

**Em que tipo de cidade queremos viver? A resposta a essa pergunta constitui o ponto de partida para cada Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (SUMP) ou Plano de Mobilidade e Transportes (PMT). Uma visão SUMP/ PMT estabelece um entendimento comum de como a cidade deverá ser no futuro. Nesta newsletter observaremos as diferentes escolhas que as cidades fazem nas suas abordagens.**

Em primeiro lugar, vamos começar com uma atualização das atividades recentes do Projeto ENDURANCE.

**Newsflash:** a base de dados da repartição modal da EPOMM (Plataforma Europeia para a Gestão da Mobilidade) - TEMS - melhorou, assim como a ferramenta MaxEva! Veja abaixo mais informação.

## As redes do ENDURANCE estão a crescer



[Click on the picture to enlarge](#)

Um grande evento recente, no qual o ENDURANCE participou, foi a primeira Conferência Europeia sobre SUMP, na cidade de Sopot, na Polónia. Todas as apresentações estão disponíveis no [site do projeto ENDURANCE](#). Na conferência, a Comissão Europeia anunciou a criação de uma [Plataforma Europeia sobre Planos de Mobilidade Urbana Sustentável](#) que será integrada no já existente [site da Eltis](#).

Em simultâneo com a Conferência, os Pontos Focais Nacionais (NFP) do ENDURANCE, tiveram o seu workshop anual para discutir os progressos do projeto. O workshop mostrou que muitas cidades consideram ainda difícil convencer os políticos locais dos méritos da abordagem SUMP.

As orientações do Guia SUMP podem ser um pouco pesadas e ainda não é bem entendido que um processo SUMP é construído com base em práticas de planeamento e resultados já existentes. O workshop de NFP também abordou vários casos de partilha de políticas em pequena escala entre países, seguindo a [abordagem de transferência de políticas da EPOMM](#).

O [site do ENDURANCE](#) apresenta muitas cidades que têm mostrado interesse na abordagem SUMP ou que estão envolvidas nesses Planos em várias fases diferentes. Os pontos focais nacionais do ENDURANCE ajudarão estas cidades a trocar experiências, darão apoio para qualquer informação ou necessidade de formação que possam ter e organizarão também, reuniões nacionais para discutir temas relacionados com os SUMP. A maioria dos NFP organizaram o seu primeiro evento no decorrer deste ano e estão agora a planear o segundo encontro.

## Uma visão para o futuro



Depois da fase preparatória (ver o [Guia SUMP](#), construir uma visão comum para o futuro será o primeiro passo importante no desenvolvimento do SUMP. Uma característica essencial da visão SUMP é que se estenda para além do termo de uma legislatura. Na cidade Sueca de Lund, o trabalho no SUMP (conhecido como LundaMaTs) começou já em 1996, mas a visão e os objetivos do plano estão estabelecidos, para 2030. "Um município é uma organização gerida politicamente, e como tal é fácil cair na rotina de estabelecer metas com base no que pode ser conseguido durante um período de mandato", diz o diretor executivo Jan-Inge Ahlfridh "Quanto mais radicais forem as mudanças propostas, mais é preciso pensar a longo prazo." ([LundaMaTs II – Antecedentes e Resultados](#), pg. 2)

A visão de cada cidade tem que ter em conta as especificidades e os desafios da situação local. Mas todas elas se (devem) concentrar em torno de uma questão central: como assegurar e melhorar a qualidade de vida dos cidadãos e visitantes. Vamos conhecer a visão do SUMP em algumas das cidades da rede ENDURANCE e o processo que as levou a um acordo sobre estas visões.

## Ruse: Conciliar o crescimento económico com a preservação do património cultural e natural



O primeiro evento nacional do ENDURANCE na Bulgária teve lugar em outubro no ano passado, e foi recebido com muito entusiasmo. 16 cidades já aderiram à rede ENDURANCE búlgara. Uma delas é Ruse.

Ruse é uma cidade muito importante na região do Danúbio, devido à sua rica herança cultural e à sua diversidade religiosa e étnica. A cidade definiu como visão, o seu desenvolvimento como uma cidade Europeia moderna e um destino turístico atrativo. Querem construir uma cidade justa, economicamente sustentável, amiga do ambiente, com uma mobilidade e um turismo saudáveis, enquanto preservam o património natural e cultural e cuidam dos ecossistemas sensíveis do Danúbio. Ao mesmo tempo, o desenvolvimento da cidade deve oferecer novas oportunidades para a economia verde e para empregos verdes na região.



A visão e a listagem de medidas a implementar foram desenvolvidas pelo CSDSC, o NPF do Endurance na Bulgária, em colaboração próxima com técnicos especialistas municipais e representantes da Agência de Energia de Ruse. O Centro de Informações do Turismo também foi consultado. Durante dois Debates Públicos na Primavera de 2014, a estratégia e as medidas foram avaliadas por mais de 100 stakeholders da área de transportes e turismo, ambientalistas e representantes de Organizações Não Governamentais, e foram definidas prioridades. Este processo levou cerca de 9 meses. Foi feita uma comunicação generalizada da estratégia e das medidas aos cidadãos, usando o site municipal e realizados workshops e apresentações em eventos locais, assim como várias conferências de imprensa com cobertura da imprensa escrita e da televisão

## Lille: Mudança de comportamento para neutralizar a saturação

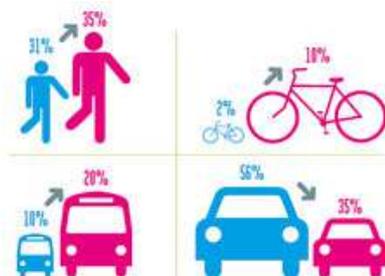


Em Lille, França, o mais recente PDU (Plano de Deslocações Urbanas, versão francesa do SUMP europeu) foi adotado em 2011, após 5 anos de elaboração com várias colaborações. Um momento importante do processo foi o "Grande debate" sobre mobilidade, organizado em 2009 por Martine Aubry, Presidente da Comunidade Urbana da Cidade de Lille. Este debate reuniu especialistas, instituições, associações e entidades públicas e resultou na publicação 'Engager la Métropole Lilloise vers la mobilité du 21<sup>ème</sup> siècle' (Envolver a metrópole de Lille na mobilidade do século XXI). Depois deste importante compromisso político de alto nível, posteriores consultas deram origem aos objetivos e medidas do PDU.



A visão da cidade gira em torno de uma noção de desenvolvimento sustentável, onde habitat, economia e transportes são concebidos conjuntamente. Depois da introdução do primeiro sistema automatizado de metro a nível mundial, na década de 80, e de um período de reforço dos transportes públicos de passageiros nos anos 2000, a estratégia de transportes públicos tem agora, de mudar, para lidar com o número crescente de viajantes (+50% em 10 anos).

A fim de criar uma metrópole 'pós-carbono', Lille fixou objetivos muito ambiciosos de repartição modal (ver as figuras abaixo para a metas de 2020, em comparação com 2006).



Para atingir esses objetivos, o PDU planeou 170 medidas organizadas em 6 temas. Para mais informação, consulte a [página de Lille](#) no site do ENDURANCE e o site de "elementos chave do PDU" em francês.

## Kaunas: Revitalização do centro histórico

Em Kaunas, na Lituânia, a estratégia de mobilidade para o futuro baseia-se nos recém-criados Planos Diretores de Cidade (2013-2023). Os temas principais são: reduzir o uso do carro particular, aumentar a qualidade e quantidade de viagens de transporte público, promover um substancial aumento e melhoria das infraestruturas cicláveis da cidade e uma revitalização da histórica cidade velha, incluindo reconsiderar a política de estacionamento da cidade.



O desenvolvimento do Plano Diretor incluiu apresentações públicas. A experiência de projetos anteriores relacionados com a mobilidade, na União Europeia, ajudou a desenvolver uma boa cooperação com grupos comunitários de múltiplos stakeholders. "Existem alguns artigos de "media" e registo de eventos, e algumas áreas do Plano Diretor vão atrair mais interesse do que outras", diz Jim McGeever da "UAB - TAEM Urbanistai," o NFP do ENDURANCE na Lituânia. "Mas campanhas regulares e atividades promocionais seriam uma grande ajuda para manter o interesse do público no desenvolvimento da cidade num horizonte de 10 anos. Isto é claramente uma área que estamos interessados em melhorar."



Photo by Vygintas

## Dresden: Criar um apoio unanime entre as diferentes partes interessadas



Round Table meeting in 2010 (Urban Planning Office)

Em Dresden, na Alemanha, o processo de desenvolvimento do "Plano de Desenvolvimento de Transportes 2025plus" (TDP) começou no Outono de 2009. Desde o início uma "Mesa-Redonda" funcionou como fórum central do "Processo de Planeamento". Moderada por um gabinete de planeamento independente, reúne representantes de 46 organizações, associações profissionais, câmaras, lobbies, administração municipal e representantes de todos os partidos do Conselho Municipal de Dresden. Foram formados quatro grupos de trabalho, nos quais os membros da mesa-redonda com os mesmos objetivos trabalharam em conjunto:

- Grupo da administração da cidade do projeto TDP;
- Operadores de transporte público;
- Outros representantes de interesses sociais e urbanísticos ;
- Associações de tráfego, transportes e empresas.

Cada grupo de trabalho desenvolveu a sua visão. Um processo de discussão de 4 meses com muitas interações entre os grupos, levou a "Mesa-Redonda" a estabelecer um acordo sobre uma visão consensual de todos os intervenientes. Em 2011 o Conselho da Cidade de Dresden aprovou a proposta com algumas modificações.

Esta estratégia, 'Objectivos de Dresden para o desenvolvimento futuro do tráfego e transportes' é a base para o desenvolvimento do SUMP de Dresden. O transporte é considerado, não como um fim em si, mas como uma forma de melhorar a mobilidade dos residentes, apoiar a economia e oferecer uma liberdade de escolha entre modos de transporte. A visão coloca muita ênfase no equilíbrio entre considerações económicas, ecológicas e sociais e num processo aberto de planeamento baseado no consenso. Esta visão tem sido divulgada na internet, no jornal oficial, na newsletter especial do TDP e em fóruns de discussão pública

## Notícias de projetos relacionados



Em maio, o "projeto **CASCADE** , chegou ao fim. Apoiou a partilha de conhecimentos entre cidades e a capacidade de agir a nível local, com o objetivo de eliminar o fosso entre as ambições de eficiência energética das cidades e a realidade O site do projeto tem um **kit de ferramentas** para organizar a aprendizagem entre cidades, "par a par" e **uma recolha das melhores práticas**. Alguns destaques:

- **Visão de transportes de Varsóvia**(Polónia)
- **Visão dos transportes públicos em Burgas** (Bulgária);
- **Plano de Transportes Local de "Tyne and Wear"** (Reino Unido) uma cooperação entre 5 autoridades locais.

## Newsflash: TEMS (Ferramenta da Repartição Modal da EPOMM) melhorado



A EPOMM iniciou a melhoria da [Ferramenta de repartição modal da EPOMM– TEMS](#) .

- Está agora melhor explicado porque é tão importante a repartição modal e porque a ferramenta TEMS ajuda a fazer benchmarking e a comparar e medir alterações;
- O mapa tem agora marcadores que permitem uma melhoria da imagem global;
- Pode-se [comparar e exportar](#) todas as cidades da base de dados – o que é ótimo para várias análises;
- Pode-se encontrar a repartição modal através de um motor de busca, bastando indicar o nome da cidade e "repartição modal";
- Quando se [carregar](#) dados, pode-se obter informação específica sobre o método de pesquisa e a área, permitindo comparações mais fiáveis;
- Alguns dados errados foram eliminados, e foram implementadas melhorias ligeiras na usabilidade.

Numa próxima fase países e cidades (espera-se que também do ENDURANCE) devem carregar os dados das cidades que ainda estão em falta (mais de 50% de todas as cidades acima de 100.000 habitantes já estão carregadas, mas isto significa que quase 50% estão em falta). Os países membros da EPOMM têm um plano de ação para tornar a TEMS mais conhecida e obter dados em falta e novos sobre a repartição modal tanto nas cidades como nos países.

A EPOMM também está a trabalhar na melhoria da [“ferramenta de avaliação e benchmarking MaxEva](#) – haverá mais informação sobre este assunto na próxima newsletter.

A monitorização encaixa-se bem no próximo [Prémio SUMP](#) com o tema "monitorização da implementação para a melhoria do SUMP", ver abaixo.

### Próximos eventos

- **Prémio SUMP (10 000 Euros)**  
Prazo de submissão, 3 de novembro de 2014  
[Mais informação aqui](#)
- **eBRIDGE Conferência Urbana eMobility 2020**  
7-8 de outubro de 2014, Berlim, Alemanha  
[programa ewww.ebridge-project.eu](http://www.ebridge-project.eu)
- **Workshop de Mobilidade Combinada**  
20 de outubro de 2014 - Hannover, Alemanha  
<http://www.uitp.org/growing-integrated-mobility-market>
- **Walk 21**  
21-23 outubro de 2014 – Sydney, Austrália  
<http://www.walk21.com/conferences/sydney.asp>
- **Conferência Anual Polis**  
27-28 de novembro de 2014 – Madrid, Espanha  
<http://www.polisnetwork.eu/events2/polisconference/2014conference>

Para mais eventos, visite o [Calendário da EPOMM](#).



Co-funded by the Intelligent Energy Europe Programme of the European Union

EPOMM 2014

allinx

feedback

subscribe

unsubscribe

fullscreen

news archive