

SUMÁRIO EXECUTIVO

ES.1 Introdução

O objetivo principal do Plano Coordenado de Transporte de Serviços Humanos-Trânsito Público (Plano Coordenado) é melhorar a coordenação entre as agências de transporte público e outros provedores de transporte para melhor atender às necessidades de transporte de idosos e pessoas com deficiência. O Plano Coordenado faz isso identificando as necessidades de transporte dessas populações e definindo prioridades regionais para investimentos e iniciativas de transporte para serviços humanos e coordenação de transporte público. Além disso, o Plano Coordenado orienta as organizações da região no desenvolvimento de seus pedidos para o programa da Seção 5310 da Administração Federal de Trânsito (FTA), Programa de Mobilidade Avançada de Seniores e Indivíduos com Deficiência.

Dentro da região de Boston, este plano define o seguinte:

- Provedores de transporte atuais
- Necessidades de transporte não atendidas para idosos (com 65 anos ou mais) e pessoas com deficiência
- Estratégias e ações para atender às necessidades não atendidas
- Prioridades para implementação

Por recomendação da FTA, o Plano Coordenado da Organização de Planejamento Metropolitano da Região de Boston (MPO) é atualizado a cada quatro anos em conjunto com o Plano de Transporte de Longo Alcance (LRTP). Esta atualização de 2019 do Plano Coordenado da região de Boston substitui o Plano Coordenado de 2015 da MPO e deve ser referida nos pedidos do Programa de Concessão de Trânsito Comunitário, começando com o ciclo de inscrição do ano fiscal estadual de 2021.

ES.2 Serviços de transporte público existentes

O Capítulo 2 documenta os serviços de transporte existentes na região de Boston. Inúmeros prestadores públicos, sem fins lucrativos e privados operam serviços de trânsito na região.

Os provedores de trânsito da região que atendem as cidades MPO da região de Boston incluem os seguintes provedores:

- Autoridade de Transporte da Baía de Massachusetts
- Autoridade de Trânsito Regional da MetroWest (RTA)
- Autoridade de Trânsito de Cape Ann

- Autoridade de Trânsito da Área de Brockton
- RTA da Grande Attleboro Taunton
- RTA de Montachusett
- RTA de Lowell
- RTA de Merrimack Valley

Além do MBTA e dos RTAs, várias Associações de Gestão de Transporte (TMA) operam na região. A TMA é uma coalizão de empresas, universidades e outras instituições, e municípios, que colaboram para fornecer soluções de transporte para os passageiros. Existem 10 TMAs na região de Boston. As TMAs fornecem transporte para funcionários da TMA e, às vezes, para o público.

Localmente, muitos municípios oferecem serviços de transporte para idosos e/ou pessoas com deficiência. Conselhos Municipais sobre Envelhecimento (COA) fornecem serviços de apoio que podem incluir o transporte para idosos, famílias e cuidadores. Alguns municípios também oferecem transporte local para todos os residentes, como o ônibus Lexpress de Lexington.

Algumas organizações sem fins lucrativos e instituições privadas locais operam serviços de trânsito na região para funcionários, pacientes e estudantes entre seus vários campi e vizinhanças próximas. Serviços menores também fornecem transporte local para idosos ou pessoas com deficiência. Empresas privadas de assistência a idosos e companhias de táxi em toda a região também podem fornecer transporte.

Além disso, vários provedores de transporte de longa distância operam na região. Empresas com fins lucrativos oferecem serviços de ônibus ou balsas para viagens de longa distância e turismo. Enquanto isso, a Amtrak, uma corporação semipública, fornece serviços ferroviários para a região de Boston.

Por último, vários programas de motorista voluntários operam dentro da região de Boston, que fornecem transporte para idosos e pessoas com deficiência. Estes operam dentro de municípios especificados, são restritos a idosos e pessoas com deficiência, e podem fornecer apenas determinados tipos de viagens.

ES.3 Análise demográfica

O Capítulo 3 fornece dados demográficos sobre idosos e pessoas com deficiência na região, bem como projeções demográficas para a população idosa em 2040. O desenvolvimento de uma compreensão dos dados demográficos atuais e em mudança sobre essas populações forneceu importantes informações básicas para que a equipe conduzisse o engajamento público para identificar necessidades de transporte não atendidas em toda a região.

Na região de Boston, 13,4 por cento da população se enquadra na definição da FTA de um idoso (indivíduos com 65 anos ou mais). Até 2010, Boxborough tinha o menor número de idosos, com 421 indivíduos, enquanto Boston tinha o maior número, com 62.237 indivíduos.

Na região de Boston, 459.866 pessoas, ou 10,4% da população, relataram ter uma deficiência na Pesquisa da Comunidade Americana de 2013-17.¹ Boxborough tem a menor participação de pessoas com deficiência na região de Boston, com 5%, enquanto Holbrook tem a maior participação, com 16,7%.

Idosos da região de Boston são mais propensos do que o resto da população a ter uma deficiência. Cerca de um terço dos idosos têm uma deficiência, em comparação com os 7,6 por cento das pessoas com idades entre 18 e 64 anos e com 3,9 por cento das pessoas com menos de 18 anos que têm uma deficiência, embora haja mais pessoas na coorte de 18 a 64 com deficiência.

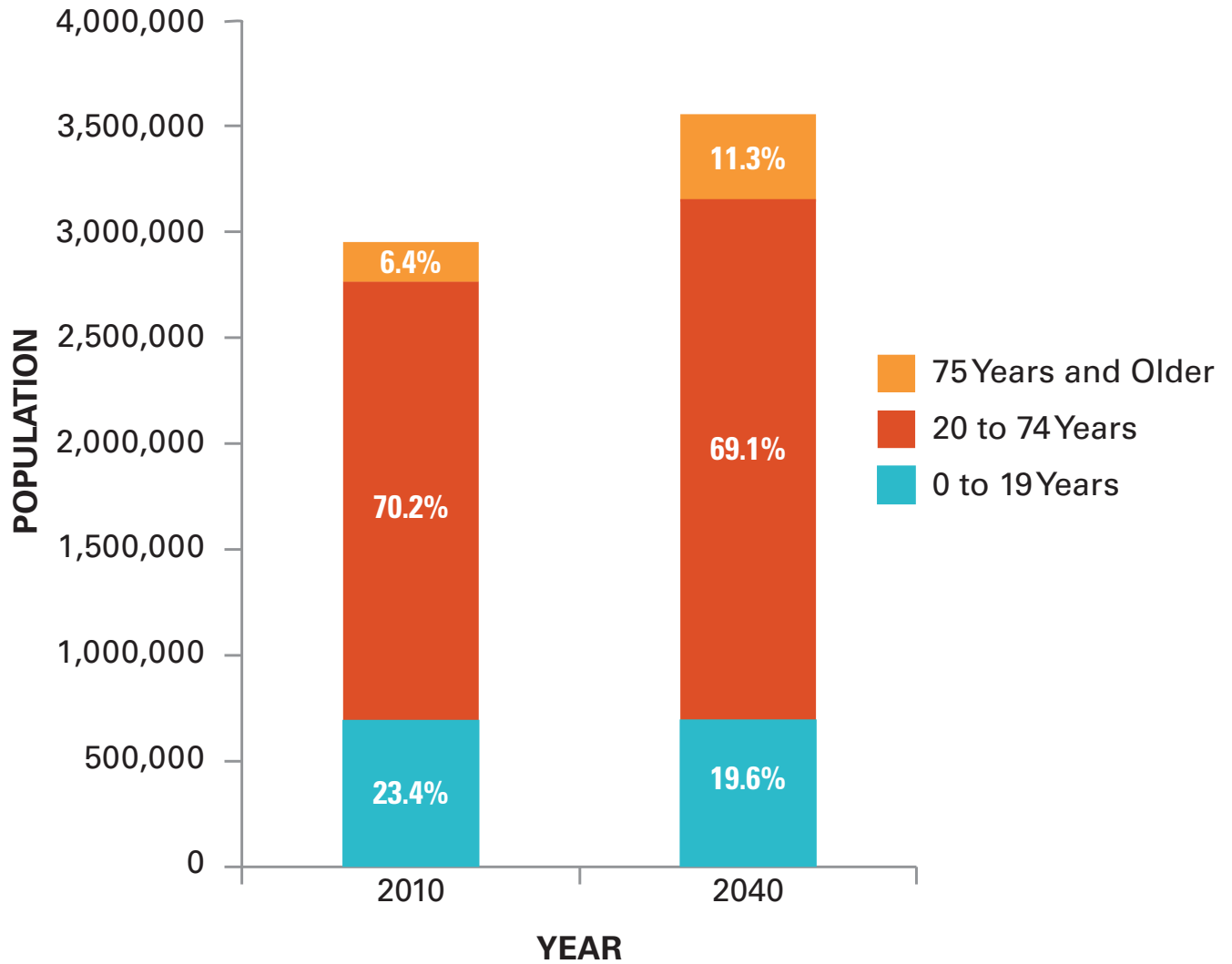
As projeções demográficas mostram que a parcela da população com 75 anos de idade ou mais está prevista para aumentar entre 2010 e 2040.² A Figura ES-1 mostra as repartições atuais e projetadas da coorte etária da população que vive em domicílios em 2010 e 2040.³

1 Pessoas com deficiência são aquelas que se identificam como portadoras de uma ou mais das seguintes deficiências físicas e/ou mentais: dificuldade auditiva, dificuldade de visão, dificuldade cognitiva, dificuldade ambulatorial, dificuldade de autocuidado ou dificuldades de vida independente.

2 As projeções demográficas desenvolvidas para o LRTP identificam idosos como a população com 75 ou mais anos de idade.

3 A população que vive em uma casa é um pouco menor que a população total. A contagem total da população inclui pessoas que vivem em grupos, enquanto a população que vive em uma casa não as inclui.

Figura ES-1
Projeções populacionais por coorte de idade, 2010 e 2040



Fonte: Dados do Instituto Donahue da Universidade de Massachusetts e do Conselho de Planejamento da Área Metropolitana.

Não foram desenvolvidas projeções demográficas para pessoas com deficiências. No entanto, aproximadamente um terço dos idosos tem uma deficiência. Com um aumento projetado na parcela da população nessa faixa etária, a parcela da população com deficiência também pode aumentar. Esses dados sugerem que a MPO e outras agências e provedores de planejamento de transporte precisarão cada vez mais planejar as necessidades de transporte de idosos e pessoas com deficiências, já que elas compõem uma parcela crescente da população da região.

ES.4 Identificação das necessidades de transporte não atendidas, estratégias para abordá-las e prioridades para implementação

O Capítulo 4 descreve o alcance público realizado e as principais descobertas que levaram à definição das necessidades não satisfeitas, estratégias e prioridades para melhorias de mobilidade para idosos e pessoas com deficiência na região de Boston.

ES.4.1 Requisitos de elegibilidade do projeto e beneficiários

A FTA divide os tipos de projetos elegíveis em projetos de capital tradicionais e projetos não tradicionais, enquanto os beneficiários elegíveis são divididos em beneficiários diretos e sub-beneficiários.

A FTA define projetos de capital tradicionais como aqueles planejados, projetados e realizados para atender às necessidades especiais de transporte de idosos e pessoas com deficiência quando o transporte público é insuficiente, inadequado ou indisponível. Projetos não tradicionais são definidos como aqueles que excedem os serviços de transporte exigidos pela Lei dos Americanos Portadores de Deficiência (ADA), melhoram o acesso ao serviço de rota fixa e diminuem a dependência de pessoas com deficiência em serviços de transporte alternativo, ou fornecem alternativas ao transporte público que auxiliam idosos e pessoas com deficiência com transporte. Os regulamentos da FTA também especificam como o financiamento deve ser dividido entre esses dois tipos de projetos - pelo menos 55% dos fundos do programa devem ser usados para projetos tradicionais e os 45% restantes podem ser usados para projetos não tradicionais.

Os beneficiários diretos do financiamento do programa da Seção 5310 devem ser estados ou autoridades do governo local, enquanto organizações sem fins lucrativos e outras entidades que operam serviços de transporte público podem ser sub-beneficiários.

ES.4.2 Identificação de necessidades: resultados do engajamento público

A equipe da MPO realizou uma divulgação por meio de eventos presenciais e pesquisas on-line com funcionários municipais, provedores de trânsito, agências de serviços humanos e membros do público para obter feedback sobre necessidades de transporte não atendidas para idosos e pessoas com deficiências.

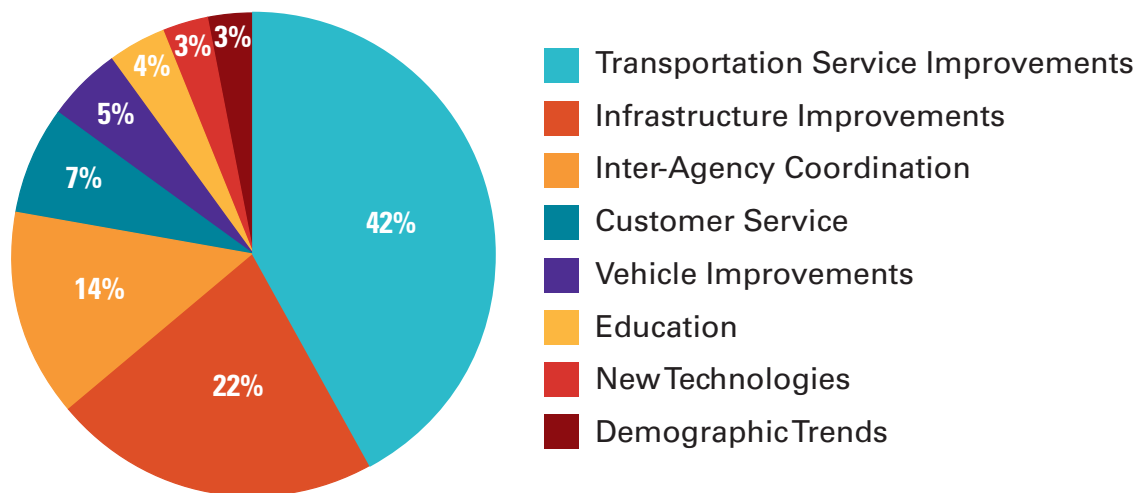
Com base em 914 comentários recebidos, a equipe da MPO dividiu as opiniões nas seguintes áreas de tópicos:

- Nova tecnologia
- Atendimento ao cliente
- Tendência demográfica

- Educação
- Melhoria de infraestrutura
- Coordenação interagências
- Melhoria do serviço de transporte
- Melhoria no veículo

A Figura ES-2 abaixo mostra a divisão dos comentários (relacionados a necessidades ou estratégias e ações) por área de tópico.

Figura ES-2
Compartilhamento de comentários por área do tópico



Fonte: MPO da região de Boston.

A Tabela ES-1 resume as necessidades de transporte não atendidas e as possíveis estratégias e ações para atender a essas necessidades, conforme identificadas por meio de engajamento público.

Tabela ES-1

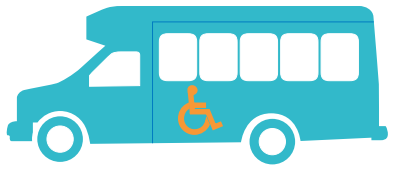
Resumo das necessidades de transporte não atendidas para idosos e pessoas com deficiência e estratégias e ações potenciais para atender às necessidades

ÁREA DO TÓPICO	DESCRIÇÃO DA ÁREA DO TÓPICO	NECESSIDADES DE TRANSPORTE NÃO ATENDIDAS	ESTRATÉGIAS E AÇÕES POTENCIAIS
Novas tecnologias	Dados relacionados a tecnologias que estão mudando ou que podem mudar, como as pessoas acessam e usam o transporte (como aplicativos de telefone celular, veículos automatizados e TNCs)	<ul style="list-style-type: none"> • Assistência para navegar pelos aplicativos de transporte • Falta de acesso a um smartphone e, portanto, incapacidade de acessar aplicativos com os quais usar os TNCs 	<ul style="list-style-type: none"> • Buscar colaborações público-privadas para fornecer serviços mais confiáveis e acessíveis, como TNCs. • Usar a tecnologia para fornecer aos clientes melhor acesso a informações em tempo real, como por meio de aplicativos ou em pontos de trânsito • Fornecer serviços de transporte sob demanda que não exigem telefones inteligentes
Atendimento ao cliente	Dados relacionados ao atendimento ao cliente fornecidos pelos operadores de transporte, incluindo o comportamento do motorista e a comunicação com os passageiros	<ul style="list-style-type: none"> • Maior sensibilidade dos motoristas para as necessidades dos idosos e pessoas com deficiência • Informações sobre as opções de transporte disponíveis • Anúncios de serviço de trânsito em estações e veículos de bordo em idiomas diferentes do inglês • Melhor atendimento ao cliente pelos operadores de TNC • Sinalização mais fácil de ler por pessoas com deficiências visuais e anúncios em áudio mais fáceis de ouvir 	<ul style="list-style-type: none"> • Fornecer treinamento para motoristas de trânsito para ajudá-los a se tornarem mais conscientes sobre como ajudar idosos e pessoas com deficiência a usar o transporte público • Fornecer um contato único para ligar para obter informações sobre os serviços de trânsito disponíveis. • Desenvolver serviços voluntários para ajudar os pacientes a ir a consultas médicas
Tendências demográficas	Dados relacionados às tendências demográficas que podem afetar o serviço de transporte no futuro	<ul style="list-style-type: none"> • População envelhecida • Aumentar o número de trabalhadores mais velhos 	<ul style="list-style-type: none"> • Uma grande população envelhecida significa que há necessidade de mais opções de transporte público para atender às necessidades dessa população • As pessoas estão trabalhando por mais tempo; o trânsito deve acomodar essa tendência
Educação	Dados relacionados a oportunidades educacionais e de treinamento sobre o uso do transporte público	<ul style="list-style-type: none"> • Oportunidades de treinamento para ajudar idosos e pessoas com deficiência a aprender a usar o trânsito de rota fixa • Assistência usando aplicativos de smartphones e outras ferramentas baseadas na Web 	<ul style="list-style-type: none"> • Fornecer treinamento para motoristas adultos que estão desistindo de seus carros para ajudá-los na transição para o uso do transporte público • Fornecer treinamento de deslocamento para idosos e pessoas com deficiência para ensinar-lhes quais serviços de transporte estão disponíveis e como usá-los, incluindo treinamento sobre como usar aplicativos de smartphone para acessar esses serviços. • Aumentar o perfil dos serviços de transporte disponíveis para idosos e pessoas com deficiência por meio de publicidade inovadora

(Tabela ES-1 cont.)

ÁREA DO TÓPICO	DESCRIÇÃO DA ÁREA DO TÓPICO	NECESSIDADES DE TRANSPORTE NÃO ATENDIDAS	ESTRATÉGIAS E AÇÕES POTENCIAIS
Melhorias de infraestrutura	Dados relacionados à manutenção de novas infraestruturas de transporte existentes ou em construção	<ul style="list-style-type: none">• Infraestrutura acessível na rua, especialmente calçadas e cruzamentos de ruas• Amenidades em pontos de ônibus e estações de trânsito, como iluminação, bancos ou abrigos, bem como infraestrutura de acessibilidade, como rampas• Lacunas nas redes de calçadas e ciclovias, especialmente para e de pontos de trânsito• Manutenção da infraestrutura de pedestres existente, incluindo riscos de tropeço nas calçadas, rampas acessíveis pela ADA, calçadas não pavimentadas no inverno (especialmente perto de paradas de ônibus) e faixas de pedestres desbotadas	<ul style="list-style-type: none">• Melhorar a acessibilidade e o conforto nas estações de trânsito, com recursos como plataformas de alto nível, elevadores, escadas rolantes, bancos e pontos de ônibus• Garantir que as calçadas e os cruzamentos de ruas que levam aos pontos de ônibus sejam seguros e totalmente compatíveis com a ADA• Remover a neve nas calçadas e nos pontos de ônibus.• Fornecer sinalização e placas mais claras• Construir caminhos fora do percurso conectando paradas e estações de trânsito• Conectar redes de calçadas incompletas e consertar calçadas que precisam de reparos para estar em conformidade com a ADA• Construir corredores de ônibus dedicados
Coordenação interagências	Dados relacionados à coordenação entre provedores de transporte	<ul style="list-style-type: none">• Coordenação de serviços de trânsito entre os municípios, pois os limites municipais limitam a capacidade de alguns para acessar destinos em outras cidades, especialmente fora de Boston• Coordenação de serviços de trânsito e agendamento entre provedores de trânsito, especialmente entre RTAs e para comunidades na fronteira de múltiplos RTAs• Tempos de transferência mais curtos	<ul style="list-style-type: none">• Melhorar a coordenação entre RTAs e outros cronogramas de provedores de transporte público para reduzir os tempos de transferência e melhorar a conectividade geral entre as áreas de serviço• Os provedores de trânsito podem compartilhar ativos para melhorar a eficiência de custos, como vans ou sistemas de despacho• Desenvolver colaborações entre os municípios para organizar transportes para idosos e/ou paratransito que atendam a uma necessidade comum• Desenvolver colaborações entre TNCs e COAs• Os provedores de transporte público poderiam coordenar com as instalações médicas para agendar consultas de pacientes que se alinham com o transporte público disponível• Desenvolver a coordenação regional entre COAs para usar a capacidade de veículos não utilizada e aumentar a eficiência• Desenvolver pontos de transferência mais eficientes entre RTAs• Melhorar a coordenação regional entre provedores de paratransit para que os usuários possam fazer a transferência facilmente• Integrar o cronograma entre provedores de trânsito e paratransito, de modo que os passageiros tenham acesso mais fácil a opções de transporte multimodal, tarifas integradas e cronogramas dinâmicos

ÁREA DO TÓPICO	DESCRIÇÃO DA ÁREA DO TÓPICO	NECESSIDADES DE TRANSPORTE NÃO ATENDIDAS	ESTRATÉGIAS E AÇÕES POTENCIAIS
Melhorias no serviço de transporte	Dados relacionados à expansão dos serviços de transporte público (incluindo novas rotas de trânsito, frequência e horas de operação)	<ul style="list-style-type: none"> • Transporte não médico, como compras, empregos e eventos sociais • Serviço de transporte público além do núcleo urbano de Boston • Paradas ou estações perto de instalações, como centros de idosos ou casas • Serviço dentro dos municípios que não possuem transporte público para idosos ou pessoas com deficiência • Conexões entre os principais nós de transporte, especialmente nos fins de semana • Conexões de primeira e última milha entre as estações de transporte público e o destino ou a casa do passageiro • Serviço de trânsito que conecta as municipalidades suburbanas (em oposição ao serviço dentro e fora de Boston) • Transporte de emprego confiável para pessoas com deficiência. • Maior tempo de operação para transporte de idosos à noite • Trânsito sob demanda para viagens médicas que precisam ser realizadas com pouca antecedência • Acesso a instalações médicas em comunidades próximas. Devido ao serviço de transporte limitado através das fronteiras municipais, o acesso a instalações médicas em outras cidades é um desafio • Melhor confiabilidade dos serviços de trânsito e paratransito existentes • Melhor alinhamento de cronogramas entre provedores de trânsito • Maior frequência de serviços de trânsito de rota fixa, incluindo serviços de transporte para idosos, trens urbanos e ônibus, particularmente fora do horário de pico 	<ul style="list-style-type: none"> • Fornecer serviço de transporte dedicado que traz idosos e/ou pessoas com deficiência de e para destinos não médicos, como centros de emprego e lojas • Fornecer serviço de transporte direto entre centros de idosos e centros médicos • Proporcionar maiores horas de operação para trânsito de/para COAs e centros de idosos, especialmente nas noites de segunda a sexta e nos finais de semana • Fornecer serviço de ônibus de ida e volta para as estações ferroviárias e de metrô além das horas de rush da manhã e da tarde • Fornecer serviço de trânsito para viagens médicas que podem ser solicitadas no mesmo dia da consulta médica • Fornecer serviço de transporte de primeira e última milha entre as principais estações de transporte público e os destinos finais • Alinhar horários de ônibus, metrô e trens urbanos para reduzir os tempos de transferência • Proporcionar transporte público que conecte centros de idosos e alojamentos e estações de trem • Acrescentar mais paradas de ônibus em residências para idosos e centros de idosos • Fornecer serviço de trânsito leste-oeste e entre municípios • Fornecer mais serviços de trânsito para os hospitais da área de Boston e hospitais nos subúrbios • Buscar parcerias público-privadas para fornecer transporte de plantão (como as transnacionais) para atender às necessidades de transporte no mesmo dia. • Fornecer serviço de ônibus mais frequente em comunidades suburbanas
Melhorias no veículo	Dados relacionados à acessibilidade de veículos.	<ul style="list-style-type: none"> • Mais veículos, como táxis, trens, ônibus, paratransito e TNCs, que são acessíveis a pessoas que usam todos os tipos de dispositivos de mobilidade assistida 	<ul style="list-style-type: none"> • Atribuir mais espaço em veículos de transporte público especificamente para idosos e pessoas com deficiência • Projetar veículos de transporte público para que eles fiquem mais fáceis de entrar e sair para idosos e pessoas com deficiência • Ter mais veículos acessíveis a cadeiras de rodas disponíveis em frotas de táxis e TNC



ES.4.3 Prioridades de implementação

As prioridades listadas abaixo podem ajudar a melhorar a coordenação entre os serviços de transporte para idosos e pessoas com deficiência de maneira econômica, enquanto expandem as opções de transporte para idosos e pessoas com deficiências.

- Coordenar os serviços de transporte público
- Expandir horas de funcionamento
- Adicionar novas rotas de trânsito onde elas estão faltando no momento
- Melhorar a acessibilidade da infraestrutura

Dado o tamanho da região de Boston e o número e tamanho das diferentes agências que oferecem subsídios e assistência técnica, seria difícil priorizar estratégias e ações com base nos recursos disponíveis. Em vez disso, a Tabela ES-2 fornece uma lista de alguns dos financiamentos estaduais e federais que estão disponíveis no Departamento de Transporte de Massachusetts, na MPO e no MAPC (agências regionais de planejamento da região) que poderiam apoiar a implementação das estratégias e ações listadas no Capítulo 4, além do programa da Seção 5310.

Tabela ES-2
Recursos de financiamento do estado

AGÊNCIA	FONTE DE FINANCIAMENTO	DESCRIÇÃO	TIPO DE RECURSO
MassDOT	Programa de Subsídio ao Trânsito Comunitário	Fornecer financiamento para despesas de capital e operacionais e gestão de mobilidade para melhorar a mobilidade de idosos e pessoas com deficiência. Inclui o financiamento do programa da Seção 5310 da FTA.	Implementação do projeto
MPO da região de Boston	Programa de Melhoria de Transporte	<p>Fornecer financiamento para projetos de infraestrutura de transporte. Uma parte do financiamento total disponível é reservada anualmente para o programa de investimentos Conexões Comunitárias, que começará a aceitar inscrições para o ano piloto de financiamento no outono de 2019. Os projetos elegíveis incluem:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Custos iniciais de operação inicial para conexões de primeira milha e última milha (que podem ser na forma de conexões de trânsito, bicicleta ou pedestres) • Gestão de estacionamento • Sinalização para os destinos • Educação 	Implementação do projeto
MPO e MAPC da região de Boston	Programa de Assistência Técnica para Transporte Comunitário	Fornecer aos funcionários municipais assessoria técnica sobre questões de transporte local, incluindo segurança, acesso a bicicletas e pedestres, estacionamento e redesenho de estradas	Assistência técnica

AGÊNCIA	FONTE DE FINANCIAMENTO	DESCRIÇÃO	TIPO DE RECURSO
MPO da região de Boston	Suporte Técnico de Planejamento de Serviço de Trânsito Regional	Fornece RTAs, TMAs e municípios com assistência para tratar de questões de trânsito relacionadas ao planejamento de rotas, número de passageiros, custo-benefício e outras características do serviço.	Assistência técnica
MAPC	Estudos de Planejamento de Corredores/ Subárea	Fornece assistência técnica para lidar com a gestão local de estacionamentos e com operações multimodais de planejamento e trânsito em todo o corredor.	Assistência técnica
MAPC	Planejamento e Coordenação de Modo Alternativo	Fornece suporte de planejamento para promover o uso de modos não-SOV, incluindo assistência a áreas que são carentes de RTAs e onde existem lacunas na rede de trânsito.	Assistência técnica

FTA = Administração Federal de Trânsito. MAPC = Conselho de Planejamento da Área Metropolitana. MassDOT = Departamento de Transportes de Massachusetts. MPO = Organização Metropolitana de Planejamento. TMA = Associação de Gestão de Transportes. RTA = Autoridade de Trânsito Regional. SOV = Veículo de Ocupação Única.

ES.5 Conclusão

O Plano Coordenado foi produzido com a contribuição de provedores de trânsito, serviços humanos e outras organizações que atendem a idosos e pessoas com deficiência, municípios e membros do público. O Plano documenta os serviços de transporte existentes na região de Boston; descreve os padrões e previsões demográficas atuais da região; e identifica as necessidades de transporte não atendidas da região, as estratégias para atender a essas necessidades e as prioridades de implementação.

No geral, a maioria dos comentários do engajamento público está relacionada à melhoria dos serviços de transporte, seguida pela melhoria da infraestrutura de transporte. Embora existam muitas opções de transporte na região de Boston, a falta de coordenação entre as agências continua a ser uma barreira no que diz respeito ao melhor acesso aos destinos desejados. O relatório inclui algumas estratégias potenciais para abordar essas necessidades e possíveis prioridades de implementação. Espera-se que o Plano Coordenado da região de Boston seja atualizado novamente em quatro anos, em conjunto com a próxima atualização planejada do LRTP da MPO, por recomendação federal.

