



Plano de
**Mobilidade
Urbana**
PATO BRANCO

**Plano de Mobilidade Urbana de Pato
Branco**

Relatório de Atividades 04

2024



**URB
TEC™**



Plano de Mobilidade Urbana de Pato Branco

Relatório de Atividades 04

Etapa 04 — Consolidação do Plano de Mobilidade Urbana

Histórico de versões

Versão 1: 19/11/2024

VERSÃO PRELIMINAR

VERSÃO PRELIMINAR

Apresentação

Este relatório é parte integrante do Plano de Mobilidade Urbana do município de Pato Branco (PR), referente ao Contrato n.º 195/2023/GP firmado em 04/12/2023 entre a Prefeitura Municipal de Pato Branco e a Consultoria URBTEC™. O presente documento diz respeito ao Relatório de Atividades 04, produzido durante a Etapa 04 do processo de elaboração do referido plano.

Equipe Técnica da Prefeitura Municipal de Pato Branco

Secretaria Municipal de Planejamento Urbano

GILMAR TUMELERO
COORDENADOR GERAL

Secretário Municipal de Planejamento Urbano

VANESSA YUASSA
FISCAL DO CONTRATO

Diretora do Departamento de Desenvolvimento Urbano

ADRIELLEN SIMIONATO CÂMPARA

Chefe da Divisão de Geoprocessamento e Cadastro Técnico

Secretaria Municipal de Engenharia e Obras

ROBERTINHO DA LUZ DOLENGA

Diretor do Departamento de Trânsito

JULIANO BELUSSO

Agente de Apoio do Departamento de Trânsito

ZUZIANE RIGO

Agente de Apoio do Departamento de Trânsito

ANDERSON CACERES FARIAS ROSSATTO

Engenheiro Civil

JORGE EDUARDO CHIOQUETA

Engenheiro Civil

Secretaria Municipal de Meio Ambiente

MATHEUS EDUARDO HEBERLE NICHETTI

Secretário Municipal de Meio Ambiente

Equipe Técnica Principal URBTEC™

GUSTAVO TANIGUCHI | Coordenador da Equipe Técnica
MSc Engenheiro Civil

MANOELA FAJGENBAUM FEIGES | Especialista em Planejamento Urbano
MSc Arquiteta Urbanista

ALTAIR ROSA | Especialista em Meio Ambiente
Dr. Engenheiro Hidráulico

VIVIANE CRISTINA CARDOSO | Especialista em Administração Pública
Administradora

LUCIANE LEIRIA TANIGUCHI | Especialista em Direito Urbanístico
Advogada Especialista

SÉRGIO LUIZ ZACARIAS | Especialista em Mecanismos de Participação
MSc Jornalista

MÁXIMO ALBERTO SILVA MIQUELES | Especialista em Geoprocessamento
Engenheiro Cartógrafo

Equipe Técnica Complementar URBTEC™

ALCEU DAL BOSCO JUNIOR | Coordenador Executivo
MSc Engenheiro Civil

MARIA EDUARDA DIRCKSEN AGUIAR | Analista do Contrato
Arquiteta Urbanista

HELENA PAULINE SCHULZE | Especialista em Modelagem
Engenheira Civil

ANÍBAL FERREIRA | Especialista em Transportes
Administrador

CECÍLIA PAROLIM FERRAZ | Geoprocessamento
Engenheira Cartógrafa e Agrimensora

STEPHANY SOUZA | Geoprocessamento
Engenheira Cartógrafa e Agrimensora

ARTHUR RIPKA BARBOSA | Geoprocessamento
Geógrafo

ALAÍSES CRISTINE WEBER | Geoprocessamento
Engenheira Ambiental

GABRIELA BORN | Geoprocessamento
Arquiteta Urbanista

MATHEUS ROCHA CARNEIRO | Comunicação
Jornalista

ISABELLE DE SANTIS SOUZA | Comunicação
Designer

RENATO STALL FILHO | Comunicação
Arquiteto Urbanista

BRUNO HENRIQUE FUJARRA | Economia
Economista

CAROLINE RUVIARO ALMEIDA

HELLEN FRACARO

DANIEL BRAGA QUEIROS

Estagiários de Engenharia Civil

MIRELLA CARRILHO

GIOVANA VILLELA

Estagiárias de Arquitetura e Urbanismo

SEIDI KONDO

Estagiário de Geografia

RICARDO KOPIETZ

Estagiário de Letras

Siglas e Abreviaturas

API Application Programming Interface

DEPATRAN Departamento de Trânsito de Pato Branco

DNIT Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

ETM Equipe Técnica da Municipal

PMU Plano de Mobilidade Urbana

TR Termo de Referência

VERSÃO PRELIMINAR

SUMÁRIO

Introdução.....	11
1. Reunião de Capacitação 03	13
1.1. Memória.....	13
1.2. Registros	20
1.3. Apresentação.....	22
2. Reunião de Alinhamento 01	26
2.1. Memória.....	26
2.2. Registros	29
3. Reunião Técnica 06 – Preparação	30
3.1. Memória.....	30
3.2. Registros	31
3.3. Apresentação.....	32
4. 3ª Audiência Pública.....	34
4.1. Ata do Evento	34
4.2. Registros	48
4.3. Apresentação.....	50
4.4. Contribuições.....	58
4.4.1. Presenciais.....	58
4.4.2. Virtuais	61
4.4.3. Abaixo Assinado	62
4.5. Divulgações	65
5. Oficina de Debate	71
5.1. Memória.....	71
5.2. Registros	73
6. Reunião Técnica 07 – Consolidação	74
6.1. Registros	75
6.2. Apresentação.....	76
Próximos Passos	78

Índice de Figuras

Figura 1 – Imagens da Reunião de Capacitação 03	20
Figura 2 – Apresentação da Reunião de Capacitação 03	22
Figura 3 – Imagens da Reunião Técnica 01	29
Figura 4 – Imagens da Reunião Técnica 06	31
Figura 5 – Apresentação da Reunião Técnica 07	32
Figura 6 – Imagens da 3ª Audiência Pública	48
Figura 7 – Lista de Presença da 3ª Audiência Pública	49
Figura 8 – Apresentação da 3ª Audiência Pública	50
Figura 9 – Fichas de Contribuição da 3ª Audiência Pública	58
Figura 10 — Comentários na Gravação da 3ª Audiência Pública	61
Figura 11 — Abaixo Assinado recebido na 3ª Audiência Pública	63
Figura 12 — Divulgações da 3ª Audiência Pública	65
Figura 13 – Imagens da Oficina de Debate	73
Figura 14 – Imagens da Reunião Técnica 07	75
Figura 15 – Apresentação da Reunião Técnica 04	76

Índice de Quadros

Quadro 1 — Síntese de Eventos da Etapa 04	12
---	----

Introdução

O presente produto consiste no Relatório de Atividades 04, que reúne os registros dos eventos ocorridos ao longo da Etapa 04 de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana (PMU) de Pato Branco. Essa etapa compreende a consolidação do Plano, com o objetivo direcionar sua implementação, institucionalização e monitoramento.

O relatório de atividades tem a finalidade de registrar os debates e acordos realizados durante cada etapa, incluindo atas simplificadas (chamadas de memórias), registros fotográficos, listas de presença e apresentações utilizadas. Como forma de categorização dos eventos, resgata-se as disposições do Produto 01 — Plano de Trabalho e Comunicação, que define:

- **Reuniões Técnicas** — Reuniões com a Equipe Técnica Municipal (ETM) e demais entidades de interesse, realizadas conforme as determinações do Termo de Referência;
- **Reuniões de Capacitação** — Reuniões de capacitação dos integrantes da Equipe Técnica Municipal visando a transferência de conhecimento das metodologias a serem aplicadas nas atividades que envolvem as respectivas etapas do PMU;
- **Reuniões de Alinhamento** — Reuniões extras com a ETM e demais entidades de interesse, realizadas conforme demandas além dos eventos previstos em Termo de Referência, com o objetivo de alinhamento acerca do processo de elaboração do Plano;
- **Audiências Públicas** — Eventos públicos, de ampla divulgação, que têm como objetivo apresentar os principais resultados obtidos ao longo da elaboração das etapas, como forma de prestação de contas, servindo como espaço aberto para contribuição da sociedade.

O Quadro 1, a seguir, lista os eventos realizados durante a Etapa 04.

Quadro 1 — Síntese de Eventos da Etapa 04

EVENTO	DATA
Reunião de Capacitação 03	13/09/2024
Reunião de Alinhamento 01	17/09/2024
Reunião Técnica 06 — Preparação para a 3ª Audiência Pública	30/09/2024
3ª Audiência Pública	07/11/2024
Oficina de Debate	12/11/2024
Reunião Técnica 07 – Consolidação da Etapa 04	19/11/2024

Fonte: URBTEC™ (2024).

1.Reunião de Capacitação 03

Data: 13/09/2024

Horário: 10h30

Local: realização virtual – Plataforma Microsoft Teams

Pauta: Capacitação da quarta etapa do Plano de Mobilidade Urbana

Participantes: Gilmar Tumelero, Vanessa Yuassa, Zuziane Rigo (Equipe Técnica Municipal); Gerson Miotto (Prefeitura Municipal); Alceu Dal Bosco Junior, Giovana Villela, Gustavo Taniguchi, Luciane Leiria Taniguchi, Maria Eduarda Dircksen Aguiar (URBTEC™).

1.1. Memória

A reunião iniciou-se com a apresentação de Luciane Leiria Taniguchi, advogada especialista da URBTEC™, e de Giovana Villela, estagiária de arquitetura e urbanismo também integrante da Consultoria, à Equipe Técnica Municipal.

Em seguida, Maria Eduarda Dircksen Aguiar, arquiteta urbanista e analista do contrato da equipe técnica da consultoria do Plano de Mobilidade Urbana, explicou que o objetivo da reunião é a transferência de conhecimentos relativos à metodologia que vai ser seguida na Etapa 4 - Consolidação do Plano de Mobilidade. Informou as pautas a serem abordadas: (i) escopo da Etapa 4; (ii) metodologia de plano de ação e investimentos; (iii) estrutura do Produto 4; (iv) a retomada do cronograma; e (v) pendências de propostas estratégicas.

Em prosseguimento, Maria Eduarda indicou que a etapa de diretrizes e propostas está sendo finalizada e o marco de encerramento se dará com a segunda audiência pública, marcada para o dia 17 de outubro. Complementou que a presente reunião marcava o início da Etapa 4, ou seja, o fim da etapa 3 e o início da etapa 4 seguiriam em paralelo.

Esclareceu que a última fase do Plano tem como resultado um único produto a ser entregue em 3 versões, além do relatório de atividades. Comunicou os eventos previstos no Termos de Referência (TR), que são: Reunião de Capacitação 3, Reunião Técnica 6, Terceira Audiência Pública e Reunião Técnica 7.

Posteriormente, Maria Eduarda apontou dois itens estabelecidos no Termo de Referência e que deveriam ser abarcados no último produto: definição dos instrumentos-legais e elaboração do Plano de Ações e Investimentos (PAI). Quanto às peças técnicas-legais, a arquiteta urbanista e analista de contrato questionou o andamento do projeto de lei de calçadas, elaborada no Plano Diretor, indagando se os padrões já estavam sendo aplicados e se havia necessidade de alterações.

Em resposta, Gilmar Tumelero, coordenador da Equipe Técnica Municipal e Secretário Municipal de Planejamento Urbano, informou que estão ocorrendo várias reuniões com a Câmara de Vereadores os projetos de lei do Plano Diretor. Informou que no dia 19 de setembro, possivelmente, seria a última reunião de adequações. Complementou que antes das eleições não seria possível finalizar as votações da Câmara diante dos projetos de lei, pois todos os vereadores são candidatos à reeleição, mas que a expectativa é de o Plano Diretor seja aprovado em menos de 30 dias.

Luciane argumentou que, durante a elaboração do Plano de Mobilidade verificou-se a necessidade de adequações na lei do sistema viário e nos padrões contidos na lei das calçadas. Questionou se haveria a possibilidade de substituir os projetos que estão passando por aprovação na Câmara. Em resposta, Gilmar perguntou se as adequações poderiam ser enviadas até o dia 18 de setembro para serem apresentados na reunião com os vereadores. Em resposta, Luciane confirmou que encaminharia um quadro resumo das demandas de modificações identificadas.

Em adição, Maria Eduarda explicou que as principais mudanças dessas minutas foram referentes à compatibilização com a proposta de hierarquia viária. Exemplificou que um dos padrões definidos no Plano Diretor era exclusivo para vias perimetrais, porém o modelo foi unificado com o da classe das vias arteriais, uma vez que se entendeu que a função exercida era semelhante. Em resposta, Gilmar pronunciou que a prefeitura está aplicando os padrões que estão vigentes na lei de calçadas.

Gilmar perguntou quanto a revisão, em relação à acessibilidade, das normativas de calçadas. Em resposta, Luciane afirmou que a norma tem validade da data de publicação em diante, ou seja, não é necessário adequar as calçadas já consolidadas, apenas se passarem por reformas ou substituições que devem obedecer a norma.

Em continuidade, Maria Eduarda abordou as condições de circulação de bicicletas, anunciou que o tópico será adicionado à minuta de lei do sistema viário. Já em relação aos itens referentes ao transporte coletivo listados no TR, relatou que os pontos são mais específicos do que o Plano de Mobilidade abrange. Indicou que serão descritos na minuta de lei do Plano, mas de maneira geral, definindo as diretrizes e os princípios para que possa ser detalhado em instrumento dedicado ao transporte coletivo, conforme acordado em Plano de Trabalho.

Maria Eduarda continuou a apresentação sobre os pontos tratados no TR. Quanto a definição de metas e programas de avaliação e monitoramento, comunicou que são detalhados no Plano de Ações e Investimentos, contemplado no Produto 4. Já quanto a organização da circulação, a arquiteta esclareceu que está relacionada com a hierarquia viária e com outros princípios que serão colocados tanto na minuta de lei do Plano de Mobilidade Urbana, quanto na minuta de lei do sistema viário.

Em relação ao transporte de cargas, Maria Eduarda informou que a possibilidade de fazer uma minuta de decreto específico contemplando a área de restrição e a rota preferencial de circulação de cargas. Questionou à ETM se concordavam com a sugestão. Em resposta, Vanessa Yuassa, fiscal do contrato de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana e diretora do Departamento de Desenvolvimento Urbano, solicitou ao Robertinho da Luz Dolenga, Diretor do Departamento de Trânsito de Pato Branco (DEPATRAN) e integrante da Equipe Técnica Municipal, que se manifestasse sobre o assunto.

Robertinho comentou que anteriormente existia uma minuta normativa referente a restrição do transporte de cargas, todavia, em razão de alterações de decretos municipais, retirou-se a normativa e, hoje, não existe nenhum tipo de restrição. Concordou com a proposta de realizar uma minuta de decreto. Em complemento, Gilmar explicou ser a forma mais adequada, devido às flexibilidades de alterações ao longo das mudanças no crescimento do município.

Alceu Dal Bosco Junior, engenheiro civil e coordenador executivo da equipe técnica do Plano de Mobilidade Urbana, argumentou que colocar na lei do sistema viário pode ser mais difícil para realizar alterações futuramente e o transporte de carga pode vir a ser confundido com a hierarquia das vias no debate com os vereadores. Em adição, Luciane

afirmou que todos os municípios elaboram decreto para o assunto. Luciane perguntou se a ETM gostaria que fosse estabelecido um horário de carga e descarga na região central, que poderia ser enviado uma proposta junto do mesmo decreto. Em resposta, Robertinho noticiou que há um decreto vigente que trata sobre o assunto, referente ao estacionamento rotativo. Após a discussão, decidiu-se, em comum acordo, a implementação via decreto.

Posteriormente, Maria Eduarda passou para o próximo item do TR: a integração dos principais eixos de fluxo do município. Indicou que a Consultoria irá abarcá-lo como princípio na Lei do Plano de Mobilidade, aplicando também o assunto de maneira efetiva a partir da hierarquia viária, que é integrante na minuta de Lei do Sistema Viário.

Ainda referente a retomada das exigências do Termo de Referência, Maria Eduarda explanou sobre o Plano de Ações e Investimentos. Explicou que em TR foi anexado um modelo de estrutura, porém em Plano de Trabalho foi revisto e alterado. Relatou que o documento preconiza as caracterizações das ações por: intervenções físicas, obras e serviços; medida operacionais, regulamentações; medidas gerenciais, como alterações na oferta e demanda do transporte e outras ações; e medidas comportamentais, que se referem a ações de conscientização. Adicionou que essas categorias serão postas em relação às ações estabelecidas na Etapa 3.

Maria Eduarda esclareceu que na revisão do modelo, recomendou-se substituições dos campos referentes a peças de leis orçamentárias que possuíam diferença temporal entre si. Notificou ainda que, na metodologia adotada, o custo estimado é corrigido com base na projeção de inflação relativa ao prazo de execução selecionado.

Em seguida, Maria Eduarda abordou a estrutura da Etapa 4, que se divide em quatro seções: (i) consolidação de propostas estratégicas, que contempla a revisão da hierarquia viária, ampliação da malha cicloviária e o registro e revisão da proposta das rotas acessíveis prioritárias contidas no Plano Diretor; (ii) modelagem de tráfego, referente ao cenário propositivo da micromodelagem e da macromodelagem; (iii) Plano de Ações e Investimentos (PAI), que detalha as ações de melhoria e apresenta as estratégias de monitoramento e acompanhamento do Plano de Mobilidade; e (iv) minutas de anteprojeto de lei.

Vanessa enfatizou que as rotas acessíveis prioritárias devem ser adaptadas ao transporte público urbano, não replicando apenas ao que foi apresentado no Plano Diretor. Em resposta, Maria Eduarda concordou com o apontamento e acrescentou que será feita também a verificação de conexão com a proposta de sistema viário, em análise cruzada com a declividade longitudinal, que é o principal fator de limitação.

Quanto ao tópico de monitoramento do Plano de Mobilidade, Maria Eduarda explicou que a Política Nacional da Mobilidade Urbana, dada pela Lei Federal nº 12.587/2012, preconiza a formulação e implantação dos mecanismos de monitoramento e avaliação sistemáticos. Esclareceu que há três momentos que decorrem após a promulgação do Plano: (i) a implantação gradativa das ações, considerando os prazos de execução definidos e estimativas financeiras; (ii) a gestão, processo mais operacional de aplicação das definições do Plano de Mobilidade e fiscalização; e (iii) o monitoramento, que deve ser realizado anualmente e quinquenalmente (5 anos), a partir de indicadores e do cumprimento dos prazos estipulados.

Em continuidade, Maria Eduarda informou que o sistema de monitoramento consiste na elaboração periódica do relatório de avaliação de indicadores, em que há o registro da evolução do PAI, contemplando o status das ações e justificativas para cada situação identificada. No último ano de vigência do Plano (ano 10), deve haver uma revisão do Plano, identificando as pendências e estabelecendo quais as possíveis melhorias que podem ser continuadas.

Definido o processo de monitoramento a ser executado pela Prefeitura, Maria Eduarda informou que é preciso estabelecer um responsável para a atividade. Questionou à ETM a possibilidade de atribuir à Câmara Técnica de Trânsito, Transporte e Mobilidade Urbana, integrante do Conselho Municipal do Plano Diretor (COPLAN). Em resposta, a Equipe Técnica preferiu conferir a responsabilidade ao COPLAN de maneira geral.

Em acréscimo, Maria Eduarda comentou que, acessoriamente aos indicadores definidos no PAI, existe também a avaliação pelos indicadores da Política Nacional e é indicado que o cálculo seja feito periodicamente juntamente com o relatório de monitoramento. Enfatizou que a Consultoria poderia encaminhar a versão que detalha o tema e esclareceu que caso a ETM estabeleça outro referencial a ser considerado, poderia

ser enviado para que possa a ser trabalhado e aprofundado. Em complemento, Alceu afirmou que existem os indicadores das ações para acompanhamento que são mais diretos e operacionais e existem os indicadores de impacto e da efetividade da política municipal como um todo.

Posteriormente, Maria Eduarda apresentou um modelo de estruturação do relatório de avaliação de indicadores de monitoramento, em que o status da ação poderia ser dado em quatro categorias: A para ação finalizada; B para ação em andamento; C para ação em fase inicial; e D para ação não iniciada.

Em seguida, Maria Eduarda retomou o cronograma e as datas dos próximos eventos, reforçando que as etapas 3 e 4 terão condução paralela.

O tópico seguinte foi sobre as pendências da malha cicloviária. Giovana retomou os critérios que foram adotados para realização do traçado: as contribuições das oficinas comunitárias; os resultados da pesquisa de origem e destino domiciliar; as rotas utilizadas por ciclistas identificadas no Strava; a infraestrutura cicloviária existente, em construção e projetada; a proposta de malha cicloviária da ETM; a proposta de revisão da hierarquia viária; a localização de equipamentos de saúde, educação, assistência social e esporte e lazer; e a estratégia “colar de esmeraldas”, consiste na delimitação de maciços vegetais e áreas de proteção permanente. Indicou que para a consolidação da malha, fez-se uma validação da declividade média. Apresentou um comparativo entre as declividades médias e as alterações no traçado, em que, idealmente, a declividade máxima para os trajetos deveria ser até 8%, porém considerou-se até 12% para abranger mais regiões do município.

Apontou que foi necessária a exclusão de algumas áreas do colar de esmeraldas, já que extrapolavam os limites de declividade. Giovana afirmou que a malha proposta atende os deslocamentos norte-sul e leste-oeste e há o fechamento de circuitos, o que abarca diferentes públicos de ciclistas.

Em continuidade, Giovana abordou a possibilidade de incentivos aos deslocamentos com bicicletas elétricas ou pedal assistido para as porções de maior declividade, inserindo as devidas sinalizações verticais indicativas. Em adição, Maria Eduarda complementou que alguns trechos foram selecionados para compor a malha cicloviária, mesmo não atendendo a declividade ideal, em razão da criação de conexões.

Ademais, a arquiteta urbanista e analista de contrato indicou que durante a análise, percebeu-se que dentre os trechos existentes e projetados pela prefeitura, parte não atendida a declividade ideal. Apesar disso, identificou-se pelo Strava que as pessoas utilizam esses trajetos, ou seja, a infraestrutura está sendo demandada.

Giovana solicitou sugestões da ETM quanto a adição de infraestrutura na Rua Itacolomi ou da Rua Xavantes, uma vez que as duas apresentam condições parciais de declividade, todavia a Rua Xavantes apresenta condições um pouco melhores. Em resposta, Vanessa argumentou que as duas vias poderiam integrar a malha, podendo ter prioridades distintas de implantação. Em acréscimo, Gilmar pediu para avaliar a possibilidade de inclusão da Rua Xingu, apesar de possuir uma declividade acentuada, pontuou que permite o acesso ao bairro Planalto e a rodovia, além de proporcionar infraestrutura cicloviária a um novo loteamento que será executado em um futuro próximo.

Em seguida, Giovana questionou quanto a trechos marcados com a presença de infraestrutura cicloviária pelos dados enviados pela prefeitura, porém, pela verificação no Street View, não foi possível identifica-los. Em resposta, Vanessa pediu o envio do mapa com esses apontamentos para a conferência de implantação.

Em seguida, Maria Eduarda enfatizou que a proposta consolidada da malha cicloviária será apresentada no Produto 4 e apenas a versão preliminar integrará o Produto 3.

Como contribuição adicional, Robertinho trouxe questões sobre a melhoria nas condições de estacionamento e a alteração de sentido de algumas vias. Informou que os bairros Planalto, Anchieta e Gralha Azul, que apresentam grande concentração urbana, possuem vias estreitas e trazem prejuízo para as condições de estacionamento. Comunicou que já foram feitas algumas propostas e o tema foi discutido com a Secretaria de Planejamento. Questionou à Consultoria se poderia ser encaminhado para análise e inclusão no Plano de Mobilidade. Em resposta, Maria Eduarda noticiou que foi entendido que os projetos já estavam em fase de execução, por esse motivo não foram incluídos na matriz de ações, mas a avaliação foi realizada em produto, não havendo ressalvas técnicas. Comentou ainda que não havia sido encaminhado o projeto do bairro Anchieta. Robertinho

Relatório de Atividades 04

esclareceu que apenas do bairro Anchieta não havia sido implementado e assegurou que enviaria para a Consultoria os respectivos arquivos.

Robertinho realizou outro apontamento em relação ao Terminal Urbano. Anunciou que a prefeitura possui demandas do Tribunal de Contas e do Ministério Público, em que os órgãos se manifestarão sobre o assunto somente após o envio e conclusão tanto do Estudo Técnico de Transporte, quanto do Plano de Mobilidade. Em resposta, Alceu esclareceu que no produto de diagnóstico há uma análise que corrobora com o resultado do estudo técnico, concluindo que a operacionalização do terminal é inviável diante das condições atuais do sistema. Acrescentou que a Consultoria está trabalhando nas pesquisas sintéticas de embarque e desembarque para identificar os principais pontos com o intuito de verificar a pertinência das estações de transferência já previstas pela Prefeitura.

Por fim, Maria Eduarda informou que a apresentação será encaminhada e a equipe da URBTEC™ segue disponível para eventuais dúvidas da ETM. Sem mais questionamentos, a reunião foi encerrada.

1.2. Registros

Figura 1 – Imagens da Reunião de Capacitação 03



Conteúdo da Etapa

ETAPAS	ETAPA 01	ETAPA 02	ETAPA 03	ETAPA 04
PRODUTOS	Produto 01 - Plano de Trabalho e Comunicação Relatório de Atividades 01	Produto 02 - Diagnóstico e Prognóstico Relatório de Atividades 02	Produto 03 - Diretrizes e Propostas Relatório de Atividades 03	Produto 04 - Consolidação do Plano de Mobilidade Urbano Relatório de Atividades 04
EVENTOS	Reunião Técnica 01 1ª Audiência Pública	Reunião de Capacitação 01 Reunião Técnica 02 Oficina Consultoria 01 Reunião Técnica 03	Reunião de Capacitação 02 Oficina Consultoria 02 Reunião Técnica 04 2ª Audiência Pública Reunião Técnica 05	Reunião de Capacitação 03 Reunião Técnica 05 3ª Audiência Pública Reunião Técnica 06 Reunião Técnica 07

Retomada do Plano de Trabalho

* REVISÃO DO MODELO DE PAI, PROPONDO:

Motivo de revisão: o modelo proposto em TR considera campos oriundos da LDO, LOA e do PPA, que apresentam diferenças temporais entre si e em relação ao PAI

Ação	Título da Ação	Característica	Prioridade	Prazo	Extensão/Quantidade	Custo Estimado	Correlações	Responsabilidade	Meta	Indicador de Monitoramento
Cód.	Título da Ação proposta	Classificação entre intervenções físicas, medidas operacionais, gerenciais ou comportamentais	Alta, Média ou Baixa	Curto Prazo (até 12 meses) ou Médio (1 a 5) e Longo (6 a 10)	Quantificação da ação	Custo estimado para a execução da ação	Itens relacionados	Atores responsáveis pela execução	Objetivo a ser atingido com base na prioridade e no prazo.	Forma de avaliação contínua das ações implementadas

* O custo estimado é corrigido com base na projeção de inflação relativa ao prazo de execução selecionado.

Monitoramento

Sistema de monitoramento Elaboração periódica do Relatório de Avaliação de Indicadores de Monitoramento. Consiste no registro da evolução do PAI, a partir da retomada dos indicadores previstos, em conjunto com o status das ações e justificativas para cada situação identificada

ANO 1 ... ANO 5 ... ANO 10

PROMULGAÇÃO MA MA MA MA R

MA Monitoramento Anual MQ Monitoramento Quinquenal R Revisão do Planmob

Câmara Técnica de Trânsito, Transporte e Mobilidade Urbana Responsável

Malha cicloviária

PROPOSTA CICLOVIÁRIA ATUALIZADA

VALIDAÇÃO DA DECLIVIDADE MÉDIA

- Equip. Públicos Existentes
- Projetada
- Direta

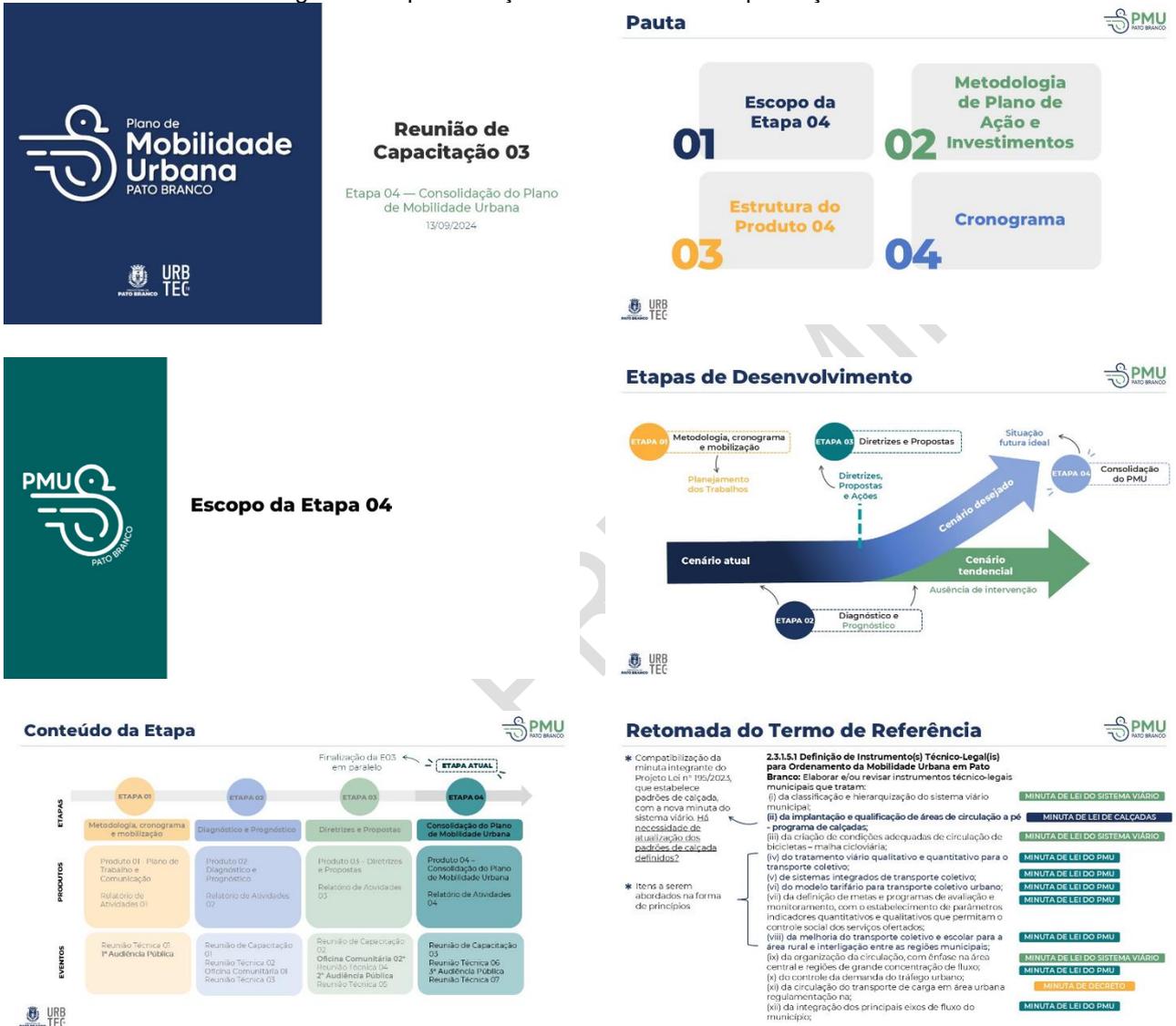
- Atende
- Atende Parcialmente
- Não Atende

Fonte: URBTEC™ (2024).

VERSÃO PRELIMINAR

1.3. Apresentação

Figura 2 – Apresentação da Reunião de Capacitação 03



Relatório de Atividades 04

Retomada do Termo de Referência



- * Modelo revisado em Plano de Trabalho
 - * Classificação das ações propostas anteriormente na Etapa 03
- 2.3.1.5.2 Elaboração do Plano de Ações e Investimentos - PAI**
(conforme modelo Anexo):
Definir ações e investimentos prioritários nos setores público e privado envolvidos com transporte, visando à implementação do PMU. As ações e investimentos se caracterizam por:
- Intervenções físicas, obras e serviços de implantação, ampliação ou manutenção da infraestrutura dos sistemas viários (faixas de rolamento, passeios, canteiros, ciclovias, faixas e cruzamentos elevados, etc) e de transporte coletivo (faixas exclusivas, terminais, abrigos, etc), para atendimento a novas demandas ou para melhorar os níveis de serviço atuais;
 - Medidas operacionais, constituídas pela regulamentação do uso do espaço viário, pela aplicação das técnicas de engenharia de tráfego, pela hierarquização ou especialização do uso do sistema viário, com prioridade a transporte coletivo e meios de transporte não motorizados;
 - Medidas gerenciais, da oferta e demanda dos sistemas de transporte, constituem ações como integração dos sistemas em rede, comunicação, marketing, etc.; e
 - Medidas comportamentais, são ações de conscientização da população sobre a necessidade de mudança de comportamento de modo que alterem seus hábitos de viagem, valorizando o uso de meios de transportes coletivos e sustentáveis;



Retomada do Plano de Trabalho



- * REVISAR O MODELO DE PAI, PROPONDO:
Motivo de revisão: o modelo proposto em TR considera campos oriundos da LDO, LOA e do PPA, que apresentam diferenças temporais entre si e em relação ao PAI

Ação	Título da Ação	Característica	Prioridade	Prazo	Extensão/ Quantidade	Custo Estimado	Correlações	Responsabilidade	Meta	Indicador de Monitoramento
Cód.	Título da Ação Proposta	Classificação entre intervenções físicas, medidas operacionais, gerenciais ou comportamentais	Alta, Média ou Baixa	Corto (0 a 3 anos), Médio (3 a 5) e Longo (5 a 10)	Quantificação da ação	Custo estimado para a execução da ação	Demais ações correlacionadas	Atorno responsáveis pela execução	Objetivo a ser atingido com base na prioridade e no grupo.	Forma de avaliação contínua das ações implementadas

* O custo estimado é corrigido com base na projeção de inflação relativa ao prazo de execução selecionado.



Estrutura do Produto 04



SEÇÃO I – Consolidação de Propostas Estratégicas

Abrange a consolidação de propostas pendentes da Etapa 03, considerando o detalhamento das propostas e eventuais modificações oriundas da 2ª Audiência Pública. Compreender:

- Revisão da Hierarquia Viária
- Ampliação da Malha Cicloviária
- Rotas Acessíveis Prioritárias
- Registro e revisão da proposta do Plano Diretor

SEÇÃO II – Modelagem de Tráfego

Se refere ao cenário propositivo de micromodelagem dos quatro cruzamentos selecionados na etapa anterior, assim como o cenário propositivo da macromodelagem (considerando as ações de melhoria propostas sobre o sistema viário)

SEÇÃO III – Plano de Ações e Investimentos (PAI)

Detalhamento das ações de melhoria, conforme o modelo e os campos definidos no Plano de Trabalho.

Apresentação das estratégias de monitoramento e acompanhamento do Plano de Mobilidade.

SEÇÃO IV – Minutas de Anteprojeto de Lei

Apresenta as propostas de instrumentos técnico-legais, considerando as seguintes minutas de anteprojeto de lei:

- Lei do Plano de Mobilidade Urbana
- Lei do Sistema Viário
- Decreto Municipal de Circulação de Cargas



Metodologia do PAI



Estrutura do Produto 04

Monitoramento

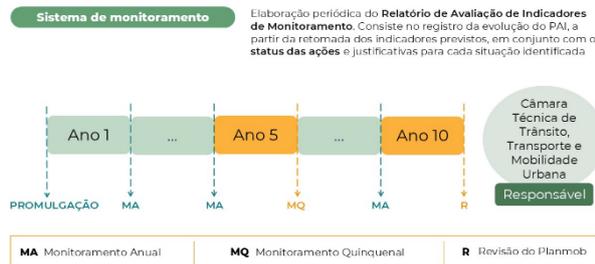


Política Nacional da Mobilidade Urbana – Lei Federal nº 12.587/2012

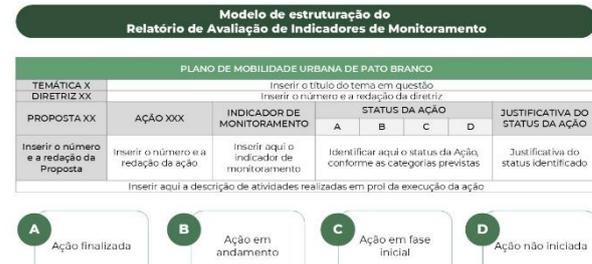
*Art. 21. O planejamento, a gestão e a avaliação dos sistemas de mobilidade deverão contemplar:
(...)
III - a formulação e implementação dos mecanismos de monitoramento e avaliação sistemáticos e permanentes dos objetivos estabelecidos;"



Monitoramento



Monitoramento





Cronograma

Retomada do Cronograma

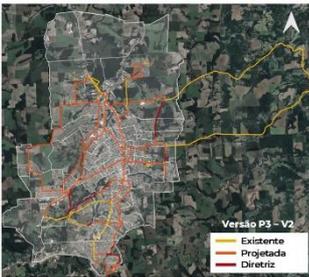


Retomada do Cronograma



Pendências Malha Ciclovitária

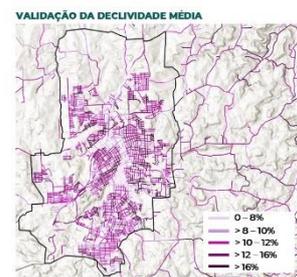
Malha ciclovitária



- CRITÉRIOS**
- Contribuições das Oficinas Comunitárias 2, 3 e 4 (Etapa 3);
 - Resultados da pesquisa de Origem e Destino Domiciliar (Etapa 2);
 - Rotas utilizadas por ciclistas identificadas no Strava (Etapa 2);
 - Infraestrutura ciclovitária existente, em construção e projetada;
 - Proposta de malha ciclovitária ETM;
 - Proposta de revisão da hierarquia viária (Etapa 3);
 - Localização de equipamentos de saúde, educação, assistência social e esporte e lazer;
 - Estratégia " Colar de esmeraldas" - delimitar maticios vegetais e Áreas de Proteção Permanente

VALIDAÇÃO DA DECLIVIDADE MÉDIA

Malha ciclovitária



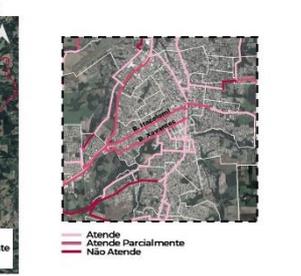
20

Malha ciclovitária



21

Malha ciclovitária

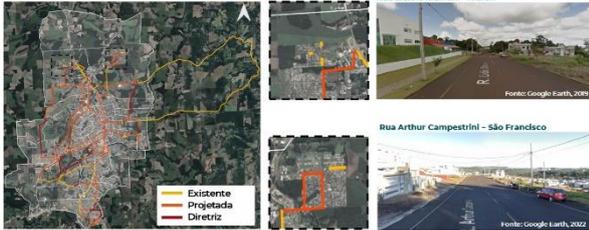


22

Malha cicloviária



ESCLARECIMENTO DA INFRAESTRUTURA



Esses trechos identificados como existentes pela PMPB de fato foram implantados?

23



Dúvidas, sugestões?
Entre em contato conosco!

URBTEC™

Av. João Gualberto, 1721 - 12º andar
Curitiba/PR - CEP 80030-001
Tel.: (41) 3281-1900
Site: www.urbtec.com.br
E-mail: contato@urbtec.com.br

Fonte: URBTEC™ (2024).

VERSÃO PRELIMINAR

2.Reunião de Alinhamento 01

Data: 16/09/2024

Horário: 9h

Local: realização virtual – Plataforma Microsoft Teams

Pauta: instrumentos técnico-legais do Plano de Mobilidade

Participantes: Gilmar Tumelero, Vanessa Yuassa (Equipe Técnica Municipal); Isabel Consoli (Prefeitura Municipal de Pato Branco); Alceu Dal Bosco Junior, Gustavo Taniguchi, Maria Eduarda Aguiar, Luciane L. Taniguchi (URBTEC™).

2.1. Memória

A reunião teve início com Gustavo Taniguchi, coordenador da equipe técnica da consultoria do Plano de Mobilidade Urbana e diretor da Consultoria URBTEC™, que introduziu as pautas da reunião, referente as possibilidades de condução do processo de elaboração de parte das minutas integrantes do Plano de Mobilidade, que implicam em modificações nas propostas do Plano Diretor em aprovação. Em seguida, questiona o posicionamento da equipe técnica municipal sobre a questão apresentada.

Vanessa Yuassa, fiscal do contrato de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana e diretora do Departamento de Desenvolvimento Urbano, sugere que as leis integrantes do Plano Diretor sejam tratadas de maneira genérica indicando que serão detalhadas nas demais peças de lei do Plano de Mobilidade. Em complemento, Luciane L. Taniguchi, advogada especialista da equipe de consultoria, ressalta que a Lei do Sistema Viário (integrante do Plano Diretor) foi enviada para a câmara de vereadores a mais de um ano, mas não foi aprovada, durante o mesmo período o município elaborou o Plano de Mobilidade. Dessa forma, afirma que é necessário ajustar a minuta em questão e explica que é preciso substituir o projeto de lei do sistema viário por um projeto atualizado com as diretrizes do Plano de Mobilidade Urbana.

A advogada questiona a preferência da equipe técnica em relação ao Mapa de Diretrizes Viárias e perfis viários. Explica que há a opção de incluir esse conteúdo na Lei do Plano de Mobilidade, posteriormente, ou aguardar sua consolidação e já o incluir na Lei

do Sistema Viário, atualizando-a. Ademais, a advogada contextualiza à equipe técnica municipal sobre as demais leis que deverão ser revisadas.

Em complemento, Maria Eduarda Aguiar, arquiteta urbanista e analista do contrato da equipe técnica da consultoria do Plano de Mobilidade Urbana, comenta que está sendo feita uma proposta de perfis viários, a ser entregue junto ao Produto 04 e que durante o processo foi observado incompatibilidades entre perfis viários previstos pelo Plano Diretor e a Lei de Calçadas também integrante desse estudo. A arquiteta cita a possibilidade de remover esse conteúdo do anexo da Lei do Sistema Viário e inseri-lo junto a Lei do Plano de Mobilidade. Em adendo, Gustavo Taniguchi argumenta sobre as dificuldades de manter a Lei do Sistema Viário desatualizada no pacote do Plano Diretor.

Em resposta, Isabel Consoli, arquiteta da Prefeitura Municipal de Pato Branco, afirma que devido à incerteza do resultado das eleições e a preferência dos vereadores de aprovar um pacote de leis de uma vez, a melhor solução seria remover os conteúdos referentes e oriundo da hierarquia viária da Lei do Sistema Viário e inclui-los nas leis do Plano de Mobilidade. Por fim, é debatido sobre a expectativa de aprovação das leis do pacote do Plano Diretor.

Vanessa comenta que o envio de um ofício pelo Ministério Público, questionando as disposições acerca do uso comercial das calçadas no município. Com isso, pergunta como isso poderia ser tratado pelo Plano de Mobilidade. Em resposta, Luciane explica que a Lei de Calçadas estabelece padrões de execução e que a regulamentação de seu uso comercial geralmente se dá via decreto. Cita, ainda, a necessidade de revisar o código de postura do município e explica para a equipe técnica os procedimentos necessários para estabelecer o decreto mencionado.

Alceu Dal Bosco Junior, engenheiro civil e coordenador executivo da equipe técnica do Plano de Mobilidade Urbana, aborda sobre a possibilidade de substituir o Projeto de Lei do Sistema Viário por completo, tendo em vista que alguns perfis viários presentes na minuta atual inviabilizam infraestruturas cicloviárias e estacionamentos, como também a sugestão de propostas provenientes de demandas da população. Em resposta, Vanessa Yuassa informa que em algumas vias não é possível alterar a caixa, pois as casas já estão

implantadas. Em seguida, Alceu explica que os perfis viários são orientativos da abertura de novas vias.

Em resposta, Gilmar Tumelero, coordenador da Equipe Técnica Municipal e Secretário Municipal de Planejamento Urbano, comenta que é possível substituir o projeto como um todo. Vanessa questiona sobre a data de entrega, caso haja mudança da minuta. Alceu afirma que se for decidido a mudança da minuta ela será entregue na mesma data do Produto 04. Em complemento, Luciane reafirma que para essa decisão ser tomada é necessário finalizar o processo de validação das diretrizes viárias.

Isabel sugere aguardar o resultado da reunião com câmara de vereadores para dar um retorno acerca dos procedimentos a serem adotados. Maria Eduarda e Luciane perguntam se a equipe técnica gostaria apresentar a minuta atualizada nessa reunião. Isabel manifesta concordância. Luciane sugere que a equipe técnica comente na reunião com câmara de vereadores a necessidade de discutir sobre a atualização da Lei do Sistema Viário, devido a elaboração do Plano de Mobilidade.

Maria Eduarda ressalta que a finalização do Mapa de Hierarquia Viária está atrelada ao processo de validação das diretrizes viárias, a partir da declividade e condições ambientais. Informa que essa validação será encaminhada para a equipe e que conforme a devolutiva da prefeitura serão consolidados os traçados previstos. Além disso, sobre a proposta de perfis viários, a arquiteta questiona se há liberdade para alterar as dimensões previstas pelo Plano Diretor.

Vanessa Yuassa afirma que será difícil alterar as definições do Plano Diretor, pois não é possível alterar toda a cidade. Em resposta, Maria Eduarda Aguiar explica que a proposta de novos perfis viários não muda todas as vias presentes na cidade, apenas as vias que estão passando por reformas de reestruturação e as que serão construídas elas se adequem a hierarquia viária.

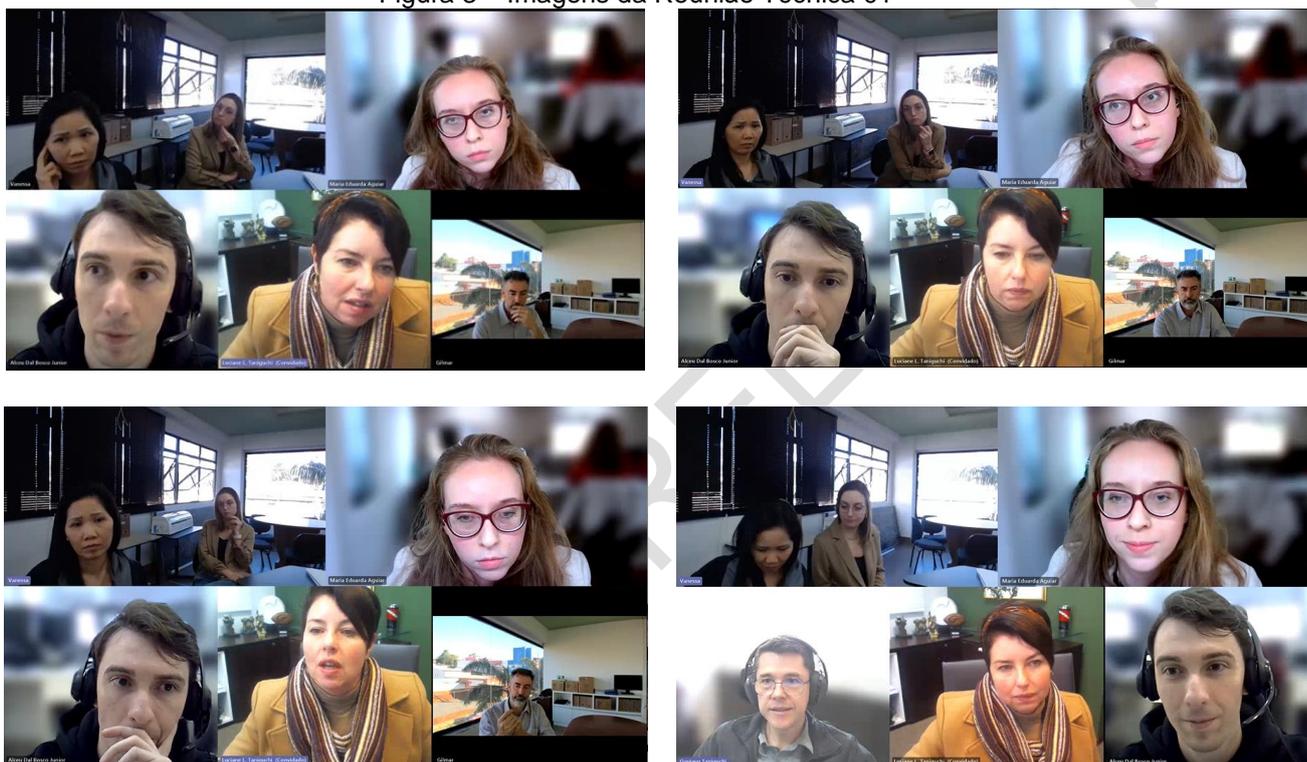
Luciane, complementa que a substituição do projeto é um processo simples, que demanda a atualização do mapa de diretrizes viárias e a definição de um prazo maior para substituir a lei.

Gilmar comenta sobre inicialmente substituir a minuta sem o mapa e detalhar os perfis viários posteriormente e inseri-los junto com mapa atualizado no Plano de Mobilidade. Por

fim, Luciane encerra reunião confirmando que enviará uma relação das demandas de alteração sobre as minutas debatidas.

2.2. Registros

Figura 3 – Imagens da Reunião Técnica 01



Fonte: URBTEC™ (2024).

3. Reunião Técnica 06 – Preparação

Data: 30/09/2024

Horário: 09h00

Local: realização virtual – Plataforma Microsoft Teams

Pauta: Preparação para 3ª Audiência Pública

Participantes: Gilmar Tumelero; Jorge Eduardo Chioqueta; Vanessa Yuassa Zuziane Rigo; (Equipe Técnica Municipal); Gerson Miotto; Jean Pierr (Prefeitura Municipal de Pato Branco); Alceu Dal Bosco Junior, Giovana Villela, Gustavo Taniguchi, Maria Eduarda Aguiar (URBTEC™).

3.1. Memória

A reunião teve início com a fala de Maria Eduarda Aguiar, arquiteta urbanista e analista do contrato da equipe técnica da consultoria do Plano de Mobilidade Urbana, que explicou o objetivo de preparação para a 3ª Audiência Pública, apresentando a pauta a ser abordada.

Em seguida, foram retomados os objetivos da 3ª Audiência Pública, assim como as responsabilidades da Consultoria e Equipe Técnica Municipal e pontos de atenção no planejamento do evento. Foram abordados, ainda, os materiais necessários e o roteiro base elaborado.

Na sequência, foram validados junto à Equipe Técnica Municipal os principais conteúdos da Etapa 04 selecionados para apresentação em audiência, em conformidade com as exigências do Termo de Referência. Quando a retomada das contribuições das oficinas (previstas em Termo de Referência), Maria Eduarda questionou a validade de manter, visto que esse conteúdo já foi apresentado na audiência anterior. Em resposta, Vanessa Yuassa, fiscal do contrato de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana e diretora do Departamento de Desenvolvimento Urbano, afirma que é interessante manter, apresentando de forma mais breve. Além disso, a fiscal mencionou a pertinência de retomar

Relatório de Atividades 04

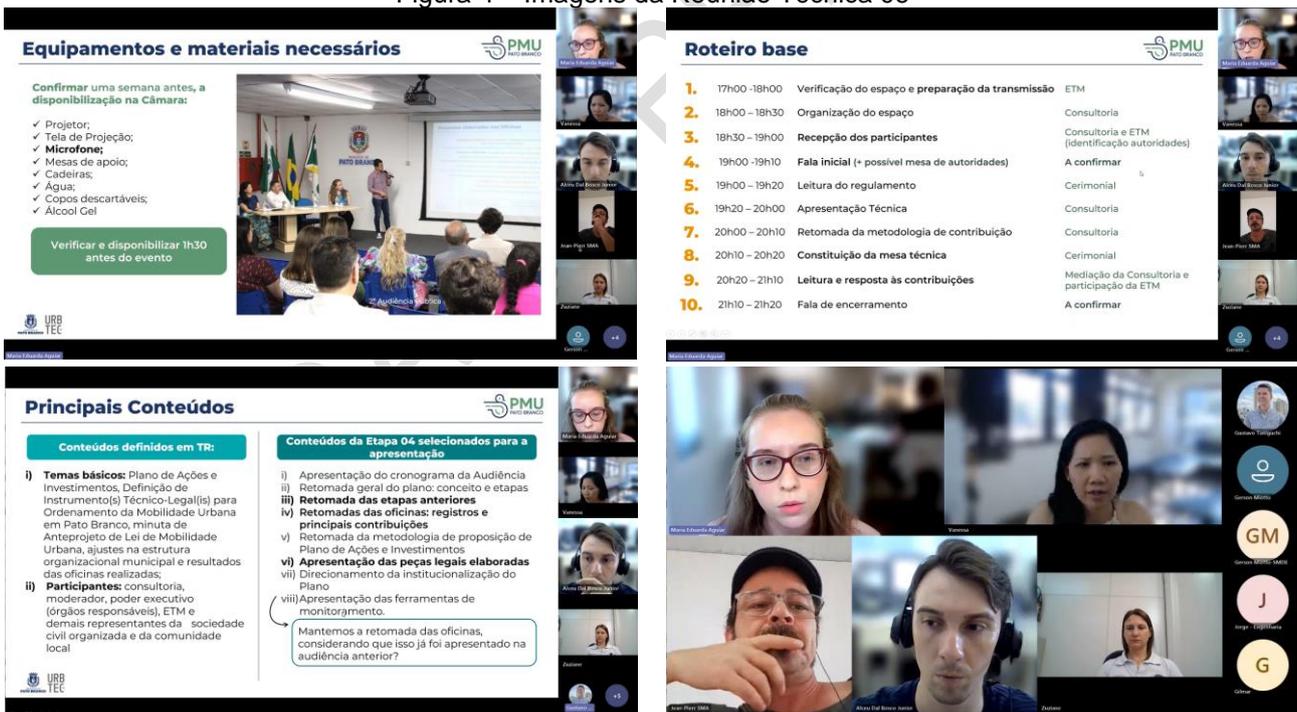
os resultados as macrosimulações de tráfego realizadas, assim como a proposta de hierarquia viária. Em resposta, Maria Eduarda afirma que esses conteúdos serão inclusos e que a apresentação elaborada será previamente encaminhada para a validação da Equipe Técnica Municipal

Foram então retomadas as principais datas da Etapa 04. Em complemento, Maria Eduarda cita a pertinência de incluir nas estratégias de divulgação o convite às associações de moradores em que participaram das oficinas. Em resposta, Vanessa afirmou que irá encaminhar esses convites.

Na ausência de demais considerações, a reunião é encerrada.

3.2. Registros

Figura 4 – Imagens da Reunião Técnica 06



The figure displays four screenshots from a Zoom meeting. The top-left screenshot shows a slide titled 'Equipamentos e materiais necessários' with a checklist of items like projector, microphones, and water. The top-right screenshot shows a slide titled 'Roteiro base' with a 10-step agenda. The bottom-left screenshot shows a slide titled 'Principais Conteúdos' with detailed content for the meeting. The bottom-right screenshot shows a grid of participants in the meeting.

Equipamentos e materiais necessários

Confirmar uma semana antes, a disponibilização na Câmara:

- ✓ Projetor;
- ✓ Tela de Projeção;
- ✓ **Microfones;**
- ✓ Mesas de apoio;
- ✓ Cadeiras;
- ✓ Água;
- ✓ Copos descartáveis;
- ✓ Alcool Gel

Verificar e disponibilizar 1h30 antes do evento

Roteiro base

1.	17h00 - 18h00	Verificação do espaço e preparação da transmissão	ETM
2.	18h00 - 18h30	Organização do espaço	Consultoria
3.	18h30 - 19h00	Recepção dos participantes	Consultoria e ETM (identificação autoridades)
4.	19h00 - 19h10	Fala inicial (+ possível mesa de autoridades)	A confirmar
5.	19h00 - 19h20	Leitura do regulamento	Cerimonial
6.	19h20 - 20h00	Apresentação Técnica	Consultoria
7.	20h00 - 20h10	Retomada da metodologia de contribuição	Consultoria
8.	20h10 - 20h20	Constituição da mesa técnica	Cerimonial
9.	20h20 - 21h10	Leitura e resposta às contribuições	Mediação da Consultoria e participação da ETM
10.	21h10 - 21h20	Fala de encerramento	A confirmar

Principais Conteúdos

Conteúdos definidos em TR:

- i) **Temas básicos:** Plano de Ações e Investimentos, Definição de Instrumento(s) Técnico-Legal(is) para Ordenamento da Mobilidade Urbana em Pato Branco, minuta de Anteprojeto de Lei de Mobilidade Urbana, ajustes na estrutura organizacional municipal e resultados das oficinas realizadas;
- ii) **Participantes:** consultoria, moderador, poder executivo (órgãos responsáveis), ETM e demais representantes da sociedade civil organizada e da comunidade local

Conteúdos da Etapa 04 selecionados para a apresentação

- i) Apresentação do cronograma da Audiência
- ii) Retomada geral do plano: conceito e etapas
- iii) Retomada das etapas anteriores
- iv) Retomada das oficinas: registros e principais contribuições
- v) Retomada da metodologia de proposição de Plano de Ações e Investimentos
- vi) Apresentação das peças legais elaboradas
- vii) Direcionamento da institucionalização do Plano
- viii) Apresentação das ferramentas de monitoramento.

Mantemos a retomada das oficinas, considerando que isso já foi apresentado na audiência anterior?

Fonte: URBTEC™ (2024).

3.3. Apresentação

Figura 5 – Apresentação da Reunião Técnica 07

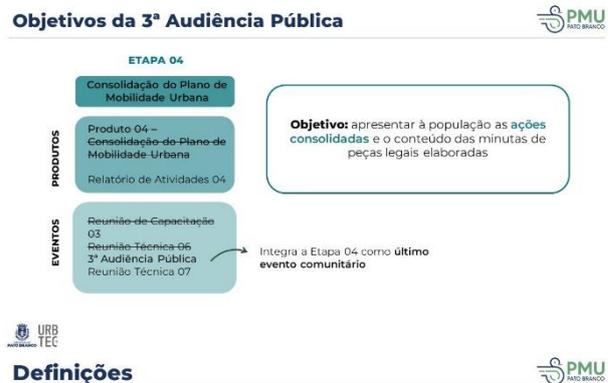


Reunião Técnica 06
Preparação para a 3ª Audiência Pública
Etapa 04 – Consolidação do Plano
30/10/2024



Objetivos da 3ª Audiência Pública

Metodologia de Condução



Definições

- **Data:** 07/11
- **Hora de início:** 19h
- **Previsão de término:** 22h
- **Local:** Câmara Municipal

Responsabilidades

- Consultoria**
- Conceber e apresentar o conteúdo técnico;
 - Organizar a participação da sociedade civil;
 - Registrar as contribuições recebidas;
 - Responder as contribuições recebidas;
 - Registrar o evento;
 - Incluir as contribuições recebidas nos produtos desenvolvidos.

- Prefeitura**
- Divulgar o evento;
 - Convocar a sociedade civil e grupos de interesse;
 - Disponibilizar o espaço de realização;
 - Disponibilizar os equipamentos necessários para o evento;
 - Garantir a transmissão do evento;
 - Garantir o cerimonial do evento;
 - Auxiliar na condução do evento;
 - Participar das respostas às contribuições recebidas.

Pontos de Atenção



- CERIMONIAL E ETM**
- **Autoridades confirmadas e presentes**
 - Demanda de identificação
 - Demanda de anunciar e agradecer a presença
- EQUIPE DE TRANSMISSÃO E ETM**
- Demanda de verificar a dinâmica de transmissão na Câmara Municipal
- PUBLICAÇÕES**
- Demanda de publicar o regulamento da audiência com antecedência

Relatório de Atividades 04

Equipamentos e materiais necessários



Confirmar uma semana antes, a disponibilização na Câmara:

- ✓ Projetor;
- ✓ Tela de Projeção;
- ✓ **Microfone;**
- ✓ Mesas de apoio;
- ✓ Cadeiras;
- ✓ Água;
- ✓ Copos descartáveis;
- ✓ Álcool Gel

Verificar e disponibilizar 1h30 antes do evento



Roteiro base



1.	17h00 - 18h00	Verificação do espaço e preparação da transmissão	ETM
2.	18h00 - 18h30	Organização do espaço	Consultoria
3.	18h30 - 19h00	Recepção dos participantes	Consultoria e ETM (identificação autoridades)
4.	19h00 - 19h10	Fala inicial (+ possível mesa de autoridades)	A confirmar
5.	19h00 - 19h20	Leitura do regulamento	Cerimonial
6.	19h20 - 20h00	Apresentação Técnica	Consultoria
7.	20h00 - 20h10	Retomada da metodologia de contribuição	Consultoria
8.	20h10 - 20h20	Constituição da mesa técnica	Cerimonial
9.	20h20 - 21h10	Leitura e resposta às contribuições	Mediação da Consultoria e participação da ETM
10.	21h10 - 21h20	Fala de encerramento	A confirmar

Principais Conteúdos



Conteúdos definidos em TR:

- Temas básicos:** Plano de Ações e Investimentos, Definição de Instrumento(s) Técnico-Legal(is) para Ordenamento da Mobilidade Urbana em Pato Branco, minuta de Anteprojeto de Lei de Mobilidade Urbana, ajustes na estrutura organizacional municipal e resultados das oficinas realizadas;
- Participantes:** consultoria, moderador, poder executivo (órgãos responsáveis), ETM e demais representantes da sociedade civil organizada e da comunidade local

Conteúdos da Etapa 04 selecionados para a apresentação

- i) Apresentação do cronograma da Audiência
- ii) Retomada geral do plano: conceito e etapas
- iii) **Retomada das etapas anteriores**
- iv) **Retomadas das oficinas: registros e principais contribuições**
- v) Retomada da metodologia de proposição de Plano de Ações e Investimentos
- vi) **Apresentação das peças legais elaboradas**
- vii) Direcionamento da institucionalização do Plano
- viii) Apresentação das ferramentas de monitoramento.

Mantemos a retomada das oficinas, considerando que isso já foi apresentado na audiência anterior?



Retomada do Cronograma Etapa 03



	Seg	Ter	Qua	Qui	Sex
Outubro	30	1	2	3	4
	7	8	9	10	11
	14	15	16	17	18
	21	22	23	24	25
	28	29	30	31	1
	Período de divulgação da 3ª AP				
Novembro	4	5	6	7	8
	11	12	13	14	15
	18	19	20	21	22
	25	26	27	28	29
	Envio minutas Câmara 3ª AP				
	Reunião Extra				
	Consolidação E04				
	Entrega 9A - V3				



Roteiro

Principais Conteúdos

Retomada das principais datas

Dúvidas, sugestões?
Entre em contato conosco!

URBTEC™

Av. João Gualberto, 1721 - 12º andar
Curitiba/PR - CEP. 80030-001
Tel.: (41) 3281-1900
Site: www.urbtec.com.br
E-mail: contato@urbtec.com.br



Fonte: URBTEC™ (2024).

4.3ª Audiência Pública

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 7)

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.

4.1. 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 Iguazu 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 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. Dálcio 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.

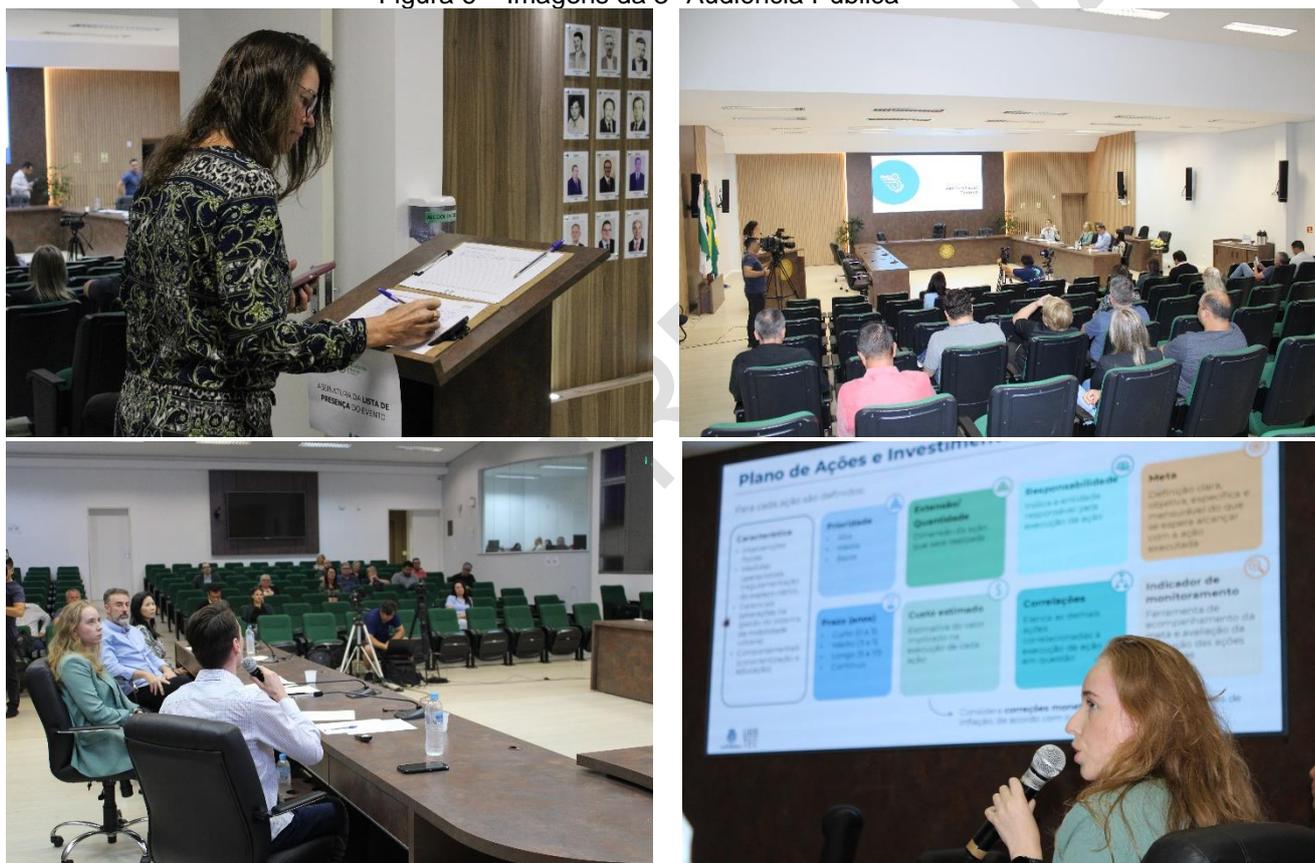
Sem mais contribuições no ato presencial, nem por meio da transmissão no Youtube, foram feitas as considerações finais. A equipe técnica, ao verificar que não havia mais participações, iniciou os agradecimentos. Agradeceram a todos pela participação ao longo de todo o processo, destacando o empenho e 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.

4.2. Registros

Figura 6 – Imagens da 3ª Audiência Pública





Fonte: URBTEC™ (2024).

Figura 7 – 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 Catella	SPV	709101000000	[Assinatura]
Gilvan Furtado	SPV		[Assinatura]
MARIA EDUARDA ARAÚJO	URBTEC		[Assinatura]
ESTER HONAISSY	Associação Cultural		[Assinatura]
SAQUELI NEZILDO	ACAPE II		[Assinatura]
LINDOMAR R BRANCO	CÂMERA	46 79913 2354	[Assinatura]
RUI CARLOS DAMI	NOVO HORIZONTE	46 77022325	[Assinatura]
CLAUDE S BILHO	CFC NACIONAL	46 3225 2417	[Assinatura]
FABRÍCA RIBEIRO	Pedreira Municipal	16 98806070	[Assinatura]
ADRIANO SCARABEOT	ABSOLUTO	46 999720194	[Assinatura]
ALAN DA SILVA JUNIOR	URBTEC	46 999720194	[Assinatura]
MARILENE D LOLLÉ	União de Bairros	491148055	[Assinatura]
ERIVALDO SARA DOMINGOS	Pato Branco	99210281	[Assinatura]
GIULIA ANASTASIO	Pato Branco	991191577	[Assinatura]
JAN CARLOS SOUZA	Pato Branco	992152152	[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
1. Maria M. Fidler	centro		
2. Dalci Regina Lopes Maciel	São Antônio		
3. GUSTAVO ME E REAS	União de Pato Branco		
4. Cláudia Maria	Juazeiro		
5.			
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).

4.3. Apresentação

Figura 8 – Apresentação da 3ª Audiência Pública



Leitura do Regulamento

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 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 (planomob@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 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 (<https://patobranco.pr.gov.br/planmob/>).



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://patobranco.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 (planomob@patobranco.pr.gov.br).

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. 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 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.



Apresentação Técnica

Pauta



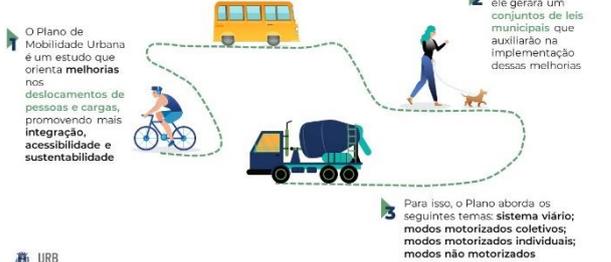
Conceituação do Plano de Mobilidade Urbana

Legislação



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

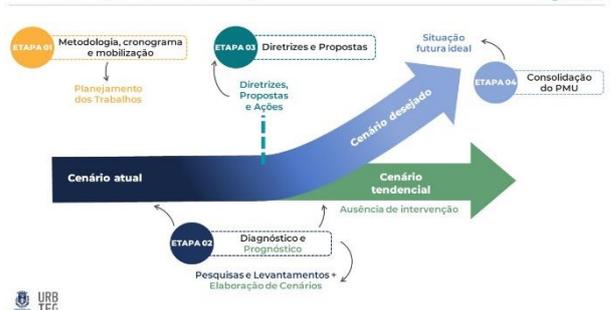


Conceituação do Plano de Mobilidade Urbana

Princípios, Diretrizes e Objetivos da Política Nacional da Mobilidade Urbana



Metodologia de Elaboração



Metodologia de Elaboração



Eventos realizados e previstos

- ETAPA 01:**
 - 1ª Audiência Pública
- 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

- 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

Infraestrutura de mobilidade urbana de uma área interna ao Centro

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

Modos Motorizados Individuais

COMPOSIÇÃO VEICULAR

Entre 2012 – 2023 o município aumentou a frota em: **+ 24.745** veículos

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

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

17% motocicletas, 14% caminhonetes

ORIGEM E DESTINO DOMICILIAR

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

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

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

Foram registrados **2.394** sinistros entre 2018 e 2023 (BMPR)

Modos Motorizados Individuais

CENÁRIO TENDENCIAL Atual + 10 anos

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

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

Modos Motorizados Coletivos

ABRANGÊNCIA DO SISTEMA

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

300 m (verde), 500 m (laranja)

Maiores notas:

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

Menores notas:

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

ORIGEM E DESTINO DOMICILIAR

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

Retomada Etapa 03: Diretrizes e Propostas

Insumos para a elaboração das propostas



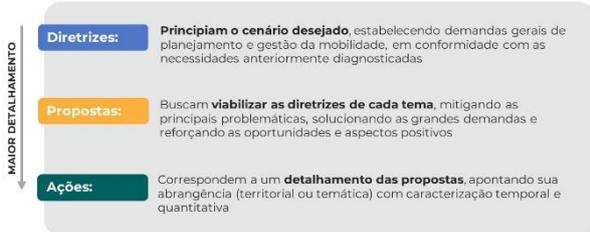
Insumos

- 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



Estrutura das proposições



Quantitativos de Diretrizes, Propostas e Ações



Propostas elaboradas nas Oficinas

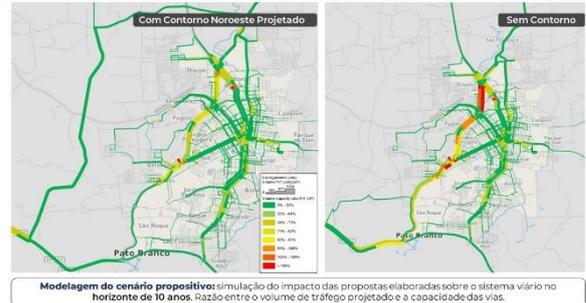


- Implantar binários no Centro:** Adequar árvores no Centro, Remover estacionamentos
- Implantar semáforos com prioridade para ônibus **Prolongar a Rua Xingu**
- Adequar calçadas:** Debitar do IPTU o valor de calçadas
- Respeitar faixa de retenção **Estender a Rua das Garças**
- Disponibilizar materiais 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 Coletivos
- Modos Motorizados Individuais
- Modos Não Motorizados



Simulação do Cenário Proposto



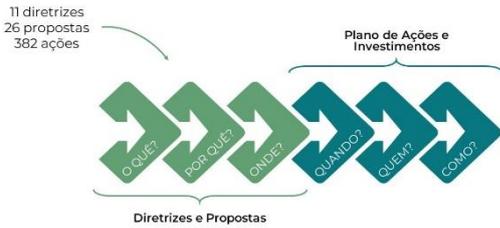
Desenvolvimento da Etapa 04: Consolidação



Plano de Ações e Investimentos



Plano de Ações e Investimentos



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. Iguçu e a R. Guarani

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



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
- Prioridade**
Alta
- Prazo**
Curto
- Custo Estimado**
Despesa Corrente
- Responsabilidade**
Prefeitura Municipal e DEPATRAN
- Correlações**
A.3.1.3/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



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 Elenca 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

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
- Prioridade**
Alta
- Prazo**
Curto
- 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
- Custo Estimado**
Despesa Corrente
- Responsabilidade**
Órgão Gestor do Transporte
- Correlações**
A.5.1.1/A.5.2.2/A.5.2.3



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
- Prioridade**
Alta
- Prazo**
Curto
- Extensão**
496,83 m
- Meta**
Elaborar e implantar projeto de reestruturação
- Indicador de Monitoramento**
Projeto executado? (Sim ou Não)
- Custo Estimado**
R\$ 3.867.100,00
- Responsabilidade**
Sec. Mun. de Planejamento Urbano
- Correlações**
A.10.2.4



Monitoramento do Plano de Mobilidade

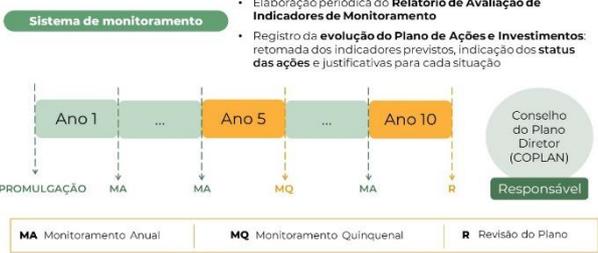


Política Nacional da Mobilidade Urbana – Lei Federal nº 12.587/2012

*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.*

Implantação Implantação gradativa das ações do Plano de Mobilidade, considerando os prazos de execução definidos e estimativas financeiras	Gestão Administração e controle do cumprimento do Plano, como a partir do uso de suas definições para a aprovação de projetos e também previsão de dotações orçamentárias compatíveis com as ações	Monitoramento Monitoramento anual e quinzenal das ações previstas no Plano, a partir de seus indicadores de monitoramento e cumprimento de prazos
--	--	---

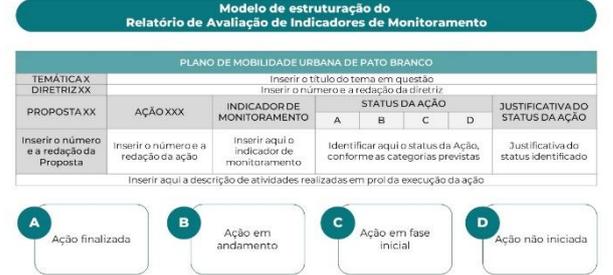
Monitoramento do Plano de Mobilidade



Instrumentos Técnico-Legais



Monitoramento do Plano de Mobilidade



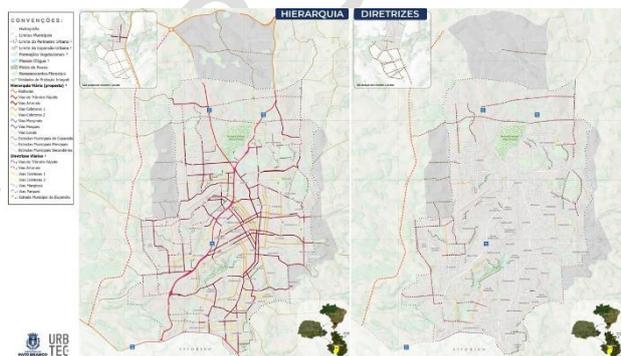
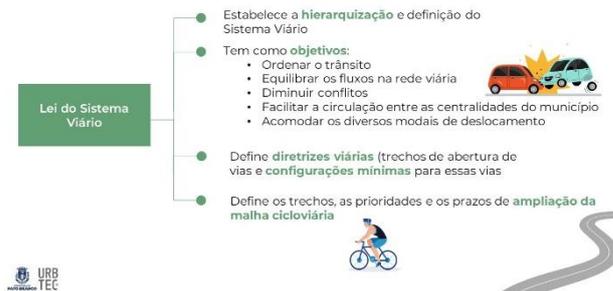
Instrumentos Técnico-Legais



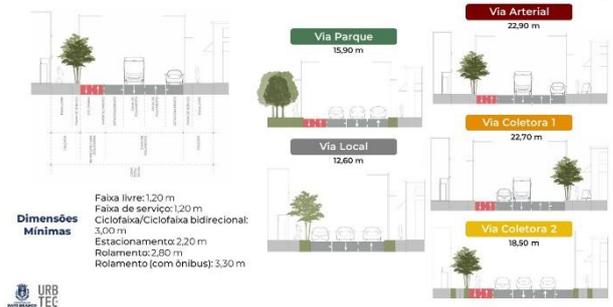
Lei do Sistema Viário



Lei do Plano de Mobilidade Urbana



Lei do Sistema Viário



Lei de Calçadas



Lei de Calçadas



Decreto Municipal de Circulação de Cargas

- Institui a Área de Restrição de Circulação de Caminhões (ARC)
- Define critérios de operações de carga e descarga, de acordo com o Peso Bruto dos Veículos



Próximos Passos

Próximos Passos



Acompanhe os próximos passos do PMU!
<https://patobranco.pr.gov.br/planmob/>

Momento de Contribuições

Momento de Contribuições



PRESENCIAIS Possibilidade complementar 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).

4.4. Contribuições

4.4.1. Presenciais

Figura 9 – Fichas de Contribuição da 3ª Audiência Pública

①

PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE PATO BRANCO

Nome: JAQUELINE UÉLIO

Instituição: CRIF. ALAPÉJE E-Mail: _____

Bairro: CENTRO

Dúvida Crítica/Sugestão

ONIBUS no mínimo 3:30?

QUAL A MEDIDA QUE VAI SER FEITA A SUA PEDIR? OS MIRS DE MELLO NA INSTALAÇÃO DO TERMINAL URBANO

URB TEC 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 Agner Marcato Tel. _____

Instituição: _____ E-Mail: _____

Bairro: São Antônio

Dúvida Crítica/Sugestão

Transporte coletivo por horário de pico pois o onibus está super lotado.
Enfrente aos ônibus melhoramento de estacionamento talvez para e deixar e bujar os alunos talvez os ônibus entrar no pátio dos ônibus.

URB TEC 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: UTFPR e AFAPB 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.

VERSÃO



PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE PATO BRANCO

Nome: Marcelo Peronak Tel.: _____
Instituição: UFPR - FEA/PB E-Mail: _____
Bairro: sa Terzinha

Dúvida Crítica/Sugestão

Para termos uma boa Mobilidade Urbana nas Calçadas de Pato Branco, o que vocês estão pensando em que projetos, de que maneira eles vão proceder para a melhoria da operação correta e por calçada nas calçadas. Quais as características das melhores redes geométricas ideal e adequada para 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 E-Mail: _____
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).

4.4.2. 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 10, a seguir.

Figura 10 — Comentários na Gravação da 3ª Audiência Pública



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

4.4.3. 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 11.

VERSÃO PRELIMINAR

Figura 11 — 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	Lezar Vato
Adão Jeremias	1014322	Adão
Diego Francis	3115117313	Diego
Rafael Vitor	999738761	Rafael
ANGELITA PACH	04169272917	Angelita
RAPHAEL SORRENTO	46991107296	RAPHAEL
Mari Lúcia		Mari
JOSÉLI SAMPÃO	46888295109	JOSÉLI S.
Maria M. Fidler	274.632.77000	Maria
Saucon Batista	02793748285	Saucon
Débora Camie	4695870219	Débora Camie
Guilherme Lageste	052.897.311-80	Guilherme L.S.
Augusto Chaves	109032219-16	Augusto
Sabrina Welen	086.454.869-97	Sabrina
Márcio Betini	08278597980	Márcio
Maira M. Araújo	132333351	Maira
Celso Falcão	46999321555	Celso Falcão
Francis dos Santos	9.252.465-5	Francis

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

Fonte: Residentes do Edifício Ágape II (2024).

4.5. Divulgações

Figura 12 — 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



VERSÃO

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

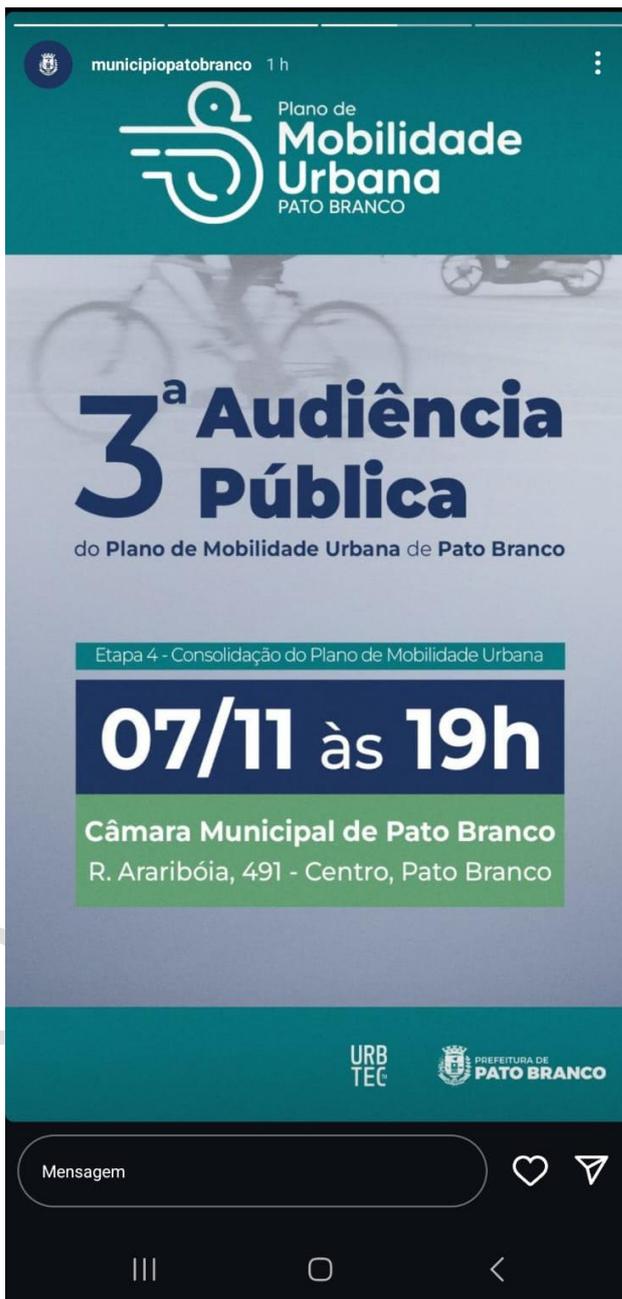
Matéria publicada no Diário Oficial dos Municípios do Paraná no dia 22/10/2024. Edição 3137

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

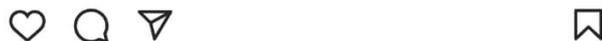
Instagram da
Prefeitura -
29/10/2024



Instagram da Prefeitura - 30/10/2024



Instagram Prefeitura –
30/10/2024



URB TEC Curtido por urbtecm 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).

5. Oficina de Debate

Data: 12/11/2024

Horário: 9h00

Local: Realização virtual – plataforma Microsoft Teams

Pauta: Encaminhamentos da 3ª Audiência Pública

Participantes: Gilmar Tumelero, Vanessa Yuassa, Gerson Miotto, Jorge Eduardo Chioqueta (Equipe Técnica Municipal); Gustavo Taniguchi, Alceu Dal Bosco Junior, Maria Eduarda Dircksen Aguiar, Giovana Villela Santos Victor (URBTEC™).

5.1. Memória

A reunião teve início com a fala de Maria Eduarda Aguiar, arquiteta urbanista e analista do contrato da equipe técnica da consultoria, que consultou os membros da equipe técnica municipal sobre quais as temáticas gostariam de debater diante das contribuições feitas na 3ª Audiência Pública realizada no dia 07 de novembro de 2024. Para que assim, caso necessário, fossem realizadas atualizações no Produto 04 — Consolidação do Plano de Mobilidade Urbana.

Na sequência Gilmar Tumelero, coordenador da Equipe Técnica Municipal e Secretário Municipal de Planejamento Urbano, conduziu a discussão abordando as contribuições de maior relevância indicadas durante a audiência pública. O Secretário apontou preocupações quanto ao posicionamento do plano acerca do funcionamento e implantação do terminal urbano, bem como ao cumprimento da hierarquia do sistema viário principalmente nas áreas de ampliação de loteamento urbanas e perimetrais.

Vanessa Yuassa, fiscal do contrato de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana e diretora do Departamento de Desenvolvimento Urbano, acrescentou ao debate a possibilidade de inclusão na versão final do Produto 04 de uma estratégia de prazos e prioridades para implementação dos novos padrões de calçada.

Em seguida, Maria Eduarda respondeu os questionamentos dos membros da equipe técnica municipal, iniciando pelo terminal urbano. A arquiteta comentou que após a realização da 2ª Audiência Pública a ação prevista para o terminal urbano foi alterada, passando a somente indicar a demanda de definição do uso da edificação, considerando as dificuldades operacionais diagnosticadas e a necessidade de continuar a consulta à população. Gilmar concordou com o posicionamento adotado de deixar uma definição de uso mais abrangente, mediante as atuais circunstâncias e considerações técnicas.

Em continuação, Maria Eduarda comentou que última versão do Produto 04 já sana as questões levantadas e aborda o mencionado acerca da hierarquia viária. Esclareceu que o plano não prevê a efetivação do processo de aprovação de loteamentos, mas apontou a disposição de obrigatoriedade de execução das diretrizes viárias pelos empreendedores, contidas no anteprojeto de lei do sistema viário. A arquiteta mencionou que é possível incluir um artigo na minuta de lei do Plano de Mobilidade que reforce a temática. O Secretário Gilmar confirmou a inserção do artigo como solução adicional.

Na sequência, Maria Eduarda afirmou que os novos padrões das calçadas são válidos para as próximas vias a serem abertas e/ou reformadas, e que as prioridades e prazos constam no plano de ação e investimentos. Para além, a arquiteta comentou que na próxima versão do Produto 04 serão inclusos o cronograma físico financeiro e a análise de efetividade das ações, para auxiliar a Prefeitura a identificar quais ações devem ser executadas de imediato.

Em seguida, Alceu Dal Bosco Junior, engenheiro civil e coordenador executivo da equipe técnica, complementou que as prioridades e prazos são pensadas para a implementação das ações ao longo dos 10 anos de vigência do Plano de Mobilidade Urbana. Entretanto, o engenheiro salientou que o desenvolvimento de um cronograma executivo não faz parte do escopo do plano, sendo uma responsabilidade do município.

Vanessa Yuassa concordou com a proposta apresentada pela equipe da consultoria URBTEC. Em continuidade, Gilmar questionou sobre a definição do uso comercial das calçadas no Plano de Mobilidade, pois ainda não há uma peça jurídica que faça essa regulamentação.

Maria Eduarda afirmou que a minuta de padrões de calçadas menciona a disposição de mobiliários urbanos nos setores das calçadas, associada às determinações de parklets já existentes no município. Além disso, reforçou que frente a uma demanda processual para aprovação do uso comercial, a lei abre margem para o município desenvolver um decreto específico a essa finalidade. O Secretário concordou com a regulamentação via decreto pelo caráter mais flexível de abordagem. Em complemento, Maria Eduarda, reforçou que não o Plano de Mobilidade não gerou uma minuta específica para essa finalidade, porém apresenta uma ação prevendo essa demanda.

Por fim, na ausência de mais apontamentos, a oficina foi encerrada.

5.2. Registros

Figura 13 – Imagens da Oficina de Debate



Fonte: URBTEC™ (2024).

6.Reunião Técnica 07 – Consolidação

Data: 19/11/2024

Horário: 09h00

Local: realização virtual – Plataforma Microsoft Teams

Pauta: Consolidação da Etapa 04

Participantes: Vanessa Yuassa, Zuziane Rigo; (Equipe Técnica Municipal); Alceu Dal Bosco Junior, Giovana Villela, Gustavo Taniguchi; Maria Eduarda Aguiar (URBTEC™).

A reunião teve início com a fala de Maria Eduarda Aguiar, arquiteta urbanista e analista do contrato da equipe técnica da consultoria do Plano de Mobilidade Urbana, que informou o objetivo da ocasião de consolidar a Etapa 04 do Plano.

Na sequência, a arquiteta apresentou a pauta da reunião, retomou as exigências do Termo de Referência acerca dessa etapa, as versões dos produtos entregues, assim como os eventos realizados. Esclareceu que será encaminhada à Equipe Técnica Municipal a quarta versão do Produto 04, contendo atualizações diante das contribuições da 3ª Audiência Pública e das considerações feitas na Oficina de Debate, junto do Relatório de Atividades 04.

A reunião seguiu com a retomada das versões dos produtos entregues, os eventos realizados e o cronograma realizado durante a Etapa 04. Para além, foram indicados os próximos passos do Plano, referentes ao envio das versões finais em formato impresso e digital de todos produtos, bem como o encaminhamento das minutas de lei para a aprovação da Câmara Municipal pela Prefeitura.

Vanessa Yuassa, fiscal do contrato de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana e diretora do Departamento de Desenvolvimento Urbano, esclareceu que a documentação referente ao atraso no envio de documentos por parte da TUPA já está em andamento.

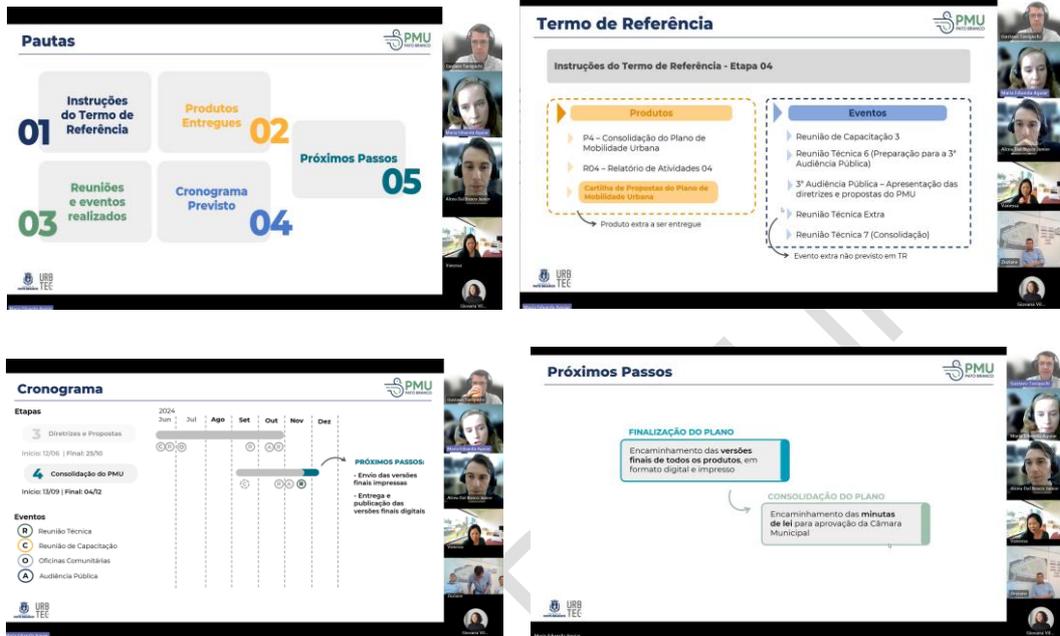
A arquiteta Maria Eduarda Aguiar conduziu sua fala frisando que a reunião encerra a Etapa 04 e o processo de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Pato Branco. Gustavo Taniguchi, coordenador da equipe de consultoria, agradece a contribuição de

Relatório de Atividades 04

todos no desenvolvimento do plano e na ausência de mais considerações, a reunião é finalizada.

6.1. Registros

Figura 14 – Imagens da Reunião Técnica 07



The figure consists of four screenshots from a Zoom meeting, each showing a different slide from a presentation. The slides are:

- Pautas:** A slide with five numbered boxes: 01 Instruções do Termo de Referência, 02 Produtos Entregues, 03 Reuniões e eventos realizados, 04 Cronograma Previsto, and 05 Próximos Passos.
- Termo de Referência:** A slide titled 'Instruções do Termo de Referência - Etapa 04' with two columns: 'Produtos' (including PA - Consolidação do Plano de Mobilidade Urbana, R04 - Relatório de Atividades 04, and Cartilha de Propostas do Plano de Mobilidade Urbana) and 'Eventos' (including Reunião de Capacitação 3, Reunião Técnica 6, 3ª Audiência Pública, and Reunião Técnica Extra).
- Cronograma:** A Gantt chart showing project stages from June to December 2024. Stages include 'Diretrizes e Propostas' and 'Consolidação do PMU'. A 'PRÓXIMOS PASSOS' box indicates 'Envio das versões finais impressas' and 'Entrega e publicação das versões finais digitais'.
- Próximos Passos:** A flowchart showing 'FINALIZAÇÃO DO PLANO' (Encaminhamento das versões finais de todos os produtos, em formato digital e impresso) leading to 'CONSOLIDAÇÃO DO PLANO' (Encaminhamento das minutas de lei para aprovação da Câmara Municipal).

Fonte: URBTEC™ (2024).

6.2. Apresentação

Figura 15 – Apresentação da Reunião Técnica 04



Audiência Pública



3ª AP - 07/11/2024

Leitura Popular da mobilidade urbana

= 20 participantes

Representantes da Secretaria de Planejamento Urbano, do Departamento de Trânsito, da empresa de consultoria, sociedade civil e sociedade civil organizada



Cronograma Atual

Cronograma



Etapas

3 Diretrizes e Propostas

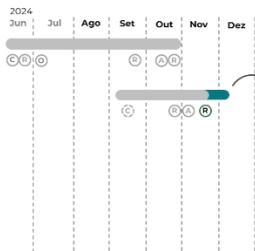
Início: 12/06 | Final: 25/10

4 Consolidação do PMU

Início: 13/09 | Final: 04/12

Eventos

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



PRÓXIMOS PASSOS:
 - Envio das versões finais impressas
 - Entrega e publicação das versões finais digitais



Próximos Passos

Próximos Passos



FINALIZAÇÃO DO PLANO

Encaminhamento das **versões finais de todos os produtos**, em formato digital e impresso

CONSOLIDAÇÃO DO PLANO

Encaminhamento das **minutas de lei** para aprovação da Câmara Municipal



Dúvidas, sugestões?
 Entre em contato conosco!

URBTEC™

Av. João Gualberto, 1721 - 12º andar
 Curitiba/PR - CEP 80030-001

Tel: (41) 3281-1900
 Site: www.urbtec.com.br
 E-mail: contato@urbtec.com.br



Fonte: URBTEC™ (2024).

Próximos Passos

O presente relatório corresponde ao Relatório de Atividades 04, documento que compila os registros dos eventos realizados durante a Etapa 04 — Consolidação do Plano de Mobilidade Urbana de Pato Branco.

Essa etapa representa a finalização do processo de elaboração do Plano, direcionando-o para institucionalização a partir da aprovação de suas peças legais por parte da Câmara Municipal. Todo o processo de desenvolvimento do Plano é divulgado no site oficial da Prefeitura Municipal de Pato Branco, incluindo seus produtos, relatórios e cronograma de eventos.



Plano de
**Mobilidade
Urbana**
PATO BRANCO



PREFEITURA DE
PATO BRANCO

**URB
TEC™**