

17º REUNIÃO DO OBSERVATÓRIO DA MOBILIDADE URBANA DE BELO HORIZONTE

26.10.2022



PREFEITURA
BELO HORIZONTE

TRABALHANDO
POR UMA **cidade**
+ feliz

17ª Reunião do ObsMobBH

ORIENTAÇÕES



Mantenha o microfone e a câmera desligados. Ligue apenas no momento da fala.



Use o chat apenas para inscrição de fala.



Informe seu nome completo e entidade que representa.



Respeite a ordem de inscrição.



ATENÇÃO: A reunião terá áudio e vídeo gravados para a elaboração de ata.

SEJAM BEM VINDOS!



Agenda

19h10 - Abertura

Apresentações BHTRANS

19h10 a 19h20 - Novo Regimento Interno do ObsMob-BH

**19h20 a 20h00 - Revisão dos Indicadores do Balanço da Mobilidade Urbana –
Proposta Preliminar**

20h00 a 20h30 - Debate

Apresentação Nossa BH

20h30 a 20h40 - Pesquisa – Nossos corpos não são públicos

20h40 a 21h00 - Debate

21h00 - Encerramento

Novo Regimento Interno do ObsMob-BH

O que mudou:

Adequações em atendimento ao art. 337 da Lei nº 11.181 de 08 de agosto de 2019 (Plano Diretor de BH) relativo a:

- Finalidade e objetivos geral e específicos do ObsMob-BH;
- Atribuições dos Observadores, do Grupo de Observadores e do Grupo Executivo.

O novo regimento (documento enviado aos participantes da reunião) foi discutido e aprovado pelo Grupo Executivo.

Revisão dos Indicadores do Balanço da Mobilidade

As propostas de revisão se basearam nas seguintes situações:

- **Exclusão:**

- ✓ Efetividade das informações apuradas para medir a qualidade dos serviços que compoem a mobilidade urbana;
- ✓ Indicador já está inserido no cálculo de outro indicador;
- ✓ Indicador a ser excluído. Alguns com proposta de substituição por outro indicador.

- **Alteração:**

- ✓ Necessidade de adequações na metodologia de cálculo visando atender ao objetivo do indicador.

- **Inclusão:**

- ✓ Indicador que irá substituir um excluído ou novo.

Revisão dos Indicadores do Balanço da Mobilidade

Localização do Indicador		Qde Indicadores (atual)	Qde com proposta revisão		
			Alteração	Exclusão	Inclusão
PlanMobBH	Objetivos Fundamentais	6			
	Eixo Mobilidade Ativa	14	1	2	1
	Eixo Mobilidade Coletiva	25	4		
	Eixo Mobilidade Individual Motorizada	5		2	
	Eixo Circulação Calma	7		2	1
	Eixo Cidade Sustentável	12	2	6	5
	Eixo Acessibilidade Universal	5			
	Eixo Logística Urbana	6			
	Eixo Gestão, fiscalização e operação	7			
	Índice Geral PlanMobBH	1			
ObsMobBH		13	4		
Total		101	11	12	7
		100,0%	10,9%	11,9%	6,9%

Indicadores com proposta de exclusão

Indicador	Proposta
Percentual da extensão da rede cicloviária (ciclovias, ciclofaixas e rotas cicláveis, incluindo-se as ruas de zona 30) implantada em relação à rede viária total	Justificativa: O indicador “Percentual da extensão da rede cicloviária (ciclovias, ciclofaixas e rotas cicláveis, incluindo-se as ruas de zona 30) implantada em relação ao planejado” é o principal indicador para medir a implantação da rede cicloviária e ruas de zona 30.
Percentual de fatalidade de pedestres (número de pedestres mortos em relação ao total de vítimas fatais)	Justificativa: O indicador “Taxa de mortalidade em sinistros de trânsito (mortos por 100 mil habitantes, considerando até 30 dias do sinistro)” já considera os mortos pedestres. Substituir pelo novo indicador "Percentual de vítimas pedestres em relação ao total de vítimas de sinistros de trânsito (fatal + não fatal + não informado)", passando a ter uma base de comparação entre este indicador e os indicadores de ciclistas e motociclistas.
Taxa de vítimas motociclistas em sinistros de trânsito “in situ” por 100 mil habitantes.	Justificativa: substituir por outro indicador que possibilite análise comparativa entre os sinistros de trânsito envolvendo pedestres, ciclistas e motociclistas. Substituir pelo novo indicador "Percentual de vítimas motociclistas em relação ao total de vítimas de sinistros de trânsito (fatal + não fatal + não informado)"

Indicadores com proposta de exclusão

Indicador	Proposta
Taxa de mortalidade em sinistros de trânsito (mortos no dia do sinistro por 100 mil habitantes)	Justificativa: O indicador “Taxa de mortalidade em sinistros de trânsito (mortos por 100 mil habitantes, considerando até 30 dias do sinistro)” já considera os mortos deste indicador.
Produtividade do serviço de táxi em horas	Justificativa: o indicador deve ser apurado para acompanhamento da GECOP, área da BHTRANS responsável pela gestão do serviço de táxi, mas não será considerado no PlanMob-BH.
Produtividade do serviço de táxi em quilômetros	
Percentual de análises técnicas de processos de empreendimentos emitidas no prazo	Justificativa: o processo de análise e aprovação de empreendimentos de impacto envolve diversas órgãos da PBH como a BHTRANS, SMMA e SUMPUP, ou seja, a análise feita pela GEDIV é parte do processo. A efetivação de políticas que visam dotar a cidade de ambiente favorável aos negócios é importante, mas precisa ser acompanhada por um indicador que aborde todo o processo e com gestão fora do PlanMob-BH.

Indicadores com proposta de exclusão

Indicador	Proposta
Percentual das áreas das OUCs regulamentadas (Proporção, em relação ao total previsto no Plano Diretor Municipal, de área de OUCs regulamentadas)	Os indicadores atuais ficaram completamente fora do contexto das políticas e respectivas ações urbanas vigentes e, caso mantidos, não terão como serem apurados.
Percentual das áreas não residenciais aprovados nas OUCs na cidade (Proporção, em relação ao total da cidade, de área de unidades não residenciais aprovadas nas áreas de OUC)	Analogamente aos atuais indicadores relacionados às OUC's, os mesmos serão substituídos por indicadores específicos para corredores/estações e centralidades.
Percentual de unidades residenciais aprovados nas OUCs na cidade (Proporção, em relação ao total da cidade, de unidades residenciais aprovadas nas áreas de Operações Urbanas Consorciadas - OUC)	Para as medições, deverão ser definidos os corredores/estações e centralidades mais relevantes e as respectivas áreas de influência.
Áreas das unidades não residenciais aprovados na OUC- ACLO	A medição dos indicadores será relacionada aos projetos de edificações aprovados, que são associados a tendências. Os novos indicadores devem ser propostos para apuração a partir de 2023 – base dados de 2022.
Unidades residenciais aprovadas na OUC- ACLO - Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos – Pedro I – Leste-Oeste	

Indicadores com alteração na forma de apuração

Indicador	Proposta
Percentual da população que vive no entorno da malha cicloviária	Para o cálculo do indicador deve ser adotada a metodologia utilizada pelo ITDP que considera a distância de 300m e não 500m conforme definido no PlanMob-BH. Esta proposta visa possibilitar comparação entre diversas cidades para as quais o ITDP acompanha este indicador. A BHTRANS irá rever os valores apurados de acordo com esta definição.
Extensão da rede estruturante implantada em relação ao planejado	Alterar a definição de rede estruturante retirando o “BRS”, considerando somente o metrô e o BRT. Justificativa: O BRS foi um conceito utilizado para locais com tratamento para priorização do transporte coletivo com operação à direita. No entanto, na prática, o BRS pode ser considerado somente como faixa exclusiva.
Extensão da rede estruturante em relação à extensão total de vias com circulação do transporte coletivo	Alterar em função do que for definido em relação à retirada do BRS da definição de rede estruturante.
Percentual de faixas exclusivas/preferenciais implantadas em relação ao total planejado	

Indicadores com alteração na forma de apuração

Indicador	Proposta
<p>Proporção de vagas de bicicletas disponibilizadas em empreendimentos de impacto. (Número de vagas de bicicletas disponibilizadas por 1.000 m² de área bruta de empreendimentos de impacto)</p>	<p>Justificativa: a GEDIV utiliza a metodologia atual para medir o indicador. Entretanto, apesar de não haver parâmetro para vagas de bicicletas no Plano Diretor, esse ano em acordo com a SUPLAN, foi criado parâmetro para vagas de bicicleta em empreendimentos de impacto. O parâmetro criado foi colocado no Roteiro para Elaboração de RIC, disponível no site da BHTRANS/PBH. O parâmetro criado trata-se de uma porcentagem do número de vagas para bicicletas sobre o número total de vagas para automóveis. Percebe-se que a maneira de medir e de cobrar as vagas de bicicletas dos empreendimentos de impacto é diferente do indicador do PlanMob-BH que faz correlação com a área total construída e não com o número de vagas de automóveis. Tendo em vista a situação exposta, sugere-se alteração da maneira de medir o indicador.</p>

Indicadores com alteração na forma de apuração

Indicador	Proposta
Taxa de reclamação dos usuários	Incluir as reclamações sobre o transporte suplementar, apresentando os dados separados do convencional/MOVE. Justificativa: apesar da descrição do indicador não mencionar o suplementar, no Balanço Anual da Mobilidade é informada a quantidade de reclamações do transporte suplementar. A proposta é oficializar a inclusão na descrição do indicador.
PM 10 médias (Quantidade de material particulado na atmosfera por m ³)	Incluir PM 2,5. Justificativa: considerando que o PM 2,5 é mais relevante que o PM10 em relação aos impactos sobre a saúde da população, seria importante incluir este indicador no monitoramento do PlanMob-BH
Percentual da população vivendo em raio de 500m de pontos de acesso ao transporte coletivo	Considerar distância e declividade para o cálculo do indicador. Justificativa: Para o acesso à rede de transporte é necessário analisar o trajeto a ser feito pelo usuário considerando a distância a ser percorrida e a inclinação conforme estabelecido no Anexo III, item 3.3 do Edital de licitação do transporte coletivo.

Indicadores com alteração na forma de apuração

Indicador	Proposta
Taxa de reclamação relacionada à conduta inadequada dos operadores – transporte convencional	Incluir a quantidade de reclamações sobre o transporte suplementar, apresentando os dados separados do convencional/MOVE. Justificativa: o monitoramento das reclamações sobre a conduta inadequada deve abranger também o serviço suplementar.
Relação entre densidade de imóveis NÃO RESIDENCIAIS nas áreas previstas para as Operações Urbanas relativas a transporte e a densidade média da cidade	Os indicadores relacionados a edificações existentes devem ser apurados após a aparente concretização de tendências. Esta proposta está relacionada às proposições feitas para os indicadores relativos a OUC substituídos por indicadores específicos para corredores/estações e centralidades . Os indicadores serão medidos a partir de 2027 e a forma de medição e apuração deve ser avaliada.
Relações entre densidade de imóveis RESIDENCIAIS das áreas previstas para as Operações Urbanas relativas a transporte e a densidade média da cidade	



**PREFEITURA
BELO HORIZONTE**

TRABALHANDO
POR UMA cidade
+ feliz

