

SEMANA EUROPEIA DA MOBILIDADE Síntese de resultados 2006



Uma campanha europeia para a sustentabilidade dos transportes!

De 16 a 22 de Setembro os cidadãos europeus têm a oportunidade de gozar uma semana inteira dedicada à mobilidade sustentável. A Semana Europeia da Mobilidade (SEM) pretende exercer uma influência a longo prazo nas questões da mobilidade e dos transportes urbanos e contribuir para melhorar a saúde e a qualidade de vida dos cidadãos europeus. Celebrou em 2006 a sua 5ª edição e, como é hábito, o Dia sem Carros foi o culminar das actividades de toda a Semana.

TEMA: ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS

O tema transversal da Semana Europeia da Mobilidade de 2006 recaiu sobre as **ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS**, tema este que representa um dos maiores desafios que o mundo de hoje enfrenta. Na Europa, o ano de 2005 foi aquele que mais ameaças sofreu, até hoje, devido ao aquecimento global. Por isso, uma redução drástica de emissões é essencial para minimizar estas alterações. E os transportes são a fonte de emissões de gases com efeito de estufa com crescimento mais rápido!



A Comissão Europeia que, em Junho, lançou uma "Campanha de Sensibilização para as Alterações Climáticas" aproveitou a Semana Europeia da Mobilidade para difundir a sua mensagem, no que se refere às questões da mobilidade. Com esta articulação entre as duas iniciativas pretendeu-se potenciar a consciencialização do público para esta problemática, demonstrando que as acções diárias individuais têm reflexos significativos no clima, a nível global. Pequenas mudanças de comportamento nas nossas rotinas diárias, no tocante à escolha de modo de transporte, ajudam a evitar emissões de gases com efeito de estufa e FAZER A DIFERENÇA!

PARTICIPANTES E APOIANTES

O número total de localidades participantes e apoiantes foi de 82 (o mais elevado até hoje), correspondendo a 70 municípios, dos quais 25 participaram pela primeira vez. Na sequência da decisão tomada já em 2005, o Dia Europeu sem Carros não é necessariamente realizado no dia 22 para os participantes da SEM, apenas o é para os participantes no DESC. Contudo, a maioria continuou a aderir apenas a este Dia, sendo que 34 localidades estiveram envolvidas na SEM. O total da população envolvida ultrapassou 1,3 milhão.

CM envolvidas: Águeda, Almada (Almada e Costa da Caparica), Alvito, Amarante, Angra do Heroísmo, Arganil, Aveiro, Barcelos, Barreiro, Beja, Bragança, Caldas da Rainha, Caminha (Caminha e Vila Praia de Âncora), Cartaxo, Cascais (Alcabideche, Carcavelos, Cascais, Estoril, Parede e S. Domingos de Rana), Chaves, Coimbra, Coruche, Évora, Fafe, Faro, Figueira da Foz, Golegã (Golegã e Azinhaga), Grândola, Guarda, Idanha-a-Nova, Ílhavo (Ílhavo e Gafanha da Nazaré), Lagos, Loulé (Loulé e Quarteira), Loures, Lourinhã, Manteigas, Matosinhos, Mealhada, Mértola, Mira (Mira e Praia de Mira), Miranda do Corvo, Mirandela, Monchique, Montijo, Odivelas, Oeiras, Oleiros, Oliveira de Azeméis, Oliveira do Bairro, Palmela, Póvoa de Lanhoso, Pedrógão Grande, Penela, Peniche, Portalegre, Reguengos de Monsaraz, Santarém, S. João da Madeira, Serpa, Sever do Vouga, Silves, Sintra, Tavira, Torre de Moncorvo, Torres Vedras, Trofa, Vale de Cambra, Vendas Novas, Viana do Castelo, Vila Franca de Xira (Vila Franca de Xira e Alverca do Ribatejo), Vila Nova de Paiva, Vila Real, Vila Real de Santo António e Viseu.

PARCERIAS

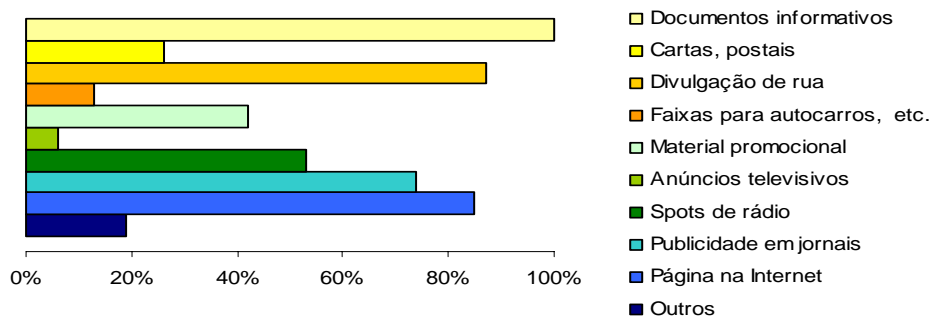
A nível local, um leque alargado de instituições e organizações envolveram-se e cooperaram com as autarquias, sobretudo Estabelecimentos de Ensino (de Jardins-de-Infância ao Ensino Superior) - 79% e Forças de Segurança (PSP, GNR) - 77%. Outras parcerias com sucesso incluem operadores de transportes ONG e colectividades, associações de cicloturismo e promotoras de actividades pedestres, comerciantes e empresas de vários sectores de actividade.

A nível nacional, estabeleceu-se uma boa colaboração com a Representação da Comissão Europeia em Portugal. Em Março, teve lugar a primeira reunião do ano da Coordenação Europeia da iniciativa nas suas instalações em Lisboa, a que se seguiu a realização do Seminário “Mobilidade Sustentável: Iniciativas e Experiências”, de iniciativa do IA, que contou com a presença dos Secretários de Estado do Ambiente, dos Transportes e do Ordenamento do Território e com diversos oradores europeus. Aquando da celebração do Dia Mundial do Ambiente, para lançamento da Campanha das Alterações Climáticas e, de novo, durante a SEM, o MAOTDR e a Representação da CE em Portugal participaram em várias acções congregando assim sinergias para chamar a atenção do público para a temática em foco.

CAMPANHAS DE INFORMAÇÃO / COMUNICAÇÃO

O Instituto do Ambiente editou em português o folheto europeu de apresentação da Semana para disseminação a nível nacional. Para além dos municípios, os outros principais pontos de informação utilizados foram os 21 centros da Rede “Europe Direct” da Comissão Europeia em Portugal.

Todos os municípios envolvidos foram encorajados a criar os seus próprios materiais informativos, com base nos elementos gráficos europeus e, cientes da importância da sua utilização, todos lançaram campanhas de comunicação. Todos recorreram a documentos informativos, sendo o segundo tipo mais utilizado a internet, seguido da divulgação de rua.



IMPACTE SOCIAL

➤ Inquiridos à opinião pública sobre a iniciativa

Inquéritos aplicados

1504 válidos (de um total de 1554)

CM envolvidas - 17 (+ 1)

Entrevistados

57% mulheres

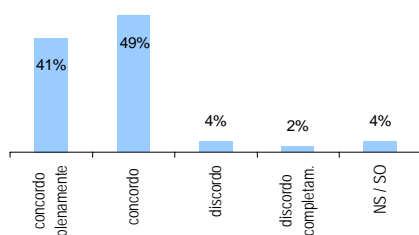
faixa etária mais representada entre os 35 e os 44 anos

Alguns dados resultantes das entrevistas:

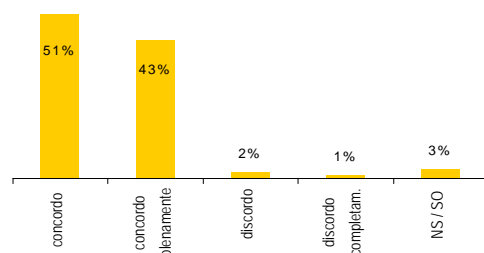
- ⇒ 92% consideram-na uma boa e muito boa ideia (+ 7% que em 2005).
- ⇒ Periodicidade da **repetição** da iniciativa (de entre nove opções): a maioria (31%) gostaria que esta se repetisse “uma vez por mês”, por oposição a apenas 5% que não pretende a sua repetição.
- ⇒ 62% gostaria de ver o **alargamento da ZSTA** em futuras edições (relevante em termos da aceitação da iniciativa e da sua importância).

Resposta dos inquiridos às seguintes afirmações:

“Para se reduzir o tráfego urbano e a poluição, a utilização do carro deve ser limitada”



“É fundamental melhorar os TP, mesmo que isso implique menos espaço para os utilizadores do automóvel particular”.



➤ Cobertura pelos Órgãos de Comunicação Social

Total de recortes coligidos: 150.

Total de notícias coligidas de sítios e jornais/newsletters digitais: 70.

A maioria dos jornais deu um ênfase positivo ao evento, através de artigos publicados em jornais locais, regionais e/ou nacionais, com uma maior incidência nos regionais. Registou-se bastante cobertura tanto a nível da rádio como da televisão, sobretudo no dia do seu lançamento (16) e no 22, dada a presença de membros do governo em vários eventos.

IMPACTE AMBIENTAL

➤ Fluxos de tráfego / parques de estacionamento ¹

11 cidades/vilas procederam às contagens dos fluxos tráfego durante o dia sem carros e um dia de referência, das quais três não puderam ser consideradas por não terem seguido os critérios estabelecidos. Das restantes, oito procederam a contagens na Zona 1, três na Zona 2 e quatro na Zona 3, ressalvando-se o facto de os resultados não reflectirem a situação real, por não estar assegurada a necessária comparabilidade dos mesmos. Na Zona 1, registou-se um aumento de apenas 4% do número de peões, ao passo que as bicicletas sofreram um aumento de 83%, por oposição aos veículos motorizados cuja utilização, naturalmente, decresceu 65%. Na Zona 2, houve um decréscimo de 10% de peões, provavelmente devido à maior disponibilidade de transportes públicos, registando-se porém um aumento de 65% de bicicletas e uma redução drástica no tráfego automóvel (-85%). Na zona 3, houve um aumento de peões e de bicicletas (20% e 15% respectivamente) e, contrariamente ao habitual, também um decréscimo no número de veículos motorizados, -15%, talvez justificável dada a maior utilização dos parques de estacionamento.

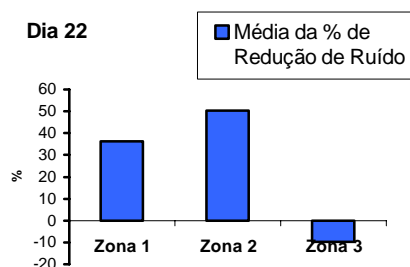
Apenas 3 cidades/vilas procederam às contagens em parques de estacionamento, tendo-se registado um aumento de 90% na utilização dos parques na periferia da ZSTA e 121% nos de ligação, no dia sem carros em comparação com o dia de referência.

➤ Níveis de Ruído ¹

11 cidades/vilas procederam à monitorização dos níveis de ruído, mas cinco destas não foram incluídas no relatório elaborado pelo Laboratório do IA, em virtude de os dados terem chegado fora de prazo. Assim, a informação abaixo reporta-se aos resultados dos 6 municípios abrangidos.

O impacto do DESC na qualidade do ambiente sonoro motorizado foi positivo, verificando-se uma considerável redução de ruído nas zonas 1 e 2, comparativamente com o dia de referência.

O valor médio percentual relativo à zona 3 (à excepção de uma cidade) indica um incremento de ruído (9,6%), por ser uma zona exterior ao perímetro vedado e, como tal, sujeita ao ruído do tráfego rodoviário e a possíveis modificações de tráfego ocorridas nesse dia.



Relativamente, às cinco autarquias não incluídas, pode acrescentar-se que duas delas apresentarem valores não susceptíveis de se retirarem conclusões. Quanto às outras três, a Zona 1 foi aquela em que se observou uma maior diminuição da intensidade sonora e a Zona 3 (2 cidades) aquela em que se verificou um aumento da pressão sonora, resultados estes que vão no sentido das habituais leituras que levam à conclusão de que o tráfego motorizado é um factor determinante para elevados níveis de ruído.

➤ Qualidade do ar

5 municípios garantiram a monitorização da qualidade do ar, recorrendo dois deles ao apoio do IA e um a uma CCDR.

Os resultados das medições efectuadas pelo Laboratório do Instituto vão de encontro ao que seria de esperar numa iniciativa como esta, em que se constata a relação causa-efeito da redução dos principais poluentes atribuíveis ao tráfego quando se limita a sua circulação.

Dois outros municípios realizaram medições de uma forma mais alargada, em vários pontos, estabelecendo comparações entre os que têm mais e menos tráfego motorizado, não se limitando à ZSTA e sua periferia. De qualquer forma e como seria de esperar, as menores concentrações ocorreram nas zonas de menor tráfego, concluindo-se que o tráfego automóvel é a principal fonte emissora de poluentes. A outra cidade, lamentavelmente, não nos fez chegar os resultados da sua monitorização.

¹ Foram definidas 3 zonas:

- Zona 1 - Zona sem tráfego automóvel no dia 22 e habitualmente com tráfego;
- Zona 2 - Zona apenas com circulação de TC no dia 22 e habitualmente com tráfego;
- Zona 3 - Zona exterior à zona vedada ao tráfego.

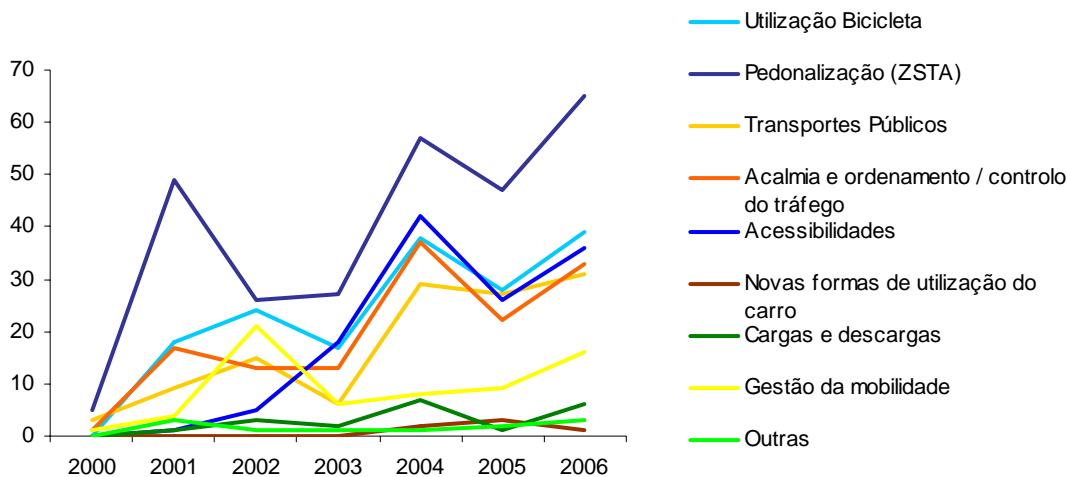
Foram estabelecidos dois dias de contagens: o Dia sem carros e um Dia de referência.

MEDIDAS PERMANENTES (MP)

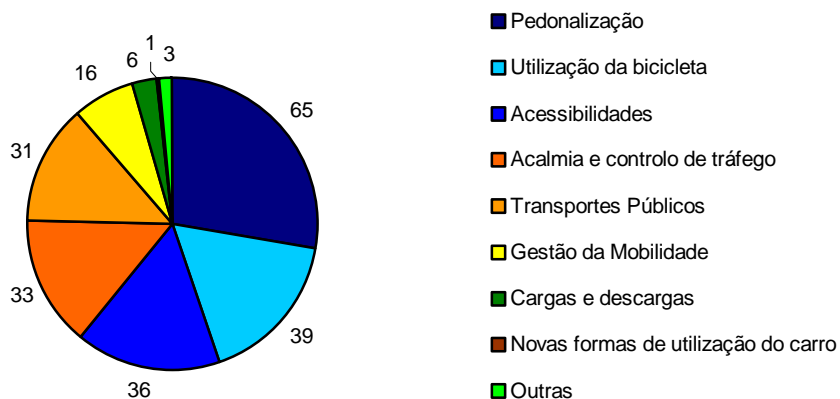
O total de medidas permanentes em 2006 foi de 230 (todas as autarquias incluídas), o mais elevado número até hoje, sendo porém a média igual à de 2005.

Ano	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Nº total de MP	10	102	91	108	221	164	230
Média por CM	1,4	2	1,4	1,5	4	3,5	3,5

Evolução por tipologia, 2000-2006



Distribuição de MP por tipologia, em 2006



NOTA: À semelhança de anos anteriores, a maior percentagem (28%) refere-se a medidas que levam em conta o peão: pedonalização de ruas/zonas, semi-pedonalização, melhoria de infra-estruturas (passeios, passadeiras, ...).

Contacto:

Instituto do Ambiente

Rua da Murgueira, 9-9 A, Zambujal - Ap. 7585

2611-865 Amadora

Tel. 214728200 | Fax: 214719074 | e-mail: geral@iambiente.pt

> www.iambiente.pt