

# Oficina Comunitária 01

**Data:** 16/05/2024

**Horário:** 18h30

**Local:** Casa da Indústria — R. Pedro Viêira, 120. Trevo Patinhos, Pato Branco

**Participantes:** (registrados em lista de presença, vide Figura 5)

## 1.1. Memória

A Oficina Comunitária 01 do Plano de Mobilidade Urbana de Pato Branco começou às 18h30, dedicando os primeiros minutos ao preenchimento da lista de presença e à acomodação dos participantes.

A abertura foi realizada pelo coordenador da Equipe Técnica Municipal e Secretário Municipal de Planejamento Urbano, Gilmar Tumelero, que informou o afastamento do prefeito Robson Cantu e a ausência da vice-prefeita, Angela Padoan, devido a um compromisso no Gabinete. Em seguida, Tumelero apresentou a equipe de Consultoria URBTEC™.

Acrescentou que o Plano de Mobilidade Urbana está na fase de diagnóstico e prognóstico. Gilmar comunicou que a Oficina não estava sendo transmitida ao vivo, porém estava sendo registrada pela imprensa municipal e pela Consultoria. Noticiou que os representantes legislativos não se encontravam presentes, frisando que havia sido enviado um convite e um ofício à Câmara de Vereadores.

Em complemento, Gilmar informou que todos os materiais elaborados no Plano de Mobilidade estão disponíveis no site da Prefeitura, na página da Secretaria Municipal de Planejamento Urbano. O Secretário, então demonstrou para a população o procedimento de acesso da página web do Plano. Finalizado seu discurso, Tumelero passou a palavra a Alceu Dal Bosco Junior, Engenheiro Civil e Coordenador Executivo da Equipe Técnica do Plano de Mobilidade.

Alceu cumprimentou os participantes e apresentou os demais membros presentes da Consultoria: Maria Eduarda Aguiar, Arquiteta Urbanista e Analista

do Contrato da Equipe Técnica da Consultoria do Plano; e Matheus Rocha Carneiro, Jornalista da Consultoria. Em continuidade, Alceu explicou que a Oficina Comunitária tem o intuito de colher a contribuição da população com o diagnóstico, construindo a leitura comunitária a partir daqueles que vivem a cidade no dia a dia, presenciando os pontos positivos e enfrentando as dificuldades.

Posteriormente, Alceu introduziu os tópicos a serem abordados no evento e o tempo disponível para cada item. Conceituou o Plano de Mobilidade Urbana, argumentando que, além de ser uma obrigação legal, o objetivo é melhorar a alocação de recursos do município, evitar que os problemas aconteçam no futuro e que as problemáticas atuais sejam solucionadas da melhor forma possível. Em acréscimo, esclareceu que o Plano foca em todos os modos de transporte do município (motorizados individuais, coletivos e não motorizados), incluindo na análise a influência do modal aéreo e do transporte de cargas.

Citou os princípios que regem o Plano e que são decorrentes da lei, como: (i) a equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público e no uso do espaço público; (ii) a eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano e na circulação urbana; (iii) a gestão democrática, que integra a participação popular; (iv) o desenvolvimento sustentável; (v) a segurança nos deslocamentos; e (vi) a justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços.

Em seguida, fundamentando-se na Lei Federal nº 12.587/2012, Alceu definiu a caracterização dos modos de transporte e a sua disposição na pirâmide invertida da mobilidade. Instruiu que a prioridade sempre deve ser atribuída às formas de locomoção que não utilizam motor. Concluída sua explicação, passou a palavra à arquiteta Maria Eduarda Aguiar para dar continuidade à apresentação da Oficina.

A Arquiteta apresentou então as quatro etapas de elaboração do Plano. Reforçou que o propósito da fase atual (Diagnóstico e Prognóstico) é o conhecimento da realidade da mobilidade em Pato Branco e que na etapa

anterior (Metodologia, Cronograma e Mobilização) foi estabelecida a metodologia de desenvolvimento. Já os passos seguintes abordarão as diretrizes e propostas para o futuro da mobilidade (Etapa 3), que consiste em determinar ações de melhoria e a consolidação do Plano de Mobilidade Urbana (Etapa 4), na qual o conteúdo é institucionalizado e torna-se uma lei municipal.

Posteriormente, mostrou aos participantes o cronograma de cada etapa. Dando continuidade, Maria Eduarda tratou sobre os destaques do diagnóstico técnico com o objetivo de servir de insumo para a dinâmica a ser realizada no decorrer do evento. A primeira temática abordada foi sobre os modos motorizados individuais, em que o crescimento da frota, analisando os dados de 2012 a 2023, foi superior à média estadual e próxima da nacional. Ademais, Maria Eduarda enfatizou que dentre os veículos que compõe a frota, o mais representativo foi o automóvel (58%), seguido das motocicletas (17%) e das caminhonetes (14%).

A partir das análises da pesquisa de Origem e Destino Domiciliar, informou que o número de viagens por motivos de residência-trabalho e trabalho-residência foi elevado, apontando o bairro Centro como a principal origem e destino. Para finalizar o contexto geral dos resultados, noticiou que os acidentes mais frequentes em Pato Branco ocorrem por colisão, especialmente em cruzamentos. Além disso, segundo as notificações do corpo de bombeiros entre 2018 e 2023, mais de dois mil sinistros foram registrados.

Em seguida, foram demonstrados os resultados da macromodelagem, no qual Alceu indicou os detalhes levantados nessa atividade. Indicou que no cenário atual de tráfego, os pontos mais demandados são os comércios, serviços e os locais de indústrias, com o bairro Centro sendo novamente o destaque. Ademais, no modelo realizado, os maiores carregamentos na rede viária se localizam na BR-280, na BR-158 e na Avenida Tupi. Já para o cenário tendencial, projeção para 10 anos, no qual é considerado novos loteamentos e crescimentos do município, Alceu ressaltou uma piora na condição da BR-158.

Partindo para o tópico de modos motorizados coletivos, Alceu mostrou o mapa de abrangência do sistema de transporte público coletivo aos participantes

e apontou que todos os equipamentos existentes e em implantação possuem cobertura do transporte público coletivo. Abordou também sobre a incompatibilidade da operação atual com o Terminal Urbano.

Em adição, Alceu explicou sobre a pesquisa de opinião e satisfação, destinada aos usuários do transporte coletivo. Destacou que a maioria dos aspectos foram avaliados como bom, com as melhores avaliações dadas para acessibilidade, aos operadores, a segurança e aos veículos e as menores notas para a tarifa, o sistema de informação, a frequência e a lotação. Além disso, Alceu informou sobre a pesquisa de preferência declarada, a qual os resultados ainda estão sendo avaliados, todavia observou-se uma alta resistência ao uso de ônibus pela população pato branquense, em razão de conforto e de tempo de viagem.

Alceu retornou então a palavra para Maria Eduarda. A Arquiteta abordou o tema de modos não motorizados. Comunicou que 20% das viagens registradas foram por deslocamentos a pé e foi constatado que 47% dos trechos urbanos não possuem pavimento nos passeios, principalmente nas áreas mais distantes do Centro. Posteriormente, Maria Eduarda apresentou a poligonal e os resultados do inventário físico. Os pontos positivos apontados foram largura suficiente de faixa livre, a presença de faixas de pedestres na maioria dos cruzamentos e a iluminação pública para pedestres com boa cobertura. Já para os negativos, destacou-se a irregularidade nas calçadas, sinalização horizontal regular ou ruim e falta de continuidade dos pisos táteis.

Dando continuidade, Maria Eduarda tratou sobre a temática de ciclistas. Exibiu que apenas 1% dos deslocamentos são feitos por bicicleta e que apesar da maioria dos entrevistados possuírem o veículo, optam por não o utilizar, mostrando a necessidade de ampliar a atratividade do uso da bicicleta. Acrescentou que as viagens prevalecem no Centro e no Fraron e a maior problemática levantada está na intensidade do tráfego. Em seguida, expôs o mapa da malha cicloviária do município, contendo as rotas existentes, em construção e as projetadas.

Posteriormente, explicou o roteiro e o procedimento da dinâmica. Os temas propostos para a discussão foram: modos motorizados privados, modos motorizados coletivos e modos não motorizados. Para cada uma das temáticas, Maria Eduarda levantou alguns questionamentos para incentivar o debate entre os participantes. Em seguida a Arquiteta retornou a palavra a Alceu para conduzir a divisão dos grupos. A princípio, tinha sido planejado fazer a divisão em três grupos e destinando um tópico para cada equipe, porém devido ao número reduzido de participantes, definiu-se apenas dois grupos: Grupo 1 – Modos Motorizados Coletivos e Modos Não Motorizados; e Grupo 2 – Modos Motorizados Privados.

Sendo assim, os participantes foram convidados a se organizarem nos grupos para iniciar os debates, destacando os pontos positivos e negativos de suas respectivas temáticas, assim como as prioridades. Os técnicos da consultoria mediaram o debate de cada grupo e aos participantes foram disponibilizados mapas e fichas para registro das questões pontuadas. Esses documentos são compilados no item 1.2.

Após a finalização dos debates, antes de abrir espaço de fala para os representantes de cada grupo, Maria Eduarda apontou que havia fichas de contribuições disponíveis para a submissão de questões eventualmente não abordadas na dinâmica e reforçou que no site da Prefeitura com um formulário permanente, em que podem ser encaminhadas sugestões ao Plano de Mobilidade. Além disso, enfatizou que a população pode protocolar contribuições pessoalmente na Secretaria de Planejamento Urbano. Fortaleceu o convite aos participantes a continuar acompanhando o Plano e os eventos das etapas seguintes. Em seguida, os representantes selecionados apresentaram os resultados das dinâmicas de cada grupo.

O grupo de Modos Motorizados Coletivos e Modos Não Motorizados destacou os seguintes apontamentos:

- Definição de corredor exclusivo para o transporte coletivo, com o intuito de reduzir o tempo de viagem;

- Necessidade de repensar os horários, trajetos, frequência, origens e destinos das linhas de ônibus;
- Falta de subsídios para o transporte coletivo, pelo fundo municipal do sistema;
- Construção de um terminal urbano;
- Equidade no orçamento dos vários modais de transporte;
- Instalação de mais pontos de ônibus;
- Destinação da Avenida Tupi ao transporte coletivo e outras vias para transporte de apoio;
- Necessidade de repensar a prioridade dada aos carros em relação a dimensão dos estacionamentos no bairro Centro;
- Calçadas estreitas;
- Estacionamento de carros nas calçadas;
- Falta de ciclovias e ciclofaixas;
- Necessidade de refletir que a melhoria da mobilidade não vem do uso privado de carros, mas sim do uso de transportes coletivos e que possuam mais segurança e mais conforto, priorizando o usuário.

Já o grupo de Modos Motorizados Individuais destacou como prioridades positivas:

- A Rua Assis Brasil e a Rua Tocantins são utilizadas para lazer;
- A Rua Urbano Vitman como rua coletora;
- Rua perimetral rural;
- Contorno Norte;
- Onda verde nos semáforos (sincronização dos semáforos);
- Conexões planejadas.

Enquanto as prioridades negativas foram:

- Transposição da BR-158;

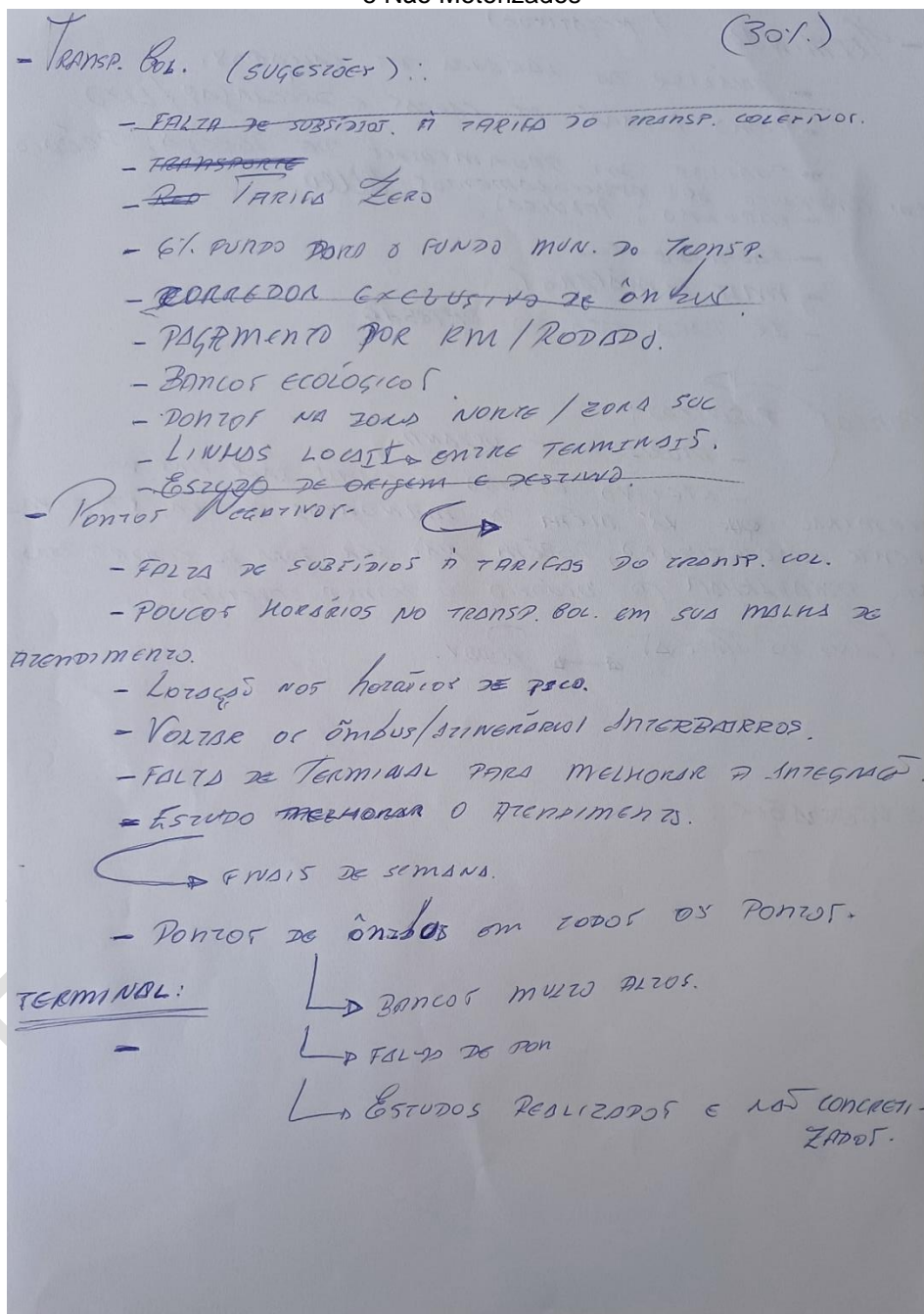
- Falta de processo para abertura de novas vias e notificação dos proprietários;
- A descontinuidade dos traçados das vias;
- A conexão do La Salle com o Centro;
- A altura das lombadas e falta de padronização;
- A falta de tempo de pedestres nos semáforos.

Por fim, Alceu encerrou o evento reforçando que os apontamentos constarão nos documentos do Plano, retomou o convite para a participação das próximas etapas e agradeceu a presença de todos.

## 1.2. Dinâmica

### 1.2.1. Grupo 01 — Modos Motorizados Coletivos e Modos Não Motorizados

Figura 1 – Oficina Comunitária 01: Contribuições do Grupo 01 de Modos Motorizados Coletivos e Não Motorizados





- HERMINÓZ. (NEGATIVOS)
  - ANÁLISE DA LARGURA DAS CALÇADAS.
  - COMO FISCAR AS CARGAS E DESCARGAS/LIXO
  - ANÁLISE DAS PROXIMIDADES DE IGREJAS; PRÉDIOS EM CONTRASTE DOS ESTACIONAMENTOS. VELHO.
  - BARULHO; POLUIÇÃO.
  - ~~FALTA DE FI~~
  - MUITO SEMÁFOROS.
  - IR PARA CASA DO ARTESÃO.

- PONTOS POSITIVOS:
  - MOBILIDADE URBANA.
  - EFETIVO ESTUDO DO TRANSP. PARA FINS DE TERMINAL QUE VÁ ALÉM DE MANDATOS E SEJA EFETIVAMENTE CONCRETIZADO, PORÉM NÃO SEJA FORA DO CENTRO DA NÃO ADAPTAÇÃO DO USUÁRIO DO TRANSP. COLETIVO.
- CASA DO ARTESÃO → PONTO.

SUGESTÕES:

**Plano de Mobilidade Urbana de Pato Branco**  
 Oficina Comunitária 01 — Etapa 02: Diagnóstico e Prognóstico



**GRUPO TEMÁTICO 1: Modos Motorizados Coletivos** (Pontos do Transporte Coletivo, Linhas de Ônibus, Ônibus Escolares, etc.)

Quais são os pontos NEGATIVOS do tema: Modos Motorizados Coletivos?
- FALTA DE SUBSÍDIOS MUNICIPAIS À TARIFA DO TRANSPORTE COLETIVO REGULAR.
- FALTA DE CORREDORES EXCLUSIVOS PARA O TRANSP. COL. PARA DIMINUIÇÃO DO TEMPO DE VIAGEM.
- <input checked="" type="checkbox"/> FALTA UM ESTUDO DE ORIGEM E DESTINO
- POUCOS HORÁRIOS

**Plano de Mobilidade Urbana de Pato Branco**  
Oficina Comunitária 01 — Etapa 02: Diagnóstico e Prognóstico



**GRUPO TEMÁTICO 1: Modos Motorizados Coletivos** (Pontos do Transporte Coletivo, Linhas de Ônibus, Ônibus Escolares, etc.)

Prioridades Positivas	Prioridades Negativas
<p>1. CORREDOR EXCLUSIVO DO TRANSPORTE COLETIVO PARA DIMINUIÇÃO DO TEMPO DE VIAGEM.</p>	<p>1. <i>NEGATIVOS</i></p>
<p>2. NECESSIDADE DE REPERCUTIR A MALHA DE HORÁRIOS E TITULOS, FREQUÊNCIA, ORIGEM E DESTINO.</p>	<p>2. <i>POSITIVOS</i></p>
<p>3. FALTA DE SUBSÍDIOS À TARIFA DO TRANSP. COL., PELO PUNTO MUNICIPAL DO SISTEMA.</p>	<p>3.</p>
<p>4. TERMINAL URBANO EM ALGUM LUGAR.</p>	<p>4.</p>
<p>5. EQUIDADE NO ORÇAMENTO DOS VÁRIOS MODOS DE TRANSP. COLETIVO.</p>	<p>5.</p>
<p>6. MAIS PONTOS DE ÔNIBUS EM TODOS OS LUGARS.</p>	<p>6.</p>

**Plano de Mobilidade Urbana de Pato Branco**  
Oficina Comunitária 01 — Etapa 02: Diagnóstico e Prognóstico



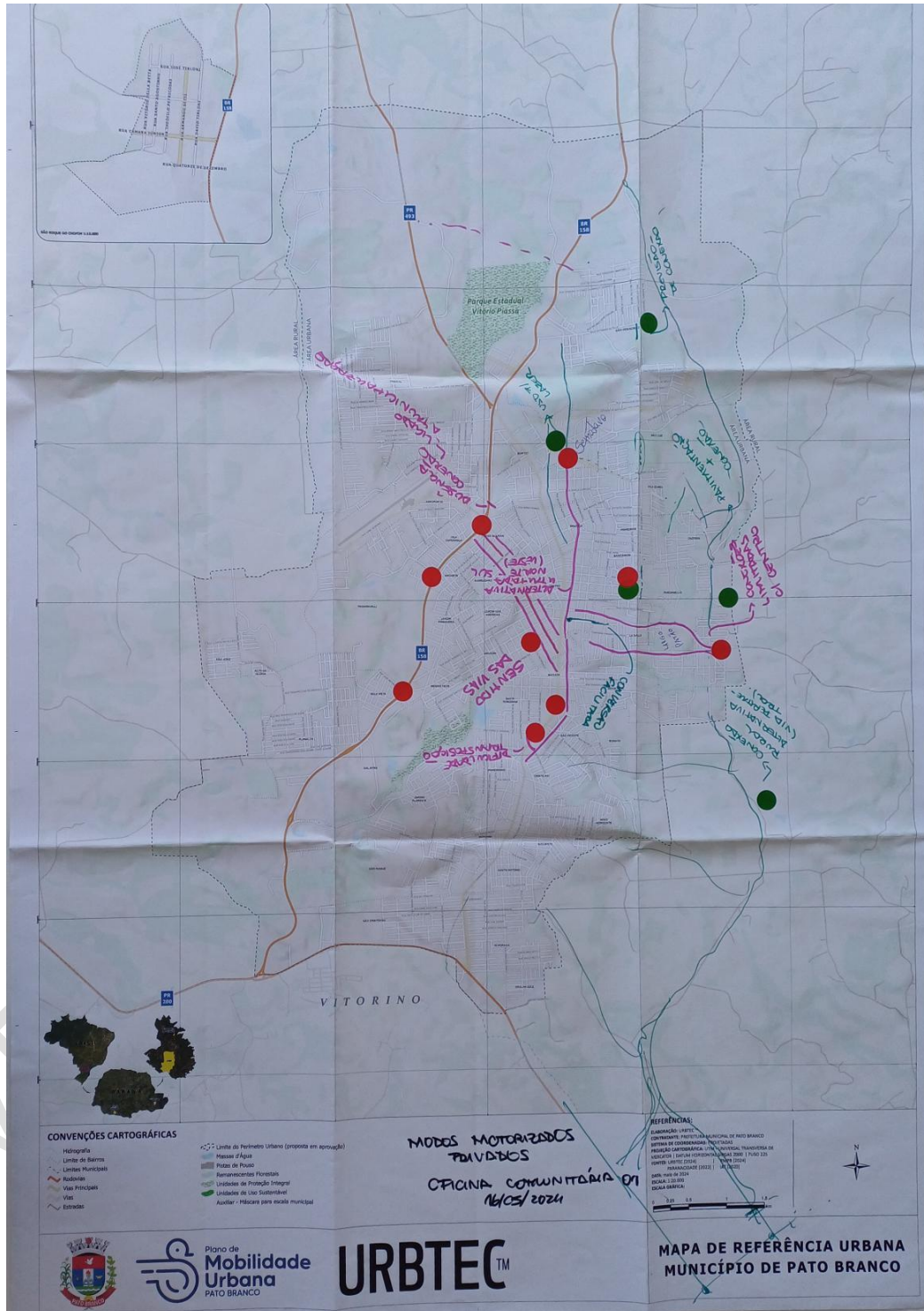
**GRUPO TEMÁTICO 3: Modos Não Motorizados** (Pedestres e Ciclistas;  
Condição das calçadas e ciclovias)

<b>Quais são os pontos NEGATIVOS do tema: Modos Não Motorizados?</b>
- CALÇADAS MUITO ESTREITAS.
- ESTACIONAR OS CARROS EM CIMA DAS CALÇADAS NOS BAIROS, FORA DO CENTRO.
- FALTA DE CICLOVIAS / FAIXAS.

Fonte: URBTEC™ (2024).

### 1.2.2. Grupo 02 — Modos Motorizados Privados

Figura 2 – Oficina Comunitária 01: Contribuições do Grupo 02 de Modos Motorizados Individuais



**Plano de Mobilidade Urbana de Pato Branco**  
Oficina Comunitária 01 — Etapa 02: Diagnóstico e Prognóstico



**GRUPO TEMÁTICO 2: Modos Motorizados Privados** (Automóveis, motocicletas, caminhões; pavimentação e sinalização das ruas)

Quais são os pontos NEGATIVOS do tema: Modos Motorizados Privados?
1) Baixo la salte problemas de locomoção pra sair pro Centro
2) a descontinuidade das ruas
3) falta de processo para abertura de novas vias e notificações dos proprietários
4) Transposição de BR
5) negativa ligeira norte e sul (Caracuru, Tecotins, Posto 6 roda)
6) Estradas da Tamoió, Avenida Brasil e Paraná
7) transposição da rua João Pessoa a Avenida Tupi
8) Altura das lombadas, aplicação de normativas para lombadas
9) existência de sinalização vertical
10) descontinuidade dos sentidos, de mão única
11) conflito de motorista com pedestre
12) Arvores em esquinas
13) missas de bor na calçada
14) tempo do pedestre maior


**Plano de Mobilidade Urbana de Pato Branco**  
Oficina Comunitária 01 — Etapa 02: Diagnóstico e Prognóstico



**GRUPO TEMÁTICO 2: Modos Motorizados Privados** (Automóveis, motocicletas, caminhões; pavimentação e sinalização das ruas)

**Quais são os pontos POSITIVOS do tema: Modos Motorizados Privados?**



- 1) De maneira geral o trânsito é positivo
- 2) Assis Brasil e Tocantins usada para lazer.
- 3) Rua Urbano Dillmann
- 4) via conectal rural
- 5) contorne norte
- 6) onde vende nos semáforos (diversificação dos semáforos)
- 7) ainda existe concessões que foram pensadas



**Plano de Mobilidade Urbana de Pato Branco**  
 Oficina Comunitária 01 — Etapa 02: Diagnóstico e Prognóstico

**GRUPO TEMÁTICO 2: Modos Motorizados Privados** (Automóveis, motocicletas, caminhões; pavimentação e sinalização das ruas)

Prioridades Positivas	Prioridades Negativas
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. R. ASSIS BRASIL E TOCANTINS USADAS PARA LAZER</li> <li>2. R. URBANO WITMAN COMO BOA CONECTORA</li> <li>3. VIA PERIMETRAL RURAL</li> <li>4. OUDA VERDE NOS SEMAFOROS</li> <li>5. CONEXÕES JA PLANEJADAS</li> <li>6. CONTORNO NORTE <del>NOVA</del></li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. TRANSPOSIÇÕES DA BR - 158</li> <li>2. FALTA DE PROCESSO PARA ABERTURA DE NOVAS VIAS E NOTIFICAÇÃO DOS PROPRIETÁRIOS</li> <li>3. DESCONTINUIDADE DOS TRAJADOS E DOS SENTIDOS DAS VIAS</li> <li>4. CONEXÃO DO LA SALLE COM O CENTRO</li> <li>5. DURURA DAS LOMBADAS E FALTA DE PAVIMENTAÇÃO</li> <li>6. FALTA DE TEMPO DE PEDESTRES NOS SEMAFOROS</li> </ol>

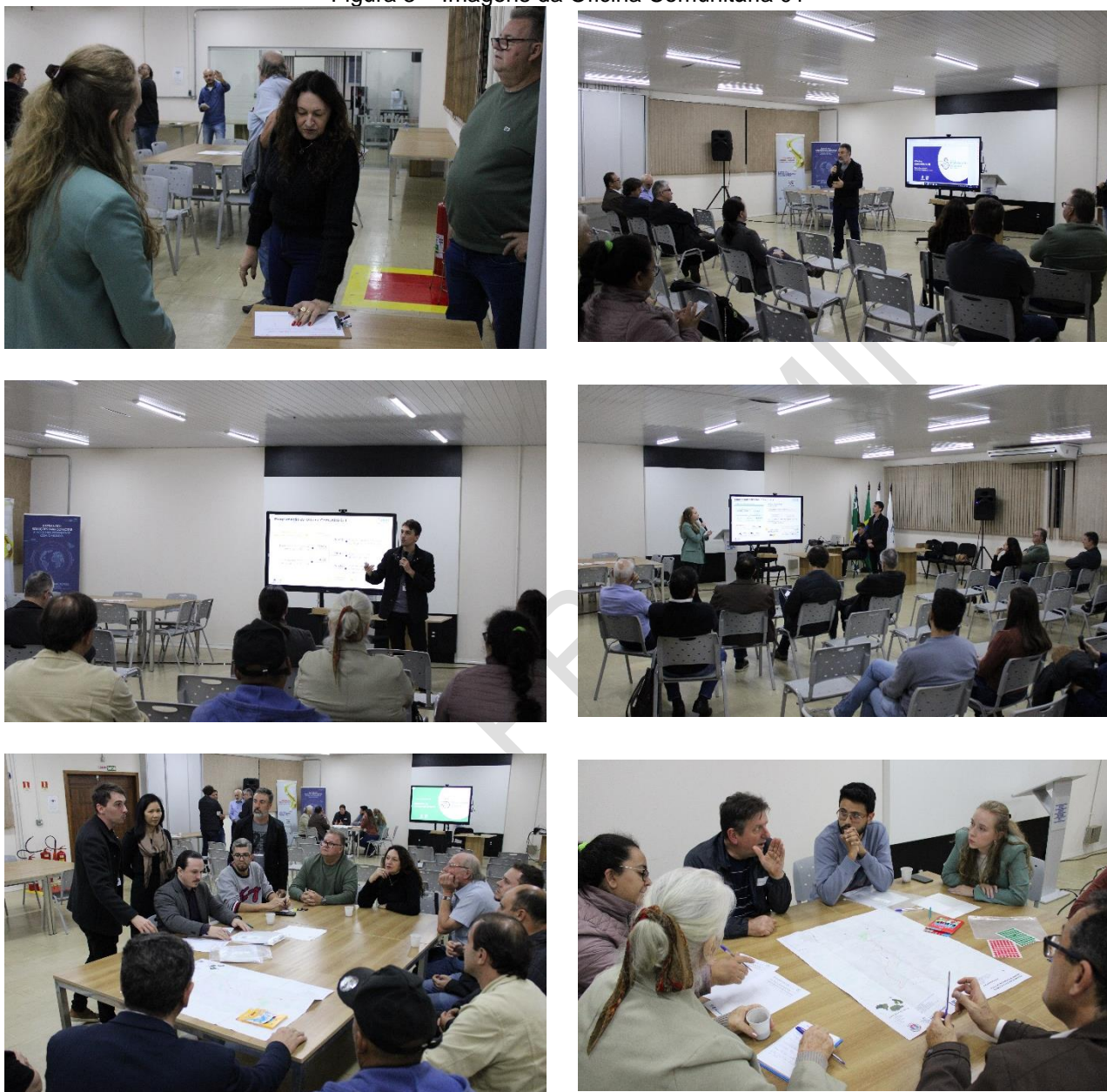
PREFEITURA DE  
**PATO BRANCO**

Fonte: URBTEC™ (2024).



### 1.3. Registros

Figura 3 – Imagens da Oficina Comunitária 01

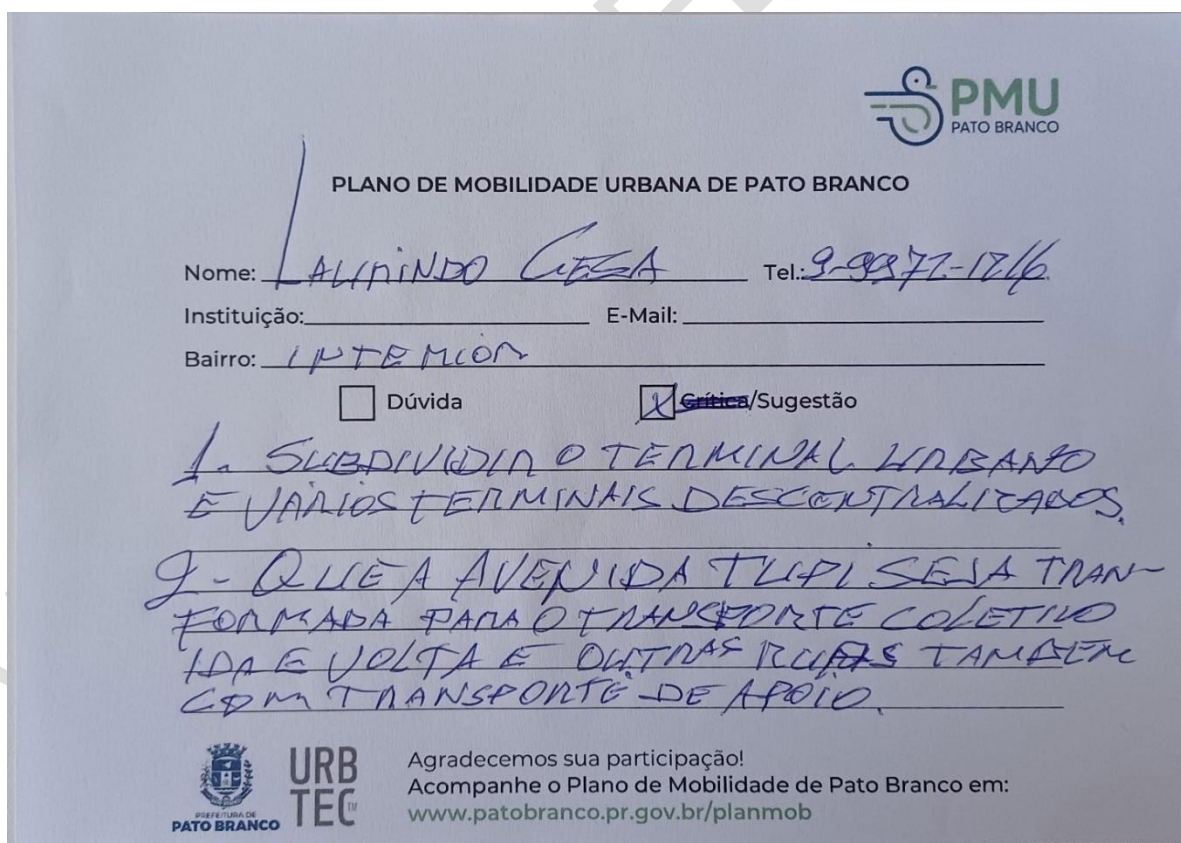





Fonte: URBTEC™ (2024).

Durante a Oficina Comunitária, ficaram disponíveis fichas de contribuições aos participantes. Nas figuras a seguir estão representadas as fichas preenchidas que foram recolhidas no evento.

Figura 4 – Contribuições recolhidas na Oficina Comunitária 01





**PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE PATO BRANCO**

Nome: ALVARADO CUNHA Tel.: 9-99877-1216


Instituição: \_\_\_\_\_ E-Mail: \_\_\_\_\_

Bairro: INTERMIO

Dúvida  Crítica/Sugestão

1- SUBDIVIDIR O TERMINAL URBANO E VÁRIOS TERMINAIS DESCENTRALIZADOS.

2- QUE A AVENIDA TUPI SESA SEJA TRANSFORMADA PARA O TRANSPORTE COLETIVO DA E VOLTA E OUTRAS RUAS TAMBÉM COM TRANSPORTE DE APOIO.

 Agradecemos sua participação!  
Acompanhe o Plano de Mobilidade de Pato Branco em:  
[www.patobranco.pr.gov.br/planmob](http://www.patobranco.pr.gov.br/planmob)

**PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE PATO BRANCO**

Nome: Paulo C. Ribeiro Tel.: (46) 99914 5053  
Instituição: SMEC E-Mail: paulo.ribeiro01@hotmail.com  
Bairro: BANCAINOS

Dúvida  Crítica/Sugestão

Se é possível diminuir significativamente os estacionamentos na Região Central.

Agradecemos sua participação!  
Acompanhe o Plano de Mobilidade de Pato Branco em:  
[www.patobranco.pr.gov.br/planmob](http://www.patobranco.pr.gov.br/planmob)

**PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE PATO BRANCO**

Nome: MARLOS DIEDRICH JUNIOR Tel.: (46) 99905-7931  
Instituição: \_\_\_\_\_ E-Mail: diedrich.marlos@gmail.com  
Bairro: Centro

Dúvida  Crítica/Sugestão

Pensar em mudar a forma de pagamento da utilização do transporte coletivo, saindo dos "pontos" ~~de~~ (pagamento por viagem / por usuário) e pensar em pagar por km rodado por veículo (ver exemplo de BH)

Agradecemos sua participação!  
Acompanhe o Plano de Mobilidade de Pato Branco em:  
[www.patobranco.pr.gov.br/planmob](http://www.patobranco.pr.gov.br/planmob)

Fonte: URBTEC™ (2024).

Figura 5 – Lista de Presença da Oficina Comunitária 01

Plano de Mobilidade Urbana de Pato Branco

EVENTO: OFICINA COMUNITÁRIA 01

ETAPA: 02

DATA: 16/05/24
















Nome	Instituição / Localidade	Telefone / E-Mail	Assinatura
1 EDUARDO BITENCOURT	SEC. PU	55 981354501 EDU-BITENCOURT@patobr.com.br	[Assinatura]
2 GUILMAR TUMIELLO	SEC. T. U		[Assinatura]
3 LAURINDO S. F. S.	LABORATÓRIO DE CIÊNCIAS		[Assinatura]
4 JADUICY REICHS	CHIF. ALOPÉIA		[Assinatura]
5 [Assinatura]	COMERCIO ABB 2		[Assinatura]
6 [Assinatura]	DASARTE		[Assinatura]
7 [Assinatura]	URBTEC		[Assinatura]
8 [Assinatura]	Panjonella		[Assinatura]
9 Domingos Ribeiro	Panjonella		[Assinatura]
10 DUCIMON	Panjonella		[Assinatura]
11 CHAUMIR ZALU	União de Bairros		[Assinatura]
12 MARILENE D. COLLE	União de Bairros		[Assinatura]
13 MARIA Seloir Ribas	UNIFB Bairros		[Assinatura]
14 Vanessa Naomi Yassie Colletta	Secretaria P. U		[Assinatura]
15 MARGA DIENECH JUNIOR	CENTRO		[Assinatura]
16 Samuel Stajzewski Santos	PT Pato Branco / Mercado		[Assinatura]
17 Lourdes F de Miranda	PT Pato Branco / Mercado		[Assinatura]
18			
19			

Ao assinar este documento, e/ou preencher os demais materiais deste evento, mediante manifestação à Prefeitura Municipal de Pato Branco e a Consultoria URBTEC™, fazem uso de seus dados pessoais, imagem Lei nº 13.709/2018 – Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD).



Plano de Mobilidade Urbana de Pato Branco

EVENTO: OFICINA COMUNITÁRIA 01 ETAPA: 02 DATA: 14/05/2021

Nome	Instituição / Localidade	Telefone / E-Mail	Assinatura
1. Reinaldo dos Santos	Com. Prefeitura	46 95116301	
2. Madureza Rocha Corrêas	URBTEC	mostramos@urbtec.com.br	
3. MARIA BIANCA MOURA	URBTEC		
4. Maria Rosette	TV SUBOESTE		
5. D. SIMAR S. CONSOLA	UTFPI		
6. JOSE ANGELO FERREIRA	TUPA-		
7. Gilmar F. de A. Almeida	ADIVARADO		
8. Celso Santos	Projetante		
9. ADRIANO SCHABERT	ARQUITETO		
10. PAULO CESAR RIBEIRO	SMEC		
11. Gerson Mioto	Prefeitura - SDE		
12. Aguilin S. Campora	Promovimento Urbano		
13. Rosmário de Oliveira	De Fa. Tron		
14. Damiano F. de Souza	memoria Debus		
15. Claudete Fariass de Miranda	memoria Debus		
16.			
17.			
18.			
19.			

Ao assinar este documento, e/ou preencher os demais materiais deste evento, mediante manifestação livre, a Prefeitura Municipal de Pato Branco e a Consultoria URBTEC™ fazem uso de seus dados pessoais, imagem e voz, de acordo com a Lei nº 13.709/2018 - Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD).



Plano de Mobilidade Urbana de Pato Branco


PMU PATO BRANCO

EVENTO: OFICINA COMUNITÁRIA 01 ETAPA: 02 DATA: 16/05/2024

	Nome	Instituição / Localidade	Telefone / E-Mail	Assinatura
1	Marcos Polo Souza	Alvorada	6461 99902 9495	<i>[Handwritten Signature]</i>
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				

Ao assinar este documento, e/ou preencher os demais materiais deste evento, mediante manifestação da Prefeitura Municipal de Pato Branco e a Consultoria URBTEC™, fazem uso de seus dados pessoais, imagem e voz, para fins de elaboração de materiais de divulgação e prestação de serviços, em conformidade com a Lei nº 13.709/2018 - Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD).

O participante consente e concorda que a Prefeitura Municipal de Pato Branco e a Consultoria URBTEC™ façam uso de seus dados pessoais, imagem e voz, para fins de elaboração de materiais de divulgação e prestação de serviços, em conformidade com a Lei nº 13.709/2018 - Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD).


  
 URBTEC™

Fonte: URBTEC™ (2024).

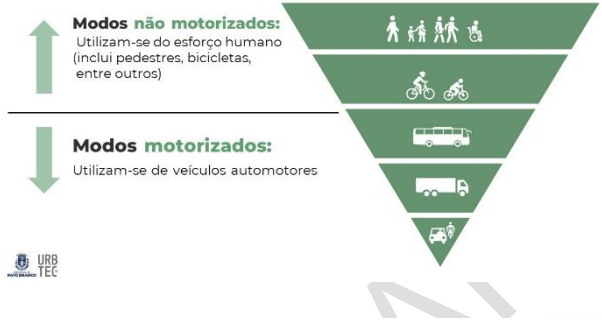
## 1.4. Apresentação

Figura 6 – Apresentação da Oficina Comunitária 01

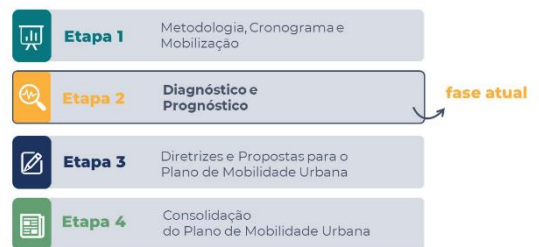
Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU)



Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU)

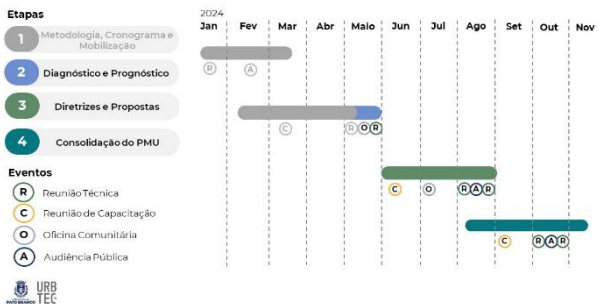


Etapas de elaboração



Etapas e cronograma de elaboração

Cronograma Previsto



Modos Motorizados Individuais



COMPOSIÇÃO VEICULAR

Entre 2012 - 2023 o município aumentou a frota em: **+ 24,745** veículos

48,45%	52,78%	56,60%
Paraná	Pato Branco	Brasil

O **automóvel** é o tipo de veículo mais presente no município: **58%** automóveis

17% motocicletas    14% caminhonetes



ORIGEM E DESTINO DOMICILIAR

A maioria dos deslocamentos realizados por automóvel são viagens cotidianas envolvendo **trabalho** ↔ **residência**

O bairro **Centro** é a principal origem e destino nos horários pico e concentra uma quantidade alta de viagens internas



Em Pato Branco os sinistros mais frequentes são do tipo **colisão**

Foram registrados **2.384** sinistros entre 2018 e 2023 (EMPR)

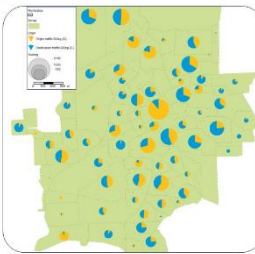
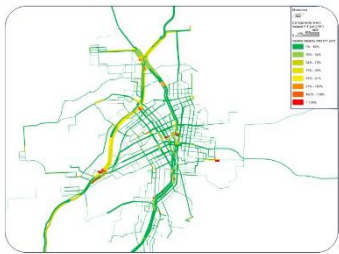
Modos Motorizados Individuais



CENÁRIO BASE

Maiores carregamentos na PRC-280, BR-158 e Av. Tupi, porém sem saturações críticas, com exceção de cruzamentos específicos

Equilíbrio entre origens e destinos: ligeira concentração de origens no bairro centro e áreas industriais





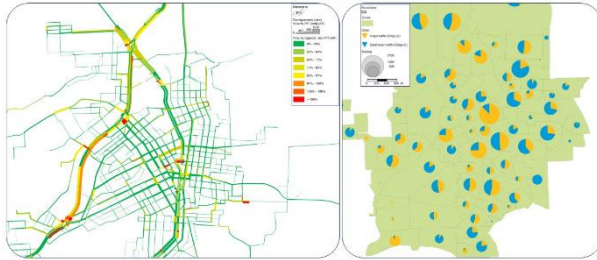
### Modos Motorizados Individuais

#### CENÁRIO TENDENCIAL

Atual + 10 anos

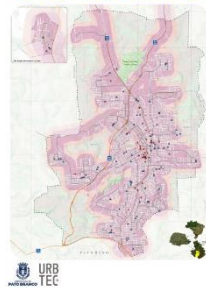
Não apresenta aumento crítico de carregamento geral do sistema viário, somente na BR-158 e pontos específicos

Leve alteração na proporção de origens e destinos: enfoque para as zonas periféricas, com novos loteamentos



### Modos Motorizados Coletivos

#### ABRANGÊNCIA DO SISTEMA



Equipamentos existentes e em implantação encontram-se integralmente na cobertura de até 300 metros do sistema de transporte coletivo

300 m 500 m

- Avaliação da estrutura do Terminal Urbano
- Incompatível com a operação atual do sistema de transporte
- A caixa das vias adjacentes não comporta a infraestrutura necessária
- Compromete a capacidade de escoamento local

#### ORIGEM E DESTINO DOMILIAR



As origens e destinos mais recorrentes são os bairros Centro, Fraron e São Cristóvão

### Modos Motorizados Coletivos

#### OPINIÃO E SATISFAÇÃO

Avaliação dos usuários do transporte coletivo sobre os aspectos do serviço

Maioria dos aspectos avaliados como "bom"

- ▲ **Maiores notas:**
  1. Acessibilidade
  2. Operadores
  3. Segurança
  4. Veículos
- ▼ **Menores notas:**
  1. Tarifa
  2. Sistema de Informação
  3. Frequência
  4. Lotação

#### PREFERÊNCIA DECLARADA

Escolha entre o transporte coletivo e serviços de carona remunerados



- Resistência ao transporte coletivo por parte da população
- Principais fatores de escolha são o conforto e o tempo de viagem no sistema de transporte
- O contexto socioeconômico foi relevante: pessoas de meia idade com maior poder aquisitivo têm mais restrição ao transporte

### Modos Não Motorizados - Pedestres

#### DESLOCAMENTO PEDONAL NO MUNICÍPIO

20% dos entrevistados na pesquisa Origem e Destino se deslocam a pé

47% dos trechos urbanos não possuem pavimento nos passeios, principalmente nas áreas mais distantes do centro



#### INVENTÁRIO FÍSICO - CENTRO

- ✓ **Largura suficiente da faixa livre nas calçadas**
- ✓ **Presença de faixa de pedestres na maioria dos cruzamentos e meio de quadra**
- ✓ **Boa cobertura de iluminação pública a nível do pedestre**
- ✗ **50% das calçadas apresentam irregularidades**
- ✗ **Condições ruins e regulares da sinalização horizontal**
- ✗ **Falta de continuidade de piso tátil nas calçadas**

### Modos Não Motorizados - Ciclistas

#### ORIGEM E DESTINO DOMILIAR

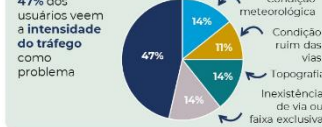
Apenas 1% dos deslocamentos utilizam bicicleta como transporte

A saúde é o principal motivo para o uso



Predominam os deslocamentos entre os bairros Centro e Fraron

#### PROBLEMATICAS NO USO



Malha cicloviária municipal  
 Urbano 11,37 Km existente  
 49,21 Km projetados  
 Rural 17,75 Km em construção



### Roteiro da Dinâmica

### Roteiro da Dinâmica

#### Etapas de realização

- A** Temas de Debate
- B** Formação dos Grupos
- C** Debate em Grupos
- D** Apresentação do representante

### Roteiro da Dinâmica



Roteiro da Dinâmica



**MODOS MOTORIZADOS COLETIVOS**

- ÔNIBUS ESCOLARES**  
Existem linhas suficientes? São seguros?
- PONTOS DO TRANSPORTE COLETIVO**  
Como estão as condições dos pontos de ônibus?
- TRANSPORTE RURAL**  
Há demanda por linhas de atendimento rural?
- LINHAS DE ÔNIBUS**  
Os ônibus estão cheios? Existem linhas suficientes?



Fonte: Prefeitura Municipal de Pato Branco



Roteiro da Dinâmica



**MODOS NÃO MOTORIZADOS**

- PEDESTRES**  
Como é caminhar em Pato Branco? As calçadas estão em boa condição? Existe acessibilidade?
- BICICLETAS**  
Como é andar de bicicleta em Pato Branco?
- SEGURANÇA DAS RUAS**  
O trânsito na cidade é organizado? Existem placas e sinalizações suficientes?



Fonte: Prefeitura Municipal de Pato Branco

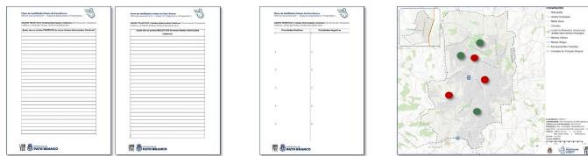


Metodologia



**C Debate em grupos**

- 1 Descrever os pontos positivos e negativos sobre a temática do grupo
- 2 Assinalar as prioridades positivas e prioridades negativas da temática
- 3 Indicar no mapa base as prioridades elencadas



Roteiro da Dinâmica



**MODOS MOTORIZADOS PRIVADOS**

- CIRCULAÇÃO**  
Os trajetos são seguros? Há muitos acidentes? Existe trânsito intenso?
- MOTOCICLETAS**  
É seguro andar de moto em Pato Branco?
- PAVIMENTAÇÃO DAS RUAS**  
Falta pavimentação adequada nas ruas? Quais são as condições?
- TRANSPORTE PRIVADO**  
Como é andar com carros de aplicativo em Pato Branco? E de táxi?



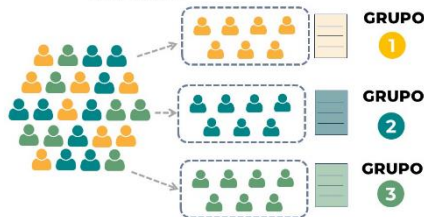
Fonte: Prefeitura Municipal de Pato Branco



Roteiro da Dinâmica



**B Formação dos Grupos**



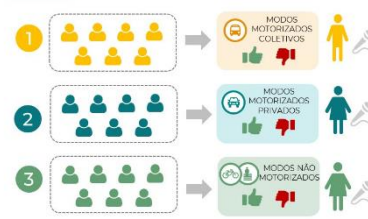
Os participantes da Oficina se dividirão em três grupos temáticos



Metodologia



**D Apresentação do representante**



\*Ao final, um representante de cada grupo apresentará as prioridades elencadas, em 5min de fala



Oficina Comunitária 01

**Momento de divisão dos grupos!**

Plano de Mobilidade Urbana PATO BRANCO

Oficina Comunitária 01

**Momento de debate em grupos!**

Plano de Mobilidade Urbana PATO BRANCO

**Contribuições**



Tem **mais alguma contribuição** que não entrou no debate do seu grupo?

Preencha uma **ficha de contribuição**!

Ou acesse:  
[www.pato Branco.pr.gov.br/planmob](http://www.pato Branco.pr.gov.br/planmob)



PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE PATO BRANCO

Nome: \_\_\_\_\_ Tel.: \_\_\_\_\_  
Instituição: \_\_\_\_\_ E-Mail: \_\_\_\_\_  
Bairro: \_\_\_\_\_  
 Dúvida  Crítica/Sugestão

URB TEC  
Agradecemos sua participação!  
Acompanhe o Plano de Mobilidade de Pato Branco em:  
[www.pato Branco.pr.gov.br/planmob](http://www.pato Branco.pr.gov.br/planmob)

33

**Próximos Eventos**



Participe da proposição de melhorias para a mobilidade de Pato Branco!

Oficinas Comunitárias de **Diretrizes e Propostas**

Previstas para Julho

Acompanhe o andamento do Plano de Mobilidade em:  
[www.pato Branco.pr.gov.br/planmob](http://www.pato Branco.pr.gov.br/planmob)



34

Oficina Comunitária 01

**Momento de apresentação dos representantes!**

Dúvidas, sugestões?  
Entre em contato conosco!

URBTEC™

Av. João Gualberto, 1721 - 12º andar  
Curitiba/PR - CEP 80032-001

Tel.: (41) 3281-1900  
Site: [www.urbtec.com.br](http://www.urbtec.com.br)  
E-mail: [contato@urbtec.com.br](mailto:contato@urbtec.com.br)

Fonte: URBTEC™ (2024).



Plano de  
**Mobilidade  
Urbana**  
PATO BRANCO



PREFEITURA DE  
**PATO BRANCO**

**URB  
TEC™**