

SEMANA EUROPEIA DA MOBILIDADE

16-22 SETEMBRO 2021

Mova-se de forma sustentável. Seja saudável.



ORIENTAÇÕES
TEMÁTICAS



#MobilityWeek



ÍNDICE

1. Mobilidade Sustentável: em Segurança e com Saúde

A SEMANA EUROPEIA DAMOBILIDADE está ativa e recomenda-se

Como pode participar?

20 anos de SEMANA EUROPEIA DAMOBILIDADE

Ligação com outras iniciativas da UE

Os tópicos deste ano

2. Saúde mental

FACTOS E NÚMEROS

A mobilidade ativa tem um impacto essencial na saúde

Transporte acessível para a integração e a participação social

Áreas de lazer em ambientes urbanos

Combater o ruído e a poluição atmosférica

MELHORES PRÁTICAS

Fornecer espaço

A cidade de 15 minutos

Estratégias de redução do ruído do tráfego e da poluição do ar

3. Saúde física

FACTOS E NÚMEROS

Qualidade do ar

Mobilidade ativa

Micromobilidade

MELHORES PRÁTICAS

Redução de emissões nos centros urbanos

Limitar o acesso de veículos aos centros urbanos

Combinar medidas no âmbito de um Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS)

Libertar espaço para a mobilidade ativa

Encorajar a mobilidade ativa

4. Medidas de segurança

FACTOS E NÚMEROS

Aumentar a segurança para pessoas com deficiência

Aumentar a segurança rodoviária

Segurança dos ciclistas e dos peões

Regulamento de segurança das scooters elétricas

MELHORES PRÁTICAS

Atenção aos grupos vulneráveis

Sensibilizar para uma mudança de perspetivas

Partilha aberta com pessoas com deficiência para fomentar a empatia

Pedonalização

Diminuir o trânsito e reduzir os limites de velocidade urbanos

5. Resposta à COVID-19

FACTOS E NÚMEROS

Restabelecer a confiança nos transportes públicos

Mudança para a mobilidade ativa

Melhorias na qualidade do ar

MELHORES PRÁTICAS

Medidas de segurança nos transportes públicos

Mobilidade ativa durante a COVID-19

Acompanhamento rápido dos Planos de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS)

Autores

POLIS Network: Cities and Regions for transport innovation

Balázs Németh BNemeth@polisnetwork.eu

Niklas Schmalholz NSchmalholz@polisnetwork.eu

1

Mobilidade Sustentável: em Segurança e com Saúde

O tema da SEMANA EUROPEIA DA MOBILIDADE de 2021 é «Mobilidade Sustentável: em Segurança e com Saúde». A escolha do tema deste ano presta homenagem às dificuldades sentidas pela Europa - e pelo mundo - ao longo da pandemia da COVID-19. Também reflete sobre as oportunidades de mudança resultantes desta crise de saúde sem precedentes na Europa.

As cidades e os seus órgãos administrativos estabeleceram respostas criativas e resilientes à pandemia. Este ano, a SEMANA EUROPEIA DA MOBILIDADE celebra a resiliência das cidades e as suas conquistas, tentando, ao mesmo tempo, manter esta dinâmica. As tendências que começaram no ano passado, como o aumento da mobilidade ativa e a utilização de mobilidade com emissões baixas ou nulas, requerem uma promoção adicional.



A SEMANA EUROPEIA DA MOBILIDADE está ativa e recomenda-se

Embora a COVID-19 tenha sido uma grande preocupação para os operadores e empresas de transporte, funcionários municipais, administrações locais e empresas privadas, a SEMANA EUROPEIA DA MOBILIDADE assistiu ao seu segundo maior número de inscrições em 2020, com a participação de quase 3000 cidades e regiões, em 53 países. A campanha procura agora motivar todos os antigos e futuros participantes a aderir ao 20.º ano da SEMANA EUROPEIA DA MOBILIDADE sob o slogan, «Mova-se de forma sustentável. Seja saudável». As pessoas são encorajadas a manter a forma física e mental enquanto exploram a beleza da sua cidade, região ou país e a mostrar consideração pelo ambiente e pela saúde dos outros quando escolhem o seu meio de transporte.

Como pode participar?

Autoridades locais, institutos de educação, empresas e organizações não-governamentais (ONG) podem aderir à SEMANA EUROPEIA DA MOBILIDADE de inúmeras formas. Podem participar durante a campanha, entre 16 e 22 de setembro e apresentar a sua AÇÃO PARA MOBILIDADE relacionada com iniciativas de mobilidade sustentável desenvolvidas ao longo do ano. Independentemente da sua atuação no que respeita aos transportes seguros, sustentáveis e saudáveis, partilhe as suas novidades nas redes sociais e identifique o Secretariado Europeu da campanha, para nos manter informados. Consulte o website da campanha (www.mobilityweek.eu) e os canais de redes sociais oficiais do Facebook, Twitter e Instagram.

Follow the campaign:   

A sua cidade, região, empresa ou ONG alcançou alguma meta exemplar e notável em termos de mobilidade urbana sustentável? Existe a possibilidade de receber um prémio pelo seu excelente trabalho através da campanha SEMANA EUROPEIA DA MOBILIDADE. A sua AÇÃO PARA MOBILIDADE poderia ser incluída num webinar a nível da UE e num concurso nas redes sociais, para chegar a um público ainda mais vasto.

Também o encorajamos a candidatar-se aos Prémios de Mobilidade Urbana Sustentável anuais: os Prémios da SEMANA EUROPEIA DA MOBILIDADE para municípios pequenos e grandes, o Prémio do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (Prémio PMUS) e o Prémio de Segurança Rodoviária Urbana da UE. Os Prémios da SEMANA EUROPEIA DA MOBILIDADE para Municípios pequenos e grandes celebram as notáveis conquistas das cidades durante a semana em que decorre a campanha (16-22 de setembro). O Prémio PMUS reconhece a excelência no Planeamento da Mobilidade Urbana Sustentável, com base nas Orientações PMUS da Comissão Europeia. O Prémio de Segurança Rodoviária Urbana da UE distingue as conquistas exemplares e inovadoras das autoridades locais na criação de um ambiente urbano mais seguro. Estão disponíveis mais informações no website da campanha.



Este ano, olhamos para duas décadas de sucesso de uma campanha pan-europeia que continua a apoiar as iniciativas locais, nos seus esforços para tornar as cidades mais seguras, mais ecológicas, mais inclusivas e mais acessíveis.

Desde o início do milénio, milhares de instituições, empresas, ONG, municípios e cidades uniram-se à SEMANA EUROPEIA DA MOBILIDADE para ajudar a tornar o ambiente urbano num lugar melhor. No início desta jornada, a UE tinha apenas 15 Estados-Membros. Comprar bilhetes de comboio online era um conceito novo e os smartphones ou a Internet móvel só existiam nos nossos sonhos mais loucos. 20 anos depois, podemos viajar por cidades com um único pagamento usando as soluções «Mobilidade como Serviço» ou reservar um táxi com o clique de um botão através de uma aplicação para smartphone. Em alternativa, podemos optar por uma scooter elétrica partilhada. Podemos navegar com uma aplicação de mapas compatível com GPS, enquanto ouvimos música em streaming através de auriculares sem fios, por toda a União Europeia, por uma fração do custo anterior. Embora a tecnologia tenha mudado a vida de todos em relação à mobilidade urbana, os desafios da poluição e da mobilidade segura e sustentável continuam os mesmos.

Ligação com outras iniciativas da EU

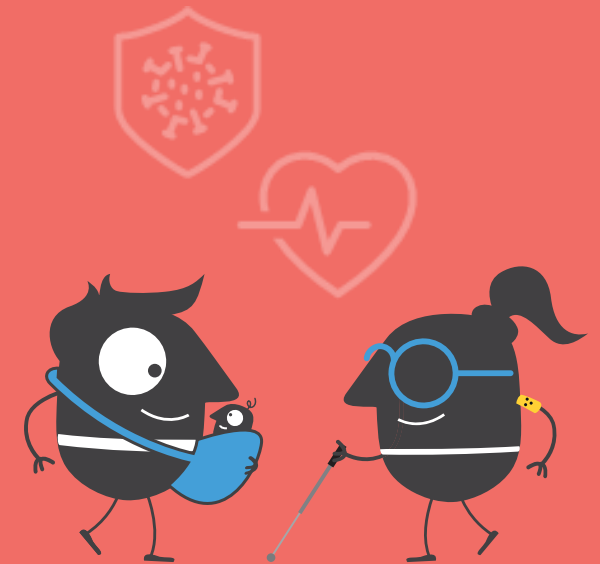
Embora a SEMANAEUROPEIADAMOBILIDADE decorra entre 16 e 22 de setembro todos os anos, outras iniciativas importantes da UE também fazem parte integrante do ciclo anual europeu, incluindo a Semana Verde Europeia, a Semana Europeia da Energia Sustentável, os Dias Europeus da Investigação e Inovação, o Ano Europeu do Transporte Ferroviário, a Semana Europeia do Desporto e a campanha «HealthyLifestyle4All» e a Semana Europeia do Envelhecimento Ativo e Saudável. A SEMANAEUROPEIADAMOBILIDADE publicará AÇÕESPARA AMOBILIDADE exemplares, na página inicial da campanha e nos canais das redes sociais relacionados com estas campanhas temáticas da UE.

Esta iniciativa europeia apoia a utilização dos transportes públicos como uma solução de mobilidade eficiente, acessível e de baixas emissões para todos. Esta firme crença foi ilustrada com o vídeo #LovePublicTransport no auge da pandemia da COVID-19. Assim, a SEMANAEUROPEIADAMOBILIDADE está intimamente ligada ao Ano Europeu do Transporte Ferroviário 2021, uma vez que o objetivo comum é encorajar as pessoas a moverem-se de forma sustentável. O transporte ferroviário é um dos meios de transporte mais seguros e sustentáveis em todo o continente. A SEMANA EUROPEIADAMOBILIDADE incentiva as cidades participantes a associarem-se ao Ano Europeu do Transporte Ferroviário e a promoverem as viagens de comboio durante a semana da campanha.

A nossa campanha também incentiva as cidades a assinar o Pacto Europeu para o Clima e a construir juntos, uma Europa mais ecológica. Como parte do Pacto Ecológico Europeu, o Pacto Europeu para o Clima fornece uma plataforma para partilhar informações, debater e agir sobre a crise climática e dar apoio às iniciativas e movimentos climáticos europeus para que possam crescer e consolidar.

Os tópicos deste ano

De acordo com o tema deste ano «Mobilidade Sustentável: em Segurança e com Saúde», os quatro principais tópicos são a saúde mental e física, a segurança e a resposta à COVID-19. No documento seguinte, encontrará um breve resumo de factos e números, bem como exemplos de melhores práticas relacionadas com cada um destes tópicos. Não é por acaso que a saúde mental é um tema prioritário; a SEMANAEUROPEIADAMOBILIDADE defende um maior enfoque na relação entre a saúde mental e a mobilidade urbana, uma questão que se tem tornado cada vez mais importante durante a pandemia. Outro tema prioritário é a saúde física, que inclui o impacto da poluição atmosférica e sonora e o benefício da mobilidade ativa. O tema da segurança destaca os recentes desenvolvimentos relativos à segurança dos transportes, à integração de pessoas com mobilidade reduzida e às medidas extensivas de segurança rodoviária no ambiente urbano. A resposta das administrações locais à pandemia da COVID-19 também é assinalada nesta secção, centrando-se nos aspetos positivos da pandemia em torno da mobilidade urbana e na importância de restaurar a confiança nos transportes públicos.



2 Saúde mental

FACTOS E NÚMEROS

A saúde mental é um dos tópicos centrais do tema deste ano e realça um aspeto frequentemente negligenciado: o transporte pode influenciar significativamente o estado da saúde mental e o bem-estar das pessoas.

Permite que as pessoas estabeleçam ligações e mantenham relações com os outros, tenham acesso a oportunidades profissionais e educativas e a atividades de lazer fora das suas casas e dá-lhes mais flexibilidade. Permite um estilo de vida ativo para os idosos dentro da sua comunidade e a investigação mostra que as políticas de transporte favoráveis à idade (como os passes de viagem gratuitos de autocarro) estão associadas a um aumento do uso do transporte público entre os idosos e reduzem os sintomas depressivos e a sensação de solidão. Esta questão tem sido destacada como um fator importante durante a Semana Europeia do Envelhecimento Ativo e Saudável. Além disso, foi demonstrado que períodos de deslocação mais curtos melhoram o bem-estar, enquanto as deslocações entre 60 e 90 minutos têm o impacto mais negativo no bem-estar.

Ansiedade devido a grandes multidões ou insuficiente informação de viagem pode levar a uma deterioração do estado mental. A capacidade de nos movermos desempenhou sempre um papel substancial para se viver uma vida saudável e gratificante. Na sequência da pandemia, as cidades devem trabalhar ainda mais para criar áreas urbanas onde os residentes se possam deslocar de forma sustentável e segura, sempre que quiserem.



As deslocações entre 60' e 90' têm o impacto mais negativo no bem-estar



A mobilidade ativa tem um impacto essencial na saúde

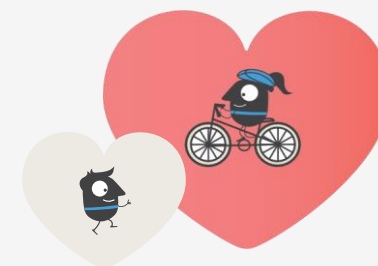
Além de melhorar a saúde das pessoas, andar de bicicleta e a pé também é incrivelmente benéfico para a mente. Vários estudos indicam que a mobilidade ativa reduz a depressão, a ansiedade e outros problemas de saúde mental. Fazer exercício ao andar a pé ou de bicicleta aumenta o fluxo sanguíneo, liberta endorfinas e reduz os níveis de stress geral. Mesmo uma caminhada de 30 minutos ou um passeio de bicicleta por dia pode ajudar a melhorar a saúde mental. Pode melhorar o humor geral, bem como a qualidade do sono e reduzir o stress, a ansiedade e a fadiga. Pessoas fisicamente ativas correm até 30% menos risco de ficarem deprimidas e a atividade ajuda as pessoas que estão deprimidas a recuperar.

As cidades que apoiam as campanhas para andar de bicicleta e a pé tendem a ser felizes, saudáveis, educadas e economicamente estáveis. Estes indicadores estão principalmente relacionados com o estilo de vida das pessoas que utilizam frequentemente meios de transporte sustentáveis e saudáveis, na sua vida diária. A maioria das autoridades locais que compreendem a importância de integrar a mobilidade ativa no plano de mobilidade local também adotam outras abordagens sociais inovadoras. Os residentes em cidades onde é habitual andar de bicicleta e a pé podem estabelecer relações e envolver-se com pessoas que pensam da mesma forma. Andar de bicicleta e a pé ajuda a fomentar um espírito comunitário e um sentimento de unidade.

Transporte acessível para a integração e a participação social

A crescente incomportabilidade económica das cidades leva à gentrificação dos territórios metropolitanos e dos seus arredores. Os subúrbios que dependem apenas de automóveis para o acesso podem marginalizar as pessoas que não têm automóveis, particularmente os jovens e as pessoas mais velhas. O isolamento social e a falta de interação com a comunidade estão associados a uma saúde mais precária. A investigação revela uma associação clara e significativa entre os níveis de deslocação/atividade e o risco de exclusão social. A melhoria da mobilidade deverá reduzir o risco de exclusão social. As melhorias nos transportes públicos que permitem a realização de novas viagens são subestimadas e o valor comunitário global dos transportes públicos merece um maior reconhecimento. Como recomendado pela rede de cidades C40 (uma rede mundial de cidades com uma abordagem climática comum para limitar o aquecimento global), as cidades devem adotar uma abordagem em rede para estabelecer um sistema de transporte público acessível e suportável, um adequado ordenamento do território, uma política tarifária integrada e operações integradas. A investigação identifica que as pessoas que classificam os transportes públicos como «bons» têm quase três vezes mais probabilidade de ter acesso a serviços públicos, tais como cuidados de saúde, supermercados ou educação, do que as que os classificam como «fracos». Também é menos provável que se sintam sob pressão, insatisfeitos com a vida ou com problemas de saúde mental.

Para além dos transportes públicos de massas, o transporte público ativo e não motorizado tem um papel a desempenhar no aumento da inclusão social e do bem-estar. Os bairros pensados para os peões incentivam andar a pé e de bicicleta, permitindo uma maior interação entre vizinhos e aumentando o sentido de comunidade nos residentes, criando assim benefícios tanto para a saúde mental como física.



Mesmo uma caminhada de 30 minutos ou, uma viagem de bicicleta, por dia podem ajudar a melhorar a saúde mental

Áreas de lazer em ambientes urbanos (parques, espaços verdes, zonas sem carros e para peões)

A investigação encontra consistentemente ligações entre os espaços verdes, uma boa saúde mental e o bem-estar. Um inquérito realizado a 10 000 pessoas no Reino Unido concluiu que as comunidades que vivem em áreas urbanas mais verdes tinham mais probabilidade de apresentar níveis inferiores de sofrimento mental e níveis superiores de bem-estar depois de se ajustarem às variações socioeconómicas a nível individual e regional.

02. <https://www.peoplepoweredmovement.org/benefits-of-biking-walking/>
03. <https://www.walkingforhealth.org.uk/get-walking/why-walk/healthy-minds>
04. <https://www.peoplepoweredmovement.org/benefits-of-biking-walking/>
05. <http://bic.asn.au/information-for-moving-people/social-inclusion-and-public-transport>
06. https://www.c40knowledgehub.org/s/article/How-to-make-public-transport-an-attractive-option-in-your-city?language=en_US
07. [Access to Transport and Life Opportunities \(publishing.service.gov.uk\)](https://www.gov.uk/government/publications/access-to-transport-and-life-opportunities)
08. https://www.researchgate.net/publication/315864757_Urban_Design_and_Mental_Health

O Centre for Mental Health and Urban Design (Centro para a Saúde Mental e o Design Urbano) no Reino Unido identifica quatro tópicos-chave de oportunidades para a saúde mental, resumidos pelo acrónimo GAPS: Green places (Locais verdes), Active places (Locais ativos), Prosocial places (Locais pró-sociais) e Safe places (Locais seguros). Existe uma ligação clara entre espaços verdes acessíveis e uma boa saúde mental e o bem-estar. Áreas verdes próximas da residência podem melhorar o humor e servir de motivação para a prática de exercício físico e para, naturalmente, iniciar interações. As pessoas devem ter uma exposição consistente e regular durante a sua rotina diária, em meio urbano com determinados recursos, tais como zonas de emissões reduzidas, redução de lugares de estacionamento (que foram transformados em áreas verdes, e espaços mais amplos para peões, onde se possa fazer exercício e socializar.



As comunidades que vivem em áreas urbanas mais verdes têm maior probabilidade de relatar menor sofrimento mental e níveis mais elevados de bem-estar

Combater o ruído e a poluição atmosférica

«O ruído excessivo prejudica seriamente a saúde humana e interfere nas atividades diárias das pessoas, na escola, no trabalho, em casa e nos tempos livres. Pode interferir no sono, causar efeitos cardiovasculares e psicofisiológicos, reduzir o desempenho, causar impaciência, bem como mudanças no comportamento social», segundo a Organização Mundial da Saúde. 20% da população europeia está exposta a níveis de ruído a longo prazo que são prejudiciais à sua saúde. Isto corresponde a mais de 100 milhões de pessoas na Europa. Mais de 1,6 milhões de anos de vidas saudáveis são perdidos a cada ano devido à poluição sonora - a segunda maior sobrecarga ambiental na Europa depois da poluição do ar. Um em cada cinco europeus é regularmente exposto a níveis sonoros durante a noite que podem prejudicar significativamente a saúde. As iniciativas europeias, tal como a Semana Verde Europeia, que se realiza de 3 de maio a 13 de junho, deste ano, em vários países europeus, visam sensibilizar as pessoas para estes riscos significativos para a saúde.

Atualmente, o tráfego rodoviário contribui substancialmente para as concentrações de poluentes atmosféricos nas cidades europeias. Embora as normas europeias de emissões para veículos (Euronorms) reduzam as emissões de gases de escape, o que afetará positivamente a qualidade do ar até 2030, as concentrações de NO₂ e PM continuarão a ter um impacto

negativo. Os níveis de exposição a esses poluentes são relativamente elevados nas cidades, onde verificamos o maior impacto na saúde pública devido à poluição do ar. Os poluentes atmosféricos, principalmente partículas e óxidos nítricos, têm sido associados a uma saúde mental deficiente, causando o aparecimento de sintomas depressivos e o agravamento de condições depressivas excessivas em caso de exposição prolongada. As instituições da UE pretendem rever a Diretiva da Qualidade do Ar, legislação da UE que data do ano de 2004. Como parte do Pacto Ecológico Europeu, está a ser discutida uma revisão dos limiares de emissões, para que fiquem mais alinhadas com as recomendações da OMS. Esta revisão será baseada no Segundo relatório sobre o Programa Ar Limpo que foi publicado no início de 2021. Terá o potencial de reduzir significativamente os limiares de emissões na Europa nos próximos anos.



20%

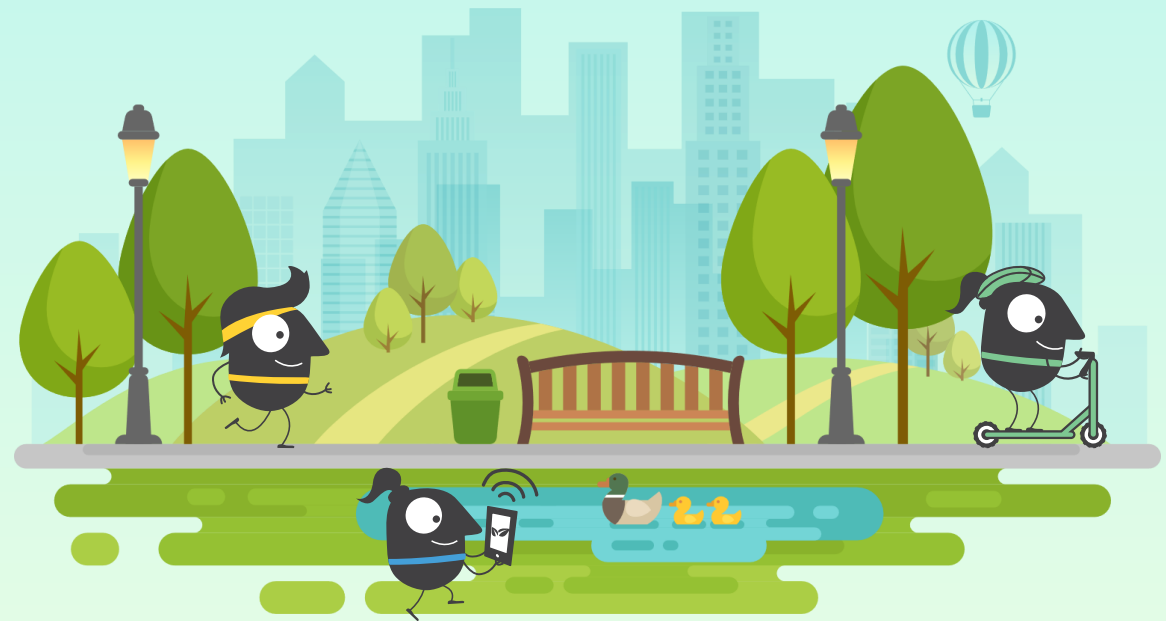
da população da Europa está exposta a níveis de ruído, prejudiciais a longo prazo

09. https://www.researchgate.net/publication/315864757_Urban_Design_and_Mental_Health
10. <https://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/noise/noise>
11. <https://www.eea.europa.eu/articles/noise-pollution-is-a-major>
12. <https://www.eugreenweek.eu/>
13. CE Delft 2020, *Air pollution and transport policies at the city level, Module 2: policy perspectives*, Delft: CE Delft.
14. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0160412018305932>
15. https://ec.europa.eu/environment/news/second-clean-air-outlook-report-full-implementation-clean-air-measures-could-reduce-premature_en

MELHORES PRÁTICAS

Existem inúmeras oportunidades para projetar cidades de forma a integrar a atividade física na vida diária das pessoas e assim estimular o nosso estado mental. Desde facilitar o transporte acessível, conveniente, seguro e ativo, até à instalação de ginásios ao ar livre, podem ser tomadas medidas para ajudar a integrar o exercício e a interação social com vista a promover a saúde mental.

Segurança e conforto ao andar pelo seu bairro proporcionam benefícios e o design urbano pode contribuir bastante. Iluminação pública e vigilância adequadas, pontos de referência distintos que ajudam as pessoas com demência a passear pelo seu bairro e um design de trajetos residenciais, comerciais e industriais pensado para o ser humano, são bons exemplos de importantes intervenções de design urbano.



Fornecer espaço

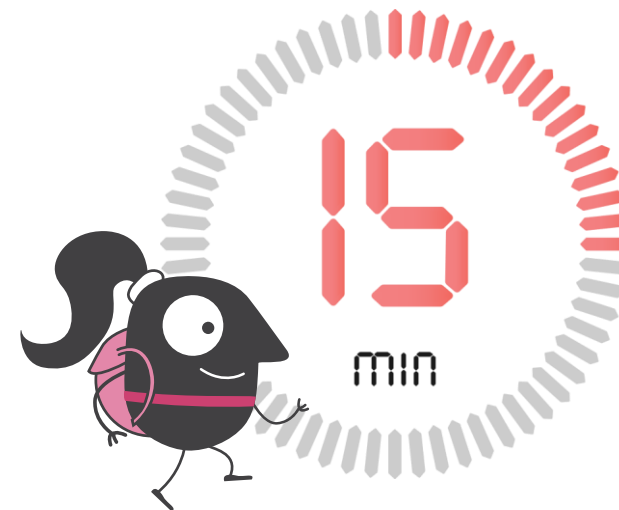
Ao longo dos últimos 20 anos, durante a campanha da **SEMANA EUROPEIA DA MOBILIDADE**, foi organizado um vasto leque de atividades locais para promover as deslocações a pé e de bicicleta nas zonas urbanas. As autoridades locais organizam Dias sem Carros, ao fechar parte do centro da cidade a veículos privados e ao utilizar o espaço livre para vários eventos destinados promover a mobilidade urbana sustentável. A cidade de Varna, na Bulgária, organizou um Dia sem Carros em 2020, em que se interditou, por um dia, o trânsito na avenida principal e as ruas se tornaram áreas de entretenimento para que os moradores pudessem desfrutar de tempo ativo juntos. Juntamente com a cidade búlgara, milhares de cidades em toda a Europa, e fora da Europa, organizaram Dias sem Carros e atividades semelhantes de redução de tráfego, para chamar a atenção para a falta de espaço, para a mobilidade ativa e interação social.

O projeto Horizonte 2020, Investigação e Inovação MORE, está a desenvolver conceitos de design que encorajam a atividade nas ruas e reduzem o domínio do tráfego ao ter em consideração as necessidades de todos os utilizadores da estrada, incluindo os utilizadores de mobilidade ativa e os peões. O MORE vê as ruas como «ecossistemas» em cidades piloto como Budapeste, Constanta e Lisboa, e testa as suas ferramentas de desenho de espaços para vários fins, como a deslocação, mas também compras, socialização e atividades recreativas.

A cidade de 15 minutos

Uma «cidade de 15 minutos» garante às pessoas, a partir de sua casa, a oportunidade de responder às suas necessidades com uma curta caminhada ou um passeio de bicicleta. Significa voltar a ligar as pessoas à sua área local e descentralizar a vida e os serviços da cidade. O conceito de cidade de 15 minutos teve origem em Paris, uma vez que as administrações municipais pretendem trazer aos parisienses, à sua porta ou perto dela, o que necessitam para garantir uma «transformação ecológica» da capital. Este conceito reduziria a poluição e o stress, criando locais social e economicamente mistos, com vista a melhorar, de uma forma geral, a qualidade de vida dos residentes e visitantes.

A cidade de Vitoria-Gasteiz, em Espanha, premiada como Capital Verde Europeia em 2012, trabalha há décadas na criação de zonas verdes no centro da cidade e de um Cinturão Verde ao seu redor. 98% dos residentes vivem a 3 km do Cinturão Verde, um projeto de grande escala que liga o espaço verde que rodeia toda a cidade. O Cinturão Verde não só se tornou num foco de biodiversidade, como também num destino recreativo popular, proporcionando espaço para a atividade física, encontros sociais e interação com a natureza, como a observação de pássaros e a agricultura orgânica. As medidas ecológicas de Vitoria-Gasteiz andam de mãos dadas com políticas referentes a meios de transporte mais sustentáveis.



Algumas cidades na Suécia planeiam ir ainda mais longe e tornarem-se cidades de 1 minuto. A ideia começou em Estocolmo, mas outras cidades do país pretendem aderir à iniciativa, que envolve a colocação de móveis de madeira pré-fabricados, em lugares de estacionamento nas ruas. A comunidade local até participa no processo de design e desenvolvimento do mobiliário. Esta atividade fomenta o sentimento de pertença a uma comunidade e ajuda a moldar o bairro, ao reivindicar as ruas do trânsito motorizado.

16. <https://www.roadspace.eu/>

17. <https://www.theguardian.com/world/2020/feb/07/paris-mayor-unveils-15-minute-city-plan-in-re-election-campaign>

18. https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/applying-for-the-award/egcn-human-scale-toolkit/Human%20scale%20toolkit_final.pdf

19. [Swedish cities aim to become 1-minute cities | TheMayor.EU](#)

Estratégias de redução do ruído do tráfego e da poluição do ar

O projeto financiado pela UE, Phenomena (Assessment of Potential Health Benefits of Noise Abatement Measures in the EU - Avaliação dos potenciais benefícios para a saúde das medidas de redução do ruído na UE), está a trabalhar no sentido de identificar medidas que reduzam a sobrecarga para a saúde provocada pelo ruído ambiental. As suas conclusões iniciais sugerem que os efeitos da poluição sonora excessiva devem ser integrados no planeamento urbano. As potenciais soluções incluem estratégias de redução da velocidade para áreas urbanas inteiras ou a utilização de edifícios comerciais como barreiras acústicas. A mudança para a prevenção do ruído, como o apoio a meios de transporte sustentáveis como andar a pé e de bicicleta, é crucial para alcançar, a longo prazo, a necessária redução do ruído. As soluções incluem regulamentos de acesso a veículos urbanos, zonas pedonais, redução dos limites de velocidade em áreas urbanas e a permissão da utilização da mobilidade ativa.

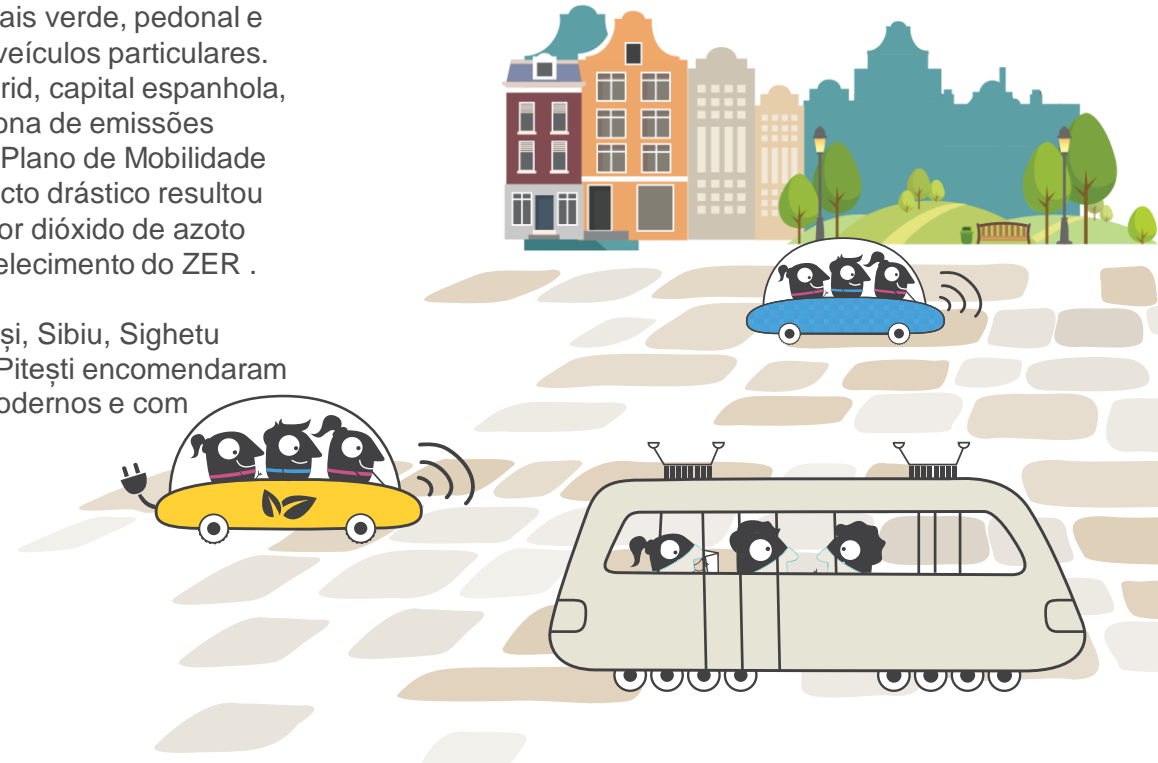
O projeto Interreg CHIPS (Cycle Highways Innovation for smarter People Transport and Spatial Planning - Inovação de autoestradas para bicicletas, para o transporte inteligente de pessoas e planeamento espacial), financiado pela UE, desenvolveu e promoveu as autoestradas para bicicletas como uma solução eficaz e rentável com baixas emissões de carbono para deslocações de e para os polos urbanos de emprego. O projeto desenvolveu soluções que podem ajudar as cidades e regiões a estabelecer as autoestradas para bicicletas como um novo produto de mobilidade. Essas

soluções podem superar as barreiras físicas e comportamentais que impedem que os passageiros pendulares utilizem as autoestradas para bicicletas e maximizar as sinergias entre as autoestradas para bicicletas e outros meios de transporte.

A redução da poluição atmosférica provocada pelo transporte em áreas urbanas é conseguida principalmente através da limitação ou proibição do tráfego poluente. O conceito de «superblocos» de Barcelona, que consiste em esculpir ilhas de espaço sem carros redirecionando o tráfego em torno de áreas multiblocos, revela reduções significativas na poluição sonora e atmosférica na cidade desde a sua introdução em 2016. As autoridades locais planeiam agora uma grande extensão do conceito e, durante a próxima década, Barcelona planeia converter toda a sua área central numa área mais verde, pedonal e ciclovária quase totalmente livre de veículos particulares. Outros esforços foram feitos em Madrid, capital espanhola, através da implementação de uma zona de emissões reduzidas (ZER), como parte do seu Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS). O impacto drástico resultou numa redução de 15% da poluição por dióxido de azoto em apenas três meses após o estabelecimento do ZER .

Várias cidades romenas, incluindo Iași, Sibiu, Sighetu Marmației, Suceava, Târgu Mureș e Pitești encomendaram recentemente autocarros elétricos modernos e com

emissões zero, à medida que os municípios adotam soluções mais ecológicas para alargar a sua frota de transportes públicos e oferecer um serviço mais extensivo aos habitantes locais. De acordo com investigações recentes do C40, investimentos verdes substanciais nos transportes públicos podem reduzir a poluição do ar provocada pelos transportes até 45% e reduzir as emissões dos transportes urbanos em mais de metade até 2030. Com base na nova Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente da Comissão Europeia, e para cumprir as metas de qualidade do ar e climáticas em todo o continente, como parte do Pacto Ecológico Europeu, 100 cidades europeias tornar-se-ão neutras em termos climáticos e pelo menos 100 milhões de veículos com emissões zero estarão em funcionamento nas estradas europeias.



20. https://nws.eurocities.eu/MediaShell/media/Phenomena_project_summary.pdf
21. <https://www.nweurope.eu/projects/project-search/cycle-highways-innovation-for-smarter-people-transport-and-spatial-planning/>
22. https://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_2019_interactive_document_1.pdf (P13)
23. <https://thefutureispublictransport.org/wp-content/uploads/2021/03/C40-The-Future-of-Public-Transport-Research.pdf>

3

Saúde física

Numa longa tradição de promoção da mobilidade ativa como parte da agenda da SEMANA EUROPEIA DA MOBILIDADE, a saúde física é outro componente central da mobilidade urbana sustentável. Além disso, a minimização de fatores externos negativos relacionadas com o tráfego, como as emissões dos tubos de escape, também desempenha um papel significativo.

FACTOS E NÚMEROS

Qualidade do ar

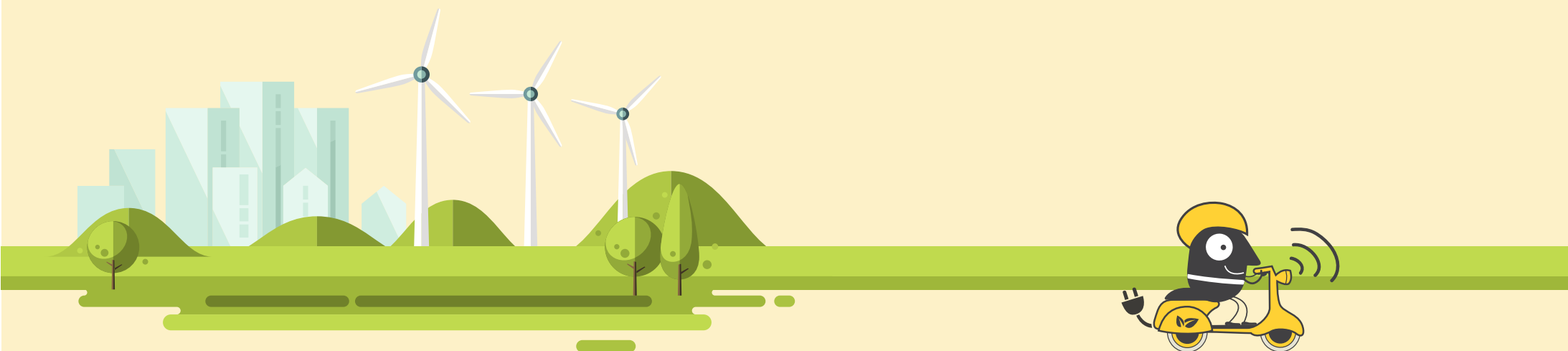
O impacto prejudicial da poluição atmosférica é fundamentado por estudos recentes da Organização Mundial de Saúde (OMS), que estima que, a cada ano, 376 000 mortes prematuras na UE27+Reino Unido foram diretamente causadas pela poluição por partículas finas. No entanto, o número de mortes relacionadas com a poluição foi reduzido para metade nos últimos 30 anos. Podem observar-se mudanças significativas relacionadas com a redução da poluição atmosférica, o uso de soluções de mobilidade ativa, novos meios de transporte, como as bicicletas elétricas, bem como os esforços para aumentar as zonas pedonais urbanas e os espaços verdes. Algumas cidades europeias, como Copenhaga e Amesterdão, comprometeram-se a substituir toda a frota de transportes públicos por veículos elétricos até 2030. Além disso, a cidade de Viena optou pela utilização de autocarros movidos a combustíveis alternativos em combinação com políticas de incentivo ao uso de transportes públicos, o que elevou a quota modal do transporte público para 39%, embora estes provoquem apenas 6% das emissões de CO₂ referentes aos transportes na cidade.



376k

mortes prematuras
anuais causadas pela
poluição por
partículas finas

-50% desde 1990





Os utilizadores de bicicleta, nas suas deslocações diárias, têm um **risco 46% menor** de desenvolver **doenças cardíacas** e um **risco 45% menor** de desenvolver **cancro**

6x

Bicicletas aumentaram seis vezes numa década

ário dos 65-69 anos tem o maior número de utilizadores de e-bikes

Mobilidade ativa

Usar a mobilidade ativa em vez dos veículos de passageiros pode ter dois efeitos positivos: melhorar a saúde física e reduzir as emissões de escape. Um estudo britânico efetuado ao longo de cinco anos concluiu que os ciclistas corriam um risco 52% menor de morrer de doenças cardíacas e um risco 40% menor de morrer de cancro. Verificou-se também que o risco de desenvolvimento de doenças cardíacas é 46% menor e que o risco de desenvolvimento de cancro é 45% menor.

Em termos económicos, um estilo de vida sedentário não só é prejudicial para a saúde, como também dá origem a uma perda económica global de mais de 80 mil milhões de euros por ano para a União Europeia. O Plano europeu de luta contra o cancro visa reduzir as mortes provocadas por cancro devido à poluição ambiental, além de outros fatores de risco. O Plano interage estreitamente com o Pacto Ecológico e com o seu Plano de Ação Poluição Zero, a fim de intensificar as ações nos Estados-Membros contra os poluentes para conseguir um ar mais limpo através de uma melhor monitorização, modelização e planos de qualidade do ar adaptados.

A mobilidade reduzida também pode ter um impacto significativo para os idosos, um desafio que foi identificado pela Semana Europeia do Envelhecimento Ativo e Saudável. Além disso, esta iniciativa europeia está a abordar o problema com o projeto «Connected Vitality» financiado pela UE. Andar de bicicleta é analisado mais de perto no âmbito da SEMANA EUROPEIA DA MOBILIDADE. Além das mudanças estruturais, o avanço tecnológico também pode promover a mobilidade ativa. Muitos idosos acham que andar de bicicleta é fisicamente mais exigente, por isso um aumento na disponibilidade de bicicletas elétricas a preços mais acessíveis pode beneficiar esta faixa etária. Pode ser observado um aumento global da procura, uma vez que as vendas aumentaram seis vezes numa década e prevê-se que irão duplicar novamente a partir de 2020 até

25. https://theconversation.com/cycling-to-work-major-new-study-suggests-health-benefits-are-staggering-76292?utm_campaign=Echobox&utm_medium=Social&utm_source=Twitter#link_time=1501309241

26. [https://inactivity-time-bomb.nowwemove.com/download-report/The%20Economic%20Costs%20of%20Physical%20Inactivity%20in%20Europe%20\(June%202015\).pdf](https://inactivity-time-bomb.nowwemove.com/download-report/The%20Economic%20Costs%20of%20Physical%20Inactivity%20in%20Europe%20(June%202015).pdf)

27. https://ec.europa.eu/health/sites/health/files/non_communicable_diseases/docs/eu_cancer_plan_en.pdf

28. <https://www.statista.com/statistics/276036/unit-sales-e-bikes-europe/>

29. https://www.researchgate.net/publication/324467512_Older_E-bike_Users_Demographic_Health_Mobility_Characteristics_and_Cycling_Levels

30. <https://www.interregeurope.eu/e-mopoli/news/news-article/10851/news-micromobility-bucharest-sustainable-transport/>

31. <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/e-scooter#sind-e-scooter-umweltfreundlich>

32. <https://www.springerprofessional.de/mikromobilitaet/emissionen/co2-bilanz-von-e-scooter-sharing-ermittelt/17843334>

2025 . De acordo com estudos recentes da Alemanha, a faixa etária de 65-69 anos tem o maior número de bicicletas elétricas, com 16%. Metade de todas as deslocações de bicicleta elétrica na Alemanha é feita por pessoas com mais de 60 anos, 29% de todas as deslocações de bicicleta elétrica são feitas por pessoas com 70 anos ou mais. As distâncias diárias percorridas com bicicletas elétricas pelas faixas etárias mencionadas correspondem a mais quatro a oito quilómetros do que as percorridas com bicicletas «normais», o que representa um aumento de 70%.

Micromobilidade

Para além das bicicletas elétricas, outra tendência recente são as bicicletas de flutuação e as scooters elétricas nos centros urbanos da Europa - conhecidas como soluções de micromobilidade. Estas podem ser consideradas uma solução rápida e limpa para reduzir as emissões nos centros urbanos, ao mesmo tempo que proporcionam uma alternativa rápida para ir de A a B em ambientes urbanos. As avaliações Interreg em Bucareste indicam que o fornecedor local de scooters elétricas «Flow» afirma que cada veículo reduz as emissões até 3500 kg de carbono durante o seu ciclo de vida . Alcançar ou não estes números depende da durabilidade e da duração de utilização. De acordo com um estudo, as scooters elétricas só têm um tempo de utilização ativa de 28 dias até serem desmanteladas. No entanto, deve ser enfatizado que as bicicletas elétricas ou scooters elétricas têm zero emissões de escape e melhoram a oferta de mobilidade em ambientes urbanos. Desde que os veículos sejam mantidos e reparados e sejam recolhidos de uma forma ecológica, estas soluções podem oferecer uma alternativa viável .

Redução de emissões nos centros urbanos

A redução de emissões nos centros urbanos europeus é benéfica para uma vida saudável. Um grande exemplo, que também foi reconhecido como uma **AÇÃO PARA A MOBILIDADE** exemplar da SEMANA EUROPEIA DA MOBILIDADE é a iniciativa Park & Ride da Q-Park. Este fornecedor belga, de estacionamento privado, oferece mais de 50% de desconto no estacionamento na estação de comboios «Antuérpia Berchem» todos os fins de semana. O parque de estacionamento está convenientemente localizado na circunvalação, para reduzir a utilização de veículos de passageiros no centro da cidade.

Limitar o acesso de veículos aos centros urbanos

Os Regulamentos de Acesso a Veículos Urbanos (UVAR) temporários ou permanentes são outra medida para limitar o tráfego automóvel nos centros urbanos. Estes variam, desde restrições temporárias a uma limitação a veículos com baixas emissões em determinadas zonas, ou mesmo a uma proibição do acesso a todos os veículos particulares em áreas específicas. Embora a implementação de um UVAR possa ser um processo demorado, estão disponíveis soluções de menores dimensões e mais rápidas. Bordeaux e Paris estabeleceram uma estratégia para um dia sem carros no primeiro domingo de cada mês ao longo de 2021, implementando zonas sem carros em áreas específicas.



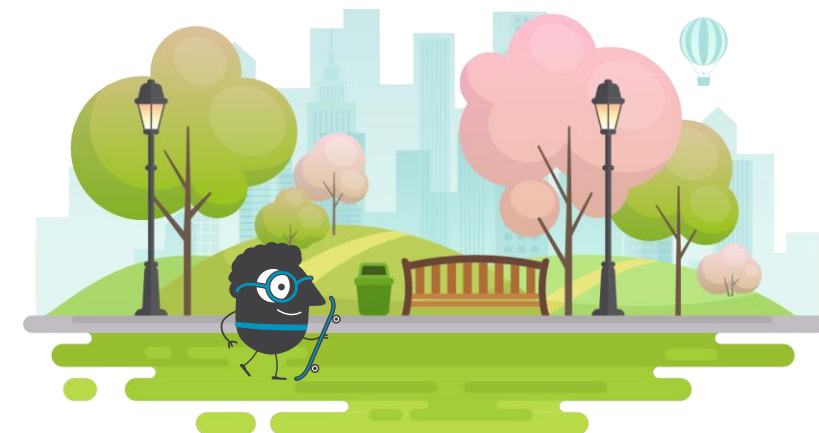
Krakow, Poland

De janeiro a março, o conceito é testado na parte ocidental do centro da cidade de Bordeaux. A partir de abril, a zona estende-se a norte e sul. As regras aplicam-se entre as 10:00 e as 18:00 ou 19:00. Este evento regular garante a previsibilidade e evita afetar significativamente o fluxo de tráfego em maior escala.

A cidade polaca de Cracóvia mudou as suas regras de estacionamento em várias praças da cidade. Estas mudanças foram alvo de protestos de proprietários de lojas e operadores de parques de estacionamento. Esta posição hostil mudou ao longo de vários meses, uma vez que os proprietários das lojas e de parques de estacionamento não sofreram perdas económicas significativas e as pessoas tenderam a passar mais tempo na área reestruturada. Mais de 75% das pessoas inquiridas não querem voltar ao cenário anterior. Salientam que estão «especialmente felizes com a ausência de carros nestas áreas, ao mesmo tempo que desfrutam do paisagismo estrutural, dos edifícios históricos e da atmosfera em geral». Estes exemplos das cidades mencionadas acima, são apenas uma pequena parte dos esforços coletivos feitos pelas cidades europeias, para descarbonizar.

Combinar medidas no âmbito de um Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS)

O desenvolvimento de um PMUS, que é um plano integrado de mobilidade a longo prazo e abrangente para toda a área urbana funcional, proporciona objetivos claros a longo prazo, examinando os desafios da mobilidade de uma forma holística, ao mesmo tempo que aborda a combinação global de transportes para reduzir fatores externos que são prejudiciais para as pessoas e para o ambiente. A cidade de Budapeste realçou a importância de um PMUS como a chave para uma abordagem mais harmonizada, por diferentes partes interessadas dos departamentos municipais e representantes estatais, para as empresas de transporte. Esta coordenação garante o apoio coletivo necessário para a implementação de um PMUS. São publicadas mais informações sobre o PMUS na plataforma ELTIS e nas diretrizes para desenvolver e implementar o PMUS.



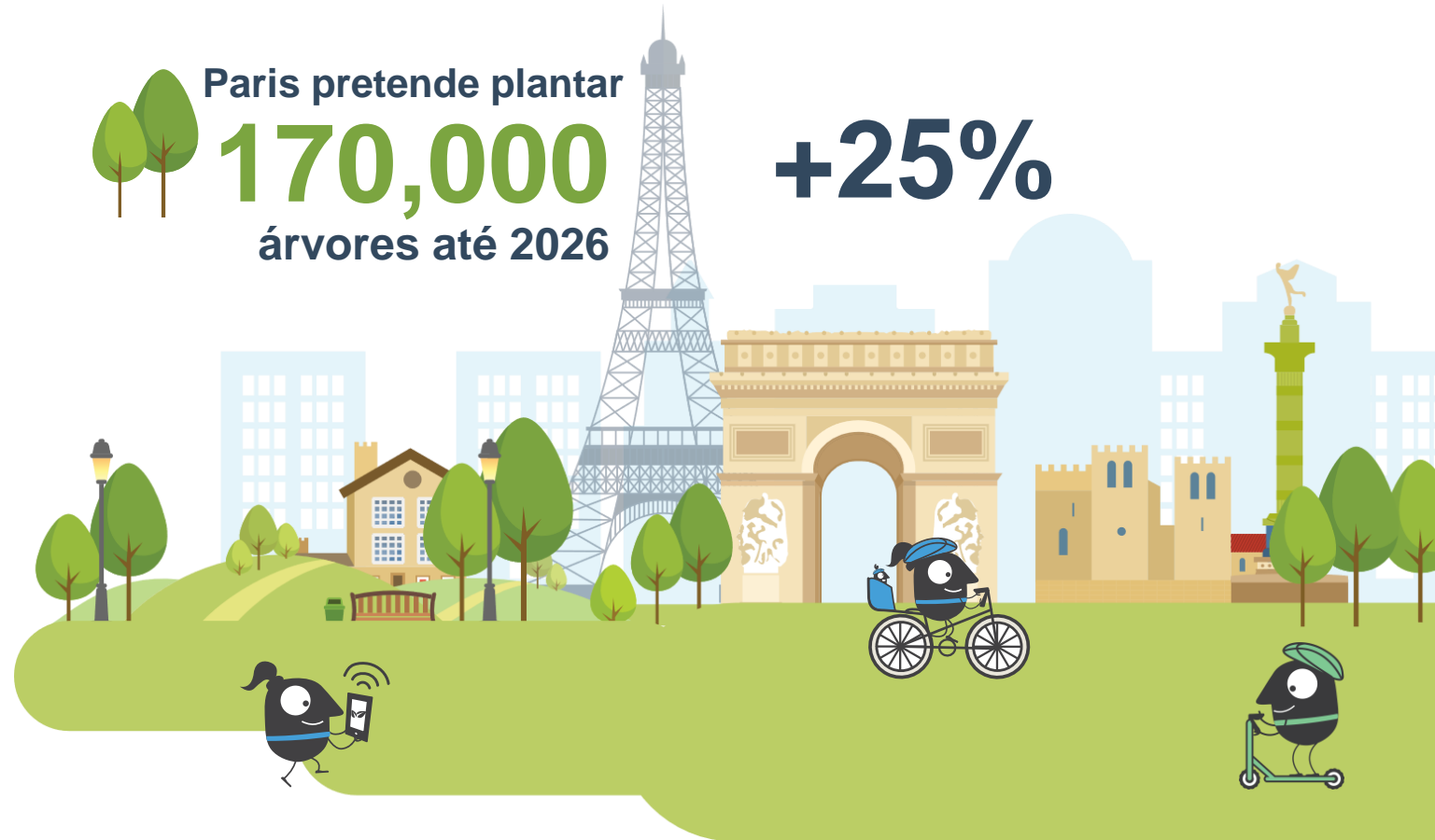
33. <https://www.youtube.com/watch?v=RCK5Xq3DcOk>
34. <https://www.green-zones.eu/en/blog-news/sunday-driving-bans-in-paris-and-bordeaux>
35. <https://civitas.eu/sites/default/files/CARAVEL%20D5%20-%20pt%206%20krakow.pdf>
36. https://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_2019_interactive_document_1.pdf (P16)

Libertar espaço para a mobilidade ativa

A atividade física pode ser incentivada ao fornecer áreas verdes urbanas que oferecem espaço para jogging, yoga, ou para desfrutar da natureza e do sol - e ajudar a reduzir a temperatura da superfície de ruas ou edifícios asfaltados, uma vez que árvores e arbustos maiores fornecem sombra. Exemplos de Gotemburgo, na Suécia, mostram que a temperatura num parque urbano era 4 °C inferior do que na área urbana com construção. Além disso, as árvores e outros espaços verdes reduzem os níveis de CO2, proporcionam um habitat natural para os animais e até aumentam o valor da propriedade circundante. Outro exemplo vem de Paris. A capital francesa pretende capitalizar as oportunidades de ecologização urbana ao plantar 170 000 árvores, ao criar um eixo verde principal e ao dedicar 30 hectares a parques e jardins. Como Paris já tem 500 000 árvores, o plano, que deveria ser implementado até 2026, aumentaria o número de árvores em cerca de 25%.

Encorajar a mobilidade ativa

O incentivo à mobilidade ativa pode ter um impacto significativo. Em muitos países, existem, há muito tempo, esquemas de incentivo, como o «cycle to work» (ir de bicicleta para o trabalho) no Reino Unido, que oferece isenção fiscal para empréstimo ou compra de bicicletas e equipamento apropriado. Exemplos semelhantes podem ser encontrados na Bélgica, um país propenso ao uso do automóvel e com um profundo amor pelo ciclismo profissional. O «Fietsersbond» (grupo de defesa do ciclismo neerlandófono para a Flandres e Bruxelas) criou um desafio para as entidades patronais no sentido de encorajar a mobilidade ativa através de uma aplicação que conta-quilómetros e do incentivo ao ciclismo em conjunto, com eventos e prémios destinados a motivar os trabalhadores .



37. <https://www.thelocal.fr/20201022/paris-to-plant-170000-new-trees-and-turn-key-spots-into-urban-gardens/>

38. <https://www.biketowork.be/en/news>

4

Medidas de segurança

Esta secção das Orientações Temáticas analisa mais de perto as medidas de segurança, separadas em duas secções: segurança nos transportes, tais como medidas de segurança para pessoas com mobilidade reduzida, e segurança rodoviária. Esta última inclui medidas para combater acidentes de trânsito e mortes.

FACTOS E NÚMEROS

Aumentar a segurança para pessoas com deficiência

Cerca de 15% das pessoas na UE tem uma deficiência, um número que provavelmente irá aumentar com o envelhecimento demográfico. Por conseguinte, a Comissão dos Transportes do Parlamento Europeu identificou várias dificuldades enfrentadas por pessoas com mobilidade reduzida ou por pessoas invisuais ou com deficiências de visão quando utilizam transportes públicos. Estão relacionadas, em primeiro lugar, com as principais barreiras de acesso nos nós de ligação e nos centros intermodais e com a falta de informação sobre a acessibilidade dos transportes locais. Quando essa informação está disponível, muitas vezes falta o meio correto, como a escrita em braile ou formato de áudio.

~15%
na UE têm
deficiências



Aumentar a segurança rodoviária

Os estados-membros europeus estão a avançar para o objetivo de zero mortes na estrada - ou «Visão Zero», conforme delineado pela Comissão Europeia. O número de vítimas mortais nas estradas diminuiu graças aos cintos de segurança e outros tipos de legislação de segurança da UE, aos avanços tecnológicos na indústria automóvel e a regras nacionais mais rigorosas sobre limites de velocidade. Em 2001, cerca de 55 000 pessoas morreram em acidentes rodoviários; em 2018, o número tinha diminuído em mais de 50%.

Segurança dos ciclistas e dos peões

38% de todos os acidentes fatais ocorrem em estradas urbanas. Por conseguinte, o tema anual da SEMANAEUROPEIADAMOBILIDADE para 2021 visa sensibilizar para o número trágico de cerca de 9500 vítimas mortais em 2018 . Mais de 50% destes acidentes mortais estão relacionados com ciclistas ou peões. Existe uma clara causalidade entre a velocidade de um carro e a gravidade da lesão de um ciclista ou peão. Por exemplo, foi demonstrado que os peões têm 90% de probabilidade de sobrevivência quando são atingidos por um carro que circule a 30 km/h ou menos, mas menos de 50% de probabilidade de sobreviver ao impacto a 45 km/h e quase nenhuma probabilidade de sobreviver ao impacto a 80 km/h ou mais .

Ciclistas e peões continuam a ser os grupos mais vulneráveis ao tráfego urbano. Como destacado no documento de trabalho dos serviços da Comissão Europeia, “Quadro político de segurança rodoviária na UE para o período 2021-2030 – Próximas etapas para a «Visão Zero»”, as infraestruturas rodoviárias e os arredores são um fator relevante em mais de 30% dos acidentes . Os exemplos de melhores práticas na secção seguinte destacam as soluções de infraestruturas de toda a Europa.

Regulamento de segurança das scooters elétricas

As soluções de micromobilidade, como as scooters elétricas de flutuação livre, têm proliferado nos centros urbanos da Europa. No entanto, existem variações substanciais nos quadros regulamentares. Embora algumas cidades imponham um limite de velocidade de 20 km/h, outras permitem velocidades mais elevadas. Vários países da UE têm legislação em vigor que obriga os condutores de scooters elétricas a utilizar os passeios, enquanto outros indicam claramente que as scooters elétricas têm de utilizar a estrada ou a ciclovia, se aplicável. Esta legislação pouco clara e inconsistente pode causar situações perigosas e criar dificuldades aos viajantes .

Além disso, regras de estacionamento para scooters elétricas podem aumentar a segurança geral para os utilizadores da estrada. Cidades como Málaga criaram

zonas de estacionamento dedicadas para evitar o estacionamento aleatório de scooters elétricas de flutuação livre nos passeios . Cidades em toda a Europa estão a combater a velocidade excessiva, estabelecendo limites de velocidade claros e impondo multas pesadas por inconformidade. Paris introduziu uma multa de 135 euros por se deslocar no passeio e estabeleceu um limite de velocidade legal de 20 km/h para as scooters elétricas .

Pode observar-se que as regras mencionadas acima são necessárias, uma vez que as estatísticas de segurança indicam o perigo aparente dessas soluções de mobilidade. Investigação dinamarquesa sugere que as lesões provocadas em scooters elétricas são oito vezes superiores às dos ciclistas; enquanto as estatísticas dos EUA indicam que as lesões na cabeça são duas vezes mais prováveis para os utilizadores de scooters elétricas. As soluções para estes números alarmantes são abordar a condução sob o efeito do álcool e a formação de condutores para utilizadores de micromobilidade, bem como o aumento da qualidade das estradas e dos pavimentos urbanos, reduzindo buracos e assegurando pavimentos suaves onde necessário.

-50%
em sinistralidade
rodoviária
2018 vs 2001

38%
os acidentes
mortais são em
estradas urbanas

>30% das colisões relacionadas
com infraestruturas
rodoviárias

41. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A31991L0671>
42. https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/scoreboard_2018_en.pdf
43. <https://etsc.eu/70-of-road-deaths-in-european-cities-are-pedestrians-cyclists-and-motorcyclists/>
44. https://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/speed_en.pdf
45. https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/move-2019-01178-01-00-en-tra-00_3.pdf (P10)
46. <https://www.sicurstrada.it/Risorse/FERSI-report-scooter-survey.pdf>
47. <https://www.europe-consommateurs.eu/en/travelling-motor-vehicles/motor-vehicles/electric-scooters-in-france.html>
48. <https://etsc.eu/itf-report-recommends-action-on-safety-of-e-scooters/>
49. https://www.roadspace.eu/wp-content/uploads/2020/05/MORE-D2.3_WITHOUT-CONFIDENTIAL-ANNEXE.pdf

Atenção aos grupos vulneráveis

Como uma das regiões metropolitanas da Europa Central, Budapeste estabeleceu um plano de mobilidade que concede uma atenção significativa aos peões, com várias medidas destacadas para o período de implementação de 2014 a 2030. Uma delas é uma revisão anual dos sinais de trânsito nos jardins-de-infância, escolas e outras instituições educativas. Esta sinalização é complementada por zonas adicionais de trânsito de velocidade reduzida. Estas zonas de velocidade reduzida devem ser implementadas sem sinais adicionais, uma vez que as regras serão autoexplicativas. Este plano será conseguido através da mudança do curso da estrada, aumentando as bermas dos passeios ou «ilhas de segurança». Estas iniciativas foram incluídas como pacotes de medidas no âmbito do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Budapeste.

A União Internacional de Transportes Públicos (UITP) fornece várias sugestões de diretrizes sobre como apoiar e interagir com pessoas com mobilidade reduzida, ou outras deficiências, que necessitem de ajuda. Para além de aconselhar a ser paciente, a UITP sugere que se dirija diretamente ao passageiro, em vez de falar com o acompanhante. Quando conversar com uma pessoa com dificuldades, a linguagem corporal deve ser adaptada ao conteúdo falado, para evitar confusão. Além disso, o espaço pessoal das pessoas com deficiência deve ser sempre respeitado.

Sensibilizar para uma mudança de perspetivas

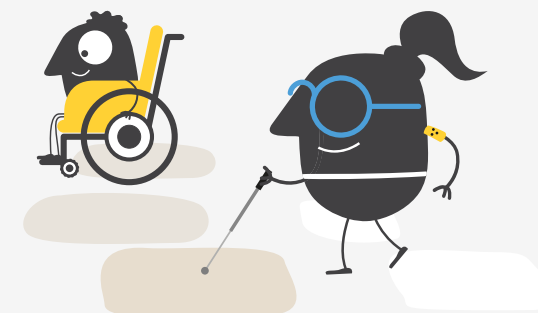


Wiener Linien, Vienna, Austria

Viena e a sua agência de transportes «Wiener Linien» são um grande exemplo da inclusão de pessoas com mobilidade reduzida e de pessoas invisuais ou com deficiências de visão. Políticos e respetivos grupos de interesse encontraram-se para promover a compreensão dos desejos e necessidades destes grupos. Foram estabelecidas atividades de cooperação, tais como «walkshops» para reunir pessoas com mobilidade reduzida, pessoas invisuais ou com deficiências de visão e decisores, para caminharem juntas próximo das paragens de transportes públicos. Estas partilhas ajudam a aumentar a sensibilização. Os sistemas de pavimentos de ladrilhos, ou pedras de calçada com ranhuras ou saliências, têm sido instalados nas paragens de transportes públicos «Wiener Linien» desde 1999. Estes sistemas generalizados ajudam as pessoas invisuais ou com deficiências de visão a encontrar a forma mais segura e rápida de entrar e sair dos transportes públicos. Além disso, graças a um esforço de longa data da «Wiener Linien», é possível aceder a todas as estações ao nível do solo.

Partilha aberta com pessoas com deficiência para fomentar a empatia

Outras soluções práticas e de fácil implementação são as campanhas de sensibilização. Os exemplos de melhores práticas das cidades europeias incluem workshops, passeios pela cidade com pessoas invisuais ou com deficiências de visão e campanhas informativas. Estas Orientações Temáticas destacam três exemplos de **AÇÕES PARA A MOBILIDADE** da SEMANA EUROPEIA DA MOBILIDADE. Uma pequena cidade na ilha espanhola de Maiorca organizou a «cidade do encontro às cegas», um projeto em que as pessoas podem experimentar caminhar sem qualquer visão, com a ajuda de uma pessoa cega da comunidade local. O passeio conjunto pela cidade chama a atenção para todos os tipos de problemas de acessibilidade e sensibiliza para certos problemas ocultos das infraestruturas. Uma campanha de sensibilização semelhante foi organizada pela cidade francesa de Montargis, situada 70 km a leste de Orleães, que concentrou os seus esforços nos dirigentes eleitos, os quais foram guiados através de vários obstáculos para que pudessem, assim, experienciar a falta de visão, de audição ou mobilidade reduzida. Outra solução vem da cidade turca de Izmir, onde as pessoas com e sem deficiência usavam juntas, bicicletas tandem. Durante as pedaladas, foram identificados obstáculos comuns.



50. http://www.sump-challenges.eu/sites/www.sump-challenges.eu/files/bmt2016_eng_v3.pdf

51. https://cms.uitp.org/wp/wp-content/uploads/2020/08/Accessibility-Guide_UITP-IRU-EDF_2016.pdf

52. <https://www.blindenverband-wbn.at/wissenswertes/verkehr/taktils-leitsystem-wien/>

53. <https://www.behindertenrat.at/2019/05/walkshop/>

54. https://www1.wienerlinien.at/media/files/2020/barrierefrei_354241.pdf

55. http://www.mobilityweek.eu/registered-actions/?action_uid=qe0x0dQC

56. http://www.mobilityweek.eu/registered-actions/?action_uid=YwlvnTC0

57. http://www.mobilityweek.eu/registered-actions/?action_uid=FDtAT8xo

Pedonalização

Os dias ou fins-de-semana sem carros têm uma longa história como parte das celebrações anuais da **SEMANA EUROPEIA DA MOBILIDADE**. As medidas temporárias iniciadas como atividades da **SEMANA EUROPEIA DA MOBILIDADE** tornaram-se, em muitos casos, soluções permanentes. Bolonha, vencedora do prêmio **SEMANA EUROPEIA DA MOBILIDADE 2011**, implementou zonas sem carros no centro histórico da cidade como medida temporária. Uma década depois, os fins-de-semana sem carros tornaram-se num componente indispensável da vida urbana em Bolonha. Estas histórias podem inspirar cidades de toda a Europa a iniciar transformações semelhantes.

Uma vez que o tempo de implementação dos esforços de pedonalização pode ser significativo, o exemplo de abordagem passo a passo adotada pela capital eslovena de Liubliana é muito bem-sucedida, uma vez que resultou numa área total pedonal de mais de 100 000 m² (um equivalente a mais de 140 campos de futebol). A cidade iniciou este processo de revitalização após enfrentar um aumento nos níveis de tráfego no centro da cidade. Estes esforços foram acompanhados pela revitalização das margens do rio no centro da cidade e pela construção de pontes pedonais adicionais que atravessam o rio. Graças às partilhas produtivas com os habitantes de Liubliana, estes processos, a longo prazo, para reduzir o tráfego automóvel na cidade ainda desfrutam de uma taxa de aprovação de 88-95%.

Diminuir o trânsito e reduzir os limites de velocidade urbanos

A pedonalização de ruas inteiras é uma medida possível que bloqueia a acessibilidade a determinadas áreas para o tráfego de veículos de passageiros. No entanto, medidas infraestruturais menores também podem ter um impacto significativo na segurança dos peões. Um estudo alemão destacou várias medidas de dimensões mais pequenas e os seus efeitos, tais como ilhas para peões, extensões de bermas pedonais, estreitamento de estradas ou plantação, por exemplo. As ilhas pedonais são áreas separadas no meio da estrada, que permitem aos peões interromper a travessia de estradas primárias ou secundárias movimentadas - uma medida particularmente útil para as pessoas idosas, pessoas com mobilidade reduzida e crianças. Esta medida referente a uma infraestrutura pequena reduz a velocidade, chama a atenção dos condutores e encurta a distância para atravessar a rua. Este último é também o principal motivo para implementar o estreitamento de estradas e que também serve para reduzir o trânsito.

Outra medida significativa para aumentar a segurança rodoviária para peões e ciclistas é a redução do limite de velocidade em zonas específicas de alto risco, ou em toda a área urbana. Embora várias cidades europeias tenham reduzido o limite de velocidade em certas áreas, dois exemplos recentes são de particular interesse: Bilbao em Espanha e a capital belga de Bruxelas. Bilbao ganhou o Prémio de Segurança Rodoviária Urbana da UE em 2020, enquanto Bruxelas recebeu o Prémio de Planeamento da Mobilidade Urbana Sustentável em 2019.



Incorporado no seu PMUS, Bilbao estabeleceu um plano de mobilidade segura em 2007, que limitou as mortes na estrada a um máximo de três vítimas por ano desde 2011. Sendo a primeira cidade com mais de 300 000 habitantes a aplicar um limite de velocidade de 30 km/h em 87% de todas as suas estradas, Bilbao deu um passo significativo para aumentar a segurança rodoviária, reduzindo ao mesmo tempo a poluição sonora e outros fatores externos negativos do tráfego de automóveis de passageiros. Estas medidas receberam aprovação geral, graças a discussões holísticas com as partes locais interessadas e a um forte plano de comunicação para promover a aceitação da medida pelos residentes. As expectativas de que o limite de velocidade de 30 km/h aumentaria os tempos de deslocação e dificultaria o fluxo de tráfego eram infundadas. Outra transformação significativa teve lugar em Bruxelas, que também mudou o seu limite de velocidade para 30 km/h em todas as estradas a partir de 1 de janeiro de 2021, exceto em várias estradas principais. As principais razões para este grande passo são a poluição sonora e a segurança rodoviária. Os resultados já eram visíveis após um mês de aplicação, de acordo com controlos de velocidade numa dúzia de locais na capital europeia. Os dados indicam que, em média, a velocidade diminuiu 9% nas zonas de 30 km/h e 50 km/h, após um único mês de implementação. Ao contrário da crença popular, os tempos gerais de deslocação têm permanecido estáveis durante o período das horas de ponta e de pouco movimento.

58. https://mobilityweek.eu/fileadmin/user_upload/materials/participation_resources/2012/EMW_Best_Practice_Guide_2012.pdf

59. <https://www.eltis.org/resources/case-studies/pedestrianisation-ljubljana-city-centre>

60. <https://www.sutp.org/publications/9584/>

61. <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/news/bruxelles-ville-30-premier-bilan-chiffre>

5

Resposta à COVID-19

Esta secção destaca as várias medidas de resposta à COVID-19 em termos de mobilidade urbana, ao partilhar estatísticas que influenciaram drasticamente a vida pública nas cidades europeias e em todo o mundo. Em particular, focamo-nos nos aspetos positivos das mudanças implementadas em resposta à pandemia.

Os autores gostariam de salientar que outros projetos, organizações e instituições financiados pela UE escreveram extensamente sobre este tema. O «SUMP Topic Guide on Planning for More Resilient and Robust Urban Mobility» (Guia de tópicos PMUS sobre o planeamento para uma mobilidade urbana mais resiliente e robusta) e «SUMP Practitioner Briefing on COVID-19» (Resumo para praticantes PMUS sobre a COVID-19) fornecem orientações abrangentes e exemplos de melhores práticas. Este documento fornece uma breve síntese de algumas medidas selecionadas.

O Pacto Ecológico Europeu apoia a recuperação pós-COVID-19 ajudando a reconstruir uma economia europeia mais sustentável, criando oportunidades de emprego e reduzindo as desigualdades sociais. A Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente da Comissão Europeia visa ajudar o sistema europeu de transportes a recuperar rapidamente do grave impacto da crise da COVID-19 e a tornar-se mais sustentável, inteligente e resiliente.



Restabelecer a confiança nos transportes públicos

Em toda a Europa e no mundo, a COVID-19 causou uma forte diminuição no uso de transportes públicos. Cidades europeias como Lyon e Nice registaram um declínio de 85% a 95 % no uso dos transportes públicos no início de 2020. Foi observada uma queda significativa semelhante nos Países Baixos. Esta forte redução do número de passageiros deveu-se em parte a preocupações equivocadas quanto ao risco de apanhar o vírus em comboios ou autocarros. Contudo, dados de agências governamentais alemãs e francesas para o controlo de doenças indicam que apenas 0,2% a 1,2% das infeções da COVID-19 podem ser atribuídas a todos os meios de transporte (terrestre, aéreo e marítimo). Estes resultados são apoiados por um estudo realizado na China através da avaliação de grupos de dados relacionados com comboios de alta velocidade. O estudo salienta que os transportes públicos são muito seguros, desde que haja espaço suficiente para distribuir os passageiros e que a exposição seja relativamente curta. Estudos de França, Áustria e Japão confirmam que as deslocações curtas de metro representam um risco mínimo e é feita uma comparação com as deslocações de comboio de várias horas.

Mudança para a mobilidade ativa

A par da redução significativa do uso de transportes públicos e do tráfego de passageiros houve uma clara mudança para a mobilidade ativa, como as deslocações de bicicleta e a pé. As administrações municipais de toda a Europa promoveram mudanças comportamentais ao estabelecer ciclovias permanentes ou temporárias. Um estudo alemão analisou os anúncios em toda a Europa sobre as pistas temporárias para bicicletas ao longo da pandemia. Os investigadores observaram que 2000 km dessas mudanças infraestruturais tinham sido anunciados desde julho de 2020. Foram criadas pistas temporárias para bicicletas em várias grandes cidades europeias, incluindo Berlim (23 km), Bruxelas (40 km), Budapeste (20 km), Paris (32 km) e Roma (150 km).

Melhorias na qualidade do ar

Para além da mudança a favor da mobilidade ativa, as cidades europeias observaram uma redução dos níveis de poluição de dióxido de azoto (NO₂) e partículas finas (PM_{2,5}) durante o mês de confinamento de março de 2020. Em comparação com o ano anterior, as emissões de NO₂ diminuíram massivamente nas cidades europeias, como Paris (54%), Milão (21%), Barcelona (55%) e Lisboa (51%), de acordo com a Agência Europeia do Ambiente (AEA). Relativamente ao NO₂, as análises do laboratório

Apenas 0,2% a 1,2% das infeções por COVID-19 podem ser rastreadas a todos os meios de transporte



meteorológico da Universidade de Sorbonne em Paris, França, indicam que as emissões diminuíram mais de 30% nas zonas urbanas da Áustria, Bélgica, Bulgária, França, Itália, Espanha, Suíça e Portugal (onde as reduções ultrapassaram os 50%). As emissões diminuíram nas áreas urbanas de todos os países europeus avaliados. O mesmo é aplicável às PM_{2,5}, uma vez que todas as áreas urbanas sofreram uma redução, exceto a Polónia. As reduções mais notáveis foram em França (18%), Itália (20,5%), Portugal (23,5%) e Eslovénia (18,4%).

A redução do tráfego de veículos também levou à redução do número de mortes em acidentes rodoviários. Dos 25 Estados-Membros da UE, 19 assistiram a um declínio nas mortes na estrada em abril de 2020, em comparação com o mês de abril durante os três anos anteriores. 910 pessoas perderam a vida em comparação com a média anterior de 1415 mortes, uma redução de cerca de 35%.

63. <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/01441647.2020.1857886>

64. <https://cms.uitp.org/wp/wp-content/uploads/2020/10/Policy-Brief-PTisCOVID-Safe.pdf>

65. <https://www.eltis.org/in-brief/news/covid-19-and-public-transport-results-early-studies-infection-risks>

66. <https://arxiv.org/pdf/2008.05883.pdf>

67. <https://www.brusselstimes.com/brussels-2/133559/how-covid-changed-brussels/>

68. <https://www.theguardian.com/world/2020/may/18/cleaner-and-greener-covid-19-prompts-worlds-cities-to-free-public-space-of-cars>

69. https://www.europeandataportal.eu/sites/default/files/covid-19/Pollution%20Europe%20%281%29_0.jpg

70. <https://www.eea.europa.eu/highlights/air-pollution-goes-down-as>

71. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0048969720339486>

72. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0048969720339486>

73. <https://etsc.eu/pin-briefing-the-impact-of-covid-19-lockdowns-on-road-deaths-in-april-2020/>

Os autores recomendam as informações recolhidas pelos parceiros da SEMANA EUROPEIA DA MOBILIDADE, tais como os recursos referentes à «COVID-19 e a mobilidade», «reinventar as cidades após a COVID-19», bem como o Guia de tópicos PMUS sobre a resiliência face à COVID-19.

Medidas de segurança nos transportes públicos

Várias cidades europeias optaram por autocarros dedicados a grupos vulneráveis ou a trabalhadores essenciais no auge da pandemia da COVID-19, tal como a cidade romena de Iasi. Encontramos medidas semelhantes noutras cidades, como Dublin, que optou por manter a frequência dos autocarros nas linhas existentes, apesar da diminuição da utilização dos transportes públicos. Além disso, as linhas de autocarros foram adaptadas para evitar a sobrelocação em paragens estreitas e para acomodar ciclovias nas estradas da capital irlandesa. A partilha de informação é também um benefício significativo na ação contra a pandemia, por exemplo, informação adicional sobre ocupação partilhada através de aplicações móveis pela Deutsche Bahn (Serviços ferroviários da Alemanha) e autocarros na Catalunha, Espanha.

Mobilidade ativa durante a COVID-19

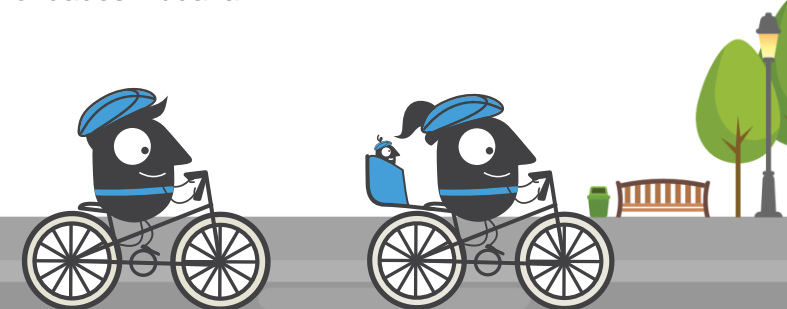
Uma vez que muitas pessoas escolheram opções de mobilidade ativa, como andar a pé e de bicicleta, foram tomadas várias medidas pelos municípios para encorajar a mobilidade ativa e reduzir a sobrecarga sobre as infraestruturas de transportes públicos. Muitas cidades ampliaram as suas infraestruturas de mobilidade alternativas temporárias para criar soluções permanentes. No momento da publicação deste documento, ainda não está claro se todas as medidas temporárias serão mantidas, por isso concentramo-nos numa seleção de medidas permanentes.

A cidade italiana de Milão foi inspirada por várias cidades em todo o mundo para repensar a distribuição do espaço rodoviário no centro urbano. O documento de políticas «Strade Aperte» (Estradas Abertas) visa ampliar as ciclovias e o espaço para peões para abrir as ruas da cidade à mobilidade ativa e desviar a atenção dos veículos de passageiros. O programa Estradas Abertas adota soluções de relevo, praticadas por outras cidades, como Berlim e Barcelona, para garantir a plantação de árvores, a renovação de avenidas e a reestruturação de cruzamentos com um volume de trânsito significativo. Enquanto outras cidades definiram um objetivo tangível de um número específico de quilómetros de ciclovias, o programa de Milão pretende criar uma mudança na mentalidade colocando o foco na mobilidade ativa.

Bordeaux, uma região vinícola epónima com 250 000 habitantes, criou 78 quilómetros de pistas, e suportes, temporários para bicicletas no centro da cidade, e uma frota de 1000 bicicletas de aluguer para estudantes, bem como 200 bicicletas elétricas adicionais para aumentar a frota de aluguer existente.

Acompanhamento rápido dos Planos de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS)

Bolonha, uma cidade estudantil e capital da região italiana de Emilia-Romagna, ampliará a sua atual rede de 145 quilómetros de ciclovias para cerca de 500 quilómetros ao longo dos próximos anos. Os seus planos de ciclismo, desenvolvidos no âmbito do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS), foram acelerados durante a pandemia da COVID-19. 60% dos planos do PMUS de Bolonha, o Bicip Metropolitana, para ligar o centro da cidade, áreas comerciais e residenciais da região metropolitana, deveriam estar concluídos até ao final de 2020, segundo o presidente da Câmara Municipal de Bolonha. O PMUS desempenhou um papel fundamental, pois permitiu à área metropolitana e à cidade de Bolonha implementar rapidamente os planos existentes. Um Plano de Mobilidade Urbana Sustentável tem objetivos estratégicos a longo prazo, mas também inclui metas a curto prazo. Esta flexibilidade permitiu que outras cidades com um PMUS, como a Antuérpia e Gante (Bélgica), Katowice (Polónia), Lisboa e Szeged (Hungria), tomassem rapidamente as medidas acordadas durante a pandemia da COVID-19, à medida que as circunstâncias e as prioridades mudavam.



74. https://www.interregeurope.eu/fileadmin/user_upload/plp_uploads/PLP_COVID-PublicTransport.pdf
75. https://www.nationaltransport.ie/wp-content/uploads/2020/05/Covid_Mobility_Plan_22.5.20_FA_WEB.pdf
76. <https://www.bahn.com/en/view/booking-information/booking/how-full-is-my-train.shtml>
77. <https://www.polisnetwork.eu/article/catalonia-launches-app-to-show-passengers-bus-occupancy-levels/?id=122791>
78. https://www.comune.milano.it/documents/20126/992518/Strade+Aperte_IT_200430_rev.pdf/a100d04c-6b55-ae74-e0f8-b52563e07822?t=1589460655416
79. <https://handshakecycling.eu/news/bordeaux-unveils-emergency-cycling-plan-combat-covid-19>
80. https://pumsbologna.it/news/Ecco_la_Bicipolitana_il_piano_per_accelerarne_la_realizzazione_alla_luce_dell_emergenza_sanitaria
81. <https://issuu.com/cittametropolitanabologna/docs/en-doc-sintesi-pumsbo>



20 ANOS

SEMANA
EUROPEIA
DAMOBILIDADE

