



<http://portugalfotografiaaerea.blogspot.pt/>

CASCAIS

Setembro 2015

Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano

CASCAIS

Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano



UNIÃO EUROPEIA
Fundo Europeu de
Desenvolvimento Regional

Com o apoio da



Sociedade Portuguesa de Inovação

FICHA TÉCNICA**Câmara Municipal de Cascais**

Pelouro do Planeamento do Território

Direção do PEDU

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

Co-Direção do PEDU

Nuno Piteira Lopes, Dr. – Vereador do Pelouro Financeiro

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

Coordenação Geral / Responsável Técnico da Operação

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

Coordenação Equipa Técnica

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

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

Rui Espírito Santo, Arq. – GAPG/DPC

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 – DORTRute Ramalho, Arq.^a - DORTSara Dias, Eng.^a – GAPGSusana Grácio, Dr.^a – DORTTeresa 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/DMCCTeresa Varandas, Dr.^a – Diretora Departamento, DFP/DMAG**Consultora Externa**

SPI- Sociedade Portuguesa de Inovação

ÍNDICE

INTRODUÇÃO	7
1. DIAGNÓSTICO	8
1.1 Situação atual do território - caracterização sociofuncional	8
1.2 Principais problemas e prioridades	25
1.3 Análise SWOT	27
1.3.1 Principais Oportunidades.....	27
1.3.2 Principais Ameaças.....	27
1.3.3 Principais Pontos Fortes	28
1.3.4 Principais Pontos Fracos	29
2. OBJETIVOS E DEFINIÇÃO DA ESTRATÉGIA.....	31
2.1 Objetivos e definição da estratégia.....	31
2.2 Alinhamento com as estratégias e instrumentos municipais e supramunicipais.....	37
3. IDENTIFICAÇÃO DAS PRIORIDADES DE INVESTIMENTO.....	51
3.1 Prioridades de investimento a acionar.....	51
3.2 Total de investimento por prioridade de investimento	54
3.3 Total de investimento por fundo	54
4. COMPONENTES DOS PLANOS DE AÇÃO APLICÁVEIS	55
4.1 Componentes do Plano de Ação para a Mobilidade Urbana Sustentável.....	55
4.1.1 Diagnóstico.....	55
4.1.2 Objetivos e definição da estratégia.....	80
4.1.3 Identificação dos investimentos a desenvolver.....	98
4.2 Componentes do Plano de Ação de Regeneração Urbana	100
4.2.1 Objetivos estratégicos	100
4.2.2 Planta de delimitação territorial do perímetro em que se pretende intervir.....	107
4.2.3 Modelo habitacional.....	110
4.2.4 Modelo económico	123
4.2.5 Regras e critérios de proteção do património arquitetónico e arqueológico.....	127
4.2.6 Identificação indicativa dos investimentos a desenvolver.....	132
4.3 Componentes do Plano de Ação Integrado para as Comunidades Desfavorecidas	134
4.3.1 Identificação da(s) comunidade(s) desfavorecida(s) em que se pretende atuar	134
4.3.2 Delimitação da área territorial a interencionar	138
4.3.3 Identificação das necessidades encontradas e definição da estratégia de intervenção para resposta às mesmas	148
4.3.4 Identificação indicativa dos investimentos, estimativa do investimento público a realizar, realizações e resultados esperados	155
5. RESULTADOS ESPERADOS, FATORES CRÍTICOS DE SUCESSO E INTERDEPENDÊNCIAS	158
5.1 Resultados esperados	158
5.1.1 Investimentos, ações, resultados e metas.....	158
5.1.2 Realização.....	160
5.2 Fatores críticos de sucesso e interdependências	163

6. MODELO DE GOVERNAÇÃO	166
6.1 Modelo de gestão e organização que assegurem a prossecução do Plano com eficácia e eficiência, incluindo descrição da equipa técnica	166
6.2 Mecanismos de acompanhamento e avaliação	169
6.3 Envolvimento e responsabilidades dos parceiros	171
7. QUADRO DE INVESTIMENTOS	173
8. ANEXOS	176
8.1 Fichas Síntese do PAMUS	177
8.2 Fichas Síntese das ARU	178
8.3 Fichas Síntese do PARU	190
8.4 Fichas Síntese do PAICD	191
8.5 Peças desenhadas	192

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1. Relação entre os eixos estratégicos e medidas estabelecidas na Estratégia “Cidades Sustentáveis 2020” e os eixos e medidas adotadas na Estratégia de Desenvolvimento Urbano do concelho de Cascais	40
Tabela 2. Relação entre as prioridades estratégicas estabelecidas na EIDT-AML e os eixos e medidas adotadas na Estratégia de Desenvolvimento Urbano do concelho de Cascais	42
Tabela 3. Relação entre as prioridades estratégicas estabelecidas no PROT-AML e os eixos e medidas adotadas na Estratégia de Desenvolvimento Urbano do concelho de Cascais	44
Tabela 4. Relação entre os eixos estratégicos e objetivos estabelecidos no PDM e os eixos e medidas adotadas na Estratégia de Desenvolvimento Urbano do concelho de Cascais	47
Tabela 5. Total de investimento por prioridade de investimento	54
Tabela 6. Total de investimento por fundo	54
Tabela 7. Quadro de investimentos PAMUS	98
Tabela 8. Resultados esperados PAMUS	99
Tabela 9. Taxa de ocupação dos alojamentos clássicos familiares em 2001 e 2011	116
Tabela 10. Evolução da população residente ao nível das áreas de reabilitação urbana do concelho de Cascais	118
Tabela 11. Evolução da população residente ao nível das áreas de reabilitação urbana do concelho de Cascais	118
Tabela 12. Taxa de ocupação dos alojamentos clássicos familiares em 2001 e 2011	119
Tabela 13. Número de alojamentos clássicos à data dos Censos de 2011 por área dos fogos	120
Tabela 14. Percentagem de alojamentos clássicos arrendados à data dos Censos de 2011	120
Tabela 15. Quadro de investimentos PARU	133
Tabela 16. Resultados esperados PARU	133
Tabela 17. Classificação das Comunidades Desfavorecidas a intervencionar no PEDU de Cascais de acordo com o Aviso EIDT-99-2015-03	137
Tabela 18. Quadro de investimentos PAICD	156
Tabela 19. Resultados esperados PAICD	157
Tabela 20. Indicadores e metas do PEDU	159
Tabela 21. Quadro de investimentos Final	174

ÍNDICE DE FIGURAS

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

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

Figura 39. Edifícios concluídos (N.º) na região Grande Lisboa (NUT III) e no concelho de Cascais entre 1995 e 2014.....	113
Figura 40. Tipo de obra concluída no concelho de Cascais entre 1995 e 2014 (% do total de edifícios)	114
Figura 41. Destino dos edifícios no concelho de Cascais entre 1995 e 2014 (% do total de edifícios).....	115
Figura 42. Taxa de ocupação de alojamentos familiares clássicos por finalidade da ocupação e por freguesia (%), 2011	116
Figura 43 - Taxa de ocupação de alojamentos familiares clássicos por finalidade da ocupação e por freguesia (%), 2001	117
Figura 44. Pilares e desafios do modelo de habitação (Estratégia Nacional para a Habitação).....	123
Figura 45. Pilares e desafios do modelo económico para as ARU do concelho de Cascais.....	127
Figura 46. Património arquitetónico e arqueológico integrado nas ARU de Cascais	129
Figura 47. Representação espacial dos bairros a intervir no concelho de Cascais no âmbito do PAICD	138
Figura 48. Estado de conservação das fachadas do Bairro da Torre	139
Figura 49. Delimitação territorial do Bairro da Torre e Cruz da Guia	140
Figura 50. Estado de conservação das fachadas do Bairro da Madorna	141
Figura 51. Delimitação territorial do Bairro da Madorna	142
Figura 52. Delimitação territorial do Bairro da Galiza e Liberdade.....	144
Figura 53. Delimitação territorial do Bairro Calouste Gulbenkian / Cruz Vermelha.....	146
Figura 54. Delimitação territorial do Bairro das Faceiras	148
Figura 55. Planta de localização das ações do PAICD.....	154
Figura 56. Quadro de interdependências do PEDU de Cascais	165
Figura 57. Modelo de gestão e governação do PEDU de Cascais	166
Figura 58. Planta de delimitação dos investimentos do PEDU de Cascais.....	175
Figura 59. ARU da Abóboda.....	178
Figura 60. ARU de Alcabideche.....	179
Figura 61. ARU de Alcoitão.....	180
Figura 62. ARU de Alvide.....	181
Figura 63. ARU de Caparide	182
Figura 64. ARU de Carcavelos.....	183
Figura 65. ARU de Cascais.....	184
Figura 66. ARU do Estoril.....	185
Figura 67. ARU da Galiza.....	186
Figura 68. ARU da Rebelva.....	187
Figura 69. ARU de S. Domingos de Rana.....	188
Figura 70. ARU de Trajouce.....	189

ÍNDICE DE PEÇAS DESENHADAS

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

INTRODUÇÃO

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

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

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

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

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

1. DIAGNÓSTICO

1.1 Situação atual do território - caracterização sociofuncional

Enquadramento Territorial

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



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

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

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

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

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

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

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

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

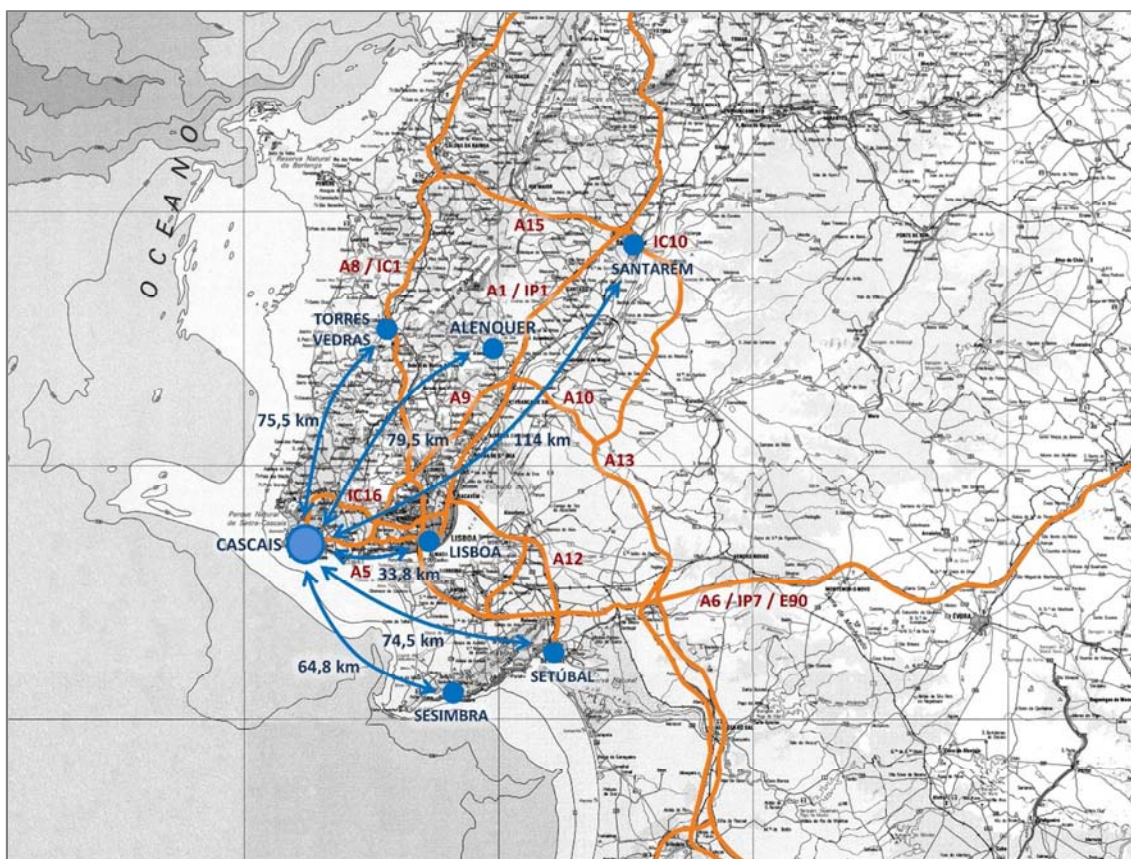


Figura 2. Distâncias aos principais centros urbanos localizados na envolvente ao concelho de Cascais
Fonte: SPI, 2015

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

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

Breve Enquadramento Socioeconómico

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

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

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

Fonte: INE, Recenseamento da População e Habitação

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

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

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

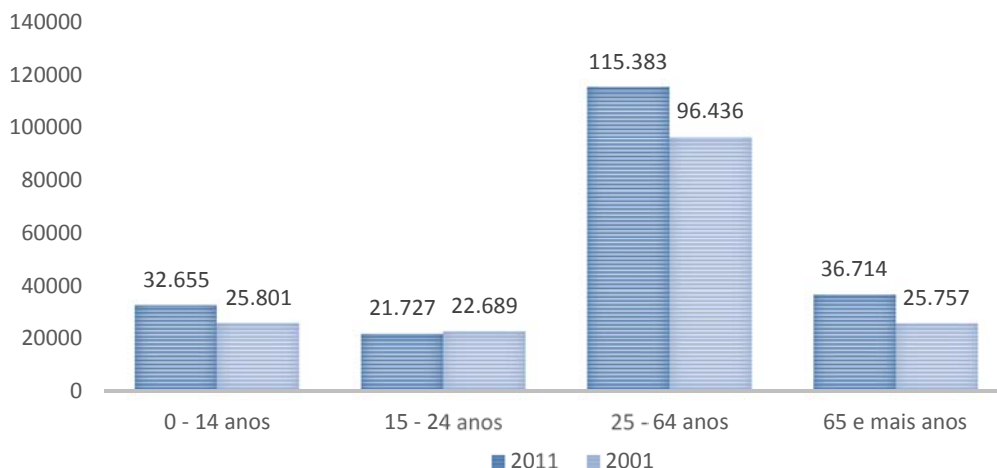


Figura 4. Evolução da população residente do município de Cascais entre 2001 a 2011.
Fonte: Censos 2011. Resultados definitivos: Portugal. Quadros Resumo

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

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

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

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

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

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

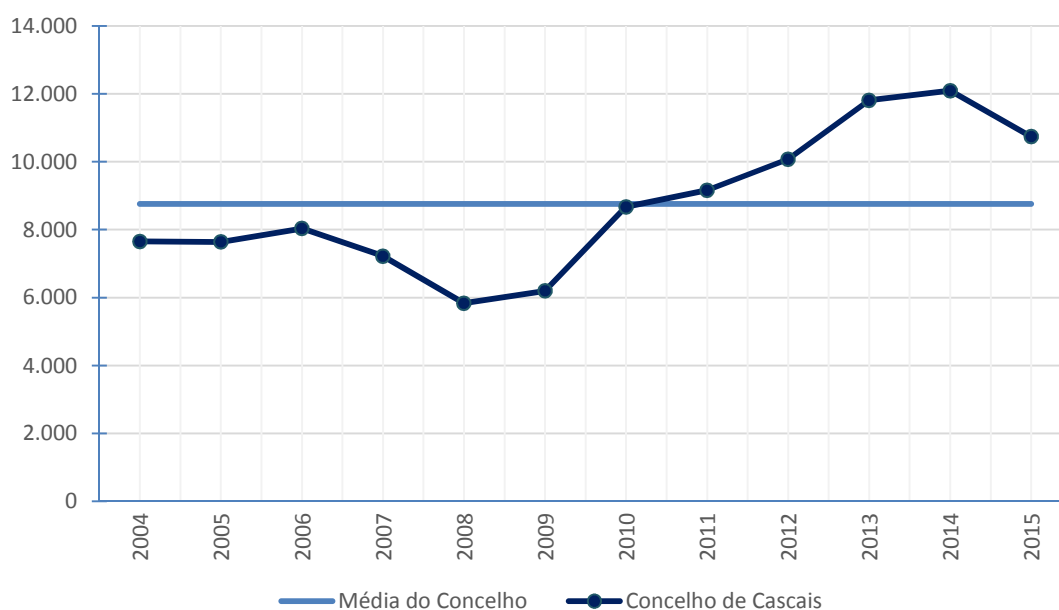


Figura 6. Evolução da população desempregada inscrita nos Centros de Emprego do concelho de Cascais a Janeiro de cada ano, série de dados 2004 a 2015

Fonte: Instituto de Emprego e Formação Profissional, Estatísticas Mensais por Concelho <https://www.iefp.pt/estatisticas>

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

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

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

Unidade Territorial	IpC
Portugal	100
NUT III Grande Lisboa	142,41
Amadora	105,74
Cascais	132,01
Lisboa	216,88
Loures	102,38
Mafra	101,63
Odivelas	91,94
Oeiras	193,7
Sintra	101,25
Vila Franca de Xira	100,85

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

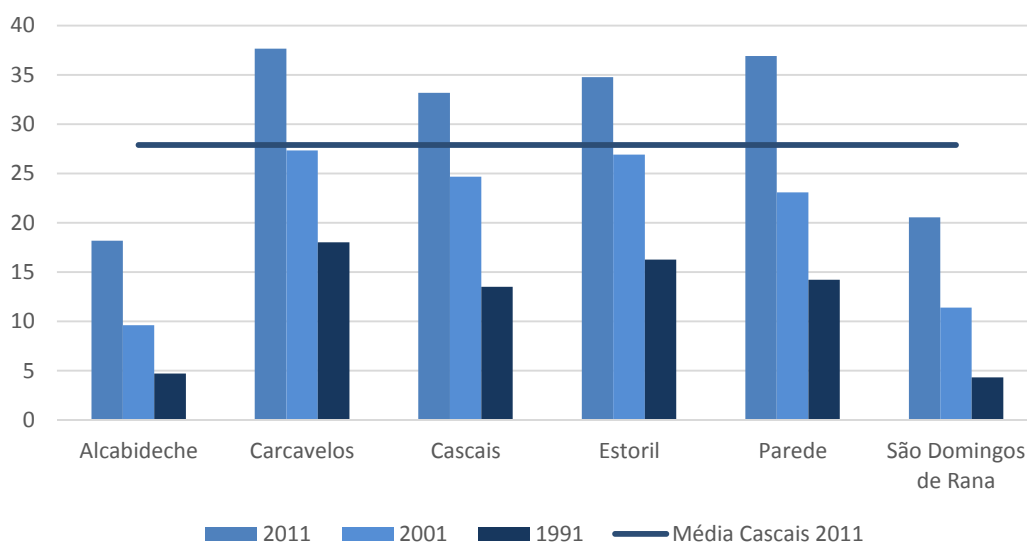


Figura 11. Proporção da população residente com ensino superior completo (%) por Local de residência (à data dos Censos 2001 e 2011) e Sexo; Decenal
Fonte: INE, Recenseamento da População e Habitação

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

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

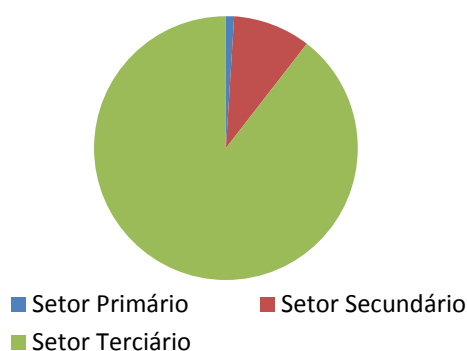
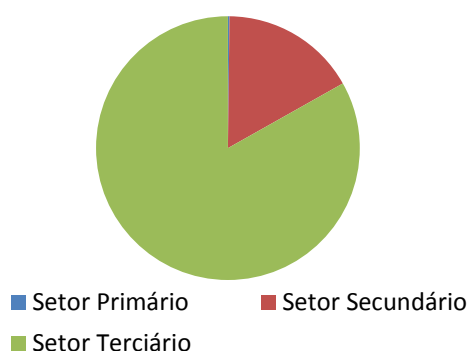
Figura 12. Proporção da população residente, em 2011, com pelo menos o ensino secundário completo (%)
Fonte: INE, Recenseamento da População e Habitação

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

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

Valor Acrescentado Bruto no Concelho

Número de empresas existentes no Concelho



Volume de negócio das empresas no Concelho

População empregada no Concelho

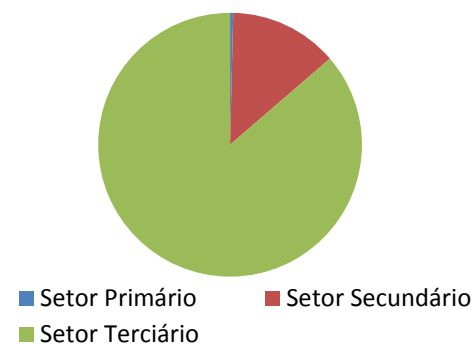
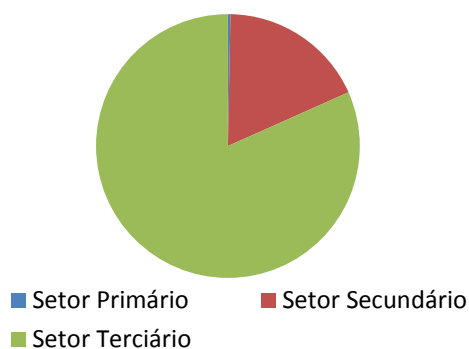


Figura 13. Dados gerais para o concelho por setor de atividade: n.º de empresas existentes, volume de negócios das empresas, valor acrescentado bruto (VAB) e população empregada.
Fonte: INE, Sistema de Contas Integradas das Empresas (SCIE) 2012

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

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

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

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

Diagnóstico da habitação social de promoção municipal

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

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

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

Fonte: Atlas de Habitação de Cascais, 2013

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

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

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

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

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

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

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

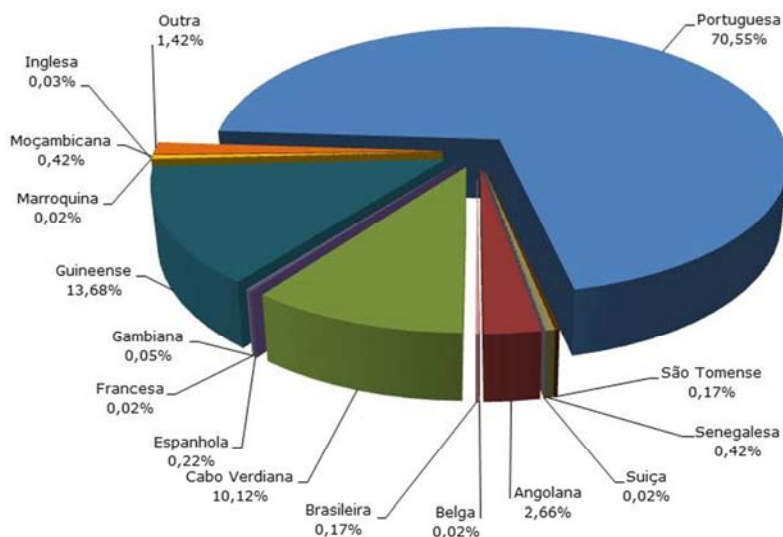


Figura 15. Número total de residentes dos bairros sociais de promoção municipal do concelho de Cascais por nacionalidade

Fonte: Atlas de Habitação de Cascais, 2013

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

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

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

Aproximação às problemáticas de intervenção

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

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

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

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

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

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

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

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

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

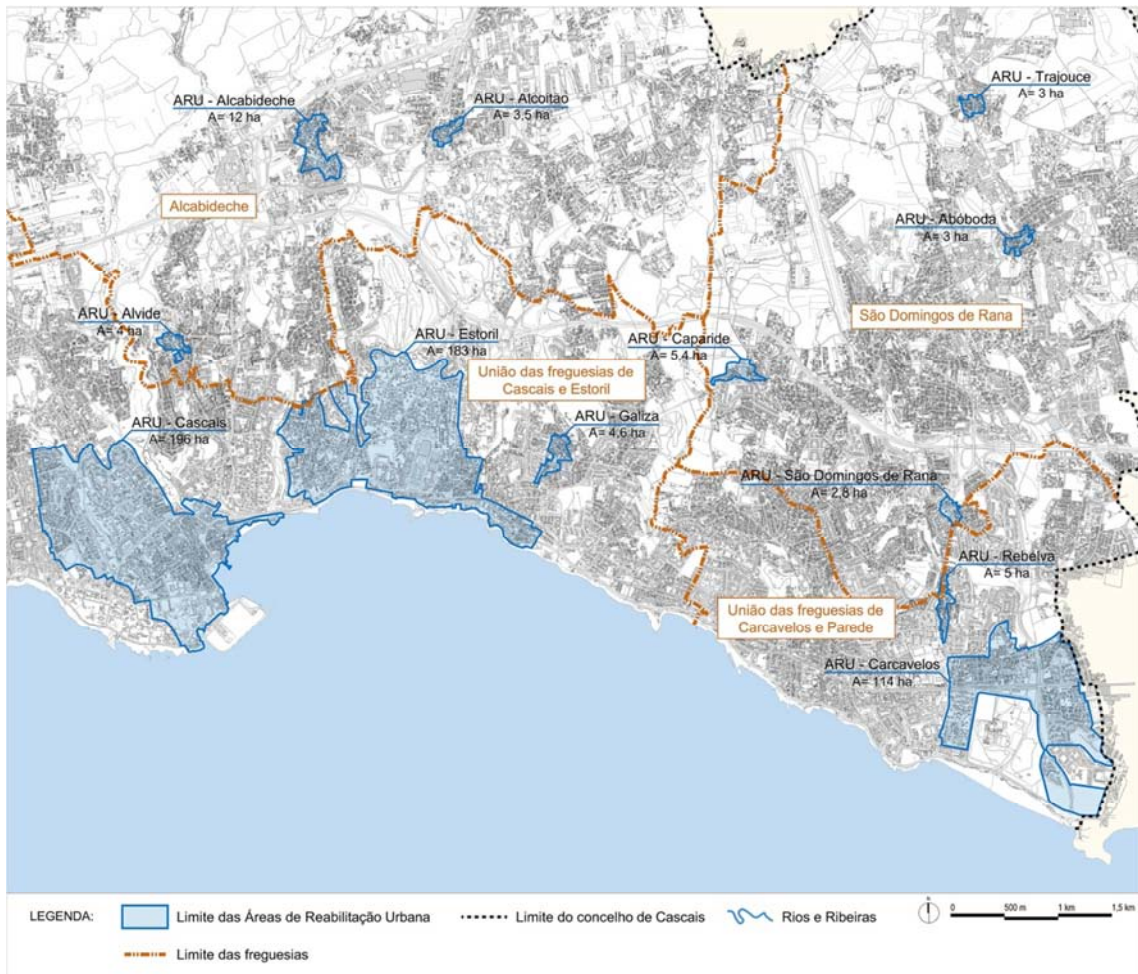


Figura 16. Localização das 12 ARU incluídas no PARU
Fonte: SPI, 2015

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

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

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

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

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

1.2 Principais problemas e prioridades

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

Ao nível dos problemas, identificam-se:

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

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

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

Ao nível das prioridades, identificam-se:

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

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

1.3 Análise SWOT

1.3.1 Principais Oportunidades

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

1.3.2 Principais Ameaças

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

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

1.3.3 Principais Pontos Fortes

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

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

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

1.3.4 Principais Pontos Fracos

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

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

2. OBJETIVOS E DEFINIÇÃO DA ESTRATÉGIA

2.1 Objetivos e definição da estratégia

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

Neste contexto assume-se a seguinte visão estratégica:

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

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



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

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



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

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



EIXO 3. REGENERAÇÃO FÍSICA E SOCIAL DAS COMUNIDADES DESFAVORECIDAS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

■ Medida 2.1. Reabilitação e reconversão de edifícios

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

■ Medida 2.2. Incremento e qualificação dos espaços públicos urbanos

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

EIXO 3. REGENERAÇÃO FÍSICA E SOCIAL DAS COMUNIDADES DESFAVORECIDAS

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

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

■ **Medida 3.1. Requalificação de edifícios de habitação social**

Objetivo estratégico: Requalificar/reabilitar edifícios destinados a habitação social com vista à melhoria das condições de habitabilidade e do ambiente urbano das comunidades desfavorecidas.

■ **Medida 3.2. Reabilitação de espaço público envolvente a edifícios de habitação social**

Objetivo estratégico: Reabilitar o espaço público envolvente às habitações sociais, visando a sua requalificação, segurança, prevenção de comportamentos ilícitos, resiliência e melhoria do ambiente urbano.

■ **Medida 3.3. Reabilitação ou reconversão de equipamentos de utilização coletiva de âmbito social**

Objetivo estratégico: Reabilitar e refuncionalizar espaços edificados, tendo em vista a instalação de equipamentos e serviços de apoio social.

■ **Medida 3.4. Ações de inclusão ativa das comunidades desfavorecidas**

Objetivo estratégico: Promover mecanismos de integração social e de transição para a vida ativa de grupos específicos, através de iniciativas de apoio ao empreendedorismo, ao combate ao insucesso escolar, à formação profissional e à participação e envolvimento da comunidade na gestão de espaços comuns e do espaço urbano.

2.2 Alinhamento com as estratégias e instrumentos municipais e supramunicipais

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

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

Cidades Sustentáveis 2014-2020

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

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

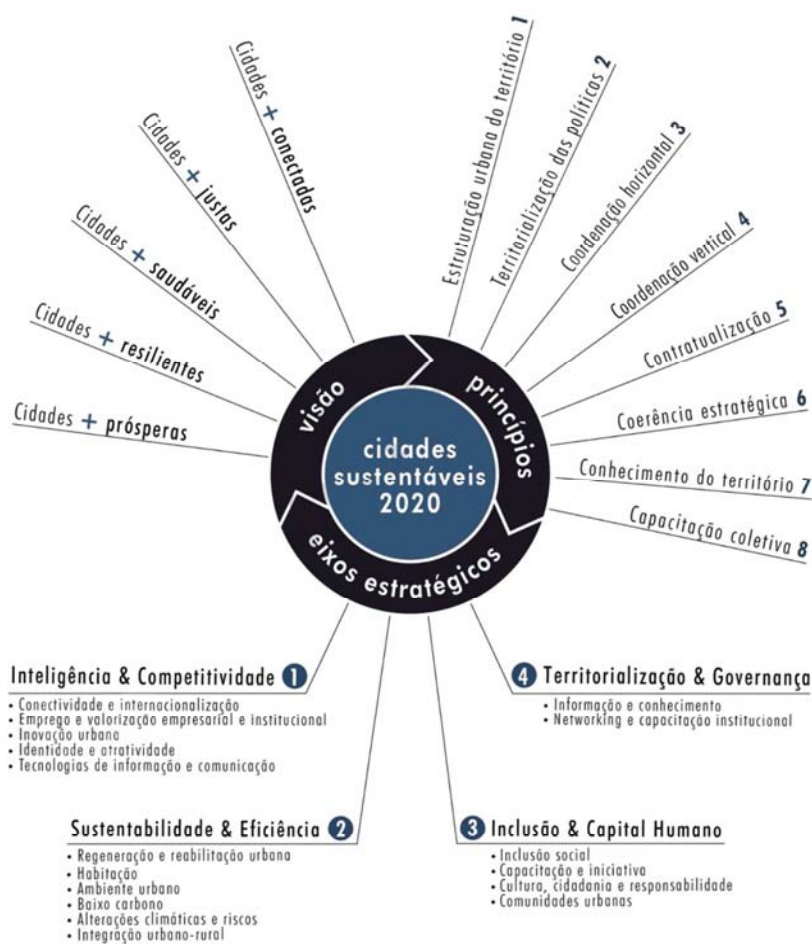


Figura 18. Visão, princípios e eixos estratégicos da “Cidades Sustentáveis 2020”.
Fonte: Cidades Sustentáveis 2020, 2015

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

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

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

CIDADES SUSTENTÁVEIS 2020 EIXOS ESTRATÉGICOS/ MEDIDAS		ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO DO CONCELHO DE CASCAIS							
		Eixo 1 Mobilidade Urbana			Eixo 2 Regeneração Urbana		Eixo 3 Inclusão de Comunidades Desfavorecidas		
		1.1. Ciclovias e vias pedonais	1.2. Corredores urbanos	1.3. Minimização de impactos de tráfego	2.1. Edifício	2.2. Espaço público	3.1. Edifício	3.2. Espaço público	3.3. Equipamentos
Eixo 1 Inteligência & Competitividade	Conectividade e internacionalização								
	Emprego e valorização empresarial e institucional								
	Inovação urbana			●					
	Identidade e atratividade								
Eixo 2 Sustentabilidade & Eficiência	Tecnologias de Informação e comunicação			●					
	Regeneração e reabilitação urbana				●	●	●	●	●
	Habitação				●		●		
	Ambiente Urbano	●	●	●		●		●	
	Baixo carbono	●	●	●	●		●		
	Alterações climáticas e riscos								
Eixo 3 Inclusão & Capital Humano	Integração urbano-rural	●	●			●		●	
	Inclusão social	●	●				●	●	●
	Capacitação e iniciativa								●
	Cultura, cidadania e responsabilidade								●
Eixo 4 Territorialização & Governança	Comunidades urbanas						●	●	●
	Informação e conhecimento			●					
	Networking e capacitação institucional								

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

Fonte: SPI, 2015

EIDT-AML

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PROT-AML

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PDM de Cascais

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

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

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

Eixo 1 - Cascais, território com qualidade de vida urbana

1.1. Promover a compacidade e o policentrismo do território:

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

1.2. Criar espaços públicos de qualidade e de proximidade:

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

1.3. Promover a conectividade territorial:

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

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

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

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

2.2. Estimular a atividade económica de elevado perfil:

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

Eixo 3 - Cascais, território de valores ambientais

3.1. Reduzir a pressão sobre os recursos:

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

3.2. Encorajar e facilitar a consciência ecológica:

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

Eixo 4 - Cascais, território coeso e inclusivo

4.1. Apostar na diversidade social:

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

- Desenvolvimento de ambientes seguros.

4.2. Fomentar a dinamização social inclusiva:

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

Eixo 5 - Cascais, território de cidadania ativa

5.1. Impulsionar a democracia de proximidade:

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

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

Tabela 4. Relação entre os eixos estratégicos e objetivos estabelecidos no PDM e os eixos e medidas adotadas na Estratégia de Desenvolvimento Urbano do concelho de Cascais
Fonte: SPI, 2015

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

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

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

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

Áreas de Reabilitação Urbana (ARU)

O processo de delimitação das ARU para o concelho de Cascais foi elaborado nos termos do D.L. n.º 307/2009 de 23 de outubro (com a nova redação dada pela Lei n.º 32/2012 de 14 de agosto, que aprovou o Regime Jurídico da Reabilitação Urbana - RJRU e pelo DL n.º 136/2014, de 09 de setembro).

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

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

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

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

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

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

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

3. IDENTIFICAÇÃO DAS PRIORIDADES DE INVESTIMENTO

3.1 Prioridades de investimento a acionar

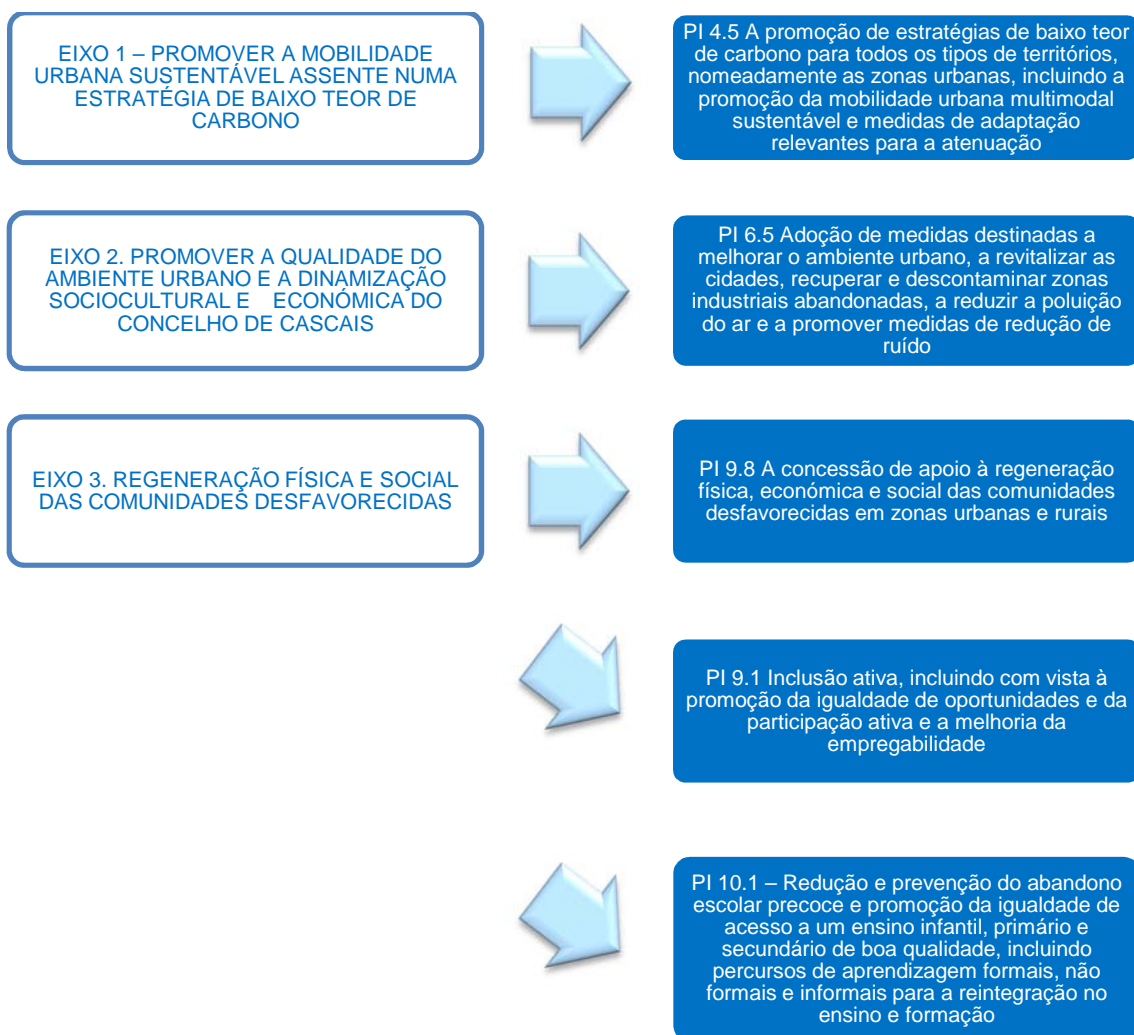
As prioridades de investimento a mobilizar no âmbito do PEDU do concelho de Cascais correspondem às prioridades inscritas no PO Regional de Lisboa no Eixo 8 – Desenvolvimento urbano sustentável e descritas no convite de apresentação de candidatura dos PEDU: PI 4.5; PI 6.5; PI 9.8 e PI 9.1. A seleção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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

3.2 Total de investimento por prioridade de investimento

PI	Fundo	Território	Investimento Total (euros)	Estimativa de investimento público	Montante do Fundo	
					Total	A alocar a instrumento financeiro (euros)
4.5.	FEDER	Município de Cascais	3.504.516 €	3.504.516 €	1.752.258 €	0 €
6.5.	FEDER	Município de Cascais	1.518.624 €	1.518.624 €	759.312 €	6.000.000 €
9.8.	FEDER	Município de Cascais	2.569.978 €	2.569.978 €	1.284.989 €	0 €
9.1.	FSE	Município de Cascais	304.712 €	304.712 €	152.356 €	0 €
10.1	FSE	Município de Cascais	13.450 €	13.450 €	6.725 €	0 €

Tabela 5. Total de investimento por prioridade de investimento

Fonte: SPI, 2015

3.3 Total de investimento por fundo

Fundo	Valor (€)
FEDER	3.796.559 €
FEADER	0 €
FSE	159.081 €
FC	0 €
Total	3.955.640 €

Tabela 6. Total de investimento por fundo

Fonte: SPI, 2015

4. COMPONENTES DOS PLANOS DE AÇÃO APLICÁVEIS

4.1 Componentes do Plano de Ação para a Mobilidade Urbana Sustentável

4.1.1 Diagnóstico

PAMUS | 1. Dinâmica e estrutura populacional

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

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

PAMUS | 2. Mobilidade da população residente

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

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

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

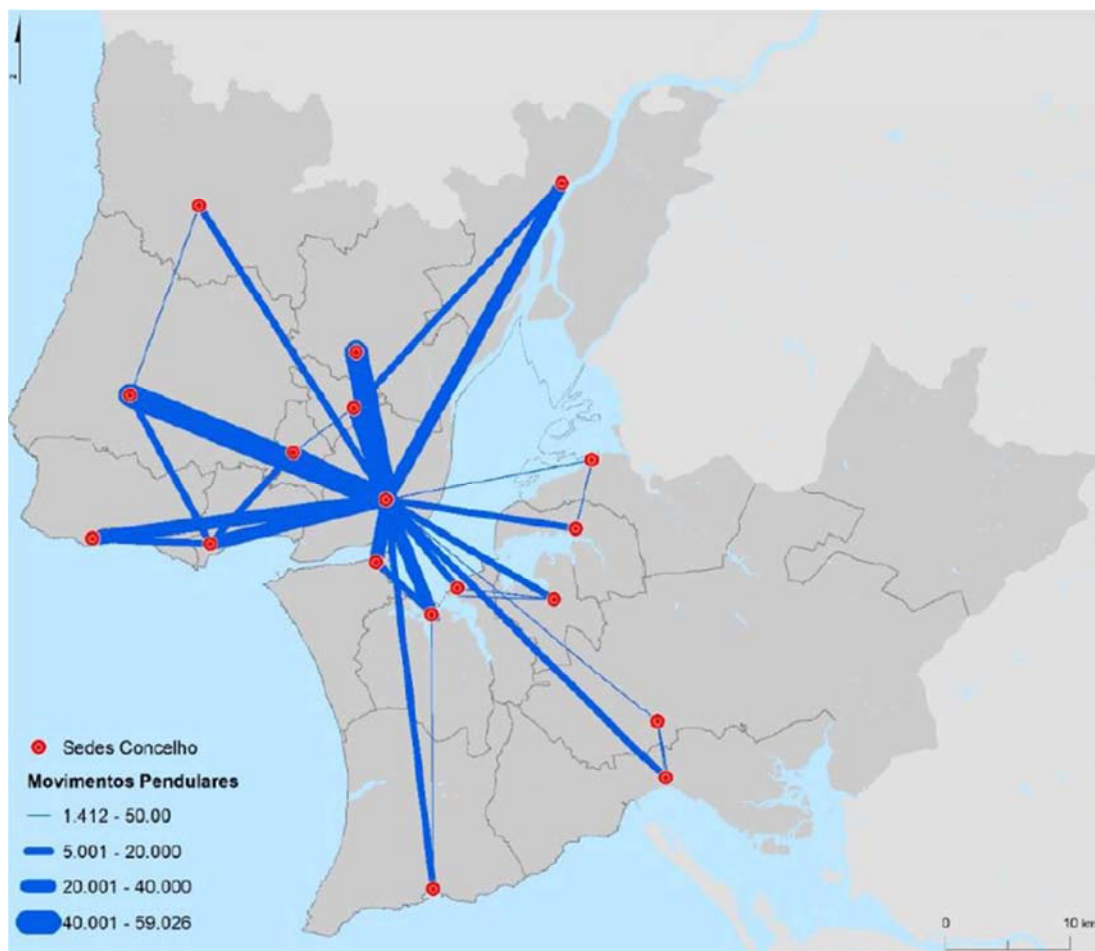


Figura 19. Primeiro e segundo principal destino das deslocações interconcelhias por município (2011)
 Fonte: PEDU, Componentes de Mobilidade Urbana Sustentável (AML, 2015)

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

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



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

PAMUS | 3. Acessibilidades rodoviárias

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

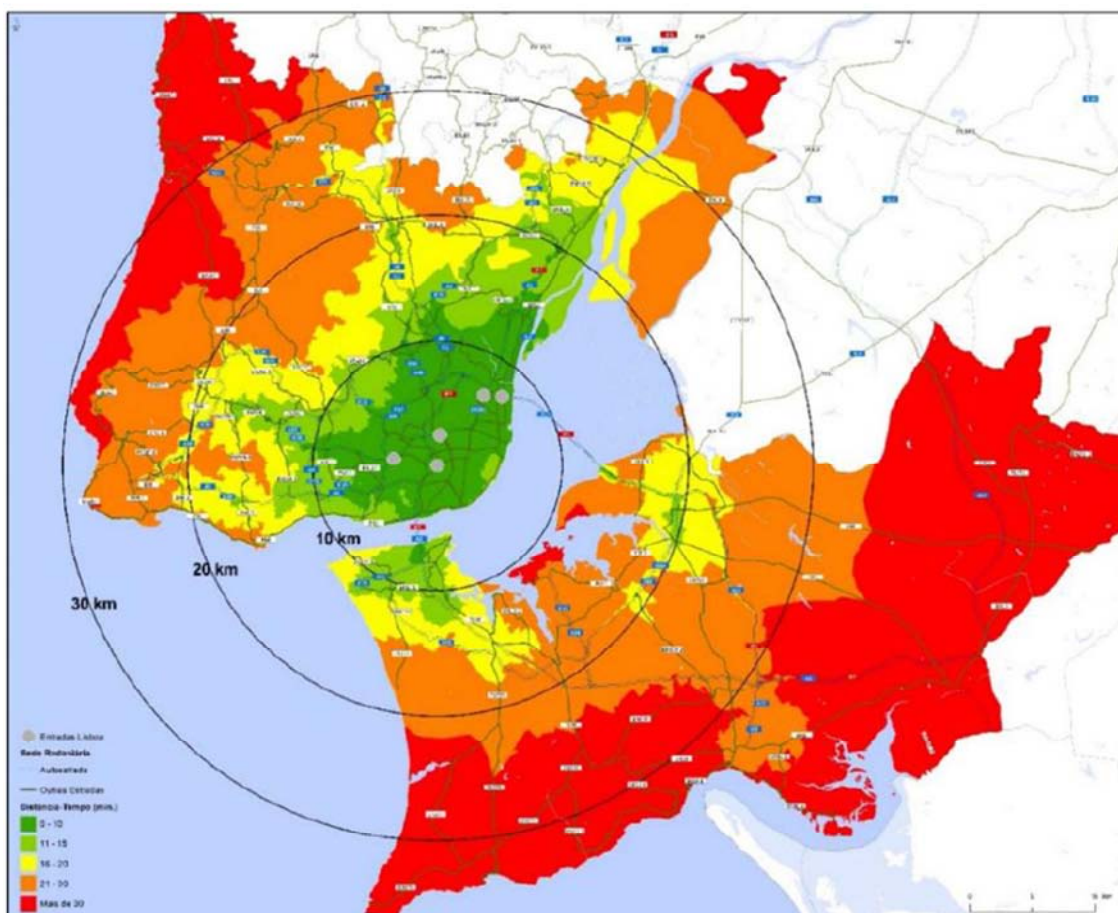


Figura 21. Isócronas às principais entradas em Lisboa (as cores representam os raios de 10, 20 e 30 km a partir da Praça de Espanha)

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

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

PAMUS | 4. Transporte Público

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

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

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

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

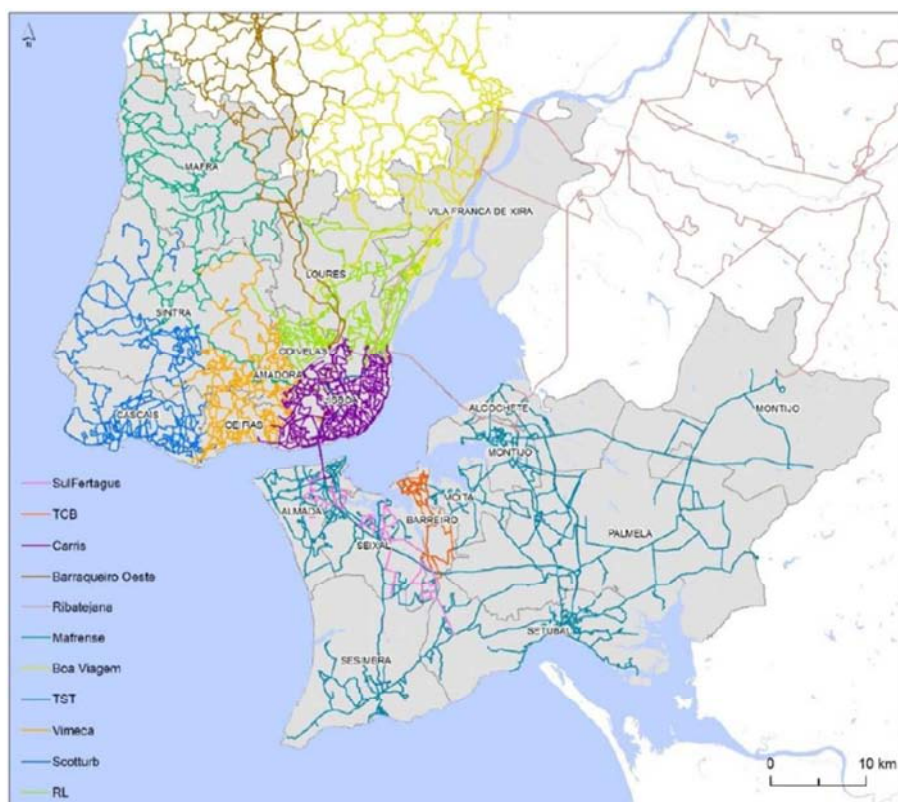


Figura 22. Rede de TPCR da AML
Fonte: PEDU, Componentes de Mobilidade Urbana Sustentável (AML, 2015)

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

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

PAMUS | 5. Intermodalidade

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

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

Quanto à integração tarifária, apesar dos progressos realizados, persiste a existência de um elevado número de títulos de transporte, o que dificulta a legibilidade do sistema e encarece o preço das viagens em especial das que implicam a realização de transbordo – 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 23).

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

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

Fonte: INE, Recenseamento da População e Habitação

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

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

Unidade Territorial	Local de trabalho ou estudo																			
	Total	No concelho de residência	Noutro município	Vila																
				Azambuja	Lisboa	Loures	Mafra	Oeiras	Sintra	Franca de Xira	Amadora	Odivelas	Alcochete	Almada	Barreiro	Moita	Montijo	Palmela	Seixal	Setúbal
N.º	N.º	N.º	N.º	N.º	N.º	N.º	N.º	N.º	N.º	N.º	N.º	N.º	N.º	N.º	N.º	N.º	N.º	N.º	N.º	N.º
Cascais	89 934	48 421	40 270	53	21 420	702	136	9 220	4 759	222	1 339	200	42	441	69	16	81	87	98	194
Alcabideche	18 394	12 559	5 644	3	2 873	101	36	1 041	1 037	21	181	26	5	69	11	5	16	9	17	20
Carcavelos*	10 599	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	8 856	5 610	15	3 298	96	13	941	697	31	159	18	11	56	13	1	10	15	13	26
Estoril*	10 697	5 484	5 033	6	3 016	75	16	921	480	32	167	33	3	53	9	3	11	16	14	28
Parede*	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	5 768	239	42	3 564	1 642	78	428	57	12	121	18	4	19	18	26	50

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

Figura 24. População empregada (N.º) por Local de residência (à data dos Censos 2011), Sexo, Actividade económica (CAE Rev. 3) e Local de trabalho
Fonte: INE, Recenseamento da População e Habitação

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

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

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

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

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

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

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

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

Fonte: INE, Censos – séries

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

Estudos de mobilidade do concelho de Cascais

Estudo de Transito de Âmbito Concelhio (ETAC)

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

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

- **Principais potenciais de mobilidade** | Cascais é a freguesia que concentra um maior número de viagens terminadas, traduzindo o peso da Vila de Cascais e sua zona envolvente, enquanto zona de eleição para a realização de compras, assuntos pessoais e de lazer. Alcabideche apresenta-se também como uma zona com forte concentração de viagens, o que reflete a capacidade de atração do Cascais Shopping e espaços comerciais adjacentes para residentes e visitantes de Cascais, mas também o dinamismo da zona antiga de Alcabideche. A importância desta freguesia enquanto polo de atração irá ser substancialmente reforçada com o novo hospital de Cascais. O Estoril / São João do Estoril e Parede apresentam-se como zonas de forte concentração de viagens; a zona central de Carcavelos corresponde também a uma zona de forte polarização.
- **Modos de transporte utilizados** | Para os residentes em Cascais, o peso das viagens a pé é bastante expressivo (19% do total). Todavia, cerca de 59% das viagens dos residentes (e 89% das viagens dos não residentes) são realizadas em TI, o que configura uma elevada dependência do automóvel para as deslocações quotidianas no concelho. A quota do transporte coletivo (TC) é de 18% nas deslocações dos residentes e de 9% para os não residentes no concelho. Alcabideche e Cascais apresentam níveis de utilização do TI muito elevados, o que está relacionado, por um lado, com a sua maior capacidade de atração de viagens com origens mais distantes por parte dos residentes (e visitantes), viagens estas que “justificam” a utilização do TI e, por outro, com a incapacidade da oferta de transporte coletivo responder eficazmente às necessidades de mobilidade dos residentes e visitantes. As restantes freguesias apresentam também uma forte dependência do automóvel, mas é de destacar a importância do modo pedonal para as deslocações com extremo na Parede e em Carcavelos, confirmando assim que a existência de condições de acessibilidade pedonal e a oferta de comércio/serviços de proximidade são indutoras de padrões de mobilidade mais sustentáveis. Alcoitão / Bicesse tem uma elevada dependência do automóvel (80% das viagens terminadas nesta macro zona são neste modo), o que tem reflexos significativos na pressão sobre a rede envolvente, já que esta macro zona é extremo para cerca de 18 mil viagens em TI.
 - A análise por zona da percentagem de viagens terminadas em TI confirma a importância deste modo de transporte para todas as zonas do concelho. Permite também constatar que, quanto mais longe da zona litoral, maior a percentagem de utilização do transporte individual, o que está relacionado com a menor estruturação da oferta de transporte coletivo, mas também com uma organização urbana mais dispersa e fragmentada
 - Confirma-se a importância do TI enquanto modo de transporte “de eleição” (utilizado em 57% do total das etapas de viagem), mas também a do modo pedonal para a realização de um conjunto importante de viagens, o que reforça a

importância 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 249-4 (sobretudo no período de ponta da tarde), na Av. Amália Rodrigues (no prolongamento da Estrada de Manique) e na Rua das Fisgas.

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

- 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 27).

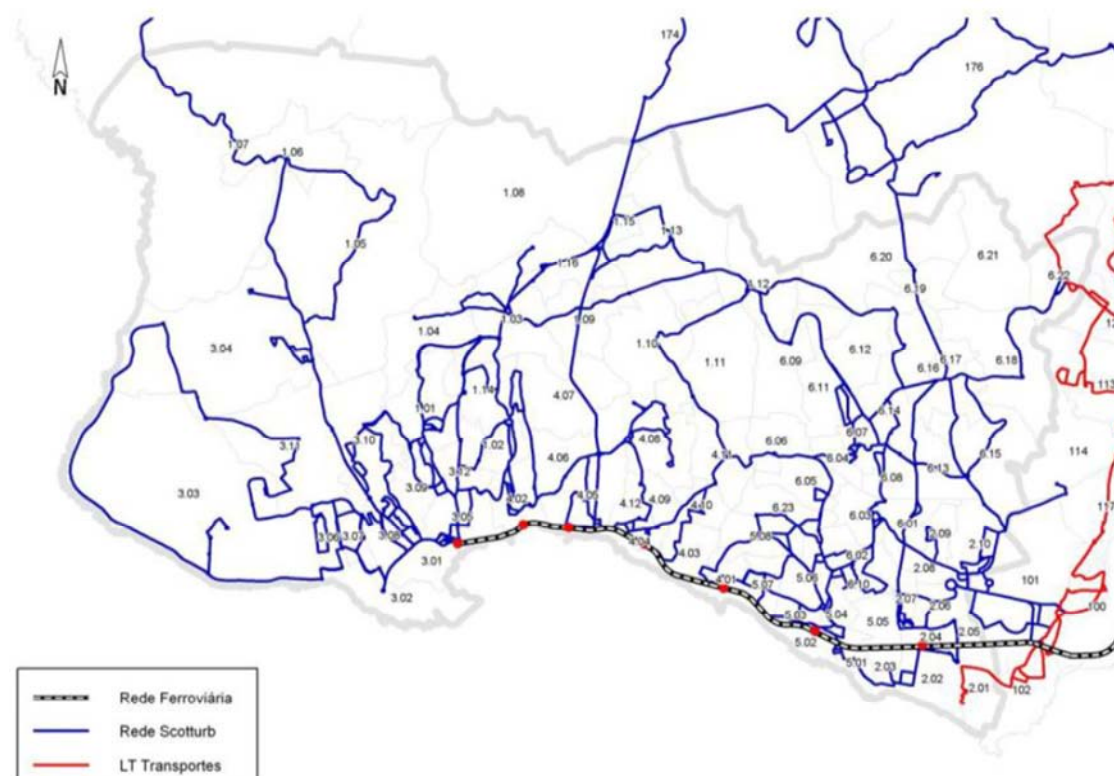


Figura 27. Oferta de TC por operador
Fonte: ETAC – Dossier 5, 2010

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

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

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

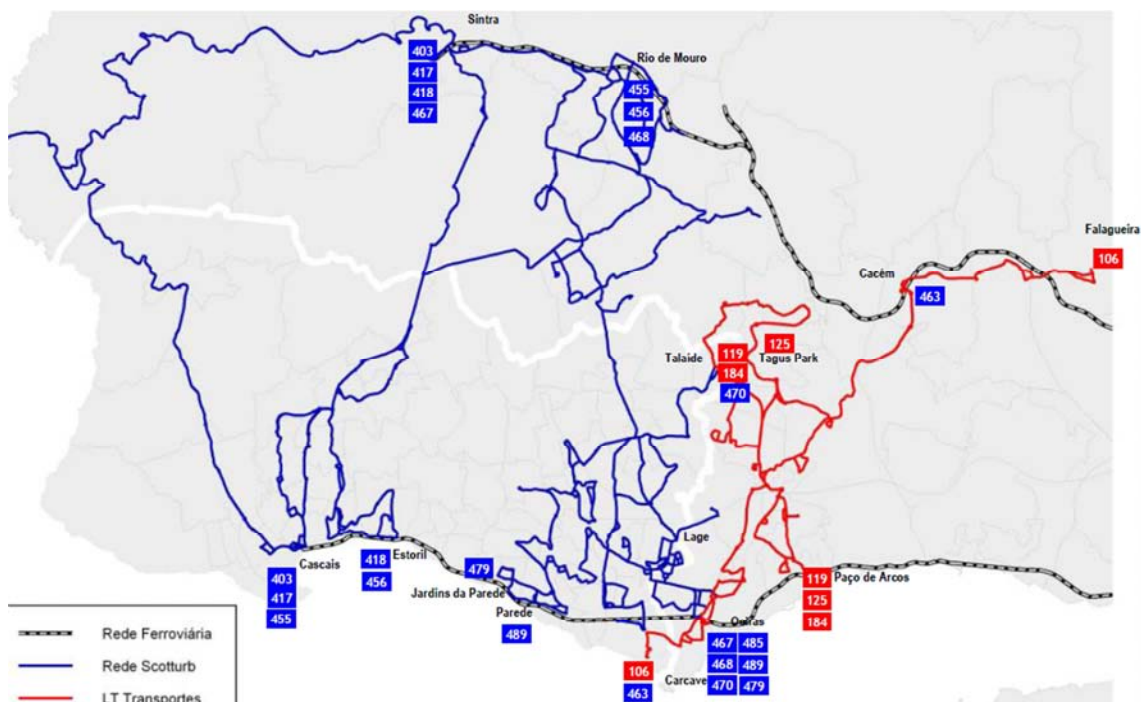


Figura 28. Oferta de TC nas ligações inter-concelhias
Fonte: ETAC – Dossier 5, 2010

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Interfaces de transporte

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mobilidade suave – Rede pedonal e ciclável

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

A bibliografia internacional tem vindo a definir os patamares de distância para os quais a utilização dos modos suaves, isto é, o andar a pé e a bicicleta, são globalmente mais eficientes, estando demonstrado que a bicicleta é uma opção muito competitiva nas deslocações até 4 km⁶, 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.

⁶ Um percurso de 4 km pode ser realizado em cerca de 15 minutos (assumindo uma velocidade de 15km/h, a qual corresponde a uma velocidade baixa de circulação, já que está convencionado que a velocidade média de viagem em bicicleta varia entre os 15 e os 25 km/h).

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

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

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

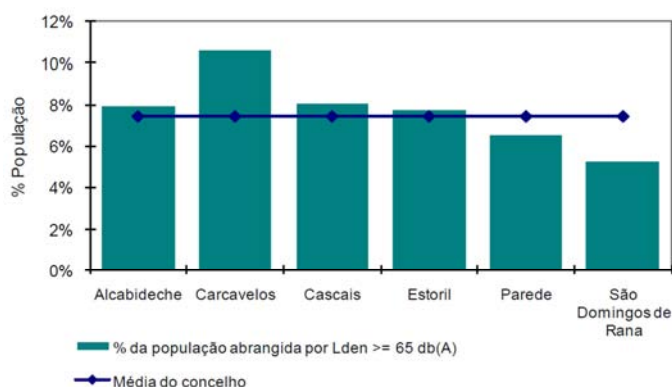


Figura 31. Percentagem da população residente em zonas com níveis de ruído ≥ 65 db(A) para o indicador Lden, por freguesia
Fonte: ETAC – Dossier 5, 2010

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

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

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

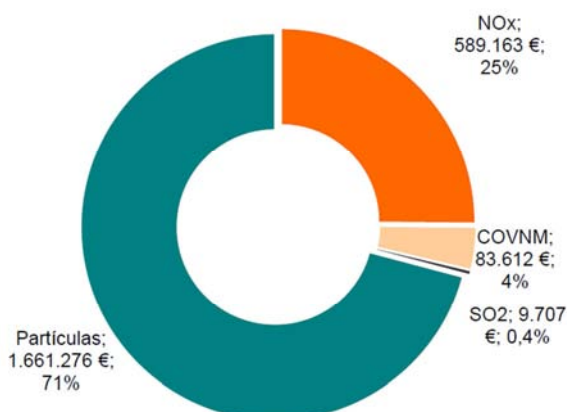


Figura 32. Percentagem de emissões e impactes financeiros dos poluentes atmosféricos
Fonte: ETAC – Dossier 5, 2010

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

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

4.1.2 Objetivos e definição da estratégia

PAMUS | 1. Enquadramento

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

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

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

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

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

Os objetivos estratégicos são os seguintes:

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

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

PAMUS | 2. Melhorar a oferta de transporte público coletivo

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

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

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

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

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

PAMUS | 3. Reforçar a intermodalidade do sistema de transportes

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Face ao exposto, a aposta deverá incidir:

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

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

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

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

PAMUS | 5. Implementar medidas de gestão da mobilidade

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

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

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

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

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

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

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

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

PAMUS | 6. Implementar soluções de Logística urbana e micrologística

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

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

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

Enquadramento do PAMUS no concelho de Cascais

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Apresenta-se, seguidamente, um quadro com a data de início e de conclusão das ações do PAMUS:

Ação	Identificação do projeto (nome e descritivo simples)	Data início / Data conclusão
1.1 / 1	Construção de acessibilidades pedonais e cicláveis na EN 249	2015/2020
1.1 / 2	Implementação da rede ciclável estruturante concelhia (1ª Fase).	2015/2020
1.2 / 1	Implementação do sistema de Transporte Público em Sítio Próprio (TPSP) - 1ª Fase	2015/2020
1.3 / 1	Implementação do Sistema Inteligente de Tráfego do concelho de Cascais	2015/2020

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

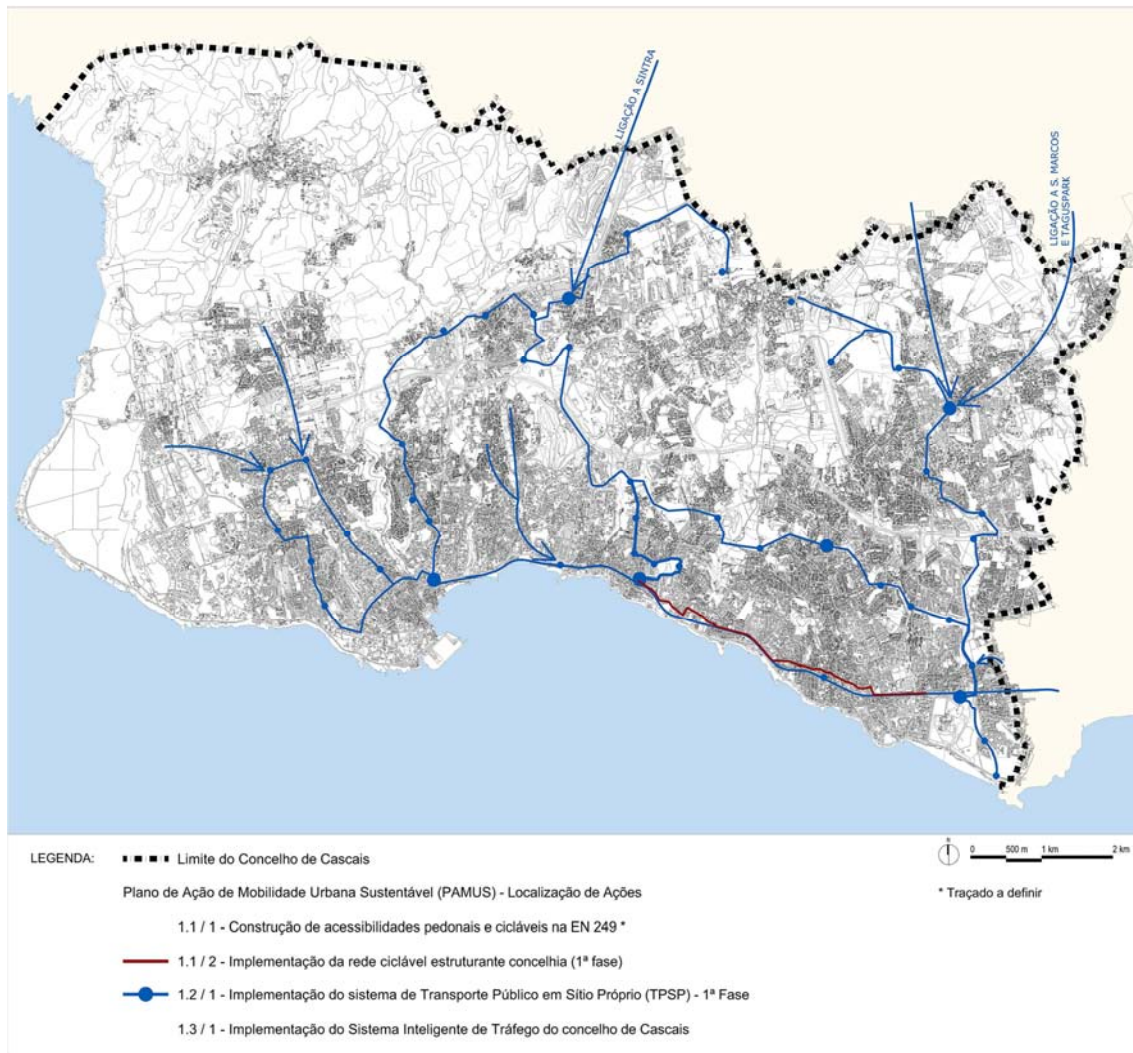


Figura 33. PAMUS do concelho de Cascais
Fonte: SPI, 2015

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 tarifário⁷ não está adequado à procura potencial e, de acordo com a evolução da população residente, verifica-se o aumento acentuado da densidade populacional do concelho, com especial relevância na freguesia de S. Domingos de Rana, o que justifica o reforço da oferta de TP no território.

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

Linhas de TPSP a desenvolver e sua fundamentação

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

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

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

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

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

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

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

Linha L1

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

Linha L2

A linha L2 será uma linha de TPSP a 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 TPSP (L4, L3.1 e L1), circundando todo concelho de Cascais.

Linha 5

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

Linha 6

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

Rede ciclável estruturante do concelho de Cascais

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

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

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

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

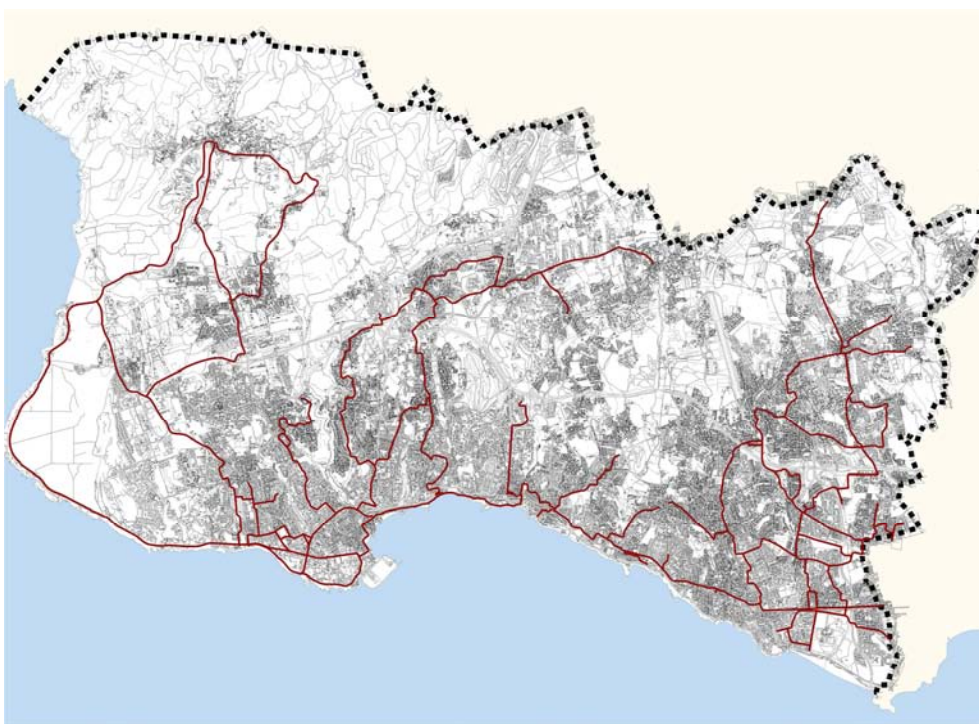


Figura 35. Rede ciclável estruturante do concelho de Cascais
Fonte: Câmara Municipal de Cascais, 2015

4.1.3 Identificação dos investimentos a desenvolver

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

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

Tabela 7. Quadro de investimentos PAMUS

Fonte: SPI, 2015

No que se refere às metas / resultados esperados prevêm-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 8. Resultados esperados PAMUS

Fonte: SPI, 2015

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

4.2 Componentes do Plano de Ação de Regeneração Urbana

4.2.1 Objetivos estratégicos

Enquadramento

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

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

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

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

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

¹⁰ Resolução de Conselho de Ministros n.º 48/2015, de 15 de julho.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Estratégia

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

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

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

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

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

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

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

■ **Medida 2.1. Reabilitação e reconversão de edifícios**

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

Prevê-se nesta medida 1 ação:

- 2.1.1 Reabilitação do edificado de 12 ARU (Vila de Cascais; Estoril; Carcavelos; Caparide; Abóboda; Trajouce; Alcabideche; Alcoitão; Alvide; Galiza; Rebelva; e S. Domingos de Rana).

Esta ação de reabilitação de edificações inseridas nas ARU, está particularmente vocacionada para o apoio à reabilitação de edifícios privados e encontra-se associada à bolsa de instrumento financeiro.

■ **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.

Prevêm-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.

Apresenta-se, seguidamente, um quadro com a data de início e de conclusão das ações do PARU:

Ação	Identificação do projeto (nome e descritivo simples)	Data início / Data conclusão
2.1.1	Reabilitação do edificado de 12 ARU (Vila de Cascais; Estoril; Carcavelos; Caparide; Abóboda; Trajouce; Alcabideche; Alcoitão; Alvide; Galiza; Rebelva; e S. Domingos de Rana)	2015/2020
2.2.1	Reabilitação de espaço público da Vila de Cascais	2015/2020
2.2.2	Reabilitação de espaço público do Estoril	2015/2020
2.2.3	Reabilitação de espaço público de Carcavelos	2015/2020
2.2.4	Reabilitação de espaço público de Caparide	2015/2020
2.2.5	Reabilitação de espaço público da Abóboda	2015/2020
2.2.6	Reabilitação de espaço público de Trajouce	2015/2020
2.2.7	Reabilitação de espaço público de Alcabideche	2015/2020
2.2.8	Reabilitação de espaço público de Alcoitão	2015/2020
2.2.9	Reabilitação de espaço público de Alvide	2015/2020
2.2.10	Reabilitação de espaço público da Galiza	2015/2020
2.2.11	Reabilitação de espaço público de Rebelva	2015/2020
2.2.12	Reabilitação de espaço público de S. Domingos de Rana	2015/2020

Estas ações encontram-se sistematizadas no cartograma abaixo apresentado (Figura 36).

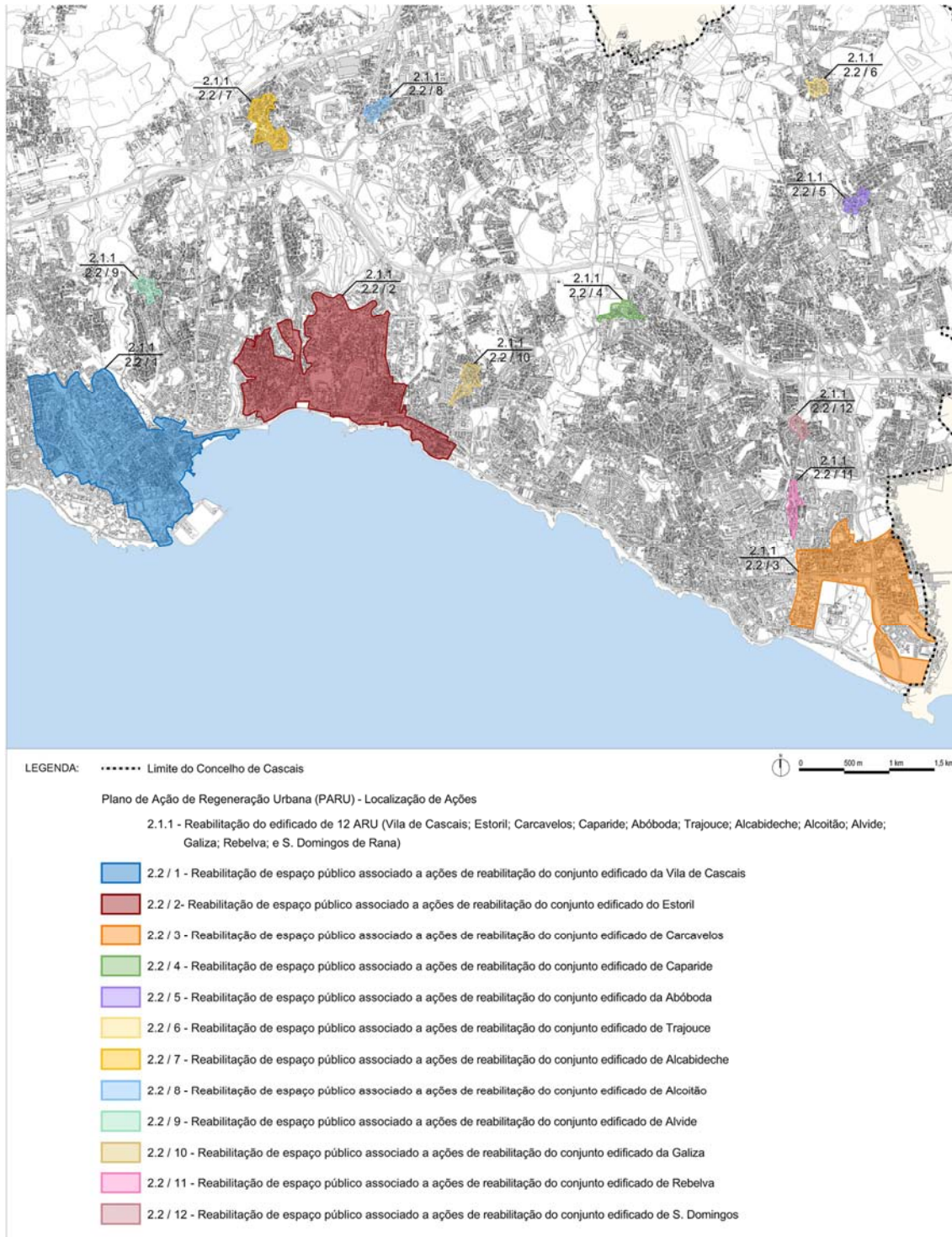


Figura 36. Planta de localização das ações do PARU

Fonte: SPI, 2015

Com vista a concretização da estratégia do PARU prevê-se o envolvimento da comunidade e das entidades responsáveis pela dinamização de funções urbanas estruturantes (comércio, serviços, equipamentos, etc.). Considerando as regras de elegibilidade das operações na presente PI,

serão promotores das operações de regeneração urbana a Câmara Municipal de Cascais e entidades privadas.

A mobilização dos privados assume neste contexto uma importância de destaque uma vez que se prevê a alocação de uma parte de FEDER ao Instrumento Financeiro a criar (IFRRU). Sendo contudo necessário acautelar o prévio conhecimento das regras de funcionamento do mesmo e o papel da autarquia na validação dos pedidos dos proprietários de edifícios na ARU. Neste sentido, e independentemente de haver alocação de FEDER ao IFRRU, a mobilização dos privados para a reabilitação do seu património é uma das tarefas prioritárias da autarquia. Informar e apoiar os agentes privados será um fator crítico do sucesso do PARU.

4.2.2 Planta de delimitação territorial do perímetro em que se pretende intervir

O RJRU define uma ARU como “a área territorialmente delimitada que, em virtude da insuficiência, degradação ou obsolescência dos edifícios, das infraestruturas, dos equipamentos de utilização coletiva e dos espaços urbanos e verdes de utilização coletiva, designadamente no que se refere às suas condições de uso, solidez, segurança, estética ou salubridade, justifique uma intervenção integrada, através de uma operação de reabilitação urbana aprovada em instrumento próprio ou em plano de pormenor de reabilitação urbana”¹². Neste contexto, o equilíbrio na composição da ARU é fundamental para a montagem de uma operação de reabilitação urbana, que pela sua própria natureza integrada, se destina não só a produzir efeitos ao nível da qualificação urbanística, ambiental e patrimonial do espaço a intervir, mas também (e sobretudo) a promover as condições que permitam estimular o desenvolvimento económico e a coesão social do território.

Critérios subjacentes à delimitação da Área de Reabilitação Urbana (ARU)

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

- a. Identificar as áreas mais antigas, consolidadas, com funções de centralidade através da concentração de atividades terciárias, integrando zonas residenciais que se pretendem densificar;

¹² Lei n.º 32/2012 de 14 de agosto, Artigo 2.º, Alínea b).

- b. Incluir os conjuntos urbanos homogêneos na sua tipologia, morfologia, época e imagem que se pretendem salvaguardar e valorizar como referências da identidade histórica e patrimonial do concelho de Cascais;
- c. Tratar os tecidos urbanos com maior risco ou evidências ao nível da degradação dos edifícios, designadamente no que se refere às suas condições de solidez, segurança, estética, salubridade e de eficiência energética e que justifiquem uma intervenção integrada, através de uma operação de reabilitação;
- d. Áreas fortemente caracterizadas por um espaço público, quer ao nível do desenho como das suas infraestruturas, a necessitar de modernização e reforço de modo a torná-lo inclusivo e acessível para todos, promovendo os percursos pedonais e os lugares de estadia.

Neste contexto, o município de Cascais aprovou através de deliberação da Assembleia Municipal, em reunião de 16 de Julho de 2015, a delimitação de diversas ARU, propondo no âmbito do PARU, as seguintes: (1) Abóboda; (2) Alcabideche; (3) Alcoitão; (4) Alvide; (5) Caparide; (6) Carcavelos; (7) Cascais; (8) Estoril; (9) Galiza; (10) Rebelva; (11) São Domingos de Rana; e (12) Trajouce (Figura 37).

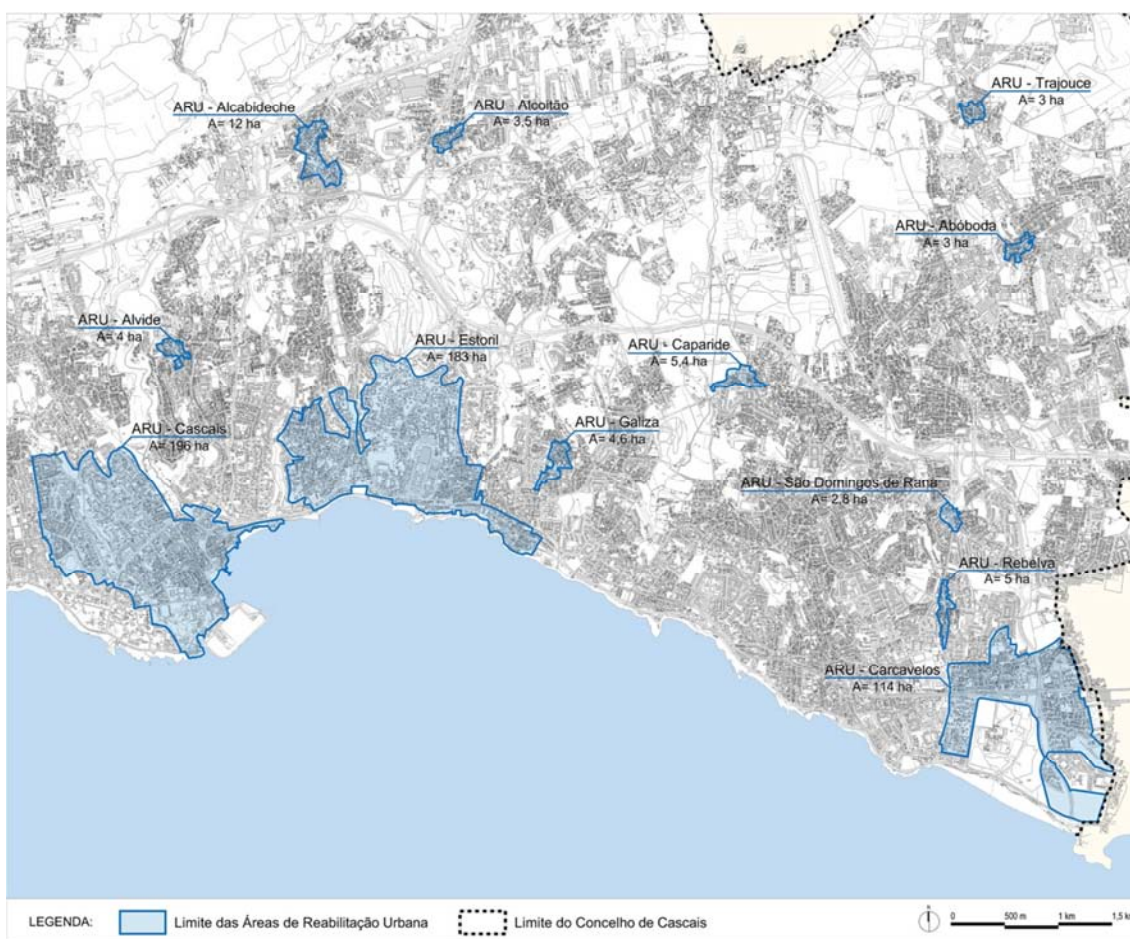


Figura 37. Planta de delimitação das 12 ARU propostas no âmbito do PARU
Fonte: SPI, 2015

As fichas síntese das ARU encontram-se no ponto 8.2 (Anexos) do documento.

4.2.3 Modelo habitacional

Em 20 anos, Portugal produziu um milhão e meio de novas habitações, suprimindo, em termos técnicos, o défice habitacional. Não obstante, persistem problemas relacionados com a degradação do parque habitacional dos centros urbanos antigos, com as necessidades de mobilidade das famílias e com os custos da habitação, em especial no arrendamento, que continuam elevados.

Indicadores disponibilizados pelo Instituto Nacional de Estatística (INE, I. P.), pela Pordata e pelo Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana (IHRU, I. P.), mostram como o país evoluiu nas últimas décadas nas matérias relacionadas com o alojamento.

Em primeiro lugar, há que atentar na evolução demográfica em Portugal que se pode sintetizar nos seguintes elementos:

- O índice sintético de fecundidade que em 1970 era de 2,99, tem vindo a descer consecutivamente, sendo em 2011 de 1,35, valor este que em 2013 desceu para 1,21;
- A dimensão média das famílias passou de 3,7 indivíduos em 1970 para 2,6 em 2011;
- O índice de envelhecimento da população apresenta uma evolução dramática: em 1970 este índice era de 34,0 e cresceu para 127,8 em 2011, colocando Portugal entre os países mais envelhecidos da União Europeia (UE -27);
- Quando comparamos os dados dos censos de 2011 com os de 1970, verificamos que o número de indivíduos cresceu 21,9%, mas o número de famílias clássicas cresceu 72,4%;
- Os agregados domésticos unipessoais no período atrás referido tiveram um aumento de 369%, e em 2011 já representavam 21,4% dos agregados familiares clássicos, abrangendo 8,3% dos indivíduos;
- Portugal apresenta uma situação de recessão demográfica com um saldo natural negativo em 2013 de 23,8, valor que tem vindo a crescer desde 2008, último ano em que este indicador foi positivo, com o valor de 0,3.

No que se refere à dimensão do parque habitacional e à expansão urbana, salienta-se o seguinte:

- Entre 1970 e 2011, segundo os respetivos censos, o número de alojamentos familiares clássicos passou de 2.702.215 para 5.859.540, representando um crescimento de 116,8%; todavia, este crescimento não foi acompanhado pelo respetivo aumento de famílias clássicas que, para o mesmo período, se registou em 72,4% conforme referido anteriormente;

- Segundo os censos de 2011 existiam 735.128 habitações vagas, número que era de 373.950 em 1970, ou seja um aumento quase para o dobro. Mas se compararmos este indicador com o dos censos de 1981 (190.331 alojamentos vagos) verifica -se que quadruplicaram os fogos vagos nos últimos 30 anos;
- O stock de habitação per capita cresceu de 0,31 para 0,55 entre 1970 e 2011 e o rácio do número de alojamentos familiares clássicos por família aumentou de 1,15 para 1,45.

Conclui-se, assim, que a par com o crescimento do parque habitacional, cresceu igualmente o número de alojamentos vagos, transitando -se de uma situação de défice crónico de habitação para uma situação de abundância de parque habitacional.

Analisando, agora, as formas de ocupação dos alojamentos familiares clássicos, verifica -se que o arrendamento, que chegou a representar nos censos de 1970 quase 46 % das formas de ocupação dos alojamentos, caiu para cerca de 21 % em 2011. Em sentido contrário, houve um aumento da habitação própria permanente, que subiu de 54,5 %, em 1970, para quase 79 %, em 2011.

Relativamente ao estado de conservação do edificado, salientam -se os seguintes elementos: em 2011, os censos mostram um país com cerca de um milhão de edifícios a necessitarem de obras de reparação, dos quais 59.155 estão muito degradados (representando 1,67% do edificado), 97.157 carecem de grandes reparações (representando 2,74%) e 244.303 precisam de reparações médias (6,89% do edificado). Ou seja, existem cerca de 400.000 edifícios que carecem de obras significativas.

Destes, mais de 20% dos edifícios anteriores a 1919 estão muito degradados ou a necessitar de reparações. Esta percentagem é de 15% para os edifícios construídos entre 1919 e 1945; 14,4% do parque edificado foi construído após 2001 e somente 25,4% dos edifícios existentes em 2011 são anteriores a 1960, ou seja, têm mais de 50 anos.

Quanto ao peso da reabilitação de edifícios no setor da construção, salienta -se o seguinte:

- Em 2011, o peso da reabilitação no setor da construção no que se referia ao volume de produção só representava 8%, percentagem reduzida quando comparada com a média dos países da Europa a 28 que era de 26%; No que respeita ao segmento da reabilitação de fogos, em 2001 estes representavam 1,8% do total de fogos concluídos (2.166 fogos de um total de 117.761 fogos), percentagem que subiu para 15,6% em 2011 (5.814 fogos em 37.195 fogos), mas que foi fortemente influenciada pela redução de 75,1% de fogos concluídos na denominada construção nova neste período;

- A média europeia de produtividade no segmento da reabilitação de edifícios situava -se em 2011 em 34,9%, quando em Portugal essa percentagem era de 26,1%;

Aproximação à realidade do concelho de Cascais

O concelho de Cascais registou nas últimas décadas um crescimento populacional, no período entre 2001 e 2001, de 24%, sendo bastante expressivo no âmbito da região onde se insere. Este crescimento deu-se com especial incidência nas freguesias periféricas, Alcabideche e S. Domingos de Rana, do concelho, sendo nesses territórios que ocorreram as mudanças mais significativas devido à expansão urbana recente e maior dinâmica construtiva.

Fazendo uma observação à evolução demográfica, entre 1991 e 2001, verificou-se um elevado crescimento populacional das freguesias de S. Domingos de Rana, Cascais e Alcabideche, registando-se uma taxa de crescimento de 22%, 20% e 18%, respetivamente, crescimento que se manteve a intensidade na década seguinte nos casos de S. Domingos de Rana (31%) e Alcabideche (33%) (Figura 38).

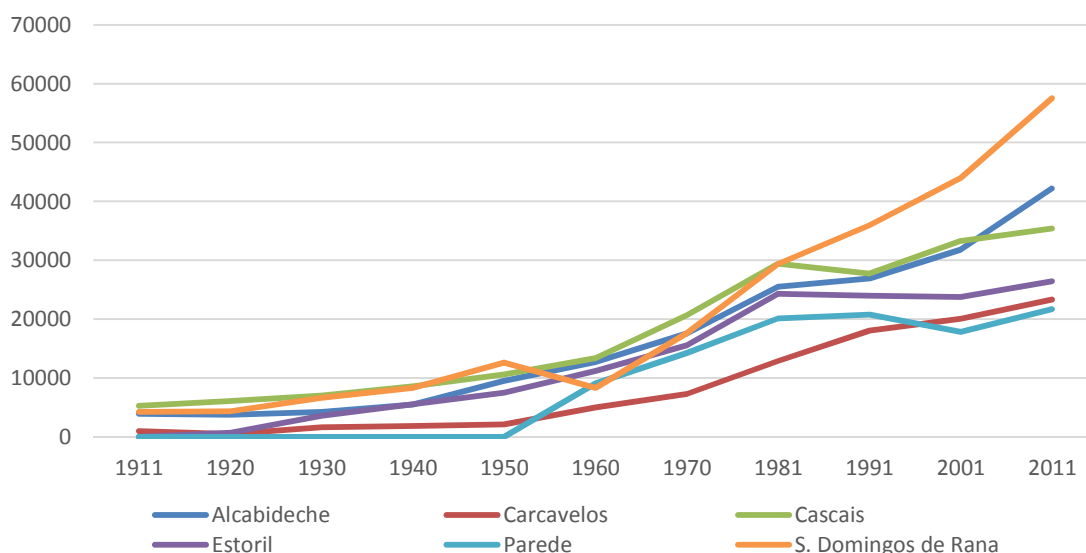


Figura 38. Evolução demográfica das freguesias do concelho de Cascais
Fonte: INE - Recenseamento Geral da População e Habitação, vários anos

Este forte crescimento urbano e populacional, sem o planeamento adequado, motivado por um mercado imobiliário especulativo e que procurava dar resposta às carências de habitação existente criou áreas de elevada densidade populacional, onde a escassez de qualidade do ambiente urbano e dos alojamentos trouxe problemas para a vivência e urbanidade dos vários núcleos urbanos.

Como se pode confirmar pela figura anterior, ao longo da última década, todas as freguesias do concelho de Cascais apresentaram uma dinâmica evolutiva bastante positiva. Na maioria dos

casos, este crescimento cifrou-se acima dos 10%, excetuando-se a antiga freguesia de Cascais onde crescimento mais suave.

A evolução demográfica do concelho foi acompanhada por um expressivo crescimento urbano, fruto da sua proximidade a Lisboa e a grandes infraestruturas de transporte e das expectativas outrora existentes associadas à construção do Novo Aeroporto de Lisboa.

De acordo com os dados estatísticos do INE, entre 2001 e 2007, o concelho de Cascais registou uma dinâmica urbanística elevada, tendo o parque edificado crescido a uma valor médio anual de cerca de 696 edifícios, principalmente nas freguesias periféricas, Alcabideche e S. Domingos de Rana. O concelho registou um aumento significativo dos edifícios construídos e licenciados até ao período de 2005-2007, a partir do qual se inverteu a tendência de crescimento da construção. Desde 2007 a 2014 constatou-se uma diminuição de 91% do número de edifícios anualmente concluídos (de 1158 edifícios em 2007 para 104 edifícios em 2014) (Figura 39).

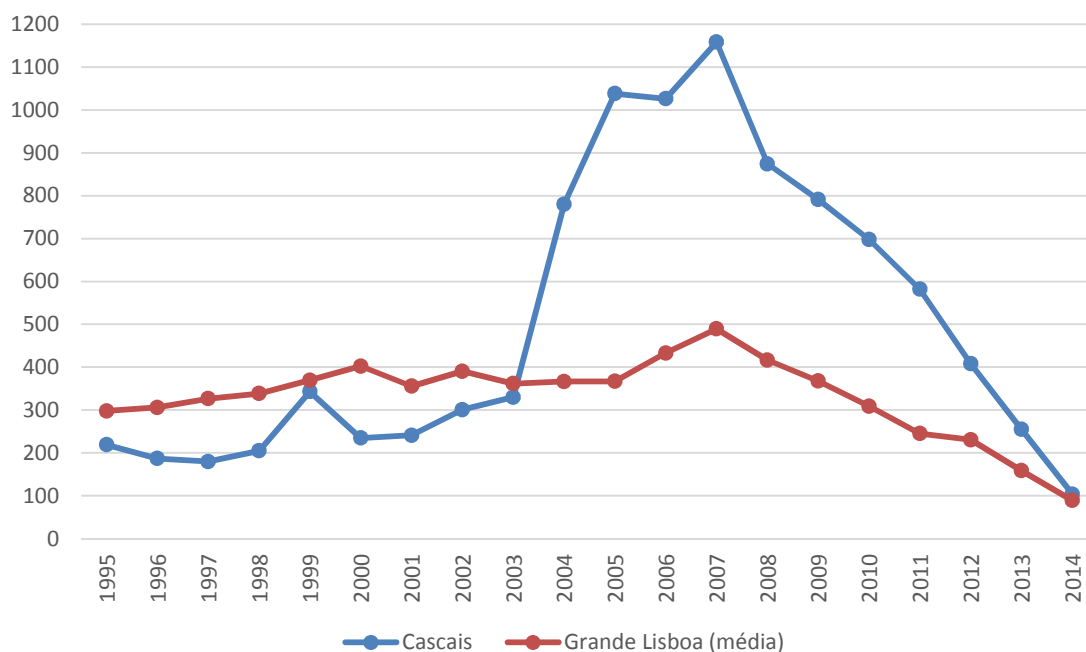


Figura 39. Edifícios concluídos (N.º) na região Grande Lisboa (NUT III) e no concelho de Cascais entre 1995 e 2014
Fonte: INE, Inquérito aos Projetos de Obras de Edificação e de Demolição de Edifícios, 2014

Entre 1995 a 2004, as obras realizadas no concelho de Cascais são maioritariamente destinadas a construção nova, representando um valor médio de 90% em relação ao total de obras realizadas. Quanto às obras de ampliação, alteração e reconstrução, este tipo de obras corresponde a cerca 10% do total de obras concluídas (média anual), tendo apenas atingido proporções mais elevadas em 2003 e 2004. A partir desse ano, identifica-se uma alteração do padrão do parâmetro, tendo-se notado um aumento significativo de obras de ampliação,

alteração e reconstrução nos últimos anos, representando um valor médio anual de 60%, registando-se em 2010 o valor médio mais elevado 71% (Figura 40).

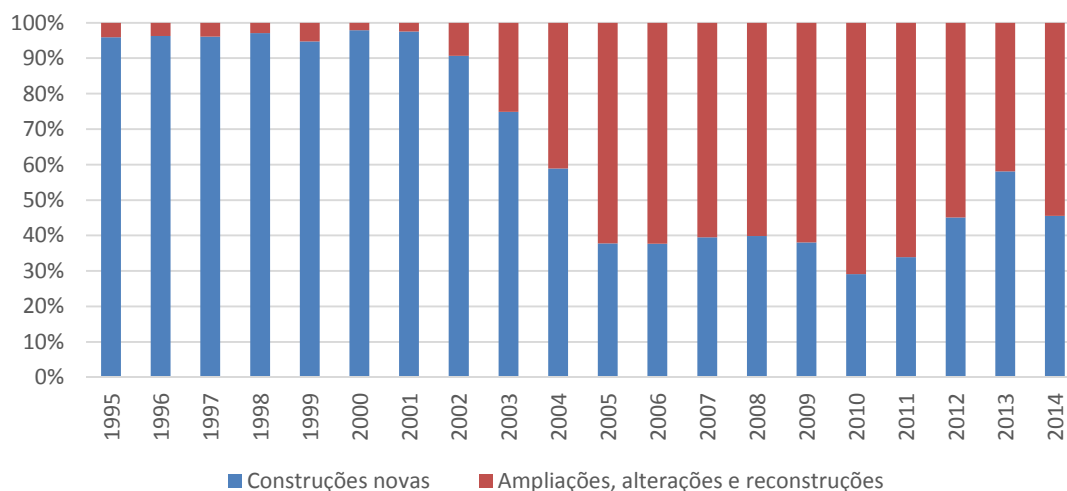


Figura 40. Tipo de obra concluída no concelho de Cascais entre 1995 e 2014 (% do total de edifícios)

Fonte: INE, Inquérito aos Projetos de Obras de Edificação e de Demolição de Edifícios, 2014

Os edifícios concluídos tiveram como principal destino a habitação familiar, com um valor médio de 90%, contudo nos últimos anos, a partir de 2009, as obras em edifícios destinados a outro tipo de usos têm ganho alguma expressão. É depois de 2009 que a dinâmica de conclusão/construção de edifícios para outro tipo de usos observou um aumento percentual significativo, em relação à habitação familiar, culminando em 2014, ano em que obteve a maior média anual. Nomeadamente, em 2009, os edifícios para usos não habitacionais apenas representavam 14% do total de edifícios concluídos no concelho enquanto, em 2014, já representavam 32% do universo de edifícios concluídos (Figura 41).

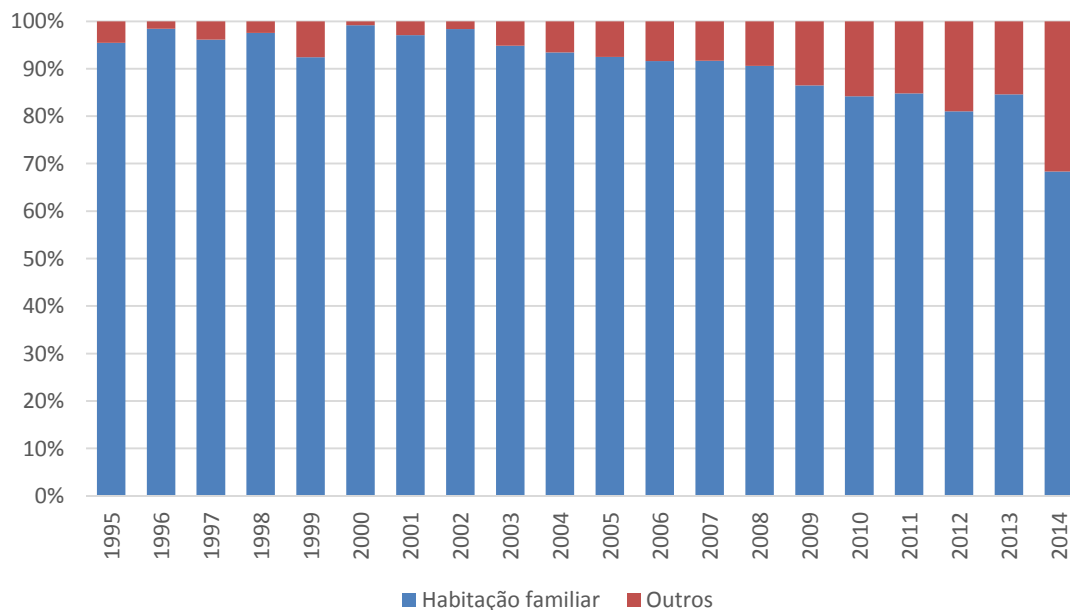


Figura 41. Destino dos edifícios no concelho de Cascais entre 1995 e 2014 (% do total de edifícios)

Fonte: INE, Inquérito aos Projetos de Obras de Edificação e de Demolição de Edifícios, 2014

Relativamente à expansão urbana e dimensão do parque habitacional, importa ainda, analisar as formas e tipos de ocupação dos alojamentos habitacionais, percebendo as dinâmicas existentes ao nível da disponibilidade de fogos e a relação com a população.

O parque habitacional do município de Cascais é caracterizado por uma dinâmica de crescimento do número de alojamentos de cerca de 21%, entre 2001 e 2011, que acompanha as tendências de desenvolvimento da região da Grande Lisboa, alcançando em 2011 cerca de 109.171 alojamentos. Em média, existem 0,53 alojamentos por habitante no concelho de Cascais e o rácio do número de alojamentos familiares clássicos é de 1,33.

No que diz respeito à ocupação dos alojamentos (Tabela 9), o município de Cascais regista um ligeiro decréscimo na taxa de ocupação dos alojamentos clássicos familiares (de 88,12% em 2001 para 87,47% em 2011), demonstrando uma tendência também negativa verificadas ao nível regional (NUTSIII da Grande Lisboa). Ao nível das freguesias o desempenho foi semelhante, exceção feita à freguesia de São Domingos de Rana, onde se registou um aumento de quase 5% na taxa de ocupação dos alojamentos na última década.

Unidade Territorial	Taxa Ocupação dos alojamentos familiares		
	Δ	2011	2001
Grande Lisboa	↘	87,23	88,07
Concelho Cascais	↘	87,47	88,12
Alcabideche	↘	87,60	88,91
São Domingos de Rana	↗	90,36	85,75
UF Cascais e Estoril	↘	83,50	87,42
UF Carcavelos e Parede	↘	85,02	86,38

Tabela 9. Taxa de ocupação dos alojamentos clássicos familiares em 2001 e 2011
Fonte: INE, 2014

Relativamente à finalidade da ocupação dos alojamentos clássicos familiares (Figura 42), verifica-se, em 2011, que o município de Cascais apresenta comportamentos semelhantes da média da Região da Grande Lisboa nos diversos aspetos analisados (residência habitual, residência secundária e vagos). Contudo, entre freguesias, estas relações são diferentes mantendo-se o domínio da tipologia de residência habitual, mas nas freguesias do litoral, União de Freguesias de Cascais e Estoril e de Carcavelos e Parede, existe uma percentagem superior de alojamentos de segunda residência em comparação com as freguesias interiores.

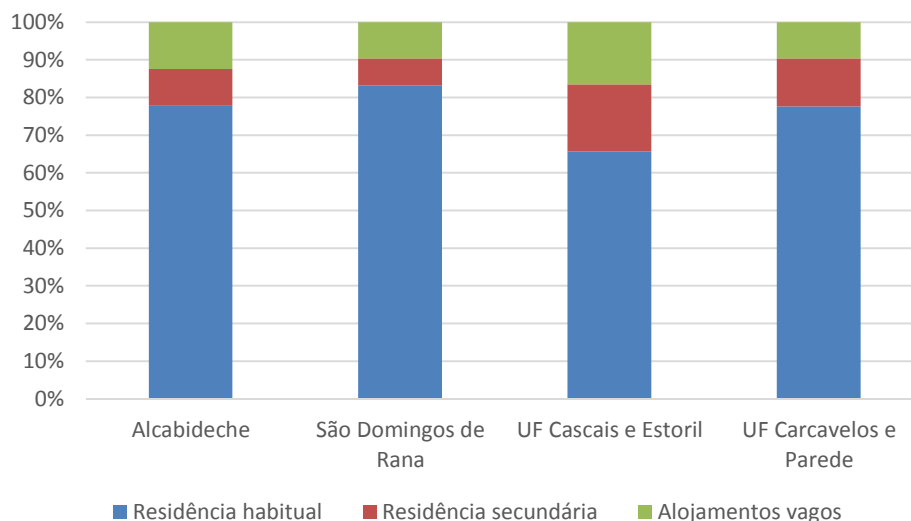


Figura 42. Taxa de ocupação de alojamentos familiares clássicos por finalidade da ocupação e por freguesia (%), 2011
Fonte: SPI, tendo como base o recenseamento da população e habitação, INE, 2011

Fazendo uma análise temporal destes parâmetros, face aos dados de 2001 (Figura 43), verifica-se que, em geral, mudança de paradigma na relação entre a residência habitual e secundária. Denota-se uma diminuição no número de alojamentos de residência secundária, assim como o aumento de alojamentos vagos. Não se pode desligar esta análise do agravamento da crise

económica que eclodiu durante a última década, obrigando a população a abdicar em muitos casos da residência secundária. A esta dinâmica acrescenta-se o aumento significativo do número de alojamentos vagos destinados ao arrendamento, sendo que aumentaram no concelho cerca de 82% ao longo da última década.

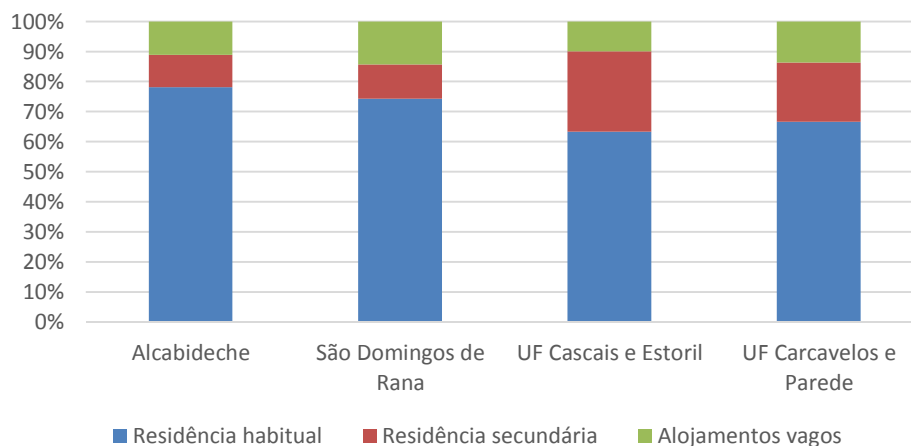


Figura 43 - Taxa de ocupação de alojamentos familiares clássicos por finalidade da ocupação e por freguesia (%), 2001
Fonte: SPI, tendo como base o recenseamento da população e habitação, INE, 2012

Em termos de área dos alojamentos clássicos do concelho de Cascais, em 2011, encontramos maioritariamente espaços com áreas entre os 50 e os 200 m², sendo cerca de 43% dos alojamentos têm área entre 50 a 100 m² e 38% têm entre 100 a 200 m².

Áreas de Reabilitação Urbana de Cascais

A análise das ARU do concelho de Cascais, no âmbito do PARU, tem como referência as subsecções estatísticas dos Censos de 2001 e 2011, sendo admitido a existência de desvios, quanto à caracterização do número de população e de edifícios, em relação à realidade do território, designadamente nos casos em que não existe uma transposição direta dos limites das subsecções nesses anos.

Na maioria das ARU, identificou-se um decréscimo populacional entre 2001 e 2011 (Tabela 10), o que se encontra em contraponto com a realidade concelhia, que apresentou uma evolução na ordem dos 20%. A variação negativa da evolução da população registou-se nas ARU de Alvide, Carcavelos, Alcoitão, Rebelva, Abóboda, Galiza, Caparide e Alcabideche, destacando-se a ARU da Rebelva onde o decréscimo rondou os 77%. A variação positiva da população ocorreu nas ARU de Cascais, Estoril, Trajouce e S. Domingos de Rana, sendo que nesta última a evolução na última década foi de 370%, sendo que apesar desse crescimento o número de residentes é bastante inferior às restantes ARU.

Unidade Territorial	Evolução da população residente		
	Δ	2011	2001
Concelho Cascais	↗	206 479	170 683
ARU Alvide	↘	509	586
ARU Carcavelos	↘	5 121	6 136
ARU Alcoitão	↘	275	455
ARU Cascais	↗	9 131	9 019
ARU Estoril	↗	6 025	4 220
ARU Trajouce	↗	254	250
ARU Rebelva	↘	396	1 727
ARU Abóboda	↘	581	831
ARU S. D. de Rana	↗	165	35
ARU Galiza	↘	717	898
ARU Caparide	↘	262	847
ARU Alcabideche	↘	1 039	1 347

Tabela 10. Evolução da população residente ao nível das áreas de reabilitação urbana do concelho de Cascais

Fonte: INE – Recenseamento Geral da População e Edificação, 2012

O parque habitacional é caracterizado por uma dinâmica de crescimento do número de alojamentos de cerca de 21%, entre 2001 e 2011, no concelho de Cascais (Tabela 11). Esta tendência foi acompanhada nas ARU de Cascais, Estoril e S. Domingos de Rana, registando-se um aumento médio de 80% nos três casos, claramente influenciados pelo registo de S. Domingos de Rana que apesar de ter obtido um aumento significativo de alojamentos, possui um número mais reduzido quando comparado com as demais ARU.

Unidade Territorial	Evolução do número de alojamentos		
	Δ	2011	2001
Concelho Cascais	↗	109 171	89 975
ARU Alvide	↘	270	305
ARU Carcavelos	↘	3 078	3 165
ARU Alcoitão	↘	156	267
ARU Cascais	↗	6 899	6 462
ARU Estoril	↗	4 298	3 360
ARU Trajouce	→	123	123
ARU Rebelva	↘	238	952
ARU Abóboda	↘	273	423
ARU S. D. de Rana	↗	76	25
ARU Galiza	↘	379	535
ARU Caparide	↘	140	392
ARU Alcabideche	↘	577	618

Tabela 11. Evolução da população residente ao nível das áreas de reabilitação urbana do concelho de Cascais

Fonte: INE – Recenseamento Geral da População e Edificação, 2012

Ao nível do número de alojamentos, identifica-se uma relação média no concelho de Cascais de 2,5 alojamentos por edifício, 1,33 alojamentos por família e 0,53 alojamentos por habitante.

Quanto à taxa de ocupação dos alojamentos familiares (Tabela 12), denota-se que ocorreu uma pequena diminuição ao nível do concelho, cerca de 0,7% entre 2001 e 2011, que foi acompanhada pelas ARU de Carcavelos, Cascais, Estoril, Trajouce, Rebelva, Caparide e Alcabideche, com variações negativas semelhantes. Pelo contrário, com evoluções positivas, destaca-se as ARU de S. Domingos de Rana e Galiza, com variações de 14% e 12% respetivamente, assim como nas ARU de Alvide, Alcoitão e Abóboda, com um crescimento mais contido.

Unidade Territorial	Taxa Ocupação dos alojamentos familiares		
	Δ	2011	2001
Concelho Cascais	↘	87,47	88,12
ARU Alvide	↗	87,78	87,21
ARU Carcavelos	↘	86,52	86,89
ARU Alcoitão	↗	82,05	80,52
ARU Cascais	↘	83,95	88,10
ARU Estoril	↘	81,08	83,10
ARU Trajouce	↘	88,62	89,43
ARU Rebelva	↘	84,03	92,33
ARU Abóboda	↗	90,11	84,87
ARU Rana	↗	86,84	76,00
ARU Galiza	↗	86,28	77,20
ARU Caparide	↘	86,43	93,37
ARU Alcabideche	↘	84,06	90,13

Tabela 12. Taxa de ocupação dos alojamentos clássicos familiares em 2001 e 2011

Fonte: INE – Recenseamento Geral da População e Edificação, 2012

Em termos de área dos alojamentos clássicos (Tabela 13), as ARU seguem a tendência dos valores identificados para o concelho de Cascais. No concelho, encontramos maioritariamente espaços com áreas entre os 50 e os 200 m², sendo cerca de 43% dos alojamentos têm área entre 50 a 100 m² e 38% têm entre 100 a 200 m². Destaca-se na ARU de Cascais um valor significativo, cerca de 20%, de alojamentos com mais de 200 m², demarcando-se claramente das restantes realidades identificadas.

Unidade Territorial	50m ²		50m ² - 100m ²		100m ² - 200m ²		200m ²	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Concelho Cascais	9 009	11,1	35 112	43,2	30 571	37,6	6 646	8,2
ARU Alvide	39	18,1	122	56,7	48	22,3	6	2,8
ARU Carcavelos	235	10,3	1 007	44,2	849	37,2	189	8,3
ARU Alcoitão	43	34,4	46	36,8	31	24,8	5	4,0
ARU Cascais	592	14,3	1 757	42,3	1 418	34,2	382	9,2
ARU Estoril	247	9,9	835	33,4	966	38,6	454	18,1
ARU Trajouce	33	31,1	50	47,2	23	21,7	0	0,0
ARU Rebelva	44	24,9	94	53,1	35	19,8	4	2,3
ARU Abóboda	27	11,5	144	61,5	59	25,2	4	1,7
ARU Rana	6	10,5	12	21,1	35	61,4	4	7,0
ARU Galiza	39	13,1	152	51,0	95	31,9	12	4,0
ARU Caparide	20	19,2	37	35,6	39	37,5	8	7,7
ARU Alcabideche	74	16,6	186	41,6	175	39,1	12	2,7

Tabela 13. Número de alojamentos clássicos à data dos Censos de 2011 por área dos fogos

Fonte: INE – Recenseamento Geral da População e Edificação, 2012

Por fim importa destacar a dinâmica dos alojamentos arrendamentos (Tabela 14) nas áreas de intervenção, sendo que em 2011, a média se encontrava nos 18%. A maioria das ARU identificadas possui uma média de alojamentos arrendados significativamente superiores à média registada no concelho de Cascais, destacando-se neste âmbito as ARU de Alvide, Alcoitão, Trajouce e Rebelva com valores médios de alojamentos arrendados superiores a 30%. Exceção feita às ARU de S. Domingos de Rana e Carcavelos que se encontram abaixo da média do concelho, com valores médios de alojamentos arrendados de 16% e 18% respetivamente.

Unidade Territorial	Alojamentos Arrendados	
	Nº	%
Concelho Cascais	19 859	18,19
ARU Alvide	94	34,81
ARU Carcavelos	513	16,67
ARU Alcoitão	60	38,46
ARU Cascais	1 486	21,54
ARU Estoril	782	18,19
ARU Trajouce	59	47,97
ARU Rebelva	72	30,25
ARU Abóboda	72	26,37
ARU Rana	12	15,79
ARU Galiza	104	27,44
ARU Caparide	34	24,29
ARU Alcabideche	141	24,44

Tabela 14. Percentagem de alojamentos clássicos arrendados à data dos Censos de 2011

Fonte: INE – Recenseamento Geral da População e Edificação, 2012

Estratégia Nacional para a Habitação (ENH)

A Estratégia Nacional para a Habitação (ENH) tem como principal ambição a criação de condições que facilitem o acesso das famílias à habitação, através da reabilitação urbana, arrendamento habitacional e a qualificação dos alojamentos, designadamente através:

1. Reabilitação urbana | Inversão do paradigma de expansão urbana e da realização de construção nova, registado nas últimas décadas, em detrimento do repovoamento e a recuperação do parque edificado;
2. Arrendamento habitacional | Dinamização do mercado de arrendamento habitacional, surgindo como uma resposta ao problema de acesso à habitação;
3. Qualificação dos alojamentos | Erradicação dos núcleos de alojamento precário e eliminação das situações de ausência de condições básicas (saneamento e eletricidade), sendo também importante aproveitar as inovações tecnológicas e integrar medidas de eficiência energética.

O modelo habitacional para o concelho de Cascais

No PDM de Cascais cerca de 17 km² do território municipal estava classificado como área urbanizável ou passível de ser ocupada com usos urbanos. Este valor representava aproximadamente 17% da área total do concelho e metade da área então ocupada com usos urbanos (34 km²). Cascais, Alcabideche e São Domingos de Rana detinham as maiores áreas de expansão urbana, correspondendo estas, respetivamente, a 28%, 11% e 20% da área total da freguesia¹³.

Da análise dos instrumentos de gestão territorial em vigor no concelho de Cascais será de esperar a manutenção de algumas das tendências de evolução do crescimento urbano em curso, tais como, o reforço da dinâmica urbana no corredor nascente do concelho, no qual está prevista a consolidação da vertente residencial mas também da componente de comércio/serviços e a consolidação urbana a sul da A5/IC15.

O território divide-se em três grandes áreas nas quais as estratégias de desenvolvimento, relativamente à habitação, são distintas. A norte e centro do concelho, envolvido por um contínuo natural, estas áreas requerem maior atenção em termos de expansão urbana, dando-se se maior destaque à preservação e salvaguarda dos valores naturais como fator de descompressão urbana, sendo que se pretende a consolidação da malha existente com ocupação de baixa densidade. A poente, incluindo-se as vilas de Cascais e Estoril, está-se perante uma malha urbana consolidada, de características marcadamente turísticas e do segmento residencial de gama média/alta, sendo que as intervenções ao nível do edificado destinam-se a alimentar e estimular o turismo de qualidade, essencialmente na vertente residencial. A nascente, integrando os núcleos históricos de Carcavelos e Parede e, a norte destes, S. Domingos de Rana, identifica-se uma malha urbana consolidada com géneses e problemáticas diferentes. No primeiro caso, perante uma população marcadamente envelhecida, pretende-se a reabilitação e dinamização do

¹³ Informação baseada no “Estudo e 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 44): reabilitação urbana, arrendamento habitacional, e a qualificação dos alojamentos. Estes pilares compreendem diversos desafios que correspondem a orientações fundamentais para a aplicação de um modelo de habitação que contribua para a revitalização social e económica dos aglomerados urbanos do concelho de Cascais.



Figura 44. Pilares e desafios do modelo de habitação (Estratégia Nacional para a Habitação)

Fonte SPI, 2015

4.2.4 Modelo económico

O concelho de Cascais possui uma realidade económica direcionada, essencialmente, para as atividades ligadas ao setor terciário, principalmente nas áreas da prestação de serviços. Num concelho que se fundou com base nas atividades ligadas ao setor primário e que não teve um processo de industrialização forte, o crescimento das atividades terciárias apoiaram-se muito no desenvolvimento das vilas litorais como zonas de veraneio e lazer.

Atualmente, as atividades do setor primário, tanto a agricultura como a pesca, e as alterações no setor secundário, mais propriamente a diminuição da atividade industrial que provocam um aumento significativo das unidades industriais inativas e com impacto negativo no ambiente urbano, apresentam uma percentagem residual de contributo para a economia local.

Em termos de desenvolvimento económico, e suas consequências no desenvolvimento da riqueza da região e da sua população, pode-se resumir nos seguintes pontos as principais características do concelho:

- O setor primário, que esteve na base do crescimento do concelho, perdeu relevância ao longo das últimas décadas sendo atualmente uma atividade residual, subsistindo alguma atividade piscatória tradicional e alguns traços agrícolas associados à vinha e à produção do Vinho de Carcavelos;

- O setor secundário, que se encontra em declínio, não teve um papel preponderante no concelho. A industrialização fez-se sentir com maior intensidade nos concelhos vizinhos, sendo que há uma grande percentagem de residentes no concelho de Cascais que se deslocam diariamente para outros concelhos para trabalhar;
- O setor terciário, sendo reflexo da realidade do país, é a componente dinamizadora da economia local, principalmente ao nível da prestação de serviços e por uma forte componente influenciada pela atividade turística.

Não obstante, o turismo, ligado ao setor terciário, apresenta-se como a atividade económica com um crescimento sustentado e com perspetivas 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 45), apoia-se em seis pilares fundamentais: dinamização da função residencial; atração de novas empresas inovadoras; requalificação do comércio tradicional; aproveitamento dos serviços e equipamentos públicos; valorização do património; incremento do turismo e lazer. Estes pilares, à semelhança do modelo habitacional, compreendem diversos desafios que correspondem a orientações fundamentais para a aplicação de um modelo económico que contribua para a revitalização de Cascais, enquanto importante centro urbano nas dinâmicas da AML.



Figura 45. Pilares e desafios do modelo económico para as ARU do concelho de Cascais

Fonte: SPI, 2015

4.2.5 Regras e critérios de proteção do património arquitetónico e arqueológico

O inventário do património histórico-cultural imóvel de Cascais começou a constituir-se como instrumento operativo (para o seu conhecimento, salvaguarda e divulgação, mas também como elemento indispensável à gestão sustentada do território) na década de 80 do século XX. A este processo não é alheia a criação, nessa época, da Comissão Municipal de Defesa do Património e do Gabinete de Arqueologia, unidade orgânica que para além da atividade específica desenvolvida no âmbito desta disciplina, promoveu crescentemente e a vários níveis, a inventariação, estudo, salvaguarda e valorização do património cultural, numa visão integrada abrangente e interdisciplinar.

Assim, dos 44 imóveis atualmente classificados, identificam-se como:

- Imóvel de Interesse Público (IIP): 26;
- IIP e Zona Especial de Proteção (ZEP) 2;
- Imóvel de Interesse Municipal (IIM): 15;
- IIM e ZEP: 1

No âmbito da Revisão do PDM de Cascais, 31 imóveis foram classificados entre 1990 e 2014. Encontram-se, ainda, em vias de classificação, com processos iniciados no mesmo período, mais 21 imóveis (IIP: 9 e IIM: 12). O território municipal integra ainda parte da zona de proteção legal do Palácio do Marquês de Pombal, Jardim, Casa de Pesca e Cascata, imóvel classificado como Monumento Nacional localizado no concelho de Oeiras.

No âmbito da delimitação das ARU, a integrar no PEDU (Figura 46), encontram-se dentro dessas áreas 15 IIP, 9 Monumentos de Interesse Público (MIP), 8 IIM, 1 Monumento de Interesse Municipal (MIM), 1 Conjunto de Interesse Municipal (CIM) e 3 Imóveis em Vias de Classificação (IVC).

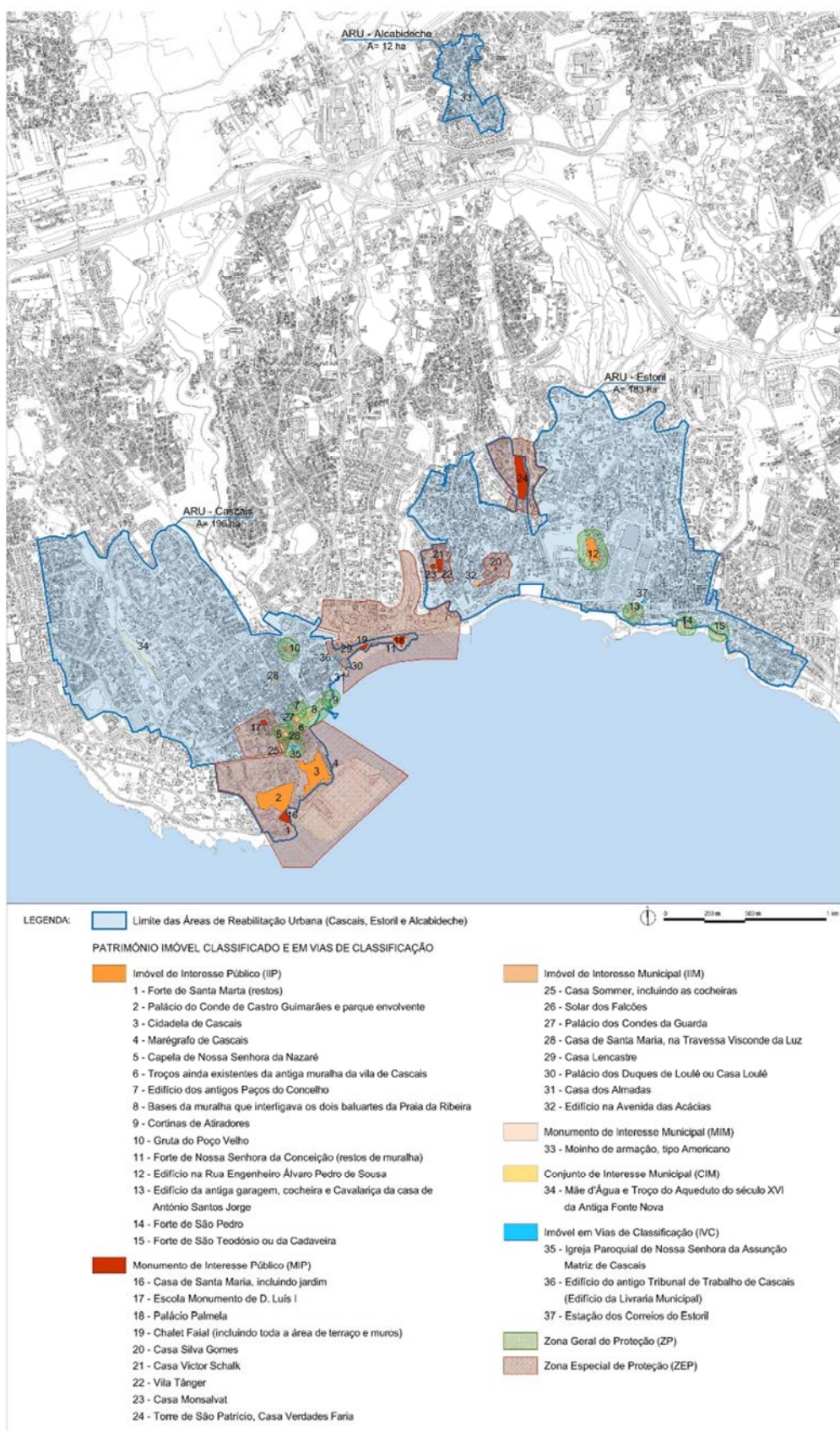


Figura 46. Património arquitetónico e arqueológico integrado nas ARU de Cascais
Fonte: SPI, 2015

O património classificado de Cascais integra igualmente um conjunto muito relevante de sítios arqueológicos relacionados com o povoamento rural do território em época romana e ainda duas necrópoles do período neocalcolítico, cujos espólio e contextos representam referências europeias na área do conhecimento destes horizontes civilizacionais antigos.

Relativamente ao património edificado, regista-se um importante conjunto de arquitetura militar constituída por fortalezas marítimas e algumas estruturas lineares de defesa de costa (século XVI-XIX), um importante conjunto de exemplares de arquitetura de veraneio de quintas históricas (séculos XVII-XVIII), exemplares de património molinológico, casas nobres (séculos XVII-XVIII), alguns exemplares de arquitetura popular vernacular, religiosa e civil (escolas, hospital), uma ponte filipina e dois edifícios modernistas.

O Marégrafo de Cascais, que em conjunto com o seu pequeno mas relevantíssimo património integrado, é um imóvel de inegável interesse transnacional. Por fim, merece referência a Zona Especial de Proteção que delimita a jazida arqueológica subaquática constituída pelos destroços *do clipper Thermopylae* / pontão Pedro Nunes, construído na Escócia em 1868 e afundado em manobras navais ao largo de Cascais em 1907.

Compete à administração central e local promover as medidas necessárias para a salvaguarda e valorização do património cultural, procurando assegurar a transmissão das heranças nacionais do património cultural, bem como a definição de uma estratégia promotora de modelos de gestão concertada que qualifiquem, valorizem e promovam o território e as pessoas. As estratégias devem passar pelo acréscimo da competitividade territorial e da riqueza regional, da inclusão social e da coesão sociocultural.

No que concerne às regras e critérios de proteção, estas estão legalmente estabelecidas através dos diplomas e instrumento próprios. Os diplomas regulamentares relativos ao património classificado, sujeito a servidão administrativa, estabelecem as regras aplicáveis à proteção do imóvel e da gestão urbanística na sua envolvente. Também o PDM de Cascais, ao elencar o acervo de património a proteger, contempla um dispositivo regulamentar que visa salvaguardar a proteção do património.

Diferente é a sua promoção e valorização, assumindo o processo de regeneração das ARU de Cascais, um papel muito relevante. Por via da definição da operação de reabilitação urbana, será possível intervir ao nível da valorização e aproveitamento do potencial desse património, nomeadamente no quadro do incremento das lógicas turísticas e de visitação. Como já referido no modelo económico, a valorização do património é um pilar fundamental para a revitalização do concelho, em particular das vilas históricas.

A simbiose entre o património, a inovação, o desenvolvimento económico, e o turismo, é uma questão muito importante para o futuro de Cascais, justificando uma concertação estreita entre a autarquia, a Direção Geral do Património Cultural (DGPC) e outros agentes culturais relevantes. O objetivo é gerar no futuro vantagens competitivas e de sustentabilidade da organização económica e territorial em Cascais, potenciando o potencial turístico de veraneio, bastante explorado, e dotá-lo de ofertas diferenciadas e de maior qualidade.

Neste contexto, as principais orientações estratégicas para a valorização do património do concelho de Cascais, enquadradas no contexto amplo de reabilitação e de refuncionalização do conjunto edificado e do espaço público, são:

- Afirmar as artes e a cultura como um vetor decisivo do desenvolvimento e competitividade do concelho de Cascais;
- Desenvolver capacitações e os serviços nas áreas culturais e patrimoniais que permitam potenciar os recursos e valores existentes;
- Aproximar a cultura do cidadão, potenciando o papel da autarquia e dos agentes locais na promoção de uma agenda cultural;
- Promover a integração do património de Cascais nas redes regionais e nacionais temáticas, de forma a potenciar o turismo e a visitação;
- 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 visitação 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 visitação.

4.2.6 Identificação indicativa dos investimentos a desenvolver

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

Objetivo Temático	Prioridade de Investimento	Designação	NIF Promotor	Promotor	Investimento total	Ano de Início	NUTSIII	Freguesia	% Imputação
6	6.5.	2.1.1 - Reabilitação do edificado de 12 ARU (Vila de Cascais; Estoril; Carcavelos; Caparide; Abóboda; Trajouce; Alcabideche; Alcoitão; Alvide; Galiza; Rebelva; e S. Domingos de Rana) (a)	-	Privados	Não determinado	2015	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril; União de Freguesias de Carcavelos e Parede; S. Domingos de Rana; Alcabideche	--
6	6.5.	2.2.1 - Reabilitação de espaço público da Vila de Cascais	505187531	Município de Cascais	335.858 €	2015	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril	100%
6	6.5.	2.2.2 - Reabilitação de espaço público do Estoril	505187531	Município de Cascais	255.791 €	2015	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril	100%
6	6.5.	2.2.3 - Reabilitação de espaço público de Carcavelos	505187531	Município de Cascais	255.475 €	2015	AML	União de Freguesias de Carcavelos e Parede	100%
6	6.5.	2.2.4 - Reabilitação de espaço público de Caparide	505187531	Município de Cascais	85.000 €	2015	AML	S. Domingos de Rana	100%
6	6.5.	2.2.5 - Reabilitação de espaço público da Abóboda	505187531	Município de Cascais	85.000 €	2015	AML	S. Domingos de Rana	100%
6	6.5.	2.2.6 - Reabilitação de espaço público de Trajouce	505187531	Município de Cascais	51.000 €	2015	AML	S. Domingos de Rana	100%
6	6.5.	2.2.7 - Reabilitação de espaço público de Alcabideche	505187531	Município de Cascais	102.000 €	2015	AML	Alcabideche	100%
6	6.5.	2.2.8 - Reabilitação de espaço público de Alcoitão	505187531	Município de Cascais	68.000 €	2015	AML	Alcabideche	100%
6	6.5.	2.2.9 - Reabilitação de espaço público de Alvide	505187531	Município de Cascais	64.000 €	2015	AML	Alcabideche	100%
6	6.5.	2.2.10 - Reabilitação de espaço público da Galiza	505187531	Município de Cascais	59.500 €	2015	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril	100%

6	6.5.	2.2.11 - Reabilitação de espaço público de Rebelva	505187531	Município de Cascais	127.500 €	2015	AML	União de Freguesias de Carcavelos e Parede	100%
6	6.5.	2.2.12 - Reabilitação de espaço público de S. Domingos de Rana	505187531	Município de Cascais	59.500 €	2015	AML	S. Domingos de Rana	100%

(a) – Ação associada à Bolsa de instrumento financeiro

Tabela 15. Quadro de investimentos PARU

Fonte: SPI, 2015

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

PI	Medidas	Indicador de realização			Indicador de resultado		
		Indicador	Meta 2018	Meta 2023	Indicador	Meta 2018	Meta 2023
6.5.	2.1. Reabilitação e reconversão de edifícios	Edifícios públicos ou comerciais construídos ou renovados em áreas urbanas (m ²):	Não determinado	Não determinado	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)	5.410	14.427	Grau de satisfação dos residentes que habitam em áreas com estratégias integradas de desenvolvimento urbano (1 a 10)	2	2

Tabela 16. Resultados esperados PARU

Fonte: SPI, 2015

As fichas síntese do PARU encontram-se no ponto 8.3 (Anexos) do documento.

4.3 Componentes do Plano de Ação Integrado para as Comunidades Desfavorecidas

4.3.1 Identificação da(s) comunidade(s) desfavorecida(s) em que se pretende atuar

Tendo em consideração o diagnóstico da habitação social de promoção municipal efetuado anteriormente, no quadro do reconhecimento das assimetrias sociais e territoriais e o seu mapeamento no concelho, identificam-se 6 territórios associados a comunidades desfavorecidas, para as quais deverão ser definidas, de forma prioritária, estratégias de inclusão social: (1) Bairro da Torre e Cruz da Guia; (2) Bairro de Madorna; (3) Bairro da Galiza e Liberdade; (4) Bairro Calouste Gulbenkian / Cruz Vermelha; (5) Bairro das Faceiras; e (6) Bairro Marechal Carmona.

Apesar de ser referenciado como um bairro prioritário de intervenção, o bairro Marechal Carmona¹⁴ foi definido, pela CMC, como uma área objeto de estudo de uma futura regeneração urbana, face ao seu enquadramento em relação ao centro de Cascais e à sua inserção numa zona com elevado potencial urbanístico.

O Plano de Ação Integrado para as Comunidades Desfavorecidas (PAICD) abrange, assim, cinco áreas específicas do concelho de Cascais:

- Bairro da Torre e Cruz da Guia, inserido no setor poente da vila de Cascais e localizado da União de Freguesias de Cascais e Estoril;
- Bairro de Madorna, localizado a nascente do concelho, na freguesia de São Domingos de Rana;
- Bairro da Galiza e Liberdade, localizado na União de Freguesias de Cascais e Estoril;
- Bairro Calouste Gulbenkian / Cruz Vermelha, inserido da freguesia de Alcabideche;
- Bairro das Faceiras, localizado na freguesia de S. Domingos de Rana.

Estas áreas correspondem a uma tipologia prevista no PO ISE, nomeadamente:

- a) **Bairros sociais** – conjuntos urbanos compostos por edifícios destinados a arrendamento no regime de renda apoiada.

¹⁴ Construído nos anos 40 e 50, é constituído por habitações de baixa densidade (1 e 2 pisos), subinfraestruturada e com dimensões interiores reduzidas para os padrões de qualidade atuais (edificações anteriores ao RGEU) e inserido numa área residencial com bons acessos, equipamentos e comércio.

De acordo com o Aviso EIDT-99-2015-03, a identificação das comunidades desfavorecidas em que se pretende atuar tem subjacente a aplicação de pelo menos três critérios de avaliação¹⁵ definidos para a classificação das comunidades (Tabela 17), designadamente:

- **Bairro da Torre** | A delimitação como comunidade desfavorecida, é determinada pelo registo de fenómenos como o desemprego de longa duração e o baixo nível de instrução, estando este ultimo associado à componente de evolução demográfica desfavorável tratando-se de uma área com população muito envelhecida. O parque edificado encontra-se desqualificado, contribuindo para a degradação do ambiente urbano, existindo registo de pequenos focos de criminalidade e delinquência, associados a grupos de jovens, com reflexos no normal serviço de transportes públicos na zona.
- **Bairro de Madorna** | A delimitação é determinada pelo registo de fenómenos de escassa atividade económica, de uma evolução demográfica desfavorável e de ambiente urbano degradado.
- **Bairro da Galiza e Liberdade** | A delimitação é definida pela escassa atividade económica, desemprego de longa duração, fenómenos de exclusão social designadamente associados a imigrantes e minorias, baixo nível de instrução e por existir degradação do ambiente urbano ao nível do edificado.
- **Bairro Calouste Gulbenkian/Cruz Vermelha** | A delimitação é determinada pelos fenómenos de pobreza e exclusão social, pelo baixo nível de instrução e insucesso e abandono escolar, desemprego de longa duração e devido ao ambiente urbano degradado.
- **Bairro das Faceiras** | A delimitação é determinada pela existência de um número considerável de indivíduos que se encontram numa situação de desemprego de longa duração, pela exclusão social, designadamente associados a imigrantes e minorias, pelo baixo nível de instrução e insucesso e abandono escolar e devido ao ambiente urbano degradado.

De acordo com os dados do INE – Censos 2011, ao nível das subsecções estatísticas coincidentes com os limites das cinco áreas desfavorecidas delimitadas, o número de habitantes residentes nestas áreas ascendia aos 6.259 habitantes, sendo uma população maioritariamente envelhecida e composta por um elevado número de pensionistas. Estas áreas estendem-se por 56,8 ha, onde se localizam 814 edifícios residenciais compostos por 2.508 alojamentos, caracterizando-se por serem alojamentos destinados ao arrendamento com apoio social, com

¹⁵ De acordo com o Aviso EIDT-99-2015-03: Desemprego de longa duração; escassa atividade económica; pobreza e exclusão social; fenómenos de exclusão social designadamente associados a imigrantes e minorias; baixo nível de instrução e insucesso e abandono escolar; criminalidade e delinquência; evolução demográfica desfavorável; ambiente degradado.

uma idade do parque edificado superior a 30 anos e que em muitos casos apresenta um estado avançado de degradação e desqualificação.

Id / Nome		1. Torre e Cruz da Guia	2. Madorna	3. Galiza e Liberdade	4. Cal. Gulbenkian / Cruz Vermelha	5. Faceiras
Localização		União de Freguesias de Cascais e Estoril	Freguesia de S. Domingos de Rana	União de Freguesias de Cascais e Estoril	Freguesia de Alcabideche	Freguesia de S. Domingos de Rana
Tipologia a) a e) ¹⁶		a)	a)	a)	a)	a)
Critérios (selecionar pelo menos 3)	Desemprego de longa duração	●		●	●	●
	Escassa atividade económica		●	●		
	Pobreza e exclusão social	●		●	●	●
	Fenómenos de exclusão social designadamente associados a imigrantes e minorias			●		●
	Baixo nível de instrução e insucesso e abandono escolar	●		●	●	●
	Criminalidade e delinquência	●				
	Evolução demográfica desfavorável	●	●			
	Ambiente degradado	●	●	●	●	●

Tabela 17. Classificação das Comunidades Desfavorecidas a intervir no PEDU de Cascais de acordo com o Aviso EIDT-99-2015-03
Fonte: SPI, 2015

¹⁶ a) **Bairros sociais** – conjuntos urbanos compostos por edifícios destinados a arrendamento no regime de renda apoiada; b) **Núcleos de construção precária** – conjuntos de construções precárias, abarracadas, inacabadas ou móveis sem condições de habitabilidade e destinadas a demolição; c) **Bairros clandestinos** – conjuntos urbanos considerados como Áreas Urbanas de Génese Ilegal, nos termos da Lei n.º 91/95, 2 de setembro; d) **Áreas urbanas antigas** – conjuntos urbanos construídos há mais de 30 anos e que não se incluam nas situações atrás indicadas; e) **Áreas urbanas consolidadas** – restantes áreas urbanas, consolidadas e não incluídas em qualquer das tipificações anteriores, mas onde estejam presentes necessidades de intervenção ao nível da inclusão social.

4.3.2 Delimitação da área territorial a intervir

As áreas a intervir no âmbito do presente instrumento são cinco, como descrito no ponto anterior, encontrando-se algumas na proximidade de intervenções de regeneração urbana associadas às ARU do concelho de Cascais.

- O Bairro da Torre e Cruz da Guia encontra-se na contiguidade da ARU de Cascais;
- O Bairro da Galiza e Liberdade encontra-se na contiguidade, para poente, da ARU da Galiza numa zona urbana consolidada e perto de equipamentos;
- O bairro da Madorna localiza-se numa zona urbana estabilizada não enquadrada por nenhuma ARU.
- O Bairro Calouste Gulbenkian, na proximidade ao Autódromo do Estoril, está localizado num local pouco urbanizado sendo um dos mais periféricos do concelho;
- O Bairro das Faceiras, está inserido num local onde proliferaram AUGI, numa zona urbanizada por moradias unifamiliares.

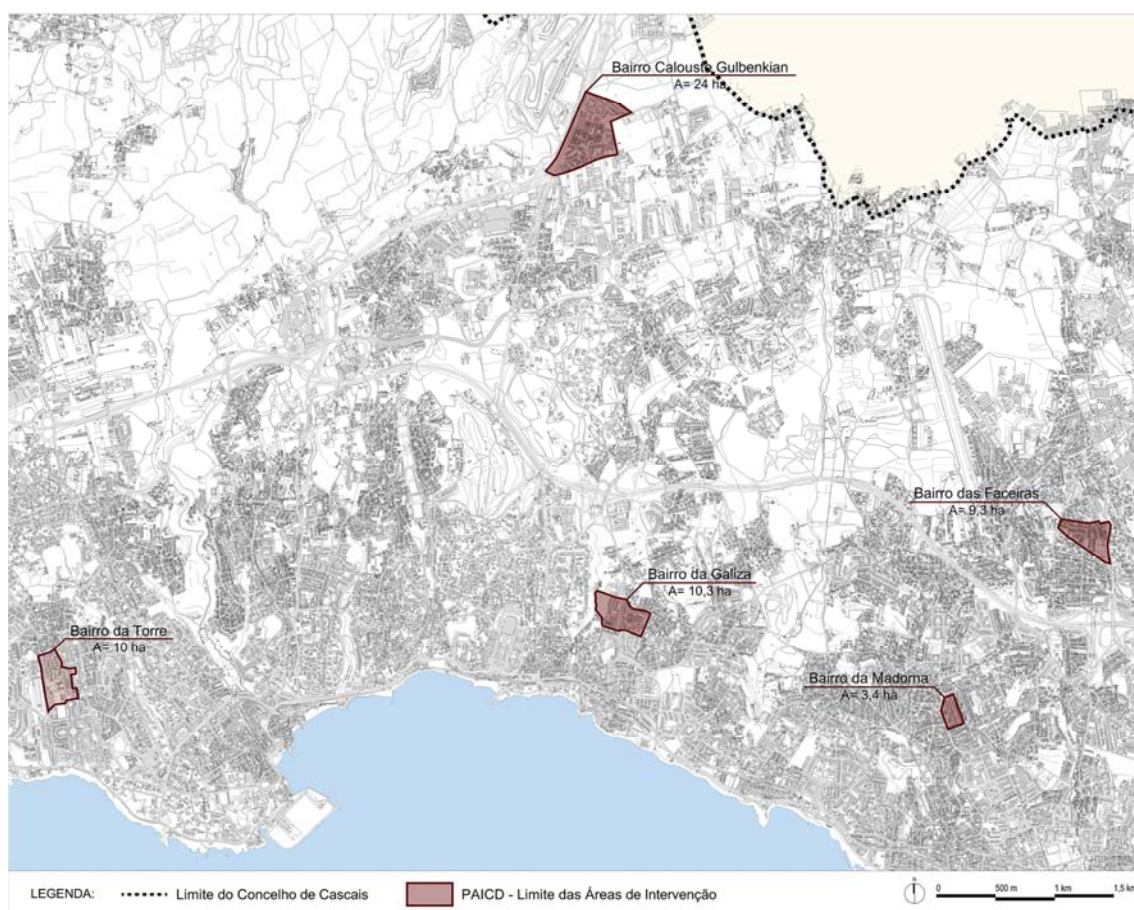


Figura 47. Representação espacial dos bairros a intervir no concelho de Cascais no âmbito do PAICD
Fonte: SPI, 2015

Bairro da Torre e Cruz da Guia

O local da Torre, onde se localiza o bairro, situa-se na zona sudoeste do concelho de Cascais, na União de Freguesias de Cascais e Estoril, junto aos bairros da Cruz da Guia e da Quinta do Rosário e muito próximo do centro de Cascais, numa zona de boas acessibilidades rodoviárias e de comércio tradicional e de proximidade. É um local bem servido por equipamentos sociais, educativos, desportivos e serviços.

Segundo os dados dos Censos 2011, residem neste local 4146 habitantes, traduzindo-se em 1562 famílias, e existem 2200 alojamentos que se distribuem por 690 edifícios.

O Bairro da Torre (Figura 49) possui uma área de intervenção total de 10 ha, na qual se identificam 624 alojamentos que se distribuem por 54 edifícios e onde residem 1419 habitantes. É uma área territorialmente delimitada por cinco arruamentos, sendo que a norte se encontra a rua das Amendoeiras, a nascente a rua das Caravelas (que se prolonga pela rua das Naus e a rua das Maias), a sul o limite abrange o quarteirão dos equipamentos sociais e desportivos, seguindo pela rua da Torre fechando o limite a poente.

Este bairro é constituído por diferentes tipologias de blocos habitacionais e foram edificados com o apoio de vários programas de habitação social implementados entre a década de 50 e 90 do século XX. Esta é uma área essencialmente de cariz residencial, com edifícios de quatro pisos, compostos por variações de dois, três ou quatro fogos por piso. Na generalidade estes alojamentos encontram-se na posse de privados, havendo uma percentagem que se encontra sob gestão da Fundação Cardeal Cerejeira e sob gestão da Cascais Envolve.



Figura 48. Estado de conservação das fachadas do Bairro da Torre

Fonte: Câmara Municipal de Cascais, 2015

A concentração espacial de uma população homogénea com fracos recursos económicos, com baixa escolaridade e com níveis de desemprego de longa duração significativos, associados a fenómenos de desqualificação do espaço físico e de comportamentos de delinquência juvenil e

vandalismo foram fatores que contribuíram para a estigmatização do Bairro da Torre ao longo do tempo.

A intervenção da autarquia neste território, há mais de uma década, tem contribuído para a qualificação urbana do território e para a mobilização de várias organizações na implementação de projetos e respostas sociais dirigidas a vários grupos populacionais. A animação territorial desenvolvida no bairro tem gerado impactos ao nível da consolidação de uma rede de parceria capacidade interinstitucional para a implementação de projetos integrados em áreas como a educação, a saúde (pública e mental), a formação juvenil, a empregabilidade.

Atualmente o Bairro da Torre é uma área urbana dotada de um grande numero de equipamentos sociais e infraestruturas: Centro Multisserviços, Centro Porta Aberta AMI, Creche, Jardim de Infância, Polidesportivo, Campo de Futebol, Skate Park e Pólo Comunitário. Existem ainda várias dinâmicas comunitárias expressas na existência de associações juvenis e de moradores.



Figura 49. Delimitação territorial do Bairro da Torre e Cruz da Guia
Fonte: SPI, 2015

Bairro da Madorna

O local da Madorna, onde se insere o bairro, situa-se a nascente do concelho de Cascais, na fronteira entre a União de Freguesias de Carcavelos e Parede e a freguesia de S. Domingos de Rana, estando o bairro localizado nesta última. Trata-se de uma área essencialmente de cariz residencial, com edifícios de quatro pisos e moradias, sendo servida por comércio local e equipamentos sociais, educativos e desportivos.

Segundo os dados dos Censos 2011, residem neste local 2943 habitantes, traduzindo-se em 1165 famílias, e existem 1358 alojamentos que se distribuem por 733 edifícios.

O Bairro da Madorna (Figura 51) possui uma área de intervenção total de 3,4 ha, na qual se identificam, segundo dados dos Censos 2011, 250 alojamentos que se distribuem por 35 edifícios e residem 541 habitantes, constituindo 225 famílias. É territorialmente delimitado por quatro arruamentos, sendo que a norte o limite é constituído pela praça Francisca Lindoso, da qual se inicia o limite nascente pela rua 1º de Maio até ao cruzamento com a rua 25 de Abril, que limita o bairro a sul, ficando o limite poente fechado pela rua do Dia Mundial da Criança.

Esta comunidade desfavorecida está inserida numa zona residencial estabilizada, do ponto de vista urbano, e é composta por uma população predominantemente idosa. O bairro é constituído por blocos de habitação de três e quatro pisos, que se encontram em evidente mau estado de conservação, sendo a tipologia dominante o T3, apesar das pequenas dimensões das áreas dos fogos. Embora a maioria dos alojamentos se encontrar na posse de privados, há uma percentagem considerável de alojamentos (cerca de 65% segundo dados da CMC) que são responsabilidade da Cascais Envolve, desde 2011, após a transferência do IGFSS deste património habitacional para a autarquia.



Figura 50. Estado de conservação das fachadas do Bairro da Madorna

Fonte: Câmara Municipal de Cascais, 2015

O bairro apresenta uma estrutura etária bastante envelhecida, expressa pelo índice de envelhecimento de 283 idosos por cada 100 jovens, embora com uma percentagem considerável

de indivíduos em idade ativa. Segundo os dados de 2011, metade da população ativa encontrava-se empregada, sendo que este valor contrasta com o número de indivíduos que não possuíam qualquer atividade económica, cerca de 50% da população residente. Ao nível da formação profissional os resultados são igualmente negativos, identificando-se uma população residente maioritariamente com o 1º ciclo de escolaridade.



Figura 51. Delimitação territorial do Bairro da Madorna
Fonte: SPI, 2015

Bairro da Galiza e Liberdade

O local de S. João do Estoril, onde se insere o bairro, situa-se na zona central do concelho, na União de Freguesias de Cascais e Estoril. Segundo os dados dos Censos 2011, residem neste local 10823 habitantes, traduzindo-se em 4586 famílias, e existem 6118 alojamentos que se distribuem por 2030 edifícios.

A área de intervenção integra o bairro Novo da Galiza e o bairro da Liberdade (Figura 52) com uma área de cerca de 10,3 ha, na qual se identificam, segundo dados dos Censos 2011, 544 alojamentos que se distribuem por 245 edifícios e residem 1299 habitantes, constituindo 448 famílias. É territorialmente delimitado a norte pela Igreja Nossa Senhora da Boa Nova e pela Rua

do Campo Santo, a nascente pela Rua Pedro Nunes, a sul pelo Largo Monte Leite e Escola 2+3 da Galiza e a poente pelo Vale da Ribeira de Santa Rita.

É uma zona com boas acessibilidades, perto da linha de comboio (S. João do Estoril), da marginal e da A5, servida por comércio e outros serviços.

O bairro da Liberdade tem origem num processo SAAL (pós 25 Abril) e o bairro da Galiza / Novo do Pinhal teve início em 1992, e decorreu de forma faseada (1997, 2003) com vista a realojar famílias que residiam num núcleo de barracas ali existente.

Neste conjunto habitacional existem habitações privadas, habitação cooperativa (Cooperativa Chegaliza) e habitação municipal. Esta área é também limitada pela escola EB 2, 3 da Galiza e o Centro Social da Boa Nova (Creche, Jardim de Infância, 1º e 2º ciclo, Centro de Dia, Serviço de Apoio Domiciliário, equipa RSI, CAFAP) e pelo espaço verde do vale de Santa Rita. É uma área essencialmente de cariz residencial com escassa atividade económica.

De acordo com o Atlas de habitação de Cascais (2013), residem no bairro da Galiza e Novo do Pinhal em habitação social de promoção municipal 588 indivíduos, 311 do género masculino e 277 do género feminino, e que correspondem a 181 agregados familiares.

Embora o bairro de barracas (Bairro do Fim do Mundo) esteja erradicado desde 2009, a imagem do bairro de habitação social mantém-se associada à pobreza e exclusão social, ao tráfico de droga e práticas ilícitas, a estilos de vida de ócio e subsidiodependência. A predominância de comunidades migrantes de origem africana e de etnia cigana contribuem ainda para a cristalização da imagem negativa do bairro, que acaba por ficar isolado, não obstante se considerar tratar-se de uma área urbana consolidada.

A história do bairro, inclusive do tipo de intervenção social realizada, tem contribuindo para o reforço do estigma de bairro de famílias carenciadas, justificando uma abordagem caritativa, pouco indutora de mudança.

O desemprego associado às baixas qualificações dificultam a rutura do ciclo de pobreza e não raras vezes hipoteca as oportunidades das novas gerações. De fato, o insucesso escolar e o abandono precoce do ensino, bem como a falta de respostas adaptadas e profissionalizantes, correspondem a alguns dos principais problemas associados a esta comunidade, cuja intervenção adequada pode garantir mudanças positivas e impactos a médio e longo prazo.

A multiculturalidade dos residentes não é apontada como fonte de conflito, aliás, existe mais do que uma coexistência pacífica, havendo mesmo um forte sentido de comunidade e de pertença. Trata-se de uma comunidade ativa e com algumas ações espontâneas de convivência e partilha.

O espaço público é amplamente vivido, no entanto não apresenta infraestruturas qualificantes desta prática, na medida em que se encontra degradado.

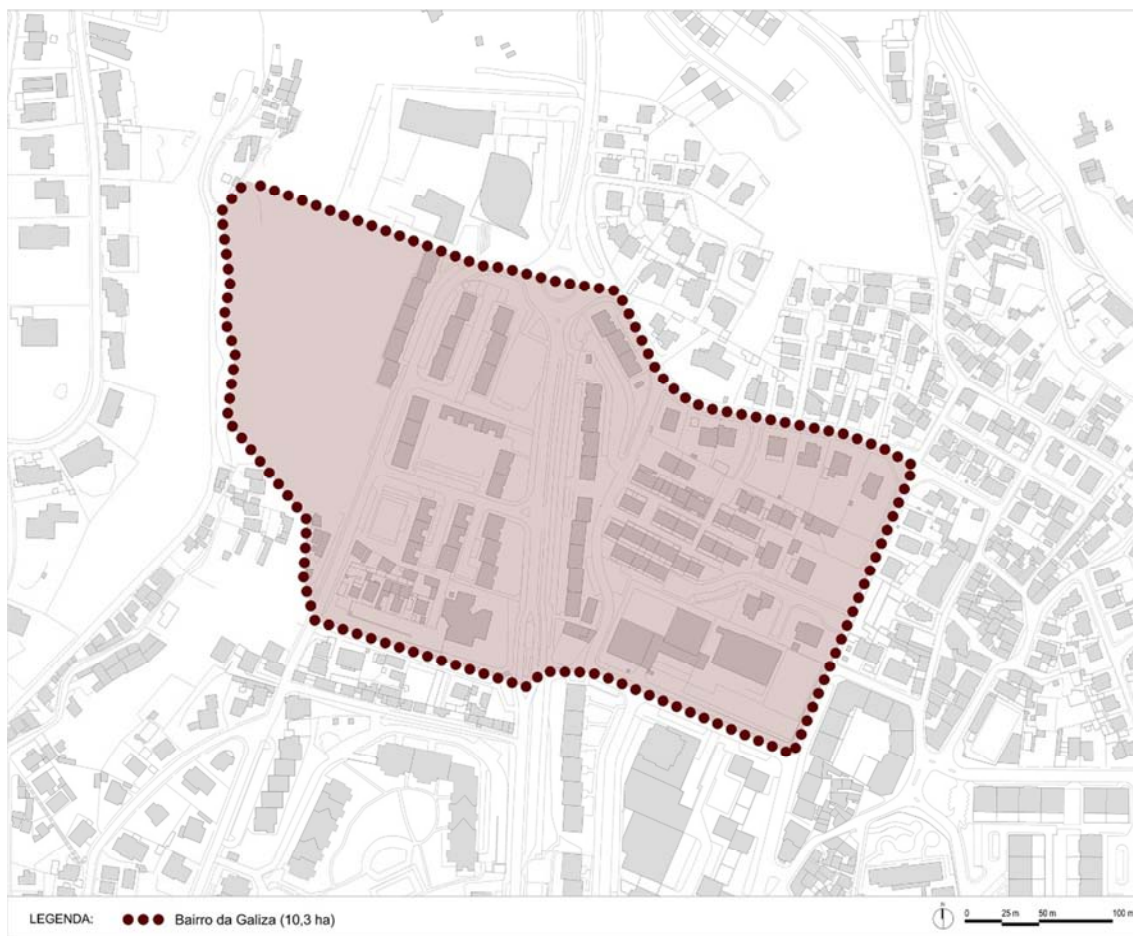


Figura 52. Delimitação territorial do Bairro da Galiza e Liberdade
Fonte: SPI, 2015

Bairro Calouste Gulbenkian / Cruz Vermelha

O lugar do Bairro da Cruz Vermelha, onde se insere o bairro com a mesma designação, situa-se no setor norte do concelho de Cascais, na freguesia de Alcabideche. Segundo os dados dos Censos 2011, residem neste local 10823 habitantes, traduzindo-se em 4586 famílias, e existem 6118 alojamentos que se distribuem por 2030 edifícios.

O bairro Calouste Gulbenkian, também conhecido como Bairro da Cruz Vermelha (Figura 53), tem uma área com cerca de 24 ha, na qual se identificam, segundo dados dos Censos 2011, 894 alojamentos que se distribuem por 307 edifícios e residem 2518 habitantes, constituindo 819 famílias. É territorialmente delimitado a norte pelos terrenos do Estabelecimento Prisional do Linhó, a nascente pelo alinhamento das instalações da Feira da Adroana, a sul pela Rua Beatriz Costa e a poente pela Via Rápida (A16).

Trata-se de um conjunto habitacional muito diferenciado, no qual se misturam aglomerados residenciais de vários tipos (moradias unifamiliares de auto construção, edifícios de habitação coletiva da Santa Casa da Misericórdia de Cascais, habitação de custos controlados, habitação construída ao abrigo do PER, habitações de função e habitações de venda livre). A zona sul deste bairro apresenta um grande número de habitações com níveis de média e de grande degradação, integrados num todo urbano indiferenciado que, sem qualquer tipo de unidade estética e com um espaço público disfuncional e deteriorado, não contribuindo para a criação de qualquer tipo de identificação positiva do bairro.

Construído no pós-25 de Abril para responder às necessidades de alojamento de famílias vindas das nossas ex-colónias, foi ali promovido, com a ajuda da Cruz Vermelha Portuguesa, um processo de autoconstrução que, sem qualquer enquadramento técnico e legal, resultou num conjunto urbano de fraca qualidade aos níveis urbanístico, estético, das infraestruturas, dos transportes, das acessibilidades, etc.

Posteriormente, ali se fixaram vários funcionários da Santa Casa da Misericórdia de Cascais e pessoas vítimas das cheias de 1983, em Cascais. No entanto, estas novas operações de realojamento não alteraram significativamente o perfil deste território. A zona mais antiga a sul do bairro encontra-se mais desqualificada em termos de espaço público e do edificado.

Apesar da significativa diversidade sociodemográfica daquela população, de acordo com os números apresentados nos últimos censos, cerca de 60% da população ali residente (perto de 3.500 pessoas) tem idade inferior a 30 anos. No entanto, mais de 65% dos laços afetivos estabelecidos pelos seus residentes (de acordo com o maior estudo até hoje realizado sobre os modos de vida no bairro Calouste Gulbenkian¹⁷) ocorrem dentro do próprio bairro e, destes, apenas 3,5% acontecem fora do concelho de Cascais, sinal de isolamento evidente que, por si só, justifica a persistência dos baixíssimos graus de escolaridade e, conseqüentemente, a transgeracionalização da pobreza daquela população. Com efeito, apenas 10% têm um curso superior (80% dos quais, no entanto, são residentes nas habitações de venda livre, sendo que cerca de 60% têm apenas o ensino básico, quase 15% apenas sabe ler e escrever e cerca de 10% não sabe nem ler nem escrever.

No bairro Calouste Gulbenkian encontra-se algum comércio: minimercado, alguns cafés e restaurantes, uma padaria, um cabeleireiro; porém, muitos destes estabelecimentos não têm as

¹⁷ AMOR, Teresa, e MOURA, Dulce, Os Modos de Vida no Bairro Calouste Gulbenkian, Centro de Estudos Territoriais, Lisboa, 2001.

necessárias condições para poderem funcionar, encontrando-se muitos inclusivamente em situação ilegal.

Ao nível dos equipamentos, no bairro Calouste Gulbenkian existe a Escola Básica, EB1 nº 3 de Alcoitão; uma creche e jardim-de-infância e um lar e centro de dia, sob gestão da Santa Casa da Misericórdia; uma Igreja Católica e Centro Social da Paróquia de Alcabideche com a valência de creche; uma Igreja Evangélica e dois pequenos espaços desportivos e de lazer.



Figura 53. Delimitação territorial do Bairro Calouste Gulbenkian / Cruz Vermelha
Fonte: SPI, 2015

Bairro das Faceiras

O lugar de S. Domingos de Rana, local onde se insere o Bairro das Faceiras, situa-se a nascente do concelho de Cascais, na Freguesia de S. Domingos de Rana. Segundo os dados dos Censos 2011, residem neste local 7247 habitantes, traduzindo-se em 2763 famílias, e existem 3303 alojamentos que se distribuem por 1490 edifícios.

O Bairro das Faceiras (Figura 54) tem uma área de intervenção de cerca de 9,3 ha, e na qual se identificam, segundo dados dos Censos 2011, 196 alojamentos que se distribuem por 173 edifícios e residem 483 habitantes, constituindo 174 famílias. É territorialmente delimitado a norte

pelos limites da Escola Secundária Frei Gonçalo de Azevedo com a Rua do Infante e Rua da Fábrica, a nascente pela E.N. 249-4, a sul pela Av. Amália Rodrigues e a poente pela inserção da Av. Amália Rodrigues com a Rua da Fábrica.

Ao todo residem no bairro 224 moradores, maioritariamente de nacionalidade portuguesa, sendo 53% do género feminino e 47% do género masculino. De acordo com o Atlas de habitação de Cascais (2013), residem no bairro em fogos municipais 41 indivíduos de nacionalidade portuguesa, 21 do género masculino e 20 do género feminino, e que correspondem a 15 agregados familiares.

Apresenta espaço público pouco qualificado; desemprego; insucesso e abandono escolar; carência económica; baixas qualificações escolares e profissionais; iliteracia e iliteracia digital; inexistência de laços ao nível das relações de vizinhança com os outros bairros. Identifica-se ainda: envelhecimento e inexistência de apoio para idosos; imagem externa negativa dos bairros; sentimento de abandono; existência de alguma dinâmica comunitária.

Como potencialidades esta comunidade tem grupos da população com vontade de participar e de melhorar a sua vida. Tem também um conjunto de parceiros motivados para a ação com vontade de criar mais e melhores respostas com a comunidade.

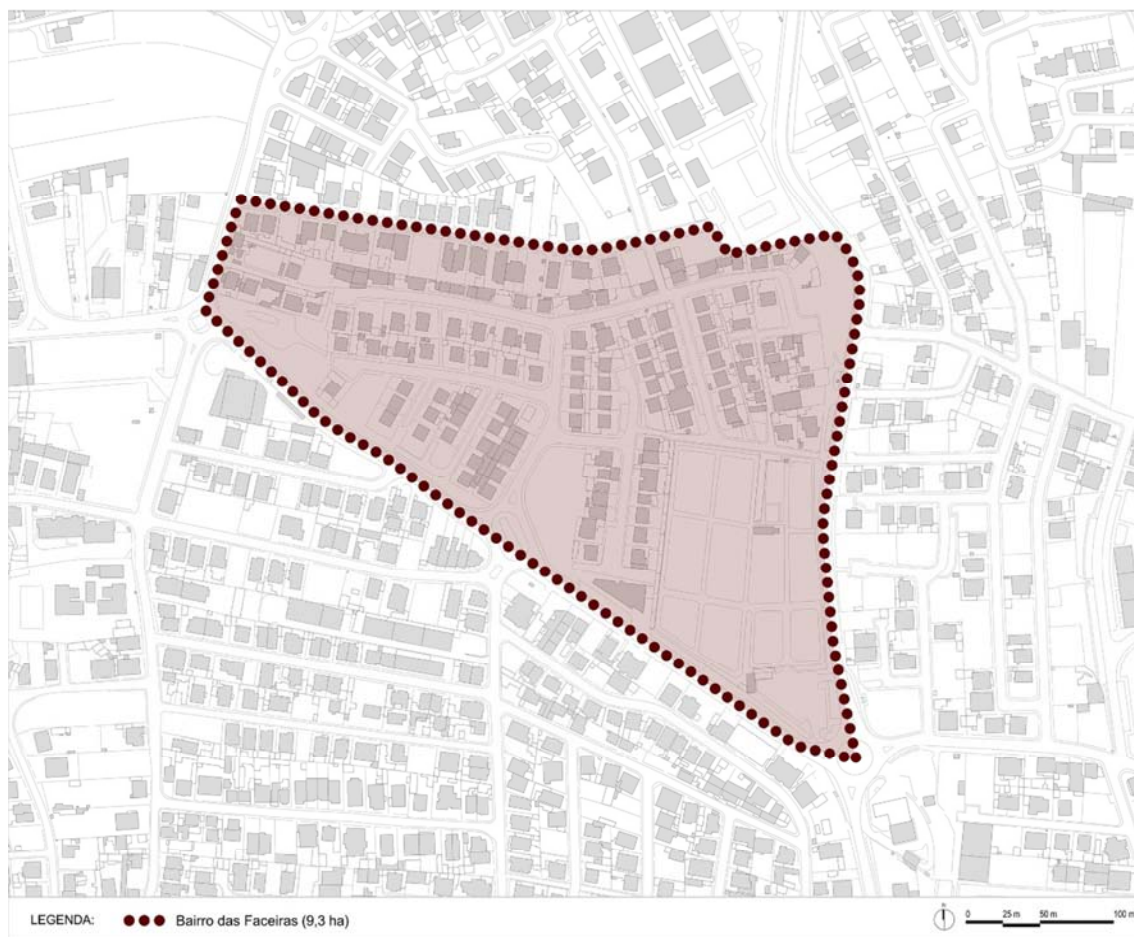


Figura 54. Delimitação territorial do Bairro das Faceiras
Fonte: SPI, 2015

4.3.3 Identificação das necessidades encontradas e definição da estratégia de intervenção para resposta às mesmas

A articulação física e funcional das diversas comunidades desfavorecidas do concelho de Cascais é essencial para o desenvolvimento de uma estratégia coesão social e territorial de Cascais. A análise dos territórios, onde se detetam as comunidades afetadas pela exclusão étnica e social e com problemas de urbanidade e ambiente urbano, permitiu aferir os principais desafios a que importa dar resposta:

- Desemprego / escassa atividade económica | O desemprego e a escassa atividade económica são um dos principais problemas destas áreas sendo premente implementar medidas de apoio ao empreendedorismo e à criação de emprego.
- Baixo nível de instrução e insucesso e abandono escolar | Verifica-se que existe ainda uma falta de qualificações da população local representando um risco para o futuro da sua empregabilidade. No que respeita ao insucesso escolar este é consequente de uma crescente desmotivação dos alunos perante a vida escolar, o que leva muitas vezes ao

seu abandono precoce. Esta situação é muitas vezes reflexo da pouca valorização dada à permanência no sistema de ensino.

- Evolução demográfica desfavorável / Envelhecimento da população | De acordo com os dados do INE – Censos 2011, ao nível das subsecções estatísticas coincidentes com os limites das cinco áreas desfavorecidas delimitadas, o número de habitantes residentes nestas áreas ascendia aos 6.259 habitantes, sendo uma população maioritariamente envelhecida e composta por um elevado número de pensionistas.
- Pobreza e exclusão social | A pobreza e a exclusão social estão relacionadas com o fenómeno de desemprego identificado nos territórios. Estas situações abrangem uma população muito vulnerável, designadamente jovens e muitas crianças, e devem ser consideradas como prioritárias.
- Ambiente degradado | A existência de focos de degradação do edificado e do espaço público são aspetos identificados pelas entidades municipais. Esta situação acaba por ser prejudicial para a imagem dos bairros e da envolvente, em melhor estado de conservação, uma vez que é influenciada negativamente pela partilha do mesmo ambiente urbano.

Estas fragilidades comuns às cinco comunidades desfavorecidas, torna evidente a necessidade de desenvolvimento de uma intervenção para dar resposta às mesmas. A estratégia de intervenção para os territórios, deve passar, de forma articulada, por intervenções de natureza social, reabilitação do edificado e dos espaços públicos e intervenções de dinamização económica.

Neste contexto, o PAICD assenta no eixo 3 de intervenção central do PEDU:

“Regeneração física e social das comunidades desfavorecidas”

Este eixo, cujo objetivo central é promover inclusão social de comunidades desfavorecidas através de ações de reabilitação do edificado e espaços adjacentes e de medidas de combate à pobreza, ao abandono e insucesso escolar e ao desemprego, subdivide-se no seguinte conjunto de medidas e respetivos objetivos estratégicos:

■ **Medida 3.1. Requalificação de edifícios de habitação social**

Objetivo estratégico: Requalificar/reabilitar edifícios destinados a habitação social com vista à melhoria das condições de habitabilidade e do ambiente urbano das comunidades desfavorecidas.

Prevêem-se nesta medida 2 ações:

- 3.1.1 Requalificação do edificado do Bairro da Torre;

- 3.1.2 Requalificação do edificado do Bairro da Madorna.

Estas ações de reabilitação de edificado, estão particularmente vocacionadas para a requalificação de fogos devolutos, incluindo pintura e isolamento do edificado.

■ **Medida 3.2. Reabilitação de espaço público envolvente a edifícios de habitação social**

Objetivo estratégico: Reabilitar o espaço público envolvente às habitações sociais, visando a sua requalificação, segurança, prevenção de comportamentos ilícitos, resiliência e melhoria do ambiente urbano.

Prevêem-se nesta medida 5 ações:

- 3.2.1 Reabilitação do Parque Infantil do Bairro da Torre e Cruz da Guia;
- 3.2.2 Reabilitação do Campo de Jogos do Bairro da Torre e Cruz da Guia;
- 3.2.3 Requalificação urbanística da zona sul da Cruz Vermelha;
- 3.2.4 Requalificação urbanística do Bairro Novo do Pinhal;
- 3.2.5 Requalificação urbanística do Bairro das Faceiras.

■ **Medida 3.3. Reabilitação ou reconversão de equipamentos de utilização coletiva de âmbito social**

Objetivo estratégico: Reabilitar e refuncionalizar espaços edificados, tendo em vista a instalação de equipamentos e serviços de apoio social.

Prevêem-se nesta medida 6 ações:

- 3.3.1 Reabilitação do Multiserviços do Bairro da Torre e Cruz da Guia;
- 3.3.2 Reabilitação da Creche Torre-Guia;
- 3.3.3 Reabilitação do Jardim de Infância da Torre;
- 3.3.4 Reabilitação do Centro Porta Amiga da AMI (Bairro da Torre);
- 3.3.5 Reabilitação do Polo Comunitário da Torre;
- 3.3.6 Requalificação do Polo Comunitário da Galiza.

Estas ações visam a beneficiação do edificado ao nível do revestimento de paredes e pinturas, da substituição de soluções de ensombramento em vãos exteriores e da remoção do amianto dos telhados, da colocação de telheiros e da substituição de equipamentos em zonas de recreio, da instalação de redes de infraestruturas, de sistemas solar térmico, solar fotovoltaico e de ar condicionado, bem como de obras de ampliação de equipamentos, de requalificação do espaço exterior e de recreio.

■ Medida 3.4. Ações de inclusão ativa das comunidades desfavorecidas

Objetivo estratégico: Promover mecanismos de integração social e de transição para a vida ativa de grupos específicos, através de iniciativas de apoio ao empreendedorismo, ao combate ao insucesso escolar, à formação profissional e à participação e envolvimento da comunidade na gestão de espaços comuns e do espaço urbano.

Esta medida prevê 12 ações:

- 3.4.1 Desenvolvimento de iniciativas de integração social da população no Polo Comunitário da Torre e Cruz da Guia;
- 3.4.2 Desenvolvimento de iniciativas de integração sócio-profissional de públicos específicos, afastados do mercado de trabalho;
- 3.4.3 Desenvolvimento de iniciativas de formação de jovens desocupados, promovendo e treinando competências profissionalizantes;
- 3.4.4 Promoção da autonomia e da realização pessoal de jovens desocupados - Espaço referência para jovens;
- 3.4.5 Desenvolvimento de iniciativas de apoio ao empreendedorismo social - Projeto KAZUIA;
- 3.4.6 Criação de um serviço de resposta local e social compatível com os horários laborais das famílias (ocupação de crianças em horário alargado e formação de mulheres desempregas);
- 3.4.7 Desenvolvimento de iniciativas de mediação Escola – Comunidade;
- 3.4.8 Desenvolvimento de iniciativas de intervenção na área da saúde mental;
- 3.4.9 Desenvolvimento de iniciativas de acompanhamento individualizado de famílias;
- 3.4.10 Desenvolvimento de iniciativas para o envolvimento e participação da comunidade na reabilitação do espaço público e espaços comuns;
- 3.4.11 Desenvolvimento de iniciativas de intervenção em famílias em situação de vulnerabilidade;
- 3.4.12 Desenvolvimento de iniciativas de intervenção especializada com jovens.

Estas ações irão permitir criar as condições para a integração socio-profissional de públicos específicos, afastados do mercado de trabalho e de rotinas profissionais, bem como o desenvolvimento de ações de apoio ao empreendedorismo social, prevendo a criação do autoemprego.

No campo do combate ao insucesso e abandono escolar e na capacitação de jovens para a empregabilidade, serão desenvolvidas ações de educação e formação, de empreendedorismo e cidadania, proporcionando experimentação e vivências, com intuito de consolidar os seus

projetos de vida, aliando atividades lúdicas e a ações de cariz cívico a um acompanhamento individualizado, bem como de desenvolvimento de atividades de mediação que atuem em situações de indisciplina e promovam a relação escola-comunidade.

Ao nível da coesão social e igualdade de oportunidades, será dada particular atenção às ações que contribuam para a inclusão social de famílias provenientes de contextos socioeconómicos mais vulneráveis, particularmente dos descendentes de imigrantes e minorias étnicas.

Em termos de ações de suporte à comunidade, será criado um serviço de ocupação de crianças, de resposta local e social, de qualidade adequada às necessidades dos horários laborais das famílias e serão promovidas ações junto de instituições de proximidade e com capacidade de atuação, de forma a garantir uma maior articulação entre as organizações com competências na área da saúde mental e o contexto social dos indivíduos. De igual forma serão criadas ações de resposta de primeira linha, privilegiando uma abordagem individualizada e mediadora, visando garantir a equidade nas condições de acesso dos munícipes às diversas respostas/programas sociais existentes no concelho.

No caso do ambiente urbano, serão promovidas ações que contribuam para uma apropriação positiva do espaço público e espaços comuns e, conseqüentemente, para um incremento ao nível da imagem exterior dos territórios.

Apresenta-se, seguidamente, um quadro com a data de início e de conclusão das ações do PAICD:

Ação	Identificação do projeto (nome e descritivo simples)	Data início / Data conclusão
3.1.1	Requalificação do edificado do Bairro da Torre	2017/2018
3.1.2	Requalificação do edificado do Bairro da Madorna	2017/2018
3.2.1	Reabilitação do Parque Infantil do Bairro da Torre e Cruz da Guia	2016/2017
3.2.2	Reabilitação do Campo de Jogos do Bairro da Torre e Cruz da Guia	2016/2017
3.2.3	Requalificação urbanística da zona sul da Cruz Vermelha	2018/2020
3.2.4	Requalificação urbanística do Bairro Novo do Pinhal	2016/2018
3.2.5	Requalificação urbanística do Bairro das Faceiras	2016/2019
3.3.1	Reabilitação do Multiserviços do Bairro da Torre e Cruz da Guia	2016/2017
3.3.2	Reabilitação da Creche Torre-Guia	2016/2020
3.3.3	Reabilitação do Jardim de Infância da Torre	2016/2016
3.3.4	Reabilitação do Centro Porta Amiga da AMI (Bairro da Torre)	2016/2016
3.3.5	Reabilitação do Polo Comunitário da Torre	2016/2017
3.3.6	Requalificação do Polo Comunitário da Galiza	2016/2018
3.4 / 1	Desenvolvimento de iniciativas de integração social da população no Polo Comunitário da Torre e Cruz da Guia	2016/2020
3.4 / 2	Desenvolvimento de iniciativas de integração sócio-profissional de públicos específicos, afastados do mercado de trabalho	2016/2020
3.4 / 3	Desenvolvimento de iniciativas de formação de jovens desocupados, promovendo e treinando competências profissionalizantes	2016/2020
3.4 / 4	Promoção da autonomia e da realização pessoal de jovens desocupados - Espaço referência para jovens	2016/2020
3.4 / 5	Desenvolvimento de iniciativas de apoio ao empreendedorismo social - Projeto KAZUIA	2016/2020
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)	2016/2020
3.4 / 7	Desenvolvimento de iniciativas de mediação Escola -Comunidade	2016/2020
3.4 / 8	Desenvolvimento de iniciativas de intervenção na área da saúde mental	2016/2020
3.4 / 9	Desenvolvimento de iniciativas de acompanhamento individualizado de famílias	2016/2020
3.4 / 10	Desenvolvimento de iniciativas para o envolvimento e participação da comunidade do Bairro da Torre e Cruz da Guia na reabilitação do espaço público e espaços comuns	2016/2020
3.4 / 11	Desenvolvimento de iniciativas de intervenção em famílias em situação de vulnerabilidade	2015/2020
3.4 / 12	Desenvolvimento de iniciativas de intervenção especializada com jovens	2015/2020

Estas ações encontram-se sistematizadas no cartograma abaixo apresentado (Figura 55).

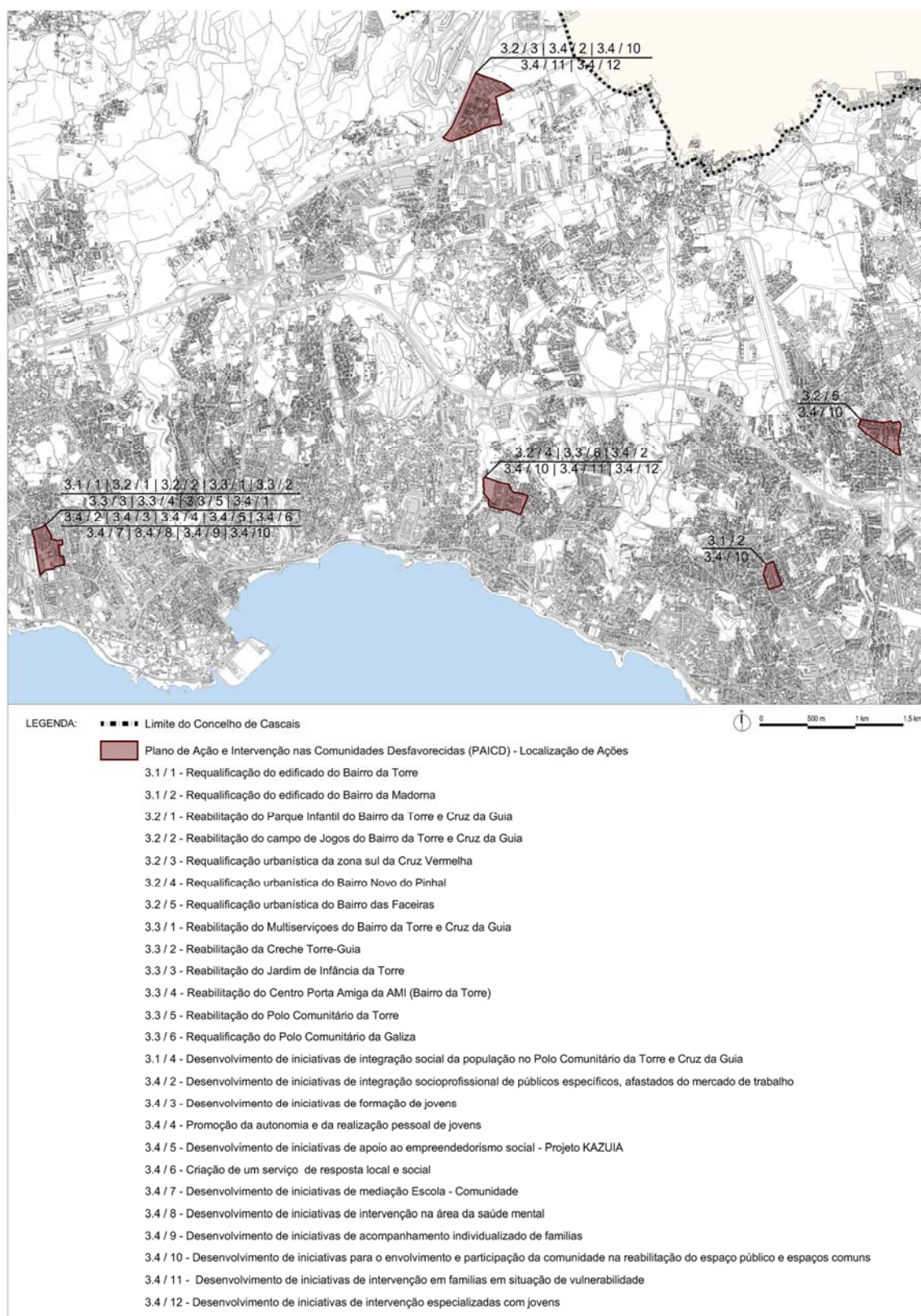


Figura 55. Planta de localização das ações do PAICD

Fonte: SPI, 2015

4.3.4 Identificação indicativa dos investimentos, estimativa do investimento público a realizar, realizações e resultados esperados

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

Objetivo Temático	Prioridade de Investimento	Designação	NIF Promotor	Promotor	Investimento total	Ano de Início	NUTSIII	Freguesia	% Imputação
9	9.8	3.1.1 - Requalificação do edificado do Bairro da Torre	505187531	Município de Cascais	365.418 €	2017	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril	100%
9	9.8	3.1.2 - Requalificação do edificado do Bairro da Madorna	505187531	Município de Cascais	285.436 €	2017	AML	S. Domingos de Rana	100%
9	9.8	3.2.1 - Reabilitação do Parque Infantil do Bairro da Torre e Cruz da Guia	505187531	Município de Cascais	20.000 €	2016	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril	100%
9	9.8	3.2.2 - Reabilitação do Campo de Jogos do Bairro da Torre e Cruz da Guia	505187531	Município de Cascais	7.500 €	2016	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril	100%
9	9.8	3.2.3 - Requalificação urbanística da zona sul da Cruz Vermelha	505187531	Município de Cascais	1.117.462 €	2018	AML	Alcabideche	100%
9	9.8	3.2.4 - Requalificação urbanística do Bairro Novo do Pinhal	505187531	Município de Cascais	200.000 €	2016	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril	100%
9	9.8	3.2.5 - Requalificação urbanística do Bairro das Faceiras	505187531	Município de Cascais	125.000 €	2016	AML	S. Domingos de Rana	100%
9	9.8	3.3.1 - Reabilitação do Multiserviços do Bairro da Torre e Cruz da Guia	505187531	Município de Cascais	57.500 €	2016	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril	100%
9	9.8	3.3.2 - Reabilitação da Creche Torre-Guia	505187531	Município de Cascais	291.555 €	2016	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril	100%
9	9.8	3.3.3 - Reabilitação do Jardim de Infância da Torre	505187531	Município de Cascais	39.950 €	2016	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril	100%
9	9.8	3.3.4 - Reabilitação do Centro Porta Amiga da AMI (Bairro da Torre)	505187531	Município de Cascais	23.392 €	2016	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril	100%
9	9.8	3.3.5 - Reabilitação do Polo Comunitário da Torre	505187531	Município de Cascais	26.765 €	2016	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril	100%
9	9.8	3.3.6 - Requalificação do Polo Comunitário da Galiza	505187531	Município de Cascais	10.000 €	2016	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril	100%
9	9.1	3.4.1 - Desenvolvimento de iniciativas de integração social da população no Polo Comunitário da Torre e Cruz da Guia	505187531	Município de Cascais	3.560 €	2016	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril	100%

9	9.1	3.4.2 - Desenvolvimento de iniciativas de integração sócioprofissional de públicos específicos, afastados do mercado de trabalho	505187531	Município de Cascais	52.520 €	2016	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril Alcabideche	100%
9	9.1	3.4.3 - Desenvolvimento de iniciativas de formação de jovens desocupados, promovendo e treinando competências profissionalizantes	505187531	Município de Cascais	7.040 €	2016	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril	100%
9	9.1	3.4.4 - Promoção da autonomia e da realização pessoal de jovens desocupados - Espaço referência para jovens	505187531	Município de Cascais	15.335 €	2016	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril	100%
9	9.1	3.4.5 - Desenvolvimento de iniciativas de apoio ao empreendedorismo social - Projeto KAZUIA	505187531	Município de Cascais	4.212 €	2016	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril	100%
9	9.1	3.4.6 - Criação de um serviço de resposta local e social compatível com os horários laborais das famílias (ocupação de crianças em horário alargado e formação de mulheres desempregas)	505187531	Município de Cascais	13.550 €	2016	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril	100%
9	10.1	3.4.7 - Desenvolvimento de iniciativas de mediação Escola -Comunidade	505187531	Município de Cascais	13.450 €	2016	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril	100%
9	9.1	3.4.8 - Desenvolvimento de iniciativas de intervenção na área da saúde mental	505187531	Município de Cascais	6.575 €	2016	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril	100%
9	9.1	3.4.9 - Desenvolvimento de iniciativas de acompanhamento individualizado de famílias	505187531	Município de Cascais	1.250 €	2016	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril	100%
9	9.1	3.4.10 - Desenvolvimento de iniciativas para o envolvimento e participação da comunidade na reabilitação do espaço público e espaços comuns	505187531	Município de Cascais	25.670 €	2016	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril Alcabideche S. Domingos de Rana	100%
9	9.1	3.4.11 - Desenvolvimento de iniciativas de intervenção em famílias em situação de vulnerabilidade	505187531	Município de Cascais	68.000 €	2015	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril Alcabideche	100%
9	9.1	3.4.12 - Desenvolvimento de iniciativas de intervenção especializada com jovens	505187531	Município de Cascais	107.000 €	2015	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril Alcabideche	100%

Tabela 18. Quadro de investimentos PAICD

Fonte: SPI, 2015

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

PI	Medidas	Indicador de realização			Indicador de resultado		
		Indicador	Meta 2018	Meta 2023	Indicador	Meta 2018	Meta 2023
9.8.	3.1. Requalificação de edifícios de habitação social	Habitacões reabilitadas em áreas urbanas (unidades de habitação)	34	34	Aumento do grau de satisfação dos residentes nas áreas de intervenção (1 a 10)	2	2
9.8.	3.2. Reabilitação de espaço público envolvente a edifícios de habitação social	Espaços abertos criados ou reabilitados em áreas urbanas (m ²)	54013	120013	Aumento do grau de satisfação dos residentes nas áreas de intervenção (1 a 10)	2	2
9.8.	3.3. Reabilitação ou reconversão de equipamentos de utilização coletiva de âmbito social	Espaços abertos criados ou reabilitados em áreas urbanas (m ²)	2980	4574	Aumento do grau de satisfação dos residentes nas áreas de intervenção (1 a 10)	2	2
9.1	3.4. Ações de inclusão ativa das comunidades desfavorecidas	Participantes nas ações dos CLDS	-	3160	Participantes nas ações dos CLDS que se encontram abrangidos por medidas ativas de emprego ou formação profissional	1%	5%
		Participantes no Programa Escolhas entre os 6 e os 24 anos	-	721	Participantes do Programa Escolhas entre os 6 e os 24 anos que completaram com sucesso o ano escolar ou foram reintegrados na escola, formação ou emprego	20%	65%
		Participantes com deficiência e incapacidade em ações de reabilitação profissional	-	92	Participantes com deficiência e incapacidade que foram certificados no final da formação	5%	60%
		Projetos de inovação e experimentação social apoiados	-	9			
10.1.	3.4. Ações de inclusão ativa das comunidades desfavorecidas	Escolas abrangidas por intervenções com vista à redução do abandono escolar e à melhoria do sucesso educativo, de nível ISCED 2	-	4	Escolas abrangidas por projetos específicos de combate ao insucesso e ao abandono que progrediram aproximando-se ou superando o valor esperado	10%	40%

Tabela 19. Resultados esperados PAICD

Fonte: SPI, 2015

As fichas síntese do PAICD encontram-se no ponto 8.4 (Anexos) do documento.

5. RESULTADOS ESPERADOS, FATORES CRÍTICOS DE SUCESSO E INTERDEPENDÊNCIAS

5.1 Resultados esperados

5.1.1 Investimentos, ações, resultados e metas

PI	Fundo	Medidas	Indicador de realização			Indicador de resultado			Proposta de Dotação Fundo a Contratualizar
			Indicador	Meta 2018	Meta 2023	Indicador	Meta 2018	Meta 2023	
4.5.	FEDER	1.1. Reforço da rede de ciclovias e de vias pedonais	Vias dedicadas às mobilidades suaves ou à redução de emissões de carbono (Km)	1,3 km	9 km	Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa (Ton/CO2)	230 215 Ton/CO2	221 295 Ton/CO2	952.258 €
4.5.	FEDER	1.2. Estruturação de corredores urbanos de procura elevada no concelho de Cascais	Vias dedicadas às mobilidades suaves ou à redução de emissões de carbono (Km)	1,3 km	9 km	Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa (Ton/CO2)	230 215 Ton/CO2	221 295 Ton/CO2	750.000 €
4.5.	FEDER	1.3. Minimização do impacto do tráfego rodoviário no meio urbano	Vias dedicadas às mobilidades suaves ou à redução de emissões de carbono (Km)	1,3 km	9 km	Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa (Ton/CO2)	230 215 Ton/CO2	221 295 Ton/CO2	50.000 €
6.5.	FEDER	2.1. Reabilitação e reconversão de edifícios	Edifícios públicos ou comerciais construídos ou renovados em áreas urbanas (m2):	Não determinado	Não determinado	Grau de satisfação dos residentes que habitam em áreas com estratégias integradas de desenvolvimento urbano (1 a 10)	2	2	--
6.5.	FEDER	2.2. Incremento e qualificação dos espaços públicos urbanos	Espaços abertos criados ou reabilitados em áreas urbanas (m ²)	5.410	14.427	Grau de satisfação dos residentes que habitam em áreas com estratégias integradas de desenvolvimento urbano (1 a 10)	2	2	759.312 €

9.8.	FEDER	3.1. Requalificação de edifícios de habitação social	Habitações reabilitadas em áreas urbanas (unidades de habitação)	34	34	Aumento do grau de satisfação dos residentes nas áreas de intervenção (1 a 10)	2	2	325.427 €
9.8.	FEDER	3.2. Reabilitação de espaço público envolvente a edifícios de habitação social	Espaços abertos criados ou reabilitados em áreas urbanas (m ²)	54013	120013	Aumento do grau de satisfação dos residentes nas áreas de intervenção (1 a 10)	2	2	734.981 €
9.8.	FEDER	3.3. Reabilitação ou reconversão de equipamentos de utilização coletiva de âmbito social	Espaços abertos criados ou reabilitados em áreas urbanas (m2)	2980	4574	Aumento do grau de satisfação dos residentes nas áreas de intervenção (1 a 10)	2	2	224.581 €
9.1	FSE	3.4. Ações de inclusão ativa das comunidades desfavorecidas	Participantes nas ações dos CLDS	-	3160	Participantes nas ações dos CLDS que se encontram abrangidos por medidas ativas de emprego ou formação profissional	1%	5%	152.356 €
			Participantes no Programa Escolhas entre os 6 e os 24 anos	-	721	Participantes do Programa Escolhas entre os 6 e os 24 anos que completaram com sucesso o ano escolar ou foram reintegrados na escola, formação ou emprego	20%	65%	
			Participantes com deficiência e incapacidade em ações de reabilitação profissional	-	92	Participantes com deficiência e incapacidade que foram certificados no final da formação	5%	60%	
			Projetos de inovação e experimentação social apoiados	-	9				
10.1.	FSE	3.4. Ações de inclusão ativa das comunidades desfavorecidas	Escolas abrangidas por intervenções com vista à redução do abandono escolar e à melhoria do sucesso educativo, de nível ISCED 2	-	4	Escolas abrangidas por projetos específicos de combate ao insucesso e ao abandono que progrediram aproximando-se ou superando o valor esperado	10%	40%	6.725 €

Tabela 20. Indicadores e metas do PEDU

Fonte: SPI, 2015

5.1.2 Realização

No âmbito do PEDU, considerando as medidas estabelecidas, os indicadores de realização e de resultados para as PI são:

PI 4.5. Indicador de realização | Vias dedicadas às mobilidades suaves ou à redução de emissões de carbono (Km) : Considera-se o valor total das vias dedicadas à mobilidade suave previsto nas ações para a rede ciclável (9 km até 2023). A meta de 2018 corresponde à estimativa de realização do troço prioritário da EN 249 (1,3 km). Com base nos valores previstos nas empreitadas¹⁸, o custo por km, face ao valor de investimento elegível, é de 201 403 €.

Indicador de resultado | Emissão estimada dos gases com efeitos de estufa (Ton/CO₂):

O valor de emissões estimado para 2023 dos gases de efeito de estufa da área urbana na AML é de 3 848 100 Ton/CO₂¹⁹, partindo de uma base de referência de 4 275 667 Ton/CO₂ em 2012 (indicadores PAMUS, AML). Não sendo apresentado pela AML o valor do concelho de Cascais quanto à emissão de gases de efeito de estufa em 2012 e observando que, em 2009²⁰, na parte afeta à mobilidade, o valor de referência do Município era de 246 269 Ton/CO₂²¹, considerou-se a partir deste valor a estimativa da redução anual das emissões de gases com efeitos de estufa do concelho até 2023 no valor de 24 974 Ton/CO₂ (indicadores PAMUS definidos pela AML). Assim prevê-se que a emissão estimada de gases de estufa em 2018 será de 230 215 Ton/CO₂ e a emissão estimada de gases de estufa em 2023 será de 221 295 Ton/CO₂²².

PI 6.5. Indicador de realização | Espaços abertos criados ou reabilitados em áreas urbanas (m²): Para o cálculo dos indicadores de realização foi considerado o seguinte pressuposto de investimento: 100 €/m² de área bruta de espaço público. De acordo com

¹⁸ As intervenções 1.1.1. Construção de acessibilidades pedonais e cicláveis na EN 249 e 1.1.2. Implementação da rede ciclável estruturante concelhia (1ª fase) prevêem a construção total de 9 km de ciclovias, com um valor de empreitada de 325 000 € e de 1 487 626 €, respetivamente.

¹⁹ A redução de emissão estimada dos gases com efeito de estufa na área urbana pretendida é de 427 577 Ton/CO₂. A AML definiu para o concelho de Cascais o valor de redução de emissões estimadas dos gases com efeito de estufa na área urbana de 24 974 Ton/CO₂ até 2023.

²⁰ Fonte: APA - Emissões de poluentes atmosféricos por concelho, 2009.

²¹ Pressupostos atribuídos ao concelho de cascais na parte afeta à mobilidade: Área do concelho – 97.2 Km²; Emissão Setor G (RoadRail – Transportes rodo/ferroviários) por Km²- 2 521.23 Ton/CO₂; Emissão Setor I (Odd Road Mob – Fonte móveis fora de estrada) por Km²- 12.4 Ton/CO₂; Total de emissão Setor G – 245 064 Ton/CO₂; Total de emissões Setor I – 1 205 Ton/CO₂; Valor de referência / total emissão transportes 2009 - 246 269 Ton/CO₂.

²² O diferencial do valor estimado de emissões para 2023 e o valor observado em 2009 é de 24 974 Ton/CO₂, tal como indicado pela AML como o valor de redução de emissões a alcançar pelo Município de Cascais.

a Câmara Municipal de Cascais, no âmbito da reabilitação urbana do espaço público, as ações que se pretendem desenvolver ainda não dispõem dos respetivos projetos de execução, pelo que: (1) o valor apresentado corresponde a um valor médio tendo em conta a experiência do município nas obras que tem realizado; (2) o valor considera o tipo de patologias que habitualmente se detetam nestes espaços e a tipologia de intervenção associados a esta realidade; e (3) o valor proposto deve ser entendido como referência e verificável na maior parte das intervenções que o município pretende realizar. Considerando o valor de investimento previsto (empreitadas²³), estima-se a criação/reabilitação de 14 427 m² de espaço público até 2023. A meta 2018 corresponde à estimativa de realização a 3 anos (5 410 m²); **Edifícios públicos ou comerciais construídos ou renovados em áreas urbanas (m²):** Não determinado.

Indicador de resultado | **Grau de satisfação dos residentes que habitam em áreas com estratégias integradas de desenvolvimento urbano (1 a 10):** Considera-se a meta > 2, estabelecida no PO Lisboa, para 2018 e 2023. O grau de satisfação será apurado através da realização de um inquérito (frequência de relato anual / 1º apuramento após a conclusão da 1ª intervenção).

PI 9.8. Indicador de realização | **Habitações reabilitadas em áreas urbanas (unidades de habitação):** De acordo com a data de início e conclusão das ações²⁴, estima-se a reabilitação de 13 fogos devolutos e a reabilitação de 21 fachadas de habitações até 2018 e até 2023. Estes 34 fogos têm um custo de reabilitação associado de 19 143 €/habitação; **Espaços abertos criados ou reabilitados em áreas urbanas (m²):** De acordo com o total das ações previstas e as datas de início e conclusão das intervenções, estima-se a reabilitação de 56 993 m² até 2018 e de 124 587 m² até 2023 (este valor agrega a Medida 3.2.²⁵ e a Medida 3.3.²⁶). Face ao valor de investimento elegível o custo de espaços abertos criados ou reabilitados em áreas urbanas é de 15 €/m².

²³ As empreitadas correspondem às seguintes intervenções: 2.2.1; 2.2.2; 2.2.3; 2.2.4; 2.2.5; 2.2.6; 2.2.7; 2.2.8; 2.2.9; 2.2.10; 2.2.11; e 2.2.12.

²⁴ As intervenções 3.1.1. Requalificação do edificado do Bairro da Torre e 3.1.2. Requalificação do edificado do Bairro da Madorna decorrem ao longo do período 2017/2018 e incidem, respetivamente, na requalificação de 7 fogos devolutos (com uma área total de 461 m²) e sobre as fachadas exteriores de 12 fogos e sobre 6 fogos devolutos (com uma área total de 412 m²) e sobre as fachadas exteriores de 9 fogos.

²⁵ Considerando a Medida 3.2. Reabilitação de espaço público envolvente a edifícios de habitação social, de acordo com a data de início e conclusão das intervenções, estima-se a reabilitação de 54 013 m² até 2018 e de 120 013 m² até 2023. Estes valores resultam dos seguintes pressupostos: a intervenção 3.2.1. Reabilitação do Parque infantil do Bairro da Torre e Cruz da Guia incide sobre uma área de 613 m² e no período 2016/2017; a intervenção 3.2.2. Reabilitação do Campo de Jogos do Bairro da Torre e Cruz da Guia incide sobre uma área de 1 200 m² e no período 2016/2017; a intervenção 3.2.3. Requalificação urbanística da zona sul da Cruz Vermelha incide sobre uma área de 66 000 m² e no período 2018/2020; a intervenção 3.2.4. Requalificação urbanística do Bairro Novo do Pinhal incide sobre uma área de 52 200 m² e no período 2016/2018. Estas intervenções têm um total de investimento elegível de 1 469 962 €.

Indicador de resultado | Aumento do grau de satisfação dos residentes nas áreas de intervenção (1 a 10): Considera-se a meta ≥ 2 , estabelecida no PO Lisboa, para 2018 e 2023. O grau de satisfação será apurado através da realização de um inquérito (frequência de relato anual / 1º apuramento após a conclusão da 1ª intervenção).

PI 9.1. **Indicador de realização** | Participantes nas ações dos CLDS: 3160 participantes até 2023; Participantes no Programa Escolhas entre os 6 e os 24 anos: 721 participantes até 2023; Participantes com deficiência e incapacidade em ações de reabilitação profissional: 92 participantes até 2023; Projetos de inovação e experimentação social apoiados: 9 projetos até 2023.

Indicador de resultado | Participantes nas ações dos CLDS que se encontram abrangidos por medidas ativas de emprego ou formação profissional: Admite-se o rácio de 5%, estabelecida no PO Lisboa, para 2023 e de 1% para 2018; Participantes do Programa Escolhas entre os 6 e os 24 anos que completaram com sucesso o ano escolar ou foram reintegrados na escola, formação ou emprego: Admite-se o rácio de 65%, estabelecida no PO Lisboa, para 2023 e de 20% para 2018; Participantes com deficiência e incapacidade que foram certificados no final da formação: Admite-se o rácio de 60%, estabelecida no PO Lisboa, para 2023 e de 5% para 2018.

PI 10.1. **Indicação de realização** | Escolas abrangidas por intervenções com vista à redução do abandono escolar e à melhoria do sucesso educativo, de nível ISCED 2: 4 escolas.

Indicador de resultado | Escolas abrangidas por projetos específicos de combate ao insucesso e ao abandono que progrediram aproximando-se ou superando o valor esperado: Admite-se o rácio de 40%, estabelecida no PO Lisboa, para 2023 e de 10% para 2018.

Os dados para os cálculos dos indicadores de realização e dos indicadores de resultados serão, de futuro, recolhidos e analisados pelo Observatório de Desenvolvimento Urbano de Cascais (ver modelo de governação), órgão que ficará com a responsabilidade de monitorizar os resultados do PEDU.

²⁶ Considerando a Medida 3.3. Reabilitação ou reconversão de equipamentos de utilização coletiva de âmbito social, de acordo com a data de início e conclusão das ações, estima-se a reabilitação de 2 980 m² até 2018 e de 4 574 m² até 2023. Estes valores resultam dos seguintes pressupostos: a intervenção 3.3.1 Reabilitação do Multiserviços do Bairro da Torre e Cruz da Guia incide sobre uma área de 650 m² e no período de 2016/2017; a intervenção 3.3.2 Reabilitação da Creche Torre-Guia incide sobre uma área de 1 594 m² e no período de 2016/2020; a intervenção 3.3.3 Reabilitação do Jardim de Infância da Torre incide sobre uma área de 830 m² e no período de 2016; a intervenção 3.3.4 Reabilitação do Centro Porta Amiga da AMI incide sobre uma área de 460 m² e no período de 2016; a intervenção 3.3.5 Reabilitação do Polo Comunitário da Torre incide sobre uma área de 90 m² e no período de 2016/2017; a intervenção 3.3.6 Requalificação do Polo Comunitário da Galiza incide sobre uma área de 950 m² e no período de 2016/2018. Estas intervenções têm um total de investimento elegível de 449 162 €.

5.2 Fatores críticos de sucesso e interdependências

A estratégia de desenvolvimento urbano do concelho de Cascais assume os seguintes desafios que importa considerar nas intervenções a realizar nos núcleos urbanos em matéria de mobilidade sustentável, regeneração urbana e inclusão social de comunidades desfavorecidas:

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

Para superar estes desafios, é necessário dar resposta a um conjunto de fatores críticos que condicionam o sucesso da intervenção, designadamente:

- A adaptabilidade e apropriação local de uma estratégia de mobilidade urbana sustentável definido à escala intermunicipal;
- A capacidade para inverter a tendência para a utilização massiva do transporte individual, bem como para aumentar o número de deslocações em modos suaves, inclusivamente nas deslocações de proximidade;
- A capacidade de produzir efeitos ao nível da qualificação urbanística, ambiental e patrimonial do espaço a intervir, mas também (e sobretudo) de promover as condições que permitam estimular o desenvolvimento económico e a coesão social neste território;
- A articulação física e funcional dos diferentes núcleos urbanos de Cascais enquanto fator essencial para a coesão do concelho, e para a sua consolidação e desenvolvimento sustentado;
- A competência para os espaços qualificados atuarem como veículos de inclusão e mote para a promoção de ações focadas nas necessidades da comunidade e na sua capacitação ativa;
- A clareza e adaptação à realidade local do IFRRU - Instrumento Financeiro de Reabilitação e Revitalização Urbana;
- A capacidade de mobilização dos privados para a reabilitação do seu património através do IFRRU;
- O envolvimento da comunidade e das entidades responsáveis pela dinamização de funções urbanas estruturantes (comércio, serviços, equipamentos, etc.);

- O sucesso das ações de sensibilização e mobilização da comunidade para novos hábitos de deslocação e capacitação para a mudança.

A estratégia de intervenção definida para o PEDU de Cascais, através de um conjunto de medidas de atuação, responde aos desafios detetados para o território e às condições críticas de sucesso identificadas para o seu desenvolvimento urbano. O quadro global das interdependências subjacente à estratégia de desenvolvimento urbano do concelho de Cascais encontra-se sistematizado na figura seguinte (Figura 56).

6. MODELO DE GOVERNAÇÃO

6.1 Modelo de gestão e organização que assegurem a prossecução do Plano com eficácia e eficiência, incluindo descrição da equipa técnica

A concretização do Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano (PEDU) de Cascais exige uma coordenação e gestão capazes de assegurar, no espaço e no tempo, uma adequada articulação dos agentes e das ações e uma utilização eficaz dos recursos de diferente natureza a mobilizar.

Com efeito, à ambição da proposta estratégica e operacional apresentada, deve associar-se um modelo de governança que assegure a sua implementação eficaz, através de uma gestão eficiente, proactiva e partilhada, apoiada nas melhores práticas de gestão e comunicação. A implementação do PEDU justifica, portanto, uma abordagem estratégica na definição de um contexto operacional que articule eficazmente as relações entre os diferentes atores envolvidos na sua implementação. O modelo de gestão e organização para a governação do PEDU de Cascais (Figura 57) é estruturado em quatro órgãos com responsabilidades definidas, articuladas entre si, no sentido de garantir a implementação eficiente do Plano Estratégico. Estes órgãos são:

- Executivo Municipal;
- Estrutura de Apoio do PEDU;
- Observatório de Desenvolvimento Urbano;
- Conselho Consultivo para o Financiamento.



Figura 57. Modelo de gestão e governação do PEDU de Cascais

Fonte SPI, 2015

O PEDU é centralizado no Executivo Municipal, o qual tem o poder de programar e operacionalizar os projetos previstos no quadro de ações definido, coadjuvado por uma Comissão Técnica Municipal que é auxiliada pela Estrutura Técnica Municipal. O Conselho Consultivo para o Financiamento e o Observatório de Desenvolvimento Urbano verificam o desenvolvimento das questões financeiras e urbanas, respetivamente, desempenhando um papel fundamental na avaliação e validação de propostas, permitindo uma análise independente nos processos nos quais o município se assume como parte interessada.

Cada órgão assume as seguintes funções:

- **Executivo do Município de Cascais:** Enquanto órgão executivo colegial do município, eleito pelos cidadãos eleitores recenseados na sua área, assume o papel deliberativo. Assim o Executivo é responsável pela:
 - o Coordenação global do PEDU e da Estrutura de Apoio ao PEDU;
 - o Articulação com as diferentes Entidades Externas de monitorização do PEDU e de gestão financeira;
 - o Aprovação dos relatórios de monitorização, de avaliação e de revisão do plano de ação;
 - o Solicitação de medidas corretivas em resultado dos pareceres do Observatório de Desenvolvimento Urbano de Cascais (ODUC) e da informação do Conselho Consultivo para o Financiamento.
- **Conselho Consultivo para o Financiamento:** Este conselho é um órgão consultivo de apoio ao Executivo na implementação do PEDU. Por razões de coerência estratégica e de operacionalidade, justifica-se que este órgão seja presidido por representante do Executivo Municipal. Poderá ser auscultado em razão da implementação das ações previstas no PEDU, nomeadamente aquelas em que o Município de Cascais é promotor. É um órgão consultivo, que poderá ser constituído por representantes dos parceiros institucionais com interesse na implementação do PEDU, a convidar pelo Executivo. Pode ainda incluir representantes da comunidade local.
- **Observatório de Desenvolvimento Urbano de Cascais (ODUC):** O ODUc assegura a avaliação global da intervenção e assume o papel de órgão consultivo. Poderá ser constituído por técnicos municipais e/ou por técnicos externos, com a seguinte missão:
 - o Avaliação dos relatórios sobre a execução, a monitorização e a avaliação do PEDU apresentados pela Estrutura de Apoio;
 - o Elaboração de pareceres sobre a avaliação do PEDU e comunicação ao Executivo Municipal.
- **Estrutura de Apoio ao PEDU:** Esta estrutura corresponde à Comissão Técnica Municipal responsável pela gestão operacional dos investimentos e metas do PEDU, encontrando-

se em estrita relação com o Executivo Municipal e com a Equipa Técnica Municipal, que engloba os diferentes departamentos técnicos do município, os quais facultam o suporte técnico para a concretização das suas funções. Esta comissão é coordenada por pelo menos dois técnicos, oriundos da esfera municipal, vocacionados para as seguintes temáticas: (a) financiamento comunitário, e (b) planeamento estratégico e desenvolvimento urbano. Este órgão terá as seguintes responsabilidades:

- o Coordenar as atividades desenvolvidas no âmbito do PEDU e o seu alinhamento com as opções de execução deliberadas;
 - o Procurar complementaridades e soluções inovadoras para potenciar os resultados dos investimentos;
 - o Mobilizar e gerir os contactos diretos com os parceiros e com proprietários privados, com vista a concretizar o grau de alavancagem de desenvolvimento económico previsto na estratégia;
 - o Manter atualizado o quadro de execução física e financeira do PEDU;
 - o Manter atualizado a informação junto das autoridades de gestão;
 - o Garantir a articulação com o núcleo de apoio técnico do PEDU.
- **Equipa Técnica Municipal:** Esta estrutura corresponde ao núcleo de apoio técnico do PEDU, constituído por uma equipa multidisciplinar de suporte à Comissão Técnica Municipal, com elementos de vários departamentos municipais, sendo responsável por:
- o Elaborar relatórios de execução, de monitorização e avaliação a apresentar ao ODUC, com periodicidade a definir;
 - o Formular medidas corretivas de acordo com a indicação do Executivo, em resultado dos pareceres do ODUC;
 - o Executar ações de comunicação e divulgação;
 - o Garantir a implementação do IFRRU, nomeadamente:
 - Disponibilizar informação aos proprietários privados sobre o IFRRU;
 - Instruir e apreciar as candidaturas de projetos, verificando, designadamente o seu enquadramento nas regras definidas para o instrumento financeiro;
 - Formular pareceres técnicos sobre a viabilidade dos projetos;
 - Manter atualizado a informação junto da Estrutura de Apoio ao PEDU sobre cada projeto;
 - Prestar apoio à Estrutura de Apoio ao PEDU na preparação dos relatórios de execução;
 - Efetuar acompanhamento físico e financeiro das candidaturas aprovadas.

Indicativamente, o órgão correspondente ao Executivo Municipal será representado pelo Sr. Vice-Presidente da Câmara Municipal, Miguel Pinto Luz, que será coadjuvado pelo Diretor da Direção Municipal de Apoio à Gestão (DMAG), Filipe Nascimento, e pelo Diretor do Departamento de Planeamento e Participações (DPC), Vítor Guerreiro da Silva, que assumem a função de coordenadores da Estrutura de Apoio do PEDU.

6.2 Mecanismos de acompanhamento e avaliação

Os mecanismos de acompanhamento e avaliação visam a identificação de fatores críticos que condicionaram ou potenciaram a implementação da estratégia e os respetivos resultados, com destaque para a deteção de desvios de execução face aos objetivos e metas programadas, dificuldades e constrangimentos associados aos mesmos desvios para proceder a ajustamentos ou alterações na programação e gestão dos apoios e/ou outras dimensões que se revelem necessários para atingir os objetivos fixados.

De acordo com o modelo de gestão e organização apresentado anteriormente apresenta-se o contributo de cada órgão para o acompanhamento e avaliação do PEDU:

- Ao **Executivo do Município de Cascais** compete aprovar o relatório de monitorização e avaliação do PEDU, bem como verificar a pertinência de medidas corretivas, solicitando, quando necessário a redefinição do programa de investimentos;
- Ao **Conselho Consultivo para o Financiamento** compete o apoio consultivo independente ao Executivo na implementação do PEDU;
- Ao **ODUC** compete dar o seu parecer sobre o planeamento das ações, os resultados alcançados e o seu impacto no território, de acordo com a informação transmitida pela Estrutura de Apoio ao PEDU, e transmiti-lo ao Executivo Municipal;
- À **Estrutura de Apoio ao PEDU** compete efetuar a gestão operacional do plano, recolher e analisar as metas de realização e resultados esperados e elaborar os relatórios de monitorização e de avaliação do PEDU. Os resultados são enviados ao ODUC, com o intuito de apreciar o trabalho efetuado e dar parecer de acordo com o nível e a natureza da prossecução do PEDU.

Os mecanismos de acompanhamento e avaliação deverão permitir, de uma forma ágil e em tempo útil, detetar pontos críticos na implementação do PEDU e introduzir as necessárias medidas corretivas. Neste sentido, definem-se os seguintes mecanismos:

- **Reuniões do Executivo Municipal:** O Executivo reunirá, com periodicidade a definir, com o Conselho Consultivo para o Financiamento, o ODUC e a Estrutura de Apoio ao PEDU. Podem ou não ser, consoante as necessidades e as temáticas, reuniões independentes,

de forma a garantir uma estreita articulação com os diferentes grupos de trabalho. Estas reuniões têm o objetivo de apresentar resultados, monitorizar a implementação das ações e avaliar o seu contributo para os objetivos e metas definidos. Sustentado nos pareceres do ODUC e do Conselho Consultivo para o Financiamento, o Executivo validará as opções tomadas ou solicitará a introdução de medidas corretivas.

- **Reuniões técnicas:** Estas reuniões permitirão o acompanhamento da implementação do PEDU entre a equipa técnica, bem como a preparação de relatórios de execução física e financeira e relatórios de monitorização e avaliação;
- **Reuniões com proprietários privados:** Considerando a relevância da integração dos proprietários privados no processo, serão definidas datas de atendimento aos promotores, para a realização de ponto de situação das ações a executar com o seu apoio. Caso seja pertinente serão convocadas reuniões de carácter extraordinário.
- **Visitas de acompanhamento** aos projetos em execução e elaboração dos respetivos relatórios de execução.
- **Relatórios de execução física e financeira:** Estes relatórios deverão ser preparados pelo núcleo técnico para acompanhamento da implementação do PEDU com carácter temporal a definir;
- **Relatórios de monitorização e avaliação:** Os relatórios de monitorização e avaliação, realizados numa periodicidade a definir, devem ter por base os indicadores de realização e resultado definidos para a implementação do PEDU. Considerando que os diferentes projetos são executados ao longo do período de vigência do PEDU, a avaliação irá acompanhar todo o período de execução, sugerindo-se:
 - o **Avaliação Intercalar**, com o objetivo principal de identificar eventuais desvios de execução face às expectativas e ao programado, as principais dificuldades e constrangimentos responsáveis e proceder a ajustamentos ou alterações no PEDU e resultados esperados, na programação e gestão dos apoios, na dinamização da parceria e/ou outras dimensões, que se revelem necessários em função dos resultados da Avaliação, para a prossecução dos objetivos em causa.
 - o **Avaliação Final**, centrada no contributo dos resultados e impactos da intervenção para os objetivos estratégicos e na formulação de recomendações a ter em conta na preparação de novas intervenções com características semelhantes.
- **Página de Internet e Questionário Online**, com carácter opcional, pretende servir de espaço de divulgação aos cidadãos o ponto de situação das operações, os constrangimentos de circulação e aferir o grau de satisfação dos residentes que habitam em áreas com estratégias integradas de desenvolvimento urbano.

6.3 Envolvimento e responsabilidades dos parceiros

As atividades e projetos desenvolvidos no âmbito do PEDU de Cascais, ainda que promovidos e assegurados, na sua grande parte, em exclusividade pela Câmara Municipal de Cascais, preveem o envolvimento da comunidade e de diversas entidades locais no domínio da educação, cultura, promoção da economia local, desporto, apoio social entre outras que venham a revelar-se pertinentes à concretização com sucesso dos investimentos.

A persecução dos objetivos do PEDU requerem o envolvimento da comunidade local e de parceiros externos. Nesta perspetiva é fundamental a utilização de instrumentos e mecanismos de publicidade e comunicação que procurem informar a população local e outros investidores das atividades a realizar no âmbito do PEDU. Assim, deverão ser utilizados os seguintes mecanismos:

- **Sítio de Internet**, referente ao PEDU, onde será comunicado o IFRRU, e toda a informação referente ao mesmo;
- **Brochura**, conceção e edição de uma pequena brochura de grande divulgação que faça um resumo simples e acessível dos objetivos e estrutura do PEDU;
- **Folhetos**, elementos de grande divulgação sobre aspetos específicos que interesse salientar, nomeadamente sobre o IFRRU;
- **Newsletter**, conceção e edição de uma publicação periódica de divulgação semestral que permita o acompanhamento da execução da globalidade do PEDU;
- **Divulgação nos meios de comunicação social local**, através de anúncios institucionais, sempre que seja aconselhável a divulgação de informação na imprensa diária; e anúncios específicos e entrevistas sobre aspetos relevantes que envolvam as intervenções operacionais ou que justifiquem um enquadramento global;
- **Sessões públicas** de informação técnica para divulgação do IFRRU;
- **Sessões informais** de partilha de informação/ testemunhos;
- **Sessões privadas com parceiros** para análise, avaliação e/ou acompanhamento de projeto.

Os parceiros executores e privados a implementar projetos no âmbito do IFRRU deverão assumir as seguintes responsabilidades:

- Implementar os projetos, garantindo:
 - o A execução do(s) projeto(s), de acordo com a descrição e metas definidas;
 - o A implementação do(s) projeto(s) nos termos e prazos previstos, respeitando sempre as normas legais e fiscais aplicáveis aos FEEL;

- o A comunicação à Estrutura de Apoio ao PEDU de qualquer decisão ou modificação com influência nas condições definidas no(s) projeto(s) que promove;
 - o A divulgação do(s) projeto(s) e de todo o PEDU;
 - o A existência de informação relativa à elaboração e implementação do(s) projeto(s), incluindo de ordem financeira e física.
- Contribuir para a monitorização do PEDU;
 - Divulgar os seus projetos respeitando as regras definidas pelas autoridades de gestão.

7. QUADRO DE INVESTIMENTOS

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

Objetivo Temático	Prioridade de Investimento	Designação	NIF Promotor	Promotor	Investimento total	Ano de Início	NUTSIII	Freguesia	% Imputação
4	4.5.	1.1.1 - Construção de acessibilidades pedonais e cicláveis na EN 249	505187531	Município de Cascais	400.000 €	2015	AML	União de Freguesias de Carcavelos e Parede S. Domingos de Rana	100%
4	4.5.	1.1.2 - Implementação da rede ciclável estruturante concelhia (1ª Fase)	505187531	Município de Cascais	1.504.516 €	2015	AML	Todas	100%
4	4.5.	1.2.1 - Implementação do sistema de Transporte Público em Sítio Próprio (TPSP) - 1ª Fase	505187531	Município de Cascais	1.500.000 €	2015	AML	Todas	100%
4	4.5.	1.3.1 - Implementação do Sistema Inteligente de Tráfego do concelho de Cascais	505187531	Município de Cascais	100.000 €	2015	AML	Todas	100%
6	6.5.	2.1.1 - Reabilitação do edificado de 12 ARU (Vila de Cascais; Estoril; Carcavelos; Caparide; Abóboda; Trajouce; Alcabideche; Alcoitão; Alvide; Galiza; Rebelva; e S. Domingos de Rana) (a)	-	Privados	Não determinado	2015	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril; União de Freguesias de Carcavelos e Parede; S. Domingos de Rana; Alcabideche	-
6	6.5.	2.2.1 - Reabilitação de espaço público da Vila de Cascais	505187531	Município de Cascais	335.858 €	2015	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril	100%
6	6.5.	2.2.2 - Reabilitação de espaço público do Estoril	505187531	Município de Cascais	255.791 €	2015	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril	100%
6	6.5.	2.2.3 - Reabilitação de espaço público de Carcavelos	505187531	Município de Cascais	255.475 €	2015	AML	União de Freguesias de Carcavelos e Parede	100%
6	6.5.	2.2.4 - Reabilitação de espaço público de Caparide	505187531	Município de Cascais	85.000€	2015	AML	S. Domingos de Rana	100%
6	6.5.	2.2.5 - Reabilitação de espaço público da Abóboda	505187531	Município de Cascais	85.000€	2015	AML	S. Domingos de Rana	100%
6	6.5.	2.2.6 - Reabilitação de espaço público de Trajouce	505187531	Município de Cascais	51.000 €	2015	AML	S. Domingos de Rana	100%
6	6.5.	2.2.7 - Reabilitação de espaço público de Alcabideche	505187531	Município de Cascais	102.000 €	2015	AML	Alcabideche	100%
6	6.5.	2.2.8 - Reabilitação de espaço público de Alcoitão	505187531	Município de Cascais	68.000 €	2015	AML	Alcabideche	100%
6	6.5.	2.2.9 - Reabilitação de espaço público de Alvide	505187531	Município de Cascais	64.000 €	2015	AML	Alcabideche	100%
6	6.5.	2.2.10 - Reabilitação de espaço público da Galiza	505187531	Município de Cascais	59.500 €	2015	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril	100%
6	6.5.	2.2.11 - Reabilitação de espaço público de Rebelva	505187531	Município de Cascais	127.500 €	2015	AML	União de Freguesias de Carcavelos e Parede	100%
6	6.5.	2.2.12 - Reabilitação de espaço público de S. Domingos de Rana	505187531	Município de Cascais	59.500 €	2015	AML	S. Domingos de Rana	100%
9	9.8	3.1.1 - Requalificação do edificado do Bairro da Torre	505187531	Município de Cascais	365.418 €	2017	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril	100%
9	9.8	3.1.2 - Requalificação do edificado do Bairro da Madorna	505187531	Município de Cascais	285.436 €	2017	AML	S. Domingos de Rana	100%
9	9.8	3.2.1 - Reabilitação do Parque Infantil do Bairro da Torre e Cruz da Guia	505187531	Município de Cascais	20.000 €	2016	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril	100%
9	9.8	3.2.2 - Reabilitação do Campo de Jogos do Bairro da Torre e Cruz da Guia	505187531	Município de Cascais	7.500 €	2016	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril	100%
9	9.8	3.2.3 - Requalificação urbanística da zona sul da Cruz Vermelha	505187531	Município de Cascais	1.117.462 €	2018	AML	Alcabideche	100%
9	9.8	3.2.4 - Requalificação urbanística do Bairro Novo do Pinhal	505187531	Município de Cascais	200.000 €	2016	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril	100%
9	9.8	3.2.5 - Requalificação urbanística do Bairro das Faceiras	505187531	Município de Cascais	125.000 €	2016	AML	S. Domingos de Rana	100%
9	9.8	3.3.1 - Reabilitação do Multiserviços do Bairro da Torre e Cruz da Guia	505187531	Município de Cascais	57.500 €	2016	AML	União de Freguesias de Cascais e Estoril	100%
9	9.8	3.3.2 - Reabilitação da Creche Torre-Guia	505187531	Município de	291.555 €	2016	AML	União de Freguesias de Cascais e	100%

				Cascais	
9	9.8	3.3.3 - Reabilitação do Jardim de Infância da Torre	505187531	Município de Cascais	39.950 €
9	9.8	3.3.4 - Reabilitação do Centro Porta Amiga da AMI (Bairro da Torre)	505187531	Município de Cascais	23.392 €
9	9.8	3.3.5 - Reabilitação do Polo Comunitário da Torre	505187531	Município de Cascais	26.765 €
9	9.8	3.3.6 - Requalificação do Polo Comunitário da Galiza	505187531	Município de Cascais	10.000 €
9	9.1	3.4.1 - Desenvolvimento de iniciativas de integração social da população no Polo Comunitário da Torre e Cruz da Guia	505187531	Município de Cascais	3.560 €
9	9.1	3.4.2 - Desenvolvimento de iniciativas de integração sócioprofissional de públicos específicos, afastados do mercado de trabalho	505187531	Município de Cascais	52.520 €
9	9.1	3.4.3 - Desenvolvimento de iniciativas de formação de jovens desocupados, promovendo e treinando competências profissionalizantes	505187531	Município de Cascais	7.040 €
9	9.1	3.4.4 - Promoção da autonomia e da realização pessoal de jovens desocupados - Espaço referência para jovens	505187531	Município de Cascais	15.335 €
9	9.1	3.4.5 - Desenvolvimento de iniciativas de apoio ao empreendedorismo social - Projeto KAZUIA	505187531	Município de Cascais	4.212 €
9	9.1	3.4.6 - Criação de um serviço de resposta local e social compatível com os horários laborais das famílias (ocupação de crianças em horário alargado e formação de mulheres desempregas)	505187531	Município de Cascais	13.550 €
9	10.1	3.4.7 - Desenvolvimento de iniciativas de mediação Escola -Comunidade	505187531	Município de Cascais	13.450 €
9	9.1	3.4.8 - Desenvolvimento de iniciativas de intervenção na área da saúde mental	505187531	Município de Cascais	6.575 €
9	9.1	3.4.9 - Desenvolvimento de iniciativas de acompanhamento individualizado de famílias	505187531	Município de Cascais	1.250 €
9	9.1	3.4.10 - Desenvolvimento de iniciativas para o envolvimento e participação da comunidade na reabilitação do espaço público e espaços comuns	505187531	Município de Cascais	25.670 €
9	9.1	3.4.11 - Desenvolvimento de iniciativas de intervenção em famílias em situação de vulnerabilidade	505187531	Município de Cascais	68.000 €
9	9.1	3.4.12 - Desenvolvimento de iniciativas de intervenção especializada com jovens	505187531	Município de Cascais	107.000 €

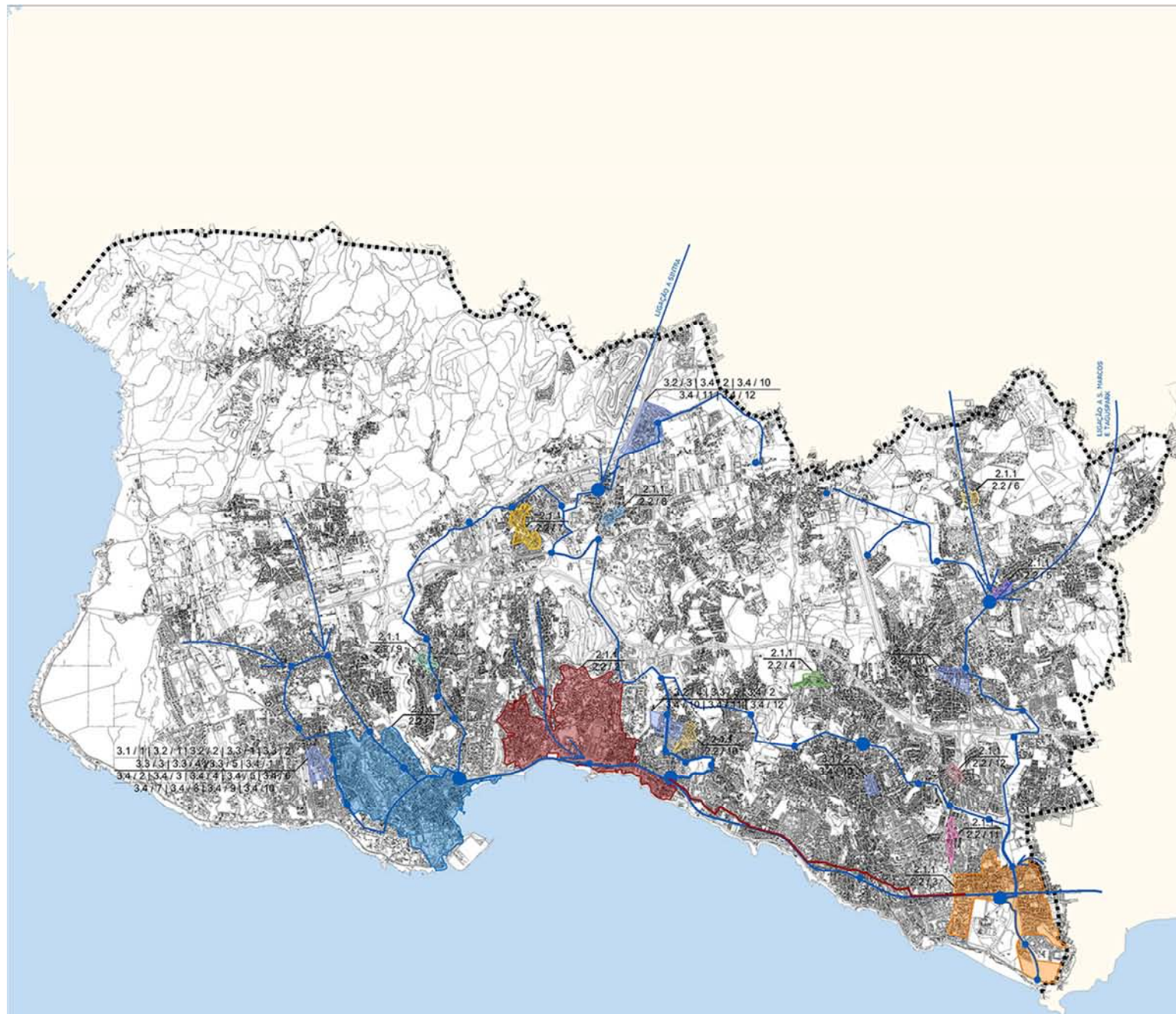
(a) – Ação associada à Bolsa de instrumento financeiro

Tabela 21. Quadro de investimentos Final

Fonte: SPI, 2015

O quadro de investimentos no concelho de Cascais, encontra-se transposto nas medidas sistematizadas no cartograma abaixo apresentado (Figura 58).

CASCAIS



LEGENDA:

●●●●● Limite do Concelho de Cascais

Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável (PAMU)

- 1.1 / 1 - Construção de acessibilidades pedonais
- 1.1 / 2 - Implementação da rede ciclável estruturada
- 1.2 / 1 - Implementação do sistema de Transportes Públicos
- 1.3 / 1 - Implementação do Sistema Inteligente de Transporte

Plano de Ação de Regeneração Urbana (PARU) - Localização

- 2.1.1 - Reabilitação do edifício de 12 ARU (Vila Galiza; Rebelva; e S. Domingos de Rana)
- 2.2 / 1 - Reabilitação de espaço público associado
- 2.2 / 2 - Reabilitação de espaço público associado
- 2.2 / 3 - Reabilitação de espaço público associado
- 2.2 / 4 - Reabilitação de espaço público associado
- 2.2 / 5 - Reabilitação de espaço público associado
- 2.2 / 6 - Reabilitação de espaço público associado
- 2.2 / 7 - Reabilitação de espaço público associado
- 2.2 / 8 - Reabilitação de espaço público associado
- 2.2 / 9 - Reabilitação de espaço público associado
- 2.2 / 10 - Reabilitação de espaço público associado
- 2.2 / 11 - Reabilitação de espaço público associado
- 2.2 / 12 - Reabilitação de espaço público associado

Plano de Ação e Intervenção nas Comunidades Locais

- 3.1 / 1 - Requalificação do edifício do Bairro da...
- 3.1 / 2 - Requalificação do edifício do Bairro da...
- 3.2 / 1 - Reabilitação do Parque infantil do Bairro...
- 3.2 / 2 - Reabilitação do campo de Jogos do Bairro...
- 3.2 / 3 - Requalificação urbanística da zona sul do...
- 3.2 / 4 - Requalificação urbanística do Bairro Nov...
- 3.2 / 5 - Requalificação urbanística do Bairro das...
- 3.3 / 1 - Reabilitação do Multiserviços do Bairro...
- 3.3 / 2 - Reabilitação da Creche Torre-Guia
- 3.3 / 3 - Reabilitação do Jardim de Infância da To...
- 3.3 / 4 - Reabilitação do Centro Porta Amiga da A...
- 3.3 / 5 - Reabilitação do Polo Comunitário da To...
- 3.3 / 6 - Requalificação do Polo Comunitário da C...
- 3.4 / 1 - Desenvolvimento de iniciativas de integra...
- 3.4 / 2 - Desenvolvimento de iniciativas de integra...
- 3.4 / 3 - Desenvolvimento de iniciativas de forma...
- 3.4 / 4 - Promoção da autonomia e da realização
- 3.4 / 5 - Desenvolvimento de iniciativas de apoio
- 3.4 / 6 - Criação de um serviço de resposta local
- 3.4 / 7 - Desenvolvimento de iniciativas de media...

8. ANEXOS

8.1 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

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

A melhoria da qualidade ambiental nos centros urbanos, concretamente a redução das emissões de Gases com Efeito de Estufa (GEE) e do ruído, é um dos principais objetivos 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.

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 €	(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;
-------------	--

	ii) o reforço da integração multimodal para os transportes urbanos públicos coletivos de passageiros através da melhoria das soluções de bilhética integrada;
--	---

	(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;
--	---

1.500.000 €	(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);
-------------	---

	(v) a adoção de sistemas de informação aos utilizadores em tempo real;
--	--

100.000 €	(vi) Investimentos em equipamento de sistemas inteligentes de controlo de tráfego rodoviário, quando comprovado o relevante contributo para a redução de GEE;
-----------	---

	(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.
--	--

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)

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%) 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 (identificador da medida e sequencial dentro da medida)	1.1 / 1

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>A ação insere-se numa estratégia de mobilidade sustentável adotada pelo município de Cascais. Tendo presente que esta ação diz respeito à construção e implementação de rede ciclável e ciclovias, ela é promotora do desenvolvimento dos modos suaves – destacando-se, naturalmente, o uso da bicicleta. Realça-se o facto da ação estar integrada nas prioridades associadas às políticas de mobilidade nacionais e comunitárias. Com a implementação desta ação, é objetivo do município de Cascais, contribuir para a redução das emissões de CO2 incrementando a utilização de modos suaves e consequentemente a diminuição da utilização do veículo particular. Por outro lado, esta ação inclui a construção de acessibilidades pedonais que irão fomentar práticas de deslocação dos munícipes e melhoria do espaço público.</p> <p>A ação visa a construção de 4.2 km de acessibilidades pedonais e cicláveis, de forma a promover a articulação das ARU de Carcavelos, de Rebelva, de S. Domingos de Rana, da Abóboda e de Trajouce (ARU localizadas na proximidade do eixo viário de EN 249) e que correspondem às áreas mais antigas, consolidadas, com funções de centralidade e de concentração de atividades terciárias, integrando zonas residenciais que se pretendem densificar (critério subjacente à delimitação da ARU definido pela CM Cascais), permitindo formalizar uma rede estruturada de ligação aos principais usos/polos geradores e atractores de deslocações, isto é, articulando espaços residenciais e de atividade económica, constituindo uma alternativa ao automóvel na mobilidade diária às deslocações da população neste eixo urbano.</p> <p>Até 2018, é prioritária a execução do troço de ligação norte-sul com 1,3 km.</p> <p>Medida que visa promover a mobilidade sustentável e a redução de emissões de carbono para atmosfera (programa carbono zero) dos aglomerados urbano de Cascais.</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	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 ação)

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

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

A ação insere-se numa estratégia de mobilidade sustentável adotada pelo município de Cascais. Tendo presente que esta ação diz respeito à construção e implementação de rede ciclável e ciclovias, ela é promotora do desenvolvimento dos modos suaves – destacando-se, naturalmente, o uso da bicicleta. Realça-se o facto da ação estar integrada nas prioridades associadas às políticas de mobilidade nacionais e comunitárias. Com a implementação desta ação, é objetivo do município de Cascais, contribuir para a redução das emissões de CO2 incrementando a utilização de modos suaves e consequentemente a diminuição da utilização do veículo particular. Por outro lado, esta ação inclui a construção de acessibilidades pedonais que irão fomentar práticas de deslocação dos munícipes e melhoria do espaço público.

A ação visa a 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 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. Esta ação permitirá (em conjunto com a ação 1.1.1 e com as ciclovias existentes no concelho) formalizar o início da 1ª fase da rede ciclável estruturante concelhia, que se prevê que tenha 55 km quando totalmente implantada pelo Município e que estruture ligações preferenciais entre áreas residenciais e áreas com concentração de emprego, equipamentos coletivos e interfaces de transporte coletivo. Os traçados da rede ciclável estruturante concelhia, 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 ciclovia com 4,8 km prevê uma reorganização e regulamentação do tráfego automóvel, nomeadamente no que aos sentidos de circulação diz respeito, o redimensionamento dos perfis viários, o redimensionamento dos passeios, do estacionamento e o redesenho dos espaços verdes.

Complementarmente, serão desenvolvidos o Estudo Prévio e Anteprojecto da ciclovia urbana de ligação a quatro estações da CP (S. João - S. Pedro - Parede - Carcavelos), assim como o Estudo de Modelo de Organização e Exploração para um Sistema de Mobilidade Ciclável por Patamares no concelho de Cascais, com o objetivo de promover a mobilidade ciclável nas áreas urbanas do interior do concelho, tendo em consideração a orografia do território e um serviço de partilha e de utilização pública de bicicletas para deslocações de proximidade e de curta distância.

Medida 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.

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)

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%) 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	<i>médio prazo (5 anos)</i>
	Código da ação (identificador da medida e sequencial dentro da medida)	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 (identificador da medida e sequencial dentro da medida)	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	(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 €

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

A ação insere-se numa estratégia de mobilidade sustentável adotada pelo município de Cascais. Tendo presente que esta ação diz respeito à construção e implementação de rede ciclável e ciclovias, ela é promotora do desenvolvimento dos modos suaves – destacando-se, naturalmente, o uso da bicicleta. Realça-se o facto da ação estar integrada nas prioridades associadas às políticas de mobilidade nacionais e comunitárias. Com a implementação desta ação, é objetivo do município de Cascais, contribuir para a redução das emissões de CO2 incrementando a utilização de modos suaves e consequentemente a diminuição da utilização do veículo particular. Por outro lado, esta ação inclui a construção de acessibilidades pedonais que irão fomentar práticas de deslocação dos munícipes e melhoria do espaço público.

A ação visa a construção de 4.2 km de acessibilidades pedonais e cicláveis, de forma a promover a articulação das ARU de Carcavelos, de Rebelva, de S. Domingos de Rana, da Abóboda e de Trajouce (ARU localizadas na proximidade do eixo viário da EN 249) e que correspondem às áreas mais antigas, consolidadas, com funções de centralidade e de concentração de atividades terciárias, integrando zonas residenciais que se pretendem densificar (critério subjacente à delimitação da ARU definido pela CM Cascais), permitindo formalizar uma rede estruturada de ligação aos principais usos/polos geradores e atratores de deslocações, isto é, articulando espaços residenciais e de atividade económica, constituindo uma alternativa ao automóvel na mobilidade diária às deslocações da população neste eixo urbano.

Até 2018, é prioritária a execução do troço de ligação norte-sul com 1,3 km.

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 €
-------	-----------

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

A ação insere-se numa estratégia de mobilidade sustentável adotada pelo município de Cascais. Tendo presente que esta ação diz respeito à construção e implementação de rede ciclável e ciclovias, ela é promotora do desenvolvimento dos modos suaves – destacando-se, naturalmente, o uso da bicicleta. Realça-se o facto da ação estar integrada nas prioridades associadas às políticas de mobilidade nacionais e comunitárias. Com a implementação desta ação, é objetivo do município de Cascais, contribuir para a redução das emissões de CO2 incrementando a utilização de modos suaves e consequentemente a diminuição da utilização do veículo particular. Por outro lado, esta ação inclui a construção de acessibilidades pedonais que irão fomentar práticas de deslocação dos munícipes e melhoria do espaço público.

A ação visa a 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 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. Esta ação permitirá (em conjunto com a ação 1.1.1 e com as ciclovias existentes no concelho) formalizar o início da 1ª fase da rede ciclável estruturante concelhia, que se prevê que tenha 55 km quando totalmente implantada pelo Município e que estruture ligações preferenciais entre áreas residenciais e áreas com concentração de emprego, equipamentos coletivos e interfaces de transporte coletivo. Os traçados da rede ciclável estruturante concelhia, 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 ciclovia com 4,8 km prevê uma reorganização e regulamentação do tráfego automóvel, nomeadamente no que aos sentidos de circulação diz respeito, o redimensionamento dos perfis viários, o redimensionamento dos passeios, do estacionamento e o redesenho dos espaços verdes.

Complementarmente, 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 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.

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)

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 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)

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%) 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 €

8.2 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.

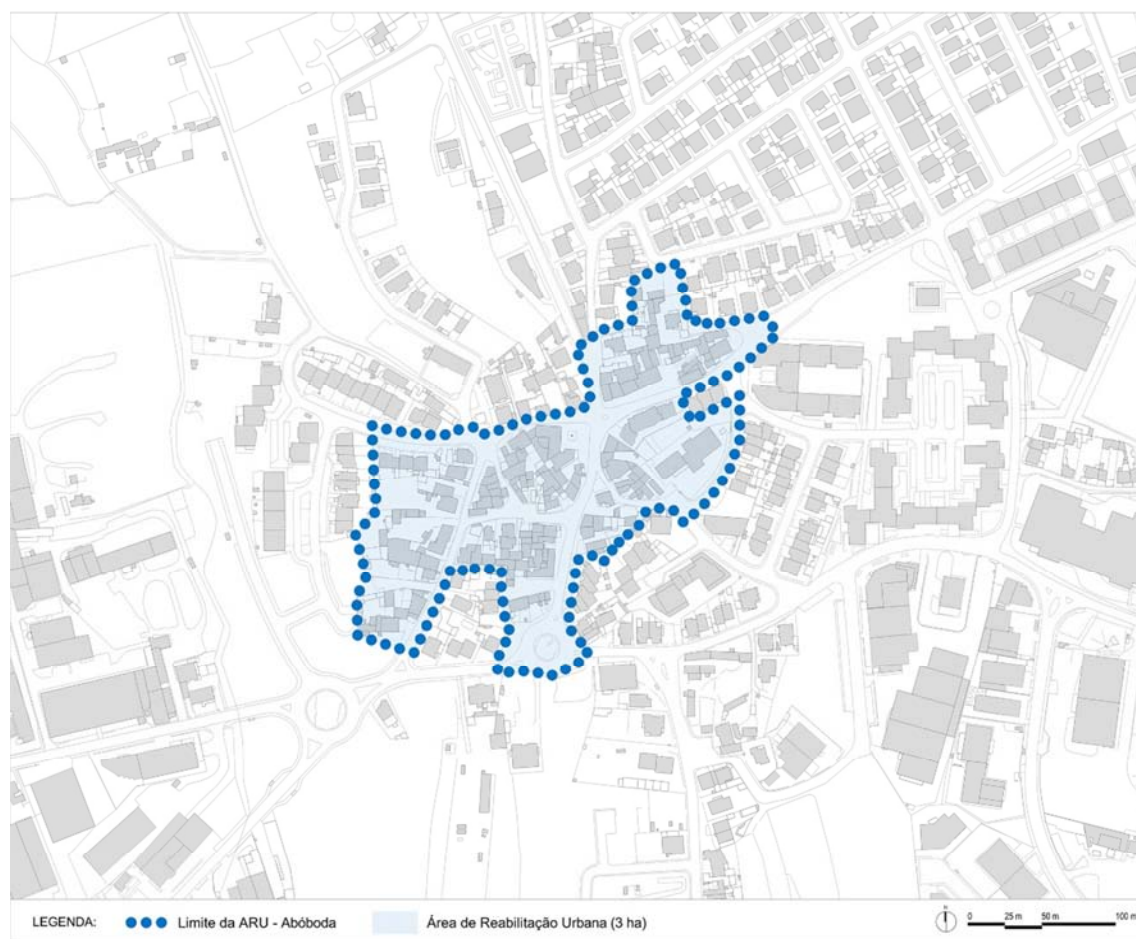


Figura 59. ARU da Abóboda

Fonte: SPI, 2015

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.

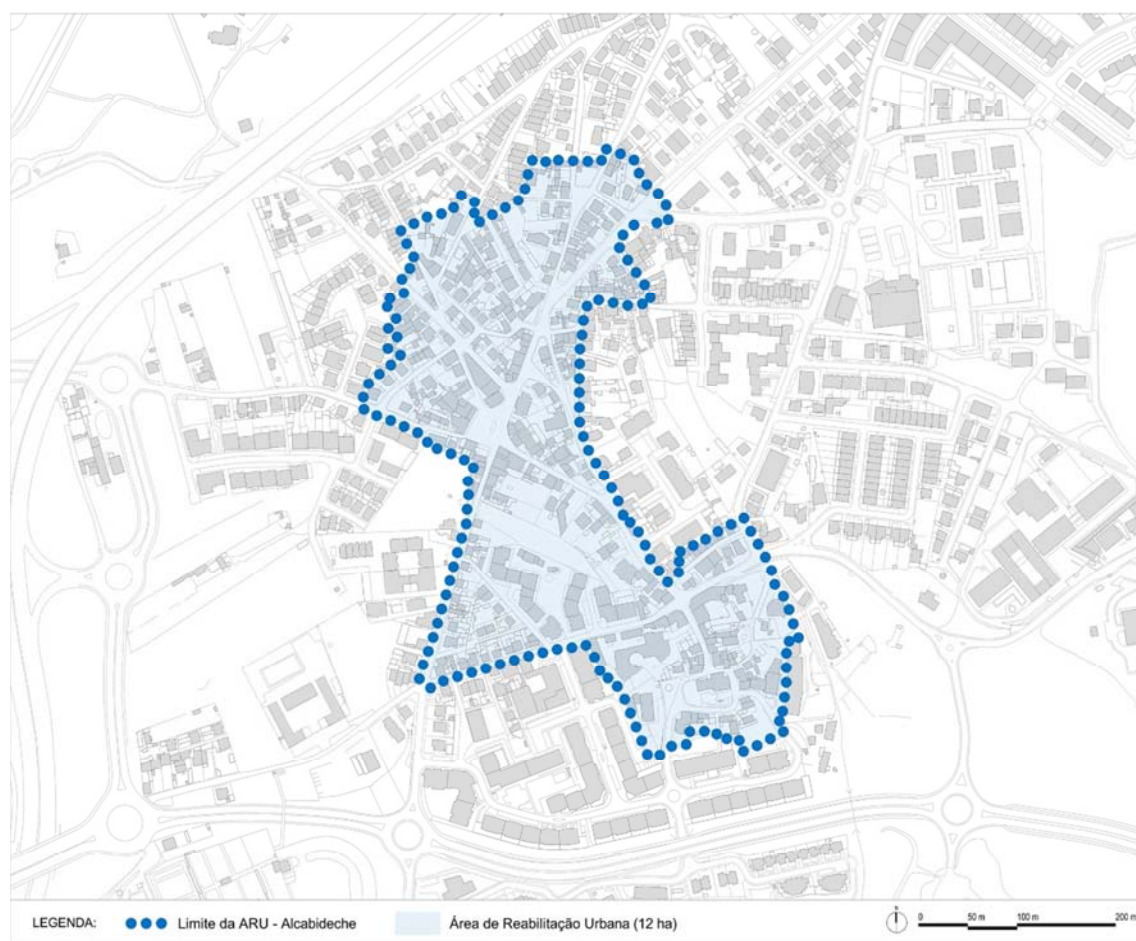


Figura 60. ARU de Alcabideche

Fonte: SPI, 2015

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.

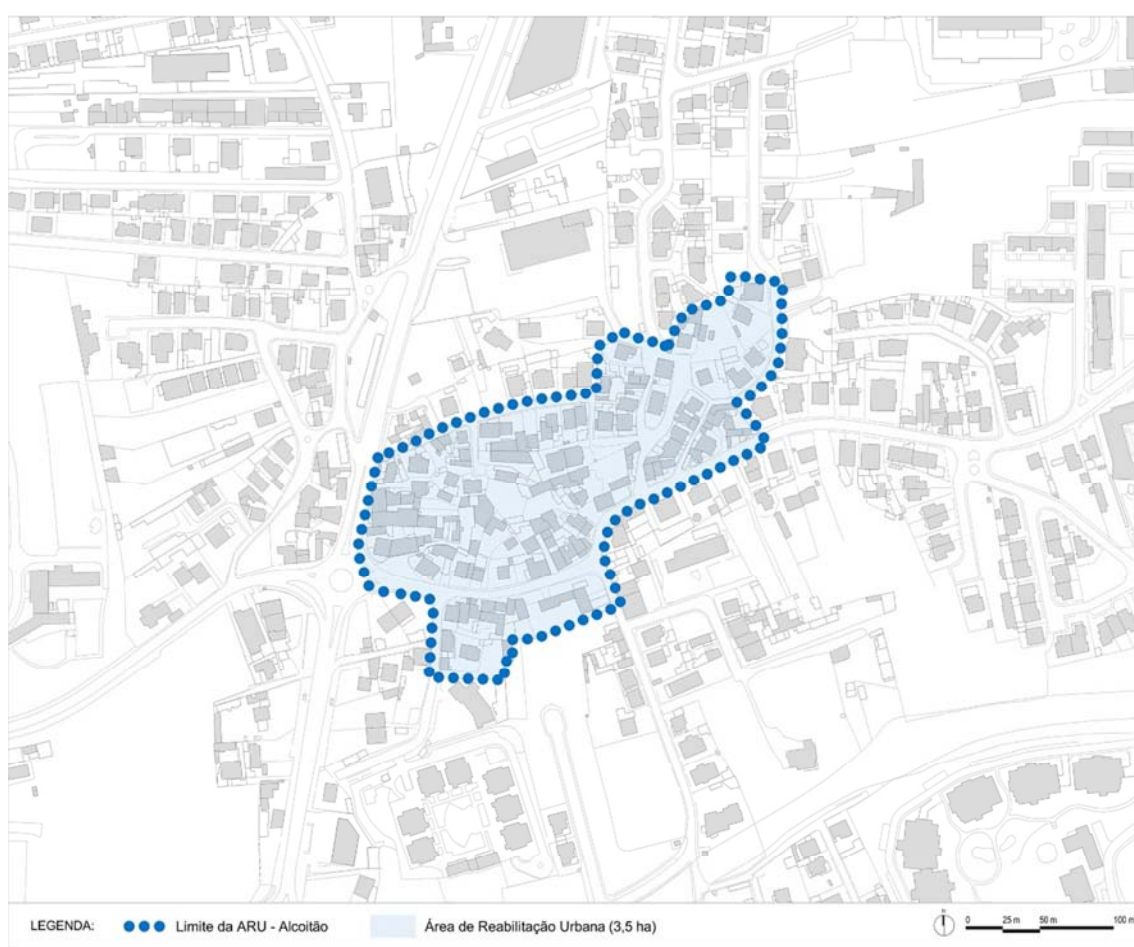


Figura 61. ARU de Alcoitão

Fonte: SPI, 2015

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.

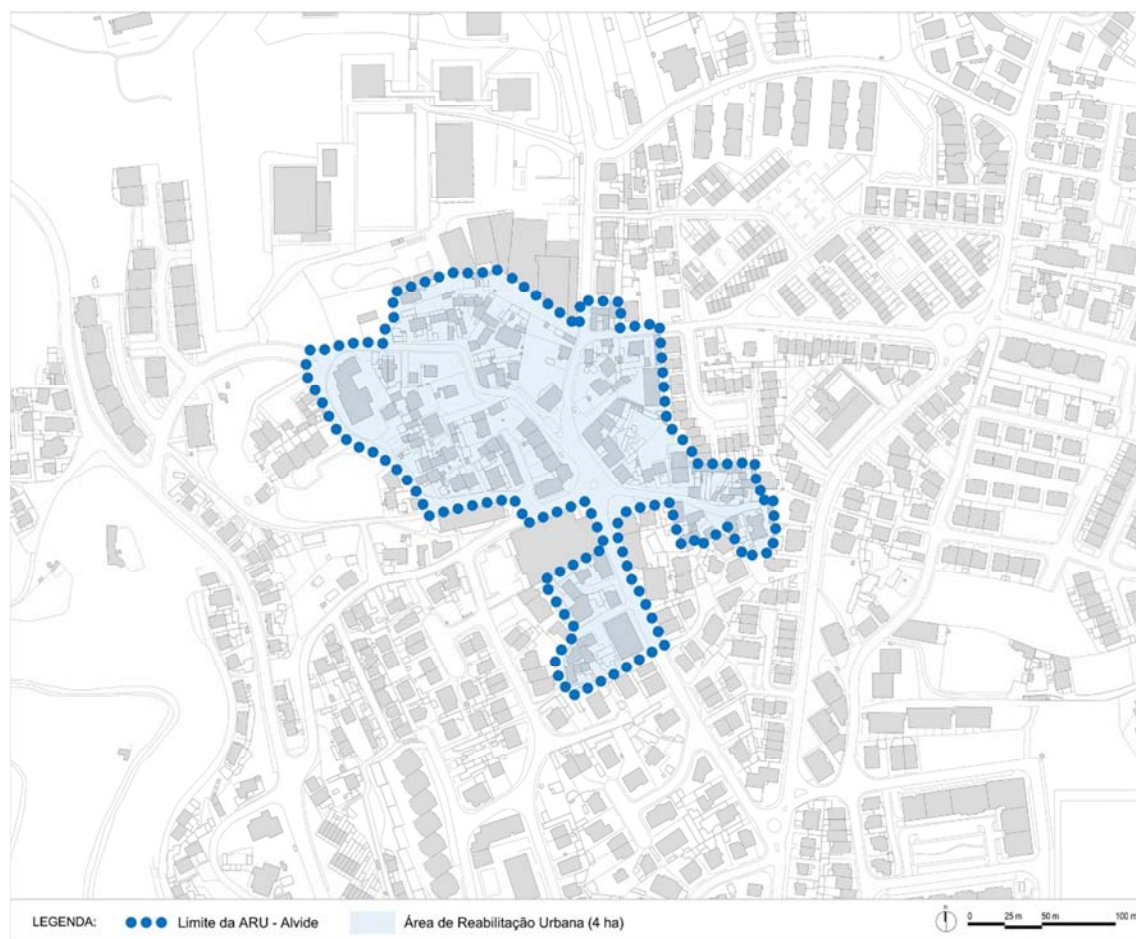


Figura 62. ARU de Alvide

Fonte: SPI, 2015

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.

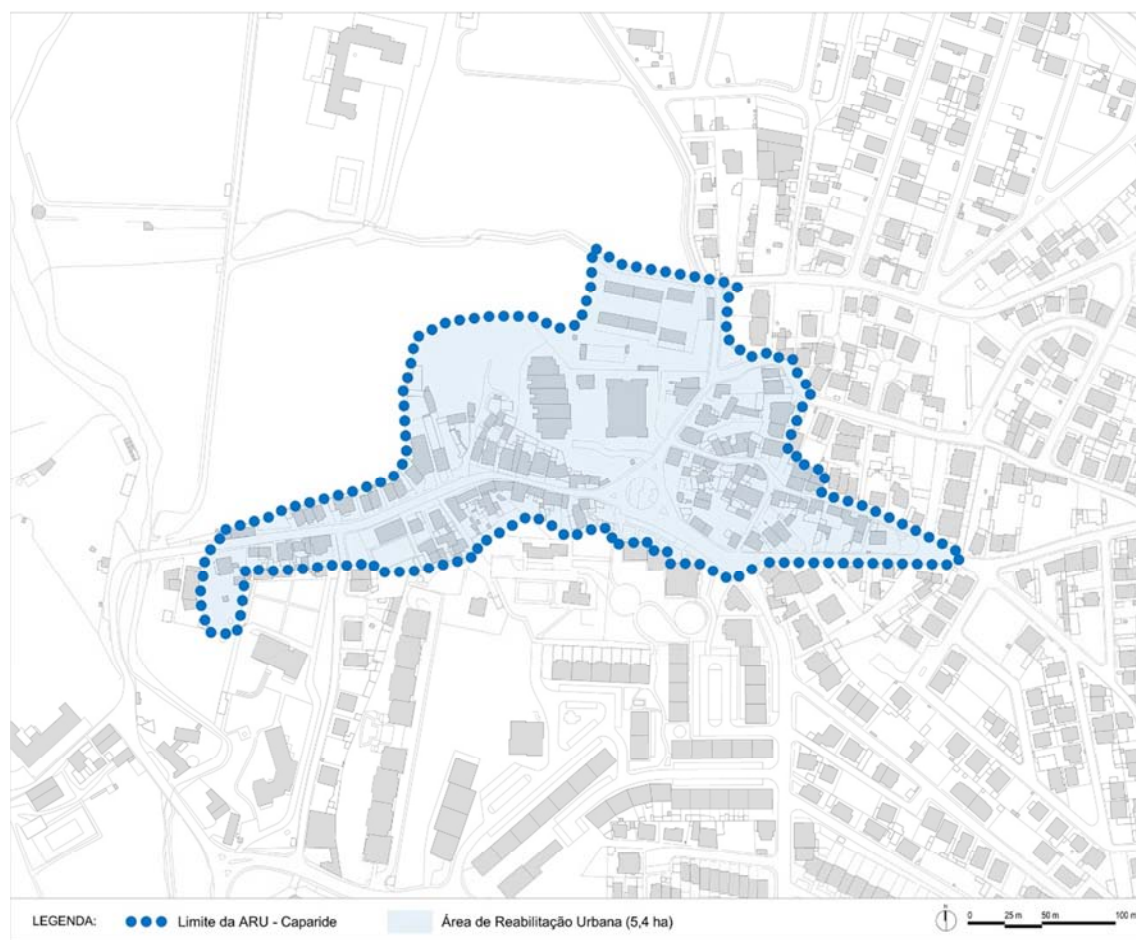


Figura 63. ARU de Caparide

Fonte: SPI, 2015

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 praças, 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.



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.



Figura 65. ARU de Cascais

Fonte: SPI, 2015

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.

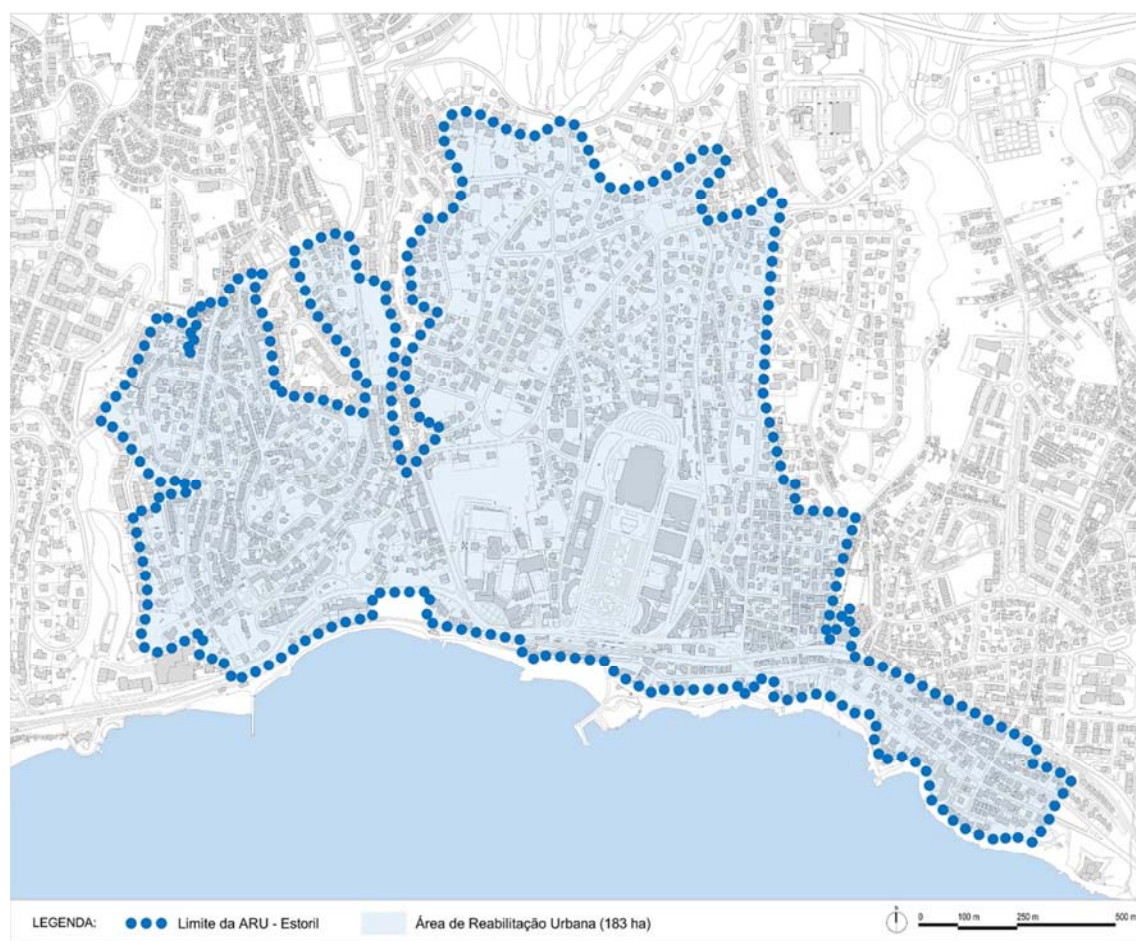


Figura 66. ARU do Estoril

Fonte: SPI, 2015

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.



Figura 67. ARU da Galiza

Fonte: SPI, 2015

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.

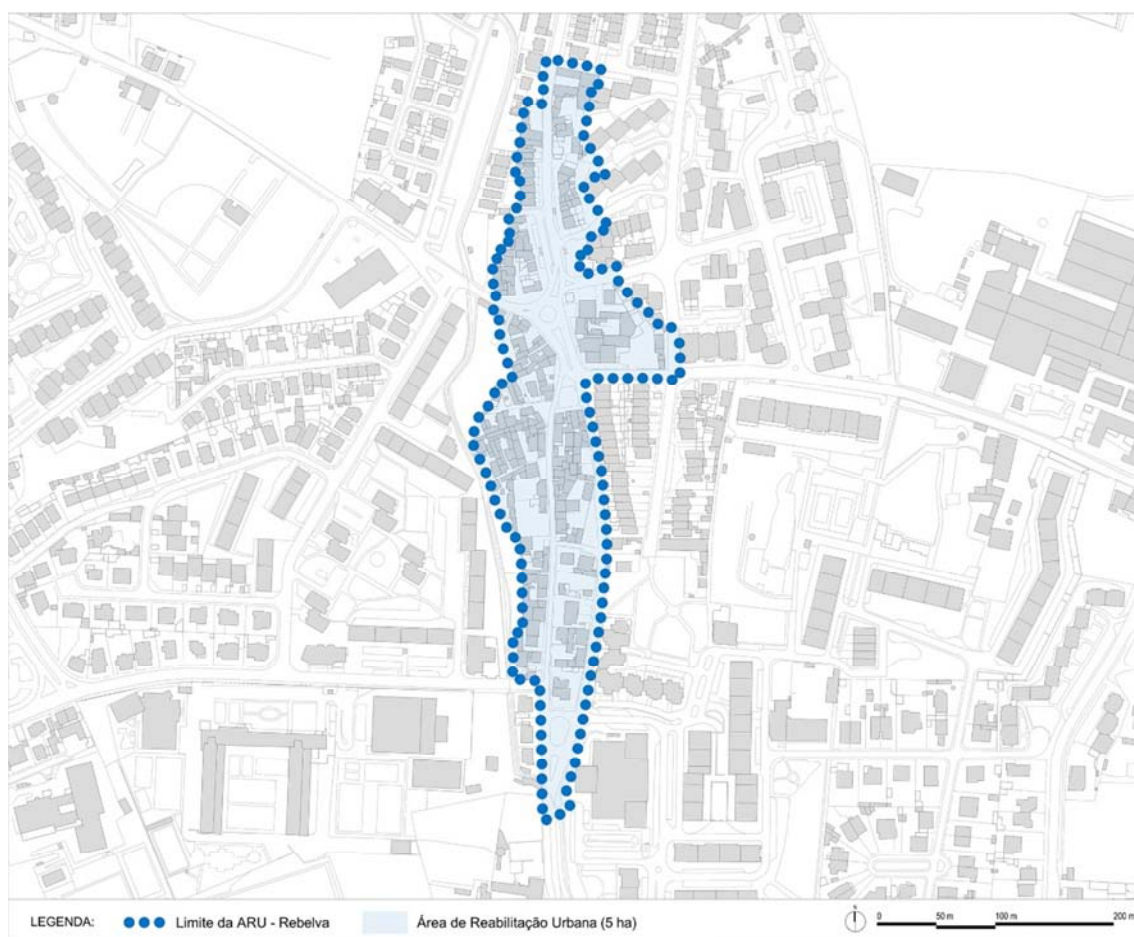


Figura 68. ARU da Rebelva

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.

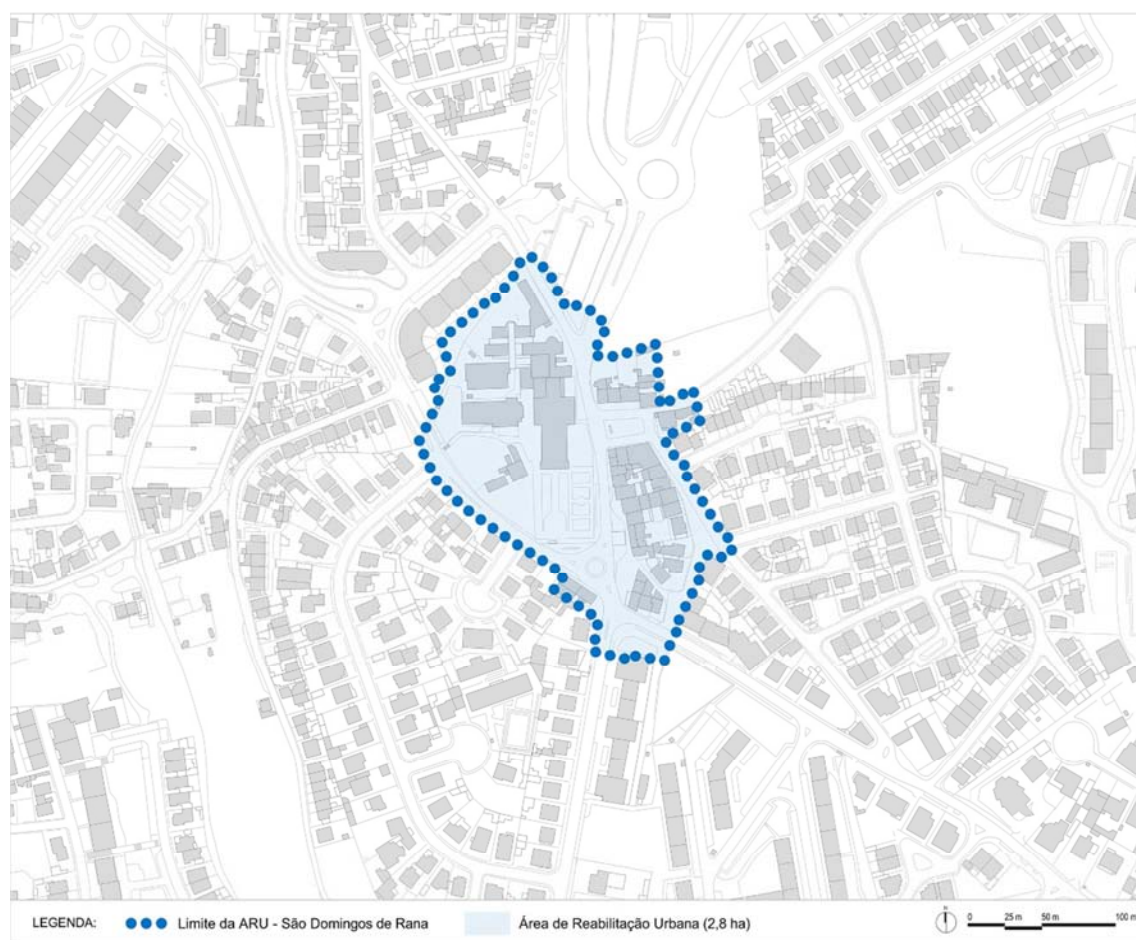


Figura 69. ARU de S. Domingos de Rana

Fonte: SPI, 2015

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.

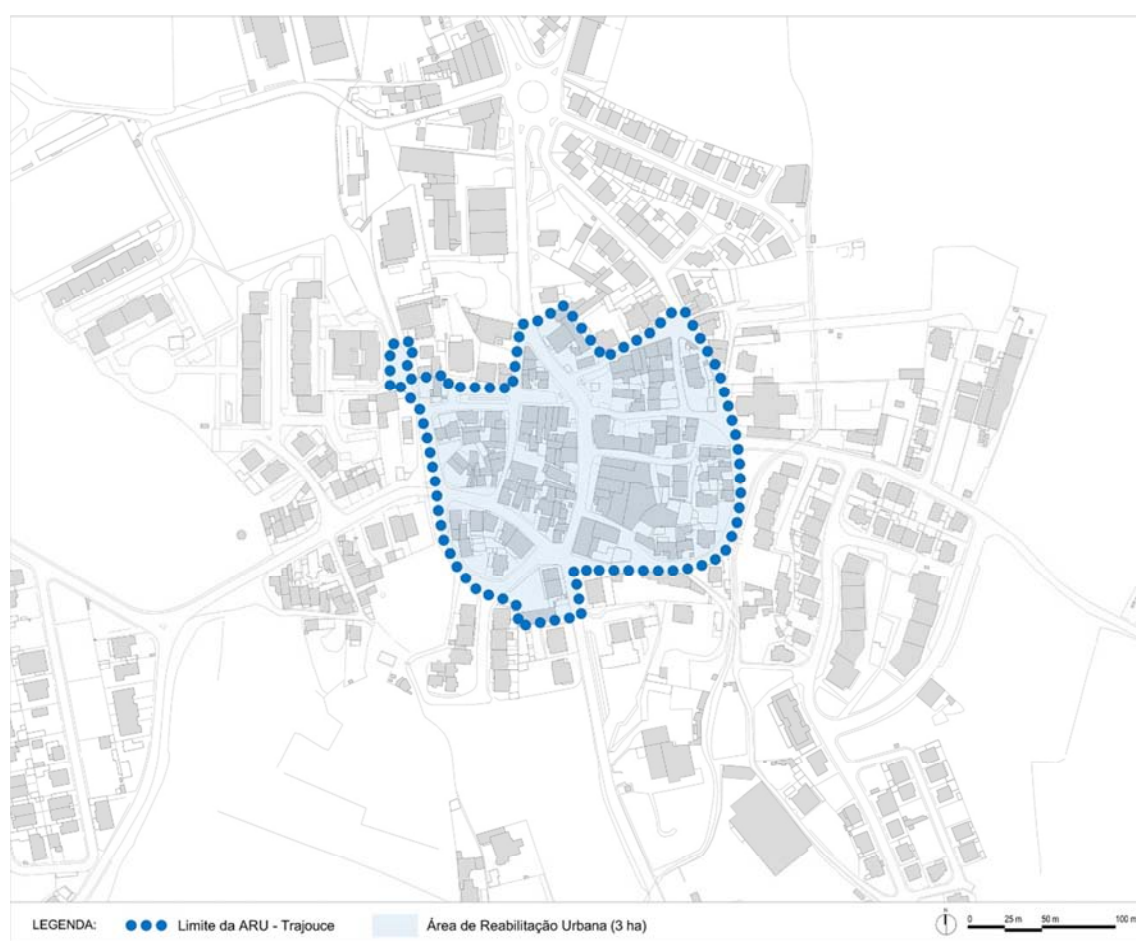


Figura 70. ARU de Trajouce

Fonte: SPI, 2015

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	<i>Centro histórico / centro tradicional - 12 ARU (Vila de Cascais; Estoril; Carcavelos; Caparide; Abóboda; Trajouce; Alcabideche; Alcoitão; Alvide; Galiza; Rebelva; e S. Domingos de Rana)</i>
------------------------	--

TIPO DE INTERVENÇÃO	DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO
Reabilitação de edifícios	Bolsa de instrumento Financeiro Ação 2.1.1 - Reabilitação do edificado de 12 ARU (Vila de Cascais; Estoril; Carcavelos; Caparide; Abóboda; Trajouce; Alcabideche; Alcoitão; Alvide; Galiza; Rebelva; e S. Domingos de Rana)

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS	Privados

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO			6.000.000 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

ESTUDOS E PROJETOS			
AÇÕES IMATERIAIS			
FORMAÇÃO			
EMPREITADAS			
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS			
CERTIFICAÇÕES			
TOTAIS			

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

6.5.1. Reabilitação de espaço público, integrada na reabilitação do conjunto edificado envolvente, e qualificação e modernização do espaço e do ambiente urbano (e.g., requalificação de espaço público, requalificação de infraestruturas urbanas, requalificação de espaços verdes e instalação de mobiliário urbano); Demolição de edifícios visando a criação de espaços públicos, desde que integrada na reabilitação do conjunto edificado envolvente;

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

Ação 2.2.1 - 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	335.858 €	0 €	335.858 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

ESTUDOS E PROJETOS	16.793 €	0 €	16.793 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	319.065 €	0 €	319.065 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	335.858 €	0 €	335.858 €

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

6.5.1. Reabilitação de espaço público, integrada na reabilitação do conjunto edificado envolvente, e qualificação e modernização do espaço e do ambiente urbano (e.g., requalificação de espaço público, requalificação de infraestruturas urbanas, requalificação de espaços verdes e instalação de mobiliário urbano); Demolição de edifícios visando a criação de espaços públicos, desde que integrada na reabilitação do conjunto edificado envolvente;

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

Ação 2.2.2 - 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	255.791 €	0 €	255.791 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

ESTUDOS E PROJETOS	12.790 €	0 €	12.790 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	243.001 €	0 €	243.001 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	255.791 €	0 €	255.791 €

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

6.5.1. Reabilitação de espaço público, integrada na reabilitação do conjunto edificado envolvente, e qualificação e modernização do espaço e do ambiente urbano (e.g., requalificação de espaço público, requalificação de infraestruturas urbanas, requalificação de espaços verdes e instalação de mobiliário urbano); Demolição de edifícios visando a criação de espaços públicos, desde que integrada na reabilitação do conjunto edificado envolvente;

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

Ação 2.2.3 - 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	225.475 €	0 €	225.475 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

ESTUDOS E PROJETOS	11.274 €	0 €	11.274 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	214.201 €	0 €	214.201 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	225.475 €	0 €	225.475 €

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

6.5.1. Reabilitação de espaço público, integrada na reabilitação do conjunto edificado envolvente, e qualificação e modernização do espaço e do ambiente urbano (e.g., requalificação de espaço público, requalificação de infraestruturas urbanas, requalificação de espaços verdes e instalação de mobiliário urbano); Demolição de edifícios visando a criação de espaços públicos, desde que integrada na reabilitação do conjunto edificado envolvente;

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

Ação 2.2.4 - 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	85.000 €	0 €	85.000 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

ESTUDOS E PROJETOS	4.250 €	0 €	4.250 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	80.750 €	0 €	80.750 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	85.000 €	0 €	85.000 €

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

6.5.1. Reabilitação de espaço público, integrada na reabilitação do conjunto edificado envolvente, e qualificação e modernização do espaço e do ambiente urbano (e.g., requalificação de espaço público, requalificação de infraestruturas urbanas, requalificação de espaços verdes e instalação de mobiliário urbano); Demolição de edifícios visando a criação de espaços públicos, desde que integrada na reabilitação do conjunto edificado envolvente;

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

Ação 2.2.5 - 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	85.000 €	0 €	85.000 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

ESTUDOS E PROJETOS	4.250 €	0 €	4.250 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	80.750 €	0 €	80.750 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	85.000 €	0 €	85.000 €

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

6.5.1. Reabilitação de espaço público, integrada na reabilitação do conjunto edificado envolvente, e qualificação e modernização do espaço e do ambiente urbano (e.g., requalificação de espaço público, requalificação de infraestruturas urbanas, requalificação de espaços verdes e instalação de mobiliário urbano); Demolição de edifícios visando a criação de espaços públicos, desde que integrada na reabilitação do conjunto edificado envolvente;

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

Ação 2.2.6 - Reabilitação de espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado de Trajouce

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

Câmara Municipal de Cascais

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	51.000 €	0 €	51.000 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

ESTUDOS E PROJETOS	2.550 €	0 €	2.550 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	48.450 €	0 €	48.450 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	51.000 €	0 €	51.000 €

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

6.5.1. Reabilitação de espaço público, integrada na reabilitação do conjunto edificado envolvente, e qualificação e modernização do espaço e do ambiente urbano (e.g., requalificação de espaço público, requalificação de infraestruturas urbanas, requalificação de espaços verdes e instalação de mobiliário urbano); Demolição de edifícios visando a criação de espaços públicos, desde que integrada na reabilitação do conjunto edificado envolvente;

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

Ação 2.2.7 - 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	102.000 €	0 €	102.000 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

ESTUDOS E PROJETOS	5.100 €	0 €	5.100 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	96.900 €	0 €	96.900 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	102.000 €	0 €	102.000 €

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

6.5.1. Reabilitação de espaço público, integrada na reabilitação do conjunto edificado envolvente, e qualificação e modernização do espaço e do ambiente urbano (e.g., requalificação de espaço público, requalificação de infraestruturas urbanas, requalificação de espaços verdes e instalação de mobiliário urbano); Demolição de edifícios visando a criação de espaços públicos, desde que integrada na reabilitação do conjunto edificado envolvente;

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

Ação 2.2.8 - 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	68.000 €	0 €	68.000 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

ESTUDOS E PROJETOS	3.400 €	0 €	3.400 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	64.600 €	0 €	64.600 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	68.000 €	0 €	68.000 €

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

6.5.1. Reabilitação de espaço público, integrada na reabilitação do conjunto edificado envolvente, e qualificação e modernização do espaço e do ambiente urbano (e.g., requalificação de espaço público, requalificação de infraestruturas urbanas, requalificação de espaços verdes e instalação de mobiliário urbano); Demolição de edifícios visando a criação de espaços públicos, desde que integrada na reabilitação do conjunto edificado envolvente;

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

Ação 2.2.9 - 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	64.000 €	0 €	64.000 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

ESTUDOS E PROJETOS	3.200 €	0 €	3.200 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	60.800 €	0 €	60.800 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	64.000 €	0 €	64.000 €

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

6.5.1. Reabilitação de espaço público, integrada na reabilitação do conjunto edificado envolvente, e qualificação e modernização do espaço e do ambiente urbano (e.g., requalificação de espaço público, requalificação de infraestruturas urbanas, requalificação de espaços verdes e instalação de mobiliário urbano); Demolição de edifícios visando a criação de espaços públicos, desde que integrada na reabilitação do conjunto edificado envolvente;

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

Ação 2.2.10 - 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	59.500 €	0 €	59.500 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

ESTUDOS E PROJETOS	2.975 €	0 €	2.975 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	56.525 €	0 €	56.525 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	59.500 €	0 €	59.500 €

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

6.5.1. Reabilitação de espaço público, integrada na reabilitação do conjunto edificado envolvente, e qualificação e modernização do espaço e do ambiente urbano (e.g., requalificação de espaço público, requalificação de infraestruturas urbanas, requalificação de espaços verdes e instalação de mobiliário urbano); Demolição de edifícios visando a criação de espaços públicos, desde que integrada na reabilitação do conjunto edificado envolvente;

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

Ação 2.2.11 - 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	127.500 €	0 €	127.500 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

ESTUDOS E PROJETOS	6.375 €	0 €	6.375 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	121.125 €	0 €	121.125 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	127.500 €	0 €	127.500 €

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

6.5.1. Reabilitação de espaço público, integrada na reabilitação do conjunto edificado envolvente, e qualificação e modernização do espaço e do ambiente urbano (e.g., requalificação de espaço público, requalificação de infraestruturas urbanas, requalificação de espaços verdes e instalação de mobiliário urbano); Demolição de edifícios visando a criação de espaços públicos, desde que integrada na reabilitação do conjunto edificado envolvente;

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

Ação 2.2.12 - 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	59.500 €	0 €	59.500 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

ESTUDOS E PROJETOS	2.975 €	0 €	2.975 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	56.525 €	0 €	56.525 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
CERTIFICAÇÕES	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	59.500 €	0 €	59.500 €

PLANO DE AÇÃO DE REGENERAÇÃO URBANA

AUTORIDADE URBANA

Município de Cascais

TIPO DE INTERVENÇÃO

DESIGNAÇÃO DA INTERVENÇÃO

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

NATUREZA DO INVESTIMENTO

PUBLICO

PRIVADO

TOTAL

6.5.1. Reabilitação de espaço público, integrada na reabilitação do conjunto edificado envolvente, e qualificação e modernização do espaço e do ambiente urbano (e.g., requalificação de espaço público, requalificação de infraestruturas urbanas, requalificação de espaços verdes e instalação de mobiliário urbano); Demolição de edifícios visando a criação de espaços públicos, desde que integrada na reabilitação do conjunto edificado envolvente;

Ação 2.2.1 - Reabilitação de espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado da Vila de Cascais

Ação 2.2.2 - Reabilitação de espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado do Estoril

Ação 2.2.3 - Reabilitação de espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado de Carcavelos

Ação 2.2.4 - Reabilitação de espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado de Caparide

Ação 2.2.5 - Reabilitação de espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado da Abóboda

Ação 2.2.6 - Reabilitação de espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado de Trajouce

Ação 2.2.7 - Reabilitação de espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado de Alcabideche

Ação 2.2.8 - Reabilitação de espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado de Alcoitão

Ação 2.2.9 - Reabilitação de espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado de Alvide

Ação 2.2.10 - Reabilitação de espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado da Galiza

Ação 2.2.11 - Reabilitação de espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado de Rebelva

Ação 2.2.12 - Reabilitação de espaço público associado a ações de reabilitação do conjunto edificado de S. D. de Rana

Câmara Municipal de Cascais

1.518.624 €

0 €

1.518.624 €

Reabilitação de edifícios

Bolsa de instrumento Financeiro | Ação 2.1.1 - Reabilitação do edificado de 12 ARU (Vila de Cascais; Estoril; Carcavelos; Caparide; Abóboda; Trajouce; Alcabideche; Alcoitão; Alvide; Galiza; Rebelva; e S. Domingos de Rana)

6.000.000 €

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)	DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO
---	---------------------------------

9.8.5. Ações de reabilitação de edifícios de habitação social;	3.1.1. Requalificação do edificado do Bairro da Torre (Requalificação de 7 fogos devolutos e reabilitação de fachadas de 12 edifícios (incluindo pintura e isolamento do edificado))
--	---

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS	<hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
------------------------------------	-------------------------------

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)	DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO
----------------------------------	--------------------------

9.8.5. Ações de reabilitação de edifícios de habitação social;	3.1.2. Requalificação do edificado do Bairro da Madorna (Requalificação de 6 fogos devolutos e reabilitação de fachadas de 9 edifícios (incluindo pintura e isolamento do edificado))
--	--

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS	<hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
------------------------------------	-------------------------

INVESTIMENTO

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

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

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
Identificação Comunidade a intervir	Bairro da Torre e Cruz da Guia

TIPO DE INTERVENÇÃO (ver tabela)	DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO
9.8.1. Qualificação e modernização do espaço e do ambiente urbano (e.g., requalificação de espaço público, requalificação de infraestruturas urbanas, requalificação de espaços verdes e instalação de mobiliário urbano);	3.2.1. Reabilitação do Parque Infantil do Bairro da Torre e Cruz da Guia (Implementação de novo pavimento concebido como superfície de impacto para o fim a que se destina, manutenção dos baloiços e equipamentos semelhantes assegurando a segurança dos seus utilizadores)

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS	União das Freguesias de Cascais e Estoril

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 €

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
9.8.1. Qualificação e modernização do espaço e do ambiente urbano (e.g., requalificação de espaço público, requalificação de infraestruturas urbanas, requalificação de espaços verdes e instalação de mobiliário urbano);	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	União das Freguesias de Cascais e Estoril

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	Município de Cascais
Identificação Comunidade a intervir	Bairro da Cruz Vermelha

TIPO DE INTERVENÇÃO (ver tabela)	DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO
9.8.1. Qualificação e modernização do espaço e do ambiente urbano (e.g., requalificação de espaço público, requalificação de infraestruturas urbanas, requalificação de espaços verdes e instalação de mobiliário urbano);	3.2.3. Requalificação urbanística da zona sul da Cruz Vermelha (Requalificação do espaço público envolvente ao edificado incluindo demolições)
OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS	Santa Casa de Misericórdia de Cascais Associação de Moradores Cruz Vermelha Junta de Freguesia de Alcabideche

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	1.117.462 €	0 €	1.117.462 €

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

ESTUDOS E PROJETOS	0 €	0 €	0 €
AÇÕES IMATERIAIS	0 €	0 €	0 €
FORMAÇÃO	0 €	0 €	0 €
EMPREITADAS	1.117.462 €	0 €	1.117.462 €
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	0 €	0 €	0 €
TOTAIS	1.117.462 €	0 €	1.117.462 €

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
9.8.1. Qualificação e modernização do espaço e do ambiente urbano (e.g., requalificação de espaço público, requalificação de infraestruturas urbanas, requalificação de espaços verdes e instalação de mobiliário urbano);	3.2.4. Requalificação urbanística do Bairro Novo do Pinhal (Requalificação do espaço público envolvente ao edificado)
OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS	Cascais Envolvente Cascais Próxima Cascais Ambiente Ludoteca da Galiza

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
Identificação Comunidade a intervir	Bairro das Faceiras

TIPO DE INTERVENÇÃO (ver tabela)	DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO
9.8.1. Qualificação e modernização do espaço e do ambiente urbano (e.g., requalificação de espaço público, requalificação de infraestruturas urbanas, requalificação de espaços verdes e instalação de mobiliário urbano);	3.2.5. Requalificação urbanística do Bairro das Faceiras (Elaboração do estudo e projeto de execução para a requalificação do bairro)
OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS	<hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>

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 €

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
9.8.4. Reabilitação, adaptação e refuncionalização de equipamentos públicos de apoio ao desenvolvimento social e de promoção da inclusão e da inovação social;	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 ensombreamento dos espaços interiores, dos pavimentos interiores, dos tetos e paredes amovíveis e da cafetaria)
OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS	DNA Cascais, Academia de Psicologia e Teatro Clube Gaiotas da Torre

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 €

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
9.8.4. Reabilitação, adaptação e refuncionalização de equipamentos públicos de apoio ao desenvolvimento social e de promoção da inclusão e da inovação social;	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	Cooperativa Torre Guia Torreguia Cooperativa de Solidariedade Social, CRL Faculdade de Motricidade Humana

INVESTIMENTO

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

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

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
--	--------------------------------

TIPO DE INTERVENÇÃO (ver tabela)	DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO
----------------------------------	--------------------------

9.8.4. Reabilitação, adaptação e refuncionalização de equipamentos públicos de apoio ao desenvolvimento social e de promoção da inclusão e da inovação social;	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	<hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
------------------------------------	-------------------------------

INVESTIMENTO

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

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

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 €

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
---	---------------------------------

9.8.4. Reabilitação, adaptação e refuncionalização de equipamentos públicos de apoio ao desenvolvimento social e de promoção da inclusão e da inovação social;	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	AMI _____ _____ _____ _____
------------------------------------	---

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
----------------------------------	--------------------------

9.8.4. Reabilitação, adaptação e refuncionalização de equipamentos públicos de apoio ao desenvolvimento social e de promoção da inclusão e da inovação social;	3.3.5. Reabilitação do Polo Comunitário da Torre (Remoção do amianto do telhado)
--	--

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS	<hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
------------------------------------	-------------------------------

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
--------------------------	----------------------

Identificação Comunidade a intervir	Bairro da Galiza
--	------------------

TIPO DE INTERVENÇÃO (ver tabela)	DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO
9.8.4. Reabilitação, adaptação e refuncionalização de equipamentos públicos de apoio ao desenvolvimento social e de promoção da inclusão e da inovação social;	3.3.6. Requalificação do Polo Comunitário da Galiza (Obras de ligação à rede de abastecimento de água)

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS	Associação de Moradores Bairro da Liberdade
	Associação Juvenil JUFM

INVESTIMENTO

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

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

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 €

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	3.4.1. Desenvolvimento de iniciativas de integração social da população no Pólo 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	Associação Torre 404 Ass. Moradores da Torre Projeto Take.it E5G Academia de Psicologia e Teatro Clube Gaivotas da Torre
------------------------------------	--

INVESTIMENTO

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

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

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

TIPO DE INTERVENÇÃO (ver tabela)

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

Formação e inclusão de desempregados
de longa duração

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

Clube Gaivotas da Torre; BUS; Seagency
Centro Comunitário de Carcavelos
União das Freguesias de Cascais e Estoril; IEFP
Centro Paroquial Estoril; Casa Grande da Galiza

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

TIPO DE INTERVENÇÃO (ver tabela)	DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO
---	---------------------------------

Formação profissional de jovens NEET	<p>3.4.3. Desenvolvimento de iniciativas de formação de jovens desocupados, promovendo e treinando competências profissionalizantes</p> <p>(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)</p>
--------------------------------------	---

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS	IEFP; Clube Gaiotas da Torre
	Escola da Cidadela
	EB1 Branquinho da Fonseca
	EB2.3 Pereira Coutinho
	Academia de Psicologia e Teatro

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</p> <p>(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	Fundação O Século; DNA Cascais Agrupamento de Escolas da Cidadela CPCJ Cascais TESE, Associação Torre 404 Cascais Envolve
------------------------------------	---

INVESTIMENTO

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

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

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
Identificação Comunidade a intervir	Bairro da Torre e Cruz da Guia

TIPO DE INTERVENÇÃO (ver tabela)	DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO
Iniciativas de apoio ao empreendedorismo.	<p>3.4.5. Desenvolvimento de iniciativas de apoio ao empreendedorismo social - Projeto KAZUIA</p> <p>(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.</p> <p>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)</p>

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS	DNA

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)

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

Interv. integração da população

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)

(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

Cooperativa Torre Guia
Clube Gaivotas da Torre

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)	DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO
----------------------------------	--------------------------

Combate ao insucesso e abandono escolar	<p>3.4.7. Desenvolvimento de iniciativas de mediação Escola - Comunidade</p> <p>(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)</p>
---	---

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS	Clube Gaivotas da Torre Escola da Cidadela EB1 Branquinho da Fonseca EB2.3 Pereira Coutinho Academia de Psicologia e Teatro
------------------------------------	---

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)

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

Interv. integração da população

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

ACES Cascais

União de Freguesias de Cascais e Estoril

Clube Gaivotas da Torre

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)	DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO
---	---------------------------------

Interv. integração da população	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	Clube Gaivotas da Torre Cascais Envolve
------------------------------------	--

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	<p>3.4.10. Desenvolvimento de iniciativas para o envolvimento e participação da comunidade na reabilitação do espaço público e espaços comuns</p> <p>(Promoção de ações que contribuam para uma melhoria do ambiente, para uma apropriação positiva do espaço público e espaços comuns e, conseqüentemente, 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.</p> <p>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)</p>
OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS	<p>Associação Torre 404; Ludoteca da Galiza; Associação AFAIJ</p> <p>Academia de Psicologia e Teatro; Clube Gaivotas da Torre</p> <p>Cascais Envolvente; Cascais Próxima; Cascais Ambiente</p> <p>Ass. Moradores da Torre da Cruz Vermelha e das Faceiras</p>

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

**Identificação
Comunidade a
intervir**

Bairro da Galiza
Bairro da Cruz Vermelha

TIPO DE INTERVENÇÃO (ver tabela)

DESCRIÇÃO DA INTERVENÇÃO

Interv. integração da população

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

União das Freguesias de Cascais e Estoril
Centro Paroquial Estoril; Casa Grande da Galiza
Cascais Envolvente; Fundação O Século; Presley Readge
Comissão Social de Freguesia de Alcabideche
Fundação Champagnat; Conferências Vicentinas

INVESTIMENTO

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

ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO

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

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)

OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

Centro Paroquial Estoril; Casa Grande da Galiza
Cascais Envolvente; Fundação O Século; Ludoteca Galiza
Agrupamento Escolas de São João do Estoril
Agrupamento Escolas de Alapraia; Presley Readge
Agrupamento Escolas 2+3 de Alcabideche; JF de Alcabideche

INVESTIMENTO

NATUREZA DO INVESTIMENTO	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
VALOR TOTAL DO INVESTIMENTO	107.000 €	0 €	107.000 €
ESTRUTURA DE CUSTOS DO INVESTIMENTO			
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

AUTORIDADE URBANA

Município de Cascais

TIPO DE INTERVENÇÃO	DESIGNAÇÃO DA INTERVENÇÃO	OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS	NATUREZA DO INVESTIMENTO		
			PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
9.8.1. Qualificação e modernização do espaço e do ambiente urbano (e.g., requalificação de espaço público, requalificação de infraestruturas urbanas, requalificação de espaços verdes e instalação de mobiliário urbano);	3.2.1. Reabilitação do Parque Infantil do Bairro da Torre e Cruz da Guia		1.469.962 €	0 €	1.469.962 €
	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				
9.8.5. Ações de reabilitação de edifícios de habitação social;	3.1.1. Requalificação do edificado do Bairro da Torre		650.854 €	0 €	650.854 €
	3.1.2. Requalificação do edificado do Bairro da Madorna				
9.8.4. Reabilitação, adaptação e refuncionalização de equipamentos públicos de apoio ao desenvolvimento social e de promoção da inclusão e da inovação social;	3.3.1. Reabilitação do Multiserviços do Bairro da Torre e Cruz da Guia		449.162 €	0 €	449.162 €
	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				
Iniciativas de apoio ao empreendedorismo.	3.4.5. Desenvolvimento de iniciativas de apoio ao empreendedorismo social - Projeto KAZUIA		4.212 €	0 €	4.212 €
Interv. integração da população	3.4.1. Desenvolvimento de iniciativas de integração social da população no Pólo Comunitário da Torre e Cruz da Guia		240.940 €	0 €	240.940 €
	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				
Combate ao insucesso e abandono escolar	3.4.7. Desenvolvimento de iniciativas de mediação Escola - Comunidade		13.450 €	0 €	13.450 €
Formação profissional de jovens NEET	3.4.3. Desenvolvimento de iniciativas de formação de jovens desocupados, promovendo e treinando competências profissionalizantes		7.040 €	0 €	7.040 €
Ocupação de tempos livres			0 €	0 €	0 €
Formação e inclusão de desempregados de longa duração	3.4.2. Desenvolvimento de iniciativas de integração sócio-profissional de públicos específicos, afastados do mercado de trabalho		52.520 €	0 €	52.520 €
Ações integração de imigrantes e comum. ciganas			0 €	0 €	0 €
Outros			0 €	0 €	0 €
			2.888.140 €	0 €	2.888.140 €

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