

RELATÓRIO DA CONSULTA PÚBLICA PEU EE 158

Etapa 02 - Propostas de Intervenção

Data: 17/05/2022

Sidnei Barbieri

Comentário: Minha sugestão é que no final da rua Guarani façam um tunel que atravessa a BR chegando até a Havan.

Devolutiva: Primeiramente, agradecemos sua contribuição Sidnei. A extensão da Rua Garani, passando pela rodovia até as proximidades da Havan foi uma das solicitações mais recorrentes na consulta pública deste Plano de Urbanização, reforçando a importância de realização da mesma. Importa destacar que o estudo apresentado para o viaduto no Trevo da Guarani engloba também a mencionada passagem, sendo proposta a elevação da rodovia e a conexão da Rua Guarani com a Rua José Damolin. Indicamos que o estudo do entroncamento será devidamente aprofundado e refinado no decorrer das fases de implantação do PEU, após a aprovação do mesmo na forma da lei.

Data: 17/05/2022

João Pedro Bortot

Comentário: Poucos lembram, mas a Rua Guarany foi uma importante rua de Pato Branco. Até a construção da BR-158, que a interrompeu (final da década de 60) era a ligação direta entre o aeroporto e o centro da cidade e por ela transitaram inúmeras personalidades, inclusive o Presidente João Goulart em sua visita, em 1962, para inauguração da primeira agência do Banco do Brasil do Sudoeste e para entrega de títulos de terra (tenho as fotos da caravana dele nessa rua na altura do Balvedi. Deveria, portanto, merecer o reconhecimento e ser contemplada com uma trincheira sob a BR-158. Além de devolver-lhe o "status" tal investimento se constituiria num importante auxiliar na mobilidade.

Devolutiva: Agradecemos sua contribuição João. Como pode ser verificado neste e no relatório da primeira etapa, essa passagem é uma solicitação trazida por diversas pessoas, demonstrando a sua importância. Uma passagem por baixo da rodovia neste local apresenta complicações decorrentes do curso hídrico existente, que cruza a rodovia neste ponto específico. Por outro lado, a condição topográfica é favorável no sentido da implantação de um viaduto, elevando o fluxo rodoviário e mantendo o deslocamento urbano no nível da via atual. Nesse sentido, a conexão é contemplada na proposta do viaduto do entroncamento conhecido como Trevo da Guarani / Taísa. Ressaltamos que, um vez que o PEU seja

aprovado na forma da lei, o estudo proposto será aprofundado e refinado, visando sua viabilização.

Data: 18/05/2022

Aires Afonso Forselini

Comentário: Prolongamento da rua guarani até br, em frente Havan, com previsão de futuro terminal para metrô de superfície, com ramais até o Trevo da Catani; até São Roque do Chopim e Universidades-Passo da Pedra. O futuro está próximo e prever não custa nada.

Devolutiva: Agradecemos sua contribuição Aires. Como mencionado na consulta pública da primeira etapa, ainda que o perímetro de intervenções do plano proposto seja bem mais restrito do que a sua indicação, a definição de uma pista exclusiva para o trânsito de transporte coletivo pode ser uma alternativa viável. De modo complementar, futuramente uma pista exclusiva pode ser mais facilmente adaptada para um transporte como o sugerido, mediante a consolidação da demanda.

Data: 18/05/2022

Dalcimar Casanonva

Comentário: Acredito que tenho 3 sugestões a serem levadas em conta

1 - é montar um viaduto no entroncamento av. Brasil br158 e ruas vizinhas. Apesar das modificações realizadas tenham sido boas aquele trevo é muito confuso. Também o acesso a UTFPR, fadep e Fraron é muito complicado, precisando por vezes realizar muitas voltas para um retorno.

2 - por favor considerem fazer intervenções pensando em arborização. Cidade bonita e agradável é cidade arborizada. Já pensar na retira de postes (onde for possível), e maior arborização.

Devolutiva: Em primeiro lugar, agradecemos sua contribuição Dalcimar. Um viaduto no local mencionado (Avenida Brasil, Rua Paraná, Rua Tamoio e prolongamento da Rua Guarani), de fato, compõe uma das propostas de transposição contidas neste Plano. Cabe reforçar que a proposição está em nível de estudo indicativo por hora, e que os aprofundamentos e refinamentos necessários serão realizados mediante a formalização do PEU EE158 na casa de leis do município.

Em relação aos acessos mencionados das universidades e do bairro Fraron, frisamos que, a princípio, o perímetro do plano não contempla intervenções diretas nessas áreas. De todo modo, a sua indicação fica registrada.

Por último, a colocação sobre arborização é absolutamente pertinente, tendo sido um dos aspectos norteadores das propostas contidas no plano. Indicamos a implantação de alamedas, justamente pretendendo a consolidação de circuitos arborizados em vias que possuem espaço para isso. Além disso, as alterações viárias na rodovia também comportarão áreas similares.

Data: 19/05/2022

Paulo Fergutz

Comentário: Olá! Como representantes dos ciclistas, solicitamos que sejam pensados espaços para a circulação de ciclistas, ciclovias, ciclofaixas e cruzamentos. O número de ciclistas que utilizam a rodovia BR158 cresce a cada dia, seja como meio de transporta para o trabalho ou estudo (área industrial e faculdades), laser (parques) esporte. Gostaríamos de participar das tomadas de decisão pois fazemos parte do transito em grande número.

Paulo Ricardo Fergutz - Presidente da Associação de ciclistas Quebra Freio Bike Clube Pato Branco contato (número suprimido).

Devolutiva: Olá Paulo, iniciamos agradecendo sua contribuição. A ampliação dos circuitos cicloviários foi uma solicitação recorrente na consulta pública do Plano de Urbanização, conforme registrado no relatório da primeira etapa, o que ressalta a relevância do tema e a necessidade de adequação desta demanda no nosso município. Indicamos que a previsão de novos circuitos cicloviários é uma das premissas do PEU EE158, cujo aprofundamento será realizado no decorrer das fases de implantação, quando o mesmo for aprovado nos termos da lei. De todo modo, a Secretaria de Planejamento Urbano está desenvolvendo projetos nesse sentido, então, mesmo na hipótese de não sancionamento do PEU, a discussão conjunta com a associação de ciclistas será providenciada. Reiteramos o agradecimento pela discussão e, em especial, a disponibilidade para participação.

Data: 22/05/2022

Gilmar Komonski

Comentário: Não moro na região da BR 158, mas frequentemente preciso ir para a região do Fraron e Aeroporto.

Vejo sugestões a respeito, como estender a rua Guarani por baixo da 158 e outras modificações no trevo da Guarani.

Sugiro um complemento nestes acessos, um viaduto em frente ao Estádio Pioneiros ligando a marginal com a Rua Martim Afonso de Souza, ao lado da madeireira Alberti.

Na região haverá o Ginásio, então vai precisar de acessos e saídas complementares.

Devolutiva: Agradecemos sua contribuição Gilmar. De fato, é proposto um conjunto de transposições nas imediações do Estádio Os Pioneiros, com um viaduto iniciando a aproximadamente 500 metros do local indicado, visando a melhoria da mobilidade em todo seu arredor. Mais uma transposição nessa região pode ser sim considerada em um momento futuro, mediante a construção da nova Arena de Esportes Multiuso e a consolidação da demanda nesse ponto específico.

Data: 24/05/2022

João F. Florencio

Comentário: A sugestão não é para a BR-158, especificamente. Mas para crescimento e ampliação da cidade como um todo, especialmente para o Bairro Brasília. Apesar de localizado em área nobre da cidade, o desenvolvimento do bairro está atrasado e defasado em razão de normas estabelecidas no plano diretor que estão incondizentes com a realidade vivenciada. Veja-se que no Bairro temos escola de grande porte (Colégio Mater Dei), clube Pinheiros, escola de línguas, bares e restaurantes, sem contar a extrema proximidade com o centro da cidade. Mesmo assim, o plano diretor limita a construção para apenas 02 pavimentos, especialmente na Rua Aimoré, na altura dos números 1369 a 1600, o que obstaculiza a construção de novos imóveis que, certamente, contribuiriam com a região. A título de exemplo, na Rua Arthur Bernardes esquina com Oswaldo Aranha que fica bem próximo já são permitidos de 3 a 6 pavimentos, levando a crer, ainda mais, que a norma está incondizente com o potencial da região.

Devolutiva: Agradecemos sua contribuição João. Em concordância com a sua colocação, indicamos que o local da solicitação não faz parte do perímetro de intervenção do Plano Especial de Urbanização proposto. Reforçamos que neste plano não serão realizadas alterações na classificação de zoneamento, respeitando a aptidão originalmente atribuída para a zona em questão, uma vez que modificações mais profundas da legislação competem tão somente ao processo de revisão do Plano Diretor municipal que está em desenvolvimento. Assim, sua solicitação será encaminhada para análise no âmbito do mesmo.

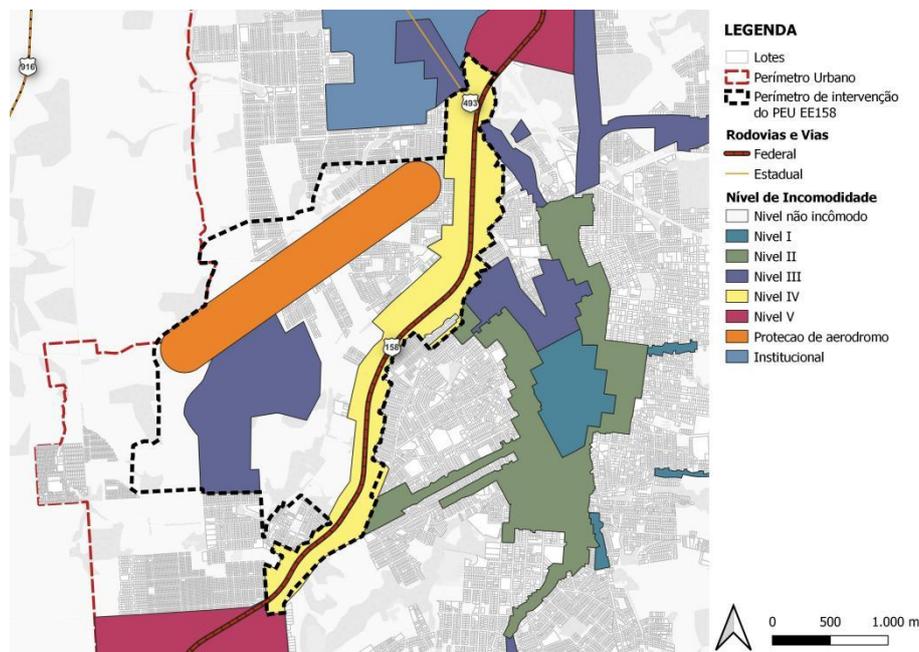
Data: 24/05/2022

Romulo

Comentário: Gostaria de saber no Fraron, com esta mudança, qual seria a taxa de incômodo daquela região? Pois falaram em região de incômodo, mas qual a taxa deste incômodo? E isso não deveria ser discutido no Plano Diretor?
Desde já agradeço a atenção.

Devolutiva: Inicialmente, agradecemos sua contribuição Romulo. Os níveis de incomodidade no perímetro urbano do município são definidos pelo Anexo 6 - Mapa de Incomodidade da LUPA (Lei Complementar 46/2011) e apresentam classificações variadas, como pode ser verificado na figura a seguir:

Figura 01 - Níveis de incomodidade atuais na região do PEU EE158

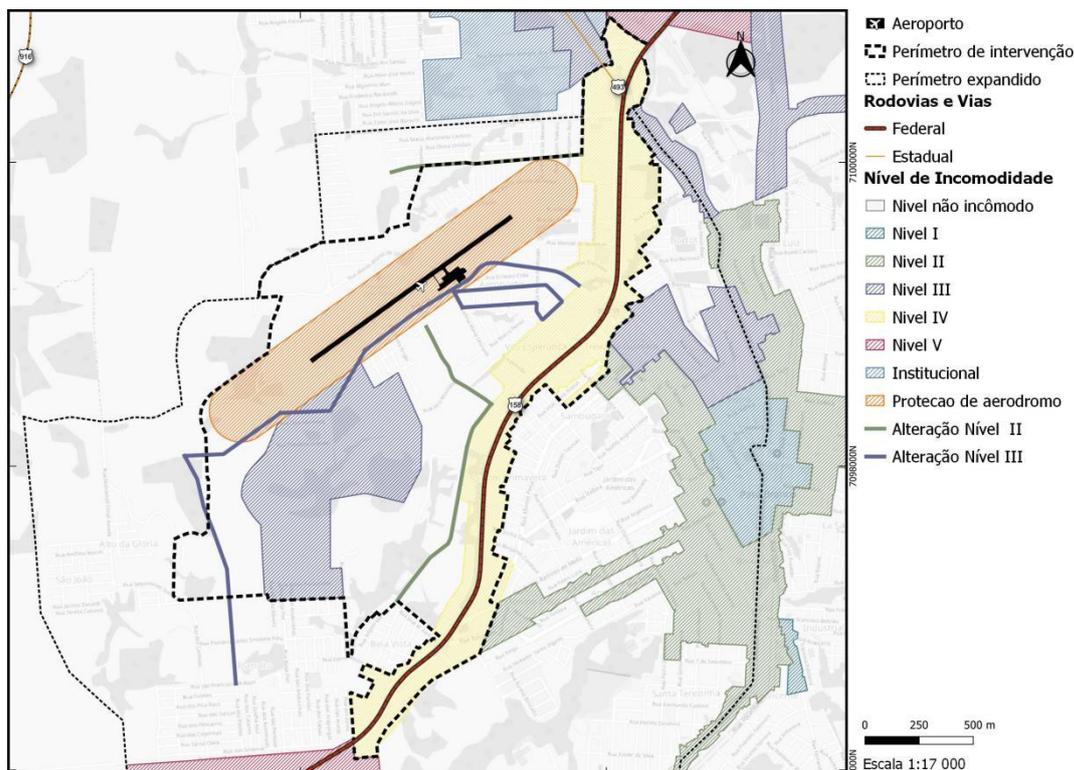


De acordo com o mapa atual, ilustrado acima, a área próxima da rodovia permite atividades e usos de incômodo nível IV (em amarelo), a área do aeroporto tem uma classificação chamada 'proteção do aerodromo' que apresenta especificidades próprias desse equipamento (em laranja), o espaço entre o aeroporto e a rodovia tem predominância de nível não incômodo (áreas brancas), e existe ainda uma mancha de incômodo nível III próxima ao aeroporto (em roxo).

Cada uma dessas classificações permite a instalação de atividades distintas, como comércios e serviços de diferentes portes, conforme definições do **artigo 119** da LUPA. O texto da LUPA pode ser consultado no site da Secretaria de Planejamento Urbano ou pelo link: <https://patobranco.pr.gov.br/wp-content/uploads/2016/03/LUPA-completa.pdf>.

Pois bem, uma das proposições do PEU EE158 abrange a alteração dos níveis de incomodidade em ruas específicas, que hoje são classificadas como de nível "não incômodo", para incomodidades de nível II e nível III, conforme a figura a seguir (as ruas são descritas também no texto da minuta do PEU e em seus mapas anexos). O **objetivo** dessa alteração é aumentar a permissão de atividades em determinadas vias, que comportam maior fluxo e atividades comerciais, visando o estímulo ao comércio e usos mistos da região.

Figura 02 - Alterações de níveis de incomodidade propostos no PEU EE158



A principal destas vias é a José Leonardi, considerando que atualmente ela já comporta o trânsito de cargas induzida pelo aeroporto, fazendo com que a classificação não incômoda esteja incompatível com a demanda atual. Além disso, esta rua também conecta a mancha existente de incomodidade III e a rodovia, apresentando grande potencial para a instalação de comércios e serviços variados, impedidos atualmente de operar em decorrência da restrição de incomodidade.

Por fim, os parâmetros urbanos são sim discutidos e definidos no âmbito do Plano Diretor - PD municipal. Ressalta-se que o mesmo encontra-se atualmente defasado, não atendendo a realidade de demanda verificada hoje, como no caso relatado da rua José Leonardi. Essas e outras incompatibilidades registradas estão entre as motivações deste Plano de Urbanização.

Reforçamos ainda que o Plano Diretor está, neste momento, em processo de revisão e que os níveis de incomodidade de todo o perímetro urbano serão avaliados e readequados, na esfera de seus estudos técnicos. Ademais, o PEU é uma ferramenta prevista dentro da lei do próprio Plano Diretor vigente, regulamentada para promover o desenvolvimento de regiões específicas da cidade.

Data: 25/05/2022

Eduardo Cecco

Comentário: Contribuição 1: Importante realizar estudo de ocupação nas áreas de ZIS, considerando as alterações dos parâmetros construtivos. Simular ocupação máxima dos terrenos para entendimento do impacto na paisagem (entrada da cidade), isso pode ser controlado a partir da taxa de ocupação, recuos obrigatórios e quantidade de pavimentos.

Contribuição 2: Cuidar com projetos de transposição de vias para que não ofereçam melhorias apenas aos veículos. Todo viaduto ou transposição implantado, cria-se também uma "barreira" que divide a cidade em dois lados. Os pedestres e transportes não motorizados precisam se sentir seguros nestes espaços. Portanto, é importante calçadas largas, faixas distintas e elevadas, iluminação, entre outros.

Contribuição 3: Transformar a rodovia 158 numa Avenida Inteligente/Sustentável. Com pisos que possam gerar energia, corredor verde, áreas de lazer, iluminação, ciclovias e faixas com conexão confortável com o centro da Cidade e o Parque Ambiental.

Devolutiva: Em princípio, agradecemos sua contribuição Eduardo. Indicamos que a simulação da ocupação sugerida na contribuição 1 será realizada e apresentada ao COPLAN para apreciação no decorrer das próximas semanas.

Relacionado ao segundo apontamento, reforçamos a concordância com as preocupações apresentadas nas contribuições 2 e 3. É válido ressaltar que os estudos componentes da proposta tem caráter de orientação para o projeto de lei que resultará do processo do PEU EE158, e que será encaminhada para a Câmara de Vereadores. Nada obstante, considerando que o projeto de lei do PEU EE158 seja sancionado, o detalhamento efetivo de cada transposição e das transformações da rodovia / via urbana será aprofundado e refinado nos termos devidos, bem como publicizado, mediante o avanço das fases de implementação do Plano.