



Plano de Mobilidade Urbana de Pato Branco

Ata da 3ª Audiência Pública

Etapa 04 — Consolidação do Plano de Mobilidade Urbana

Novembro, 2024

SUMÁRIO

3ª 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.....	19
1.4. Contribuições.....	27
1.4.1. Presenciais.....	27
1.4.2. Virtuais	29
1.4.3. Abaixo Assinado	31
1.5. Divulgações	34

Índice de Figuras

Figura 1 – Imagens da 3ª Audiência Pública	17
Figura 2 – Lista de Presença da 3ª Audiência Pública	18
Figura 3 – Apresentação da 3ª Audiência Pública	19
Figura 4 – Fichas de Contribuição da 3ª Audiência Pública	27
Figura 5 — Comentários na Gravação da 3ª Audiência Pública.....	30
Figura 6 — Abaixo Assinado recebido na 3ª Audiência Pública	32
Figura 7 — Divulgações da 3ª Audiência Pública	34

3ª Audiência Pública do Plano de Mobilidade Urbana de Pato Branco (PR)

Data: 07/11/2024

Horário: 19h – 21h30

Local: Câmara Municipal de Pato Branco

Endereço: R. Araribóia, 491 - Centro, 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: Pactuar o conteúdo da Etapa 04, de consolidação do Plano de Mobilidade Urbana de Pato Branco, junto à população.

Objetivos Específicos: Apresentar o conteúdo da Etapa 04 à comunidade e apreender o conhecimento público.

1.1. Ata do Evento

Aos sete dias do mês de novembro de dois mil e vinte e quatro foi realizada a terceira audiência pública do Plano de Mobilidade Urbana de Pato Branco, com início às dezenove horas. O evento foi aberto com as boas-vindas aos presentes e agradecimentos feitos em nome da Prefeitura Municipal de Pato Branco e da Secretaria Municipal de Planejamento Urbano. Na sequência, o Secretário Municipal de Planejamento Urbano, o Senhor Gilmar Tumelero, tomou a palavra, declarando oficialmente aberta a sessão.

O Secretário destacou que a transmissão do evento estava ocorrendo ao vivo pelos canais oficiais do município, incluindo o YouTube, além da presença física no auditório da

Câmara de Vereadores. Ressaltou também que a gravação ficaria disponível no site da Prefeitura Municipal de Pato Branco, na página da Secretaria de Planejamento Urbano, para que todos pudessem assistir posteriormente.

Em seu pronunciamento, o Secretário fez um breve histórico da elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, explicando que o cronograma era composto por quatro etapas, das quais três já haviam sido concluídas. A audiência pública atual representa a terceira, marcando a última etapa de participação pública, na qual são coletadas as contribuições finais da população. Afirmou que as informações desta audiência serão agregadas às já recebidas anteriormente, como parte da elaboração do plano, e explicou que, em seguida, o processo será finalizado com mais duas reuniões técnicas, seguido da conclusão das minutas de lei e o protocolo do projeto de lei na Casa Legislativa de Pato Branco. O plano, então, será transformado em uma lei municipal.

Após a fala do Secretário, a condução do evento fez a leitura do regulamento e deu prosseguimento à audiência, com agradecimentos a presença de outras autoridades, como os vereadores Lindomar Brandão, Rodrigo Correa e Jair Bernarde, assim como de toda a comunidade presente. Na sequência, foram apresentados os procedimentos aplicáveis à audiência e feita a leitura do regulamento.

O evento prosseguiu com a apresentação técnica, que visou cumprir o objetivo de pactuar, junto à comunidade, o conteúdo do Plano de Mobilidade Urbana. A equipe da Consultoria Urbtec™ foi responsável por conduzir essa etapa, e a palavra foi passada ao Senhor Alceu Dal Bosco Junior, engenheiro civil e coordenador técnico do plano. Ele iniciou agradecendo a presença de todos e destacou a importância deste último grande evento de participação popular, realizado na Câmara Municipal. Ele explicou que o Plano de Mobilidade Urbana resultará em propostas legislativas que serão apreciadas pelos vereadores, enfatizando a relevância do trabalho conjunto entre a Prefeitura, a Câmara e a população. A Consultoria Urbtec™, segundo ele, está presente para auxiliar na elaboração do plano.

A apresentação começou com uma breve conceituação do Plano de Mobilidade, relembrando pontos principais para aqueles que já participaram de eventos anteriores. Dal Bosco Junior destacou a importância de incluir todos os modos de transporte no

planejamento, mencionando veículos individuais, transporte coletivo, bicicletas, pedestres e veículos de carga, que são fundamentais para a economia do município.

Foi explicado que o Plano de Mobilidade deve organizar o espaço urbano de maneira eficiente, valorizando os deslocamentos a pé e promovendo a mobilidade sustentável. O conceito da “pirâmide invertida” foi apresentado, priorizando modos de transporte não motorizados, como pedestres e ciclistas, seguidos do transporte coletivo, e por fim, considerando também os veículos motorizados.

O Sr. Dal Bosco Júnior contextualizou a elaboração do plano com a história das políticas de mobilidade no Brasil, desde o Estatuto da Cidade até a Política Nacional de Mobilidade Urbana, de 2012. Essa política surgiu como resposta ao aumento expressivo da frota de veículos e busca incentivar um planejamento urbano que favoreça deslocamentos sustentáveis.

Ressaltou que o plano propõe soluções para equilibrar o uso do espaço público, organizando os diferentes modos de transporte e promovendo a acessibilidade universal, a segurança, o desenvolvimento sustentável e a equidade. A gestão democrática foi destacada como um aspecto fundamental do processo de elaboração e da implementação do plano, com ênfase na participação popular.

O coordenador técnico também explicou as quatro etapas de elaboração do plano: a primeira etapa envolveu a metodologia e a preparação; a segunda consistiu na etapa de diagnóstico, com pesquisas e levantamentos; a terceira focou em diretrizes e propostas para melhorar a mobilidade; e a quarta, que inclui esta audiência pública, é a etapa de consolidação do plano, que finalizará com a apresentação de minutas de lei e propostas de intervenções para o município.

Sobre as propostas, a consultoria destacou a importância da participação ativa dos órgãos municipais, como a prefeitura e a câmara, além do engajamento da população. As contribuições da comunidade foram essenciais, reunidas durante os diversos eventos realizados. A consultoria trouxe também referências técnicas e teóricas para apoiar a discussão, como as definições da Política Nacional e diretrizes de desenvolvimento orientadas ao transporte. A ideia é que, ao planejar o município, sempre se considerem os deslocamentos, inclusive ao definir a localização de residências e comércios.

O planejamento se baseou em manuais e normas técnicas, como o Manual de Desenho das Ruas de Recife, que foca na acessibilidade das vias, e um manual específico de acessibilidade para escolas. Esses insumos técnicos garantem que as ruas sejam pensadas de forma inclusiva, especialmente para crianças. Com essas referências, o objetivo é enriquecer o processo de planejamento e garantir que as propostas sejam robustas.

As propostas foram organizadas em diretrizes, propostas e ações. As diretrizes estabelecem os princípios que orientam o cenário desejado; as propostas são as medidas para tornar essas diretrizes viáveis dentro de temas específicos; e as ações detalham o que precisa ser feito, pontualmente, para implementar as propostas. No total, foram elaboradas mais de 370 ações, distribuídas em quatro temas principais: sistema viário e circulação geral, modos motorizados coletivos (como transporte público), modos motorizados individuais (como automóveis) e modos não motorizados (como pedestres e ciclistas).

A consultoria ressaltou que o município tem um grande trabalho pela frente nos próximos dez anos, mas que todas essas ações foram catalogadas para facilitar a execução. Foram também destacadas propostas mencionadas pela população, como a implantação de estações de embarque e desembarque, aumento da frequência dos ônibus, adequação das calçadas, e medidas para desestimular o uso das vias centrais para automóveis. Esses desejos da população, manifestados nos eventos, foram refletidos na nuvem de palavras que aponta os principais anseios identificados.

Um exemplo específico importante é a proposta de pleitear junto ao governo do estado do Paraná a finalização do Contorno Noroeste, uma obra projetada para reduzir significativamente congestionamentos. A modelagem de tráfego revelou que a ausência desse contorno resulta em congestionamentos na BR-158, com vias chegando à capacidade máxima, enquanto a implementação do contorno aliviaria o tráfego, especialmente o de passagem, como o de caminhões. Assim, a finalização dessa obra poderia liberar o trecho urbano da BR-158 para uso mais eficiente pelas atividades municipais e até possibilitar sua municipalização.

Em seguida, a palavra foi passada à arquiteta urbanista Maria Eduarda Aguiar, da Urbtec™, que iniciou sua apresentação destacando o que foi desenvolvido na etapa atual. Ela explicou que esta fase marca a consolidação do processo de elaboração do plano.

O primeiro conteúdo apresentado na Etapa 4 refere-se ao plano de ações e investimentos. A urbanista esclareceu que essa etapa detalha as ações de melhoria que foram desenvolvidas na Etapa 3. Anteriormente, essas ações definiam o que precisava ser feito, por que era necessário, e onde seria realizado. Agora, na Etapa 4, as ações são aprofundadas para responder perguntas como: "Quando será feito?", "Quem é responsável?" e "Como será realizado?".

Para isso, cada ação é caracterizada por diferentes aspectos: intervenções físicas, medidas operacionais (como a regulação do espaço viário), medidas gerenciais (como mudanças na gestão do sistema de mobilidade), e ações comportamentais (como campanhas de conscientização para a população e o poder público). Após essa definição, a prioridade de cada ação é classificada em alta, média ou baixa, de acordo com o impacto no sistema de mobilidade.

O prazo de execução de cada ação é detalhado, levando em consideração a dificuldade de implementação. A urbanista exemplificou com a proposta de articulação do Contorno Noroeste, que demanda um processo burocrático mais extenso, resultando em um prazo mais longo. As ações são classificadas em prazos curtos (0 a 3 anos), médios (3 a 5 anos), longos (5 a 10 anos) ou contínuos, que se estendem ao longo de toda a vigência do plano de mobilidade de 10 anos.

A extensão ou quantidade necessária para a realização de cada ação é especificada, o que permite estimar o custo de execução. A arquiteta destacou que esses custos são calculados com base em referências de processos licitatórios locais e de outras cidades do Paraná, fornecendo uma base para o planejamento financeiro do poder público. Contudo, ela enfatizou que esses valores são apenas estimativas, sujeitas a ajustes conforme os projetos executivos são elaborados e os valores atualizados.

Para estimar os custos ao longo do tempo, considerando a vigência de 10 anos, é realizada uma correção monetária, levando em conta a inflação e o prazo de execução. A responsabilidade de cada ação é atribuída a entidades principais, como o poder público,

com possibilidade de envolvimento de outras partes, como entidades da sociedade civil. Além disso, ações correlatas são identificadas para facilitar o planejamento e otimizar a execução.

O plano de ações e investimentos também inclui a definição de metas e indicadores de monitoramento. Esses indicadores são essenciais para avaliar se os objetivos foram alcançados. A urbanista apresentou exemplos para cada tema do plano de mobilidade.

Como exemplo da aplicação do Plano de Ações de Investimentos, foi exemplificado para o tema do sistema viário, a ação de melhoria do cruzamento entre a Avenida Tupi e as ruas Iguaçu e Guarani. Essa intervenção física de alta prioridade tem um custo estimado de pouco mais de 300 mil reais, sendo o Departamento de Trânsito de Pato Branco (DEPATRAN) o principal responsável. A meta é implantar o projeto de aprimoramento do cruzamento, com o indicador verificando se o projeto foi executado.

Para os modos motorizados coletivos, foi exemplificada a ação de ampliar o alcance do sistema de informações por meio de mídias impressas em todos os pontos de parada. Essa medida gerencial contínua tem como meta a implantação das mídias em 100% dos pontos, com o indicador medindo a porcentagem de implementação.

No tema dos modos motorizados individuais, a ação de exemplo foi a de instituir uma área de restrição de circulação de cargas. Essa medida operacional de alta prioridade requer a promulgação de um decreto, que será o indicador de monitoramento.

Por fim, para os modos não motorizados, a ação exemplificada é a reestruturação do entorno do Centro Municipal de Educação Infantil (CMEI) Elisa Rosa Cola Paduan, uma intervenção física de curto prazo. A meta é elaborar o projeto de reestruturação, e o indicador é a execução do projeto.

Maria Eduarda Aguiar apresenta que a segunda parte da Etapa 4 do Plano de Mobilidade Urbana de Pato Branco está voltada para o monitoramento e acompanhamento das ações propostas, visando garantir que tudo o que foi planejado seja de fato implementado, revisado e mantido. Ela explica que a elaboração do plano foi pensada em várias fases, como diagnóstico e formulação de propostas, mas que o monitoramento após a finalização do planejamento é essencial para que o plano se concretize na prática.

A arquiteta explica que o monitoramento, conforme a Política Nacional de Mobilidade Urbana, envolve a criação de mecanismos que permitam avaliar se os objetivos do plano estão sendo cumpridos, sendo esses objetivos interpretados como as ações específicas que foram propostas. Esse processo de acompanhamento inicia após a fase de planejamento e segue com a implantação gradual das ações, respeitando tanto os prazos estabelecidos quanto as prioridades definidas.

A urbanista menciona que essa implantação gradual exige uma administração detalhada, dado o volume de ações (mais de 370). Para isso, é necessário ajustar os processos internos do município e alinhar as execuções às dotações orçamentárias previstas, lembrando que o custo estimado no plano pode variar conforme a especificidade de cada projeto executivo.

Outro ponto fundamental, segundo ela, é o monitoramento periódico das ações. Esse monitoramento permite avaliar o que está funcionando, o que enfrenta problemas, e como eventuais atrasos podem ser compensados. Como parte do sistema de monitoramento, propõe-se a criação de um Relatório de Avaliação de Indicadores de Monitoramento, que será atualizado anualmente. Esse relatório registra a evolução do plano, apresentando o status das ações (em andamento, concluídas, atrasadas) e justifica cada situação para que seja possível decidir o que será feito em cada caso.

A vigência do plano é de até dez anos, então, além do monitoramento anual, prevê-se uma análise intermediária, na metade desse período, para revisar o que foi feito, identificar ajustes necessários e preparar para uma revisão completa no ano final. Para garantir que esse processo de monitoramento ocorra com participação social e fiscalização, o Conselho do Plano Diretor (COPLAN), que já opera no município e envolve a sociedade civil, é apontado como responsável pela execução e acompanhamento desse monitoramento, dado que o plano de mobilidade e o plano diretor são correlatos.

A arquiteta detalha ainda os quatro instrumentos técnico-legais que irão apoiar a implementação e a legalidade do plano de mobilidade, com base na Lei do Plano de Mobilidade – que será a principal, estabelecendo a política municipal de mobilidade e oficializando o plano; na Lei do Sistema Viário – que define o sistema viário básico do município, organizando o trânsito e promovendo equilíbrio e conectividade entre as áreas

Ata da 3ª Audiência Pública

urbanas; na Lei de Calçadas – que regula padrões de construção, manutenção e conservação das calçadas, e no Decreto Municipal de Circulação de Cargas que estabelece as regras de circulação para caminhões no município, com base no peso dos veículos, para controlar o tráfego pesado em áreas restritas.

Em relação ao sistema viário, Maria Eduarda explica que a hierarquização e a definição de vias arteriais, coletoras, locais e outras, com configurações mínimas, buscam facilitar a circulação, reduzir conflitos e acomodar diversos modais de transporte. As novas vias serão adaptadas conforme os perfis de circulação, abrangendo desde calçadas e ciclovias até as faixas de rolamento e estacionamento, considerando dimensões mínimas para cada tipo de via.

Ela destaca também a importância de definir padrões de construção e circulação para garantir segurança e fluidez no sistema viário. No caso do decreto de circulação de cargas, a criação de uma área de restrição visa controlar o tráfego de caminhões no centro urbano, com base em critérios que levam em conta o peso dos veículos, assegurando a adequação ao espaço urbano.

Concluindo, Maria Eduarda reforça que, ao final dessa etapa de planejamento, o plano seguirá para apreciação na Câmara Municipal, e, uma vez aprovado, passará à fase de implementação e gestão das ações, junto ao monitoramento e revisões periódicas. Ela convida a todos a consultarem o site do plano para acompanhar os detalhes, ressaltando a importância da participação da comunidade nesse processo de acompanhamento e fiscalização, para garantir que as ações previstas realmente se traduzam em melhorias para a mobilidade urbana no município.

No momento de contribuições, os participantes são orientados sobre o procedimento por meio do preenchimento de uma ficha de contribuição disponibilizada pela equipe de apoio. Caso os participantes queiram complementar suas contribuições verbalmente, poderão levantar a mão para receber o microfone. Também há a possibilidade de contribuições virtuais, com prioridade para as contribuições presenciais, sendo que, se o tempo permitir, as contribuições virtuais serão lidas.

A primeira contribuição é de **Jaqueline Ciello**, síndica de um edifício. Ela aborda as preocupações dos moradores em relação à instalação do terminal próximo ao prédio.

Ela inicia sua fala apresentando o contexto do edifício, que possui dez andares e 60 apartamentos, abrigando aproximadamente 140 moradores. Jaqueline detalha que, ao consultar a prefeitura e analisar o projeto, identificou que a largura disponível para a passagem de ônibus no local parece não atender à medida mínima necessária, o que poderá dificultar a circulação e a segurança.

Ela ressalta que, embora o condomínio não seja totalmente contra a instalação do terminal, os moradores acreditam que o projeto, conforme planejado, não é viável. Jaqueline expõe preocupações práticas, como a alocação de contêineres de lixo e a logística de abastecimento de gás, explicando que o caminhão de gás não teria espaço suficiente para acessar o edifício. Além disso, destaca que o terminal comprometeria o espaço para operações de carga e descarga, essenciais para a rotina do edifício, já que há frequente movimentação de mobiliário devido aos aluguéis temporários para estudantes.

Outro ponto crítico levantado é a acessibilidade do Corpo de Bombeiros, vital em caso de emergência, que ficaria comprometida caso o projeto avance conforme planejado. Ela menciona que o sistema de incêndio do edifício está em conformidade com as normas, mas enfatiza a necessidade de garantir o acesso de veículos de emergência ao prédio.

Jaqueline menciona que o condomínio já realizou testes práticos com veículos, simulando a instalação da mureta proposta no projeto, e verificou que a manobra de entrada e saída se torna extremamente difícil, comprometendo o espaço físico disponível para veículos de grande porte.

Ela finaliza apresentando um abaixo-assinado dos moradores que questionam a viabilidade do projeto e ressaltando a gravidade dos problemas que outros edifícios na área também podem enfrentar com essa instalação.

A equipe técnica respondeu às questões de Jaqueline primeiramente confirmando que o abaixo-assinado entregue será registrado na ata do evento, garantindo que as preocupações dos moradores fiquem documentadas. Eles explicaram que as medidas de largura mínima (3,30 metros) foram indicadas como ideais para vias novas, sendo obrigatórias em novos loteamentos, mas não necessariamente para vias já existentes, como aquelas ao redor do terminal planejado. Dessa forma, adequações poderiam ser

feitas para que a passagem dos ônibus ocorra de forma segura, mesmo que o espaço disponível seja menor.

Quanto às preocupações sobre o acesso do Corpo de Bombeiros, a equipe informou que o órgão emitiu uma nota técnica reconhecendo que a implementação do terminal poderia trazer dificuldades para a circulação de veículos de emergência, mas sem afirmar que a passagem seria impossível. Eles mencionaram que adequações viárias serão necessárias para viabilizar a operação do terminal e minimizar os impactos no entorno.

A equipe também destacou que o plano de mobilidade urbana não tem como foco direto o terminal, mas abrange o tema do transporte coletivo, atendendo, em parte, à demanda popular. Eles mencionaram que a questão do terminal está sendo considerada, mas que há uma divisão de opiniões devido às limitações de espaço e às preocupações sobre a centralização do sistema de transporte coletivo.

Por fim, a equipe técnica recomendou a continuidade dos estudos sobre a viabilidade do terminal e enfatizou a importância do diálogo contínuo com a sociedade para ajustar as propostas de acordo com as necessidades e preocupações dos moradores.

Em seguida, o morador de Pato Branco **Dálcio Rogério Agner** contribuiu com críticas e sugestões voltadas para a melhoria do transporte coletivo e o tráfego em frente às escolas. Ele relatou sua experiência em um teste que fez recentemente em um ônibus lotado no horário de pico, observando que havia cerca de 90 passageiros, incluindo 16 pessoas antes da roleta, onde não havia cobrador e o motorista acumulava as funções de dirigir e cobrar. Dálcio descreveu o desconforto e o potencial risco de acidentes devido à superlotação e à falta de assistência ao motorista. Ele pediu que o órgão responsável fiscalize essa situação e destacou a necessidade de aumentar a quantidade de ônibus para evitar lotação excessiva.

Dálcio também comentou sobre o trânsito em áreas próximas a colégios, sugerindo uma solução que ele observou em Guarapuava, onde veículos entram e saem pelo pátio da escola, reduzindo o congestionamento e aumentando a segurança das crianças. Ele alertou para o risco de acidentes, especialmente no horário de pico, quando o movimento é intenso e há um fluxo considerável de pedestres, incluindo crianças que podem atravessar a rua de maneira inesperada. Por fim, Dálcio sugeriu melhorias no planejamento urbano,

como ajustes nas calçadas e a criação de vias que permitam um fluxo mais organizado e seguro em frente às escolas.

A equipe técnica respondeu às contribuições do Sr. Dácio sobre o transporte coletivo e a questão dos colégios de forma detalhada, abordando os principais pontos levantados.

Sobre o transporte coletivo e a superlotação, a equipe explicou que o plano de mobilidade não aborda especificamente a operação do sistema, mas sugere ações e propostas para facilitar o planejamento, como o uso de linhas troncais e a necessidade de um sistema de bilhetagem eletrônica eficiente para agilizar o embarque e diminuir a sobrecarga dos motoristas, que hoje acumulam as funções de condução e cobrança. Eles concordaram que a falta de cobradores e o uso de dinheiro em espécie dificultam a operação, e estão avaliando a transição para o uso predominante de cartões, ainda que reconheçam a resistência de alguns usuários em adotar essa forma de pagamento. A equipe ressaltou que o aumento da população e da frota de veículos nos últimos anos, assim como a instalação de novos semáforos, contribuem para os atrasos e sobrecarga no transporte, com viagens que poderiam durar 20 minutos agora levando até 25 minutos.

Em relação à questão do tráfego em frente aos colégios, a equipe mencionou que atualmente não existe uma exigência formal para que veículos possam entrar nos pátios das escolas para deixar e buscar estudantes, mas que poderiam avaliar incluir essa diretriz no código de obras ou no plano diretor em revisão. Eles reconhecem a importância de áreas seguras de embarque e desembarque nas escolas para evitar acidentes e garantir a segurança dos alunos. Além disso, destacaram que o planejamento do sistema viário leva em conta pontos sensíveis para proteger o pedestre, especialmente crianças.

A equipe técnica finalizou reforçando que o órgão responsável pelo transporte público está analisando o estudo técnico recente para implementar medidas que possam melhorar a eficiência do sistema e a segurança dos passageiros, respondendo às demandas da população.

Na primeira parte da contribuição, a professora **Marlene de Lourdes**, da UTFPR de Pato Branco e engenheira agrônoma, questionou a equipe técnica sobre o foco do plano de mobilidade, observando que parecia haver um maior espaço destinado aos veículos do

que aos pedestres. Ela sugeriu que, se a prioridade é a mobilidade das pessoas, seria ideal ampliar as calçadas em áreas onde isso é viável, especialmente em bairros com calçadas já mais largas. Marlene também perguntou quais áreas da cidade seriam priorizadas nas melhorias de calçadas e destacou a importância de considerar todos os tipos de mobilidade, incluindo pedestres, ciclistas e cadeirantes.

A equipe técnica respondeu que as dimensões apresentadas no plano de mobilidade representam os mínimos legais exigidos para calçadas e vias, mas que, em algumas áreas, especialmente nas vias arteriais, as calçadas podem ter uma largura maior para facilitar o uso dos pedestres. Eles explicaram que nas novas vias essa largura mínima de 1,20m para a faixa livre está garantida, e que intervenções em áreas de escolas e unidades de saúde estão previstas para assegurar uma melhor mobilidade a pé. Na área central, também estão planejadas melhorias como semáforos sonoros para facilitar o deslocamento dos pedestres.

Complementando, a equipe informou que o plano diretor, em fase de revisão, prevê uma lei específica para calçadas que estabelece uma largura total de 3,5m para novas construções, podendo chegar a 5m em alguns locais. Essa regulamentação inclui diferentes faixas: a faixa de serviço (destinada a postes e sinalização), a faixa livre (para circulação) e a faixa de acesso (próxima ao alinhamento predial), atendendo, assim, as recomendações de mobilidade inclusiva.

Na segunda parte da sua contribuição, Marlene questionou sobre o planejamento de arborização urbana para garantir uma boa mobilidade nas calçadas em Pato Branco. Ela perguntou como o município planejava selecionar as espécies de árvores adequadas para o espaço urbano, considerando as características que essas plantas deveriam ter, como não interferir no mobiliário urbano – postes, luminárias, lixeiras e bancos. Marlene levantou a necessidade de escolher espécies compatíveis com a faixa de serviço das calçadas, evitando conflitos com a infraestrutura e priorizando o acesso livre para as pessoas.

Em resposta, a equipe técnica explicou que a faixa de serviço nas calçadas foi planejada com uma largura maior que a norma brasileira, justamente para acomodar o mobiliário urbano e a arborização. Informaram que o município possui um Plano de

Arborização, recentemente atualizado, que define as espécies de árvores mais adequadas para o ambiente urbano. Esse plano seleciona espécies que evitam problemas, como a elevação do pavimento e interferência na fiação elétrica. Além disso, a equipe ressaltou que em locais sem fiação aérea, são usadas espécies mais altas, enquanto espécies de menor porte são plantadas onde há postes para evitar acidentes e facilitar a poda.

A equipe também complementou que o plano exige que novos loteamentos apresentem um projeto de arborização compatível, incluindo a obrigação de plantar árvores já desenvolvidas, com no mínimo 1,50 m de altura, para promover um crescimento mais rápido e consolidar a cobertura arbórea da cidade. Além disso, essa faixa de 1,20 m nas calçadas foi estabelecida para garantir um espaço adequado, prevendo que os troncos das árvores possam se expandir sem prejudicar a circulação dos pedestres.

Marcelo da Luz, morador do bairro Alvorada, fez uma contribuição durante o encontro, levantando uma preocupação sobre a visibilidade dos semáforos para os pedestres. Ele mencionou que, em alguns pontos da cidade, os pedestres, ao chegarem na faixa de pedestres, não conseguem ver claramente se o semáforo está verde ou vermelho, o que os leva a ficar na dúvida ou até mesmo invadir a pista de forma insegura. Marcelo citou como exemplo um ponto específico, em frente ao Magazine, que apresenta esse problema de "ponto cego" para os pedestres.

A sua sugestão foi em relação à possibilidade de um estudo para melhorar a visibilidade dos semáforos, incluindo a instalação de semáforos adaptados para pedestres, que facilitariam o entendimento da sinalização e ajudariam a evitar riscos para quem circula a pé.

A equipe técnica respondeu esclarecendo que existem normas técnicas que orientam a instalação de semáforos, incluindo a sinalização para pedestres. Embora não seja obrigatória a colocação de semáforos específicos para pedestres, a equipe enfatizou que é altamente recomendada a instalação de sinais visíveis que indiquem se é seguro ou não atravessar, especialmente nas áreas com maior circulação de pedestres.

Eles reconheceram o problema que Marcelo apontou, de a sinalização não ser visível ou estar obstruída, e destacaram a importância de identificar esses pontos e removê-los para garantir a segurança dos pedestres. A equipe mencionou que o município já

implementou medidas, como semáforos para pedestres com temporizadores e botoeiras, que ajudam a regular a travessia.

Foi ressaltado que, embora a visão do semáforo para veículos seja uma dificuldade em alguns locais, ações pontuais já foram adotadas para mitigar esses problemas. Também foi sugerido que o DEPATRAN amplie a instalação de temporizadores, especialmente na região central da cidade, para aumentar a segurança e o conforto dos pedestres.

Sem mais contribuições no ato presencial, nem por meio da transmissão no Youtube, foram feitas as considerações finais. A equipe técnica, ao verificar que não havia mais participações, iniciou os agradecimentos. Agradeceram a todos pela participação ao longo de todo o processo, destacando o empenho e a vontade da população em discutir as questões abordadas. Também ressaltaram que a contribuição da comunidade foi essencial e que esperavam ter facilitado o processo para os cidadãos.

A palavra foi passada ao Sr. Secretário, que, em sua fala, iniciou agradecendo à gestão do Prefeito Robson Cantu pela compreensão da importância do plano de mobilidade urbana, que vinha sendo discutido desde o plano diretor. O Secretário lembrou que, em muitos casos, os motoristas se tornam pedestres, e enfatizou que, embora a equipe estivesse se despedindo, sentiam-se com o "dever cumprido" por todo o trabalho realizado.

Com esses agradecimentos, ele declarou o encerramento da audiência pública, agradecendo a presença dos participantes no auditório e aqueles que acompanharam via canal do YouTube. Por fim, informou que todo o material da audiência estava disponível no site da prefeitura, convidando os cidadãos a estudarem e acompanharem o processo. A sessão foi oficialmente encerrada com votos de boa noite a todos.

1.2. Registros

Figura 1 – Imagens da 3ª Audiência Pública



Fonte: URBTEC™ (2024).

Figura 2 – Lista de Presença da 3ª Audiência Pública

Plano de Mobilidade Urbana de Pato Branco



EVENTO: 3ª AUDIÊNCIA PÚBLICA ETAPA: 04 DATA: 07/11/2024

Nome	Instituição / Localidade	Telefone / E-Mail	Assinatura
Vanessa Naomi Vassa Colatto	SPV	999999999999	[Assinatura]
Gilvan Furtado	SPV		[Assinatura]
Maria Eduarda Avila	URBTEC		[Assinatura]
Esther Moraes	Associação Cultural		[Assinatura]
SAQUEU NE CIGLIO	ACAPE II		[Assinatura]
Lindomir R. Brandão	CÂMERA	46 7999 2394	[Assinatura]
Rui Carlos Damil	NOVO HORIZONTE	46 7999 2393	[Assinatura]
Cláudio S. Bittolo	CFC NACIONAL	46 3225 2417	[Assinatura]
Franco Rigo	Pedreira Municipal	46 9886 6070	[Assinatura]
RODRIGO SCARABEOT	ABSOLUTO	46 9999 20194	[Assinatura]
Alan Da Rocha Junior	URBTEC		[Assinatura]
Marlene D. Lollo	União de Baileiros	491148055	[Assinatura]
Erivaldo S. da S. Tomazini	Pato Branco	99999999	[Assinatura]
Luiz Antonio	Pato Branco	99119 1577	[Assinatura]
João Carlos Sauer	Pato Branco	99999999	[Assinatura]

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: 3ª AUDIÊNCIA PÚBLICA ETAPA: 04 DATA: 07/11/2024

Nome	Instituição / Localidade	Telefone / E-Mail	Assinatura
Maria M. Fidler	Centro		[Assinatura]
Paulo Roberto Moraes	Sua Automa		[Assinatura]
Carla Helena E. Reis	União de Baileiros		[Assinatura]
Carla Helena E. Reis	União de Baileiros		[Assinatura]

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 3ª Audiência Pública

3ª Audiência Pública
Sejam bem-vindos!
O evento iniciará em breve

Plano de Mobilidade Urbana
PATO BRANCO

3ª Audiência Pública
Etapa 04 – Consolidação do Plano de Mobilidade Urbana
07/11/2024

Leitura do Regulamento

Seção I — Das Disposições Gerais

Art. 1º. A realização de Audiências Públicas, em cumprimento à exigência da Lei Federal nº. 12.587 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.

Art. 5º. Os conteúdos a serem apresentados nas Audiências Públicas deverão ser publicados em site eletrônico da Prefeitura Municipal de Pato Branco (<https://pato-branco.pr.gov.br/planmob>), 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 idôneos como convites, publicação em murais, divulgação em meios de comunicação, entre outros.

Art. 6º. Eventuais alterações nos procedimentos de condução das Audiências Públicas deverão ser solicitadas com antecedência mínima de 3 (três) dias úteis em relação Regulamento para realização da 3ª Audiência Pública 2 aos eventos, a partir do e-mail oficial de contato com a Equipe Técnica Municipal (planomobildade@pato-branco.pr.gov.br).

Leitura do Regulamento

Seção II — Da Realização e Caráter da 3ª Audiência Pública

Art. 7º. A realização da 3ª Audiência Pública se dará no dia 7 (sete) de novembro de 2024 (quinta-feira) às 19 (dezenove) horas, na Câmara Municipal, localizada na R. Araribóia, 491 - Centro, Pato Branco, e será transmitida ao vivo pelo Youtube da Prefeitura Municipal de Pato Branco.

Art. 8º. A 3ª 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. 9º. 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 3ª Audiência Pública

Art. 10º. A 3ª Audiência Pública do Plano de Mobilidade Urbana de Pato Branco tem o objetivo de pactuar junto à população o processo de elaboração do Plano, a partir da retomada dos já conteúdos desenvolvidos e apresentação específica dos tópicos referentes à Etapa 04, de Consolidação.

Leitura do Regulamento

Seção IV — Do Cronograma da 3ª Audiência Pública

Art. 11 A 3ª 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. 12 O cerimonial apresentará os procedimentos pertinentes ao andamento da Audiência Pública.
 Art. 13 Encerrada a apresentação dos procedimentos, o cerimonial passará a palavra para a Equipe da Consultoria, que iniciará a apresentação técnica.
 Art. 14 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 (planomobilidad@patobranco.pr.gov.br) para serem respondidos na ata deste evento.
 Art. 15 As perguntas e considerações presenciais deverão ser feitas por escrito, com clareza e objetividade, por meio de formulário própria, 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 (<https://patobranco.pr.gov.br/planmob/>).



Pauta



Conceituação do Plano de Mobilidade Urbana



Leitura do Regulamento

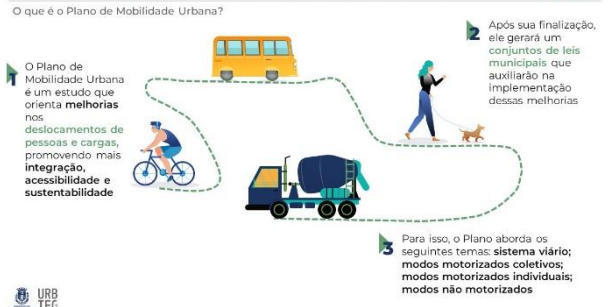


Seção V — Da Condução dos Trabalhos e Participação na Audiência

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 2 (dois) minutos.
 § 4º As perguntas e sugestões deverão se ater exclusivamente ao tema discutido.
 § 5º Falas, questionamentos e considerações emitidos fora do momento de contribuições, e/ou que não sigam os procedimentos definidos, serão desconsiderados.
 § 6º Finalizado o tempo previsto, os questionamentos restantes serão respondidos na ata do evento, a ser publicada no site da Prefeitura Municipal de Pato Branco (<https://patobranco.pr.gov.br/planmob/>), para conhecimento público.



Conceituação do 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;



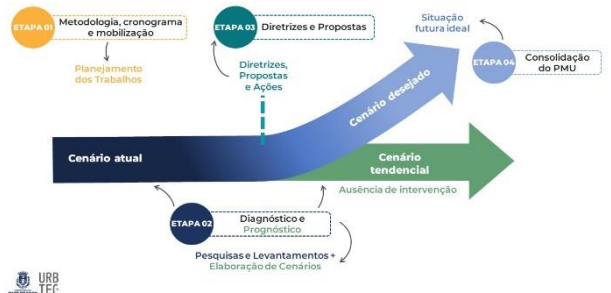
Modos não motorizados: Utilizam o esforço do usuário para locomoção (inclui em especial pedestres e ciclistas)

Modos motorizados: Utilizam veículos automotores



O Plano de Mobilidade Urbana de Pato Branco

Metodologia de Elaboração



Metodologia de Elaboração



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*



Eventos realizados e previstos



ETAPA 01: 1ª Audiência Pública

- 9 Reuniões de Alinhamento:** realizadas entre as equipes técnicas envolvidas na elaboração do Plano, sempre que necessárias
- 10 Reuniões Técnicas:** previstas em Termo de Referência
- 6 Oficinas:** realizadas junto à comunidade e equipe técnica
- 3 Audiências Públicas:** realizadas junto a todos os interessados



Retomada Etapa 02: Diagnóstico e Prognóstico

Pesquisas e Levantamentos Realizados



Pesquisas de Comportamento na Circulação

Como foram feitas as pesquisas?

- Conduzidas entre os dias 22/02 e 13/03/2024
- Entrevistas com cidadãos em 1.554 domicílios urbanos, para compreender seus deslocamentos. 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

Em 22 interseções estratégicas manhã, tarde e noite

Avaliação de congestionamentos e questões de segurança viária. Parâmetro de calibração da modelagem de tráfego

Inventário Físico

Avaliação das condições de circulação em áreas de interesse da mobilidade urbana

Infraestrutura de mobilidade urbana de uma área interna ao Centro

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 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

SINISTROS DE TRÂNSITO

Em Pato Branco os sinistros mais frequentes são do tipo colisão. Foram registrados 2.384 sinistros entre 2018 e 2023 (BM-FR)

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

ORIGEM E DESTINO DOMICILIAR

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

Maiores notas:

1. Acessibilidade
2. Operadores
3. Segurança
4. Veículos

Menores notas:

1. Tarifa
2. Sistema de Informação
3. Frequência
4. Lotação

Retomada Etapa 03: Diretrizes e Propostas

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
- Resultados de macrossimulação (base e tendencial)
- Diagnóstico Comunitário (eventos públicos e demais contribuições)
- Referenciais Técnico-Teóricos
- Relatos da Equipe Técnica Municipal

Referenciais Técnico-Teóricos

- Desenvolvimento Sustentável Orientado ao Transporte - DOTs
- Manual de Desenho de Ruas do Recife
- Desenho Universal
- Segunda Década de Ação pela Segurança no Trânsito (OMS)
- Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS - ONU)
- Normativas e manuais técnicos oficiais
- Visão Zero Mortes no Trânsito
- Legislações federais, estaduais e municipais
- Manual de Acessibilidade Especial para Escolas
- Desenhando Ruas para Crianças

Estrutura das proposições



Diretrizes: Princípios o cenário desejado, estabelecendo demandas gerais de planejamento e gestão da mobilidade, em conformidade com as necessidades anteriormente diagnosticadas

Propostas: Buscam viabilizar as diretrizes de cada tema, mitigando as principais problemáticas, solucionando as grandes demandas e reforçando as oportunidades e aspectos positivos

Ações: Correspondem a um detalhamento das propostas, apontando sua abrangência (territorial ou temática) com caracterização temporal e quantitativa

Quantitativos de Diretrizes, Propostas e Ações



Sistema Viário e Circulação Geral
4 diretrizes, 10 propostas, 103 ações

Modos Motorizados Coletivos
2 diretrizes, 4 propostas, 64 ações

Modos Motorizados Individuais
3 diretrizes, 5 propostas, 43 ações

Modos Não Motorizados
2 diretrizes, 7 propostas, 172 ações

Total: 11 diretrizes, 26 propostas, 382 ações

Propostas elaboradas nas Oficinas

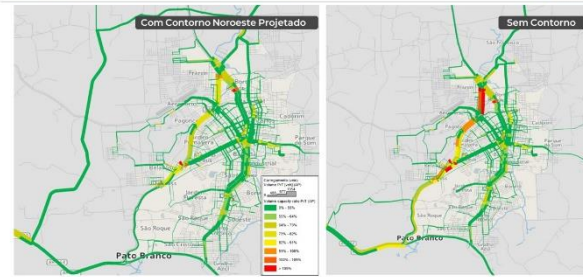


- Implantar binários no Centro** Adequar árvores no Centro
Remover estacionamentos
- Implantar semáforos com prioridade para ônibus **Prolongar a Rua Xingu**
- Adequar calçadas** Debitar do IPTU o valor de calçadas
- Respeitar faixa de retenção** **Estender a Rua das Garças**
- Disponibilizar materiais 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**
- Amplicar a conexão entre bairros**
- Implantar infraestrutura para ciclistas
- Implantar bicicletários **Aumentar frequência dos ônibus**

- Sistema Viário
- Modos Motorizados Individuais
- Modos Motorizados Coletivos
- Modos Não Motorizados



Simulação do Cenário Proposto



Modelagem do cenário positivo: simulação do impacto das propostas elaboradas sobre o sistema viário no horizonte de 10 anos. Razão entre o volume de tráfego projetado e a capacidade das vias.

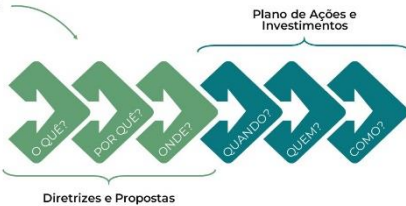
Desenvolvimento da Etapa 04: Consolidação

Plano de Ações e Investimentos

Plano de Ações e Investimentos



11 diretrizes
26 propostas
382 ações



Plano de Ações e Investimentos



Para cada ação são definidos:

Característica • Intervenções físicas • Medidas operacionais (regulamentação do espaço viário), • Gerenciais (alterações na gestão do sistema de mobilidade urbana) • Comportamentais (conscientização e educação)	Prioridade • Alta • Média • Baixa	Extensão/Quantidade Dimensão da ação que será realizada	Responsabilidade Indica a entidade responsável pela execução da ação	Meta Definição clara, objetiva, específica e mensurável do que se espera alcançar com a ação executada
	Prazo (anos) • Curto (0 a 3) • Médio (3 a 5) • Longo (5 a 10) • Contínuo	Custo estimado Estimativa do valor implicado na execução de cada ação	Correlações Filia as demais ações correlacionadas à execução da ação em questão	Indicador de monitoramento Ferramenta de acompanhamento da meta e avaliação da execução das ações propostas

Considera correções monetárias com base em projeções de inflação, de acordo com o prazo previsto.



Plano de Ações e Investimentos



Exemplo

Sistema Viário e Circulação Geral

Diretriz Adequação do sistema viário voltada à redução dos tempos de viagem	Proposta Reconfigurar cruzamentos prioritários em prol da melhoria das condições de tráfego
---	---

Ação A.2.2.6 Aprimorar o cruzamento entre a Av. Tupi, a R. Iguaçú e a R. Guarani

Característica Intervenção Física	Custo Estimado R\$ 310.800,00
Prioridade Alta	Responsabilidade DEPATRAN
Prazo Curto	Correlações A.2.3/A.8.1.6/A.8.1.9/A.10.4.4
Quantidade 1 cruzamento	Meta Elaborar e implantar projeto de aprimoramento
	Indicador de Monitoramento Projeto executado? (Sim ou Não)



Plano de Ações e Investimentos



Exemplo

Modos Motorizados Coletivos

Diretriz Ampliação da atratividade do transporte público coletivo visando a sustentabilidade da mobilidade	Proposta Melhorar o serviço de transporte público coletivo urbano a partir de novos investimentos
--	---

Ação A.5.1.3 Ampliar o alcance e a acessibilidade do sistema de informações a partir de mídias impressas e canal de atendimento

Característica Medida Gerencial	Custo Estimado Despesa Corrente
Prioridade Alta	Responsabilidade Órgão Gestor do Transporte
Prazo Curto	Correlações A.5.1/A.5.2.2/A.5.2.3
Meta Implantar mídias impressas informativas em 100% dos pontos de parada com abrigo e avaliar a acessibilidade do canal de atendimento	
Indicador de Monitoramento % de pontos de parada com abrigo que apresentam mídias impressas e nível de acessibilidade do canal de atendimento	



Plano de Ações e Investimentos



Exemplo

Modos Motorizados Individuais

Diretriz

Aprimoramento do escoamento de cargas na área urbana, reduzindo conflitos e garantindo o potencial logístico

Proposta

Direcionar o escoamento de cargas em área urbana

Ação A.7.1.1 Instituir a área de restrição de circulação de cargas

- Característica**
Medida Operacional
- Custo Estimado**
Despesa Corrente
- Prioridade**
Alta
- Responsabilidade**
Prefeitura Municipal e DEPATRAN
- Prazo**
Curto
- Correlações**
A.3.1.1/A.3.1.2/A.3.1.5/A.7.1.2
- Meta**
Promulgação de decreto de regulamentação
- Indicador de Monitoramento**
Decreto Promulgado? (Sim ou Não)



Monitoramento e Acompanhamento



Plano de Ações e Investimentos



Exemplo

Modos Não Motorizados

Diretriz

Incentivo aos deslocamentos a pé e promoção da acessibilidade universal

Proposta

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

Ação A.10.1.3 Reestruturar o entorno imediato do CMEI Eliza Rosa Colla Padoan

- Característica**
Intervenção Física
- Custo Estimado**
R\$ 3.867.100,00
- Prioridade**
Alta
- Responsabilidade**
Sec. Mun. de Planejamento Urbano
- Prazo**
Curto
- Correlações**
A.10.2.4
- Meta**
Elaborar e implantar projeto de reestruturação
- Indicador de Monitoramento**
Projeto executado? (Sim ou Não)



Monitoramento do Plano de Mobilidade



Política Nacional de Mobilidade Urbana - Lei Federal nº 12.587/2012

"Art. 21. O planejamento, a gestão e a avaliação dos sistemas de mobilidade deverão contemplar:

III - a formulação e implantação dos mecanismos de monitoramento e avaliação sistemáticos e permanentes dos objetivos estabelecidos;"



Monitoramento do Plano de Mobilidade



Sistema de monitoramento

- Elaboração periódica do **Relatório de Avaliação de Indicadores de Monitoramento**
- Registro da **evolução do Plano de Ações e Investimentos**, retomada dos indicadores previstos, indicação dos **status das ações** e justificativas para cada situação



Instrumentos Técnico-Legais



Monitoramento do Plano de Mobilidade



Modelo de estruturação do Relatório de Avaliação de Indicadores de Monitoramento

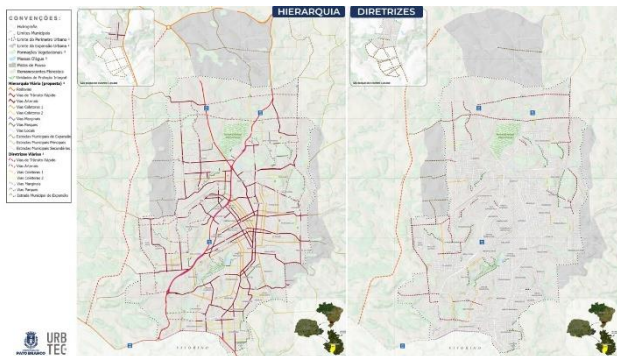
PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE PATO BRANCO							
TEMÁTICA X DIRETRIZ XX	Inserir o título do tema em questão						
PROPOSTA XX	AÇÃO XXX	INDICADOR DE MONITORAMENTO	STATUS DA AÇÃO				JUSTIFICATIVA DO STATUS DA AÇÃO
Inserir o número e a redação da Proposta	Inserir o número e a redação da ação	Inserir aqui o indicador de monitoramento	A	B	C	D	Justificativa do status identificado
Inserir aqui a descrição de atividades realizadas em prol da execução da ação							



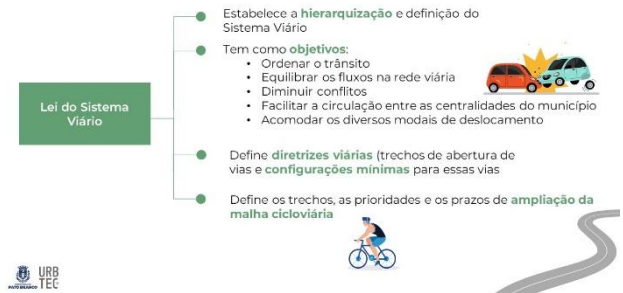
Instrumentos Técnico-Legais



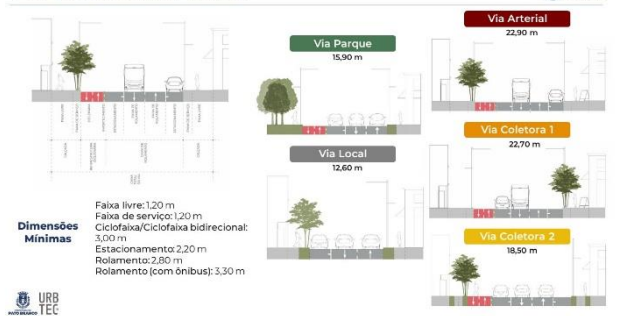
Lei do Plano de Mobilidade Urbana



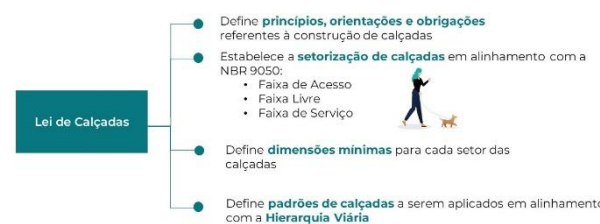
Lei do Sistema Viário



Lei do Sistema Viário



Lei de Calçadas



Lei de Calçadas



Próximos Passos





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 **pele formulário presencial ou chat da transmissão no Youtube**



Fonte: URBTEC™ (2024).

1.4. Contribuições

1.4.1. Presenciais

Figura 4 – Fichas de Contribuição da 3ª Audiência Pública

01

PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE PATO BRANCO

Nome: JACQUELINE UGLIO

Instituição: CONF. ARAPEJI E-Mail: _____

Bairro: CENTRO

Dúvida Crítica/Sugestão

ONIBUS no minimo 3.30?

QUAL A MEDIDA QUE VAI FICAR A RUA PEDRO ROMILS DE MELLO NA INSTALAÇÃO DO TERMINAL URBANO

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

02

PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE PATO BRANCO

Nome: Dalio Rogério Aguiar Marcondes Tel. _____

Instituição: _____ E-Mail: _____

Bairro: São Estevão

Dúvida Crítica/Sugestão

Transporte coletivo nos horários de pico pois o onibus está super lotado.
Enfrente aos locais melhoramento de estacionamento talvez para a direita e lugares para alguns talvez os veículos entrar no parque dos delegados.

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: Marlene de Lurdes Formosa Tel.: _____
Instituição: UTPR e AEAPB E-Mail: _____
Bairro: CREA-PR Sta Terezinha

Dúvida Crítica/Sugestão

→ se a prioridade e mobilidade de pessoas - as medidas estão menores para a área livre nas calçadas e imóveis no transporte de bicicletas?

Como será executada (de que forma) será modificada as calçadas das ruas da cidade? →



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

Por quais ruas serão iniciadas as mudanças das calçadas.



PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE PATO BRANCO

Nome: Marlene Formosa Tel.: _____
Instituição: UTPR - AEAPB E-Mail: _____
Bairro: CREA-PB Sta Terezinha

Dúvida Crítica/Sugestão

Para termos uma boa Mobilidade Urbana nas calçadas de Pato Branco. o que vocês estão pensando com que materiais de que maneira nós vão proceder para a melhoria da operação e por calçada nas calçadas. Quais as características das árvores que é o melhor ideal e adequada para as avenidas.



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: Marcelo da Luz 14/05/2017
Instituição: _____ E-Mail: _____
Bairro: Abrorada

Dúvida Crítica/Sugestão

Tem algum estudo para a melhor
visibilidade dos semáforos para Pedestres



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

Fonte: URBTEC™ (2024).

1.4.2. Virtuais

A gravação da Terceira 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. Apesar disso, não foram registradas contribuições a partir desse meio, conforme registra a Figura 5, a seguir.

Figura 5 — Comentários na Gravação da 3ª Audiência Pública



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

1.4.3. Abaixo Assinado

Como registrado em Ata, a primeira contribuição, apresentada por Jaqueline Ciello contou com a apresentação de um Abaixo Assinado dos residentes do edifício Ágape II manifestando discordância diante do possível funcionamento do Terminal Urbano de Pato Branco. O documento apresentado é registrado na íntegra a partir da Figura 6.

Figura 6 — Abaixo Assinado recebido na 3ª Audiência Pública

EXCELENTÍSSIMO SENHOR PREFEITO

Os moradores do Edifício Ágape II, localizado na Rua Pedro Ramires de Mello, 166, vêm, através do presente **ABAIXO-ASSINADO**, manifestar discordância com o término da construção e instalação do Terminal Urbano do Município de Pato Branco-PR, localizado na esquina das Ruas Araribóia e Pedro Ramires de Mello, em razão de que o funcionamento do mesmo na referida área afetará diretamente os direitos básicos constitucionais dos moradores do Edifício, em razão da grande movimentação de pessoas e do intenso barulho e poluição decorrente da circulação dos coletivos.

Pato Branco, 04 de novembro de 2024.

NOME	CIRG	ASSINATURA
LEZAR WIZ VATO	10610614-2	COBOL VATO
Adão Jeremias	1014322	[Handwritten Signature]
Diego Francis	3119117313	[Handwritten Signature]
Rafael Vato	999738761	[Handwritten Signature]
ANGELITA PACH	04169272917	[Handwritten Signature]
RAPHAEL SOBRENINO	46991107296	RAPHAEL
Mari Lúcia	[Handwritten]	[Handwritten Signature]
JOCILÍ EAPPÉ	46888295109	JOCILÍ E,
Maria M. Fidler	274.632.770.00	[Handwritten Signature]
Saucon Batista	02793748285	Saucon.
Deborah Camie	46959870219	Deborah Camie
Guilherme Logozzi	052.897.311-80	Guilherme L.S.
Augusto Chaves	109032219-16	[Handwritten Signature]
Sobrinha Welen	086.454.869-97	[Handwritten Signature]
Márcio Betini	06278597980	[Handwritten Signature]
Maira M. Araújo	132333357	[Handwritten Signature]
Celso Falcão	46999321555	Celso Falcão
Francis dos Penhas	9.252.465-5	[Handwritten Signature]

NOME	CIRG	ASSINATURA
Vanessa K. Galazzi	08291711833	Vanessa
Luiz Canton	032657.129-90	Luiz Canton
JIANCONG ZHAO	V300802-S	Jiancong Zhao
LAQUELINE CIELLO	6463061-0	LaqueLINE CIELLO
Jorge Saldanha	102.839.439.10	Jorge Saldanha
Eduardo J. Gracini	10.623.052-0	Eduardo Gracini
Luís Gomes Lorenz	13.324.786.6	Luís Lorenz
Alberici Marcon	1.878-734	Alberici
Natalia Butini	12.559.684-3	Natalia Butini
Guilherme Lopes Gorenz	096.958.479-27	Guilherme
Fabio Frenco	082966369-05	Fabio
Mariana Mello	098.807.329.36	Mariana
Pedro Lazarte Strahier	052.896.311-27	Pedro Lazarte Strahier
RODRIGO ROSET	106.105.88-0	
Stefany Bequmini	104.202.619-07	Stefany Bequmini
ANDRÉ F. SCHMIDT	49851475	André
Ana Maria Fonseca	5890526-7	Ana Maria
José Antônio	8.335.478.0	José
RICARDO HOFFER	42369535	
BIECO	96165843	
Aracelia dos Santos Delho	607630439-15	Aracelia dos Santos Delho
Alana Severano	082.008.359-29	Alana

Fonte: Residentes do Edifício Ágape II (2024).

1.5. Divulgações

Figura 7 — Divulgações da 3ª Audiência Pública



Ofício nº 024/2024

Pato Branco, 21 de Outubro de 2024.

A/c

**Excelentíssimo Sr. Eduardo Albani Dala Costa,
Presidente da Câmara Municipal de Pato Branco**

Convite evento do Plano de Mobilidade

Venho através deste convidar-los para participar da 3ª Audiência Pública do Plano de Mobilidade Municipal, conforme cronograma, para a apresentação do Plano de Ações e Investimentos, Instrumentos Técnico-legais e Minuta de Anteprojeto da Lei de Mobilidade Urbana, conforme informações a seguir.

Data: 07/11/2024 (quinta-feira)

Local: Plenária da Câmara de Vereadores

Endereço: R. Araribóia, n.º 491 – Centro, Pato Branco (PR)

Horário: 19h - 22h

Transmissão: Canal da Prefeitura no Youtube

Conto com a presença de todos.

Sendo estas as informações para o momento, subscrevo.

Atenciosamente,

Gilmar Tumelero
Arquiteto e Urbanista
Secretário de Planejamento Urbano

3ª Audiência Pública

do Plano de Mobilidade Urbana de Pato Branco

07/11
às 19h

Etapa 4 - Consolidação do Plano de Mobilidade Urbana

Câmara Municipal de Pato Branco
R. Araribóia, 491 - Centro, Pato Branco

539,029 KM²
ÁREA TOTAL

91.836
POPULAÇÃO

PROTOCOLO
[CLIQUE E ACESSE](#)

4º DO PARANÁ
ÍNDICE DE DESENVOLVIMENTO HUMANO

Site do Plano de Mobilidade - 21/10/2024

ACOMPANHE AQUI O ANDAMENTO DO PMU

- + Etapa 01 — Metodologia, Cronograma e Mobilização
 - + Etapa 02 — Diagnóstico e Prognóstico
 - + Etapa 03 — Diretrizes e Propostas
 - Etapa 04 — Consolidação do Plano de Mobilidade Urbana
- AGENDA DE EVENTOS**
- 3ª Audiência Pública
- Data: 07/11/2024
 - Horário: 17:00
 - Local: Plenária da Câmara de Vereadores
- Assista aqui a Audiência na íntegra: [CLIQUE AQUI](#)
- Regulamento da Audiência: [CLIQUE AQUI](#)
- Oficina de Debate**
- Data: 12/11/2024
 - Horário: 9:00
- [Oficina de Debate](#)
- CONVITES**
- [CONVITE CÂMARA DE VEREADORES – AUDIÊNCIA PÚBLICA](#)
- PRODUTOS DA ETAPA**
- [Consolidação do Plano de Mobilidade Urbana](#)

Evolução das etapas do PMU



Diário Oficial -
22/10/2024

Prefeitura Municipal de Pato Branco

ESTADO DO PARANÁ
PREFEITURA MUNICIPAL DE PATO BRANCO

SECRETARIA DE GABINETE
EDITAL DE CONVOCAÇÃO DE AUDIÊNCIA PÚBLICA

CONVOCAÇÃO PARA AUDIÊNCIA
PÚBLICA

A Prefeitura Municipal de Pato Branco, Estado do Paraná, através da Secretaria Municipal de Planejamento Urbano, com fulcro na Lei Federal nº 10.257 de 10 de julho de 2001 e com base na Lei Complementar Municipal nº28 de 27 de julho de 2008, faz saber a quem interessar possa que fará realizar a 3ª Audiência Pública do Plano de Mobilidade Urbana Municipal, no seguinte local, data e horário:

Local - Câmara dos Vereadores, localizado na rua Araribóia, 491, Centro - Pato Branco - PR

Data - 7 de novembro de 2024 - **Horário** - 19h

Observações: A audiência terá transmissão online ao vivo através do endereço eletrônico: <https://www.youtube.com/user/MunicipioPatoBranco>

Pato Branco, 18 de outubro de 2024

GILMAR TUMELERO

Secretário Municipal de Planejamento Urbano de Pato Branco

Publicado por:
Janayna Patricia Bortoli Hammerschmidt
Código Identificador:5D5CE89A

Matéria publicada no Diário Oficial dos Municípios do Paraná no dia 22/10/2024. Edição 3137

A verificação de autenticidade da matéria pode ser feita informando o código identificador no site:
<https://www.diariomunicipal.com.br/amp/>

Instagram da Prefeitura - 29/10/2024



Instagram da Prefeitura - 30/10/2024



Instagram Prefeitura –
30/10/2024



municipiopatobranco

3ª Audiência Pública

do Plano de Mobilidade Urbana de Pato Branco

Etapa 4 - Consolidação do Plano de Mobilidade Urbana

07/11 às 19h

Câmara Municipal de Pato Branco
R. Araribóia, 491 - Centro, Pato Branco

Plano de Mobilidade Urbana PATO BRANCO

URB TEC

PREFEITURA DE PATO BRANCO

URB TEC Curtido por urbtectm e outras pessoas

municipiopatobranco Planeje Pato Branco para o futuro.

Participe da 3ª audiência pública do Plano de Mobilidade Urbana de nossa cidade.

30 de outubro • Ver tradução

Fonte: PATO BRANCO (2024).



Plano de
**Mobilidade
Urbana**
PATO BRANCO



PREFEITURA DE
PATO BRANCO

**URB
TEC™**