

CÂMARA MUNICIPAL



CINCO ANOS DE

MOBILIDADE GRATUITA

9,5 MILHÕES DE PASSAGEIROS/ANO

**PROJETOS
ESTRUTURANTES**

A mobilidade no concelho
está a mudar

p. 6

MICROMOBILIDADE

Vem aí a gratuidade
para bicicletas
elétricas

p. 7

CAMINHABILIDADE

Cascais aderiu à rede
de Cidades e Vilas
que Caminham

p. 11



Cascais abriu o caminho

Cascais é um concelho focado nas pessoas. É para elas que trabalhamos diariamente, para fazer de Cascais o melhor lugar para viver um dia, uma semana ou uma vida inteira. Este objetivo só é possível com serviços melhorados e sem custos diretos para os cidadãos. Por isso, encaramos a mobilidade como uma alavanca essencial no conceito de Smart City que estamos a implementar.

Em 2016, antes da mobilidade estar no centro da agenda mediática, lançámos o sistema de mobilidade integrada, o MobiCascais. Esta inovação foi o grande impulso para a revolução na política de transportes públicos em Portugal. Não foi apenas mais um projeto, mas o precursor da mobilidade plena, servindo de modelo para as áreas metropolitanas de Lisboa e Porto.

Na época, poucos acreditavam ser possível integrar vários serviços de transporte público numa única plataforma a preços acessíveis para as famílias, mas nós não duvidámos e abrimos o caminho de uma nova era. Criámos os primeiros passes a baixo custo para jovens e seniores e, em 2020, fomos ainda mais longe, tornando o transporte rodoviário municipal gratuito para quem vive, trabalha ou estuda no concelho.

Os números falam por si. Desde a implementação da gratuidade, mais de 35 milhões de passageiros percorreram cerca de 25 milhões de quilómetros. O número de passes aumentou perto de 130%, e foram realizadas mais de dois milhões de viagens anuais dentro do concelho.

Além disso, apostámos numa mobilidade rodoviária mais sustentável.

Renovámos a frota, reduzimos a pegada ecológica e implementámos medidas tecnológicas que otimizaram rotas e diminuíram em 15% o consumo de combustível.

Mas o nosso trabalho não se esgota por aqui. Vamos continuar a abrir o caminho da mobilidade, apostando em novas soluções que prestem um serviço mais completo e de maior qualidade aos nossos munícipes, garantido uma mobilidade mais eficaz e amiga do ambiente. Ou não fosse a nossa ambição fazer de Cascais um concelho para toda a vida. ●

Nuno Piteira Lopes,
Vice-Presidente da Câmara
Municipal de Cascais

O C DIGITAL



MOBILIDADE

Cinco anos de mobilidade gratuita

Por ano, são mais de sete milhões os quilómetros percorridos pelas linhas MobiCascais com transporte gratuito para titulares do cartão ViverCascais.



Cascais completará, este ano, o sexto ano de mobilidade gratuita. Uma aposta ganha que permitiu, desde 2020, duplicar o número de circulações realizadas, aumentar em 85% o número de quilómetros percorridos e transportar 9,5 milhões de passageiros por ano: mais dois milhões do que em 2019. **Hoje Cascais tem em funcionamento 44 linhas de autocarro, servindo de forma transversal as quatro freguesias, garantindo, através dos transportes públicos, uma maior coesão territorial.**

É preciso recuar no tempo, até à vida pré-pandemia, para situar Cascais na era da antiga mobilidade. Aproveitando o final da concessão anterior relativamente aos transportes, Cascais foi o primeiro município do País a constituir uma Autoridade Municipal de Transportes e foi pioneiro no modelo de gestão

assente no pagamento por quilómetro percorrido. Uma verdadeira revolução que permitiu implementar no concelho a mobilidade gratuita com ganhos transversais.

A 1 de janeiro de 2020, em sistema de portas abertas a todos, o transporte público em autocarro dentro do concelho, tornou-se atraente, mobilizando milhares de novos utilizadores. Os 4,3 milhões de passageiros transportados nesse ano, tendo em conta a pandemia de Covid-19 e as restrições à mobilidade impostas a partir de março, embora revelassem uma redução de 41% em relação aos passageiros transportados em 2019, constituíram um prenúncio do potencial desta medida municipal, democratizadora da mobilidade. Em 2021, ainda com fortes restrições à mobilidade e perante as mudanças trazidas pelo teletrabalho, foram transportados cerca de 6,9 milhões de passageiros, praticamente

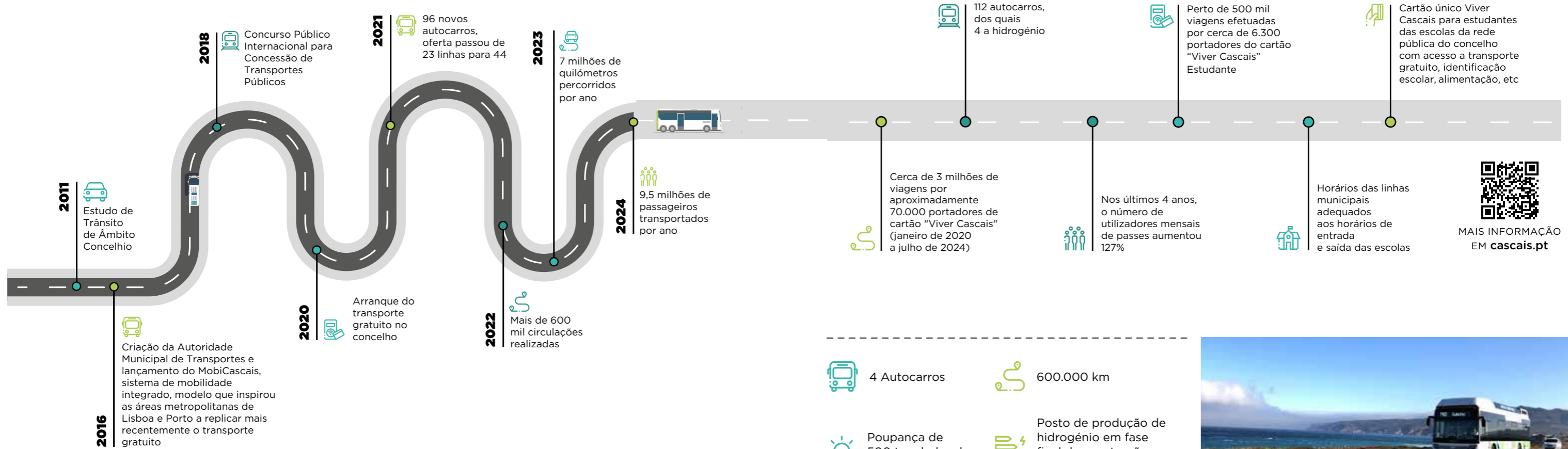


o mesmo número registado em 2019.

Volvidos três anos, as contas do ano de 2024 encerraram com praticamente mais dois milhões de passageiros transportados em relação a 2019. Um serviço totalmente gratuito para titulares de cartão "Viver Cascais" com perfil ativo, residentes, trabalhadores ou estudantes no concelho.

Todo este novo paradigma exigiu um forte planeamento, muita inovação e resiliência. Nas páginas que se seguem fazemos a viagem possível para destacar os principais momentos desta oferta que, nos últimos anos, inspirou finalmente as Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto a seguir o exemplo de Cascais. ●

Vinte anos de planeamento e muita inovação



Mas como se começa a desenhar uma estratégia rumo à mobilidade gratuita? Que passos é preciso dar antes de avançar para esta resposta inovadora?

No concelho de Cascais, a realidade que agora conhecemos implicou anos de planeamento. Em bom rigor foram mais de 20 anos, embora a fase mais visível ocorresse com o desenvolvimento do ETAC – Estudo de Trânsito de Âmbito Concelhio iniciado em 2011. Absolutamente inovador, pelas suas características extensivas com inquéritos e contagens nas principais artérias do concelho, este estudo permitiu começar a desenhar o novo modelo concelhio para a mobilidade em transportes públicos. Foi o ETAC que trouxe um conhecimento aprofundado da mobilidade em si, permitindo identificar como se movimentavam os residentes, apurar dados

relativamente à mobilidade intraconcelhia e interconcelhia, bem como sobre a mobilidade suave, ativa, transportes públicos e outras características. Na linha da inovação, Cascais foi pioneiro no País ao criar a primeira Autoridade Municipal de Transportes em 2016. Um passo que lançou as bases para uma melhor proximidade a nível da gestão da rede de transportes públicos, abrindo caminho ao lançamento, em 2018, do concurso público

A partir de 2020, o transporte público gratuito trouxe maior coesão territorial.

internacional para concessão do serviço público de transportes no concelho. Juntos, conhecimento, proximidade e capacidade de gestão representaram para o concelho uma verdadeira revolução nos transportes públicos. A partir de 2020, o transporte público gratuito para todos os que comprovadamente têm uma ligação ao concelho abriu, definitivamente, caminho para a escolha entre o automóvel e o autocarro e trouxe maior coesão territorial, especialmente com o aumento considerável da oferta da rede de transportes nas freguesias em que havia menor oferta pública de transportes, como S. Domingos de Rana.

Circulações duplicaram em cinco anos
A 25 de maio de 2021, entraram ao serviço 96 novos autocarros cumprindo a norma Euro VI para a emissão de gases, sendo os primeiros em Portugal a dispor de sistema de vídeo vigilância, ecrãs informativos, acesso gratuito a wi-fi e ligação USB para carregamento durante a viagem. Nesse ano, a rede de transporte público rodoviário municipal aumentou de 23 para 44 as linhas de transportes públicos, que passaram a realizar-se com maior frequência horária, fator que ajudou a tornar a mobilidade mais acessível. No total, os quilómetros percorridos face à rede



anterior cresceram em 85%, ou seja, passaram a totalizar mais de 7 milhões de quilómetros por ano. Hoje, com um nível elevado de personalização, é possível conhecer com um simples clique no mapa interativo disponível no site Data Cascais, as linhas que melhor servem os principais equipamentos municipais nas diversas áreas, desde as escolas ao comércio, passando pelos equipamentos desportivos e outros. **Como financiar a mobilidade gratuita?** O modelo, como explica Carlos Carreiras, presidente da Câmara Municipal de Cascais, "é simples, ainda

que exigente do ponto de vista do planeamento". Em paralelo a todo o trabalho de estudo desenvolvido, "Cascais procurou captar para o concelho empresas de "renting", sendo o Imposto Único de Circulação (IUC) das viaturas ao serviço dessas empresas com sede no concelho liquidado aqui", explica o presidente da Câmara. O valor daí resultante "em conjunto com os valores realizados pelo estacionamento, permite a Cascais ter esta medida sustentada em termos económicos". Na prática, quem opta pelo conforto da utilização do transporte individual acaba por sustentar este modelo de transportes públicos gratuitos. ●



Movidos a Hidrogénio

Ao serviço de percursos mais atrativos para quem procura o mar e a natureza, os autocarros "mais amigos do ambiente" que Cascais tem em circulação são quatro e são movidos a hidrogénio. Todos os dias é possível viajar neles - Linhas M43 e M44 - com destino ao Guincho e à Quinta do Pisão, respetivamente. Uma viagem que é muito mais do que turística, pois serve igualmente os residentes das povoações de toda essa zona. No total desde que

entraram ao serviço, em maio de 2021, estes veículos já percorreram mais de 600.000 quilómetros, o que equivale à poupança de 500 toneladas de emissões de CO2. Abastecidos até aqui por hidrogénio transportado até ao concelho, estes autocarros vão, em breve, passar a ser abastecidos no posto de produção de hidrogénio em fase final de construção na Adroena que irá, inclusive, abrir ao público. ●

Projetos que vão mudar a mobilidade no concelho

Está em marcha o Plano de Ação da Mobilidade Urbana 2024-2025 que visa melhorar as condições de segurança para automobilistas, utilizadores de bicicletas e trotinetes e peões.

Verdadeiro teste à resistência de muitas opiniões contrárias, a entrada em funcionamento do novo Terminal Rodoviário de Cascais e a alteração dos sentidos de trânsito na entrada da vila verificada em julho de 2024 colhe hoje opiniões positivas. "Sentimos muitas melhorias em termos de fluidez para entrar e sair em Cascais", revelam os motoristas das linhas MobiCascais, até aqui frequentemente presos nos habituais congestionamentos e manobras apertadas para entrar e sair do antigo terminal sob o CascaisVila. Esta foi uma das intervenções de destaque do Plano de

Ação da Mobilidade Urbana 2024-2025 no âmbito do qual a Câmara Municipal de Cascais continua a concretizar intervenções em todas as freguesias do concelho com vista a consolidar a hierarquia funcional da rede rodoviária, melhorar a segurança rodoviária e qualificar o espaço público, entre outras ações.

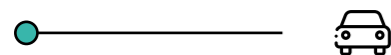
A conclusão da rede estruturante municipal faz parte deste ambicioso plano integrando projetos como a criação de vias como a Via Longitudinal Sul - Troço Rotunda de Rana / Estrada

da Rebelva, a Via Variante Nascente a Trajouce, a Via Variante Poente a Trajouce (Av. Luís Marcelino-EN 249-4 junto a Cabra Figa, no limite do concelho) e a criação do Nó de Tires para ligação à A5. No interior do concelho a prevista criação da Via Variante a Caparide constitui um verdadeiro desafio como resposta ao estrangulamento do arco de Caparide que dificulta a ligação no eixo Caparide - Livramento e Estoril.

Para a conclusão da rede concorrem ainda a reformulação de Intersecções, como a

Rotunda Rua Depósitos de Água, no final da Terceira Circular, no Cobre, ou no antigo cruzamento junto à Rua dos Selões para entrada na Adroana, em Alcoitão.

Mas há outras intervenções previstas para melhorar a circulação na Rotunda Condes de Barcelona, no Estoril, na Rotunda João Armindo Aires, na Adroana e na Rotunda do Eleclerc, em Cabeço de Mouro. Para melhor definir a hierarquia funcional da rede rodoviária será ainda necessário implementar sinalização luminosa inteligente. ●



Mais segurança Rodoviária

O Plano de Ação da Mobilidade Urbana 2024-2025 vem ainda melhorar a segurança rodoviária e qualificar o espaço público, junto às escolas com a criação de Zonas 30KM, compatível com a presença de crianças e não só. Estão também a criar-se percursos e travessias pedonais mais seguros dotados de iluminação e destacando

as passadeiras pintadas com a cor das ciclovias. As paragens de autocarros estão hoje mais seguras através da cor "Mobi" e da atualização dos abrigos para quem aguarda pelo transporte. Ao mesmo tempo está a melhorar-se a sinalização que vai passar a incluir informação sobre a distância a respeitar entre automóveis e bicicletas. ●



Novas ciclovias

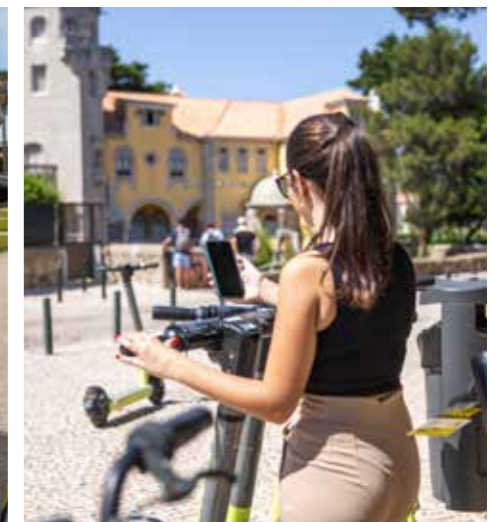
Para promover a Micromobilidade está também a expandir-se a Rede Ciclável como é o caso da Ciclovia de Ligação Carcavelos - Parede cuja obra está em curso entre a Avenida Tenente Coronel Melo Antunes e o Mercado de Carcavelos, ou da ciclovia de Ligação entre a Escola Secundária de Carcavelos e a Estação de Carcavelos, ou

ainda a que liga a Avenida Jorge V - Hotel Riviera. Juntam-se a estas as ciclovias a nascer na Rotunda da Adroana e na ligação entre São João do Estoril e São Pedro do Estoril.

Tudo para tornar o concelho num local mais seguro, melhorando as condições de circulação para todos. ●

Bicicletas e trotinetes partilhadas sem fronteiras

Ainda em 2025 os municípios de Cascais vão poder usar bicicletas elétricas e trotinetes de forma gratuita.



Recorda-se das Estações de BikeSharing com que Cascais revolucionou o uso das bicicletas partilhadas no concelho? Nos últimos três anos, estes postos inovadores deram lugar a Estações de Mobilidade Partilhada preparados para serem usados por vários operadores de Micromobilidade.

Criou-se, assim, **uma rede global com 155 estações de partilha, 80 das quais já foram remodeladas. Por ano, partem destas estações 140 mil viagens**, sendo os veículos levantados numa estação e estacionados noutra, junto ao local de destino. Com a concretização do concurso que se encontra em fase final, os utilizadores do cartão "Viver Cascais" vão poder juntar aos restantes benefícios a gratuitidade de utilização de bicicletas elétricas e trotinetes. Com emissões zero, estes veículos constituem uma verdadeira alternativa ao automóvel

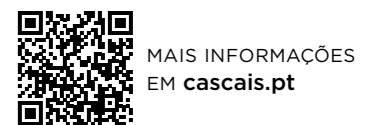
que pode ser exclusiva, ou complementar o uso de transportes públicos para percorrer a última distância (last mile).

Simples e com um fluxo único igual para todos, estas estações onde é possível ativar e desativar os veículos de micromobilidade e que se destacam por estarem pintadas da cor da ciclovia, delimitadas por linha branca e com suportes para estacionar veículos, tornaram a utilização da bicicleta ou da trotinete numa alternativa de transporte mais prática e acessível, tudo identificável pela APP dos operadores. Atualmente, as Estações de Mobilidade Partilhada do concelho disponibilizam um serviço de transporte diário em veículos de Micromobilidade Bird, acessível através da APP do operador.

Aprendendo com as dificuldades sentidas por

vários municípios, Cascais apostou numa estratégia tecnologicamente evoluída, sobretudo no que respeita ao formato de utilização do sistema. As 155 estações que agora estão à disposição de todos, municipais e visitantes, fazem uso de novas medidas desenvolvidas pelos operadores, capazes de reforçar, ainda mais, a organização e estacionamento dos veículos em zonas limitadas por Geofence (tecnologia que utiliza GPS, wi-fi ou outros recursos para determinar um perímetro geográfico virtual). Por exemplo através da confirmação do estacionamento por fotografia que integra a zona envolvente, é possível situar o local da entrega no mapa da região. A grande vantagem desta estratégia é permitir a interoperabilidade com municípios vizinhos, ou seja, criando um sistema funcional e organizado em qualquer território sem fronteiras.

O acesso à micromobilidade em bicicleta mantém-se ainda em quatro Quiosques MobiCascais, com atendimento presencial, instalados em Cascais, no Largo da Estação; na Guia; em Carcavelos, junto à Estação; e nos Jardins do Casino Estoril que respondem a solicitações mais associadas ao lazer e turismo e de uso gratuito por titulares de Cartão "Viver Cascais". ●



VEÍCULOS DISPONÍVEIS

Bicicletas Convencionais sem motor elétrico, basta pedalar.

Bicicletas elétricas com motor elétrico auxiliar ativado pelo movimento dos pedais.

Trotinetas elétricas com motor elétrico ativado com acelerador de punho.

155 Estações de Partilha

140 mil viagens/ano

4 Quiosques das Bicas

150 bicicletas /dia

Educação para a Mobilidade para mudar comportamentos



31 ações de sensibilização desde out/24: 598 alunos de 11 escolas

Em termos de mobilidade, a forma como as pessoas encaram os transportes públicos é decisiva. Por isso, é importante ganhar adeptos desde cedo, pelo que Cascais tem vindo a apostar cada vez mais na educação dos mais novos.

O desafio é educar para a mobilidade com vários programas e ações de sensibilização e o “Mãos ao Ar”, inquérito anual realizado pela Autoridade Municipal de Transportes junto da comunidade escolar da rede pública e privada do concelho do 1.º ao 12.º

ano para conhecer os seus hábitos de mobilidade

casa-escola. Inspirado no projeto “Hands Up Scotland” da fundação Sustrans e integrado no Plano de Ação Local “Cascais Cidade Amiga das Crianças”, o inquérito é realizado em sala de aula

há quatro anos letivos, com os alunos a responder de “braço no ar” à pergunta: “Como vens habitualmente para a escola?” As respostas demonstram que a mudança pode estar em marcha, mas ainda há um longo caminho a percorrer. ●

60% dos alunos do concelho de Cascais usam o automóvel para chegar à escola.

Em 2024 responderam ao questionário 10.773 alunos do 1.º, 2.º, 3.º ciclos do Ensino Básico e do Ensino Secundário, a frequentar 52 escolas da rede pública e privada (42 públicas, 9 privadas e 1 com contrato de associação). Os respondentes da rede pública correspondem a 47% de toda a população escolar desta rede. Mas afinal como se movimentam os alunos do

concelho? De acordo com os dados recolhidos cerca de 60% dos alunos do concelho de Cascais usam o automóvel para chegar à escola, aproximadamente 19% vão a pé, cerca de 15% apanham o autocarro e apenas 1,6% utilizam o comboio. A percentagem de alunos que se desloca para a escola de bicicleta ou mota é inferior a 1,1%. ●



Apenas 19% dos alunos vai a pé para a escola e só 15% dos alunos apanha o autocarro.

A análise por grupo etário evidencia que quanto mais velhos são os alunos, mais autonomia têm para ir a pé para a escola ou para utilizar o autocarro. Contudo, o “Mãos ao Ar” revela que apenas 19% dos alunos vai a pé para a escola (1% + do que em 2023) e só 15% dos alunos apanha o autocarro

(+2 % face a 2023). A grande maioria (60%) ainda utiliza, o automóvel como meio principal para se deslocar para a escola (-3% do que em 2023). Para que a mudança aconteça ainda há um longo trabalho a fazer, para o que concorrem as várias ações de mobilidade realizadas ao longo do ano. ●



MAIS INFORMAÇÕES EM cascais.pt



“O Mobi vai à Escola” conquistar os mais novos



Um dos programas com que Cascais aposta forte na matéria da educação para a mobilidade é “O Mobi Vai à escola”, que arrancou como projeto-piloto numa parceria entre a Câmara Municipal, Cascais Próxima e Junta de Freguesia-Cascais Estoril abrangendo cerca de 100 crianças. No ano letivo em curso, o projeto foi integrado no PESA – Programa de Sensibilização Ambiental desenvolvido pela Cascais Ambiente, o que permitiu mobilizar ainda mais a comunidade escolar.

O objetivo é preparar os mais novos para usarem as Linhas MobiCascais nas deslocações casa-escola levando-os a

aprender como se utiliza o autocarro, regras e comportamentos a observar e compreender, desde logo, a mais-valia deste serviço público gratuito. Um conhecimento que ganha especial importância quando passam a frequentar o segundo ciclo do Ensino Básico.

Em outubro de 2024, Cascais Próxima e a Câmara Municipal de Cascais estabeleceram um protocolo com a Autoridade da Mobilidade e Transportes – AMT no âmbito do programa “Escolas Mobility Hub”, no qual, em novembro de 2024, o projeto “O Mobi vai à escola” seria distinguido

com menção honrosa com o “Prémio Escolas Mobility Hub”.

Mas em que consiste “O Mobi Vai à escola”?

Na prática, as equipas responsáveis deslocam-se às escolas para visitar turmas do Ensino Pré-Escolar e Primeiro Ciclo que se inscrevem previamente no projeto (ver QR code). Na visita são apresentados, de forma lúdica, os benefícios da utilização do transporte público. Em registo de “role play”, os próprios alunos participam, assumindo diferentes papéis para viver pessoalmente as boas práticas de utilização

de transporte público. A ação inclui uma visita de estudo em que as crianças embarcam num dos autocarros a hidrogénio da MobiCascais e vivem a experiência do transporte, visitam o parque de oficinas do operador e da lavagem automática dos autocarros. No final recebem um diploma de embaixadores da Mobilidade.

Este ano, as equipas já visitaram 24 turmas, abrangendo cerca de 1.800 crianças, sendo o objetivo visitar todas as turmas das escolas da rede pública do concelho nestes níveis de ensino, ou seja, perto de 6.200 crianças entre os 5 e os 10 anos. ●



INSCRIÇÕES NO PESA EM cascais.pt



Opções para todos: prioridade estacionar sem perturbar

Ainda que alargada e gratuita, a oferta de transportes públicos ainda está longe de convencer uma parte significativa da população e de quem nos visita. Por isso o estacionamento é uma preocupação constante.



Parquímetro em Cascais



Lugares de Estacionamento



Estacionamento da Quinta de S. Gonçalo

Ao todo, no concelho existem 7.850 lugares em zonas de estacionamento de duração limitada, divididos em 23 zonas de estacionamento controlado. A marcação de lugares nos locais em que a procura exerce maior pressão visa garantir a rotação da ocupação de lugares e, por outro lado, proporciona a fonte de receita que alimenta em grande parte a gratuitidade dos transportes públicos coletivos.

A esta oferta juntam-se 28 parques de estacionamento geridos por privados e pela empresa Municipal Cascais Próxima, proporcionando, no total, mais de 5.200 lugares de estacionamento junto dos principais eixos e centros de atividade. O custo médio por hora ronda €1,34 e, em muitos casos, estão disponíveis opções avença. Mas há também centenas de lugares de estacionamento gratuito, junto a superfícies comerciais e mercados municipais, como Adroana, Parede, Carcavelos e S. Domingos de Rana.

Mais longe, mais em conta

Ao longo dos últimos anos, numa estratégia que visa desincentivar o uso

do transporte individual nas viagens pendulares Cascais-Lisboa e vice-versa, foram ainda criadas três linhas de estacionamento de proximidade variável: em primeiro lugar junto às estações de comboio de S. Pedro do Estoril, S. João do Estoril e Carcavelos com tarifas a €1,00/dia, permitindo deixar o carro e seguir viagem sem o transtorno do pára-arranca e com poupança significativa para a carteira e para o ambiente.

Numa segunda linha criaram-se parques de estacionamento mais periféricos e gratuitos, a uma distância razoável das estações de comboio, para permitir percorrer a pé a distância até ao transporte de massas. É o caso da bolsa de estacionamento junto ao “Bairro das Caixas”, na Parede; na Quinta da Carreira, em S. João do Estoril; junto ao novo Continente-Modelo, na Parede; e no Bairro do Junqueiro (por detrás do Centro Comercial Riviera), em Carcavelos.

Finalmente, foram criados outros parques-satélite para estacionamento, como os existentes junto ao E.Leclerc,

em Cabeço de Mouro, S. Domingos de Rana, ou no recinto da Feira de Tires, em que os condutores podem deixar os carros contando com a opção das linhas MobiCascais, para fazer a viagem de curta duração gratuita para titulares do cartão “Viver Cascais” para superar a distância.

180 minutos gratuitos por dia

Quem reside no concelho e tem o cartão “Viver Cascais”, pode tirar partido de 180 minutos de estacionamento gratuito todos os dias.

A medida, em vigor desde 1 de janeiro de 2025 e até 31 de dezembro de 2025, alargou para praticamente o dobro este benefício que é ativado através da APP MobiCascais, válida para as Zonas de Estacionamento de Duração Limitada, exceto nos Eixos Vermelhos. Ou seja, os 180 minutos podem ser usados por quem se desloca de carro até ao Mercado da Vila, em Cascais, por exemplo, ou numa visita à Boca do Inferno, ou a qualquer outro lugar em Zonas de Estacionamento de Duração Limitada (exceto eixo vermelho). Caso o

tempo de estacionamento não seja todo consumido na primeira paragem, pode ser gasto, por exemplo numa ida à Praia de Carcavelos. Os 180 minutos gratuitos diários não são acumuláveis, renovam-se todos os dias, mas podem ser divididos entre diferentes viaturas, desde que registadas em nome do(a) beneficiário(a). ●



Estacionamento tarifado de duração limitada em cascais.pt



Parques de estacionamento MobiCascais cascais.pt



Cascais adere à “Rede de Cidades e Vilas que Caminham”

Promover a caminhabilidade e a utilização do espaço público são objetivos deste projeto.

O Município de Cascais tornou-se no mais recente membro da “Rede de Cidades e Vilas que Caminham”, com a assinatura do respetivo Protocolo de Adesão, ainda em fevereiro. Carlos Carreiras, presidente da Câmara Municipal de Cascais, e Paula Teles, presidente do Instituto de Cidades e Vilas com Mobilidade, entidade responsável pelo projeto, formalizaram o acordo no Salão Nobre dos Paços do Concelho de Cascais.

“Os cidadãos têm de tomar posse dos espaços públicos e, por isso, temos feito várias intervenções para os melhorar”, ainda assim, reconhece o autarca, “o trabalho que está por fazer é muito maior do que aquele que já foi feito”, referiu Carlos Carreiras, destacando os melhoramentos realizados nas vias pedonais e cicláveis, nos espaços verdes urbanos, ou nas ribeiras do concelho. Já Paula Teles, sublinhou que este projeto pretende “ajudar os municípios com as questões da mobilidade, funcionando como uma plataforma de partilha e colaboração entre os seus membros. A mobilidade representa liberdade”.

Reforçar as condições de caminhabilidade, aumentar a segurança da circulação pedonal e viária, universalizar a utilização do espaço público, diminuir a emissão de gases poluentes, e melhorar a qualidade de vida urbana e os parâmetros de saúde pública, são alguns dos objetivos deste projeto, que integra municípios portugueses e espanhóis. ●





Corredores BRT: A Revolução da Mobilidade Urbana

Quem trabalha fora do concelho e, diariamente, enfrenta as dificuldades de trânsito na Marginal, na Auto-Estrada A5, sabe há muito que não há soluções miraculosas. Contudo, há um estudo que pode contribuir para uma melhor exploração da A5 para funcionar como alternativa real à linha de comboio. É a já apelidada de “revolução da mobilidade urbana sustentável” que tem vindo a ganhar adeptos e que assenta na criação de Corredores BRT (Bus Rapid Transit) na A5.

O que é um BRT?

É um sistema de transporte público baseado em autocarros, projetado para fornecer um serviço rápido, eficiente e confiável.

De acordo com os estudos já realizados, enquanto solução de transporte mais próximo das residências dos cidadãos e com um acesso direto ao centro de Lisboa, a criação dos BRT seria uma forma de responder às necessidades proporcionando um aumento da oferta do transporte público e, ao mesmo tempo, retirando pressão às atuais ligações a Lisboa (quer a A5, quer a Marginal, quer mesmo à linha de comboio).

A título de exemplo, uma pessoa que viva em São

Domingos de Rana, a freguesia mais populosa do concelho (atualmente com 59.238 habitantes, Censos 2021) e que trabalha no coração de Lisboa (por exemplo no Saldanha), se fizer o percurso casa-trabalho em transportes públicos, tem de utilizar de autocarro, comboio e metro, pelo que, sempre que possível escolhem o carro (mais direto e confortável) ao invés transporte público.

A criação dos BRT seria uma forma de proporcionar um aumento da oferta do transporte público e retirar pressão às atuais ligações a Lisboa.

Cascais já implementou grande parte das medidas que contribuem para operar a mudança de comportamentos, como oferta de transportes públicos gratuitos com frota renovada, juntamente com bicicletas e outros meios de mobilidade “suave”, ciclovias e estacionamento para bicicletas junto aos transportes públicos, está a trabalhar agora na expansão da rede de carregamento de veículos elétricos e no aumento da oferta de estacionamento junto às

interfaces de transportes públicos e na eletrificação da frota da autarquia e otimização de rotas dos serviços. Os números falam por si, com um número crescente de pessoas transportadas desde o arranque da gratuitidade de transporte público intraconcelhio, falta agora, agarrar no desafio de proporcionar maior conforto nas deslocações para fora do concelho, em especial onde se registam maior número de movimentos pendulares, ou seja, entre os concelhos de Cascais e de Lisboa.

O estudo de viabilidade preliminar para a introdução de um corredor de BRT na Linha de Cascais considerou quatro cenários:

- Oferta de transporte público rodoviário em torno do corredor da Linha de Cascais com paragens junto às estações de comboio;
- Criação de BRT até Sete Rios no corredor A5/IC15 de Cascais, até Lisboa (Sete Rios), passando por Oeiras, neste caso a Linha de Cascais mantém-se com reforço da vocação turística;
- Criação de BRT até Gare do Oriente, no corredor A5/IC15, de Cascais, Oeiras, até Lisboa, sendo que os serviços com origem em Cascais

passam a ter acesso direto ao Colégio Militar / CC do Colombo, Campo Grande, Aeroporto e Gare do Oriente (Linha de Cascais com reforço da vocação turística);

- Introdução de BRT no espaço da Linha de Cascais, com extinção do serviço ferroviário no corredor.

Das opções consideradas a tida como mais viável em termos de custo-benefício “segundo o estudo desenvolvido” é a criação de BRT até Gare do Oriente, partindo do princípio que este novo corredor de oferta deverá permitir assegurar um bom serviço de transportes públicos aos parques empresariais do concelho e pressupõe a sua continuidade no concelho de Oeiras até Lisboa. Neste cenário, de acordo com o estudo, os serviços de BRT irão beneficiar do corredor de transporte público em sítio próprio que está a ser pensado pela CM de Lisboa para a 2.ª Circular.

Diz o estudo que este cenário é o que apresenta um maior potencial de procura, estimando-se que possa vir a transportar cerca de 23,9 mil passageiros por dia (2 sentidos, num dia útil médio). ●



VANTAGENS DO BRT:

Segurança: Com faixas exclusivas e pontos de carga designados, os sistemas BRT podem melhorar a segurança dos passageiros em relação a sistemas de autocarros tradicionais.

Custo-Benefício: tende a ser significativamente mais barato de implementar e manter quando comparado com outros sistemas de transporte de alta

capacidade, como metro ou comboios urbanos;

Flexibilidade: os autocarros podem ser facilmente desviados ou redirecionados em caso de obras, acidentes ou mudanças nas trocas de passageiros.

Redução de Tráfego: Um sistema de BRT eficiente pode reduzir o número de carros nas ruas, aliviando congestionamentos e menor

tempo de viagem para todos.

Rapidez: Faixas exclusivas e prioridade nos semáforos permitem que os autocarros BRT operem com velocidades maiores, de maneira mais previsível, reduzindo o tempo de viagem.

Sustentabilidade: Com a redução do uso de veículos particulares e a possível

utilização de autocarros movidos a combustíveis alternativos ou eletricidade, o BRT pode contribuir para a redução da poluição e das emissões de gases de efeito estufa.

Capacidade: Sistemas BRT de alta qualidade podem transportar grandes volumes de passageiros, comparáveis a sistemas de metro em algumas situações. ●

Autocarro Cascais-Madrid: Relíquia dos Transportes

Uma fotografia rara da década de 1930 revela um pedaço fascinante da história dos transportes rodoviários entre Portugal e Espanha. O autocarro retratado fazia a ligação entre Cascais e Madrid, num tempo em que viajar por estrada era uma verdadeira aventura, marcada por desafios e incertezas.



Com um design clássico, faróis arredondados e uma estrutura imponente, este veículo representava modernidade numa época em que as infraestruturas rodoviárias ainda eram rudimentares. A viagem entre Lisboa e Madrid podia demorar mais de um dia, enfrentando estradas de terra batida, subidas íngremes e paragens obrigatórias para descanso e manutenção. Apesar das dificuldades,

o autocarro oferecia uma alternativa viável ao comboio, permitindo que mais pessoas atravessassem a fronteira entre os dois países.

O letreiro frontal com a inscrição Lisboa e a indicação lateral de Madrid demonstram a importância destas rotas para a mobilidade da época. Viajar num veículo como este exigia paciência e resistência, mas era também um símbolo

de progresso. Para muitos, o autocarro representava a possibilidade de explorar novas oportunidades, visitar familiares ou simplesmente conhecer novos lugares.

Hoje, esta imagem serve como um testemunho da evolução dos transportes e das ligações históricas entre Portugal e Espanha. Numa era de comboios rápidos e voos acessíveis, é fascinante recordar

um tempo em que cada quilómetro percorrido era uma conquista. Este autocarro, agora parte da memória coletiva, relembra-nos a importância da inovação e da resiliência na construção do mundo moderno. Cascais era um ponto turístico e de paragem obrigatória como a foto nos mostra, nas traseiras do Hotel Palácio, no Estoril. ●

Bicicletas: Vem aí nova sinalética

Para tornar as viagens de bicicletas mais seguras, está em preparação nova sinalética que visa alertar os condutores de veículos individuais para a necessidade de reduzir a velocidade e guardar a distância

exigida pelo Código da Estrada, ou seja, 1,5 metros para evitar acidentes. Os sinais deverão começar a ser instalados em breve nos principais eixos rodoviários do concelho, a começar pela Marginal. ●



Passagem sob Av. D. Pedro I

Está em pleno funcionamento a passagem pedonal sob a Avenida D. Pedro I para proporcionar uma travessia pedonal mais segura a quem percorre a distância entre a estação de comboio de Cascais e o novo terminal rodoviário. Embora os degraus

possam constituir um obstáculo, o túnel foi totalmente requalificado e dotado de iluminação funcionando todos os dias entre as 06h00 e as 23h00. A passagem subterrânea que ligava o CascaisVilla à Av. D. Pedro I foi, entretanto, encerrada. ●



600 lugares para carregar veículos elétricos

Está em marcha a instalação em todas as freguesias de 300 postos duplos de carregamento para veículos elétricos. Abrangendo todas as freguesias, estão já instalados mais de uma dezena de carregadores elétricos, sendo que o

processo global contempla a instalação de 173 postos de carregamento duplo (600 lugares de carregamento) a saber: 22 em Alcabideche, 37 em S. Domingos de Rana, 62 em Cascais-Estoril e 52 em Carcavelos-Parede. ●



"Viver Cascais" quase triplicou nos transportes públicos

Em 2024, foram validadas com o Cartão "Viver Cascais" mais de 135 mil viagens nas linhas MobiCascais. A adesão a este benefício municipal que dá acesso gratuito aos transportes públicos dentro do concelho cresceu 267% desde

2020, representando uma mais-valia não só para a bolsa dos residentes, trabalhadores e estudantes, mas também para o ambiente, pois, com menos automóveis a circular reduz-se a emissão de CO2 para a atmosfera. ●

Cascais

Capital Europeia

da Democracia

2026

“A democracia não é um dado adquirido, é uma responsabilidade partilhada que devemos preservar todos os dias, com resiliência e determinação. Em Cascais, acreditamos num modelo de governação onde os cidadãos não são meros espectadores, mas participantes ativos na construção do seu futuro. ,,

Carlos Carreiras, presidente da Câmara Municipal de Cascais

“A escolha de Cascais para Capital Europeia da Democracia 2026 orgulha-nos bastante, mas é também um compromisso e uma responsabilidade que assumimos em conjunto com todos os cascalenses, de modo a assegurar que todos tenham voz ativa nas decisões que moldam a nossa sociedade. ,,

Nuno Piteira Lopes, vice-presidente da Câmara Municipal de Cascais

