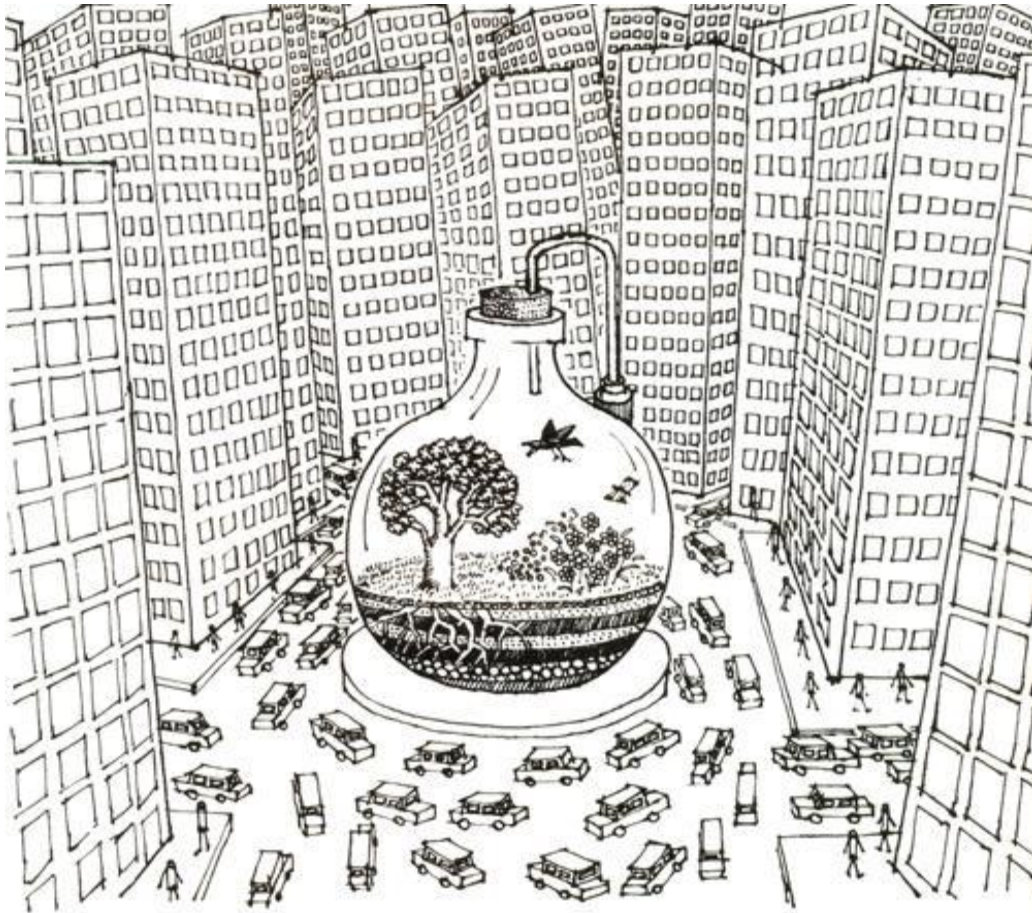


Workshop Projecto Alter-Motive
Centro de Informação Urbana de Lisboa
27 de Outubro de 2010



**Principais linhas de
orientação política
nacional e local
sobre transporte de
passageiros**

Francisco Ferreira

franciscoferreira@quercus.pt



Porquê falar de transportes?

- Crescimento económico, desenvolvimento das infra-estruturas de transporte, deficiente ordenamento do território levaram à maior utilização do automóvel
- Factores sociais contribuíram também para aumentar distâncias a percorrer, número de veículos automóveis em circulação e, como consequência, aumento do consumo de energia
- Mais poluição, ruído, congestionamento de tráfego, ocupação do solo e risco de acidentes nas grandes cidades
- Sector dependente dos combustíveis fósseis e principal emissor de gases com efeito de estufa (GEE) e das alterações climáticas a nível global

Transportes

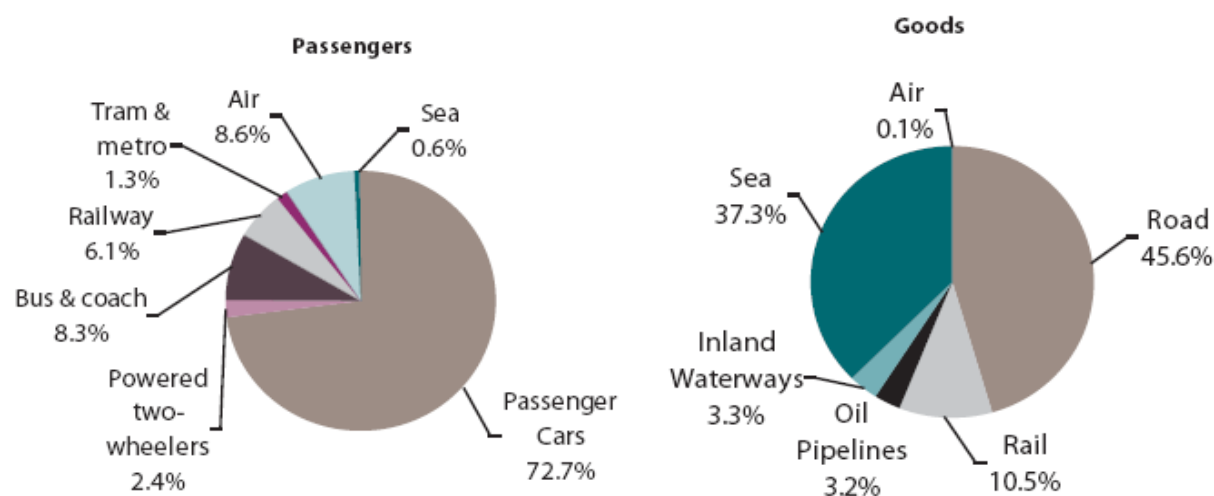
Europa - cenário actual

Transportes são único sector onde consumo de energia e emissões de GEE não sofreu qualquer redução nos últimos anos

Em 2006, o sector dos transportes representava **37%** da intensidade energética da EU-27. Entre 1990-2007, aumento de emissões de GEE de **35,6%** nos transportes (incluindo aviação e transporte marítimo)

Distribuição modal do transporte de passageiros e de mercadorias na EU-27

% pkm e % tkm (2006)



Fonte: Eurostat

Transportes

Europa - cenário actual

Extensão das redes de transporte, EU-27, 1990-2005 (km)

	1990	2005	% change 1990-2005
Total network, of which:	4 397 867	4 520 013	3 %
Roads (excl. motorways)	4 051 756	4 164 433	3 %
Motorways	41 885	61 565	47 %
Railway lines	234 602	219 550	-6 %
Oil pipelines	29 672	33 479	13 %
Inland waterways	39 952	40 986	3 %

* The network comprises the length of the respective transport way and not the total of component tracks, lanes or two-way

Source: Eurostat, DG Energy and Transport, Member States

Densidade de auto-estradas, EU-27, 2005

	km	km/100 000 inhab.	km/ 1 000 km ²
EU-27	61 565	13	14
BE	1 747	17	57
BG	331	4	3
CZ	564	6	7
DK	1 032	19	24
DE	12 363	15	35
EE	99	7	2
IE	247	6	4
EL	880	8	7
ES	11 432	27	23
FR	10 804	17	20
IT	6 542	11	22
CY	276	37	30
LT	417	12	6
LU	147	32	57
HU	636	6	7
NL	2 342	14	56
AT	1 677	20	20
PL	552	1	2
PT	2 341	22	25
RO	228	1	1
SI	569	28	28
SK	328	6	7
FI	693	13	2
SE	1 684	19	4
UK	3 634	6	15
HR	792	18	14
TR	1 775	2	2
NO	270	6	1
CH	1 361	18	33
US	92 003	31	9
JP	8 800	7	23

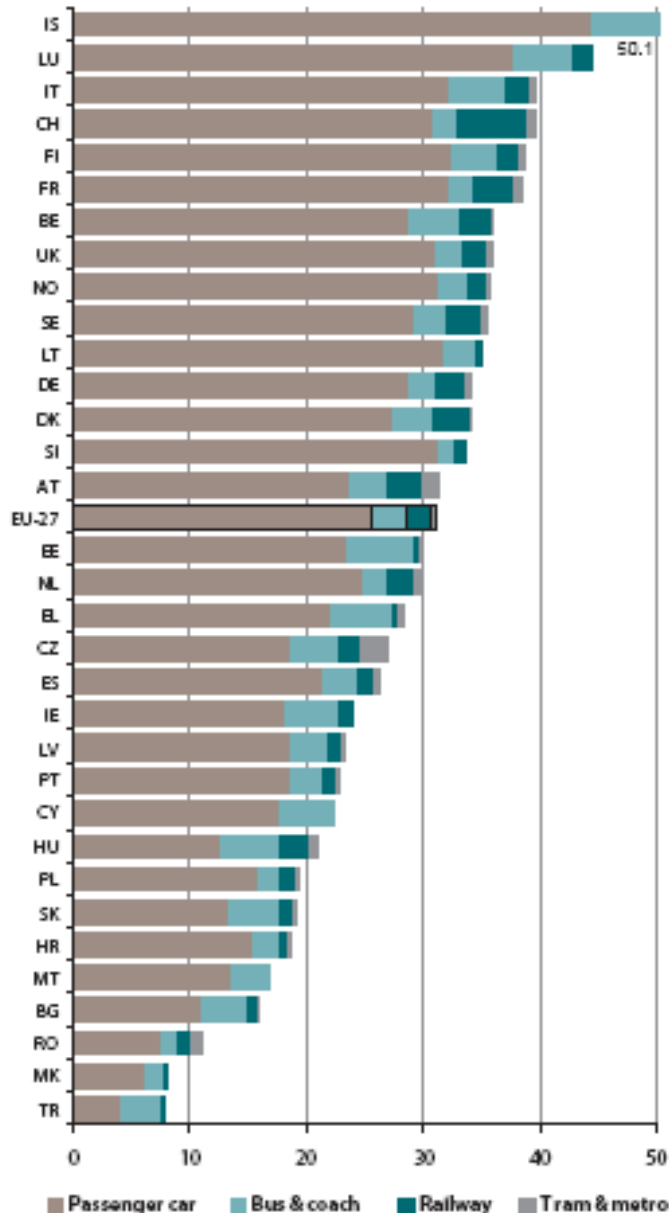
Fonte: Eurostat

Transportes

Europa - cenário actual

Distância média diária percorrida por habitante e meio de transporte, 2006 (km)

Fonte: Eurostat



Cada cidadão europeu viajou uma média diária de 34 km, 76% dos quais em transportes de passageiros!

Livro Branco dos Transportes

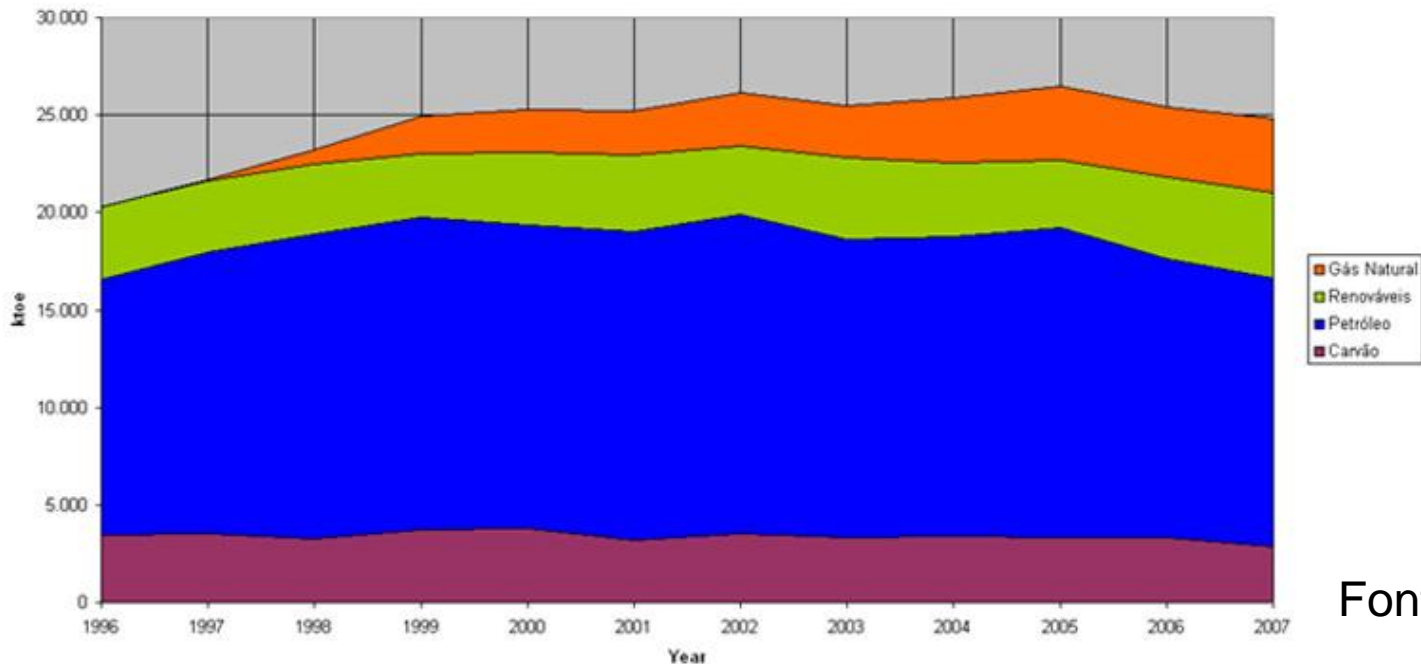
Propõe medidas para implementar um sistema sustentável de transportes

Transportes

Portugal - cenário actual

Período 1996-2007

Evolução do Consumo de Energia Primária em Portugal

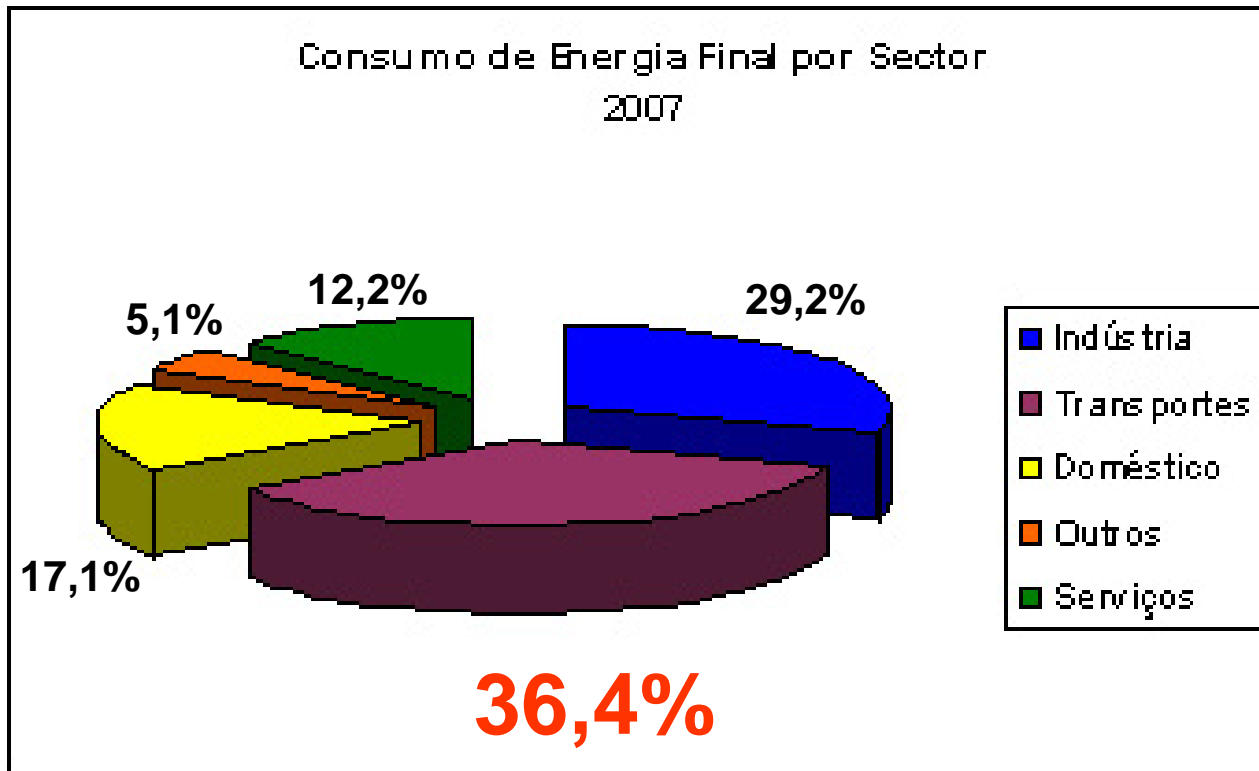


Fonte: DGEG

Plano Nacional de Acção para a Eficiência Energética: em 2006, o sector dos transportes representava **56%** da intensidade energética nacional

Transportes

Portugal - cenário actual

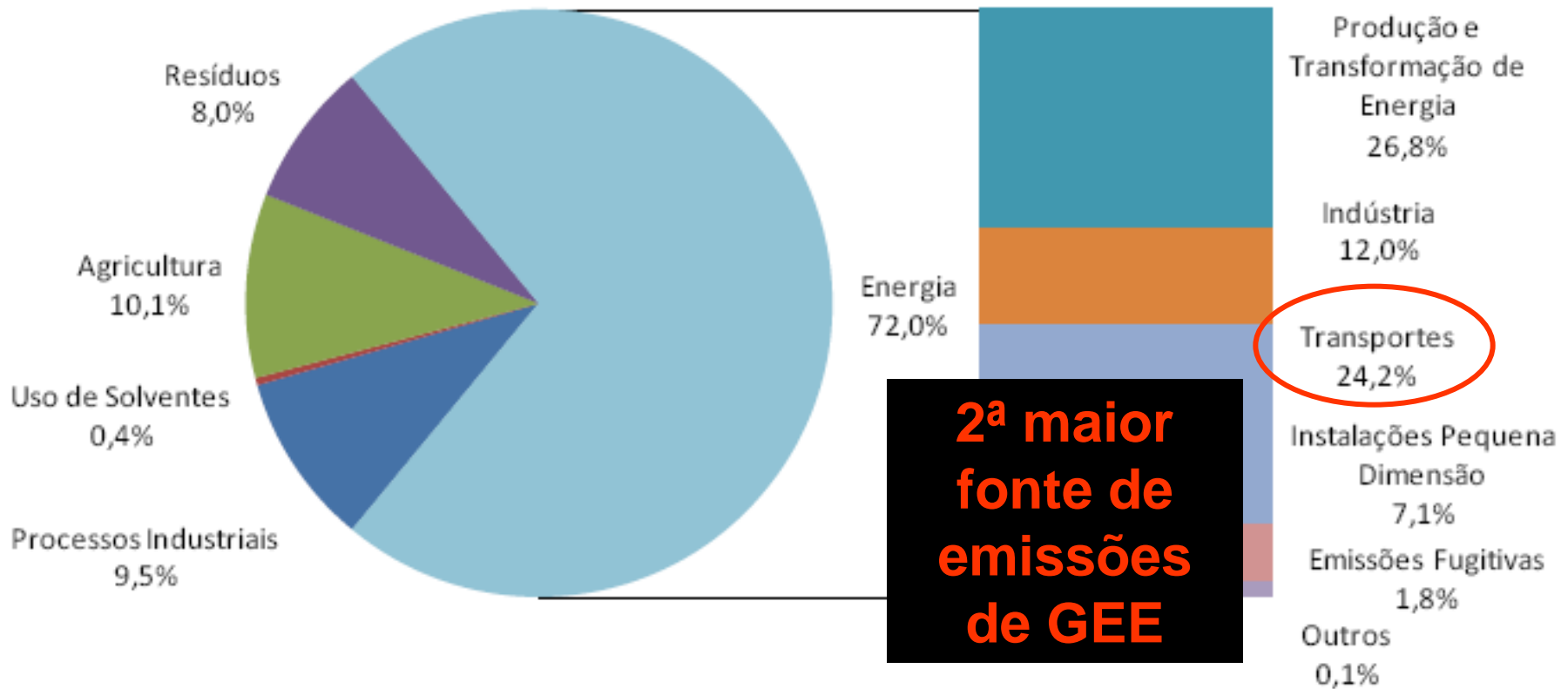


Fonte: DGEG

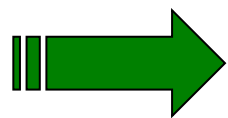
Transportes

Portugal - cenário actual

Emissões por sector de actividade, 2006



2ª maior fonte de emissões de GEE



Crescimento das emissões de **110%** (3,8%/ano) entre 1990 e 2010
+18% entre 2010 e 2020

Transportes

Portugal - cenário actual

Dados da DGV (2006):



81,9% automóvel particular

12,6% transporte público (autocarro)

4,4% transporte ferroviário

1,1% metro/eléctrico

Transportes

Portugal - cenário actual

Número de automóveis de passageiros, 1990-2006 (milhares)

	1990	1995	2000	2005	2006	AAGR 1990 to 2006	Cars per 1000 inhabitants, 2006
EU-27	158 210	182 232	205 567	225 632	229 931	2.4 %	466
PT	1 700	2 560	3 443	4 200	4 290	6.0 %	405



Número de autocarros, 1990-2006 (milhares)

	1990	1995	2000	2005	2006	AAGR 1990 to 2006
EU-27	708.9*	752.5	786.2	799.0	798.4	0.7 %
PT	12.1	15.0	19.8	14.7	15.0	1.4 %



Fonte: Eurostat

Transportes

Política em Portugal

Plano Estratégico de Transportes 2008-2020

Define metas limitadas e pouco ambiciosas para transporte de passageiros:

77,6% automóvel

14,1% autocarro

6,5% caminho-de-ferro

1,8% metro

Plano Rodoviário Nacional

Limitado pela crise económica, pressupõe ainda a execução de 3000 km de novas vias rodoviárias



Transportes

Os erros da política em Portugal

Política de transportes desenquadrada de outras políticas e estratégias, nas áreas da energia, ordenamento do território, alterações climáticas e economia.

Porque...

- Consumo de combustíveis aumentou 3,7% entre Agosto 2009 e Agosto 2010
- Planos de melhoria da qualidade do ar para as cidades com medidas de aplicação pouco exequível (como a suspensão ou limitação do tráfego automóvel)
- Mapas estratégicos de ruído falham na definição e implementação de medidas concretas que levem a um melhor urbanismo e ordenamento do território



Transportes

Os erros da política em Portugal

© Original Artist
Reproduction rights obtainable from
www.CartoonStock.com



Porque...

- Indústria automóvel em revitalização com a aposta nos veículos eléctricos
- Diminuição do investimento público no transporte ferroviário, de passageiros e mercadorias
- Perda de competitividade económica e aumento da dependência do transporte rodoviário
- Flutuações esperadas do preço do petróleo nos próximos anos

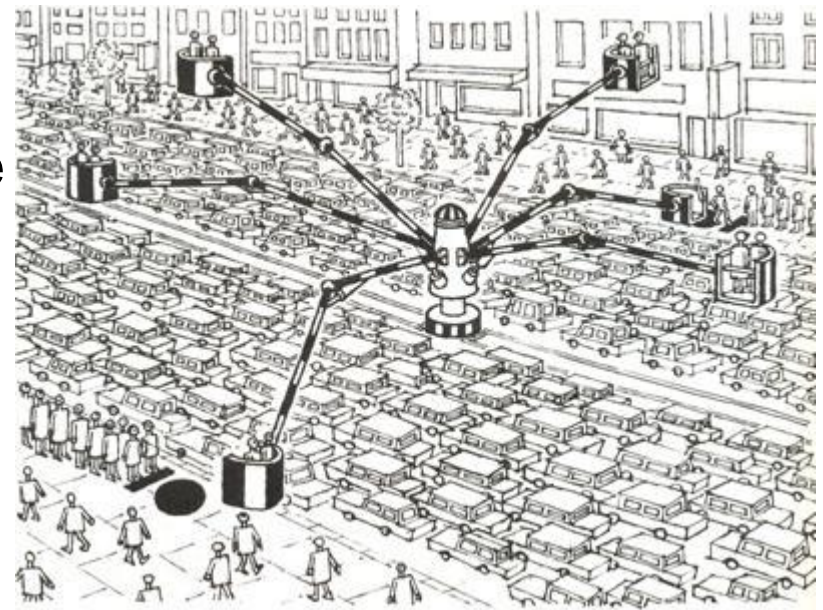
Políticas de transportes

Problemas ou oportunidades?

A nível regional e local...

São muitos os obstáculos que os cidadãos enfrentam para as suas deslocações diárias!

- Políticas de transportes não são implementadas de forma eficiente e integrada
- Mais tráfego/congestionamento
- Degradação da qualidade de vida
- Mais poluição



Políticas locais de transportes

Problemas ou oportunidades?



- Políticas de expansão das cidades (falta de visão política?) favorecem dispersão urbana em vez de apostar na requalificação e recuperação dos centros urbanos

- Expansão das cidades levou ao aumento do trânsito automóvel rodoviário nas deslocações diárias, para distâncias cada vez maiores



Políticas locais de transportes

Problemas ou oportunidades?

- Falta de investimento público e privado na requalificação e falta de articulação com as redes de transportes públicos



- Estacionamento caótico é um negócio e um entrave para os residentes (ex: Lisboa - Estacionamento mais caro na periferia e mais barato no centro do que em outras cidades europeias)

Lisboa: 600 000 carros/dia a entrar na cidade e 200 000 lugares de estacionamento

Políticas locais de transportes

Problemas ou oportunidades?

- Incentivo à intermodalidade e a utilização de modos de transporte mais amigos do ambiente e que promovam a qualidade de vida das populações nas cidades, como andar a pé e de bicicleta



- Redes de transportes públicos, apesar das melhorias, são ainda deficientes e desarticuladas e não conseguem dar resposta às necessidades crescentes de mobilidade da população

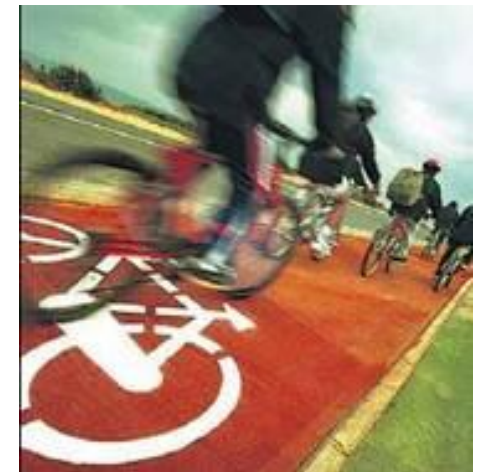
Transportes Públicos

Indicadores de transporte urbano (2004)

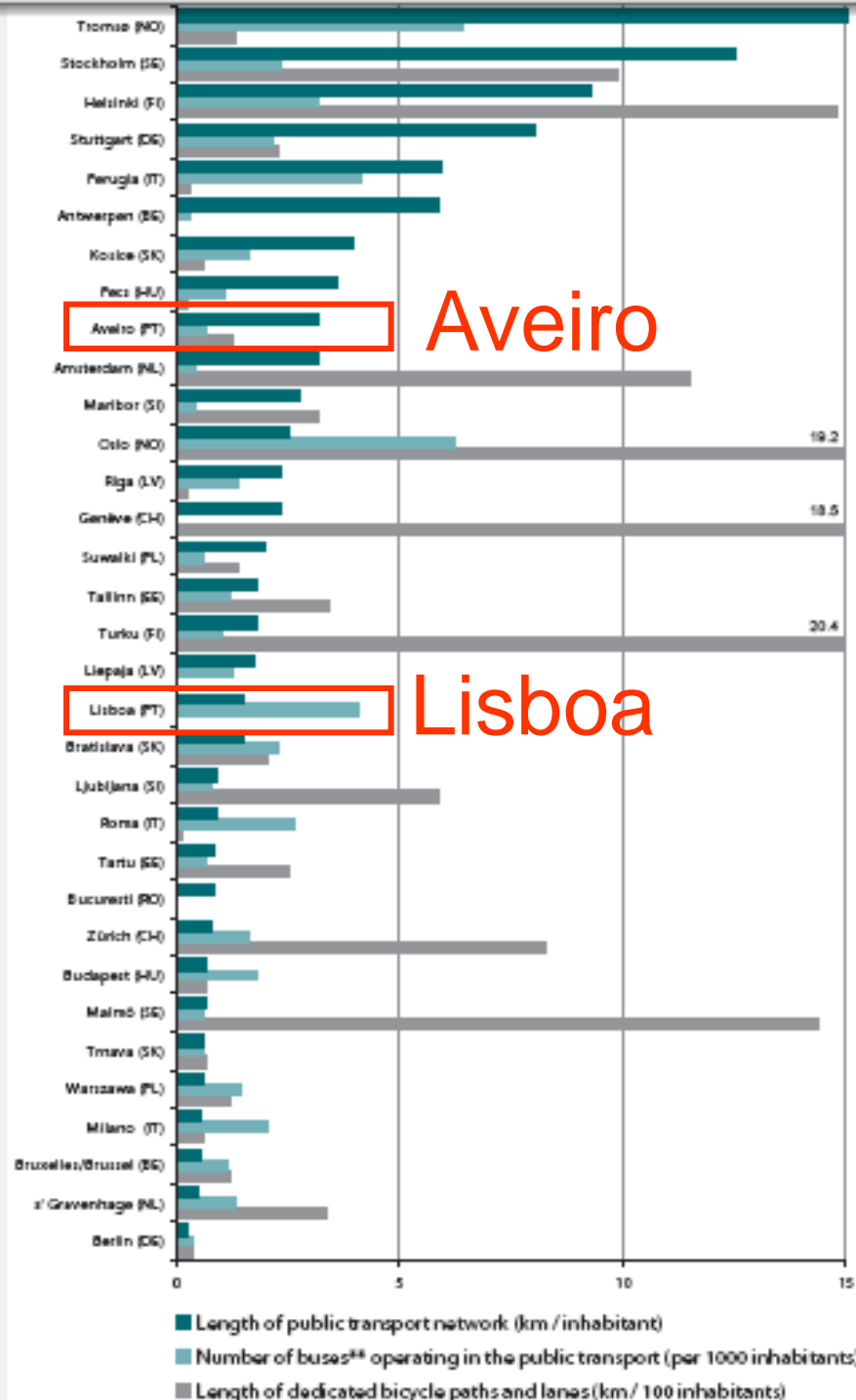
Extensão da rede de transporte público (km/habitante)

Número de autocarros a operar na rede de transporte público

Extensão de ciclovias (km/100 habitantes)



Fonte: Eurostat, Urban Audits



Políticas locais de transportes

Problemas ou oportunidades?

Mudança de mentalidades é um factor importante no sucesso das políticas de transporte nas cidades!

Empresas com cultura salarial e de promoção do carro e não do transporte público

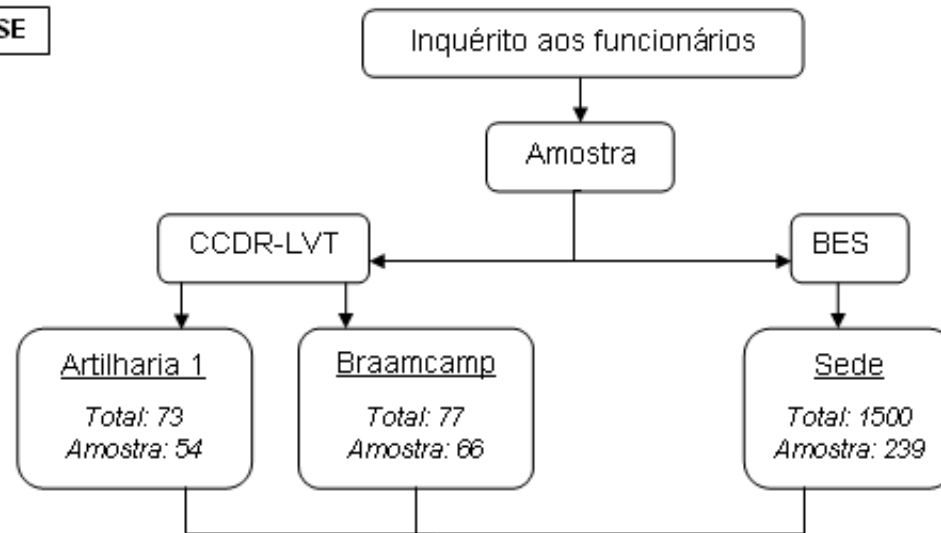
Car-sharing: Mobcarsharing da Carris (Lisboa) e Citizenn.com da Transdev (Porto)

Portagens urbanas: controvérsia ou princípio da mudança de paradigma para uma melhor economia urbana?

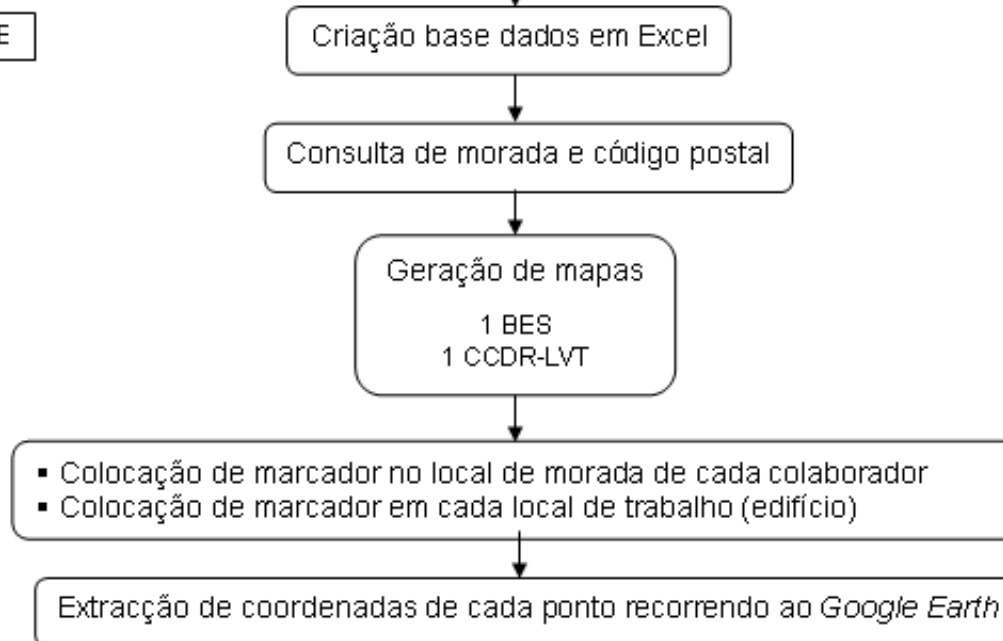


Plano de mobilidade de entidades

1ª FASE



2ª FASE



3ª FASE

Base dados

- Informação fornecida pelos funcionários (morada, código postal, meios de transporte utilizados, nº ocupantes em TI, combustível, consumos, uso ar condicionado, gastos mensais e anuais).

- Informação complementar (calculada posteriormente dependendo do modo de transporte utilizado)

A pé

- Medição da distância percorrida casa-trabalho e cálculo do tempo dispendido no percurso
- Cálculo dos km/dia (ida e volta)

TI

- Nº de ocupantes
- Medição da distância percorrida tendo em conta desvios realizados. Tempo dispendido.
- Combustível, consumo e periodicidade do uso do ar condicionado
- Cálculo dos km/dia (ida e volta)
- Cálculo das emissões CO₂ diárias (kgCO₂/pessoa.dia)
- Gastos mensais considerando 22 dias úteis: combustível, estacionamento e portagens
- Gastos anuais: oficina, revisão, seguro e inspecção e total dos gastos
- Cálculo emissões de CO₂ anuais considerando 11 meses

TC

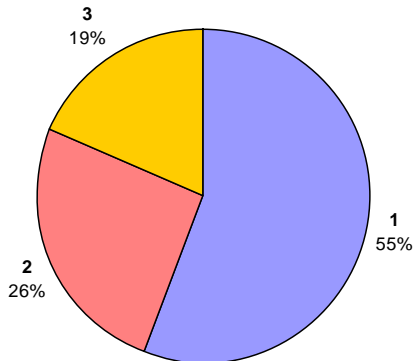
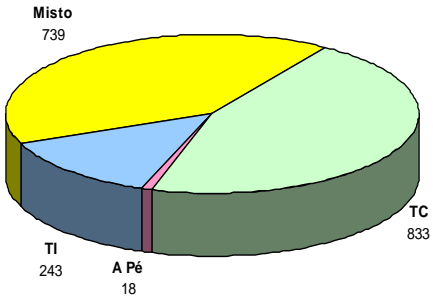
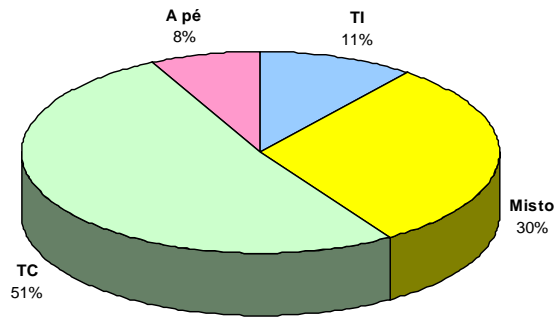
- Especificação de todos os tipos de transporte colectivo utilizado no trajecto
- Nº transbordos necessários ao longo do trajecto
- Medição da distância percorrida e cálculo do tempo dispendido
- Cálculo dos km/dia (ida e volta)
- Cálculo das emissões de CO₂ diárias resultantes da soma das emissões de todos os meios de transporte colectivos usados no percurso
- Gastos mensais (geralmente o passe) e anuais
- Cálculo das emissões de CO₂ anuais considerando 11 meses

5. Resultados

Casos de estudo

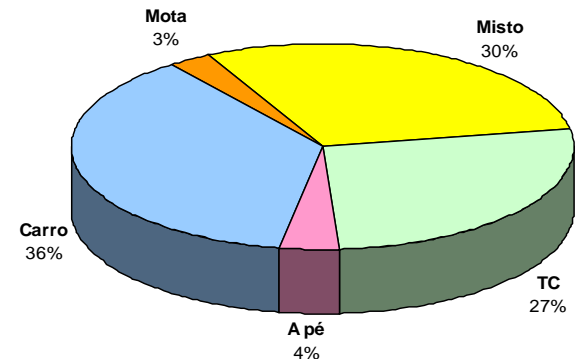


CCDR-LVT (Braamcamp)

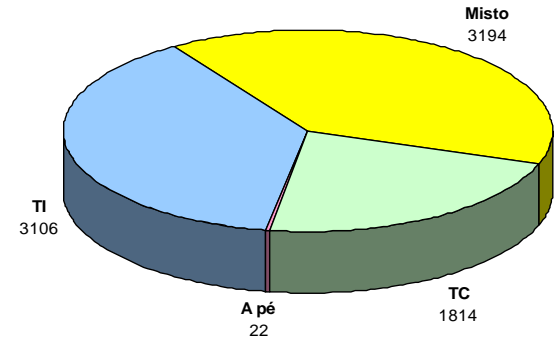


BES

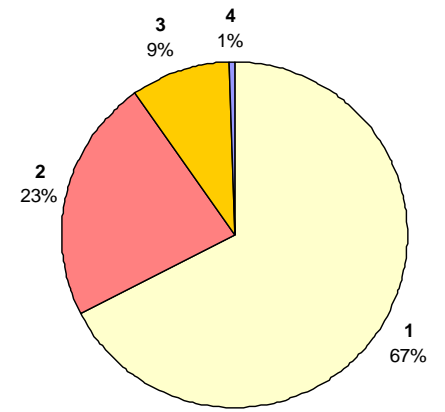
Modo de Transporte



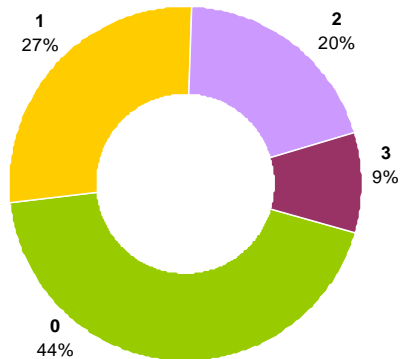
Nº km diários



Nº passageiros por veículo

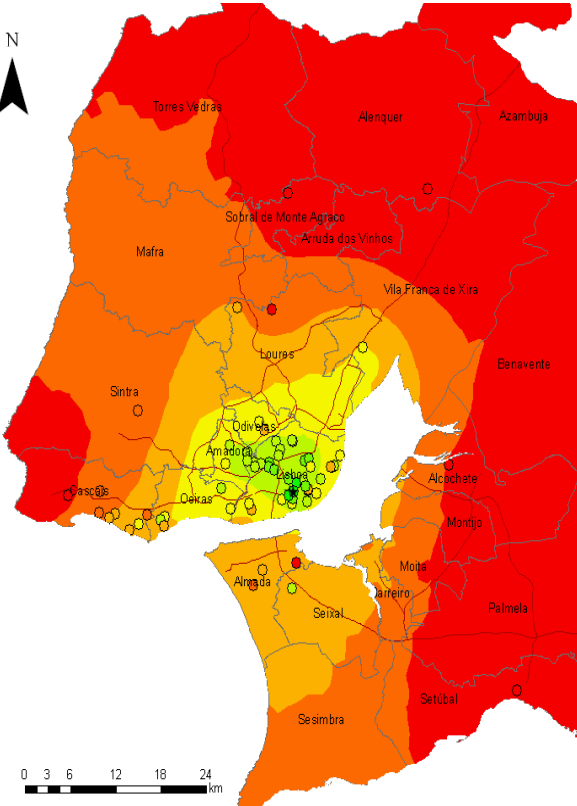
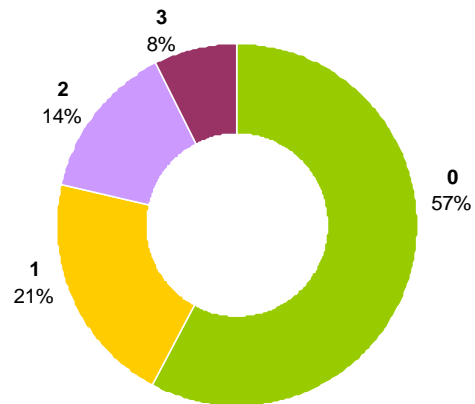


CCDR-LVT (Braamcamp)

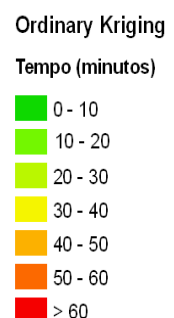


Nº transbordos

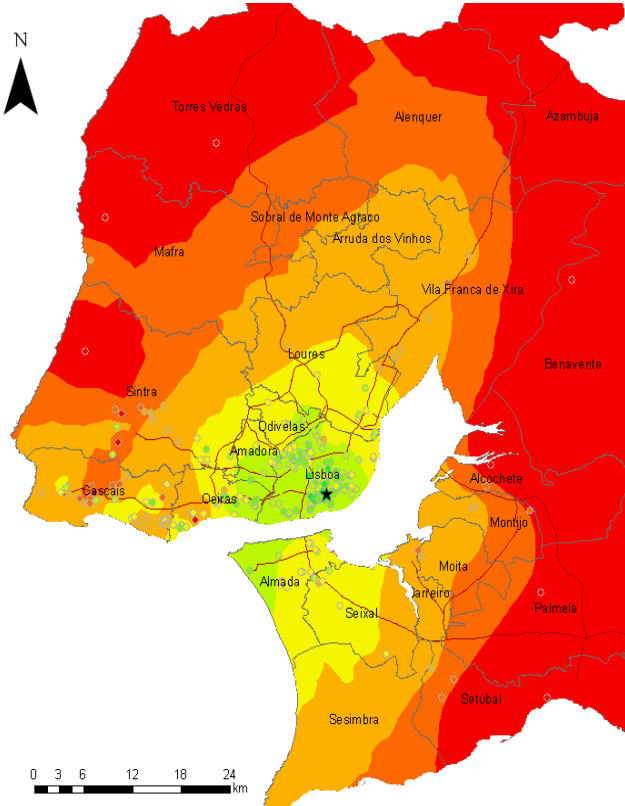
BES



Tempo dispendido para chegar à Braamcamp



- Funcionário
- ★ Braamcamp
- Concelhos
- Estradas principais

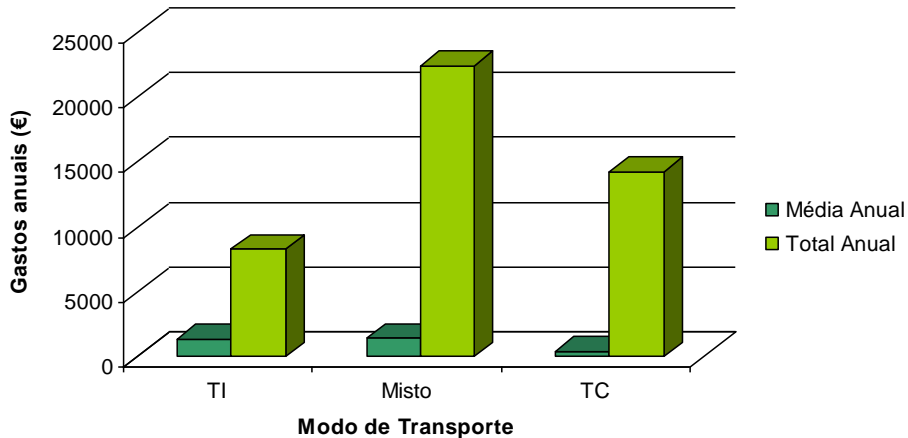
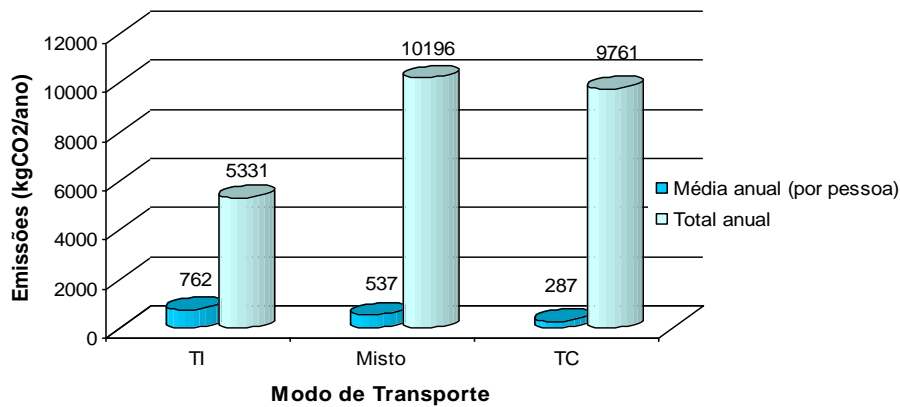
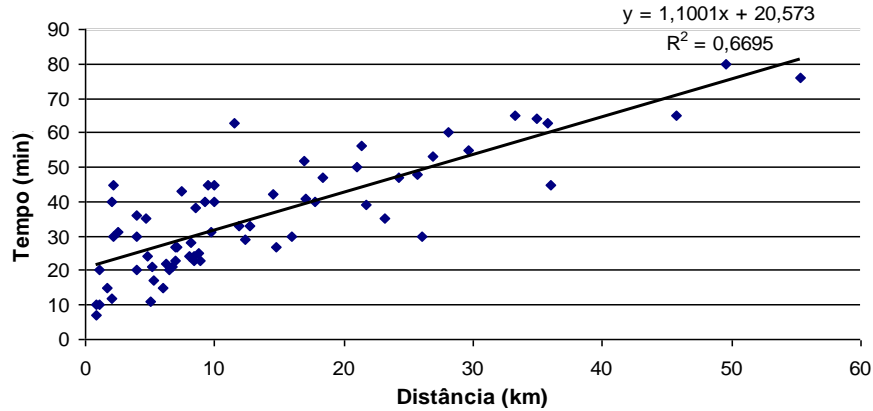


Tempo dispendido para chegar ao BES

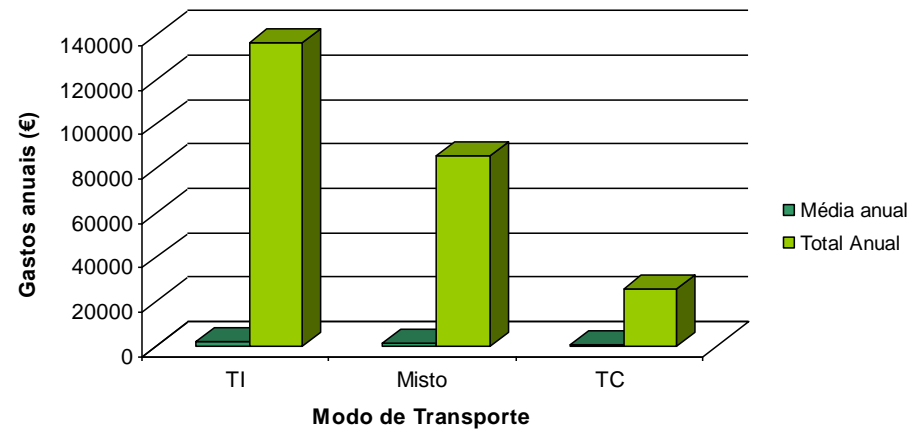
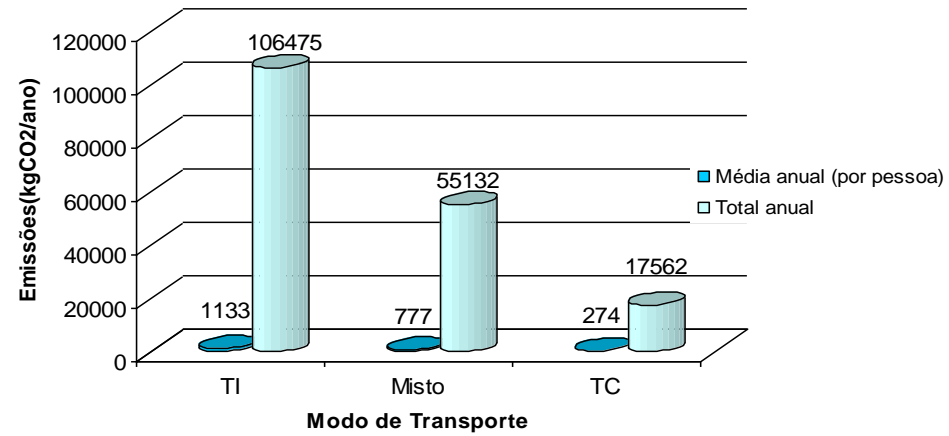
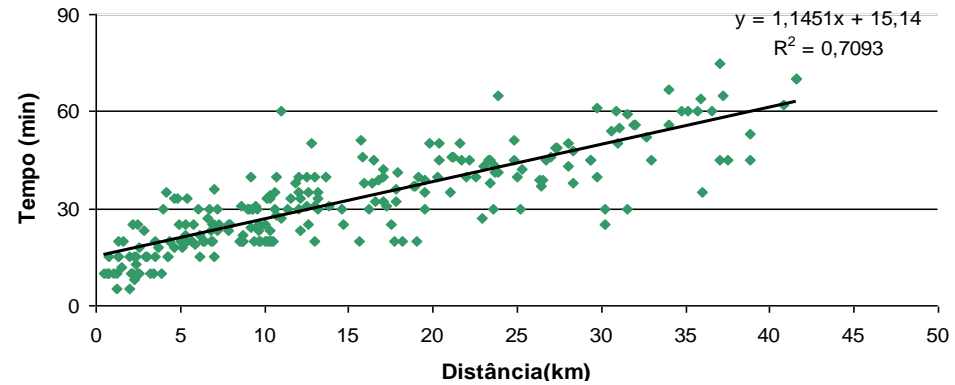


- Funcionário
- ★ BES
- Concelhos
- Estradas principais

CCDR-LVT (Braamcamp)



BES



Políticas locais de transportes

Problemas ou oportunidades?

- Falta de informação disponível ao público sobre os serviços de transporte público
- Lisboa e Porto: TP não são funcionais e eficientes em horários, cobertura de rede e sistemas de bilhética, exagerada ou incompatível em múltiplas combinações entre operadores e modos de transporte

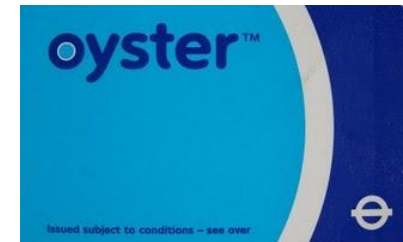


Lisboa

Não serve para todos operadores de TP

Um cartão por percurso

Cada cartão só pode conter um título de viagem e uma zona



Londres

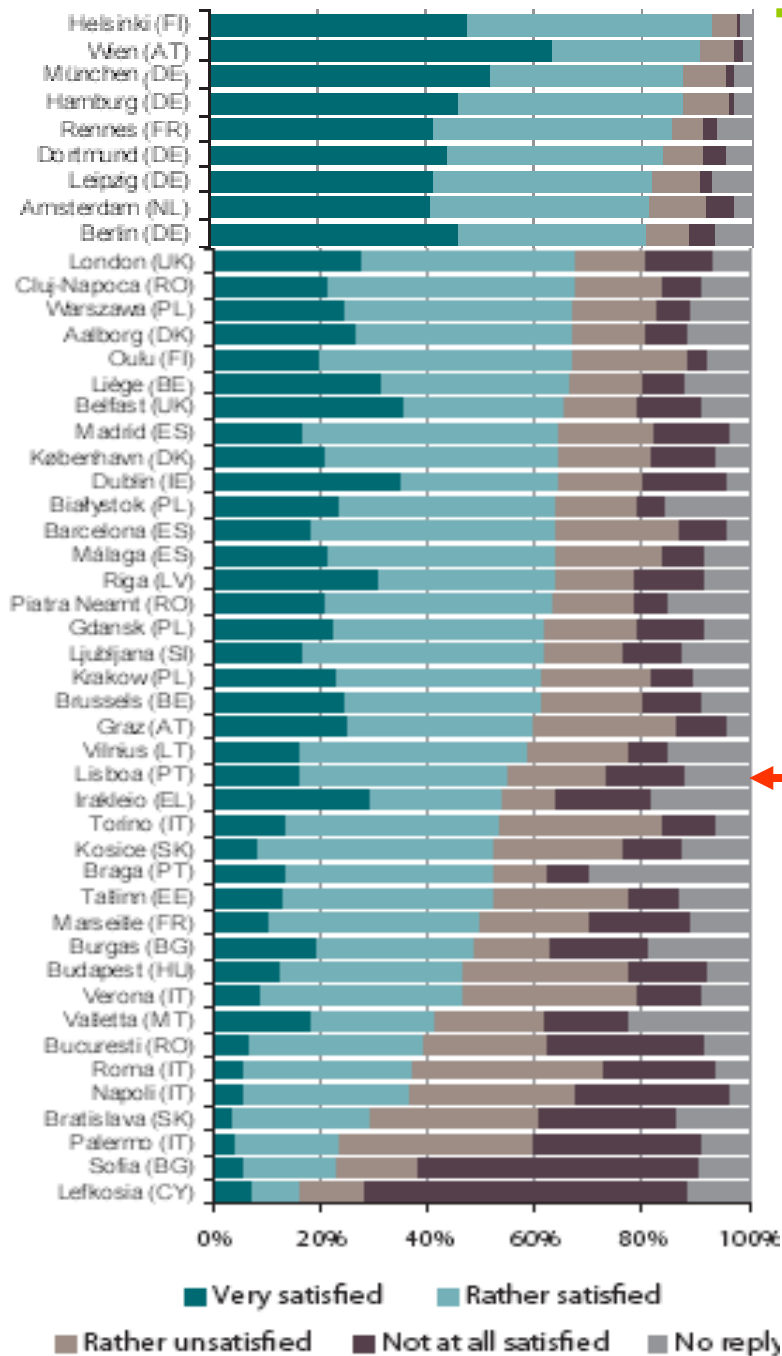
Todos TP da cidade e em simultâneo

Passe semanal/mensal/fim de semana/10 viagens/15 dias

Várias zonas sem novo passe/cartão

Transportes Públicos

Grau de satisfação sobre transportes públicos (2006)



Lisboa



Fonte: Eurostat, Urban Audits

Políticas locais de transportes

Problemas ou oportunidades?

- Subida dos preços dos TP, em resposta à actual crise económica e aos mais elevados custos de exploração desmotiva utilizadores



- Municípios e empresas de TP são obstáculos: oferta de transporte desajustada às necessidades de mobilidade
- Autoridades Metropolitanas de Transportes inexistentes ou ineficazes (Porto? Lisboa?)

Políticas locais de transportes

Conclusões

- A Quercus defende que as políticas de transportes devem estar articuladas e integradas com outras políticas ambientais (solos, energia, clima, urbanismo, ordenamento do território)
- Hábitos de mobilidade devem ser avaliados e alterados para uma sociedade mais intermodal, conjugada com soluções de transporte mais sustentáveis



Políticas locais de transportes

Conclusões

- Oferta de serviços de transporte público deve corresponder às reais necessidades de mobilidade e concentração de pessoas
- Aposta nos veículos eléctricos deve ser cuidada
- Revitalização das redes de autocarros e caminhos-de-ferro é urgente e necessária para incentivar a sua maior utilização em detrimento do automóvel

Políticas locais de transportes

Conclusões

- Redes, horários e bilhéticas melhor articulados entre os diferentes serviços de transporte e disponíveis para todos os cidadãos
- Mais informação sobre custos (próprios e externos) dos transportes disponível para os utentes
- Melhores decisões políticas sobre a evolução das redes de transporte

