

Caro Leitor,

À medida que as férias de Verão se aproximam e o Mundial da FIFA está em pleno andamento, esta actualização centra-se no tema de eventos e lazer. Organizar um evento levanta muitos desafios. Não só a prevenção de resíduos e o ruído são questões importantes a considerar previamente, também a gestão da mobilidade merece uma atenção cuidada. Um evento de sucesso atrai muitos visitantes durante um curto período de tempo. Uma acessibilidade sem barreiras minimiza os transtornos para os habitantes locais, torna o evento mais atraente para os visitantes, e diminui, ao mesmo tempo, o seu impacto ecológico.

Em cooperação com o projecto DELTA, a EPOMM organiza uma conferência sobre este tema:



Organizar um evento



As medidas de Gestão da Mobilidade (GM) têm de ser considerados desde o início da preparação de um evento. A cooperação com o organizador do evento é crucial. Tanto o organizador do evento como a área de tráfego têm como interesse comum prevenir o caos no tráfego. A questão chave está em oferecer várias possibilidades de acesso ao evento e em promover modos de transporte mais sustentáveis. Posteriormente, a comunicação é de máxima importância. Antes da campanha de marketing do evento começar, deve estar disponível informação detalhada sobre todos os modos de transporte. Em diversas cidades da Europa, os organizadores de eventos são obrigados ou estimulados a produzir planos de mobilidade. Por exemplo, a cidade belga de Antuérpia está a trabalhar numa política de mobilidade para eventos. Veja a [apresentação](#) do workshop "Gestão da Mobilidade para Eventos" na ECOMM 2010.



O projecto da UE [SMASH EVENTS](#) (concluído em 2004) produziu um conjunto de orientações que ajudam os organizadores de eventos a planear as suas medidas de GM. Foi preparada uma listagem adaptada do tipo "check-list" (verificação), listando todas as medidas relevantes a serem consideradas na fase de planeamento, na fase de implementação e no final do evento. Essas medidas variam desde a oferta de bilhetes combinados, a melhoria dos transportes públicos, iniciar o evento no autocarro, até à organização de um sistema de partilha de viagens (carpool), sinalização de modos de transporte sustentáveis e utilização de meios de comunicação. Para cada uma destas medidas, uma ficha técnica detalhada fornece informações sobre acções possíveis, porquê implementá-las, como fazer e os custos e benefícios associados à implementação. SMASH EVENTS testou as medidas de GM em quatro tipos diferentes de eventos: de desportos e concertos de música de curta duração, a eventos de longa duração ou sazonais. Pode ler mais sobre estas medidas e a sua implementação no site do [SMASH EVENTS](#).

Exemplo: carpooling na Eslovénia



Um bom exemplo de como a GM evita o congestionamento de tráfego em eventos, são as plataformas online para a organização de partilha de viagens (carpool) entre os visitantes de eventos. Na Eslovénia, por exemplo, as associações de estudantes implementaram uma [comunidade online](#) onde os estudantes oferecem lugares vazios nos seus automóveis para aqueles que não têm meios de transporte para um concerto, uma festa ou qualquer outro evento. Para o público em geral da Eslovénia, foi desenvolvido um [website](#) da internet que promove opções de transporte sustentáveis, incluindo a partilha de transporte para eventos, no âmbito do projecto da UE [PRO.MOTION](#).

Exemplo: organização de eventos alternativos na Holanda



Outra medida para prevenir os congestionamentos de tráfego, é a organização de eventos alternativos antes ou depois do programa principal começar. Muitas vezes todos os visitantes e espectadores esperam até que a última actuação acabe e depois viajam para casa. Todos querem apanhar o mesmo comboio, o mesmo metro ou querem sair do parque de estacionamento ao mesmo tempo. Em Amesterdão, por exemplo, o tradicional evento anual SAIL encerra todas as noites com fogo-de-artifício. No entanto, os organizadores preparam concertos de música depois do fogo-de-artifício, de forma a atenuar o fluxo de pessoas e para evitar caos no trânsito. Dispersar o fluxo de pessoas também é interessante no início de um evento. A capacidade dos comboios, autocarros... é limitada, assim como as bilheteiras na entrada do evento.

Exemplo: Planeadores de viagens integrados nos sites dos organizadores de eventos na Bélgica



Soluções à medida e informação clara são cruciais para a promoção da utilização de Transportes Públicos (TP). A companhia flamenga de transporte público De Lijn está a desenvolver uma aplicação para internet que faz com que o seu planeador de viagens on-line esteja disponível nos sites da internet de destinos populares, como salas de concerto. Para conselhos personalizados de viagens, o utilizador não terá que deixar o site do seu destino e ir para o site do planeador de viagens. Além disso, a aplicação inclui a indicação da quantidade de CO2 poupada relativamente a uma viagem de carro. Esta aplicação está agora na sua fase de testes (confirme [aqui](#) – apenas em holandês) e será distribuída a todos os organizadores de eventos interessados a partir de Setembro.

Grandes eventos



Em grandes eventos, que atraem não só os visitantes locais, mas apontando para uma audiência mundial, os gestores de mobilidade têm que considerar as viagens dos visitantes, mas também a mobilidade dos trabalhadores, VIPs, jogadores ou actores e da logística em geral do evento (catering, entregas...). O Projecto actual da UE [STADIUM](#) pretende fornecer às autoridades locais um conjunto de orientações e ferramentas para a implementação de um sistema de gestão de tráfego neste tipo de eventos, com especial atenção para as ferramentas ITS (Sistemas Inteligentes de Transporte). Incluirá medidas como a integração bilhética e de informação ao nível dos TP, prioridade de autocarros e informação de viagem baseada em comunicações móveis.

Os grandes eventos são catalisadores para a melhoria das cidades e dos sistemas de transportes públicos. Os transportes públicos podem beneficiar do desenvolvimento da rede e da melhoria da imagem implementada durante um evento em larga escala. A consultoria prévia e a cooperação contínua entre prestadores de TP, donos de eventos e autoridades locais são vitais. Leia mais sobre eventos e TP, neste [documento da UITP \(FR, DE, ES.\)](#)

Exemplo: Jogos Olímpicos de Atenas, Grécia



Os Jogos Olímpicos de Atenas (Agosto de 2004) produziram um elevado número de movimentos de atletas e visitantes, para além dos movimentos locais normais. Uma vez que poucas mudanças ao nível das infra-estruturas puderam ser feitas para facilitar as viagens durante os Jogos, a Gestão da Mobilidade foi um instrumento crucial para gerir o congestionamento de tráfego. Foi previsto que todas as viagens dos espectadores seriam servidas por transporte público, que foi ampliado e melhorado, tendo o tráfego normal da cidade sido incitado a minimizar a utilização do carro. Foram estabelecidas zonas de parques de estacionamento controlados, onde o estacionamento era permitido apenas para os residentes e funcionários com uma autorização especial. Foi dada especial atenção em informar atletas, técnicos oficiais, voluntários, imprensa, espectadores locais e internacionais sobre o Sistema de Transporte Olímpico. Para conseguir isso, foi utilizada uma vasta gama de meios de comunicação: um guia detalhado para o espectador com mapas, brochuras, newsletters, caixa postal, (variável) sinalização exterior, call center, televisão e radiodifusão, internet,... Através da utilização de medidas GM, os organizadores conseguiram controlar adequadamente a circulação do tráfego durante todos os Jogos Olímpicos. Leia mais sobre a complexa tarefa de planeamento e gestão de transportes para os Jogos Olímpicos de Atenas [neste artigo ITE](#).

Exemplo: A proposta FIFA Holanda – Bélgica



© Robert Stussi

A Holanda e a Bélgica apresentaram a bicicleta como o símbolo de um campeonato mundial da FIFA verde em 2018. Bicycletas para alugar e auto-estradas para bicicletas são a espinha dorsal do conceito.

A proposta apresentada à FIFA incluía um conceito de mobilidade que permite aos adeptos viajar até aos estádios de uma forma amiga do ambiente. A principal acção do programa é a disponibilização de 2 milhões de bicicletas para os fãs de futebol. Zonas livres de carros serão instaladas nos centros das cidades e nas áreas próximas dos estádios durante o Campeonato do Mundo. Facilidades de Park and Ride e Park and Bike serão colocadas nos limites destas áreas livres de carros. Serão construídos novos percursos para bicicletas quando necessário, com especial atenção para as cidades onde os jogos do Campeonato do Mundo irão decorrer. O actual programa de auto-estradas de bicicletas será, por isso, intensificado. Leia mais sobre este assunto [aqui](#).

Lazer e turismo



Durante a época turística, algumas regiões são afectadas por forte tráfego sazonal. Gerir este enorme fluxo de tráfego é um importante desafio para os governos locais e para todos os organizadores envolvidos. No entanto, à semelhança de eventos únicos, o tráfego de lazer e turismo pode também ser encarado como uma oportunidade para os transportes públicos. Leia mais sobre os benefícios do turismo para o TP [aqui](#) ([FR](#), [DE](#)).

/> Através de projectos-piloto em sete países, o projecto da UE [STREAM](#) (2006-2009), apresentou destinos turísticos com soluções sustentáveis, diminuindo a utilização do automóvel em ambientes como regiões montanhosas, áreas de lazer e recreio, regiões costeiras,... O [relatório final](#) oferece uma visão geral das medidas aplicadas.

DELTA: Regiões afectadas fortes picos de tráfego sazonal



O actual [projecto DELTA](#) centra-se sobre os problemas e necessidades associadas à gestão de picos de tráfego sazonais. O DELTA lançou uma plataforma em rede que permite a troca de conhecimentos entre regiões e especialistas de mobilidade, sobre como lidar com picos de tráfego sazonal de uma forma sustentável. Ser um membro desta plataforma permitirá a utilização dos resultados finais do projecto (um Instrumento de Apoio à Decisão com esquemas dedicados de mobilidade para a sua região), e ajudará na criação de contactos com outras regiões afectadas, assim como na troca de experiências de gestão da mobilidade. Para mais informações sobre a rede, ou para se tornar membro, visite o site www.delta-network.eu.

O Instrumento de Apoio à Decisão (DSI) que o projecto DELTA está a desenvolver, pretende ajudar os transportes locais e outras organizações de regiões com experiência de fortes variações sazonais da procura de transporte, na escolha dos sistemas de mobilidade mais adequados para a sua situação. Uma primeira sessão de avaliação externa da DSI teve lugar no dia 5 de Maio em Graz (Áustria), durante a qual 17 especialistas providenciaram um feedback importante e participaram em discussões temáticas. A versão beta da DSI pode ser encontrada em www.deltadsi.imet.gr, enquanto a sua versão final será apresentada na conferência conjunta DELTA e EPOMM "Mobility management and Seasonal Traffic Flows" (Gestão da Mobilidade e Fluxos de Tráfego Sazonais) a 4 e 5 de Outubro em Atenas, Grécia.

Exemplo: ponto de transferência para a paisagem natural, nos Países Baixos



O Veluwe é uma grande área natural, situada em Gelderland (Holanda), que atrai muitos turistas. Em dias de Sol existe muito tráfego, perturbando o ambiente natural. A área não é facilmente acessível por transportes públicos, não deixando aos visitantes outra alternativa que não a utilização de carro. Para reduzir o fluxo de tráfego, foram tomadas medidas para orientar o tráfego automóvel. Esta opção envolve medidas simples, como colocar sinais de trânsito que mantêm os carros longe da entrada da área e medidas mais elaboradas como desenhar instalações ou serviços em conjunto (cluster) que levem os visitantes para uma certa parte da área. O ponto de transferência de Veluwe Nunspeet é um exemplo de uma instalação ou serviços em cluster. Está situada no limite da área, perto de uma estação de comboio e de uma estrada. O ponto de transferência possui um amplo espaço para estacionamento e oferece muitas actividades atractivas para pais com crianças (parque infantil, centro de actividades, ponto de partida das rotas das caminhadas, ...). Ao oferecer todas estas facilidades, o tráfego é mantido afastado da parte central da área natural. Mais estudos do caso da Holanda podem ser encontrados na [brochura "Um dia fora. Exemplos de tráfego de recreio"](#).

 SWEPOMM

 Certu

 Kennisplatform
Verkeer en Vervoer

 LEPT
LONDON EUROPEAN
PARTNERSHIP FOR TRANSPORT

 CEDEX
CENTRO DE ESTUDIOS
Y EXPERIMENTACIÓN
DE OBRAS PÚBLICAS

 lebensministerium.at

 INTT
Instituto da Mobilidade
e dos Transportes Terrestres, L.P.

[DELTA website](#)

[feedback](#)

[subscribe](#)

[unsubscribe](#)

[full screen version](#)

[epomm website](#)

[news archive](#)