e de vinha. Atualmente é a segunda área em concentração industrial, tendo originado uma acelerada e desordenada ocupação do território.



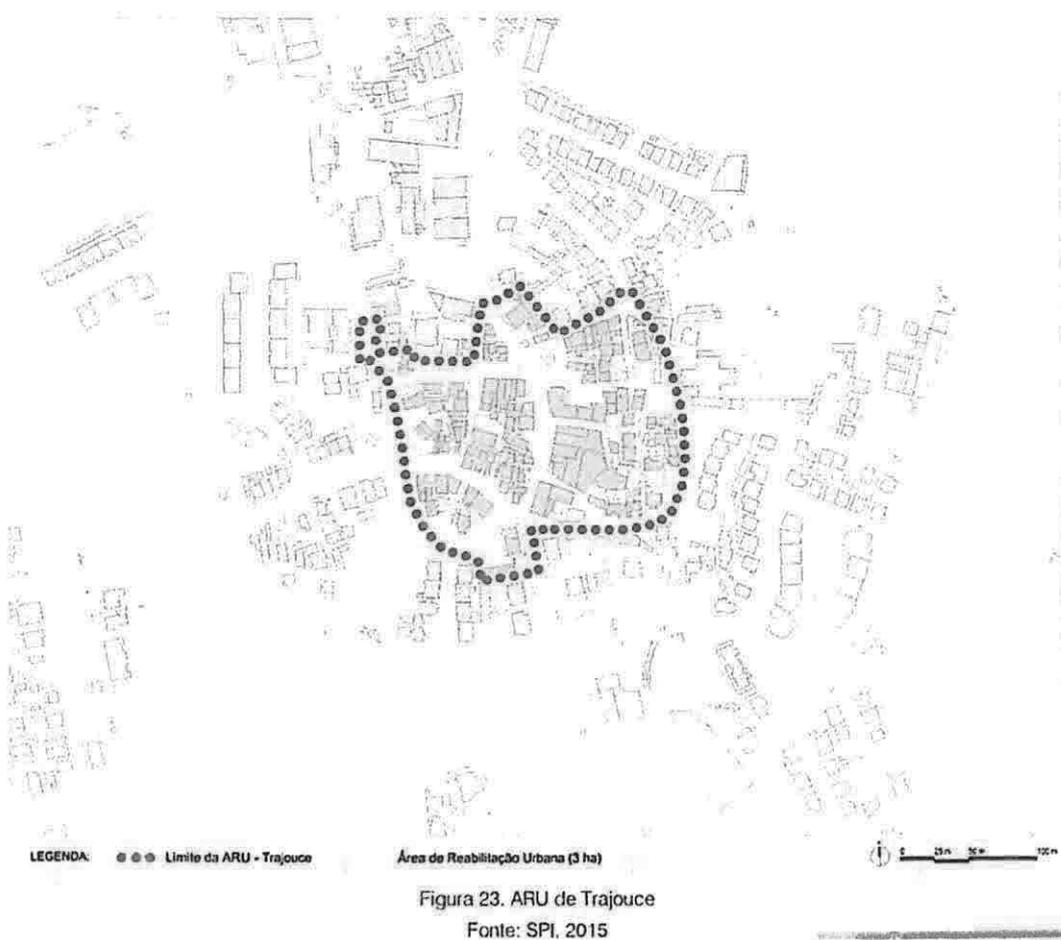
Área de Reabilitação Urbana de Trajouce

A ARU de Trajouce possui cerca de 3,0 ha, estando localizada na zona nascente junto ao limite Norte do concelho, pertencente à freguesia de S. Domingos de Rana.

Estruturada ao longo da N249-4, apresenta uma malha urbana consolidada, a qual reflete a evolução histórico-cultural onde ainda é possível identificar traços da ruralidade que a caracterizou.

A forte presença do setor industrial nos limites Norte e Sul e a pressão exercida pelo mesmo têm vindo alterar a expressão urbanística deste núcleo, com reflexos ao nível do tipo de alojamentos e atividades exercidas.

Com construções de volumetria variável entre 1 e 3 pisos, predomina no piso térreo a ocupação comercial, conferindo a este aglomerado o seu papel de centralidade e de apoio atividade industrial.



Fichas Síntese do PARU

PLANO DE AÇÃO DE REGENERAÇÃO URBANA
FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA

Município de Cascais

ÁREA A INTERVIR

ARU de Cascais - centro histórico / centro tradicional

TIPO DE INTERVENÇÃO

Edifícios

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

Reabilitação de edificações inseridas na ARU / apoio à reabilitação de edifícios privados

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

Privados

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO

PUBLICO

PRIVADO

TOTAL

VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO

0 €

90.000 €

90.000 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

ESTUDOS E PROJETOS

0 €

0 €

0 €

AÇÕES IMATERIAIS

0 €

0 €

0 €

FORMAÇÃO

0 €

0 €

0 €

EMPREITADAS

0 €

90.000 €

90.000 €

AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS

0 €

0 €

0 €

CERTIFICAÇÕES

0 €

0 €

0 €

TOTAIS

0 €

90.000 €

90.000 €

PLANO DE AÇÃO DE REGENERAÇÃO URBANA

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA

Município de Cascais

ÁREA A INTERVIR

ARU do Estoril - centro histórico / centro tradicional

TIPO DE INTERVENÇÃO

Edifícios

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

Reabilitação de edificações inseridas na ARU / apoio à reabilitação de edifícios privados

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

Privados

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	0 €	75.000 €	75.000 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
ESTUDOS E PROJETOS	0 €	0 €	0 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	0 €	75.000 €	75.000 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	0 €	75.000 €	75.000 €



PLANO DE AÇÃO DE REGENERAÇÃO URBANA

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA

Município de Cascais

ÁREA A INTERVIR

ARU de Carcavelos - centro histórica / centro tradicional

TIPO DE INTERVENÇÃO

Edifícios

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

Reabilitação de edificações inseridas na ARU / apoio à reabilitação de edifícios privados

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

Privados

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	0 €	45.000 €	45.000 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
ESTUDOS E PROJETOS	0 €	0 €	0 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	0 €	45.000 €	45.000 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	0 €	45.000 €	45.000 €



PLANO DE AÇÃO DE REGENERAÇÃO URBANA

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA

ÁREA A INTERVIR

TIPO DE INTERVENÇÃO	DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO
<input type="text" value="Edifícios"/>	<input type="text" value="Reabilitação de edificações inseridas na ARU / apoio à reabilitação de edifícios privados"/>
OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS	<input type="text" value="Privados"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	<input type="text" value="0 €"/>	<input type="text" value="15.000 €"/>	<input type="text" value="15.000 €"/>

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
<input type="text" value="ESTUDOS E PROJETOS"/>	<input type="text" value="0 €"/>	<input type="text" value="0 €"/>	<input type="text" value="0 €"/>
<input type="text" value="AÇÕES IMATERIAIS"/>	<input type="text" value="0 €"/>	<input type="text" value="0 €"/>	<input type="text" value="0 €"/>
<input type="text" value="FORMAÇÃO"/>	<input type="text" value="0 €"/>	<input type="text" value="0 €"/>	<input type="text" value="0 €"/>
<input type="text" value="EMPREITADAS"/>	<input type="text" value="0 €"/>	<input type="text" value="15.000 €"/>	<input type="text" value="15.000 €"/>
<input type="text" value="AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS"/>	<input type="text" value="0 €"/>	<input type="text" value="0 €"/>	<input type="text" value="0 €"/>
<input type="text" value="CERTIFICAÇÕES"/>	<input type="text" value="0 €"/>	<input type="text" value="0 €"/>	<input type="text" value="0 €"/>
TOTAIS	<input type="text" value="0 €"/>	<input type="text" value="15.000 €"/>	<input type="text" value="15.000 €"/>



PLANO DE AÇÃO DE REGENERAÇÃO URBANA

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA

Município de Cascais

ÁREA A INTERVIR

ARU de Trajouce - centro histórico / centro tradicional

TIPO DE INTERVENÇÃO

Edifícios

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

Reabilitação de edificações inseridas na ARU / apoio à reabilitação de edifícios privados

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

Privados

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	0 €	9.000 €	9.000 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
ESTUDOS E PROJETOS	0 €	0 €	0 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	0 €	9.000 €	9.000 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	0 €	9.000 €	9.000 €



PLANO DE AÇÃO DE REGENERAÇÃO URBANA

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA Município de Cascais

ÁREA A INTERVIR ARU de Alcoitão - centro histórico / centro tradicional

TIPO DE INTERVENÇÃO	DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO
Edifícios	Reabilitação de edificações inseridas na ARU / apoio à reabilitação de edifícios privados
OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS	Privados

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	0 €	12.000 €	12.000 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
ESTUDOS E PROJETOS	0 €	0 €	0 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	0 €	12.000 €	12.000 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	0 €	12.000 €	12.000 €



PLANO DE AÇÃO DE REGENERAÇÃO URBANA

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA

Município de Cascais

ÁREA A INTERVIR

ARU de Alvide - centro histórico / centro tradicional

TIPO DE INTERVENÇÃO

Edifícios

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

Reabilitação de edificações inseridas na ARU / apoio à reabilitação de edifícios privados

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

Privados

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	0 €	16.000 €	16.000 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
ESTUDOS E PROJETOS	0 €	0 €	0 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	0 €	16.000 €	16.000 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	0 €	16.000 €	16.000 €



PLANO DE AÇÃO DE REGENERAÇÃO URBANA

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA

Município de Cascais

ÁREA A INTERVIR

ARU da Galiza - centro histórico / centro tradicional

TIPO DE INTERVENÇÃO

Edifícios

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

Reabilitação de edificações inseridas na ARU / apoio à reabilitação de edifícios privados

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

Privados

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	0 €	10.500 €	10.500 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
ESTUDOS E PROJETOS	0 €	0 €	0 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	0 €	10.500 €	10.500 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	0 €	10.500 €	10.500 €



PLANO DE AÇÃO DE REGENERAÇÃO URBANA

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA

Município de Cascais

ÁREA A INTERVIR

ARU de Rebelva - centro histórico / centro tradicional

TIPO DE INTERVENÇÃO

Edifícios

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

Reabilitação de edificações inseridas na ARU / apoio à reabilitação de edifícios privados

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

Privados

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	0 €	22.500 €	22.500 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
ESTUDOS E PROJETOS	0 €	0 €	0 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	0 €	22.500 €	22.500 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	0 €	22.500 €	22.500 €



PLANO DE AÇÃO DE REGENERAÇÃO URBANA

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA Município de Cascais

ÁREA A INTERVIR *ARU de S. Domingos de Rana - centro histórico / centro tradicional*

TIPO DE INTERVENÇÃO **DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO**

Edifícios Reabilitação de edificações inseridas na ARU / apoio à reabilitação de edifícios privados

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS Privados

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	0 €	10.500 €	10.500 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
ESTUDOS E PROJETOS	0 €	0 €	0 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	0 €	10.500 €	10.500 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	0 €	10.500 €	10.500 €



PLANO DE AÇÃO DE REGENERAÇÃO URBANA

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA

Município de Cascais

ÁREA A INTERVIR

ARU de Cascais - centro histórico / centro tradicional

TIPO DE INTERVENÇÃO

Espaço Público

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

Reabilitação de espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado da Vila de Cascais

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

Câmara Municipal de Cascais

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	510.949 €	0 €	510.949 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
ESTUDOS E PROJETOS	25.547 €	0 €	25.547 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	485.402 €	0 €	485.402 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	510.949 €	0 €	510.949 €



PLANO DE AÇÃO DE REGENERAÇÃO URBANA

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA

Município de Cascais

ÁREA A INTERVIR

ARU do Estoril - centro histórico / centro tradicional

TIPO DE INTERVENÇÃO

Espaço Público

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

Reabilitação de espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado do Estoril

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

Câmara Municipal de Cascais

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	425.791 €	0 €	425.791 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
ESTUDOS E PROJETOS	21.290 €	0 €	21.290 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	404.501 €	0 €	404.501 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	425.791 €	0 €	425.791 €



PLANO DE AÇÃO DE REGENERAÇÃO URBANA

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA

Município de Cascais

ÁREA A INTERVIR

ARU de Carcavelos - centro histórico / centro tradicional

TIPO DE INTERVENÇÃO

Espaço Público

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

Reabilitação de espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado de Carcavelos

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

Câmara Municipal de Cascais

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	255.475 €	0 €	255.475 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
ESTUDOS E PROJETOS	12.774 €	0 €	12.774 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	242.701 €	0 €	242.701 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	255.475 €	0 €	255.475 €



PLANO DE AÇÃO DE REGENERAÇÃO URBANA

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA

Município de Cascais

ÁREA A INTERVIR

ARU de Caparide - centro histórico / centro tradicional

TIPO DE INTERVENÇÃO

Espaço Público

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

Reabilitação de espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado de Caparide

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

Câmara Municipal de Cascais

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	85.158 €	0 €	85.158 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
ESTUDOS E PROJETOS	4.258 €	0 €	4.258 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	80.900 €	0 €	80.900 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	85.158 €	0 €	85.158 €



PLANO DE AÇÃO DE REGENERAÇÃO URBANA

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA

Município de Cascais

ÁREA A INTERVIR

ARU da Abóboda - centro histórico / centro tradicional

TIPO DE INTERVENÇÃO

Espaço Público

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

Reabilitação de espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado da Abóboda

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

Câmara Municipal de Cascais

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	85.158 €	0 €	85.158 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
ESTUDOS E PROJETOS	4.258 €	0 €	4.258 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	80.900 €	0 €	80.900 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	85.158 €	0 €	85.158 €



PLANO DE AÇÃO DE REGENERAÇÃO URBANA

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA

Município de Cascais

ÁREA A INTERVIR

ARU de Trejouce - centro histórico / centro tradicional

TIPO DE INTERVENÇÃO

Espaço Público

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

Reabilitação de espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado de Trejouce

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

Câmara Municipal de Cascais

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	51.095 €	0 €	51.095 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
ESTUDOS E PROJETOS	2.555 €	0 €	2.555 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	48.540 €	0 €	48.540 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	51.095 €	0 €	51.095 €



PLANO DE AÇÃO DE REGENERAÇÃO URBANA

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA

Município de Cascais

ÁREA A INTERVIR

ARU de Alcabideche - centro histórico / centro tradicional

TIPO DE INTERVENÇÃO

Espaço Público

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

Reabilitação de espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado de Alcabideche

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

Câmara Municipal de Cascais

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	102.190 €	0 €	102.190 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
ESTUDOS E PROJETOS	5.109 €	0 €	5.109 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	97.080 €	0 €	97.080 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	102.190 €	0 €	102.190 €



PLANO DE AÇÃO DE REGENERAÇÃO URBANA

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA

Município de Cascais

ÁREA A INTERVIR

ARU de Alcoitão - centro histórico / centro tradicional

TIPO DE INTERVENÇÃO

Espaço Público

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

Reabilitação de espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado de Alcoitão

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

Câmara Municipal de Cascais

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	68.127 €	0 €	68.127 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
ESTUDOS E PROJETOS	3.406 €	0 €	3.406 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	64.720 €	0 €	64.720 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	68.127 €	0 €	68.127 €



PLANO DE AÇÃO DE REGENERAÇÃO URBANA

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA

Município de Cascais

ÁREA A INTERVIR

ARU de Alvide - centro histórico / centro tradicional

TIPO DE INTERVENÇÃO

Espaço Público

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

Reabilitação de espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado de Alvide

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

Câmara Municipal de Cascais

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	68.127 €	0 €	68.127 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
ESTUDOS E PROJETOS	3.406 €	0 €	3.406 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	64.720 €	0 €	64.720 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	68.127 €	0 €	68.127 €



PLANO DE AÇÃO DE REGENERAÇÃO URBANA

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA Município de Cascais

ÁREA A INTERVIR *ARU da Galiza - centro histórico / centro tradicional*

TIPO DE INTERVENÇÃO	DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO
Espaço Público	Reabilitação de espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado da Galiza

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

Câmara Municipal de Cascais

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	59.611 €	0 €	59.611 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO			
ESTUDOS E PROJETOS	2.981 €	0 €	2.981 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	56.630 €	0 €	56.630 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	59.611 €	0 €	59.611 €



PLANO DE AÇÃO DE REGENERAÇÃO URBANA

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA Município de Cascais

ÁREA A INTERVIR ARU de Rebelva - centro histórico / centro tradicional

TIPO DE INTERVENÇÃO	DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO
Espaço Público	Reabilitação de espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado de Rebelva
OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS	Câmara Municipal de Cascais

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	127.737 €	0 €	127.737 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
ESTUDOS E PROJETOS	6.387 €	0 €	6.387 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	121.350 €	0 €	121.350 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	127.737 €	0 €	127.737 €



PLANO DE AÇÃO DE REGENERAÇÃO URBANA

FICHA DE CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO PROPOSTA

AUTORIDADE URBANA Município de Cascais

ÁREA A INTERVIR ARU de S. Domingos de Rana - centro histórico / centro tradicional

TIPO DE INTERVENÇÃO	DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO
Espaço Público	Reabilitação de espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado de S. D. de Rana
OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS	Câmara Municipal de Cascais

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	59.611 €	0 €	59.611 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
ESTUDOS E PROJETOS	2.981 €	0 €	2.981 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	56.630 €	0 €	56.630 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	59.611 €	0 €	59.611 €



Peças desenhadas



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