

Junho, 2016
Belo Horizonte

Estratégia de Gestão da Demanda de Viagens no Município de Belo Horizonte

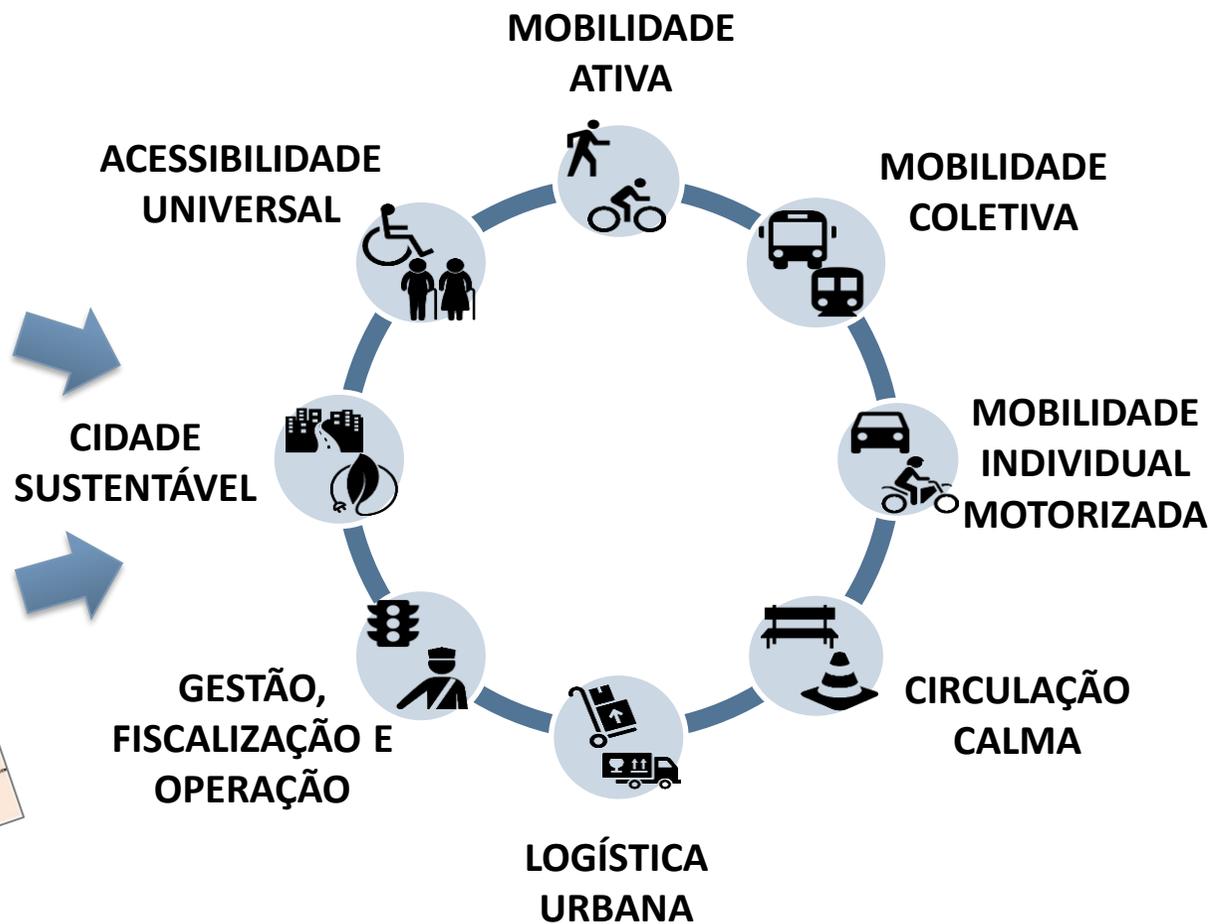
Oficina de Avaliação da Aceitabilidade das Medidas



■ Contextualização

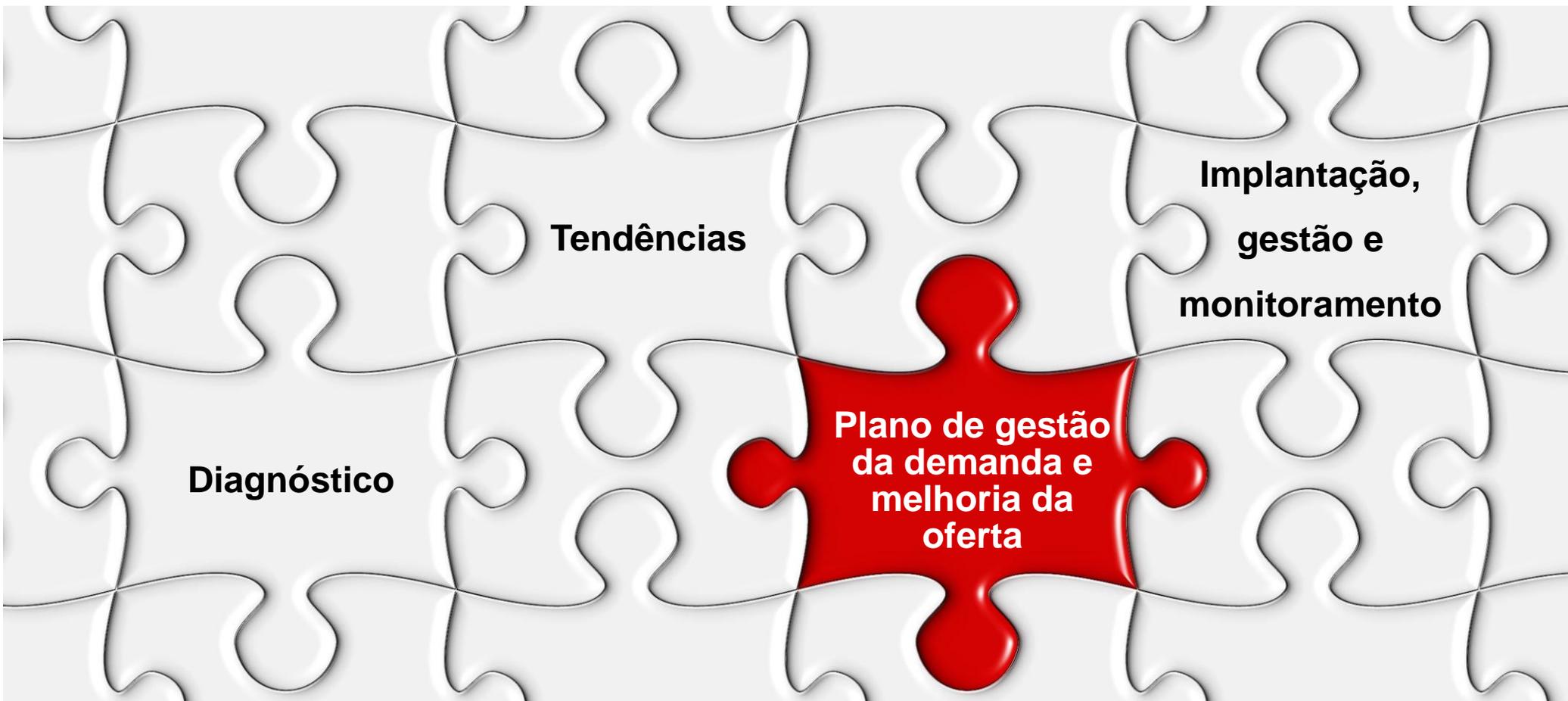
- Processo de Construção da Estratégia
- Grau de Aceitabilidade das Medidas
- Avaliação Participativa
- Discussão dos Resultados
- Próximos Passos

Como parte do processo de revisão do PlanMob-BH, foram realizadas uma série de atividades e discussões entre a BHTRANS e o ObsMob-BH para construção e validação de Eixos, Metas, Indicadores, Programas e Medidas



Um dos componentes do Plano de Mobilidade de Belo Horizonte é o Plano de Gestão da Demanda e Melhoria da Oferta

Componentes do PlanMobBH



Como componente do Plano de Gestão da Demanda e Melhoria da Oferta, a Estratégia de Gestão da Demanda organiza instrumentos e medidas que promoverão mudanças no comportamento dos usuários do sistema



Plano de gestão da
demanda e
melhoria da oferta



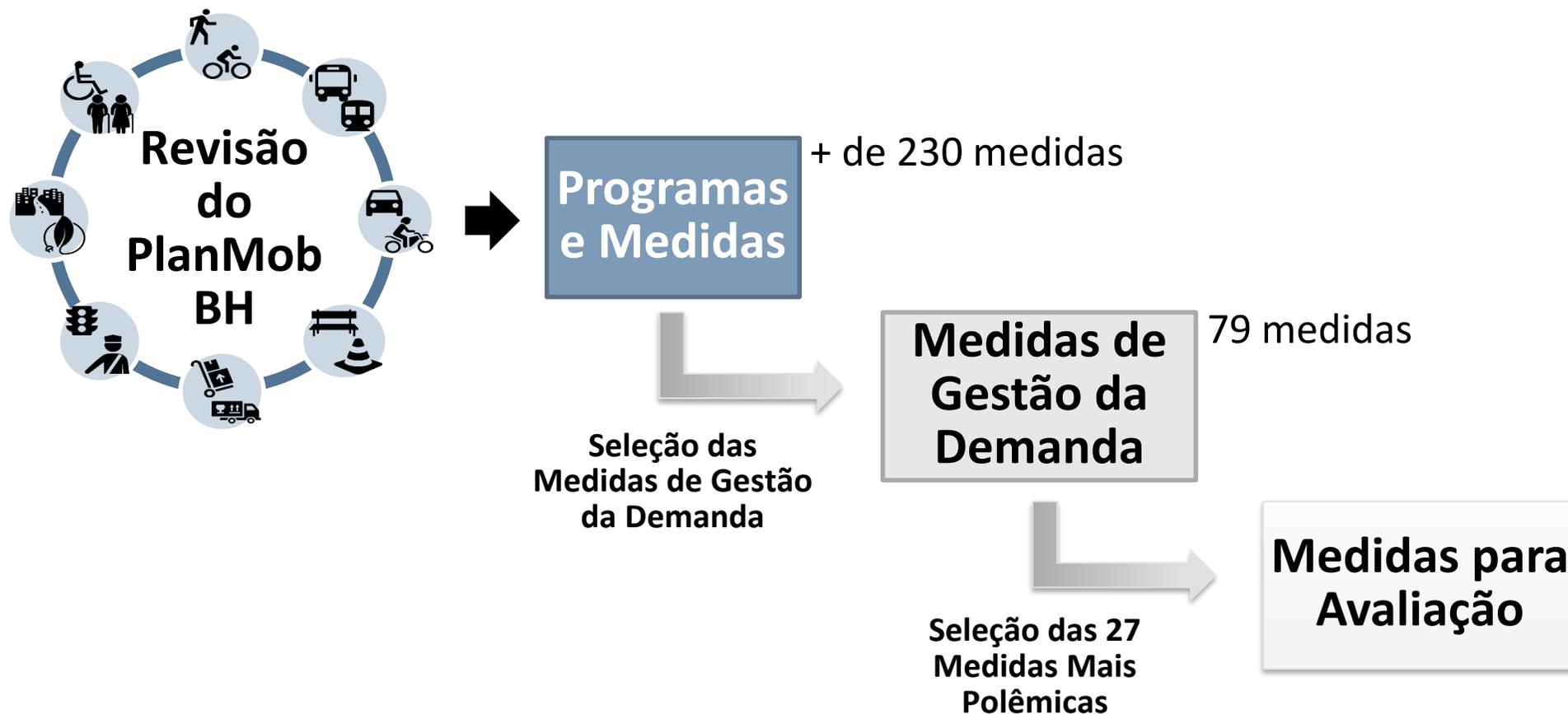
**Estratégia de
Gestão da
Demanda**

O que é uma Estratégia de Gestão da Demanda?

- Organização dos instrumentos e medidas (já definidas pelos processos de deliberação do PlanMob) que promovem mudanças no comportamento dos usuários em relação aos seus deslocamentos e escolhas de viagem.
- Previsão acerca das dificuldades que a administração municipal enfrentará para implantar essas medidas, tendo em vista os conflitos de interesse e de visões que existem na sociedade, preparando-se para sua execução.

Dentre os programas estruturados durante a revisão do PlanMobBH somente algumas das medidas propostas se aplicam à Gestão da Demanda, e algumas delas se mostraram mais polêmicas

Identificação e Seleção das Medidas



Cada função chave deve ter medidas estruturantes para o funcionamento da estratégia de indução de mudança de comportamento

Desestímulo ao Transporte Individual Motorizado



Incentivo ao Transporte Ativo - Pedestres

Incentivo ao Transporte Ativo - Bicicletas

Incentivo ao Uso do Transporte Coletivo

Multimodalidade

Mudanças dos modais (mesmas viagens)

Alterações das Decisões de Viagens e das Atividades

Mudanças nas Atividades

Estrutura e Organização do Território

Mudanças no Território

**Fiscalização / Gestão / Normatividade / Logística Urbana
Segurança / Acessibilidade Universal / Educação / Comunicação**

Agenda

- Contextualização

- **Processo de Construção da Estratégia**

- Grau de Aceitabilidade das Medidas

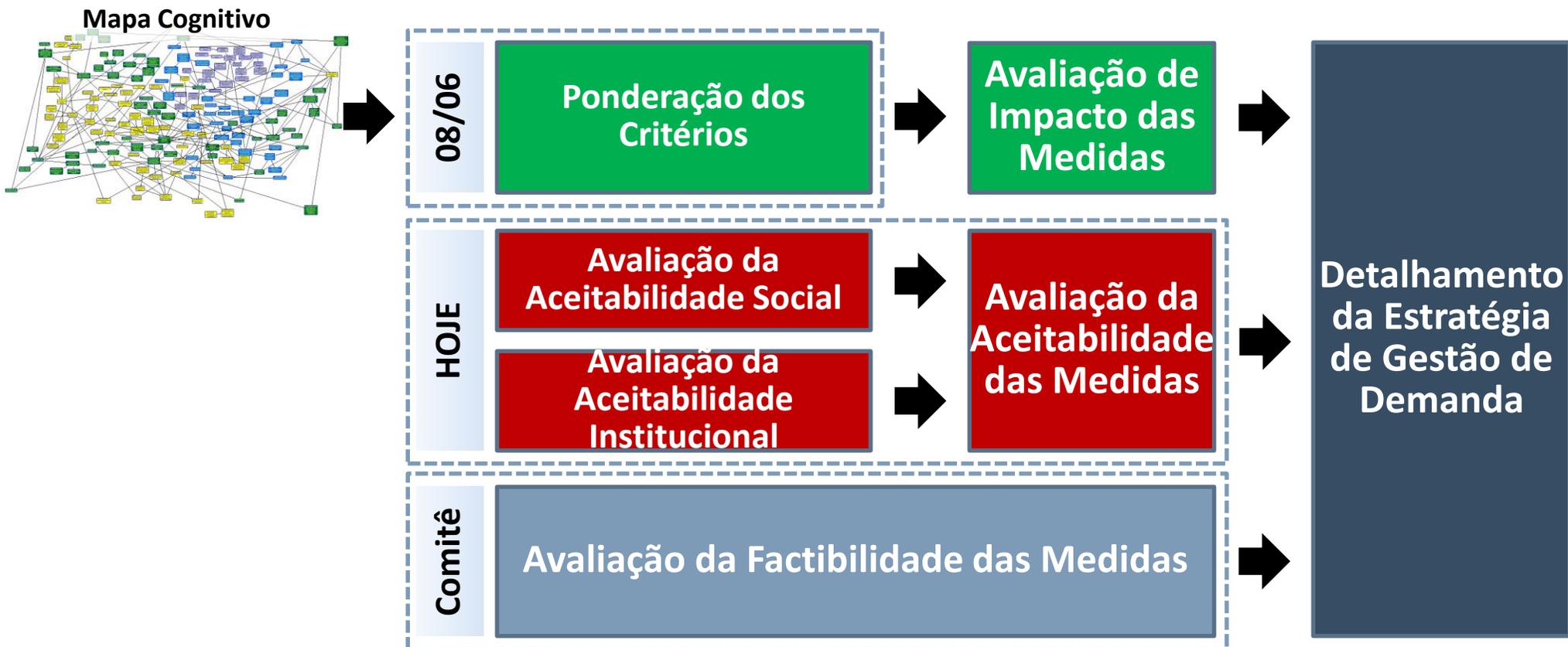
- Avaliação Participativa

- Discussão dos Resultados

- Próximos Passos

A elaboração da Estratégia de Gestão da Demanda avalia as medidas selecionadas a partir de seus impactos, sua aceitabilidade e factibilidade

Processo de Construção da Estratégia de Gestão da Demanda para Belo Horizonte



Agenda

- Contextualização
- Processo de Construção da Estratégia
- **Grau de Aceitabilidade das Medidas**
- Avaliação Participativa
- Discussão dos Resultados
- Próximos Passos

A avaliação da aceitabilidade das medidas de Gestão da Demanda será realizada sob dois pontos de vista: a Aceitabilidade Social e a Aceitabilidade Institucional

Social e Institucional

Aceitabilidade Social

- O quanto as Medidas serão compreendidas, aceitas e acolhidas pelos cidadãos, gerando movimentos de apoio ou oposição à sua implantação.
- Pergunta a ser respondida:
 - Para VOCÊ, como será a aceitabilidade dos cidadãos (da sociedade) a essa medida?

Aceitabilidade Institucional

- O quanto as Medidas serão compreendidas, aceitas e acolhidas pelas instituições e organizações, gerando movimentos de apoio ou oposição à sua implantação.
- Pergunta a ser respondida:
 - Para VOCÊ, como será a aceitabilidade dos representantes de instituições e organizações a essa medida?

Agenda

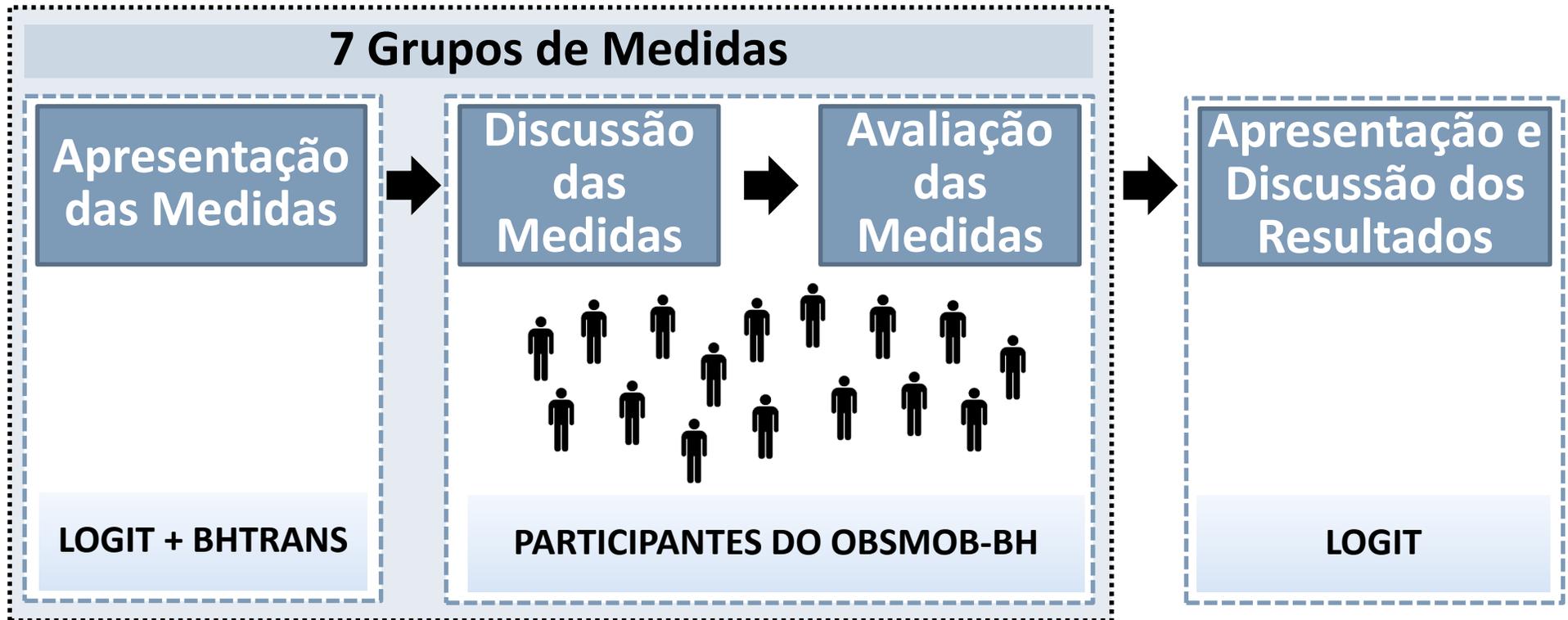
- Contextualização
- Processo de Construção da Estratégia
- Grau de Aceitabilidade das Medidas

■ Avaliação Participativa

- Discussão dos Resultados
- Próximos Passos

O processo de avaliação será feito em sete etapas de consulta de opinião, em que grupos de medidas serão discutidas e avaliadas pelos participantes

Processo de Avaliação



Para a avaliação de cada medida será utilizada uma escala verbal com cinco níveis possíveis: Péssimo, Ruim, Regular, Bom e Excelente

Como avaliar?

Qual é a aceitabilidade social dessa medida?



Qual é a aceitabilidade institucional dessa medida?



Avaliação da Aceitabilidade das Medidas - 14/06/2016							
2a. Etapa: Bicicletas							
Participante / Instituição / E-mail:		Avaliação de Aceitabilidade					
			Péssimo	Ruim	Regular	Bom	Excelente
Medidas							
5	Incluir ciclovias em todas as novas obras viárias, incluindo obras de arte especiais.	Aceitabilidade Social	1	2	3	4	5
		Aceitabilidade Institucional	1	2	3	4	5
6	Ampliar gradativamente a permissão de uso de bicicletas no metrô e nos ônibus e sua integração com táxi, através da implantação de suportes para bicicletas nos taxis.	Aceitabilidade Social	1	2	3	4	5
		Aceitabilidade Institucional	1	2	3	4	5
7	Garantir recursos municipais para investimento em transportes ativos (operação urbana consorciada e política de gestão da demanda).	Aceitabilidade Social	1	2	3	4	5
		Aceitabilidade Institucional	1	2	3	4	5

Em cada etapa, após a discussão das medidas, os participantes receberão um questionário que deve ser preenchido e devolvido para a LOGIT antes do início da próxima etapa

A avaliação será feita em etapas para possibilitar uma rápida consolidação dos resultados, por isso é de extrema importância que o questionário seja preenchido e devolvido com agilidade

O primeiro grupo a ser avaliado será sobre o tema Calçadas e compreende cinco medidas do Programa BH a Pé

Calçadas

1

Fazer gestão junto à PBH/ SMSU e Secretarias Regionais para exigir a recomposição integral dos passeios por concessionárias e empresas públicas e privadas e proprietários de imóveis que não mantêm adequadamente os passeios;

Permanente

2

Considerar o tratamento das calçadas como parte integrante dos projetos de transporte coletivo;

Permanente

3

Promover ações de fiscalização das calçadas e travessias quanto ao cumprimento das normas de acessibilidade (ABNT), Código de Posturas incluindo-se as travessias não semaforizadas (Código de Trânsito);

Permanente

IV CMPU

4

Viabilizar manutenção das calçadas pelo setor público.

Médio Prazo

IV CMPU

O segundo grupo a ser avaliado será sobre o tema **Bicicletas e compreende três medidas do Programa Pedala BH**

Bicicletas

5

Incluir ciclovias em todas as novas obras viárias, incluindo obras de artes especiais;

Curto Prazo**6**

Ampliar gradativamente a permissão de uso de bicicletas no metrô e nos ônibus e sua integração com táxi, através da implantação de suportes para bicicletas nos taxis;

Permanente**7**

Garantir recursos municipais para investimento em transportes ativos (operação urbana consorciada e política de gestão da demanda).

Médio Prazo

O terceiro grupo a ser avaliado será sobre o tema Estacionamentos e compreende quatro medidas do Programa de Estacionamentos

Estacionamentos

- | | | | |
|-----------|---|-------------|---------|
| 8 | Restringir o número de vagas de estacionamento nas vias da Área Central, sobretaxar e regular os estacionamentos privados, que deverão ser objeto de estudo de impacto de vizinhança; | Curto Prazo | IV CMPU |
| 9 | Dar coerência entre os preços cobrados pelos serviços de mobilidade, estacionamentos em vias públicas de veículos de passageiros e de carga e eventuais cobranças por circulação, estimulando modos não motorizados, coletivos e menos poluentes; | Curto Prazo | IV CMPU |
| 10 | Implantar estacionamentos rotativos de motocicletas; | Curto Prazo | IV CMPU |
| 11 | Condicionar a criação de estacionamentos (subterrâneos/edifícios garagem) em áreas congestionadas à diminuição de vagas na rua. | Médio Prazo | |

O quarto grupo a ser avaliado será sobre o tema Tarifa do Transporte Coletivo e compreende cinco medidas do Programa Tarifário

Tarifa do Transporte Coletivo

- | | | |
|-----------|--|-------------|
| 12 | Implantar tarifa diferenciada para os horários de fora pico dos dias úteis, sábados, domingos e feriados; | Curto Prazo |
| 13 | Implantar integração física e tarifária entre os sistemas de transporte por ônibus municipal: Convencional / Suplementar, Suplementar / Suplementar, Metrô / Suplementar e MOVE / Suplementar; | Curto Prazo |
| 14 | Implantar integração tarifária entre os sistemas municipal, metropolitano e dos municípios conurbados, com tarifação por zonas ou por trechos; | Médio Prazo |
| 15 | Implantar linhas locais com tarifa regional interligando as centralidades com os bairros do entorno, com foco nos mais vulneráveis; | Médio Prazo |
| 16 | Implantar opção de compra diária, semanal e mensal, com desconto. | Médio Prazo |

O quinto grupo a ser avaliado será sobre o tema **Transporte Coletivo** e compreende três medidas do Programa Rede Convencional e do Programa Tarifário

Transporte Coletivo

17 Melhorar a especificação dos veículos em relação ao conforto e à acessibilidade, em consonância com as tecnologias disponíveis;

Curto Prazo

18 Implantar o Fundo Municipal de Melhoria da Qualidade e Subsídio ao Transporte Coletivo - FSTC, cujos recursos serão destinados a subsidiar o serviço de transporte coletivo no Município, com vistas à manutenção da infraestrutura operacional e redução das tarifas cobradas pelo mesmo, conforme proposto no Projeto de Lei do novo Plano Diretor em discussão na Câmara Municipal;

Curto Prazo

IV CMPU

19 Implantar faixas exclusivas/preferenciais em vias onde o volume de ônibus em circulação necessita de tratamento para promover melhorias no desempenho operacional.

Médio Prazo

O sexto grupo a ser avaliado será sobre o tema **Circulação do Transporte Individual** e compreende quatro medidas do Programa Racionalização do Uso do Transporte Individual Privado

Circulação do Transporte Individual

- | | | |
|-----------|--|--------------------|
| 20 | Criar taxas sobre modos e serviços de transporte individual privado pela utilização da infraestrutura urbana, vinculando a receita à aplicação exclusiva no transporte coletivo e não motorizado, inclusive para subsidiar a tarifa do transporte público; | Médio Prazo |
| 21 | Restringir e controlar o acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos individuais privados em locais e horários determinados; | Médio Prazo |
| 22 | Desestimular o uso de motocicletas, especialmente nas áreas e horários mais congestionados, aumentando a segurança; | Médio Prazo |
| 23 | Estipular padrões de emissões de poluentes para acessar e circular em locais e horários determinados. | Longo Prazo |

IV CMPU

O sétimo grupo a ser avaliado será sobre os temas Velocidade e Transporte Público Individual quatro medidas de dois programas diferentes

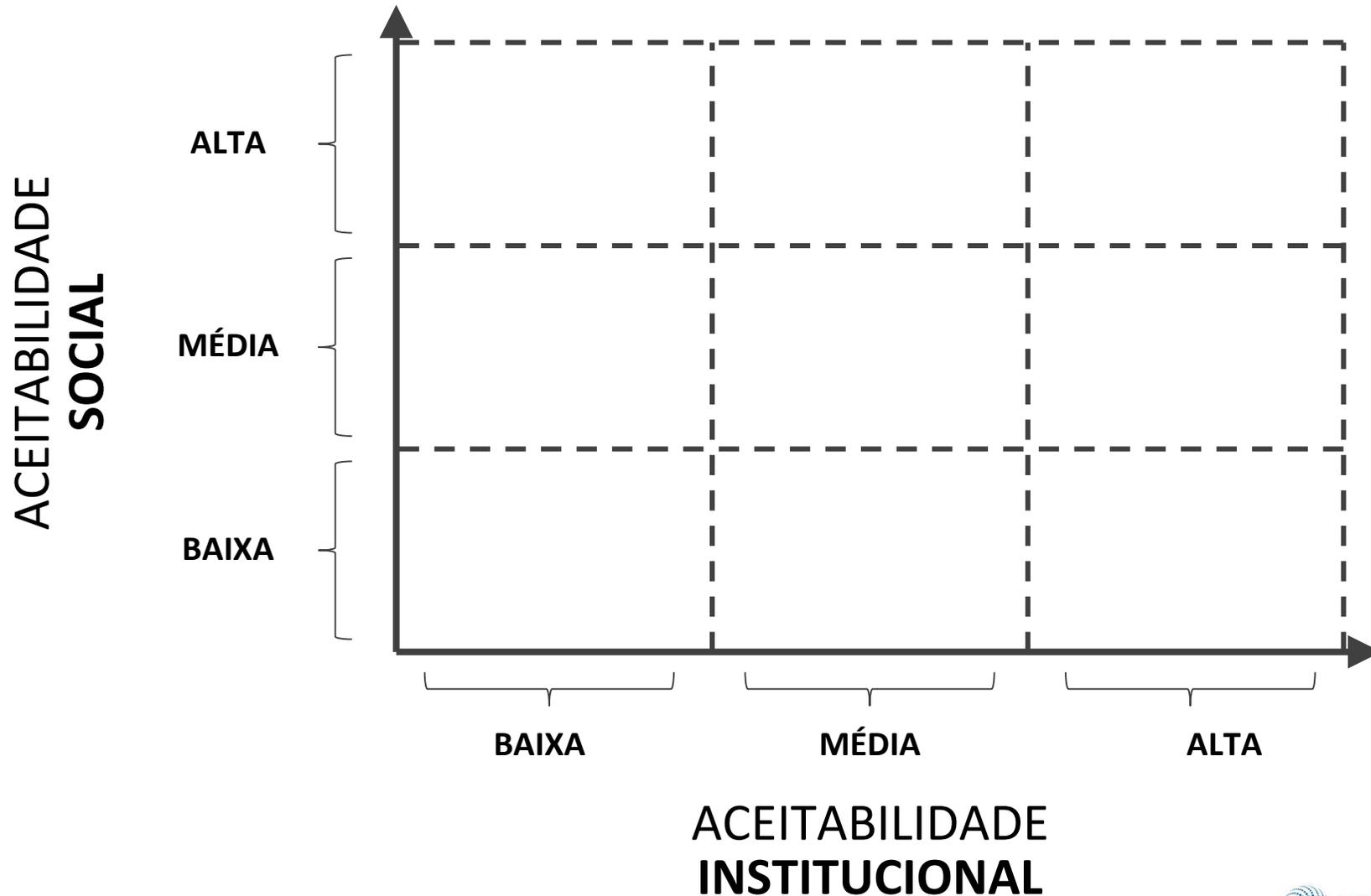
Velocidade e Transporte Público Individual

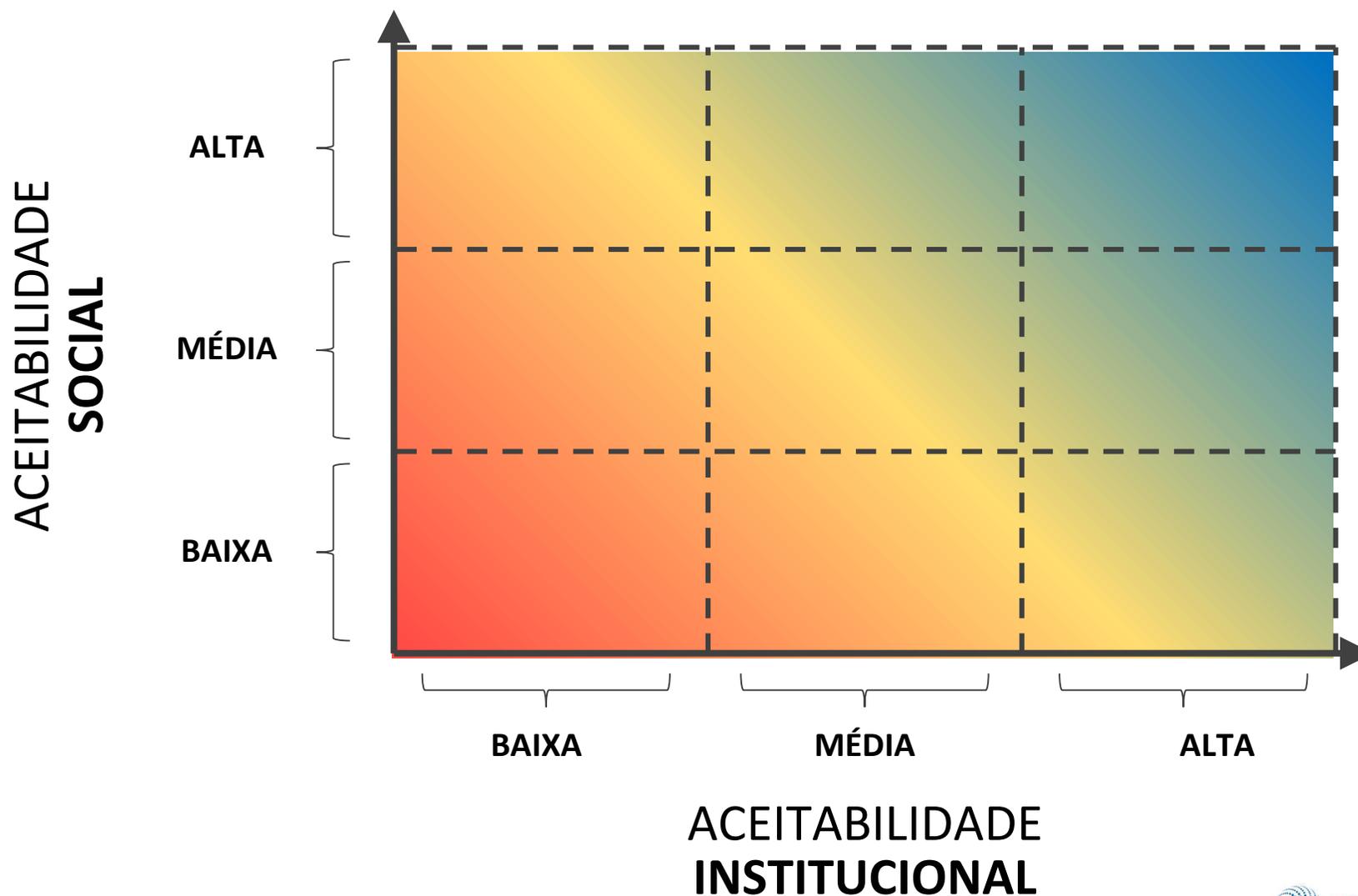
- | | | | |
|-----------|---|---------|-------------|
| 24 | Implantar Zonas 30 em bolsões ambientais, especialmente no hipercentro e centralidades regionais, onde há concentração de atropelamentos; | IV CMPU | Permanente |
| 25 | Implantar o Projeto Velocidade Segura, reduzindo a velocidade nas vias arteriais e aproximações das estações do BRT/MOVE; | | Curto Prazo |
| 26 | Celebrar e manter convênios para a integração das praças de táxis dos municípios da RMBH; | | Curto Prazo |
| 27 | Acompanhar a oferta de taxi em função da demanda e de benchmark com cidades semelhantes. | | Curto Prazo |

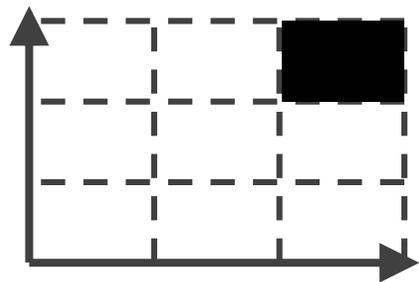
Agenda

- Contextualização
- Processo de Construção da Estratégia
- Grau de Aceitabilidade das Medidas
- Avaliação Participativa
- **Discussão dos Resultados**
- Próximos Passos

Análise de Resultados

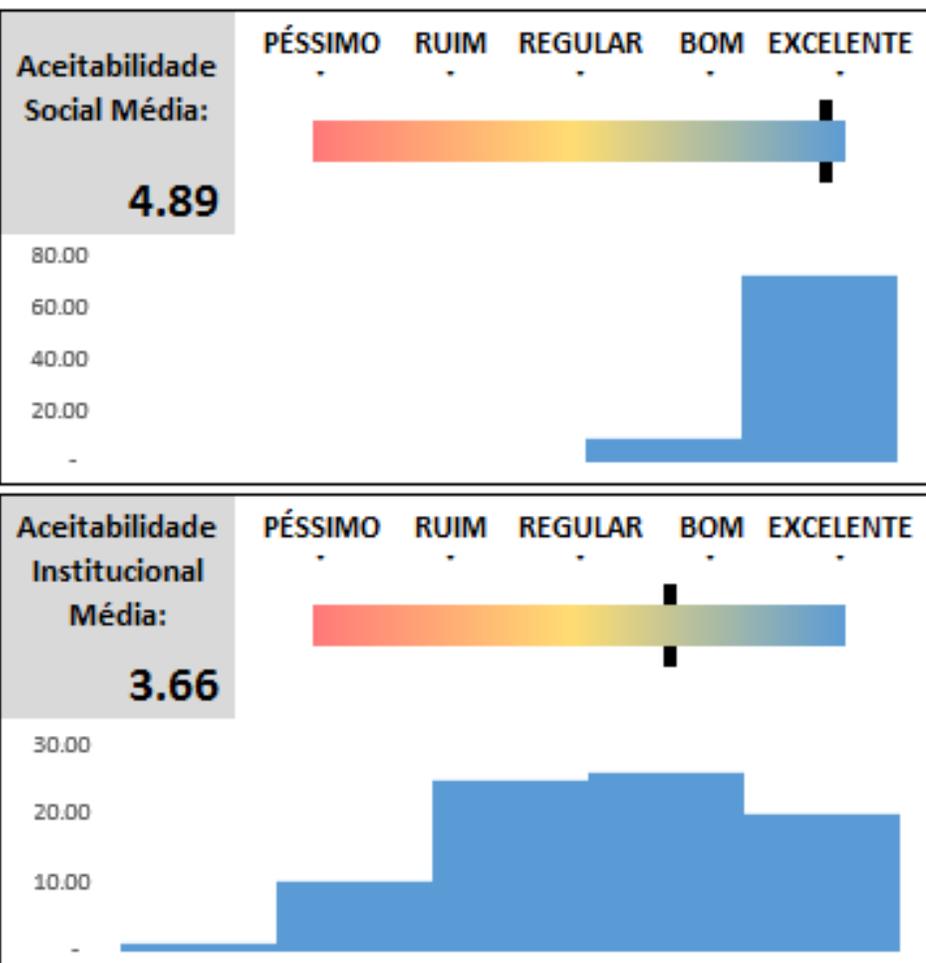


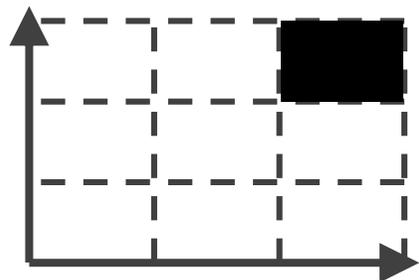




Medida 16

Implantar opção de compra diária, semanal e mensal, com desconto.





Medida 24

Implantar Zonas 30 em bolsões ambientais, especialmente no hipercentro e centralidades regionais, onde há concentração de atropelamentos.

Aceitabilidade Social Média:

3.54

60.00

40.00

20.00

-

PÉSSIMO RUIM REGULAR BOM EXCELENTE



Aceitabilidade Institucional Média:

3.62

60.00

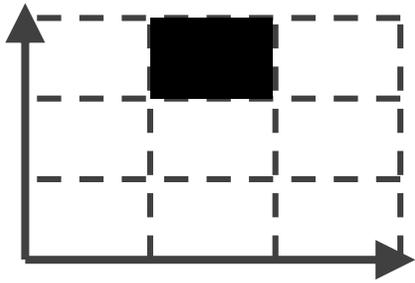
40.00

20.00

-

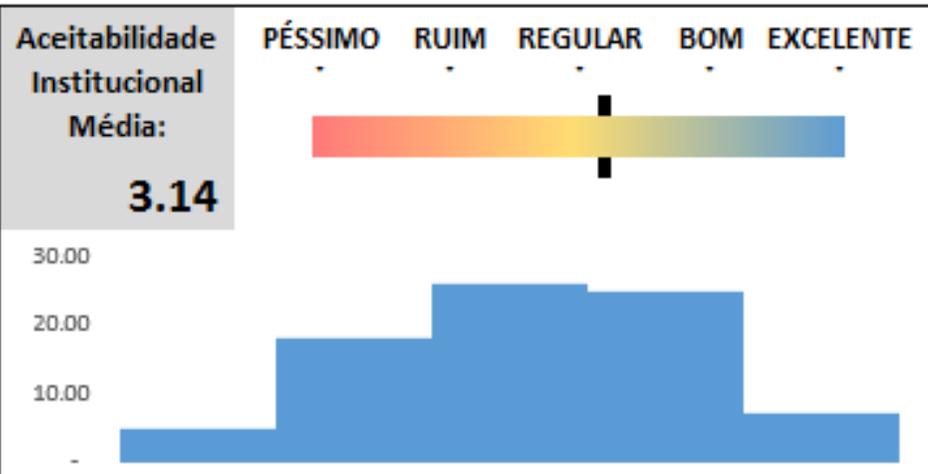
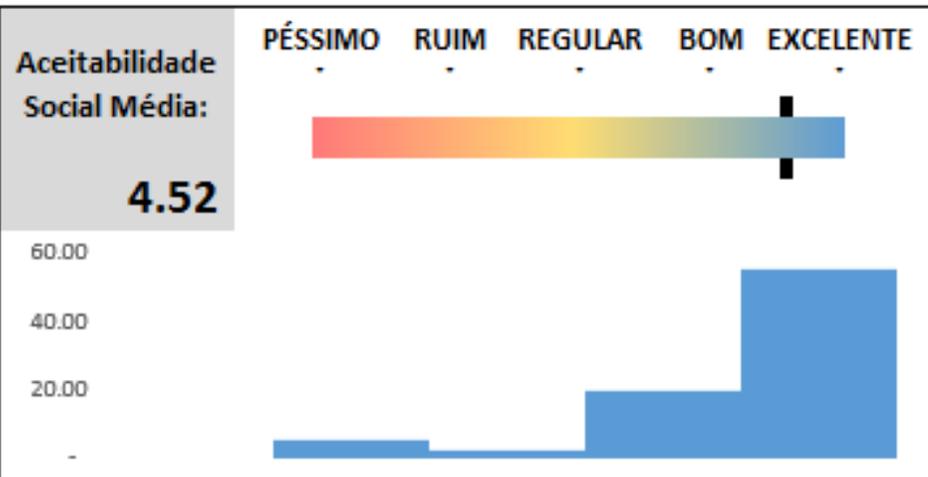
PÉSSIMO RUIM REGULAR BOM EXCELENTE

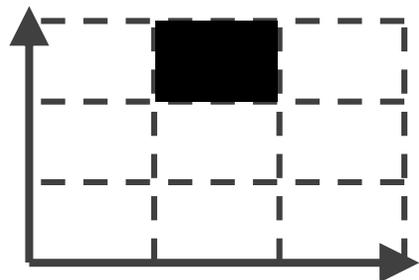




Medida 12

Implantar tarifa diferenciada para os horários de fora pico dos dias úteis, sábados, domingos e feriados.





Medida 13

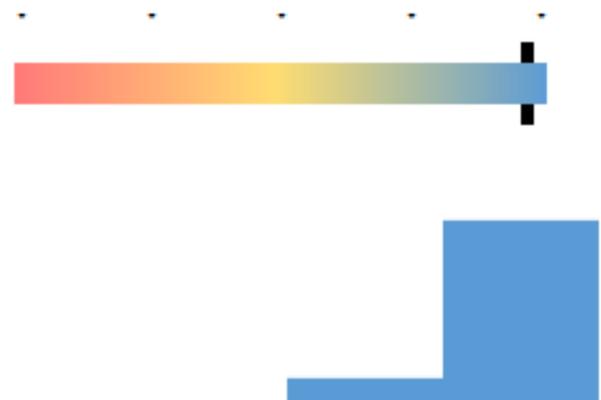
Implantar integração física e tarifária entre os sistemas de transporte por ônibus municipal: Convencional/Suplementar, Suplementar/Suplementar, Metrô/ Suplementar e MOVE/Suplementar.

Aceitabilidade Social Média:

4.88

80.00
60.00
40.00
20.00
-

PÉSSIMO RUIM REGULAR BOM EXCELENTE

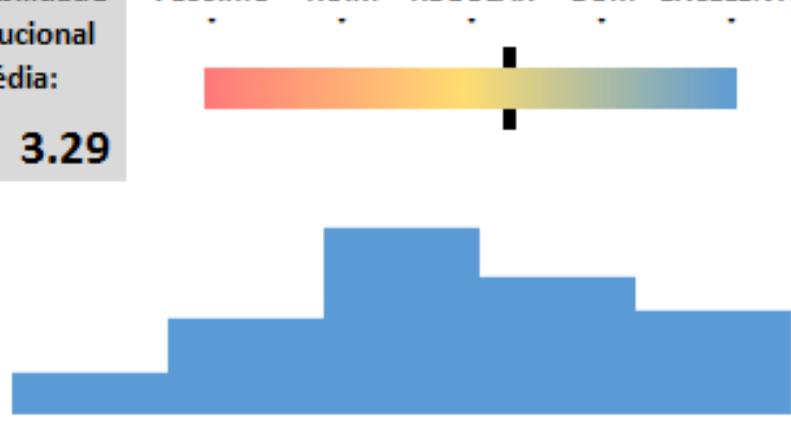


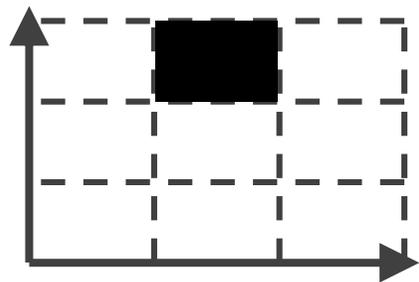
Aceitabilidade Institucional Média:

3.29

30.00
20.00
10.00
-

PÉSSIMO RUIM REGULAR BOM EXCELENTE





Medida 17

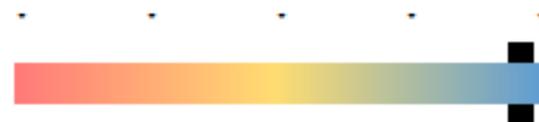
Melhorar a especificação dos veículos em relação ao conforto e à acessibilidade, em consonância com as tecnologias disponíveis.

Aceitabilidade Social Média:

4.80

80.00
60.00
40.00
20.00
-

PÉSSIMO RUIM REGULAR BOM EXCELENTE



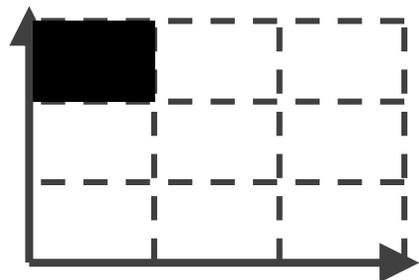
Aceitabilidade Institucional Média:

2.95

40.00
30.00
20.00
10.00
-

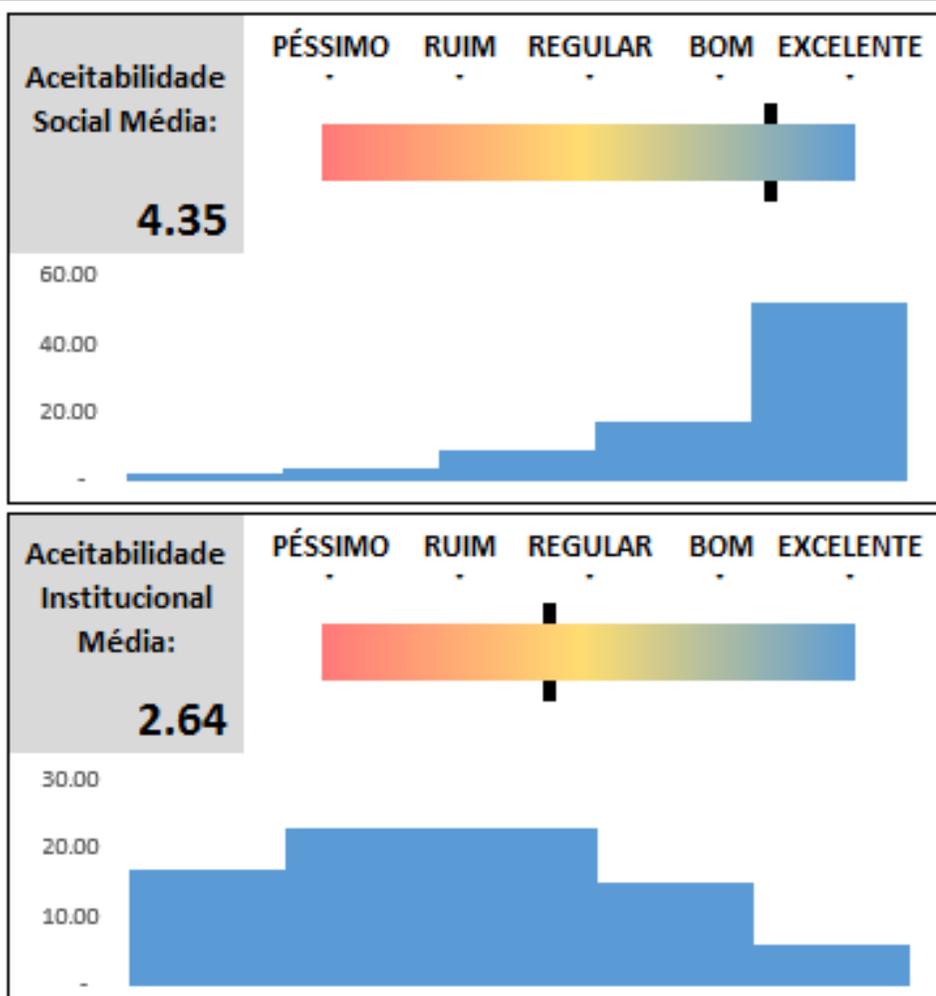
PÉSSIMO RUIM REGULAR BOM EXCELENTE

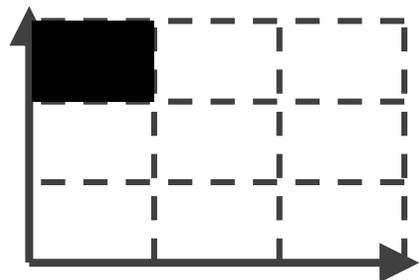




Medida 4

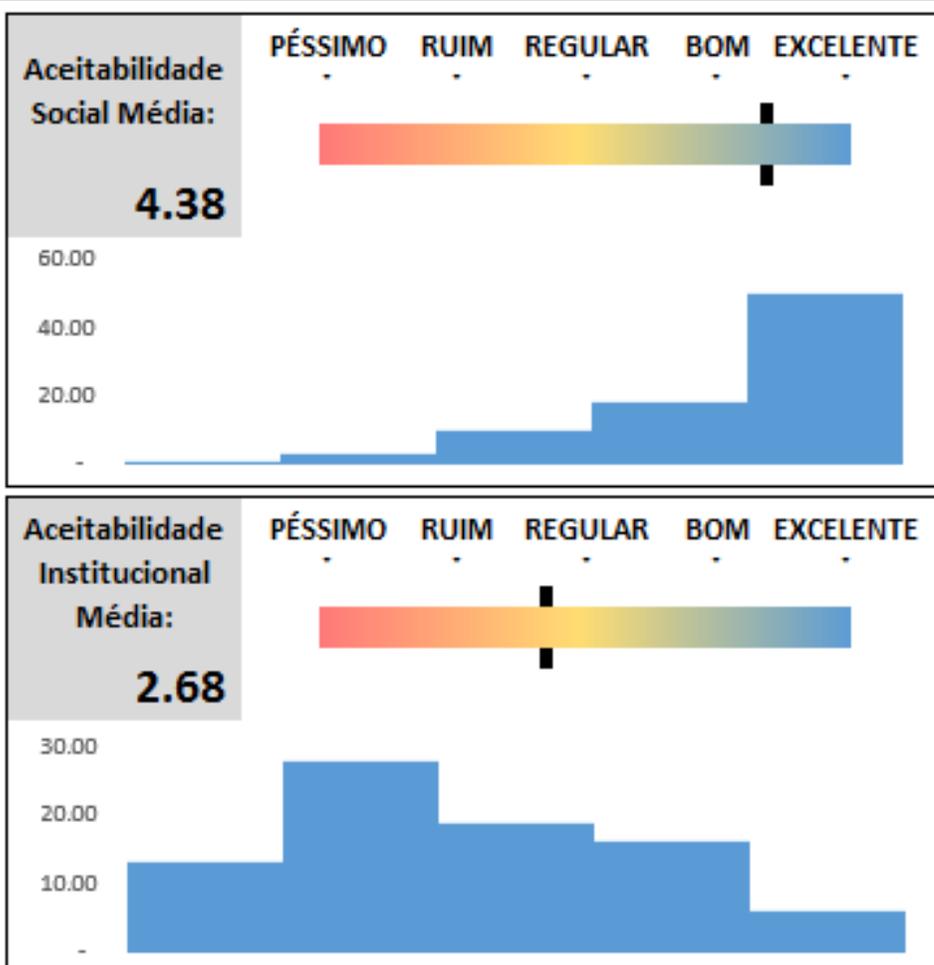
Viabilizar manutenção das calçadas pelo setor público.

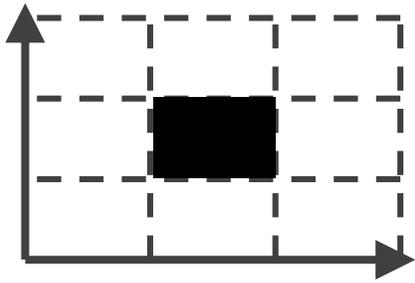




Medida 14

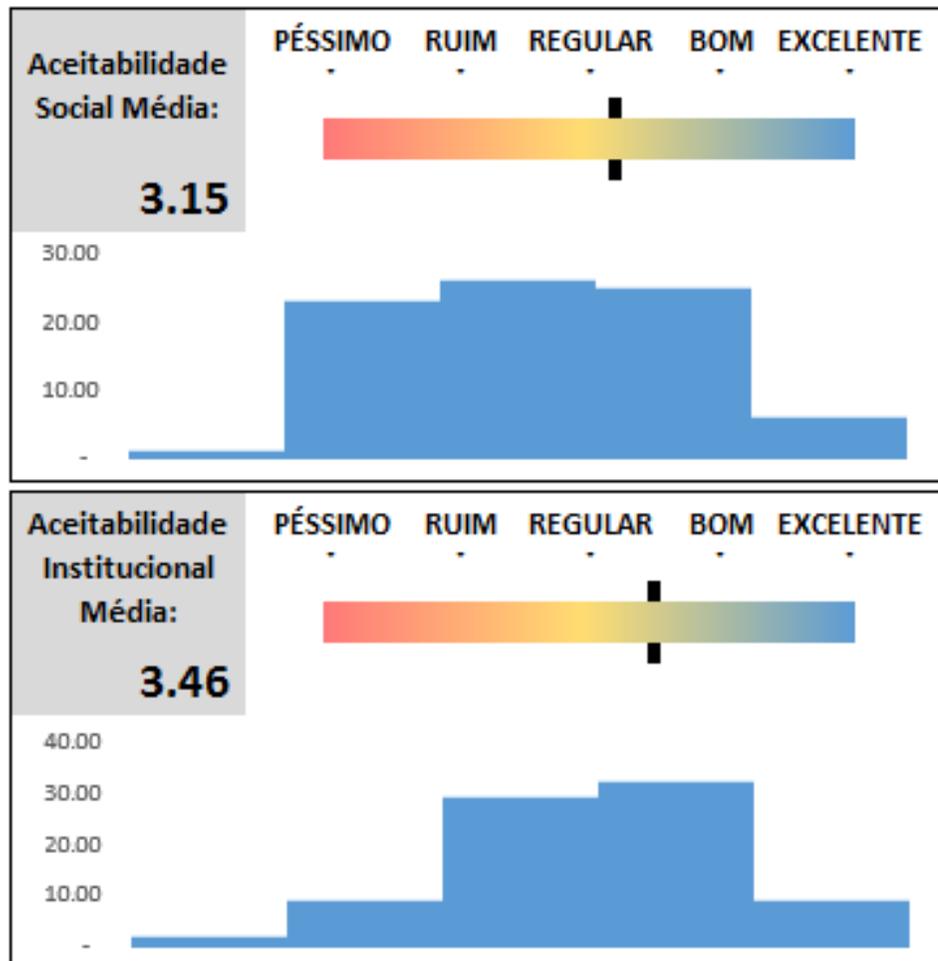
Implantar integração tarifária entre os sistemas municipal, metropolitano e dos municípios conurbados, com tarifação por zonas ou por trechos.

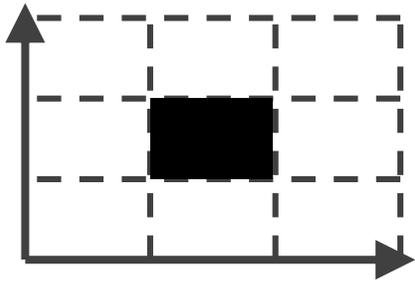




Medida 25

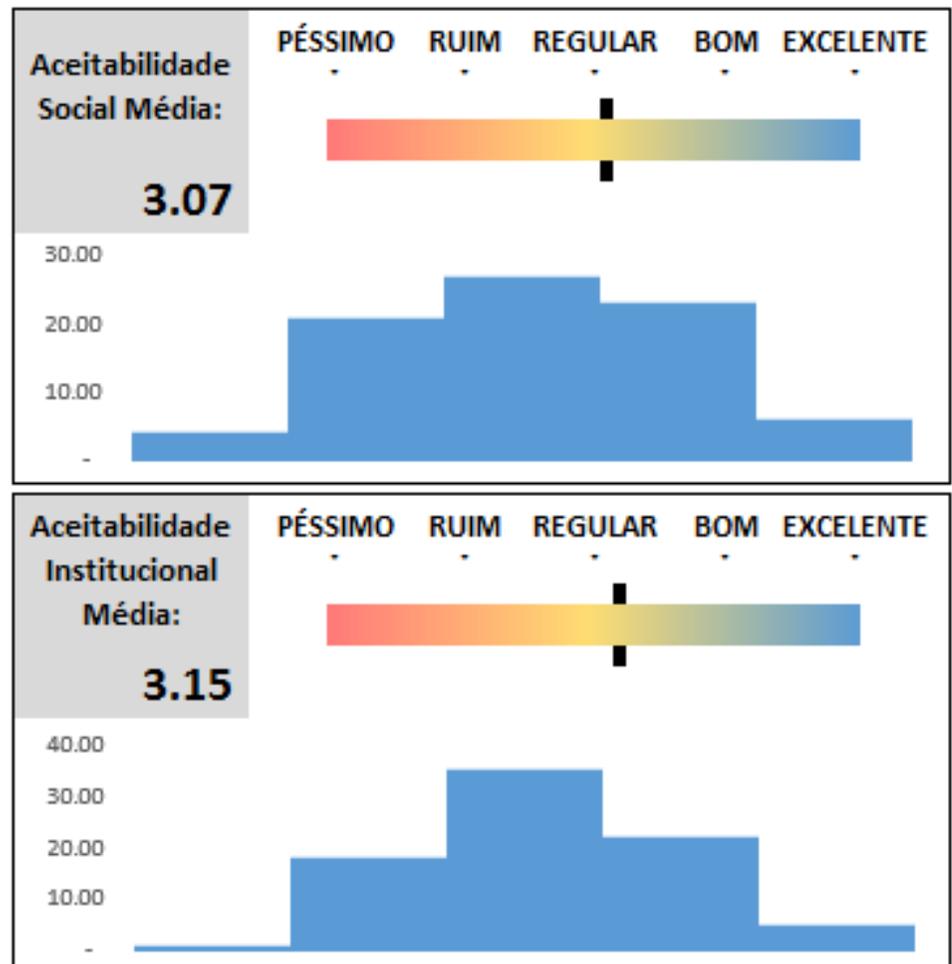
Implantar o Projeto Velocidade Segura, reduzindo a velocidade nas vias arteriais e aproximações das estações do BRT/MOVE.

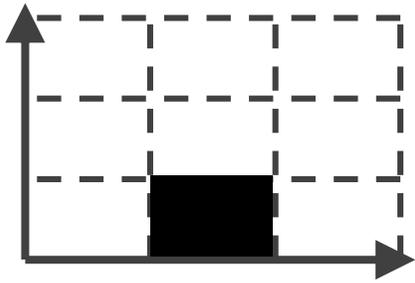




Medida 23

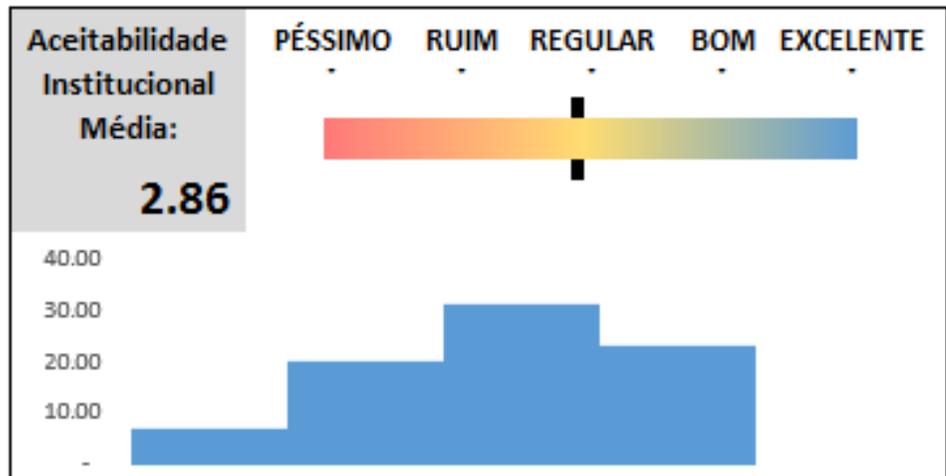
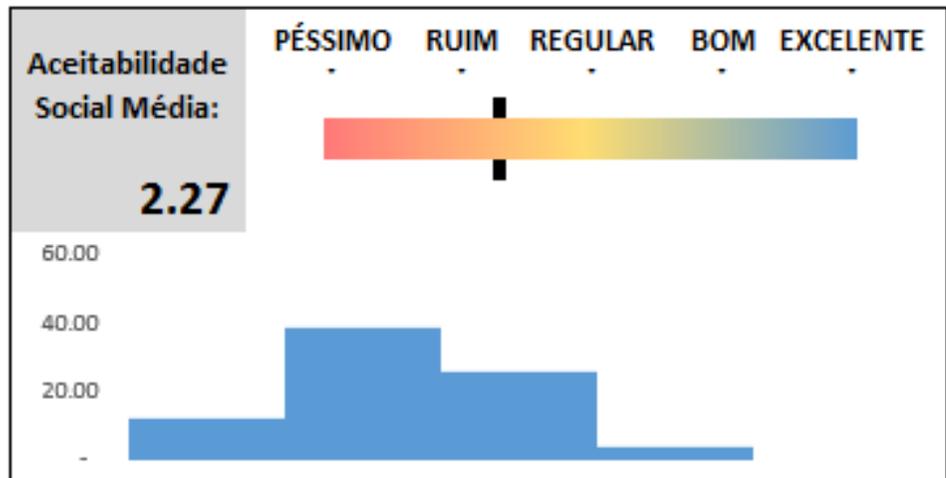
Estipular padrões de emissões de poluentes para acessar e circular em locais e horários determinados.

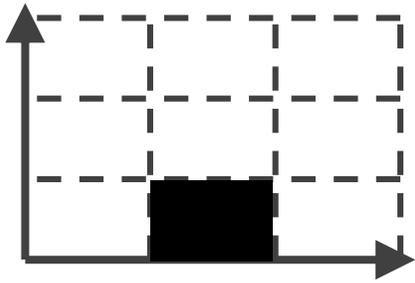




Medida 21

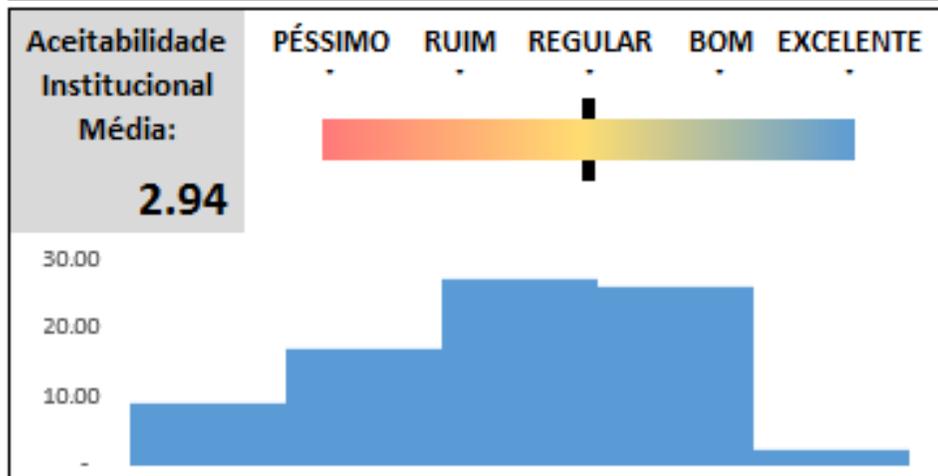
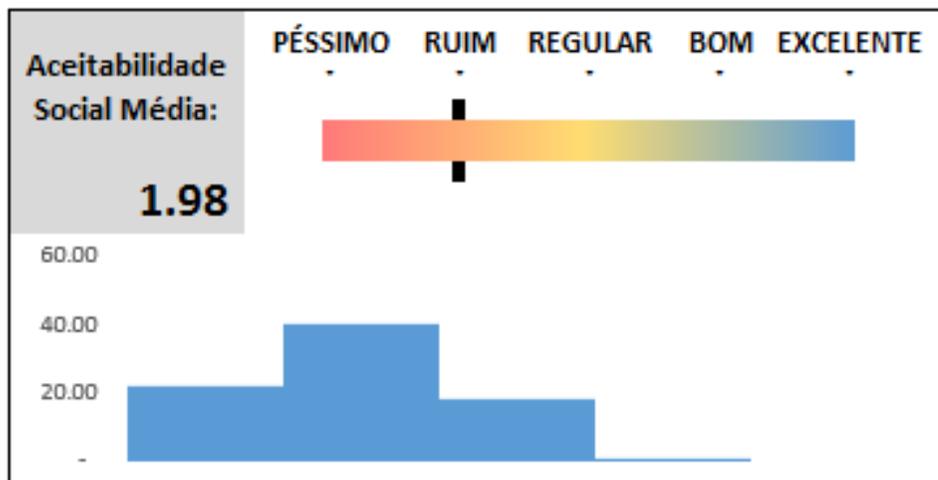
Restringir e controlar o acesso e circulação, permanentes ou temporários, de veículos individuais privados em locais e horários determinados.

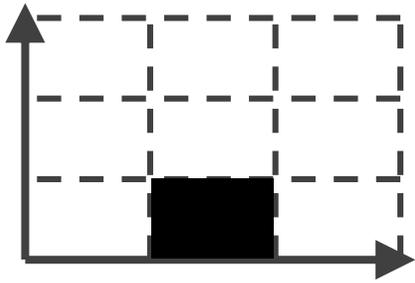




Medida 20

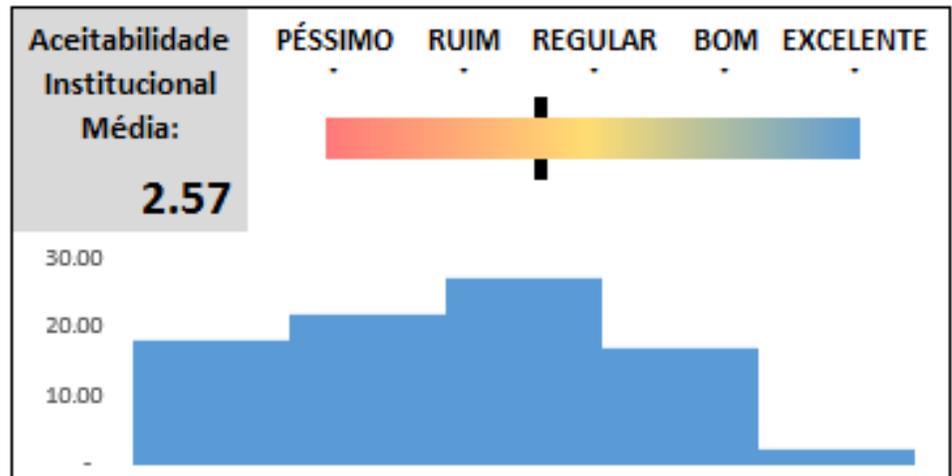
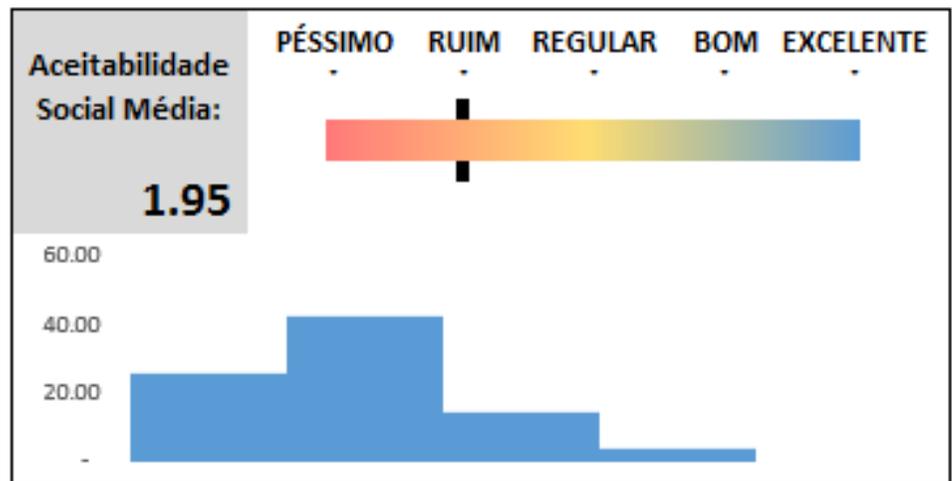
Criar taxas sobre modos e serviços de transporte individual privado pela utilização da infraestrutura urbana, vinculando a receita à aplicação exclusiva no transporte coletivo e não motorizado, inclusive para subsidiar a tarifa do transporte público.





Medida 8

Restringir o número de vagas de estacionamento nas vias da Área Central, sobretaxar e regular os estacionamentos privados, que deverão ser objeto de estudo de impacto de vizinhança.



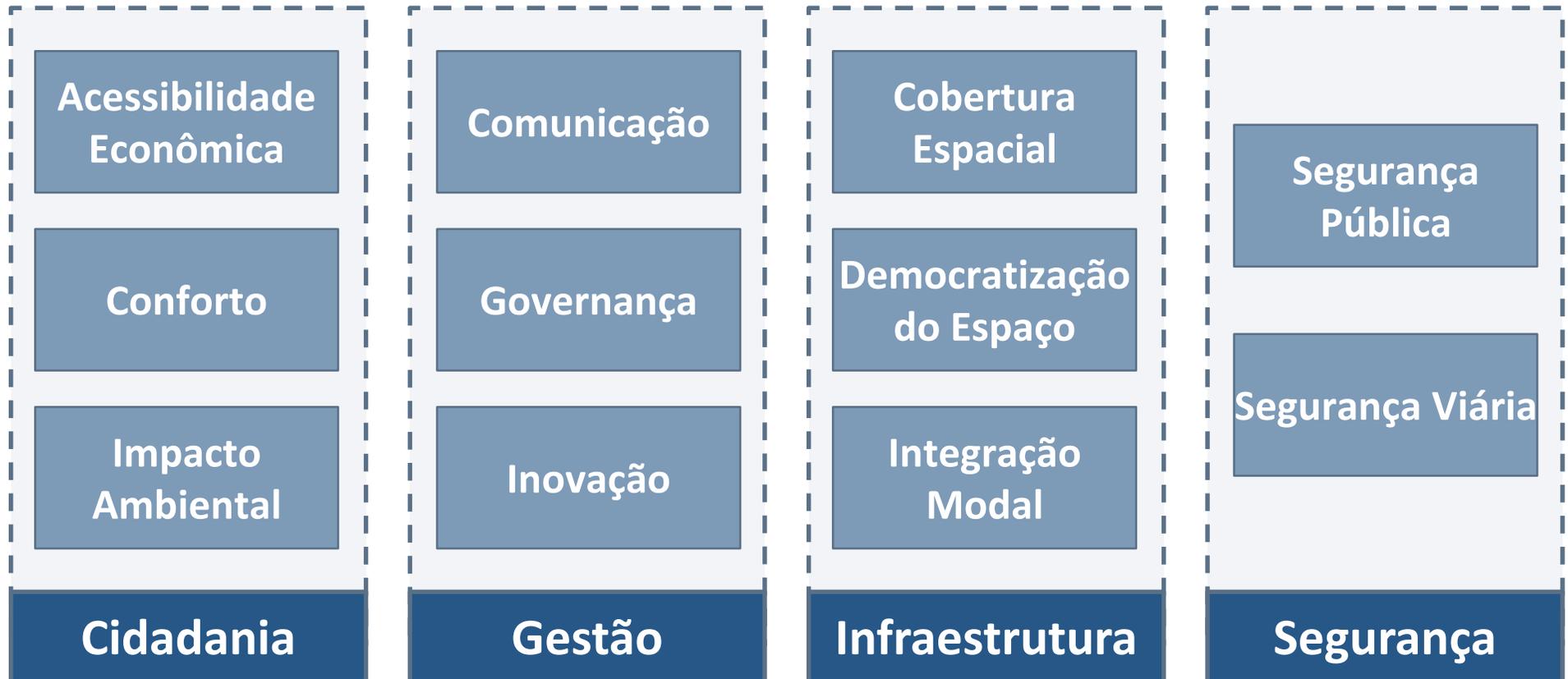
Agenda

- Contextualização
- Processo de Construção da Estratégia
- Grau de Aceitabilidade das Medidas
- Avaliação Participativa
- Discussão dos Resultados

■ Próximos Passos

O próximo passo para a construção da Estratégia de Gestão da Demanda em Belo Horizonte será a realização da Avaliação de Impacto das 27 Medidas discutidas nessa Oficina

Critérios para a Avaliação de Impacto das Medidas



A Análise de Impacto será realizada por meio de uma plataforma online chama *Transparent Choice*, que permite a consulta pública por meio da utilização de dispositivos móveis conectados à Internet

Avaliação Online



TransparentChoice

Set priorities. Make decisions

TransparentChoice is online software that helps you, your team and organization to **set clear and actionable priorities**.

Prioritization is a key to unlock your productivity. It enables focus, alignment and better decisions.



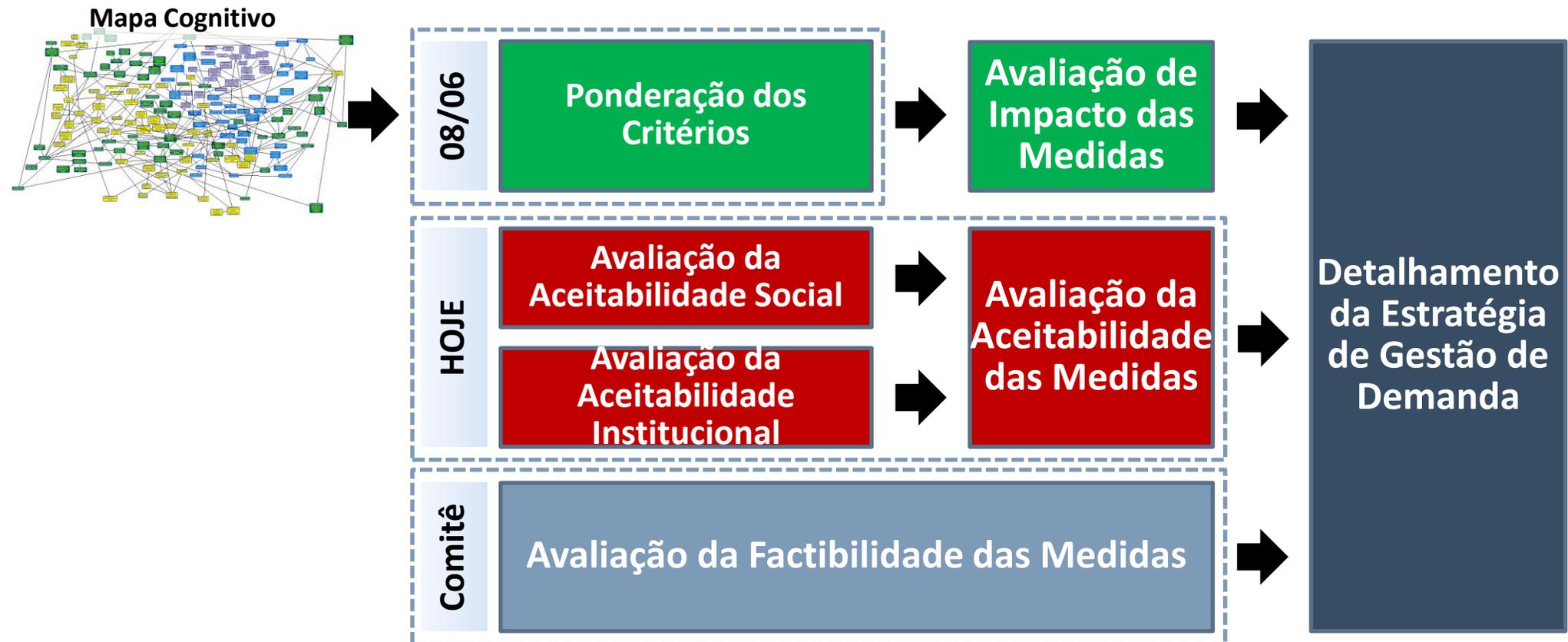
Para realizar a avaliação, cada participante deverá avaliar cada uma das 27 medidas à luz dos 11 subcritérios ponderados na Oficina do dia 08/06 de acordo com uma graduação de contribuição

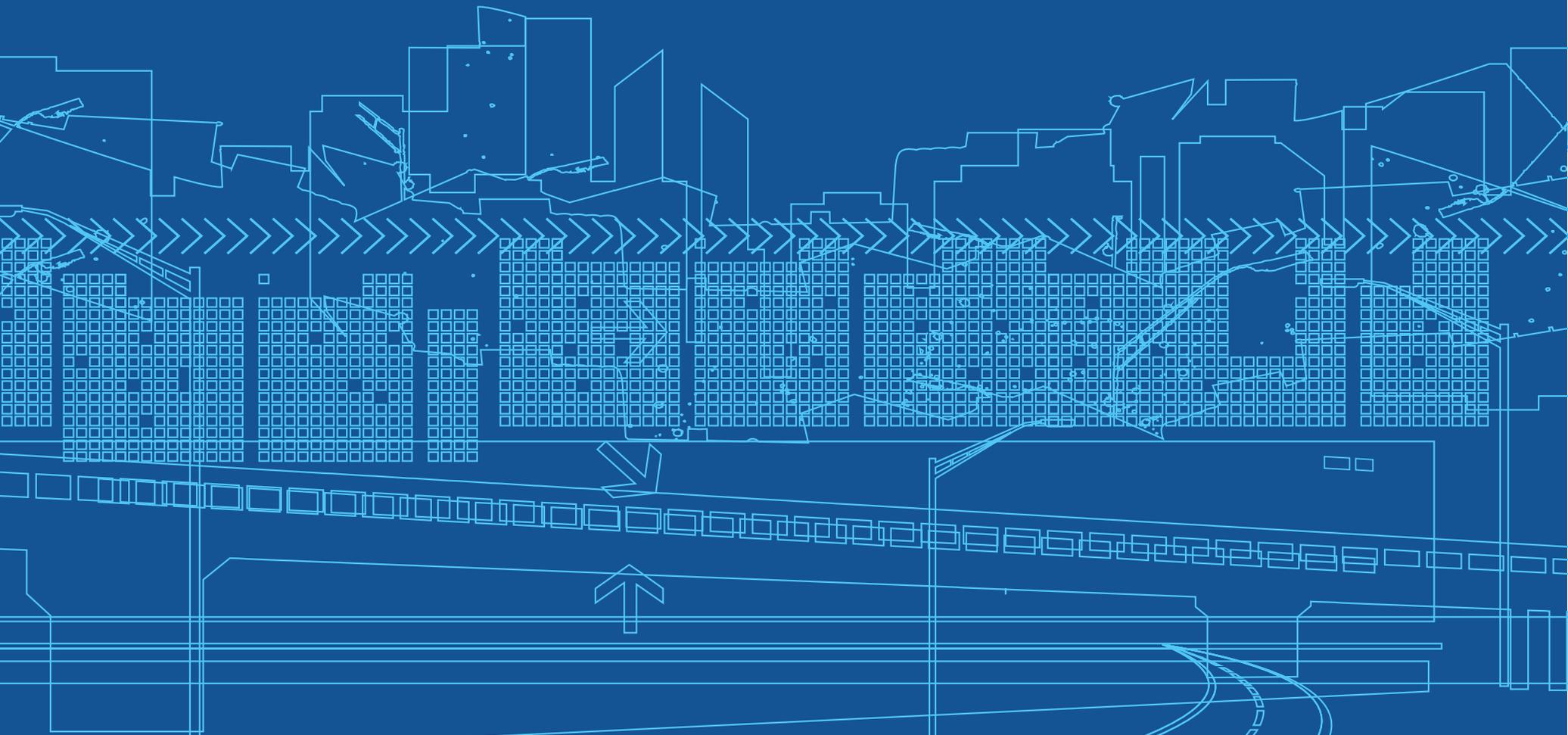
Métrica de Avaliação

Graduação	Contribuição no critério	Descrição
Excelente	100%	A medida <u>atende plenamente</u> ao critério. É uma medida excelente para esse critério.
Muito Bom	75%	A medida tem uma <u>contribuição relevante</u> ao critério. É uma medida muito boa para esse critério.
Bom	50%	A medida tem uma <u>boa contribuição</u> ao critério. É um boa medida para esse critério.
Pouco	25%	A medida tem <u>pouca contribuição</u> ao critério. É uma medida que contribui pouco para esse critério.
Ñ atende	0%	A medida <u>não contribui</u> para o critério.

A elaboração da Estratégia de Gestão da Demanda avalia as medidas selecionadas a partir de seus impactos, sua aceitabilidade e factibilidade

Processo de Construção da Estratégia de Gestão da Demanda para Belo Horizonte





Junho, 2016
Belo Horizonte

Estratégia de Gestão da Demanda de Viagens no Município de Belo Horizonte

Oficina de Avaliação da Aceitabilidade das Medidas

