



Plano de Mobilidade Urbana de Pato Branco

Ata da 2ª Audiência Pública

Etapa 03 — Diretrizes e Propostas

Outubro, 2024

SUMÁRIO

2ª Audiência Pública do Plano de Mobilidade Urbana de Pato Branco (PR)	3
1.1. Ata do Evento	3
1.2. Registros	17
1.3. Apresentação.....	20
1.4. Contribuições.....	28
1.4.1. Presenciais.....	28
1.4.2. Virtuais	33
1.5. Divulgações	35

Índice de Figuras

Figura 1 – Imagens da 2ª Audiência Pública	17
Figura 2 – Lista de Presença da 2ª Audiência Pública	18
Figura 3 – Apresentação da 2ª Audiência Pública	20
Figura 4 – Fichas de Contribuição da 2ª Audiência Pública	28
Figura 5 — Comentários na Gravação da 2ª Audiência Pública.....	34
Figura 6 — Divulgações da 2ª Audiência Pública	35

2ª Audiência Pública do Plano de Mobilidade Urbana de Pato Branco (PR)

Data: 17/10/2024

Horário: 18h30 – 19h

Local: Auditório do Largo da Liberdade

Endereço: R. Araribóia, n.º 1222 – La Salle, Pato Branco (PR)

Gravação do evento: Canal da Prefeitura Municipal no Youtube
(<https://www.youtube.com/watch?v=ZE4NMD8UJUY>)

Participantes: Representantes da Equipe Técnica Municipal, da Consultoria e Sociedade Civil — Vide Listas de Presença (Figura 2)

Objetivo Geral: Informar, colher subsídios e debater o conteúdo referente ao andamento dos trabalhos previstos na elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Pato Branco.

Objetivos Específicos: Apresentar o conteúdo da Etapa 03 — Diretrizes e Propostas à comunidade e apreender o conhecimento público, expectativas e percepção acerca da mobilidade urbana em Pato Branco.

1.1. Ata do Evento

Ao décimo sétimo dia do mês de outubro de dois mil e vinte e quatro, das dezenove horas às vinte e duas horas, realizou-se a segunda Audiência Pública do processo de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana (PMU) do município de Pato Branco, no Paraná. O evento aconteceu presencialmente no auditório do Largo da Liberdade, localizado na Rua Araribóia, número mil duzentos e vinte e dois, no bairro La Salle, em Pato Branco.

A abertura da Audiência foi realizada pelo Secretário de Planejamento Urbano, Sr. Gilmar Tumelero. Em seu discurso, deu as boas-vindas aos participantes presenciais e virtuais — que acompanhavam o evento por meio da transmissão no canal da Prefeitura no Youtube.

Explicou que o objetivo desta Audiência é apresentar à comunidade pato-branquense as propostas e diretrizes desenvolvidas, salientando que são resultado das contribuições recebidas nas oficinas comunitárias e técnicas, além dos outros meios disponibilizados, como o site e o e-mail do Plano.

Reiterou agradecimentos às pessoas presentes e às autoridades e informou que o prefeito, o Excelentíssimo Sr. Robson Cantu não pode estar presente devido a outros compromissos, mas deixou um discurso gravado em vídeo, que foi reproduzido. Em sua fala, Cantu agradeceu à população, à equipe técnica da prefeitura municipal, a representantes do legislativo, à consultoria URBTEC™ e demais envolvidos no processo de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana. Enfatizou que esse esforço coletivo é essencial para que Pato Branco continue se desenvolvendo de maneira ordenada e sustentável. Desejou que a audiência seja produtiva e que colabore para que o município seja “mais sustentável, acessível e inclusivo para todos”.

Em seguida, a Sra. Vanessa Yuassa, fiscal do Plano de Mobilidade Urbana, realizou a leitura do Regulamento que apresentou os procedimentos aplicáveis à Audiência Pública. Finalizada a leitura do regulamento, o coordenador da equipe técnica de consultoria do PMU, o Engenheiro Civil Sr. Gustavo Taniguchi, iniciou a condução da Apresentação Técnica.

Introduziu os assuntos a serem abordados na Audiência, que consistiam em: conceituação do Plano de Mobilidade Urbana; o Plano de Mobilidade Urbana de Pato Branco; desenvolvimento das diretrizes e propostas; destaques das ações e melhoria de cada tema; próximos passos; e momento de contribuições.

Introduziu os principais marcos legais que fundamentam o planejamento urbano na temática da mobilidade: o Estatuto da Cidade (Lei Federal n.º 10.257/2001), que

estabelece diretrizes gerais da política urbana; a criação do Ministério das Cidades e da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana; e a Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável (Lei Federal n.º 12.587/2012), que estabelece princípios, diretrizes e objetivos para o planejamento e gestão do tema.

Explicou que os Planos de Mobilidade têm como objetivo melhorar os deslocamentos na cidade a partir de legislações municipais que visam aperfeiçoar a circulação de pessoas e de bens. Entre os princípios que orientam esse planejamento, foram destacados a integração, a acessibilidade e a sustentabilidade em questões como tráfego, sinalização, calçadas, ciclovias, transporte público coletivo, acessibilidade universal e segurança nas vias. Também foi introduzido o conceito da Pirâmide Invertida da Mobilidade, que prioriza os meios de transporte não motorizados e transporte coletivo em relação aos modos motorizados no processo de planejamento.

Quanto à metodologia de desenvolvimento do Plano de Mobilidade Urbana, foi explicado que o processo é estruturado em quatro etapas: a primeira, chamada “Metodologia, cronograma e mobilização”, que envolve o planejamento das atividades; a segunda, “Diagnóstico e Prognóstico”, que abrange pesquisas e levantamentos para entender os cenários atuais e as tendências da mobilidade em Pato Branco; a terceira e atual, “Diretrizes e Propostas”, em que são sugeridas ações de melhoria para a mobilidade; e a quarta, “Consolidação do PMU”, na qual o conteúdo é transformado em projetos de lei e as propostas são detalhadas de forma estratégica. Os produtos, relatórios e eventos de cada etapa também foram apresentados.

Taniguchi detalhou como ocorreram os levantamentos e pesquisas da etapa de diagnóstico, que teve como objetivo entender a situação da mobilidade urbana no município para subsidiar a elaboração das propostas. Para isso, foram realizadas pesquisas sobre o comportamento de circulação entre fevereiro e maio de 2024 (incluindo entrevistas com os cidadãos em suas residências, com questões sobre origens e destinos, preferências e opiniões) e levantamentos dos padrões de deslocamento (com contagem volumétrica de tráfego, que contabiliza e classifica os veículos em interseções, e um Inventário Físico, que quantifica e qualifica a infraestrutura de mobilidade urbana). Todos esses esforços

contribuíram para a Modelagem do Tráfego, que cria simulações de cenários para análise técnica.

Além dessas metodologias, explicou que a compreensão do território também se deu por meio da leitura comunitária oportunizada nos eventos públicos realizados, como a Primeira Audiência Pública, a Oficina Técnica e as quatro Oficinas Comunitárias. Alguns destaques dos resultados das oficinas de propostas foram expostos por meio de uma nuvem de palavras. Juntamente às análises técnicas e às contribuições da população, outros insumos para a elaboração das propostas foram citados, como as definições da Política Nacional da Mobilidade (Lei Federal nº. 12.587/2012) e referenciais técnico-teóricos, como o “Manual de Desenho de Ruas do Recife” e o “Desenvolvimento Sustentável Orientado ao Transporte (DOTS)”.

Sobre a estruturação do conteúdo, expôs que as proposições foram categorizadas três níveis de detalhamento: Diretrizes (que definem o cenário desejado e as necessidades principais); Propostas (que buscam implementar as diretrizes, abordando problemas e reforçando oportunidades); e Ações (que detalham as propostas, especificando abrangência e características temporais e quantitativas).

Assim, iniciou-se a apresentação de alguns destaques das propostas do Plano de Mobilidade da Pato Branco. Gustavo enfatizou que o produto com todas as proposições pode ser consultado na íntegra na página do PMU no site da Prefeitura.

A primeira temática a ser abordada foi o “Sistema Viário”. Explicou que a hierarquização das vias se fundamenta na estrutura estipulada pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB) — Lei Federal nº. 9.503/1997 e atualizações. Essa classificação que rege as funções e conexões das vias são organizadas em: vias urbanas (via de trânsito rápido; via arterial; via coletora; via local) e vias rurais (rodovias; e estradas municipais).

Detalhou, ainda, as classes urbanas e rurais nas determinações: Vias de Trânsito (conexões regionais em rodovias urbanas); Vias Coletoras 1 (conexões macro entre bairros, ligando tráfego); Vias Coletoras 2 (distribuição de fluxos dentro dos bairros); Vias Parque (função coletora em áreas ambientalmente frágeis); Vias Arteriais (macro conexões

Ata da 2ª Audiência Pública

direcionando tráfego de passagem); Vias Locais (acesso aos lotes); Rodovias (conexões regionais em áreas rurais); Estrada Municipal Principal (conexões entre áreas urbanas e rurais); Estrada Municipal Secundária (conexões com localidades rurais principais); e Estrada Municipal de Expansão (conexões urbanas para futuras expansões). Após a contextualização, apresentou mapas que sintetizam a hierarquia viária proposta de acordo com as classificações do CTB.

Outros destaques de proposições foram o aprimoramento das conexões rodoviárias, destacando a importância da articulação da municipalização do trecho urbano da BR-158 e a execução do Contorno Noroeste. Também citou como principais propostas: o aperfeiçoamento e a atualização institucional da gestão da mobilidade; o processo de caracterização de Polos Geradores de Viagem; a manutenção preventiva das estradas municipais; a previsão de vagas para pessoas com deficiência; a execução de vagas de carga e descarga para comércios e indústrias; o processo de pavimentação de estradas rurais; a adequação do sistema viário voltada à redução dos tempos de viagem por meio da reestruturação de cruzamentos estratégicos e a revisão de sentidos de fluxo.

Explicou que, durante a estruturação das propostas, foram realizadas simulações das melhorias por meio de softwares especializados em modelagem de trânsito para avaliar os resultados de aplicações das ações no município como um todo (macrossimulação) e em determinados pontos (microsimulação) no horizonte de dez anos.

Taniguchi explicou que há uma classificação de níveis de serviço que varia de A a F, no qual o nível A representa uma situação ideal, sem atrasos significativos, enquanto o nível B mantém velocidades e conforto dos motoristas próximos do ideal. No nível C, há um aumento nas restrições de movimento dos veículos, e o nível D indica uma considerável redução de velocidade e conforto. No nível E, observa-se um fluxo irregular, com maior variabilidade na distribuição das velocidades, e, por fim, o nível F revela uma demanda veicular superior à capacidade da via, resultando em congestionamentos e ineficiências no tráfego.

Sobre as microssimulações, apresentou dois exemplos, destacando pontos de nível de serviço com e sem a aplicação das propostas do PMU.

O primeiro foi o “Ponto 09: BR-158 x Av. Tupi x PR-493/Via do Conhecimento” que prevê a implantação de quatro semáforos, de uma terceira faixa e a priorização dos fluxos retilíneos e os de conversão à direita, principalmente os movimentos originados na PR-493 e da Avenida Tupi. Os resultados das simulações apontaram que essa adequação provoca uma redução no tempo de atraso de 33,9%, reduzindo de 36,8 segundos para 24,32 segundos, melhorando o nível de serviço de E para C.

O segundo exemplo foi o dos “Pontos 10 e 11: R. Guarani x R. Iguazu e Av. Tupi x R. Iguazu”, que prevêem a implantação de quatro semáforos, de uma terceira faixa e a priorização dos fluxos retilíneos e de conversão à direita, especialmente os movimentos originados na PR-493 e na Avenida Tupi. Os resultados indicam que essa adequação provoca uma redução no tempo de atraso de 33,9%, diminuindo de 36,8 segundos para 24,32 segundos, melhorando o nível de serviço de E para A.

A Arquiteta e Urbanista Sr.^a Maria Eduarda Aguiar foi convidada para continuar a apresentação. Para apresentar as propostas sobre os Modos Motorizados Coletivos, introduziu uma contextualização acerca do transporte coletivo urbano. Enfatizou que o Plano de Mobilidade Urbana engloba o transporte coletivo de maneira geral, porém, propõe seu desenvolvimento em sintonia com outros aspectos da mobilidade. Esclareceu que foi elaborado no mesmo ano, o Estudo Técnico do Transporte Coletivo, responsável por delinear o funcionamento do sistema de transporte público a partir da identificação de demandas específicas. Este estudo, estabelecido pelo Contrato nº 15/2024/GP, teve seu produto final apresentado em junho de 2024, cujas definições foram replicadas no Produto 03 do Plano de Mobilidade.

Após essa introdução, trouxe um resgate do diagnóstico do PMU, que apontou as origens e destinos mais recorrentes nos bairros Centro, Fraron e São Cristóvão. A arquiteta também apresentou dados sobre a pesquisa de opinião e satisfação, que atribuiu as menores notas para a tarifa, o sistema de informação, a frequência e a lotação. A partir dos

Ata da 2ª Audiência Pública

dados de embarque e desembarque, pontuou que há uma elevada quantidade de embarques e desembarques no Centro, com a Avenida Tupi sendo um dos pontos de parada mais utilizados. A análise evidenciou que, pela manhã, a concentração de embarques ocorre no bairro Alvorada, enquanto à tarde, essa concentração se desloca para o bairro Fraron.

Em relação ao Terminal Urbano, citou como fontes o Estudo de Impacto de Vizinhança (Fepese, 2020) e o Estudo Técnico do Transporte Coletivo (Geobrasilis, 2024). A arquiteta destacou que o Terminal construído conta com 8 vagas para embarque e desembarque de diferentes tamanhos, e a operação atual apresenta 24 veículos básicos, 8 do tipo midi e 3 do tipo mini. As 14 linhas que passam nas proximidades do terminal têm 19 veículos básicos, 8 midi e 1 mini. Por tudo isso, as conclusões dos estudos mencionados indicam que a quantidade de vagas é uma limitação operacional, mas pode ser mitigada por meio de linhas circulares e ajustes nos horários de partida.

Em relação aos impactos no entorno do Terminal, evidenciados pelas mesmas fontes, Maria expôs que há uma demanda de fixação de faixas exclusivas para ônibus nas ruas Araribóia e Pedro Ramires de Mello, para possibilitar a operação de embarque e desembarque. Entretanto, essa medida foi alertada como uma possível complicação ao serviço de emergência, conforme indicado pelo Ofício nº 6/13º/2023 do Corpo de Bombeiros. Além disso, o Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) revelou um baixo nível de serviço nas vias em questão, e o Estudo Técnico concluiu que a operação do terminal pode acentuar o congestionamento no entorno.

Entre as propostas para os Modos Motorizados Coletivos, destacou: ampliar o atendimento às porções periféricas dos bairros Cadorin, Fraron e Menino Deus; estudar a viabilidade de aplicar diferenciações tarifárias de acordo com o tipo de usuário e o horário de uso; ampliar o alcance e a acessibilidade do sistema de informações; adequar a infraestrutura de transporte público coletivo por meio da implantação das Linhas Troncais Norte-Sul e Sul-Norte e de estações de transferência associadas a essas linhas, além de executar as recomendações do Estudo Técnico do Transporte Coletivo.

No que diz respeito aos modos motorizados individuais, foram abordadas iniciativas para aprimorar o escoamento de cargas na área urbana, como a instituição de áreas de restrição de circulação e a definição de rotas preferenciais para veículos de carga. A otimização do espaço viário foi outra diretriz apontada, com propostas para ampliar a área de abrangência do ESTAR, converter estacionamentos de 45° para 0° e executar estacionamentos verticais públicos. Além disso, a compatibilização da infraestrutura no entorno do aeroporto com as previsões de ampliação foi ressaltada, com a elaboração de um Estudo de Impacto de Vizinhança, prevendo, ainda, um acesso alternativo ao aeroporto.

Por fim, a urbanista abordou os modos não motorizados, enfatizando a importância de incentivar deslocamentos a pé e promover a acessibilidade universal. Para isso, o PMU propõe garantir condições adequadas de caminhabilidade e segurança nas proximidades de equipamentos de referência, além de adequar a infraestrutura em regiões de alta atratividade, por meio da implantação de uma Área Calma na região central e a adequação de passeios e pisos táteis. Para os ciclomodais, foram apresentadas propostas para ampliar a malha cicloviária e implantar estacionamentos para bicicletas.

Finalizando a apresentação técnica, a Arquiteta e Urbanista Sr.^a Maria Eduarda Aguiar informou sobre os próximos passos no desenvolvimento do Plano de Mobilidade Urbana. Explicou que, com a finalização da etapa 03 por meio desta audiência, inicia-se a etapa 04, que se concentrará na consolidação das ações de melhoria propostas, visando direcionar a institucionalização do Plano. Convidou todas as pessoas para o próximo evento, a 3ª Audiência Pública, agendada para o dia 07 de novembro, e que tem como objetivo a pactuação com população do Plano consolidado. A arquiteta enfatizou a importância da participação da comunidade, convidando todos a continuarem acompanhando o desenvolvimento do PMU por meio do site <http://www.patobranco.pr.gov.br/planmob>.

Assim, iniciou-se o momento de contribuições. Os participantes tiveram a oportunidade de fazer perguntas, sugestões e críticas, utilizando fichas de contribuição disponibilizadas pelos colaboradores do evento, com a possibilidade de complementar as

contribuições com uma fala de até dois minutos. Também foi possível interagir através do chat da transmissão no YouTube.

A primeira contribuição foi de Luana Cavalheiro, por meio do chat do Youtube, que escreveu: "Foi considerado no Plano de Mobilidade alguma solução no acesso do bairro Planalto mais especificamente no loteamento Paulo Afonso?".

Em resposta, Maria Eduarda Aguiar informou que foi diagnosticada uma falta de conectividade nessa região, especialmente entre os loteamentos, e que a principal solução proposta é a previsão de diretrizes viárias, abordadas na temática de hierarquia viária. Explicou que isso significa que há diretrizes que preveem a abertura de vias para ampliar a conectividade entre as vias já existentes. Comentou, ainda, que no Planalto há uma concentração de vias arteriais previstas, e que essa classificação do CTB, além de contribuir para ordenação, também direciona a prioridade de abertura.

A próxima contribuição foi presencial, por Dalcio Rogério Agner Marcondes, que escreveu: "Sugiro linha interbairros Zona Sul Zona Norte e linhas novas no Bairro Pinheiro e adjacentes. Agregar calçada no IPTU". Em sua complementação, requisitou que seja retomada a linha interbairros, interligando a zona sul com a zona norte, linhas no bairro Pinheiro e mais horários de ônibus no bairro São Cristóvão. Também pediu por mais explicações sobre a proposta de regularização das calçadas e sua relação com o IPTU.

Gustavo Taniguchi agradeceu e afirmou que as sugestões acerca do transporte coletivo serão encaminhadas ao setor competente, salientando que a requisição por mais linhas e frequência é uma demanda já trazida por outros cidadãos. Sobre as calçadas, informou que a proposta é resultado de contribuições da comunidade, e consiste na qualificação das calçadas pela prefeitura e a posterior cobrança por meio do IPTU, mas alerta que ainda é necessário estudar a viabilização desse processo na próxima etapa do Plano.

A terceira contribuição foi de Marlene Ferronato, que escreveu: "Como vai ser cobrada a implantação da acessibilidade nas calçadas das ruas determinadas no plano exposto (em relação a calçadas, piso tátil, etc.)? Obs.: comentar como será feito nas ruas

Ata da 2ª Audiência Pública

que estão em declive". Em sua complementação, se apresentou como moradora do bairro Santa Teresinha e manifestou preocupação com a efetivação da acessibilidade no município considerando a declividade do território. Indagou como seria feita a acessibilidade nesse contexto. Também comentou sobre a contribuição anterior, informando que há uma lei estadual de 2018 que responsabiliza as prefeituras acerca da qualificação das calçadas. Afirmou que concorda com o desconto ou cobrança pelo IPTU para realizar essas adequações.

Em resposta, Taniguchi informou que há modelos de passeio e de calçadas específicos para contornar as dificuldades de declividade. Outras estratégias incluem a implementação de rotas acessíveis e a priorização da adequação no entorno de equipamentos públicos.

Em seguida, contribuiu Robertinho Dolenga, que escreveu: "Se o Plano de Mobilidade trata acerca de regulamentação de calçadas quanto: 1º - A responsabilidade de implantação de calçada, se o poder público ou do privado (morador/comerciante); 2º - Há direcionamento quanto a eventual incentivo a implantação por parte do privado?; 3º - Uso de calçadas pelo comércio — Há direcionamento para uso ou proibição por parte de bares e restaurantes". Em sua complementação, destacou a problemática relativa ao uso das calçadas por estabelecimentos comerciais, que afirma causar dificuldades para a circulação de pedestres e para o tráfego de veículos. Indagou se há algum direcionamento relacionado a esse assunto no Plano. Também questionou sobre a responsabilidade da qualificação das calçadas e se há alguma regulamentação sobre o assunto.

Em resposta, Gustavo informou que a adequação das calçadas é de responsabilidade do poder público e dos proprietários. Acerca do uso da calçada pelo comércio, afirmou que o plano de mobilidade prevê uma regulamentação sobre essa utilização, e que está sendo elaborada uma minuta de decreto para orientar esse uso.

A quinta contribuição foi de Ducimar Peloso, que escreveu: "Quais as providências que a prefeitura vai tomar em relação a abertura de via da avenida Nereu Almeida, ligação entre o bairro São Francisco ao bairro São Luiz e ao shopping, para ser outra alternativa de

via de circulação de pessoas e cargas e desafogar a rua Tocantins, que apresenta congestionamento para vir pro centro também". Em sua complementação, requisitou pela implantação de uma via que ligue os bairros citados como uma alternativa de circulação para evitar a BR-158 e a rua Tocantins.

Em resposta, Gilmar Tumelero informou que essa rua passou por um processo de loteamento e houve intervenção do Ministério Público. Entretanto, declarou que essa via está definida como prioritária no Plano de Mobilidade, prevendo que conecte até a rua Artibano Sutile, como alternativa de ligação pro bairro São Francisco.

A próxima a contribuir foi Maristela Moretto, que escreveu: "Até que ano o proprietário da calçada deve se adequar à lei? Foi antes de 2024? Se sim, o que fazer quando o proprietário fez a calçada de modo fora da lei e ainda deixou materiais nela, fazendo desse modo com que idosos que já têm mobilidade comprometida venham a cair, quebrar a cabeça e morrer. Foi o que aconteceu com meu pai, homem que foi ceifado por descuido de outrem. Tenho vídeos do acontecido". Em sua complementação, compartilhou sua história pessoal sobre o trágico acidente em uma calçada que culminou no falecimento de seu pai. Reivindicou por mais educação dos proprietários e mais fiscalização da prefeitura.

Gustavo lamentou a situação e citou o levantamento das condições das calçadas realizado no Plano de Mobilidade como uma ferramenta para que a prefeitura possa fiscalizar e priorizar os investimentos necessários. Alertou que o cuidado com a mobilidade deve ser compartilhado por toda a sociedade, e que há diretrizes de segurança viária que buscam diminuir a incidência desse tipo de acontecimento.

A sétima contribuição foi de Artemio Babinski, que escreveu: "Os coletivos hoje fazem trajeto pela Tupy, estreita, por vezes não passa com caminhão, tem como mudar, ao menos em parte?". Em sua complementação, compartilhou que já presenciou um acidente entre um ônibus e um caminhão na via citada e sugeriu que haja alterações em alguns trechos. Também se posicionou contrário às rotatórias implementadas, afirmando que os semáforos e as multas são uma solução melhor para o trânsito.

Em resposta, Taniguchi defendeu que há várias proposições no PMU para melhorar o tráfego, como o sistema de binários e alternativas de rotas específicas para o trânsito de cargas. Comentou que o Plano de Mobilidade traz uma hierarquia viária que servirá para embasar estudos que definam melhores itinerários para evitar tais conflitos. Vanessa Yuassa complementou informando que na área central é proposta a proibição de passagem de veículos de carga de determinados portes, assim como a criação de rotas alternativas para os caminhões.

Em seguida, contribuiu Caroline Domingos Mezzalira, que escreveu duas contribuições: "1. Como serão as conexões dos terminais? 2. Terão somente binários? 3. O projeto do estudo técnico, como ficarão as sugestões do transporte coletivo? Já estão projetados? Por que não se considerou o terminal urbano já construído?"; e "O terminal urbano foi implantado no centro pois os estudos mostraram que seria o melhor local, mais acessível, próximo a vários equipamentos urbanos, maior movimentação do comércio. Porém, é óbvio que já possui congestionamento, piorar não irá, somente reestruturar os estudos das vias do entorno, organizar os fluxos".

Em sua complementação, afirmou ter participado do projeto do Terminal Urbano e compartilhou que foram realizados vários estudos e pesquisas com a população que resultaram na escolha do Centro para a implantação do Terminal. Considerou-se, também, demais integrações do transporte coletivo e a realocação do prédio administrativo da prefeitura. Defendeu que o Terminal está apto para operacionalização imediata e comentou que a gestão da prefeitura do ano seguinte afirmou irá colocar o Terminal em funcionamento. Informou que não foi realizado um estudo de entorno imediato, mas que foram feitas medidas mitigatórias para a construção da edificação. Comentou que serão necessárias mudanças no sentido das vias e que o Terminal conta com inovações tecnológicas, como uma área técnica que possibilita seu funcionamento ininterrupto. Afirmou que há um desnível de um metro e vinte e oito centímetros na via, mas que foram feitos testes para averiguar sua operacionalidade. Sobre o número de veículos, defendeu que o controle de paradas dos ônibus deve ser rigoroso para que possa ser viável, mas que elementos como portas automáticas facilitam essa dinâmica. Finalizou reforçando que o

projeto foi feito com muito cuidado, e indagou quais as propostas do Plano de Mobilidade Urbana para a edificação.

Em resposta, Gustavo reforçou que o PMU sugere a utilização da edificação como prédio administrativo, fundamentado nos resultados de outros estudos que foram citados na apresentação técnica. Comentou que as contribuições da população indicaram o interesse de utilizar o espaço como estações de transferência. Salientou que o Plano não inviabiliza o uso do espaço para um equipamento de transporte coletivo, mas recomenda fortemente que as condicionantes apresentadas em outros estudos sejam consideradas. Recomenda, também, que seja realizado um plano operacional do equipamento, compatibilizando também com as outras requisições da população, como o aumento de frequência e de novas linhas.

A décima contribuição foi de Artemio Rabinski, que escreveu: "Não concordo e o embarque está do lado direito!". Em sua complementação, reiterou sua indignação acerca do planejamento do Terminal e questionou sobre a falha do lado do embarque.

Gilmar Tumelero agradeceu a participação e comentou que essa é uma discussão complexa, mas concordou que há várias falhas construtivas que dificultam a operacionalização. Citou problemáticas como: o desnível do terreno a falta de projeto para a acessibilidade; o fato de que as linhas de ônibus teriam que circular na contramão à rua Araribóia para que os passageiros pudessem embarcar; e o entroncamento da rua Tamoio com a rua Pedro Ramirez e a rua Araribóia com relação à sinalização, comprometendo a segurança veicular e de pedestres. Finalizou afirmando que houve auditorias de diferentes profissionais de outras cidades e estados e que o objetivo das discussões deve ser buscar uma solução que favoreça a população de Pato Branco.

A penúltima contribuição foi virtual, de Luana Cavalheiro, que escreveu no chat do Youtube: "E a ligação entre o trevo da Itacolomi e bairro Paulo Afonso e Bela Vista para pedestres. Como ficará?".

Maria Eduarda Aguiar explicou que solução proposta para esse acesso tem a ver com a transposição da rodovia, alterando a jurisdição de federal para municipal. Para isso,

Ata da 2ª Audiência Pública

o Plano de Mobilidade prevê a articulação para municipalização do trecho da rodovia, que está atrelada ao Contorno Noroeste. Por esses motivos, não há alternativas para curto e médio prazo. Gustavo complementou que uma possibilidade a curto prazo seria a articulação com órgãos como o DNIT para a instalação de uma passarela para os pedestres.

Por último, contribuiu Dalcio Rogerio, que sugeriu a inversão do sentido das ruas Itacolomi e a rua Pedro Ramires de Mello. Gilmar respondeu que há propostas de implantação de um binário com a rua Xavantes e a rua Xingu, argumentando que foram estudadas diversas alternativas, mas defendeu que é necessário buscar soluções que beneficiem todo o sistema de mobilidade. Os participantes da audiência discutiram sobre possibilidades de alterações de sentidos dos fluxos das vias que serão analisadas pelas equipes técnicas.

Finalizando o evento, Tumelero lembrou que é possível participar do processo de elaboração do PMU por meio do e-mail e pelo site do Plano, ou por meio de protocolo na Secretaria de Planejamento Urbano. Agradeceu a todas as pessoas pela participação e declarou encerrada a Segunda Audiência Pública do Plano de Mobilidade Urbana de Pato Branco.

1.2. Registros

Figura 1 – Imagens da 2ª Audiência Pública



Fonte: URBTEC™ (2024).

Figura 2 – Lista de Presença da 2ª Audiência Pública



Plano de Mobilidade Urbana de Pato Branco

EVENTO: 2ª AUDIÊNCIA PÚBLICA ETAPA: 03 DATA: 17/10/24

Nome	Instituição / Localidade	Telefone / E-Mail	Assinatura
1 MARIA EDUARDA D. AGUIAR	URBTEC		
2 Mathias Rêchelo Comariva	URBTEC		
3 Vanessa Naomi Pessoa Colella	SPU		
4 Gilberto Gonçalves	Centro		
5 GUSTAVO TANIGUCHI	URBTEC		
6 OMSA J. CONSONI	UT FPR		
7 CAROLINE DOMINGOS MEZZAURA	CENTRO		
8 JOANA CAVI DAVICHA	DEPARTAMENTO DE PATRIMÔNIO		
9 ROBERTINHO DELUIZ	DEPARTAMENTO DE PATRIMÔNIO		
10 ARIANNO L. S. CUNHA	RESUMO		
11 Maxene de Jesus Bonfante	UFRR/REAB/RE		
12 Mariana Evangelina	PLANALTO		
13 Kabele Obardanda Costa	Soc. Planejamento Urbano		
14 ALMIRAO VENZKE	MONITOR		
15 JOÃO E. VENÂNCIO	DEPTO/CULTURA		
16 GERALDO VENÂNCIO JR	CORREIO 1103		
17 ARTEMIO BABINSKI	FRAXON / PB/PB -		
18 Dalcio Rogério Aguiar Inacenda	São Luitelmo PB		
19 RAYANE ALVES PEREIRA	FLORIPA / PATO BRANCO		

Ao assinar este documento, mediante manifestação livre, informada e inequívoca, o participante do evento consente e concorda que a Prefeitura Municipal de Pato Branco e a Consultoria URBTEC™ façam uso de seus dados pessoais, imagem e voz e concorda com o tratamento destes em conformidade com a Lei nº 13.709/2018 - Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD).





Plano de Mobilidade Urbana de Pato Branco

EVENTO: 2ª AUDIÊNCIA PÚBLICA ETAPA: 03 DATA: 17/10/24

Nome	Instituição / Localidade	Telefone / E-Mail	Assinatura
1 Bruno Rubens Carmo	Itaxom		Bruno Carmo
2 ITAMAR AIMPRESSA	CENTRO		
3 JOAO CARLOS JAVIER	LA SALLE		
4 MARCOS DIEGO JUNIOR	CENTRO		
5 Maristela Monteiro	centro		
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			
16			
17			
18			
19			

Ao assinar este documento, mediante manifestação livre, informada e inequívoca, o participante do evento consente e concorda que a Prefeitura Municipal de Pato Branco e a Consultoria URBTEC™ façam uso de seus dados pessoais, imagem e voz e concorda com o tratamento destes em conformidade com a Lei nº 13.709/2018 – Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD).



Fonte: URBTEC™ (2024).

1.3. Apresentação

Figura 3 – Apresentação da 2ª Audiência Pública



Leitura do Regulamento

Seção I – Das Disposições Gerais

Art. 1º A realização de Audiências Públicas, em cumprimento à exigência da Lei Federal nº 12.597 de 2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, tem como objetivo geral informar, colher subsídios e debater o conteúdo referente ao andamento dos trabalhos previstos na elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Pato Branco.

Art. 2º As Audiências Públicas são abertas a todos os interessados, que poderão, mediante inscrição, apresentar sugestões e participar, conforme o disciplinado neste regulamento.

Art. 3º As Audiências Públicas acontecerão preferencialmente em dias de semana, no período noturno e exclusivamente em locais de fácil acesso.

Art. 4º Os editais de convocação para as Audiências Públicas deverão ser publicados, no mínimo, no Diário Oficial do Município de Pato Branco com 15 (quinze) dias corridos de antecedência da sua realização.

Art. 5º Os conteúdos a serem apresentados nas Audiências Públicas deverão ser publicados em site eletrônico da Prefeitura Municipal de Pato Branco (<https://patobranco.pr.gov.br/planmoba>) com 15 (quinze) dias corridos de antecedência da sua realização.

Parágrafo único. Fica facultado ao executivo municipal efetivar a divulgação e convocação para as Audiências Públicas por outros meios lícitos como convites, publicação em murais, divulgação em meios de comunicação, entre outros.

Leitura do Regulamento

Seção II – Da Realização e Caráter da 2ª Audiência Pública

Art. 6º Art. 6º. A realização da 2ª Audiência Pública se dará no dia 17 (dezoisete) de outubro de 2024 (quinta-feira) às 19 (dezoisete) horas, no Largo da Liberdade, localizado na Rua Araribóia, n.º 1222 – La Salle, Pato Branco, e será transmitida ao vivo pelo YouTube da Prefeitura Municipal de Pato Branco.

Art. 7º Art. 7º. A 2ª Audiência Pública terá a duração aproximada de 2 (duas) horas, podendo ser prorrogada por mais 30 (trinta) minutos, e será presidida pela Equipe Técnica Municipal.

Art. 8º Os participantes presenciais da Audiência registrarão seu nome em lista de presença, que ficará disponível durante toda a sessão em local acessível.

Seção III – Dos Objetivos Específicos da 2ª Audiência Pública

Art. 9º A 2ª Audiência Pública do Plano de Mobilidade Urbana de Pato Branco tem o objetivo de apresentar o conteúdo desenvolvido ao longo da Etapa 03, de Diretrizes e Propostas à população e apreender o conhecimento público acerca da mobilidade urbana em Pato Branco.

Leitura do Regulamento

Seção IV – Do Cronograma da 2ª Audiência Pública

Art. 10 A 2ª Audiência Pública do Plano de Mobilidade Urbana de Pato Branco terá o seguinte cronograma:

Cronograma	
18h30 – 19h00	Credenciamento
19h00 – 19h10	Abertura da audiência
19h10 – 19h20	Leitura do regulamento
19h20 – 20h00	Apresentação técnica
20h20 – 21h10	Contribuições e questionamentos
21h10 – 21h20	Encerramento da audiência

Leitura do Regulamento



Seção V — Da Condução dos Trabalhos e Participação na Audiência

Art. 11 O cerimonial apresentará os procedimentos pertinentes ao andamento da Audiência Pública.
 Art. 12 Encerrada a apresentação dos procedimentos, o cerimonial passará à palavra para a Equipe da Consultoria, que iniciará a apresentação técnica.
 Art. 13 Ao término da apresentação, a Equipe da Consultoria e a Equipe Técnica Municipal iniciarão o momento de contribuições e questionamentos.
 §1º Os questionamentos dos internautas deverão ser enviados pela transmissão ao vivo do evento no Youtube da Prefeitura de Pato Branco e/ou pelo e-mail oficial de contato com a Equipe Técnica Municipal (planomobildade@patobranco.pr.gov.br) para serem respondidos na ata deste evento.
 Art. 14 As perguntas e considerações presenciais deverão ser feitas por escrito, com clareza e objetividade, por meio de formulário próprio, disponível durante a Audiência Pública, no qual os participantes registrarão seu nome e endereço eletrônico.
Parágrafo único. Membros da equipe organizadora estarão à disposição no auditório para auxiliar os participantes na formulação de contribuições.



Leitura do Regulamento



Seção VI — Das Disposições Finais

Art. 16 A Equipe da Consultoria lavrará a ata da respectiva Audiência Pública e a encaminhará à Equipe Técnica Municipal no prazo de 7 (sete) dias úteis.
 §1º Uma cópia digital será disponibilizada aos interessados no site da Prefeitura Municipal (<http://patobranco.pr.gov.br/planmobu/>)



Pauta



- 01 **Conceituação do Plano de Mobilidade Urbana**
- 02 **O Plano de Mobilidade Urbana de Pato Branco**
- 03 **Desenvolvimento das diretrizes e propostas**
- 04 **Destaques das ações de melhoria de cada tema**
- 05 **Próximos passos**
- 06 **Momento de Contribuições**



Conceituação do Plano de Mobilidade Urbana



Legislação

Estatuto da Cidade
 Lei nº 10.257/2001
 Estabelece diretrizes gerais da política urbana

Criação do Ministério das Cidades
 SeMob
 Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana

Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável
 Lei Federal nº 12.587/2012
 Pacto Nacional pela Mobilidade Urbana. Estabelece princípios, diretrizes e objetivos nacionais para o planejamento e gestão da mobilidade urbana.

Prevê o Plano de Mobilidade Urbana como instrumento municipal



Leitura do Regulamento



Seção V — Da Condução dos Trabalhos e Participação na Audiência

Art. 15 O tempo definido para a leitura das perguntas e respostas será de 45 (quarenta e cinco) minutos e caso necessário será prorrogado por mais 15 (quinze) minutos.
 §1º Os inscritos que preencherem os formulários, após a apresentação do tema da Audiência Pública em debate, devem entregar as fichas para a equipe de apoio.
 §2º Em ordem de recebimento, as contribuições serão lidas e respondidas pela Equipe Técnica da Consultoria ou da Prefeitura Municipal.
 §3º Os inscritos poderão complementar sua manifestação apresentada por escrito, quando chamados pelos respondentes, no tempo máximo de 7 (dois) minutos.
 §4º As perguntas e sugestões deverão se ater exclusivamente ao tema discutido.
 §5º Finalizado o tempo previsto, os questionamentos restantes serão respondidos na ata do evento, a ser publicada no site da Prefeitura Municipal de Pato Branco (<http://patobranco.pr.gov.br/planmobu/>), para conhecimento público.



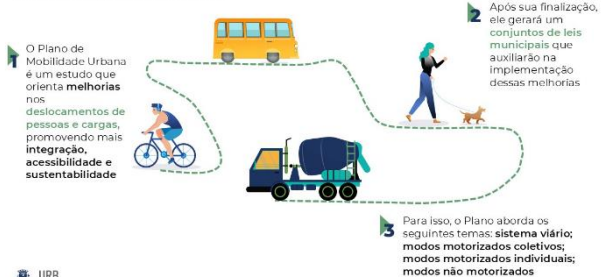
Apresentação Técnica

Conceituação do Plano de Mobilidade Urbana

Conceituação do Plano de Mobilidade Urbana



O que é o Plano de Mobilidade Urbana?



Conceituação do Plano de Mobilidade Urbana



Princípios, Diretrizes e Objetivos da Política Nacional da Mobilidade Urbana



Conceituação do Plano de Mobilidade Urbana



Princípios, Diretrizes e Objetivos da Política Nacional da Mobilidade Urbana

Política Nacional da Mobilidade Urbana (Art. 6º):

II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

Pirâmide Invertida da Mobilidade



Modos não motorizados: Utilizam o esforço do usuário para locomoção (inclui em especial pedestres e ciclistas)

Modos motorizados: Utilizam veículos automotores

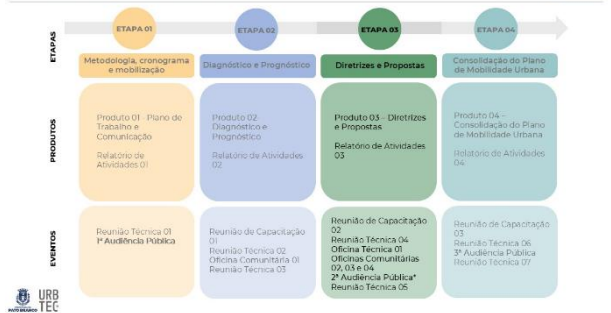


O Plano de Mobilidade Urbana de Pato Branco

Metodologia de Elaboração



Metodologia de Elaboração



Pesquisas e Levantamentos Realizados



Pesquisas de Comportamento na Circulação

As pesquisas de comportamento na circulação contribuíram para a compreensão da mobilidade urbana pato branquense, a partir do levantamento dos padrões de deslocamento

Como foram feitas as pesquisas?

- Conduzidas entre os dias 22/02 e 13/03/2024
- Foram entrevistados os cidadãos em 1.554 domicílios urbanos, como forma de compreender seus deslocamentos, analisando as mais de 3.000 viagens identificadas
- As pesquisas foram unificadas em um formulário e abrangem:
 - Origem e Destino
 - Preferência Declarada
 - Opinião e Satisfação

Contagem Volumétrica de Tráfego

Quantificou e classificou os veículos que passam em 22 interseções estratégicas de manhã, à tarde e à noite

Inventário Físico

Quantificou e qualificou a infraestrutura de mobilidade urbana de uma área interna ao Centro

Eventos realizados e previstos



- ETAPA 01:**
 - 1ª Audiência Pública
 - Oficina Comunitária 01
- ETAPA 02:**
 - Oficina Comunitária 01
- ETAPA 03:**
 - Oficina Técnica 01
 - Oficinas Comunitárias 02, 03 e 04
 - 2ª Audiência Pública*
- ETAPA 04:**
 - 3ª Audiência Pública*

Total = 8 eventos

Já realizados = 6 eventos



Resultados das Oficinas Técnica e Comunitária

Propostas elaboradas nas Oficinas

- Implantar binários no Centro** Adequar árvores no Centro
Remover estacionamentos
- Implantar semáforos com prioridade para ônibus **Prolongar a Rua Xingu**
- Adequar calçadas** Debitar do IPTU o valor de calçadas
- Respeitar faixa de retenção** **Estender a Rua das Garças**
- Disponibilizar materiais para calçadas **Implantar estações de embarque e desembarque**
- Priorizar estacionamentos ao lado de equipamentos públicos**
- Melhorar visibilidade dos pontos de ônibus **Desestimular o uso de vias do Centro**
- Elaborar projeto de calçadas para vias estreitas **Implantar rotas de caminhões**
- Ampliar a conexão entre bairros**
- Implantar infraestrutura para ciclistas
- Implantar bicicletários **Aumentar frequência dos ônibus**

- Sistema Viário
- Modos Motorizados Coletivo
- Modos Motorizados Individuais
- Modos Não Motorizados



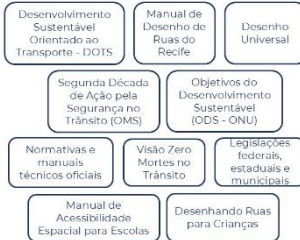
Insumos para a elaboração das propostas

Insumos

- Definições da Política Nacional da Mobilidade (Lei Federal n. 12.587/2012)
- Exigências do Termo de Referência
- Síntese do Diagnóstico Técnico
- Diagnóstico Comunitário (eventos públicos e demais contribuições)
- Referenciais Técnico-Teóricos
- Relatos da Equipe Técnica Municipal



Referenciais Técnico-Teóricos



Tema 01: Sistema Viário



Oficinas realizadas na Etapa 03

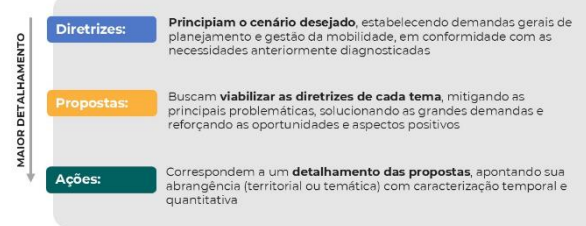


Objetivo: elaborar propostas de melhoria com base nas percepções da equipe técnica e da comunidade



Desenvolvimento das diretrizes e propostas

Estrutura das proposições



Revisão da Hierarquia Viária



A Hierarquia Viária objetiva a **organização do sistema viário municipal**

Classificação com base nas funções e conexões que exercem

Determina a estrutura mínima de cada classe, a velocidade máxima permitida e as **prioridades de investimento**

CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

Lei Federal nº. 9.503/1997 e atualizações
Rege o trânsito por vias terrestres no território nacional

Art. 60. As vias abertas à circulação, de acordo com sua utilização, classificam-se em:

- I - vias urbanas:
 - a) via de trânsito rápido;
 - b) via arterial;
 - c) via coletora;
 - d) via local;
- II - vias rurais:
 - a) rodovias;
 - b) estradas;



Classes da Hierarquia Viária



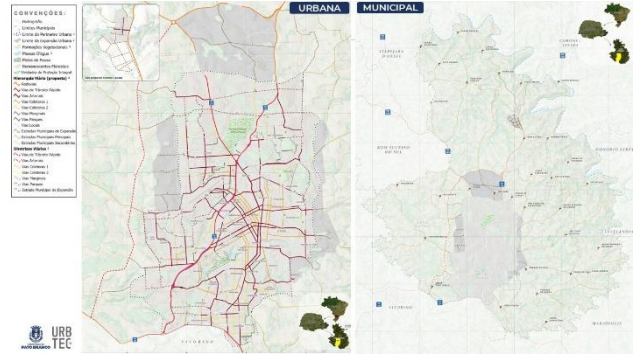
Detalhamento das classes previstas pelo Código de Trânsito Brasileiro com base nas demandas do sistema viário de Pató Branco

Classes Urbanas:

- Vias de Trânsito Rápido:** conexões regionais, referentes aos trechos urbanos de rodovias
- Vias Arteriais:** macro conexões entre bairros e regiões, com função de direcionar o tráfego de passagem
- Vias Coletoras 1:** macro conexões entre bairros e regiões, com função de estabelecer transições entre o tráfego de passagem e o local
- Vias Coletoras 2:** conexões internas aos bairros, com a função de distribuir seus fluxos e direcioná-los às classes superiores
- Vias Parque:** função colorida em áreas ambientalmente frágeis
- Vias Locais:** conexões vicinais, com função de acesso aos lotes

Classes Rurais:

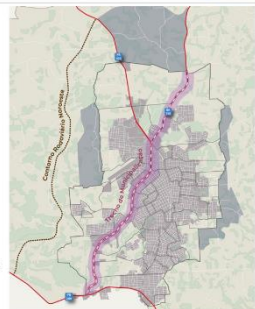
- Rodovias:** conexões regionais, referentes aos trechos rurais de rodovias
- Estrada Municipal de Expansão:** conexões com vias urbanas, com função de direcionar futuras ligações com as Áreas de Expansão Urbana e com o Contorno Rodoviário Noroeste
- Estrada Municipal Principal:** conexões com a área urbana e as principais localidades rurais
- Estrada Municipal Secundária:** conexões com as principais localidades rurais e estradas principais



Destaque: Sistema Viário



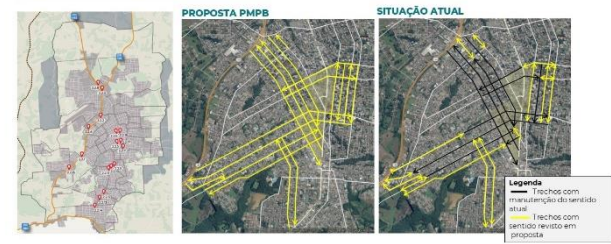
- 1 Aprimoramento das conexões rodoviárias**
 - Articulação da municipalização do trecho urbano da BR-158
 - Articulação da execução do Contorno Noroeste
- 2 Aperfeiçoamento e atualização Institucional da gestão da mobilidade**
 - Regulamentações:**
 - Processo de caracterização de Polos Geradores de Viagem
 - Processo de manutenção preventiva das estradas municipais
 - Previsão de vagas para pessoas com deficiência no município
 - Processo de execução de vagas de carga e descarga junto a comércio e indústrias
 - Processo de pavimentação de estradas rurais



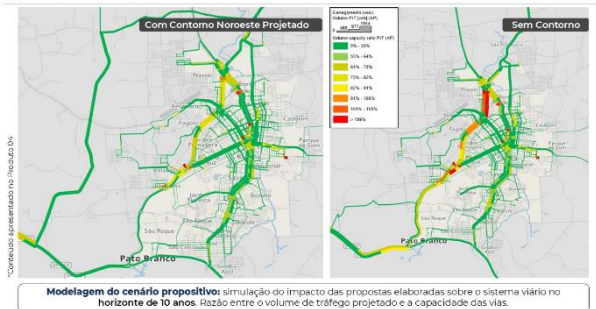
Destaque: Sistema Viário



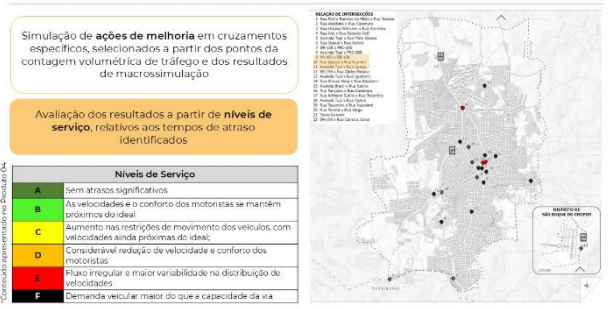
- 3 Adequação do sistema viário voltada à redução dos tempos de viagem**
 - Reestruturação de cruzamentos estratégicos
 - Revisão de sentidos de fluxo



Destaque: Sistema Viário – Macrossimulação



Destaque: Sistema Viário - Microssimulações



Destaque: Sistema Viário - Microssimulações



Ponto 09: BR-158 x Av. Tupi x PR-493/Via do Conhecimento

Ações de melhoria previstas:

- Implantação de quatro semáforos
- Implantação de uma terceira faixa
- Priorização dos fluxos retílineos e os de conversão à direita, principalmente os movimentos originados na PR-493 e da Avenida Tupi

Resultados obtidos:

- A adequação sugerida provoca uma redução no tempo de atraso de 33,9%, reduzindo de 36,8 segundos para 24,52 segundos, melhorando o nível de serviço de E para C

Ponto	Cenário	Ano	Atraso Geral	Veículos	Nível de Serviço
P09	Tendencial	2034	36,8	4.522	E
	Proposto	2034	24,52	4665	C

Destaque: Sistema Viário - Microssimulações



Pontos 10 e 11: R. Guarani x R. Iguazu e Av. Tupi x R. Iguazu

Ações de melhoria previstas:

- Implantação de um sistema binário, com o objetivo de diminuição do número de conflitos do cruzamento
- Desvio do fluxo da Av. Tupi de sentido Norte-Sul pelas ruas Ibiaporá, Caramuru e Tarmião
- Adoção do sentido Sul-Norte na Av. Tupi, entre as ruas Araribóia e Ibiaporá

Resultados obtidos:

- Melhora no tempo de atraso médio (2,26 segundos) e no nível de serviço (A)

Ponto	Cenário	Ano	Atraso Geral	Veículos	Nível de Serviço
P10 e P11	Tendencial	2034	43,5	2.101	B
	Proposto	2034	3,52	1.915	A



Tema 02: Modos Motorizados Coletivos



Resgate do diagnóstico do PMU



ORIGEM E DESTINO DOMILIAR

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



OPINIÃO E SATISFAÇÃO

- | | |
|--|---|
| <p>Maiores notas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Acessibilidade 2. Operadores 3. Segurança 4. Veículos | <p>Menores notas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tarifa 2. Sistema de Informação 3. Frequência 4. Lotação |
|--|---|

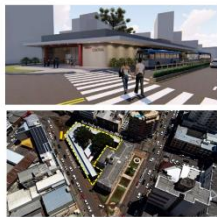
EMBARQUE E DESEMBARQUE SINTÉTICA

- Quantidade elevada de **embarques e desembarques no Centro**;
- Os pontos de parada na **Avenida Tupi** são os mais utilizados ao longo do dia;
 - **Manhã:** concentração de embarques no bairro **Alvorada**;
 - **Tarde:** concentração no bairro **Fraron**;

Resgate do diagnóstico do Terminal Urbano



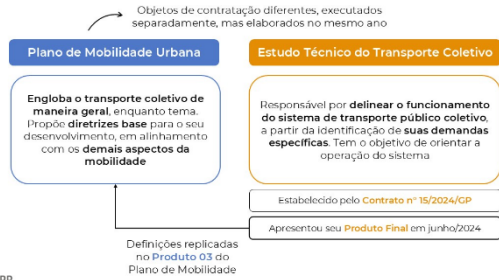
Impactos no Entorno



- Fontes:** Estudo de Impacto de Vizinhança (Fepese, 2020) | Estudo Técnico do Transporte Coletivo (Geobrailis, 2024) | Ofício nº 6/137/2023 do Corpo de Bombeiros
- A operação de embarque e desembarque utiliza faixas das ruas Araribóla e Pedro Ramires de Mello
 - A utilização dessas ruas demanda a fixação de faixas exclusivas para ônibus, **reduzindo o espaço do fluxo regular de veículos**
 - O **Corpo de Bombeiros**, a partir do Ofício nº 6/137/2023, alegou que a redução desse espaço implicaria em dificuldades no **serviço de emergência**
 - O EIV identifica **baixo nível de serviço** nas vias em questão (Página 100)
 - O **Estudo Técnico do Transporte Coletivo** afirma que considerando as limitações de projeto, e o nível de serviço baixo dessas vias, a operação do Terminal **podará acentuar o congestionamento no entorno** (Página 70)



Instrumentos envolvidos

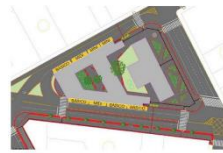


Resgate do diagnóstico do Terminal Urbano



Compatibilidade com operação

Fontes: Estudo de Impacto de Vizinhança (Fepese, 2020) | Estudo Técnico do Transporte Coletivo (Geobrailis, 2024)



O Terminal conta com 8 vagas para embarque e desembarque

- 4 para veículos básicos
- 2 para veículos midi
- 2 para veículos mini

Mini		30 passageiros
Midi		40 passageiros
Básico		70 passageiros

A **operação atual** conta com: 24 veículos básicos, 8 midi e 3 mini

As **14 linhas** que passam nas proximidades do **Terminal** contam com: 19 veículos básicos, 8 midi e 1 mini

Conclusão EIV:
A quantidade de vagas de ônibus no terminal urbano é uma **limitação operacional** (...) mas pode ser contornada com **linhas circulares e ajustes dos horários de partida** (Página 27)

Conclusão Estudo Técnico:
O comprimento do terminal abriga **quantidade limitada de ônibus simultaneamente**, o que demandará um **rigoroso controle nas chegadas e partidas** (Página 68)

Destaques: Modos Motorizados Coletivos



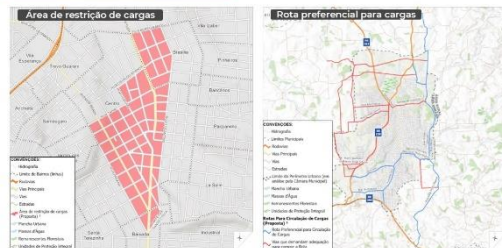
- Melhorar o serviço de transporte público coletivo urbano a partir de novos investimentos**
 - Ampliar o atendimento às porções periféricas dos bairros Cadorin, Fraron e Menino Deus
 - Estudar a viabilidade financeira de aplicar diferenciações tarifárias por tipo de usuário e por horário de uso
 - Ampliar o alcance e a acessibilidade do sistema de informações
- Adequar a infraestrutura e as condições de acesso ao transporte público coletivo**
 - *Implantar Linha Troncal Norte-Sul
 - *Implantar Linha Troncal Sul-Norte
 - *Implantar estações de transferência junto às linhas troncais propostas
- Executar as recomendações do Estudo Técnico do Transporte Coletivo**



Destaques: Modos Motorizados Individuais



- Aprimoramento do escoamento de cargas na área urbana**
 - Instituir a área de restrição de circulação de cargas
 - Fixar a Rota Preferencial para Veículos de Carga

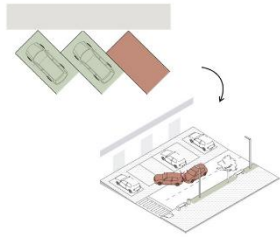
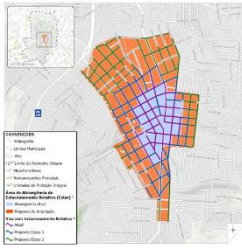


Destaques: Modos Motorizados Individuais



2 Otimização do espaço viário

- Ampliar a área de abrangência do ESTAR
- Converter estacionamentos 45° para 0°
- Executar o estacionamento vertical público



Destaques: Modos Motorizados Individuais



3 Compatibilizar a infraestrutura entorno do Aeroporto Regional de Pató Branco com as previsões de ampliação

- Definir projeto de ampliação do Aeroporto
- Elaborar Estudo de Impacto de Vizinhança considerando a definição do projeto de ampliação do Aeroporto
- Prever acesso alternativo ao Aeroporto, a partir da R. Ernesto Ruchil
- Ampliar a capacidade da Rua José Leonardi



Tema 04: Modos Não Motorizados

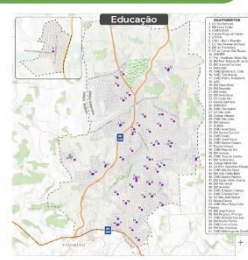


Destaques: Modos Não Motorizados



1 Incentivo aos deslocamentos a pé e promoção da acessibilidade universal

- Garantir as condições de caminhabilidade e segurança no entorno de equipamentos de referência

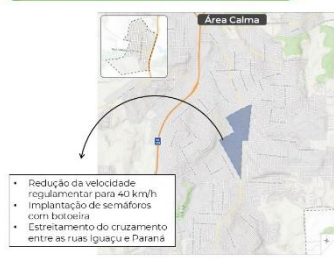


Destaques: Modos Não Motorizados



2 Adequar a infraestrutura de caminhabilidade em regiões de alta atratividade

- Implantar Área Calma na região central
- Adequar passeio e piso tátil em trechos "ruins" / "inexistentes" identificados pelo inventário físico



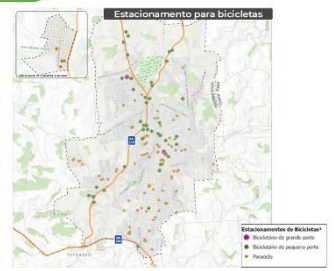
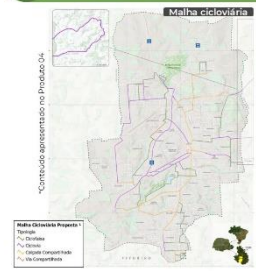
- Redução da velocidade regulamentar para 40 km/h
- Implantação de semáforos com bússola
- Estreitamento do cruzamento entre as ruas Iguçu e Paraná

Destaques: Modos Não Motorizados



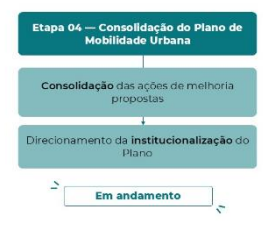
3 Ampliação da infraestrutura e atratividade dos deslocamentos por ciclomodal

- Ampliar a malha cicloviária
- Implantar estacionamentos para bicicletas



Próximos Passos

Próximos Passos



Ata da 2ª Audiência Pública

Próximos Passos



PRÓXIMO EVENTO:

3ª Audiência Pública
Agendada para 07/11

Objetivo: apresentar à população o Plano consolidado e finalizar seu processo de elaboração, junto ao direcionamento de sua institucionalização

Cronograma Previsto



Etapas

3 Diretrizes e Propostas

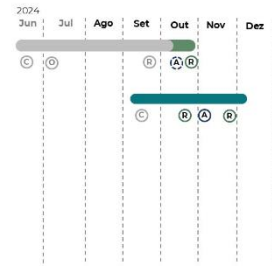
Início: 12/06 | Final: 25/10

4 Consolidação do PMU

Início: 13/09 | Final: 04/12

Eventos

- R** Reunião Técnica
- C** Reunião de Capacitação
- O** Oficinas Comunitárias
- A** Audiência Pública



Momento de Contribuições



PRESENCIAIS

Possibilidade de complemento com fala de 2 minutos

Perguntas, sugestões e críticas **escritas em fichas de contribuição**, disponibilizadas pelos colaboradores do evento

VIRTUAIS

Perguntas, sugestões e contribuições feitas via **chat da transmissão ao vivo no Youtube**



Momento de Contribuições

Encaminhe suas dúvidas, sugestões e críticas **pelo formulário presencial ou chat da transmissão no Youtube**



Fonte: URBTEC™ (2024).

1.4. Contribuições

1.4.1. Presenciais

Figura 4 – Fichas de Contribuição da 2ª Audiência Pública

1 (R)

PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE PATO BRANCO

Nome: Dalci Rogério Agnes Inocencio Tel.: _____

Instituição: _____ E-Mail: _____

Bairro: São Lázaro Pato Branco

Dúvida Crítica/Sugestão

Sugiri link interbairros Zona Sul Bone Norte
linkos novos Bairro Pinheiro e adjacentes Adquantes
Agucar cobrada no SPTU

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

2 (R)

PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE PATO BRANCO

Nome: Martim de Paula Brandão Tel: _____

Instituição: UTPR/FAAP/URTE E-Mail: _____

Bairro: Sto. Teresinha

Dúvida Crítica/Sugestão

Como vai ser cobrada a implantação
da acessibilidade nas calçadas
das ruas determinadas no
plano exposto - em relação a
calçadas (piso tátil, etc). Obs:
Comentar como será feito
nas ruas que estão em declive.

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



3

PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE PATO BRANCO

Nome: ROBERTO DOLENÇA Tel.: _____
Instituição: DEPATRAN E-Mail: _____
Bairro: _____

Dúvida Crítica/Sugestão

SE O PLANO DE MOBILIDADE TRATA ACERCA DE REGULAMENTAÇÃO DE CALÇADAS QUANTO:

- 1: A RESPONSABILIDADE DE IMPLANTAÇÃO DE CALÇADA, SE DO PODER PÚBLICO OU DO PRIVADO (MORADOR/COMERCIANTE)
- 2: HA DIRECIONAMENTO QUANTO A EVENTUAL INCENTIVO A IMPLANTAÇÃO POR PARTE DO PRIVADO?
- 3: USO DE CALÇADAS PELO COMÉRCIO - HA DIRECIONAMENTO P/ USO OU PROIBIÇÃO POR PARTE DE LOJAS E RESTAURANTES



URB TEC

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



4

PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE PATO BRANCO

Nome: DUCIMA PULSO Tel.: _____
Instituição: _____ E-Mail: _____
Bairro: Parizello

Dúvida Crítica/Sugestão

Quais as providências que a prefeitura vai tomar em relação a abertura de via da Avenida Nereu Almeida, ligação entre o bairro ~~Formosa~~ São Francisco ao bairro São Luiz e ao Shopping, para ser outra alternativa de via de circulação de pessoas e cargas e desafogar a rua Locatim, que apresenta congestionamento por via pro centro também



URB TEC

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



PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE PATO BRANCO

Nome: Maristela Moretto Tel.: _____
Instituição: _____ E-Mail: _____
Bairro: Centro

Dúvida Crítica/Sugestão

Até que ano o proprietário da calçada deve se adequar a lei?
Foram de 2024? Se sim, o que fazer quando o proprietário faz a calçada de modo fora da lei e ainda deixa materiais nela?
Fazendo desse modo com que idosa que se tem mobilidade comprometida semha cair, quebrar cabeça e morrer.
Foi o que aconteceu com meu pai, hámpa que foi ceifado por descer de ele outubro. Tenho vídeos e acontecimento.

forte.



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



PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE PATO BRANCO

Nome: ARTEMIO BABINSKI Tel.: _____
Instituição: Individual E-Mail: _____
Bairro: FRARON

Dúvida Crítica/Sugestão

OS COLETIVOS HAJE FAZEM TRAFEGO PELA TURV, ESTREITA, POR VEZES NAO PASSA COM CAMINHAAO, TEM COMO MUDAR AO MENOS EM PARTE?



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

PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE PATO BRANCO

Nome: CAROLINE DOMINGOS MEZZURIA Tel.: _____
Instituição: ARQUITETA E URB. E-Mail: _____
Bairro: CENTRO



Dúvida



Crítica/Sugestão

1. COMO SERÃO AS CONEXÕES DOS TERMINAIS?
2. TERÃO SOMENTE BINÁRIOS?
3. O PROJETO DO ESTUDO TÉCNICO, COMO FICARÃO AS SUGESTÕES DO TRANSPORTE COLETIVO? JÁ ESTÃO PROJETADOS? PORQUE NÃO SE CONSIDEROU O TERMINAL URBANO JÁ CONSTRUÍDO?



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

PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE PATO BRANCO

Nome: CAROLINE DOMINGOS MEZZURIA Tel.: _____
Instituição: ARQUITETA E URB. E-Mail: _____
Bairro: CENTRO



Dúvida



Crítica/Sugestão

O TERMINAL URBANO FOI IMPLANTADO NO CENTRO, POIS OS ESTUDOS MOSTRARAM QUE SERIA O MELHOR LOCAL, ~~MAIS~~ MAIS ACESSÍVEL, PRÓXIMO A VÁRIOS EQUIPAMENTOS URBANOS, MAIOR MOVIMENTAÇÃO DO COMÉRCIO. PORÉM É OBVIO QUE LÁDE JÁ POSSUI CONGESTIONAMENTO, PIORAL NÃO IRÁ, SOMENTE REESTRUTURAR OS ESTUDOS DAS VIAS DO ENTORNO, ORGANIZAR OS FLUXOS.



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



PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE PATO BRANCO

Nome: Renio PASINSKI Tel.: _____
Instituição: _____ E-Mail: _____
Bairro: FRAX

Dúvida Crítica/Sugestão

NÃO CONCORDO E O EMBALEQUE ESTÁ DO LADO DIREITO!



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



PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE PATO BRANCO

Nome: Daleir Rogério Aguiar Inocentes Tel.: _____
Instituição: _____ E-Mail: _____
Bairro: Seio Listra

Dúvida Crítica/Sugestão

Emersão dos Ruas Itacelini e Rua Pedro Romão de Azeite

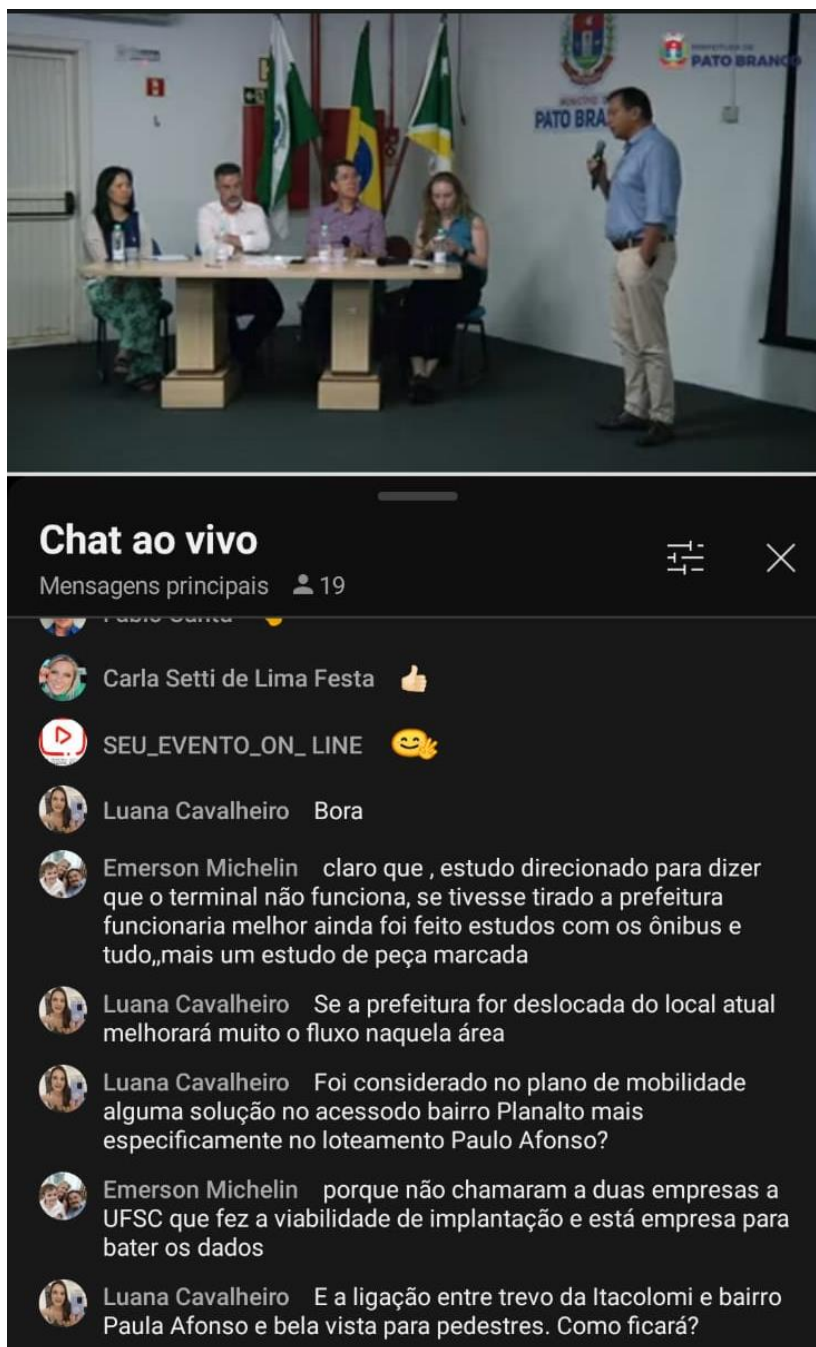


Agradecemos sua participação!
Acompanhe o Plano de Mobilidade de Pato Branco em:
www.patobranco.pr.gov.br/planmob

1.4.2. Virtuais

A gravação da Segunda Audiência Pública foi disponibilizada no canal oficial do youtube da Prefeitura Municipal de Pato Branco. Os usuários puderam contribuir por meio de comentários no chat ao vivo, que seriam considerados como contribuições específicas do evento. A Figura 5 apresenta os comentários realizados.

Figura 5 — Comentários na Gravação da 2ª Audiência Pública



Fonte: Pato Branco (2024), disponibilizado por Youtube (2024).

Ressalta-se que demais contribuições, relativas de maneira geral ao Plano de Mobilidade Urbana de Pato Branco, podem ser encaminhadas a qualquer momento no e-mail: planomobilidade@patobranco.pr.gov.br.

1.5. Divulgações

Figura 6 — Divulgações da 2ª Audiência Pública

Site Plano de Mobilidade - 09/10/2024

Plano de Mobilidade Urbana PATO BRANCO

SAIBA MAIS SOBRE O PLANO DE MOBILIDADE URBANA

- O QUE É O PLANO DE MOBILIDADE URBANA?**
 O Plano de Mobilidade Urbana (PMU) é uma **estratégia** que orienta **melhorias** para os deslocamentos das pessoas e de bens no município, promovendo **mais integração, acessibilidade e sustentabilidade**. O processo de elaboração do PMU envolve **pesquisas, levantamentos e consultas** à população, principalmente por meio de eventos comunitários.
- QUAL A IMPORTÂNCIA DO PMU?**
 As políticas públicas de **mobilidade urbana** promovem **melhorias** no município que impactam diretamente no dia-a-dia dos cidadãos, garantindo o **direito de ir e vir e melhorando as condições de locomoção**. O PMU trata de assuntos como: **trânsito, sinalização, calçadas, ciclovias, transporte público coletivo, acessibilidade universal, segurança viária**, entre outros temas relacionados aos deslocamentos das pessoas e dos cargas no município.
- POR QUE O PMU ESTÁ SENDO ELABORADO?**
 Considerando as **transformações** no município ao longo dos últimos anos e o **impacto da crescimento econômico e populacional** na infraestrutura viária, a elaboração desse instrumento é **indispensável**. Além disso, a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana é uma exigência da **Política Nacional de Mobilidade Urbana (PMU-U)** - Lei Federal **5.013/2005** para municípios com mais de 20 mil habitantes, como é o caso de **Pato Branco**.
- QUAIS OS OBJETIVOS DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA?**
 O Plano de Mobilidade Urbana é um instrumento urbanístico que orienta melhorias para as condições de **circulação** de todos os modos de transporte no município.
 Entre os objetivos do Plano de Mobilidade Urbana, destacamos: **estimular a utilização de modos não-motorizados**; **otimizar o sistema de transporte público coletivo**; **melhorar a infraestrutura viária**, **qualificar as calçadas** e garantir a **acessibilidade** regular o **tráfego de cargas**; **melhorar o sistema viário** por meio estratégias de **educação e segurança** no trânsito e **fomentar a integração regional**.
 Essas ações estão em consonância com a **Política Nacional de Mobilidade Urbana**, as orientações do **Conselho de Desenvolvimento e Planejamento do Plano de Mobilidade Urbana** (Ministério das Cidades) e as **Diretrizes de Planejamento** do **Plano Diretor Municipal** de **Pato Branco**.

COMO ACONTECE A SUA ELABORAÇÃO?

A elaboração do Plano de Mobilidade Urbana será organizada em quatro etapas:

Etapa 01
Metodologia, cronograma e mobilização

Etapa 02
Diagnóstico e prognóstico

Etapa 03
Diretrizes e propostas

Etapa 04
Consolidação do PMU

ACOMPANHE AQUI O ANDAMENTO DO PMU

+ Etapa 01 — Metodologia, Cronograma e Mobilização

+ Etapa 02 — Diagnóstico e Prognóstico

- Etapa 03 — Diretrizes e Propostas

AGENDA DE EVENTOS:

Oficina Comunitária 02 – Desenvolvimento das Diretrizes e Propostas

- Data: 09/07/2024
- Horário: 18:30
- Local: Casa da Indústria

- Data: 10/07/2024

- Horário: 18:30
- Local: União dos Bairros

- Data: 11/07/2024

- Horário: 18:30
- Local: Escola CAIC

[Memória da Oficina Comunitária – Casa da Indústria](#)

[Memória da Oficina Comunitária – União dos Bairros](#)

[Memória da Oficina Comunitária – Escola CAIC](#)

Oficina Técnica – Desenvolvimento das Diretrizes e Propostas: Hierarquia Viária

- Data: 09/07/2024
- Horário: 13:30
- Local: Casa da Indústria

[Memória da Oficina Técnica](#)

CONVITES:

[CONVITE CÂMARA DE VEREADORES – OFICINAS](#)

PRODUTOS DA ETAPA:

[Diretrizes e Propostas \(Versão Preliminar\)](#)

Site Plano de Mobilidade - 09/10/2024

Evolução das etapas do PMU

Etapa 01 — Metodologia, Cronograma e Mobilização 100%

Etapa 02 — Diagnóstico e Prognóstico 100%

Etapa 03 — Diretrizes e Propostas 100%

Site Plano de Mobilidade -
09/10/2024



2º AUDIÊNCIA PÚBLICA

**PLANO DE
MOBILIDADE URBANA
DE PATO BRANCO**

17/10/2024 (quinta-feira) Largo da Liberdade
R. Araribóia, n.º 1222 – La Salle, Pato Branco (PR)
Horário: 19h às 22h

Transmissão: Canal da Prefeitura no Youtube
 @MunicípioPatoBranco



PREFEITURA DE
PATO BRANCO

Mais informações: www.patobranco.pr.gov.br/planmob

 **Município de Pato Branco**
6 d · 🌐

Facebook Prefeitura – 15/10/2024

👤👥 Participe da 2ª Audiência Pública do Plano de Mobilidade Urbana de Pato Branco! 📍

📅 Quinta-feira, às 19h
📍 Auditório do Largo da Liberdade

Venha discutir e planejar o futuro da mobilidade em nossa cidade! Sua opinião é fundamental para criarmos juntos uma Pato Branco mais acessível e sustentável. 🌱



PMU
PATO BRANCO

2º AUDIÊNCIA PÚBLICA

PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE PATO BRANCO

17/10/2024 (quinta-feira) Largo da Liberdade
R. Araribóia, n.º 1222 - La Salle, Pato Branco (PR)
Horário: 19h às 22h

Transmissão: Canal da Prefeitura no Youtube
📺 @MunicípioPatoBranco

 **PREFEITURA DE PATO BRANCO**

————— Mais informações: www.pato Branco.pr.gov.br/planmob

👍 Curtir 💬 Comentar

Instagram Prefeitura – 16/10/2024

PMU PATO BRANCO

2º AUDIÊNCIA PÚBLICA

PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE PATO BRANCO

17/10/2024 (quinta-feira) **Largo da Liberdade**
 R. Araribóia, n.º 1222 – La Salle, Pato Branco (PR)
Horário: 19h às 22h

Transmissão: Canal da Prefeitura no Youtube
 @MunicipioPatoBranco

PREFEITURA DE PATO BRANCO

Mais informações: www.pato Branco.pr.gov.br/planmob

municipiopatobranco • Seguir

municipiopatobranco 📍🚲 Participe da 2ª Audiência Pública do Plano de Mobilidade Urbana de Pato Branco! 📺

📅 Quinta-feira, às 19h
 📍 Auditório do Largo da Liberdade

Venha discutir e planejar o futuro da mobilidade em nossa cidade! Sua opinião é fundamental para criarmos juntos uma Pato Branco mais acessível e sustentável. 🌱

5 d Ver tradução

📍

Curtido por gisellihalves e outras pessoas há 5 dias

😊 Adicione um comentário... Publicar

Instagram Prefeitura – 18/10/2024

MUNICÍPIO DE PATO BRANCO

Propostas elaboradas nas Oficinas

- Implementar Unidades de Centro: Adoção de áreas no Centro Histórico para comércio e serviços (comércio e serviços).
- Implementar Unidades de Centro: Adoção de áreas no Centro Histórico para comércio e serviços (comércio e serviços).
- Adaptar calçadas: Instalação de rampas e curvas de rampas.
- Implementar Unidades de Centro: Adoção de áreas no Centro Histórico para comércio e serviços (comércio e serviços).
- Implementar Unidades de Centro: Adoção de áreas no Centro Histórico para comércio e serviços (comércio e serviços).
- Implementar Unidades de Centro: Adoção de áreas no Centro Histórico para comércio e serviços (comércio e serviços).
- Implementar Unidades de Centro: Adoção de áreas no Centro Histórico para comércio e serviços (comércio e serviços).
- Implementar Unidades de Centro: Adoção de áreas no Centro Histórico para comércio e serviços (comércio e serviços).
- Implementar Unidades de Centro: Adoção de áreas no Centro Histórico para comércio e serviços (comércio e serviços).
- Implementar Unidades de Centro: Adoção de áreas no Centro Histórico para comércio e serviços (comércio e serviços).

municipiopatobranco • Seguir

municipiopatobranco Na noite desta última quinta-feira, a Prefeitura realizou a 2ª audiência pública do Plano de Mobilidade Urbana de Pato Branco.

Participaram a reunião moradores, engenheiros e arquitetos, além de representantes da empresa que está elaborando o plano @urbitec

Nesta audiência pública foram apresentadas diretrizes, proposta e ações provenientes das oficinas comunitária, oficinas técnicas e pesquisas de campo para elaboração do mesmo.

Para aqueles que ainda desejam enviar sugestões, elas podem encaminhadas pelo [dite planomobildade@pato Branco.pr.gov.br](mailto:planomobildade@pato Branco.pr.gov.br)

Arraste para o lado e confira como foi 📺

2 d Ver tradução

📍

Curtido por urbtectm e outras pessoas há 2 dias

😊 Adicione um comentário... Publicar

Fonte: PATO BRANCO (2024).



Plano de
**Mobilidade
Urbana**
PATO BRANCO



PREFEITURA DE
PATO BRANCO

**URB
TEC™**