



1ª Reunião do Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte

Mesa 1: Acessibilidade e qualidade do transporte coletivo e das calçadas de Belo Horizonte

Em que medida o PlanMob-BH considerou e avançou em relação ao tema?

29 de julho de 2014

plan
mobBH

OBSERVATÓRIO



PREFEITURA
BELO HORIZONTE

Roteiro

1) Avaliação da acessibilidade e qualidade do transporte coletivo:

- Indicadores do ObsMob
- Ações realizadas

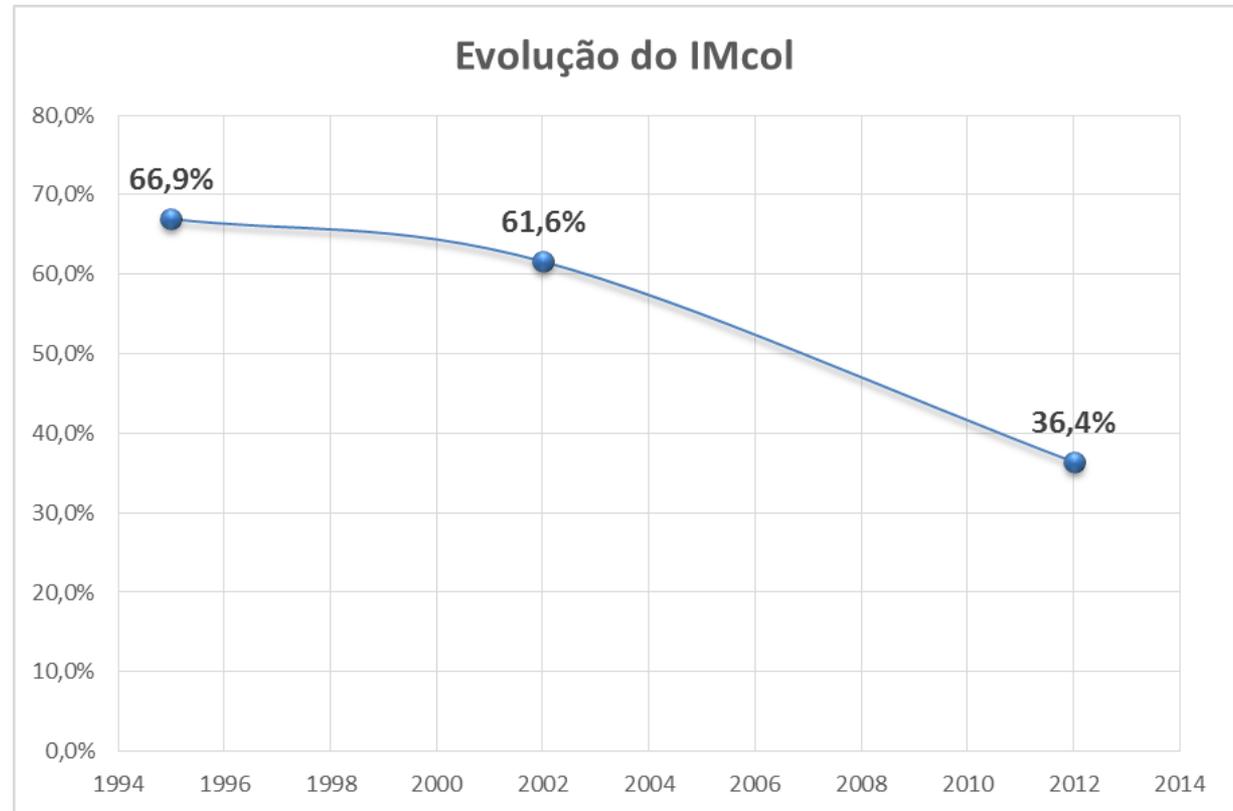
2) Avaliação da acessibilidade em calçadas:

- Indicadores do ObsMob
- Ações realizadas

3) Avanços do PlanMob-BH

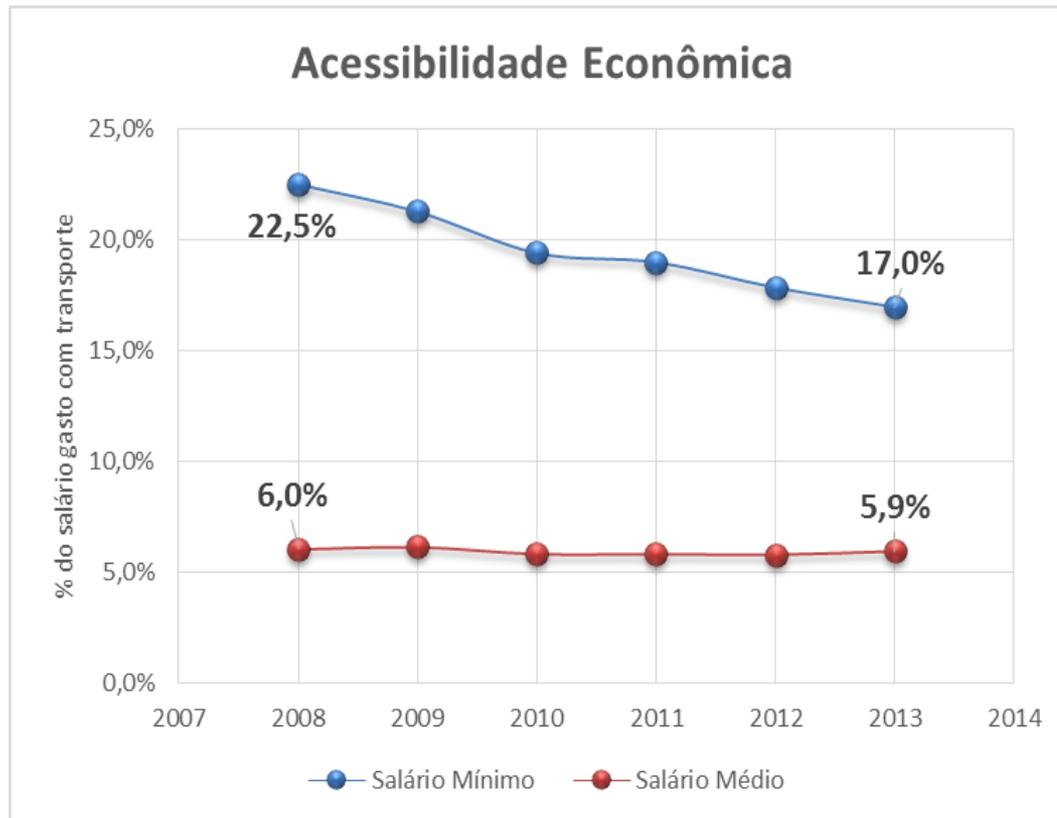
1) Avaliação da acessibilidade e qualidade do transporte coletivo

- **Indicadores do ObsMob**



O Indicador IMcol, **Índice de participação dos modos coletivos em relação ao total de viagens motorizadas**, está associado ao Objetivo estratégico “1. Tornar o transporte coletivo mais atrativo frente ao transporte individual”.

Quanto **MAIOR**, MELHOR. É apurado a cada 10 anos, na Pesquisa de Origem e Destino.



Os **índices de acessibilidade econômica** estão associados ao objetivo estratégico de **“tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão sócia.**

Relação da **tarifa média ponderada** multiplicada por 50 (equivalente a 25 dias de ida e volta) e valores de **salário mínimo** e **salário médio** (na Região Metropolitana de Belo horizonte).

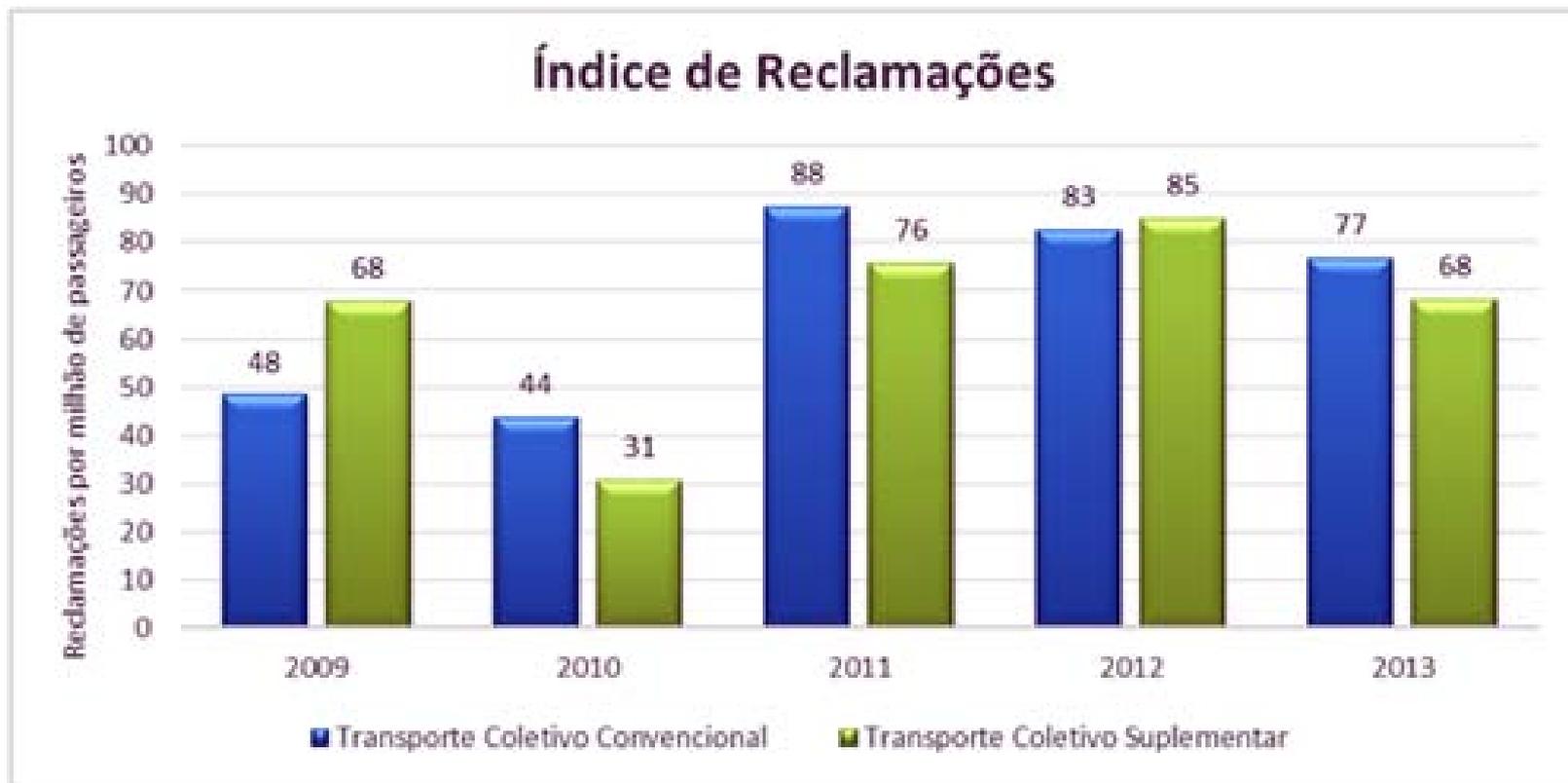
Quanto **MAIOR**, **PIOR**. Fonte: Dados da bilhetagem eletrônica (BHTRANS) e Pesquisa mensal de emprego (IBGE).



Velocidade Operacional do transporte coletivo

Associado à estratégia de “**ampliar as intervenções de prioridades ao transporte coletivo no sistema viário**”.

Velocidade média, em Km/h, nos horários de pico da tarde, das linhas de transporte coletivo convencional, durante o percurso completo do itinerário. É apurado nos cinco primeiros dias úteis típicos do mês, no horário de pico da tarde, em km/h (Quilômetro por hora) e quanto MAIOR, MELHOR.



Índices de reclamações do transporte coletivo convencional e do transporte coletivo suplementar

Associados à estratégia de “monitorar sistematicamente o grau de satisfação da população em relação aos serviços de transporte e trânsito”.

Quantidade de reclamações sobre o transporte coletivo (convencional e suplementar) em relação ao número total de passageiros transportados, sendo apurados em reclamação por milhão de passageiros transportados e quanto MAIOR, PIOR.

Alguns avanços

Aspecto social

A política de acessibilidade é decorrente dos **avanços da legislação**.

A **situação de exclusão através da mobilidade tem diminuído**, decorrente do aumento da capacidade econômica da população de baixa renda.

Transporte coletivo – Alta e média capacidade

Implantação os projetos de **BRT - MOVE Antônio Carlos e Cristiano Machado**, que estarão em plena operação até maio/14.

Projeto de prioridade de transporte coletivo na **Av. Pedro II**.

Elaboração dos projetos das linhas 2 e 3 do metrô, que serão implantados através de recursos do Tesouro Nacional, financiamento e Parceria Público Privada - PPP.



Acessibilidade

Todas as estações do MOVE contam com **portas e acessos específicos a pessoas com mobilidade reduzida**. As estações de integração possuem também elevadores.



Faixa tátil, operação de embarque/desembarque com nivelamento do piso da plataforma e do veículo.



Os veículos do MOVE oferecem maior acessibilidade às pessoas com deficiência, mobilidade reduzida ou aquelas acompanhadas de cão-guia, com **rampa de acesso veicular** e plataforma elevatória veicular de embarque.





Bilheteria. Pré-pagamento em linha de bloqueio para validação da viagem. Catraca com acesso para cadeirante e pessoa com obesidade.





Identificação da porta da plataforma para acesso do cadeirante, coincidente com a porta do veículo próxima ao box para a fixação da cadeira de rodas.

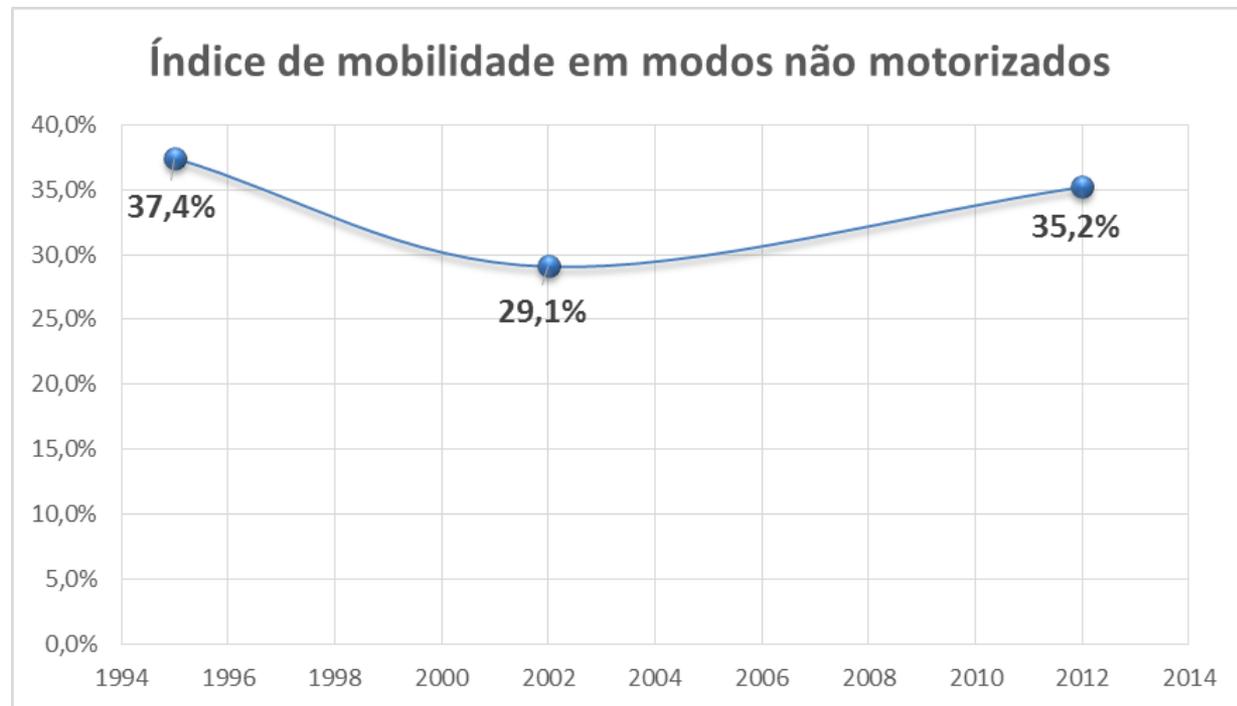
Audio embarcado – informação sobre a próxima Estação de Transferência.



São equipados com **assentos destinados ao uso preferencial das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, idosos e pessoas obesas** e possuem uma área exclusiva para estacionar cadeiras de rodas, com travas e cinto de segurança, posicionada próxima à porta de acesso.

2) Avaliação da acessibilidade em calçadas

- **Indicadores do ObsMob**



Associado ao objetivo estratégico de “assegurar que as intervenções no sistema de mobilidade urbana contribuam para a melhoria da qualidade ambiental e estímulo aos modos não motorizados”.

Proporção de *viagens não motorizadas em modos coletivos em relação ao total de viagens motorizadas, em percentual e quanto MAIOR, MELHOR.

É apurado a cada 10 anos, na Pesquisa de Origem e Destino.

Alguns avanços

Transporte não motorizado - pedestre

Caminho Rua Caetés

Implantação de projetos na Área Central para o pedestre.

Código de Posturas: manutenção nas calçadas um espaço livre e contínuo para o caminhamento.



Intervenção integrada à recuperação de fachadas.

Caminho Rua Carijós



Intervenção integrada à solução de traffic calming.



Caminho Rua Rio de Janeiro



Intervenção integrada a estudo de percepção e legibilidade urbana.

Alargamento de calçadas e novos elementos urbanos.



Praça da Estação e Praça Rui Barbosa



3) Avanços do Planmob-BH

Em termos de acessibilidade universal, o PlanMob-Bh **consolidou os princípios:**

II - universalidade do direito de se deslocar e de usufruir a cidade;

III - acessibilidade ao portador de deficiência física ou de mobilidade reduzida;

Além disso, definiu no **objetivo estratégico** de tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social, a seguinte estratégia:

II - adequação da infraestrutura e da frota de veículos, em conformidade com os requisitos de acessibilidade universal;

Metas

- (1) Garantir a **acessibilidade física** ao sistema de mobilidade nos padrões definidos na legislação;
- (2) ampliar a **mobilidade da população de baixa renda**, especialmente no que se refere aos modos coletivo e não motorizados.

Acessibilidade universal: aplicação dos requisitos legais vigentes.

Acessibilidade econômica:

- implantação da política tarifária do transporte coletivo, com redução da tarifa para a população de baixa renda segundo critérios que possam ser gerenciados pelo poder público;
- ações de redução da tarifa através de estudos de aplicação de subsídios e desonerações tributárias, viáveis e com fontes de custeio.

Acessibilidade geral: garantia de cobertura espacial e temporal pelo transporte público.

Para a **qualidade do transporte coletivo**, são **dois objetivos estratégicos** que se comunicam:

1) Tornar o transporte público mais atrativo frente ao transporte individual, com as seguintes estratégias:

- implantação de rede estruturante do transporte coletivo, com integração dos sistemas de alta e média capacidade;
- ampliação das ações relacionadas ao transporte coletivo no sistema viário;
- modernização dos sistemas de informação do transporte coletivo;
- ampliação da integração física, operacional e tarifária do transporte coletivo em Belo Horizonte e na Região Metropolitana de Belo Horizonte;
- diversificação dos modos de transporte coletivo;
- desestímulo ao uso do transporte individual de modo articulado à melhoria do transporte coletivo;
- promoção de ações educativas centradas no objetivo de mudança da percepção da população quanto aos usos do transporte individual e coletivo;

2) Promover a melhoria contínua dos serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade, com as seguintes estratégias:

- fomento à implantação de sistemas de gestão da qualidade e certificação dos prestadores de serviços de mobilidade;
- modernização dos métodos e processos de fiscalização dos serviços de transporte, tornando-os mais eficazes;
- monitoramento sistemático do grau de satisfação da população em relação aos serviços de transporte e trânsito;
- disseminação de informações sobre o sistema de mobilidade urbana e sua operação, propiciando a escolha otimizada, pela população, dos meios de deslocamento;
- modernização dos equipamentos e instalações relacionados ao transporte coletivo.

Metas

(1) **Ampliar a rede de transporte de alta e média capacidade;**

(2) **Promover o adensamento urbano ao longo da rede estruturante implantada e suas estações.**

Implantar **rede estruturante** do transporte coletivo.

A rede estruturante de transporte coletivo é composta de corredores exclusivos de elevada capacidade – BRT e na expansão do metrô, com a ampliação da Linha 1 e a construção das Linhas 2 e 3, possibilitando a integração física e tarifária.

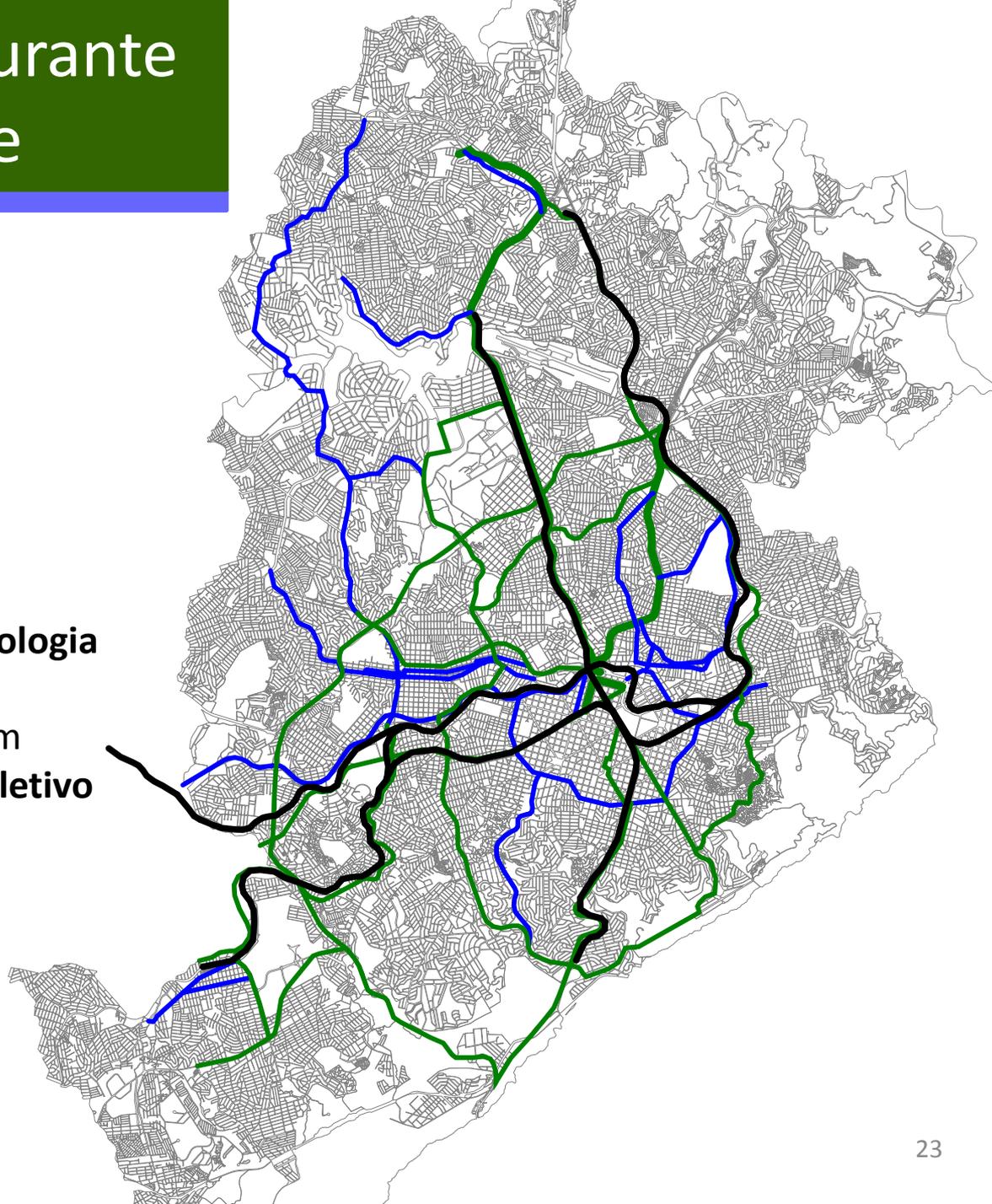
Outras medidas sugeridas são:

- oferta de tarifas especiais;
- implantação de facilidades para estacionamento de automóveis e bicicletas;
- melhorias nos acessos às estações do sistema.

Mapa Rede Estruturante de Transporte

Legenda:

- Linhas **pretas**: metrô
- Linhas **verdes**: BRT (ou tecnologia de média capacidade)
- Linhas **azuis**: tratamento com prioridade ao transporte coletivo



No que se refere ao modo a pé, o PlanMob-BH propôs um conjunto de medidas inclui rede de caminamento necessária para a realização destes deslocamentos e todos os aspectos relativos como sinalização, iluminação, segurança, acessibilidade universal, entre outros aspectos.

A estratégia adotada foi de se tentar assegurar espaços adequados e direitos preferenciais aos pedestres nas intervenções no sistema de mobilidade, com objetivo de considerar o modo a pé como prioritário nas políticas públicas e reverter a tendência de queda de sua participação, aumentando o percentual de pessoas que adotam ou mantém esse modo como opção e não por falta de capacidade de pagamento de outros modos.

É importante ampliar as ações a outros locais da cidade, especialmente às centralidades existentes e que se pretende estimular, proposta levada à Iv Conferência de Política Urbana.

Transporte não motorizado - pedestre

Metas

- (1) Considerar o **modo a pé como prioritário nas políticas públicas;**
- (2) Considerar o **tratamento para pedestres** e seus custos como parte **integrante dos projetos de transporte coletivo.**

Propostas

Rede de caminamento a pé: composto de calçadas e travessias de forma hierarquizadas, associadas ao uso do solo.

Definição de Zonas 30: identificação de vias que para receber medidas de moderação do tráfego com limitação de velocidade para 30 km/h.

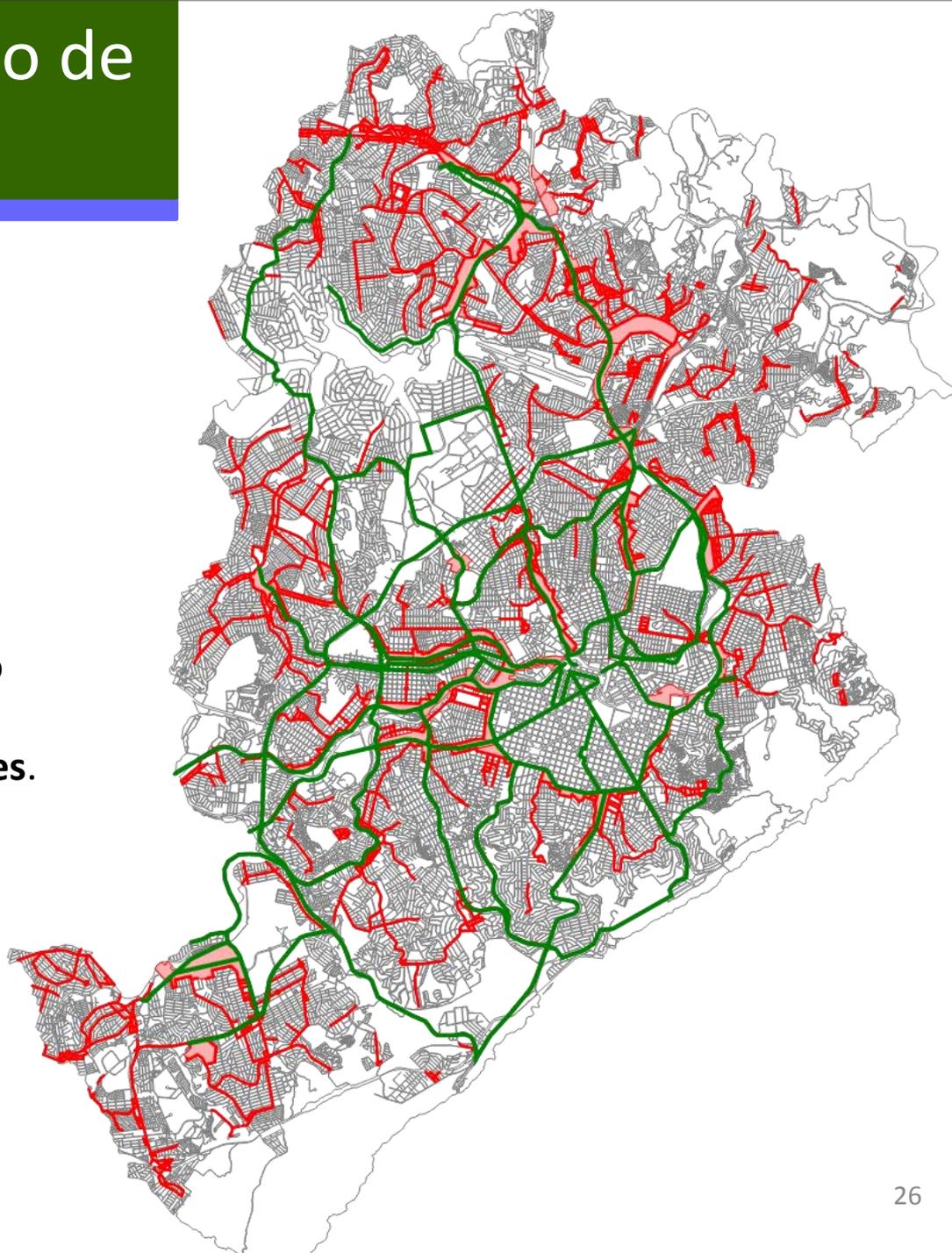
Ampliação da fiscalização de trânsito e de posturas.

Educação, informação e promoção: ampliação dos projetos de desenho urbano, considerando aspectos como sinalização indicativa para pedestres, iluminação dos passeios e travessias, e ações de promoção do modo a pé, como passeios turísticos.

Mapa de Classificação de Calçadas

Legenda:

- Linhas **verdes**: tratamento para pedestres e transporte coletivo
- Linhas **vermelhas**: tratamento para pedestres em centralidades.





Obrigado pela atenção!

Páginas do Observatório:

www.bhtrans.pbh.gov.br/observatorio

E-mail de contato:

observatoriodamobilidade@pbh.gov.br