

# RESUMO EXECUTIVO

## SOBRE O PLANO COORDENADO

O objetivo principal do Plano Coordenado de Transporte Público-Serviços Humanos (Plano Coordenado) é melhorar a coordenação entre os fornecedores de transporte para melhor atender às necessidades de transporte de idosos e pessoas com deficiência. Ele orienta os candidatos na região de Boston no desenvolvimento de suas propostas para a Seção 5310 da Administração Federal de Trânsito (FTA), *Programa de Mobilidade Aprimorada de Idosos e Indivíduos com Deficiência*. Em Massachusetts, esse programa é conhecido como *Programa de Concessão de Transporte Comunitário* (CTGP). O CTGP fornece financiamento para projetos que atendam às necessidades de transporte de idosos e pessoas com deficiência quando os serviços de transporte existentes não estão disponíveis, são insuficientes ou inadequados para atender a essas necessidades.

Como Organização de Planejamento Metropolitano (MPO) da associação de planejamento regional da área de Boston, a MPO da Região de Boston desenvolve o Plano Coordenado para os 97 municípios de sua região. A Figura ES-1 mostra os municípios da região da MPO.



Para serem considerados para financiamento do CTGP, os projetos localizados na região da MPO devem abordar uma necessidade, estratégia ou ação de transporte identificada no capítulo quatro deste Plano Coordenado. A Tabela ES-2 (Tabela 4-2 no capítulo 4 do documento principal) lista as necessidades de trânsito de serviços humanos (HST) para a região, bem como estratégias e ações para atender a essas necessidades; um projeto proposto que atenda às necessidades, estratégias ou ações seria considerado “incluído” no Plano Coordenado. Dada a natureza ampla e diversificada da região de Boston, as necessidades, estratégias e ações de transporte descritas neste Plano Coordenado são amplas, a fim de suscitar uma série de propostas de projetos que provavelmente atenderão às necessidades de HST não atendidas.

*Projetos elegíveis* para o CTGP incluem projetos de capital tradicionais e projetos não tradicionais. Os projetos de capital tradicionais incluem a compra ou aluguel de veículos para serviços de TSH que são realizados para satisfazer as necessidades especiais de transporte de idosos e pessoas com deficiência quando o transporte público é insuficiente, inadequado ou indisponível, bem como instalações de apoio como bancos e abrigos. Projetos não tradicionais podem incluir programas de motoristas voluntários, orientação e treinamento em viagens, entre outros.

## SERVÍCIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO EXISTENTES

Há uma grande variedade de serviços de transporte público na região de Boston, que podem ser explorados com mais detalhes neste [mapa da web](#) interativo. Esses incluem

- Autoridade de Transporte da Baía de Massachusetts;
- autoridades regionais de trânsito;
- Autoridade Portuária de Massachusetts;
- associações de gestão de transporte;
- serviços privados e sem fins lucrativos, como os administrados por hospitais e universidades;
- prestadores de transporte de longa distância, como Amtrak e Peter Pan;
- serviços municipais; e
- programas de motoristas voluntários.

O transporte público – tanto o HST quanto o transporte público que atende a população em geral – na região de Boston pode muitas vezes ser desconectado, especialmente fora da área imediata de Boston. Os serviços são administrados por diversos provedores de transporte público, com suas próprias tarifas, requisitos de elegibilidade e áreas de serviço. Estes podem ou não ser coordenados com outros prestadores de serviços adjacentes, por vezes conduzindo a longos tempos de espera, tarifas elevadas ou simplesmente à impossibilidade de chegar a uma parte específica da região através de transporte público. Estes desafios são ampliados nas cidades mais distantes de Boston, uma vez que a rede de transporte público é mais limitada nestas áreas, apesar de muitas vezes existirem muitos idosos e pessoas com deficiência que vivem nestas áreas. A melhoria da coordenação dos serviços e a colmatação das lacunas nos serviços existentes, através de financiamento como o CTGP, são fundamentais para dar resposta às necessidades não satisfeitas de HST na região de Boston.

## DEMOGRAFIA DA REGIÃO DE BOSTON

Compreender a demografia atual e futura dos idosos e das pessoas com deficiência ajuda a identificar lacunas nos serviços e nas comunidades onde as necessidades de transporte podem ser maiores. Na região de Boston, 16% das pessoas têm 65 anos ou mais, enquanto 10% têm alguma deficiência. Existe uma sobreposição significativa entre estas populações: quase 50 por cento dos idosos têm alguma deficiência. Prevê-se que estas populações aumentem nas próximas décadas – as projeções demográficas sugerem que, em 2050, cerca de 20 por

cento da população terá 65 anos ou mais. Isso representa um aumento de 37 por cento em relação à população de 2020, em comparação com um aumento de 10 por cento para a população total na região da MPO. Embora as projeções demográficas para as pessoas com deficiência não estejam disponíveis, é razoável assumir que esta população aumentará à medida que a população de idosos aumenta.

## IDENTIFICAÇÃO DE NECESSIDADES DE TRANSPORTE NÃO ATENDIDAS, ESTRATÉGIAS PARA ATENDÊ-LAS E PRIORIDADES PARA IMPLEMENTAÇÃO

Para ajudar a identificar necessidades de HST não satisfeitas, o pessoal da MPO realizou um amplo envolvimento público para obter contributos de idosos e pessoas com deficiência, pessoas que trabalham com estas populações e prestadores de HST. A equipe utilizou essas informações para desenvolver estratégias e ações que os fornecedores de transporte da região poderiam empreender para atender a essas necessidades e identificaram aquelas que poderiam ser prioritárias para a região de Boston.

O envolvimento público foi conduzido simultaneamente com o envolvimento para o desenvolvimento do Plano de Transporte de Longo Alcance (LRTP) de 2023 da MPO, Destination 2050, durante o qual o pessoal recolheu informações sobre as necessidades e prioridades de transporte na região. A maioria das atividades de envolvimento durante o desenvolvimento do LRTP e do Plano Coordenado entre 2019 e 2023 foram realizadas virtualmente devido à pandemia de COVID-19.

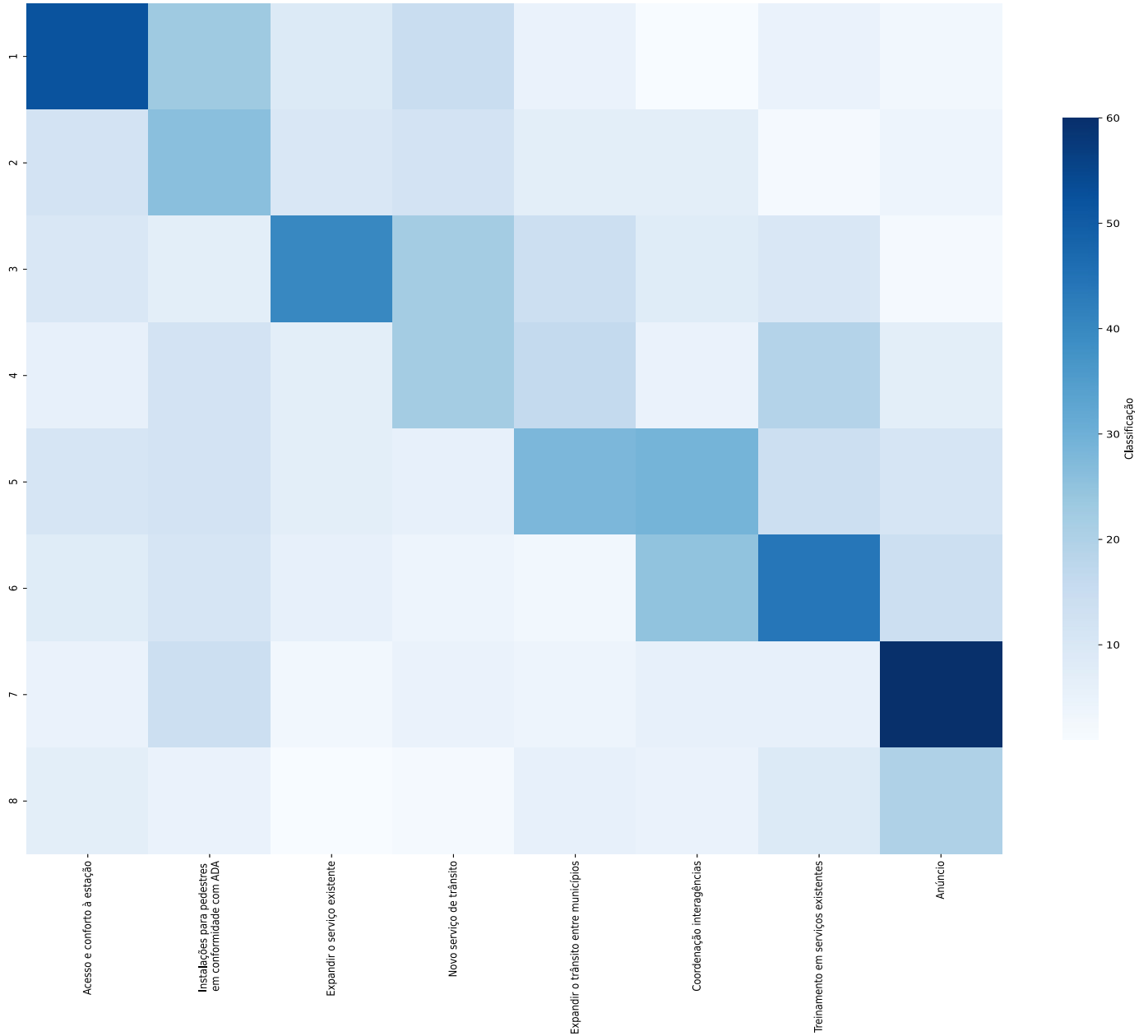
O pessoal também realizou diversas atividades de envolvimento centradas diretamente no Plano Coordenado para obter contribuições. Estas incluíram reuniões com Conselhos Coordenadores Regionais; discussões focadas nas necessidades de HST com o Grupo de Trabalho de Trânsito e Conselho Consultivo da MPO; um workshop de coordenação de HST com conselhos sobre envelhecimento, comissões de deficientes e fornecedores de transporte público; e uma pesquisa sobre as necessidades de HST.

A pesquisa – que foi distribuída a organizações que trabalham com idosos e pessoas com deficiência, prestadores de serviços de HST e ao público em geral, com foco na obtenção de contributos destas populações – foi realizada na primavera de 2023. Foi pedido aos entrevistados que identificassem as suas principais necessidades de HST e selecionassem as principais estratégias que ajudariam a satisfazer essas necessidades. Isso foi feito em quatro categorias: infraestrutura, transporte público, coordenação e melhorias na educação. As quatro estratégias mais comumente selecionadas foram

- Oferecer oportunidades de treinamento para idosos e pessoas com deficiência aprenderem quais serviços de transporte estão disponíveis e como usá-los (32,7%)
- Melhorar a acessibilidade e o conforto em estações e paradas de transporte público (com recursos como plataformas de alto nível, elevadores, escadas rolantes, bancos e abrigos de pontos de ônibus) (31,5%)
- Garantir que as calçadas e cruzamentos de ruas adjacentes às estações e paradas de transporte público sejam seguras e estejam em conformidade com a ADA (30,0 por cento)
- Desenvolver colaborações e parcerias entre prestadores de serviços de transporte público, incluindo empresas de transporte compartilhado, para atender com mais eficiência às necessidades comuns (29,0%)

Os entrevistados foram então solicitados a classificar as estratégias selecionadas da prioridade mais alta para a mais baixa. As duas estratégias selecionadas com mais frequência em cada categoria são mostradas na Figura ES-2 – o azul mais escuro indica quando uma estratégia foi classificada com mais frequência nessa categoria.

**FIGURA ES-2**  
**CLASSIFICAÇÃO DE ESTRATÉGIAS PARA MELHORAR O TRANSPORTE DE**  
**SERVIÇOS HUMANOS APENAS PARA COLOCAÇÃO**



ADA = Lei dos Americanos com Deficiência de 1990.

## RESULTADOS DO ENVOLVIMENTO PÚBLICO: NECESSIDADES E ESTRATÉGIAS

As necessidades e estratégias de transporte e as ações para abordá-las que foram identificadas através do envolvimento público foram agrupadas nas seguintes áreas temáticas:

- **Melhorias nos serviços de transporte:** expansão, manutenção e melhorias gerais dos serviços de transporte público (incluindo novas rotas, maior frequência e horários de operação ampliados)
- **Melhorias na infraestrutura:** manutenção da infraestrutura de transporte existente ou construção de nova infraestrutura de transporte
- **Melhorias nos veículos:** melhoria na acessibilidade dos veículos
- **Envolvimento público e educação:** envolvimento e educação dos membros do público sobre os serviços de transporte
- **Coordenação interagências:** coordenação entre fornecedores de transporte
- **Habitação:** consideração de coordenar habitação com melhorias de transporte para proporcionar maior acesso ao HST
- **Desafios operacionais:** melhorias na operação do HST, incluindo atendimento ao cliente, financiamento e agendamento
- **Elegibilidade:** requisitos de elegibilidade para HST
- **Acessibilidade:** custos diretos do HST

A Tabela ES-1 mostra as necessidades, estratégias, ações e recursos para apoiá-los por área temática.

## TABELA ES-1

### NECESSIDADES NÃO ATENDIDAS DE TRANSPORTE DE SERVIÇOS HUMANOS E ESTRATÉGIAS PARA MELHORIA

Área de tópico	Necessidades não atendidas	Estratégias e ações
Melhoria do serviço de transporte	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Falta de motoristas</li> <li>• Horário de atendimento à noite e finais de semana</li> <li>• Confiabilidade e funcionalidade do transporte comunitário</li> <li>• Mais acesso ao transporte público</li> <li>• Expansão do serviço sob demanda</li> <li>• Serviços limitados por geografia e destinos</li> <li>• Conexões de primeira e última milha para centros de transporte maiores</li> <li>• Disponibilidade de serviço para deslocamentos sociais e/ou não médicos</li> <li>• Deslocamentos de retorno para consultas médicas</li> <li>• Serviço de trânsito para conectar municípios sem deslocar-se por Boston</li> <li>• Deslocamentos de curto prazo</li> <li>• Maior frequência de serviços de rota fixa</li> <li>• Falta de flexibilidade e confiabilidade</li> <li>• Disparidades regionais no serviço</li> <li>• Banheiros e instalações de cuidados pessoais em estações de transporte público</li> <li>• Serviços que acomodam uma população envelhecida</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumentar a capacidade do sistema de transporte alternativo</li> <li>• Apoiar projetos de primeira e última milha</li> <li>• Melhorar a acessibilidade do transporte público para reduzir a demanda pelo The RIDE e serviços similares</li> <li>• Mesclar serviços existentes para idosos e pessoas com deficiência</li> <li>• Priorizar investimentos em melhorias no transporte público em detrimento dos serviços privados</li> <li>• Serviços expandidos de transporte COA</li> <li>• Prestar serviços de transporte dedicados e não médicos para idosos e pessoas com deficiência</li> <li>• Priorizar melhorias que atendam idosos e pessoas com deficiência</li> <li>• Parcerias com organizações pares</li> <li>• Construir paradas de transporte público perto de residências para idosos</li> <li>• Mesclar serviços existentes e redundantes</li> <li>• Serviço de transporte comunitário de locais de residência para centros comunitários</li> <li>• Adicionar mais paradas de transporte público em centros para idosos, alojamentos para idosos e centros médicos</li> <li>• Buscar parcerias público-privadas para fornecer transporte de plantão para necessidades de transporte no mesmo dia</li> <li>• Mapear a rede regional de transporte de serviços humanos existente para identificar lacunas</li> <li>• Oferecer sessões educacionais ou materiais para descrever recursos para usuários de transporte de serviços humanos</li> <li>• Instalar sinalização eletrônica do próximo ônibus para atualizações de serviço em tempo real</li> <li>• Aumentar o material rodante para serviços de transporte de serviço humano</li> <li>• Utilizar vans COA para serviços de transporte com maior elegibilidade</li> <li>• Oferecer treinamento e check-ins regulares com redes de voluntários</li> </ul>

Área de tópico	Necessidades não atendidas	Estratégias e ações
Melhoria da infraestrutura	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rede de calçadas conectada, bem conservada e acessível por ADA</li> <li>• Manutenção de calçadas e travessias de ruas durante eventos climáticos adversos</li> <li>• Amenidades em pontos de ônibus e estações de transporte público, como iluminação, bancos ou abrigos, bem como infraestrutura de acessibilidade, como rampas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduzir lacunas na rede de calçadas nas proximidades de pontos e estações de transporte público</li> <li>• Garantir que as estações e paradas atendam aos requisitos da ADA</li> <li>• Remover detritos nas calçadas e paradas de transporte público durante eventos climáticos adversos</li> <li>• Projetar novas estações e faça reformas que incluam plataformas de alto nível</li> </ul>
Melhoria do veículo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Espaço em veículos para permitir atendimento pessoal, animal de serviço e/ou outro acompanhante</li> <li>• Material circulante insuficiente</li> <li>• Comodidades em veículos de transporte público para acomodar dispositivos de mobilidade e assentos acessíveis</li> <li>• Sistema simples de sinalização e informação no interior e exterior do veículo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Compartilhar veículos através dos limites municipais</li> <li>• Melhorar a suspensão em veículos de transporte alternativo para reduzir lesões nos passageiros</li> <li>• Comprar veículos de transporte alternativo adicionais</li> <li>• Contrato com ambulâncias para auxiliar no transporte</li> <li>• Atribuir mais espaço nos veículos de transporte público especificamente para idosos e pessoas com deficiência</li> </ul>
Envolvimento público e educação	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Educação e treinamento em serviços existentes, incluindo serviços de rota fixa e sob demanda</li> <li>• Acesso a serviços sem tecnologia de smartphone</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Educar idosos e pessoas com deficiência sobre as opções de transporte disponíveis</li> <li>• Campanhas publicitárias</li> <li>• Manter comunicações que não dependam da tecnologia de smartphones</li> <li>• Incluir usuários de transporte de serviços humanos no processo de planejamento e projeto de transporte</li> <li>• Orçamento para incluir o envolvimento da comunidade nos custos de implementação e operação</li> <li>• Fornecer treinamento para ajudar motoristas adultos na transição do uso do carro para o transporte público</li> </ul>
Coordenação interagências	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Comunidades, especialmente fora do Núcleo Interno, com pouco ou nenhum serviço RTA</li> <li>• Longos tempos de transferência entre limites municipais e RTA</li> <li>• A rotatividade nas agências implementadoras resulta na necessidade de planejamento sucessório e na retenção do conhecimento institucional</li> <li>• Difícil coordenar deslocamentos mais longos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Coordenar serviços além das fronteiras municipais</li> <li>• Expandir as opções de transporte comunitário</li> <li>• Construir parcerias com RTAs, COAs e outros parceiros comunitários</li> <li>• Desenvolver coordenação regional entre fornecedores de transporte alternativo</li> <li>• Compartilhar as práticas recomendadas e lições aprendidas com agências pares</li> <li>• Mesclar programas de transporte de serviços humanos e reembolsar despesas com base no uso</li> <li>• Contrato com RTAs para vans e outros recursos</li> <li>• Coordenar com empresas de ônibus escolares para compartilhar o grupo de motoristas</li> <li>• Desenvolver pontos de transferência eficientes entre RTAs</li> <li>• Criar um centro de despacho unificado para aumentar as opções disponíveis aos passageiros</li> <li>• Integrar estruturas de agendamento e tarifas</li> </ul>



Área de tópico	Necessidades não atendidas	Estratégias e ações
Habitação	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Conjuntos habitacionais para idosos dependentes de carro</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Investir em comunidades que possam ser percorridas e habitáveis</li> <li>• Construir conjuntos habitacionais para idosos perto de estações de transporte público</li> <li>• Conectar o serviço de transporte público aos desenvolvimentos existentes</li> </ul>
Desafios operacionais	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Escassez de motoristas</li> <li>• Políticas para proteger o aumento da vulnerabilidade a doenças virais e/ou transmitidas pelo ar dos passageiros do transporte de serviços humanos</li> <li>• Serviço de despacho bem treinado</li> <li>• Transporte porta a porta</li> <li>• Comunicação com passageiros com proficiência limitada em inglês</li> <li>• Comunicação de atrasos\</li> <li>• Longo processo de inscrição</li> <li>• Financiamento insuficiente para satisfazer todas as necessidades</li> <li>• Alto custo inicial para serviços</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Melhorar os esforços de recrutamento, treinamento e retenção de motoristas</li> <li>• Simplificar os serviços TNC no mesmo dia/sob demanda</li> <li>• Utilizar opções de financiamento inovadoras (por exemplo, parcerias com empresas privadas, como seguradoras, para pagar deslocamentos médicos)</li> <li>• Defender a disponibilidade de financiamento adicional para o legislativo e outros tomadores de decisão</li> <li>• Aumentar as parcerias municipais com The RIDE e outros serviços de transporte alternativo</li> <li>• Incluir operadores de veículos no processo de planejamento de transporte</li> <li>• Incluir operadores de veículos em fóruns de usuários de transporte de serviços humanos, como o Riders' Transportation Access Group</li> <li>• Traduzir a sinalização para vários idiomas e/ou utilizar métodos de comunicação visual para acomodar indivíduos com LEP</li> <li>• Expandir programas de motoristas voluntários</li> <li>• Coordenar com outros municípios ou agências para solicitar financiamento em conjunto</li> </ul>
Elegibilidade	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lacunas de serviços de programas de transporte de serviços humanos limitadas a determinados grupos de pessoas</li> <li>• Expandir a qualificação de transporte de serviços humanos para pessoas com deficiências ocultas ou deficiências de curto prazo</li> <li>• Transporte médico não emergencial</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consolidar os serviços de transporte de serviços humanos e remover barreiras de elegibilidade</li> <li>• Expandir os requisitos de elegibilidade dos passageiros nos serviços existentes</li> </ul>
Acessibilidade	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alto custo dos serviços de transporte sob demanda</li> <li>• Alto custo de transporte rápido de rota fixa e serviços ferroviários suburbanos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utilizar os canais de apoio municipal existentes para facilitar a distribuição de tarifas reduzidas e a educação</li> <li>• Programas gratuitos, com tarifas reduzidas ou vouchers</li> <li>• Subsidiar viagens de serviço privadas e sob demanda para idosos e pessoas com deficiência</li> </ul>

ADA = Lei dos Americanos com Deficiência. COA = conselhos sobre envelhecimento. HST = trânsito de serviços humanos. LEP = proficiência limitada em inglês. RTA = órgão regional de trânsito. TNC = empresa de rede de transporte.

## RESULTADOS DO ENVOLVIMENTO PÚBLICO: PRIORIDADES PARA IMPLEMENTAÇÃO

Embora este Plano Coordenado não tente ditar quais estratégias e ações devem receber financiamento, ele descreve prioridades para a região de Boston com base na frequência com que as necessidades foram identificadas durante o processo de envolvimento público para apoiar o desenvolvimento de aplicações para CTGP. Mais de metade de todos os comentários recebidos falavam de melhorias nos serviços de transporte, sendo o próximo tópico mais comum melhorias na infraestrutura e coordenação interagências. Algumas das principais conclusões desta contribuição incluem

- **Coordenação de serviços de transporte público.** Os usuários do HST relatam o desafio de tempos de transferência longos e inconvenientes, especialmente fora de Boston e das comunidades vizinhas. Além disso, os serviços atuais têm uma variedade de requisitos de elegibilidade e áreas de serviço, o que resulta na criação de lacunas nos serviços.
- **Melhoria e manutenção da acessibilidade ao transporte.** Muitos entrevistados notaram calçadas inacessíveis perto de estações de transporte público, instalações para pedestres bloqueadas durante eventos climáticos adversos e espaço acessível limitado para veículos. Melhorar a acessibilidade do transporte público em geral pode ajudar a aliviar a procura de transportes alternativos e outras ofertas específicas de HST.
- **Expansão do serviço.** Os entrevistados indicaram o desejo de que os serviços de HST funcionassem durante a noite e nos fins de semana. Além disso, os entrevistados falaram sobre dificuldade de acesso a serviços médicos em municípios diferentes daquele em que residem.
- **Melhoria da experiência do cliente.** Um tema recorrente do envolvimento é a necessidade de melhorar as estratégias de formação e retenção de motoristas, incluir os usuários do HST nos processos de planejamento e criar uma lista centralizada de serviços disponíveis. Os entrevistados falaram da vulnerabilidade dos usuários do HST e defenderam a expansão da formação de motoristas para melhor apoiar os idosos e as pessoas com deficiência.

Este Plano Coordenado atualiza e substitui o Plano Coordenado de 2019 da MPO da Região de Boston, começando com o ciclo de subvenção CTGP do ano fiscal estadual de 2025. Este documento será atualizado novamente em quatro anos, em conjunto com a próxima atualização planejada do LRTP da MPO de Boston, de acordo com a orientação federal.